

우리나라 교통유도경비 도입방안의 연구

The Study on the Plan to Introduce Traffic Inducement Security System in Korea

김 태 환*

〈목 차〉

- | | |
|-----------------|-----------------------|
| I. 서론 | IV. 한국에서의 교통유도경비 도입방안 |
| II. 이론적 배경 | V. 결론 |
| III. 일본의 교통유도경비 | |

〈요 약〉

현재 도로의 공사뿐만 아니라 각종 공사 현장으로 인하여 자동차의 소통에 위험한 영향을 초래하고 있다. 나아가 공사지역의 주민과 통행자들에게까지 막대한 영향을 미치며 안전조치의 미흡으로 대형 사고를 야기할 가능성도 높다.

이러한 문제의 대안으로 선진국에서는 '교통유도경비'가 시행되고 있으며 특히, 일본의 경우 '교통유도경비' 제도의 시행 이후 교통사고 사망자 수가 크게 감소한 것으로, 교통유도경비가 상당한 역할을 한 것으로 분석되고 있다. 현재 우리나라의 경우 교통유도경비 제도가 시행되고 있지 않으며, 일부 건설 공사장에서 한정적으로 시행되고 있으나 대부분 전문성이 결여된 상태에서 임시적, 임의적으로 이루어지고 있는 상태이다.

우리나라에서 교통유도경비 제도의 도입으로 인하여 교통안전과 교통정체 등 안전문화를 한 단계 앞당길 수 있는 계기로 활용될 수 있을 것이다. 따라서 본 연구는 시민들의 요구에 기초하여 선진사례를 분석하고 현행 우리의 제도의 비교분석 한 후, 합리적인 교통유도경비 제도의 도입에 대한 대안을 마련하는데 목적이 있다.

본 연구를 통해 도출된 우리나라에서 교통유도경비의 도입방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 교통유도경비 업무를 국내에 정착시키기 위해서는 경비업무의 종류에 교통유도경비 업무를 추가하는 등 교통유도업무의 법적 검토가 이루어져야 할 것이다.

둘째, 교통유도경비는 교통안전의 증진에 기여할 수 있는 제도로서 사회적 비용의 내부화에 기여할 수 있기 때문에 전문성과 안전지식, 표준화된 교통안전지도가 필요한 교육과 이를 위한

* 용인대학교 경호학과 교수

교육 시스템과 커리큘럼, 교재의 제작 등 자격신설을 갖추어야 할 것이다.

셋째, 교통유도경비원의 교육은 구체적인 교육과목을 갖추어 이론교육과 기능교육(실기)으로 구분하여 실시해야 할 것이다.

넷째, 시행방안을 위해서는 교재개발, 실기교육 내용 확정과 전문강사 양성, 운전학원 등 실기교육 공간의 확보가 필요하다. 나아가 교통유도경비 전반에 걸쳐 체계적인 발전을 위한 표준화 노력이 중요하며, 경비업계, 학계, 관련전문가, 관련 연구기관 등 각계의 참여 아래 표준화를 위한 지속적인 협의와 합의 도출이 요청된다.

다섯째, 교통유도경비는 일자리 창출 규모가 크며, 사회적 파급력이 상당히 크기 때문에 향후 추진사항으로는 다양한 관계기관과의 네트워크 구축이 필요하다.

주제어 : 교통유도경비, 교통유도업무, 교통유도경비원, 민간경비, 경비업법

I. 서 론

1. 연구의 목적 및 범위

현재 도로공사를 비롯한 각종 공사 현장은 사람의 통행과 자동차의 소통에 일정한 위협의 영향을 미치게 하고 있다. 그 규모나 공사기간, 시공사의 노력 여하에 따라 달라질 수 있지만 각종 공사 현장이 해당 지역의 주민을 비롯한 시민들에게 미치는 영향은 상당히 커질 수 있으며, 특히 도로 상에서 이루어지는 공사의 경우 적절한 안전조치가 취해지지 않을 경우 대형 사고를 야기할 가능성이 크다. 우리나라에서도 상당히 많은 대형교통사고가 공사현장에서의 안전조치 소홀로 인해 발생하고 있으며, 최근 이와 관련한 언론보도도 자주 나오고 있다. 선진국에서는 이러한 문제를 해결하기 위한 하나의 대안으로 '교통유도경비'가 시행되어 왔으며 경비업법에 교통유도경비의 직종이 포함되어 있다. 일본의 경우 1965년 도쿄올림픽을 계기로 '교통유도경비'가 시행되기 시작한 이래 1970년의 오사카국제박람회를 계기로 본격적으로 정착 단계에 이르렀고, 경비의 개념을 '범죄 억제와 예방'의 차원을 넘어 '주민의 안전 도모'라는 적극적인 개념으로 확장하여 적용하고 있음에 주목할 필요가 있다. 일본은 교통유도경비 제도의 시행 이전에 교통사고 사망자는 16,000명 수준이었던 것이 지금은 6,000명 수준으로 크게 감소하였으며, 이 감소에는 교통유도경비가 큰 역할을 담당한 것으로 분석되고 있다. 따라서 우리나라에서 교통유도경비 제도의 도입은 교통안전의 증진과 교통정체 요인의 감소를 통해 안전문화를 한 단계 증진시킬 수 있는 계기로 활용될 수 있을 것으로 판단된다. 현재 우리나라의 경우 대부분의 공사현장에서 교통유도경비가 시행되고 있지 않으며, 일부 건설 공사장에서 극히 한정적으로 행해지고 있으나 대부분 전문성을 결여한 상태에서 임시적·임의적으로 이루어지고 있어 이를 보다 체계화하기 위한 노력이 필요하다. 본 연구는 단순한 조사 연구에 머물지 않고 시민들의 요구(needs)에 기초하여 어떤 교통유도경비가 이루어져야 할 것인지에 대하여 선진사례를 분석하고 우리의 제도와 비교 후 합리적인 교통유도경비 제도도입의 대안을 마련하고자 한다.

2. 연구의 방법

본 논문의 연구방법은 우리나라의 교통유도경비 도입방안의 연구를 수행하기 위하여 기본적으로는 국내외에서 발간된 문헌들과 학술지 및 연구논문 등과 같은 문헌자료의 수집·분석을 하였고, 실증적인 자료 활용을 위하여 국외의 자료수집에는 인터넷을 포함한 인터뷰자료

등 확인할 수 있는 관련 자료를 기초로 하여 검토·분석하였다.

II. 이론적 배경

1. 교통유도경비의 개념

교통유도경비는 도로 또는 도로와 접속한 사유지나 접속부에서 차량이나 보행자의 원활하고 안전한 통행을 촉진하기 위하여 교통유도경비원이 계획적으로 다른 사람에게 임의의 협력을 구함으로써 교통사고의 방지와 원활한 소통을 도모하는 활동을 말한다.

일본의 경비업법 제2조 제2항에서는 '사람 혹은 차량이 혼잡한 장소 또는 이러한 통행에 위험이 있는 장소에 있어서의 부상 등의 사고의 발생을 경계하고 방지하는 업무'라고 규정되어 있다.

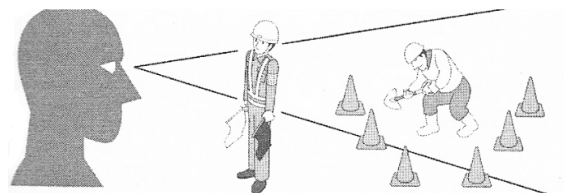
미국에서는 공사장의 내·외부 안전을 위해 안전시설, 교통소통, 수신호 등 다양한 안전관리기법을 각 주의 규정과 MUTCD(Manual on Uniform Traffic Control Devices)에 의거 적용 운영하고 있다.

2. 교통유도경비의 특성

교통유도경비의 역사가 긴 일본에서의 경험에 따르면 교통유도경비원이 좋으면 그 공사현장은 좋은 현장으로, 그 시공회사는 우량기업으로 평가하는 사람이 대부분이다. 반면에 교통유도경비원이 나쁘면 그 공사현장은 나쁜 현장으로, 그 시공회사는 불량기업으로 평가하는 사람들이 많다. 제3자는 교통유도경비원을 통하여 공사를 보고 평가를 내리며, 때로는 공사현장의 기술 수준을 평가하는 기증자 역할을 한다는 면에서 교통유도경비원은 공사 전반에서 상당히 중요한 요소라고 할 수 있다.

〈그림 1〉 교통유도경비원과 공사현장

제3자는 교통유도경비원을 통해 공사현장을 평가합니다



교통유도경비원의 업무는 비교적 단순한 업무이고 사소한 일로 생각될 수 있으나, 그가 행하는 교통유도에 의해 교통사고를 초래하지 않아야 하는 것은 물론 그 자신이 교통사고를 당하지 않도록 유의해야 한다. 따라서 안이한 생각을 금물이며, 충분한 교육을 받는 등 자질 향상 노력을 게을리 하지 않아야 한다. 좋은 교통유도경비원이 되기 위해 갖춰야 할 자질들을 알아두고 자기 것으로 만들려는 노력이 요구된다.

교통유도경비원에 대한 평가는 경비원 자신이 내리는 것은 아니며, 그의 고객이라고 할 수 있는 발주한 시공회사가 내리게 된다. 교통사고 방지 역할 수행을 잘하고, 공손한 태도와 상냥한 어투가 몸에 익었다면 좋은 평가를 얻을 수 있을 것이나, 반면에 안전 개념이 없거나 무뎠직한 태도에 민원을 일으킬 수 있는 거친 언행을 한다면 좋은 평가를 얻기 어렵다.

바람직한 교통유도경비원이 현장에서 중요한 것은 공사현장에서 '교통유도경비원이 좋은 인상을 줌 -> 성의와 진심이 전달됨 -> 제3자가 협력하게 됨 -> 교통유도경비원 자신이 안전을 확보함 -> 공사 관계자들이 안심하고 작업에 집중할 수 있음'의 순환구조가 있기 때문이다.

3. 민간경비에서의 교통유도경비

도로공사는 교통체증에도 큰 영향을 미친다. 미국의 경우 도로상의 공사는 교통 혼잡에 10% 이상의 원인이 되는 것으로 분석되고 있다. 미국 전역에서 이루어진 조사 연구에 따르면 교통체증의 주요 원인은 병목 40%, 교통사고 25%, 나쁜 날씨 15%, 공사구간 10%, 신호체계 미비 5%, 특별행사 등 기타 5% 등이며, 특히, 지하철공사 등이 이루어지고 있는 도시에서는 그 비중이 커지고 있다. 선진국에서는 이러한 문제를 해결하기 위한 하나의 대안으로 '교통유도경비'가 시행되어 왔다.

Ⅲ. 일본의 교통유도경비

1. 법적 근거

일본의 경우 1965년 도쿄올림픽을 계기로 '교통유도경비'가 시행되기 시작한 이래 1970년의 오사카국제박람회를 계기로 본격적으로 정착 단계에 이르렀다. 또한 1972년 경비업법을 제정하여 시행하고, 1986년 경비원 검정제도를 설립함으로써 발전적인 모습을 보였으며, 2005년에는 고속도로나 국도의 교통유도경비 기준을 강화하고 경비원지도교육 책임자 제도를 도입하기에 이르렀다. 이처럼 일본의 사례는 교통유도경비와 관련하여 많은 시사점을 던져주고 있다.

일본의 경우 경비의 개념을 '범죄 억제와 예방'의 차원을 넘어 '주민의 안전도모'라는 적극적인 개념으로 확장하여 적용하고 있음에 주목할 필요가 있다. 이점은 교통유도경비 제도의 시행 이전에 교통사고 사망자는 16,000명 수준이었던 것이 지금은 6,000명 수준으로 크게 감소하였으며, 이 감소에는 교통유도경비가 큰 역할을 담당한 것으로 분석된다.

〈그림 2〉 일본의 교통유도경비



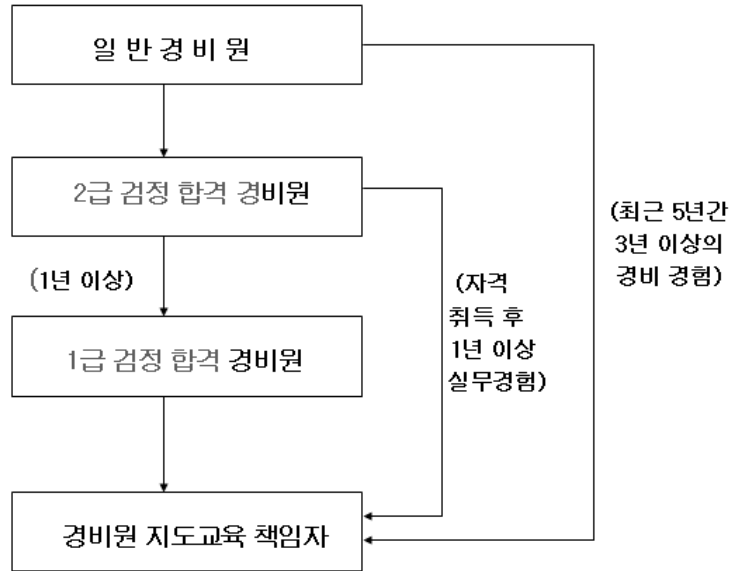
또한 일본은 대부분의 경비업체가 교통유도경비와 일반시설경비를 함께 하고 있으므로 인력의 수급조정이나 재배치가 필요할 경우 교통유도경비원을 일반시설경비원으로 투입하는 경우도 있으며, 고용형태의 특수한 성격으로 인해 일시적인 인력의 과다수요나 일거리의 부족 현상을 해소하기 위하여 경비업체간의 네트워크 구축을 통해 상호간의 인력 교류가 활발하게 이루어지고 있다.

2. 자격취득절차

1) 구분

교통유도경비원은 아래 그림4와 같이 일반경비원, 2급 검정 합격 경비원, 1급 검정합격 경비원으로 구분되며, 2005년 경비업법의 개정으로 도입된 경비원지도교육책임자가 있다.

〈그림 3〉 교통유도경비원 등의 구분



2) 자격검정

교통유도경비원 검정제도는 도도부현(우리나라의 시·도) 공안위원회에 의해 시행·관리되고 있다. 1급과 2급으로 나뉘어 각각 시험에 합격해야 하며, 합격자는 등록 후 일정시간의 강습을 받아야 한다.

2005년 경비업법의 개정으로 고속도로나 국도의 교통유도경비에 대한 기준을 강화하여 고속도로나 국도 등 국토교통성에서 발주하는 모든 공사에 대한 교통유도경비는 2급 이상 검정 합격경비원으로 한정함에 따라, 최근 들어 '유자격자'에 대한 수요가 증가하고 있다.

검정자격의 취득은 두 가지로 나누어진다. 첫 번째는 도도부현 공안위원회가 실시하는 학과 및 실기 시험에 합격하여 합격증명서(자격증)를 취득하는 직접검정 방법이며, 두 번째는 경비원특별강습사업센터가 실시하는 교육(講習會)을 수강하고, 수료고사에 합격하여 수료증서를 교부 받아 학과 및 실기 시험은 면제 받아 도도부현 공안위원회에 신청하여 서류심사 후 합격증명서를 취득하는 방법이다. 이 경우는 대부분 경비회사를 통한 교육이며, 현직의 경비원 이외의 인력이 교육을 수강하는 것은 사실상 불가능하다.

〈그림 4〉 일본의 교통유도경비원 교육(실기)



〈그림 5〉 일본의 교통유도경비원 교육(이론)



3) 교육

신규 교통유도경비원은 기본교육 15시간과 직무교육 15시간 이상을 받아야하며, 현재 근무 중인 교통유도경비원의 경우 1년에 2회 8시간(기본교육 3시간, 직무교육 5시간) 이상의 교육을 이수해야 한다.

〈그림 6〉 일본의 교통유도경비 교재



4) 시행형태

경비업체 중 일부 영세업체의 경우 일용직이나 임시고용형태, 혹은 단기취업 형태를 취하는 경우도 있지만, 대부분의 경우 상시고용 형태를 취하고 있다.

8시간을 기준으로 경비업체는 시공사로부터 1일 약 1만 5천¥을 받고 있으며, 이 가운데 8,000~9,000¥을 교통유도경비원에게 지급하고 있다. 주40시간 1개월 176시간을 기준으로 약 17만 6,000¥ 정도의 월급을 지급하고 있다.

대부분의 경비업체가 교통유도경비와 일반시설경비를 함께 하고 있으므로 인력의 수급조정이나 재배치가 필요할 경우 교통유도경비원을 일반시설경비원으로 투입하는 경우도 있으며, 고용형태의 특수한 성격으로 인해 일시적인 인력의 과다수요나 일거리의 부족 현상을 해소하기 위하여 경비업체간의 네트워크 구축을 통해 상호간의 인력 교류가 활발하게 이루어지고 있다.

일반 도로에서의 공사를 담당하는 시공 건설회사는 도로공사를 관할하는 경찰서에 신고를 할 때, 교통유도경비원의 투입계획(인력 규모, 시간 등)을 제출해야 한다. 해당 건설회사는 도로공사 시행 이전에 경비업체에 의뢰하여 필요한 인력에 대한 배치를 의뢰하며, 건설회사와 경비업체 사이에 비용에 대한 사전 협의를 하게 된다.

고속도로에서의 교통유도경비업무는 고속으로 인한 위험과 운행차량이 많아 위험하므로 보다 엄격한 배치기준을 설정하고 있다. 건축공사 현장에서의 교통유도경비업무는 대부분 건축주가 아닌 시공사가 경비업체에 의뢰하는 방식으로 시행하고 있다.

주차장에서의 교통유도경비업무나 이벤트에 수반하는 경비업무의 경우에는 일상적인 관

행에 따라 이루어지고 있다. 일본은 재해가 자주 발생하는 특성을 반영하여 ‘재해지원협정에 기초한 교통유도경비업무’가 시행되고 있다. 예를 들면 고베 대지진의 발생 등의 대형재난 발생 이후 도쿄도지사-경찰청-경비업체 사이에 재해지원협정을 체결하여 도지사의 요청에 따라 필요시 경비로 투입하여 교통정비와 방범 업무를 수행할 수 있으며, 이 경우 협정기준 금액에 따라 비용을 지급받게 되는데, 일반 업무에 비해 약간 저렴하게 받고 있다.

〈표 1〉 한국과 일본의 교통유도경비 시행 현황 비교

구분	한국	일본
공사 구간에서의 교통유도경비	일부 공사에서만 시행	모든 도로 및 접속부 공사에서 시행
교통유도경비원 제도	자격제도 없음	국가자격으로 운영
교육 시스템	없음	경비업계 중심으로 체계적으로 수행됨
공사장 교통안전관리	비체계적인 곳이 상당수	매우 체계적으로 관리됨
교통유도경비의 법적 구속력	없음	없음
교통유도경비 기법의 표준화	되어 있지 않음	되어 있음

3. 업무한계 및 권한, 벌칙

일본의 교통유도경비 업체는 전체 경비업자 수 9,131개(평성 15년말)의 52.5%에 달하는 4,797개로 일본 경비업의 가장 중요한 업무가 교통유도경비임을 보여주고 있다. 교통유도경비는 전체 경비원 수의 40%를 점하는 약 20만 명의 고용을 창출하고 있다. 또한, 교통유도경비가 전체 경비업에서 점하는 시장 점유율(Market Share)은 전체 경비업 매출액 3조 5000억 엔의 약 10%에 달하는 3,500억 엔 규모로 한화로 환산하면 약 2조 8000억원 규모의 매출을 올리고 있다. 일부 영세업체의 경우 일용직이나 임시고용형태, 혹은 단기취업 형태를 취하는 경우도 있지만, 대부분의 경우 상시고용 형태를 취하고 있으며, 8시간을 기준으로 경비업체는 시공사로부터 1일 약 1만 5천원을 받고 있으며, 이 가운데 8,000~9,000원을 교통유도경비원에게 지급하고 있음. 주40시간 1개월 176시간을 기준으로 약 17만 6,000원 정도의 월급을 지급하고 있다. 일본은 대부분의 경비업체가 교통유도경비와 일반시설경비를 함께 하고 있으므로 인력의 수급조정이나 재배치가 필요할 경우 교통유도경비원을 일반시설경비원으로 투입하는 경우도 있으며, 고용형태의 특수한 성격으로 인해 일시적인 인력의 과다수요나 일거리의 부족 현상을 해소하기 위하여 경비업체간의 네트워크 구축을

통해 상호간의 인력 교류가 활발하게 이루어지고 있다.

IV. 한국에서의 교통유도경비 도입방안

1. 교통유도업무 법적 검토

교통유도경비 업무를 국내에 정착시키기 위해서는 경비업무의 종류에 교통유도경비업무를 추가하고, 도로에 접속한 공사현장 및 사람과 차량의 통행에 위험이 있는 장소 또는 도로를 점유하는 행사장에서 부상 등 사고발생을 방지하는 업무로 규정되어야 한다.

1) 건설기술관리법

건설기술관리법 제26조의 2(건설공사의 안전관리) 및 동법 제46조의 2에 의거 '시설물의 안전관리에 관한 특별법' 제2조제2호 및 제3호의 규정에 의한 1종 시설물 및 2종 시설물의 건설공사와 지하 10미터 이상을 굴착하는 건설공사 등에 대하여 공사장 주변의 안전관리대책 및 통행안전시설의 설치 및 교통소통에 관한 계획을 포함한 안전관리계획을 수립하여 제출토록 하고 있다.

2) 집행 및 시위에 관한 법률

집행 및 시위에 관한 법률 제2조 제4항에는 “질서유지인”이란 주최자가 자신을 보좌하여 집회 또는 시위의 질서를 유지하게 할 목적으로 임명한 자라고 규정하고 있으며, 동법 제2조 제5항에는 “질서유지선”이란 관할 경찰서장이나 지방경찰청장이 적법한 집회 및 시위를 보호하고 질서유지나 원활한 교통소통을 위하여 집회 또는 시위의 장소나 행진 구간을 일정하게 구획하여 설정한 띠, 방책(방책), 차선(차선) 등의 경계표지(표지)를 말한다.

동법 제16조 제2항에서는 집회 또는 시위의 주최자는 집회 또는 시위의 질서유지에 관하여 자신을 보좌하도록 18세 이상의 사람을 질서 유지인으로 임명할 수 있다고 규정되어 있다.

3) 도로교통법

도로교통법 제2조 제31호에는 “경찰공무원을 보조하는 사람”이란 국가경찰공무원 및 자치경찰공무원을 보조하여 교통정리를 하는 사람을 ‘모범운전자’, ‘헌병과의 병’으로 규정하고 있다.

동법 제69조 및 제70조에 의거하여 도로관리청이 도로점용공사를 시행할 경우 경찰청에

내용을 통보하고, 공사시행자는 공사시행에 앞서 관할경찰서장에게 공사일시 및 구간·공사기간·시행방법 등에 관한 사항을 신고한 후 공사기간 중 차마의 통행을 유도하거나 지시 등을 할 필요가 있는 때에는 관할 경찰서장의 지시에 따라 교통안전시설을 설치하여야 한다고 규정되어 있다.

4) 산업안전보건법

산업안전보건법 제4장 제30조(산업안전보건관리비의 계상 등)에서는 산업재해의 예방을 위해 건설업, 선박 건조·수리업 등 대통령령이 정하는 사업에 대해 산업안전보건관리비를 계상토록 규정하고 있다.

건설업에 대한 산업안전보건관리비 계상 및 사용기준 등에 관한 사항을 노동부고시(제 2007-4호 개정고시)를 통해 규정하고 있다.

5) 국토해양부 ‘도로공사장 교통관리 지침’

도로의 신설·개축 및 수선에 관한 공사와 유지 사업시, 도로점용허가를 받아 시행하는 도로점용공사 등을 시행함에 있어 교통관리서를 작성하여 점용 또는 공사를 시행하려는 해당 도로의 관할기관(관리청)에 제출하고, 관할기관에서는 지침서에 대한 준수와 원활한 교통소통 및 안전 확보 여부를 검토한 후 사업을 허가하도록 하고 있으며, 허가 후에도 계속 관리와 감독이 필요하다고 규정하고 있다. 특히, 도로의 굴착이 필요한 도로 점용 사업의 경우 도로 굴착관련사업조정위원회의 연례별 또는 분기별 회의에서 검토를 거친 후 사업을 시행하도록 하고 있다.

6) 경찰청 ‘교통안전시설 등 설치·관리에 관한 규칙’

경찰청 훈령 제523호(2008. 6. 3) ‘교통안전시설 등 설치·관리에 관한 규칙’의 제15조(도로공사 신고 접수시의 안전조치) 조항과 별표1의 ‘공사구간 교통관리 및 교통안전시설 설치기준’에 의하여 관할 경찰서장은 공사 시행자에게 교통통제계획·교통안전시설 설치계획의 수정·보완을 지시하고, 공사기간 중에는 현장점검 및 지도·감독을, 공사 종료 후에는 원상복구 상태확인 및 변상 등의 조치를 하는 등 공사구간을 관리·감독을 하고 있다.

7) 한국도로공사 ‘고속도로 공사장 교통관리기준’

한국도로공사는 고속도로 상 공사 및 유지보수 사업시행에 따른 자동차와 작업자 및 작업의 안전성확보, 교통소통의 원활화, 도로관리의 효율성과 이용객 불편의 최소화를 목적으로 ‘고속도로 공사장 교통관리기준’을 제시하고, 고속도로 각종 공사장 및 유지보수 사업시행

시 교통소통에 지장을 초래하는 모든 공사장을 적용범위로 설정하고 있다.

8) 국토해양부령 제4호 ‘도로의 유지·보수 등에 관한 규칙’

도로의 유지·보수를 위한 도로공사 시행 시 교통안내 신호수의 배치를 포함한 교통관리 대책을 수립토록 하고 있으나, 구체적인 신호수의 배치 기준 등에 관한 규정은 없다.

2. 자격신설

교통유도경비는 공사 등에 의해 유발되는 지체와 교통 불편을 감소시키고, 교통안전의 증진에 기여할 수 있는 제도로써 사회적 비용의 내부화(an internalization of social costs)에 기여할 수 있다. 만약에, 교통유도경비제도가 우리나라에 안정적으로 정착될 경우 7만-10만 명(50%는 정규직)의 일자리 창출을 기대할 수 있으며, 약 1조원 규모의 매출을 올릴 것으로 추정된다. 또한, 전문성과 안전지식, 표준화된 교통안전지도가 필요한 일자리이므로 그에 상응한 교육이 필요하며 이를 위한 교육 시스템과 커리큘럼, 교재의 제작이 필요하다.

그리고 안전지도원으로서의 전문성에 대한 인증을 위하여 검정제도가 마련되어야 하며, 일본과 같이 일정한 교육과 시험을 통과한 교통유도경비원에게 1급과 2급 자격증을 부여하는 것이 바람직하다. 소통이나 안전에 영향을 줄 수 있는 도로 관련 공사의 경우 시공사가 교통유도경비 시행계획(인력 규모, 시간 등)을 제출하도록 관련 제도를 정비하여 체계화할 필요가 있다.

3. 교육

교통유도경비원의 교육은 이론교육과 기능교육(실기)으로 나누어 실시하며 각 해당과목(안)을 제시하면 아래의 표와 같다.

〈표 2〉 교통유도경비원 교육과목(안)

구 분(교육시간)	과 목	시 간(신설)
이 론 교 육	경비업법 (경비원 관련사항)	2
	도로교통법 (교통사고 관련사항)	2
	위험방지에방 및 사고현장 대처론	1
	교통유도경비업무 기자재 관리	2
	사고현장 대처론	1
	직업윤리 및 예절	1
	필기시험	1
	소 계	10

기 능 교 육	교통유도 전문 능력 훈련(기재 사용, 장비 설치)	3
	신호방법 및 차량유도	2
	응급처치 실기 훈련	2
	도로 위험방지 실기 훈련	2
	사고발생 대처 실기 훈련	2
	실기시험	1
	소 계	12
기타사항	입교 및 수수료	2
총 계		24

4. 시행방안

시행 초기에는 민간자격으로 성숙시킬 필요에 따라 다음과 같은 방안이 필요하다.

- 전문성 강화를 위한 교육체계를 확충하여 이론/실기 학습을 병행하도록 한다.
- 업무에 특성에 적합한 기관에서 교육기관을 설립하고 교육 프로그램을 추진해야 한다.
- 초기에는 일정시간 교육을 정상적으로 이수하면 자격증을 부여하는 방식으로 시작하여, 정착단계 이후에는 교육에 의한 자격증 획득과 시험에 의한 직접 검정으로 국가자격으로 발전시키는 방안을 모색한다.

전문성 제고를 위한 교육 프로그램 확충방안으로 교재개발, 실기교육 내용 확정과 전문 강사 양성, 운전학원 등 실기교육 공간의 확보가 필요하다. 또한 교통유도경비의 기본 사항, 관계법령, 차량 등의 유도, 사고발생 시 응급조치, 자동차 운동 특성(시계사각, 회전반경과 여유공간 등)관련문제 개발과 현장 상황을 반영한 교육내용 및 시험문제로 개발되어야 하겠다.

차량과 보행자의 유도방법, 교통정리, 유도장비의 사용방법, 용어, 현장의 교통유도설비, 복장 등 교통유도경비 전반에 걸쳐 체계적인 발전을 위한 표준화 노력이 중요하며, 경비업계, 학계, 관련전문가, 관련 연구기관 등 각계의 참여 아래 표준화를 위한 지속적인 협의와 합의 도출이 요청된다.

교통안전공단 등이 공신력을 바탕으로 협의를 이끌어가는 방안도 마련되어야 하며, 각 기관과의 합의된 내용을 교육내용과 교육 프로그램에 적극적으로 반영하여야 한다.

5. 향후 추진사항

교통유도경비는 관련법의 개정, 도로 및 건물 공사의 신고제도의 변화, 교육기관의 설립, 자격제도의 도입 및 실행, 관련업계의 참여 등 연구범위의 폭이 넓고, 일자리 창출 규모가

크며, 사회적인 파급력이 상당히 크다는 면에서 심도 있는 접근이 요구된다. 개별 비영리법인인 현재의 제도적 틀 내에서 추진하는 일반적인 형태의 '사회적 일자리 창출' 프로그램으로 진행하기에는 한계가 있으므로 다양한 기관의 네트워크 구축이 필요하다.

〈표 3〉 교통유도경비제도 도입을 위한 향후 추진사항

관계기관	추진내용
국 회	관련 법 개정
국토해양부	안전관리비 계상 기준에 교통유도경비 도급료 포함
행정안전부	각종 행사장 등에 교통유도경비원 배치 의무화
문화체육관광부	각종 문화·체육 행사시 교통유도경비원 배치 의무화
교육과학기술부	스쿨존 운영 등에 교통유도경비원 배치 의무화
경찰청	교통경찰관 보조원으로서 교통유도경비원 배치 추진
노동부	사회적 일자리로 추진, 교육 프로그램 확립 지원
학 계	관련 제도 연구 및 법·제도 개선방안 마련, 교재개발, 검정문제 개발
지자체	시범사업 전개, 유자격자 고용을 의무화
도로교통공단	교육프로그램 지원
경비업계	인력확보, 교육의뢰, 시범사업의 추진
협 회	교육기관 설립, 교육프로그램의 추진, 자격검정제도 도입 검토
건설업계	전문성을 확보한 유자격자 고용을 적극 추진

중장기적으로는 법적 지위의 확보가 중요하기 때문에 경비업법의 합리적인 개정을 통하여 교통유도경비의 법적 지위확보를 모색해야 한다.

V. 결 론

도로공사를 비롯한 각종 공사현장에서의 소홀한 안전조치는 적게는 통행자와 차량소통의 불편을 초래하며, 크게는 대형인명피해 사고를 유발시키는 중요한 요소로 작용한다.

미국과 일본에서는 명칭은 다르지만 각각 교통유도원(Flagger)제도 및 교통유도경비 제도를 운영하여, 공사장은 물론 교통경찰의 손이 미치지 않는 이면도로 등에 배치하여 사고예방과 원활한 교통소통에 기여하고 있다. 하지만 국내에는 교통유도경비제도가 마련되지 않아 각종 대형행사에는 교통경찰이 배치되어, 치안의 공백현상이 생기고 있으며, 일반 공사현

장에는 전문화되지 않은 인력이 교통유도를 함에 따라 안전관리 및 조치가 효과적으로 이루어지지 못하고 있다.

일본의 경우 교통유도경비 검정제도를 통하여 유자격자를 현장에 배치, 사고율 감소에 크게 기여하고 있으며, 경제적인 측면에서도 상당한 효과를 나타내고 있다.

교통유도경비 업무를 도입하는 가장 중요한 목적은 도로공사현장 등에서의 교통사고 방지와 통행의 안전, 가능한 한 지체의 최소화, 공사 등에 의한 지장 및 장애의 경감이다.

교통유도경비제도의 도입은 교통안전 증진의 새로운 추진 동력에 의미 있는 대안이 될 수 있다. 특히, 수요자인 건설, 도로, 이벤트 업계 등의 제도변화와 수용성, 교육에 대한 공감대를 형성해야 한다. 그리고 교통사고와 혼잡으로 인한 사회적 비용을 고려 할 때 이 제도는 사회적 일자리 창출프로그램과 같이 추진되는 것이 바람직하며, 중장기적으로는 경비업법상의 법적 지위 확보가 필요하다. 그러기 위해선 교통유도에 대한 전문성과 안전지식, 표준화된 교통안전지도가 요구되는 일자리이므로 그에 상응한 교육이 필요하며 경비업계를 중심으로 교통유도경비 제도 정착을 위한 교육 시스템과 교재, 이론 및 실기교육을 확충할 필요가 있다.

전문성에 대한 인증을 위하여 검정제도가 마련되어야 하며, 일정 교육과 시험을 통과한 교통유도경비원에게 1급과 2급 자격증을 부여하는 것이 바람직하다.

법·제도의 정비를 통하여 도로 상의 공사와 같은 경우에는 자격증 소지자에 한하여 교통유도경비를 시행할 수 있도록 하며, 시행 초기에는 여러 영역에서 시행착오가 일어날 수 있을 것으로 예상되는 바 일정교육을 정상적으로 이수하면 자격증을 부여하고, 전문교육기관과 자격제도가 시행되면 자격증 획득과 시험에 의한 검정으로 점차 발전시켜서 정착되도록 해야 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 국내문헌

- 건설기술관리법 제25조 제2항, 제46조 제2항.
교통안전시설 등 설치·관리에 관한 규칙(경찰청 훈령 제523호).
교통유도경비교재(2008), 한국청소용역업협동조합.
국토해양부 도로공사장 교통관리 지침.
국토해양부 도로의 유지·보수 등에 관한 규칙(국토해양부령 제4호).
김태환(2008), 교통유도경비 도입방안에 관한 연구 - 일본사례를 중심으로 -, 한국경호경비학회 제21회 국제학술세미나.
도로교통법 제2조제31호, 제69조, 제70조.
도로교통안전관리공단(2007), "교통안전시설 전문화교육", 도로교통안전관리공단.
산업안전보건법 제30조.
시설물의 안전관리에 관한 특별법 제2조제2호 및 제3호.
조진형 의원 발의 1806839 의사국 의안과 의안원문.
집행 및 시위에 관한 법률 제2조제4항, 제2조제5항, 제16조제2항.
한국도로공사 고속도로 공사장 교통관리기준.

2. 국외문헌

- 일본 경비업법.
일본 경찰청 생활안전국 생활안전 기획과, SECURITY TIME 2009년 6월호.
일본 전국경비협회 吉岡 康雄(요시오카) 인터뷰 내용 중. 回答ありがとうございます.
Yingfeng Li, Yong Bai(2009), "Effectiveness of temporary traffic control measures in highway work zones", Safety Science 47.

Abstract

The Study on the Plan to Introduce Traffic Inducement Security System in Korea

Kim, Tae-Hwan

The dangerous impact on the traffic flows of cars is caused by not only the construction on the street but diverse construction sites. This in turn substantially influence on the citizens and pedestrians, thereby bring about the possibility of giant incidents.

As the countermeasure for the problem in advanced countries, particularly in Japan “traffic inducement security system” has been implemented. It is analyzed that the death toll from traffic accidents has considerably declined. In the case of South Korea the system has not been administered but restrictively executed at some construction sites; however proceeding it with the lack of professionalism.

The introduction of traffic inducement security system would be the opportunity for South Korea to make a progress in the safety culture such as traffic security and traffic jam. This study thus aims at analyzing the advanced countries’ cases, conducting comparative analysis with Korea’s scheme, and establishing the plan to adopt the traffic inducement security system.

Through the output of this study followings were proposed as plans of introducing the traffic inducement security system.

First of all, legal assessments regarding traffic inducement operation, for example adding the operation of the system into the category of security service, need to be preceded prior to its introduction

secondly, the traffic inducement security is the institution which can contribute to the improvement of traffic safety, and also internalizing social cost. therefore, it needs to be equipped with the new qualification such as the instruction with the standardized traffic safety map, instruction system, curriculum and the publication of teaching materials.

thirdly, the education for the guard should be proceeded with dividing academic and technical ones with specific curriculum.

At the fourth, the securement of the venue for the driving training, the

determination on technical instruction contents and the training professional instructor needs for the method of administration. In addition, the efforts on the overall standardization of traffic inducement security is necessary, and it also requires constant collaboration among private security industry, academia, professionals, relevant research institutes, etc.

At the last but the least, henceforth it is prerequisite that the networking system with a diverse array of associated entities due to its social ripple effect and job creation effect.

Key Word : Traffic Inducement Security, Traffic Inducement, Traffic Inducement Guard, Private Security, Private Security Law

논문투고일 2010.5.3, 논문심사일 2010.5.17, 게재확정일 2010.6.21