

어린이 교통안전 증진을 위한 3가지 중점 실천과제



허 익

1. 글을 시작하며

「 “ 응애 응애..... ”

드디어 오랜 산고 끝에 너무도 소중한 우리 아이가 태어났다.

사랑스런 우리 아이. 이 세상 무엇과도 바꿀 수 없는 존귀한 우리 아이.

우리 아이를 위한 일이라면 하늘에 있는 별이라도 따 가지고 올 것 같은 마음이 바로 우리 부모님의 자식 사랑하는 한결같은 맘일 것이다.

그런데 이렇게 소중한 우리 아이가 단지 한국에서 태어났다는 이유 하나로 일본에서 태어난 아이보다 자동차 1만대 당 교통사고 사망 위험이 4배나 높다는 사실을 과연 우리 부모님들이 알고는 계시는지..... 」

실제로 어른들의 어린이 안전 사고에 대한 둔각성과 심각성에 대한 무지함, 무관심, 안전교육부재 등으로 인하여 최상의 보호를 받아야 할 어린이들이 교통사고, 익사, 화재사고 등 각종 안전사고 위험에 적나라하게 노출되어 있다. 특히 어린이 안전사고의 49%를 차지하는 교통 사고의 경우, 그 피해는 이미 위험 한계 수위에 올라와 있다.

지난 해 23,838 건의 어린이 교통사고가 발생해 394명이 사망했으며, 29,435명이 부상당해 병석에서 신음하고 있다.

즉 우리 어린이들이 날마다 교통사고로 80명씩 죽거나 부상당하고 있는 셈이다. 왜 우리 귀여운 자녀들이 자신의 의지와는 전혀 상관없이 어른들의 부주의와 무관심에 의해 목숨을 잃어야 하는가!

한창 재롱떨며 부모의 사랑을 흠뻑 받아야 할 나이에 왜 몰염치한 기성세대들에 의해 목숨을 잃어야 하는가!

한송이 국화꽃은커녕 꽃 봉우리조차 맺지 못한 채 꺾여져 버리는 어린 영령들을 생각할 때 너무나 가슴이 아프고 어른의 제 역할을 다하지 못한 데 대한 너무 부끄러운 생각이 든다.

이 시대를 살고 있는 우리 기성세대들은 통렬한 자기 반성의 시간을 가진 후 이제는 더 이상 교통사고, 화재 사고 등 비극적인 어린이 안전사고가 발생하지 않도록 하기 위하여 냉철하게 현실을 직시하고 특단의 어린이 안전 대책을 마련할 때가 왔다.

돌이켜보건데 우리는 최근 대구 지하철 참사, 천안 어린이 통학버스 사고, 어린이 축구부 화재사고, 화성 씨랜드 화재사고 등 대형참사를 겪으며 엄청난 참담함과 허탈감, 그리고 스스로 참회하는 시간을 가졌다.

이런 사고를 겪은 후에야 비로소 “담당자가 조금만 주의를 했으면, 인솔 교사가 한명만이라도 있었으면, 약간의 안전의식만 있었으면 이런 사고는 충분히 예방할 수 있었다.” 라는 것을 깨닫고 한다.

실로 너무나 엄청난 대가를 치루었다는 생각이 든다.

이런 사고의 근본원인은 우리 기성세대들이 물질적 풍요만을 추구하면서 발전의 궁극적 목표인 생명존중·안전우선의 참된 가치를 깨닫지 못했기 때문이다.

아울러 이런 안타까운 비극적 교훈이 확고한 재발방지대책이 마련되지 않은 채 시간이 흐르며 서서히 잊혀지고 있다는 것이 더 큰 문제이다.

남이야 어찌됐든 나만 잘 살고 보자는 극도의 이기심이 적당주의와 잘못된 편법, 각종 부실을 양산하고 있다.

또 다시 이 사회가 무엇이 정말로 중요한가를 망각한 채 개발목표 위주의 양적 팽창으로 치닫고 있으며, 물질만능주의가 팽배되면서 제 2의 씨랜드 화재사고·제 2의 대구 지하철 참사를 우려케 하고 있다.

이런 참담한 사고, 우리 세대에 한번이면 족하다.

결코 우리 후손들에게 이런 어처구니 없는 사고로 고귀한 생명이 희생 되는 일이 결단코 발생하게 해서는 안된다.

현 시점에서 가장 중요한 것은 두 번 다시 씨랜드 사고와 같은 비극적인 사고가 발생하지 않게 하기 위하여 사고의 근본원인을 재조명하여 확고한 대발 방지대책을 마련하는 것이다.

아울러 모든 국민들 역시 생명존중·안전우선의 참된 가치를 깨닫고 안전한 생활을 스스로 실천하는 안전의식을 갖추는 것이 무엇보다도 중요하다.

그래서 모든 국민들이 특히 어린이들을 대상으로 사업을 하는 모든 기성세대들이 일상 삶 속에서 「안전을 생활화」 할 수 있는 작은 실천운동을 전개하며, 결단코 무고한 이런 생명을 빼앗아가는 대형인재가 더 이상은 발생하지 않도록 하여야 한다.

그 동안 안타까운 각종 교통사고로 목숨을 잃을 어린 영령들의 그 희생이 결코 헛되지 않고 대한민국의 모든 어린이들의 안전을 지켜주는 초석이 되는 매우 고귀한 희생으로 승화될 것이다.

우리는 한번 더 어린이 교통사고의 심각성과 특단의 어린이 교통안전대책 마련의 긴급성을 절감하고 우리 어린이들이 교통사고의 공포로부터 벗어나 마음놓고 안전하게 뛰어 놀 수 있는 쾌적한 환경을 만들어 주기 위하여 혼신의 노력을 다해야 한다.

이런 노력의 일환으로 어린이 교통사고예방을 위하여 시급하게 수행되어야 할 실천과제들을 정리해 보겠다.

II. 어린이 교통사고 현황

1. 지난 2003년 총 240,832건의 교통사고가 발생하여 7,212명이 사망했고 376,503명이 부상당했으며 이중 14세이하 어린이의 경우는 23,838건이 발생해 394명이 사망했고 29,435명이 부상당해 병석에서 신음하고 있다.

2. 최근 5년간 어린이 교통사고 현황은 다음과 같다.

(단위:명)

연도 \ 구분	발생건수	사망자	부상자
1999	30,809	572	35,360
2000	29,946	588	34,252
2001	26,746	489	30,823
2002	23,207	461	27,141
2003	23,838	394	29,435

출처 : 경찰청 2004년 교통사고 통계

3. 어린이 교통사고 사망자가 매년 감소하고 있으나 스웨덴의 어린이 교통사고 사망자 50여명, 네덜란드 80여명 영국, 독일의 100~200여명에 비해 월등히 많으므로 줄고 있을 때 줄이는 노력을 보다 배가해야 한다.

III. 어린이 교통안전 증진을 위한 4E정책의 실천과제

1. 4E 정책의 주요 내용

1) Education (교육)

- 어린이 안전사고를 예방하기 위해서는 어린이들에게 실제 사고사례 중심의 안전 실습교육을 실시하는 어린이들에게 각종 안전사고에 스스로 자신을 보호할 수 있는 자생능력을 길러주는 것이 매우 중요하다.
- 현재 어린이 교통사고의 경우, 우리나라의 어린이 보행 중 사망률이 70%에 이르고 있는데 이는 전적으로 교통안전 실습교육이 제대로 안 되고 있고 보행안전 시설이 열악하기 때문이다.
- 실제로 사고사례 중심의 교통안전 교육을 잘 실시하고 있는 나라인 스웨덴은 13%, 네덜란드 18% 등 선진국은 10~20%의 어린이 보행 중 사망률을 보이고 있다.

2) Engineering or Environment (안전한 환경 및 시설)

- 초등학교 통학로 상의 어린이 교통사고예방을 위해서 일방통행 지정, 보차도경계턱을 설치해 인도확보·과속방지턱 등 위협없이 등·하교 할 수 있는 안전한 환경을 만들어 주어야 한다.

3) Enforcement (안전법령·기준마련 및 단속)

- 어린이들이 안전하게 생활할 수 있도록 각종 어린이 안전 법령과 안전기준을 마련하여 엄격하게 진행하고, 이를 위반하는 사람들에게 강력한 법적 제재를 부과하여 어린이 안전사고 예방에 기여토록 해야 한다.

4) Evaluation (점검 및 평가)

- 각 정부 부처 등 각 단체별로 수행하고 있는 어린이 안전사고 예방사업을 분기별·반기별·매년 정례 점검과 평가를 통하여 동 사업들이 보다 효율적으로 수행될 수 있도록 유도한다.

2. 구체적 실천과제

1) 교육적 측면

〈사업1〉 어린이 교통안전 교육 법적 의무화 실현

- 어릴 때부터 가정과 학교와 연계하여 교통사고 사례 중심의 체험교육을 체계적으로 실시할 수 있는 교통안전 수업시간 확보가 가장 중요하다.
- 현재 교육부에서 초등학교 21~23시간, 유치원 30시간, 유아원 12시간 이상 안전 교육을 시키도록 권장하고 있다.

〈사업2〉 초등학교 어머니 교통안전 명예교사 양성

- 초등학교별로 어린이 교통사고예방을 위하여 사명감을 갖고 활동하실 자모님을 3~4명씩 교통안전 명예교사로 양성하여 해당 초등학교와 인근 유치원·유아원을 순회하며 어린이 교통안전 교육을 실시하고,

사고취약지점 제보, 교통법규 위반차량 감시제도 등 어린이 교통사고 예방을 위한 선도적 역할을 수행토록 한다.

〈사업3〉 어린이 교통안전교육 프로그램 개발

- 정규 수업시간에 선생님 또는 교통안전 명예교사들이 교통안전 교육을 할 수 있는 연령별, 학년별 수업 교시별 교육 프로그램을 개발, 보급함으로써 교통안전 교육을 체계적으로 실시하도록 한다.

〈사업4〉 각종 교통안전 실습교육 기자재 개발, 보급

- 연 20시간 이상 씩 교통안전 실습교육 또는 사고사례 중심의 체험교육을 실시하기 위해서는 각종 교통안전 실습교육 기자재가 개발되어 학교교육에 투입되어야 하다.

〈사업5〉 교사들에 대한 교통안전 교육 강화

- 초등학교·유치원·유아원 교사들은 물론 사범대학의 예비교사들에게도 교통안전교육을 충실히 실시하여 교통안전 교육의 중요성과 구체적인 교육방법을 알려준다.

〈사업6〉 각 초등학교에 어린이 교통안전 교실마련

- 각 초등학교 별로 교육용 신호등, 횡단보도, 사고사례 판넬, 장난감 자동차 등 각종 교통안전 실습교육 장비가 갖추어진 어린이 교통안전 교실을 마련하여 내실 있는 교통안전 실습교육을 실시한다.

〈사업7〉 어린이 교통안전 실습교육장 마련

- 각 232개 자치단체별로 300~400명 규모의 어린이 교통안전실습교육장을 조성하여 어린이들은 물론 부모와 함께 교육받는 어린이 교통안전 캠프강좌를 마련하여 어린이들에게 빈번하게 발생하는 10가지 사고사례 중심의 체험교육을 실시한다.

〈사업8〉 어린이 교통공원 조성확대

- 약 1,000~3,000여명 규모로 어린이들이 직접 모터를 타면서 사고를 내보며 사고원인과 예방법을 스스로 깨닫도록 유도하는 체험교육장을 보다 많이 조성하여 내실 있는 10가지 사고사례 중심의 체험교육을 실시한다.

〈사업9〉 자모님에 대한 교통안전교육 강화

- 어린 자녀를 둔 부모님을 대상으로 정기 교통안전교육을 실시하여 내

자녀의 교통사고 예방을 위한 교통안전 교육의 중요성과 구체적 교육 방법을 제공한다.

〈사업10〉 인터넷 어린이 교통안전학교 구축 및 활용

- 인터넷을 통하여 가정과 학교에 연령별, 학년별, 수업교시별 교통안전 교육프로그램을 제공하여 효과적으로 교통안전교육을 실시토록 하며 어린이 교통안전 전문가 양성교육 강좌를 개설하여 지속적으로 어린이 교통안전 전문가를 양성해 배출한다.

2) 시설적 측면

〈사업1〉 초등학교 통학로 위험도 개선사업

- 초등학교·유치원의 통학로에 교통안전시설을 대폭 확대하고 교통규제를 강화할 수 있는 다음과 같은 제도적 장치를 마련한다.
- 스쿨존 임을 알리는 방법으로 횡단보도 색깔을 달리하거나 인도식 횡단보도 설치, 아스팔트 색깔을 달리하고 과속방지턱도 노란색으로 한다.
- 지그재그 차선, 도로 협착 기법도입과 일방통행제 실시, 인도확보와 과속 방지턱과 가드레일 설치, 불법 주·정차 금지, 노상주차장 이전 등이 요구된다.

〈사업2〉 「홈 Zone」설치 운영

- 어린이들이 많이 활동하는 일반도로, 생활도로에도 스쿨존처럼 홈존을 설치하여 상기 안전시설 설치를 대폭 강화해야 한다.

〈사업3〉 무단횡단 도로에 가드레일 설치 확대

- 어린이들의 무단횡단사고가 빈발하는 도로구간에 가드레일 설치를 확대하여 무단횡단사고를 예방한다.

3) 단속적 측면

〈사업1〉 1경찰 1학교 전담제도(스쿨존 내 위반차량 단속강화)

- 1명의 경찰이 1개 초등학교를 전담하여 등·하교 안전지도, 교통사고취약 지점개선, 난폭 운전 차량을 단속하는 1경찰 1학교 전담제도를 운영한다.
- 현실적으로 경찰의 인력한계상 1 경찰 1 학교 전담제가 어려우므로

경찰과 연계해서 1 운전자 단체회원 1 학교 전담제로 대체함이 요구된다.

〈사업2〉 어린이 보호장구 미장착 차량 단속강화

- 고속도로, 자동차 전용도로에서 어린이 보호장구 미장착 차량에 대한 강력한 단속을 실시하여 어린이들에 대한 보호장구 착용률을 제고한다.

〈사업3〉 어린이 통학버스 보호위반 차량 단속강화

- 어린이 통학버스 보호내용을 모든 운전자에게 적극 홍보하여 통학버스를 보호하도록 하며 이를 위반하는 운전자들에게 법적 제재를 강화한다.

〈사업4〉 교통 계도원에게 한정적 단속권 부여

- 경찰 인력의 한계상 스쿨존, 통학버스, 어린이 보호장구 등 어린이 교통사고예방 사업에 한정하여 녹색 어머니회, 어머니 교통안전 지도자 등에게 단속권을 부여하여 범규 위반차량을 감시, 계도한다.

〈사업5〉 스쿨존 어린이 사고시 가중 처벌 조항 마련

- 현행 교통사고 처리 특별법 10개 항목에 스쿨존 내와 학교운동장에서 어린이 인사 사고시 가중 처벌 할 수 있는 별도 조항을 신설해 운전자가 보다 경각심을 갖고 안전 운전 방어운전을 할 수 있도록 유도한다.

Ⅳ. 민의 적극 참여유도 및 세부 실천방안

1. 민의 참여를 유도하는 사고 감소 실천 전략

첫째, 국민들에게 어린이 교통사고의 실상과 심각성을 제대로 알려 어린이 교통사고의 위험성에 대해 위기 의식을 느끼게 한 후 이 위기감을 스스로 해소하도록 해야한다. 즉 현재의 어린이 교통사고 위험성을 방치할 경우 나와 우리 자녀가 교통사고의 희생물이 될 수 있음을 인식시킨 후 이런 불안감을 해소할 수 있는 구체적 실천방안을 제공하여 국민들이 교통사고예방을 위하여 적극 참여하도록 유도한다.

이를 위하여 어린이 교통안전 전문가들이 안전사고 예방을 위하여 지금

당장, 알기 쉽게 참여할 수 있는 구체적 실천 처방을 보다 많이 개발해야 한다.

둘째. 어린이 교통사고 예방을 위한 구체적 실천처방을 나부터, 우리 가족부터 국민들에게 널리 알려 일상 생활 속에서 체질화 될 수 있도록 교육과 홍보를 담당할 「의식개혁 엘리트군」을 양성한다. 우리도 일본처럼 지역별로 어머니 교통안전 지도자를 양성하여 안전반상회, 안전 가족회의 개최 등 구체적 사고 예방 프로그램을 알리는 등 우리 지역의 어린이가 교통사고 예방을 위한 첨병 역할을 수행토록 유도한다.

셋째. 정부와 교통관련 단체들은 「의식개혁 엘리트군」이 “우리 지역의 안전사고는 우리 지역민이 나서서 예방하겠다”는 취지로 열심히 활동할 수 있도록 유도하는 사회적 분위기 조성과 아낌없는 재정적, 행정적 지원이 뒷받침 되어 한다.

2. 「어린이 교통안전 캠페인」성공의 3대요건

첫째. 구체적이고 당장 실천 가능한 처방을 제시할 수 있어야 한다.

문제의 심각성이나 경각심을 알려주는데 그치는 캠페인은 결코 성공할 수 없으므로 캠페인을 보고 일반 시민들이 “아, 그렇구나! 나도 지금부터 해야지!”하며 즉시 실천으로 옮길수 있는 그런 내용이 있어야 한다.

둘째. ‘한정성’이 아닌 ‘과급성’을 띤 캠페인이어야 한다.

사고예방내용이 참석한 사람들이나 교육받은 사람들에게만 알려지는데 그치는 것이 아니라 교육받은 모든 사람들이 사회나 가정으로 돌아가 다시 이웃, 친구, 가족들에게 재교육할 수 있는 과급성을 내포해야 한다.

셋째. ‘일회성’이 아닌 ‘연속성’을 띤 제도화할 수 있는 캠페인이어야 한다.

안전사고 문제는 단기간에 끝낼 수 있는, 한번에 완성시킬 수 있는 그런 차원의 것이 아니라 지속적으로 끈기 있게 노력해야만 줄일 수 있는 문제이다. 따라서 개별적인 사고예방 노력 못지 않게 그 노력을 지속적으로 펼칠 수 있는 모임이나 단체를 결성시켜 제도화하는 것이 중요하다.

3. 어린이 교통안전을 위한 민의 세부 실천방안

1) 어린이 교통사고를 부추기는 행동하지 않기

- (1) 어른들이 무심코 하는 무단횡단
- (2) 어린 자녀를 조수석에 안고 타는 행위
- (3) 횡단보도에서 좌측통행하도록 하는 교육방법
- (4) 횡단보도 앞 불법 주·정차 행위
- (5) 너무 짧고 너무 빨리 깜박거리는 보행자 녹색 신호등
- (6) “당연히 차가 먼저”라고 생각하는 운전자의 천민 의식
- (7) 초등학교 주변 통학로의 불법 주·정차 차량 또는 노상 주차장
- (8) “내 자녀가 아니니까”하는 사회적 무관심
- (9) “빨리 해라”라고 재촉하는 부모님의 빨리빨리 병
- (10) 횡단보도 앞까지 놓여진 버스 정류장

2) 월1회씩 교통안전 가족회의 개최하기

(1) 교통안전 가족회의란 어린이 교통사고 예방을 위하여 온 가족이 한자리에 모여 <실제 발생한 어린이 사고사례>를 주제로 회의를 하면서, 어린이들에게 주로 발생하는 사고 유형과 예방법을 알려주는 가정의 교육 방법이다.

(2) 교통안전 가족회의의 주요소재는 다음과 같다.

주변 어린이 교통사고 사례, 안전한 도로횡단 방법, 안전한 등,하교길 선정, 자동차의 특성 이해, 안전벨트의 중요성, 차량의 안전한 승하차 방법, 교통지도 그리는 법

3) 『안전운전점수』를 10점씩 올리기

운전자들이 자신의 평소 운전 행태를 점검하여 교통사고의 원인을 제공할 수 있는 각종 위험요소를 스스로 찾아내어 자율적으로 개선해 가는 노력을 하도록 유도하는 운전자의『안전운전 자가 진단표』를 작성하여 보급한다. 이 진단표에 나와있는 10가지 점검 항목에 스스로 나 자신의 운전 행태, 운전 습관을 비교하여 자신의 안전운전 점수가 몇 점인지 평가한 다음 자신의『안전운전 점수』를 10점씩만 올리도록 유도하자는 것이다.

〈운전자의 자가안전 점검 10개 항목 체크리스트〉

항목	A등급(10점)	B등급(8점)	D등급(4점)	F등급(2점)	자신의 등급
안전띠착용 생활화	단속과 관계없이 매우 잘 매고 있다.	잘 매는 편이다.	잘 안매는 편이다.	거의 매지않고 다닌다.	
양보 운전	양보를 매우 잘한다.	잘하는 편이다.	잘안하는편이다.	거의 양보를 안한다.	
차량의 정지선준수	항상 준수한다.	준수하는편이다.	준수하지않는다.	항상 준수하지 않는다.	
운전중 휴대폰	일체 하지 않는다.	안하는 편이다.	가끔하는편이다.	항상 한다.	
음주 운전	전혀 하지 않는다.	안하는 편이다.	가끔 음주 운전을 한다.	항상 음주운전을 하는 편이다.	
과속, 난폭 운전	전혀 과속, 난폭을 하지 않는다.	안하는 편이다.	가끔한다.	자주 한다.	
차선변경시 방향지시등 켜는지	항상 방향지시등을 켜는 편이다.	켜는 편이다.	안켜는 편이다.	거의 안킨다.	
횡단보도앞 일단정지또는 서행여부	항상 일단정지 또는 서행한다.	하는 편이다.	일단정지 또는 서행을 하지 않는 편이다..	항상 하지 않는다.	
신호위반 중앙선 침범	결코 하지 않는다.	안하는 편이다.	가끔 한다.	항상 한다.	
끼어들기등 법규준수 여부	항상 법규를 준수한다.	준수하는편이다.	준수하지 않는 편이다.	거의 안지킨다.	
총 점수					

4) 어린이 교통사고 취약지점 제보하기

우리 주변에 어린이 교통사고를 부추기는 각종 위험요소를 찾아내 제보, 개선토록 함으로써 사고위험요소를 지속적으로 배제시켜 나가고 도시의 도로 및 교통안전시설 등에 대한 사고 유발요인 제보를 실시하여 지자체 및 지자체장, 시민들의 교통안전 의식을 높이고 이를 통해 어린이 교통안전 시설 등의 개선 및 어린이 교통안전 투자 확대를 유도한다.

5) 교통법규 위반차량 감시·계도하기

- (1) “교통사고는 근본적으로 교통법규 위반차량이 일으킨다.”는 점과 “위반차량을 방치하면 결국 교통사고로 이어지며 우리 자신, 우리 가족도 그 피해자가 될 수 있다.”는 점을 모든 운전자와 일반 시민들에게 적극 홍보하고
- (2) 시민단체와 일반시민들이 교통법규 위반차량들을 적극 감시, 계도, 고발하는 범시민운동을 적극 전개하여 모든 운전자들에게 “나의 법규 위반 모습을 누군가 지켜보고 있다”는 심리적 부담감을 주어 운전자 스스로 교통법규를 준수해 나가는 사회적 분위기를 조성한다.

6) 우리 지자체에 교통안전 조례 제정하기

이 조례는 우리 시민의 교통안전에 관한 기본 사항을 규정하여 우리 지자체가 교통안전시책을 종합적이고, 계획적으로 추진토록 함으로써 우리 지역민들의 생명과 재산을 교통사고로부터 보호해줌을 목적으로 한다.

7) 우리 지자체에 어린이 교통안전 사업 건의하기

우리 지방자치단체와 의회에 초등학교 통학로 위험도 개선사업, 어린이 교통공원 조성사업 등 어린이 교통사고예방에 크게 기여할 수 있는 사업과 세부실천계획을 제공하여 내년도 예산에 반영토록 하는 노력을 실시한다.

V. 어린이 교통안전 법령의 효과성 제고방안

1. 「어린이 교통안전 법령」현황

1) 도로교통법

(1) 어린이 보호(제11조 1항)

- ① 교통이 빈번한 도로에서 보호자는 어린이를 혼자 놀게 해서는 안되며 6세미만의 보호자는 그 유아가 혼자 보행하게 해서는 아니 된다.
- ② 어린이가 위험성이 큰 움직이는 놀이기구를 탈 때는 그 보호자는 어린

이의 안전을 위하여 인명보호장구를 착용하도록 해야한다.

(2) 어린이 보호구역 지정 및 관리(제11조 2항)

- ① 시장 등은 교통사고위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 유치원 및 초등학교의 주변도로 중 일정구간을 지정하여 차의 통행을 제한하거나 금지하는 등의 필요한 조치를 할 수 있다.
- ② 어린이 보호구역의 지정, 관리에 관한 필요한 사항은 교육부, 행자부, 건교부의 공동부령에 의한다.(어린이 보호구역 지정, 관리에 관한 규칙이 95년 9월 1일부터 발효)

(3) 운전자 준수사항(제48조 1항)

어린이가 보호자없이 도로를 횡단하거나 도로에서 앉아있거나 서있거나 놀이를 하고있는 경우 운전자는 일시 정지하여야 한다.

(4) 운전자의 특별한 준수사항(제48조 4항)

- ① 운전자는 안전띠를 매어야하며 옆좌석 승차자에게도 매도록 하며 유아인 경우도 유아보호장구를 장착토록 해야한다.
- ② 운전자는 뒷좌석 승차자에게도 안전띠를 매도록 주의를 환기하여야 하며 유아인 경우 유아용보호장구를 장착토록 해야한다.

(5) 어린이 통학버스의 특별보호(제48조 3항)

- ① 어린이 통학버스가 어린이를 내리고 있는 경우 어린이 통학버스가 정차한 차로와 그 옆 차로를 통행하는 운전자는 일시정지하여 안전을 확인한 후 서행하여야 한다.
- ② 중앙선이 설치되지 않은 도로와 편도 1차로 도로에서는 반대방향에서 진행되는 차의 운전자도 일시정지하여 안전을 확인한 후 서행하여야 한다.
- ③ 어린이 통학버스가 어린이를 태우고 도로를 통행하는 경우 모든 차는 어린이 통학버스를 앞지르지 못한다.

(6) 어린이 통학버스 신고(제48조 4항)

- ① 어린이 통학버스를 운행하는 자는 관할경찰서장에게 신고하고 신고필증을 교부받아 버스안에 상시 비치하여야 한다.
- ② 어린이 통학버스로 신고할 수 있는 차는 행자부령이 정하는 승합자동차

차에 한하며 각종 요건을 갖추어야 한다.

2) 아동복지법

(1) 아동의 건강과 안전(제9조 3항)

“아동복지시설, 영유아 보육시설, 유치원, 초·중·고등학교의 장은 대통령령이 정하는 바에 따라 교통안전, 약물오남용 예방 및 재난대비 안전교육을 실시해야 한다.”

(2) 안전교육의 기준(시행령 제4조)

1항 : 아동복지시설과 영유아 보육시설의 장은 월 1회이상씩 교통안전교육을 해야한다.

3항 : 유치원, 초·중·고등학교의 장은 교육인적자원부 장관이 정하는 안전교육계획에 의한다.

교육부는 유치원은 30시간, 초등학교는 21~23시간, 중고등학교는 20시간의 안전교육을 실시할 것을 권장하고 있다.

3) 학교보건법 12조(학생의 안전관리)

학교의 장은 학생의 안전사고예방을 위하여 학교의 시설, 장비의 점검 및 개선, 학생에 대한 안전교육의 실시, 기타 필요한 안전장치를 하여야 한다.

2. 어린이 교통안전 법령의 공통적 문제점

1) 법 조문내용은 매우 잘 되어 있으나 현실적으로 대부분 사문화 되어가고 있다.

실제로 어린이 안전교육 법적 의무화, 어린이 보호구역 및 어린이 통학버스의 보호내용, 어린이 보호장구 장착 조항 등이 전혀 지켜지지 않고 있다.

2) 법 내용을 구체적으로 실천하기 위한 각종 교육홍보 및 단속 등 후속조치가 대부분 취해지지 않고 있다.

실제로 어린이 보호구역(스쿨존)의 경우 운전자가 어느곳이 스쿨존인지, 이곳에서 무엇을 지켜야 되는지 잘 모르고 있으며 실제로 지키지

않아도 대부분 법적 제재를 받지 않고 있다.

- 3) 법의 중요한 내용이 명확하지 못하여 자칫 주관적, 자의적 판단으로 법 내용이 유명 무실화 될 우려가 높다.
- 4) 법 집행자의 강력한 실천의지가 부족하다.
 어린이 보호구역의 경우 통학로에 불법주·정차 금지, 노상주차장 설치금지 등이 법 조항에 있으나 현실적으로 법 집행자들이 「학교주변의 많은 불법 주·정차 차량은 어디로 가란 말이나」고 오히려 항변하며 불법주·정차 차량, 노상주차장 설치를 용인해주는 것을 많이 볼 수 있다.
- 5) 법의 효율적 집행을 위한 예산 뒷받침이 절대적으로 부족하다.
 교육의 경우 어린이 교통안전교육을 법적 의무화하여 정규 수업시간에 효과적인 교육을 실시하기 위해서는 각 학년별, 수업교시별, 교육매뉴얼 개발, 각종 실습 교육교재 지원 등 예산의 뒷받침이 필요한데 현실적으로 이루어지지 않고 있다.

3. 어린이 교통안전 법령의 효과성 제고방안

1) 어린이 통학버스의 경우

- (1) 건교부 여객운수 사업명 시행규칙의 자가용 유상운송 허가 대상을 기존 26인승 이상에서 11인승 이상으로 개정한다.
- (2) 규칙개정후 어린이를 수송목적으로 하는 모든 차량은 경찰에 신고하는 것을 법적의무화하여 현재 90%이상의 불법 지입제차량을 양성화하여 제도권 내 진입시킨후 어린이 수송차량을 적극 관리 보호해준다.
- (3) 어린이 수송차량 운전자의 자격요건을 무사고 10년이상 경력자로 하고 년2회씩 통학버스 사고 유형과 예방법을 중심으로 정례 교통안전 교육을 받도록 의무화한다.
- (4) 어린이 통학버스 개조비용의 일부 또는 절반을 정부가 지원하거나 또는 어린이 통학버스 신고차량에게 보험료를 경감해 주는 등 재정적 인센티브를 주는 방안도 긍정적으로 검토되어야한다.
- (5) 어린이 통학버스의 후방에 전자 감응 장치 부착을 의무화하여 차량의

후진사고를 예방한다.

2) 어린이 보호구역의 경우

- (1) 스쿨존임을 운전자들에게 쉽게 알 수 있도록 하기 위하여 스쿨존 진입로에 고속도로 진입로에 홈을 파놓는 것과 같은 지글-바를 설치하거나, 아스팔트 색깔을 달리 하거나, 기존 차도식 횡단보도에서 인도식 횡단보도를 설치하는 방안을 강구해야 한다.
- (2) 양방통행인 학교 가는 통학로의 이면도로를 전부 일방통행으로 바꾼 후 보차도 경계턱 또는 가드레일을 설치하여 차와 어린이를 근본적으로 분리 시켜준다.
- (3) 학교 앞 왕복 2차선 이상의 도로는 모두 잔여시간표시기가 설치된 신호등을 우선 설치하여 어린이들이 신호등이 있는 안전한 도로로 횡단토록 유도해야 한다.
- (4) 신호등의 보행자 녹색신호 주기도 현행1초당 0.8nm에서 일본, 독일 등 선진국처럼 0.5nm를 걷는 것으로 하여 보다 길게 주어야 한다. 또한 보행자 녹색 점멸 신호 역시 현재 1/3정도 진입후 2/3이상 점멸에서 일본처럼 2/3 이상 진입후 1/3이하 점멸로 바꾸어 깜박거릴 때 뛰어드는 사고를 예방해야 한다.
- (5) 「1학교 1경찰제도」역시 경찰의 시간 한계상 현실적 실행이 곤란하므로 「1학교 운전자 봉사단체 회원」제도로 바꾸어 1개 초등학교당 2명의 운전자 봉사단체 회원을 배치하여 경찰과 연계하여 어린이의 안전한 등하교 지도, 과속 난폭운전차량단속, 사고 취약지점 개선등의 업무를 수행토록 해야한다.

3) 어린이 보호장구의 경우

- (1) 우선 “6세미만 어린이가 보호장구 착용없이 앞좌석에 앉지 못한다”는 도로교통법규정을 개정해 “모든 어린이는 반드시 안전한 뒷좌석에 앉도록 해야한다”로 개정한다.
- (2) 6세미만은 7~9세의 작은 어린이들이 보호를 받지 못하므로 선진국처

럼 신장 150cm 이하로 바꾼 후 “뒷좌석에 앉는 150cm 이하의 어린이 들은 반드시 어린이 보호장구를 착용해야 한다”로 개정해야 한다.

- (3) 어린이 보호장구 착용 의무화 도로 역시 기존 고속도로와 자동차 전용도로에서 일반도로까지 확대해야 한다.
- (4) 경찰이 안전띠 착용에 대한 홍보와 단속을 실시해 20%대의 착용률을 90% 대까지 올렸듯이 어린이 보호장구의 착용률 역시 충분한 홍보와 계도기간, 강력한 단속을 통해 현재 10%대의 보호장구 착용률을 호주, 일본, 미국처럼 70~80%이상으로 올려야 한다.
- (5) 경찰이 모든 톨게이트에서 「어린이 보호장구 미착용 차량」단속을 실시해미착용 차량을 되돌려 보내는 등 강력한 단속을 실시해야 한다.

4) 어린이 안전교육의 경우

- (1) 현재 교육부에서 권장하고 있는 초등학교 연 21~23시간, 유치원 30시간 어린이집 12시간에 대한 안전교육 매뉴얼을 개발하여 각 교육기관에 배포하여 체계적으로 교육을 실시토록 해야 한다.
- (2) 본 교육 매뉴얼은 현직 교사가 곧바로 활용할 수 있도록 각 학년별, 수업교시별로 작성하며 실제 학년별 사고사례 중심의 실습 교육 위주로 진행하고, 반드시 가정과 연계된 교육이 될 수 있도록 하며 모든 교육내용이 web-site에 올려져 각 학교와 가정에서 누구든지 다운받아 활용할 수 있도록 해야한다.
- (3) 초등학교 1~6학년의 교과서에 상기 교육시간동안 안전 교육을 실시할 수 있도록 체육 또는 바른 생활 교과서에 안전교육 내용이 충분히 반영되어 정규 수업시간에 안전 교육이 될 수 있도록 해야 한다.
- (4) 기존 교사 정기 연수는 물론 사범대학 시절과 교사 연수때 각종 안전 교육을 이수토록 의무화해야 한다.
- (5) 자동차 교통관리 개선 특별법(자특회계)의 사용 8대 항목 중 교통안전 교육 항목에 보다 많은 예산이 배정되어 어린이 교통안전 교육사업에 쓰일 수 있 도록 배정해야 한다.

현재 자특회계의 교통사고 예방예산은 약 8,500억원, 이중 교통안전 교육 사업에 10억원 정도 밖에 쓰이지 않고 있는 실정이다.

Ⅵ. 글을 마치며

“생명을 담보로 한 스릴을 즐기려면 한국에 가서 운전을 해라”

이 말은 몇 해 전에 세계에서 가장 많이 읽히는 주간지인 『The Time』지에 실린 글이다. 이 글을 접한 대부분의 한국 사람들은 “설마... 너무 과장된 표현이 아닌가?”라며 애써 무시해 버리려고 했을 것이다.

우선 필자는 이런 분들에게 “한국의 운전자들이 얼마나 위험하게 과속·난폭 운전을 일삼으면 이런 글이 실리겠느냐”라고 생각하고, 자기반성의 시간을 가져주시길 권고하고 싶다.

한국의 교통사고 문제는 물론 그 심각성이 어제·오늘의 문제는 아니다. 그러나 필자가 『한국에 교통사고가 많이 발생한다』는 것보다 더욱 심각하게 우려하는 것은 『그 심각한 교통사고에 우리의 감각이 무디다』는 것과 『한국의 위험한 교통상황에 우리 자신이 길들여지고 있다』는 것이다. 즉, 선진국의 입장에서 볼 때에는 지극히 위험한 상황임에도 불구하고, 안에 있는 우리는 그 위험성과 심각성을 제대로 인식하지 못하고 있다는 것이다.

손해보험협회 통계에 따르면, 실제로 지난 2003년의 경우, 크고 작은 교통사고로 죽거나 부상당한 사람이 무려 100만 명을 넘고 있다. 이 100만 명을 남한 전체의 인구로 나누어 보면, 우리들의 사랑하는 가족이 1년 동안에 교통사고를 당할 위험성이 나올 것이다.

이렇게 계산을 해보면, 한창 재물을 떨며 부모의 사랑을 흠뻑 받아야 할 우리들의 자녀가 1년 동안에 교통사고로 죽거나 부상당할 확률은 무려 2% 즉 100명중의 두 명 꼴로 나타난다. 설마 그럴까하는 생각이 들 정도로 오싹하고 무서운 느낌이 든다.

실제 초등학교 1~2학년생을 대상으로 교통사고를 경험했는지 여부를 묻는 설문조사에 9% 이상이 사고를 당했다고 응답하였고, 36% 정도가 사고를 당할 뻔했다고 응답해 우리 귀여운 자녀들이 교통사고 위험에 얼마나 가깝게 노출되어 있는 지를 여실히 보여주고 있다.

어린 자녀들을 둔 부모님들에게 ‘이 세상에서 가장 사랑하는 사람이 누

구나?’ 라고 물어본다면, 대부분이 ‘우리 자녀’ 라고 대답할 것이다.

그러면 이렇게 소중한 우리 자녀가 어느 한 순간에 교통사고를 당해 영영 볼 수 없거나 부상당할 수 있다는 말에 대해 어떻게 생각하느냐고 물어본다면, 대부분이 ‘생각하기조차 싫다’, ‘떠올리기조차 싫을 정도로 끔찍하다’ 라고 대답할 것이다.

그러면 이렇게 떠올리기조차 싫은 일들이 발생하지 않기 위하여 우리 부모님들이 그 동안 어떤 노력을 해왔는지를 묻게 되면 분명 묵묵부답일 게 틀림없다.

무엇인가 절실히 원하고 바란다면 그 원하는 바를 이루기 위하여 열심히 노력하는 것이 당연함에도 불구하고, 우리 자녀의 안전문제는 ‘설마 우리 자녀들에게 그런 일이.....’ 라고 생각하며 방치해온 것이다.

이런 우리 자신들의 안전 불감증 때문에 오늘 한국의 교통사고 문제가 이 지경까지 이른 것이라 할 수 있다.

따라서 우리가 이제부터라도 “무서운 교통사고가 나 자신, 우리 가족, 사랑하는 자녀의 코앞에까지 다가와 있다.” 는 생각으로 위기의식을 가지고, 자녀에게 발생할 수 있는 교통사고 유형과 예방법을 습득한 후 자녀에게 꾸준히 교통안전교육을 실시해야 한다. 이런 교육에서 중요한 핵심은 다음의 세 가지가 아닐까 한다.

첫째, 보행자와 보행자간의 약속이다.

이는 우리 모두 무단횡단을 하지 말자는 약속이다. 무단횡단은 어린이 교통사고를 조장하는 범법행위나 마찬가지이다. 어린이는 모방능력이 월등히 뛰어난 반면 행동능력은 매우 떨어지므로 어른들의 무단횡단 모습을 보고 그대로 따라하다가 종종 사고가 발생한다. 즉 무단횡단은 어린이 교통사고를 조장하는 범법행위이므로 우리 스스로 무단횡단 하지 말도록 약속한 후 실천으로 옮겨야 한다.

이런 노력이 계속된다면 어린이 교통사고의 50%, 전체 교통사고의 25% 이상을 차지하는 무단횡단 사고는 대폭 줄어들 수 있을 것이다.

둘째, 보행자와 운전자간의 약속이다.

이는 횡단보도를 건널 때 보행자가 운전자를 보며 손을 들면 운전자는 손으로 “먼저 가라” 고 양보해주자는 것을 약속하자는 것이다.

흔히 신호등 없는 횡단보도에서 보행자는 “운전자가 멈춰 주겠지” 하며 먼저 가려고 하고, 운전자는 “보행자가 멈춰 주겠지” 하며 그냥 가려다 종종 사고가 발생한다. 따라서 이런 갈등의 개연성을 사전에 없애기 위하여 보행자가 먼저 가고자 할 경우, 분명히 손을 들어서 의사를 표시하고 운전자는 손으로 먼저 가라고 하는 것을 서로 약속으로 정하자는 것이다.

셋째, 운전자와 운전자간의 약속이다.

이는 운전자들이 ‘하루에 10번씩만 양보하겠다’ 는 것을 서로 약속으로 정한 후 실천으로 옮겨주자는 약속이다.

교통사고는 조금 빨리 가려는 조금한 마음에서 비롯되는 과속, 난폭, 부주의 운전이 문제이므로 ‘내가 하루에 10번씩만 양보하겠다’ 는 생각으로 마음의 여유를 갖고 운전한다면 보는 시야가 보다 넓어지므로, 조금한 마음에서 오는 교통사고는 얼마든지 예방할 수 있다.

우리 모두 나 자신과 내 가족의 안전을 위하여, 그리고 우리의 자녀가 안전하고 쾌적한 환경 속에서 마음놓고 뛰어놀 수 있도록 하기 위하여 지금부터 당장 세 가지 약속을 실천해 나갈 필요가 있다.

우리가 이런 노력을 꾸준히 실천할 때, 그리고 주변 이웃들이 이런 노력에 적극 동참해 줄 때, 우리 사회는 보다 안전한 사회로 발전해 갈 것이며 우리 자녀 역시 교통사고의 공포로부터 벗어나 안전하고 건강하게 잘 자라게 될 것이다.

참고문헌

1. SAFEKIDSKorea(2003), 어린이 안전원년 선포식.
2. 경찰청 2004년판 교통사고 통계자료.
3. 안전생활실천시민연합(2001), 어린이 안전사고 제로화를 위한 선진예방기법의 적용방안.
4. Children's Road Traffic Safety : An International Survey of Policy and Practice(2004. 6).
5. 교육인적자원부(2004), 안전교육담당 장학사 워크샵.