

경제·인문사회연구회 협동연구 총서 15-39-04

연구보고 2015-32-04

안전한 영유아 보육·교육 환경 조성 방안 어린이 통학차량과 교통환경의 안정성 확보 방안

모창환 김탁영

주관연구기관: 육아정책연구소

협력연구기관: 건축도시공간연구소, 한국교통연구원

“안전한 영유아 보육·교육 환경 조성 방안”

1. 협동연구 총서 시리즈

협동연구 총서 일련번호	연구보고서명	연구기관
15-39-01	안전한 영유아 보육·교육 환경 조성 방안: 유치원·어린이집 환경을 중심으로	육아정책연구소
15-39-02	안전한 영유아 보육·교육 환경 조성 방안: 어린이집과 유치원의 안전관리 실태와 개 선 방안	육아정책연구소
15-39-03	안전한 영유아 보육·교육 환경 조성 방안: 어린이집·유치원의 안전성 확보를 위한 공 간환경 조성 방안	건축도시공간 연구소
15-39-04	안전한 영유아 보육·교육 환경 조성 방안: 어린이 통학차량과 교통환경의 안전성 확 보 방안	한국교통연구원

2. 참여연구진

연구기관		연구책임자	참여연구진
주관 연구 기관	육아정책연구소	도남희 부연구위원 (총괄책임자)	이윤진 연구위원 조아라 연구원 박은영 연구인턴
협력 연구 기관	육아정책연구소	도남희 부연구위원	이윤진 연구위원 조아라 연구원 박은영 연구인턴
	건축도시공간 연구소	김상호 선임연구위원	김은희 부연구위원 임정하 연구원
	한국교통연구원	모창환 연구위원	김택영 연구원

머 리 말

정부의 다양한 대책 시행에도 불구하고, 최근 어린이 통학·통원용 차량의 교통사고가 계속 발생함에 따라, 어린이 통학·통원용 차량에 대한 안전이 사회적 이슈가 되고 있고 추가적 개선방안이 시급히 요구되고 있다.

2015년 초에 「도로교통법」이 개정되어 어린이 통학차량의 등록을 의무화 하였지만 유치원과 어린이집에 비해 학원과 체육시설의 등록률은 여전히 저조해 어린이들의 안전을 위협하고 있다. 이렇게 학원과 체육시설의 차량 신고율이 낮은 것은 안전장치 등 구조변경을 위해서는 약200만원이 넘는 비용이 필요하지만, 정부나 지자체의 별도 지원이 없어 영세한 학원과 지입차량 소유주들에게 경제적 부담이 크기 때문이다.

미래세대의 주역이 될 어린이들에게 안전한 차량서비스를 제공하는 것뿐만 아니라, 안전을 위한 물리적 교통환경 조성을 위해 어린이집, 유치원, 학원 등 시설주변의 안전한 보행환경 조성 등 도시디자인 측면의 대책 마련이 필요하다. 또한 어린이 통학차량 운전자와 어린이시설 운영자에 대한 안전 교육·훈련 프로그램이 현재 체계적으로 마련되어 있지 않기 때문에 이러한 교육·훈련 프로그램의 재구축 필요성이 있다.

어린이집, 유치원, 학원 등을 중심으로 어린이 통학차량의 안전사고 현황과 어린이 통학차량 안전정책의 집행 실효성을 진단하여 문제점을 도출하고, 이에 근거해 어린이 통학차량 안전대책을 마련하는 데 연구의 목적을 두었다. 또한 어린이들의 안전을 위한 물리적 교통환경의 조성을 위해 어린이집, 유치원, 학원 등의 주차장, 승하차시설, 동선, 주변 교통시설과 스쿨존에 대한 평가를 통해 안전한 교통환경을 조성하기 위한 정책을 수립하는 것이 목적이다.

이러한 연구목적을 달성하기 위해, 통학차량을 운영하고 있는 만6세 이하의 어린이 교육시설(어린이집, 유치원, 학원, 체육시설)을 대상으로 문헌조사 및 인터뷰 조사를 실시하여 어린이 통학차량과 교통환경과 관련된 정책의 실효성 분석 및 문제점을 도출하였다. 또한 도출된 문제점의 개선방안 마련을 위해 전문가 자문회의, 통계자료 분석, 어린이 시설 실무자 설문조사를 시행하여 어린이 통학차량 및 교통환경의 안전성 향상을 위한 개선대안을 발굴하였다. 이후 이들 개선대안의 평가를 통해 제도적 개선방안을 제시하였다.

연구 수행과정에서 면접조사나 설문조사에 시간을 내주신 어린이 시설 담당자 여러분, 자문회의나 세미나에서 귀한 의견을 주신 전문가 여러분에게 깊은 감사를 드린다. 연구의 결과가 우리나라의 기둥이 될 어린이들의 안전한 통학·통원을 가능하게 하고, 안전한 교통환경을 조성할 수 있는 정책을 수립하는 데 기여할 수 있기를 기대한다.

2015년 12월
한국교통연구원
원장 **이 창 운**

차 례

요약	1
I. 서론	9
1. 연구의 필요성 및 목적	9
2. 연구 범위 및 방법	10
3. 선행연구와 차별성 분석	15
II. 어린이 교통안전환경의 현황 및 문제점 분석	19
1. 현황분석	19
2. 문제점 분석	72
III. 어린이 교통안전환경의 해외사례 분석	96
1. 해외사례	96
2. 정책적 시사점	110
IV. 어린이 교통안전환경의 개선방안	112
1. 대안개발	112
2. 대안에 대한 설문조사 분석	122
3. 대안분석 및 최적안	136
V. 결론 및 정책건의	153
1. 결론	153
2. 정책건의	154
참고문헌	157
Abstract	161
부록	163
부록 1. 선행연구 요약 및 시사점	165
부록 2. 어린이 교통안전관련 법령 현황	173
부록 3. 어린이 보육시설 통학차량과 교통환경 면접조사지	219
부록 4. 어린이 통학차량과 교통환경 설문조사지	223

표 차례

〈표 II-1-1〉 연도별 어린이 교통사고 현황(6세 이하)	20
〈표 II-1-2〉 연도별 어린이 교통사망사고 유형(6세 이하)	21
〈표 II-1-3〉 연도별 어린이 교통사망사고 원인(6세 이하)	22
〈표 II-1-4〉 어린이 보행교통사고 현황(6세 이하)	23
〈표 II-1-5〉 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 현황(6세 이하)	24
〈표 II-1-6〉 연도별 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사망사고 발생원인(6세 이하) ·	25
〈표 II-1-7〉 연도별 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 상태 현황(6세 이하) ·	26
〈표 II-1-8〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 발생 현황(6세 이하) ·	27
〈표 II-1-9〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사망사고 유형(6세 이하) ·	28
〈표 II-1-10〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사망사고 발생원인(6세 이하) ·	29
〈표 II-1-11〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 상태 현황(6세 이하) ·	30
〈표 II-1-12〉 어린이 통학차량 관련 법 개정 내용	32
〈표 II-1-13〉 어린이 통학차량 이용시설 현황 1	46
〈표 II-1-14〉 어린이 통학차량 이용시설 현황 2	47
〈표 II-1-15〉 보유 어린이 통학차량 수	48
〈표 II-1-16〉 어린이 통학차량 소유구분 현황	49
〈표 II-1-17〉 어린이 통학차량 용도 현황	50
〈표 II-1-18〉 어린이 통학차량 차령 현황	51
〈표 II-1-19〉 어린이 통학차량 차종 현황	52
〈표 II-1-20〉 어린이 통학차량 신고 현황	53
〈표 II-1-21〉 어린이 통학차량 운전자 교육 이수 현황	54
〈표 II-1-22〉 어린이 통학차량 동승자 정보 입력 현황	55
〈표 II-1-23〉 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(많이 설치된 장치)	56
〈표 II-1-24〉 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(설치가 미비한 장치)	58
〈표 II-1-25〉 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(보통으로 설치된 장치) ···	60
〈표 II-1-26〉 어린이 통학차량 운영시설 가입보험 한도(대인) 현황	61
〈표 II-1-27〉 어린이 통학차량 운영시설 가입보험 한도(대물) 현황	62
〈표 II-1-28〉 어린이 통학차량 시장 현황	63

〈표 II-1-29〉 어린이 보호구역 지정 현황	64
〈표 II-1-30〉 어린이 교통사고 다발 어린이 보호구역 점검 결과(국민안전처)	65
〈표 II-1-31〉 어린이 교통안전교육시설 현황	67
〈표 II-2-1〉 시설별 통학차량 운영 대수	73
〈표 II-2-2〉 시설별 통학차량 신고(등록) 여부	73
〈표 II-2-3〉 시설별 통학차량 소유 구분	74
〈표 II-2-4〉 시설별 교통안전교육 수료 여부	74
〈표 II-2-5〉 시설별 교통안전교육 수료증 구비 여부	74
〈표 II-2-6〉 시설별 차량 구조변경 여부	75
〈표 II-2-7〉 시설별 보호자 동승 여부	75
〈표 II-2-8〉 시설별 통학차량 운영 소요비용	76
〈표 II-2-9〉 시설별 하원 시 어린이 인계 방법	76
〈표 II-2-10〉 시설별 가입보험 보상한도	77
〈표 II-2-11〉 시설별 어린이 보호구역(스쿨존) 지정 현황	77
〈표 II-2-12〉 시설별 어린이 보호구역(스쿨존) 내 교통안전시설물 관리 현황	78
〈표 II-2-13〉 어린이 보호구역(스쿨존) 교통안전사고 예방 효과	78
〈표 II-2-14〉 시설별 주·정차장 보유 현황	78
〈표 II-2-15〉 시설별 주·정차장 보유 형태	79
〈표 II-2-16〉 시설별 주차장 미보유시 승·하차 장소	79
〈표 II-2-17〉 시설별 어린이 교통안전교육 주기	80
〈표 II-2-18〉 시설별 어린이 교통안전교육 시간(연간)	80
〈표 II-2-19〉 시설별 어린이 교통안전교육 방법	80
〈표 II-2-20〉 시설별 어린이 교통안전교육 교재 현황	81
〈표 II-2-21〉 2015년 어린이 교통사고 사례분석	85
〈표 II-2-22〉 어린이 교통사고 현황(6세 이하)	86
〈표 II-2-23〉 연도별 어린이 교통사망사고 원인(6세 이하)	87
〈표 II-2-24〉 2013년 어린이 통학차량 신고 및 구조변경 현황	88
〈표 II-2-25〉 2013년 어린이 통학차량 소유구분 현황	89
〈표 II-2-26〉 2013년 어린이 통학차량 동승자 정보 입력 현황	90
〈표 II-2-27〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 사망 및 부상 교통사고 현황(6세 이하)	91
〈표 III-1-1〉 미국 연방차량안전기준 상 등록버스 기준	98
〈표 III-1-2〉 영국 통학버스 운행 현황	99

〈표 III-1-3〉 일본 통학버스의 안전기준	100
〈표 III-1-4〉 캐나다 차량안전기준의 주요 내용	102
〈표 III-1-5〉 미국 어린이 보호구역 표지판 설치 규정	106
〈표 IV-2-1〉 설문조사 응답자 특성	123
〈표 IV-3-1〉 어린이 보호구역 설정기준 완화방안	144
〈표 IV-3-2〉 어린이 교통안전교육 의무화 방안	149

그림차례

[그림 I-3-1] 연구수행과정	14
[그림 II-1-1] 어린이 교통사고 발생 추세(6세 이하)	20
[그림 II-1-2] 사고유형별 어린이 교통사망사고 추세(6세 이하)	21
[그림 II-1-3] 사고원인별 어린이 교통사망사고 추세(6세 이하)	22
[그림 II-1-4] 어린이 보행사고 추세(6세 이하)	23
[그림 II-1-5] 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 추세(6세 이하) ...	24
[그림 II-1-6] 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 상태(6세 이하) ...	26
[그림 II-1-7] 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 추세(6세 이하)	27
[그림 II-1-8] 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 상태(6세 이하)	30
[그림 II-1-9] 어린이 통학차량 이용 시설 현황	46
[그림 II-1-10] 어린이 통학차량 운영 시설의 소속 현황	47
[그림 II-1-11] 어린이 통학차량 운영 시설의 운영자 교육 현황	48
[그림 II-1-12] 보유 어린이 통학차량 수	49
[그림 II-1-13] 어린이 통학차량 소유구분 현황	50
[그림 II-1-14] 어린이 통학차량 차량용도 현황	51
[그림 II-1-15] 어린이 통학차량 차령 현황	52
[그림 II-1-16] 어린이 통학차량 차종 현황	53
[그림 II-1-17] 어린이 통학차량 신고 현황	54
[그림 II-1-18] 어린이 통학차량 운전자 교육 이수 현황	55
[그림 II-1-19] 어린이 통학차량 동승자 정보 입력 현황	56
[그림 II-1-20] 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(많이 설치된 장치)	58
[그림 II-1-21] 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(설치가 미비한 장치) ...	59
[그림 II-1-22] 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(보통으로 설치된 장치) ...	60
[그림 II-1-23] 어린이 통학차량 운영시설 가입보험 한도(대인) 현황	61
[그림 II-1-24] 어린이 통학차량 운영시설 가입보험 한도(대물) 현황	62
[그림 II-1-25] 연도별 어린이 보호구역 현황	64
[그림 II-1-26] 어린이 교통사고 다발 어린이 보호구역 점검결과(미비점) ...	66
[그림 II-1-27] 어린이 전용 시트 및 영유아용 안전벨트	70

[그림 II-2-1] 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량 현황	92
[그림 II-2-2] 어린이 보호구역 내 방법용 CCTV	92
[그림 III-1-1] 일본의 어린이 보호구역 내 시설물 현황	108
[그림 IV-2-1] 어린이 통학차량 운영 시 안전 위협요소	124
[그림 IV-2-2] 어린이 보호구역 정책 중 교통안전 위협요소	125
[그림 IV-2-3] 어린이 보행환경과 관련한 교통안전 위협요소	126
[그림 IV-2-4] 어린이 교통안전교육 정책의 문제점	127
[그림 IV-2-5] 일반 운전자들의 어린이 통학차량 및 어린이 보호의무 관련 문제점	128
[그림 IV-2-6] 어린이 통학차량 규제의 한계 해소 방안	130
[그림 IV-2-7] 어린이 보호구역 규제의 실효성 향상 방안	131
[그림 IV-2-8] 어린이 보육시설 내·외부의 보행환경 개선 방안	132
[그림 IV-2-9] 어린이 교통안전교육의 효과적 시행 방안	133
[그림 IV-2-10] 어린이 안전 관련 내용을 운전자에게 홍보할 효과적 방안 ..	134

부록 표 차례

〈부록 표 1〉 선행연구 요약 및 시사점	165
------------------------------	-----

요 약

1. 연구의 필요성 및 목적

- 정부의 다양한 대책 시행에도 불구하고, 최근 어린이 통학·통원용 차량의 교통사고가 계속 발생함에 따라, 어린이 통학·통원용 차량에 대한 안전이 사회적 이슈가 되고 있고 추가적 개선방안이 시급히 필요함.
- 미래세대의 주역이 될 어린이들에게 안전한 차량서비스를 제공하는 것뿐만 아니라, 안전을 위한 물리적 교통환경 조성을 위해 어린이집, 유치원, 학원 등 시설주변의 안전한 보행환경 조성과 같은 도시디자인 측면의 대책 마련이 필요함.
- 어린이 통학차량 운전자와 어린이시설 운영자에 대한 안전 교육·훈련 프로그램이 현재 체계적으로 마련되어 있지 않기 때문에, 이러한 어린이 교통안전을 위한 교육·훈련 프로그램의 효과성을 향상시키기 위한 프로그램의 재구축의 필요성이 있음.
- 어린이집, 유치원, 학원 등을 중심으로 어린이 통학차량과 교통환경의 사고현황을 분석하고, 이 분석결과를 활용하여 어린이 통학차량 안전대책의 마련과 어린이 교육시설의 안전한 교통환경을 조성하기 위한 정책을 수립하는 데 연구의 목적이 있음.

2. 문제점

가. 어린이 통학차량 규제의 한계

- 통학 및 전세버스 시장에서 비용과 수입관련 작동의 한계가 있는 통학차량규제
 - 영세한 학원과 전세버스(지입차량), 자가용 차량 소유주의 경제적 부담으로 인한 정책 수용성 미흡
 - 전세버스(지입차량) 및 자가용 차량의 경우 통학시간에만 운행할 경우 운전

자 수입이 낮아지기 때문에 어린이 통학시간 이외의 시간에 통근, 중·고등학교 통학 등 다른 용도로 버스운행을 병행하고 있어 차량도색, 안전벨트, 안전장치 및 시설, 안전표지 등을 설치하기 힘든 실정임.

- 차량 구조변경 비용이 200~300만원 선이고 어린이 통학차량 신차 구매 비용이 7~8천만원 선으로 영세한 학원 및 전세버스 운전자에게 큰 부담으로 작용하고 있음.
- 어린이 전용 좌석 및 안전벨트를 설치할 경우 청소년 및 성인을 위해 차량을 사용할 수 없기 때문에 구조변경은 경제적인 문제를 발생시키는 구조
- 통학차량 미동승과 어린이 승하차 지도 미흡
 - 예를 들어, 대부분 음악학원 등의 경우, 비용문제로 통학차량 보호자 미동승을 하고 있음. 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고는 통학차량의 승·하차 중에 가장 많이 발생하고 있으므로, 승·하차 시 운전자 및 동승 보호자의 각별한 주의가 필요함.
 - 2013년 기준으로 33.8%가 어린이 통학차량에 동승자 정보를 입력하지 않고 있음.
- 통학차량 운전자의 자격검사 미흡
 - 어린이 통학차량을 운영하는 기관에서 어린이 통학차량 운전자를 고용할 경우 각 교육청의 통학차량관리지침에 따라 통학차량 운영관리 및 운전자 자격검사를 시행하고 있으나 운전자의 사고기록 조회는 자격검사에서 빠져 있어 통학차량 운행에 있어 위험성이 존재하고 있음.

나. 어린이 보호구역 규제의 실효성 미흡

- 규정속도 미준수 및 단속의 한계
 - 어린이 보호구역 내에서 규정속도 30km/h를 지키지 않는 경우가 많으나 과속측정기 등의 장비의 설치가 미비하여 속도규제의 실효성이 없음.
 - 연도별 어린이 보호구역 내 전체 교통사고 사상자와 비교하면 과속으로 인한 사상자의 수는 미미한 수준으로 사고 시 과속임을 입증하기 어렵다는 근거로 볼 수 있음.
- 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량
 - 어린이 보호구역 내에서는 불법주정차를 금지하고 있으며 위반 시 2배의

별금을 부과하고 있으나, 실제 어린이 보호구역 내의 불법주정차가 만연한 실정임.

- 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량으로 인해 운전자의 시야를 가림으로써 어린이 교통사고의 위험성이 높아지며, 통학차량이 도로 상에서 어린이를 승·하차시킬 수밖에 없어 어린이의 안전을 위협하고 있음.
- 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량 단속 미흡
 - 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량 단속을 실시하고 있으나 단속 차량 및 인력의 부족으로 인해 모든 어린이 보호구역을 대상으로 상시 단속이 어려운 실정임.
 - 어린이 보호구역 내에 방법용 CCTV는 설치되어 있으나 불법주정차 차량 단속에 사용하기 어려워 별도의 단속용 카메라를 설치하거나 방법 및 단속용 통합 CCTV를 설치할 필요가 있음.

다. 어린이 보행환경에 대한 규정 미비

- 어린이 보육시설의 교통환경에 대한 법령 및 규정 미비
 - 어린이 통학차량의 주·정차장으로부터 보육시설까지의 안전동선이 확보되지 않음.
 - 어린이 보육시설 주변 보행환경이 교통사고의 위험도가 높음에도 불구하고 어린이 보육시설기준 등 관련 법령 및 규정에서 어린이 보육시설 내부 또는 주변의 주·정차장과 관련하여 규정된 사항이 없음.
- 유치원 인가규정 상의 내용에 도로 및 교통에 대한 인가규정이 전무한 상태
 - 사전적으로 어린이시설 인가 시에 교통안전을 위한 시설, 안전동선 확보, 어린이 보호구역 등과 같은 조건이 포함되도록 할 필요가 있음.

라. 어린이 교통안전교육의 미약한 법적 근거와 체계적인 교통안전교육의 부재 및 교통안전 홍보 부족

- 학교 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거 미약
 - 2개월에 1회 이상, 연간 10시간 이상 실시하도록 권고하고 있는 실정
 - 2006년 경찰청에서 교통안전교육지침을 제정하였으나 민간 교통안전교육

담당자가 교통안전교육을 효과적으로 실시할 수 있도록 하는 안내서의 역할에 그치고 있어 법적으로 강제성을 가질 수 있는 방안이 필요함.

- 관련 법적 근거의 분산으로 인해 통합적이고 체계적인 교통안전교육이 어려움.
- 체계적이지 않고 실효성이 떨어지는 교육·훈련 프로그램
 - 연령별, 통학차량 운영자 및 운전자, 일반운전자를 대상으로 교통안전교육을 실시하고 있으나 교육 대상자들이 교육을 받기에는 어려운 점이 많음.
- 교통안전 체험교육 시설 미흡
 - 교통안전교육은 주로 강의나 시청각 교육이 주를 이루고 있고 체험이나 실습교육이 부족한 실정
 - 전국에 어린이 교통공원 등 교통안전 체험교육을 할 수 있는 시설들이 있으나 교육프로그램이 체계적이지 않고 효율적인 운영이 가능한 정부차원의 지원이 부족하여 시설 운영·관리가 미흡함.

마. 어린이 교통안전 홍보 부족

- 어린이 보호의무에 대한 운전자 홍보 부족
 - 통학차량이 서행하거나 정차할 경우 인근을 운행하는 일반차량은 서행하거나 정차 후 주행해야하는 법적 의무 등에 대해 교육이 안 되어 있고 알지도 못함.
 - 이에 따라 운전자가 통학차량이 정지해 있는데도 과속 진행을 하여 어린이가 사망하는 사고 발생

3. 개선방안

가. 어린이 통학차량 규제의 한계 해소

- 영세한 학원과 어린이집 등에 대한 통학차량 구조변경 재정지원
 - 영세한 학원과 전세버스(지입차량), 자가용 차량 소유주의 경제적 부담으로 인한 정책 수용성 확대

- 재정지원으로 어린이 통학차량으로 신고를 하기 위해서는 규정에 맞도록 구조변경 촉진
- 학원 등 통학차량의 공동이용제 시행
 - 과다비용 소요와 운전자의 소득문제로 인해 통학차량의 안전이 확보되지 못하므로, 통학전문업체가 지역 주변 학원, 유치원 및 어린이집과 연합으로 계약하여 통학차량을 운영하여 서비스를 제공하고, 전문 동승자가 어린이의 승하차관리를 함. 이를 통해 비용감축과 운전자의 소득 증대 효과를 모색
- ‘통학차량관리법’을 제정하여 통학차량서비스를 하나의 새로운 산업형태로 발전시켜 직업창출 및 신사업 발굴
 - 통학차량산업을 새로운 산업으로 창출하여, 통학차량 회사가 영세 유치원, 어린이집, 학원 등과 계약을 통해 안전한 통학서비스를 제공할 수 있도록 산업화를 통한 통학차량 활성화
- 통학차량 운전자 자격증 제도 신설
 - 범죄기록, 음주 및 마약 중독, 교통사고 기록, 인성검사 등을 통해 통학차량 운전자 자격증을 부여하는 제도 신설
- 통학차량 기술 개발 및 의무화
 - 전후방 카메라 설치 의무화, 문에 옷의 끼임 방지 기술, 어린이 몸에 맞도록 자동으로 작동하는 시트 및 안전벨트 등
 - 승·하차 시 안전사고 방지를 위한 구조적·기술적 장치 개발 및 도입

나. 어린이 보호구역 규제의 실효성 증대

- 도로교통법 및 어린이 안전 영상정보인프라구축(CCTV 설치) 사업추진지침 개정
 - 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량의 단속을 위해 어린이 보호구역 방법 CCTV를 활용하여 단속의 실효성 증대
 - 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량으로 인해 운전자의 시야를 가림으로써 어린이 교통사고의 위험성이 높아지며, 통학차량이 도로 상에서 어린이를 승·하차시킬 수밖에 없어 어린이의 안전을 위협하고 있음.

- 국민안전처에서 추진하고 있는 ‘어린이안전영상정보인프라구축사업(CCTV)’의 영상을 어린이 교통안전에 위해 불법주정차 및 과속을 위해 사용가능하도록 법령 개정

* 어린이 안전 영상정보인프라구축(CCTV 설치) 사업추진지침(국민안전처) 개정 추진

- 방법 CCTV를 활용한 연동식 과속차량 단속방안
 - 어린이 보호구역에 의무적으로 설치해야 하는 CCTV를 활용하여 과속차량의 단속 강화
 - 30km/h로 설정한 속도제한의 실효성 강화로 어린이 보호구역 실효성 증진
- 보호구역내 이면도로 일방향 전환과 안전통행로 확보안
 - 어린이 보호구역의 이면도로의 일방향 도로로 전환하고, 보차분리를 통해 보행로를 위한 공간을 마련하여 어린이의 안전통행로 확보
- 어린이 보호구역 설정기준 완화
 - 도로교통법 시행규칙 제14조 개정

다. 어린이 시설 내부와 주변 보행환경 개선을 위한 법령 개정

- 어린이 시설 내부 또는 주변의 통학차량 주·정차장과 관련하여 어린이 안전 확보를 위한 규정 신설
 - 어린이 통학차량의 주·정차장으로부터 보육시설까지의 안전 동선의 확보를 위한 규정 신설
 - 어린이 보육시설기준 등 관련 법령 및 규정에서 어린이 보육시설 내부 또는 주변의 주·정차장과 관련하여 어린이 교통안전에 관한 규정 신설
- 유치원, 어린이집 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정 신설
 - 유치원, 어린이집 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정이 전무한 상태로 어린이들의 안전한 교통환경이 보장될 수 있도록 인가 규정의 변경 필요
- 유치원 및 어린이집의 단지 내 주차장 시설 기준 설정
 - 어린이 시설 내·외부 주·정차장 설치기준 및 안전시설 설치에 관한 내용을 포함하는 법령 개정

라. 어린이 교통안전교육의 법적 근거 확립과 체계적인 교통안전 교육의 시행

- 학교 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거 확립
 - 2개월에 1회 이상, 연간 10시간 이상 실시하는 것을 의무화하는 아동복지법, 교육법 개정: 초등학교, 유치원, 어린이집 대상
 - 법적 근거의 확립을 토해 통합적이고 체계적인 교통안전교육의 수행
- 어린이 통학차량 교육·훈련 프로그램의 체계성과 실효성 확대를 위한 개선
 - 연령별, 통학차량 운영자 및 운전자, 일반운전자를 대상으로 교통안전교육을 생생한 사례위주의 교육 추진
- 교통안전교재의 혁신적 개편
 - 교재를 어린이들이 흥미를 가질 수 있도록 캐릭터나 아이콘 등을 재미있게 만들어 주고 내용도 어린이들이 재미를 느낄 수 있도록 수정해서 교육의 효과성 증대

마. 어린이 교통안전홍보 강화

- 어린이 통학차량 정차 시 서행 및 우선정차 등 운전자의 의무, 스쿨존과 보행환경 관련 어린이 보호의무 등 도로교통법 개정관련 전방위적 홍보 확대
 - 손해보험협회를 활용하여 TV 광고 등 홍보를 대폭 확대함
 - 도로교통공단, 교통안전공단을 활용하여 운전자 대상 홍보 확대
 - 자동차검사 시 어린이 교통안전을 위한 운전자의 의무에 대한 홍보 의무화
 - 자동차 보험 용지에 만화로 홍보하고 벌칙 명시하여 홍보의 증대
 - 어린이 교통안전을 위해 운전자의 의무관련 홍보동영상 제작 후 네이버, 다음 등 대형 포털 등 게시

4. 정책건의

- 어린이 통학차량 규제의 한계 해소 방안
 - 통학차량 운전자의 자격증 신설방안, 어린이 통학차량의 공동이용제, 통학

차량관리법 제정방안도 연계하여 즉시 시행

- 어린이 보호구역 규제의 실효성 증대 대안
 - 어린이 보호구역 내 방법 CCTV를 활용 불법주정차 차량단속강화
 - 어린이안전 영상정보인프라구축(CCTV 설치) 사업추진지침(국민안전처) 개정
 - 방법CCTV를 활용하여 연동식으로 과속차량 단속방안
 - 어린이 보호구역 설정 기준 완화를 위해 도로교통법 시행규칙 제14조 개정
- 어린이 교육시설 내부와 주변 보행환경 개선
 - 어린이 교육시설에 내부 혹은 주변의 어린이 통학차량 전용 주·정차장을 보유하도록 의무화하고, 어린이들이 안전하게 이동할 수 있는 보행로를 갖추도록 인가규정 개정안의 즉시 연계 시행
 - 어린이 교육시설 내·외부 주·정차장 설치기준을 개정하는 대안도 즉시 연계하여 시행
 - 공동시설 주변도로 어린이 통학차량 정차자 구역 설정
- 어린이 교통안전교육의 법적 근거 확립과 체계적인 교통안전교육 시행
 - 아동복지법 시행령 제28조 개정을 통해 학교 교통안전교육 의무화
 - 실효성 있는 교통안전 교육·훈련 프로그램 구축
 - 연령에 맞는 어린이 교통안전교육 교재의 혁신적인 개편방안의 연계 시행
 - 어린이 교통안전 전문가 육성 인증제 등 프로그램 운영
- 어린이 교통안전을 위한 홍보강화방안
 - 중앙(국토부, 경찰청)과 지방차원의 어린이 교통안전 홍보방안 즉시 시행
 - 도로교통공단과 교통안전공단의 전방위적 홍보 강화

I. 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

가. 연구의 배경 및 필요성

정부의 다양한 대책 시행에도 불구하고, 최근 어린이 통학·통원용 차량의 교통사고가 계속 발생함에 따라, 어린이 통학·통원용 차량에 대한 안전이 사회적 이슈가 되고 있고 추가적 개선방안이 시급히 필요한 실정이다. 현재 학원과 체육시설 차량 등 많은 어린이 통학차량의 경우, 어린이의 승·하차 안전을 별도로 책임지는 동승자는 보이지 않고 운전자는 안전벨트 착용 여부도 확인하지 않은 채 서둘러 운행하고 있다.

어린이 통학차량 경찰 등록을 의무화하는 「도로교통법」 개정안이 2015년 초 시행되었지만, 유치원과 어린이집에 비해 학원과 체육시설의 등록률은 여전히 저조해 어린이들의 안전을 위협하고 있다. 학원과 체육시설의 차량 신고율이 낮은 것은 안전장치 등 구조변경을 위해서는 약200만원이 넘는 비용이 필요하기 때문이고, 정부나 지자체의 별도 지원이 없어 영세한 학원과 지입차량 소유주들에게 경제적 부담이 크기 때문이다. 이에 따라 비용과 수입 관련 학원 및 전세버스 시장에서 작동이 가능한 대책마련이 필요하며, 동시에 차량의 기술개발을 통한 어린이 차량의 안전 확보방안을 검토할 필요성이 있다.

또한, 국내에서는 어린이 통학차량 운전자와 어린이시설 운영자에 대한 안전 교육·훈련 프로그램이 현재 체계적으로 마련되어 있지 않기 때문에, 이러한 교육·훈련 프로그램의 재구축의 필요성이 있으며 어린이를 대상으로 하는 안전 교육 프로그램의 실효성 측면에서 개선이 요구되고 있다.

아울러, 미래세대의 주역이 될 어린이들에게 안전한 차량서비스를 제공하는 것뿐만 아니라, 안전을 위한 물리적 교통환경의 조성을 위해 어린이집, 유치원, 학원 등 시설주변의 안전한 보행환경 조성 등 도시디자인 측면의 안전환경 조성을 위한 대책을 마련할 필요가 있다. 어린이집, 유치원, 학원, 체육시설 등의 주차장 및 승하차시설 등 기준 강화, 안전한 보행환경 조성 정책, 어린이의 안전한 동선확보 방안, 어린이 및 유아시설 주변 안전한 교통환경을 위한 정비방

안에 대한 제도개선과, 현재 어린이 보호구역(스쿨존) 정책에 대한 검토를 하고 개선방안을 파악하여 제시할 필요가 있다. 또한 스쿨존이 어린이들이 주로 다니고 있는 학원주변에는 설치가 안 되어 있어 어린이들이 교통사고위험에 무방비로 노출되고 있는데, 이에 대한 개선방안을 모색할 필요가 있다.

나. 연구의 목적

본 연구는 어린이집, 유치원, 학원 등을 중심으로 어린이 통학차량의 안전사고 현황과 어린이 통학차량 안전정책의 집행 실효성을 진단하여 문제점을 도출하고, 이에 근거해 어린이 통학차량 안전대책을 마련하는 데 목적을 두고 있다. 또한 어린이집, 유치원, 학원 등의 주차장, 승하차시설, 동선, 주변 교통시설과 스쿨존에 대한 검토를 통해 안전한 교통환경을 조성하기 위한 정책을 수립하는 것이 목적이다.

2. 연구 범위 및 방법

가. 연구의 범위

1) 지역적 범위

전국의 어린이집 및 유치원을 주 대상으로 하고, 만6세 이하의 영유아가 통학하고 있는 학원과 체육시설을 제한적으로 연구범위에 포함하고 있다.

2) 시간적 범위

시간적 범위는 2014년을 기준으로 하되, 가장 최근의 자료를 활용하여 분석하였다.

3) 내용적 범위

본 연구에서 어린이는 어린이집, 유치원, 학원과 체육시설에 다니는 만6세 이하 영유아를 의미한다. 만6세 이하의 영유아 보육시설(어린이집, 유치원, 학

원, 체육시설) 중 통학차량을 운영하고 있는 시설을 대상으로 우선 어린이 교통안전사고 현황, 통학차량 운영 실태, 어린이 보호구역 실태, 어린이 교통안전 교육 현황을 분석한다. 이를 통해 어린이 통학차량 및 교통환경과 관련된 정책의 실효성 분석 및 문제점을 도출한다. 또한 해외사례 분석을 통해 어린이 차량 안전 및 어린이 보호구역에 대한 시사점을 도출한다. 도출된 문제점의 개선 방안 마련을 위해 어린이 통학차량 및 교통환경의 안전성에 대한 개선대안을 개발 및 평가를 통해 제도적 개선방안 및 법령 제·개정 방안을 제시한다.

나. 연구 내용

본 연구에서는 어린이 교통안전사고 현황 분석을 통해 어린이 교통안전에 대한 실태를 파악한 후, 이를 토대로 문제점을 도출하여 어린이 교통안전정책을 진단 및 해외사례 분석을 통해 시사점을 도출한다. 도출된 문제점에 대한 개선방안을 제시하여 어린이 통학차량 및 교통환경의 안전대책을 수립하고자 한다.

1) 어린이 교통안전사고 현황 분석

어린이 교통안전사고 현황 분석은 국내외 어린이 교통안전 선행연구 고찰을 통해 관련 연구 동향을 파악하고 어린이집, 유치원, 학원 등 어린이 교통 안전사고 현황 분석 및 어린이 통학차량의 운영실태, 스쿨존 시행 현황, 어린이 보행환경 현황, 어린이 교통안전 관련 교육·훈련 프로그램 현황, 어린이 교통안전 관련 법령 현황 등을 분석하여 실제 어린이 교통안전에 대한 실태를 파악한다.

2) 어린이의 교통안전정책 진단

분석된 어린이 교통안전 현황을 토대로 어린이 차량안전정책의 실효성 분석 및 문제점, 스쿨존 시행의 정책평가 및 문제점, 어린이 보행환경 안전 및 문제점 파악, 어린이 교통안전 관련 교육·훈련 프로그램 및 문제점 도출을 통해 어린이 교통안전환경에 대한 진단을 수행한다.

3) 해외사례 분석

어린이 교통안전정책이 우수한 미국, 캐나다, 영국, 일본 등의 해외사례를 분석하여 어린이 차량 안전, 스쿨존 관련 해외 현황과악 및 시사점을 도출한다.

4) 어린이 통학차량 및 교통환경 안전대책

어린이 교통안전정책 진단에서 도출한 문제점에 대한 개선방안을 도출하기 위해 어린이 통학차량 및 교통환경의 안전성을 증진하기 위한 개선대안의 개발 및 분석을 시행하고, 어린이 통학차량 및 교통환경의 안전확보를 위한 제도적 개선방안 및 법령 제·개정 방안을 제시함으로써 어린이 통학차량 및 교통환경의 안전대책을 마련하고자 한다.

다. 연구수행방법

1) 문헌조사

본 연구는 어린이 교통안전 관련 국내외 선행연구 고찰 및 어린이 교통안전 관련 법령 조사를 통해 어린이 통학차량과 교통환경의 안전과 관련한 문헌조사를 광범위하게 실시하였다.

2) 해외사례 분석

어린이 교통안전정책이 우수한 선진국인 미국, 캐나다, 영국, 일본 등 해외사례분석을 시행하여 외국의 어린이 통학차량과 스쿨존 관련 제도, 규제 등을 조사하였다.

3) 인터뷰 시행

실제 어린이 통학차량을 운영하고 있는 보육시설을 대상으로 어린이 통학차량과 교통환경의 실태조사 및 분석을 위한 인터뷰 조사를 시행하였다. 조사대상기관은 세종시, 대전시, 청주시, 공주시의 유치원 6개소, 어린이집 7개소, 학원 2개소로 하였다.

직접 기관을 방문하여 본 연구에서 도출한 문제점 및 개선방향에 대해 어린이집, 유치원, 학원 등의 원장, 차량동승자, 운전자와 인터뷰를 시행하였다. 대

면조사의 주요 내용은 어린이 통학차량 미신고 및 구조변경 미시행 사유, 통학차량의 운행 수입 및 운영에 소요되는 비용, 어린이 통학차량에 필요한 안전장치, 어린이 통학차량 및 스쿨존 등과 관련 현황, 문제점 및 대책, 교통안전교육 프로그램 실태 및 개선방안 등이다. 아울러 인터뷰 조사 결과에 대한 기초적 통계 분석도 시행하였다.

4) 자문회의

어린이 통학차량과 스쿨존 등의 전문가, 담당 공무원 등과 함께 자문회의를 개최하였다. 본 연구에서 제시하는 문제점 및 개선방안이 적절한가에 대해 의견을 구했으며, 특히 통학차량, 스쿨존, 교통환경 등에 대한 개선방안에 초점을 맞췄다.

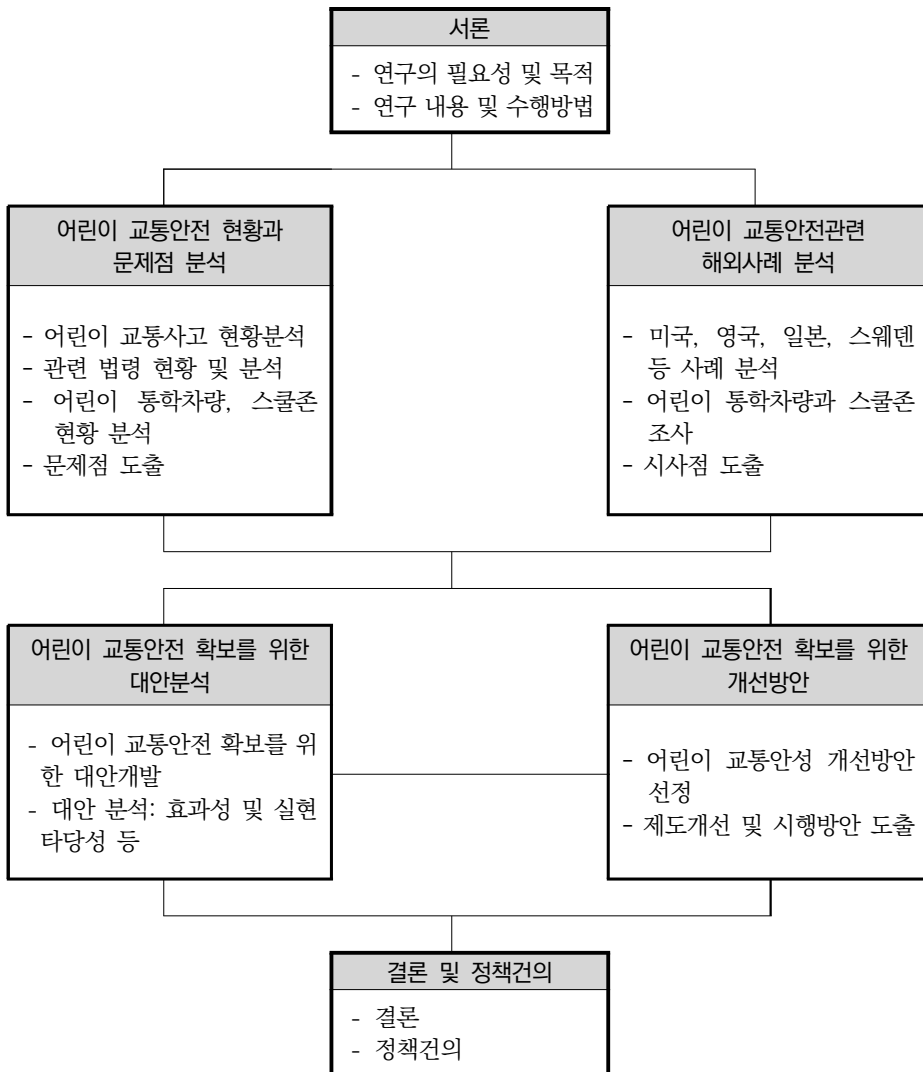
5) 통계분석

도로교통공단에서 공표하는 연도별 어린이 교통사고(만6세 이하) 자료를 활용하여 어린이 교통사고 유형별과 원인별 통계 분석을 시행하였다. 또한 어린이 통학차량 전수조사 통계집(교육부 매년 시행) 자료를 활용하여 통학버스 신고여부, 운영 형태, 차량종류, 안전기준 준수 여부, 구조변경여부, 운전자 교육 이수 여부 현황 등 어린이 통학차량 운영에 대한 통계 분석을 시행하였다. 특히, 보육시설별 통학차량 운영 현황을 분석하고, 스쿨존 등 교통환경 실태, 교통안전교육 프로그램 실시 현황에 대한 통계분석을 시행하였다.

6) 설문조사

서울, 부산, 대구, 광주, 대전 광역도시의 어린이 통학차량 관련 도로교통공단 교육을 받는 보육기관 원장, 운전자 등을 대상으로 설문조사를 시행하였다. 본 연구에서 제시한 통학차량, 스쿨존, 교통환경 등에 대한 개선방안의 타당성에 초점을 맞춰 조사를 시행하였다.

라. 연구수행과정



[그림 1-3-1] 연구수행과정

3. 선행연구와 차별성 분석

가. 어린이 통학차량관련 선행연구

1) 주요 선행연구

국내에서 어린이 통학차량 관련 다양한 연구가 수행되어 왔다. 이원영 외(2004)는 어린이 통학버스 관련 제도 및 관련 법규를 분석하였고, 통학버스 제도가 잘 정비되어 있는 나라의 사례분석을 통한 우리나라 실정에 맞고 도입 가능한 제도와 법규를 제시하였다. 건설교통부(2007)는 「학원 및 보육시설 차량 제도화 방안 연구」에서 제도권 밖에 있는 학원 및 보육시설의 차량을 중심으로 문제점을 파악하고 이에 대한 제도화 방안을 제시하였다.

박준환(2013)은 어린이 통학버스의 운영 현황과 안전성 개선과제를 제시하였는데, 통학버스를 이용하는 어린이의 안전성 확보를 위해 통학버스 관련 현행 법·제도를 살펴보고 개선과제를 모색하였다. 명묘희 외(2013)는 「어린이 통학·통원용 자동차 관련 법제 개선 연구」에서는 어린이 통학·통원용 자동차 운영 현실에 적합하면서 안전을 제고할 수 있는 법제 개선방안을 제시하였다. 허병이 외(2013)는 통학환경 개선을 위한 대도시지역의 통학버스 도입 타당성을 검토하였고 초등학교의 다양한 통학환경 개선대안을 제시하였다.

2) 어린이 통학차량관련 선행연구에 대한 시사점

기존의 어린이 통학차량과 관련된 선행연구에서는 주로 규제와 제도를 중심으로 연구가 수행되었고, 이들 연구결과 중 일부가 2015년 1월의 도로교통법 개정으로 정책화되었다. 개정된 도로교통법의 시행으로 통학차량 신고, 보호자의 의무 탑승 등 규제가 강화되었으나, 정책수용성 확보 등 실질적인 규제개선방안의 제시가 미흡하였고 학원과 체육시설 등의 적용대상 기준이 명확하지 않아 추후 연구를 통한 개선이 요구된다. 또한 어린이 통학차량에 설치하는 안전장치에 대한 연구가 일부 수행되었으나, 위치추적, 유아용 안전벨트 등 차량 운영자나 운전자의 자율에 맡겨진 내용이 많아, 지켜지지 않는 문제가 발생하고 있어 어린이들의 안전성을 확보할 수 있도록 규제 강화 방안과 기술적인 해결방안을 제시할 필요가 있다.

나. 어린이 보호구역(스쿨존) 및 보행환경 관련 선행연구

1) 주요 선행연구

국내 어린이 보호구역 및 보행환경과 관련된 연구가 다양하게 수행되었으나 주로 개별 시설물 중심으로 진행되었다. 정도영 외(2008)는 통학로 특성에 따른 어린이 보호구역의 효과 평가에서 어린이 보호구역 개선사업을 실시한 수도권 초등학교를 대상으로 사업 시행 전·후분석 방법 중 비교그룹을 이용하는 방법을 통해 어린이 보호구역 개선사업이 어린이 안전에 미치는 효과를 평가하였다.

박재영 외(2010)는 어린이 보호구역에서의 차량 속도위반 특성 분석을 시행하였고, 어린이 보호구역을 통과하는 차량에 대하여 속도위반 여부와 시설물 간의 상관관계 분석을 통하여 어린이 보호구역의 제한속도를 위반하는 차량들의 주행속도를 감소시키기 위해 필요한 대책을 모색하였다.

장명순 외(2010)는 어린이 보호구역 현황, 교통사고 특성, 문제점 및 개선방안을 제시하였으며, 어린이 보호구역에서의 교통사고 현황 및 특성을 분석하고 문제점을 찾아내어 어린이 보호구역에서의 교통안전을 증가시킬 수 있는 방향을 모색하였다. 성현곤(2011)은 다 함께 만드는 보행 및 자전거 중심의 안전한 통학로 조성사업 개발 연구에서 다 함께 만드는 안전한 통학로 사업을 추진하기 위한 기본방향을 제시하였다.

조인식(2014)은 학생안전지역 제도 정착을 위한 과제에서 현행 학교 주변의 학생보호구역 관련 규정 및 현황과 입법예고한 학생안전 및 보호에 관한 법률 제정안의 주요 내용을 살펴보고, 학생안전구역 제도의 정착을 위한 과제를 제시하였다.

김영애 외(2007)는 유치원과 보육시설 시설·설비 기준 개발 연구에서 국내 우수보육시설의 사례를 조사하고 그 설치기준과 보육시설의 특성을 찾아내어 제시하였다. 또한 실내외 시설·설비의 법적 규정의 개선사항을 제안하고 중장기적으로 안전하며 영유아 발달을 지원하기 위한 최적의 기준을 제시하였다.

이호원 외(2012)는 어린이 보호구역내 교통안전시설이 구간통행속도에 미치는 효과 분석에서 기존의 어린이 보호구역 등에 대한 효과분석을 통해 교통안전시설물의 설치 타당성을 입증하였다. 박병규(2013)는 어린이 보호구역의 안전성 제고를 위한 교통 안전시설 실태연구에서 보다 낮은 어린이 교통사고율을

구현하기 위해 어린이 보호구역 내 교통안전시설의 실태를 분석하여 개선방안을 수립하였다. 김억 외(2013)는 행동심리를 활용한 스쿨존 도로환경 서비스 디자인 개발에서 보다 안전한 스쿨존 도로환경을 위한 근본적인 문제해결 대안 발견 및 서비스 디자인을 활용한 행동유도 제품 및 공공시설물의 디자인 방향을 제안하였다.

2) 어린이 보호구역 및 보행환경 관련 선행연구의 시사점

현재 어린이 보호구역 개선사업이 활발하게 진행되고 있으나 개선효과에 대한 평가가 부족한 실정으로 개선효과 평가 시스템을 개선할 필요가 있다. 어린이 보호구역에 대한 규정은 마련되어 있으나 실질적으로 지켜지지 않는 경우가 많아, 어린이 보호구역 내의 사고가 발생하고 있어 실효성이 있는 규제방안이 마련되어야 한다.

어린이 보호구역 내의 안전시설이 기준에 맞지 않게 설치된 경우가 많고 설치 후의 유지·관리가 미비한 경우가 많은데, 어린이 보호구역 내의 안전시설의 안전성 확보를 위한 설치기준의 재정립이 필요하고 유지·관리를 위한 제도적 방안이 마련되어야 한다. 또한 어린이 보호구역을 통과하는 운전자들이 규정속도를 준수하지 않으며, 불법 주정차 차량으로 인한 어린이 교통사고의 위험성이 높기 때문에 통과 차량의 속도를 강제적으로 줄일 수 있는 방안이나 불법 주정차 및 과속차량을 효과적으로 단속할 수 있는 방안이 마련되어야 한다. 아울러 각 어린이 보호구역의 환경이 다른 점을 고려하여 어린이 보호구역의 환경에 맞추어 규정을 적용할 수 있도록 대책을 마련할 필요가 있다.

영유아의 교통환경의 안전성 확보를 위해서는 영유아의 행동특성 및 신체 특성에 맞는 보육시설·설비의 구체적인 기준 정립과 보육시설 내·외부 주·정차장에 대한 설치 기준이나 안전과 관련된 규정에 대한 추가적인 연구가 필요하다. 마지막으로 학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법의 내용 분석 후 개선 방안을 마련할 필요성이 있다.

다. 어린이 교통안전 교육

1) 주요 선행연구

어린이 교통안전교육과 관련하여 여러 연구들이 수행되고 있다. 유선희 외

(2004)는 통합적 교육활동을 통한 교통안전교육이 유아의 교통안전 지식에 미치는 영향에서 통합적 교육활동을 통한 교통안전 교육이 유아의 교통안전지식에 미치는 효과를 검증하였다. 변정희 외(2006)는 유아교육기관의 교통안전교육 실태와 요구도에 대한 연구에서 유아교육기관에서 실시되고 있는 교통안전교육의 실태를 살펴보고, 교통안전에 관한 유아교육기관 교사의 요구도 조사를 통해 실질적이고 효과적인 교통안전교육을 모색하였다.

손주현(2010)은 참여 중심의 어린이 교통안전교육 프로그램 효과 평가에서 AHE모델의 개념을 도입한 학생 참여 중심의 교통안전 교육프로그램을 실시하고, 향후 효과적인 어린이 교통안전교육이 이루어 질 수 있도록 효과 평가를 실시하였다. 이상팔(2014)은 어린이 교통안전교육제도의 현황과 개선방안에서 어린이 교통사고현황과 학교교통 안전교육의 문제점을 살펴보고, 외국사례를 통해 현재 어린이 교통안전교육제도의 개선방안을 제시하였다.

2) 어린이 교통안전교육관련 선행연구에 대한 시사점

기존 선행연구를 통해 어린이뿐만 아니라 보육교사, 학부모의 교통안전교육이 교통안전의식을 높이는 데 효과가 있는 것으로 나타났으나, 실제 보육시설 및 학교에서 교통안전교육을 실시하는 데 있어서 시간, 공간, 비용적 한계로 인해 교통안전교육이 미비한 실정으로 교통안전교육을 지원할 수 있는 법제도 개선 방안이 마련되어야 한다.

아울러 통학차량 운전자뿐만 아니라 일반 운전자들의 교통안전교육을 의무적으로 실시하여 어린이 교통사고에 대한 경각심을 고취시키고 안전성을 확보할 수 있는 제도적 대책이 필요할 것으로 판단된다.

라. 연구의 차별성

기존 주요 연구는 통학차량, 어린이 보호구역, 교육 등에 대해 개별적인 접근을 하고 있다는 한계가 있다. 본 연구에서는 어린이의 안전한 교통환경을 조성하기 위해 실효성이 있는 정책을 펼칠 수 있도록 통학차량, 어린이 보호구역 및 보행환경, 교통안전교육 프로그램에 대한 통합적 개선방안을 제시하여 어린이 교통환경의 안전성 확보를 위한 법적 개선방안을 수립하는 것을 목적으로 하고 있어, 기존 연구와 차별성이 있다.

II. 어린이 교통안전환경의 현황 및 문제점 분석

1. 현황분석

가. 어린이 교통사고 현황

어린이 교통사고 현황분석은 경찰청 DB의 통계자료를 바탕으로 분석하여 매년 도로교통공단이 공표하고 있는 교통사고 분석 자료집(2010년판~2015년판)의 자료를 활용하여 분석하였다. 이후 모든 어린이 교통사고 통계자료는 도로교통공단에서 매년 발간하고 있는 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다. 본 연구에서는 앞서 연구범위에서 언급한 바와 같이 만6세 이하의 영유아를 대상으로 한정하여 어린이 교통사고 현황을 분석하였다. 또한 2015년을 기준으로 하고, 없을 시에는 최신 자료를 활용하여 분석하였다.

최근 6년 간 만12세 이하의 어린이 교통사고는 과거에 비해 점차 감소(연평균 -4.16%)하고 있으며, 사망자(연평균 -17.49%) 및 부상자(연평균 -4.11%) 역시 감소하는 추세를 보이고 있다. 만6세 이하의 영유아 교통사고 사망자는 연평균 감소율이 16.34%로 급격히 감소하고 있다. 2009년 61명에서 2011년 39명으로 감소하는 추세를 보이다 2013년 44명으로 약간 증가하였으나, 2014년 29명으로 대폭 감소하였다. 이에 비해 만6세 이하 영유아 부상자는 2009년 6,987명에서 2014년 6,388명으로 절대 수치에 있어서는 감소하고 있지만, 그 연평균 감소율이 1.78%에 불과하다. 2011년에 6,229명까지 감소하였다가 2014년에는 다시 6,388명으로 증가하여, 영유아 부상자 감소를 위한 대책이 시급히 필요하다는 것을 보여주고 있다.¹⁾

1) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

〈표 II-1-1〉 연도별 어린이 교통사고 현황(6세 이하)

단위: 건, 명, %

구분	전체 어린이 교통사고 (12세 이하)				영유아 교통사고 (6세 이하)					
	발생 건수	사망자 수	부상자 수	사상자 합계	사망자 수	전체 대비 비율	부상자 수	전체 대비 비율	사상자 합계	전체 대비 비율
2009년	14,980	136	18,370	18,506	61	44.85%	6,987	38.03	7,048	38.08
2010년	14,095	126	17,178	17,304	58	46.03%	6,601	38.43	6,659	38.48
2011년	13,323	80	16,323	16,403	39	48.75%	6,229	38.16	6,268	38.21
2012년	12,497	83	15,485	15,568	43	51.81%	6,238	40.28	6,281	40.35
2013년	11,728	82	14,437	14,519	44	53.66%	6,027	41.75	6,071	41.81
2014년	12,110	52	14,894	14,946	29	55.77%	6,388	42.89	6,417	42.93
연평균 증감율	-4.16%	-17.49%	-4.11%	-4.18%	-16.34%	4.45%	-1.78%	2.43%	-1.86%	2.43%

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 1-3.

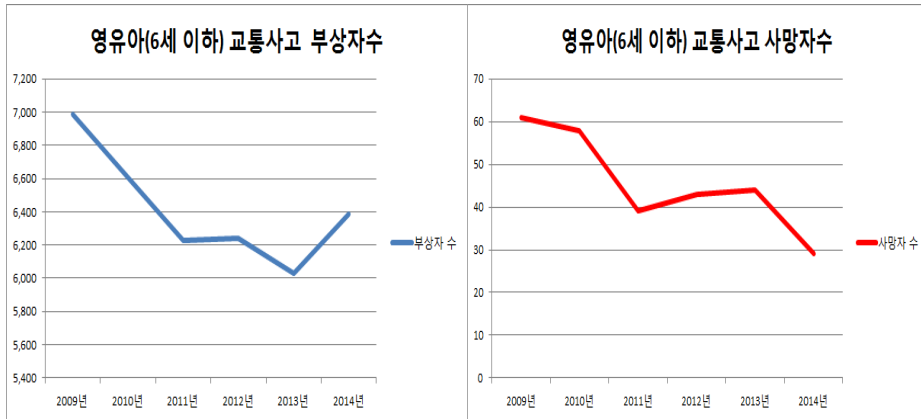
도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 1-3.

도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 1-3.

도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 1-3.

도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 1-3.

도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 3-5의 자료를 재정리함.



〔그림 II-1-1〕 어린이 교통사고 발생 추세(6세 이하)

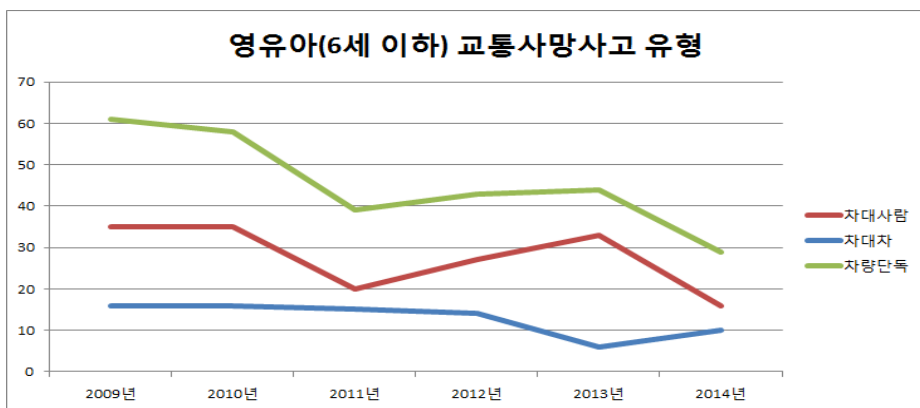
최근 6년 간 만6세 이하의 어린이 교통사망사고의 유형 중에서 차대사람(51.3~75.0%)이 가장 많았고, 그 다음으로 차대차(13.6~38.5%), 차량단독(4.7~16.4%)의 순으로 나타났다. 사망자의 경우 2011년까지 감소하다 2013년까지 일부 증가하였으나, 2014년 다시 감소하였다.2)

〈표 II-1-2〉 연도별 어린이 교통사망사고 유형(6세 이하)

단위: 명, %

구분	차대사람		차대차		차량단독		합 계	
	사망자수	비율	사망자수	비율	사망자수	비율	사망자수	비율
2009년	35	57.4	16	26.2	10	16.4	61	100.0
2010년	35	60.3	16	27.6	7	12.1	58	100.0
2011년	20	51.3	15	38.5	4	10.3	39	100.0
2012년	27	62.8	14	32.6	2	4.7	43	100.0
2013년	33	75.0	6	13.6	5	11.4	44	100.0
2014년	16	55.2	10	34.5	3	10.3	29	100.0

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 7.
 도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 8.
 도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 9.
 도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 8.
 도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 8.
 도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 10의 자료를 재정리함.



[그림 II-1-2] 사고유형별 어린이 교통사망사고 추세(6세 이하)

2) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

최근 6년 간 만6세 이하의 어린이 교통사망사고의 원인 중 안전운전의무 불이행이 53.8~75.4%로 거의 대부분을 차지하는 것으로 나타났다.³⁾

〈표 II-1-3〉 연도별 어린이 교통사망사고 원인(6세 이하)

단위: 명, %

구분	과속		신호위반		안전운전 의무 불이행		중앙선 침범		보행자 보호의무 위반		기타		합 계	
	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율
2009년	1	1.6	4	6.6	46	75.4	3	4.9	4	6.6	3	4.9	61	100.0
2010년	0	0.0	6	10.3	42	72.4	2	3.4	2	3.4	6	10.4	58	100.0
2011년	1	2.6	4	10.3	21	53.8	5	12.8	2	5.1	6	15.4	39	100.0
2012년	1	2.3	0	0.0	30	69.8	7	16.3	3	7.0	2	2.3	43	100.0
2013년	0	0.0	2	4.5	32	72.7	3	6.8	2	4.5	5	11.4	44	100.0
2014년	0	0.0	2	6.9	19	65.5	2	6.9	3	10.3	3	10.3	29	100.0

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 7.

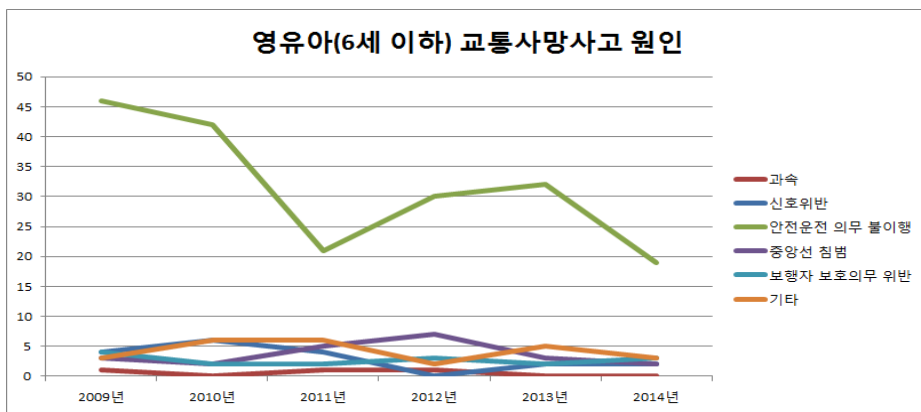
도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 8.

도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 9.

도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 8.

도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 8.

도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 10의 자료를 재정리함.



〔그림 II-1-3〕 사고원인별 어린이 교통사망사고 추세(6세 이하)

3) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

1) 어린이 보행교통사고 현황

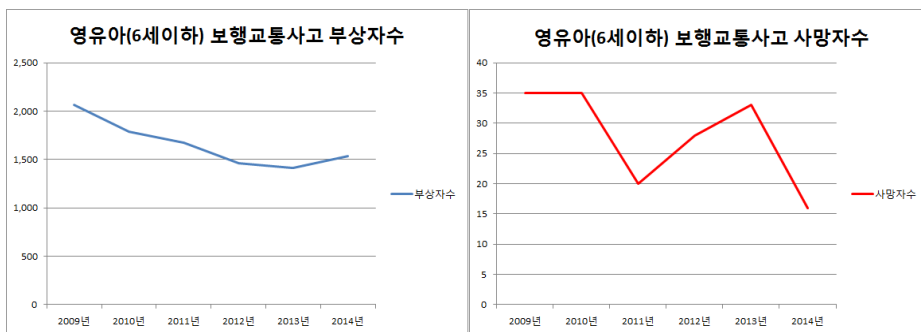
최근 6년 간 6세 이하의 어린이 보행교통사고로 인한 사망자수는 2011년까지 감소하였으나 2013년 다시 증가했다가 2014년 다시 감소하였다. 부상자수는 지속적으로 감소하는 추세를 보이다 2014년 다시 약간 증가하였다.⁴⁾

〈표 II-1-4〉 어린이 보행교통사고 현황(6세 이하)

단위: 명

구분	어린이(6세 이하) 보행교통사고 현황		
	사망자수	부상자수	사상자 합계
2009년	35	2,063	2,098
2010년	35	1,789	1,824
2011년	20	1,671	1,691
2012년	28	1,465	1,493
2013년	33	1,411	1,444
2014년	16	1,532	1,548
연평균 증감율	-14.49%	-5.78%	-5.90%

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 5.
 도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 6.
 도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 6.
 도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 5.
 도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 5.
 도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 7의 자료를 재정리함.



[그림 II-1-4] 어린이 보행사고 추세(6세 이하)

4) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

2) 어린이 통학차량 사고 현황

가) 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 현황

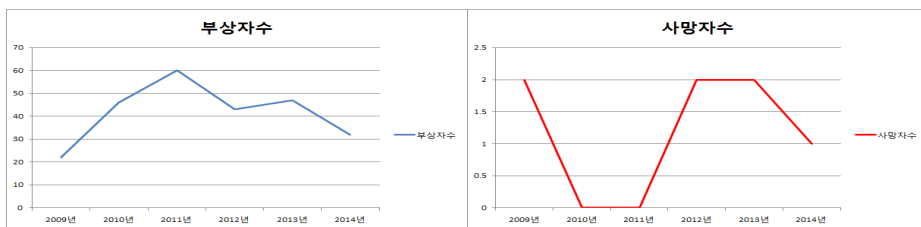
최근 6년 간 만6세 이하의 어린이가 어린이 통학차량으로 인한 교통사고로 총 7명이 사망하였고, 부상자는 250명이 발생하였다. 어린이 통학차량사고에 의한 사상자는 2011년까지 증가하다가 2012년부터 2014년까지 감소하는 추세를 보이고 있다.⁵⁾

〈표 II-1-5〉 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 현황(6세 이하)

단위: 명

구분	어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 현황		
	사망자수	부상자수	사상자 합계
2009년	2	22	24
2010년	0	46	46
2011년	0	60	60
2012년	2	43	45
2013년	2	47	49
2014년	1	32	33
연평균 증감율	-12.94%	7.78%	6.58%

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 22.
 도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 21.
 도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 22.
 도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 19.
 도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 19.
 도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 20의 자료를 재정리함.



[그림 II-1-5] 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 추세(6세 이하)

5) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

나) 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사망사고 원인

어린이 통학차량으로 인한 6세 이하의 어린이 교통사망사고 발생원인은 대부분이 안전운전의무 불이행이 6건으로 가장 많았고, 신호 위반으로 인한 사망사고는 2건이 발생한 것으로 나타났다.⁶⁾

〈표 II-1-6〉 연도별 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사망사고 발생원인(6세 이하)

단위: 건

구분	과속	중앙선 침범	신호 위반	안전 거리 미확보	안전 운전 의무 불이행	교차로 통행 방법 위반	보행자 보호 의무 위반	기타	합 계
2009년	0	0	0	0	2	0	0	0	2
2010년	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2011년	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2012년	0	0	0	0	2	0	0	0	2
2013년	0	0	1	0	1	0	0	0	2
2014년	0	0	0	0	1	0	0	0	1
합계	0	0	1	0	6	0	0	0	7

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 26.

도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 20.

도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 23.

도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 23의 자료를 재정리함.

다) 교통사고 시 상태별 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고

최근 6년 간 어린이 통학차량으로 인한 6세 이하의 어린이 교통사고 상태 분석 결과 사상자의 대부분은 자동차 승차 중에서 발생하였고 일부 보행 중에도 발생한 것으로 나타났다. 사망자는 모두 보행 중에 발생하였으며, 부상자는 주로 자동차 승차 중에 발생한 것으로 나타났다.⁷⁾

6) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

7) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

〈표 II-1-7〉 연도별 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 상태 현황(6세 이하)

단위: 명, %

구분	자동차 승차 중		자전거 승차 중		보행 중		기타		합 계	
	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상
2009년	0	12	0	1	2	9	0	0	2	22
비율	0.0	54.5	0.0	4.5	100.0	40.9	0.0	0.0	100.0	100.0
2010년	0	42	0	1	0	3	0	0	0	46
비율	0.0	91.3	0.0	2.2	0.0	6.5	0.0	0.0	100.0	100.0
2011년	0	55	0	1	0	4	0	0	0	60
비율	0.0	91.7	0.0	1.7	0.0	6.7	0.0	0.0	100.0	100.0
2012년	0	34	0	0	2	8	0	1	2	43
비율	0.0	79.1	0.0	0.0	100.0	18.6	0.0	2.3	100.0	100.0
2013년	0	44	0	0	2	3	0	0	2	47
비율	0.0	93.6	0.0	0.0	100.0	6.4	0.0	0.0	100.0	100.0
2014년	0	29	0	0	1	3	0	0	1	32
비율	0.0	90.6	0.0	0.0	100.0	9.4	0.0	0.0	100.0	100.0

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 24.

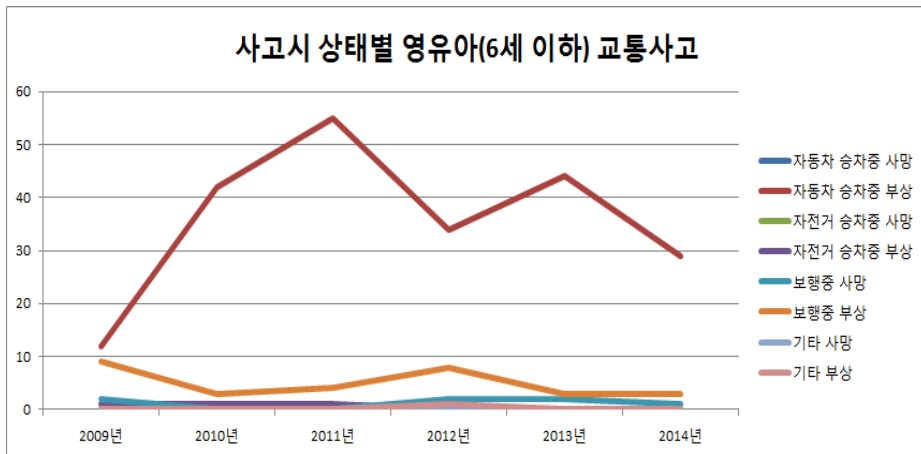
도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 23.

도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 24.

도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 21.

도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 21.

도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 22의 자료를 재정리함.



[그림 II-1-6] 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고 상태(6세 이하)

3) 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 현황

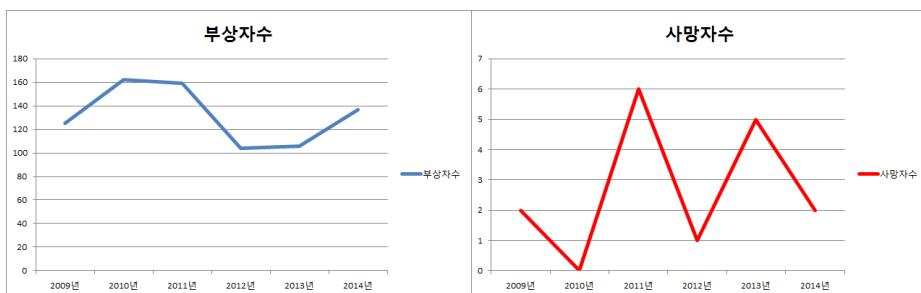
가) 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고

최근 6년 간 어린이 보호구역 내에서 발생한 만6세 이하의 어린이 교통사고로 인한 사망자수는 불규칙적으로 변동했으나, 부상자수는 지속적으로 증가하고 있는 추세를 보이는 것으로 나타났다.

〈표 II-1-8〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 발생 현황(6세 이하)
단위: 명

구분	어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 발생 현황		
	사망자수	부상자수	사상자 합계
2009년	2	125	127
2010년	0	162	162
2011년	6	159	165
2012년	1	104	105
2013년	5	106	111
2014년	2	137	139
연평균 증감율	0.00%	1.85%	1.82%

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 11.
 도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 12.
 도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 13.
 도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 12.
 도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 12.
 도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 14의 자료를 재정리함.



[그림 II-1-7] 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 추세(6세 이하)

나) 어린이 보호구역 내 어린이 교통사망사고 유형

최근 6년 간 어린이 보호구역 내 6세 이하의 어린이 교통사망사고 유형을 분석한 결과 1건을 제외한 15건이 차대사람 사고로 인해 발생하는 것으로 나타났다.⁸⁾

〈표 II-1-9〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사망사고 유형(6세 이하)

단위: 명, %

구분	차대사람	차대차	차량단독	합 계
2009년	1	0	1	2
2010년	0	0	0	0
2011년	6	0	0	6
2012년	1	0	0	1
2013년	5	0	0	5
2014년	2	0	0	2
합계	15	0	1	16

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 15

도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 15

도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 13

도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 11-14

도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 13-16의 자료를 재정리함.

다) 어린이 보호구역 내 어린이 교통사망사고 원인

최근 6년 간 어린이 보호구역 내 6세 이하의 어린이 교통사망사고 발생원인은 안전운전의무 불이행(5명)이 가장 많았고, 그 다음으로 보행자 보호의무 위반(3명), 신호위반(2명), 과속(1명)의 순으로 나타났고, 기타의 경우 모두 운전자의 법규위반인 것으로 분석되었다.⁹⁾

8) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

9) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

〈표 II-1-10〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사망사고 발생원인(6세 이하)

단위: 명

구분	과속	중앙선 침범	신호 위반	안전 거리 미확보	안전 운전 의무 불이행	교차로 통행 방법 위반	보행자 보호 의무 위반	기타	합 계
2009년	0	0	0	0	1	0	1	0	2
2010년	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2011년	0	0	2	0	2	0	1	1	6
2012년	1	0	0	0	0	0	0	0	1
2013년	0	0	0	0	2	0	1	2	5
2014년	0	0	0	0	0	0	1	1	2
합계	1	0	2	0	5	0	3	4	16

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 15.

도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 16-20.

도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 16.

도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 15-17.

도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 17-18의 자료를 재정리함.

라) 교통사고 시 상태별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고

최근 6년 간 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 상태 분석 결과 사망자의 대부분은 보행 중(12명, 50.0~100.0%)에 발생하였으며, 부상자 역시 보행 중(68.8~90.6%)에 가장 많이 발생하였고, 그 다음으로 자동차 승차 중(5.7~27.2%)에 부상자가 발생하는 것으로 분석되었다.¹⁰⁾

10) 도로교통공단의 『교통사고 분석 자료집』(2010년판~2015년판)에 근거하였다.

〈표 II-1-11〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 상태 현황(6세 이하)

단위: 명, %

구분	자동차 승차 중		이륜차 승차 중		자전거 승차 중		보행 중		기타		합 계	
	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상
2009년	0	34	0	1	0	3	1	86	1	1	2	125
비율	0.0	27.2	0.0	0.8	0.0	2.4	50.0	68.8	50.0	0.8	100.0	100.0
2010년	0	16	0	1	0	5	0	140	0	0	0	162
비율	0.0	9.9	0.0	0.6	0.0	3.1	0.0	86.4	0.0	0.0	100.0	100.0
2011년	0	16	0	0	1	5	5	138	0	0	6	159
비율	0.0	10.1	0.0	0.0	16.7	3.1	83.3	86.8	0.0	0.0	100.0	100.0
2012년	0	14	0	0	0	4	1	86	0	0	1	104
비율	0.0	13.5	0.0	0.0	0.0	3.8	100.0	82.7	0.0	0.0	100.0	100.0
2013년	0	6	0	0	0	4	5	96	0	0	5	106
비율	0.0	5.7	0.0	0.0	0.0	3.8	100.0	90.6	0.0	0.0	100.0	100.0
2014년	0	17	0	0	0	5	2	114	0	1	2	137
비율	0.0	12.4	0.0	0.0	0.0	3.6	100.0	83.2	0.0	0.7	100.0	100.0

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 13.

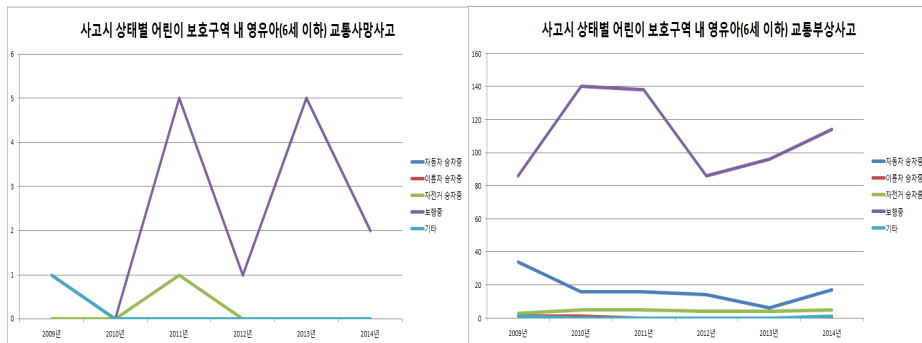
도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 14.

도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 15.

도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 14.

도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 14.

도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 16의 자료를 재정리함.



〔그림 II-1-8〕 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 상태(6세 이하)

나. 관련 법령 및 정책 현황

1) 어린이 통학차량

2013년 청주의 한 어린이집 통학차량 운전자의 부주의로 인해 발생한 3세 어린이 사망사고를 계기로 어린이 통학차량의 안전을 강화하기 위한 도로교통법 개정안(일명 세림이법)이 2015년 1월 29일부터 시행되었다. 국내의 어린이 통학차량과 관련된 사항은 「도로교통법」, 「여객자동차운수사업법」, 「유아교육법」, 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」에서 규정하고 있다.

가) 도로교통법(시행 2015.1.29)

도로교통법 상의 어린이 통학차량 관련 개정 내용은 다음과 같다. 도로교통법 제51조(어린이통학버스의 특별보호) 제1항에서는 어린이나 영유아가 승·하차 중임을 표시하는 점멸등 등의 장치가 작동 중인 어린이 통학차량이 도로에 정차한 경우 인근을 통과하는 차량의 운전자는 통학차량에 이르기 전에 일시 정지하여 안전을 확인한 후 서행하도록 규정하고 있다.

도로교통법 제52조(어린이통학버스의 신고 등)에서는 어린이 통학차량을 운영하기 위해서는 관할 경찰서에 신고하고 신고증명서를 발급받아야 하며, 어린이 통학차량 운영자는 발급받은 신고증명서를 항상 구비하도록 규정하고 있다. 9인 이상의 탑승 차량에 한해 해당되며, 시행일(2015.1.29)로부터 6개월 이내에 신고하지 않을 경우 과태료 30만원이 부과된다.

도로교통법 제53조(어린이통학버스 운전자 및 운영자 등의 의무) 제1항에서는 어린이 통학차량 운전자는 어린이나 영유아가 승·하차 시 점멸등 등의 장치를 작동해야 하며, 어린이나 영유아를 태우고 운행 중인 경우 어린이나 영유아를 태우고 있다는 표시를 해야 한다.

도로교통법 제53조(어린이통학버스 운전자 및 운영자 등의 의무) 제2항에서는 어린이 통학차량 운전자는 어린이나 영유아가 어린이 통학차량을 탈 때, 승차한 어린이나 영유아가 좌석 안전띠를 매도록 한 후 출발해야 하고, 하차 시 어린이 영유아가 안전한 곳에 도착한 것을 확인한 후에 출발하도록 규정하고 있다. 안전띠 위반 시 과태료 6만원이 부과되고, 안전한 곳 도착 확인 위반 시 과태료 13만원 부과된다.

〈표 II-1-12〉 어린이 통학차량 관련 법 개정 내용

구분	현행	개정
통학버스 운전자	· 어린이 통학버스로 특별보호를 받기 원하는 경우 어린이 통학버스 신고[제52조] · 처벌 없음	· 어린이 통학버스 신고 의무화 · 미신고 시 30만원 과태료 신설[영 별표6] ※ 기존 운영 중이던 통학차량은 개정법 시행 후 6개월 이내 신고
	· 어린이 통학버스의 보호자 동승 의무 [제53조] · 범칙금 승합7만원/승용6만원	· 어린이 통학버스의 보호자 동승의무 처벌 강화 · 범칙금 승합13만원/승용12만원[영 별표8] ※ 학원·체육시설에서 15인승 이하 차량 운영 시 보호자 탑승 의무 2년 유예
운전자	· 신고된 통학버스 운전자[제53조] - 점별등 작동, 착석 확인 후 출발, 하차 시 안전장소 도착 확인 후 출발 · 범칙금 승합7만원/승용6만원/별점15점	· 통학버스 운전자 의무위반에 대한 처벌 강화 · 범칙금 승합13만원/승용12만원/별점30점 [영 별표8, 규칙 별표28]
	· 미신고 통학용자동차 운전자[제53조의2] · 범칙금 승합7만원/승용6만원/별점없음	· 보호자가 탑승하지 않은 통학버스 운전자 의무위반에 대한 처벌 강화 · 범칙금 승합13만원/승용12만원[영 별표8]
	· 안전띠 착용 의무 없음	· 통학버스 내 전좌석 안전띠 착용 의무화 · 과태료 6만원 신설[영 별표6]
교육 이수	· [대상] 어린이 통학버스 및 미신고 통학용자동차의 운영자와 운전자 교육[법53조의3] · 신규 1년 내, 재교육 3년마다 · 처벌 없음	· 신규 안전교육은 운영·운전하기 전, 정기 안전교육 2년마다[법 제53조의3] · 과태료 8만원 신설[영 별표6] ※ 교육 미이수자에게 운전을 시킨 경우 포함
시설 행정 처분	· 관련 규정 없음	· 통학버스 관련 위반·사고 정보 제공 근거 마련[규칙 제37조의3]
일반 운전자	· 어린이 통학버스 특별보호 - 통학버스 앞지르기 금지 - 어린이가 승·하차 중일 때 일시 정지 후 서행 등 · 범칙금 승합5만원/승용4만원/별점10점	· 통학버스 특별보호 위반에 대한 처벌 강화 · 범칙금 승합10만원/승용9만원/별점30점 [영 별표8, 규칙 별표28]

자료: 도로교통공단(2015b), “우리아이 지키는 ‘어린이 통학버스 법규’ 바로 알기”, 『신호 등』, 통권419호, 7월호, p. 60.

도로교통법 제53조(어린이통학버스 운전자 및 운영자 등의 의무) 제3항에서는 어린이 통학차량에 어린이나 영유아를 태울 때는 보호자가 반드시 보호자를 동승해야 하며, 승·하차 시에는 어린이나 영유아가 안전하게 승·하차 하는 것을 확인하고 운행 중에는 좌석 안전띠를 매도록 하는 등의 어린이 보호에 필요한 조치를 취하도록 규정하고 있다. 보호자 동승 의무 위반 시 과태료 13

만원이 부과된다.

도로교통법 제53조의3(어린이통학버스 운영자 등에 대한 안전교육)에서 어린이 통학차량 운영자와 운전자는 어린이 통학차량 안전교육을 받아야 하고, 운영자는 어린이 통학차량 안전교육을 받지 않은 사람에게 어린이 통학차량을 운전하게 할 수 없다. 이를 위반 시 과태료 8만원이 부과된다. 안전교육은 어린이 통학차량을 운영하려는 사람과 운전하려는 사람을 대상으로 운영 또는 운전을 하기 전에 실시하는 교육인 신규 안전교육과 어린이 통학차량 운영자와 운전자를 대상으로 2년마다 정기적으로 실시하는 교육인 정기 안전교육으로 나뉜다.

도로교통법 제53조의4(어린이통학버스의 위반 정보 등 제공) 제1항에서는 경찰서장은 어린이 통학차량 운영자나 운전자가 위반사항이 있거나, 법규 위반으로 인해 어린이 사상 사고를 유발한 경우, 어린이 교육시설을 감독하는 주무기관의 장에게 그 정보를 제공할 수 있다.

도로교통법 시행령 제31조(어린이통학버스의 요건 등)에서는 어린이들의 안전한 통학을 위한 어린이 통학차량의 요건 등을 규정하고 있으며, 그 요건은 다음과 같다.

- 자동차안전기준에서 정한 어린이운송용 승합자동차의 구조를 갖추어야 함
- 어린이 통학버스의 앞면 창유리 우측상단과 뒷면 창유리 중앙하단의 보기 쉬운 곳에 어린이 보호표지 부착
- 보험 또는 공제조합에 가입
- 어린이 통학차량으로 등록 또는 신고를 한 차량이나 전세버스운송사업자와 운송계약을 맺은 차량

어린이 통학차량 운영자와 운전자는 직전 안전교육 수료일 기준 2년이 되는 해에 정기 안전교육을 받도록 되어있다. 안전교육은 어린이 행동특성, 관련 법령, 주요 사고 사례 등과 관련하여 강의 및 시청각교육 등의 방법으로 3시간 이상 실시하도록 되어있고, 어린이 통학버스 안전교육을 이수한 자는 교육확인증을 발급받아 어린이 교육시설 내부와 어린이 통학차량 내부에 비치하도록 규정하고 있다(도로교통법 시행령 제31조의2(어린이통학버스운영자 등에 대한 안전교육)).

도로교통법 시행규칙에서는 도로교통법 및 동법 시행령에서 위임된 사항과

그 시행을 위해 필요한 사항을 규정하고 있다. 도로교통법 시행규칙에서는 어린이 통학차량으로 사용할 수 있는 자동차는 9인승 이상으로 규정하고 있다(도로교통법 시행규칙 제34조(어린이통학버스로 사용할 수 있는 자동차)).

어린이 통학차량을 신고하려는 자는 보험가입 증명서 사본 및 학교 등이·인가 신고서 또는 학원 등록 신고서 사본을 첨부하여 관할 경찰서장에게 어린이 통학차량 신고서를 제출해야 하고, 관할 경찰서장은 구비요건을 확인 후, 기준에 적합할 경우 어린이 통학차량 신고필증을 교부해야 하며, 신고필증은 통학차량 앞면 창유리 우측상단의 보기 쉬운 곳에 부착하도록 규정하고 있다(도로교통법 시행규칙 제35조(어린이통학버스의 신고절차 등)).

관할 경찰서장은 어린이 통학차량의 요건에 적합하지 않거나 어린이 시설이 폐쇄된 경우나 고장이나 그 밖의 사유로 인해 어린이 통학차량으로 사용할 수 없게된 경우에는 신고필증을 회수해야 한다(도로교통법 시행규칙 제37조(어린이통학버스신고필증의 회수)).

어린이 교육시설에서 통학차량 운영자와 운전자를 대상으로 하는 어린이 통학차량 안전교육은 도로교통공단에서 제작하고 경찰청장이 감수한 교재를 사용하도록 되어 있는데, 어린이교육시설을 관리하는 주무기관의 장이 직접 안전교육을 실시하는 경우 경찰청장이 감수한 자료를 기초로 직접 제작한 교재를 사용할 수 있으며, 도로교통공단은 어린이통학버스 안전교육 대상자에게 교육기한 및 장소 등에 관한 사항을 알려주도록 규정하고 있다(도로교통법 시행규칙 제37조의2(어린이통학버스 운영자 등에 관한 안전교육)).

어린이 교육시설을 감독하는 주무기관의 장은 필요 시 경찰서장에게 어린이 통학차량 운영자나 운전자가 법령을 위반하거나 법령 위반으로 어린이 사상사고를 유발한 경우 다음의 정보를 제공해줄 것을 요청할 수 있다(도로교통법 시행규칙 제37조의3(어린이통학버스 관련 의무 위반 정보의 제공 절차 및 범위)).

- 위반이나 사고 유발자의 성명 및 주민등록번호
- 위반이나 사고의 일시·장소 및 위반 항목
- 위반이나 사고 관련 자동차의 등록번호

나) 여객자동차운수사업법(시행 2015.6.22.)

「여객자동차운수사업법」에서는 자가용 자동차의 유상운송 금지에 대한 규정에서 어린이 통학차량에 대한 내용을 정하고 있다.

「여객자동차운수사업법」에서는 사업용 자동차가 아닌 자동차를 유상 운송용으로 제공하거나 임대할 수 없다고 규정하고 있으나, 교육 목적을 위한 운행 등 허가를 받은 경우에는 가능하다고 규정하고 있다. 다만, 13세 미만 어린이의 통학이나 시설이용을 위하여 보육기관이나 학원 및 체육시설에서 직접 소유하여 운행하는 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차일 경우에는 유상으로 운송용으로 사용이 가능하고, 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차로 출고되었으나 장애아동의 승·하차 편의를 위해 구조변경을 한 차량의 경우 9인승 이하의 자동차도 가능하다(여객자동차운수사업법 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지)).

또한, 학교, 학원, 유치원, 어린이집 통학·통원을 위한 자가용 자동차는 고객을 유치할 목적으로 노선을 정하여 운행할 수 없다고 규정하고 있다(여객자동차운수사업법 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지) 제1항 제1호).

「여객자동차운수사업법 시행규칙」에서는 여객자동차운수사업법 및 동법 시행령에서 위임된 사항과 그 시행을 위해 필요한 사항을 규정하고 있다. 유치원, 어린이집, 학원, 체육시설에서 직접소유(공동소유 포함)하여 운영하는 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차일 경우, 자가용 자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대할 수 있도록 되어있다(여객자동차운수사업법 시행규칙 제103조(자가용자동차의 유상운송 등의 허가요건)).

유상운송용 자가용 자동차의 차령은 9년이며, 차령기간이 만료되기 전에 정기검사 기준에 적합한 경우에는 검사유효기간의 만료일까지 차령이 연장된 것으로 보며 연장된 기간과 기본 차령의 총합은 11년을 초과할 수 없도록 규정하고 있다(여객자동차운수사업법 시행규칙 제103조의2(유상운송용 자가용자동차의 차령)).

최근 국토교통부는 보도자료를 통해 2015년 7월 어린이 통학차량 안전 향상과 관련하여 여객자동차운수사업법 시행령 및 시행규칙을 일부 개정하였다. 그것은 어린이 통학 차량의 안전성 강화를 위해 전세버스 운송사업 범위를 학원·체육시설까지 확대하는 것이 주요 내용이다. 또한 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제103조를 개정하여 유치원·어린이집·학원·체육시설 등에서 어린이 통학

등을 위하여 운행하는 자가용자동차에 대해서는 자동차를 공동소유하는 경우에도 자가용자동차의 유상운송 허가를 받을 수 있도록 하였다. 이들 시설에서 직접 소유(공동소유를 포함한다)하여 운영하는 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차이어야 한다. 그러나 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차로 출고되었으나 장애아동의 승·하차 편의를 위하여 「자동차관리법」 제34조에 따라 차량구조 변경이 승인된 차량의 경우에는 9인승 이하의 자동차를 포함한다. 기존에 어린이 통학차량을 운행하는 시설로서 초등학교, 어린이집, 유치원은 '08년도 제도개선을 통해 전세버스가 운행할 수 있었다.

또한 지금까지 전세버스 시장에서 비정상적으로 운영되어 온 지입제 해소를 위해 운행기록증 발부·부착에 대한 구체적인 사항을 정하여 소속 업체의 지도·감독을 벗어난 지입 차량의 무분별한 운행을 방지하고, 더 나아가 운행정보 공개를 통해 이용객의 선택권 제고 및 소속 차량 동선관리 등을 통해 사고·장애 발생 시 신속한 대처가 가능하도록 할 예정이라는 것이 국토교통부의 입장¹¹⁾이다.

다) 유아교육법(시행 2015. 8. 4)

「유아교육법」에서도 어린이 통학차량에 대한 규정이 일부 수록되어 있는데, 어린이 통학차량(미신고 어린이 통학차량 포함)에 보호자를 태우지 않고 운행 중에 교통사고가 발생하여 해당 어린이 통학차량에 탑승(승·하차 시 발생한 사고 포함)한 유아가 사망하거나 중상해를 입을 경우에는 해당 유치원을 폐쇄하거나 1년 이내의 운영정지 처분을 할 수 있도록 규정하고 있다(유아교육법 제32조(유치원의 폐쇄 등) 제3항).

라) 자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙(국토교통부령 제 164호, 2014.12.31., 일부개정)

「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」은 자동차의 구조 및 장치에 적용할 안전기준과 자동차 및 부품 또는 장치의 안전 및 성능에 관한 시험에 적용할 기준 및 방법을 정하는 규칙으로 이 규칙에서 어린이 통학차량의 구조 및 장치에 대한 기준을 규정하고 있다. 이 규칙에서는 어린이운송용 승합자동차를 13세 미만의 어린이를 운송할 목적으로 운행하는 승차정원이 9

11) 국토부의 여객자동차운수사업법 개정('15.1.6)을 통해 운행기록증 부착 의무화를 말한다.

인 이상인 자동차로 규정하고 있다(자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제2조(정의)32).

어린이운송용 승합자동차의 색상은 황색으로 규정하고 있으며, 앞과 뒤에는 어린이 보호표지를 붙이거나 뗄 수 있어야 하고, 좌측 옆면 앞부분에 정지표시 장치를 설치하도록 되어있는데 좌측 옆면 뒷부분에 1개를 추가로 설치 가능하도록 규정하고 있다(자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제19조(차대 및 차체) 제8항, 제9항 및 제10항). 어린이용 좌석의 규격은 가로·세로가 각각 27cm 이상이어야 하고, 앞좌석 등받이의 뒷면과 뒷좌석 등받이의 앞면 간의 거리는 46cm 이상으로 규정하고 있다(자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제25조(승객좌석의 규격) 제2항).

어린이운송용 승합자동차에 접이식좌석을 설치할 경우 외부에서 조작 가능해야 하고, 좌석안전띠의 구조는 어린이의 신체구조에 적합하게 조절할 수 있어야 한다(자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제25조의2(접이식좌석)제2항 및 제27조(좌석안전띠 장치 등) 제6항).

어린이운송용 승합자동차의 승강구는 어린이의 안전한 승하차를 위한 구조로 설치하도록 되어있는데, 1단의 발판 높이는 30cm 이하, 발판 윗면의 가로는 승강구 유효너비의 80%이상, 세로는 20cm이상이어야 하고, 2단 이상 발판의 높이는 20cm 이하이며, 견고하게 설치된 구조의 보조발판 등을 사용할 수 있다(15인승 이하의 자동차는 25cm 이하). 승하차 시에만 돌출되도록 작동하는 보조발판은 위에서 보아 두 모서리가 만나는 꼭짓점 부분의 곡률반경이 20mm 이상, 나머지 각 모서리 부분은 곡률반경이 2.5mm 이상이 되도록 둥글게 처리하고 고무 등의 부드러운 재료로 마감해야하며, 작동 시 어린이 등의 신체에 상해를 주지 않는 구조로 설치하도록 규정하고 있다(자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제29조(승강구) 제1항).

어린이운송용 승합자동차에는 안전한 어린이 운송 및 승하차를 위한 구체적인 기준을 규정하고 있는데, 앞면과 뒷면에는 분당 60회 이상 120회 이하로 점멸되는 각각 2개의 적색표시등과 2개의 황색표시등 또는 호박색표시등을 설치해야 한다. 적색표시등은 바깥쪽에, 황색표시등은 안쪽에 설치하되, 차량중심선으로부터 좌·우대칭이 되도록 설치해야 한다. 앞면표시등은 앞면창유리 위로 앞에서 가능한 한 높게 하고, 뒷면표시등의 렌즈하단부는 뒷면 옆창문 개구부의 상단선보다 높게 하되, 좌·우의 높이가 같게 설치해야 하며, 각 표시등의 발광면적은 120cm² 이상이어야 한다. 도로에 정지하려고 하거나 출발하려고 하는

때에는 다음의 기준에 적합해야 한다(자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제48조(등화에 대한 그 밖의 기준) 제4항).

- 도로에 정지하고자 할 때 황색표시등 또는 호박색표시등이 점멸되도록 운전자가 조작이 가능해야 함
- 정차를 위한 표시등 점멸 이후 어린이의 승하차를 위한 승강구가 열릴 때에는 자동으로 적색표시등이 점멸되어야 함
- 출발하기 위하여 승강구가 닫혔을 때에는 다시 자동으로 황색표시등 또는 호박색표시등이 점멸되어야 함
- 출발을 위한 점멸 시 적색표시등과 황색표시등 또는 호박색표시등이 동시에 점멸되지 않아야 함

어린이운송용 승합자동차에는 차량 외부의 장애물을 확인할 수 있도록 좌우 광각 실외 후사경 및 후방 확인을 위한 영상장치 등을 설치하도록 규정하고 있다(자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제50조(후사경 등) 및 제53조의 2(후방 확인을 위한 영상장치 등)).

2) 어린이 보호구역(스쿨존)

국내의 어린이 보호구역(스쿨존)과 관련된 사항은 「도로교통법」과 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」에서 규정하고 있다.

가) 도로교통법

「도로교통법」에서는 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 「유아교육법」에 따른 유치원, 「초·중등교육법」에 따른 초등학교 또는 특수학교, 「영유아보육법」에 따른 어린이집 가운데 행정자치부령으로 정하는 어린이집, 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」에 따른 학원 가운데 행정자치부령으로 정하는 학원, 「초·중등교육법」에 따른 외국인학교 또는 대안학교, 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」에 따른 국제학교, 「경제자유구역 및 제주국제자유도시의 외국교육기관 설립·운영에 관한 특별법」에 따른 외국교육기관 중 유치원·초등학교 교과과정이 있는 학교 시설의 주변도로 가운데 일정 구간을 어린이 보호구역으로 지정하여 자동차 등의

통행속도를 시속 30km 이내로 제한할 수 있도록 되어있다.(도로교통법 제12조(어린이 보호구역의 지정 및 관리) 제1항)

행정자치부령이 정하는 어린이집은 정원 100명 이상의 보육시설을 말하며, 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호할 필요가 있을 경우에는 100명 미만의 보육시설 주변 도로 등도 어린이 보호구역으로 지정할 수 있고, 행정자치부령으로 정하는 학원은 학원 수강생이 100명 이상인 학원을 말하며, 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호할 필요가 있을 경우에는 100명 미만의 보육시설 주변 도로 등도 어린이 보호구역으로 지정할 수 있다(도로교통법 시행규칙 제14조(보육시설 및 학원의 범위)).

어린이 보호구역의 지정절차 및 기준 등에 관해 필요한 사항은 국민안전처 장관과 협의하여 교육부, 행정자치부 및 국토교통부의 공동부령으로 정하도록 되어있으며(도로교통법 제12조(어린이 보호구역의 지정 및 관리) 제2항), 어린이 보호구역을 통과하는 운전자는 시속 30km 이내의 통행속도를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운행해야 한다(도로교통법 제12조(어린이 보호구역의 지정 및 관리) 제3항).

국가는 예산범위 내에서 지방자치단체에 어린이 보호구역의 설치 및 관리에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다(도로교통법 제138조의2(국고보조)). 어린이 보호구역 내에서 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 200m 이내에 설치가 가능하다고 규정하고 있으나, 보행자의 안전이나 통행을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 예외로 되어있다(도로교통법 시행규칙 제11조(횡단보도의 설치기준)).

나) 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙

「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」에서는 어린이 보호구역의 지정절차 및 계획, 관리계획 등에 대해 규정하고 있다. 어린이 보호구역으로 지정 받고자 하는 시설의 장은 특별시장·광역시장·특별자치도지사 또는 시장·군수에게 시설 주변의 도로를 어린이 보호구역으로 지정해줄 것을 신청할 수 있다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제3조(보호구역의 지정)제1항).

시장 등은 어린이 보호구역의 지정 신청을 받았을 때는, 대상 시설 주변 도로의 자동차 통행량 및 주차수요, 신호기·안전표지 등 교통안전시설 및 도로부속물 설치현황, 연간 교통사고 발생현황, 어린이의 수와 통행로의 체계 등을

조사한다. 어린이 보호구역으로 지정 및 관리할 필요가 있을 경우, 관할 지방경찰청장 또는 경찰서장과 협의하여 대상시설의 주 출입문을 중심으로 반경 300m 이내의 도로 중 일부구간을 어린이 보호구역으로 지정한다고 규정하고 있다. 다만, 필요할 경우 대상시설의 주 출입문을 중심으로 반경 500m 이내의 도로에 대해서도 보호구역으로 지정할 수 있도록 되어있다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제3조(보호구역의 지정) 제4항 및 제6항).

시장 등은 매년 3월 31일까지 다음 연도의 어린이 보호구역 지정·관리계획(연도별계획)을 수립하고, 매년 4월 20일까지 특별시·광역시·특별자치도의 경우에는 관할 지방경찰청장을 거쳐, 시·군의 경우에는 관할 경찰서장을 거쳐 경찰청장에게 통보해야 한다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제3조(보호구역 지정·관리계획) 제1항).

지방경찰청장이나 경찰서장은 어린이 보호구역으로 지정한 시설의 주 출입문과 가장 가까운 거리에 위치한 간선도로의 횡단보도에는 신호기를 우선적으로 설치·관리해야 하고, 보행 신호등의 녹색신호시간은 어린이의 평균 보행속도를 기준으로 설정해야 하며, 안전표지를 도로교통법 시행규칙 별표6의 기준에 맞도록 설치하도록 규정하고 있다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제6조(교통안전시설의 설치)).

3) 어린이 교통안전교육

국내의 어린이 교통안전교육과 관련된 사항은 「도로교통법」 및 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」과 「아동복지법」, 「교통안전법」에서 규정하고 있다.

가) 도로교통법

「도로교통법」 제144조에서는 도로를 통행하는 사람을 대상으로 효과적이고 체계적인 교육을 하기 위해 어린이 교통사고 예방에 관한 사항을 포함한 교통안전교육에 관한 지침을 제정하여 공표하도록 규정하고 있다(도로교통법 제144조(교통안전수칙과 교통안전에 관한 교육지침의 제정 등) 제2항).

교통안전교육지침¹²⁾은 도로를 통행하는 사람을 대상으로 교통안전에 관한

12) 경찰청(2006), 『교통안전교육지침』.

교육을 하는 사람이 교통안전교육지침을 활용하여 적절한 교통의 방법 등을 스스로 습득하는 기회를 높임과 동시에, 단계적이고 체계적인 교통안전교육의 실시를 도모함을 목적으로 2006년 경찰청에서 제정하였다.

교통안전교육지침에 관한 정부차원의 기준으로 민간 교통안전교육 담당자가 교통안전교육을 효과적으로 실시할 수 있도록 하는 안내서의 역할을 하고 있다. 교통안전교육지침은 연령별 통행행태의 차이를 고려하여 각각의 교통안전 교육 내용과 방법을 달리 규정하고 있다. 유아, 학생(초·중·고등학생), 성인, 장애인, 고령자로 교육대상자를 구분하고, 각 교육대상자별로 구체적인 교육 목적을 설정하였으며, 각 대상자별 배려사항 및 구체적인 교육실시 방법 등을 규정하고 있다.

나) 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙

「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」에서도 어린이 교통안전교육에 대한 내용일 일부 수록되어 있다. 어린이 보호구역으로 지정된 시설의 장이 요청 시 필요할 경우 시장 등이나 경찰서장은 해당 시설을 방문하여 어린이를 대상으로 보행안전 등에 관한 교통안전 교육을 실시해야 한다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제10조(어린이·노인 및 장애인에 대한 교통안전교육 등) 제1항).

시장 등이나 경찰서장은 어린이·노인 및 장애인의 안전한 통행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 어린이·노인 또는 장애인이 많이 지나다니는 시간대에 관할 보호구역의 주요 횡단보도 등에 경찰공무원이나 모범운전자 등을 배치하여 어린이·노인 및 장애인이 안전하게 도로를 횡단할 수 있도록 지도하여야 한다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제10조(어린이·노인 및 장애인에 대한 교통안전교육 등) 제2항).

다) 아동복지법

「아동복지법」 상에는 아동복지시설의 장, 「영유아보육법」에 따른 어린이집의 원장, 「유아교육법」에 따른 유치원의 원장 및 「초·중등교육법」에 따른 학교의 장은 교육대상 아동의 연령을 고려하여 교통안전에 포함한 교육계획을 수립하여 교육을 실시해야 한다고 규정하고 있다.

아동복지시설의 장과 어린이집 원장은 교육계획 및 교육실시 결과를 관할 시장·군수·구청장에게 매년 1회 보고해야 하고, 유치원 원장과 초·중학교의 장

은 교육계획 및 교육실시 결과를 관할 교육감에게 매년 1회 보고해야 한다(아동복지법 제31조(아동의 안전에 대한 교육)).

교통안전 교육 기준은 초등학교 취학 전 아동, 초등학교, 중·고등학교 학생으로 내용이 구분되어 있고, 2개월에 1회 이상(연간 10시간 이상) 실시하도록 되어 있으며, 교육방법은 전문가 또는 담당자 강의, 시청각 교육, 실습교육 또는 현장학습, 일상생활을 통한 반복 지도 및 부모 교육으로 실시하도록 규정하고 있다(아동복지법 시행령 제28조(아동의 안전에 대한 교육)).

라) 교통안전법(시행 2013.3.23)

「교통안전법 시행령」에도 어린이 교통안전교육에 대한 내용이 수록되어 있으며, 국가 등은 교통안전에 관한 지식을 보급하고 교통안전에 관한 의식 제고를 위해 학교 및 그 밖의 교육기관을 통해 교통안전교육의 진흥과 교통안전에 관한 홍보활동을 충실히 하는 등의 필요한 시책을 강구해야 한다고 규정하고 있다. 국가 등은 어린이 교통안전의 체험을 위한 교육시설을 설치할 수 있도록 되어 있는데, 이 경우에 어린이 교통안전 교육시설을 설치하고자 하는 교통행정기관의 장은 관계 행정기관의 장과 협의해야 한다. 어린이 교통안전의 체험을 위한 교육시설 설치를 지원하기 위하여 예산 범위 내에서 재정지원을 할 수 있도록 규정되어 있다(교통안전법 시행령 제23조(교통안전지식의 보급 등)).

어린이 교통안전 체험시설의 설치할 경우 다음의 기준 및 방법에 따라야 하고, 어린이 교통안전 체험시설의 설치와 운영 등에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다고 규정되어 있다(교통안전법 시행령 제19조의2(어린이 교통안전 체험시설의 설치 기준 등)).

- 어린이가 교통사고 예방법을 습득할 수 있도록 교통의 위험상황을 재현할 수 있는 영상장치 등의 시설·장비를 갖추는 것
- 어린이가 자전거를 운전할 때 안전한 운전방법을 익힐 수 있는 체험시설을 갖추는 것
- 어린이가 교통시설의 운영체계를 이해할 수 있도록 보도·횡단보도 등의 시설을 관계 법령에 맞게 배치할 것
- 어린이 교통안전 체험시설에 설치하는 교통안전표지 등이 관계 법령에 따른 기준과 일치할 것

교통행정기관의 장은 교통수단을 운전·운행하는 자의 교통안전의식과 안전 운전능력을 효과적으로 배양하고 이를 현장에서 적극적으로 실천할 수 있도록 교통안전체험에 관한 연구·교육시설을 설치·운영할 수 있다(교통안전법 제56조(교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치 등)).

교통안전체험에 관한 연구·교육시설을 설치할 때에는 다음의 요건을 갖추도록 규정하고 있다(교통안전법 시행령 제46조(교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치·운영) 제1항).

- 시설: 고속주행에 따른 자동차의 변화와 특성을 체험할 수 있는 고속주행 코스 및 통제시설 등 국토교통부령으로 정하는 시설
- 전문 인력: 국토교통부령으로 정하는 자격과 경력을 갖춘 자로서 교통안전체험에 관하여 국토교통부령으로 정하는 교육·훈련과정을 마친 자
- 장비: 국토교통부령으로 정하는 교통안전체험용 자동차

교통안전체험연구·교육시설은 교통사고에 관한 모의실험, 비상상황에 대한 대처능력 향상을 위한 실습 및 교정, 상황별 안전운전 실습의 내용을 체험할 수 있도록 해야 한다고 규정하고 있다(교통안전법 시행령 제46조(교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치·운영) 제2항).

마) 학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률(시행 2015.7.21)

「학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률」에서도 교통안전교육과 관련된 내용을 규정하고 있다. 학교장은 학생·교직원 및 교육활동 참여자를 대상으로 교통수단 등으로 발생할 수 있는 안전사고 예방을 위한 교통안전교육을 포함한 학교안전교육을 실시하도록 규정하고 있다. 학교에 포함되는 기관은 유치원, 초·중등학교, 평생교육원, 한국학교이고, 각 학교장은 학교안전교육 실시 결과를 학기별로 교육감에게 보고해야 한다고 규정되어 있다(학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률 제8조(학교안전교육의 실시)제1항 및 제3항).

교통안전교육은 이론교육과 실습교육으로 필요에 따라 병행하여 실시하고, 효율적인 안전교육을 위해 교원이나 교육활동참여자(가)가 담당하거나 전문교육기관·단체 또는 전문가에게 위탁하여 실시할 수 있다. 위탁 기관은 국가·지방자치단체 소속의 안전교육 과정을 운영하는 교육기관, 도로교통공단, 한국소방안전협회, 교육부장관 및 교육감이 안전교육 운영에 적합하다고 인정하는 안전체

험시설 및 안전교육기관 등이며, 교육횟수, 교육시간, 강사 및 교육실적에 대한 보고방법 등은 교육부장관이 따로 정하여 고시하도록 규정하고 있다(학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률 제8조(학교안전교육의 실시)제4항 및 동법 시행규칙 제2조(학교안전교육의 실시)).

4) 어린이 보행환경 현황

어린이 보행환경과 관련하여 국내의 보호구역 내 시설물과 관련된 사항은 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」에서 규정하고 있고, 보육시설과 관련된 사항은 「영유아보육법」에서 규정하고 있으나 보육시설의 주·정차장 및 시설에 대한 사항은 전무한 실정이다.

가) 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙

어린이 보호구역으로 지정한 시설의 주 출입문과 가장 가까운 거리에 위치한 간선도로의 횡단보도에는 우선적으로 신호기를 설치·관리해야 하도록 규정하고 있으며, 보행 신호등의 녹색신호시간은 어린이의 평균 보행속도를 기준으로 설정하고, 어린이 보호구역 도로표지 및 안전표지, 도로반사경, 과속방지시설, 미끄럼 방지시설, 방호울타리 등 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위한 시설을 설치하도록 정하고 있다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제6조(교통안전시설물의 설치)).

시장 등은 어린이 보호구역의 도로가 보도와 차도로 구분되지 않은 경우 특별한 사유가 없으면 보도와 차도를 구분하여 설치하거나, 관할 도로관리청에 설치를 요청할 수 있으며, 보호구역 도로표지, 도로반사경, 과속방지시설, 미끄럼방지시설, 방호울타리 등의 도로부속물을 설치하거나 관할 도로관리청에 설치를 요청할 수 있다고 규정하고 있다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제7조(보도 및 도로부속물의 설치)제1항 및 제2항).

어린이 보호구역에 설치된 시설물의 관리를 위하여 보호구역 관리카드를 작성하여 어린이 보호구역 내에 설치된 신호기·안전표지 및 도로부속물의 종류 및 수량을 기록하고, 교체·수리 등 변동사항이 있는 경우에는 수시로 이를 기록·정리해야 한다고 규정하고 있다(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제11조(보호구역에 대한 사후관리)제1항 및 제2항).

나) 영유아보육법

「영유아보육법」에서는 어린이집을 설치·운영하기 위해서는 이 법에서 규정하고 있는 어린이집 설치기준을 갖추어야 한다고 규정되어 있다. 하지만 「영유아보육법」 제9조와 관련 「보육시설의 설치기준」에서는 어린이집의 부지는 보육수요, 보건, 위생, 급수, 안전, 교통, 환경 및 교통편의 등을 충분히 고려하여 쾌적한 환경을 갖추도록 규정하고 있을 뿐, 어린이의 통학 및 통원에 필요한 사항에 대한 규정은 전무한 실정이다. 따라서 주·정차장의 설치기준, 보육시설 내 주차장 시설과 관련된 사항 등의 규정이 필요하다.

다. 운영실태 조사 분석

1) 어린이통학차량 현황

본 연구에서는 교육부(2014) 「어린이통학차량 2차 전수조사 통계집」의 자료를 활용하여 어린이 통학차량의 현황을 재정리 및 분석하였다. 「어린이통학차량 2차 전수조사 통계집」의 분석 대상은 어린이집, 유치원, 초·특수학교, 학원·체육시설 중 9인승 이상 어린이 통학버스 이용 시설 및 차량을 대상으로 하였고, 해당 시설에서 전수조사시스템에 입력한 정보를 교육지원청 또는 지자체 담당공무원이 대면조사를 통해 확인 후 정보를 수정하는 방법으로 조사하였다.

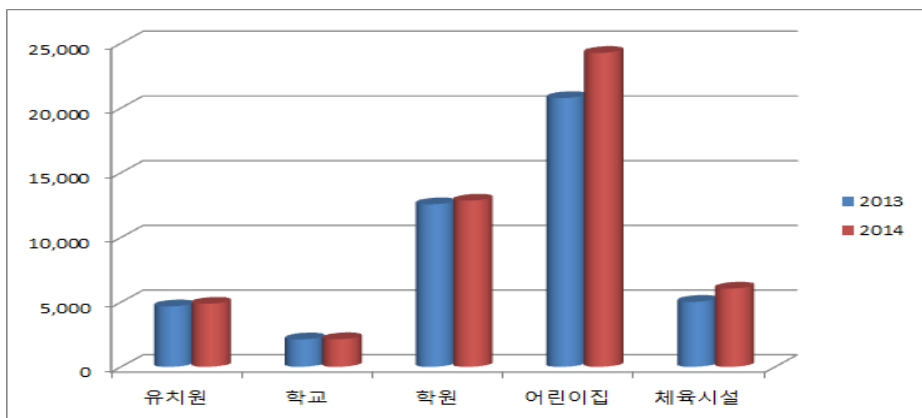
어린이 통학차량 운영 시설 수는 2013년과 비교하여 2014년 평균적으로 11.1% 증가하였는데, 체육시설(20.4%)이 가장 많이 증가하였으며, 어린이집(16.8%), 유치원(4.3%), 학원(2.3%), 학교(0.6%)의 순으로 증가하였다. 2014년 기준으로 어린이 통학차량을 운영 중인 보육시설 중 어린이집(24,257개소)이 가장 많았으며, 학교(2,136개소)가 가장 적은 것으로 분석되었다.¹³⁾

13) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 47.

〈표 II-1-13〉 어린이 통학차량 이용시설 현황 1

대분류	소분류	분석결과		
		2013 (A)	2014 (B)	증감율 (B-A)/A
시설	유치원	4,673	4,874	4.3%
	학교	2,123	2,136	0.6%
	학원	12,560	12,845	2.3%
	어린이집	20,768	24,257	16.8%
	체육시설	5,025	6,049	20.4%
	합 계	45,149	50,161	11.1%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 47.



[그림 II-1-9] 어린이 통학차량 이용 시설 현황

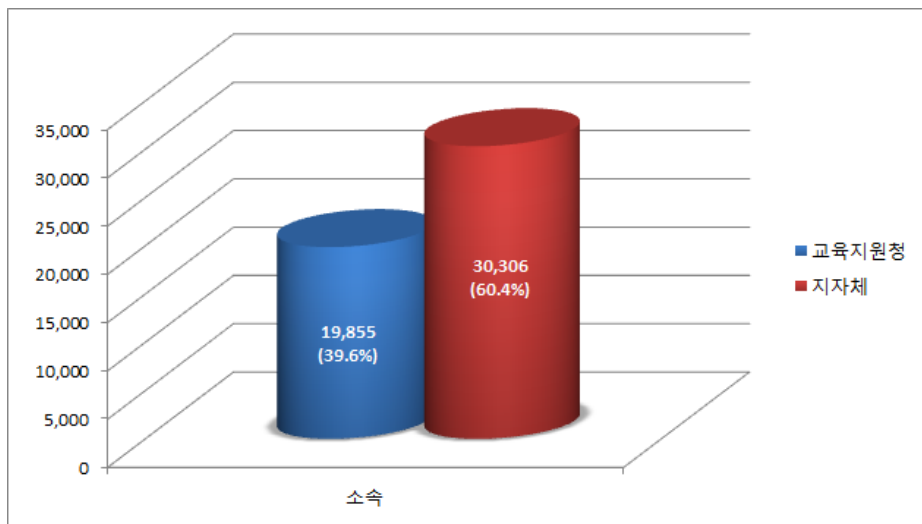
어린이 통학차량을 운영 중인 시설 중 지자체에 소속된 시설(60.4%)이 교육지원청에 소속된 시설(39.6%)보다 많고, 운영자 교육을 수료한 시설(76.1%)이 미수료 시설(23.9%)보다 많은 것으로 나타났다.¹⁴⁾

14) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, pp. 50-51.

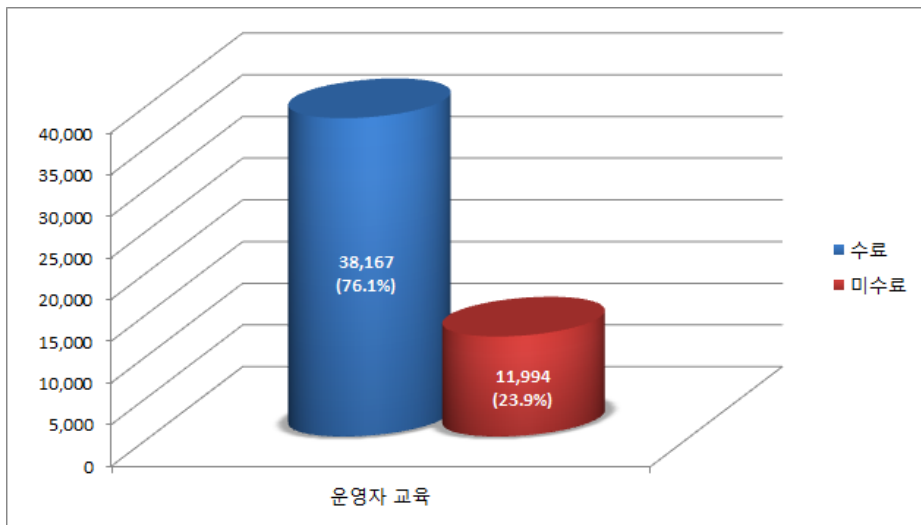
〈표 II-1-14〉 어린이 통학차량 이용시설 현황 2

대분류		소분류	분석결과	
			시설수	비율
시설	소속	교육지원청	19,855	39.6%
		지자체	30,306	60.4%
		합계	50,161	100%
	운영자 교육	수료	38,167	76.1%
		미수료	11,994	23.9%
		합계	50,161	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, pp. 50-51.



[그림 II-1-10] 어린이 통학차량 운영 시설의 소속 현황



[그림 II-1-11] 어린이 통학차량 운영 시설의 운영자 교육 현황

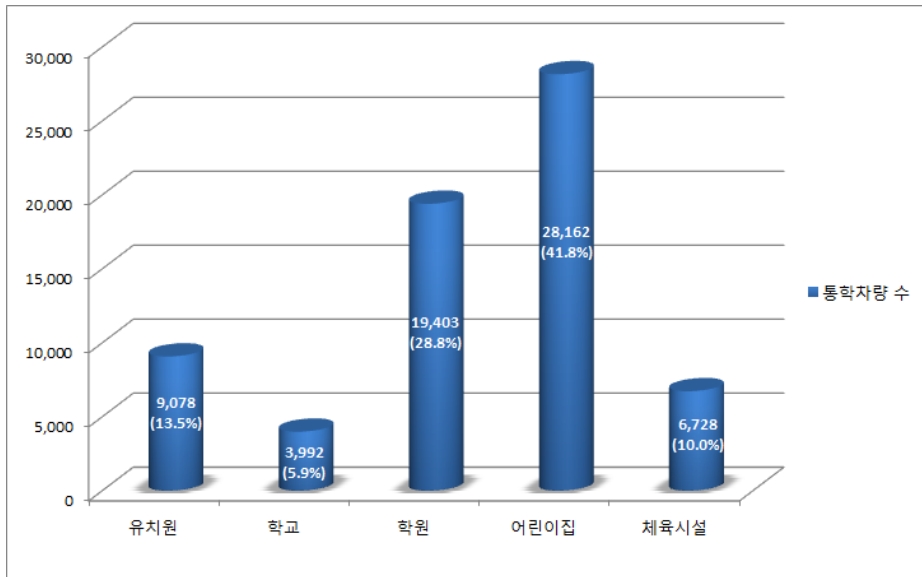
어린이 통학차량을 운영하고 있는 시설에서 보유한 차량 수는 어린이집(41.8%)로 가장 많았고, 그 다음으로 학원(28.8%), 유치원(13.5%), 체육시설(10.0%), 학교(5.9%)의 순으로 나타났으며, 총 67,363대가 운영 중에 있는 것으로 나타났다.¹⁵⁾

〈표 II-1-15〉 보유 어린이 통학차량 수

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
보유 어린이 통학차량 수	유치원	9,078	13.5%
	학교	3,992	5.9%
	학원	19,403	28.8%
	어린이집	28,162	41.8%
	체육시설	6,728	10.0%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 52.

15) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 52.



[그림 II-1-12] 보유 어린이 통학차량 수

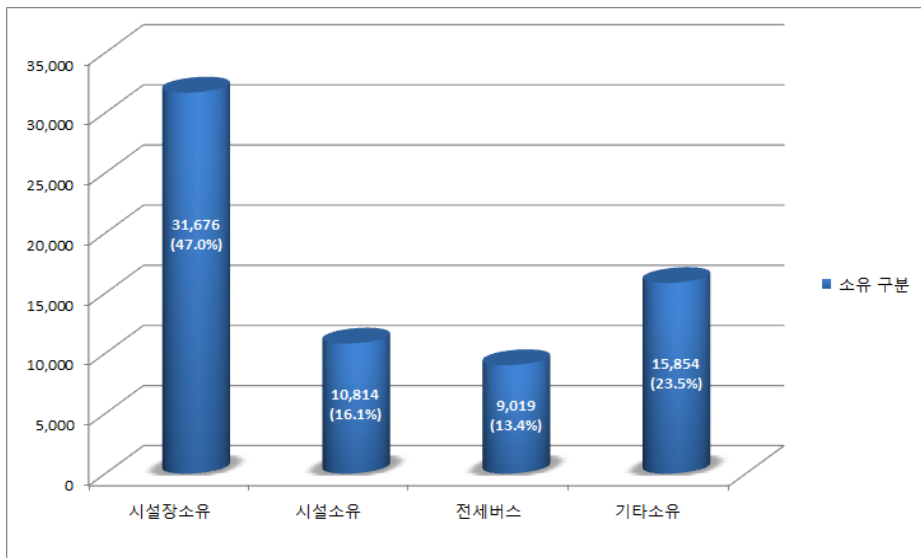
어린이 통학차량의 소유구분은 시설장 소유(47.0%)가 가장 많았고, 그 다음으로 기타소유(23.5%), 시설소유(16.1%), 전세버스(13.4%)의 순으로 나타났다. 의외로 전세버스가 형태의 소유가 적은 것이 특징이며, 기타소유가 23.5%로 자가용 자동차를 이용한 통학차량 운행인 것으로 추정된다.¹⁶⁾

〈표 II-1-16〉 어린이 통학차량 소유구분 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
어린이 통학차량 소유 구분	시설장 소유	31,676	47.0%
	시설소유	10,814	16.1%
	전세버스	9,019	13.4%
	기타소유	15,854	23.5%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 55.

16) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 55.



[그림 II-1-13] 어린이 통학차량 소유구분 현황

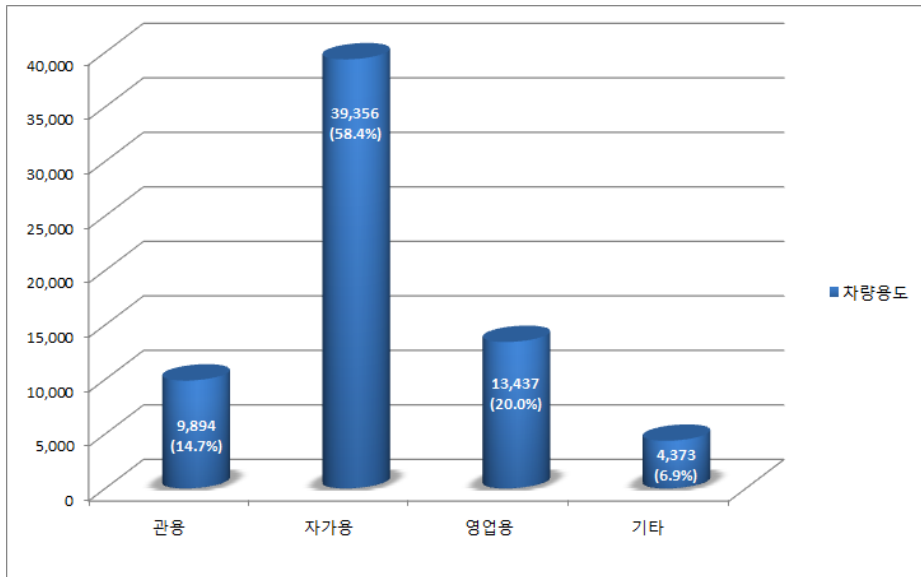
어린이 통학차량 용도는 자가용(58.4%)이 가장 많았으며, 그 다음으로 영업용(20.0%), 관용(14.7%), 기타(6.9%)의 순으로 나타났다.¹⁷⁾

<표 II-1-17> 어린이 통학차량 용도 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
차량용도	관용	9,894	14.7%
	자가용	39,356	58.4%
	영업용	13,437	20.0%
	기타	4,373	6.9%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 56.

17) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 56.



[그림 II-1-14] 어린이 통학차량 차량용도 현황

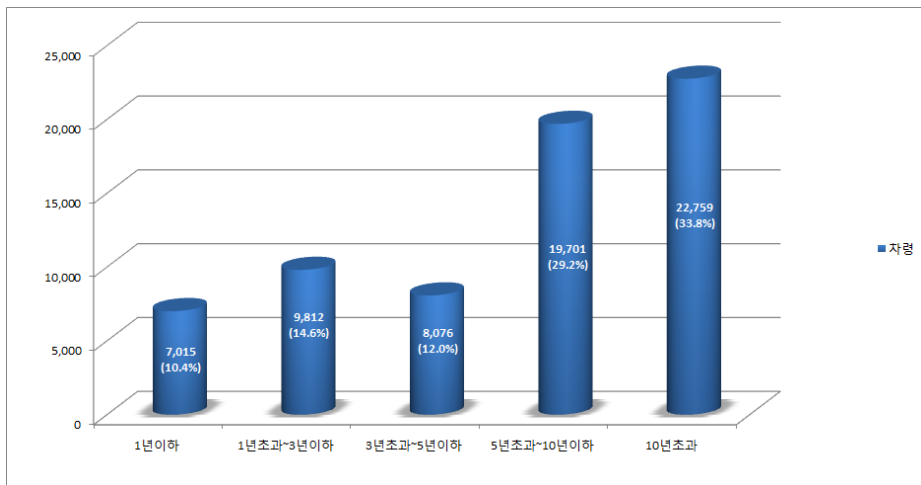
어린이 통학차량의 차령은 10년 초과(33.8%)가 가장 많았고, 그 다음으로 5년 초과~10년 이하(29.2%), 1년 초과~3년 이하(14.6%), 3년 초과~5년 이하(12.0%), 1년 이하(10.4%)의 순으로 나타났다. 10년 초과차량이 약40%에 달해 낙후된 차량으로 어린이에게 통학서비스를 제공하고 있어 우려되는 점이다.¹⁸⁾

<표 II-1-18> 어린이 통학차량 차령 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
차령	1년 이하	7,015	10.4%
	1년초과~3년이하	9,812	14.6%
	3년초과~5년이하	8,076	12.0%
	5년초과~10년이하	19,701	29.2%
	10년 초과	22,759	33.8%
	기타	-	-
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 60.

18) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 60.



[그림 II-1-15] 어린이 통학차량 차령 현황

어린이 통학차량의 차종은 중형차량(64.3%)이 가장 많았고, 그 다음으로 대형차량(18.6%), 소형차량(17.1%)의 순으로 나타났으며, 차종의 분류 기준은 다음과 같다.¹⁹⁾

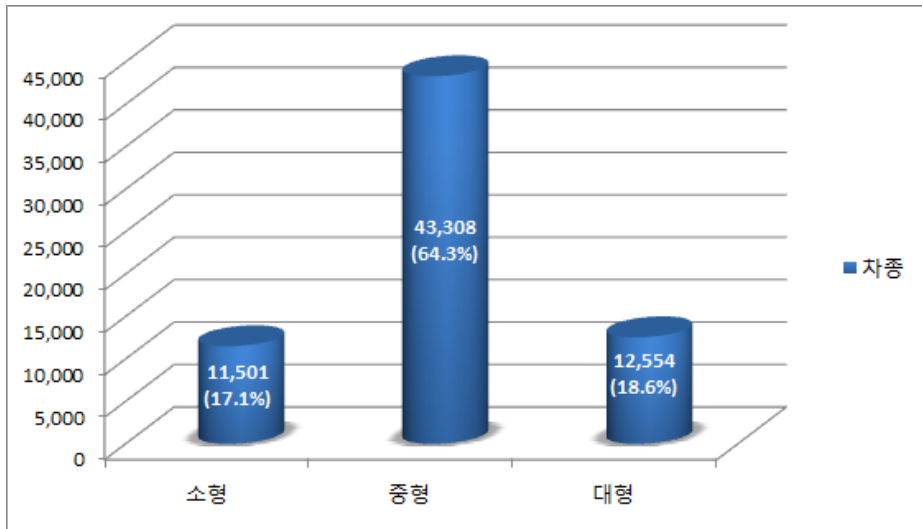
- 소형: 15인승 이하
- 중형: 16~35인승
- 대형: 36인승 이상

〈표 II-1-19〉 어린이 통학차량 차종 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
차종	소형	11,501	17.1%
	중형	43,308	64.3%
	대형	12,554	18.6%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 61.

19) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 61.



[그림 II-1-16] 어린이 통학차량 차종 현황

도로교통법에 따르면 9인 이상의 어린이 통학차량을 운영하기 위해서는 관할 경찰서에 신고하고 신고증명서를 발급받아야 하며, 어린이 통학차량 운영자는 발급받은 신고증명서를 항상 구비해야 한다.

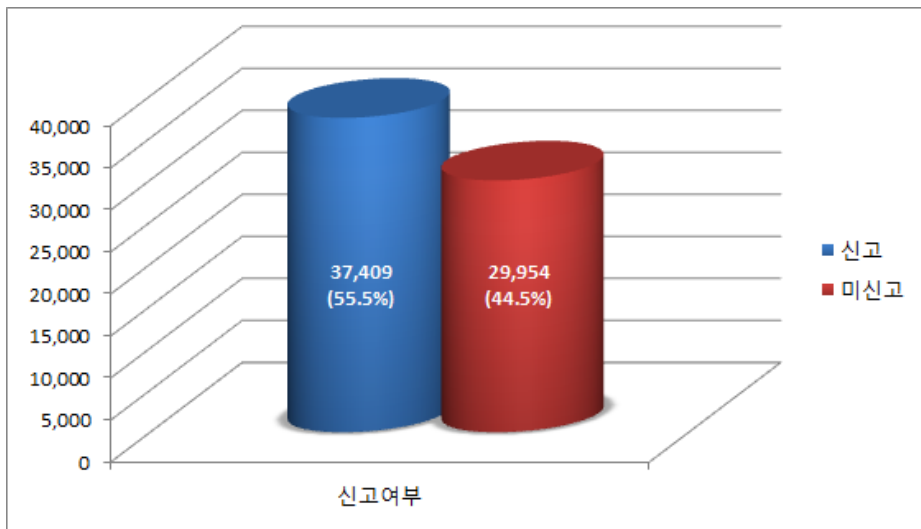
시행일(2015.1.29)로부터 6개월 이내에 신고하지 않을 경우 과태료 30만원 부과되는데 본 조사는 개정된 도로교통법 시행 이전에 조사된 자료이기 때문에 신고된 차량(55.5%)의 비율이 미신고 차량(44.5%)의 비율보다 조금 높게 나타난 것으로 판단된다.²⁰⁾

<표 II-1-20> 어린이 통학차량 신고 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
신고여부	신고	37,409	55.5%
	미신고	29,954	44.5%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 57.

20) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 57.



[그림 II-1-17] 어린이 통학차량 신고 현황

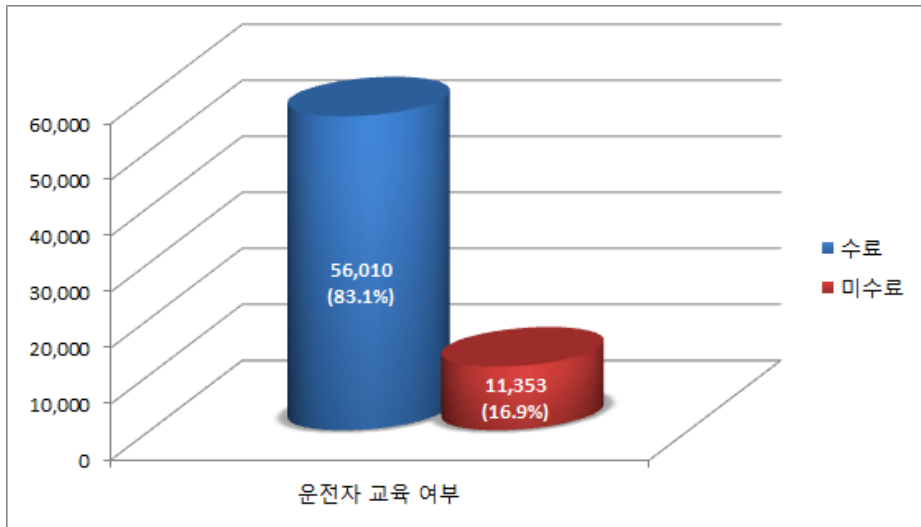
도로교통법에 따르면 어린이 통학차량 운전자는 직전 안전교육 수료일 기준 2년이 되는 해에 정기 안전교육을 받아야 하는데, 분석 결과 어린이 통학차량 운전자 안전교육을 수료한 운전자(83.1%)가 수료하지 않은 운전자(16.9%)보다 훨씬 많은 것으로 나타났다.²¹⁾

〈표 II-1-21〉 어린이 통학차량 운전자 교육 이수 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
운전자 교육 여부	수료	56,010	83.1%
	미수료	11,353	16.9%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 58.

21) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 58.



[그림 II-1-18] 어린이 통학차량 운전자 교육 이수 현황

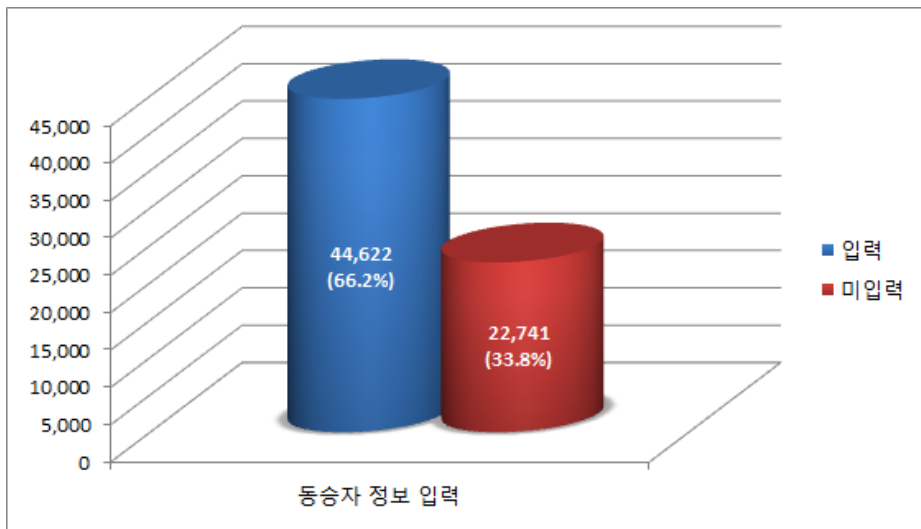
어린이 통학차량에 교육수료정보 등의 동승자 정보를 입력하고 있는 차량(66.2%)이 입력하지 않고 있는 차량(33.8%) 보다 많은 것으로 나타났다.²²⁾

〈표 II-1-22〉 어린이 통학차량 동승자 정보 입력 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
동승자 정보 입력 (교육수료정보 등)	입력	44,622	66.2%
	미입력	22,741	33.8%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 59.

²²⁾ 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 59.



[그림 II-1-19] 어린이 통학차량 동승자 정보 입력 현황

도로교통법 시행령에서는 어린이 통학차량은 어린이들의 안전한 통학을 위해 자동차안전기준에서 정한 어린이운송용 승합자동차의 구조를 갖추도록 규정하고 있다.

〈표 II-1-23〉 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(많이 설치된 장치)

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
황색도색	유	47,429	70.4%
	무	19,934	29.6%
	합계	67,363	100%
스티커 등 보호표지	유	53,531	79.5%
	무	13,832	20.5%
	합계	67,363	100%
광각실외 후사경	유	60,185	89.3%
	무	7,178	10.7%
	합계	67,363	100%
후방경보장치	유	41,650	61.8%
	무	25,713	38.2%
	합계	67,363	100%
측면유리 썬팅	유	41,427	61.5%

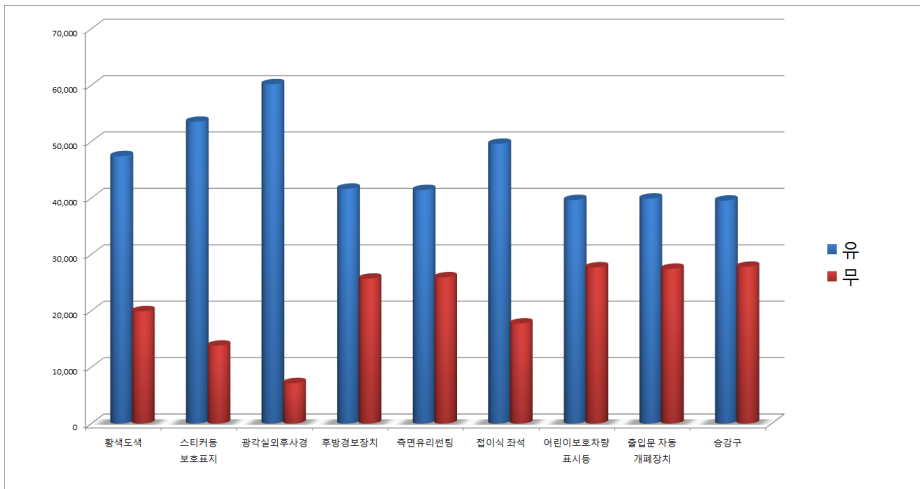
대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
	무	25,936	38.5%
	합계	67,363	100%
접이식 좌석	유	49,618	73.7%
	무	17,745	26.3%
	합계	67,363	100%
어린이보호차량 표시등	유	39,654	58.9%
	무	27,709	41.1%
	합계	67,363	100%
출입문 자동 개폐 장치	유	39,905	59.2%
	무	27,458	40.8%
	합계	67,363	100%
승강구	유	39,550	58.7%
	무	27,813	41.3%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, pp. 62-78.

본 연구에서는 어린이 통학차량의 안전장치 구비현황은 구비되어 있는 정도에 따라 많이 설치된 장치, 보통으로 설치된 장치, 설치가 미비한 장치로 구분하여 분석하였다. 설치율이 약 60% 이상인 장치를 많이 설치된 장치로 구분하였고, 설치율이 약 40% 이하인 장치를 설치가 미비한 장치로 구분하였으며, 약 50%인 장치를 보통으로 설치된 장치로 구분하였다.

많이 설치된 장치에는 황색도색, 보호표지, 광각실외 후사경, 후방정보장치, 측면유리 썬팅, 접이식 좌석, 어린이보호차량 표시등, 출입문 자동 개폐장치, 승강구 등이 있으며, 분석 결과 광각실외 후사경(89.3%)이 가장 많이 설치되어 있고, 그 다음으로 보호표지(79.5%), 접이식 좌석(73.7%), 황색도색(70.4%)의 순으로 많이 설치된 것으로 나타났다.²³⁾

23) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, pp. 62-78.



[그림 II-1-20] 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(많이 설치된 장치)

설치가 미비한 장치에는 구조변경, 승하차 보호기, 전면유리 썬팅, 접이식 좌석 외부조작, 후방카메라, 영상기록장치(블랙박스) 등이 있으며, 분석 결과 전면유리 썬팅(20.8%)이 가장 적게 설치되어 있고, 그 다음으로 승하차 보호기(22.8%), 구조변경(28.5%), 접이식 좌석 외부조작(34.0%)로 적게 설치된 것으로 나타났다. 일반적으로 설치 시 비용이 많이 발생하는 장치들이 설치가 미비한 것으로 판단된다.²⁴⁾

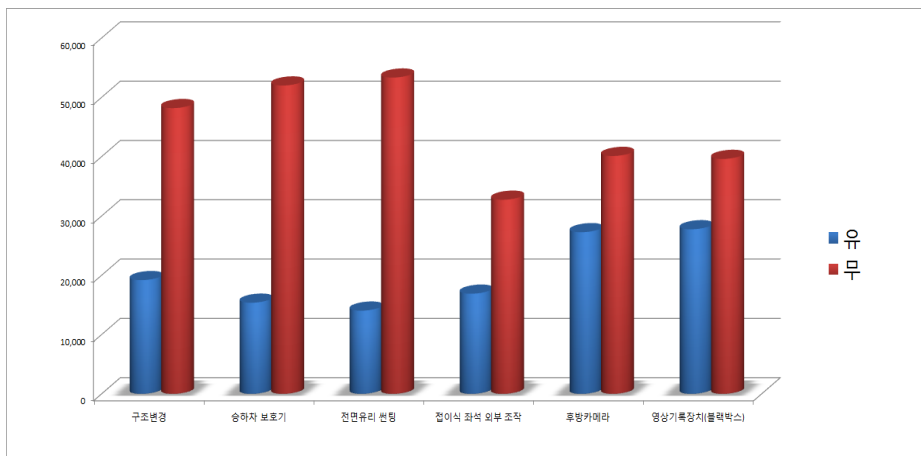
<표 II-1-24> 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(설치가 미비한 장치)

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
구조변경	유	19,180	28.5%
	무	48,183	71.5%
	합계	67,363	100%
승하차 보호기	유	15,370	22.8%
	무	51,993	77.2%
	합계	67,363	100%
전면유리 썬팅	유	14,033	20.8%
	무	53,330	79.2%

24) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, pp. 62-78.

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
	합계	67,363	100%
접이식 좌석 외부 조작	가	16,890	34.0%
	부	32,728	66.0%
	합계	67,363	100%
후방카메라	유	27,255	40.5%
	무	40,108	59.5%
	합계	67,363	100%
영상기록장치 (블랙박스)	유	27,750	41.2%
	무	39,613	58.8%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, pp. 62-78.



[그림 II-1-21] 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(설치가 미비한 장치)

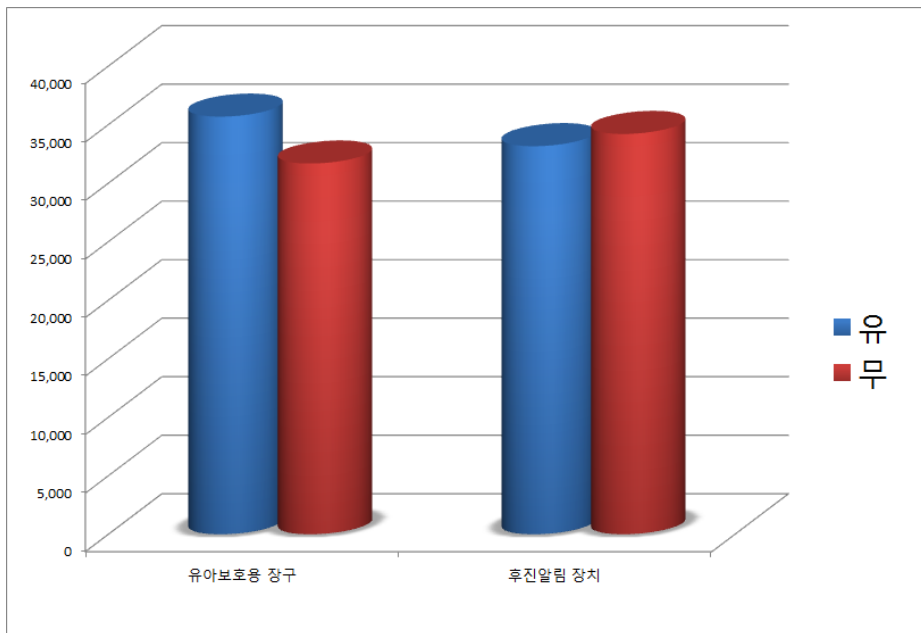
설치 비율이 보통인 장치에는 유아보호용 장구와 후진알림 장치가 있으며, 분석결과 유아보호용 장구의 설치율은 53.0%이고 후진알림 장치의 설치율은 49.2%로 나타났다.²⁵⁾

25) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, pp. 62-78.

〈표 II-1-25〉 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(보통으로 설치된 장치)

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
유아보호용 장구	유	35,684	53.0%
	무	31,679	47.0%
	합계	67,363	100%
후진알림 장치	유	33,159	49.2%
	무	34,204	50.2%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, pp. 62-78.



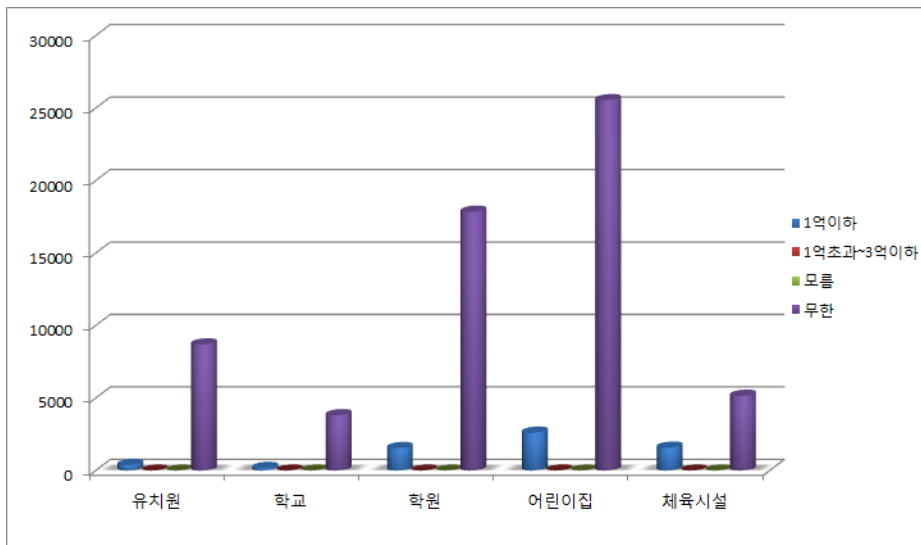
〔그림 II-1-22〕 어린이 통학차량 안전장치 구비 현황(보통으로 설치된 장치)

어린이 통학차량 운영시설의 대인 가입 보험 한도는 평균적으로 보상을 받을 수 있는 한도가 무한대인 시설(90.6%)이 가장 많았고, 그 다음으로 1억 이하(9.4%)의 순으로 나타났다. 체육시설(76.6%)을 제외하고 나머지에서 보험 한도가 무한대인 시설이 90%이상의 비율을 차지한 것으로 분석되었다.²⁶⁾

〈표 II-1-26〉 어린이 통학차량 운영시설 가입보험 한도(대인) 현황

대분류	소분류	분석결과			
		1억이하	1억초과~3억이하	모름	무한
가입보험 한도 (대인)	유치원	382(4.2%)	0(0.0%)	-	8,696(95.8%)
	학교	178(4.5%)	0(0.0%)	-	3,814(95.5%)
	학원	1,552(8.0%)	2(0.0%)	-	17,849(92.0%)
	어린이집	2,610(9.3%)	5(0.0%)	-	25,547(90.7%)
	체육시설	1,577(23.4%)	0(0.0%)	-	5,151(76.6%)
	합계	6,299(9.4%)	7(0.0%)	-	61,061(90.6%)

자료: 교육부(2014), 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 121.



〔그림 II-1-23〕 어린이 통학차량 운영시설 가입보험 한도(대인) 현황

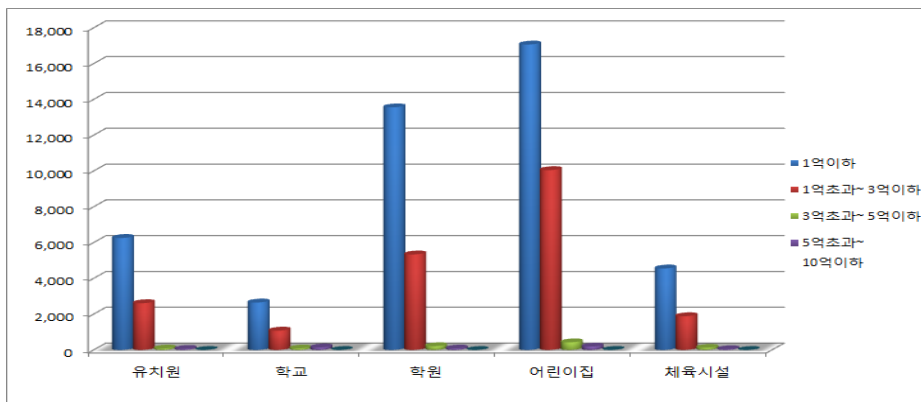
어린이 통학차량 운영 시설의 대물 가입 보험 한도는 평균적으로 대물 피해 시 보상을 받을 수 있는 한도가 1억 이하인 시설(65.5%)이 가장 많았고, 그 다음으로 1억 초과~3억 이하(31.1%), 3억 초과~5억 이하(1.4%)의 순으로 나타났다. 모든 시설에서 보험 한도가 1억 이하인 시설이 65%이상으로 평균과 비슷한 비율을 차지한 것으로 분석되었다.²⁶⁾

26) 교육부(2014), 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 121.

〈표 II-1-27〉 어린이 통학차량 운영시설 가입보험 한도(대물) 현황

대분류	소분류	분석결과					
		1억이하	1억초과~ 3억이하	3억초과~ 5억이하	5억초과~ 10억이하	10억 초과	무한
가입보험 한도 (대인)	유치원	6,257 (68.9%)	2,611 (28.8%)	80 (0.9%)	59 (0.6%)	1 (0.0%)	-
	학교	2,650 (66.4%)	1,078 (27.0%)	86 (2.2%)	141 (3.5%)	-	-
	학원	13,556 (69.9%)	5,336 (27.5%)	210 (1.1%)	82 (0.4%)	2 (0.0%)	-
	어린이집	17,068 (60.8%)	10,050 (35.7%)	427 (1.5%)	187 (0.75%)	4 (0.0%)	-
	체육시설	4,552 (67.7%)	1,884 (28.0%)	122 (1.8%)	42 (0.6%)	-	-
	합계	44,145 (65.5%)	20,959 (31.1%)	925 (1.4%)	511 (0.85%)	7 (0.0%)	-

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 122.



[그림 II-1-24] 어린이 통학차량 운영시설 가입보험 한도(대물) 현황

바) 어린이통학차량 시장 현황

현재 어린이 통학차량 운영은 전세버스 이용과 자가용 승합차 이용으로 크게 구분되어 있는데 전세버스는 전세버스와 지입차량의 형태를 말하고, 자가용 승합차에는 원장이 소유한 자가용 승합차와 개인 운전자 소유 자가용 승합차

가 있다.

〈표 II-1-28〉 어린이 통학차량 시장 현황

구분		형태	현황
전세버스	전세버스	· 전세버스회사 소속의 차량으로 전세버스 회사에 고용된 운전자가 통학차량을 운영하는 시설의 장과 1개의 운송계약에 따라 그 소속 시설만의 통학 목적으로 자동차 운행하는 형태	· 오전과 오후 통학시간에만 운행 · 다른 시간대에 학원 등 전세 통학버스 이용하여 추가 수익 모색
	지입차량	· 전세버스 면허이고 전세버스회사 소속이나 차주들이 독립된 관리 및 계산으로 영업을 행하며 지입차주가 전세버스회사에 일정한 지입료를 지불하는 불법적 형태	· 통학시간 이외의 시간에 다른 기관이나 시설에 대해 병행 운행
자가용 승합차	원장 소유	· 원장(시설)이 소유한 자가용 차량을 통학에 이용하는 형태	· 자가용으로 등록된 차량을 통학차량으로 사용
	개인 운전자 소유	· 개인 운전자 소유의 자가용 차량을 이용하여 통학에 이용하는 형태	· 여객자동차 운수사업법 시행규칙이 개정되어 자가용으로 등록된 차량을 원장이 1% 이상 공동소유권을 갖는 것으로 하여 통학차량 운행 허용

주: 현재 운행하는 통학차량 고려하여 직접 작성

2) 어린이 보호구역 현황

어린이 보호구역(스쿨존)은 1995년부터 시작하여 2014년 기준으로 유치원 6,979개소, 초등학교 6,009개소, 특수학교 145개소, 보육시설 2,650개소, 학원 16개소 등 총 15,799개소가 지정되어 운영되고 있다. 2011년부터 100인 이상의 학원까지 지정할 수 있게 되었으며, 실제로는 2012년 11개소의 지정을 시작으로 점차 증가하고 있는 추세에 있다. 2014년 기준으로 유치원(6,979개소)이 가장 많고, 초등학교(6,009개소), 보육시설(2,650개소)의 순으로 지정되어 있으며, 학원(16개소)이 가장 적다.²⁸⁾

증가율을 보면 매년 평균적으로 전체 어린이 보호구역은 10.0% 정도 증가하

28) 경찰청(2014). 『어린이 보호구역 지정 현황』.

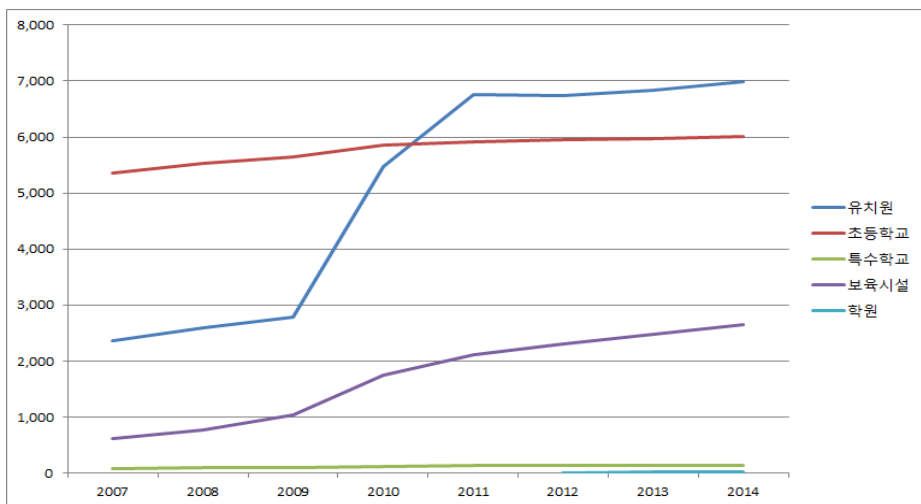
고 있는 추세이고, 보육시설(24.6%)이 가장 높은 증가율을 보였으며, 그 다음으로 학원(21.5%), 유치원(20.0%), 특수학교(9.9%), 초등학교(1.6%)의 순으로 증가율이 나타났다.²⁹⁾

〈표 II-1-29〉 어린이 보호구역 지정 현황

단위: 개소

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	연평균 증감율
유치원	2,369	2,602	2,781	5,476	6,766	6,735	6,838	6,979	16.69%
초등학교	5,365	5,526	5,654	5,850	5,917	5,946	5,975	6,009	1.63%
특수학교	76	93	107	126	131	131	135	145	9.67%
보육시설	619	778	1,042	1,755	2,107	2,313	2,481	2,650	23.09%
학원	-	-	-	-	-	11	15	16	20.60%
합 계	8,429	8,999	9,584	13,207	14,921	15,136	15,444	15,799	9.39%

자료: 경찰청(2014). 『어린이 보호구역 지정 현황』.



〔그림 II-1-25〕 연도별 어린이 보호구역 지정 현황

국민안전처(2015)³⁰⁾에서 2015년 7월 8일~17일까지 전국 교통사고 다발 어린이

29) 경찰청(2014). 『어린이 보호구역 지정 현황』.

30) 국민안전처.(2015), “안전시설 미비가 교통사고 주요 원인, 총 443건 시설개선 계획,” 보도자

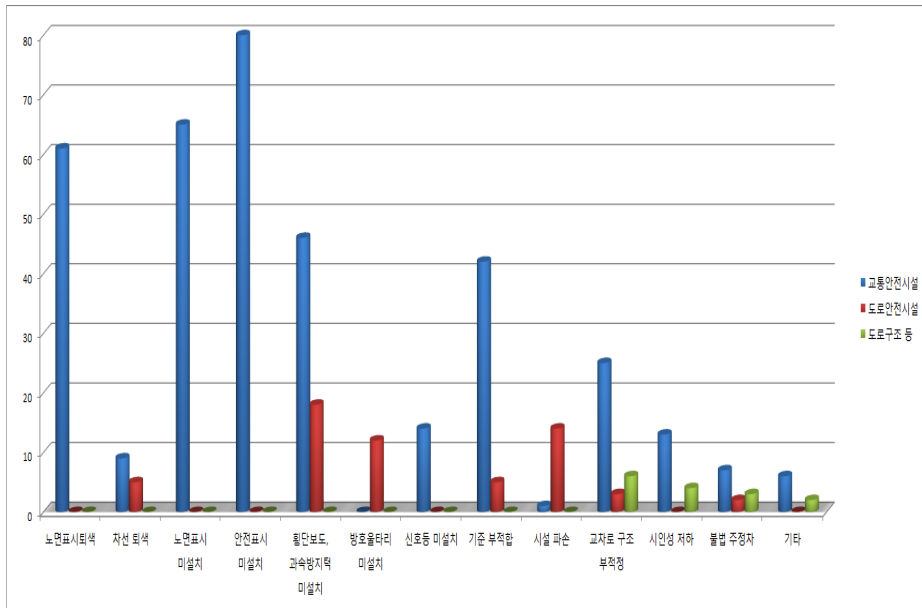
이 보호구역 82개소 대상으로 국민안전처, 교육부, 경찰청, 도로교통공단, 민간 전문가 등이 합동으로 시행한 민·관 합동점검을 실시한 결과를 발표하였으며, 교통사고 다발 어린이 보호구역은 2011년~2014년까지 교통사고가 2건 이상 발생하였거나 사망자 1명 이상 발생한 어린이 보호구역이다.

〈표 II-1-30〉 어린이 교통사고 다발 어린이 보호구역 점검 결과(국민안전처)

단위: 건, %

구분	교통안전시설		도로안전시설		도로구조 등		합 계	
	미비점	비율	미비점	비율	미비점	비율	미비점	비율
노면표시퇴색	61	100.0	0	0.0	0	0.0	61	100.0
차선 퇴색	9	64.3	5	35.7	0	0.0	14	100.0
노면표시 미설치	65	100.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0
안전표시 미설치	80	100.0	0	0.0	0	0.0	80	100.0
횡단보도, 과속방지턱 미설치	46	71.9	18	28.1	0	0.0	64	100.0
방호울타리 미설치	0	0.0	12	100.0	0	0.0	12	100.0
신호등 미설치	14	100.0	0	0.0	0	0.0	14	100.0
기준 부적합	42	89.4	5	10.6	0	0.0	47	100.0
시설 파손	1	6.7	14	93.3	0	0.0	15	100.0
교차로 구조 부적정	25	73.5	3	8.8	6	17.6	34	100.0
시인성 저하	13	76.5	0	0.0	4	23.5	17	100.0
불법 주정차	7	58.3	2	16.7	3	25.0	12	100.0
기타	6	75.0	0	0.0	2	25.0	8	100.0
합 계	369	83.3	59	13.3	15	3.4	443	100.0

자료: 국민안전처(2015). “안전시설 미비가 교통사고 주요 원인, 총 443건 시설개선 계획”, 보도자료(2015.8.5). <http://www.mpss.go.kr/news/news_list_BD002.html>(2015.9.17)를 재정리함.



[그림 II-1-26] 어린이 교통사고 다발 어린이 보호구역 점검결과(미비점)

국민안전처(2015)에 따르면 2011년~2013년까지 안전시설 미개선 지역(39개소)에 대한 점검결과 26개소(67%)는 개선 완료되었고, 나머지 13개소(33%)는 금년(2015년) 연말까지 개선공사를 완료할 예정이라고 한다.

국민안전처(2015)에서는 금번 합동점검 결과에 대한 조치 계획을 수립하여 발표하였는데, 조치계획에는 노면표시, 안전표지 및 횡단보도·과속방지턱 설치 등 단기간 내 개선이 가능한 390건(88%)에 대해서는 연말까지 시설 개선을 완료하고, 교차로 구조개선 등 예산과 정비기간이 많이 소요되는 53건(12%)에 대해서는 2016년 어린이 보호구역 개선사업에 우선적으로 반영하여 정비할 계획이다. 또한 교육부·경찰청·자치단체 등과 협업을 통한 대국민 홍보 및 교육 강화, 보호구역내 과속, 불법 주정차 등 법규위반 차량에 대한 집중단속 강화 등의 내용이 포함되어 있다.

3) 어린이交通安全교육 현황

국내 어린이交通安全교육의 현황을 살펴보면 도로교통공단과 그 지부·지소 및 교육기관, 평생교육과정이 개설된 대학 부설 평생교육시설, 지자체에서 운

영하는 교육시설 등의 기관이나 교육을 할 수 있는 시설·설비 및 강사 등의 요건을 갖추어 신청하는 기관이나 시설에서 시행하고 있다.

어린이 및 청소년을 대상으로 한 교통안전교육은 전국 각 지역에서 교육장 및 교통공원을 조성하여 교육을 희망하는 기관이 신청하여 교육을 받을 수 있는데, 교육방법은 전문 교통안전교육 지도사 및 도로교통공단 교수가 시청각 교육 및 강의, 실습 등을 통하여 이루어지고 있다.

〈표 II-1-31〉 어린이 교통안전교육시설 현황

지역	교통안전시설명	주 소	운영주체	비고
서울	어린이 교통안전 홍보관 교육장	중구 왕십리로 407(신당5동 171)	도로교통공단	
	신천 어린이 교통공원	송파구 교통공원길 33(신천동 7-15)	송파경찰서	
	달마 어린이 교통공원	노원구 중계동 500 달마공원 내	노원구청	
	새싹 어린이 교통공원	강서구 방화동 581-8 새싹어린이공원	강서구청	
대구	대구어린이교통랜드	수성구 동대구로 176번지(어린이회관내)	대구시청	
인천	중앙어린이교통공원	남구 관교동 14	남구청	
	계양 어린이 교통공원	계양구 용종로 38(계산동 1085-1)	계양구청	
	동구 어린이 교통공원	동구 방충로 217(동구 송림동 318)	동구청	
경기	경찰대학 어린이 교통공원	용인시 기흥구 언동1길 29	경찰대학	
	영통 어린이 교통공원	수원시 영통구 덕영대로 1570(영통동 981-4 영통공원 내)	수원시청	
충북	어린이교통안전교육장	충북 청주시 상당구 용암동 2439	청주시청	
	제천어린이교통공원	충북 제천시 장락동 672-8	제천시청	

(표 II-1-31 계속)

지역	교통안전시설명	주 소	운영주체	비고
대전·충남	뿌리 어린이 교통공원	중구 침산동 뿌리공원로 79(침산동 산 34)	대전광역시청	
	법무부솔로몬로파크	대전 유성구 원천동 224	법무부	
	충청남도어린이인성 학습원	충남 공주시 반포면 학봉리 191-5	충남도청	
	천안시어린이체험관	충남 천안시 서북구 성환읍 성진로 9길	천안시	
	충청남도 유아교육진흥원	충남 홍성군 홍북면 금북로 390	충남교육청	
전북	전북어린이교통공원	전주시 완산구 대성길 39	도로교통공단	
	남원어린이교통공원	남원시 이백면 이백로 333	남원시청	
	전주어린이교통공원	전주시 덕진구 용정동 214-28	전주시청	
	군산어린이교통공원	군산시 소룡동 1630	군산시청	
울산·경남	진주어린이교통공원	진주시 평거동	진주시청	
제주	제주 어린이 교통공원	제주시 봉개동 산53-19	제주특별자치도	

자료: 도로교통공단.(2015c). “어린이통학버스 안전교육.”

<http://www.koroad.or.kr/kp_web/safeSchoolbus.do>(2015. 10. 17).

어린이 교통안전교육 시설에서는 어린이 교통공원 교육, 유치원·초등학생 출장 및 초청교육, 중·고등학생 출장 및 초청교육, 교통안전 담당교사 교육, 통학버스 운전자 교육 등 5개 과정으로 구분하여 교육대상자에 적합하도록 교육프로그램을 구성하고 있다.³¹⁾ 이 중 어린이집·유치원 원아 및 초등학생을 대상으로 하는 교육은 어린이 교통공원 교육, 유치원·초등학생 출장 및 초청교육이 있다.³²⁾

어린이 교통공원 교육은 교통안전교육지도사가 시청각 교재를 활용하여 시청각 교육과 강의 및 실습을 통해 어린이 교통사고 현황 및 사례, 횡단보도 건

31) 도로교통공단.(2015c).

32) 도로교통공단.(2015c).

너지, 교통안전표지판 익히기, 자전거 타기 등의 내용으로 실시하고 있고, 유치원·초등학생 출장 및 초청교육은 교통안전교육지도사가 어린이 교통안전 교재, 시청각 교재, 기자재 및 그림 자료 등을 활용하여 강의 및 실습을 통해 어린이 교통사고 현황 및 사례, 어린이 교통사고 예방법, 횡단보도 건너기, 교통안전 표지판 익히기 등의 내용으로 실시하고 있다.³³⁾

아울러, 전문 교통안전교육장 이외에도 최근 급증하고 있는 교통, 화재, 성폭력 등 각종 안전사고의 예방을 위해 관련 연구, 전문가 양성 교육, 부모 및 교사 대상 안전교육, 어린이 안전교육 등을 실시하는 시민단체들이 설립되어 운영 중에 있다.

대표적인 시민단체에는 한국생활안전연합, 안전생활실천시민연합 등이 있는데, 이들 단체에서도 유치원, 어린이집, 초등학교 등을 방문하여 안전교육을 실시하고 있다. 기관 방문 교육, 어린이 교통공원 운영, 부모 및 교사 대상 안전교육, 어린이 안전캠프, 이동안전 체험교실 운영 등 다양한 교통안전교육 프로그램을 운영하고 있다. 뿐만 아니라 어린이 보호구역, 생활도로 상의 위해요소에 대한 감시활동도 수행하고 있다.

5) 어린이 보육시설의 교통안전시설 현황

보건복지부에서 「보육통계」를 매년 공표하고 있으나 어린이집의 일반적인 현황과 통학차량의 운영실태만 수록하고 있으며, 어린이 교통안전사고가 자주 발생하고 있는 주·정차장에 대한 현황은 수록하지 않고 있다.

어린이들이 통학차량에 승·하차 시 교통사고가 가장 많이 발생하고 있어 보육시설의 주·정차장에 대한 현황 조사 및 관리가 필요하고, 주·정차장에서의 어린이 교통안전사고를 방지하고 효과적인 관리를 위해 CCTV 또는 안전장치에 대한 실태조사가 필요함에도 불구하고, 어린이 보육시설 내·외부의 주·정차장과 CCTV설치에 대한 현황자료는 현재 조사 및 구축되어 있는 자료가 거의 없는 실정이다.

통계자료뿐만 아니라 어린이 보육시설 및 어린이 통학차량과 관련된 현행 법령 및 규정 등에서 어린이 보육시설의 주·정차장의 규정 및 시설기준 등의 법적으로 정하고 있는 내용은 없는 실정이다.

33) 도로교통공단.(2015c).

라. 어린이 통학차량 종류

현재 어린이 통학차량으로 신고(등록)하기 위해서는 관련 규정에 맞도록 구조변경을 하거나 어린이 전용 통학차량을 신규로 구매하여야 한다. 현재 어떤 통학차량이 운행되고 있는지 차량 종류에 대해서 검토하였다.

1) 구조변경

도로교통법 상에서는 통학차량의 내구연한은 9년(검사 통과 시 최고 11년)으로 규정하고 있다. 개정된 도로교통법 시행일(2015년 7월 1일) 이전에 출고된 통학차량의 경우에는 구조변경을 시행하여야 한다. 구조변경 후 어린이 통학차량으로 운영 중인 차량을 파악해 보면, 카니발(12인승), 그랜드 스타렉스(12인승), 이스타나(15인승), 그레이스(15인승), 봉고3(15인승), 레스타(25인승), 카운티(25인승), 에어로타운(35~47인승) 등이 있다. 기존 차량들은 시트를 어린이 전용 시트로 바꾸거나 영유아용 안전벨트를 별도로 구매하여 설치해야한다.



어린이 전용 시트



영유아용 안전벨트

자료: 어린이 집 방문 직접촬영(2015. 9.15).

[그림 II-1-27] 어린이 전용 시트 및 영유아용 안전벨트

2) 어린이 전용 통학차량

개정된 도로교통법이 시행된 이후에는 어린이 전용 통학차량으로 출고되는 차량을 신규로 구매하여야 한다. 현재 어린이 전용 통학차량으로 출고되는 차량은 현대자동차의 그랜드 스타렉스(12인승, 15인승)와 카운티 어린이 버스(35인승, 39인승)가 있다. 스타렉스의 가격은 약2,700-3,000만원이고, 카운티는 약 6,000-6,200만원 선이다.

2. 문제점 분석

가. 어린이 통학차량 운영시설 방문 인터뷰 조사

1) 조사개요

가) 조사목적

어린이 교통안전정책의 실효성을 진단하기 위해 어린이 통학차량과 교통환경 현황에 대한 실태조사를 시행하였다.

나) 조사방법

어린이 통학차량을 운영하는 기관(유치원 및 어린이집, 학원 등)에 방문하여 질의응답형식으로 인터뷰 조사를 시행하였다.

다) 일시 및 장소

조사 일시는 2015년 8월 19일 ~ 9월 17일 중 5일 간 수행하였고, 조사장소는 세종특별자치시 아름동(학원 2개소), 대전광역시(유치원 1개소), 공주시(유치원 3개소, 어린이집 5개소), 청주시(유치원 2개소, 어린이집 2개소) 총 15개 기관을 방문하여 대면조사를 수행하였다.

라) 조사내용

어린이 통학차량 운영현황(신고여부, 차량구조변경, 보호자 동승, 운영자 및 운전자 교육이수 여부 등 관련 규정 준수 여부) 및 시설 내·외부 주·정차장 운영 실태, 시설 주변 어린이 보호구역 지정 여부 및 어린이 보호구역 시설 현황 조사 등을 실시하였고, 어린이 통학차량 운영 및 어린이 교통환경의 안전에 대한 애로사항 및 정책건의 사항 등 실무자 의견을 수렴하였다.

2) 조사결과

가) 어린이 통학차량 운영 현황

방문 인터뷰 조사 결과 보육시설 통학차량 운영 대수는 총 33대였으며, 25인승이 13대로 가장 많이 운영되고 있었고, 그 다음이 39인승과 12인승이 각각 8

대였고, 15인승이 4대로 가장 적게 운영되고 있었다.

〈표 II-2-1〉 시설별 통학차량 운영 대수

단위: 대

구분	12인승	15인승	25인승	39인승	합계
유치원	2	0	8	4	14
어린이집	6	2	4	4	16
학원	0	2	1	0	3
합계	8	4	13	8	33

통학차량 신고(등록) 여부에서는 유치원 14대, 어린이집 16대, 모두 신고를 완료 하였으나, 학원의 경우 1개소는 신고 완료하였고, 1개소의 2대는 현재 미 신고 상태였으나, 현재 2년 유예기간으로 신고를 위한 서류를 준비 중인 것으로 나타났다.

〈표 II-2-2〉 시설별 통학차량 신고(등록) 여부

단위: 대

구분	신고대수	미신고대수	합계
유치원	14	0	14
어린이집	16	0	16
학원	1	2	3
합계	31	2	33

통학차량의 소유는 전세버스가 13대로 가장 많았으며, 원 소유와 원장소유가 각각 10대로 그 다음 많은 것으로 나타났다. 전세버스의 경우는 업체와 운전자 까지 함께 계약하는 형태였으며, 원 소유 및 원장소유일 경우는 별도의 운전자를 고용하거나 원장이 직접 운전하고 있는 것으로 나타났다. 주로 전세버스 업체와 계약하는 이유가 차량의 구매비용(7~8천만원/대)과 유지비용(250~300만원/대/월)이 비싸기 때문인 것으로 나타났다.

〈표 II-2-3〉 시설별 통학차량 소유 구분

단위: 대

구분	원(기관)	원장	전세버스	개인소유	기타	합계
유치원	5	2	7	0	0	14
어린이집	5	7	4	0	0	16
학원	0	1	2	0	0	3
합계	10	10	13	0	0	33

교통안전교육 수료 여부에서는 유치원(6개소)과 어린이집(7개소)은 모두 수료한 것으로 나타났고, 학원의 경우 1개소가 미수료였으며, 미수료 사유는 아직 날짜를 정하지 못했기 때문이라고 답변하였다.

〈표 II-2-4〉 시설별 교통안전교육 수료 여부

단위: 개소

구분	수료	미수료	합계
유치원	6	0	6
어린이집	7	0	7
학원	1	1	2
합계	14	1	15

교통안전교육 수료확인증은 유치원(6개소)과 어린이집(7개소)은 모두 구비되어 있으나, 학원 2개소가 미구비였는데, 1개소는 수료증을 아직 배부 받지 못하여 미구비되어 있었고 1개소는 교육 미수료로 인해 수료증이 없었다.

〈표 II-2-5〉 시설별 교통안전교육 수료증 구비 여부

단위: 개소

구분	구비	미구비	합계
유치원	6	0	6
어린이집	7	0	7
학원	0	2	2
합계	13	2	15

차량의 구조는 관련 규정에 맞도록 모두 변경된 차량은 17대였으며, 나머지 16대의 경우는 어린이 전용시트와 어린이 전용 안전벨트 이외에는 모두 구조 변경을 실시 한 것으로 나타났다. 그러나 전세버스의 경우 생계를 위해 어린이 통학에만 사용할 수 없어, 성인을 위한 통근서비스 등 다른 운행을 위해서는 어린이 전용시트와 안전벨트를 설치하는 것은 현실적으로 어려운 것으로 보였다.

〈표 II-2-6〉 시설별 차량 구조변경 여부

단위: 대

구분	변경	미변경	일부변경(전용시트, 안전벨트 제외)	합계
유치원	6	0	8	14
어린이집	8	0	8	16
학원	3	0	0	3
합계	17	0	16	33

보호자 동승 여부 조사결과 유치원(6개소)과 어린이집(7개소)은 모두 통학차량 운행 시 보호자를 동승하고 있었으나, 학원의 경우 영세한 1곳은 비용의 문제로 인해 보호자를 동승시키지 못하고 있었다. 주로 보육교사가 보호자로 동승하고 있는 실정이며, 전담 보호자를 고용하는 기관은 2개 기관에 불과한 것으로 나타났다.

〈표 II-2-7〉 시설별 보호자 동승 여부

단위: 개소

구분	동승		미동승	합계
	보육교사	전담 보호자		
유치원	5	1	0	6
어린이집	6	1	1	7
학원	1	0	1	2
합계	12	2	2	15

통학차량에 운영에 소요되는 비용은 월 200~300만원/대가 8개소로 가장 많았으며, 그 다음으로 300만원/대 이상이 4개소로 나타났다. 월간 어린이 통학차량 운영 소요비용은 25인승의 경우 운전기사 및 동승보육교사 인건비 포함 400만원/대 이상, 일반적으로 250~300만원/대 정도 소요되고 있으며, 전세버스의 경우 운전기사까지 포함하여 계약하여 약250~300만원/대 정도 소요되는 것으로 나타났다.

〈표 II-2-8〉 시설별 통학차량 운영 소요비용

단위: 개소

구분	100만원 미만	100~200만원	200~300만원	300만원 이상	합계
유치원	1	0	5	0	6
어린이집	1	0	3	3	7
학원	0	1	0	1	2
합계	2	1	8	4	15

하원 시 어린이 인계 방법 조사 결과 모두 유치원과 어린이집의 경우 지정된 장소·시간에 어린이들을 승·하차시켜 보호자에게 인계하고 있으나, 학원의 경우 지정된 장소가 따로 없이 보호자의 요구에 맞추어 보호자에게 인계하고 있었다. 아울러 보호자가 없을 경우, 보호자에게 연락을 취하고 연락이 안 되면 다시 귀원하여 보호자가 시설로 방문하여 어린이들을 직접 데리고 가도록 하는 방식으로 인계하고 있었다.

〈표 II-2-9〉 시설별 하원 시 어린이 인계 방법

단위: 개소

구분	보호자에게 인계	지정장소 하차	동승보호자가 집까지 동행하여 인계	기타	합계
유치원	6	0	0	0	6
어린이집	7	0	0	0	7
학원	2	0	0	0	2
합계	15	0	0	0	15

사고 발생 시를 대비한 보험은 모든 기관에서 가입하고 있었고, 대인의 경우 무한대(8개소)가 가장 많았고 전세버스 계약으로 보장금액을 잘 모르는 경우도 (4개소) 있었다. 대물의 경우 1~3억 원(8개소)이 가장 많았고, 잘 모른다는 응답이 5건으로 그 다음으로 나타났다.

〈표 II-2-10〉 시설별 가입보험 보상한도

단위: 개소

구분		1억 미만	1~3억	3~5억	무한대	모름	합계
대인	유치원	0	2	0	3	1	6
	어린이집	0	0	1	4	2	7
	학원	0	0	0	1	1	2
	합계	0	2	1	8	4	15
대물	유치원	0	3	0	1	2	6
	어린이집	1	4	0	0	2	7
	학원	0	1	0	0	1	2
	합계	1	8	0	1	5	15

어린이 안전벨트 착용 여부 확인에 대한 조사결과 조사대상 모든 기관에서 통학차량 운행 전 어린이들의 안전벨트 착용 여부를 확인하고 있는 것으로 나타났다.

나) 어린이 보호구역(스쿨존) 현황

어린이 보호구역(스쿨존)에 대한 지정현황 조사결과 조사대상 지역 중 유치원 5개소 및 어린이집 4개소 주변이 어린이 보호구역으로 지정되어 있고 유치원 1개소, 어린이집 3개소, 학원 2개소는 어린이 보호구역으로 지정되어있지 않았다.

〈표 II-2-11〉 시설별 어린이 보호구역(스쿨존) 지정 현황

단위: 개소

구분	예	아니오	합계
유치원	5	1	6
어린이집	4	3	7
학원	0	2	2
합계	9	6	15

어린이 보호구역으로 지정된 기관의 경우, 어린이 보호구역 내 교통안전시설물의 관리가 잘 되어있다고 생각하는 곳이 5개로 가장 많았으며, 미흡하다고 생각하는 기관이 3개소로 나타났다. 미흡하다고 생각하는 경우, 불법주정차 차량으로 인해 어린이의 안전이 위협받는데도 불구하고 단속이 잘 안 되는 점(단

속 장비의 추가적인 설치가 필요하다고 생각함)을 가장 미흡하다고 생각하고 있었으며, 국공립 및 학교는 관리가 잘 되어 있으나 사립 유치원 및 어린이집은 관계 행정기관에서 관리를 해주지 않는 점도 문제점으로 제기되었다.

〈표 II-2-12〉 시설별 어린이 보호구역(스쿨존) 내 교통안전시설물 관리 현황

단위: 개소

구분	잘 되어 있음	보통	미흡함	합계
유치원	4	0	1	5
어린이집	1	1	2	4
학원	0	0	0	0
합계	5	1	3	9

어린이 보호구역의 설치가 어린이 교통안전사고 예방에 효과가 있는 것(아주 많음 7개소, 많음 2개소)으로 대부분 생각하고 있었으며, 4개소에서는 효과가 적다고 응답하였다.

〈표 II-2-13〉 어린이 보호구역(스쿨존) 교통안전사고 예방 효과

단위: 개소

구분	아주 많음	많음	보통	적음	아주 적음	기타	합계
유치원	3	1	0	2	0	0	6
어린이집	4	1	0	2	0	0	7
학원	0	0	0	0	0	0	0
합계	7	2	0	4	0	0	13

다) 어린이 보육시설 교통환경 현황

어린이 통학차량의 주·정차장을 보유하고 있는 기관은 12개소였고, 없는 기관도 3개소로 나타났다.

〈표 II-2-14〉 시설별 주·정차장 보유 현황

단위: 개소

구분	유	무	합계
유치원	4	2	6
어린이집	6	1	7
학원	2	0	2
합계	12	3	15

주·정차장의 형태는 기관 내부의 별도 주·정차장을 보유하고 있는 곳이 6개 기관으로 가장 많았고, 건물 내부의 공동 주차장을 보유한 곳이 3곳, 외부의 주차장을 보유하고 있는 곳이 2개소로 나타났다. 학원의 경우 별도의 주·정차장을 보유하기 힘든 환경이며, 공동으로 사용하는 지하주차장이 있으나 12인승 이하의 소형 차량은 출입이 가능하나 25인승 이상 대형 차량의 진입이 불가능하여 도로변에서 어린이들이 위험하게 승·하차 하고 있는 실정이다.

〈표 II-2-15〉 시설별 주·정차장 보유 형태

단위: 개소

구분	원 내부 별도 주정차장	건물 내부 공동 주차장	원 외부 공동주차장	기타	합계
유치원	2	0	1	1	4
어린이집	4	1	1	0	6
학원	0	2	0	0	2
합계	6	3	2	1	12

주·정차장을 보유하고 있지 않을 경우에는 어린이 보호구역 내 도로변의 지정 장소에서 어린이를 승·하차하고 있는 기관이 2개소였고, 기관 근처의 별도의 공간에서 승·하차를 하고 있는 기관이 1개소로 나타났다.

〈표 II-2-16〉 시설별 주차장 미보유시 승·하차 장소

단위: 개소

구분	어린이 보호구역 내 지정장소	일반 도로변	기타	합계
유치원	2	0	0	2
어린이집	0	0	1	1
학원	0	0	0	0
합계	2	0	1	3

라) 어린이 교통안전교육 현황

어린이 교통안전교육 현황 조사결과 월 1회 이상 실시하는 기관이 7개소로 가장 많았으며, 주1회 이상이 5개소, 2개월에 1회 이상이 3개소로 나타났다.

〈표 II-2-17〉 시설별 어린이 교통안전교육 주기

단위: 개소

구분	주1회	월1회	2월에 1회	분기에 1회	반년에 1회	연간 1회	합계
유치원	3	3	0	0	0	0	6
어린이집	0	4	3	0	0	0	7
학원	2	0	0	0	0	0	2
합계	5	7	3	0	0	0	15

어린이 교통안전교육 시간은 연간 10시간 이상 실시하고 있는 기관이 8개소로 가장 많았으며, 그 다음으로 10시간 미만인 4개소, 3시간 미만인 2개소, 5시간 미만인 1개소의 순으로 나타났다.

〈표 II-2-18〉 시설별 어린이 교통안전교육 시간(연간)

단위: 개소

구분	3시간 미만	5시간 미만	10시간 미만	10시간 이상	합계
유치원	0	1	0	5	6
어린이집	0	0	4	3	7
학원	2	0	0	0	2
합계	2	1	4	8	15

교통안전교육은 대부분이 시청각 교육을 주로 하고, 체험교육과 전문교육시설 방문교육을 병행하고 있었으며, 전문기관에서 보육기관을 방문하여 교육을 일부 시행하고 있었다.

〈표 II-2-19〉 시설별 어린이 교통안전교육 방법

단위: 개소

구분	시청각 교육	교재 교육	방문교육	전문시설 방문 교육	체험교육	기타	합계
유치원	6	5	4	1	4	0	20
어린이집	6	0	4	5	5	0	20
학원	0	0	0	0	0	2	2
합계	12	5	8	6	9	2	42

어린이 교통안전교육을 위한 교재 현황 조사결과 유치원의 경우 교육부 산하로 되어있어 정부 차원의 교재가 배포되고 있어 교재교육도 병행하고 있으나, 어린이집의 경우 보건복지부 산하기기 때문에 정부차원의 교재가 배포되지는 않고 있어 전문기관에서 배포하는 교재를 인터넷에서 다운받아 사용하고

있는 것으로 나타났다. 학원의 경우 통학차량 승하차 전/후 이외에 수시로 교육을 실시하고 있으나 주의를 주는 정도의 구두 교육에 그치고 있으며, 학원의 경우 별도의 시간을 할애하여 따로 교통안전교육을 실시하지 않고 있었다.

〈표 II-2-20〉 시설별 어린이 교통안전교육 교재 현황

단위: 개

구분	자체 교육자료	전문기관 배포 자료	정부배포 교육자료	기타	합계
유치원	0	3	5	2	10
어린이집	0	7	1	0	8
학원	0	0	0	2	2
합계	0	10	6	4	20

마) 기타 건의사항 및 의견수렴

(1) 어린이 통학차량 관련 의견

어린이 통학차량과 관련하여 현업에 종사하는 운영자 및 운전자들의 의견을 수렴한 결과, 차량 구매비용 및 구조변경 비용 등 운영비 부담이 크다는 점이 가장 큰 문제점으로 나타났다. 어린이 전용차량의 경우 일반 차량에 비해 약 500~2,000만원까지 추가 비용이 발생하고, 차량의 구조변경 비용의 경우 약 200~300만원이 발생하며, 차량 운영비의 경우 12~25인승 기준 약 250만원/월, 25인승 기준 약 400만원/월 이상 소요된다. 차량 운영비는 학원의 경우, 운영비 전체의 약 60% 이상을 차지하여 차량 운행에 대한 부담이 큰 점이 가장 어렵다는 의견이다.

두 번째로 실효성 없는 정책이 문제라는 의견이다. 현행 어린이 통학차량의 내부 구조 기준과 어린이 전용 시트 및 안전벨트 기준이 실제 어린이의 신체와 맞지 않아 어린이들에게 더 위험하다는 의견이 다수 있었다. 또한 개별 학원의 특성이 다름에도 불구하고 일률적인 규제로 인하여 영세한 학원에서는 학원생의 통원수요가 개별적으로 발생하는 등 현실적인 어려움이 많아 어린이의 안전을 중요하게 생각하고는 있으나 규정을 지키지 못할 경우가 많다고 한다. 운영자 및 운전자 대부분이 어린이 통학차량으로 이용하는 차량 자체를 어린이만 태울 수 있는 어린이 통학전용 차량을 사용하는 것이 안전의 측면에서는 좋다고는 생각하지만, 현실적으로는 비용적인 측면에서나 생존권 보장 측면에서 어렵다는 의견이 주로 나왔다.

(2) 어린이 보호구역(스쿨존) 관련 의견

어린이 보호구역(스쿨존)과 관련하여 현업에 종사하는 운영자 및 운전자들의 의견을 수렴한 결과 어린이 보호구역 내의 불법 주정차차량이 가장 큰 문제점이라는 의견이 대다수였다. 불법 주정차차량을 수시로 단속하고는 있지만 단속이 끝나면 다시 불법주정차 차량이 발생하기 때문에 상시 단속이 필요하다는 의견이 많았다. 주택가에 위치한 어린이 보호구역의 경우 지역 특성 상 불법주정차 차량이 많고 단속이 어려운데, 특정 구간만이라도 통학차량 전용 승·하차구역을 지정하여 불법주정차가 불가능하도록 법령을 개정해야한다는 의견이 다수 있었다.

(3) 어린이 보육시설의 보행환경 관련 의견

어린이 보육시설의 보행환경과 관련하여 현업에 종사하는 운영자 및 운전자들의 의견을 수렴한 결과, 공동건물 내에 위치한 보육시설의 경우 주차공간이 부족하고 지하주차장의 구조적인 문제로 인하여 대형 통학차량은 진입이 불가능하여 도로변에 주·정차할 수밖에 없었다. 따라서 안전한 주정차 공간을 별도로 지정하여 어린이 통학차량은 무조건 지정 장소에서만 승·하차할 수 있도록 했으면 좋겠다는 의견이 다수 있었다.

또한 유치원 인가규정 상의 내용에 도로 및 교통에 대한 인가규정이 전무한 상태로 어린이들의 안전한 교통환경이 보장될 수 있도록 인가 규정의 변경이 필요하다고 생각한다는 의견도 제시되었다.

(4) 어린이 교통안전교육 관련 의견

어린이 교통안전교육과 관련하여 현업에 종사하는 운영자 및 운전자들의 의견을 수렴한 결과, 어린이 교통안전교육 시 교육부에서 내려온 표준안이 교재 교육 위주로 되어있어 아이들이 흥미를 느끼지 못해 실효성이 떨어지는 문제가 있어 대폭적인 내용 수정이 필요하다는 의견이 주를 이루었다. 어린이들에게는 체험교육이 가장 중요하고 효과가 큰 데, 체험교육을 할 수 있는 교통공원 등의 전문시설이 부족하고 교육프로그램이 중·고등학교 학생을 기준으로 되어있어 영유아들이 이해하기 어려운 문제가 가장 크다는 의견이 많았다.

공통적으로 가장 시급한 문제로 지적한 문제점은 일반 운전자들의 어린이 통학차량의 보호에 대한 인식 부족을 들었다. 어린이 통학차량이 점멸등을 켜고 어린이들을 승·하차시키고 있을 때, 일반 차량들은 반드시 일단 정차하여

어린이가 승·하차 후 보행 여부를 확인 후 서행하여 진행해야 한다는 도로교통법 상의 규정을 일반 운전자들은 대부분이 모르고 있었다. 이에 따라, 차량운전자가 오히려 통학버스를 향해 경적을 울리며 항의하거나 민원을 제기하는 경우가 빈번하게 발생하고 있다고 한다. 생계가 걸려있는 어린이 통학차량 운영자와 운전자는 정기적으로 교통안전교육을 받고 있고 어린이의 안전이 최우선이기에 관련 규정을 대부분 지키고 있으나, 일반 운전자들의 어린이 통학차량의 보호에 대한 인식이 바뀌지 않는 한 어린이의 안전은 항상 위협받을 수밖에 없다는 의견이 본 인터뷰 조사 대상자들의 공통된 의견이었다.

나. 도로교통법 개정이후 어린이 교통사고 사례

2015년 1월 도로교통법이 개정되어 어린이 교통안전에 대한 규제가 강화되었음에도 불구하고, 여전히 어린이 교통사고가 빈번하게 발생하고 있음에 따라 도로교통법 개정 이후 발생한 어린이 교통사고 사례를 살펴봄으로써 어린이 교통안전 정책에 대한 실효성을 진단해보고자 한다. 본 연구에서는 언론을 통해 보도된 사고를 중심으로 사례조사를 수행하였다.

1) 2015년 발생 어린이 교통사고 사례

3월 1일 경기도 수원시에서 어린이 통학차량이 사거리에서 신호위반으로 좌회전을 하다 직진하던 승용차와 충돌하여, 동승 어린이 교사 1명 및 어린이 3명이 부상을 입은 사고가 발생하였다(우철희, 2015)³⁴).

3월 10일 경기도 광주시에서 차에서 내린 4세 어린이를 어린이집으로 인솔하는 과정에서 해당 어린이가 이탈하여 통학차량 앞으로 이동한 것을 운전자 및 인솔교사가 인지하지 못하고 운전자가 차량을 그대로 출발시켜 어린이를 사망하게 한 사고가 발생하였다(우철희, 2015).

3월 24일 광주광역시에서 어린이집 통학차량이 반대편 차로로 아파트 단지에 진입하다가 마주 오는 차량을 발견하고 급제동하여 차량 내에 있던 3세 어린이가 차량 내 모서리에 머리를 부딪쳐 사망한 사고가 발생하였다(윤여옥, 2015)³⁵. 보채는 어린이를 달래기 위해 보육교사가 안전벨트를 풀고 안고 있다

34) 우철희.(2015). “경기도 고양에서 또 어린이집 통학차량 사고” YTN. 4월 3일.
<http://www.ytn.co.kr/_ln/0103_201504031458169844> (2015.10.3)

가 넘어지면서 사고가 발생하였다.

3월 30일 경기도 용인시에서 태권도장 승합차를 타고 가던 중 갑자기 뒷 문이 열려 6세 여자 어린이가 도로에 떨어져 숨지는 사고가 발생하였다. 이 사고는 운전자가 어린이를 하차시킨 후 차량의 뒷문이 닫힌 것을 확인해야하는 의무를 위반하였고, 사고 발생 즉시 병원으로 이송하거나 119에 신고해야함에도 불구하고, 다른 어린이를 태권도장에 내려준다는 이유로 구호의무를 다하지 못하여 어린이가 사망한 사고이다(최대호, 2015)³⁶⁾.

4월 3일 경기도 고양시에서 어린이집 통학차량이 경사로에 정차한 후 어린이들이 하차하는 과정에서 갑자기 후진하여 3m 아래 수로로 추락하여 운전자와 어린이가 14명 부상당한 사고가 발생하였다(이상훈, 2015)³⁷⁾.

6월 29일 경북 상주에서 15개월된 유아가 어린이 집에 갔다가 후진하는 통학차량에 깔려 사망한 사고가 발생하였다. CCTV 및 블랙박스, 후방카메라, 센서 등이 전무하여 현장 교사들의 증언이 전부여서 명확한 사고원인을 알 수 없는 사고이다(최영경, 2015)³⁸⁾.

8월 4일 부산광역시 금정구 주택가 이면도로의 어린이 보호구역 내 횡단보도에서 횡단보도를 건너던 9세 여자 어린이를 좌회전하던 승합차가 치어 사망하게 한 사고가 발생하였다. 이 사고는 좌회전 하던 운전자가 횡단보도를 건너던 어린이를 미처 발견하지 못하고 치어 사망하게 한 사고이다(윤봉학, 2015)³⁹⁾.

8월 28일 경기 평택시 초등학교 앞 어린이 보호구역 내 주택가의 차로 구분이 없는 일방통행로에서 어린이 사망사고가 발생하였다. 미술학원차량에서 내린 8세 어린이가 통학차량 앞을 지나 길을 건너던 순간, 정차된 통학차량을 추월하던 승용차에 치어 사망한 사고가 발생하였다. 이 사고는 미술학원 통학차

35) 윤여옥.(2015). "[독자투고] 어린이통학버스 특별보호 의무." 경기일보. 6월 5일.

<<http://www.kyeonggi.com/news/articleView.html?idxno=974686>> (2015.10.3)

36) 최대호.(2015). "통학차량 몰다 원아 추락사망 사고 낸 태권도사범 실형." 뉴스1. 10월 4일.
<<http://news1.kr/articles/?2448563>> (2015.10.10)

37) 이상훈.(2015). "어린이 통학차량 사고 대책 급한데 뭐하나..." 경기신문. 4월 5일.
<<http://www.kgnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=412628>> (2015.10.5)

38) 최영경.(2015). "'두살 딸이 통학차량에 깔려 숨졌어요'...CCTV·블랙박스도 없어 막막." 국민일보. 7월 2일. <<http://news.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=0009609076&code=61121111&cp=nv>> (2015. 10.5)

39) 윤봉학.(2015). "횡단보도 건너던 초등생, 승합차에 치어 숨져." 국민일보. 8월 5일.
<<http://news.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=0009721538&code=61121111&cp=nv>> (2015.10.6)

량에 보호자가 동승하지 않았고 운전자가 하차지도를 하지 않았으며, 어린이 통학차량이 승하차를 위해 정차하고 있을 경우, 인근의 차량들은 정지 후 어린이의 안전을 확인 후 서행으로 통과해야 하나, 일반 승용차 운전자는 멈추지 않고 추월하는 과정에서 어린이를 치어 사망하게 한 사고이다(최혜령, 2015)⁴⁰⁾.

〈표 II-2-21〉 2015년 어린이 교통사고 사례분석

구분	사고 원인	사고 내용	발생건수 (건)
어린이 통학차량 관련 사고	어린이 통학차량 하차 시 운전자, 동승 보호자의 어린이 보호의무 불이행	3월 10일 경기 광주에서 4세 어린이 사망	3건
		3월 30일 용인에서 6세 여자 어린이 사망	
		6월 29일 상주에서 15개월 유아 사망	
	어린이 통학차량 하차 시 운전자, 동승 보호자, 일반 운전자의 어린이 보호의무 불이행	8월 28일 평택에서 8세 어린이 사망	1건
	어린이 통학차량 운전자 신호위반	3월 1일 수원에서 어린이 3명 부상	2건
	어린이 통학차량 운전자 부주의	4월 3일 고양에서 어린이 14명 부상	
	어린이 통학차량 운행 중 교통법규 위반 및 동승보호자의 어린이 보호의무 불이행	3월 24일 광주에서 3세 어린이 사망	1건
어린이 보호구역 내 사고	어린이 보호구역 내 일반 운전자 어린이 보호의무 불이행	8월 4일 부산에서 9세 여자 어린이 사망	2건
		8월 31일 부산에서 8세 어린이 사망	
합 계			9건

8월 31일 부산광역시 초등학교 근처 이면도로(어린이 보호구역)에서 우회전 하기 위해 멈춰던 15톤 화물차가 마주 오는 차량을 보낸 후 서서히 움직이는 순간, 키가 작은 어린이를 덤프트럭 운전자가 보지 못하고 우측으로 꺾으면서 오른쪽 뒤 타이어에 횡단보로를 지다가던 8세 어린이를 치어 사망한 사고가

40) 최혜령.(2015). “[시동 켜요 착한운전]통학車 앞지르던 승용차에 8세 초등생 참변.” 동아일보. 8월 31일. <<http://news.donga.com/3/all/20150831/73338620/1>> (2015.10.10)

발생하였다(국제신문, 2015)⁴¹⁾.

2) 어린이 교통안전 정책의 실효성 진단

위 사례를 살펴보면 2015년 1월 도로교통법이 개정되어 어린이 교통안전에 대한 규제가 강화되었음에도 불구하고, 어린이 통학차량 운전자 및 동승 보호자, 어린이 보호구역 내 일반 운전자들이 어린이 보호의무를 지키지 않고 안전운전을 하지 않아 발생한 사고가 대부분이다.

〈표 II-2-22〉 어린이 교통사고 현황(6세 이하)

단위: 건, 명

구분	어린이 교통사고		
	사망자수	부상자수	사상자 합계
2009년	61	6,987	7,048
2010년	58	6,601	6,659
2011년	39	6,229	6,268
2012년	43	6,238	6,281
2013년	44	6,027	6,071
2014년	29	6,388	6,417
합 계	274	38,470	38,744

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, pp. 1-3.
 도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, pp. 1-3.
 도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, pp. 1-3.
 도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, pp. 1-3.
 도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, pp. 1-3.
 도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, pp. 3-5의 자료를 재정리함.

최근 5년 간 6세 이하의 어린이 교통사고 사망자는 2011년까지 감소하다가 2012년, 2013년 다시 증가하는 추세를 보였으나 2014년에 대폭 감소하였다. 부상자는 지속적으로 감소하였으나, 2014년 다시 증가하였다. 이를 합계로 보면, 최근 6년 간 274명의 6세 이하의 어린이가 사망하였고, 부상자도 38,470명이나 발생한 것으로 나타났다.⁴²⁾

41) 국제신문.(2015). “[사설] 어린이 목숨 앗아간 스쿨존의 주거지주차장.” 국제일보, 9월 3일.
 <<http://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=1700&key=20150904.22031184256>> (2015.10.6)

6세 이하의 어린이 교통사망사고의 원인을 살펴보면 안전운전의무 불이행이 다른 원인에 비해 압도적으로 높은 비율을 차지하고 있다. 안전운전의무 불이행에 비해 크게 낮은 비율이지만, 중앙선 침범과 보행자 보호의무 위반이 어린이 교통사고 사망의 원인이다. 따라서 어린이 교통사고를 줄이기 위해서는 제일 먼저 운전자에 대한 교육과 훈련, 홍보를 강화하여 어린이 안전에 대한 인식 개선이 급선무라고 하겠다. 이러한 노력과 더불어 어린이 보호의무 등 관련 규정을 준수하도록 규제를 강화하거나, 통학차량이나 교통시설에 대해 안전성을 확보할 수 있는 기술적, 제도적 방안을 마련할 필요가 있다.

〈표 II-2-23〉 연도별 어린이 교통사망사고 원인(6세 이하)

단위: 명, %

구분	과속		신호위반		안전운전 의무 불이행		중앙선 침범		보행자 보호의무 위반		기타		합 계	
	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율	사망 자수	비율
2009년	1	1.6	4	6.6	46	75.4	3	4.9	4	6.6	3	4.9	61	100.0
2010년	0	0.0	6	10.3	42	72.4	2	3.4	2	3.4	6	10.4	58	100.0
2011년	1	2.6	4	10.3	21	53.8	5	12.8	2	5.1	6	15.4	39	100.0
2012년	1	2.3	0	0.0	30	69.8	7	16.3	3	7.0	2	2.3	43	100.0
2013년	0	0.0	2	4.5	32	72.7	3	6.8	2	4.5	5	11.4	44	100.0
2014년	0	0.0	2	6.9	19	65.5	2	6.9	3	10.3	3	10.3	29	100.0

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, p. 7.
 도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 8.
 도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, p. 9.
 도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, p. 8.
 도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, p. 8.
 도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권30호)』, p. 10의 자료를 재정리함.

다. 어린이 교통안전정책의 문제점

앞의 어린이 교통사고 및 관련 법률 현황분석, 인터뷰 조사, 최근의 어린이 교통사고 사례조사의 결과를 종합하여 어린이 교통안전정책의 문제점을 도출 하도록 한다.

1) 어린이 통학차량 규제의 한계

앞서 수행한 선행연구 및 현황조사 분석 결과를 살펴본 결과, 어린이 통학차량과 관련된 몇 가지 문제점을 도출하였다. 첫째, 국내 통학 및 전세버스 시장에서 비용과 수입관련 작동의 한계가 있는 통학차량규제로 인해 영세한 학원과 전세버스(지입차량), 자가용 차량 소유주의 경제적 부담으로 인한 정책 수용성이 미흡한 점이 문제이다. 어린이 통학차량으로 신고를 하기 위해서는 규정에 맞도록 구조변경을 해야 하는데, 2013년 기준으로 미신고 비율이 44.5%에 이르고 있으며, 구조변경을 하지 않은 차량 비율은 71.5%로 매우 높게 나타났다. 인터뷰 조사에서도 영세한 학원차량의 경우에는 구조변경을 하지 못하고 있었다.⁴³⁾

〈표 II-2-24〉 2013년 어린이 통학차량 신고 및 구조변경 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
신고여부	신고	37,409	55.5%
	미신고	29,954	44.5%
	합계	67,363	100%
구조변경	유	19,180	28.5%
	무	48,183	71.5%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 57.

전세버스(지입차량) 및 자가용 차량의 경우 통학시간에만 운행할 경우 운전자 수입이 낮아지기 때문에 어린이 통학시간 이외의 시간에 출근자를 위한 통근, 중·고등학교 통학 등 다른 용도로 버스운행을 병행하고 있다. 따라서 어린이만을 위한 차량도색, 안전벨트, 안전장치 및 시설, 안전표지 등을 설치하기

43) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 57.

힘든 실정이다. 본 연구의 면접조사에 따르면 차량 구조변경 비용이 200~300만원 선이고 어린이 통학차량 신차 구매 비용이 7~8천만 원 선으로 영세한 학원(체육시설 포함) 및 전세버스 운전자에게 큰 부담으로 작용하고 있다. 아울러 어린이 전용 좌석 및 안전벨트를 설치할 경우 청소년 및 성인을 위해 차량을 사용할 수 없기 때문에 구조변경은 경제적인 문제를 발생시키고 있다.

두 번째, 교육본연의 활동 보다 통학차량을 운용하는데 있어 더욱 많은 신경을 써야 하고 과도하게 비용이 소요된다는 점이다. 통학서비스는 교육활동을 지원하기 위한 부차적인 것인데도 불구하고 주객이 전도가 된 형국이다. 자가용 승합차를 이용하는 어린이 시설은 대부분이 영세하여, 전세버스 계약, 어린이 통학 전용 차량의 구매, 운전자 보수 지급 등은 경제적으로 큰 부담이 되고 있다. 이에 따라, 시설소유주나 시설소유의 차량이 아닌 외부 개인의 자가용 승합차량을 계약을 통해 통학차량으로 운용하고 있다. 2013년 기준으로 23.5%가 자가용 차량을 통학차량으로 운영하고 있는 것으로 나타났다.⁴⁴⁾

2015년 7월에 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제103조를 개정하여 어린이 통학 등을 위해 운행하는 9인승 이상의 승용 또는 승합 자가용자동차에 대해서는 자동차를 시설에서 직접소유하거나 공동소유하는 경우에도 자가용자동차의 유상운송 허가를 받을 수 있도록 하였다. 이 개정으로 인해 개인의 자가용 차량이 통학차량으로 사용될 수 있는 길이 합법적으로 열렸다.

〈표 II-2-25〉 2013년 어린이 통학차량 소유구분 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
어린이 통학차량 소유 구분	시설장 소유	31,676	47.0%
	시설소유	10,814	16.1%
	전세버스	9,019	13.4%
	기타소유	15,854	23.5%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 55.

세 번째, 통학차량에 보호자 미동승과 어린이 승하차 지도가 미흡하다는 점이다. 예를 들어, 어린이 통학차량으로 인한 어린이 교통사고는 통학차량의 승·하차 중에 가장 많이 발생하고 있으므로, 승·하차 시 운전자 및 동승 보호자의

44) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 55.

각별한 주의가 필요한데도 불구하고 대부분 음악학원 등의 경우, 비용문제로 통학차량 보호자가 동승하지 않고 있다. 2013년 기준으로 33.8%가 어린이 통학차량에 동승자 정보를 입력하지 않고 있는 것으로 나타났다.⁴⁵⁾

〈표 II-2-26〉 2013년 어린이 통학차량 동승자 정보 입력 현황

대분류	소분류	분석결과	
		차량수	비율
동승자 정보 입력 (교육수료정보 등)	입력	44,622	66.2%
	미입력	22,741	33.8%
	합계	67,363	100%

자료: 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 59.

참고로 본 연구에서 시행한 영세 학원 운영자와의 인터뷰 내용 중 보호자 동승의무와 관련된 내용은 다음과 같다.

“학원 운영자 입장에서 말씀드리면 서비스 차원에서 차량을 운영하는 경우가 많은데 과도한 규제로 인하여 현실적인 어려움이 많습니다. 음악학원의 경우 개별 레슨을 하기 때문에 통학시간이 일정하지 않아 수시로 통학을 해야 하는데 교사들이 직접 동승할 수 없으니 별도의 동승자를 고용해야 하는데 인건비 문제 등 비용적으로 부담이 됩니다. 현행 규정 중 동승 보호자 규제만이라도 풀어 주셨으면 좋겠습니다. 아울러 현재 일률적인 법제도를 개별 학원마다의 특성이 모두 다름을 반영하여 제도가 개선되었으면 합니다.” (세종시 OO학원 원장, 2015. 8. 19.)

네 번째, 통학차량 운전자의 자격검사가 미흡하다는 점이다. 통학차량 운전자는 일반 버스의 운전자에 비해 윤리적이어야 하고 운전실력도 뛰어날 것으로 기대되는데도 불구하고, 통학차량운전자의 자격심사를 공식적으로 하는 절차나 제도는 없다. 예를 들어, 교육청이 관할하는 유치원 등에서 운전자를 고용할 경우 각 교육청의 통학차량관리지침⁴⁶⁾에 따라 통학차량 운영관리 및 운전자 자격검사를 시행하고 있으나, 운전자의 사고기록 조회 등은 자격검사에서 빠져있어 통학차량 운행에 있어 위험성이 존재하고 있다.

45) 교육부(2014). 『어린이통학차량 2차 전수조사 통계집』, p. 59.

46) 충청남도교육청(2015), 『통학차량관리지침』: “관리책임자는 임차차량 운전원에 대한 전세버스 교통안전 정보조회 및 성범죄 경력조치를 실시하여야 함.”

2) 어린이 보호구역 규제의 실효성 미흡

국내 어린이 보호구역과 관련된 문제점도 몇 가지 도출되었는데, 첫 번째로 어린이 보호구역 내 규정속도 미준수이다. 차량은 어린이 보호구역 내에서 규정속도 30km/h를 지키지 않는 경우가 대부분이나, 카메라가 설치되어 있지 않으며 과속을 단속하기가 쉽지 않다. 연도별 어린이 보호구역 내 전체 교통사고 사망자와 비교하면, 과속으로 인한 사망자의 수는 미미한 수준으로 사고 시 과속임을 입증하기 어렵다는 근거로 볼 수 있다.

〈표 II-2-27〉 연도별 어린이 보호구역 내 어린이 사망 및 부상 교통사고 현황(6세 이하)

단위: 명, %

구분	어린이 보호구역 내 어린이 교통사고		어린이 보호구역 내 과속으로 인한 어린이 교통사고
	사망	부상	사망
2009년	2	125	0
2010년	0	162	0
2011년	6	159	0
2012년	1	104	1
2013년	5	106	0
합계	14	656	1

자료: 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권11호)』, pp. 11-15.

도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권15호)』, p. 12.

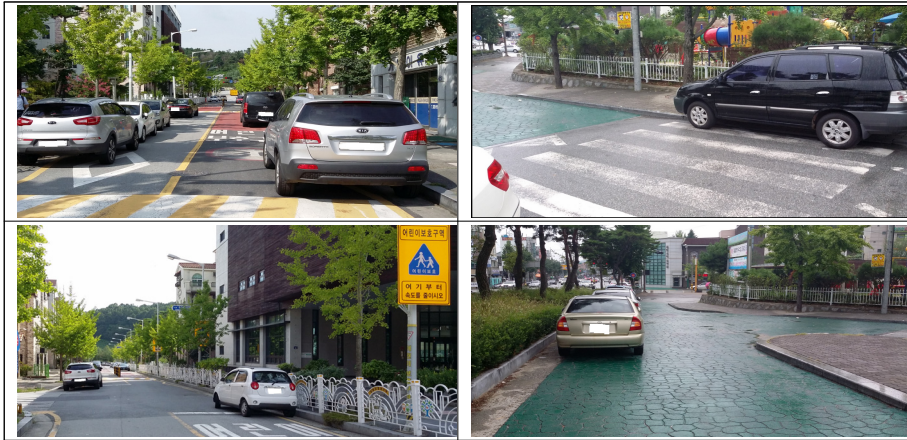
도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권19호)』, pp. 13-20.

도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권23호)』, pp. 12-16.

도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권27호)』, pp. 11-17의 자료를 재정리함.

두 번째 문제점은 어린이 보호구역 내의 불법주정차 차량이 만연해 있다는 점이다. 어린이 보호구역 내에서는 불법주정차를 금지하고 있으며 위반 시 2배의 벌금을 부과하고 있으나, 실제 어린이 보호구역 내의 불법주정차가 일상화되고 있는 실정이다.

어린이 보호구역 내 불법 주정차 차량으로 인해 운전자의 시야를 가림으로써 어린이 교통사고의 위험성이 높아지며, 어린이들도 불법주정차 차량으로 인해 운행하고 있는 차량을 인지하지 못해 사고의 위험에 처할 수 있다. 또한 통학차량이 불법주정차 차량으로 인해 도로 상에서 어린이를 승·하차시킬 수밖에 없어 어린이의 안전을 위협하고 있다.



자료: 어린이집과 유치원 방문 직접촬영(2015. 9. 2).

[그림 II-2-1] 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량 현황

세 번째 문제점은 두 번째 문제점과 관련해서 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량 단속이 미흡한 점을 들 수 있다. 현재 경찰에서 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량 단속을 실시하고 있으나, 단속 차량 및 인력의 부족으로 인해 모든 어린이 보호구역을 대상으로 상시 단속이 어려운 실정이다. 무엇보다 어린이 보호구역 내에 방법용 CCTV는 설치되어 있으나 불법주정차 차량 단속에 사용하기 어렵다.



자료: 대전시에서 직접촬영(2015. 9.17).

[그림 II-2-2] 어린이 보호구역 내 방법용 CCTV

3) 어린이 보행안전환경에 대한 규정 미비

어린이 보행환경과 관련하여 도출된 문제점은 주로 규정과 관련된 사항이며, 첫 번째 문제점으로 어린이 시설의 교통안전환경에 대한 법령 및 규정이 미비하다는 점을 들 수 있다. 어린이 통학차량의 주·정차장으로부터 보육시설까지의 안전동선이 확보되지 않고, 어린이 보육시설 주변 보행환경이 교통사고의 위험도가 높음에도 불구하고 어린이 보육시설기준 등 관련 법령 및 규정에서 어린이 보육시설 내부 또는 주변의 주·정차장과 관련하여 규정된 사항이 없다.

두 번째로 유치원, 어린이집 등 어린이시설 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정이 없다는 점이 문제점이다. 어린이들을 위해 안전한 교통환경이 사전에 보장될 수 있도록 어린이 시설의 인가 규정의 변경이 필요하다.

4) 어린이 교통안전교육의 미약한 법적 근거와 체계적인 교통안전교육의 부재

어린이 교통안전교육에 있어 첫 번째로 학교 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거가 미약한 점을 들 수 있다. 「아동복지법 시행령」 별표 3의 교육기준에 따르면 교통안전교육은 2개월에 1회 이상, 연간 10시간 이상 실시하도록 권고하고 있는 실정이다. 또한 2006년 경찰청에서 교통안전교육지침을 제정하였으나 민간 교통안전교육 담당자가 교통안전교육을 효과적으로 실시할 수 있도록 하는 안내서의 역할에 그치고 있어 법적으로 강제성을 가질 수 있는 방안이 필요하다. 또한 교통안전교육관련 법적 근거의 분산으로 인해 통합적이고 체계적인 교육이 어렵다.

두 번째, 체계적이지 않고 실효성이 떨어지는 교육·훈련 프로그램을 들 수 있다. 현재 도로교통공단에서 연령별, 통학차량 운전자 및 운전자, 일반운전자를 대상으로 교통안전교육을 실시하고 있으나 교육 대상자들이 교육을 받기에는 어려운 점이 많다. 본 연구에서 시행한 어린이 통학차량 운전자와의 인터뷰 내용 중 교통안전교육과 관련된 내용은 다음과 같다.

“교통안전교육 일자가 정해져 있고, 교육청까지 찾아가서 받아야하기 때문에 수업을 빠지고 참석해야하는데 막상 교육을 받아보면 내용 자체가 너무 어렵고 왜 받는지 이유를 모르겠습니다. 또 교통안전교육의 신청방법이 너무 어려워 좀 간소화되었으면 좋겠습니다.” (세종시 OO학원 원장, 2015. 8. 19.)

또한 연령별로 교통안전교육을 실시하고는 있으나 교육 교재나 프로그램이

중·고등학교 학생에 주로 맞춰져 있어 6세 이하의 영유아들이 이해하기에는 어려운 실정이다. 본 연구에서 시행한 어린이 통학차량 운영자와의 인터뷰 내용 중 교통안전교육 교과 및 체험 시설 부족과 관련된 내용은 다음과 같다.

“교육부에서 내려온 어린이 교통안전교육 표준안이 실효성이 떨어지는 것 같습니다. 교재자체가 시청각 및 교재교육 위주로 되어있는데 실제 어린이들을 대상으로 교육을 하기에는 부족하여 교사들이 직접 교육자료를 찾아서 활용하고 있습니다. 또한 어린이들이 흥미를 가질 수 있도록 캐릭터나 아이콘 등을 재미 있게 만들어 주고 내용도 어린이들이 재미를 느낄 수 있도록 수정될 필요가 있다고 생각합니다.” (공주시 OO유치원 원장, 2015. 9. 2.)

세 번째로 교통안전 체험교육 시설이 부족하다는 점이 문제점이다. 교통안전 교육은 주로 강의나 시청각 교육이 주를 이루고 있고 체험이나 실습교육이 부족하다. 전국에 어린이 교통공원 등 교통안전 체험교육을 할 수 있는 시설들이 있으나, 시설이 충분하지 않고 시설 운영·관리가 미흡하다.

5) 어린이 보호의무에 대한 일반 운전자 등에 대한 홍보 부족

현황 분석 및 인터뷰 조사를 통해 어린이 통학차량 운전자는 정기적으로 교통안전교육을 받고 있어 관련 규정을 잘 알고 있으며 잘 지키고 있는 편이다. 하지만 통학차량관련 일반 운전자의 서행 및 정차의무와 처벌관련 홍보가 부족한 점이 어린이의 안전을 위협하는 첫 번째 문제점이다.

통학차량이 정차해 있는 경우, 인근을 운행하는 일반차량은 정차 후 안전을 확인하고 주행해야하는 도로교통법에 근거한 법적 의무와 처벌에 대해 홍보가 안 되어 있는 것으로 보인다. 통학차량이 점멸등을 켜놓고 있는 경우에는 그 차량을 추월해서는 안 되고 일시 정지하여 안전을 확인한 후 서행해야 한다는 점과 반대방향에서 진행하는 차의 운전자도 일시 정지하여 안전을 확인 한 후 서행해야 한다는 것을 일반 차량운전자들이 인식하지 못하고 있는 것으로 파악된다.

- 도로교통법 제51조(어린이통학버스의 특별보호) ① 어린이통학버스가 도로에 정차하여 어린이나 영유아가 타고 내리는 중임을 표시하는 점멸등 등의 장치를 작동 중일 때에는 어린이통학버스가 정차한 차로와 그 차로의 바로 옆 차로로 통행하는 차의 운전자는 어린이통학버스에 이르기 전에 일시정지하여 안전을 확인한 후 서행하여야 한다.
- ② 제1항의 경우 중앙선이 설치되지 아니한 도로와 편도 1차로인 도로에서는 반대방향에서 진행하는 차의 운전자도 어린이통학버스에 이르기 전에 일시정지하여 안전을 확인한 후 서행하여야 한다.
- ③ 모든 차의 운전자는 어린이나 영유아를 태우고 있다는 표시를 한 상태로 도로를 통행하는 어린이통학버스를 앞지르지 못한다.
- 도로교통법 제156조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료(科料)에 처한다.
- 1. 제51조를 위반한 차마 운전자

다음의 사고 사례는 어린이 보호의무를 위반하여 발생한 사고로 일반 운전자가 통학차량이 서행하거나 정차할 경우 인근을 운행하는 일반차량은 서행하거나 정차 후 주행해야한다는 어린이 보호의무에 대해 알지 못하여 발생하였다.

2015년 8월 28일 경기 평택시 초등학교 앞 어린이 보호구역 내 주택가의 차로 구분이 없는 일방통행로에서 어린이 사망사고가 발생하였다. 미술학원차량에서 내린 8세 어린이가 통학차량 앞을 지나 길을 건너던 순간 정차된 통학차량을 추월하던 승용차에 치여 사망한 사고가 발생하였다.(최혜령, 2015)

두 번째로 운전자들이 스쿨존에 대한 법적 의무와 처벌에 대한 홍보가 미흡하다는 것도 문제점이다. 스쿨존의 보행로 등에서 어린이 보행권을 존중하기 위해 해야 할 사항과 어린이의 안전한 보행을 위해 지켜야 할 법적 의무에 대한 인식이 미흡한 실정이다.

실제로 본 연구에서 수행한 어린이 통학차량 운전자 및 운전자 대상 인터뷰 조사에서도 모든 응답자가 공통적으로 가장 시급한 문제점으로 생각하는 것이 일반 운전자의 어린이 통학차량의 보호와 스쿨존에 대한 인식부족인 점만큼 어린이 보호의무 및 처벌 규정에 대한 홍보가 시급한 것으로 보인다.

Ⅲ. 어린이 교통안전환경의 해외사례 분석

1. 해외사례

가. 외국의 통학버스 관리 현황

1) 미국

가) 통학버스 관련 법규

미국에서는 통학버스 정차 시 일반차량의 추월을 금지하고 있는데 그 내용을 살펴보면, 미국의 경우 통학버스 정차 시 다른 차량들은 정차해 있는 통학버스에 접근하기 전에 미리 정지해야 하고, 점멸등이 꺼지기 전에 출발하지 못하도록 되어 있다(건설교통부, 2007:47)⁴⁷⁾.

미국의 도로안전청(NHTSA)은 도로안전프로그램 표준 17 「학생수송안전」에서 각 주에 대해 어린이 승하차를 위해 도로상에서 정지하는 통학버스 관련 어린이 안전확보를 위한 법제도를 실시하도록 권고(건설교통부, 2007:47)하고 있으며, 이에 대한 사례는 다음과 같다.

캘리포니아 주에서는 우리나라 도로교통법의 내용을 포괄하는 차량법규(Vehicle Code) 11단원(Division11)에서 도로통행법규를 다루고 있으며, 차량법규 제 22454조(Vehicle Code 22454)에서 통학버스에 대한 일반 운전자의 준수사항을 다루고 있다(건설교통부, 2007:47). 애리조나 주 역시 차량법규(Vehicle Code) 3345조(3345)에서 통학버스에 대한 일반운전자의 준수사항을 다루고 있다(건설교통부, 2007:48). 워싱턴 주에서는 워싱턴 주 개정법 46. 차량편(Title 46. MOTOR VEHICLE) 61장(Chapter 46.61) 도로통행법규(RULES OF THE ROAD)에서 통학버스에 대한 일반운전자의 준수사항을 다루고 있다(건설교통부, 2007:49).

47) 건설교통부(2007), 『학원 및 보육시설 수송차량 제도화 방안 연구』.

나) 통학버스 안전기준

미국 국회는 국가교통차량 안전법 개정을 통해 통학버스에 대한 주요 안전 기준을 마련하였는데, 1974년 국가교통차량 안전법(National Traffic and Motor Vehicle Safety Act)의 개정을 통해 통학버스에 대한 주요 안전기준(비상구, 승객을 위한 실내 보호기준, 통로길이, 좌석구조, 사고 시 차체 강도, 차량조작시스템, 차창, 연료시스템 등)을 교통부가 시행하도록 뒷받침하고 있다(건설교통부, 2007:50).

또한, 미국 교통부에서는 1997년에 통학버스 승객의 안전을 고려한 3개의 새로운 연방차량 안전기준(전복방지, 통학버스 차체 접합강도, 통학버스 승객좌석과 사고 시 보호)을 공표하였다(건설교통부, 2007:50).

다) 통학버스 운행 현황

미국의 경우 학생들의 거주지가 학교 근처에 밀집되어 있지 않고 산재되어 있는 경우가 많기 때문에 대부분의 주에서 유치원 및 초·중등학교에서의 통학버스 운용이 활발하며, 지역사회에서는 이에 대한 재정 지원까지 담당하는 경우가 많다(건설교통부, 2007:51).

미국 교통부(DOT)에서는 18개의 도로안전 프로그램 표준(Highway Safety Program Standard)을 제정했으며, 이 중 도로안전프로그램 기준 17 「학생수송 안전」에는 통학버스프로그램의 행정사항, 통학버스 운용 및 유지에 관한 사항, 통학버스 운전자의 교육 등에 관한 사항이 제시되어 있다(건설교통부, 2007:51).

1974년 이후 미국 대부분의 주에서는 통학버스 운전자에 대해 최소 6시간에서 최대 40시간에 이르는 신입교육과 3시간~10시간에 이르는 보수교육을 실시하고 있다(건설교통부, 2007:52).

아울러 통학버스 관련 사고대책은 크게 통학버스 운전자의 선발 및 교육훈련, 학생지도 및 감독의 분야로 나누어지며, 1977년 새로운 연방차량안전기준을 발효시키면서 통학버스에 대한 기준을 강화하였다(건설교통부, 2007:52).

〈표 III-1-1〉 미국 연방차량안전기준 상 등학버스 기준

구분	내용
통학버스 내 사고 관련	• 대형버스에 안전벨트를 장착하도록 하는 것 • 의자의 높이를 맞춰 아이들의 발이 바닥에 닿도록 하는 것 등과 입석 승차자의 금지 • 등받이를 높이고, 사고 후 승객보호를 위해 최소한의 비상구를 설치
통학버스 승하차 사고 관련	• 통학버스 운전자교육 • 팔처럼 밖으로 나가는 돌출식 정지표지 설치 • 버스 운행노선 계획수립 및 실시 • 보행자 안전교육 • 버스 전면 우측 관찰미러 설치 등

자료: 건설교통부(2007)

미국에서는 각 주별로 통학버스 운전자 자격을 명시하고 있다. 미국 애리조나 주에서는 주 법 제28조 교통편에 통학버스 운전자 자격에 대한 내용을 명시하고 있으며, 자격을 부여받기 위해서는 공공안전부 및 통학버스자문위와 협의하여 행정부가 채택한 기준을 만족시켜야 한다(건설교통부, 2007:52).

2) 영국

가) 통학버스 관련 법규

영국에서는 지자체가 무료로 통학교통수단을 의무적으로 제공하도록 되어있다. 1996년 제정된 영국 교육법에 의해 지자체가 무료로 통학교통수단을 제공하는 것이 의무화되어 있으며, 학교에서 자택까지의 거리가 2마일(약 3.2km) 이상의 5~7세 아동 및 거리가 3마일(약 4.8km) 이상의 8~16세 어린이가 대상이다(한국산업정보연구소, 2009:109)⁴⁸⁾.

나) 통학버스 안전기준

스코틀랜드 Moray의 학교수송의 경우, 1980년에 제정된 스코틀랜드 교육법 조항에 의해 제공되고 있다. 모든 통학버스에 안전벨트를 조건으로 지정하고 2층 버스를 사용하지 못하도록 안전기준이 규정되어 있다. 그리고 통학버스 운

48) 한국산업정보연구소(2009). 『전세버스운송사업 경영합리화 방안-전세버스 사업범위 확대 및 자가용버스 불법운행 방지대책을 중심으로』, p. 109.

전자의 최대 연령을 규정하고 있으며, 복잡한 통학버스 운행지역에 사용하기 위한 CCTV 장치를 제공하도록 규정되어 있다(건설교통부, 2007:69~70).

다) 통학버스 운행 현황

영국에서 통학버스의 운행은 지자체가 책임을 지고 있으며, 통학버스운전자는 적성검사, 범죄경력, 마약중독, 알콜중독 등에 대해 사전 검사를 받아야 한다는 점이 시사점이 있다.

〈표 III-1-2〉 영국 통학버스 운행 현황

구분	내 용
비용분담	- 영국 정부는 지자체에 비용을 지원하지 않고 있으며, 지자체는 교육관련 예산에서 통학버스의 정비 및 운행에 필요한 비용을 지급하고 있음 - 통학지원대상 외의 어린이가 통학버스를 이용할 경우는 유료이기 때문에 약간의 버스요금 수입이 발생하지만, 운영비의 대부분은 지자체의 부담으로 되어 있음
운행주체	- 민간버스 사업자에게 업무를 위탁하고 있는 경우와 학교가 독자적으로 통학버스를 운행하고 있는 경우로 나뉨 - 운행주체는 지자체에 따라 다름
어린이 보호를 위한 조치	- 영국은 최근 학교와 버스사업자, 지자체의 담당자 간 협의에 의해 통학버스에 관한 문제가 발생할 경우에 대한 대응체계가 구축되어 있음 - 모든 통학버스 운전자는 범죄기록국(Criminal Record Bureau)에 의하여 적성검사를 받아야 하며, 과거의 범죄경력, 물론 약물과 알콜중독의 유무, 건강상태 등에 대한 심사를 받아야 함

자료: 한국산업정보연구소(2009). pp. 109-110.

3) 일본

가) 통학버스 관련 법규

일본에서는 통학버스와 관련하여 정차하고 있는 통학·통원버스 통과 시 서행하고, 통학버스의 안전을 위해 정차 시 어린이가 승·하차 중임을 알리는 비상점멸등을 작동하도록 법적으로 규정하고 있다(건설교통부, 2007:58). 도로교통법 시행령 제26조 3에 따라 통학 및 통원 버스는 초등학교 등의 아동 또는 유아의 승하차를 위해 정차하고 있을 때 작동할 수 있도록 차량의 안전기준에 관한 규정에서 정하는 비상점멸표시등을 부착해야 한다.

나) 통학버스 안전기준

일본에서는 유아를 전용으로 하는 통학버스를 유아전용차로 규정하고 이에 대해서 운수성령으로 제정된 도로운송차량의 안전기준에서 구체적으로 중요 사항을 규정하고 있다(건설교통부, 2007:61~65).

〈표 III-1-3〉 일본 통학버스의 안전기준

구분	내 용
차체 표시 마크	· 유아버스임을 나타내는 마크의 표시가 규정되어 있음
승차 정원	· 12세 미만은 1.5명으로 어른 1명과 환산
좌석 크기	· 좌석 크기 지정
좌석 벨트	· 유아용 좌석에는 설치 의무가 없음
승강구	· 승강계단의 치수 규정
비상구	· 의무적으로 설치하며 통상의 버스보다 기준이 까다로움
소화기	· 유아 전용차에는 의무적으로 설치

자료: 건설교통부(2007). pp. 61~65.

다) 통학버스 운행 현황

일본에서 공립 유치원 버스는 교육위원회 관할이고, 사립 유치원 버스는 도도부현 지사의 관할이다. 일본 정부에서는 통학버스에 대해 일부 지원을 하고 있는데, 통학버스에 대해 일본 정부는 주로 농어촌 벽지학교 등의 통합에 따라 학생 등의 통학수단 지원측면에서 지원하고 있으며, 학교 또는 지자체가 통학 버스를 운영 중이다(한국산업정보연구소, 2009:106~107).

일본의 경우 지자체나 지역 교육위원회가 통학버스를 운영하는 경우는 지역 차원에서 관리자의 지정, 운영에 관한 사항 등 통학버스 운영규정을 제정하기도 한다(한국산업정보연구소, 2009:106~107).

4) 캐나다

가) 통학버스 관련 법규

캐나다에서는 교통청과 각 주 정부와의 협력을 통한 정책 수립 및 권고를 하고 있다. 캐나다의 교통부(Transport Canada)는 특정 기금을 가지고 각 주의 정책을 조율하는 수단은 가지고 있지 않으며, 각 주 정부와 협력하여 관련 정책을 수립하고 이를 근거로 각 주에 권고하고, 각 주는 주의 실정에 따라 전체

또는 부분적으로 수용한다(건설교통부, 2007:53).

캐나다의 통학버스에 대한 일반운전자의 준수사항에 대한 법규 사례를 살펴 보면, 앨버타 주의 주 교통안전법(Traffic Safety Act) 하의 시행령격인 도로의 이용과 도로통행규정에 관한 법규(Use of Highway and Rules of Road Regulation) 3단원(Division 3)에서 통학버스에 대한 일반 운전자의 준수사항을 규정하고 있다(건설교통부, 2007:53).

도로의 이용과 도로통행규정에 관한 법규 70조(속도)에는 어떤 사람도 통학 버스 운전 시 90km/h 또는 법에 규정한 제한속도를 초과하는 속도로 운전할 수 없도록 규정하고 있다(건설교통부, 2007:53).

71조(황색신호등의 점멸)에서는 통학버스가 황색신호등을 점멸시키는 곳에서는 다른 차량은 통학버스 앞이나 뒤에서 접근할 때 속도를 줄여야 하며, 위반 시 345 캐나다 달러의 벌금을 부과한다고 규정되어 있다(건설교통부, 2007:53~54).

72조(적색신호등의 점멸)에서는 통학버스가 적색신호등을 점멸시키는 곳에서는 다른 차량은 통학버스 앞이나 뒤에서 접근하기 전에 정차해야 하며, 위반 시 402 캐나다 달러의 벌금을 부과한다고 되어있다. 또한 통학버스 운전자가 차를 진행시킬 것이라는 신호를 보내거나 적색등을 교체하여 점멸할 때까지는 통과할 수 없으며, 위반 시 345 캐나다 달러의 벌금을 부과한다고 규정하고 있다(건설교통부, 2007:54).

74조(학교운동장에서의 후진)에서는 통학버스의 운전자는 학교운동장 또는 학교버스의 승하차차 이루어지는 운동장에 인접한 장소에서는 후진해서는 안 된다고 규정하고 있다(건설교통부, 2007:54).

온타리오 주에서는 도로교통법(Highway Traffic Act)의 단원 10(PART X) 도로통행법규(Rules of the Road) 175조에서 통학버스에 대한 일반운전자의 준수사항을 다루고 있다(건설교통부, 2007:54~55).

도로통행법규 175조에는 모든 운전자나 노면전차 운전자는 중앙분리대가 있는 도로 이외에는 적색신호등이 점멸하는 정차한 통학버스와 마주칠 때, 통학버스에 접근하기 전 정차해야하고, 통학버스가 움직이거나 적색신호등의 점멸이 멈추기 전에 진행하면 안 된다고 규정하고 있다(건설교통부, 2007:55).

또한, 모든 운전자나 노면전차 운전자는 적색신호등을 점멸하는 정차한 통학버스의 후방에 접근할 때, 20m 전에 정차해야하고 통학버스가 움직이거나 적색신호등의 점멸이 멈추기 전에 진행하면 안 된다(건설교통부, 2007:55).

위 조항을 위반 시 최초에는 400 캐나다 달러 이상 2,000 캐나다 달러 이하의 벌금, 재 위반 시 1,000 캐나다 달러 이상 4,000 캐나다 달러 이하의 벌금 또는 6개월 이하의 금고형을 동시에 부과할 수 있다(건설교통부, 2007:55).

나) 통학버스 안전기준

캐나다 연방 정부는 차량 안전법에 의거하여 차량안전규정을 제정하였으며 승객 및 보행자 보호기준을 제시하고 있다. 1996년 차량안전규정에 새로운 기준인 CMVSS131 통학버스 보행자 안전장치기준을 도입하여 모든 통학버스에 돌출식 정지 표시장치를 1~2개 부착하도록 하였다(건설교통부, 2007:56). 또한, 1997년 CMVSS111의 규정을 수정하여 통학버스에 6개의 미러 시스템을 적용하여 버스 주위의 사각을 없애 보행자를 잘 볼 수 있도록 통학버스 미러 시스템을 강화하였다(건설교통부, 2007:56).

〈표 III-1-4〉 캐나다 차량안전기준의 주요 내용

구분	내용
MVSR111	· 후사경 관련
MVSR131	· 통학버스 보행자 안전장치
MVSR208	· 안전벨트 장착 조건
MVSR209	· 안전벨트 셋트
MVSR210	· 안전벨트 셋트 연결부
MVSR217	· 버스 창유리 착, 탈기준 및 비상구
MVSR220	· 전복 시의 보호기준
MVSR221	· 버스차체 결함강도
MVSR222	· 승객좌석과 충돌 시 보호기준
MVSR301	· 연료시스템 통합성

자료: 건설교통부(2007). p. 56.

다) 통학버스 운행 현황

캐나다 거주지의 특성 상 통학버스의 운용이 활발하다. 캐나다 역시 학생들의 거주지가 학교 근처에 밀집되어 있지 않고 산재되어 있어 광범위한 학교 수송시스템을 가지고 있으며 전통적인 황색 통학버스를 이용하고 있다(건설교통부, 200:57).

통학버스는 차량안전규정(Motor Vehicle Safety Regulation)에 따라 제작되고 운행되며, 지방정부, 통학버스운영사업체, 학교운영위원회 및 학부모 연합 등이

마련한 기준에 따라 엄격하게 적용되고 있다(건설교통부, 2007:57).

통학버스 안전에 대해서는 캐나다 교통부(Transport Canada)가 주도적으로 관련 제도를 개선하고 있으며, 관련 규정 및 지침을 제정하고 시행한다(건설교통부, 2007:57). 캐나다의 경우 지방정부가 각 주의 재정 범위 내에서 통학버스에 대해 재정지원을 하고 운영하며, 1개 이상의 주정부 부서가 관여하며, 통학버스에 대한 지원을 하는 경우 해당 학교 위원회에 일정한 요건을 충족시키도록 하고 있다(건설교통부, 2007:57).

나. 미국 카메론법(Cameron Gulbransen Kids Transportation Safety Act of 2008)

1) 미국 카메론법의 배경 및 목적

2002년 8월 카메론 굴브란센이라는 2세 아동이 백미러와 사이드미러만을 이용하여 후진하던 아버지의 차량에 치여 사망한 사건으로 인하여 카메론 굴브란센 어린이 도로 안전 법(Cameron Gulbransen Kids Transportation Safety Act)이라고 불리는 후방카메라 법안이 제안되었다. 교통부장관이 직접 발표한 규정으로 차량의 내·외부 등에서 발생하는 어린이의 안전사고를 줄이는 것을 목적으로 제정되었다(GPO, 2008:1)⁴⁹⁾.

2) 카메론법의 주요 내용

가) 파워 윈도우

미국 도로교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration, 이하 NHTSA)은 이 법의 제정으로부터 18개월 이내에 상해, 사망 등으로부터 어린이 등을 보호하기 위하여 장애물을 발견할 경우 자동으로 방향을 전환할 수 있는 파워 윈도우와 패널에 관한 연방 자동차 안전기준을 제정 혹은 개정과 관련한 법률을 제정해야 한다. 만약 제정된 안전기준이 합리적이고, 실용적이고, 적합하다고 판단할 경우 도로교통안전국은 이 법의 제정으로부터 30개월 이내에 위에 규정된 내용의 안전기준을 규정해야 하며, 만약 안전기준이 적합하지 않다고 판단된다면, 도로교통안전국은 하원의 교통·통상 위원회와 상원의 교통·

49) GPO(2008), Congressional Record. Vol.154 PUBLIC LAW 110 - 189.

통상·과학 위원회에 안전기준이 제정되지 않은 이유를 설명해야 하고, 출판물이나 인터넷 등을 통하여 어느 차량이 장애물을 발견할 경우 자동으로 방향을 전환할 수 있는 파워 윈도우와 패넬을 설치하였는지에 관한 정보를 제공해야 한다(GPO, 2008:1).

나) 후방 가시성(Rearward Visibility)

이 법의 제정으로부터 12개월 이내에 도로교통안전국은 후진 사고, 특히 아동이나 장애인에 대한 후진 사고에서 발생하는 사망과 상해의 결과를 감소시키기 위하여 자동차 운전자의 자동차 후방에 대한 시야 범위를 확장하도록 연방 자동차 안전기준(Federal Motor Vehicle Safety Standard) 111을 개정해야 한다. 장관은 개별 차량의 유형마다 다른 시야 범위의 기준을 규정하여야 하는데, 이러한 기준들은 별도의 미러, 센서, 카메라 혹은 시야범위를 확장할 수 있는 기술에 관한 규정을 통하여 충족될 수도 있으며, 장관은 이 법의 제정으로부터 36개월 이내에 이러한 세부 항목에 따른 최종 기준을 규정해야 한다(GPO, 2008:1~2).

다) 자동차 이탈(Vehicle Roll-Away) 방지

2010년 9월 1일 이후 제조되어 자동 변속기가 설치된 각 차량은 급출발 방지 장치(Brake-Transmission Shift Interlock)를 반드시 구비해야 한다. 2010년 9월 1일까지 매년 도로교통안전국은 자동 변속기가 설치된 자동차 중 어느 종류가 급출발 방지 장치를 구비하지 않았는지를 인터넷이나 출판물을 통하여 알려야 한다(GPO, 2008:2~3).

라) 비교통, 비충돌 자동차 상해에 관한 데이터베이스 구축

도로교통안전국은 이 법의 제정으로부터 12개월 이내에 자동차 상해 중 비교통사고(nontraffic), 비충돌(noncrash)사고에 관한 데이터베이스를 구축해야 한다(GPO, 2008:3).

마) 아동 안전 프로그램

도로교통안전국은 이 법의 제정으로부터 9개월 이내에 아동에 대한 비교통, 비충돌 위험에 관한 소비자 정보 프로그램을 구축해야 한다(GPO, 2008:3~4).

3) 미국 후방카메라 도입

미국 도로교통안전국(NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration)은 새로 출시되는 모든 차량에 후방 카메라를 반드시 부착하는 법안 발효를 늦추기로 결정했고, 2014년 3월까지 그 법안은 발효되지 않았다.⁵⁰⁾

일명 카메론 굴브란센 어린이 도로 안전 법(Cameron Gulbransen Kids Transportation Safety Act)이라 불리는 후방카메라 법안은 “카메론 굴브란센”이라는 2세 아동이 2002년 8월 백미러와 사이드미러만을 이용하여 후진하던 아버지의 차량에 치여 사망한 이후 제안되었다.

미국 도로교통안전국(NHTSA)의 2010년 제안서에 따르면 이러한 사각지대 방지 법안은 연간 95~112건의 사망사고를 줄일 수 있으며 7,000~8,000건의 부상사고를 줄일 수 있을 것으로 예상되었다.⁵¹⁾ 현재 미국에서는 후진 교통사고로 인하여 5세 이하 어린이가 연간 100명 이상 사망하고 있고, 후진 교통사고는 연평균 229건의 사망과 1만 8,000건의 부상 사고가 일어나며 아동과 노년층이 주 피해자이다. 후진사고 사망자 중 44%가 5세 미만, 33%가 70세 이상이다.⁵²⁾

후방카메라 장치는 차량 당 159~203달러, 디스플레이가 있는 경우에는 88~158달러의 추가 비용이 들 것이기 때문에 2014년에 판매될 1,660만 대 차량에 19억~27억 달러의 추가 비용이 발생하게 된다.⁵³⁾ 높은 설치비용에도 도로안전국(NHTSA)에서는 법안을 통해서 추가적인 아동들의 차량사고를 막을 수 있을 것으로 기대하고 있다. 현재 45%의 차량과 트럭에 후방카메라가 사용되고 있다.⁵⁴⁾ NHTSA 제안에 따르면 향후 수년 내에 법안으로 상정돼 2012년 9월에 판매되는 차량의 10%, 2013년 9월까지 40%, 2014년 9월까지의 생산되는 전 차량에 후방카메라가 장착될 것을 예상했다.⁵⁵⁾ 도로교통안전국(NHTSA)에서는

50) NHTSA. (2015). "Laws & Regulation." <<http://www.nhtsa.gov/Laws+&+Regulations/Vehicles?ruleSortBy=fmvss&ruleOrder=asc>>(2015.10.12)

51) NHTSA(2010). Federal Motor Vehicle Safety Standard, Rearview Mirrors; Federal Motor Vehicle Safety Standard, Low-Speed Vehicles Phase-in Reporting Requirements. 49 CFR Parts 571 and 585. Docket No. NHTSA-2010-0162.

52) NHTSA. (2010).

53) NHTSA. (2010).

54) NHTSA. (2010).

55) NHTSA. (2010).

후방카메라가 필요하다는 것은 인정하지만 후방 카메라 안전기준 준비 미흡과 자동차업체의 부담 증대로 인해 도입을 잠정 연기하였다.

이렇게 오랫동안 연기되었던 카메론 굴브란센 어린이 도로 안전 법은 2014년 3월 31일 통과되었다. 미국 도로안전청(NHTSA)은 2번의 연기(1차: 2011년 11월, 2차: 2012년 2월) 끝에 2018년 5월까지 1만 파운드(4.5t) 이하의 모든 차량에 후방 카메라 탑재를 의무화하는 최종 규정을 발표하였으며, 2016년 5월을 시작으로 단계적으로 의무화를 도입하고 또한 후방 카메라의 성능에 대한 규정을 발표하였다.⁵⁶⁾

다. 어린이 보호구역(스쿨존) 운영 현황

1) 미국

미국은 어린이 보호구역의 설치 및 운영에 대한 기준이 주마다 다르지만 어린이의 등·하교 시 안전한 통학로를 우선적으로 확보하도록 강력하게 규제하고 있다. 미국 내에서는 어린이의 등·하교길(School Route)과 어린이 횡단보도를 반드시 확보해야하고 어린이 보호구역에는 카메라가 설치되어 있다(행정안전부, 2011, p.74).⁵⁷⁾

〈표 III-1-5〉 미국 어린이 보호구역 표지판 설치 규정

단위: mm

구분	일반도로	최소	확대
학교앞 예고(School Advanced Warning)	900×900	750×750	1,200×1,200
통학버스 정지 예고(School Bus Stop Ahead)	750×750	-	900×900
어린이 보호구역 속도감소 예고 (Reduced Speed School Zone Ahead)	900×900	750×750	1,200×1,200
점멸신호시 속도제한 (School Speed Limit XX When Flashing)	600×1,200	-	900×1,200
	600×1,350	-	900×1,200
어린이 보호구역 끝(End School Zone)	600×750	-	900×1,200
어린이 보호구역 내 속도 제한 (Speed Limit(School Use))	600×750	-	900×1,200
	600×900	-	900×1,200

자료: 행정안전부(2011). p. 75.

56) NHTSA. (2015).

57) 행정안전부(2011), 『어린이·노인·장애인 보호구역 지침 통합 및 효과분석 연구』.

어린이 보호구역 내에서 교통법규 위반 시 일반도로에 비해 2배의 벌금 및 벌칙을 부과하는 제도 있으며, 어린이 통학차량이 정차 후 어린이들이 승·하차하는 경우 일반차량은 통학차량을 추월하지 못하고 반대 차선의 일반차량은 정지하거나 최대한 감속 운행을 하도록 법으로 강력하게 시행하고 있다(행정안전부, 2011:74).

미국의 어린이 보호구역의 설치 기준은 미국 교통안전시설 편람(Manual of Uniform Traffic Control Device)에서 제시하고 있다. 어린이 보호구역의 표지판은 종류에 따라 일반도로, 최소, 확대의 3가지로 구분되어 있으며, 제한속도는 15마일이고, 운전자나 과속을 할 경우 점멸을 통해 경고하여 속도를 준수하도록 유도하고 있다(행정안전부, 2011:74~75). 미국 어린이 보호구역은 등·하교 시 안전한 통학로를 계획하고 통학 시 안전 통학로를 이용하도록 유도하는 것이 특징이다(행정안전부, 2011:74).

2) 일본

일본의 어린이 보호구역은 소학교(우리나라의 초등학교), 유치원, 보육소를 중심으로 반경 500m로 지정하며, 어린이 보호구역에는 보도, 가드레일, 신호기, 교통안전표지 등의 안전시설물을 설치해야 하고 정비하도록 규정하고 있다. 어린이 보호구역에서는 자동차의 속도나 통행을 제한하는 등의 교통규제가 시행되고 있다(행정안전부, 2011:73).

일본의 경우 어린이 보호구역에 대한 별도의 시설물 설치기준은 없으며, 일반 도로의 시설물 설치기준인 도로표지설치기준에 따라 시설물을 설치하고 있다. 일본은 전반적으로 통학로에 보·차도의 경계 구분이 명확하지 않은 곳이 많아 어린이 보호구역 내 곳곳에 어린이 통학로임을 알리는 글귀 및 주의·서행을 유도하는 글귀가 부착되어 있으며, 교차지점과 골목길에는 사각지대를 확인할 수 있는 반사경이 설치되어 있으며, 제한속도 30km/h 표지판과 주차금지 표지판이 설치되어 있다(행정안전부, 2011:73~74).

일본의 어린이 보호구역의 운영은 보차공존의 개념을 가지고 있으며, 차량통행 규제는 어린이들의 등·하교 시간에 맞추어 탄력적으로 운영하고 있다는 점이 특징이다(행정안전부, 2011:73).



자료: 행정안전부(2011). p. 73.

[그림 III-1-1] 일본의 어린이 보호구역 내 시설물 현황

3) 캐나다

캐나다에서는 우리나라와 유사한 형태로 어린이 보호구역을 운영하고 있으며, 어린이 보호구역에 대한 교육을 강화하고 있다. 캐나다의 어린이 보호구역은 초등학교 주변의 일정지역을 보호구역으로 설정하여 차량의 속도 및 통행을 제한하고 주·정차를 금지하는 등의 규제와 보행자 안전시설 설치 및 유지관리와 함께 어린이 보호구역에 대한 교육을 강화하여 어린이들의 교통안전사고를 예방하고 있다(행정안전부, 2011:76).

캐나다에서는 횡단보도의 색깔을 혼용하여 사용하고 어린이 보호구역 내 규정을 엄격하게 적용하고 있다. 운전자의 경각심을 고취시켜 안전운전을 하도록 어린이 보호구역 내 횡단보도의 색깔을 노란색과 흰색을 혼용하여 사용하고 있고, 30km/h의 속도제한과 주·정차 금지를 엄격하게 적용하고 있으며, 어린이 보호구역 내 지시위반 및 속도위반 등 법규 위반 시 가중처벌을 하고 있다(행정안전부, 2011:76).

캐나다의 대부분의 학교 앞 도로는 일방통행으로 설정하여 어린이 교통사고의 위험을 최소화 하고 있으며, 각 시에는 Safety Wave 제도를 도입하고 있다. Safety Wave 제도란 어린이가 버스에서 내려 운전자에게 손을 흔들면 운전자

가 반드시 후면으로 진행하는 차량의 유무를 판단하여 진행차량이 없을 시에만 손을 흔들어 답례한 후 어린이가 도로를 건너도록 하는 제도이다(행정안전부, 2011:77).

4) 독일

독일의 어린이 보호구역은 우리나라와 유사하게 학교 주변 300m이내를 어린이 보호구역으로 지정하고 차량속도를 30km/h 이하로 규제하고 있다. 독일의 어린이 보호구역은 보차분리가 매우 잘 되어 있고, 학교 주변에는 주차허용지역을 제외하고는 주차가 제한되며, 어린이 보호구역 안내표지가 여러 곳에 부착되어 있다(행정안전부, 2011:77).

독일의 어린이 보호구역 내 횡단보도의 녹색신호는 우리나라보다 길게 주어지고 녹색신호가 끝난 후 운전자 신호가 들어오기까지 충분한 시간을 확보해 주고 있다(행정안전부, 2011:77).

아울러 인위적인 감속을 위한 어린이 보호구역 내의 도로 구조물 설치하고 있다. 급속 험프를 2중으로 설치하여 차량감속을 유도하고, 학교 앞 횡단보도에서는 의도적으로 차로폭을 좁혀 속도를 인위적으로 줄이고 있으며, 보행섬 설치를 통해 어린이들이 충분한 시간을 가지고 좌우를 살필 수 있도록 하여 안전성을 확보하고 있다(행정안전부, 2011:77).

5) 영국

영국은 어린이 보호구역을 따로 시행하고 있지 않지만 학교지역에 대한 도로 및 교통환경 정비에 중심을 둔 '교통진정기법'을 적용하고 있다. 교통진정기법은 학교 권역에 교통량과 차량속도를 감소시키고 자동차와 동일한 공간을 공유해야하는 보행자, 자전거 이용자 등과 같은 도로이용자를 보호하기 위해 자동차 교통을 지역여건과 환경적인 조건에 조화시키는 도로의 공간적 접근을 의미한다(행정안전부, 2011:75~76).

영국에서는 교통규제와 보행자 중심의 도로정비를 통한 학교주변 도로의 교통진정기법을 시행하고 있다. 학교주변 도로에 대한 교통진정기법은 국지도로의 통과교통을 배제하기 위한 교통규제의 시행과 보행자를 위한 도로정비하고 할 수 있으며, 학교권역 외곽부의 통과교통 처리를 위한 간선도로는 30mph로 제한하고 간선도로를 연결하는 학교 권역 내부 국지도로는 20mph로 제한한다.

또한 구간별 차량출입금지 방법으로 도로폐쇄를 시행하고 있다(행정안전부, 2011:76). 또한, 교통규제의 효과 증진을 위해 도로의 구조적인 변경을 시행하고 있는데 교통규제의 시행 효과를 높이기 위해 학교 주변 국지도로에 과속방지턱을 설치하고, 자연스러운 감속을 위해 일부 구간을 곡선으로 처리하거나 특정지점의 차로폭을 좁히는 방법을 적용하고 있다(행정안전부, 2011:76).

2. 정책적 시사점

가. 외국의 통학차량 운영현황에 대한 시사점

국의 사례를 통해 나타난 통학차량 운영현황에 대한 시사점은 첫 번째로 외국의 경우 통학·통원차량의 주변을 운행하는 차량의 서행 의무와 통학·통원차량의 정차 및 어린이 승·하차 시 주변 차량의 정지 의무에 대해서도 법적으로 규정하고 있다는 것이다. 이와 더불어 캐나다와 같이 이런 규제를 위반하는 차량에 대해서는 가중처벌을 하여 높은 벌금을 부과하고 있고, 그 위반횟수에 따라 추가적으로 가중 처벌된다는 점이다. 이렇게 규제의 실효성을 담보하기 위해 처벌조항을 엄격하게 설정해 놓고 있는 점이 우리나라에 시사하는 바가 있다.

두 번째, 미국과 영국의 경우 운전자의 범죄기록, 알콜중독 여부, 건강상태, 구급법에 대한 지식, 안전교육 이수여부 등과 같은 구체적인 통학버스 운전자 자격 부여를 위한 기준을 마련하여 심사하고 있다는 점이다.

세 번째, 통학차량 내·외부의 안전사고를 방지하기 위해 2층 버스 금지, 어린이의 신체 특성에 맞는 의자 높이 및 승강계단 치수 조절, 등받이 높임, 비상구 설치 의무 등의 상세한 사항을 법적으로 규정하고 있다는 점이다.

마지막으로 국내에서도 외국의 사례와 같이 도로교통법 제53조 제2항 위반 등과 같은 어린이 통학 차량 운전자의 과실로 인하여 사고가 발생하였을 경우, 그 운전자를 벌하는 외에 그 운전자를 고용한 법인이나 개인을 함께 벌하는 양벌규정의 시행을 검토할 필요가 있다.

나. 미국 카메론 법에 대한 시사점

미국의 카메론 법에 대한 시사점으로는 첫 번째로 차량 창문에 어린이들의 목이나 손가락이 끼어 사망하거나 부상당하는 결과를 방지하기 위하여 장애물이 인식될 경우 자동적으로 진행 방향이 전환되는 파워 윈도우에 관한 연방 자동차 안전기준의 제정 혹은 개정 의무를 부과한다는 점이다. 어린이 통학 차량에 이러한 파워 윈도우가 설치될 경우 어린이들의 부상 방지가 가능하다.

두 번째로 후방 시야 범위 확보를 위한 안전기준 제정 의무를 부과한다는 점이다. 어린이 통학 차량에 후방 카메라 등 후방 시야 확보를 위한 수단을 구비할 것을 법적으로 강제함으로써 차량 후진 사고 감소 효과가 발생할 것으로 보인다. 후방카메라 설치의무화에 대한 오랜 논란과 반대에도 불구하고, 어린이 교통안전에 위해 단계적 설치의무화를 추진하는 점이 우리나라가 배워야 할 점이다.

마지막으로 비교통, 비충돌 자동차 상해에 관한 데이터베이스 구축 및 아동 안전 프로그램 구축하여 자동차 사고에 관한 데이터 확보 및 분석을 통하여 보다 효율적으로 어린이 교통안전 관리를 가능하게 한다는 점이다.

다. 어린이 보호구역(스쿨존) 운영에 대한 시사점

미국의 경우 일정 구간을 어린이 보호구역으로 지정하는 방식이 아니라 통학로 위주로 어린이의 안전을 확보하는 방식을 적용하고 있다. 일본의 경우에도 통학로 지정방식을 통해 어린이의 보행안전에 확보하는 노력을 하고 있다. 반면 영국의 경우 어린이 보호구역을 따로 지정하지 않고 교통정온화 기법을 사용하여 포괄적으로 보행자의 안전을 확보하고 있다.

어린이 보호구역 내 제한속도는 대부분의 국가에서 시행하고 있으며, 미국과 일본의 경우 등·하교 시에만 탄력적으로 운영하고 있다. 캐나다의 경우, 학교 앞 일방통행을 설정하여 사고위험을 최소화하고 있고, Safety wave제도를 도입하여 어린이의 안전한 도로횡단을 도모하고 있다.

IV. 어린이 교통안전환경의 개선방안

1. 대안개발

앞서 현황 및 인터뷰 조사를 통해 어린이 통학차량과 교통안전환경에 대한 문제점을 몇 가지 도출하였는데 어린이 통학차량 규제의 한계가 있다는 점, 어린이 보호구역과 관련된 규제의 실효성이 미흡하다는 점, 어린이 보행환경에 대한 규정이 미비한 점, 어린이 교통안전교육의 미약한 법적 근거와 체계적인 교통안전교육이 부재하다는 점, 어린이 보호 의무에 대한 운전자 등에 대한 홍보가 부족한 점이 문제점으로 도출되었다. 이런 문제점들을 해결하기 위하여 대안을 개발하고 그 대안이 실제 현업에 적용가능성 여부를 분석하여 실효성 있는 정책 대안을 제시하고자 한다.

가. 어린이 통학차량 규제의 한계 해소 대안

어린이 통학차량과 관련된 규제의 한계를 해소하기 위해서 몇 가지 방안을 고려해 볼 수 있다. 이들 대안은 차량구조변경의 재정지원 방안, 통학차량의 공동이용제 도입 방안, 통학차량관리법 제정방안, 통학차량 운전자 자격증제도 신설방안, 통학차량 안전향상을 위한 기술개발 및 장착 의무화 방안 등이다.

차량구조변경에 대한 재정지원

첫 번째 대안은 도로교통법 개정에 따른 차량구조변경에 대한 재정지원을 통해 영세한 시설이 규제에 순응할 수 있도록 하는 것이다. 영세한 유치원, 어린이집과 학원의 경우 경제적인 부담으로 인해 전용 통학차량을 구매하지 않거나 구조변경을 시행하지 않고 있으며, 전세버스(지입차량) 및 자가용 차량의 경우 통학시간에만 운행할 경우 운전자 수입이 낮아지기 때문에 어린이 통학 시간 이외의 시간에 통근, 중·고등학교 통학 등 다른 용도로 버스를 운행하고 있어 차량도색, 안전벨트, 안전장치 및 시설, 안전표지 등을 설치하기 힘든 실정이다.

따라서 영세한 학원과 어린이집 등에 대한 통학차량 구조변경 재정지원을 통해 영세한 학원과 전세버스(지입차량), 자가용 차량 소유주의 경제적 부담을 줄여줌으로써, 정책 수용성을 확대할 필요가 있다. 이를 통해 경제적 부담을 줄여줌과 동시에 어린이 통학차량 규정에 맞도록 구조변경을 촉진하고 신고율을 높일 수 있을 것으로 판단된다.

통학차량의 공동이용제 도입

두 번째, 학원 등 통학차량의 공동이용제를 도입하는 방안이다. 통학차량 공동이용제를 도입하면 비용과 운전자의 소득문제로 인해 통학차량의 안전이 확보되지 못하는 문제를 해소하고, 주변 학원이나 영세 유치원 및 어린이집이 연합하여 통학차량을 운영하여 비용감축과 운전자의 소득 증대 효과를 산출할 수 있다.

어린이 통학차량 공동이용제는 신문공동배달제와 유사한 형태로 볼 수 있는데, 신문공동배달제는 여러 신문사가 공동으로 출자하여 별도의 회사를 설립하여 신문을 배달하는 일종의 공동 유통망으로 왜곡된 신문유통 구조를 개선하기 위해 전국언론노조가 5개 신문사와 공동으로 추진한 제도이다. 즉, 인접해 있는 보육기관이 공동으로 하나의 어린이 통학차량 업체에 필요한 만큼 통학차량을 배차받아 어린이의 통학에 이용하고 이용 횟수나 시간에 따라 비용을 지급하는 방식이다.

이 대안은 명묘희 외(2013)가 제시한 '통학버스 공공관리제'와는 다른 방식이다. 통학버스 공공관리제는 공공이 주도하여 통학차량 서비스를 제공하는 방식으로 통학버스 공영제라 할 수 있다. 그러나 본 연구에서 제기하고 있는 통학차량 공동이용제는 민간이 주도가 되나 공공이 협력하는 통학버스 서비스 공급방식이란 점에서 차이가 있으며 통학버스 준공영제라 할 수 있다.

또한 명묘희 외(2013:155-156)는 "공공관리의 영역에 포함되지 않는 동일권역 내 학원, 체육시설의 통학버스 공동운영제"만을 선언적으로 제기하고 있을 뿐 구체적인 대안을 제시하고 있지 못하다. 따라서 본 연구에서 제안하는 통학버스 공동이용제와는 차별성이 있다.

통학차량관리법 제정

세 번째, ‘통학차량관리법’을 제정하여 통학차량서비스 산업을 하나의 새로운 산업형태로 발전시켜 직업창출 및 신사업을 발굴하는 방안이다. 통학차량산업을 새로운 산업으로 창출하여, 통학차량 회사가 영세 유치원, 어린이집, 학원 등과 계약을 통해 안전한 통학서비스를 제공할 수 있도록 대형화 및 전문화를 통해 통학차량 활성화를 도모하는 방안이다.

이 대안은 명묘희 외(2013)는 ‘통학버스 전문업체 육성방안’을 제시하면서, 선진외국에서는 통학버스 전문업체가 대형화되고 있으며 산업으로서 활성화되고 있다고 지적했다. 또한 박선영(2007)은 “통학버스의 운영 문제를 개별 교육시설의 문제로 두는 상태에서는 통학버스 안전 문제의 개선은 쉽지 않고 지입제가 성행하고 있는 현실을 감안해서 지입제 운전자를 어린이 통학버스 운전자라는 신규 업종으로 제도권에 흡수 하는 방안”을 장기적 대안으로 제시하였다. 이런 지적에 따라 통학버스사업을 개별 시설에 맡겨 두지 않고 통학차량업을 육성시켜 나갈 수 있는 법적 기반을 만들 필요가 있기 때문에 통학차량관리법 대안은 검토해 볼 가치가 있다.

통학차량 운전자 자격증제도 신설

네 번째, 통학차량 운전자 자격증제도를 신설하는 대안이다. 통학차량을 운전하려는 제1종 운전면허증 소지자들을 대상으로 추가적으로 성추행 등 범죄경력, 교통사고 기록, 마약 및 음주 중독 등을 추가적으로 검토하고 인성검사를 통해 어린이들을 배려하고 안전을 중시하는 사람 위주로 자격증을 부여하는 대안이다. 현재 택시운전 자격증, 버스운전 자격증을 부여하는 것과 같이 통학차량은 특히 이러한 자격증이 필요하므로 정책화될 필요가 있다.

어린이 통학차량을 운영하는 유치원에서 어린이 통학차량 운전자를 고용할 경우, 예를 들어, 각 교육청의 통학차량관리지침에서 운전자의 통학차량운전 자격증을 소지한 사람만 고용하도록 해야 할 것이다. 이와 유사한 대안은 송제룡(2012), 박준환(2013), 명묘희 외(2013) 등 여러 연구자가 제시한 대안이지만 아직 시행되지 않았다. 여러 연구자가 제시한 바와 같이 통학차량에는 윤리적이고 실력있는 운전자가 운전을 담당해야 어린이를 안심하고 맡길 수 있을 것이다.

통학차량 안전향상을 위한 기술개발 및 장착 의무화

마지막으로 전·후방 카메라 의무화, 자동차 문에 옷 끼임방지 기술, 전방 카메라 설치 의무화, 어린이 몸에 맞도록 자동으로 작동하는 시트 및 안전벨트 적용 의무화, 승·하차 시 안전사고 방지를 위한 구조적·기술적 장치 개발 및 의무화 등을 통해 통학차량과 관련 통학차량 안전성을 증대시킬 필요가 있다.

나. 어린이 보호구역 규제의 실효성 증대

어린이 보호구역관련 규제의 실효성이 미흡한 문제점을 해결하기 위해 어린이 보호구역 규제의 실효성을 증대시킬 수 있는 방안을 마련해야 한다. 어린이 보호구역내 불법 주정차 단속을 위한 방법CCTV 활용방안과 어린이 보호구역내 과속을 단속하기 위한 방법CCTV의 활용방안을 제시한다. 또한 어린이 보호구역 선정기준 완화방안과 어린이 보호구역내에서는 일방향 통행으로 단순화하고 보차분리를 할 수 있는 공간을 만들어 어린이의 안전통행로를 확보하는 대안을 제시한다.

어린이 보호구역 방법 CCTV를 활용하여 불법주정차 차량 단속

첫 번째, 어린이 보호구역 방법 CCTV를 활용하여 어린이 보호구역 내 불법 주정차 차량의 단속을 가능하도록 제도를 개선하는 대안이다. 어린이 보호구역에 불법주정차를 근절하지 않으면, 어린이 보호구역의 실효성을 확보할 수가 없게 된다. 본 연구에서 15개 어린이 교육시설을 직접 방문하여 파악한 바에 의하면 어린이 보호구역이 있는 모든 곳에서 심각한 불법 주정차를 확인할 수 있었다. 이러한 현상은 단지 이들 15개 시설만이 아니라 전국적인 현상인 것으로 추정되기 때문에 어린이 보호구역에 의무적으로 설치하게 되어 있는 방법 CCTV를 불법주정차를 단속하는데 활용할 수 있도록 제도개선이 필요하다. 어린이의 성추행 범죄 등으로 부터의 안전을 위해 방법 CCTV를 설치하고 있는데, 불법 주정차로 인한 교통안전으로부터 어린이를 보호하는 것도 방법 CCTV의 설치목적에 부합한다고 하겠다.

어린이 보호구역 내 불법주정차 차량으로 인해 운전자의 시야를 가림으로써 어린이 교통사고의 위험성이 높아지며, 통학차량이 도로 상에서 어린이를 승·

하차시킬 수밖에 없어 어린이의 안전을 위협하고 있는 문제가 발생하고 있다. 이 문제를 해결하기 위하여 어린이 보호구역 방법 CCTV를 활용하여 어린이 보호구역 내 불법주정차 차량의 단속을 가능하게 하여 단속의 실효성 증대를 할 수 있도록 도로교통법 및 어린이 안전 영상정보인프라구축(CCTV 설치) 사업추진지침을 개정할 필요가 있다. 아울러 국민안전처에서 추진하고 있는 ‘어린이안전영상정보인프라구축사업(CCTV)’의 영상을 어린이 교통안전에 위해 불법주정차 및 과속을 위해 사용가능하도록 법령을 개정하여 어린이의 안전을 위협하는 어린이 보호구역 내 불법 주정차 문제를 해결할 필요가 있다.

방법CCTV를 활용하여 연동식으로 과속차량 단속

두 번째, 방법CCTV를 활용하여 연동식으로 과속차량을 단속하는데 활용하는 대안을 제시한다. 어린이 보호구역에서 차량이 저속으로 운행을 하지 않는다면 어린이의 안전을 담보하기 어렵다. 현재는 선언적으로만 30km/h를 규정하고 있지만, 실제 속도 측정을 하여 과속차량을 단속할 수 있는 체계가 결여되어 있다. 어린이 보호구역에 설치되어 있는 방법CCTV의 프로그램을 개선하여 어린이 보호구역 진입과 진출의 속도를 파악하여 과속을 자동적으로 단속하도록 한다.

이면도로는 모두 일방향으로 전환하여 단순화하고 보차분리를 통해 어린이의 안전통행로 확보

세 번째, 어린이 보호구역내의 이면도로는 모두 일방향으로 전환하여 단순화하고 보차분리를 통해 어린이의 안전통행로를 확보하는 대안을 제시한다. 어린이가 보호구역에서 안전한 보행동선을 확보할 수 있도록 제도를 개선한다.

성낙문(2004:76)은 “어린이 보행자 교통사고의 40% 이상이 자가로부터 50m 이상의 지점에서 발생하기 때문에 어린이 보호구역 기준상 반경 300m 내의 주요구간으로 한정된 지정범위를 미국과 영국의 통학로 관리프로그램(SR2S, Safe Route to Schools)처럼 범위를 벗어나더라도 주요 통학로는 특별하게 관리하는 방안을 추가하여 지침을 개정해야 한다”고 주장하였다. 이와 같이 어린이 시설의 입구 기준으로 300m이내를 어린이 보호구역으로 설정하는 것과 더불어 300m이상이 될 지라도 학생들이 자주 다니는 주요통학로가 존재한다면, 그 통

학로를 따라 안전한 보호구역을 설정하는 대안을 시행해야 할 것이다.

어린이 보호구역 설정기준 완화

도로교통법 시행규칙 제14조에 따르면, 어린이집과 학원의 경우에 어린이 보호구역 설정기준이 100명이 승인기준이다. 이 법적 기준보다 원생이 적은 어린이집과 학원생이 적은 학원은 어린이 보호구역 설치를 신청하지 못한다. 면접조사를 한 결과, 여러 어린이집 원장과 학원장은 기관의 규모가 적어 보호구역으로 설정하지 못하는 것이 문제라고 지적하였다. 따라서 좀 더 많은 어린이집과 학원이 어린이 보호구역의 안전혜택을 보기 위하여 어린이 학생 또는 원생수 100명에서 50명으로 하향 조정할 필요성이 있다.

특히, 학원의 경우에는 한 학원의 학생수가 50명이 아니라, 한 건물에 입주해 있는 학원의 어린이 학생수가 50명이 넘는다면, 그 건물 주변 지역을 어린이 보호구역으로 설정하도록 해야 할 것이다. 그렇게 해야 그 학원시설을 이용하는 어린이들이 안전한 교통환경의 혜택을 누리고 교통사고의 희생자가 될 수 있는 위험성을 감소시키게 된다.

다. 어린이 교육시설 내부와 주변 보행환경 개선을 위한 법령 개정

어린이 보행환경에 대한 규정이 미비한 문제점을 해결하기 위한 방안으로 어린이 교육시설 내부 또는 주변의 통학차량 주·정차장 설치 의무화와 설치기준 수립, 어린이 통학차량의 주·정차장으로부터 교육시설까지의 안전동선 확보, 어린이 교육시설 신설 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정을 신설, 공동시설 주변도로에 어린이 통학차량 정차장 구역 설정 등이다.

어린이 교육시설 내·외부 통학차량 주·정차장 설치 의무화와 설치기준

첫 번째로 어린이 교육시설 내부 또는 주변의 통학차량 주·정차장 설치 의무화와 주정차장 설치기준을 설정하는 규정을 신설하는 방안이 필요하다. 유치원 및 어린이집의 단지 내 주차장 시설 기준을 설정하는 방안이다. 현재 관련 법령 및 지침 등의 규정에는 어린이 교육시설 내부 및 주변의 주·정차장에 대한 설치기준이 마련되어 있지 않아 어린이들이 통학차량 승·하차 시 교통안

전사고의 위험에 노출되어 있다. 어린이 시설 내·외부 주·정차장 설치기준을 마련하고, 안전시설 설치에 관한 내용을 포함하는 법령 개정을 추진할 필요가 있다.

어린이 통학차량의 주·정차장으로부터 교육시설까지의 안전동선 확보

어린이 통학차량의 주·정차장으로부터 교육시설까지의 안전동선 확보를 위한 규정과 어린이 교육시설기준 등 관련 법령 및 규정에서 어린이 교육시설 내부 또는 주변의 보행안전과 관련하여 어린이 교통안전에 위한 규정을 신설하는 방안이다. 이런 규정의 신설을 통해, 교육시설 내부 및 주변의 보행 중에 발생할 수 있는 어린이 교통안전사고를 예방할 수 있는 방안이다.

어린이 교육시설 신설 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정을 신설

유치원 등 어린이 교육시설 인가규정의 내용에 교통안전에 대한 인가규정을 신설하는 방안이다. 현행 유치원 인가규정 상의 내용에 교통안전에 대한 인가규정이 전무한 상태로 어린이들의 안전한 교통환경이 보장될 수 있도록 인가규정의 변경이 필요하다.

공동시설 주변도로에 어린이 통학차량 정차장 구역 설정

도로교통법을 개정하여 아파트, 학원빌딩, 유치원 단지, 어린이집 단지 등 공동시설 도로의 일정지역을 통학차량이 안전하게 승하차 할 수 있도록 임시 정류장을 설정할 수 있도록 하는 대안이다. 통학차량 정차장 구역에 다른 일반차량의 주정차를 엄격하게 금지하여 통학차량의 동선을 확보하고 안전하게 어린이가 승하차할 수 있도록 한다. 아파트와 같은 공동시설 주변 도로변에 버스정류장과 같이 통학차량 안전 승하차 구역을 노란색으로 도색하여 다른 일반차량의 주정차를 금지하고, 위반 시 가중 처벌하는 조항을 신설하도록 한다.

라. 어린이 교통안전교육의 법적 근거 확립과 체계적인 교통안전교육의 시행

어린이 교통안전교육의 미약한 법적 근거와 체계적인 교통안전교육이 부재로 효과적인 어린이 교통안전교육이 어려운 문제점을 해결하기 위한 방안을 제시한다.

어린이 교육시설의 교통안전교육 의무화

첫 번째, 현행 「아동복지법 시행령」 별표 3에 따라 2개월에 1회 이상, 연간 10시간 이상 실시하도록 권고하고 있는 것을 유치원, 어린이집 등을 대상으로 2개월에 1회 이상, 연간 10시간 이상 실시하는 것을 의무화하도록 아동복지법과 교육법 개정을 통해 학교 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거를 확립하는 방안을 고려해야 한다. 법적 근거의 확립을 통해 통합적이고 체계적인 교통안전교육의 수행할 수 있도록 유도하여 효과적인 어린이 교통안전교육이 이루어질 수 있는 정책을 펼쳐야 한다.

맞춤형 어린이 교통안전 교육프로그램 구축

두 번째, 연령별, 통학차량 운영자 및 운전자, 일반운전자를 대상으로 교통안전교육을 생생한 사례위주의 교육을 추진하여 어린이 교통안전관련 교육·훈련 프로그램의 체계성과 실효성을 확대하는 방안이다. 실제 발생한 어린이 교통사고 영상이나 거의 사고가 날 뻔한 영상을 가지고 교육을 실시하는 것이 필요하다.

일반 운전자를 대상으로 자동차 안전검사를 받을 때 교통안전 관련 재교육을 받는 것을 의무화하도록 한다. 자동차만 안전을 검사하는 것이 아니라 운전자도 안전 재교육을 받도록 하여 안전을 사람과 기계가 동시에 도모하는 대안이다. 운전면허를 취득할 때 받은 교육은 예전의 도로교통법 등에 근거한 것이므로, 시간이 흐른 다음의 통학차량 정지 의무 등 도로교통법 변경내용을 중심으로 짧은 재교육을 시행하도록 의무화 한다. 차량 안전검사를 받을 때 기다리는 시간을 활용하여 교통안전 재교육을 받도록 하여 시간낭비를 최소화한다.

교통안전교육 교재의 혁신적 개편

세 번째로 교재를 어린이들이 흥미를 가질 수 있도록 캐릭터나 아이콘 등을 재미있게 만들어 주고 내용도 어린이들이 재미를 느낄 수 있도록 수정해서 교육의 효과성을 높일 수 있게 교통안전교재의 혁신적인 개편을 시행하는 방안을 고려할 필요가 있다.

어린이 교통안전 전문교육자 육성

아무리 좋은 교재가 있고 교육의무화를 법제화 한다고 해도, 이러한 교육을 담당할 전문가가 없다면 그 교육의 실효성은 반감될 수 밖에 없다. 따라서 도로교통공단과 교통안전공단을 활용하여 어린이교통안전교육 전문가를 육성하도록 한다. 그리고 어린이교육시설의 교사들에 대해 어린이 교통안전교육 인증제도를 통해 교육이수의 활성화를 도모한다.

마. 어린이 교통안전홍보 강화

인터뷰 조사에서 어린이 통학차량 운영자 및 운전자가 가장 시급하게 해결해야 한다고 지적한 어린이 보호의무에 대한 운전자 등에 대한 홍보의 부족문제를 해결하기 위한 대안을 도출하였다.

전방위적 홍보전략 시행

첫 번째로 어린이 통학차량 정차 시 서행 및 우선정차 등 운전자의 의무, 스쿨존과 보행환경 관련 어린이 보호의무 등 도로교통법 개정과 관련하여 전방위적인 홍보를 확대하는 방안이다. 손해보험협회 등을 활용하여 TV 광고 등 홍보를 대폭 확대, 도로교통공단, 교통안전공단을 활용하여 운전자 대상 홍보를 확대, 자동차검사 시 어린이 교통안전을 위한 운전자의 의무에 대한 홍보 의무화, 자동차 보험 용지에 만화로 홍보하고 벌칙 명시하여 홍보의 증대, 어린이 교통안전을 위해 운전자의 의무관련 홍보동영상 제작 후 네이버, 다음 등 대형 포털 등 게시, 교통방송을 통한 홍보 확대, 홍보 의무화 법령 개정(시행규칙 및 지침 개정) 등의 방법으로 홍보를 강화할 필요가 있다.

교통안전 홍보추진 조직체계 구축

두 번째, 어린이 통학차량, 스쿨존, 보행환경 등에 대한 지자체 중심의 홍보를 확충해야 한다. 초등학교, 유치원, 어린이집, 학원 등을 통해 '알림장' 형식으로 학부모에게 통학차량, 스쿨존, 보행환경에 대한 운전자의 의무와 벌칙에 대해서 지속적으로 홍보하고, 지자체별로 어린이통학차량, 스쿨존, 보행환경에 대해 어린이를 대상으로 포스터를 공모하고, 이런 포스터를 활용하여 홍보를 확대해야 한다. 또한 기초지자체별로 어린이안전단체를 활용하여 홍보를 대폭적으로 확대하고, 반상회를 통해서 어린이 안전확보를 위한 운전자의 의무와 어린이 보행 시 지켜야 할 사항 등에 대해 지속적으로 홍보해야 하며, 지자체별로 비영리단체와 자원봉사자를 활용하여 어린이교통안전 캠페인에 대한 홍보를 확대할 필요가 있다. 또한 국토부와 경찰청이 중심이 되어 지자체, 시민단체 등과 어린이 교통안전 홍보를 확대해야 한다.

2. 대안에 대한 설문조사 분석

본 연구에서 도출한 문제점과 대안에 대해 현업에 종사하고 있는 영유아시설 원장, 통학차량 운전자, 보육교소 등의 의견을 파악하기 위해 설문조사를 시행하였다. 이 설문조사는 통학차량 관련 도로교통법이 대폭 개정된 이 후에 시행된 것으로, 최근의 제도개선에 따른 통학차량 관련자의 의견을 파악할 수 있다는 점에서 의미가 있다.

가. 조사개요

어린이 통학차량 운전자 및 운전자 대상 교통환경 설문조사를 2015년 10월 19일~2015년 11월 6일까지 실시하였으며, 조사방법은 도로교통공단 4개 지부(서울, 대구, 대전, 광주) 통학차량 안전교육장에서 설문지 배포 후 수령하였고, 추가적으로 전화조사를 통해 보완을 하였다.

조사대상자는 전국(서울, 대전, 광주, 대구) 각지에 거주하고 있으며, 현재 어린이 보육기관에 종사자 128명이 대상이다. 주요 조사 내용은 어린이 통학차량 및 교통환경 규제(정책)의 문제점, 어린이 통학차량 및 교통환경 규제(정책)의 문제점의 해결방안 등이었다.

총 128개의 설문지를 수령한 후, 그 중 120개의 설문지가 유효한 것으로 나타났다. 8개의 설문지는 불충분한 응답으로 분석대상에서 제외하였다. 거주지역은 무응답자를 제외한 서울 35명, 대전(충남) 28명, 광주(전남) 33명, 대구 24명이 설문조사에 응하였다.

조사 응답자는 통학차량 운전자가 36.7%로 제일 많았고, 원장 32.5%, 보육교사 26.7%, 기타 4.1%로 대체적으로 비슷한 분포를 보였다. 반면 보육기관의 경우엔 어린이집이 48.4%로 절반을 차지하였고, 그 다음으로는 학원이 25.8%를 차지하였다. 그 외 체육시설, 기타 각 8.3%, 유치원 5.0%, 초등학교(특수학교) 4.2% 차지하였다.

〈표 IV-2-1〉 설문조사 응답자 특성

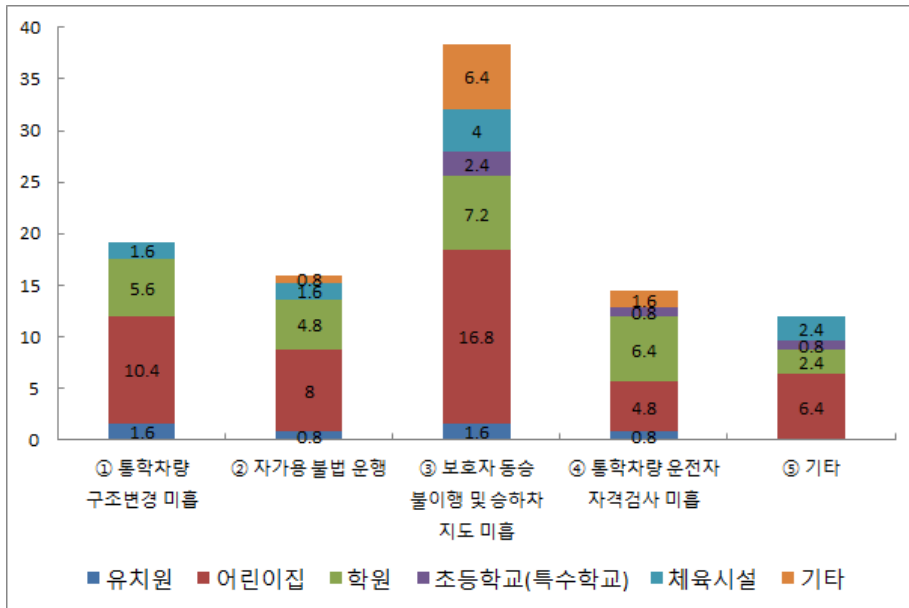
구분		사례수	비율
[전체]		(120)	100.0
거주지역	서울	(35)	29.2
	대전(충남)	(28)	23.3
	광주(전남)	(33)	27.5
	대구	(24)	20.0
신분	원장	(39)	32.5
	통학차량 운전자	(44)	36.7
	보육교사	(32)	26.7
	기타	(5)	4.1
보육기관	유치원	(6)	5.0
	어린이집	(58)	48.4
	학원	(31)	25.8
	초등학교(특수학교)	(5)	4.2
	체육시설	(10)	8.3
	기타	(10)	8.3

나. 어린이 통학차량 및 교통환경의 문제점

1) 어린이 통학차량 운영 시 안전 위협요소

어린이 통학차량 운영 시 안전 위협요소의 비율에 있어서 ‘③통학차량 운행 시 보호자 동승의무 불이행 및 어린이 승하차 지도 미흡’ 문항이 38.4%로 가장 높게 나타났다. 보호자 동승의무 조항과 승하차 지도가 안전에 가장 중요한 사항이라는 것을 현장에서 일을 하시는 분들은 생각하고 있었다. 그 외 ‘①경제적 부담으로 인한 통학차량의 구조변경 미흡’, ‘②자가용 차량의 불법적 운영’, ‘④통학차량 운전자의 자격검사 미흡’ 문항이 15~20%로 대체로 비슷한 비율로 나타났다.

기타 의견으로는 다른 차량의 위협운전으로 인해 주행 중 탑승인원 모두 위협을 받을 수 있다고 강조하였다. 그리고 보육기관 주변 불법 주정차로 인해 승하차가 어렵고, 그에 따라 어린이들이 위험에 노출되어 심각한 문제이라고 지적하였다. 마지막으로 어려움이 많은 영세 보육기관들이 많지만 정부의 지원은 거의 없는 실정이고, 만약 안전문제가 생긴다면 보육기관 측에만 책임을 전가하는 정부의 책임회피 때문에 많이 힘들다고 토로하였다.

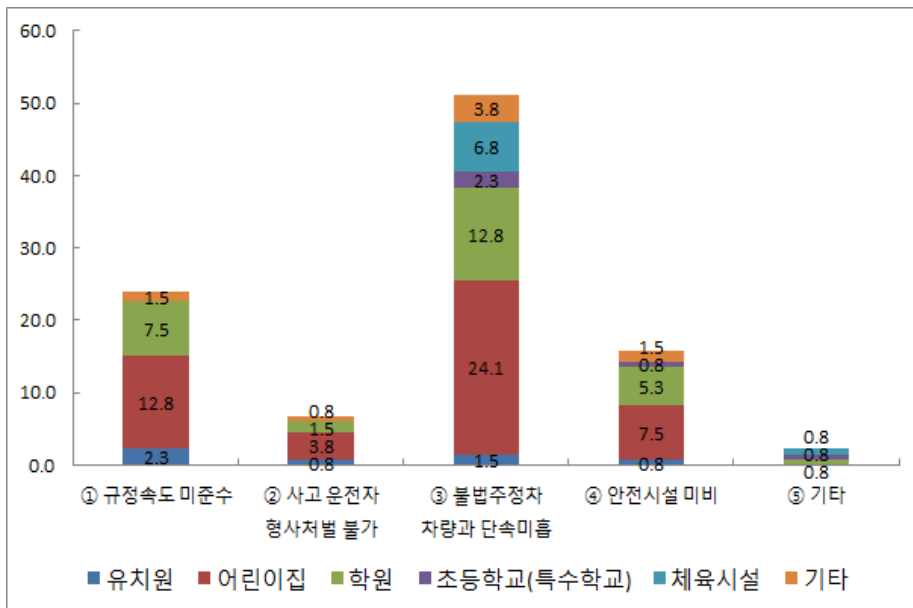


[그림 IV-2-1] 어린이 통학차량 운영 시 안전 위험요소

2) 어린이 보호구역 정책

어린이 보호구역 정책 중 교통안전 위험요소 비율에 있어서 ‘③어린이 보호구역에 만연한 불법주정차 차량과 단속의 미흡’ 문항이 51.1%로 절반이상의 수준을 나타냈다. 현업에 계시는 분들은 어린이 보호구역 관련 불법주정차를 가장 큰 문제점으로 꼽고 있는 것이 판명되었다. 다음으로는 ‘①어린이 보호구역에서 차량운전자의 규정 속도(30km/h) 미 준수’ 문항이 24.1%, ‘④어린이 보호구역의 안전시설 미비’ 문항이 15.8% 등으로 나타났다.

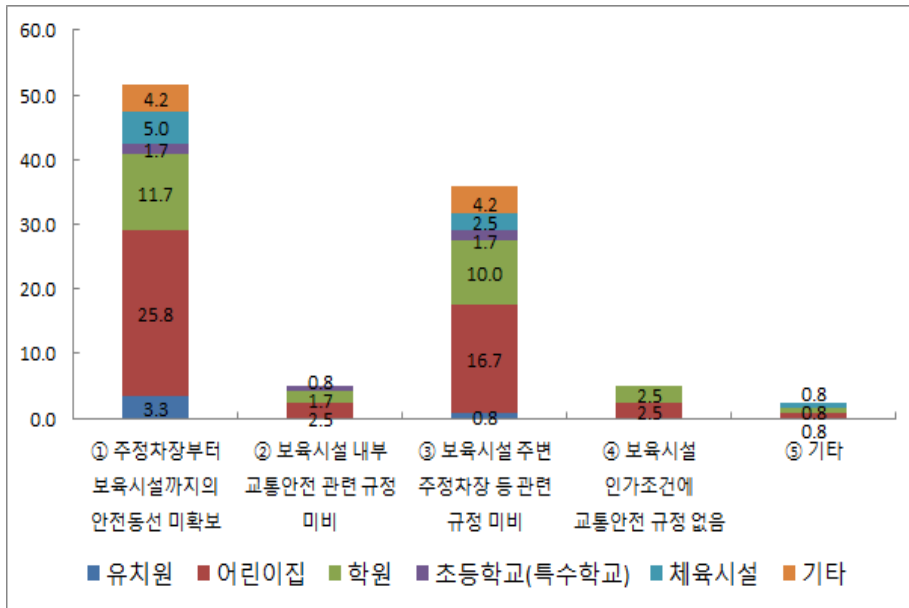
기타 의견으로는 어린이 보호구역 내에서 운전자들이 신호 위반, 과속 운전, 불법 주·정차와 같은 법규 불이행을 하기 때문에, 언제나 어린이 교통사고의 위험이 도사리고 있다고 지적하였다.



[그림 IV-2-2] 어린이 보호구역 정책 중 교통안전 위험요소

3) 어린이 보행환경과 관련한 교통안전 위험요소

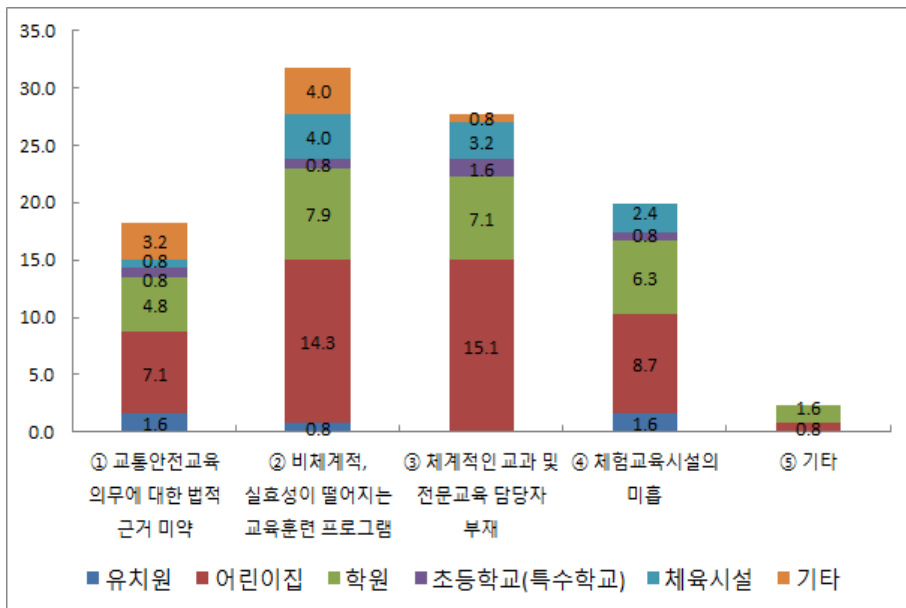
어린이 보행환경과 관련한 교통안전 위험요소 비율에 있어서 ‘①어린이 통학 차량의 주·정차장으로부터 보육시설까지의 안전동선 미확보’가 51.7%로 절반 이상의 수준이 나타났다. 현업에 계시는 분들은 통학버스에서부터 영유아 시설까지의 안전한 동선 확보가 영유아 안전을 위해 가장 중요한 것으로 생각하고 있었다. 그 다음으로는 ‘③어린이 보육시설 주변의 주·정차장 등 관련 규정 미비’ 문항이 35.8%로 나타났다. 주정차장으로부터 보육시설까지의 안전동선 확보에 못지않게 영유아 시설 주변의 주정차 관련 규정을 명확히 하는 것이 시급히 필요하다는 것을 설문조사는 보여주고 있다. 그 외 ‘②어린이 보육시설 내부 교통안전 기준 등 관련 규정 미비’, ‘④어린이 보육시설 인가조건에 교통안전 인가규정 없음’ 문항이 각 5%로 나타났다.



[그림 IV-2-3] 어린이 보행환경과 관련한 교통안전 위험요소

4) 어린이 교통안전교육 정책의 문제점

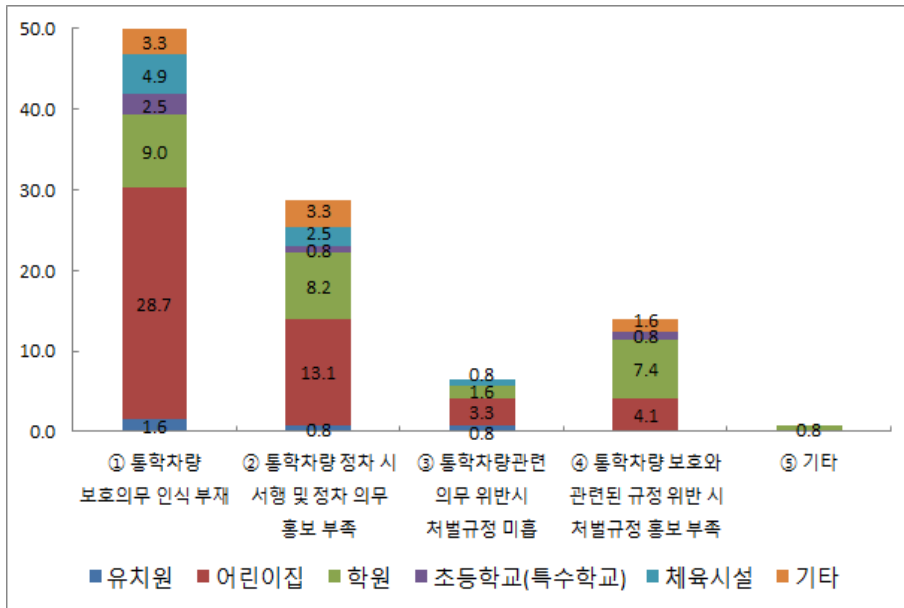
어린이 교통안전교육 정책의 문제점 비율에 있어서 ‘②체계적이지 않고 실효성이 떨어지는 어린이 대상 교육·훈련 프로그램’ 문항이 31.7%로 가장 높게 나타났다. 그 다음으로는 ‘③어린이를 대상으로 한 체계적인 교과 및 전문교육 담당자 부재’ 문항이 27.8%, ‘④교통안전 체험교육시설의 미흡’ 문항이 19.8%, ‘①어린이 보육시설 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거 미약’ 문항이 18.3% 순으로 나타났다. 기타 의견으로는 현재 어린이 교통안전교육은 유치원 때에는 있지만 초등학교엔 없다고 한다. 유년기의 어린이들은 성장함에 따라 지식수준도 급성장하기 때문에 초등학교 때에도 제대로 된 교통지도 교육이 필요하다고 하였다.



[그림 IV-2-4] 어린이 교통안전교육 정책의 문제점

5) 일반 운전자들이 어린이 통학차량 및 어린이 보호의무와 관련한 문제점

일반 운전자들의 어린이 통학차량 및 어린이 보호의무와 관련한 문제점 비율에 있어서 ‘①어린이 통학차량에 대한 보호 의무에 대한 인식 부재’ 문항이 50.0%로 조사되어서 어린이 안전을 위해 운전자들이 통학차량에 대한 인식이 대폭 개선되어야 한다는 것을 보여줬다. 그 다음으로는 ‘②어린이 통학차량 정차 시 서행 및 정차의무관련 홍보 부족’ 문항이 28.7%, ‘④어린이 통학차량 보호와 관련된 규정 위반 시 처벌 규정에 대한 홍보 부족’ 문항이 13.9%, ‘③어린이 통학차량관련 의무 위반 시 처벌규정의 미흡’ 문항이 6.6% 순으로 나타났다.



[그림 IV-2-5] 일반 운전자들의 어린이 통학차량 및 어린이 보호의무 관련 문제점

6) 기타 문제점

위 문항 외에도 기타 문제점으로 다양한 의견들이 제시되었다. 전체 34건의 기타 의견 중 운전자들의 안전의식문제가 12건으로 가장 많이 지적되었다. 예를 들어, 승하차 장소가 마땅히 지정되어 있지 않기 때문에 길가에 잠시 정차를 하면, 일반 운전자들은 어린이 통학차량을 보호를 하지 않고 경적을 울리는 행위를 함에 따라, 어린이 통학차량 운전자와 어린이들이 깜짝깜짝 놀라고 많은 불편을 느낀다고 하였다.

일반 운전자들 문제 뿐 아니라 학부모의 의식수준의 문제도 기타의견으로 4건 지적되었다. 아이들이 승하차시 학부모들도 나와서 보호자로서 아이들의 안전을 같이 책임져야 하지만, 귀찮다는 이유로 안전문제를 영유아 시설과 통학차량에 떠넘기고 소홀히 한다는 것이다.

경제적 문제로서 기타의견 5건이 제기되었다. 통학차량을 운영하는 영세한 보육기관은 차량의 유지관리가 힘들고 동승보호자의 채용이 힘들다는 의견이었다.

마지막으로 제도 및 법규 문제로서 기타의견 11건이 제시되었다. 현재의 통

학차량 교통안전교육은 실효성이 있는 제대로 된 교육이 시행되지 못하고 있기 때문에 제도를 다시 만들어야 한다는 주장이 있었다. 또한 법률들은 현실성 없는 것들이 많이 있고, 처벌규정이 미미해 지켜지지 않는 경우가 많다고 지적하였다. 예를 들어, 이러한 법률 미비로 인해 통학차량 운전자 채용 시, 사고경험이 있는 운전자들이 채용된다는 것을 지적했다.

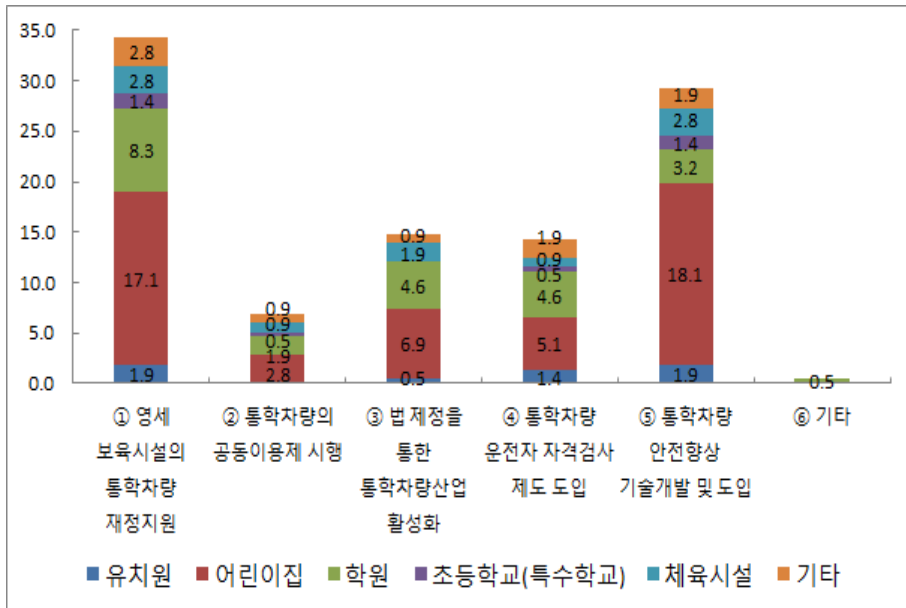
다. 어린이 통학차량 및 교통환경의 문제점 해결방안

1) 어린이 통학차량 규제의 한계 해소방안

어린이 통학차량 규제의 한계를 해소하는 대안에 대해서 ‘①영세 보육시설 통학차량 구조변경 또는 신차 구매 시 재정지원’ 문항이 34.3%로 가장 높게 나타났다. 이 대안이 현업 종사자들에게 가장 높은 선택을 받을 것이라는 것은 예상과 일치하였으나, 그 비율이 별로 높지 않았다. 그 다음으로는 ‘⑤통학차량 안전향상 기술개발 및 도입(끼임방지 기술, 전방 카메라 설치 등)’이 29.2%로 나타났다. 이 대안이 이렇게 높은 선택을 받으리라는 것은 전혀 예상 밖의 결과이다.

‘③통학차량관리법 제정을 통해 통학차량산업을 활성화시켜 경제활성화’ 대안과 ‘④통학차량 운전자 자격검사 제도 도입’ 대안의 지지율이 14.8%, 14.4%로 비슷한 수준으로 나타났다. 마지막으로 ‘②통학차량의 보육시설 간 공동이용제 시행’ 대안이 6.9%로 비교적 낮은 수준으로 나타났다. 공동이용제, 통학차량관리법, 운전자 자격검사제도 도입 등이 이렇게 낮은 선택을 받은 이유는, 이들 3개의 대안 모두 새로운 제도를 만드는 것이기 때문에 현업에 종사하시는 분들에게는 우선적으로 거부감이 있었을 것이고, 구체적으로 무엇을 하려하는 것인지가 명확하지 않았기 때문에 부정적이었을 것이라 추정된다.

기타 의견으로는 어린이 통학차량 운전자들이 교육을 받지 않았거나 혹은 부족한 실정이라 안전에 대해 위험이 많다는 것이다. 따라서 안전교육을 제대로 만들어 교육받지 않은 운전자들에게 범칙금 부과하는 방법을 통해 모두들 교육을 받을 수 있도록 하자고 의견을 제시해주었다.

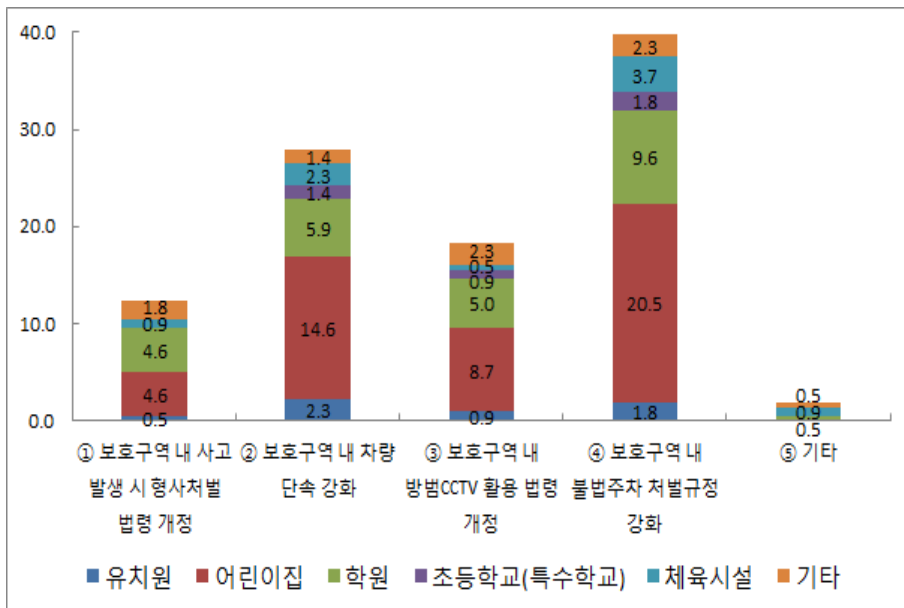


[그림 IV-2-6] 어린이 통학차량 규제의 한계 해소 방안

2) 어린이 보호구역 규제의 실효성 확보방안

어린이 보호구역 규제의 실효성 증진을 위한 대안에 있어서 ‘④어린이 보호구역 내 불법주차에 대한 처벌 규정 강화’ 방안이 39.7%로 가장 높은 지지율을 보였다. 그 다음으로는 ‘②어린이 보호구역 내 불법주정차 차량 단속 강화’ 문항이 27.9%로 나타났다. 그 밖에 ‘③어린이 보호구역 내 방범 CCTV를 활용하여 단속할 수 있도록 관련 법령 개정’ 문항이 18.3% 등으로 나타났다.

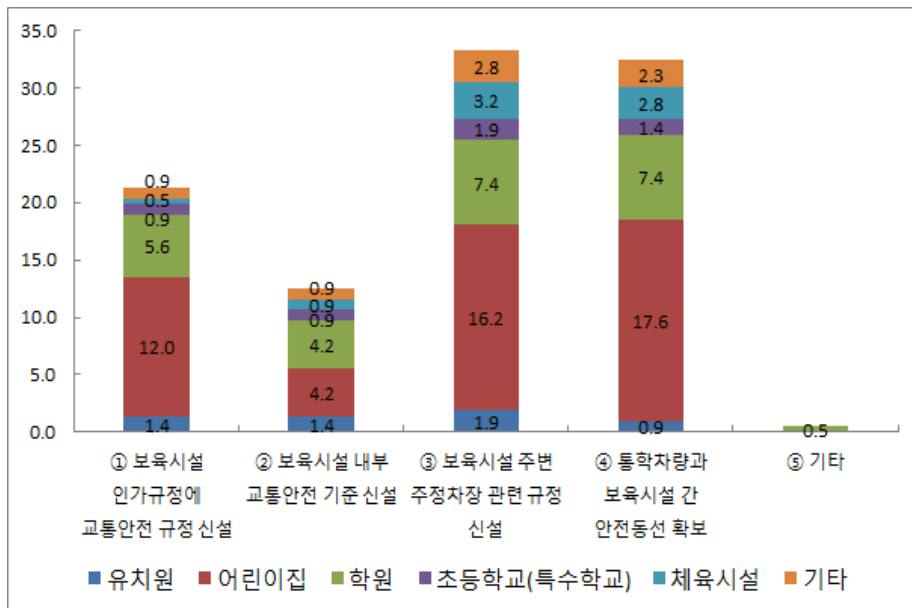
대체적으로 많은 분들이 불법주정차 차량단속관련 대안에 대해 85.9% 지지율을 보여 절대적인 공감을 하고 있음을 알 수 있었다. 기타 의견으로는 보호구역 내 근처 보육교사를 통해 교통통제를 함으로써 어린이들이 안전한 등하교를 할 수 있도록 해야 한다고 의견을 제시했다. 또한 어린이 보호구역 내 보호차량 외 진입을 금지하자는 의견도 제시되었다.



[그림 IV-2-7] 어린이 보호구역 규제의 실효성 향상 방안

3) 어린이 보육시설 내·외부의 보행환경 개선방안

어린이 보육시설 내·외부의 보행환경 개선 대안 지지율에 있어서 ‘③어린이 보육시설 주변 주·정차장 관련 규정 신설’이 33.3%로 가장 높게 나타났다. 그 다음으로는 ‘④어린이 통학차량과 보육시설 간 안전동선 확보’ 문항이 32.4%로 비슷한 수준으로 나타났다. 앞의 2번 질문과 같이 주·정차장관련 의견이 대부분인 것을 알 수 있었다. 그 밖에 ‘①어린이 보육시설 인가규정에 교통안전 규정 신설’ 문항이 21.3%, ‘②어린이 보육시설 내부 교통안전 기준 신설’ 문항이 12.5%로 나타났다.

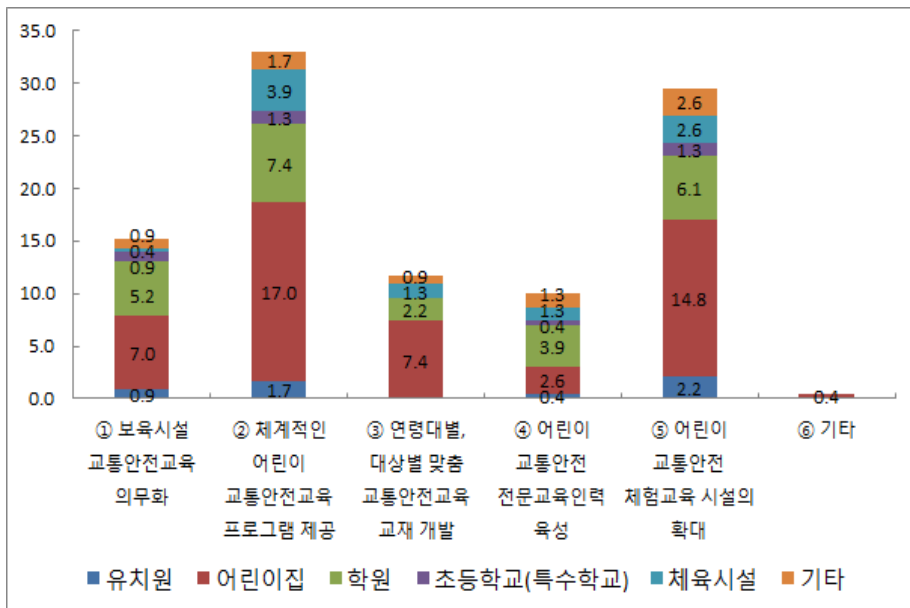


[그림 IV-2-8] 어린이 보육시설 내·외부의 보행환경 개선 방안

4) 어린이 교통안전교육의 효과적 시행방안

어린이 교통안전교육의 효과적 시행 대안의 지지율에 있어서 ‘②체계적인 어린이 교통안전교육 프로그램 제공’ 문항이 33.0%로 가장 높게 나타났다. 그 다음으로는 ‘⑤어린이 교통안전 체험교육 시설의 확대’ 문항이 29.6%로 비슷한 수준으로 나타났다. 체계적인 교통안전교육 프로그램 개발이 가장 높은 지지를 받은 이유는 아마 이 프로그램에 교재개발, 교육인력 확충 등이 포괄 될 수 있기 때문으로 추정된다.

그 밖에 ‘①보육시설 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거 확립(의무화)’ 문항이 15.2%, ‘②연령대별, 대상별 맞춤 교통안전교육 교재의 개발’ 문항이 11.7%, ‘④어린이 교통안전 전문 교육인력 육성’ 문항이 10%로 나타났다. 교통안전교육의 의무화에 대한 지지율이 낮은 이유는 현업에 종사하시는 분들에게 추가로 부담을 지우는 대안이기에 때문인 것으로 보인다.

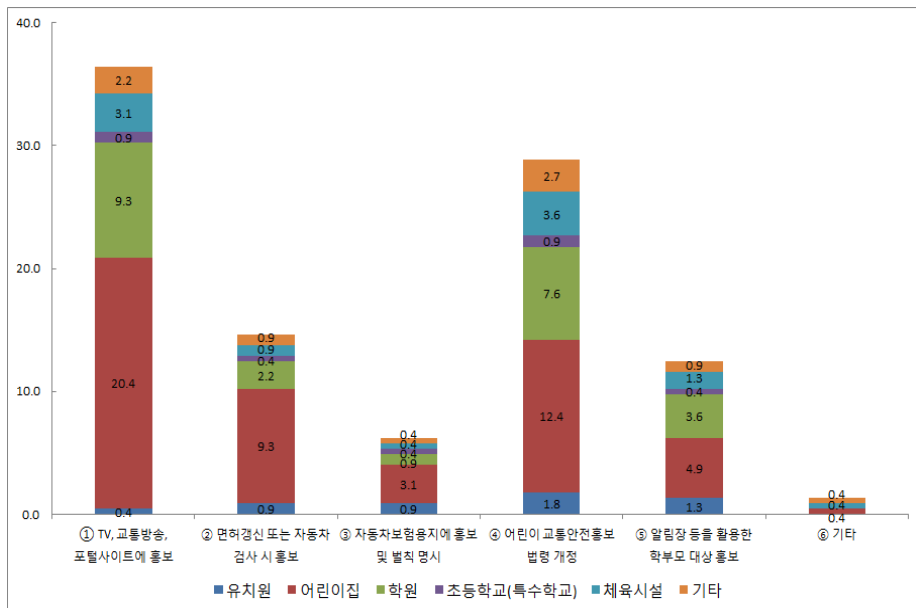


[그림 IV-2-9] 어린이 교통안전교육의 효과적 시행 방안

5) 어린이 안전관련 홍보방안

어린이 안전 관련 내용을 운전자에게 홍보 대안의 지지율에 있어서 ‘①TV 광고, 교통방송, 대형포털 사이트 등 홍보 확대’ 문항이 36.4%로 가장 높게 나타났다. 그 다음으로는 ‘④어린이 안전관련 의무 및 벌칙 등 홍보 의무화 법령 개정’ 문항이 28.9%로 나타났다.

‘②운전면허갱신 또는 자동차 검사 시 홍보 제도화’ 문항이 14.7%, ‘⑤알림장 등을 활용한 학부모 대상으로 지속적인 홍보’ 문항이 12.4%, ‘③자동차 보험 용지에 의무적인 홍보 및 벌칙 명시’ 문항이 6.2% 순으로 나타났다. 기타 의견으로는 국가에서 홍보자료를 지급하여 어린이 보육시설에 주 1회 영상 시청 의무화가 있었다.



[그림 IV-2-10] 어린이 안전 관련 내용을 운전자에게 홍보할 효과적 방안

6) 기타 건의사항

기타 건의사항으로 문제점들의 해소방법에 관해 총 47건을 제시해주었다. 이중 법제도 개선관련 의견이 19건으로 가장 많이 제시되었다. 예를 들어, 통학 버스 정차장소를 공동지정하여 어린이보호구역으로 지정하고, 차량운전자들이 의무적으로 정차 혹은 서행할 수 있도록 법령을 개정해야 한다는 것이다. 또한 운전 미숙련자 및 사고경험자들은 통학차량 운행을 금지해야한다고 건의하였다. 운전자들의 경력과 무사고 운전 10년 이상자만을 선별할 수 있도록 제도를 만들어야 어린이들을 안전하게 맡길 수 있다고 지적했다.

기타 의견 중 13건이 차량운전자의 안전의식 개선과 관련되었다. 어린이, 일반운전자 뿐이 아니라 초·중·고·대학생 및 일반인들에게까지 체계적인 의무교육을 통해 어린이 교통안전에 관한 사항이 몸에 배어 있어야 한다는 지적도 있었다.

학부모의 의식개선은 7건이 제시되었는데, 주로 어린이와 학부모가 공감대를 같이 형성하며 안전교육을 받아야 한다는 내용이었다. 또한 초등학교 이하의 어린이가 승하차시 학부모가 의무적으로 동행하여 보호를 하여야 한다는 의견

도 제시되었다.

경제적 문제의 경우 5건이 기타의견으로 제시되었다. 정부에서 영세 보육기관에게 지원을 하여야 한다는 것이다. 그래서 동승보호자의 탑승을 확실히 하고, 차량을 정기적으로 점검하여 안전한 차량운전을 할 수 있게 해야 한다는 것이다.

그 외 교통안전교육은 현재 영육아 보육시설에서 많은 자료를 이용해 시행되고 있지만, 교사들이 자료를 완벽하게 숙지하지 못하고 수박 겉핥기식으로 하고 있기 때문에 제대로 된 교육이 필요하다고 지적하였다. 그리고 현재 시행되는 통학차량 운전자교육의 주기를 좀 더 줄여서, 더 많은 교육을 받을 수 있게 해달라는 의견도 제시되었다.

3. 대안분석 및 최적안

대안분석은 대안에 대한 설문조사의 결과와 대안분석 기준에 따라 시행한다. 대안분석 기준은 효과성과 실현타당성이다. 효과성은 대안이 앞서 제시한 문제를 얼마나 해결해 줄 수 있는가를 분석하고, 실현타당성은 대안이 현장에서 얼마나 시행 가능한가에 대한 타당성을 분석하는 것이다.

가. 어린이 통학차량 규제의 한계 해소 방안

1) 대안분석

통학차량 구조변경 재정지원

어린이 통학차량 규제의 한계를 해소하기 위해 제시하는 첫 번째 방안은 영세한 학원과 어린이집 등에 대한 통학차량 구조변경 재정지원을 통해 영세한 학원과 전세버스(지입차량), 자가용 차량 소유주의 경제적 부담을 줄여줌으로써 정책수용성을 확대하고 경제적 부담을 줄여줌과 동시에, 통학차량의 구조변경을 촉진하는 방안이다. 설문조사에서 나타난 바와 같이 가장 현업에서 요구하는 방안이다. 경찰청에 따르면, 2015년 10월 현재 거의 90% 이상의 차량이 구조변경을 끝냈고 그 나머지 아직까지 구조변경을 하지 못한 통학차량에 대해서만 이 구조변경 재정지원 대안이 적용될 수 있게 된다. 만약 아직까지 구조변경을 하지 못한 통학차량에만 지원한다면, 이미 구조변경을 한 통학차량에게는 형평성의 문제가 제기된다. 이런 측면에서 재정지원 대상 학원 및 어린이집 등 영유아시설 선정기준을 새로 마련해야 하고 재정지원을 위한 재원을 마련해야하는 문제가 있다.

국공립 유치원 예산의 경우 유아교육법 제19조의7에 따른 유치원회계에서 예산을 편성하고 있으며, 사립유치원의 경우는 사립유치원 재무회계 규칙을 적용하여 예산을 편성하고 있다. 유치원의 경우 영유아보육법에 의거하여 지방자치단체의 재원으로 지원하고 있으며, 학원의 경우는 수업료를 통한 수입으로 운영비를 책정하고 있다. 유치원, 어린이집, 학원, 체육시설에 대한 관리 주체가 각각 다르기 때문에 어린이 통학차량 지원에 관한 특별 계정을 만들거나 통합적으로 관리할 수 있도록 관련 법령과 규정의 개정이 필요하다. 이 대안은

재원이 소요되기 때문에 실현타당성 측면에서 반대가 많을 것으로 판단되며, 영세한 시설을 선정하는 기준을 설정하는데 있어서도 갈등이 예상된다.

어린이 통학차량의 공동이용제

두 번째로 제시하는 어린이 통학차량의 공동이용제를 도입하는 방안은 비용과 운전자의 소득문제로 통학차량의 안전이 확보되지 못한 문제를 해소할 수 있고, 영육아 시설의 비용감축과 운전자의 소득 증대 효과를 동시에 산출할 수 있을 것으로 예상된다. 통학전문업체가 지역 주변 어린이 교육시설과 연합 계약하여 통학서비스를 제공하고, 전문운전자 및 동승자가 안전관리를 하기 때문에 비용감축을 할 수 있는 대안이다.

통학차량 공동이용제는 모든 어린이 교육시설에 적용할 수는 없고, 대형버스를 가지고 충분히 서비스를 제공할 수 있는 지역의 경우에 한해서 시행할 수 있다. 골목길까지 들어가서 어린이를 승하차시켜야 한다면, 대형버스는 안되고 소형버스만 사용할 수 있기 때문이다. 소형버스로 서비스를 할 경우, 여러 어린이 교육시설에 공동으로 통학서비스를 제공할 수 있는 서비스 공급 좌석이 없기 때문에 공동이용제를 적용할 수 없다. 대형버스가 들어갈 수 있는 아파트촌 같은 곳에서 이 통학차량 공동이용제를 시행할 수 있다.

예를 들어, 같은 지역의 어린이집이 공동으로 전문 통학버스업체와 계약하여 어린이를 공동으로 통학을 시키는 방식으로 규모의 경제에 따른 경제성이 창출될 수 있을 것으로 보인다. 또한 차량동승 보호자를 개별 영육아 시설에서 공급하는 것이 아니라 전문적인 교육을 받은 동승 보호자가 여러 시설을 대신하여 어린이의 안전한 탑승과 승하차를 돕기 때기에 안전이 좀 더 향상될 수 있고 비용도 감축할 수 있다는 측면에서 통학규제의 정책수용성과 실효성 한계를 극복할 수 있는 효과성이 높은 대안이다.

이 대안이 설문조사에서는 가장 낮은 지지율을 기록했지만, 연구자 입장에서 설문응답자들이 이 대안에 대한 정확한 이해가 불명확하고 새로운 제도의 도입으로 인한 불안감으로 인해 부정적인 인식이 있었던 것으로 판단된다. 따라서 설문조사의 결과를 대안분석에 있어 그대로 수용하는 것은 바람직하지 않다고 본다. 새로운 제도의 도입이기 때문에 또한 실현타당성 측면에서 차량구입비용, 운전자와 동승보호자의 임금, 관리자 임금 등 운영비용 등이 필요하고 차량의 사용정도에 따른 비용지급비율 배분 등의 갈등이 발생할 우려는 있다.

통학차량관리법 제정

세 번째로 제시하는 ‘통학차량관리법’ 제정을 통해 통학차량업을 새로운 운수사업으로 신설하여 관리하고, 통학차량산업을 발전시키는 방안이다. 이 대안은 새로운 직업군을 발굴하여 안정적인 일자리를 창출할 수 있으며, 안전한 통학서비스를 제공할 수 있는 효과가 예상된다. 앞의 차량공동이용제와 연계하여 전문적인 통학차량업체를 육성하고 어린이 안전에 특화된 정책들을 뒷받침하는 법을 제정하자는 것이다.

통학차량 전문업체는 운전자와 동승자를 전문적으로 교육·훈련을 하고 차량 안전관리도 높은 수준으로 유지하도록 규제를 해야 한다. 이와 더불어 통학차량관리법에 통학차량운전자 자격증제도와 공동이용제에 대한 규정이 포함되어 시행된다면, 어린이의 교통안전에 향상시키는데 있어 효과성이 높을 것으로 예측된다.

그러나 새로운 법령 제정을 위해 거쳐야하는 과정들이 복잡하고 오랜 시간이 걸리며, 기존 어린이 통학차량 운영자와 운전자의 반발이 예상된다. 또한 새로운 직업으로 자리를 잡아가기까지의 시간이 필요한데, 그 기간 동안의 어린이 교통안전 확보에 대한 문제가 발생할 우려가 있다.

통학차량 운전자의 자격증 신설방안

네 번째로 제시하는 통학차량 운전자의 자격증 신설방안은 통학차량의 안전을 위해 반드시 필요한 대안으로 안전증대 효과가 있을 것으로 예상된다. 통학차량 운전자는 택시나 버스운전자 등에 비해 더욱 높은 도덕성과 전문성이 요구되는 직업이나, 버스나 택시운전자에 비해 더욱 낮은 관리를 받고 있다.

범죄경력, 마약 및 음주 중독, 사고기록 등을 철저히 파악하고 교통안전지식 시험, 인성검사 등을 시행하여 통학운전자가 될 수 있는 자격을 강화하기 때문에 어린이 통학안전에 근본적으로 증진시킬 수 있는 대안으로 평가된다. 그러나 통학차량규제의 정책수용성과 실효성 한계를 해소하는데 있어 이 자격증제도는 역할이 극히 한정된다. 즉, 문제를 해결하는데 있어 한계가 있는 대안이기 때문에 효과성은 낮다고 평가된다.

택시운전자, 버스운전자 등의 자격증 선례가 있기 때문에 실현타당성 측면에서 큰 문제가 없을 것으로 판단되고, 통학차량 운전자를 고용하는 경우, 각 교

육청에서 배포하는 통학차량관리지침에 통학차량운전 자격증 소지자만 채용할 수 있도록 조항만 수정하면 되기 때문에 현실적으로 가장 실현타당한 방안으로 생각된다.

통학차량과 관련된 기술적 장치의 개발 및 도입

다섯 번째로 제시한 통학차량과 관련된 기술적 장치의 개발 및 도입은 안전을 향상시키는 효과성은 높을 것으로 예상된다. 그러한 기술로는 전후방 카메라, 자동차 문 옷끼임 방지, 영유아 및 어린이에 맞는 좌석, 영유아 및 어린이용 안전벨트, 통학차량 앞 횡단방지 자동바 설치, 보행자 자동인식 정지 기술(AEB: Autonomous Emergency Breaking) 등이 있다. 그러나 현재 기술은 개발이 되어 있다고 하더라도 추가로 차량에 신규 개발 장치를 설치하게 되면, 많은 추가 비용이 발생하게 된다. 현재 차량구조변경도 어려워하는 영세한 보육기관에게는 더욱 부담으로 작용할 우려가 있어 실현타당성 측면에서 문제가 있다. 다만 국토교통부가 자동차관리법을 개정하여 차후 신규로 출고되는 어린이 통학 전용 차량에 전·후방카메라 등의 안전기술과 장비를 의무적으로 장착하도록 하여 구조적으로 어린이의 안전을 확보할 필요성은 있다.

2) 최적안

본 연구에서 제시한 5개의 대안을 모두 시행하면 좋겠지만, 효과성과 실현타당성 측면에서 차이가 있기 때문에 대안의 우선순위에 따라 최적안을 제시한다. 이에 따라 어린이 통학차량 규제의 한계 해소방안으로 제시한 5개의 대안 중에서 차량 공동이용제, 전문통학업체를 활성화하는 통학차량관리법 제정, 통학차량 운전자의 자격증 신설방안이 효과성과 실현타당성 측면에서 우선순위가 높은 대안으로 평가된다. 따라서 이 세 개의 대안을 최적안으로 선정하여 단기적으로 추진하도록 제안한다.

어린이 통학차량의 공동이용제와 통학차량관리법 제정방안은 현재 도로교통법에 근거한 통학차량규제의 문제점을 해소할 수 있는 대안이다. 이들 대안은 효과성 측면에서 높은 평가를 받을 수 있으며 근본적으로 통학차량의 운영체제를 바꿀 수 있게 된다. 이들 대안이 설문조사에서는 낮은 지지율을 기록했지만, 현업에 종사하시는 분들은 새로운 제도의 도입에 대해 거부감이 있는 것으로 판단되므로 설문조사의 결과를 그대로 최적안 선정에 반영하는 것은 타당

하지 않은 것으로 보인다. 비록 실현타당성 측면에서 법제정 등을 통한 오랜 시간과 갈등이 예상되지만, 이들 두 대안은 통학차량의 문제해소를 위해 핵심적인 대안이기에 때문에 최적으로 선정하여 첫 번째 대안인 통학차량운전자 자격증 신설방안과 같이 즉시 시행을 추진하도록 한다.

통학차량관리법에 통학차량운전자 자격증제도 신설, 통학차량 공동이용제 활성화, 전문통학업체 육성 등을 뒷받침할 수 있는 규정을 포함하도록 한다. 이들 3개의 대안은 서로 연계하여 시행될 수 있고 서로 상충되지 않기 때문에 타당한 대안으로 판단된다. 통학차량 운전자 자격증제도의 신설만으로는 통학차량규제의 정책수용성과 실효성 한계를 해소하지 못한다는 측면에서, 이 대안은 공동이용제와 통학차량관리법 제정방안과 연계해서 보완방안으로 시행되어야 한다.

이와 더불어 영세한 학원과 어린이집 등에 대한 통학차량 구조변경 재정지원과 통학차량과 관련된 기술적 장치의 개발 및 도입방안은 장기적 대안으로 제안한다. 이 중 재정지원방안은 만약 통학버스 공동이용제와 전문통학버스업체가 활성화된다면 대체될 수 있는 대안이고, 차량구조변경 지원에 한정되어 있어 통학차량규제의 한계를 근본적으로 해소하지 못하기 때문에 차선적 대안으로 선정한다.

통학차량 관련 기술적 장치의 개발과 도입 의무화는 자동차관리법을 개정해야 하고, 통학업체나 어린이 교육시설이 비용이 많이 부담해야 하므로 중장기적 대안으로 선정하도록 한다. 통학차량의 안전을 위한 기술적 장치의 개발과 도입방안은 후방카메라 설치의무화, AEB 설치 의무화 등 개별적인 대안을 가지고 세부적으로 접근할 필요성이 있다. 이에 따라 후방카메라 도입, 전방 카메라 도입, 옷 끼임 방지기술 개발 및 도입, AEB 기술 장착 의무화 등에 대해서는 추후 심도 있는 연구를 통해 정책을 추진하도록 한다.

나. 어린이 보호구역 규제의 실효성 증대 방안

1) 대안분석

설문조사분석에서 대체적으로 많은 분들이 어린이 보호구역의 실효성을 확보하기 위해서는 불법주정차 차량단속을 해야 한다는 점에 공감하고 있었으며, 불법주차 처벌강화, 단속강화를 요구하는 의견이 많았다. 그렇다면, 효과성측면에서 불법주정차단속을 가장 잘 할 수 있는 대안이 선정되어야 할 것이다.

어린이 보호구역내 불법주차에 대한 처벌은 다른 곳에서의 불법주차에 비해 2배로 과태료를 가중 부과하고 있어 이미 강화되어 있다. 현실적인 문제는 지속적으로 단속을 하지 못한다는 것이다. 인력으로 단속을 강화하는 대안은 지금 어린이 보호구역의 불법주차차량이 만연해 있는 것을 보면, 한계가 있는 대안이다. 이제는 처벌수준과 인적 단속의 강화를 넘어선 시스템적인 대책이 필요한 시점이다.

어린이보호구역 내 어린이안전 방법CCTV를 활용한 불법주정차 차량단속

첫 번째 대안은 실효성 있는 어린이 보호구역을 만들기 위해 ‘어린이 보호구역 내 어린이 안전 방법CCTV를 활용한 불법주정차 차량에 대한 단속을 강화하는 방안’이다. 현행 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙에서는 어린이 보호구역 내의 주·정차를 금지할 수 있도록 되어있으나, 실제 어린이 보호구역 내에는 불법주정차가 만연하여 어린이의 교통안전을 위협하고 있다. 단속을 하더라도 단속시간 이후에는 다시 불법주정차 차량이 발생하고 있는 실정이다. 따라서 어린이 보호구역 내 설치된 방법CCTV를 활용하여 상시단속을 시행할 필요가 있으며, 이러한 전환은 불법 주정차를 근본적으로 감소시킬 수 있어 어린이 보호구역에서의 교통안전 증진의 효과가 높을 것으로 평가된다.

예를 들어, 부산시청에서 어린이 안전CCTV와 교통센터 CCTV가 통합되어 있지 않고, 어린이 안전CCTV로 불법 주정차 단속을 하지 못하고 주정차단속 CCTV를 따로 설치하여 관리하고 있다. 이렇게 CCTV가 중복적으로 운영되어 추가비용이 발생하고 비효율성이 발생하고 있다. 안전개념에 범죄로부터의 안전뿐만 아니라 교통사고로부터의 안전개념이 포함되어 있지 않기 때문에 이

렇게 안전CCTV가 불법주정차 단속에 사용되지 못하고 있다. 불법주정차, 자동차의 난폭운전, 과속 등으로 인해 어린이의 안전이 위협받고 있으므로, CCTV가 이런 행위를 단속하는데도 활용되어 어린이의 안전을 확보해야 하나, 그렇게 영상정보가 사용되고 있지 않고 불법 주차단속 CCTV는 따로 설치되어 운영되고 있는 실정이다.

어린이 안전확보에 초점을 맞추기보다 부산시의 일반적 범죄예방을 위해 어린이 안전 CCTV가 설치되고 있다. CCTV설치위치가 어린이집, 유치원 어린이의 동선에 따라 어린이집, 유치원, 초등학교 앞 등 필요한 곳에 설치되기 보다는, 그런 어린이시설에서 한참 먼 곳인 교차로 등 일반적 범죄예방 또는 범인 체포에 초점이 맞춰 설치되었다.

따라서 어린이 안전 CCTV를 교통안전을 위해 사용할 수 있도록 규제 개정을 하고, 어린이 안전용 CCTV와 교통센터의 CCTV를 통합하여 사용하여 예산 낭비를 최소화하는 정책을 추진해야 한다. 아동복지법 제32조 등을 개정하여 어린이 안전 CCTV를 불법주정차 단속 등 어린이의 교통안전을 위해 사용가능하도록 규정을 개정해야 할 것이다.

국민안전처에서 어린이의 교통안전을 위해 불법 주정차 단속에도 CCTV 영상을 활용할 수 있다는 점을 지침으로 내려줘야 하고, 향후 성과평가에서 중요한 요소로 평가를 하겠다는 점을 명확히 밝혀줘야 한다. 또한 아동복지법 등에 어린이 안전 CCTV설치위치가 어린이집, 유치원, 학원, 초등학교 등 어린이의 동선에 따라 꼭 필요한 곳에 설치해야 한다는 점을 명확히 규정하고, 일반적 범죄예방만을 위해 설치하는 것이 아니라는 점을 규정해야 한다. 또한 전국 CCTV 효과분석을 시행하고 그 효과분석 결과에 따라 지자체에 예산배분의 차별화를 하는 성과관리체계 구축이 필요하다. 이와 더불어 CCTV 구매 및 관리가 분산되어 있어 선택과 집중이 되지 못하고 있으므로, 향후 CCTV 구매와 관리를 통합하여 낭비를 축소해야 한다.

다만 CCTV를 단속용으로 활용하기 위해서는 관할 공공기관의 장이 주민 공청회 및 설명회를 개최해야하고, 전문가 및 이해관계자의 의견을 수렴해야 하는데 상시 단속의 경우 주변 상인들의 생계문제와 연결되기 때문에 민원발생의 우려가 커 실현타당성 측면에서 시행은 쉽지 않을 것으로 예측된다. 그러나 어린이보호구역의 불법주정차 단속은 상시적으로 진행될 것이므로 효과성은 매우 높은 대안이다.

CCTV를 활용하여 연동식 과속차량 단속

두 번째 대안인 방법 CCTV를 활용하여 연동식으로 과속차량을 단속하는 대안은 비용을 증가시키지 않고도 어린이 보호구역의 실효성을 높일 수 있다고 평가된다. 어린이 보호구역의 제한속도 단속을 할 수단이 미흡했는데, 이 대안을 활용하면 실효성을 확보할 수 있는 대안이다. 그러나 실현타당성 측면에서 보면, 어린이 보호구역내부의 CCTV를 연동시켜 과속차량을 단속하는 것이므로 프로그램 개발 등 기술적인 부분에서 일정 부분 해결해야 할 사항이 있을 것으로 추정된다. 또한 기존 CCTV를 연동식 과속차량 단속을 위해 활용할 수 있게 프로그램을 변경해야 하므로 재원이 필요할 것이다.

어린이 보호구역내 이면도로 모두 일방향 전환 및 단순화하고 보차분리를 통해 어린이의 안전통행로 확보

어린이 보호구역내의 이면도로는 모두 일방향으로 전환하여 단순화하고 보차분리를 통해 어린이의 안전통행로를 확보하는 대안은 어린이 교통안전을 증진하는데 있어 효과성이 높을 것을 예상된다. 단, 어린이 교육시설 주변 이면도로를 일방통행화하고 단순화하는 대안을 시행하는 데 있어 주변 주민들의 반발 등이 높을 것으로 판단되어 실현타당성은 낮을 것으로 평가된다.

어린이 보호구역 설정기준 완화

도로교통법 시행규칙 제14조에 따르면, 어린이집과 학원의 경우에 어린이 보호구역 설정기준이 100명이 승인기준이다. 이 기준보다 아래의 학생이 있는 어린이 집과 학원은 보호구역의 설정을 신청하지 못한다. 많은 어린이 집과 학원장은 소규모로 인해 보호구역으로 설정하지 못하는 것이 문제라고 주장하고 있다. 따라서 어린이 집과 학원의 어린이 학생수 100명에서 50명으로 하향 조정이 필요하다. 학원의 경우에는 한 학원의 학생수가 50명이 아니라, 한 건물에 입주해 있는 학원의 학생수가 50명이 넘는다면 주변 지역을 보호구역으로 설정하도록 해야 한다.

이 대안은 현재 체제에서 사각지대로 남아 있는 어린이 교육시설에 대해 안전향상을 가져 올 수 있기 때문에 효과성이 높을 것으로 판단된다. 또한 지금

어린이 보호구역의 설정과 운영이 어느 정도 안정화단계에 이르렀기 때문에, 기존의 설정과 운영체제를 그대로 확대하면 되기 때문에 실현타당성도 높다고 판단된다. 단, 어린이집과 학원 주변의 보호구역 확대를 위한 추가적 재정소요와 지자체의 행정부담이 있을 것이다.

2) 최적안

어린이 보호구역 규제의 실효성 증대를 위한 대안 중에서 첫 번째 대안인 어린이 보호구역 내 방법 CCTV를 활용한 불법주정차 차량에 대한 단속강화방안을 최적안으로 선정한다. 이를 위해 국민안전처의 어린이 안전 영상정보인프라구축(CCTV 설치) 사업추진지침을 개정할 필요가 있다. 불법주정차의 단속 없이는 어린이 보호구역 설치의 실효성을 향상시킬 수 있는 방안이 없다. 효과성이나 실현타당성 측면에서 가장 우수한 대안으로 즉시 시행될 필요가 있다.

〈표 IV-3-1〉 어린이 보호구역 설정기준 완화방안

현행	개정안
도로교통법 시행규칙 제14조(보육시설 및 학원의 범위) ① 법 제12조제1항제2호에서 "행정자치부령이 정하는 보육시설"이란 <u>정원 100명 이상의 보육시설</u> 을 말한다. ② 법 제12조제1항제3호에서 "행정자치부령으로 정하는 학원"이란 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률 시행령」 별표 1의 학교교과교습학원 중 <u>학원 수강생이 100명 이상인 학원</u> 을 말한다.	도로교통법 시행규칙 제14조(보육시설 및 학원의 범위) ① 법 제12조제1항제2호에서 "행정자치부령이 정하는 보육시설"이란 <u>정원 50명 이상의 보육시설</u> 을 말한다. ② 법 제12조제1항제3호에서 "행정자치부령으로 정하는 학원"이란 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률 시행령」 별표 1의 학교교과교습학원 중 <u>학원 수강생이 50명 이상인 학원</u> 을 말한다. <u>다만, 한 건물에서 운영 중인 모든 학원의 어린이 수강생수가 50명이상인 경우에는 학원수강생 50명 이상기준을 충족한 것으로 본다. <신설></u>

어린이집과 학원에 대한 어린이 보호구역 설정기준을 100명에서 50명으로 하향 조정하도록 도로교통법 시행규칙 제14조를 개정하는 안도 최적안으로 선정하여 즉시 시행하도록 한다. 유치원에 다니는 원생이나 초등학교 다니는 학생, 어린이집에 다니는 영유아, 학원에 다니는 어린이 모두 똑같이 사회가 보

호해야 할 대상이다. 가장 이상적인 것은 아무런 제한 조건없이 모든 어린이집과 어린이가 다니고 있는 학원 주변을 어린이 보호구역으로 설정하는 것이지만, 재정소요와 행정부담을 고려하고 점진적 개선을 추진하여 정책수용성을 증진시킨다는 측면에서 보호구역 설정기준을 50% 하향하는 대안을 최적으로 건의한다. 무엇보다 한 건물에서 운영중인 전체 학원의 어린이 수강생이 50명 이상인 경우에는 학원수강생 50명 기준을 충족한 것으로 본다.

방법 CCTV를 활용하여 연동식으로 과속차량 단속방안은 중장기적 방안으로 시행한다. 실현타당성을 높이기 위해 기술적 어려움과 재원소요에 대한 검토가 사전적으로 필요하며, 이 대안을 추진하기 위해 추후 연구가 요구된다. 세 번째 대안인 보차분리를 통해 어린이의 안전통행로를 확보하는 대안은 일방통행로 전환 등에 대해 주민반발이 예상되므로 점진적으로 추진해 가는 중장기적 대안으로 추진한다.

다. 어린이 교육시설 내부와 주변 보행환경 개선을 위한 법령 개정 방안

1) 대안분석

설문조사 분석에서 어린이 교육시설 내·외부의 보행환경 개선 대안의 지지율은 ‘어린이 교육시설 주변 주·정차장 관련 규정 신설’과 ‘어린이 통학차량과 교육시설 간 안전동선 확보’ 대안이 높았다.

어린이 교육시설 내·외부 통학차량 주정차장 설치 의무화 규정 신설

첫 번째 대안으로 어린이 교육시설 내부 또는 주변의 통학차량 주·정차장 설치를 의무화하여 어린이 안전확보를 위한 규정을 신설해야 한다. 즉, 어린이 교육시설의 기준에 통학차량 주·정차장 확보 의무화 관련 내용을 신설한다. 이와 더불어 어린이 교육시설 내·외부 주·정차장 설치기준을 마련하여 현재 관련 법령 및 지침 등의 규정에 포함하도록 한다. 이 설치기준에, 예를 들어, 통학차량 정차장 구역을 노란색으로 도색하여 다른 차량의 주·정차를 금지하여 안전한 승하차 공간을 확보하도록 하는 것을 포함한다. 이렇게 법령 및 지침 개정을 통해 어린이가 통학차량에서 승하차시 안전사고를 예방할 필요가 있다.

이러한 설치의무화와 설치기준 구체화는 어린이 교통안전을 증진시킬 수 있어 효과성을 높일 것이고, 실현타당성 측면에서도 전반적으로 타당하다.

이를 위해 유아교육법, 초·중등교육법, 영유아보육법, 학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률, 초·중등교육법, 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법, 경제자유구역 및 제주국제자유도시의 외국교육기관 설립·운영에 관한 특별법을 개정하여 어린이 교육시설 내·외부 주·정차장 설치를 의무화하는 조항을 신설한다. 이를 통해 어린이의 안전한 승하차 환경을 개선하여 어린이 교통안전사고를 예방해야 한다. 이 대안은 효과성과 실현 타당성 측면에서 큰 문제가 없는 대안으로 판단된다.

어린이 교육시설 내·외부 어린이의 보행 안전동선 확보 의무화

두 번째로 현행 어린이 교육시설 인가규정에 시설 내부 혹은 주변에 반드시 어린이들이 안전하게 이동할 수 있는 보행로를 갖추도록 인가규정을 변경해야 한다. 통학차량 주정차장으로부터 교육시설 내부까지 안전동선을 확보여부를 인가기준에 포함시켜야 할 것이다. 이와 같이 지금까지 심각하게 고려하지 않았던 사항을 시설인가규정에 포함하도록 인가규정을 변경하면 되기 때문에 사전적으로 어린이의 안전을 확보할 수 있을 것으로 평가되어 효과성이 높을 것이다. 이 대안도 안전을 위해 규제를 변경하면 되는 것이므로, 실현타당성 측면에서 큰 문제는 없는 것으로 보인다.

어린이 교육시설 신설 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정 신설

유치원 등 어린이 교육시설을 새로 인가할 때, 그 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정을 신설하는 방안이다. 신규 인가를 할 때, 어린이의 교통안전 관련 시설 등에 대한 구비여부를 점검한다면, 그 교육시설이 운영될 때 어린이가 좀 더 안전할 수 있을 것이다. 인가조건에 어린이 보호구역 신청 여부를 묻는 것과 같은 것이 하나의 좋은 예가 될 것이다. 이 대안이 시행되면, 교통기관의 운영 초기부터 안전성을 높일 수 있어 효과성을 확보할 수 있다. 또한 처음의 어린이 교육시설의 인가조건에 교통안전 관련 사항을 추가하여 다른 조건 점검하는 것과 동시에 사전 점검하면 되기 때문에 실현타당성도 높은 것으로 판단된다.

공동시설 주변도로에 어린이 통학차량 정차장 구역 설정

이 대안은 도로교통법을 개정하여 교육시설과 공동주거지역 등의 도로 일정 구역을 통학차량이 안전하게 승하차 할 수 있도록 임시 정류장을 설정할 수 있도록 하는 대안이다. 통학차량 정차장 구역에 다른 일반차량의 주정차를 엄격하게 금지하여 통학차량의 동선을 확보하도록 한다. 아파트와 같은 공동시설 주변 도로변에 버스정류장과 같이 통학차량 안전 승하차 구역을 노란색으로 도색하여 다른 일반차량의 주정차를 금지하고, 위반 시 가장 처벌하는 조항을 신설하도록 한다. 이 대안은 통학차량이 무질서하게 도로중간에서 승하차하여 사고위험에 처해있는 어린이들의 안전성을 증진시킬 수 있어 효과성이 높은 대안이다. 도로의 일부를 통학차량 정류장으로 만들어야 하므로 자가용운전자 등의 일부 반대가 있을 것으로 예상되기 때문에 실현타당성 측면에서 한계는 있을 것으로 평가된다.

2) 최적안

어린이 보육시설 내부와 주변 보행환경 개선을 위해 제안한 3개의 대안 모두를 최적안으로 시행하도록 한다. 어린이 교육시설 내·외부 통학차량 주정차장 설치 의무화 규정 신설안과 어린이 교육시설 내·외부 어린이의 보행 안전 동선 확보 의무화안은 효과성과 실현타당성 측면에서 전체적으로 큰문제가 없는 것으로 평가된다. 세 번째 대안인 공동주거시설에 어린이 통학차량 정차장 구역 설정안은 일부도로를 배정해야 하므로 실현타당성 측면에서 일부 반대가 있을 것으로 보인다. 그러나 학원이 밀집해 있는 건물 앞 등에서 도로중간에 무질서하게 승하차하는 통학차량의 위험성을 방지하기 위해 이 세 번째 대안을 즉시 시행할 필요가 있다.

설문조사분석에서도 이들 대안에 대한 지지율은 높았으며, 현업에 종사하는 분들도 이들 대안의 시행필요성에 공감하고 있는 것으로 보인다. 첫 번째 대안인 어린이 보육시설기준에 통학차량 주·정차장 설치 의무화와 설치기준 마련 관련 내용을 신설하고, 관련 개별법의 개정으로 통해 어린이 교육시설 내·외부 주·정차장 설치 의무화 대안은 즉시 시행되어야 한다. 또한 어린이 교육시설 내부 혹은 주변에 어린이 통학차량 전용 주·정차장에서 시설내부까지 어린이들이 안전하게 이동할 수 있는 보행로를 갖추도록 인가규정을 변경하는 대안도 시행해야 한다. 이를 위해 영유아보육법 제9조의 보육시설의 설치기준

을 개정할 필요가 있다.

또한 공동주거시설의 내·외부 도로에 어린이 통학차량 정차장 구역을 설정하여 통학차량 승하차 중에 발생하는 안전위험성을 최소화하고 다른 차량이 불법 주정차를 할 시 가중처벌을 하도록 한다. 이 대안은 도로교통법 개정으로 통해 법적 근거를 마련해야 할 것이다.

라. 어린이 교통안전교육의 법적 근거 확립과 체계적인 교통안전 교육의 시행 방안

1) 대안분석

어린이 교통안전사고를 예방하기 위해 가장 중요한 것 중 하나가 어린이 교통안전교육이다. 실제 인터뷰 조사에서도 대다수 실무자들의 어린이 교통안전 교육이 아주 중요하다고 하였고, 특히 체험교육이 가장 중요하다고 하였다. 하지만 본 연구에서 시행한 인터뷰 조사 분석 결과에 따르면 교육주기는 모든 보육기관에서 2개월에 1회 이상 시행하고는 있지만 연간 교육시간이 10시간 미만인 기관이 15개 기관 중 7개 기관으로 거의 절반에 이르는 것으로 나타났다.

어린이 교육시설의 교통안전교육 의무화

따라서 현행 「아동복지법 시행령」 별표 3에 따라 2개월에 1회 이상, 연간 10시간 이상 실시하도록 권고하고 있는 것을 초등학교, 유치원, 어린이집을 대상으로 2개월에 1회 이상, 연간 10시간 이상 실시하는 것을 의무화하도록 아동복지법 개정을 통해 학교 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거를 확립할 필요가 있다. 교통안전교육을 의무화 하면 어린이 교통안전의 실효성을 증가 시킬 것이고, 정부가 어린이 교육시설에 의무화를 위한 규제 개정을 하면 되는 것이므로 실현타당성도 높은 것으로 판단된다.

〈표 IV-3-2〉 어린이 교통안전교육 의무화 방안

현행	개정안
아동복지법 시행령 제28조(아동의 안전에 대한 교육) ① 아동복지시설의 장, 「영유아보육법」에 따른 어린이집의 원장, 「유아교육법」에 따른 유치원의 원장 및 「초·중등교육법」에 따른 학교의 장은 법 제31조제1항에 따라 교육계획을 수립하여 교육을 실시할 때에는 별표 3의 교육기준에 따라야 한다.	아동복지법 시행령 제28조(아동의 안전에 대한 교육) ① 아동복지시설의 장, 「영유아보육법」에 따른 어린이집의 원장, 「유아교육법」에 따른 유치원의 원장 및 「초·중등교육법」에 따른 학교의 장은 법 제31조제1항에 따라 교육계획을 수립하여 교육을 실시할 때에는 별표 3의 교육기준에 따라야 하되 2개월에 1회 이상, 연간 10시간 이상을 반드시 실시해야한다. <신설>

맞춤형 어린이 교통안전 교육프로그램 구축

두 번째로 체계적이고 실효성 있는 교통안전교육·훈련 프로그램을 마련해야 하는데, 현재 어린이 교통안전교육 프로그램은 주로 교재 및 시청각 교육이 주를 이루고 있는 실정이다. 모창환 외(2013:185.)⁵⁸⁾는 “현재 비교적 활발하게 진행 중인 교통안전교육은 주로 어린이집, 유치원, 초등학교 등을 대상으로 영유아, 어린이의 보행안전수칙을 교육하는 방어적인 교육에 그치고 있다. 이는 우리나라 교통안전교육의 치명적인 허점으로, 교통사고의 유발자 혹은 가해자가 될 가능성이 높은 교통수단 운전자에 대한 교통안전교육이 극히 낮은 수준에 머물고 있다.”라고 체계적이고 실효성 있는 교통안전교육의 필요성을 주장하고 있다.

또한 인터뷰 조사 결과 대다수의 교육시설에서 교사가 직접 어린이 교통안전교육에 대한 프로그램 및 교재를 마련하여 어린이들을 교육하고 있었으며, 일부 전문교육기관에서 보육기관에 방문하여 교육을 시행하고 있기는 하지만 연간 1~2회에 그치고 시청각 교육으로 대부분이 진행되기 때문에 어린이 교통안전에 효과적이지 못한 것이 현실이다. 따라서 어린이 보육시설에서 어린이에게 가장 효과가 큰 체험교육을 위주로 한 체계적인 어린이 교통안전교육 프로그램을 요구하고 있는 실정이다. 이런 측면에서 맞춤형 프로그램은 효과성이 높고 실현타당성도 높을 것으로 예상된다.

58) 모창환 외 (2013), 『국민 공공안전향상 종합대책』, 한국교통연구원.

교통안전교재의 혁신적 개편

세 번째로 연령에 맞는 어린이 교통안전교육 교재의 혁신적인 개편을 통한 교육 효과를 높일 수 있도록 한다. 교재를 어린이들이 흥미를 가질 수 있도록 캐릭터나 아이콘 등을 재미있게 만들어 주고, 내용도 어린이들이 재미를 느낄 수 있도록 수정해야 한다. 본 연구에서 시행한 인터뷰 조사에서 가장 효과가 있는 교통안전체험교육을 위한 전문시설의 교육프로그램이 중·고등학생 위주로 구성되어 있어 영유아들이 흥미를 가지지 못하고 교육의 효과도 떨어진다고 지적하였다. 또한 교육부에서 배포하는 교육자료도 부족하여 별도로 교사들이 인터넷을 통해 교육자료를 수집하여 활용하고 있어 연령대에 맞는 교재를 개발하여 교육시설에 배포할 필요가 있다.

전문적인 교통안전 교육담당자 육성

생동감있는 교재와 동영상 등을 가지고 효과적으로 어린이에게 교육을 할 수 있는 교통안전 교육전문가의 육성이 필요하다. 도로교통공단이나 교통안전공단에서 어린이 교통안전교육 프로그램을 마련하여 전문가를 양성하도록 한다. 이 전문가 육성방안은 어린이 교통안전 확보에 효과적일 것이고, 실현타당성도 높은 대안이다. 교육인증제도를 통해 교통안전교육 전문가를 육성하고, 이들이 어린이 교육시설을 순회하면 교육을 할 수 있도록 하는 방안을 시행할 필요가 있다.

2) 최적안

아동복지법 개정을 통해 학교 교통안전교육의 의무화에 대한 법적 근거를 확립하는 대안은 효과는 높고 실현타당성 측면에서 문제가 없는 대안으로 최적으로 선정한다. 실효성 있는 교통안전교육·훈련 프로그램을 마련방안, 연령에 맞는 어린이 교통안전교육 교재의 혁신적인 개편방안, 전문적인 교통안전 교육담당자 육성방안도 첫 번째 대안과 같이 효과성과 실현타당성 측면에서 타당하며 즉시 시행되어야 한다.

영유아 및 어린이 대상 연령별, 교육시설별 교육안전 교육을 시행해야 하고, 운전자와 교사, 통학차량 운전자 및 동승자, 어린이의 학부모, 일반운전자 대상으로도 통합적 교육체계를 개편해야 한다. 또한 어린이 교통사고 사망자가

발생한 사례 중심으로 교재를 개발하여 교육의 실효성을 높이도록 한다. 어린이는 성장하면서 교통활동을 지속적으로 해야 하며, 예를 들어, 보행은 평생해야 하는 교통활동이기 때문에, 이런 교통안전교육을 통해 안전하게 보행을 하는 방법을 어렸을 때부터 반복해서 학습해야 할 것이다. 이와 더불어 전문적인 교통안전 교육담당자 육성방안도 시행하고 어린이 교통안전 인증제도로 도입하여 어린이를 위한 안전교육의 실효성을 강화해야 할 것이다.

마. 어린이 교통안전홍보 강화 방안

1) 대안분석

전방위적 홍보전략 시행

본 연구에서 수행한 인터뷰 조사에서 어린이의 교통안전사고를 예방하기 위해서는 일반 운전자들의 어린이 보호의무에 대한 인식을 전환시키는 것이 가장 중요한 문제로 지적되었다. 이를 위해 어린이 통학차량 정차 시 서행 및 정지표지 시 우선정차 등 운전자의 의무, 스쿨존과 보행환경 관련 어린이 보호의무 등 도로교통법 개정과 관련하여 전방위적인 홍보를 확대해야 한다.

도로교통공단의 교통방송의 활용, 교통안전공단의 자동차 검사 시 어린이 교통안전 홍보 의무화, 손해보험협회를 통한 텔레비전, 인터넷 포털, 보험용지 등의 수단을 통한 홍보를 다양화 한다.

현재 교통안전과 관련된 홍보를 시행 중인 기관과의 협의만 이루어진다면, 기존 교통안전에 대한 홍보 시 어린이 보호의무에 대한 내용만 추가하여 홍보가 가능하기 때문에 적은 비용으로도 홍보효과를 얻을 수 있을 것으로 예상된다.

교통안전 홍보추진 조직체계 구축

두 번째로 본 연구에서 수행한 인터뷰 조사 대상자의 대부분이 일반 운전자 및 학부모의 어린이 통학차량, 스쿨존, 보행환경에 대한 운전자의 의무와 벌칙 등에 대한 내용을 전혀 모르고 민원이나 항의 전화를 하는 것이 어린이 통학차량의 운영에 있어서 가장 큰 어려운 점으로 응답했다. 이를 해소하기 위해서

는 지자체 중심으로 어린이 통학차량, 스쿨존, 보행환경 등에서의 어린이 교통 안전성 확보와 관련된 내용을 지속적으로 홍보해야 하는데 현행 법 상에는 지자체가 의무적으로 홍보활동을 하도록 하는 규정이 없어 강제성을 가지고 학부모 및 일반 운전자들에게 홍보하는 데 제약이 있다.

따라서 어린이 통학차량, 스쿨존, 보행환경에 대한 운전자의 의무와 벌칙 등 어린이 교통안전과 관련된 사항을 의무적으로 홍보하도록 하는 규정이나 지침을 마련하도록 관련 법령에서 규정할 필요가 있다. 이 때 홍보의 주체가 있어야 하는데, 그 주체는 국토부와 경찰청이 공동으로 홍보업무를 담당하며, 지자체, 보험회사, 민간단체, 시민단체 등과 협력하여 홍보를 대폭 확대하도록 한다.

2) 최적안

어린이 교통안전을 위한 홍보강화방안의 모두 필요한 대안으로 효과가 높고 실현타당성 측면에서도 큰 문제는 없다. 중앙과 지방차원의 어린이 교통안전 홍보방안을 즉시 시행해야 할 것이다. 국토부와 경찰청이 공동으로 홍보전략을 수행하도록 하며, 민관거버넌스 구축을 통해 단발성이 아닌 지속적 홍보를 시행한다.

V. 결론 및 정책건의

1. 결론

정부의 다양한 대책 시행에도 불구하고, 최근 어린이 통학·통원용 차량의 교통사고가 계속 발생함에 따라, 어린이 통학·통원용 차량에 대한 안전이 사회적 이슈가 되고 있고 추가적 개선방안이 시급히 필요하다. 미래세대의 주역이 될 어린이들에게 안전한 차량서비스를 제공하는 것뿐만 아니라, 안전을 위한 물리적 교통환경 조성을 위해 어린이집, 유치원, 학원 등 시설주변의 안전한 보행환경 조성 등의 대책 마련이 필요하다.

어린이 통학차량 운전자와 어린이시설 운영자에 대한 안전 교육·훈련 프로그램이 현재 체계적으로 마련되어 있지 않기 때문에 이러한 교육·훈련 프로그램의 재구축 필요성이 있으며, 어린이집, 유치원, 학원 등을 중심으로 어린이 통학차량의 안전사고 현황과 어린이 통학차량 안전대책을 마련하고, 안전한 교통환경을 조성하기 위한 정책을 수립하는 데 연구의 목적이 있다.

본 연구에서는 이러한 연구목적을 달성하기 위해 문제점을 도출하였다. 그 문제점으로 어린이 통학차량 규제의 한계, 어린이 보호구역 규제의 실효성 미흡, 어린이 보행환경 규정 미비, 어린이 교통안전교육의 미약한 법적 근거와 체계적인 교통안전교육의 부재, 어린이 보호의무에 대한 일반 운전자 등에 대한 홍보 부족을 제시하였다.

이러한 문제점을 해소하기 위한 대안으로 어린이 통학차량 규제의 한계 해소 방안으로 5개의 대안을 제시하였다. 그 대안은 영세한 학원과 어린이집에 차량구조변경 재정지원안, 어린이 통학차량 공동이용제, 통학차량관리법 제정안, 통학차량운전자 자격증 신설안, 후방카메라 설치의무화 등 기술적 장치의 개발 및 도입방안이다. 이들 대안 중에서 통학차량운전자 자격증 신설안, 어린이 통학차량 공동이용제, 통학차량관리법 제정안을 최적안으로 선정한다.

어린이 보호구역 규제의 실효성 증대 대안으로 네 개의 대안을 제시하였다. 그 대안은 어린이 보호구역 내 방법 CCTV를 활용한 불법주정차 차량에 대한 단속강화방안, 방법 CCTV를 활용한 연동식 과속차량 단속방안, 보호구역내 이면도로 일방향 전환과 안전통행로 확보방안, 어린이 보호구역 설정기준 완화방

안이다. 이 대안 중에서 어린이 보호구역 내 방법 CCTV를 활용한 불법주정차 차량에 대한 단속강화방안과 어린이 보호구역 설정기준 완화방안을 최적으로 선정하여 즉시 시행을 제안한다. 방법 CCTV를 활용한 연동식 과속차량 단속방안과 보호구역내 이면도로 일방향 전환과 안전통행로 확보안은 중장기안으로 제안한다.

어린이 보육시설 내부와 주변 보행환경 개선을 위해 제안한 3개의 대안은 어린이 교육시설 내·외부 통학차량 주정차장 설치 의무화 규정 신설안, 어린이 교육시설 내·외부 어린이의 보행 안전동선 확보 의무화안, 어린이 교육시설 신설 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정 신설안, 어린이 교육시설과 공동주거시설 주변 도로에 어린이 통학차량 정차장 구역 설정안이다. 이들 4개 대안은 모두 최적으로 제안하며 즉시 시행을 제안한다.

어린이 교통안전교육의 법적 근거 확립과 체계적인 교통안전교육 시행을 위한 대안은 아동복지법 개정을 통해 학교 교통안전교육 의무화에 대한 법적 근거를 확립하는 대안, 맞춤형 교통안전교육·훈련 프로그램 마련방안, 연령에 맞는 어린이 교통안전교육 교재의 혁신적인 개편방안, 교통안전교육 전문가 양성방안이다. 이들 대안 모두 즉시 실행해야 하는 최적으로 선정한다.

어린이 교통안전을 위한 홍보강화방안은 중앙차원의 홍보강화방안과 지방차원 홍보강화방안을 제안하였다. 이들 홍보강화방안도 모두 최적으로 선정하여 즉각적인 시행을 제안한다.

2. 정책건의

본 연구에서 어린이 통학차량 규제의 한계 해소 방안으로 제시한 5개의 대안에서 어린이 통학차량의 공동이용제, 통학차량관리법 제정방안, 통학차량 운전자의 자격증 신설방안은 효과성 측면에서 높은 평가를 받을 수 있으며 근본적으로 통학차량의 운영체제를 바꿀 수 있게 된다. 비록 실현타당성 측면에서 법제정 등을 통한 오랜 시간과 갈등이 예상되지만, 이들 세 대안은 통학차량의 문제해소를 위해 핵심적인 대안이기 때문에 최적 대안으로 선정하여 즉시 시행을 건의한다.

어린이 보호구역 규제의 실효성 증대 대안 중에서 첫 번째 대안인 어린이 보호구역 내 방법 CCTV를 활용한 불법주정차 차량에 대한 단속강화방안과 어

린이 보호구역 설정기준 완화방안을 최적안으로 선정하고 즉시 시행을 건의한다. 이를 위해 국민안전처의 어린이 안전 영상정보인프라구축(CCTV 설치) 사업추진지침을 개정할 필요가 있으며, 어린이집과 학원에 대한 어린이 보호구역 설정기준을 100명에서 50명으로 하향 조정하도록 도로교통법 시행규칙 제14조를 개정해야 한다. 또한 방법CCTV를 활용하여 연동식으로 과속차량 단속방안과 어린이 보호구역내의 이면도로는 모두 일방향으로 전환하여 단순화하는 대안은 중장기적 방안으로 시행하되 기술적 부분과 재원소요에 대한 검토가 사전적으로 필요하다. 이면도로의 일방향으로 전환과 보차분리틀을 통해 어린이의 안전통행로를 확보하는 대안은 주민반발 등이 예상되므로 중장기적 대안으로 추진한다.

어린이 교육시설 내부와 주변 보행환경 개선을 위해 제안한 4개의 대안 모두를 최적안으로 즉시 시행을 건의한다. 이들 대안은 효과성과 실현타당성 측면에서 전체적으로 큰문제가 없는 것으로 평가된다. 즉, 어린이 교육시설 내·외부 통학차량 주차장 설치 의무화 규정과 시설기준 신설안, 어린이 교육시설 내·외부 어린이의 보행 안전동선 확보 의무화안, 어린이 교육시설 신설 인가조건에 교통안전에 대한 인가규정 신설안, 어린이 교육시설과 공동주거시설 주변 도로에 어린이 통학차량 주차장 구역 설정안은 즉시 시행할 필요가 있다. 어린이 교육시설에 내부 혹은 주변에 어린이 통학차량 전용 주·정차장을 보유하도록 의무화하고, 어린이들이 안전하게 이동할 수 있는 보행로를 갖추도록 인가규정을 변경하는 대안과 어린이 교육시설 내·외부 주·정차장 설치기준을 개정하는 대안은 단기적으로 시행되어야 할 것이다. 특히, 어린이 통학차량의 정차지역을 아파트, 학원건물, 어린이집 및 유치원 건물 등 공동시설의 특정 수요가 많은 지역의 특정장소에 버스정류소와 같이 설정하는 방안도 실행방안을 마련하여 즉시 시행하도록 한다.

어린이 교통안전교육의 법적 근거 확립과 체계적인 교통안전교육 시행을 위한 대안 중에서 아동복지법 개정을 통해 학교 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거를 확립하는 대안은 즉시 실행되어야 한다. 실효성 있는 교통안전교육·훈련 프로그램을 마련하는 방안, 연령에 맞는 어린이 교통안전교육 교재의 혁신적인 개편방안, 어린이 교통안전 전문가 육성방안과 어린이 교통안전 인증제도의 도입도 타당하며 즉시 시행되어야 한다. 이와 더불어 어린이 통학버스 운전자뿐만 아니라 동승자에 대한 교육방안도 마련될 필요가 있으며, 이들을 위한 교육프로그램을 도로교통공단의 통학차량 교육프로그램에 추가하여 시행될 필

요가 있다.

어린이 교통안전을 위한 홍보강화방안의 모두 필요한 대안으로 효과가 높고 실현타당성 측면에서도 큰 문제는 없다. 국토부와 경찰청이 중심이 되어 중앙과 지방차원의 어린이 교통안전 홍보방안을 전방위적으로 시행해야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 건설교통부(2007). 『학원 및 보육시설 수송차량 제도화 방안 연구』.
- 경찰청(2006), 『교통안전 교육지침』 .
- 경찰청(2014). 『어린이보호구역 지정 현황』.
- 교육부(2014). 『어린이 통학차량 2차 전수조사 통계집』.
- 교통안전공단(2007). 『학원 및 보육시설 수송차량 제도화 방안 연구』.
- 국민안전처.(2015), “안전시설 미비가 교통사고 주요 원인, 총 443건 시설개선 계획,” 보도자료(2015.8.5). <http://www.mpss.go.kr/news/news_list_BD002.html>(2015.9.17)
- 국제신문.(2015). “[사설] 어린이 목숨 앗아간 스쿨존의 주거지주차장.” 국제일보 9월 3일. <<http://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=1700&key=20150904.22031184256>> (2015.10.6)
- 김억·김낙수(2013). “행동심리를 활용한 스쿨존 도로환경 서비스디자인 개발”, 『한국콘텐츠학회논문지』, 13(8), 128-140.
- 김영애·최경숙(2007). “국내 우수보육시설의 시설기준에 대한 사례조사 연구”, 『대한건축학회논문집』, 23(8), 99-106.
- 도로교통공단(2010). 『교통사고 분석 자료집(통권 제11호)』.
- 도로교통공단(2011). 『교통사고 분석 자료집(통권 제15호)』.
- 도로교통공단(2012). 『교통사고 분석 자료집(통권 제19호)』.
- 도로교통공단(2013). 『교통사고 분석 자료집(통권 제23호)』.
- 도로교통공단(2014). 『교통사고 분석 자료집(통권 제27호)』.
- 도로교통공단(2015a). 『교통사고 분석 자료집(통권 제30호)』
- 도로교통공단(2015b), “우리아이 지키는 ‘어린이 통학버스 법규’ 바로 알기”, 『신호등』, 통권419호, 7월호.
- 도로교통공단.(2015c). “어린이통학버스 안전교육.” <http://www.koroad.or.kr/kp_web/safeSchoolbus.do>(2015. 10. 17).

- 명묘희 외(2013). 『어린이 통학·통원용 자동차 관련 법제 개선 연구』. 도로교통공단.
- 모창환 외(2013). 『국민 공공안전향상 종합대책』, 경제인문사회연구회·한국교통연구원.
- 박병규(2013). “어린이 보호구역의 안전성 제고를 위한 교통 안전시설 실태 연구”, 『한국공간구조학회논문집』, 13(2), 101-109.
- 박선영(2007). “학원 및 보육시설 차량 제도화 방안 연구”. 최종보고 PPT 발표 자료, <<http://www.prism.go.kr>> (2015. 9. 5)
- 박재영·김도경(2010). “어린이 보호구역에서의 차량 속도위반 특성 분석”, 『한국도로학회 논문집』, 12(2), 63-69.
- 박준환(2013). “어린이 통학버스의 운영 현황과 안전성 개선 과제”, 『이슈와 논점』, 제639호, 4월 17일, 국회입법조사처.
- 변정희·신유림(2006). “유아교육기관의交通安全교육 실태와 요구도에 대한 연구”, 『생활과학연구논집』, 26(1), 111-129.
- 성낙문.(2004). 『보행자 교통사고 예방전략 개발』. 교통개발연구원.
- 성현곤·오준석(2011). 『다 함께 만드는 보행 및 자전거 중심의 안전한 통학로 조성사업 개발 연구: 필요성 검토 및 사업추진체계의 설정 중심으로』, 한국교통연구원.
- 손주현·이명선(2010). “참여 중심 어린이交通安全교육 프로그램 효과 평가”, 『보건교육·건강증진학회지』, 21(1), 49-60.
- 송제룡.(2012). “어린이 통학버스 안전한가?” 『이슈와 진단』. 제46호. 경기개발연구원.
- 우철희.(2015). “경기도 고양에서 또 어린이집 통학차량 사고.” YTN. 4월 3일. <http://www.ytn.co.kr/_ln/0103_201504031458169844> (2015.10.3)
- 유선희·엄정애(2004). “통합적 교육활동을 통한交通安全교육이 유아의交通安全 지식에 미치는 영향”, 『대한가정학회지』, 42(9), 149-160.
- 윤여옥.(2015). “[독자투고] 어린이통학버스 특별보호 의무.” 경기일보. 6월 5일. <<http://www.kyeonggi.com/news/articleView.html?idxno=974686>> (2015.10.3)

- 윤봉학.(2015). "횡단보도 건너던 초등생, 승합차에 치여 숨져." 국민일보. 8월 5일. <<http://news.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=0009721538&code=61121111&cp=nv>> (2015.10.6)
- 이상팔 외(2014). 『어린이 교통안전교육제도의 현황과 개선방안』, 국회입법조사처.
- 이상훈.(2015). “어린이 통학차량 사고 대책 급한데 뭐하나…” 경기신문. 4월 5 일. <<http://www.kgnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=412628>> (2015.10.5)
- 이원영·신용철(2004). “어린이 통학버스 관련 제도 및 관련 법규”, 『교통안전연구논집』, 23,, pp.57-75.
- 이호원 외(2012). “어린이 보호구역내 교통안전시설이 구간통행속도에 미치는 효과 분석”, 『한국ITS학회논문지』, 11(3), 124-132.
- 장명순 외(2010). “어린이 보호구역 현황, 교통사고 특성, 문제점 및 개선제안”, 『교통 기술과 정책』, 7(5), 91-98.
- 정도영 외(2008). “통학로 특성에 따른 어린이 보호구역의 효과 평가”, 『서울도시연구』, 9(1), 1-13.
- 조인식(2014). 『학생안전지역 제도 정착을 위한 과제』, 국회입법조사처.
- 최대호.(2015). “통학차량 몰다 원아 추락사망 사고 낸 태권도사범 실형.” 뉴스 1. 10월 4일. <<http://news1.kr/articles/?2448563>> (2015.10.10)
- 최영경.(2015). ““두살 딸이 통학차량에 깔려 숨졌어요”…CCTV·블랙박스도 없어 막막.” 국민일보. 7월 2일. <<http://news.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=0009609076&code=61121111&cp=nv>> (2015. 10.5)
- 최혜령.(2015). “[시동 켜요 착한운전]통학車 앞지르던 승용차에 8세 초등생 참변.” 동아일보. 8월 31일. <<http://news.donga.com/3/all/20150831/73338620/1>> (2015.10.10)
- 충청남도교육청(2015), 『통학차량관리지침』
- 한국산업정보연구소(2009). 『전세버스운송사업 경영합리화 방안-전세버스 사업 범위 확대 및 자가용버스 불법운행 방지대책을 중심으로-』.
- 한국소비자보호원(2003). 『영유아 보육시설 안전실태 조사 결과』.
- 한국소비자원(2012. 10). 『안전보고서』.

행정안전부(2011). 『어린이·노인·장애인 보호구역 지침 통합 및 효과분석 연구』.
 허병이·김성중(2013). “통학환경 개선을 위한 대도시지역의 통학버스 도입 타당
 성 연구”, 『교육환경연구』. 12(3), 36-49.

GPO(2008), Congressional Record. Vol.154 PUBLIC LAW 110 - 189.

NHTSA. (2015). "Laws & Regulation." <[http://www.nhtsa.gov/
 Laws+&+Regulations/Vehicles?ruleSortBy=fmvss&ruleOrder=asc](http://www.nhtsa.gov/Laws+&+Regulations/Vehicles?ruleSortBy=fmvss&ruleOrder=asc)>(201
 5.10.12)

NHTSA(2010). Federal Motor Vehicle Safety Standard, Rearview Mirrors;
 Federal Motor Vehicle Safety Standard, Low-Speed Vehicles
 Phase-in Reporting Requirements. 49 CFR Parts 571 and 585. Docket
 No. NHTSA-2010-0162.

[웹사이트]

교통사고분석시스템, <<http://taas.koroad.or.kr>> (2015. 9. 1)

도로교통공단, <<http://www.koroad.or.kr>> (2015. 7. 1)

도로교통공단 사이버 교통학교, <<http://cyedu.koroad.or.kr>> (2015. 7. 1)

학교안전공제중앙회, <<https://schoolbus.ssif.or.kr>> (2015. 9. 1)

Abstract

Policies for Securing the Safety of Transport Environment and School Buses

Changhwan MO and Tag-Young KIM

In spite of implementation of government's various policies, the recent increase of traffic accidents of school buses for young children has become a social issue on the safety of school buses and has raised the urgent necessity of additional measures of government to reduce traffic accidents of them.

It is necessary for government not only to provide safe school bus services for young children who will become leading persons of future generation but also to prepare urban design measures, such as creating a safe walking environment around a child care center, a kindergarten, and a private institute, for building a physical transport environment for safety. It is also necessary to recreate the traffic safety training and education program for young children, school bus drivers, operators of children education facilities since it is not systematically and effectively provided.

The purpose of this study is to recommend policies for creating safe transport environment and providing safe school bus services for young children. In addition, it aims to effectively change the system of traffic safety training and education system for young children, school bus drivers, and administrators of children education facilities.

To improve the traffic safety of young children, it has recommend government to implement measures, such as a new licence for school bus drivers, a joint use system of school buses, a new act for school bus

management, which may reduce the limits of the school bus regulations enacted in 2014.

This study also recommends three measures, such as cracking down on illegal parking by using a CCTV for crime prevention within school zones, cracking down on speeding by using the CCTV and securing a safe walking route for young children within school zones, to improve the effectiveness of school zones.

It also suggests measures, such as making an amendment of construction decree by introducing a parking space standard of children education facilities for children who get on and off school buses and by securing walking routes inside and outside children education facilities, to improve the safety of transport environment.

More importantly, it has proposed several measures to improve the effectiveness of training and education system for young children, school bus drivers, teachers, and administrators of the education facilities. In addition, it also recommends an extensive promotion to let the general public have intense attention to the safety of young children.

부 록

부록 1. 선행연구 요약 및 시사점

부록 2. 어린이 교통안전 관련 법령 현황

부록 3. 어린이 보육시설 통학차량과 교통환경 면접조사지

부록 4. 어린이 통학차량과 교통환경 설문조사지

부록 1. 선행연구 요약 및 시사점

〈부록 표 1〉 선행연구 요약 및 시사점

구분			선행연구와의 차별성		
			연구 보고서명 및 연구 목적	연구방법	주요 연구 내용
주요 선행연구	어린이 통학차량	1	- 연구명: 어린이 통학버스 관련 제도 및 관련 법규 - 연구자(2004): 이원영(교통안전 연구논집, 2004) - 연구목적: 통학버스 제도가 잘 정비되어 있는 나라의 사례분석을 통한 우리나라 실정에 맞는 도입 가능한 제도와 법규 검토	- 문헌조사 - 실태조사 - 도입 가능한 방안 검토	- 분석대상국 선정 - 통학버스 운용의 일반 배경 - 교통환경, 통학버스관련 사고 실태 및 문화적 배경 등 - 통학버스 차량에 대한 규정 - 차량안전기준, 통학버스 운영 행정 등 - 일반운전자에 대한 규정 - 도로교통 관계 법규사의 일반 운전자에 대한 금지사항 - 우리나라 실정에서 도입 가능한 방안 검토
		2	- 연구명: 학원 및 보육시설 차량 제도화 방안 연구 - 연구자(2007): 김준식(교통안전 공단, 2007) - 연구목적: 제도권 밖에 있는 학원 및 보육시설의 차량을 중심으로 문제점을 파악하고 이에 대한 제도화 방안 제시	- 문헌조사 - 관련 법규 및 규정 - 국외 운영사례 - 실태조사 - 경인지역 학원 및 보육시설	- 학원 및 보육시설 수송차량 관련 현황 조사 - 운행실태 분석 - 국내외 관련 법규 및 사례 조사 - 운행 안정성 확보를 위한 제도화 방안 제시
		3	- 연구명: 어린이 통학버스의 운영 현황과 안전성 개선 과제 - 연구자(2013): 박준환(국회입법조사처, 2013) - 연구목적: 통학버스를 이용하는 어린이의 안전성 확보를 위해 통학버스 관련 현행 법·제도를 살펴보고, 향후 개선 과제를 모색	- 문헌조사 - 선행연구 - 현황조사 - 관련 법·제도 - 문제점 및 개선과제	- 어린이 통학버스 관련 현황 - 통학버스 관련 현행 규정 - 통학버스 운전자 관리 체계 개선 - 어린이 교통안전 교육 강화 - 통학버스 운영 기관의 역할 강화
		4	- 연구명: 어린이 통학·통원용 자동차 관련 법제 개선 연구 - 연구자(2013) 도로교통공단 교통과학연구원(2013) - 연구목적: 어린이 통학·통원용 자동차 운영 현실에 적합하면서 안전을 제고할 수 있는 법제 개선방안 제시	- 문헌조사 - 교통사고 통계조사 및 사례분석 - 관계자 의견조사 - 전문가 의견조사 및 자문	- 어린이 통학·통원용 자동차 법제 및 운영 현황 - 어린이 통학버스 관련 교통사고 통계 및 사례 분석 - 외국의 어린이 통학·통원용 자동차 관련 입법현황 조사 - 어린이 통학·통원용 자동차 운영 및 제도 개선 관련 의견 조사 - 어린이 통학·통원용 자동차 관련 법제 개선방안

구분			선행연구와의 차별성		
			연구 보고서명 및 연구 목적	연구방법	주요 연구 내용
주요 선행연구	어린이 통학차량	5	· 연구명: 통학환경 개선을 위한 대도시지역의 통학버스 도입 타당성 연구 - 연구자(2013): 허병이·김성중(교육환경연구, 2013) · 연구목적: 초등학교의 다양한 통학환경 개선을 위한 대안에 대한 연구 시행	· 문헌조사 · 통학환경 요소에 대한 분석 · 통학수단의 종류 및 특성 분석 · 통학권의 특성별 유형 분석 및 문제점 분석 · 통학환경의 개선을 위한 다양한 방법 분석 및 대안 제시	· 통학환경을 결정하는 요소 분석 · 통학수단의 종류 및 특성 분석 · 서울지역 공립초등학교 통학특성 분석 · 서울시 공립초등학교 통학환경 개선 방향
		1	· 연구명: 학생안전지역 제도 정착을 위한 과제 - 연구자(2014): 조인식(국회입법조사처, 2014) · 연구목적: 현행 학교 주변의 학생보호구역 관련 규정 및 현황과 입법예고한 「학생안전 및 보호에 관한 법률」 제정안의 주요 내용을 살펴보고 학생안전구역 제도의 정착을 위한 과제를 제시	· 현황 조사 · 문제점 및 개선과제	· 학교 주변 보호구역 관련 규정 검토 - 학교 환경위생정화 구역 - 어린이 식품안전 보호구역 - 아동보호구역 · 「학생안전 및 보호에 관한 법률」 제정안 검토 - 학생안전지역의 지정 - 학생안전지역 지원체계의 구축 - 학생안전지역의 효율적 관리 · 학생안전지역 제도 정착을 위한 과제
	어린이 보호구역	2	· 연구명: 다 함께 만드는 보행 및 자전거 중심의 안전한 통학로 조성사업 개발 연구 - 연구자(2011): 성현곤(한국교통연구원, 2011) · 연구목적: 다 함께 만드는 안전한 통학로 사업을 추진하기 위한 기본방향 제시	· 문헌조사 · 통학 및 이용환경 특성분석 · 국내관련 제도 및 운영현황 분석 · 해외 안전한 통학로 프로그램 사례 분석 · 안전한 통학로 조성사업 도입 필요성과 사업추진체계 구축	· 통학 및 이용환경 특성분석 - 통학통행의 수단변화 추이 - 통학환경 특성분석 · 국내관련 제도 및 운영현황 분석 - 관련 유사 국내제도 고찰 및 현황분석 - 국내 어린이보호구역 지정 및 운영현황 분석 · 해외 안전한 통학로 프로그램 사례 분석 - 미국, 캐나다, 영국 사례 분석 · 안전한 통학로 조성사업 도입 필요성과 사업추진체계 구축 - 안전한 통학로 프로그램 도입 필요성 및 조성사업 추진체계 구축방안 제시

구분			선행연구와의 차별성		
			연구 보고서명 및 연구 목적	연구방법	주요 연구 내용
주요 선행연구	어린이 보호구역	3	· 연구명: 어린이 보호구역 현황, 교통사고 특성, 문제점 및 개선 제안 - 연구자(2010): 장명순 외(교통 기술과 정책, 2010) · 연구목적: 어린이 보호구역에서의 교통사고 현황 및 특성을 분석하고 문제점을 찾아내어 어린이 보호구역에서의 교통안전을 증가시킬 수 있는 방향 모색	· 문헌고찰 · 어린이 교통행동 특성 및 어린이 보호구역 현황 분석 · 어린이 보호구역 문제점 도출 · 어린이 보호구역 개선제안	· 어린이 교통행동특성 및 어린이 보호구역 현황 분석 - 어린이 교통행동 특성 분석 - 어린이 보호구역 설치 및 운영 현황 조사 - 어린이 보호구역 설치사례 분석 - 어린이 교통사고 현황 분석 · 어린이 보호구역의 문제점 - 설치 위치 및 지역 문제점 분석 - 어린이 보호구역 교통운영 문제점 분석 - 어린이 보호구역 교통안전실태 조사 및 공학적 설계의 취약성 분석 · 어린이 보호구역 개선제안
		4	· 연구명: 통학로 특성에 따른 어린이 보호구역의 효과 평가 - 연구자(2008): 정도영 외(서울 도시연구, 2008) · 연구목적: 어린이 보호구역 개선 사업을 실시한 수도권 초등학교를 대상으로 사업 시행 전·사후 분석 방법 중 비교그룹을 이용하는 방법을 통해 어린이 보호구역 개선사업이 어린이 안전에 미치는 효과를 평가하고자 함	· 분석 방법론 제시 · 자료수집 · 교통사고 감소효과 분석 · 결론 및 향후 연구과제 제시	· 분석방법론 제시 - 사전·사후분석 방법 중 비교그룹 방법으로 분석 · 교통사고 감소효과 분석 - 어린이 보호구역 개선사업의 교통사고 감소효과 분석 - 통학로의 형태별 교통사고 감소효과 분석 · 향후 연구방안
		5	· 연구명: 어린이 보호구역에서의 차량 속도위반 특성 분석 - 연구자(2010): 박재영·김도경 (한국도로학회논문집, 2010) · 연구목적: 어린이 보호구역을 통과하는 차량에 대하여 속도위반 여부와 시설물 간의 상관관계 분석을 통하여 어린이 보호구역의 제한속도를 위반하는 차량들의 주행속도를 감소시키기 위해 필요한 대책을 모색하고자 함	· 관련문헌 검토 · 현장조사 · 통계적 분석을 통한 상관관계 파악 · 결론 및 향후 연구방향 제시	· 자료 분석 및 변수 선정 - 자료수집 방법 제시 - 변수 선정 · 속도위반 특성 분석 - 어린이 보호구역 내 차량의 속도 특성 분석 - 로지스틱 회귀분석 · 결론 및 향후 연구방안

구분			선행연구와의 차별성		
			연구 보고서명 및 연구 목적	연구방법	주요 연구 내용
주요 선행연구	어린이 교통안전교육	1	· 연구명: 어린이 교통안전교육제도의 현황과 개선방안 - 연구자(2014): 이상팔(국회입법조사처, 2014) · 연구목적: 어린이 교통사고현황과 학교교통안전교육의 문제점을 살펴보고, 외국사례를 통해 현재 어린이 교통안전교육제도의 개선방안을 모색하고자 함	· 현황조사 · 문제점 및 개선방안	· 국내 어린이 교통사고 현황과 원인 · 국내 교통안전교육제도의 특징 · 현행 교통안전교육제도의 한계 · 외국의 어린이 교통안전교육 · 어린이 교통안전교육제도 개선방안
		2	· 연구명: 참여 중심의 어린이 교통안전교육 프로그램 효과 평가 - 연구자(2010): 손주현(한국보건교육건강증진학회지, 2010) · 연구목적: AHE 모델의 개념을 도입한 학생 참여 중심의 교통안전 교육프로그램을 실시하고, 그 효과 평가 결과를 토대로 향후 효과적인 어린이 교통안전교육이 이루어질 수 있도록 관련 기초자료로 활용	· 연구 설계 · 설문 조사 · 자료 분석 · 효과 분석	· 연구 설계 - 참여 중심 교통안전 교육프로그램 구성 · 설문 조사 - 전문가 자문을 통한 교통 효과 평가를 위한 설문지 개발 - 초등학교 2학년 대상 · 자료 분석 - SPSS 통계프로그램 이용 - χ^2-test 및 일원분산분석(ANOVA) 실시 · 효과 분석 - 참여 중심 어린이 교통안전 교육프로그램의 효과 분석
		3	· 연구명: 통합적 교육활동을 통한 교통안전교육이 유아의 교통안전 지식에 미치는 영향 - 연구자(2004): 유선희·엄정애(대한가정학회지, 2004) · 연구목적: 통합적 교육활동을 통한 교통안전 교육이 유아의 교통안전지식에 미치는 효과를 검증하는 것을 목적으로 함	· 문헌조사 · 유아의 교통안전지식 측정 조사 · 자료분석 · 연구결과 및 해석	· 연구대상 - 서울시 소재 유치원 재원 중 만 5세 두 학급 유아 55명 · 연구절차 - 예비검사, 사전검사, 실험처치, 사후검사 · 자료분석 - 두 집단간 공변량 분석(ANCOVA) 실시 · 연구결과 및 해석 - 통합적 교육활동을 통한 교통안전교육이 유아의 교통안전지식에 미치는 영향 분석 - 통합적 교육활동을 통한 교통안전교육이 유아의 교통안전지식 하위요인에 미치는 영향 분석 · 논의 및 결론

구분			선행연구와의 차별성		
			연구 보고서명 및 연구 목적	연구방법	주요 연구 내용
주요 선행연구	어린이 교통안전교육	4	· 연구명: 유아교육기관의 교통안전교육 실태와 요구도에 대한 연구 - 연구자(2006): 변정희·신유림 (생활과학연구논집, 2006) · 연구목적: 유아교육기관에서 실시되고 있는 교통안전교육의 실태를 살펴보고 교통안전에 관한 유아교육기관 교사의 요구도 조사를 통해 실질적이고 효과적인 교통안전교육을 모색하는 것을 목적	· 문헌조사 · 설문조사 · 자료분석 · 연구결과 분석 · 논의 및 결론	· 연구대상 - 서울 소재 유치원과 어린이집 교사 · 측정도구 - 유아교육기관 교사의 교통안전 지식, 교통안전교육 실태, 교통안전교육 요구도 조사 설문지 · 자료분석 - 통계적 방법을 통한 분석 · 연구결과 분석 - 교통안전에 대한 교사의 지식 - 유아교육기관의 교통안전 교육 실태 - 교통안전 교육에 관한 유아교육기관 교사의 요구도 · 논의 및 결론
		5	· 연구명: 어린이 교통사고 실태와 대책: 어린이 교통안전, 우리 손으로 - 연구자(2014): 최재원(경남발전, 2014) · 연구목적: 어린이에 대한 교통사고 예방을 위해 어린이 교통사고 현황 및 어린이 교통사고 원인과 문제점을 살펴보고 어린이 교통사고 감소방안을 제시함	· 어린이 교통사고 현황 조사 · 어린이 교통사고 원인과 문제점 도출 · 어린이 교통사고 감소방안 제시	· 어린이 교통사고 현황 조사 · 어린이 교통사고 원인과 문제점 도출 · 어린이 교통사고 감소방안 제시 - 어린이 교통행동특성을 고려한 교통안전교육 실시 - 교통사고와 법규준수에 대한 인식 변화
	어린이 보호구역시설 및 보육시설	1	· 연구명: 어린이 보호구역의 안전성 제고를 위한 교통 안전시설 실태연구 - 연구자(2013): 박병규(한국공간구조학회지, 2013) · 연구목적: 어린이 보호구역 내 교통안전시설의 실태를 분석하여 개선방안을 수립함으로써 보다 낮은 어린이 교통 사고율을 구현하는 데 목적을 둠	· 문헌고찰 · 어린이 보호구역 현황 조사 · 어린이 보호구역의 안전성 실태 조사 및 개선방안	· 이론적 고찰 - 어린이 보호구역의 개요 - 어린이 보호구역의 지정범위 - 국내·외 관련제도 및 기준 검토 · 어린이 보호구역 현황 - 어린이 보호구역 지정현황 - 어린이 보호구역 내 교통사고 현황 - 해외 스쿨존 시설물의 모범사례 · 어린이 보호구역의 안전성 실태 - 현황조사 - 차량단속을 위한 법적 규제사항 - 문제점 및 개선방안 · 결론

구분			선행연구와의 차별성		
			연구 보고서명 및 연구 목적	연구방법	주요 연구 내용
주요 선행연구	어린이 보호구역 시설 및 보육시설	2	· 연구명: 어린이 보호구역내 교통안전시설이 구간통행속도에 미치는 효과 분석 - 연구자(2012): 이호원 외(한국 ITS학회논문지, 2012) · 연구목적: 기존의 어린이 보호구역 등에 대한 효과분석을 통해 교통안전시설물의 설치 타당성을 입증하는 데 목적이 있음	· 선행연구 고찰 · 현장조사 · 효과적도(MOE) · 결과분석	· 선행연구 고찰 및 연구의 차별성 - 국내·외 어린이 보호구역관련 연구 고찰 - 속도와 교통사고와의 관계 - 연구의 차별성 · 현장조사 및 분석 방법론 - 현장조사 - 효과적도(MOE) · 결과 분석 - MINITAB Release 14.12를 이용한 통계 분석 · 결론
		3	· 연구명: 행동심리를 활용한 스쿨존 도로환경 서비스디자인 개발 - 연구자(2013): 김억·김낙수(한국콘텐츠학회논문지, 2013) · 연구목적: 보다 안전한 스쿨존 도로환경을 위한 근본적인 문제 해결 대안 발견 및 서비스디자인을 활용한 행동유도 제품 및 공공시설물의 디자인 방향을 제안	· 도로현황조사 · 행동심리 분석을 통한 문제점 도출 · 스쿨존의 도로 안전 정책 및 사례 조사 분석 · 행동 양식 및 설문조사 · 신호등 및 어린이 행동분석 및 심리적 패턴 분석 · 시간대별 교통 통행량 및 통행인원의 유형 및 패턴 분석	· 서비스디자인과 행동에 관한 기초 이론 - 도로환경 개선을 위한 서비스 디자인 - 서비스디자인의 개념 - 행동이론의 기존 연구 - 서비스디자인과 제품디자인의 융합 · 서비스디자인을 활용한 도로환경 개선방안 - 도로환경 개선을 위한 해외 선진 사례 분석 - 도로환경 현황 파악 - 도로환경 개선을 위한 아이디어 도출 - 도로환경 개선을 위한 설문 통계 분석 · 세부 디자인 - 서비스디자인 추진방향 · 결론
		4	· 연구명: 유치원과 보육시설 시설·설비 기준 개발 연구 - 연구자(2009): 김은영 외(육아정책연구소, 2009) · 연구목적: 실내외 시설·설비의 법적 규정의 개선사항을 제안하고 중장기적으로 안전하며 영유아 발달을 지원하기 위한 최적의 기준을 제시하는데 목적이 있음	· 문헌연구 · 사례조사 · 설문조사 · 포커스 그룹 인터뷰 · 전문가 자문회의 · 정책 토론회	· 유치원과 보육시설 시설·설비에 대한 문헌고찰 · 유치원과 보육시설 시설·설비 관련 제도 분석 · 국내외 유치원과 보육시설 시설·설비 사례 분석 · 유치원과 보육시설 시설·설비 실태와 요구 분석 · 유치원과 보육시설 시설·설비 기준 제안

구분			선행연구와의 차별성		
			연구 보고서명 및 연구 목적	연구방법	주요 연구 내용
주요 선행연구	어린이 보호구역 시설 및 보육시설	5	· 연구명: 유치원과 보육시설 시설·설비 기준 개발 연구 · 연구자(2007): 김영애·최경숙 (대한건축학회논문집, 2007) · 연구목적: 국내 우수보육시설의 사례를 조사하고 그 설치기준과 보육시설의 특성을 찾아내는 것이 목적임	· 국내우수보육시설의 사례 선정기준 조사 · 직접방문 및 면담 조사 · 조사내용 추출 · 보육시설 설계관련 조사 · 국내우수보육시설의 시설 특성 분석	· 조사대상 보육시설의 일반현황 - 대상 선정 - 조사 대상 시설의 일반 특징 · 보육실의 현황 및 특성 - 보육실의 인적 구성과 실구성 현황 - 보육실 면적 - 보육실의 시설 현황 · 보육시설의 현황 및 특성 - 시설면적 - 시설면적의 구성 · 건축계획의 현황 및 특성 - 배치계획 - 평면 및 입면계획 - 냉난방설비 및 안전·편의 시설 · 결론
	시사점		1. 어린이 통학차량 · 기존의 어린이 통학차량과 관련된 선행연구에서는 주로 규제와 제도를 중심으로 연구가 수행되었고 실질적으로 정책에 반영될 수 있는 구체적인 방안을 제시하지 못하는 한계점이 있음 · 2015년 1월부터 개정된 도로교통법의 시행으로 차량에 대한 신고, 보호자 의무 탑승 등 규제가 강화되었으나 보육시설, 학원 등의 적용대상 기준이 명확하지 않아 추후 연구를 통한 개선이 필요함 · 어린이 통학차량에 설치하는 안전장치에 대한 연구가 일부 수행되었으나 위치 추적, 유아용 안전벨트 등 차량 운영자나 운전자의 자율에 맡겨진 내용이 주를 이루고 있어, 지켜지지 않는 문제가 발생함으로 어린이들의 안전성을 확보할 수 있도록 규제 강화 방안과 기술적인 해결방안을 제시할 필요가 있음 · 어린이 교통사고의 현황 및 주요 원인 조사·분석을 통해 문제점을 면밀히 파악할 필요가 있음 · 전·후방 카메라 등 차량의 기술적 개선방안을 구체적으로 제시할 필요성 제기됨 2. 어린이 보호구역 · 현재 어린이 보호구역 개선사업이 활발하게 진행되고 있으나 개선효과에 대한 평가가 부족한 실정으로 개선효과 평가 시스템을 개선할 필요가 있음 · 어린이 보호구역에 대한 규정은 마련되어 있으나 실질적으로 지켜지지 않는 경우가 많아 어린이 보호구역 내의 사고가 빈번하게 발생하고 있어 실효성이 있는 규제 방안을 마련할 필요가 있음 · 각 어린이 보호구역의 환경이 다른점을 고려하여 어린이 보호구역의 환경에 맞추어 규정을 적용할 수 있도록 대책을 마련할 필요가 있음 · 학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률 시행규칙 일부 개정령안이 입법 예고된 가운데 관련 개정령안의 내용 분석 후 개선방안 제시가 필요함		

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 보고서명 및 연구 목적	연구방법	주요 연구 내용
시사점	3. 어린이 교통안전교육 · 기존 선행연구를 통해 어린이뿐만 아니라 보육교사, 학부모의 교통안전교육이 교통안전의식을 높이는 데 효과가 있는 것으로 나타남 · 실제 보육시설 및 학교에서 교통안전교육을 실시하는 데 있어서 시간, 공간, 비용적 한계로 인해 교통안전교육이 미비한 실정으로 교통안전교육을 지원할 수 있는 법제도적인 방안을 마련해야 함 · 통학차량 운전자뿐만 아니라 일반 운전자들의 교통안전교육을 의무적으로 실시하여 어린이 교통사고에 대한 경각심을 고취시키고 안전성을 확보할 수 있는 제도적 대책을 마련해야 함		
	4. 어린이 보호구역 시설 및 보육시설 · 어린이 보호구역 내의 안전시설이 기준에 맞지 않게 설치된 경우가 많고 설치 후의 유지·관리가 미비한 경우가 많음 · 어린이 보호구역을 통과하는 운전자 들이 규정속도를 준수하지 않으며 불법 주정차 차량으로 인한 어린이 교통사고의 위험성이 높음 · 통학 차량의 속도를 강제적으로 줄일 수 있는 방안이나 불법 주정차 및 과속차량을 효과적으로 단속할 수 있는 방안이 필요함 · 어린이 보호구역 내의 안전시설의 안전성 확보를 위한 설치기준의 재정립이 필요하고 유지·관리를 위한 제도적 방안을 마련해야 함 · 영유아의 행동특성 및 신체 특성에 맞는 보육시설·설비의 구체적인 기준 정립이 필요함		
본 연구	· 연구명: 어린이 통학차량과 교통환경의 안전성 확보 방안 연구 · 연구목적: 어린이의 안전한 통학 교통환경을 조성하기 위해 실효성있는 정책을 펼칠 수 있도록 통학차량 및 어린이 보호구역 관련 법제도, 교통안전교육 프로그램, 어린이 보호구역 및 보육시설기준에 대한 종합적인 어린이 교통환경의 안전성 확보를 위한 방안을 수립하는 것을 목적으로 하여 기존 연구와 차별성이 있음	· 문헌고찰 및 조사 · 어린이 교통 안전정책 실효성 진단 및 문제점 도출 · 해외사례분석 · 설문조사 및 심층 인터뷰 · 통계 및 계량 분석	· 어린이의 교통안전사고 현황 분석 · 어린이의 교통안전정책 진단 · 해외사례분석 · 어린이의 차량 및 교통환경 안전대책 · 결론 및 정책제언

부록 2. 어린이 교통안전관련 법령 현황

1. 어린이 통학차량 관련 법령 현황

가. 도로교통법(시행 2015.7.1)

1) 개정된 도로교통법의 어린이 통학차량 관련 주요내용

「도로교통법(시행 2015.7.1)」

제2조(정의) 23. "어린이통학버스"란 다음 각 목의 시설 가운데 어린이(13세 미만인 사람)을 말한다. 이하 같다)를 교육 대상으로 하는 시설에서 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차와 「여객자동차 운수사업법」 제4조제3항에 따른 여객자동차운송사업의 한정면허를 받아 어린이를 여객대상으로 하여 운행되는 운송사업용 자동차를 말한다.

가. 「유아교육법」에 따른 유치원, 「초·중등교육법」에 따른 초등학교 및 특수학교

나. 「영유아보육법」에 따른 어린이집

다. 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」에 따라 설립된 학원

라. 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따라 설립된 체육시설

제51조(어린이통학버스의 특별보호) ① 어린이통학버스가 도로에 정차하여 어린이나 영유아가 타고 내리는 중임을 표시하는 점멸등 등의 장치를 작동 중일 때에는 어린이통학버스가 정차한 차로와 그 차로의 바로 옆 차로로 통행하는 차의 운전자는 어린이통학버스에 이르기 전에 일시정지하여 안전을 확인한 후 서행하여야 한다.

② 제1항의 경우 중앙선이 설치되지 아니한 도로와 편도 1차로인 도로에서는 반대방향에서 진행하는 차의 운전자도 어린이통학버스에 이르기 전에 일시정지하여 안전을 확인한 후 서행하여야 한다.

③ 모든 차의 운전자는 어린이나 영유아를 태우고 있다는 표시를 한 상태로 도로를 통행하는 어린이통학버스를 앞지르지 못한다.

제52조(어린이통학버스의 신고 등) ① 어린이통학버스(「여객자동차 운수사업법」 제4조제3항에 따른 한정면허를 받아 어린이를 여객대상으로 하여 운행되는 운송사업용 자동차는 제외한다)를 운영하려는 자는 행정자치부령으로 정하는 바에 따라 미리 관할 경찰서장에게 신고하고 신고증명서를 발급받아야 한다.

② 어린이통학버스를 운영하는 자는 어린이통학버스 안에 제1항에 따라 발급받은 신고증 명서를 항상 갖추어 두어야 한다.

③ 어린이통학버스로 사용할 수 있는 자동차는 행정자치부령으로 정하는 자동차로 한정한다. 이 경우 그 자동차는 도색·표지, 보험가입, 소유 관계 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖추어야 한다.

④ 누구든지 제1항에 따른 신고를 하지 아니하거나 「여객자동차 운수사업법」 제4조제3항에 따라 어린이를 여객대상으로 하는 한정면허를 받지 아니하고 어린이통학버스와 비슷한 도색 및 표지를 하거나 이러한 도색 및 표지를 한 자동차를 운전하여서는 아니 된다.

제53조(어린이통학버스 운전자 및 운전자 등의 의무) ① 어린이통학버스를 운전하는 사람은 어린이나 영유아가 타고 내리는 경우에만 제51조제1항에 따른 점멸등 등의 장치를 작동하여야 하며, 어린이나 영유아를 태우고 운행 중인 경우에만 제51조제3항에 따른 표시를 하여야 한다.

② 어린이통학버스를 운전하는 사람은 어린이나 영유아가 어린이통학버스를 탈 때에는 제50조 제2항에도 불구하고 승차한 모든 어린이나 영유아가 좌석안전띠(어린이나 영유아의 신체구조에 따라 적합하게 조절될 수 있는 안전띠를 말한다. 이하 이 조 및 제156조제1호, 제160조제2항제4호의2에서 같다)를 매도록 한 후에 출발하여야 하며, 내릴 때에는 보도나 길가장자리구역 등 자동차로부터 안전한 장소에 도착한 것을 확인한 후에 출발하여야 한다. 다만, 좌석안전띠 착용과 관련하여 질병 등으로 인하여 좌석안전띠를 매는 것이 곤란하거나 행정자치부령으로 정하는 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

③ 어린이통학버스를 운영하는 자는 어린이통학버스에 어린이나 영유아를 태울 때에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 보호자를 함께 태우고 운행하여야 하며, 동승한 보호자는 어린이나 영유아가 승차 또는 하차하는 때에는 자동차에서 내려서 어린이나 영유아가 안전하게 승하차하는 것을 확인하고 운행 중에는 어린이나 영유아가 좌석에 앉아 좌석 안전띠를 매고 있도록 하는 등 어린이 보호에 필요한 조치를 하여야 한다.

1. 「유아교육법」에 따른 유치원이나 「초·중등교육법」에 따른 초등학교 또는 특수학교의 교직원

2. 「영유아보육법」 제2조제5호에 따른 보육교직원

3. 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제13조제1항에 따른 강사

4. 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따른 체육시설의 종사자

5. 그 밖에 어린이통학버스를 운영하는 자가 지명한 사람

제53조의2(보호자가 동승하지 아니한 어린이통학버스 운전자의 의무) 어린이의 승차 또는 하차를 도와주는 보호자를 태우지 아니한 어린이통학버스를 운전하는 사람은 어린이가 승차 또는 하차하는 때에 자동차에서 내려서 어린이나 영유아가 안전하게 승하차하는 것을 확인하여야 한다.

제53조의3(어린이통학버스 운영자 등에 대한 안전교육) ① 어린이통학버스를 운영하는 사람과 운전하는 사람은 어린이통학버스의 안전운행 등에 관한 교육(이하 "어린이통학버스 안전교육"이라 한다)을 받아야 한다.

② 어린이통학버스 안전교육은 다음 각 호의 구분에 따라 실시한다.

1. 신규 안전교육: 어린이통학버스를 운영하려는 사람과 운전하려는 사람을 대상으로 그 운영 또는 운전을 하기 전에 실시하는 교육
2. 정기 안전교육: 어린이통학버스를 계속하여 운영하는 사람과 운전하는 사람을 대상으로 2년마다 정기적으로 실시하는 교육

③ 어린이통학버스를 운영하는 사람은 어린이통학버스 안전교육을 받지 아니한 사람에게 어린이통학버스를 운전하게 하여서는 아니 된다.

④ 그 밖에 어린이통학버스 안전교육의 방법·절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제53조의4(어린이통학버스의 위반 정보 등 제공) ① 경찰서장은 어린이통학버스를 운영하는 사람이나 운전하는 사람이 제53조 또는 제53조의2를 위반하거나 제53조 또는 제53조의2를 위반하여 어린이를 사상(死傷)하는 사고를 유발한 때에는 어린이 교육시설을 감독하는 주무기관의 장에게 그 정보를 제공할 수 있다.

② 제1항에 따른 정보 제공의 구체적 기준·방법 및 절차 등 필요한 사항은 행정자치부령으로 정한다.

2) 도로교통법 시행령의 어린이 통학차량관련 주요 내용

제31조(어린이통학버스의 요건 등) 법 제52조제3항에서 "대통령령으로 정하는 요건"이란 다음 각 호의 요건을 말한다.

1. 자동차안전기준에서 정한 어린이운송용 승합자동차의 구조를 갖출 것
2. 어린이통학버스 앞면 창유리 우측상단과 뒷면 창유리 중앙하단의 보기 쉬운 곳에 행정자치부령이 정하는 어린이 보호표지를 부착할 것

3. 교통사고로 인한 피해를 전액 배상할 수 있도록 「보험업법」 제4조에 따른 보험 또는 「여객자동차 운수사업법」 제61조에 따른 공제조합에 가입되어 있을 것
4. 「자동차등록령」 제8조에 따른 등록원부에 법 제2조제23호에 따른 유치원, 학교, 어린이집, 학원, 체육시설의 인가를 받거나 등록 또는 신고를 한 자의 명의로 등록되어 있는 자동차 또는 유치원, 학교 또는 어린이집의 장이 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조 제2호가목 단서에 따라 전세버스운송사업자와 운송계약을 맺은 자동차일 것

제31조의2(어린이통학버스 운영자 등에 대한 안전교육) ① 법 제53조의3제1항에 따른 어린이통학버스의 안전운행 등에 관한 교육(이하 "어린이통학버스 안전교육"이라 한다)은 법 제120조에 따른 도로교통공단(이하 "도로교통공단"이라 한다) 또는 어린이교육시설을 관리하는 주무기관의 장이 실시한다.

② 어린이통학버스를 운영하거나 운전하는 사람은 직전에 어린이통학버스 안전교육을 받은 날부터 기산(起算)하여 2년이 되는 날이 속하는 해의 1월 1일부터 12월 31일 사이에 법 제53조의3제2항제2호에 따른 정기 안전교육을 받아야 한다.

③ 어린이통학버스 안전교육은 다음 각 호의 사항에 대하여 강의·시청각교육 등의 방법으로 3시간 이상 실시한다.

1. 교통안전을 위한 어린이 행동특성
 2. 어린이통학버스의 운영 등과 관련된 법령
 3. 어린이통학버스의 주요 사고 사례 분석
 4. 그 밖에 운전 및 승차·하차 중 어린이 보호를 위하여 필요한 사항
- ④ 어린이통학버스 안전교육을 실시한 기관의 장은 어린이통학버스 안전교육을 이수한 사람에게 행정자치부령으로 정하는 교육확인증을 발급하여야 한다.
- ⑤ 어린이통학버스의 운영자와 운전자는 제4항에 따라 발급받은 교육확인증을 다음 각 호의 구분에 따라 비치하여야 한다.
1. 운영자 교육확인증: 어린이교육시설 내부의 잘 보이는 곳
 2. 운전자 교육확인증: 어린이통학버스의 내부
- ⑥ 제1항부터 제5항까지에서 규정한 사항 외에 어린이통학버스 안전교육의 실시에 필요한 교재, 공지 등에 관한 구체적인 사항은 행정자치부령으로 정한다.

3) 도로교통법 시행규칙의 어린이 통학차량관련 주요 내용

제34조(어린이통학버스로 사용할 수 있는 자동차) 법 제52조제3항에 따라 어린이통학버스로 사용할 수 있는 자동차는 승차정원 9인승(어린이 1명을 승차정원 1명으로 본다) 이상의 자동차로 한다.

제35조(어린이통학버스의 신고절차 등) ① 법 제52조제1항에 따라 어린이통학버스의 신고를 하고자 하는 자는 별지 제18호서식의 어린이통학버스신고서에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 당해 버스를 어린이 통학 등에 이용하는 시설의 소재지를 관할하는 경찰서장에게 제출하여야 한다. 이 경우 관할경찰서장은 「전자정부법」 제36조제1항에 따른 행정정보의 공동이용으로 신청인의 자동차등록증을 확인하여야 하며, 신청인이 확인에 동의하지 아니하는 경우에는 그 사본을 첨부하도록 하여야 한다.

1. 보험가입증명서 사본

2. 학교 등기·인가 신고서 또는 학원 등록 신고서 사본

②관할경찰서장은 제1항에 따른 신고서를 접수한 경우 구비요건을 확인한 후 기준에 적합한 때에는 별지 제19호서식의 어린이통학버스 신고필증을 교부하여야 한다.

③제2항에 따라 교부받은 어린이통학버스 신고필증은 그 자동차의 앞면 창유리 우측상단의 보기 쉬운 곳에 부착하여야 한다.

④어린이통학버스 신고필증을 잃어버리거나 헐어 못쓰게 된 때에는 별지 제20호서식의 어린이통학버스신고필증 재교부신청서를 관할경찰서장에게 제출하여 다시 교부받아야 한다. 다만, 어린이통학버스 신고필증이 헐어 못쓰게 되어 다시 신청하는 때에는 어린이통학버스신고필증 재교부신청서에 헐어 못쓰게 된 신고필증을 첨부하여 제출하여야 한다.

제36조(어린이 보호표지) 영 제31조제2호에 따른 어린이 보호표지는 별표 14와 같다.

[별표 14]

어린이 보호표지(제36조관련)

1. 앞면부착용표지



2. 뒷면부착용표지



(주)

1. 바탕은 청색, 글씨는 노란색으로 한다.
2. 재질은 두께 1밀리미터 이상의 아크릴이어야 한다.

제37조(어린이통학버스신고필증의 회수) 관할경찰서장은 어린이통학버스가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제35조제2항에 따른 신고필증을 회수하여야 한다.

1. 어린이통학버스가 영 제31조제1호·제3호 및 제4호에 따른 요건에 적합하지 아니한 경우
2. 법 제2조제23호에 따른 어린이 시설이 폐쇄된 경우
3. 고장이나 그 밖의 사유로 인하여 어린이통학버스로 사용할 수 없게 된 경우

제37조의2(어린이통학버스 운영자 등에 관한 안전교육) ① 법 제53조의3 및 영 제31조의2에 따라 법 제2조제23호 각 목의 시설 가운데 어린이를 교육대상으로 하는 시설(이하 "어린이교육시설"이라 한다)에서 어린이통학버스를 운영하는 사람과 운전하는 사람에 대하여 실시하는 어린이통학버스의 안전운행 등에 관한 교육(이하 "어린이통학버스 안전교육"이라 한다)은 법 제120조에 따른 도로교통공단(이하 "도로교통공단"이라 한다)에서 제작하고 경찰청장이 감수한 교재를 사용하여야 한다. 다만, 어린이교육시설을 관리하는 주무기관의 장이 직접 안전교육을 실시하는 경우에는 경찰청장이 감수한 자료를 기초로 직접 제작한 교재를 사용할 수 있다.

② 도로교통공단은 매년 교육 인원 등을 감안하여 어린이통학버스 안전교육에 관한 세부 교육계획을 수립하여 경찰청장에게 승인을 받아야 한다.

③ 도로교통공단은 어린이통학버스 안전교육에 관한 교육일정을 기관 홈페이지를 통하여 공지하여야 한다.

④ 도로교통공단은 어린이통학버스 안전교육 대상자에게 별지 제20호의2서식의 안전교육 통지서에 따라 교육기한 및 교육장소 등에 관한 사항을 알려주어야 한다. 다만, 개별적인 통지가 곤란한 안전교육 대상자에 대하여는 도로교통공단 홈페이지에 일반적인 교육기한 및 교육장소를 공지한 것으로 통지에 갈음한다.

⑤ 영 제31조의2제4항에 따라 어린이통학버스 안전교육을 받은 운영자에게 발급하는 교육확인증은 별지 제20호의3서식에 따르고, 운전자에게 발급하는 교육확인증은 별지 제20호의4서식에 따른다.

제37조의3(어린이통학버스 관련 의무 위반 정보의 제공 절차 및 범위) ① 어린이 교육시설을 감독하는 주무기관의 장은 소관 법령의 집행을 위하여 필요한 경우 경찰서장에게 어린이통학버스를 운영하는 사람이나 운전하는 사람이 법 제53조 또는 제53조의2를 위반하거나 법 제53조 또는 제53조의2를 위반하여 어린이를 사상(死傷)하는 사고를 유발한 경우와 관련한 다음 각 호의 정보를 제공하여 줄 것을 요청할 수 있다.

1. 법 제53조 또는 제53조의2를 위반하거나 법 제53조 또는 제53조의2를 위반하여 어린이를 사상하는 사고를 유발한 사람의 성명 및 주민등록번호
2. 위반이나 사고의 일시·장소 및 위반 항목
3. 위반이나 사고 관련 자동차의 등록번호

② 제1항에 따라 정보의 제공을 요청받은 경찰서장은 법 제53조의4에 따라 어린이 교육시설을 감독하는 주무기관의 장이 요청한 정보를 해당 주무기관의 장에게 제공할 수 있다.

나. 여객자동차운수사업법(시행 2015.6.22.)

1) 어린이 통학차량관련 주요 내용

「여객자동차운수사업법(시행 2015.6.22.)」

제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) ① 사업용 자동차가 아닌 자동차(이하 "자가용자동차"라 한다)를 유상(자동차 운행에 필요한 경비를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 유상으로 운송용으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선할 수 있다.

1. 출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우
2. 천재지변, 긴급 수송, **교육 목적을 위한 운행**, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사유에 해당되는 경우로서 특별자치도지사·시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)의 허가를 받은 경우
- ② 제1항제2호의 유상운송 허가의 대상 및 기간 등은 국토교통부령으로 정한다.

제82조(자가용자동차의 노선운행 금지) ① 누구든지 고객을 유치할 목적으로 노선을 정하여 자가용자동차를 운행하거나 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 노선을 정하여 운행하거나 이를 알선할 수 있다.

1. **학교, 학원, 유치원, 「영유아보육법」에 따른 어린이집**, 호텔, 교육·문화·예술·체육시설(「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 시설은 제외한다), 종교시설, 금융기관 또는 병원 이용자를 위하여 운행하는 경우
2. 대중교통수단이 없는 지역 등 대통령령으로 정하는 사유에 해당하는 경우로서 특별자치도지사·시장·군수·구청장의 허가를 받은 경우

- ② 제1항제2호의 허가의 대상 및 조건 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

1) 여객자동차운수사업법 시행규칙의 어린이 통학차량관련 주요 내용

「여객자동차운수사업법 시행규칙(시행 2015.6.22.)」

제103조(자가용자동차의 유상운송 등의 허가요건) 법 제81조제1항제2호에 따라 자가용 자동차를 유상(有償)으로 운송용으로 제공하거나 임대할 수 있는 경우(제4호 및 제4호의2의 경우에는 유상운송으로 한정한다)는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로 한다.
4의2. 어린이(13세 미만의 사람을 말한다)의 통학이나 시설이용을 위하여 다음 각 목의 요건을 갖춘 자동차를 운행하는 경우

가. 「유아교육법」 제2조제2호에 따른 유치원(이하 이 조에서 "유치원"이라 한다), 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집(이하 이 조에서 "어린이집"이라 한다), 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조의2제1호에 따른 학교교과교습학원(이하 이 조에서 "학원"이라 한다) 또는 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제3조에 따른 체육시설(이하 이 조에서 "체육시설"이라 한다)에서 직접 소유(공동소유를 포함한다)하여 운영하는 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차일 것. 다만, 9인승 이상의 승용자동차 또는 승합자동차로 출고되었으나 장애아동의 승·하차 편의를 위하여 「자동차관리법」 제34조에 따라 차량구조 변경이 승인된 차량의 경우에는 9인승 이하의 자동차를 포함한다.

나. 유치원, 어린이집, 학원 또는 체육시설의 통학이나 시설이용에 이용되는 자동차일 것. 다만, 「유통산업발전법」 제2조제3호에 따른 대규모점포에 부설된 체육시설의 이용자를 위하여 운행하는 자동차는 제외한다.

다. 제103조의2에 따른 차령(처음 허가를 신청하는 경우에는 3년)을 초과하지 아니할 것

제103조의2(유상운송용 자가용자동차의 차령) ① 제103조제4호 및 제4호의2에 따라 유상운송 허가를 받은 자가용자동차(이하 "유상운송용 자가용자동차"라 한다)의 차령은 9년으로 한다.

② 제1항에 따른 유상운송용 자가용자동차의 차령 기산일은 다음 각 호의 구분에 따른다.

1. 제작연도에 등록된 자동차: 최초의 신규등록일

2. 제작연도에 등록되지 아니한 자동차: 제작연도의 말일

③ 제1항에도 불구하고 제1항에 따른 차령 기간(차령이 연장된 경우에는 연장된 기간을 말한다)이 만료되기 전에 「자동차관리법」 제43조제1항제2호에 따른 정기검사를 받아 검사기준에 적합한 경우에는 「자동차관리법 시행규칙」 제74조에 따른 검사유효기간의 만료일까지 차령이 연장된 것으로 본다.

④ 제1항에 따른 차령과 제3항에 따라 연장된 기간의 합은 11년을 초과할 수 없다.

다. 유아교육법(시행 2015. 8. 4.)

「유아교육법(시행 2015.8.4.)」

제32조(유치원의 폐쇄 등) ③ 관할청은 유치원이 「도로교통법」 제53조제3항을 위반하여 어린이통학버스(같은 법 제52조에 따른 어린이통학버스 신고를 하지 아니한 경우를 포함한다)에 보호자를 함께 태우지 아니한 채 어린이통학버스 운행 중 발생한 교통사고로 해당 어린이통학버스에 탑승(승하차를 포함한다)한 유아가 사망하거나 신체에 교육부령으로 정하는 중상해를 입은 경우 해당 유치원의 폐쇄를 명하거나 1년 이내의 운영정지를 명할 수 있다.

라. 자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙(국토교통부령 제164호, 2014.12.31., 일부개정)

1) 어린이 통학차량관련 주요 내용

「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙(국토교통부령 제164호)」

제2조(정의) 24. "어린이보호용 좌석부착장치"란 어린이보호용 좌석을 부착구를 이용하여 자동차의 차체 또는 좌석 등에 고정시킬 수 있도록 되어 있는 장치를 말한다.

32. "어린이운송용 승합자동차"란 「유아교육법」 제2조제2호에 따른 유치원, 「초·중등교육법」 제2조제2호 및 제5호에 따른 초등학교 및 특수학교, 「영유아보육법」 제2조제3호에 따른 보육시설, 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 학원 및 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 체육시설에서 어린이(13세 미만을 말한다. 이하 같다)를 운송할 목적으로 운행하는 승차정원이 9인 이상인 자동차를 말한다.

제19조(차대 및 차체) ⑧어린이운송용 승합자동차의 색상은 황색이어야 한다.

⑨어린이운송용 승합자동차의 앞과 뒤에는 별표 5의3 제1호에 따른 어린이 보호표지를 붙이거나 댈 수 있도록 하여야 한다.

⑩ 어린이운송용 승합자동차의 좌측 옆면 앞부분에는 별표 5의3 제2호에 따른 정지표시 장치(이하 "정지표시장치"라 한다)를 설치하여야 한다. 이 경우 좌측 옆면 뒷부분에 1개를 추가로 설치할 수 있다.

제25조(승객좌석의 규격) ②어린이운송용 승합자동차의 어린이용 좌석의 규격은 가로·세로 각각 27센티미터 이상, 앞좌석등받이의 뒷면과 뒷좌석등받이의 앞면간의 거리는 46센티미터 이상이어야 한다.

제25조의2(접이식좌석) ②어린이운송용 승합자동차에 제1항 본문의 규정에 의하여 접이식좌석을 설치함에 있어서는 외부에서 이를 조작할 수 있도록 하여야 한다.

제27조(좌석안전띠장치등) ⑥어린이운송용 승합자동차의 승객석에 설치된 좌석안전띠의 구조는 어린이의 신체구조에 적합하게 조절될 수 있어야 한다.

제27조의2(어린이보호용 좌석부착장치) 승용자동차에는 다음 각 호의 기준에 적합하게 어린이보호용 좌석부착장치를 설치하여야 한다. 다만, 승객좌석이 1열뿐인 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 어린이보호용 좌석부착장치는 2곳 이상의 좌석에 설치하되, 최소한 1곳은 제2열 좌석에 설치하여야 한다.
2. 어린이보호용 좌석부착장치는 다른 도구가 없이도 사용이 가능한 구조이어야 한다.
3. 어린이보호용 좌석부착장치의 설치 여부 및 설치위치를 쉽게 알아볼 수 있는 곳에 이를 표시하여야 한다. 다만, 설치 여부를 육안으로 확인할 수 있는 상부부착구 및 부착구의 중심을 통과하는 자동차길이방향의 수평선으로부터 위로 30도의 방향에서 설치 여부를 확인할 수 있는 하부부착구의 경우에는 그러하지 아니하다.
4. 부착구를 통하여 차실 안으로 배기가스가 유입되지 아니하도록 하여야 한다.
5. 하부의 부착장치는 착석기준점으로부터 뒤쪽으로 120밀리미터 이상 떨어진 위치에 설치하여야 한다.
6. 좌석부착장치가 제1열에 설치되고 그 전면에 에어백이 장착된 경우에는 에어백 작동을 중지할 수 있는 장치를 설치하여야 한다.
7. 별표 5의4의 설치기준에 적합하게 상부부착구 1개와 하부부착구 2개를 설치하여야 한다. 다만, 컨버터블자동차의 경우에는 상부부착구를 설치하지 아니할 수 있으나, 상부부착구를 설치하는 경우에는 설치기준에 적합하게 설치하여야 한다.

제29조(승강구) ① 자동차의 차실에는 다음 각 호의 기준에 적합한 승강구를 설치하여야 한다.

4. 어린이운송용 승합자동차의 어린이 승하차를 위한 승강구는 다음 각 목의 기준에 적합하여야 한다.
 - 가. 제1단의 발판 높이는 30센티미터 이하이고, 발판 윗면은 가로로 경우 승강구 유효너비(여달이식 승강구에 보조발판을 설치하는 경우 해당 보조발판 바로 위 발판 윗면의 유효너비)의 80퍼센트 이상, 세로로 경우 20센티미터 이상일 것
 - 나. 제2단 이상 발판의 높이는 20센티미터 이하일 것. 다만, 15인승 이하의 자동차는 25센티미터 이하로 할 수 있으며, 각 단(제1단을 포함한다. 이하 같다)의 발판은 높이를 만족시키기 위하여 견고하게 설치된 구조의 보조발판 등을 사용할 수 있다.

다. 승하차 시에만 돌출되도록 작동하는 보조발판은 위에서 보아 두 모서리가 만나는 꼭짓점 부분의 곡률반경이 20밀리미터 이상이고, 나머지 각 모서리 부분은 곡률반경이 2.5밀리미터 이상이 되도록 둥글게 처리하고 고무 등의 부드러운 재료로 마감할 것
라. 보조발판은 자동 돌출 등 작동 시 어린이 등의 신체에 상해를 주지 아니하도록 작동되는 구조일 것

마. 각 단의 발판은 표면을 거친 면으로 하거나 미끄러지지 아니하도록 마감할 것

제48조(등화에 대한 그 밖의 기준) ④어린이운송용 승합자동차에는 다음 각호의 기준에 적합한 표시등을 설치하여야 한다.

1. 앞면과 뒷면에는 분당 60회이상 120회이하로 점멸되는 각각 2개의 적색표시등과 2개의 황색표시등 또는 호박색표시등을 설치할 것
2. 적색표시등은 바깥쪽에, 황색표시등은 안쪽에 설치하되, 차량중심선으로부터 좌·우대칭이 되도록 설치할 것
3. 앞면표시등은 앞면창유리 위로 앞에서 가능한 한 높게 하고, 뒷면표시등의 렌즈하단부는 뒷면 옆창문 개구부의 상단선보다 높게 하되, 좌·우의 높이가 같게 설치할 것
4. 각 표시등의 발광면적은 120제곱센티미터 이상일 것
5. 도로에 정지하려고 하거나 출발하려고 하는 때에는 다음 각 목의 기준에 적합할 것
가. 도로에 정지하려는 때에는 황색표시등 또는 호박색표시등이 점멸되도록 운전자가 조작할 수 있어야 할 것
나. 가목의 점멸 이후 어린이의 승하차를 위한 승강구가 열릴 때에는 자동으로 적색표시등이 점멸될 것
다. 출발하기 위하여 승강구가 닫혔을 때에는 다시 자동으로 황색표시등 또는 호박색표시등이 점멸될 것
라. 다목의 점멸 시 적색표시등과 황색표시등 또는 호박색표시등이 동시에 점멸되지 아니할 것

제50조(후사경 등) ②다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자동차(원동기가 운전석으로부터 앞쪽에 위치해 있는 자동차는 제외한다)에는 차체 바로앞에 있는 장애물을 확인할 수 있는 장치를 설치하여야 한다.

1. 차량총중량 8톤 이상의 자동차 또는 최대적재량 5톤 이상의 화물자동차(피견인자동차는 제외한다)

2. 승차정원 16인이상의 자동차

3. 어린이운송용 승합자동차

③ 어린이운송용 승합자동차의 좌우에 설치하는 광각 실외후사경은 승강구의 가장 늦게 달하는 부분의 차체(승강구가 없는 차체 쪽의 경우는 승강구가 있는 차체의 지점과 대칭인 지점을 말한다)로부터 자동차길이방향의 수직으로 300밀리미터 떨어진 지점에 직경 30밀리미터 및 높이 1천 200밀리미터의 관측봉을 설치하고, 운전자의 착석기준점으로부터 위로 635밀리미터의 높이에서 관측봉을 확인하였을 때 관측봉의 전부가 보일 수 있는 구조로 하여야 한다.

④ 제1항에 따른 승합자동차의 실외후사경에 추가로 평균곡률반경이 200밀리미터 이상이고 반사면이 1만제곱밀리미터 이상인 광각 실외후사경 또는 영상장치를 설치하여 제3항에 따른 기준에 적합한 경우에는 어린이운송용 승합자동차에 적합한 것으로 본다.

제53조의2(후방 확인을 위한 영상장치 등) 다음 각 호의 자동차에는 자동차 후방 끝단 중심으로부터 좌우 1천밀리미터 및 후방 300밀리미터부터 2천밀리미터까지의 영역에 설치된 직경 30밀리미터 및 높이 500밀리미터의 관측봉 전부가 보일 수 있는 영상장치 또는 보행자에게 자동차가 후진 중임을 알리거나 운전자에게 자동차 후방 보행자의 근접 여부를 알리는 후진경고음 발생장치를 설치하여야 한다.

1. 대형 화물자동차

2. 대형 특수자동차

3. 밴형 화물자동차

4. 특수용도형 화물자동차로서 박스형 적재함이 있는 자동차

5. 어린이운송용 승합자동차

제103조의2(어린이보호용 좌석부착장치) 승용자동차에 설치하는 어린이보호용 좌석부착 장치는 다음 각 호의 기준에 적합하여야 한다.

1. 제27조의2의 기준에 적합할 것
2. 상부부착구는 자동차길이방향으로 816킬로그램의 하중을 0.2초 이상 가할 때 견딜 수 있는 구조이어야 하고, 변위량은 125밀리미터 이내이어야 한다.
3. 하부부착구는 자동차길이방향으로 816킬로그램 및 자동차길이방향의 75도 방향으로 510킬로그램의 하중을 각각 0.2초 이상 가할 때 견딜 수 있는 구조이어야 하고, 변위량은 125밀리미터 이내이어야 한다.

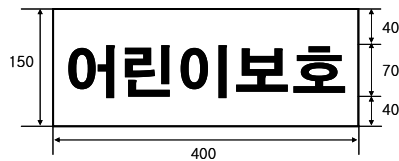
제106조(등화장치) 자동차(이륜자동차를 제외한다) 등화장치의 광도 및 조도는 다음 각 호의 기준에 적합하여야 한다.

11. 어린이운송용 승합자동차의 표시등은 별표 28의2의 기준에 적합할 것

[별표 5의3] 어린이 보호표지 및 정지표시장치(제19조제9항·제10항 관련)

1. 어린이 보호표지

가. 앞면부착용 표지



나. 뒷면부착용 표지



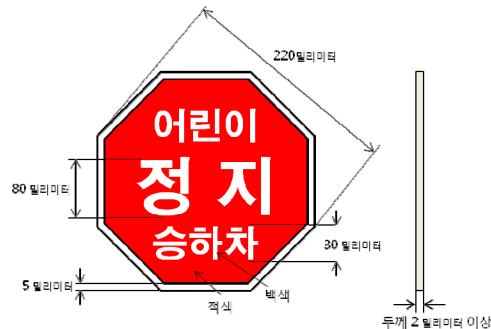
주)

1. 바탕은 청색, 글씨는 노란색으로 한다.
2. 재질은 두께 1밀리미터 이상의 아크릴이어야 한다.
3. 글씨는 고딕체로 하고, 그 높이가 앞면부착용 표지의 경우에는 70밀리미터 이상, 뒷면 부착용 표지의 경우에는 80밀리미터 이상이 되도록 하되, 그 간격은 적절히 조절하도록 한다.

2. 정지표시장치

가. 정지표시장치의 구조

- 1) 정지표시장치는 어린이가 승하차 중임을 알리는 표시부와 이를 차체에 장착하는 지지부로 구성될 것
- 2) 지지부는 주행 중 정지표시장치가 차체에서 떨어지지 아니하도록 견고하게 부착되고, 예리한 돌출부분이나 모서리가 없는 구조일 것. 이 경우 외부 충격 시 정지표시장치의 지지부 일부가 접혀야 하고, 표시부는 교체를 위한 탈부착이 가능한 구조로 하여야 한다.
- 3) 정지표시장치의 표시부는 양쪽면으로 이루어지며, 양쪽면의 규격은 다음과 같을 것



〈표시부 규격〉

주)

1. 바탕면은 적색, 글자와 테두리는 흰색으로 한다.
2. 각 모서리의 곡률은 10밀리미터 이상으로 한다.
3. 재질은 폴리카보네이트로 한다.
4. 승차정원 16인승 이상인 중형 승합자동차 및 대형 승합자동차의 정지표시장치 표시부의 규격은 표시부 규격의 125퍼센트 또는 150퍼센트로 한다.

나. 정지표시장치의 표시부 작동기준

- 1) 어린이의 승하차를 위한 승강구가 열릴 때에는 자동으로 차체와 수직인 방향으로 펼쳐질 것
- 2) 어린이의 승하차를 위한 승강구가 닫힐 때에는 자동으로 차체와 나란한 방향으로 접힐 것

다. 정지표시장치 표시부 반사성능 기준

입사각(각도)	반사성능(cd/lux · m ²)			
	관측각(0.2°)		관측각(0.5°)	
	백색(글자)	적색(바탕면)	백색(글자)	적색(바탕면)
4D	250	30	95	10
30U	150	12	65	6

2. 어린이 보호구역(스쿨존)관련 법령 현황

가. 도로교통법(시행 2015.7.1)

1) 도로교통법상의 어린이 보호구역 관련 주요 내용

「도로교통법(시행 2015.7.1)」

제12조(어린이 보호구역의 지정 및 관리) ① 시장 등은 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 시설의 주변도로 가운데 일정 구간을 어린이 보호구역으로 지정하여 자동차 등의 통행속도를 시속 30킬로미터 이내로 제한할 수 있다.

1. 「유아교육법」 제2조에 따른 유치원, 「초·중등교육법」 제38조 및 제55조에 따른 초등학교 또는 특수학교
2. 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집 가운데 행정자치부령으로 정하는 어린이집
3. 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조에 따른 학원 가운데 행정자치부령으로 정하는 학원
4. 「초·중등교육법」 제60조의2 또는 제60조의3에 따른 외국인학교 또는 대안학교, 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제189조의4에 따른 국제학교 및 「경제자유구역 및 제주국제자유도시의 외국교육기관 설립·운영에 관한 특별법」 제2조제2호에 따른 외국교육기관 중 유치원·초등학교 교과과정이 있는 학교

- ② 제1항에 따른 어린이 보호구역의 지정절차 및 기준 등에 관하여 필요한 사항은 국민안전처장관과 협의하여 교육부, 행정자치부 및 국토교통부의 공동부령으로 정한다.
- ③ 차마의 운전자는 어린이 보호구역에서 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운행하여야 한다.

제138조의2(국고 보조) 국가는 예산의 범위 내에서 지방자치단체에 대하여 제12조에 따른 어린이 보호구역 및 제12조2에 따른 노인 및 장애인 보호구역의 설치 및 관리에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다.

2) 도로교통법 시행규칙상의 어린이 보호구역 관련 주요 내용

「도로교통법 시행규칙(시행 2015.7.1)」

제11조(횡단보도의 설치기준) 4. 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 200미터 이내에는 설치하지 아니할 것. 다만, 법 제12조 또는 제12조의2에 따라 어린이 보호구역, 노인 보호구역 또는 장애인 보호구역으로 지정된 구간인 경우 또는 보행자의 안전이나 통행을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 그러지 아니한다.

제14조(보육시설 및 학원의 범위) ① 법 제12조제1항제2호에서 “행정자치부령이 정하는 보육시설”이란 정원 100명 이상의 보육시설을 말한다. 다만, 시장 등이 관할 경찰서장과 협의하여 보육시설이 소재한 지역의 교통여건 등을 고려하여 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호할 필요가 있다고 인정하는 경우에는 정원이 100명 미만의 보육시설 주변 도로 등에 대하여도 어린이 보호구역을 지정할 수 있다.

② 법 제12조제1항제3호에서 “행정자치부령으로 정하는 학원”이란 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률 시행령」별표 1의 학교교과교습학원 중 학원 수강생이 100명 이상인 학원을 말한다. 다만, 시장 등이 관할 경찰서장과 협의하여 학원이 소재한 지역의 교통여건 등을 고려하여 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호할 필요가 있다고 인정하는 경우에는 정원이 100명 미만의 학원 주변도로 등에 대하여도 어린이 보호구역을 지정할 수 있다.

나. 교통사고처리특례법

「교통사고처리특례법(시행 2011.12.9)」

제3조(처벌의 특례) ① 차의 운전자가 교통사고로 인하여 「형법」 제268조의 죄를 범한 경우에는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

② 차의 교통으로 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄(業務上過失致傷罪) 또는 중과실치상죄(重過失致傷罪)와 「도로교통법」 제151조의 죄를 범한 운전자에 대하여는 피해자의 명시적인 의사에 반하여 공소(公訴)를 제기할 수 없다. 다만, 차의 운전자가 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄를 범하고도 피해자를 구호(救護)하는 등 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 조치를 하지 아니하고 도주하거나 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기(遺棄)하고 도주한 경우, 같은 죄를 범하고 「도로교통법」 제44조제2항을 위반하여 음주측정 요구에 따르지 아니한 경우(운전자가 채혈 측정을 요청하거나 동의한 경우는 제외한다)와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위로 인하여 같은 죄를 범한 경우에는 그러하지 아니하다.

11. 「도로교통법」 제12조제3항에 따른 어린이 보호구역에서 같은 조 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운전하여야 할 의무를 위반하여 어린이의 신체를 상해(傷害)에 이르게 한 경우

다. 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 (교육부령 제49호)

「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙(교육부령 제49호)」

제3조(보호구역의 지정) ① 초등학교 등의 장은 별지 제1호서식의 어린이 보호구역 지정 신청서에 따라 특별시장·광역시장·특별자치도지사 또는 시장·군수(광역시의 군은 제외한다. 이하 같다)에게 초등학교 등의 주변도로를 어린이 보호구역으로 지정하여 줄 것을 신청할 수 있다. 다만, 개교 또는 개원을 하기 전의 초등학교 등의 경우에는 교육감이 나 구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말하며, 어린이집에만 해당한다)이 어린이 보호구역의 지정을 신청할 수 있다.

④ 시장 등은 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 「도로교통법」 제12조 및 제12조의2에 따른 어린이 보호구역, 노인 보호구역 및 장애인 보호구역(이하 "보호구역"이라 한다)의 지정 신청을 받았을 때에는 다음 각 호의 사항을 조사하여야 한다.

1. 보호구역 지정대상시설 주변 도로의 자동차 통행량 및 주차 수
2. 보호구역 지정대상시설 주변 도로의 신호기·안전표지(이하 "교통안전시설"이라 한다) 및 도로부속물 설치현황
3. 보호구역 지정대상시설 주변 도로에서의 연간 교통사고 발생현황
4. 보호구역 지정대상시설 주변 도로를 통행하는 어린이, 노인 또는 장애인의 수와 통행로의 체계 등

⑤ 시장 등은 제4항 각 호의 사항을 조사하기 위해 지방경찰청장 또는 경찰서장 등 관련 행정기관 또는 공공기관에 필요한 자료를 요청할 수 있다.

⑥ 시장 등은 제4항에 따른 조사 결과 보호구역으로 지정·관리할 필요가 인정되는 경우에는 관할 지방경찰청장 또는 경찰서장과 협의하여 해당 보호구역 지정대상시설의 주(主) 출입문을 중심으로 반경 300미터 이내의 도로 중 일정구간을 보호구역으로 지정한다. 다만, 시장 등은 해당 지역의 교통여건 및 효과성 등을 면밀히 검토하여 필요한 경우 보호구역 지정대상시설의 주 출입문을 중심으로 반경 500미터 이내의 도로에 대해서도 보호구역으로 지정할 수 있다.

제4조(보호구역 지정·관리계획) ① 시장 등은 다음 각 호의 서식에 따라 매년 3월 31일 까지 다음 연도의 보호구역 지정·관리계획(이하 "연도별계획"이라 한다)을 수립하고, 이를 매년 4월 30일까지 특별시·광역시·특별자치도의 경우에는 관할 지방경찰청장을 거쳐, 시·군의 경우에는 관할 경찰서장을 거쳐 경찰청장에게 통보하여야 한다.

1. 어린이 보호구역: 별지 제4호서식의 어린이 보호구역 지정·관리계획

② 제1항에 따른 연도별계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 보호구역 지정대상시설의 수
2. 보호구역에 설치해야 할 교통안전시설의 종류 및 수량
3. 보호구역에 설치해야 할 도로부속물의 종류 및 수량
4. 보호구역에 설치한 노상주차장의 폐지 또는 이전계획
5. 보호구역에 설치해야 할 교통안전시설과 도로부속물의 종류별·도로관리청별 소요예산 총액(유지·보수비용을 포함한다)

③ 시장 등은 제1항에 따른 연도별계획을 효과적으로 수립하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호에 해당하는 사람을 소집하여 협의회를 개최할 수 있다.

1. 지방경찰청 또는 경찰서 관계자
2. 도로관리청 관계자
3. 교육위원회 또는 교육청 관계자
4. 노인복지시설 등 또는 장애인복지시설의 담당 공무원 등 시장 등이 지정하는 사람

제5조(보호구역의 지정·관리에 따른 재정 조치) 시장 등은 연도별계획의 시행에 필요한 소요예산을 우선적으로 편성하는 등 재정상의 조치를 하여야 한다.

제6조(교통안전시설의 설치) ① 지방경찰청장이나 경찰서장은 제3조제6항에 따라 보호구역으로 지정한 시설의 주 출입문과 가장 가까운 거리에 위치한 간선도로의 횡단보도에 신호기를 우선적으로 설치·관리하여야 한다.

② 제1항에 따라 설치되는 보행 신호등의 녹색신호시간은 어린이, 노인 또는 장애인의 평균 보행속도를 기준으로 하여 설정하여야 한다.

③ 지방경찰청장이나 경찰서장은 제3조제6항에 따라 지정된 보호구역에 다음 각 호의 구분에 따라 안전표지를 설치하여야 한다.

1. 어린이 보호구역: 「도로교통법 시행규칙」(이하 이 조에서 “시행규칙”이라 한다) 별표 6 Ⅱ. 개별기준의 제133호·제324호 및 제536호의 안전표지

제7조(보도 및 도로부속물의 설치) ① 시장 등은 보호구역의 도로가 보도와 차도로 구분되지 않은 경우 특별한 사유가 없으면 보도와 차도를 구분하여 설치하거나 관할 도로관리청에 설치를 요청할 수 있다.

② 시장 등은 보호구역에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 도로부속물을 설치하거나 관할 도로관리청에 설치를 요청할 수 있다.

1. 별표에 따른 보호구역 도로표지
2. 도로반사경
3. 과속방지시설
4. 미끄럼방지시설
5. 방호울타리
6. 그 밖에 시장 등이 교통사고의 위험으로부터 어린이·노인 또는 장애인을 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 도로부속물로서 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」에 적합한 시설

③ 제2항제1호에 따른 보호구역 도로표지는 보호구역이 시작되는 구간의 오른쪽 보도 또는 길 가장자리에 설치한다.

제8조(노상주차장의 설치 금지) ① 특별시장·광역시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)은 보호구역으로 지정된 시설의 주 출입문과 직접 연결되어 있는 도로에는 노상주차장을 설치해서는 아니 된다.

② 특별시장·광역시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 보호구역에 이미 노상주차장이 설치되어 있는 경우에는 특별한 사유가 없으면 이를 폐지하거나 어린이·노인 또는 장애인의 통행 및 안전에 지장이 없는 곳으로 이전하여야 한다.

제9조(보호구역에서의 필요한 조치) ① 지방경찰청장이나 경찰서장은 「도로교통법」제12조제1항 또는 제12조의2제1항에 따라 보호구역에서 구간별·시간대별로 다음 각 호의 조치를 할 수 있다.

1. 차마(車馬)의 통행을 금지하거나 제한하는 것
 2. 차마의 정차나 주차를 금지하는 것
 3. 운행속도를 시속 30킬로미터 이내로 제한하는 것
 4. 이면도로(도시지역에 있어서 간선도로가 아닌 도로로서 일반의 교통에 사용되는 도로를 말한다)를 일방통행로로 지정·운영하는 것
- ② 지방경찰청장이나 경찰서장이 제1항에 따른 조치를 하려는 경우에는 그 뜻을 표시하는 안전표지를 설치하여야 한다.

제11조(보호구역에 대한 사후관리) ① 시장 등은 보호구역을 지정하였을 때에는 별지 제7호서식의 보호구역 관리카드를 작성하여 갖추어 두어야 한다.

② 제1항에 따른 보호구역 관리카드에는 해당 보호구역에 설치된 신호기·안전표지 및 도로부속물의 종류 및 수량을 기록하고, 교체·수리 등 변동사항이 있는 경우에는 수시로 이를 기록·정리하여야 한다.

③ 시장 등은 매년 6월 30일과 12월 31일까지 별지 제8호서식에 따라 보호구역 지정·관리 현황을 작성하여 특별시·광역시·특별자치도의 경우에는 관할 지방경찰청장을 거쳐, 시·군의 경우에는 관할 경찰서장을 거쳐 경찰청장에게 통보하여야 한다.

④ 교육부장관·국토교통부장관 및 국민안전처장관은 보호구역의 지정·관리에 필요한 예산 편성 등을 위해 제3항에 따른 보호구역 지정·관리 현황과 제4조제1항에 따른 연도별계획에 대한 자료를 경찰청장에게 요청할 수 있다.

⑤ 시장 등은 보호구역에 설치된 신호기·안전표지 및 도로부속물이 훼손되거나 손괴(損壞)된 것을 발견한 경우에는 지체 없이 그 사실을 관할 경찰서장 또는 도로관리청에 통보하여야 한다.

⑥ 시장 등은 보호구역으로 지정된 시설의 폐원·폐교 또는 주변 교통환경의 변화로 인하여 보호구역의 지정·관리가 필요하지 아니하다고 인정되는 경우에는 관할 지방경찰청장 또는 경찰서장과 협의하여 보호구역의 지정을 해제할 수 있다.

제12조(준용규정) 보호구역에 설치되는 신호기·안전표지 및 도로부속물의 종류, 만드는 방식, 설치하는 곳에 관하여 이 규칙에서 정하지 아니한 사항은 도로교통 또는 도로에 관한 법령에서 정하는 바에 따른다.

3. 어린이 교통안전교육 관련 법령 현황

가. 도로교통법(시행 2015.7.1)

1) 도로교통법상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「도로교통법(시행 2015.7.1)」

제144조(교통안전수칙과 교통안전에 관한 교육지침의 제정 등) ① 경찰청장은 다음 각 호의 사항이 포함된 **교통안전수칙**을 제정하여 보급하여야 한다.

1. 도로교통의 안전에 관한 법령의 규정
2. 자동차등의 취급방법, 안전운전 및 친환경 경제운전에 필요한 지식
3. 긴급자동차에 길 터주기 요령
4. 그 밖에 도로에서 일어나는 교통상의 위험과 장애를 방지·제거하여 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요한 사항

② 경찰청장은 도로를 통행하는 사람을 대상으로 교통안전에 관한 교육을 하는 자가 효과적이고 체계적으로 교육을 할 수 있도록 하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 **교통안전교육에 관한 지침**을 제정하여 공표하여야 한다.

1. 자동차등의 안전운전 및 친환경 경제운전에 관한 사항
2. 교통사고의 예방과 처리에 관한 사항
3. 보행자의 안전한 통행에 관한 사항
4. 어린이·장애인 및 노인의 교통사고 예방에 관한 사항
5. 긴급자동차에 길 터주기 요령에 관한 사항
6. 그 밖에 교통안전에 관한 교육을 효과적으로 하기 위하여 필요한 사항

나. 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 (교육부령 제49호)

1) 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙(교육부령 제49호)」 제10조(어린이·노인 및 장애인에 대한 교통안전교육 등) ① 시장 등이나 경찰서장은 관할 구역 내 보호구역으로 지정된 시설의 장이 요청하여 필요하다고 인정하는 경우에는 해당 시설을 방문하여 어린이·노인 또는 장애인을 대상으로 보행안전 등에 관한 교통안전 교육을 실시한다.

② 시장 등이나 경찰서장은 어린이·노인 및 장애인의 안전한 통행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 어린이·노인 또는 장애인이 많이 지나다니는 시간대에 관할 보호구역의 주요 횡단보도 등에 경찰공무원이나 모범운전자 등을 배치하여 어린이·노인 및 장애인이 안전하게 도로를 횡단할 수 있도록 지도하여야 한다.

다. 아동복지법(시행 2014.11.19)

1) 아동복지법상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「아동복지법(시행 2014.11.19)」

제31조(아동의 안전에 대한 교육) ① 아동복지시설의 장, 「영유아보육법」에 따른 어린이 집의 원장, 「유아교육법」에 따른 유치원의 원장 및 「초·중등교육법」에 따른 학교의 장은 교육대상 아동의 연령을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 매년 다음 각 호의 사항에 관한 교육계획을 수립하여 교육을 실시하여야 한다.

1. 성폭력 및 아동학대 예방
2. 실종·유괴의 예방과 방지
3. 약물의 오남용 예방
4. 재난대비 안전

5. 교통안전

② 아동복지시설의 장, 「영유아보육법」에 따른 어린이집의 원장은 제1항에 따른 교육계획 및 교육실시 결과를 관할 시장·군수·구청장에게 매년 1회 보고하여야 한다.

③ 「유아교육법」에 따른 유치원의 원장 및 「초·중등교육법」에 따른 학교의 장은 제1항에 따른 교육계획 및 교육실시 결과를 대통령령으로 정하는 바에 따라 관할 교육감에게 매년 1회 보고하여야 한다.

2) 아동복지법 시행령상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「아동복지법 시행령(시행 2014.11.19)」

제28조(아동의 안전에 대한 교육) ① 아동복지시설의 장, 「영유아보육법」에 따른 어린이 집의 원장, 「유아교육법」에 따른 유치원의 원장 및 「초·중등교육법」에 따른 학교의 장은 법 제31조제1항에 따라 교육계획을 수립하여 교육을 실시할 때에는 별표 3의 교육기준에 따라야 한다.

② 법 제31조제2항 및 제3항에 따라 아동복지시설의 장 및 「영유아보육법」에 따른 어린이집의 원장은 시장·군수·구청장에게, 「유아교육법」에 따른 유치원의 원장 및 「초·중등교육법」 제2조에 따른 학교의 장은 교육감에게, 각각 교육계획 및 교육실시 결과를 매년 3월 31일까지 보고하여야 한다.

③ 아동복지시설의 장은 그 아동복지시설에 입소한 아동 중 「영유아보육법」에 따른 어린이집, 「유아교육법」에 따른 유치원 또는 「초·중등교육법」에 따른 학교에서 실시하는 법 제31조제1항 각 호의 사항에 관한 교육을 받은 아동에 대해서는 법 제31조제1항에 따른 교육을 실시하지 아니할 수 있다.

[별표 3] 교육기준(제28조제1항 관련)

구분		교통안전 교육
실시 주기 (총 시간)		2개월에 1회 이상 (연간 10시간 이상)
교육 내용	초등학교 취학 전	1. 차도, 보도 및 신호등의 의미 알기 2. 안전한 도로 횡단법 3. 안전한 통학버스 이용법 4. 날씨와 보행안전 5. 어른과 손잡고 걷기
	초등학교	1. 안전한 통학로 알기 2. 상황에 따른 안전한 보행법 3. 바퀴 달린 탈것의 안전한 이용법 4. 교통수단의 안전한 이용법 5. 교통법규 이해하기
	중·고등 학교	1. 자전거의 안전한 이용과 점검 2. 이륜차와 자동차의 물리적 특성 3. 인간 능력의 한계와 위험 예측 4. 교통법규와 사회적 책임 5. 교통사고와 방지대책
교육 방법		1. 전문가 또는 담당자 강의 2. 시청각 교육 3. 실습교육 또는 현장학습 4. 일상생활을 통한 반복 지도 및 부모 교육

라. 교통안전법(시행 2013.3.23)

1) 교통안전법 상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「교통안전법 시행령(시행 2013.3.23)」

제23조(교통안전지식의 보급 등) ① 국가등은 교통안전에 관한 지식을 보급하고 교통안전에 관한 의식을 제고하기 위하여 학교 그 밖의 교육기관을 통하여 교통안전교육의 진흥과 교통안전에 관한 홍보활동의 충실을 기하는 등 필요한 시책을 강구하여야 한다.

② 국가등은 교통안전에 관한 국민의 건전하고 자주적인 조직 활동이 촉진되도록 필요한 시책을 강구하여야 한다.

③ 국가등은 어린이 교통안전의 체험을 위한 교육시설을 설치할 수 있다. 이 경우 해당 교육시설을 설치하고자 하는 교통행정기관의 장은 관계 행정기관의 장과 협의하여야 한다.

④ 국가등은 어린이 교통안전의 체험을 위한 교육시설 설치를 지원하기 위하여 예산의 범위에서 재정적 지원을 할 수 있다.

⑤ 제3항에 따른 교육시설의 설치 기준·방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제56조(교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치 등) ① 교통행정기관의 장은 교통수단을 운전·운행하는 자의 교통안전의식과 안전운전능력을 효과적으로 배양하고 이를 현장에서 적극적으로 실천할 수 있도록 교통안전체험에 관한 연구·교육시설을 설치·운영할 수 있다.

② 제1항의 규정에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

2) 교통안전법 시행령상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「교통안전법 시행령(시행 2014.11.19)」

제19조의2(어린이 교통안전 체험시설의 설치 기준 등) ① 국가 및 시·도지사등은 법 제23조제3항에 따라 어린이 교통안전의 체험을 위한 교육시설(이하 이 조에서 "어린이 교통안전 체험시설"이라 한다)을 설치할 때에는 다음 각 호의 설치 기준 및 방법에 따른다.

1. 어린이가 교통사고 예방법을 습득할 수 있도록 교통의 위험상황을 재현할 수 있는 영상장치 등 시설·장비를 갖추는 것
 2. 어린이가 자전거를 운전할 때 안전한 운전방법을 익힐 수 있는 체험시설을 갖추는 것
 3. 어린이가 교통시설의 운영체계를 이해할 수 있도록 보도·횡단보도 등의 시설을 관계 법령에 맞게 배치할 것
 4. 어린이 교통안전 체험시설에 설치하는 교통안전표지 등이 관계 법령에 따른 기준과 일치할 것
- ② 어린이 교통안전 체험시설의 설치와 운영 등에 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

제46조(교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치·운영) ① 법 제56조제1항에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설(이하 "교통안전체험연구·교육시설"이라 한다)은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 시설 : 고속주행에 따른 자동차의 변화와 특성을 체험할 수 있는 고속주행 코스 및 통제시설 등 국토교통부령으로 정하는 시설
 2. 전문인력 : 국토교통부령으로 정하는 자격과 경력을 갖춘 자로서 교통안전체험에 관하여 국토교통부령으로 정하는 교육·훈련과정을 마친 자
 3. 장비 : 국토교통부령으로 정하는 교통안전체험용 자동차
- ② 교통안전체험연구·교육시설은 다음 각 호의 내용을 체험할 수 있도록 하여야 한다.
1. 교통사고에 관한 모의 실험
 2. 비상상황에 대한 대처능력 향상을 위한 실습 및 교정
 3. 상황별 안전운전 실습
- ③ 교통행정기관의 장은 교통사고를 일으킨 운전자가 소속된 교통수단운영자에게 해당 운전자가 국토교통부령으로 정하는 교육·훈련과정에 참여하도록 권고할 수 있다.

3) 교통안전법 시행규칙상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「교통안전법 시행규칙(시행 2014.8.7)」

제31조(교통안전체험연구·교육시설의 시설기준 등) ① 영 제46조제1항에 따른 교통안전 체험에 관한 연구·교육시설의 시설·전문인력 및 장비의 기준은 별표 6과 같다.

② 영 제46조제3항에서 "국토교통부령으로 정하는 교육·훈련과정"이란 제1항에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설에서 실시하는 별표 7의 교육·훈련과정을 말한다.

[별표 6] 교통안전체험연구·교육시설의 시설·전문인력 및 장비(제31조제1항 관련)

1. 시설

가. 코스

종 류	용 도
고속주행코스	고속주행에 따른 운전자 및 자동차의 변화와 특성을 체험
일반주행코스	중저속 상황에서의 기본 주행 및 응용 주행을 체험
기초훈련코스	자동차 운전에 대한 감각 등 안전주행에 필요한 기본적인 사항을 연수
자유훈련코스	회전 및 선회(旋回) 주행을 통하여 올바른 운전자세를 습득하고 자동차의 한계를 체험
제동훈련코스	도로 상태별 급제동에 따른 자동차의 특성과 한계를 체험
위험회피코스	위험 및 돌발 상황에서 운전자의 한계를 체험하고 위험회피 요령을 습득
다목적코스	부정형(不定形)의 노면 상태에서 화물자동차의 적재 상태가 운전 미치 는 영향을 체험

1) 각 코스는 고속주행, 급제동, 급가속 또는 선회 등을 할 때에 안전하도록 충분한 안전지대를 확보하여야 한다.

2) 코스마다 안전을 확보할 수 있는 통제시설을 갖추어야 한다.

나. 정비시설: 「자동차관리법 시행규칙」에 따른 자동차부분정비업 기준에 맞는 100제곱미터 이상인 정비시설(다른 사업장에 위탁하는 경우를 포함한다)

2. 전문인력

가. 자격과 경력: 다음 각 호의 어느 하나의 요건을 갖춘 것

1) 「도로교통법」 제106조제1항에 따른 전문학원 강사 자격을 갖춘 자로서 5년 이상의 강사 경력이 있는 자

2) 「도로교통법」 제107조제1항에 따른 기능검정원 자격을 갖춘 자로서 5년 이상의 기능검정원 경력이 있는 자

3) 자동차의 검사·정비·연구·교육 또는 그 밖의 교통안전업무(정부·지방자치단체 또는 공공기관의 업무만 해당한다)에 3년 이상 종사한 경력이 있는 자로서 교통안전체험 교육에 사용되는 자동차를 운전할 수 있는 운전면허가 있는 자

나. 교육·훈련과정: 국내 또는 국외의 교통안전체험 교육·훈련기관에서 실시하는 전문인력 양성과정을 마친 자

3. 장비: 「자동차 안전기준에 관한 규칙」에 따른 바퀴잠김 방지식 제동장치(ABS: Anti-Lock Brake System)를 장착한 자동차 및 이를 장착하지 아니한 자동차, 그 밖에 교육·훈련목적에 적합한 장치를 장착한 자동차

가. 효율적인 교육·훈련의 시행과 자동차 관리를 위하여 교육·훈련용 자동차임을 알 수 있는 표시를 하여야 한다.

나. 자동차에 대한 점검·정비 결과를 기록부로 작성하여 유지·관리하여야 한다.

다. 교육·훈련 중 발생하는 사고로 인한 응급환자 발생 시 환자이송 등 신속하게 대응할 수 있는 응급 및 구급 체계를 마련하여야 한다.

[별표 7] 교통안전체험 연구·교육시설의 교육과정 등(제31조제2항 관련)

1. 기본교육(8시간)

교육과목	교육내용	교육방법	교육 시간
(1) 교통문화	○ 운송 서비스에 관한 사항 ○ 운송질서의 확립 ○ 응급처치의 방법	강의 및 시청각 교육	40분
(2) 교통법규 와 안전이론	○ 신호와 안전한 통행 ○ 운전자의 준수사항 및 안전수칙 ○ 사고유형별 교통사고처리 ○ 음주운전의 위험 및 금지 ○ 운수사업 관계 법령 ○ 면허관리, 자동차 및 화물취급 요령	강의 및 시청각 교육	80분
(3) 운행점검 및 운전자세	○ 자동차의 일상점검 및 응급조치 방법 ○ 타이어 한계 체험 ○ 슬라롬(Slalom) 주행 등 기본 운전자세 ○ 자동차의 사각	자동차 실습 교육	90분
(4) 자동차의 특성	○ ABS(Anti-Lock Brake System) 등 자동차의 제동특성 ○ 빗길 등 이상기후 시 제동특성	자동차 실습 교육	90분
(5) 고속주행 특성	○ 운전자 감각변화 ○ 속도와 제동거리	자동차 실습 교육	90분
(6) 돌발상황 및 위험회피	○ 장애물 앞 정지 ○ 장애물 앞 회피	자동차 실습 교육	90분

[별표 7] 교통안전체험 연구·교육시설의 교육과정 등(제31조제2항 관련)

1. 심화교육(16시간)

교육과목	교육내용	교육방법	교육 시간
(1) 교통문화	○ 운송 서비스에 관한 사항 ○ 운송질서의 확립 ○ 응급처치의 방법	강의 및 시청각 교육	40분
(2) 교통법규 와 안전이론	○ 신호와 안전한 통행 ○ 운전자 준수사항 및 안전수칙 ○ 사고유형별 교통사고처리 요령 ○ 음주운전의 위험 및 금지 ○ 운수사업 관계 법령 ○ 면허관리, 자동차 및 화물취급 요령	강의 및 시청각 교육	80분
(3) 도로특성 별 안전운전	○ 고속도로 안전운전 ○ 도시부도로(都市部道路) 안전운전 ○ 지방부도로(地方部道路) 안전운전	차량시뮬레이터 교육	80분
(4) 운행점검 및 운전자세	○ 자동차의 일상점검 및 응급조치 방법 ○ 타이어 한계 체험 ○ 슬라롬 등 기본 운전자세 ○ 자동차의 사각	자동차 실습 교육	120분
(5) 자동차의 특성	○ ABS 등 자동차의 제동특성 ○ 빗길 등 이상기후 시 제동특성	자동차 실습 교육	120분
(6) 타이어의 한계	○ 급제동 시 타이어의 한계 ○ 횡방향 미끄럼 체험	자동차 실습 교육	120분
(7) 고속주행 특성	○ 운전자 감각변화 ○ 속도와 제동거리	자동차 실습 교육	120분
(8) 돌발상황 및 위험회피	○ 장애물 앞 정지 ○ 장애물 앞 회피	자동차 실습 교육	120분
(9) 야간운행 특성	○ 보행자 시인성(視認性) ○ 증발·현혹현상 ○ 착각현상	자동차 실습 교육	120분
(10) 교통사고 사례분석	○ 대형 교통사고의 사고원인 및 예방대책	토의	40분

마. 학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률(시행 2015.7.21.)

1) 학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률(시행 2015.7.21)」

제8조(학교안전교육의 실시) ① 학교장은 학교안전사고를 예방하기 위하여 교육부령이 정하는 바에 따라 학생·교직원 및 교육활동참여자에게 학교안전사고 예방 등에 관한 교육(이하 "안전교육"이라 한다)을 실시하고 그 결과를 학기별로 교육감에게 보고하여야 한다.

② 삭제

③ 교육부장관 및 교육감은 다음 각 호의 사항이 포함된 안전교육에 필요한 교재와 프로그램을 개발·보급하고, 학교장의 요청이 있는 경우 교육부령으로 정하는 안전교육을 담당할 강사를 알선하는 등 안전교육에 필요한 지원을 하여야 한다.

1. 안전사고 예방 및 대책에 관한 사항
2. 재난대비 훈련 및 안전에 관한 사항
3. 그 밖에 교육부장관이 필요하다고 인정하는 사항

④ 학교장은 필요에 따라 안전교육을 이론교육과 실습교육으로 병행하여 실시하되, 안전교육을 효율적으로 실시하기 위하여 교원 또는 교육활동참여자로 하여금 담당하게 하거나 교육부령으로 정하는 바에 따라 전문교육기관·단체 또는 전문가에 위탁하여 실시할 수 있다.

2) 학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률 시행규칙상의 어린이 교통안전교육관련 주요 내용

「학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률 시행규칙(시행 2015.7.21)」

제2조(학교안전교육의 실시) ① 학교의 장(이하 "학교장"이라 한다)은 「학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률」(이하 "법"이라 한다) 제8조제1항에 따라 학생·교직원 및 교육활동참여자를 대상으로 다음 각 호의 교육을 하여야 한다. 이 경우 교육횟수·교육시간·강사 및 교육실적에 대한 보고방법 등은 교육부장관이 따로 정하여 고시한다.

1. 일상생활에서 발생할 수 있는 안전사고 예방을 위한 생활안전교육
2. 교통수단 등으로 발생할 수 있는 안전사고 예방을 위한 교통안전교육

3. 폭력예방 및 신변보호를 위한 안전교육
 4. 약물 및 사이버 중독 예방을 위한 안전교육
 5. 화재·재난 등의 예방 및 대비를 위한 재난안전교육
 6. 일터에서 발생할 수 있는 안전사고 예방을 위한 직업안전교육
 7. 응급처치에 관한 교육
 8. 그 밖에 안전사고 예방을 위하여 필요한 교육
- ② 삭제
- ③ 교육부장관은 학교장이 제1항에 따른 학교안전교육을 효율적으로 실시하게 하기 위하여 관련 분야의 전문가로부터 의견을 수렴하여 교육자료의 개발, 체험시설의 확충 및 관련시설의 이용정보의 제공 등을 하여야 한다.
- ④ 법 제8조제3항에서 "교육부령으로 정하는 안전교육"이란 제1항에 따른 안전교육을 말한다.
- ⑤ 학교장이 법 제8조제4항에 따라 안전교육을 위탁할 수 있는 전문교육기관·단체 또는 전문가는 다음 각 호와 같다.
1. 국가·지방자치단체 소속의 안전교육 과정을 운영하는 교육기관(소속 직원을 포함한다. 이하 이 항에서 같다.)
 2. 「도로교통법」 제120조에 따른 도로교통공단
 3. 「소방기본법」 제40조에 따른 한국소방안전협회
 4. 그 밖에 교육부장관 및 교육감이 안전교육 운영에 적합하다고 인정하는 안전체험시설 및 안전교육기관

4. 보육시설관련 법령 현황

가. 영유아보육법(시행 2015.1.1)

1) 영유아보육법상의 보육시설관련 주요 내용

「영유아보육법(시행 2015.1.1)」

제2조(정의) 1. "영유아"란 6세 미만의 취학 전 아동을 말한다.

3. "어린이집"이란 보호자의 위탁을 받아 영유아를 보육하는 기관을 말한다.

제10조(어린이집의 종류) 어린이집의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 국공립어린이집 : 국가나 지방자치단체가 설치·운영하는 어린이집
2. 사회복지법인어린이집 : 「사회복지사업법」에 따른 사회복지법인(이하 "사회복지법인"이라 한다)이 설치·운영하는 어린이집
3. 법인·단체등어린이집: 각종 법인(사회복지법인을 제외한 비영리법인)이나 단체 등이 설치·운영하는 어린이집으로서 대통령령으로 정하는 어린이집
4. 직장어린이집 : 사업주가 사업장의 근로자를 위하여 설치·운영하는 어린이집(국가나 지방자치단체의 장이 소속 공무원을 위하여 설치·운영하는 어린이집을 포함한다)
5. 가정어린이집 : 개인이 가정이나 그에 준하는 곳에 설치·운영하는 어린이집
6. 부모협동어린이집 : 보호자들이 조합을 결성하여 설치·운영하는 어린이집
7. 민간어린이집 : 제1호부터 제6호까지의 규정에 해당하지 아니하는 어린이집

제12조(국공립어린이집의 설치 등) 국가나 지방자치단체는 국공립어린이집을 설치·운영하여야 한다. 이 경우 국공립어린이집은 제11조의 보육계획에 따라 도시 저소득주민 밀집 주거지역 및 농어촌지역 등 취약지역, 「건축법」에 따른 공동주택 중 대통령령으로 정하는 일정 세대 이상의 공동주택을 건설하는 주택단지 지역에 우선적으로 설치하여야 한다.

제13조(국공립어린이집 외의 어린이집의 설치) ① 국공립어린이집 외의 어린이집을 설치·운영하려는 자는 특별자치도지사·시장·군수·구청장의 인가를 받아야 한다. 인가받은 사항 중 중요 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

② 제1항에 따라 어린이집의 설치인가를 받은 자는 어린이집 방문자 등이 볼 수 있는 곳에 어린이집 인가증을 게시하여야 한다.

③ 제1항에 따른 인가에 필요한 사항은 보건복지부령으로 정한다.

제14조(직장어린이집의 설치 등) ① 대통령령으로 정하는 일정 규모 이상의 사업장의 사업주는 직장어린이집을 설치하여야 한다. 다만, 사업장의 사업주가 직장어린이집을 단독으로 설치할 수 없을 때에는 사업주 공동으로 직장어린이집을 설치·운영하거나, 지역의 어린이집과 위탁계약을 맺어 근로자 자녀의 보육을 지원(이하 이 조에서 "위탁보육"이라 한다)하여야 한다.

② 제1항 단서에 따라 사업장의 사업주가 위탁보육을 하는 경우에는 사업장 내 보육대상이 되는 근로자 자녀 중에서 위탁보육을 받는 근로자 자녀가 보건복지부령으로 정하는 일정 비율 이상이 되도록 하여야 한다.

③ 제1항에 따른 어린이집의 설치 및 위탁보육에 필요한 사항은 보건복지부령으로 정한다.

제15조(어린이집 설치기준) 어린이집을 설치·운영하려는 자는 보건복지부령으로 정하는 설치기준을 갖추어야 한다. 다만, 놀이터, 비상재해대비시설 및 폐쇄회로 텔레비전의 설치와 관련된 사항은 각각 제15조의2부터 제15조의4까지에 따른다.

제15조의3(비상재해대비시설) ① 어린이집을 설치·운영하는 자는 반드시 1층과 2층 이상 등 종류별 비상재해대비시설을 설치하여야 하며 설치에 관한 기준은 보건복지부령으로 정한다.

② 제1항에도 불구하고 특별자치도지사·시장·군수·구청장은 2009년 7월 3일 이전에 이미 인가받은 어린이집("기인가 어린이집"이라 한다. 이하 이 조에서 같다)이 비상재해 대비에 지장이 없다고 판단할 경우 종전 인가당시 기준을 적용할 수 있다. 이 경우, 특별자치도지사·시장·군수·구청장은 기인가 어린이집이 비상재해 대비에 지장이 없는지 여부를 판단하기 위해 비상재해대비시설기준 심의위원회를 구성·운영하여야 하며 해당 위원회의 심의를 반드시 거쳐야 한다.

③ 제2항에 따른 비상재해대비시설기준 심의위원회의 위원은 5인 이상으로 하며 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중에서 특별자치도지사·시장·군수·구청장이 임명하거나 위촉한다. 이 경우 전체 위원의 2분의 1 이상은 제1호부터 제4호까지에 해당하는 사람으로 구성하여야 하며 위원장은 위원 중에서 호선한다.

1. 소방공무원
2. 소방기술사
3. 소방시설관리사
4. 「소방시설 설치·유지 및 안전관리에 관한 법률」 제4조의2에 따른 소방·방재 분야에 관한 전문지식을 갖춘 사람
5. 보육 관련 업무를 담당하는 공무원

6. 「고등교육법」 제2조에 따른 학교에 재직하고 있는 보육 관련 분야 교수

④ 위원의 임기, 운영 및 회의 등에 필요한 사항은 제6조에 따른 지방보육정책위원회 관련 규정을 준용한다.

제15조의4(폐쇄회로 텔레비전의 설치 등) ① 어린이집을 설치·운영하는 자는 아동학대 방지 등 영유아의 안전과 어린이집의 보안을 위하여 「개인정보 보호법」 및 관련 법령에 따른 폐쇄회로 텔레비전(이하 "폐쇄회로 텔레비전"이라 한다)을 설치·관리하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 어린이집을 설치·운영하는 자가 보호자 전원의 동의를 받아 시장·군수·구청장에게 신고한 경우

2. 어린이집을 설치·운영하는 자가 보호자 및 보육교직원 전원의 동의를 받아 「개인정보 보호법」 및 관련 법령에 따른 네트워크 카메라를 설치한 경우

② 제1항에 따라 폐쇄회로 텔레비전을 설치·관리하는 자는 영유아 및 보육교직원 등 정보주체의 권리가 침해되지 아니하도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 아동학대 방지 등 영유아의 안전과 어린이집의 보안을 위하여 최소한의 영상정보만을 적법하고 정당하게 수집하고, 목적 외의 용도로 활용하지 아니하도록 할 것

2. 영유아 및 보육교직원 등 정보주체의 권리가 침해받을 가능성과 그 위험 정도를 고려하여 영상정보를 안전하게 관리할 것

3. 영유아 및 보육교직원 등 정보주체의 사생활 침해를 최소화하는 방법으로 영상정보를 처리할 것

③ 어린이집을 설치·운영하는 자는 폐쇄회로 텔레비전에 기록된 영상정보를 60일 이상 보관하여야 한다.

④ 제1항에 따른 폐쇄회로 텔레비전의 설치·관리기준 및 동의 또는 신고의 방법·절차·요건, 제3항에 따른 영상정보의 보관기준 및 보관기간 등에 필요한 사항은 보건복지부령으로 정한다.

2) 영유아보육법 시행규칙 상의 보육시설관련 주요 내용

제9조(어린이집의 설치기준) 법 제15조에 따른 어린이집의 설치기준(법 제15조의2 및 법 제15조의3에 따른 놀이터 및 비상재해대피시설의 설치기준을 포함한다)은 별표 1과 같다.

[별표 1] 어린이집의 설치기준(제9조 관련) 〈개정 2015.1.28.〉

1. 어린이집의 입지조건

가. 어린이집은 보육수요·보건·위생·급수·안전·교통·환경 및 교통편의 등을 충분히 고려하여 쾌적한 환경을 갖춘 부지를 선정하여야 한다.

나. 어린이집은 위험시설로부터 50m 이상 떨어진 곳에 위치하여야 한다. 이 경우 위험시설이란 「주택건설기준 등에 관한 규정」 제9조의2제1항 각 호의 시설을 말한다.

다. 어린이집은 「건축법 시행령」 별표 1에 따라 각 어린이집을 설치할 수 있는 곳에 설치한다. 다만, 영유아 20명 이하를 보육하는 직장어린이집, 부모협동어린이집 및 국공립어린이집(제40조제1항에 따른 지역에 설치된 어린이집으로서 같은 조 제2항에 따라 특별자치도지사·시장·군수·구청장이 지방보육정책위원회의 심의를 거친 국공립어린이집과 국가나 지방자치단체가 법 제12조에 따라 국공립어린이집을 우선적으로 설치하여야 하는 지역에 해당 부지·건물을 매입하거나 기부채납을 받아 설치하는 국공립어린이집만 해당한다)은 가정어린이집을 설치할 수 있는 곳에도 설치할 수 있다.

1의2. 어린이집의 재산요건

가정어린이집 및 민간어린이집은 시설로 사용되는 토지·건물의 소유권·전세권 등에 대한 부채비율이 100분의 50 미만이어야 한다.

2. 어린이집의 규모

어린이집은 다음의 인원을 보육할 수 있는 시설을 갖추어야 하며, 정원은 총 300명을 초과할 수 없다.

가. 국공립어린이집: 상시 영유아 11명 이상

나. 직장어린이집: 상시 영유아 5명 이상

다. 사회복지법인어린이집, 법인·단체등어린이집 및 민간어린이집: 상시 영유아 21명 이상

라. 가정어린이집: 상시 영유아 5명 이상 20명 이하

마. 부모협동어린이집: 보육 영유아를 둔 보호자 11명 이상의 출자 및 상시 영유아 11명 이상

3. 어린이집의 구조 및 설비기준

가. 일반기준

- 1) 어린이집의 구조 및 설비는 그 시설을 이용하는 영유아의 특성에 맞도록 하여야 한다.
- 2) 어린이집은 하나의 건물에 설치하여야 한다. 다만, 담 또는 울타리로 둘러싸인 동일 대지 안에 여러 개의 건물(모두 5층 이하이어야 한다)이 있는 경우 모든 건물의 전체가 어린이집으로 사용되고 3)마)①에 따른 옥외놀이터가 설치된 경우에는 그러하지 아니하다.
- 3) 어린이집에는 다음의 설비를 하여야 한다. 이 경우 보육실을 포함한 시설면적(놀이터 면적은 제외한다)은 영유아 1명당 4.29제곱미터 이상으로 한다.

가) 보육실

① 보육실은 건축법령상의 층수와 관계없이 해당 층 4면의 100분의 80 이상이 지상에 노출되어 있고, 해당 층 주 출입구의 하단이 지표면으로부터 1미터 이내인 층(이하 “1층”이라 한다)에 설치하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우는 예외로 한다.

(i) 해당 층 4면의 100분의 50 이상 100분의 80 미만이 지상에 노출되고, 해당 층 주 출입구의 하단이 지표면으로부터 1미터 이내이며, 지방보육정책위원회의 심의를 거쳐 채광·환기·습도·침수 등 영유아의 건강과 안전에 문제가 없는 것으로 확인된 해당 층에 어린이집을 설치하는 경우

(ii) 건물 전체를 하나의 어린이집으로 사용하면서 1층[(i)의 경우를 포함한다] 이상 5층 이하에 보육실을 설치하는 경우. 다만 영아를 위한 보육실은 1층[(i)의 경우를 포함한다]에 우선적으로 배치하여야 한다.

(iii) 건물의 1층[(i)의 경우를 포함한다] 이상 5층 이하에 직장어린이집을 설치하는 경우. 이 경우 해당 건물은 외부인의 출입을 제한할 수 있는 등 영유아의 안전관리가 가능한 건물이어야 한다.

(iv) 300세대 이상의 아파트단지 전체가 「건축법 시행령」 제119조제1항제3호다목에 따른 필로티나 그 밖에 이와 비슷한 구조인 경우에 그 위층에 어린이집을 설치하는 경우(필로티나 그 밖에 이와 비슷한 구조인 층에 거주공간이 없을 경우만 해당한다)

(v) 산업단지에 있는 건물의 1층[(i)의 경우를 포함한다] 이상 5층 이하에 제5조의4에 따른 어린이집을 설치하는 경우

(vi) 산업단지에 있는 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에 따른 지식산업센터 건물의 1층[(i)의 경우를 포함한다] 이상 5층 이하에 어린이집을 설치하는 경우

② 보육실은 거실, 포복실 및 유희실을 포함하여 영유아 1명당 2.64제곱미터 이상으로 한다.

③ 보육실에는 침구, 놀이기구 및 쌓기놀이활동, 소꿉놀이활동, 미술활동, 언어활동, 수학·과학활동, 음률활동 등에 필요한 교재·교구를 갖추어야 한다.

④ 어린이집은 환기·채광·조명·온도 및 습도가 적절히 유지·관리되도록 하여야 한다.

⑤ 보육실은 바닥난방시설을 갖추어야 한다.

⑥ 그 밖에 보육실 설치에 필요한 구체적인 기준은 보건복지부장관이 정한다.

나) 조리실

① 조리실은 채광이 잘 되도록 하고, 기계 환기시설을 하여 청정한 실내 환경을 유지하도록 하며, 창문에는 방충망을 설치하여야 한다.

② 식기를 소독하고 위생적으로 취사 및 조리할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.

③ 공공기관이나 사회복지관 안에 설치된 어린이집의 경우에는 같은 건물에 있는 조리실을 함께 사용할 수 있으며, 유치원과 같은 건물에 설치된 어린이집은 유치원의 조리실을 함께 사용할 수 있다.

④ 사업주가 직장어린이집을 설치한 경우로서 직장어린이집이 설치된 건물에 집단급식소를 운영하는 경우에는 조리실을 별도로 설치하지 아니할 수 있다. 이 경우 영유아를 위한 음식의 조리공간은 분리(별도의 방을 분리함에 있어 벽이나 층 등으로 구분하는 경우를 말한다) 또는 구획(칸막이·커튼 등으로 구분하는 경우를 말한다)되어 있어야 한다.

다) 목욕실

① 목욕실은 난방을 하여야 한다.

② 바닥은 미끄럼 방지장치를 하여야 한다.

③ 샤워설비, 세면설비 및 냉온수 공급을 위한 설비를 갖추어야 하며, 수도꼭지는 온수 사용 시 화상을 입지 아니하도록 온도를 조정 및 고정할 수 있어야 한다.

④ 목욕실은 보육실과 인접한 공간에 위치하여야 한다.

라) 화장실

① 바닥은 미끄럼 방지장치를 하여야 한다.

② 세정장치와 수도꼭지 등은 냉온수의 온도를 조정 및 고정할 수 있어야 한다.

③ 화장실은 수세식 유아용 변기를 설치하고, 보육실과 같은 층의 인접한 공간에 설치하여야 한다. 다만, 가정어린이집의 경우 성인용 변기에 디딤판과 탈부착식 유아용 변기를 설치하고 이동식 유아용 변기를 갖춘 경우에는 유아용 변기를 설치하지 아니할 수 있다.

마) 놀이터

① 보육 정원 50명 이상인 어린이집(12개월 미만의 영아만을 보육하는 어린이집은 제외한다)은 영유아 1명당 3.5제곱미터 이상의 규모로 옥외놀이터를 설치하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 보건복지부장관이 어린이집 규모(정원)에 따라 같은 시간대에 놀이 활동에 참여하는 최대 영유아 수 및 면적의 기준을 정하는 경우에는 그 기준에 따라 놀이터를 설치할 수 있다.

② 옥외놀이터에는 모래밭(천연 및 인공 잔디, 고무매트, 페타이어 블록 또는 「어린이놀이시설 안전관리법」에서 정하는 기준에 적합한 것을 포함한다)에 6세 미만의 영유아가 이용할 수 있는 대근육활동을 위한 놀이기구 1종 이상을 포함하여 놀이기구 3종 이상이 설치된 옥외놀이터를 설치하여야 한다. 다만, 사업주가 직장어린이집을 설치하는 경우 및 업무용시설 밀집지역 등 지역적 특수성에 따라 옥외놀이터를 설치하는 것이 불가능한 경우에는 옥내놀이터를 설치하거나(다만, 지하층에는 설치할 수 없다) 「어린이놀이시설 안전관리법」에 따라 설치·관리되는 인근의 놀이터(놀이터 관리주체의 사용 승낙을 받고, 6세 미만의 영유아가 이용할 수 있는 놀이기구가 3종 이상 설치되어 있는 경우로 한정한다)를 활용할 수 있다.

③ 옥내놀이터는 다음과 같이 설치한다.

(i) 옥내놀이터는 놀이터로 사용하는 공간 및 그 주변에 소음·분진·폭발·화재의 위험이 없어야 하며, 실내공간을 활용하는 경우 조명·채광·환기·온도·습도가 적정하여야 한다.

(ii) 어린이집에 엘리베이터가 설치되지 아니한 경우 옥내놀이터는 보육실로부터 5층 이내 설치하며, 층 간 이동을 위하여 아동용 손잡이 레일을 설치하는 등 안전에 필요한 장비를 구비하여야 한다. 이 경우 아동용 손잡이 레일은 영유아가 잡거나 짚고 올라갈 수 없는 구조여야 하며, 영유아의 신체가 빠지거나 끼는 사고가 없도록 설치한다.

(iii) 옥내놀이터를 어린이집으로 사용하는 건물 내의 실외공간에 설치하는 경우에는 울타리나 보호난간을 최소 1.5미터 이상으로 설치하되 놀이기구의 높이 등에 맞춰 안전을 확보할 수 있는 높이로 설치하여야 하고, 그 밖에 안전에 필요한 장비를 구비하여야 한다. 이 경우 울타리나 보호난간의 재질은 부식·파손의 위험이 없어야 하며, 영유아가 잡거나 짚고 올라갈 수 없는 구조로 설치하되, 난간 사이에 간격이 있는 경우 그 안치수는 80밀리미터 이하로 하여야 한다.

(iv) 옥내놀이터를 어린이집의 최상층 바닥면에 설치하는 경우, 울타리나 보호난간은 바닥면 최하단으로부터 1.2미터까지는 콘크리트·조적(벽돌 등) 또는 강화유리 등으로 설치하여야 하고, 고정식 놀이기구는 해당 층 바닥이 설치하고자 하는 놀이시설의 하중을 견딜 수 있도록 건축되어 있고, 「어린이놀이시설 안전관리법」에서 정한 기준에 적합한 경우에 설치할 수 있다.

(v) 건물 2층 이상에 옥내놀이터를 설치하는 경우, 영유아보육법령에서 정하는 비상재해 대비시설을 갖추어야 한다.

④ 어린이집의 놀이터, 놀이기구 및 어린이용품은 「품질경영 및 공산품안전관리법」, 「어린이놀이시설 안전관리법」 및 「환경보건법」에서 정한 기준을 준수하여야 한다.

⑤ 그 밖에 놀이터 설치에 필요한 구체적인 기준은 보건복지부장관이 정한다.

바) 급배수시설

① 상수도 또는 간이상수도에 의하여 먹는 물을 공급하는 경우에는 저수조를 경유하지 아니하고 직접 수도꼭지에 연결하여 공급하여야 한다. 다만, 직접 수도꼭지에 연결하기 곤란한 경우는 제외한다.

② 어린이집에서 지하수를 음용수로 사용할 경우에는 저수조 등의 시설을 경유하여야 한다.

③ 더러운 물, 빗물 등이 잘 처리되도록 배수설비를 하여야 한다.

사) 비상재해 대비시설

① 소화용 기구를 갖춰 두고 비상구를 설치하는 등 비상재해에 대비한 시설을 갖추어야 한다. 이 경우 비상구는 상단에 비상구 유도등을 달고 잠금장치를 문 안쪽에 설치하여야 한다.

② 어린이집은 비상시 양 방향으로 대피할 수 있어야 하며, 각 층별 출구 및 대피시설 등은 다음의 구분에 따른다.

(i) 어린이집이 건물 1층인 경우: 주 출입구 외에 도로 등 안전한 외부 지상과 연결이 가능한 1개 이상의 출구[비상구 또는 유사시 사람의 출입이 가능한 창 또는 개구부(開口部)]를 어린이집 주 출입구의 반대방향에 설치하거나 장변길이의 2분의 1 이상을 이격하여 설치할 것. 이 경우 출구의 규격은 유효 폭 0.75미터 이상 유효높이 1.75미터 이상이어야 하고, 출구의 최하단은 안전한 외부 지표면으로부터 1.2미터 이하여야 한다.

(ii) 어린이집이 2층과 3층인 경우: 비상계단 또는 대피용 미끄럼대를 영유아용으로 설치하고 그 밖에 안전사고 및 비상재해에 대비한 대피시설, 장비 등을 구비할 것. 다만, 「건축법 시행령」 제34조제2항에 따라 어린이집 내부에 직통계단을 2개소 이상 설치하거나, 「소방시설 설치유지 및 안전관리에 관한 법률 시행령」에 따른 스프링클러설비(간이스프링클러설비를 포함한다)를 건물 전체에 걸쳐 유효하게 설치하고 「소방시설 설치유지 및 안전관리에 관한 법률」 제9조제1항에 따라 소방방재청장이 정하여 고시하는 피난기구의 화재안전기준에 따른 피난기구를 「소방시설 설치유지 및 안전관리에 관한 법률 시행령」 별표 4에 따라 설치한 경우에는 비상계단 또는 대피용 미끄럼대를 설치하지 않을 수 있다.

(iii) 어린이집이 4층과 5층인 경우: 「소방시설 설치유지 및 안전관리에 관한 법률 시행령」에 따른 스프링클러설비 및 자동화재탐지설비를 건물 전체에 걸쳐 유효하게 설치하고, 건물 내에 양방향 대피가 가능한 2개소 이상의 직통계단을 설치하며(2개 이상의 직통계단 설치가 곤란한 경우에는 직통계단 1개소는 건물외부에 비상계단을 설치하여 이에 갈음할 수 있다), 보육실의 주출입구는 직통계단 또는 비상계단까지의 보행거리가 30m 이내가 되도록 설치하고, 건물의 천장·바닥과 벽체 등의 내부마감재는 불연재로 설치하며, 벽체 등에는 가연성 장식물을 부착하지 아니하고, 조리실은 내화구조로 된 바닥, 벽 및 「건축법 시행령」 제64조에 따른 방화문으로 외부와 구획하며, 「소방시설 설치유지 및 안전관리에 관한 법률 시행규칙」 제7조에 따른 연소우려가 있는 건축물의 구조가 아니어야 하고, 2급 이상의 방화관리자를 고용(직원 중 방화관리자 자격증을 가진 자가 있을 경우에는 그러하지 아니하다)하여 방화관리를 할 것.

③ 그 밖의 소방시설의 설치: 「소방시설 설치유지 및 안전관리에 관한 법률 시행령」 별표 4에 따르며, ①부터 ③까지에서 정한 소방 및 화재 대피시설에 대하여 특별자치도지사·시장·군수·구청장이 요청하는 경우에는 관할 소방관서는 그 설치 여부를 확인한 후 통보한다.

④ 가스를 사용하는 경우에는 「도시가스사업법」, 「액화석유가스의 안전관리 및 사업법」에서 정한 규정에 따라 설치하고 관리하여야 한다.

⑤ 그 밖에 비상재해대비시설 설치에 필요한 구체적인 기준은 보건복지부장관이 정한다.

아) 그 밖에 실내설비는 다음의 기준을 갖추어야 한다.

① 영유아가 접근할 수 없는 안전한 장소에 응급조치를 위한 비상약품 및 간이 의료기구 등을 갖춰 두어야 한다.

② 비상구를 제외한 모든 출입문 및 창문은 안쪽에서 잠길 우려가 없어야 하고, 밖에서 쉽게 열 수 있어야 하며, 출입문 및 창문의 가장자리에는 영유아의 손이 끼지 아니하도록 손끼임 방지 고무패킹이나 완충장치를 설치하여야 한다.

③ 돌출형 방열기(라디에이터)는 영유아의 신체가 직접 닿지 아니하도록 울타리를 설치하여야 하며, 이와 유사한 온열기를 사용하는 경우에는 영유아가 직접 온열기에 닿지 아니하도록 적절한 보호장치를 설치하여야 한다.

④ 책상, 의자 등 가구의 모서리는 둥글고 표면이 매끄럽게 처리된 것이나, 고무 등으로 모서리에 보호장치를 설치하여야 한다.

⑤ 보육실에 설치된 교구장, 수납장 등은 안전을 위하여 아래 부분에 무거운 비품을 보관하여야 하고, 선반을 설치하는 경우에는 물건이 떨어지지 아니하도록 지지대를 설치하여야 하며, 무거운 물건은 너무 많이 쌓아 놓아서는 아니 된다.

⑥ 보일러 설비, 퓨즈박스(두꺼비집), 화기, 소독수, 살충제, 조리실의 칼·가위·포크·랩 등은 영유아의 손이 닿지 아니하는 위치에 배치되어야 한다.

⑦ 어린이집 내부(벽, 천장 등)의 마감재료는 「건축법 시행령」 제2조 에 따른 불연재료, 준불연재료 또는 난연재료를 사용하여야 하며, 보육실은 「환경보건법 시행령」 제16조에 따른 환경안전관리기준을 준수하여 설치하여야 한다. 실내장식물과 창문에 설치하는 커튼류 및 카펫 등 「소방시설설치유지 및 안전관리에 관한 법률」 제12조에 따른 방염대상물 품은 소방시설설치유지 및 안전관리에 관한 법령에 따른 방염성능이 있는 것으로 설치하여야 한다.

나. 장애아 12명 이상을 보육할 수 있는 시설을 갖춘 장애아전문어린이집을 설치하는 경우에는 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률」에서 정한 시설 및 설비 외에 다음의 설비를 갖추어야 한다.

1) 장애아가 활동하기에 충분하도록 어린이집의 시설(놀이터는 제외한다)은 장애아 1명당 7.83제곱미터 이상, 보육실(교실, 거실, 포복실, 유희실, 치료교실, 집단활동실을 포함한다)은 장애아 1명당 6.6제곱미터 이상의 면적을 확보하여야 한다. 다만, 비장애아를 함께 보육하는 경우에는 어린이집의 시설면적(놀이터 면적은 제외한다)은 비장애아 1명당 4.29제곱미터 이상, 보육실(교실, 거실, 포복실, 유희실, 치료교실, 집단활동실을 포함한다)은 비장애아 1명당 2.64제곱미터 이상의 면적을 확보하여야 한다.

2) 집단활동실(강당, 놀이실)은 문턱 없이 접근이 가능한 통로에 연결되어야 하고 휠체어·보행기 등의 출입에 장애가 없어야 한다.

3) 출입구는 비상재해 시 대피하기 쉽도록 복도 또는 넓은 공간에 직접 연결되게 설계되어야 하며, 시각장애아를 위한 점자블록이나 유도장치를 갖추어야 한다.

4) 옥외 피난계단의 유효폭은 0.9미터 이상이어야 한다.

5) 회전문과 자재문(自在門: 문턱이 없어 양방향으로 열리는 문)은 금하며 자동문 설치 시 문의 개폐 시간은 3초 이상을 확보하여야 한다.

6) 휠체어에 앉은 영유아가 문의 손잡이를 잡을 수 있어야 한다.

7) 계단 외에 엘리베이터 또는 기울기 1/12 이하의 경사로를 설치하여야 한다.

다. 장애아 3명 이상을 보육하는 장애아 통합 어린이집은 다음과 같은 설비를 갖추도록 노력하여야 한다.

1) 2층 이상의 시설에는 엘리베이터를 설치하거나 적어도 한 곳 이상에 기울기 1/12 이하의 경사로를 설치하여야 한다.

2) 출입구는 비상재해 시 대피하기 쉽도록 복도 또는 넓은 공간에 직접 연결되도록 하고, 시각장애아를 위한 점자블록이나 유도장치를 설치하여야 한다.

3) 복도, 문, 화장실은 휠체어의 출입에 장애가 없어야 한다.

4) 옥외 피난계단의 유효폭은 0.9미터 이상이어야 한다.

부록 3. 어린이 보육시설 통학차량과 교통환경 면접조사지



어린이 보육시설 통학차량 및 교통환경 인터뷰조사

KHRI 한국교통연구원

한국교통연구원에서는 어린이 통학차량과 교통환경의 안전성 확보 방안을 마련하기 위해 어린이 보육시설의 통학차량 운영 및 교통환경 실태를 조사하고자 합니다. 아울러 어린이의 통학·통원 시 발생할 수 있는 안전사고를 줄이기 위해 현업에서 실질적으로 필요한 점에 대하여 여러분의 의견을 듣고자 합니다. 본 조사결과를 토대로 어린이 통학차량과 교통환경의 안전성 확보 방안을 마련하여 정부에 건의 할 계획입니다. 조사 자료는 연구목적 외 일체 다른 목적으로 사용하지 않을 것을 약속드립니다.

2015. 08

한국교통연구원장

연구책임자 : 모창환 044-211-3246 조사담당자 : 김탁영 044-211-3212

1. 일반정보

- 1-1. 귀하의 성별은? ☐ 남자 ☐ 여자
- 1-2. 귀하의 연령은? ☐ 20대 ☐ 30대 ☐ 40대 ☐ 50대 이상
- 1-3. 귀하의 신분은? ☐ 원장 ☐ 통학차량 운전자 ☐ 보육교사 ☐ 기타 _____
- 1-4. 귀하께서 운영중인 어린이 보육기관의 종류는?
☐ 유치원 ☐ 어린이집 ☐ 학원 ☐ 학교 ☐ 기타 _____
- 1-5. 귀 원에서 보육중인 어린이의 수는? _____명

2. 어린이 통학차량 현황 조사

- 2-1. 귀 원의 통학차량을 관할 행정기관에 어린이 통학차량으로 신고(등록)하였습니까?
☐ 신고 ☐ 미신고
- 2-2. 미신고일 경우, 신고하지 않은 사유가 무엇입니까?
사유: _____
- 2-3. 귀 원의 통학차량 소유자는 누구입니까?
☐ 원 소유 ☐ 원장 소유 ☐ 전세버스 ☐ 개인소유(자가용) ☐ 기타 _____
- 2-4. 귀 원의 통학차량 운전자 는 누구입니까?
☐ 원장 소유 ☐ 전세버스 운전자 ☐ 개인 ☐ 기타 _____
- 2-5. 도로교통법 상 2년마다 받도록 되어 있는 교통안전교육을 이수하였습니까?
☐ 수료 ☐ 미수료
- 2-6. 미수료일 경우, 교통안전교육을 수료하지 않은 사유가 무엇입니까?
사유: _____
- 2-7. 교통안전교육 수료확인증을 원 내와 통학차량 내에 항상 구비하고 있습니까?
☐ 구비 ☐ 미구비

2. 어린이 통학차량 조사

- 2-8. 귀 원의 통학차량을 관련 규정에 맞게(노란색 도색, 점멸등, 어린이 보호표지 등) 구조변경을 하였습니까?
☐ 변경 ☐ 미변경
- 2-9. 미변경일 경우, 규정에 맞게 통학차량의 구조를 변경하지 않은 사유가 무엇입니까?
 사유: _____
- 2-10. 통학차량 운행 시 보호자가 동승하고 있습니까?
☐ 동승 ☐ 미동승
- 2-11. 미동승일 경우, 사유가 무엇입니까?
 사유: _____
- 2-12. 귀하께서 보육시설 운영자일 경우, 어린이 통학차량 운영으로 인해 소요되는 비용은 얼마입니까?
☐ 100만원/월 미만 ☐ 100~200만원/월 ☐ 200~300만원/월 ☐ 300만원/월 이상
- 2-13. 귀하께서 통학차량 운전자일 경우, 어린이 통학차량 운행을 통한 수입은 얼마입니까?
☐ 100만원/월 미만 ☐ 100~200만원/월 ☐ 200~300만원/월 ☐ 300만원/월 이상
- 2-14. 귀 원에서 어린이들이 하원 시 어린이들의 인계는 어떻게 하고 계십니까?
☐ 학부모에게 인계 ☐ 지정장소에 하차 ☐ 보호자가 집 앞까지 동행 ☐ 기타 _____
- 2-15. 통학차량 운행 전 어린이들의 안전벨트 착용여부를 확인하십니까?
☐ 확인 ☐ 미확인
- 2-16. 미확인일 경우, 사유가 무엇입니까?
 사유: _____
- 2-17. 어린이가 통학 시 발생할 수 있는 사고에 대비하여 보험에 가입하셨습니까?
☐ 가입 ☐ 미가입
- 2-18. 미가입일 경우, 사유가 무엇입니까?
 사유: _____
- 2-19. 가입된 보험의 대인 보상 한도는?
☐ 1억 원 미만 ☐ 1~3억 원 ☐ 3~5억 원 ☐ 무한대
- 2-20. 가입된 보험의 대물 보상 한도는?
☐ 1억 원 미만 ☐ 1~3억 원 ☐ 3~5억 원 ☐ 무한대
- 2-21. 어린이 통학차량 운영과 관련하여 가장 문제가 있다고 생각하시는 점을 자유롭게 기술해주시기 바랍니다.

- 2-21. 어린이들이 통학차량을 이용하여 안전하게 통학하기 위해 정부에 건의하고 싶으시거나 꼭 필요하다고 생각하시는 점을 자유롭게 기술해주시기 바랍니다.

2. 어린이 보호구역(스쿨존) 조사

- 2-1. 귀 원의 주변 지역이 어린이 보호구역(스쿨존)입니까?
☐ 예 ☐ 아니오
- 2-2. 귀 원의 주변지역이 어린이 보호구역일 경우, 어린이 보호구역 내
 교통안전시설물의 관리가 잘 되고 있다고 생각하십니까?
☐ 잘 되고 있음 ☐ 보통 ☐ 미흡함
- 2-3. 어린이 보호구역 내 시설물 관리가 미흡하다면, 어떤 점이 미흡하다고
 생각하십니까?
-
- 2-4. 어린이 보호구역의 설치가 어린이 통학 시 안전사고 예방에 얼마나 효과가
 있다고 생각하십니까?
☐ 아주 많음 ☐ 많음 ☐ 보통 ☐ 적음 ☐ 아주 적음 ☐ 기타 _____
- 2-5. 어린이 교통안전사고를 방지하기 위해 어린이 보호구역에 추가로 설치하거나
 필요한 사항이 있으시면 자유롭게 기술해주시기 바랍니다.
-
-
-

3. 어린이 교통안전교육 조사

- 3-1. 귀 원에서는 교통안전교육을 얼마나 자주 하고 계십니까?
☐ 주 1회 ☐ 월 1회 ☐ 2개월에 1회 ☐ 분기에 1회 ☐ 반년에 1회 ☐ 연간 1회
- 3-2. 귀 원에서는 교통안전교육을 연간 몇 시간정도 하고 계십니까?
☐ 3시간 미만 ☐ 5시간 미만 ☐ 10시간 미만 ☐ 10시간 이상
- 3-3. 귀 원에서 교통안전교육을 실시할 때 어떤 방법으로 하고 계십니까?
☐ 시청각 교육 ☐ 교재 교육 ☐ 방문 교육 ☐ 전문시설 방문교육 ☐ 체험교육
- 3-4. 귀 원에서 교통안전교육에 사용하는 교재는 무엇입니까?
☐ 자체 교육자료 ☐ 전문기관 배포 자료 ☐ 정부배포 교육자료 ☐ 기타 _____
- 3-5. 귀하께서 어린이 교통안전교육에 있어서 가장 문제가 있다고 생각하시는
 사안이나 어린이 교통안전교육에 필요하다고 생각하시는 점이 있으시면
 자유롭게 기술해주시기 바랍니다.
-
-
-

4. 어린이시설 교통환경 조사

- 4-1. 귀 원에는 어린이 통학차량을 위한 주·정차장을 보유하고 있습니까?
☐ 있음 ☐ 없음
- 4-2. 주·정차장이 있다면 어떤 형태입니까?
☐ 원 내부의 별도 주·정차장 ☐ 건물 내부 공동 주차장 ☐ 원 외부 공동주차장
☐ 기타 _____
- 4-3. 별도의 주·정차장이 없다면 어린이의 통학차량 승·하차가 이루어지는 장소는 어디입니까?
☐ 어린이 보호구역 내 지정 장소 ☐ 어린이 보호구역 내 도로변 ☐ 일반 도로변
☐ 기타 _____

4. 어린이시설 교통환경 조사

- 4-4. 마지막으로 어린이 통학차량의 운영과 어린이들의 통학·통원 시 안전성 확보를 위해 현업에서 가장 필요한 것은 무엇이라고 생각하시는지 소신껏 기술해 주시기 바랍니다.

설문조사에 응해주신데 대해 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

부록 4. 어린이 통학차량과 교통환경 설문조사지

No.				어린이 통학차량 및 교통환경 설문조사  한국교통연구원
-----	--	--	--	--

한국교통연구원에서는 어린이 통학차량과 교통환경의 안전성 확보 방안을 마련하기 위해 어린이 보육시설의 통학차량 운영 및 교통환경에 대한 설문조사를 시행하고자 합니다. 아울러 어린이의 통학·통원 시 발생할 수 있는 안전사고를 줄이기 위해 현업에서 실질적으로 필요한 점에 대하여 여러분의 귀한 의견을 구하고자 합니다. 본 조사결과를 토대로 어린이 통학차량과 교통환경의 안전성 확보 방안을 마련하여 정부에 건의 할 계획입니다. 조사 자료는 연구목적 외 일체 다른 목적으로 사용하지 않을 것을 약속드립니다.

2015. 10

한국교통연구원장

연구책임자 : 모창환 044-211-3246 조사담당자 : 김탁영 044-211-3212

1. 일반정보

1-1. 귀하의 신분은 어떻게 되십니까?

- ① 원장 ② 통학차량 운전자 ③ 보육교사 ④ 기타 _____

1-2. 귀하께서 운영 중인 어린이 보육기관의 종류는 무엇입니까?

- ① 유치원 ② 어린이집 ③ 학원 ④ 초등학교(특수학교) ⑤ 체육시설 ⑥ 기타 _____

2. 어린이 통학차량 및 교통환경 규제(정책)의 문제점

2-1. 어린이 통학차량을 운영하면서 어린이의 안전을 가장 크게 위협하는 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 경제적 부담으로 인한 통학차량의 구조변경 미흡
 ② 자가용 차량의 불법적 운영
 ③ 통학차량 운행 시 보호자 동승의무 불이행 및 어린이 승하차 지도 미흡
 ④ 통학차량 운전자의 자격검사 미흡
 ⑤ 기타 _____

2-2. 어린이 보호구역(스쿨존) 정책 중 어린이의 교통안전을 가장 크게 위협하는 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 어린이 보호구역에서 차량운전자의 규정 속도(30km/h) 미준수
 ② 어린이 보호구역 내 사고운전자에 대한 형사처벌의 어려움(사고발생 시 30km/h 이상의 과속을 입증할 방법이 없음)
 ③ 어린이 보호구역에 만연한 불법주정차 차량과 단속의 미흡
 ④ 어린이 보호구역의 안전시설 미비
 ⑤ 기타 _____

2. 어린이 통학차량 및 교통환경 규제(정책)의 문제점 (계속)

2-3. 어린이 보행환경과 관련하여 어린이의 교통안전을 가장 크게 위협하는 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 어린이 통학차량의 주·정차장으로부터 보육시설까지의 안전동선 미확보
- ② 어린이 보육시설 내부 교통안전 기준 등 관련 규정 미비
- ③ 어린이 보육시설 주변의 주·정차장 등 관련 규정 미비
- ④ 어린이 보육시설 인가조건에 교통안전 인가규정 없음
- ⑤ 기타 _____

2-4. 어린이 교통안전교육 정책에 있어서 가장 큰 문제는 무엇입니까?

- ① 어린이 보육시설 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거 미약
- ② 체계적이지 않고 실효성이 떨어지는 어린이 대상 교육·훈련 프로그램
- ③ 어린이를 대상으로 한 체계적인 교과 및 전문교육 담당자 부재
- ④ 교통안전 체험교육시설의 미흡
- ⑤ 기타 _____

2-5. 일반 운전자들의 어린이 통학차량 및 어린이 보호의무와 관련하여 가장 큰 문제점이라고 생각하시는 것은 무엇입니까?

- ① 어린이 통학차량에 대한 보호의무에 대한 인식 부재
- ② 어린이 통학차량 정차 시 서행 및 정차의무관련 홍보 부족
- ③ 어린이 통학차량관련 의무 위반 시 처벌규정의 미흡
- ④ 어린이 통학차량 보호와 관련된 규정 위반 시 처벌 규정에 대한 홍보 부족
- ⑤ 기타 _____

2-6. 위의 문제점 이외에 귀하께서 중요하게 생각하시는 어린이 통학차량과 교통환경에 대한 문제점이 있으시면 자유롭게 작성해주시기 바랍니다.

☞ 다음에는 앞에서 질의했던 어린이 통학차량 및 교통환경 규제(정책)의 문제점을 해소하여 어린이의 교통안전을 확보하기 위한 해결방안에 대하여 몇 가지 질문을 드리겠습니다.

3. 어린이 통학차량 및 교통환경 규제(정책)의 문제점의 해결방안

3-1. 어린이 통학차량 관련 규제의 한계를 해소하여 실효성 있는 정책을 펼치기 위해 다음의 방안 중 실제 현업에서 꼭 필요하다고 생각하시는 2개의 방안은 무엇입니까?(택 2)

- ① 영세 보육시설 통학차량 구조변경 또는 신차 구매 시 재정지원
- ② 통학차량의 보육시설간 공동이용제 시행
- ③ 통학차량관리법 제정을 통해 통학차량산업을 활성화시켜 경제활성화
- ④ 통학차량 운전자 자격검사 제도 도입
- ⑤ 통학차량 안전향상 기술개발 및 도입(끼임방지 기술, 전방 카메라 등)
- ⑥ 기타 _____

※ 보육시설간 통학차량 공동이용제: 보육시설(어린이집, 유치원, 학원 등)이 공동으로 차량을 소유하거나 신문 공동보급소와 같이 하나의 통학차량보급소(전세버스 업체)에서 필요한 시간에 차량을 배차하여 이용하고 이용횟수에 따라 사후 정산하는 제도

3-2. 어린이 보호구역(스쿨존) 규제의 실효성을 높이기 위해 현업에서 꼭 필요하다고 생각하시는 2개의 방안은 무엇입니까?(택 2)

- ① 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 발생 시 규정속도에 관계없이 형사처벌이 가능하도록 관련 법령 개정
- ② 어린이 보호구역 내 단속 강화
- ③ 어린이 보호구역 내 방법 CCTV를 활용하여 단속할 수 있도록 관련 법령 개정
- ④ 어린이 보호구역 내 불법주차에 대한 처벌 규정 강화
- ⑤ 기타 _____

3-3. 어린이 보육시설 내·외부의 보행환경 개선을 위한 방안 중 현업에서 꼭 필요하다고 생각하시는 2개의 방안은 무엇입니까?(택 2)

- ① 어린이 보육시설 인가규정에 교통안전 규정 신설
- ② 어린이 보육시설 내부 교통안전 기준 신설
- ③ 어린이 보육시설 주변 주·정차장 관련 규정 신설
- ④ 어린이 통학차량과 보육시설간 안전동선 확보
- ⑤ 기타 _____

3-4. 어린이 교통안전교육을 효과적으로 시행하기 위한 다음의 방안 중 현업에서 꼭 필요하다고 생각하시는 2개의 방안은 무엇입니까?(택 2)

- ① 보육시설 교통안전교육 의무에 대한 법적 근거 확립(의무화)
- ② 체계적인 어린이 교통안전교육 프로그램 제공
- ③ 연령대별, 대상별 맞춤 교통안전교육 교재의 개발
- ④ 어린이 교통안전 전문 교육인력 육성
- ⑤ 어린이 교통안전 체험교육 시설의 확대
- ⑥ 기타 _____

3. 어린이 통학차량 및 교통환경 규제(정책)의 문제점의 해결방안(계속)

3-5. 차량운전자에게 어린이 통학차량 등 어린이 안전 관련 의무사항과 벌칙에 대한 홍보방안 중 가장 효과적이라고 생각하시는 2개의 방안은 무엇입니까?(택 2)

- ① TV 광고, 교통방송, 대형포털 사이트 등 홍보 확대
- ② 운전면허갱신 또는 자동차 검사 시 홍보 제도화
- ③ 자동차 보험 용지에 의무적인 홍보 및 벌칙 명시
- ④ 어린이 안전관련 의무 및 벌칙 등 홍보 의무화 법령 개정
- ⑤ 알림장 등을 활용한 학부모 대상으로 지속적인 홍보
- ⑥ 기타 _____

3-6. 마지막으로 어린이 통학차량의 운영과 어린이들의 통학·통원 시 안전 확보를 위해 현업에서 가장 필요한 것은 무엇이라고 생각하시는지 자유롭게 기술해주시기 바랍니다.

※ 설문조사에 응해주신데 대해 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

경제·인문사회연구회 협동연구 총서 15-39-04

연구보고 2015-32-04

**안전한 영유아 보육·교육 환경 조성 방안:
어린이 통학차량과 교통환경의 안전성 확보 방안**

발행일 2015년 12월

발행인 우남희

발행처 육아정책연구소

주 소 서울시 서초구 남부순환로 2558 외교센터 3층, 4층

전화: 02) 398-7700

팩스: 02) 730-3313

<http://www.kicce.re.kr>

인쇄처 승림디엔씨 02) 2271-2581

보고서 내용의 무단 복제를 금함.

ISBN 979-11-85941-61-5 94330