

의정부시의원연구단체 연구용역
결과보고서

【어린이 보호구역 교통안전 정책】

2020. 9. 30.

책 임 의 원: 정선희 의원 / 김영숙 의원

책임 연구원: 이관표 교수 (한세대 사회복지학과)

공동 연구원: 윤준영 교수 (한세대 공공정책대학원)

이명관 교수 (안양대 교양대학)



의정부시의회

- 목 차 -

I 서 론

1. 연구의 목적과 필요성
2. 연구의 구성
3. 용어정의

II 어린이 보호구역에 대한 문헌 검토

1. 어린이보호구역의 법률 현황
2. 어린이보호구역에 대한 선행연구 고찰

III 의정부시 어린이보호구역 현황분석

1. 의정부시 어린이 보호구역 제도 현황분석
2. 의정부시 어린이 보호구역 운영 현황분석
3. 의정부시 어린이 보호구역 운영사례
4. 의정부시 교통안전지수 현황분석
5. 어린이 교통사고 현황
6. 의정부시 어린이 교통사고 현황분석
7. 의정부시 어린이 보호구역(스쿨존)내 어린이 교통사고 현황

IV 의정부시 어린이보호구역 개선방안 및 정책제안

1. 의정부시 어린이 보호구역 개선 방안
2. 의정부시 어린이 보호구역정책 제안
3. 의정부시 어린이보호구역 교통안전 관리 정책

V 결 론



서론

1. 연구의 목적과 필요성

1) 연구의 목적

본 연구의 목적은 의정부시 어린이보호구역의 제도적 기반, 운영현황, 교통 안전기반 시설, 교통사고 실태 등을 다각적 측면에서 살펴보고 이를 분석함으로써, 그 실태를 진단하여 개선방안을 제안하고 의정부시의 지역적 특성에 적합한 어린이보호구역 정책을 제안하고자 한다. 또한, 어린이 보호구역에 대하여 의정부시와 범국민적 인식의 향상을 위한 정책들을 제안하고자 한다.

이와 같은 본 연구는 의정부시가 어린이를 위한 교통안전 모범도시로서의 중추적 역할을 하는데 기여할 것이다. 그리고 궁극적으로는 우리나라의 어린이들에게 교통사고로부터 안전한 환경을 제공하도록 하는 지침을 구축하는데 기여할 것이다.

〈연구의 목적〉

1. 의정부시 어린이보호구역의 제도적 기반, 운영현황, 교통안전기반시설, 교통사고 실태의 분석 및 진단
2. 의정부시 특성에 적합한 어린이보호구역 정책 제안
3. 어린이보호구역에 대한 의정부시 및 범국민적 인식 향상을 위한 제안
4. 의정부시의 어린이 교통안전 모범도시화 및 대한민국 어린이 교통환경 개선 이바지

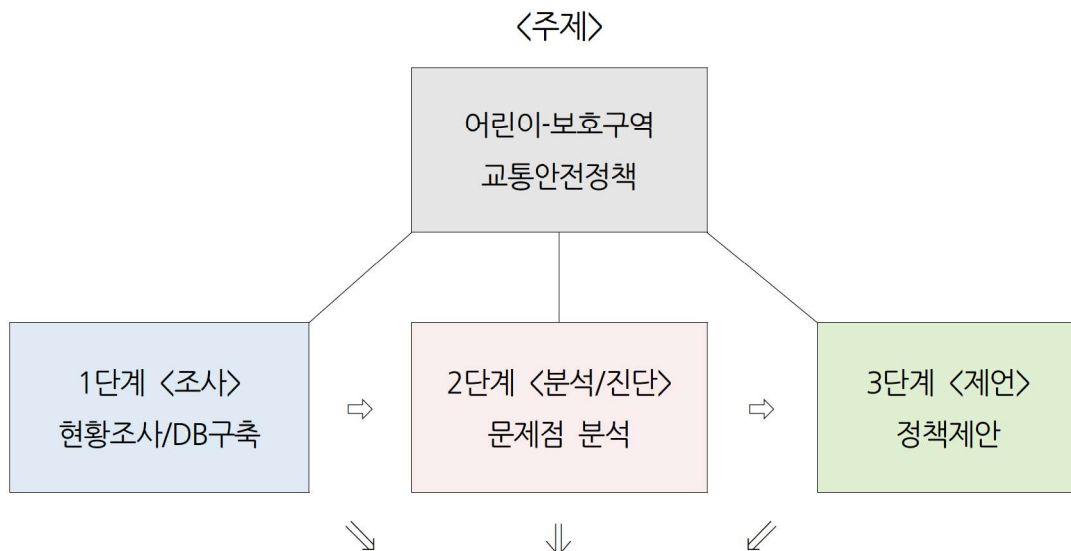
앞서 밝힌 목적의 성공적 수행을 위해 본 연구는 다음의 각 3단계를 통해 연구를 진행했다. 먼저 첫 번째는 각 주민센터와의 업무협력을 통한 “조사단계”이다. 이 단계 안에서 본 연구자들은 의정부시 어린이 보호구역 현황 조사 및 분류, 어린이 보호구역 내 교통 안전시설(신호기, 표지판, 노면표시 등) 현황 조사, 그리고 관련기관 협조와 현장조

사를 병행하였다.

두 번째 단계는 의정부시 어린이 보호구역 문제점을 분석하는 단계로서 교통행정 전문가 및 문헌들을 활용하여 “분석 및 진단단계”를 진행했으며, 이를 통해 의정부시 어린이 보호구역 관련 법규 및 정책 등 문제점 진단, 어린이 보호구역 내 사고 사례 검토, 어린이 보호구역 내 교통 안전시설 설치·관리상의 문제점 분석, 그리고 관련기관 면담 및 의견수렴을 통한 문제점을 도출했다.

마지막 세 번째 단계에서 본 연구는 의정부시 어린이 보호구역의 문제점에 대한 개선 방안 및 법규, 행정 정책의 제언을 기획했다. 이것은 전문가 및 법률전문가, 입법위원들의 자문을 얻어 수행되는 “제언단계”이며, 이를 통해 의정부시 지역적 특성에 적합한 어린이 보호구역 개선방안 및 정책을 제안함으로써 “어린이안전 제일도시 의정부시”를 의정부의 대표적 이미지로 도출할 수 있는 기반을 마련하였다. 앞서의 대략적 연구목적에 대한 모형은 다음 <그림>과 같다.

<그림> 연구모형



<목표>: 본구상도출



“어린이안전-제일도시 의정부시”



2) 연구의 필요성

대한민국에서는 해마다 약 21만 건의 교통사고로 약 6천여 명의 사망 34만여 명의 부상자가 발생하고 있다. 특별히 이러한 교통사고의 추세는 어린이들에게서 더욱 강하게 나타나는데, 일반적으로 어린이 교통사고의 유형은 70%이상이 보행 중 사고이며, 도로횡단을 할 때 무단횡단으로 일어나는 사고가 다반사라고 알려져 있다. 그리고 “이러한 사회적 배경으로 정부에서는 1995년 행정자치부, 건설교통부, 교육부 등 관계부처의 공동부령으로 어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙에서交通安全시설과 도로부속시설의 설치에 관한 규정을 제정하였다.”¹⁾ 이 규정은 특별히 “초등학교 정문을 기준으로 반경 300m를 어린이보호구역으로 지정하고 있으며, 2015년까지 16,085개소의 어린이보호구역을 지정하였다.”²⁾

물론 어린이보호구역 지정을 실제로 실현했다는 점은 단순한 행정자치와 교통영역에만 해당되는 것은 아니다. 오히려 이는 유아교육학적 특징이 포함된 종합적 숙고의 결과물이라 말할 수 있는데, 왜냐하면 어린이들은 어른과 다른 행동특성을 가지고 있기 때문이다. 다시 말해, 어린이는 곧 신체의 미성숙에 의해 눈높이가 낮고 집중도가 낮아 외부의 자극에 대한 반응이 늦다는 한계점을 가지고 있으며, 바로 이러한 측면에서 교육학적 통찰을 통한 기본적 접근법이 어린이보호구역이라는 효과적 정책을 구상시키게 되었다.

어른에 비해 상대적으로 어린이는 기본적 교통시스템의 위험의 감지가 느리고 이를 통해 교통사고 시 대처능력이 떨어지는 상황에 자주 처한다. 이러한 특징을 통해 어린이교통사고 유형은 도로 횡단보도에서 어린이가 앞만 보고 뛰어가다가 일어나는 사고가 81% 이상의 높은 비율로 나타남과 동시에 그 결과 역시 상당히 깊은 사고후유증을 동반하기 쉽다. 따라서 일찍부터 전 세계적으로 어린이보호구역에 대한 이해 및 설치의 요구가 시작되었고, 한국 역시 2000년대 이후로 지속적인 보호구역확충 및 법률보완을 시행해왔다.

사실 어린이보호구역에 대한 인식은 그 출발에는 긍정적 형태를 드러내왔던 것이 사실이다. 그러나 이러한 효과적 정책은 그 인식에 있어 최근 들어 전혀 다른 장벽에 부딪치게 된다. 그것은 바로 어린이보호구역 정책의 효과가 가시적으로 드러나지 않는 부

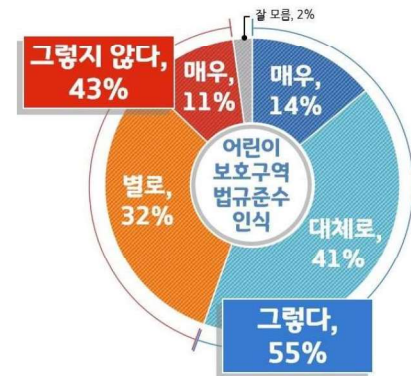
1) 김요셉(2009), 「계층분석법(AHP)을 이용한 어린이보호구역 지정 기준에 관한 연구」, 전남대학교대학원 석사논문, 1.

2) 주동수(2018), 「어린이보호구역 사고내용 분석을 통한 안전환경 개선방향 연구: 사고다발 어린이보호구역을 중심으로」, 한국교원대학교 교육정책전문대학원 석사학위논문, 1.

분과 더불어, 이를 보완하기 위해 마련된 ‘어린이보호구역(스쿨존) 내 교통사고 예방을 위한 관련법 개정안’, 일명 ‘민식이법’의 공표이다.

민식이법의 공표가 대두되었던 중요한 이유 중 하나는 어린이보호구역의 정책이 크게 영향을 미치지 못했다는 비판 때문이다. 어린이 보호구역 내에서 발생하는 사고가 2013년에 427건, 2014년에 523건, 2015년에 541건이다. 이 결과는 사고율이 오히려 증가하고 있는 추세임을 보여 준다.

또한, “어린이보호구역 내 어린이 교통사고 사망자수는 2013년에 6명, 2016년에 8명, 2018년에 3명이었고 부상자수는 각 연도별로 438명, 510명, 473명으로 어린이보호구역 내에서의 어린이 교통사고 추세는 방향성이 없다.”³⁾는 것으로 나타난다.



〈경기도 보호구역 법규준수 인식 설문조사〉

이런 상황에서 일명 ‘민식이법’이라는 어린이보호구역과 관련한 법률개정안이 등장했고, 이것은 앞서 긍정적 인식만을 지녀왔던 어린이보호구역에 있어 과거와는 다른 반발을 불러오고 있다. 한편으로는 기본적인 시민들의 오해와 다르게 민식이법은 어린이보호라는 기본적 가치에 충실하다는 의견인 반면, 다른 편에서는 일방적으로 운전자에게 불리한 법개정이라는 치열한 여론전이 펼쳐지고 있는 실정이다.

2019년 9월 11일 “어린이보호구역(스쿨존) 내 교통사고 예방을 위한 관련법 개정안”이 일명 “민식이법”이라는 이름을 통해 발의되었고, 다양한 정치적 과정을 거쳐 2019년 11월 21일, 해당 법률 개정안이 국회 행정안전위원회 법안소위에서 전원 합의하에 통과되었다. 이후 처벌 수위에 대한 지적과 관련하여 법사위의 심사를 거친 후, 2019년 11월 29일 특정 범죄 가중처벌 등에 관한 법률에 관한 보완이 이루어지고, 그 이후 어린이 보호구역에서의 주의의무를 위반하여 어린이를 충격한 경우 가중처벌하는 것으로 변경되어 2019년



3) 지우석, 최서운(2020), 『민식이법으로도 미흡한 어린이보호구역 안전: 이슈와 진단 No. 403』 (경기: 경기연구원), 1.

12월 24일 “어린이 교통안전 강화법률”로 공표되었다.⁴⁾

특별히 이 개정안은 어린이보호구역 내 교통사고 예방을 증진시키기 위해 보호구역 내 사고에 대해 가중처벌을 명문화함과 동시에 기본적인 안전시설을 확충하고, 논란이 될 수 있는 법규를 개선하는 등 다양한 어린이의 교통안전의 기반을 마련한다는 의의를 가진다. 다시 말해, 법규개선 자체가 어린이의 교통안전에 최우선으로 방향성을 잡고 있었고, 그런 한에서 결코 부정적 인식을 예상하기 어려웠던 상황이었다.

그러나 이러한 시민들의 긍정적 반응과 안전 사항에 대한 긍정적 결과산출을 위해 개정된 어린이보호구역에 대한 법률은 또한 강한 부정적 사회인식을 한편에 직면하게 되었다. 혹자는 운전자 과실이 없어도 보호구역 내 사고가 발생만 하면, 무조건 처벌을 받는 다거나 혹은 지나친 가중처벌에 의해 일반국민의 삶을 위협한다고 주장하기도 한다.

분명 이번에 개정된 어린이보호구역에 대한 법률은 ‘어린이 보호구역 안전운전 의무 불이행’시에만 가중 처벌이 이루어진다는 전제 조건을 담고 있음에도 불구하고 오히려 강한 불신을 통해 무시되고 있는 상황이다.



〈개정안(민식이법) 반대 청원〉

어린이 보호구역에 관한 비효율적인 운영과 규정의 정량적 지정기준의 부제 등을 보완하기 위한 개선방안에 대한 연구가 활발하게 이루어지는 가운데 있다. 또한, 어린이 보호구역을 지정하고 관리하는 것과 관련된 규칙에는 어린이보호구역을 지정할 때, 몇 가지 사항을 조사하고 그 결과에 따라 필요하다고 판단될 때 어린이 보호구역을 지정하도록 되어있다.

그러나 이에 따른 구체적인 조사방법, 조사항목, 그리고 평가기준 등이 정량화된 제도적인 기준을 명확하게 제시하고 있지 못한 실정이다. 즉, 어린이 보호구역을 지정하거나 기존의 지정구역을 확대하고자 할 때, 객관적으로 우선순위를 선정할 수 있는 판단기준이 모호한 상태이다.

앞서의 어린이보호구역에 관한 제도적 측면과 운영에서 있어서의 미흡한 상황들을 전제로 본 연구는 일차적으로 어린이보호구역의 정의와 법률조항들이 가지고 있는 분명한

4) 가중처벌이 발생하는 경우는 다음과 같다. 1. 어린이를 사망에 이르게 한 경우에는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다. 2. 어린이를 상해에 이르게 한 경우에는 1년 이상 15년 이하의 징역 또는 500만 원 이상 3천만 원 이하의 벌금에 처한다.

사회적 의미를 밝히고자 한다. 그리고 이를 기반으로 의정부시 내에서의 어린이보호구역에 대한 제도와 운영 측면에서의 현황을 분석하고, 발전계획들을 살펴보고자 한다. 이와 같은 조사를 통해 본 연구는 어린이보호구역에 대한 국민적 인식을 향상시킬 수 있는 효과적인 정책들을 모색해 보고자 한다.

2. 연구의 구성

본 연구는 의정부시가 어린이보호구역의 효율적인 기능을 통해 어린이들을 교통사고로부터 보호하는 안전한 도시가 되도록 하는데 목적을 두고, 의정부시의 어린이 보호구역 현황과 정책을 중심으로 연구하고자 한다. 특별히 본 연구 안에서는 어린이보호구역 지정에 관한 국내·외 기존문헌을 고찰하고, 의정부시의 협조를 통해 제공받은 다양한 관련 현황 자료들을 분석하여, 어린이 보호구역 지정 및 운영에 관한 실태를 진단하여 문제점을 파악하고자 한다. 그리고 이 문제점들을 개선하기 위한 방안을 모색하고 이에 따른 정책을 제안하고자 한다. 또한, 어린이보호구역 인식의 긍정적 향상을 위한 정책들을 제안하게 된다. 이를 위해 본 연구는 다음의 순서로 전개된다.

제 1장 서론에서는 본 연구의 목적을 밝히며, 어린이 보호구역에 관한 사회적 당면 문제들을 통해 어린이 보호구역의 안전기반 시설 및 법률에 대한 인식 향상과 효과적인 기능의 필요성을 제시한다. 또한, 본 연구의 구성과 용어의 정의를 제시한다.

제 2장은 연구배경으로 어린이 보호구역에 대한 문헌을 검토한다. 어린이보호구역의 법률 현황과 어린이 보호구역에 관한 실태 조사 및 정책제안 등과 관련된 문헌과 선행 연구들을 살펴본다.

제 3장에서는 의정부시 어린이보호구역에 관한 현황들을 제도, 운영, 교통안전 기반 시설, 교통사고 실태 측면에서 각각 분석한다.

제 4장은 의정부시 어린이보호구역의 제도, 운영, 교통안전기반시설, 교통사고실태 측면에서 분석한 결과를 토대로 각각의 개선 방안을 기술한다. 그리고 개선방안에 따른 의정부시 어린이보호구역에 대한 정책을 제안하고, 어린이 보호구역에 대한 의정부시 내의 인식향상을 위한 정책, 그리고 범국민적 인식향상을 위한 정책을 제안한다.

제 5장은 결론에서는 본 연구에서 제안한 의정부시 어린이보호구역에 대한 개선방안과 정책, 그리고 어린이 보호구역의 인식향상을 위한 정책에 대하여 요약하고, 향후연구를 위한 제언을 하고자 한다.

〈연구의 구성〉
1장: 연구의 목적, 연구의 필요성, 연구의 구성과 용어의 정의
2장: 어린이 보호구역에 대한 문헌검토
3장: 의정부시 어린이보호구역에 관한 제도, 운영, 기반시설, 교통사고실태
4장: 의정부시 어린이보호구역의 개선 방안 및 정책 제언
5장: 요약 및 향후 연구의 제언

3. 용어정의

1) 어린이보호구역

‘어린이 보호구역’이란 초등학교 및 유치원, 어린이집, 학원 등 만 13세 미만 어린이 시설 주변도로 중 일정구간을 보호구역으로 지정하여 교통안전시설물 및 도로부속물 설치로 어린이들의 안전한 통학공간을 확보하여 교통사고를 예방하기 위한 제도이며 스쿨존(School Zone)이라고도 한다.

「도로교통법」 제 12조(어린이 보호구역의 지정 및 관리)에서 “시장 등은 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 해당하는 시설의 주변도로 가운데 일정구간을 어린이 보호구역으로 지정하여 자동차 등의 통행속도를 시속 30킬로미터 이내로 제한할 수 있다.”라고 규정하고 있다.

특별히 어린이 보호구역 지정은 관할 지방경찰청장이나 지역 경찰서장에게 신청할 수 있다. 그리고 어린이 보호구역으로 지정이 되면 안전표지, 신호기 등의 도로부속물을 설치할 수 있다. 또한, 어린이 보호구역으로 지정된 구역에서는 도로에 노상주차장을 만들 수 없다.



2) 어린이보호구역 지정 대상

어린이보호구역 지정대상이란 어린이보호구역의 안전기반시설 및 법률의 효력이 적용되는 대상들을 의미한다.⁵⁾ 기본적으로 여기에는 유치원, 초등학교, 특수학교, 어린이집, 학원, 외국인학교 또는 대안학교, 국제학교 등, 만 13세 미만 어린이시설 주변도로 일정구간을 보호구역이라 인정할 수 있다.

1. 「유아교육법」 제2조에 따른 유치원, 「초·중등교육법」 제38조 및 제55조에 따른 초등학교, 특수학교, 2. 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집 가운데 행정안전부령으로 정하는 어린이집, 3. 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조에 따른 학원 가운데 행정안전부령으로 정하는 학원, 4. 「초·중등교육법」 제60조의2 또는 제60조의3에 따른 외국인학교 또는 대안학교, 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제223조에 따른 국제학교 및 「경제자유구역 및 제주국제자유도시의 외국교육기관 설립·운영에 관한 특별법」 제2조 제2호에 따른 외국교육기관 중 유치원·초등학교 교과과정이 있는 학교 등으로 지정되어 있다.

가장 기본적으로 강조되는 어린이보호구역의 규정은 다음과 같은 두 가지이다.

첫 번째는 어린이보호구역 내에서 시간관계 없이 24시간 내내 30Km/h 속도 제한 및 대상에 대한 특별주의를 기울여야 한다는 것이다. 특히 오전8시부터 저녁8시까지 속도위반을 위시한 법규위반을 범할 경우 기본 처벌의 2배가 적용된다.

두 번째는 어린이보호구역 내에서 특별히 취급되어야 하는 대상이다. 대상은 13세 미만의 사람, 즉 어린이로서, 그가 보행자거나 혹은 자전거를 타고 있을지라도 특별 보호대상자로 인정되어 가중처벌이 적용된다.

3) 어린이보호구역(스쿨존) 내 교통사고 예방을 위한 관련법 개정안: (일명) 민식이법

2019년 9월 충남 아산의 한 어린이보호구역 내 횡단보도에서 한 어린이가 사망하는 교통사고가 발생했고, 그 이후 기존의 어린이보호구역에 대한 정책 및 법안의 수정을 표기하면서 문제점을 보완하려는 정치권의 시도가 있었다. 그 결과 피사고자 어린이의

5) 어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 [시행 1995. 9. 1.] [내무부령 제660호, 1995. 9. 1. 제정]은 다음을 참조: <http://law.go.kr/lslInfoP.do?lsiSeq=43738#0000>

이름 ‘김민식’을 차용한 (일명) 민식이법이 입법 예고되는 과정을 겪은 후 그 결과로 마침내 12월 “어린이보호구역(스쿨존) 내 교통사고 예방을 위한 관련법 개정안”이 국회 본회의를 통과함으로써, 2019년 12월 24일 도로교통법 일부개정안, 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률이 일부개정 되었다. 이 개정안은 2020년 3월 25일부터 시행되었다.

그러나 분명 기본적인 민심반영을 근거로 개정된 이후 시행되기 시작한 ‘어린이보호구역 내 교통사고 예방을 관련법 개정안’(민식이법)은 일부의 큰 저항과 비난에 직면하여 있는 실정이다. 다음은 민식이법의 개정 사항을 짧게 정리한 것과 이 법에 대해 문제점을 제기하는 일부 의견이 드러나는 사진이다.⁶⁾

〈개정사항〉

스쿨존 운전자 책임 강화한 민식이법

관련법규	특정범죄가중처벌법률·도로교통법 개정안 어린이보호구역(스쿨존) 내 과속 단속 카메라 설치 의무화 스쿨존 내 신호등 우선 설치
주요내용	어린이(만 13세 이하)가 스쿨존에서 교통사고로 사망하면 운전자 3년 이상 무기징역 상해를 당하면 운전자 1년 이상 15년 이하의 징역 또는 500만~3000만원 벌금
시행	2020년 4월 예정

〈민식이 부모의 SNS 계정〉



6) <https://www.hankyung.com/society/article/201912276336i>

어린이보호구역 개정안, 소위 말하는 민식이법과 관련된 다양한 비판과 개정요구는 지금까지도 계속되고 있는 실정이다. 특별히 민식이법을 강하게 요청했던 김민식 어린이의 부모는 지속적인 비난과 법정공방에 노출되어있는 사형이며, 이제 이 개정안은 정치적 편 가르기의 일환으로 사용되고 있는 실정이다.

몇몇 교통전문가들은 안타까운 사고 및 분명한 필요에 의해 개선된 개정안이 비난과 법정공방에 직면한 이유를 어린이보호구역의 근본적인 취지와 한계에 대한 홍보부족에서 찾고 있다.

II 어린이 보호구역에 대한 문헌 검토

1. 어린이보호구역의 법률 현황

어린이보호구역이란, 중학교(만14세)이하 연령층의 어린이들은 신체적·정신적으로 어른에 비하여 취약하므로 어린이들이 빈번하게 통행하는 유치원, 초등학교 등과 같이 도로 구간에 노면 표시, 표지판, 신호등, 횡단보도, 과속방지턱 등의 교통 안전 효지판과 교통안전 시설물을 조합하여 교통사고 위험으로부터 어린이들을 보호하기 위한 구역이다.

〈표〉 어린이보호구역 추진경위⁷⁾

년 / 월	추진경위
1995 / 01	안전한 통학로 건설을 위한 도로교통법 개정(법률 제4872호)
1995 / 09	“어린이 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙” 제정 (행정자치부, 교육부, 건설교통부 공동부령)
2003 / 01	1단계 어린이 보호구역 개선사업 실시
2004 / 01	“어린이 보호구역 개선사업 업무편람” 제정(경찰청)
2005 / 05	어린이 보호구역 지정대상에 특수학교 및 보육시설을 포함 하도록 도로교통법 개정
2008	2단계 어린이 보호구역 개선사업 실시(2012년 완료 목표)
2011 / 01	“어린이·노인·장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙”으로 통합
2014 / 07	어린이 보호구역 지정대상에 유치원 및 초등학교 교과과정이 있는 국제학교, 대안학교 및 외국 교육기관을 포함하도록 도로교통법 개정

어린이보호구역은 어린이와 유아의 교통안전확보를 위하여 주행하는 차량의 속도를 제한하거나 차량의 진입을 금지하는 규제가 있다. 그리고 운전자에게 이러한 규제를 인식시키기 위하여 위에서 언급된 교통안전시설물 등을 설치한다. 어린이들이 주로 다니는 통학로는 학교와 가정을 연결해 주는 어린이들을 위한 보행 구간으로써 교통사고가 일어날 가능성이 있는 위험 노출 빈도가 많이 발생하는 장소이다. 어린이들의 통학로

7) 주동수(2018), 4에서 발췌정리.

대부분이 학교입지 특성상 주거지역에 속해 있으므로 어린이들의 주요 생활공간이기 때문에 다른 구역보다 교통사고 발생 위험 가능성이 높을 수밖에 없다.

어린이들의 통학로에서의 교통 안전을 위하여 정부에서는 도로교통법 개정(1995. 1. 5법률 제4872호)에 따라 어린이보호구역 지정 및 관리 규칙을 행정자치부와 건설교통부, 그리고 교육부 등의 관련 부처의 공동 부령으로 제정하여 유치원 및 초등학교를 대상으로 어린이보호구역을 지정하여 관리하고 있다. 아래의 표는 어린이 보호구역 지정 절차를 보여준다.

〈표〉 어린이보호구역 지정절차⁸⁾

구 분	주 요 내 용
지정절차/지정 신청 (어린이 해당 시설의 장)	□ 초등학교 등의 장 및 노인복지시설, 장애인 복지시설 등의 설립, 운영자가 해당 시장 등에게 지정 신청한다 □ 개교 또는 개원을 하기 전의 초등학교등의 경우에는 교육감이나 구청장이 어린이 보호 구역을 지정 신청한다
지정여부 조사 (시장 등)	□ 시장 등이 지정여부를 위한 조사내용은 ① 시설 주변 도로의 보행·자동차 통행량 및 주차수요 ② 시설 주변 도로의 신호기, 안전표지 및 도로부속물 설치현황 ③ 시설 주변 도로의 연간 교통사고 발생현황 ④ 시설 주변 도로의 어린이, 노인, 장애인의 수 등이다. □ 지방자치단체장 등은 각 사항을 조사하기 위해 지방경찰청장 또는 경찰서장등 행정기관 또는 공공기관에게 필요한 자료를 요청할 수 있다.
협의·지정 (지방경찰청등)	□ 시장 등은 지정, 관리 필요시 관할 지방경찰청장 또는 경찰서장과 협의한다. □ 시설의 주 출입문을 중심으로 반경 300미터 이내의 도로의 일정구간을 보호구역으로 지정한다. 단, 필요한 경우 반경 500미터 이내의 도로에 대해서도 보호구역으로 지정할 수 있다. □ 시장등은 교통사고의 위험으로부터 어린이, 노인 또는 장애인을 보호하여야 할 필요성이 특별히 인정되는 경우, 보호구역에 대한 조사를 거쳐 직접 보호구역으로 지정한다.
관리(시장 등)	□ 시장 등은 다음 연도(매년 3.31.까지)의 지정, 관리 계획을 수립해야 한다 □ 시장 등은 다음 연도 지정, 관리계획을 관할 지방경찰청장을 거쳐 경찰청장에게 매년 4.30.까지 통보해야 한다. □ 매년 6월 30일과 12월 31일까지 보호구역 지정·관리현황을 관할 지방경찰청장 또는 관할 경찰서장을 거쳐 경찰청장에게 통보해야 한다.

8) 주동수(2018), 5에서 발췌정리.

어린이보호구역 지정 및 관리와 관련 규정은 초등학교와 어린이 통행이 빈번하게 일어나는 지역에 한하여 교통 안전시설물을 설치하고 정비하는 것이다. 그리고 그 구역을 통행하는 차량에 대하여 특정한 규제를 시행하여 그 구역에서 어린이들을 교통사고의 위험으로부터 보호하기 위해 제정되었다. 특별시 및 광역시의 교육감과 시·군 교육장은 관할구역 내의 초등학교장의 건의를 받아 관할지방경찰서장에게 어린이보호구역을 지정하여 신청하게 되어 있다.

그리고 어린이보호구역 지정 절차는 해당 학교장의 건의를 받은 교육감이 어린이보호구역을 지정을 신청하면 경찰청에서 학교의 주 출입문을 중심으로 반경 300m 이내의 도로 중 일정 구간을 정하여 지정한다.

어린이 보호구역의 지정 및 관리, 운영에 관한 규칙은 도로교통법 제 11조 2 (어린이보호구역의 지정 및 관리) 및 도로교통법 시행령 제 71조의 2 (권한의 위임및 위탁) 에 규정하고 있다. 보호구역지정에 따른 조치사항은 ‘일정구간을 정하여 시간대별로 차량의 통행을 금지하거나 제한’, ‘일정구간을 정하여 차량의 정차나 주차를 금지’, ‘접근성도로(이면도로)에서 차량 운행 속도를 시속 30km 내로 제한’, ‘노폭 8m 미만의 접근성도로를 일방통행으로 지정 운영’ 등이다.



이외에도 보호구역내에서 보호구역 도로표지, 도로반사경, 과속방지시설, 미끄럼방지시설, 방호울타리(보·차도분리대) 등의 시설을 요청 및 우선설치를 명기하고 있으며, 보호구역 관리대장을 마련하여 신호기, 안전표지, 도로부속물의 종류 및 수량을 기록하고 시설물 교체 보수 등의 사유가 발생할 때에는 지속적으로 그 내용을 정리하도록 의무화하고 있다.

2. 어린이보호구역에 대한 선행연구 고찰

어린이보호구역 자체에 대한 선행연구는 상당히 진척되어있다. 어린이보호구역의 설치와 운영이 시작된 1995년 이전부터 정책제안을 위한 연구들이 활발히 시작되었고, 보호구역설치가 실제적으로 시행된 이후부터는 설치의 진행과 더불어 혹시라도 있을지

모르는 문제점들을 가정하여 거기에 대한 대안을 모색한 연구들 역시 다수 나타나있다. “연구의 동향을 보면 1990년대에는 어린이보호구역 설정의 당위성, 문제점 제시, 사회적인 이목의 집중 등 거시적인 연구가 주를 이루었고 95년에 어린이보호구역지정 및 관리에 관한 규칙이 제정된 이후로 연구 활동은 더욱더 활발해 졌다. 90년대 후반에는 특히 안전시설에 대한 세부적인 연구가 활발하게 이루어 졌다. 2000년대 들어서면서부터는 어린이 보호구역 지정이후 새롭게 나타난 운영상의 문제점이나 어린이 교통사고 특성을 분석하여 지정 및 운영에 관한 개선방안을 제시하는 연구가 활발하게 진행되고 있는 실정이다.”⁹⁾

예를 들어, 박병규(2013)는 현실적 어린이보호구역의 시설과 문제점을 분석하고 어린이보호구역범위확대, 과속경보시스템 설치를 통한 운전자의 실수예방, 울타리를 이용한 초등학교경계구분, 그리고 어린이보호구역 내 법규위반에 대한 경각심 고취 등을 대안으로 제시한다.¹⁰⁾

경기도 내 어린이보호구역의 문제점과 대안을 제시하는 논문도 있다. 빈미영, 박기철(2015)은 경기도 내 사고건수 및 어린이보호구역 내 사고율을 조사하여 분석하고, 각 지역에서 나타날 수 있는 특수한 상황들을 점검한다. 그 이후 전체적인 사고감소를 위한 다양한 대안으로서 어린이보호구역의 대상범위를 확대하고 지정률을 높이는 것을 제안한다.

그리고 초등학교 환경에 적합한 어린이 보호구역을 재정비하고 어린이 보행속도에 알맞은 어린이 보호구역의 횡단보도 신호체계 개선하며, 보행안전지도사업 확대하고 아동안전지도 통합 시스템 개발하는 것을 제안한다. 또한, 통학로 환경개선을 위한 시민소통 위원회를 구성하고 운영하는 것과 초등학교 통학버스를 지원방안을 제시하고 있으며, 학교주변 불법 주정차 단속강화 등을 행정적으로 제안하고 있다.¹¹⁾

왕호림과 장석원(2019)은 어린이 특성을 중심으로 어린이 보호구역 내의 교통안전 정보디자인을 개선하여 어린이 교통사고를 최소화 시킬 수 있는 방법을 연구하였다. 이 연구는 12세미 만의 어린이이며, 피아제의 인지발달이론을 바탕으로 하고, 연구 대상의 해당 연령에 속한 전조작기와 구체적 조작기를 중심으로 하였다. 그리고 연구범위는 어린이들의 통행이 빈번하다고 판단되는 어린이 보호구역의 주변 도로구역에 설치된 교통안전시설로 정하였다. 이 연구에서 조사한 실태는 다음과 같다.

9) 김요셉(2009), 9.

10) 박병규(2013), 「어린이 보호구역의 안성 제고를 한 교통 안전시설 실태연구」, 『한국공간구조학회지 제13권 제2호』, 한국공간구조학회.

11) 빈미영, 박기철(2015), 『경기도 어린이 등하교길 교통안전 증진방안: 정책연구 2015-42』 (경기: 경기연구원).

첫째, 현재 어린이 보호구역에 설치된 교통안전 정보 시스템을 조사한 결과, 교통 안전 안내 시설물은 ‘양옆을 살펴요’라는 문구와 함께 ‘노란 발자국’과 ‘옐로카펫’이라는 두 가지뿐이다. 그리고 이것이 설치되지 않은 곳들도 있다.

둘째, 어린이 교통사고를 살펴보면 대체로 자기중심적 성향이 강한 연령층의 어린이들과 하교 시간대에 집중되어 있다.

셋째, 어린이의 신체적, 인지적 특성상, 어린이가 교통 안전에 대한 대처하는 행동은 인지적 구조에 따라 극히 제한적이다.

넷째, 현재 어린이 보호구역 내에 설치되어 있는 교통안전 안내시설물들은 어린이의 특성과 미디어 문화를 고려하지 않은 것들이다.

그리고 이 연구는 이러한 상황들과 관련하여 다음과 같은 세 가지 사항을 적극적으로 제안하고 있다.

첫째, 국내외에서 보행자를 위해 만들어진 교통 시설물들 중, 보행자 보호 위주로 개발된 시설을 기본적인 교통안전 시스템(소프트웨어)과 교통안전 인프라 시설(하드웨어)로 나누어 사례를 조사하여 제시하였다.

둘째, 국내외에서 어린이의 특성을 고려한 성공적인 교통안전시설과 불라든, 신호등, 안내표지판, 횡단보도 등을 디자인하여 제안하였다.

셋째, 인공지능적인 교통 운영체계에 따른 다양한 교통안전용 정보디자인이 이루어져야 함을 제안하였다.

일명 ‘민식이법’ 공표이후의 어린이보호구역의 문제점과 대안을 제시하는 논문도 있다. 지우석, 최서윤(2020)은 민식이법의 발의가 될 수밖에 없었던 배경, 내용, 그리고 이전 어린이보호구역의 문제점 등을 지적하고, 이것에 대한 대안을 정책제언으로 기술하고 있다. 이러한 정책 중 대표적으로 ‘안전한 학교입지 결정을 위한 기준개선 및 제도 강화’, 그리고 ‘단속에 앞서 물리적으로 차량속도를 저감시키는 도로 디자인 필요’를 언급하면서 대표적 교통정온화 기법을 제안하고 있다.



의정부시 어린이보호구역 현황분석

1. 의정부시 어린이 보호구역 제도 현황분석

본 연구는 중간보고회 이전과 이후 여러 차례에 걸쳐 의정부시 교통과 및 관련부서에
게 연구를 위한 협조를 요청하고 다양한 자료를 보고받았다. 이후 분석되는 사항은 협
조요청 후 수취한 통계자료, 교통관련 인터넷 사이트로부터 직접 조사한 통계자료, 그리
고 현장관계자 및 교통상황 전문가로부터 직접 대면, 서면, 통화 등을 통해 받은 자료와
내용들로 구성된다.

1) 의정부시 어린이보호구역 지정 개소 : 76개소

의정부시 공식 통계에 따르면, 처음 어린이보호구역 지정 및 보호법재정 이후부터
2020년 현재까지 설정된 의정부시 내 어린이 보호구역 지정 개소는 총 76개소로 조사
된다.

2) 시설종류

어린이보호구역 지정 개소의 종류는 세 가지로서 의정부시 역시 여기에 따라 초등학
교, 유치원, 어린이집과 관련하여 설치하고 있다. 의정부시 안에서는 세 가지 지정 개소
중, 각각 초등학교 36개소, 유치원 15개소, 어린이집 25개소 등이 설치 및 관리되고
있는 상황이다.

〈표〉 의정부시 어린이보호구역 지정 개소 시설종류

종류	초등학교	유치원	어린이집	합계
개수	36	15	25	76

3) 지정 년도

의정부시 어린이 보호구역 개소 지정년도를 분석한 결과, 2010년도에 23개소로 가장 많이 지정되었다. 그 다음으로 많은 지정년도는 1995년도로서 10개가, 2006년도에는 6개, 1996년도와 1999년도에는 각각 5개 개소가 지정되었다. 그러나 의정부시의 지정 노력에도 불구하고 1997년, 2004년, 2007년, 2008년, 2009년, 2011년, 2018년도에는 지정된 개소가 없는 것으로 보고되어 있다.

〈표〉 의정부시 어린이보호구역 개소 지정년도

년도	1995	1996	1997	1998	1999
개수	10	5	-	3	5
년도	2000	2001	2002	2003	2004
개수	1	1	3	1	-
년도	2005	2006	2007	2008	2009
개수	2	6	-	-	-
년도	2010	2011	2012	2013	2014
개수	23	-	4	2	2
년도	2015	2016	2017	2018	2019
개수	3	2	1	-	1
년도	2020				
개수	1				

4) 신청주체

법률상으로 신청의 주체는 어린이보호구역에 해당하는 개소의 장이며, 의정부시의 어린이 보호구역 지정 개소 역시 현재까지 각 개소의 신청을 받아 협의 이후 지정되고 있다.

5) 안전시설물 설치 현황

의정부시의 어린이 보호구역 안전시설물로는 과속방지턱, 표지판, 노면 표지가 설치되어 있다. 그리고 이 세 가지 시설물은 현재 76개소에 모두 설치되어 있다. 그러나 2020년도에 설치된 1개소에는 표지판이 LED 표지판으로 변경되어 있다.

2. 의정부시 어린이보호구역 운영 현황분석

의정부시 어린이보호구역 내 다양한 시설과 장비에 관한 사항은 중간보고회 때 교통과로부터 2020년 10월 중순 이후 정확한 개수와 노후정도를 파악하겠다는 약속을 들을 수 있었다.

1) 어린이 보호구역 무인 교통 단속 장비

(1) CCTV 설치 장소

① 초등학교: 대부분의 초등학교는 정문과 후문에 CCTV가 1대씩 설치되어 있다.

*정문에만 설치되어 있는 초등학교의 경우 후문이 없는 것인지, 설치가 안 되어 있는 것인지를 확인해야 함

② 유치원 & 어린이집: 의정부시 대부분의 유치원과 어린이집에는 시설 문 앞 도로에 CCTV가 1대씩 설치되어 있다.

(2) CCTV 시설 수 (개소): 97개

의정부시의 어린이 보호구역 지정개소의 CCTV 시설 수는 총 97개이다.

(3) CCTV시설 수: 각 설치 장소 당 1대

의정부시의 어린이 보호구역 CCTV는 각 설치 장소 당 1대씩 있으며, 카메라의 종류는 회전형과 고정형으로 되어 있다. 그리고 카메라 대수는 총 380개로 회전형이 97개이고, 고정형이 283개이다.

〈회전형 CCTV의 예〉



〈고정형 CCTV의 예〉



(4) CCTV 설치년도

의정부시의 어린이 보호구역 CCTV 설치년도를 조사한 결과, 2013년도에 처음 설치되기 시작하였으며, 2018년도가 88개로 가장 많이 설치되었다. 이러한 현상은 2018년을 기점으로 어린이 보호구역의 중요성에 대한 사회적 인식이 향상된 것을 보여준다. 그리고 이에 따라 어린이 보호구역의 기능이 효과적으로 작용하도록 하기 위한 시설 보완이 확대된 것으로 나타난다.

〈표〉 의정부시 어린이보호구역 CCTV 설치년도(2019년 기준)

년도	2013	2014	2015	2016	2017	2018	총합
개소 수	3	2	3	1	0	88	97

(5) 무인단속 장비 설치 현황 사례

어린이보호구역에 설치된 무인단속 장비 설치 현황 사례에 대하여 18개 초등학교를 대상으로 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

〈표〉 의정부시 어린이보호구역 무인단속 장비 설치 현황 사례

연 번	초등 학교 이름	기능	설치재원	단속방향	준공 일자	운영 일자	차 로
1	효자	다기능	국비	의정부→포천		2009.12.17.	
2	버들 개	다기능	시비	빙상장→버들개초		2014.02.01.	
		다기능(30)	시비	녹양역 → 실내빙상장			2
3	송양	과속/신호	내공사	이마트 →축석고개		2016.08.25.	
4	동암	다기능	도비(명시 이월)	환경사업소 → 동암초		2017.11.01.	
5	신동	다기능	시비	서울 → 터미널		2018.06.12.	
6	호암	다기능	시비	의정부 → 서울	2019.06.25	2019.06.25	
7	장암	속도(50)	시비	서울 → 을지대학병원	2019.12.29		
8	의순	다기능(30)	국비+시비	효자역 → 동오역	2020.06. 11		2
9	송산	다기능(30)	국비+시비	민락중 → 부용마을아파트	2020.06.11.		2
10	호동	다기능(30)	국비+시비	의정부경찰서 → 범골역	2020.06.11.		3
11	동오	다기능(30)	국비+시비	의정부 → 서울	2020.07.23.		2
12	오동	다기능(30)	국비+시비	포천시 → 의정부시	2020.07.23.		2
13	삼현	다기능(30)	국비+시비	코스트코 → 송산3동행정복지센터			3
14	용현	다기능(30)	국비+시비	송산노인복지관 → 송산역			2
15	어룡	다기능(30)	국비+시비	효자초등학교 → 롯데마트			1
16	솔외	다기능(30)	시비	의정부시 → 남양주시			4
17	가능	다기능(30)	시비	태평교차로 → 가능공원			1
18	부용	다기능(30)	시비	부용고등학교 → 탑석역			1

표에서 보듯이, 어린이 보호구역에 설치된 무인단속 장비는 18개 초등학교 중 16곳에 다 기능 장비가 설치되었으며, 1곳에 과속과 신호 기능, 1곳에 속도 기능의 장비가 설치되었다. 그리고 장비 설치재원은 국비와 도비만으로 설치된 곳이 각각 1곳이고, 시비만으로 설치된 곳이 8곳이다. 그리고 국비와 시비로 설치된 곳이 8곳이다. 나머지 1곳은 LH공사에 의해 설치되었다.

2) 어린이 보호구역 횡단보도 안전시설물 설치 현황

의정부시는 관내 초등학교 주변 어린이 보호구역 횡단보도에 안전시설물로 옐로우 카펫(yellow carpet)과 옐로우 월(yellow wall)을 설치하여 안전한 어린이 통학로 보행환경을 제공하고 있다. 특히, 옐로우 월 설치를 통해 의정부시는 관내 초등학교 주변 횡단보도에 색채디자인을 활용하여 시각적 효과를 높임으로 어린이들에게 더욱 안전한 보행환경을 제공할 뿐 아니라, 안전에 대한 경각심을 높이고자 하였다.

(1) 옐로우 카펫(yellow carpet) 설치 현황

① 설치 개소

의정부시에서 어린이 보호구역에 옐로우카펫을 설치하여 관리 및 유지하고 있는 학교는 현재까지 7개에 13개소이다. 그러나 7개 학교 중에서 1곳은 초록우산어린이 재단에서 설치하였다. 또한, 이 외에도 학교 자체적으로 옐로우카펫을 설치한 곳들도 있다.

② 설치 및 유지관리

의정부시의 7개 학교의 옐로우카펫 설치 개소수, 위치, 설치시기, 유지 및 관리 등의 현황을 살펴보면 다음 표와 같다.

〈표〉 의정부시 옐로우카펫 설치 현황

연번	어린이보호 구역명	설치위치	개소수	설치연월	설치과정 (예산집행 체계)	비고
1	의순초등학교	부용로 77	1개	2017.6	(설치 및 유지관리) 의정부시 -어린이보호구역 유지보수비 사용	'19.11월 보완 (초록우산)
2	동오초등학교	추동로23번길 10	3개	2017.7		
3	동암초등학교	장곡로 206	4개	2017.8		'19.11월 보완 (초록우산)
4	경의초등학교	경의로 135	1개	2017.9		
5	회룡초등학교	안말로 57	2개	2017.10		'19.11월 보완 (초록우산)
6	가능초등학교	의정로140번길 15	1개	2019.11	(설 치) 초록우산어린이재단 (유지관리) 의정부시	
7	청룡초등학교	장곡로322번길	1개	2020.6	(설치 및 유지관리) 의정부시	차량통행제 한 관련 시설물 설치
합계			13개소			

위의 표에서 보듯이, 동암초등학교에 설치된 옐로우카펫이 4개로 가장 많으며, 그다음으로 동오초등학교에 3개, 회룡초등학교에 2개가 설치되었다. 그 외의 학교에 각각 1개씩이 설치되었다. 그리고 7개 학교 중, 가능초등학교는 초록우산어린이재단에서 설치

하였다. 7개 학교의 13개소 옐로우카펫의 관리 및 유지는 의정부시에서 담당하고 있다.

③ 옐로우 카펫 설치 현장

2020년 6월에 의정부시에서 설치한 청룡초등학교의 옐로우 카펫 현장과 학교 자체적으로 설치한 호암초등학교의 옐로우 카펫의 현장은 다음 사진과 같다.

〈의정부 호암초등학교의 옐로우 카펫〉



〈의정부 청룡초등학교의 옐로우 카펫〉



(2) 옐로우 월(yellow wall) 설치 현황

관내 초등학교 주변 횡단보도에 색채디자인을 활용하여 시각적 효과를 높인 어린이 안전시설물을 설치하여, 안전한 어린이 통학로 보행환경을 제공하고자 하는 목적으로 의정부시는 이미 2020년 4월 28일에서 2020년 6월 27일까지 옐로우 월 사업을 실시하였다.

① 설치 개소: 29개 학교 32개소

의정부시의 어린이 보호구역에 옐로우 월이 설치된 곳은 관내 29개 초등학교 앞 횡단보도 주변 32개소이다. 설치 개소 대상은 관계기관(의정부 경찰서 및 의정부 교육지원청) 및 관련부서(교통기획과)가 협의한 후 선정되었다.

② 설치 일자: 2020년 6월

어린이 안전 시설물인 옐로우 월의 설치 일자는 공식적으로 2020년 6월로 기록되어 있으며, 실제적인 설치완료의 경우, 2020년 6월 24일에 이루어졌다.

③ 시설물 주요내용

통학로 주변 횡단보도에 안전시설물과 안내판이 설치되었다. 1개소당 다음과 같은 안전시설물이 1개, 안내판이 2개씩 설치되었다.



④ 설치위치와 시설물 현황

옐로우 월은 의정부시의 4개 권역 중 29개 초등학교에 설치된 것으로 보고되었다. 특별히 보고에 따르면, 옐로우 월을 설치한 의정부시의 초등학교들 중, 배영초등학교 주변, 의정부 용현초등학교 주변, 삼편초등학교 주변 등에는 삼각사인 2개씩과 안내판 4개씩이 각각 설치되었으며, 그 이외 학교에 대해서는 삼각사인과 안내판이 각각 1개와 2개씩 설치되었다.

〈표〉 의정부시 옐로우 월 설치 현황

연 번	권역별	주소	수량(크기)	
			삼각사인 2.9x2.25 m	안내판 0.5x0.45 m
1	홍선 권역	가능로135번길20(의정부동) 배영초등학교 주변	2	4
2		호국로1291번길17(의정부동) 의정부중앙초등학교 주변	1	2
3		의정로140번길15 (가능동) 가능초등학교 주변	1	2
4		둔야로 57 (가능동) 의정부서초등학교 주변	1	2
5		체육로 201 (녹양동) 버들개초등학교 주변	1	2
6	호원 권역	호암로 47 (호원동) 호암초등학교 주변	1	2
7		안말로 57 (호원동) 회룡초등학교 주변	1	2
8		호동로 45 (호원동) 의정부호동초등학교 주변	1	2
9		전좌로156번길 20 (호원동) 의정부호원초등학교 주변	1	2
10	신곡 권역	장곡로 206 (장암동) 동암초등학교 주변	1	2
11		동일로 417 (장암동) 의정부장암초등학교 주변	1	2
12		동일로454번길 74 (신곡동) 발곡초등학교 주변	1	2
13		시민로179번길 42 (신곡동) 신동초등학교 주변	1	2
14		동일로522번길 30 (신곡동) 의정부초등학교 주변	1	2
15		장곡로322번길 21 (신곡동) 의정부청룡초등학교 주변	1	2
16		추동로23번길 10 (신곡동) 동오초등학교 주변	1	2
17		추동로124번길 37 (신곡동) 새말초등학교 주변	1	2
18		능곡로 31 (신곡동) 의정부신곡초등학교 주변	1	2
19		부용로204번길 16 (신곡동) 의정부효자초등학교 주변	1	2
20	송산 권역	부용로 241 (용현동) 어룡초등학교 주변	1	2
21		용민로 87 (용현동) 의정부용현초등학교 주변	2	4
22		용현로159번길 26 (민락동) 민락초등학교 주변	1	2
23		용민로 151 (민락동) 오동초등학교 주변	1	2
24		오목로 83 (민락동) 의정부부용초등학교 주변	1	2
25		민락동 136 삼현초등학교 주변	2	4
26		민락로 349 (낙양동) 송양초등학교 주변	1	2

27	오목로 228 의정부송산초등학교 주변	1	2
28	천보로 418 (금오동) 금오초등학교 주변	1	2
29	부용로 77 (금오동) 의순초등학교 주변	1	2
합계		32	64

⑤ 설치현장 : 설치 전 & 설치 후

옐로우 월의 설치현장을 각각 설치 전 모습과 후 모습으로 비교해 보면 다음의 사진과 같다.



3. 의정부시 어린이보호구역 운영사례

의정부시의 어린이보호구역이 실제 어떻게 운영되고 있는지에 관한 운영사례를 살펴보기 위하여 앞장의 운영현황에 소개되었던 초등학교 중, 2018년 기준 의정부시의 보행 어린이 교통사고 다발지역 부근의 초등학교 세 곳을 방문하여 현장을 점검하였다. 본 연구에서의 현장 점검은 앞장에서 제시한 무인 교통 단속 장비와 어린이 보호구역 횡단보도 안전시설물 설치 사항, 어린이 보호구역의 도로 정비를 비롯한 전체적인 환경에 중점을 두고 살펴보고자 하였다.

(1) 청룡초등학교

〈무인 교통 단속 장비〉



〈신호기〉



위의 사진은 청룡초등학교 어린이보호구역에 설치된 무인 교통 단속 장비와 신호기이다. 무인 교통 단속 장비의 작동이 원활히 이루어지고 있는지에 대한 점검은 2020년 10월 중으로 전체 초등학교를 대상으로 실시될 예정이다. 그리고 위 오른쪽 사진은 신호기로 어린이 안전을 위해 전체적인 장비 색채를 노란색으로 하여 시각적 효과를 주고 있다.

〈주정차금지 표지 1〉

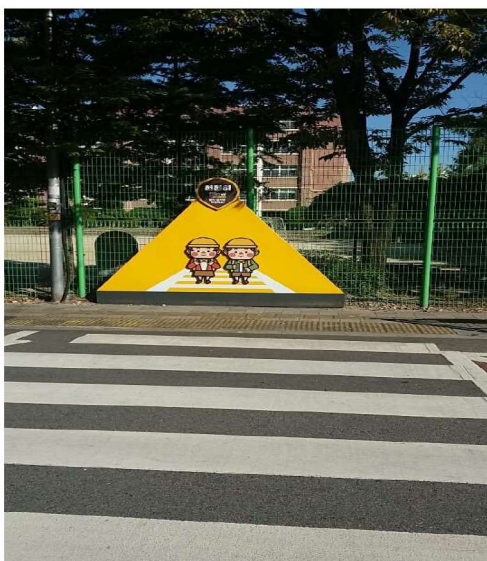


〈주정차금지 표지 2〉



위의 사진은 청룡초등학교 어린이보호구역에 설치된 주정차금지 표지판이다. 왼편 사진은 가로등에 설치된 표지판으로 어린이보호구역(SCHOOL ZONE)임을 표시해 주고 있으며, 주정차금지를 알리고 있다. 또한 그 아래에 현수막으로 절대서행을 알리고 있다. 그리고 오른편 사진은 인도와 도로의 경계 턱에 표시된 주정차금지 표지이다. 인도와 도로의 경계를 위해 난간이 설치되어 있고, 난간에는 어린이 보호구역이라는 표시가 있다. 그리고 인도 난간 아래 부분에는 노란색 바탕에 빨간색과 검정색으로 어린이보호구역 주정차금지를 표시하고 있다.

〈엘로우 윌〉



〈횡단보도 도로〉



앞의 사진은 청룡초등학교 어린이보호구역에 설치된 옐로우 월과 횡단보도 주변 도로 모양이다. 왼편의 옐로우 월은 의정부시가 2020년 사업으로 시행하여 설치된 것으로 관내 초등학교 주변 횡단보도에 색채디자인을 활용하여 시각적 효과를 높임으로 교통안전에 대한 어린이들의 경각심을 높이고자 한 것이다. 그리고 오른편 사진은 횡단보도 주변의 도로 모양으로 노란색 라인에 빨간색 도로면으로 색채효과를 주었다. 가장자리의 노란색 라인은 시각적 효과를 두드러지게 하기 위하여 일자형이 아닌 삼각모형으로 되어 있다. 이와 같은 환경은 어린이 보호구역에서의 안전 교통을 위해 어린이와 운전자들의 주의를 북돋고자 하는 노력으로 드러나고 있다.

(2) 호암초등학교

<무인 교통 단속 장비 1>



<무인 교통 단속 장비 2>



위의 사진은 호암초등학교 어린이보호구역에 설치된 무인 교통 단속 장비이다. 호암초등학교의 무인 교통 단속 장비는 다기능으로 의정부시의 비용으로 2019년 6월 25일에 설치되었다.

〈학교 앞 횡단보도〉



〈주정차금지 표지〉



위의 왼편 사진은 호암초등학교 어린이보호구역의 횡단보도이다. 사진의 모습은 오전 등교 시간에 어린이들의 보행을 돕고 있는 학교 관계자들과 보호자의 모습이다. 철로가 있는 경계 지역이고 일방통행지역인 한계점은 있으나 어린이들을 위한 신호기나 보호 시설이 없으며, 어린이보호구역의 시각적인 표시 미흡한 편이다. 오른편 사진은 어린이보호구역에 설치된 주정차금지 표지판이다. 이 표지판은 전봇대에 '주정차금지'와 '견인지역' 으로만 표시되어 있고 그 이외의 어린이보호구역이라는 특징을 안내하고 있는 것은 없는 상태이다.

〈엘로우 월〉

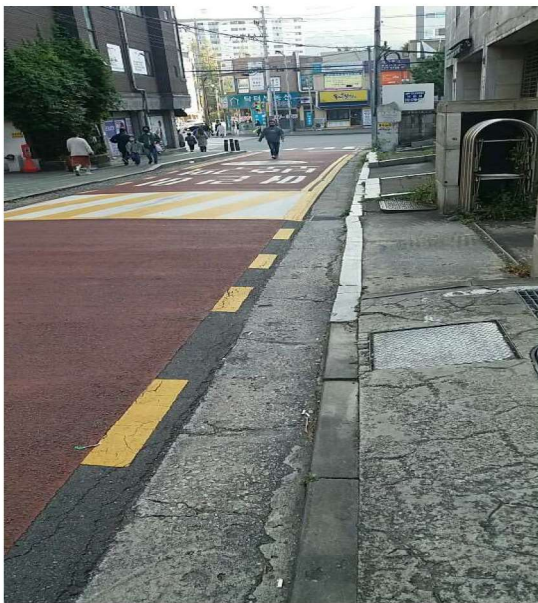


〈어린이보호구역 도로〉

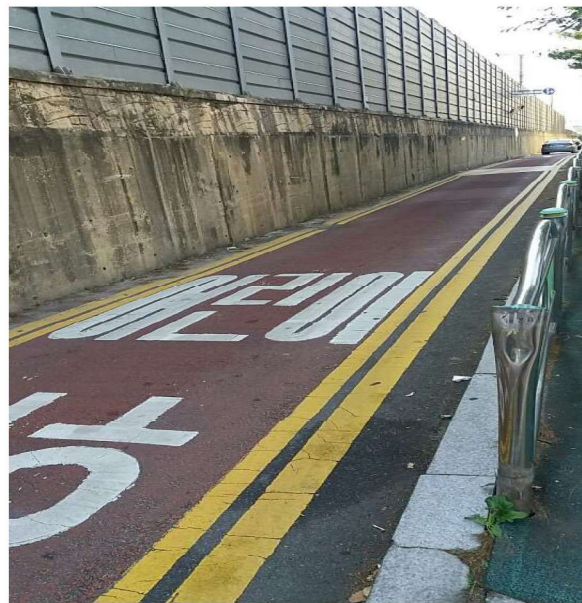


앞의 사진은 호암초등학교 어린이보호구역에 설치된 옐로우 월과 주변 도로 모양이다. 한편의 옐로우 월은 의정부시의 2020년 사업으로 시행된 것이며 삼각사인 1개와 안내판 2개가 설치되어 있다. 철로아래 도로는 인도와 도로의 경계를 위한 난간이 설치되어 있다. 그리고 오른쪽 사진은 주변의 도로 모양으로 노란색 라인에 빨간색 도로면의 색채효과로 어린이 보호구역이라는 표시를 하였다. 이 외에 어린이 보호구역의 안전운전을 위한 차량 속도계나 시설이 설치되어 있지 않은 상태이다.

〈주변도로 전경 1〉



〈주변도로 전경 2〉



위의 사진은 호암초등학교 어린이보호구역의 주변 도로와 인도 전경이다. 호암초등학교 부근은 도로가 일방통행으로 되어 있어 상대적으로 안전한 교통 상태에 속하기는 하지만, 어린이들의 안전한 보행을 위한 인도와 도로의 경계 시설이 미흡한 것으로 보인다. 오른쪽 사진에 인도와 도로의 난간이 어느정도의 거리로 설치되어 있기는 하나, 어린이들에게 보행 안전에 대한 경각심을 주기 위한 시설물이 매우 미흡한 편이다. 또한, 일방통행이어도 과속의 위험이 있으므로 어린이보호구역 내에서의 과속단속을 위한 속도계나 무인단속카메라 등의 시설이 필요한 것으로 보인다.

***호암초등학교는 철로와 인접한 장소에 있어 도로환경 여건상 어린이들의 통행과 시설물 설치 및 시각적 효과를 주는 다소 한계점이 있다. 따라서 우선적으로 도로정비가 필요한 점**

사실이기는 하지만, 철로와 인근 도로는 시가 아닌 국가 관할이므로 시 차원에서의 개선이 어려운 상황이다. 그러므로 이에 대한 국가 차원에서의 대책이 마련될 수 있는 방안을 세울 필요가 있다.

또한, 관내 초등학교 및 관련 기관들은 어린이들의 안전 뿐 아니라 정서적 효과를 위해서 어린이 보호구역을 나타내는 다양한 시설들을 시각적 효과를 고려하여 제공할 필요가 있다.

(3) 가능초등학교

〈옐로우 월〉



〈어린이보호구역 표지〉



위의 사진은 가능초등학교 어린이보호구역에 설치된 옐로우 월과 어린이보호구역 표지이다. 의정부시 사업으로 설치된 왼편의 옐로우 월 앞에 화분과 안전을 표시하는 경계막으로 인도와 도로 사이를 경계하고 있다. 그리고 오른편 사진은 초등학교 벽에 어린이보호구역을 나타내는 현수막으로 스쿨존에서의 교통사고시 처벌강화의 문구가 기술되어 있다.

이외에도 시민들 중 잘못된 인식에 대한 사항도 드러나는 예가 있다. 위의 사진에서 볼 수 있는 것처럼, 가능초등학교 현장점검 때 목격한 사항으로, 주정차가 금지된 초등학교 정문 앞에 택배차량이 주차하여 차량의 흐름 및 사람들의 왕래를 1시간 정도 방해한 경우가 있다. 보다 분명한 주정차 금지구역의 차량단속이 요청되는 경우라 말할 수 있다.

〈어린이보호구역 도로 1〉



〈어린이보호구역 도로 2〉



위의 사진은 가능초등학교 어린이보호구역 도로이다. 사진에서 보듯이 어린이들이 보행하는 인도와 차가 다니는 도로 간의 경계를 위한 시설물이 설치되어 있지 않아 어린이들이 보행하는데 매우 조심해야 할 환경이다. 도로 모양이 노란색 라인에 빨간색 도로면의 색채효과로 어린이 보호구역이라는 표시를 하였고, 안전교통을 위한 현수막이 설치되어 있으나, 어린이들이 보행하는데 위험한 요인들이 노출되어 있는 것으로 보인다.

〈주정차금지 표지 와 무인 교통단속장비〉



〈주정차금지 표지 2〉



앞의 사진은 가평초등학교 어린이보호구역에 설치된 무인 교통 단속 장비이다. 가평초등학교의 무인 교통 단속 장비는 다기능으로 의정부시에 의해 설치되었다. 또한, 오른쪽 사진은 학교 벽에 주정차금지 구역을 나타내는 현수막이 설치되어 있다.

4. 의정부시 교통안전지수 현황분석

이번 장에서 다룰 교통안전지수 현황분석은 우선 중간보고회 이전에 받았던 2018년도 안전지수와 더불어 새롭게 2020년 10월 이후 교통관련 사이트에 업데이트된 2019년 안전지수를 함께 비교하여 기술되었다.

1) 의정부시 교통안전지수 (2018년 & 2019년도 기준)

교통안전지수는 매년 도로교통공단에서 제공하고 있으며, 교통안전지수 점수는 1~100점을 기준으로 점수가 높을수록 교통안전도가 높은 것을 의미한다. 또한, 안전지수 결과는 A~E등급으로 분류되며, 각 그룹별로 총 5개 등급[A(10%), B(25%), C(30%), D(25%), E(10%)]으로 구분하여 제시된다. 그룹은 지역규모를 고려하여 4개 그룹, 인구 30만 이상시, 인구 30만 미만 시, 군 지역, 구 지역으로 구분되어 있다.

① 2018년도 의정부시 교통안전지수

경기 의정부시의 2018년도 교통안전지수는 B등급이며, 교통약자 영역이 C로 가장 취약한 것으로 나타났다. 다음으로는 사업용 자동차 영역(C), 도로환경 영역(B)이 취약한 순으로 나타났다.

〈표〉 의정부시 교통안전지수 (2018년도 기준) -도로교통공단 제공-

교통안전지수		사업용 자동차	자전거 및 이륜차	보행자	교통약자	운전자	도로환경
전체 평균	78.97	78.99	78.95	78.98	79.01	78.97	78.95
*그룹 평균	72.65	76.02	78.77	80.20	75.96	80.94	76.88
의정 부시	78.13	76.02	78.77	80.20	75.96	80.94	76.88
등급	B	C	B	B	C	A	B

* 인구 30만 이상 시 그룹

② 2019년도 의정부시 교통안전지수

2019년도 의정부시의 교통안전지수는 B등급이며, 보행자 영역(D)이 가장 취약한 것으로 나타났다. 다음으로는 사업용 자동차 영역(C), 교통약자 영역(B), 운전자 영역(B), 도로환경 영역(B)이 취약한 것으로 나타났다.

〈표〉 의정부시 교통안전지수 (2019년도 기준) -도로교통공단 제공-

교통안전지수		사업용 자동차	자전거 및 이륜차	보행자	교통약자	운전자	도로환경
전체 평균	78.98	79.00	78.95	79.00	78.99	78.95	78.95
*그룹 평균	73.39	73.23	81.72	71.31	79.52	78.84	78.04
의정 부시	77.11	73.23	81.72	71.31	79.52	78.84	78.04
등급	B	C	A	D	B	B	B

* 인구 30만 이상 시 그룹

교통약자 영역을 2018년도와 2019년도를 비교해 보았을 때, 2018년도에 C등급에서 2019년도에는 B등급으로 상향되었다. 이 결과는 의정부시가 교통약자 교통안전지수를 개선하고 있음을 보여준다.

2) 의정부시 교통약자 안전지수 세부 지표 (2018년 & 2019년도 기준)

① 2018년도 의정부시 교통약자 안전지수

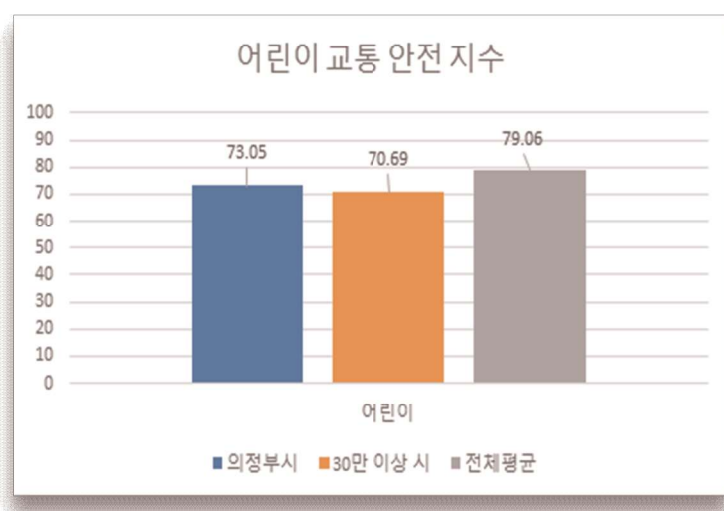
경기 의정부시의 2018년도 교통약자 영역(C)에 대한 교통안전도가 가장 취약한 것으로 나타났으며, 교통약자 영역 중, 어린이 사고가 취약한 것으로 나타나 해당 세부 사항에 대한 안전대책이 강화되어야 할 것으로 분석된다.

〈표〉 의정부시 교통약자 안전지수 세부지표 (2018년도 기준) -도로교통공단 제공-

영역	점수	등급	세부지표	의정부시점수	그룹평균	전체평균
교통약자	75.96	C	어린이	73.05	70.69	79.06
			노인	78.88	73.55	78.95

* 인구 30만 이상 시 그룹

〈그림〉 어린이 교통안전 지수 (2018년도 기준)



의정부시와 30만 이상이 되는 시의 평균, 그리고 전국 전체 평균을 비교해 보면 위의 그림에서 보듯이, 평균과 동일한 안전지수이지만 30만 이상 시에 비해 어린이 교통안전 지수가 취약한 것으로 분석된다. 따라서 의정부시는 어린이 교통 안전도를 강화하기 위한 안전대책이 필요하다.

예를 들어, 교통약자 안전지수 세부지표를 확인해볼 때, 어린이의 경우 전국 지방자치 전체평균이 79.06인 반면, 의정부는 73.05를 기록하고 있어 상당한 차이를 보여주고 있다. 노인층에 비해 어린이의 안전지수가 낮다는 것은 어린이보호구역에 대한 의정부 시 내의 기본적 인식도가 낮음을 의미할 수 있다.

② 2019년도 의정부시 교통약자 안전지수

의정부시의 2019년도 교통약자 영역에 대한 교통안전도는 B등급으로 79.52점이다. 2018년도는 위에서 살펴보았듯이, 75.96점으로 C등급에 해당하였다. 이와 같이 2019 년도에 B등급으로 향상된 것은 의정부시가 교통약자 안전지수를 높이기 위하여 다양한 측면에서 노력한 결과로 볼 수 있다. 교통안전에 관련한 세출예산의 2018-2020년 3년 간의 변화추이는 다음과 같다.

교통기획과의 전체 예산이 각 년도의 예산액이다.

〈그림〉 교통안전관련 세출예산 (2018년도)

세 출 예 산 사 업 명 세 서

2018년도 기금계획변경8차 일반회계, 기타특별회계

부서: 교통기획과

정책: 교통환경 개선(수송및교통/대중교통·물류등기타)

단위: 교통계획 수립 및 교통시설확충

(단위:천원)

부서·정책·단위(회계)·세부사업·편성목	예산액 (경정액)	전년도예산액 (기정액)	비교증감
교통기획과	27,554,124	18,588,313	8,965,811
국	65,000		
도	1,029,175		
시	26,459,949		
교통환경 개선(수송및교통/대중교통·물류등기타)	27,469,254	18,546,418	8,922,836
국	65,000		

〈그림〉 교통안전관련 세출예산 (2019년도)

세 출 예 산 사 업 명 세 서

2019년도 기금계획변경7차 일반회계,기타특별회계

부서: 교통기획과

정책: 교통환경 개선(수송및교통/대중교통·물류등기타)

단위: 교통계획 수립 및 교통시설확충

(단위:천원)

부서·정책·단위(회계)·세부사업·편성목	예산액 (경정액)	전년도예산액 (기정액)	비교증감
교통기획과	31,022,939	20,144,537	10,878,402
국	348,607		
군	92,000		
도	1,932,338		
시	28,649,794		
교통환경 개선(수송및교통/대중교통·물류등기타)	30,781,259	20,096,387	10,682,872

〈그림〉 교통안전관련 세출예산 (2020년도)

세 출 예 산 사 업 명 세 서

2020년도 추경4회 성립전5차 일반회계,기타특별회계

부서: 교통기획과

정책: 교통환경 개선(교통및물류/대중교통·물류등기타)

단위: 교통계획 수립 및 교통시설확충

(단위:천원)

부서·정책·단위(회계)·세부사업·편성목	예산액 (경정액)	전년도예산액 (기정액)	비교증감
교통기획과	38,747,526	29,697,423	9,050,103
국	1,220,606		
군	454,500		
도	2,245,734		
시	34,826,686		

위의 세출예산사업 명세서에서 볼 수 있듯이 의정부시는 2018년도에 교통기획과 예산액(경정액)이 27,554,124,000원으로 전년도 예산액(기정액)에 비하여 8,965,811,000원이 증강하였다. 그리고 2019년도에는 예산액(경정액)이 31,022,939,000원으로 전년도 예산액(기정액)에 비하여 10,878,402,000원이 증강하였고, 2020년도에는 예산액(경정액)이 38,747,526,000원으로 전년도 예산액(기정액)에 비하여 9,050,103,000원이 증강하였다.

이와 같이 의정부시는 매년 교통기획과 예산을 증가시킴으로 교통안전과 발전을 위해 재정적으로 많은 지원을 하고 있으며 그와 함께 예산 편성액에 교통약자를 위한 시설 유지보수 및 설치가 활발하게 이루어지고 있다. 이러한 결과가 의정부시의 교통약자 안전지수의 상향조정을 이끌어내었다 볼 수 있다.

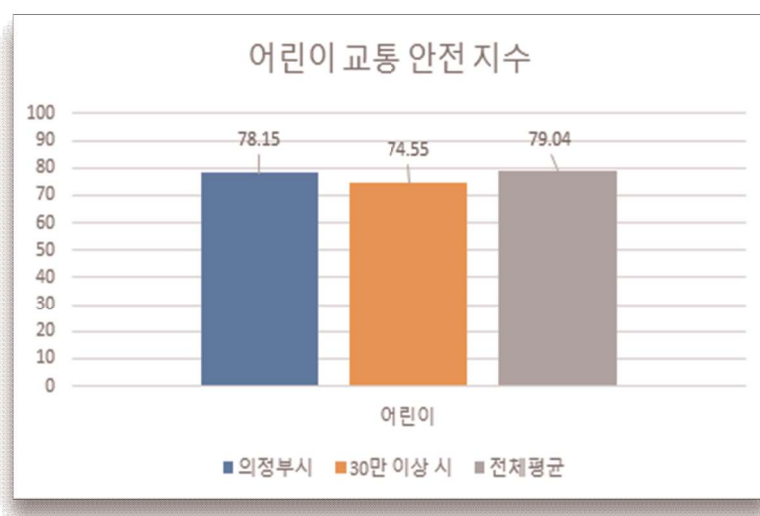
2019년도 의정부시의 교통약자 안전지수를 살펴보면, 교통약자 영역 중 어린이와 노인을 비교해 볼 때, 어린이는 78.15점으로 전체 평균인 79.04보다는 낮은 점수이다. 그러나 노인은 80.89점으로 그룹평균과 전체평균보다 높은 점수이다. 즉, 교통약자 세부지표에서 의정부시는 노인에 비해 어린이의 교통안전도가 취약한 것으로 분석된다. 2019년도의 결과는 2018년도와 유사하게 노인층에 비해 어린이의 안전지수가 낮게 나타났다. 따라서 어린이에 대한 교통 안전대책이 더 강화되어야 할 것으로 분석된다.

〈표〉 의정부시 교통약자 안전지수 세부지표 (2019년도 기준) -도로교통공단 제공-

영역	점수	등급	세부지표	의정부시점수	그룹평균	전체평균
교통약자	79.52	B	어린이	78.15	74.55	79.04
			노인	80.89	75.14	78.95

* 인구 30만 이상 시 그룹

〈그림〉 어린이 교통안전 지수 (2019년도 기준)

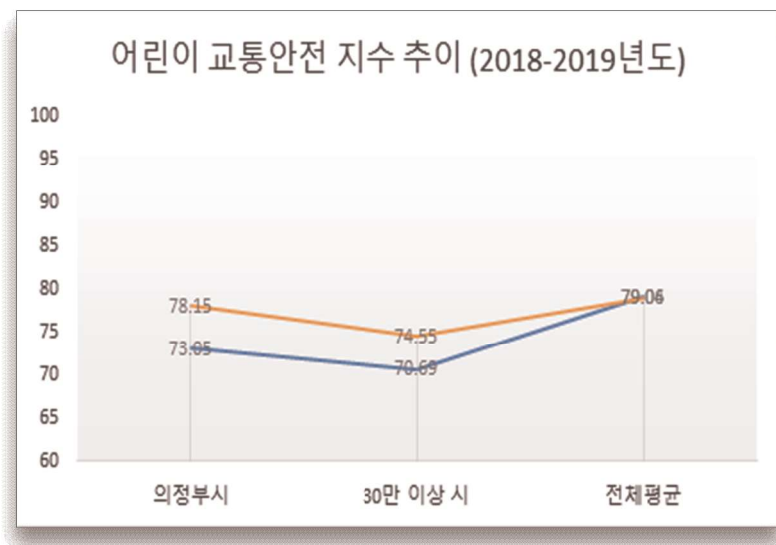


2019년도 어린이 교통안전지수를 의정부시와 30만 이상이 되는 시의 평균, 그리고 전국 전체 평균을 비교해 보면 위의 그림에서 보듯이, 30만 이상시의 그룹평균보다는 높은 점수를 보이고 있다. 그러나 전체평균보다는 약간 낮은 점수를 보이고 있다. 따라서 의정부시는 전국의 어린이 교통안전지수의 평균점수 이상을 도달하기 위해서 어린이 교통안전도 강화를 위한 대책을 지속적으로 강구해야 할 것으로 보인다.

3) 의정부시 어린이 교통안전지수 추이 (2018년 & 2019년도)

의정부시의 어린이 교통안전 지수에 대하여 2018년도와 2019년도의 추이를 살펴보면 다음 그림과 같다. 어린이 교통안전지수는 2018년도에 73.05점이고 2019년도에 78.15점으로 5.1점 향상되었다. 어린이 교통안전지수에 대한 30만 이상 시와 전체 평균의 추이를 비교하면, 30만 이상 시에서도 2019년도에 2018년도에 비하여 3.86점 향상되었다. 그리고 전국 전체평균은 0.02점 감소하였다. 이와 같은 결과는 다른 지역에 비하여 의정부시가 어린이 교통안전도에 대하여 개선하고자 하는 노력과 인식이 두드러졌음을 나타낸다. 그러나 의정부시는 전체평균 이상의 어린이 교통안전도를 달성하기 위하여 개선을 위한 지속적인 노력이 필요하다.

〈그림〉 어린이 교통안전 지수 추이 (2018-2019년도)



5. 어린이 교통사고 현황

1) 어린이 교통사고 추세 (2019년도 기준)

(1) 어린이 교통사고 추이 (2019년도 기준)

전국 어린이 교통사고 발생건수가 2014년에서 2015년에 약간 증가 추세를 보였지만, 2016년부터 2018년까지 감소하였다. 그리고 2019년도에 다시 증가한 결과로 2014년에서 2019년까지의 연평균 증감률이 1.8% 감소한 것으로 나타났다. 그리고 어린이 교통사고 전체사고 대비 사망자 점유율이 2014년 1.1%(52명)에서 2019년 0.8%(28명)로 감소하여 5년간의 연평균 증감률이 11.6건 감소하였다.

또한, 어린이 인구 10만 명당 어린이 사망자 수는 2014년 0.9명에서 2015년과 2016년도에 1.1명, 1.2명으로 약간 증가하였으나, 2017년과 2018년에 0.9명과 0.6명이고, 2019년도에 0.5명으로 점점 감소하였다. 따라서 어린 교통사고 추세가 전반적으로 감소 추세를 보이고 있다. 이는 우리나라의 어린이 교통사고에 대한 경각심이 지속적으로 증진되고 있으며, 대책방안에 대한 다양한 측면에서의 논의와 시행이 이루어지고 있는 결과로 보인다.

〈표〉 12세 이하 어린이 교통사고 추세(경찰 교통사고 자료)

구분	발생건수		사망자수			부상자수		어린이 추계 인구
	건	점유율 (%)	명	점유율 (%)	어린이인 구 10만명당	명	점유율 (%)	
2014	12,110	5.4	52	1.1	0.9	14,894	4.4	6,005,181
2015	12,191	5.3	65	1.4	1.1	15,034	4.3	5,927,226
2016	11,264	5.1	71	1.7	1.2	14,215	4.3	5,878,928
2017	10,960	5.1	54	1.3	0.9	13,433	4.2	5,778,072

2018	10,009	4.6	34	0.9	0.6	12,543	3.9	5,679,406
2019	11,057	4.8	28	0.8	0.5	14,115	4.1	5,566,149
연평균 증감률	-1.8	-	-11.6	-	-	-1.1	-	-1.5

주: 1) 어린이 교통사고는 12세이하 어린이 사상자가 발생한 교통사고

2) 어린이 추계인구는 통계청에서 2019년 3월에 작성한 장래인구추계 자료임

(2) 스쿨존 내 어린이 교통사고 추이 (2019년도 기준)

전국 어린이 보호구역내 12세 이하 어린이 교통사고 발생건수가 2014년에서 2015년까지 약간의 증가 추세를 보였지만, 2016년부터 2018년까지 점차 감소하였다. 그러나 2019년도 567건으로 다시 증가하였으며, 5년간의 발생건수 중 가장 높은 빈도를 보였다. 이로 인하여 2014년에서 2019년까지의 연평균 증감률이 1.6% 증가한 것으로 나타났다.

또한, 2015년에서 2017년까지의 어린이 교통사고 사망자수가 각 8명으로 5년간 가장 높은 빈도를 보였고, 2018년도에 3명으로 감소하였으나 2019년도에 6명으로 다시 증가하였다. 이 결과로 5년간의 연평균 증감률이 8.4%로 증가하였다. 그리고 어린이 교통사고 부상자수가 2014년에서 2015년에 약간의 증가 추세를 보였지만, 2016년부터 2018년까지 감소하였고, 다시금 2019년도에 증가하여 연평균 증감률이 1.3%로 나타났다.

어린이보호구역 지정 개소는 2014년에서 2019년까지 지속적으로 증가하였다. 그리고 어린이보호구역 100개소 당 사고 발생건수가 2014년에서 2015년까지 증가 추세를 보였지만, 2016년부터 2018년까지 감소하였다. 이러한 현상은 2016년 이후, 어린이 교통사고와 스쿨존 내에서의 사고 예방을 위한 교육 및 홍보가 이 시기에 활발히 이루어진 결과로 해석된다.

그러나 주목해야 할 점은 2019년도에 스쿨존 내에서의 어린이 교통사고가 다시 증가하였다는 점이다. 이는 스쿨존에 대한 경각심을 유도할 수 있는 교육과 홍보가 지속적으로 활성화되어야 할 것을 시사하며, 스쿨존의 환경 및 시설에 대한 점검 또한 지속적으로 개선되어야

할 필요성을 보여준다.

〈표〉 스쿨존 내 어린이 교통사고 추세(경찰 교통사고 자료)

구분	어린이보호구역내 12세 이하 어린이 교통사고1)			어린이보호구역 지정현황2)		
	발생건수	사망자수	부상자수	보호구역 지정개소	100개소당 발생건수	100개소당 사망자수
2014	523	4	553	15,799	3.3	0.00
2015	541	8	558	16,085	3.4	0.00
2016	480	8	510	16,355	2.9	0.00
2017	479	8	487	16,555	2.9	0.00
2018	435	3	473	16,765	2.6	0.00
2019	567	6	589	16,789	3.4	0.00
연평균 증감률	1.6	8.4	1.3	1.2	-	-

주: 1) 스쿨존 내 어린이 교통사고는 스쿨존에서 12세이하 어린이 사상자가 발생한 교통사고

2) 어린이보호구역 지정현황은 경찰청 자료임

2) 시도별 어린이 교통사고 현황 (2018년 & 2019년도 기준)

① 2018년도 시도별 어린이 교통사고 현황

2018년도 시도별 어린이 교통사고 현황에서 발생건수를 살펴보면, 경기(28.3%), 서울(13.3%), 경북(6.5%), 대구(5.7%), 경남(5.3%), 충북(5.0%)순으로 발생하였으며, 세종이 발생 점유율이 0.5%로 가장 낮게 나타났다. 그리고 시도별 어린이 교통사고 사망자 수는 경기도가 41.2%의 점유율로 가장 높게 나타났고, 다음으로 충남(14.7%), 경북(11.8%), 인천(8.8%), 서울(5.9) 순이다. 대구, 광주, 울산, 세종, 충북, 전북, 제주는 0명으로 나타났다. 따라서 경기도는 어린이 교통사고 예방을 위한 안전 대책과 효과적인 홍보 및 교육이 필요하다.

〈표〉 시도별 12세이하 어린이 교통사고(2018년)

구분	발생건수		사망자수		부상자수	
	건	점유율(%)	명	점유율(%)	명	점유율(%)
서울	1,331	13.3	2	5.9	1,588	12.7
부산	411	4.1	1	2.9	477	3.8
대구	568	5.7	0	0.0	679	5.4
인천	391	3.9	3	8.8	452	3.6
광주	419	4.2	0	0.0	556	4.4
대전	332	3.3	1	2.9	435	3.5
울산	154	1.5	0	0.0	178	1.4
세종	49	0.5	0	0.0	61	0.5
경기	2,835	28.3	14	41.2	3,598	28.7
강원	381	3.8	2	5.9	483	3.9
충북	504	5.0	0	0.0	677	5.4
충남	400	4.0	5	14.7	517	4.1
전북	331	3.3	0	0.0	419	3.3
전남	477	4.8	1	2.9	646	5.2
경북	648	6.5	4	11.8	826	6.6
경남	528	5.3	1	2.9	638	5.1
제주	250	2.5	0	0.0	313	2.5
계	10,009	100	34	100	12,543	100

② 2019년도 시도별 어린이 교통사고 현황

2019년도 시도별 어린이 교통사고 현황에서 발생건수를 살펴보면, 경기(26.4%), 서울(13.3%), 대구(7.0%), 경북(6.2%), 경남(5.5%), 전남(4.8%) 순으로 발생하였으며, 세종이 발생 점유율이 0.6%로 가장 낮게 나타났다. 그리고 시도별 어린이 교통사고 사망자 수는 전남이 21.4%의 점유율로 가장 높게 나타났고, 다음으로 충남(14.3%), 서울, 인천, 강원이 각각 10.7%이다. 대구, 광주, 대전, 세종, 제주는 0명으로 나타났다. 경기도는 2018년도에 비해 2019년도에 어린이 교통사고 사망자 수가 크게 감소하였다. 그러나 다른 시도에 비하여 교통사고 발생건수가 여전히 높으므로 경기도는 어린이 교통사고 예방을 위한 안전대책과 효과적인 홍보 및 교육이 더욱 활성화되어야 할 것이다.

〈표〉 시도별 12세이하 어린이 교통사고(2019년)

구분	발생건수		사망자수		부상자수	
	건	점유율(%)	명	점유율(%)	명	점유율(%)
서울	1,475	13.3	3	10.7	1,770	12.5
부산	471	4.3	1	3.6	561	4.0
대구	775	7.0	0	0.0	964	6.8
인천	439	4.0	3	10.7	537	3.8
광주	442	4.0	0	0.0	590	4.2
대전	407	3.7	0	0.0	549	3.9
울산	218	2.0	2	7.1	253	1.8
세종	64	0.6	0	0.0	75	0.5
경기	2,923	26.4	1	3.6	3,802	26.9
강원	367	3.3	3	10.7	477	3.4
충북	515	4.7	1	3.6	680	4.8
충남	483	4.4	4	14.3	627	4.4

전북	359	3.2	1	3.6	501	3.5
전남	535	4.8	6	21.4	698	4.9
경북	689	6.2	1	3.6	867	6.1
경남	608	5.5	2	7.1	784	5.6
제주	287	2.6	0	0.0	380	2.7
계	11,057	100	28	100	14,115	100

3) 경기도 12세 이하 어린이 교통사고 현황 (2018년 & 2019년도 기준)

① 2018년도 경기도 12세 이하 어린이 교통사고 현황

2018년도 경기도 시군별 어린이 교통사고 현황에서 발생건수를 살펴보면, 수원시가 217건으로 가장 많았으며, 다음으로 안산시(200), 남양주시(192), 용인시(188), 고양시(181), 평택시(181) 순으로 많았다. 그리고 연천군이 6건으로 가장 적게 나타났고, 그 다음으로 가평군이 16건, 과천시와 동두천시가 각 22건 순으로 나타났다. 그러나 교통사고 발생건수가 어린이 인구 대비율 산출된 결과가 아니므로, 어린이 인구가 상대적으로 많은 시의 경우 사고 발생건수가 높게 나타났을 가능성이 높다.

그리고 시군별 어린이 교통사고 사망자 수는 구리시와 시흥시가 각각 2명, 김포시, 성남시, 수원시, 안산시, 안성시, 여주시, 연천군, 용인시, 의왕시, 화성시가 1명씩 발생하였다.

〈표〉 경기 시군별 12세 이하 어린이 교통사고 현황(2018년)

구분	발생건수	사망자수	부상자수
가평군	16	0	24
고양시	181	0	220
과천시	22	0	29

광명시	68	0	93
광주시	105	0	133
구리시	34	2	35
군포시	41	0	53
김포시	107	1	149
남양주시	192	0	262
동두천시	22	0	26
부천시	162	0	200
성남시	168	1	200
수원시	217	1	268
시흥시	116	2	148
안산시	200	1	252
안성시	64	1	88
안양시	85	0	103
양주시	47	0	54
양평군	22	0	31
여주시	21	1	24
연천군	6	1	6
오산시	49	0	61
용인시	188	1	240
의왕시	23	1	25
의정부시	91	0	110
이천시	45	0	58
파주시	114	0	144
평택시	181	0	235
포천시	37	0	51
하남시	51	0	62

화성시	160	1	214
합계	2,835	14	3,598

앞의 표에서 보듯이, 경기도 31개시 중에서 의정부시 사고 발생건수는 14번째로 높게 나타났다. 평균적으로 경기도 시군들 13위 정도의 인구수를 기록해온 의정부가 교통사고 발생 순위가 14위라는 것은 일반적인 수준이라고 생각될 수는 있으나, 경기도에서 사고 발생건수가 가장 낮은 “어린이 안전 교통 도시 의정부”의 기획에 비추어본다면 보다 적극적인 어린이 사고 방지 정책 혹은 방안 모색이 필요한 실정이다.

② 2019년도 경기도 12세 이하 어린이 교통사고 현황

2019년도 경기도 시군별 어린이 교통사고 현황에서 발생건수를 살펴보면, 수원시가 217건으로 가장 많았으며, 다음으로 화성시(196), 고양시(192), 평택시(191), 용인시(185), 안산시(184) 순으로 많았다. 그리고 연천군이 4건으로 가장 적게 나타났고, 그 다음으로 동두천시가 19건, 과천시 22건, 가평군이 23건순으로 적게 나타났다. 그러나 이 결과가 어린이 인구 대비율로 사고 발생건수가 산출된 결과가 아니므로, 이 점에 대하여 고려하여 생각해 보아야 할 것이다.

그리고 주목해 보아야 할 점은 경기도 시군별 어린이 교통사고 사고 발생건수가 2019년도에 2018년도 비하여 약간 증가하였으나, 사망자 수는 감소하였다. 2019년도 사망자수는 하남시에서의 총 1건이다.

〈표〉 경기 시군별 12세 이하 어린이 교통사고 현황(2019년)

구분	발생건수	사망자수	부상자수
가평군	23	0	28
고양시	192	0	246
과천시	22	0	31
광명시	61	0	81
광주시	98	0	142

구리시	43	0	53
군포시	43	0	55
김포시	125	0	163
남양주시	157	0	196
동두천시	19	0	28
부천시	167	0	211
성남시	159	0	204
수원시	217	0	264
시흥시	129	0	165
안산시	184	0	226
안성시	58	0	103
안양시	67	0	78
양주시	59	0	72
양평군	34	0	49
여주시	30	0	40
연천군	4	0	6
오산시	64	0	79
용인시	185	0	248
의왕시	33	0	42
의정부시	87	0	110
이천시	64	0	89
파주시	103	0	137
평택시	191	0	243
포천시	38	0	53
하남시	71	1	93
화성시	196	0	267
합계	2,923	1	3,802

의정부시의 2019년도 어린이 교통사고 사고 발생건수는 87건으로 경기도에서 경기도 31개시 중에서 의정부시 사고 발생건수는 14번째로 높게 나타났다. 그리고 이 결과는 2018년도의 발생건수인 91건에 비하여 약간 감소한 결과이나, 2018년도와 동일하게 경기도에서 14번째로 높은 발생건수이다. 의정부시는 “어린이 안전 교통 도시 의정부”를 만들기 위하여 경기도에서 어린이 교통사고발생건수가 가장 낮은 도시가 되도록 더욱 적극적인 어린이 사고 방지 정책과 방안을 모색해야 할 것이다.

4) 어린이 교통사고 시 가해운전자 법규위반별 현황 (2018년 & 2019년도 기준)

① 2018년도 어린이 교통사고 시 가해운전자 법규위반별 현황

2018년도 어린이 교통사고의 원인에 대한 분석 중 가해운전자 법규위반과 관련된 사항의 순위는 다음과 같다. 첫째, **교통사고 시 안전운전 의무 불이행으로 인한 사고가 53.9%로 가장 높았다.** 두 번째 법규위반과 관련된 사항은 신호위반으로 인한 사고(11.4%)였으며, 세 번째 사항은 보행자 보호 의무 위반으로 인한 사고(9.3%)였다. 이 외에도 네 번째는 안전거리 미확보로 인한 사고(7.2%), 다섯 번째는 교차로 통행 방법 위반으로 인한 사고(6.2%), 여섯 번째는 중앙선침범으로 인한 사고(3.9%), 일곱 번째는 과속으로 인한 사고(0.4%)순이었다. 이 외의 기타 사항은 7.9%로 조사되었으며, 사소한 원인 전체는 여기에 포함시켰다.

가해 운전자 법규위반에 따른 어린이 교통사고에서 사망자 수는 안전운전 의무 불이행으로 인한 사고가 64.7%로 가장 높았다. 그 다음으로 신호 위반으로 인한 사고가 14.7%를 차지하였다. 그리고 보행자 보호 의무 위반, 기타로 인한 사고가 각각 5.9%이며, 과속, 중앙선 침범, 안전거리 미확보로 인한 사고가 각각 2.9%로 나타났다. 따라서 어린이 교통사고를 예방하기 위해서는 운전자의 안전운전 의무 이행과 신호 준수에 대한 교육이 필요하다.

〈표〉 가해운전자 법규위반별 12세 이하 어린이 교통사고(2018년)

구분	발생건수		사망자수		부상자수	
	건	점유율(%)	명	점유율(%)	명	점유율(%)
과속	39	0.4	1	2.9	60	0.5
중앙선침범	386	3.9	1	2.9	549	4.4
신호위반	1,141	11.4	5	14.7	1,410	11.2
안전거리 미확보	719	7.2	1	2.9	1,040	8.3
안전운전 의무불이행	5,393	53.9	22	64.7	6,677	53.2
교차로통행 방법위반	616	6.2	0	0.0	856	6.8
보행자보호 의무위반	926	9.3	2	5.9	961	7.7
기타	789	7.9	2	5.9	990	7.9
계	10,009	100	34	100	12,543	100

② 2019년도 어린이 교통사고 시 가해운전자 법규위반별 현황

2019년도 어린이 교통사고의 원인에서 가해운전자 법규위반과 관련된 사항 중, 교통사고 시 안전운전 의무 불이행으로 인한 사고가 52.1%로 가장 높았다. 그 다음으로 신호위반으로 인한 사고(12.6%), 보행자 보호 의무 위반으로 인한 사고(9.8%), 기타(8.5%), 안전거리 미확보(7.6%), 교차로 통행방법 위반(5.6%), 중앙선 침범(3.4%), 과속(0.3%) 순이었다.

가해 운전자 법규위반에 따른 어린이 교통사고에서 사망자 수는 안전운전 의무 불이행으로 인행 사고가 50.0%로 가장 높았다. 그 다음으로 보행자 보호 의무 위반이 17.9%를 차지하였다. 그리고 기타로 인한 사고가 10.7%, 중앙선침범 인한 사고가 10.7%이로 나타났다. 2018년도에 비하여 신호위반으로 인한 사고는 감소하여 7.1%에 해당하였으며, 과속으로 인한 사고는 3.6%로 나타났다. 그리고 안전거리 미확보와 교차로 통행 방법 위반에 의한 사망사고는 발생하지 않았다. 2018년도와 2019년도의

가해운전자 법규위반에 따른 어린이 교통사고 현황을 종합해 볼 때, 어린이 교통사고를 예방하기 위해서는 운전자의 안전운전 의무이행과 보행자 보호 의무이행, 그리고 신호 준수에 대한 지속적인 교육과 홍보가 필요한 것으로 나타났다.

〈표〉 가해운전자 법규위반별 12세 이하 어린이 교통사고(2019년)(단위 : 건)

구분	발생건수		사망자수		부상자수	
	건	점유율(%)	명	점유율(%)	명	점유율(%)
과속	31	0.3	1	3.6	44	0.3
중앙선침범	375	3.4	3	10.7	523	3.7
신호위반	1,394	12.6	2	7.1	1,850	13.1
안전거리 미확보	845	7.6	0	0.0	1,224	8.7
안전운전 의무불이행	5,763	52.1	14	50.0	7,270	51.5
교차로통행 방법위반	624	5.6	0	0.0	852	6.0
보행자보호 의무위반	1,085	9.8	5	17.9	1,121	7.9
기타	940	8.5	3	10.7	1,231	8.7
계	11,057	100	28	100	14,115	100

5) 어린이 교통사고 시 상태별 (2018년 & 2019년도 기준)

① 2018년도 어린이 교통사고 시 상태별 현황

2018년도 어린이 교통사고 시 상태별 현황을 살펴본 결과, 어린이 보행 중 사고로 인한 사망자가 64.7%로 가장 높았다. 그 다음으로 자동차 승차 중(17.6%), 자전거 승차 중(11.8%), 이륜차 승차 중(11.8%), 기타(11.8%) 순으로 사고 사망자가 발생하였다. 그리고 상태별 어린이 교통사고로 인한 부상자 수는 자동차 승차 중에 57.1%로

가장 많았고, 그 다음으로 보행 중에 29.5%의 부상자가 발생하였다. 따라서 어린이가 보행 중일 때와 자동차 승차중에 교통사고가 가장 빈번히 위험하게 발생하는 것으로 나타났다.

〈표〉 사고시 상태별 12세 이하 어린이 교통사고(2018년)

구분	사망자수		부상자수	
	명	점유율(%)	명	점유율(%)
자동차 승차중	6	17.6	7,162	57.1
이륜차 승차중	1	2.9	13	0.1
자전거 승차중	4	11.8	899	7.2
보행중	22	64.7	3,695	29.5
기타	1	2.9	774	6.2
계	34	100	12,543	100

② 2019년도 어린이 교통사고 시 상태별 현황

2019년도 어린이 교통사고 시 상태별 현황을 살펴보면, 2018년도와 마찬가지로 어린이 보행 중 사고로 인한 사망자가 71.4%로 가장 높았다. 그 다음으로 자동차 승차 중에 14.3% 발생하였다. 그리고 자전거 승차 중과 기타가 각각 7.1% 발생하였다. 상태별 어린이 교통사고 부상자 수 결과 또한 2018년과 유사하게 자동차 승차 중에 58.2%로 가장 많이 발생하였고, 그 다음으로 보행 중에 27.9%의 부상자가 발생하였다. 2018년도와 2019년의 결과는 어린이가 보행 중일 때와 자동차 승차 중에 교통사고가 가장 빈번히 위험하게 발생함으로 이에 대한 각별한 주의가 필요함을 나타낸다.

〈표〉 사고시 상태별 12세 이하 어린이 교통사고(2019년)

구분	사망자수		부상자수	
	명	점유율(%)	명	점유율(%)
자동차 승차중	4	14.3	8,212	58.2
이륜차 승차중	0	0.0	25	0.2
자전거 승차중	2	7.1	963	6.8
보행중	20	71.4	3,942	27.9
기타	2	7.1	973	6.9
계	28	100	14,115	100

6) 어린이 교통사고 시 가해차종별 (2018년 & 2019년도 기준)

① 2018년도 어린이 교통사고 시 가해차종별 현황

2018년도 어린이 교통사고 시 가해한 차종 현황을 살펴본 결과, 승용차로 인한 사고 발생이 70.9%로 가장 높았다. 그 다음으로 화물차(10.5%), 승합차(6.2%), 이륜차(4.3%), 자전거(3.9%), 기타(3.2%), 원동기(0.6%), 특수차(0.4%) 순으로 발생하였다. 그리고 가해 차종별 어린이 교통사고 사망자 수는 승용차(61.8%)로 인해 가장 많이 발생하였고, 그 다음으로 승합차(23.5%), 화물차(11.8%), 특수차(2.9%) 순으로 인해 사고 사망자가 발생하였다. 이와 같은 결과는 어린이 교통사고 예방에 대한 주의가 승용차 운전자들에게 더욱 각별히 필요한 것을 나타낸다.

〈표〉 사고시 가해차종별 12세 이하 어린이 교통사고(2018년)

구분	발생건수		사망자수		부상자수	
	건	점유율(%)	명	점유율(%)	명	점유율(%)
승용차	7,096	70.9	21	61.8	8,929	71.2

승합차	625	6.2	8	23.5	852	6.8
화물차	1,047	10.5	4	11.8	1,398	11.1
특수차	40	0.4	1	2.9	56	0.4
이륜차	427	4.3	0	0.0	474	3.8
원동기	60	0.6	0	0.0	65	0.5
자전거	390	3.9	0	0.0	400	3.2
기타	324	3.2	0	0.0	369	2.9
계	10,009	100	34	100	12,543	100

② 2019년도 어린이 교통사고 시 가해차종별 현황

2019년도 어린이 교통사고 시 가해한 차종 현황 결과, 승용차로 인한 사고 발생이 71.6%로 가장 높았다. 그 다음으로 화물차(9.4%), 승합차(6.2%), 이륜차(5.2%), 자전거(3.9%), 기타(2.7%), 원동기(0.6%), 특수차(0.4%) 순으로 발생하였다. 그리고 가해 차종별 어린이 교통사고 사망자 수는 승용차(50.0%)로 인해 가장 많이 발생하였고, 그 다음으로 승합차(25.0%), 화물차(17.9%), 이륜차(3.6%), 자전거(3.6%) 순으로 인해 사고 사망자가 발생하였다. 이는 2018년도와 유사한 결과로, 승용차 운전자들에게 어린이 교통사고 예방을 위한 교육과 홍보가 상대적으로 더 필요한 것으로 보인다.

〈표〉 사고시 가해차종별 12세 이하 어린이 교통사고(2019년)

구분	발생건수		사망자수		부상자수	
	건	점유율(%)	명	점유율(%)	명	점유율(%)
승용차	7,915	71.6	14	50.0	10,190	72.2

승합차	686	6.2	7	25.0	942	6.7
화물차	1,040	9.4	5	17.9	1,371	9.7
특수차	40	0.4	0	0.0	69	0.5
이륜차	576	5.2	1	3.6	674	4.8
원동기	65	0.6	0	0.0	71	0.5
자전거	435	3.9	1	3.6	444	3.1
기타	300	2.7	0	0.0	354	2.5
계	11,057	100	28	100	14,115	100

6. 의정부시 어린이 교통사고 현황분석

1) 의정부시 사상자 연령대별 교통사고분석 현황 (2019년도 기준)

의정부시의 교통사고 사상자를 연령대별로 분석한 결과는 다음과 같다. 우선 사망자 수는 65세 이상이 41.2%로 가장 많았고, 그 다음이 21-30세가 17.6%이, 31-40세, 41-50세, 51-60세가 각각 11.8%로 많았다. 12세 이하 어린이의 경우 0명으로 0%를 기록했다.

연령대별 교통사고 부상자 수는 41-50세가 18.2%로 가장 많았고, 그 다음으로 51-60세가 18.1%로 많았다. 여기에 이어 21-30세(16.9%), 31-40세(16.7%), 65세 이상(11.2%), 13-20세(8.0%), 61-64세(6.4%) 순으로 부상자가 발생하였으며, 12세 이하 어린이는 4.5%로 가장 낮게 나타났다.

앞의 기록에 따르면, 의정부시의 12세 이하 어린이 사상자는 다른 연령대에 비해 가장 낮은 것으로 나타났다. 다음은 교통사고 사상자의 연령대별 숫자와 비율을 표로서

정리한 것이다.

〈표〉 사상자 연령대별 교통사고(2019년)

구분	사망자수				부상자수			
	명	구성비(%)			명	구성비(%)		
		의정부시	경기	전국		의정부시	경기	전국
12세 이하	0	0.0	0.2	0.8	110	4.5	4.5	4.1
13-20	0	0.0	5.1	3.2	198	8.0	5.9	5.8
21-30	3	17.6	10.0	7.4	417	16.9	16.9	17.0
31-40	2	11.8	8.6	6.9	410	16.7	18.5	17.3
41-50	2	11.8	12.5	9.7	447	18.2	18.8	17.6
51-60	2	11.8	21.1	18.3	446	18.1	19.4	18.9
61-64	1	5.9	7.3	8.1	158	6.4	5.8	6.3
65세 이상	7	41.2	35.2	45.5	276	11.2	10.3	13.0
불명	0	0.0	0.2	0.1	0	0.0	0.0	0.0
합계	17	100.0	100.0	100.0	2,462	100.0	100.0	100.0

(단위: 명, %)

의정부시의 12세 이하 어린이의 교통사고 현황을 경기지역과 전국의 구성비로 비교해 본 결과, 위의 표와 같이, 사망자는 의정부시가 0%, 경기도가 0.2%, 전국 0.8%이

고, 부상자는 의정부시가 4.5%, 경기 4.5%, 전국이 4.1%이다. 따라서 의정부시는 12세 이하 어린이의 교통사고 발생 건을 전국대비 낮추기 위한 노력이 필요한 것으로 보인다.

2) 의정부시 어린이 사고시 상태별 교통사고 (2019년도 기준)

의정부시 어린이 상태별 교통사고를 살펴본 결과, 어린이 사망자가 0명이므로 해당사항이 없으며, 부상자의 경우 탑승 상태에서 발생하여 59.1%로 가장 높았다. 그리고 보행상태에서 발생한 교통사고가 30%였으며, 정확한 상황을 확인할 수 없는 불명이 10.9%로 조사되었다.

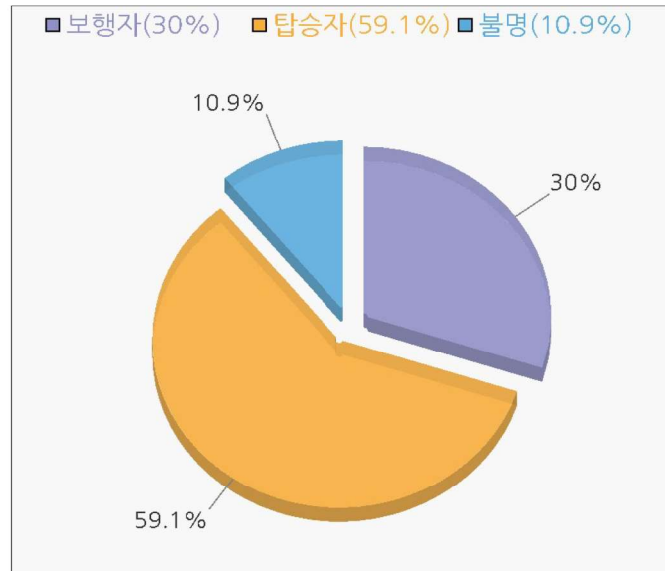
의정부시, 경기, 전국의 부상자수 구성비를 비교해 본 결과, 모두 탑승상태에서 교통사고가 가장 빈번히 발생하였고, 그 다음으로 보행 상태에서 사고가 발생하였다. 그러나 의정부시가 경기, 전국과 비교해 볼 때, 보행상태에서 교통사고로 인한 부상자가 수가 약간 더 높게 나타났다.

〈표〉 어린이 사고시 상태별 교통사고(2019년)

구분	사망자수				부상자수			
	명	구성비(%)			명	구성비(%)		
		의정부시	경기	전국		의정부시	경기	전국
보행자	0	0.0	100.0	71.4	33	30.0	25.3	27.9
탑승자	0	0.0	0.0	21.4	65	59.1	66.1	64.3
불명	0	0.0	0.0	7.1	12	10.9	8.6	7.8
합계	0	0.0	100.0	100.0	110	100.0	100.0	100.0

(단위: 명, %)

〈그림〉 의정부시 어린이 상태별 교통사고 부상자 구성비(2019년)



3) 의정부시 보행 중 어린이의 교통사고 발생 다발지역에 대한 분석 현황 (2018년도 기준)

의정부시의 보행 어린이 교통사고 다발지역, 즉 교통사고가 빈번하게 발생하거나 여러 건이 반복으로 발생한 지역을 분석하기 위하여 분석조건과 사고 검색 조건을 다음과 같이 설정하였다.

- 분석 조건: 사건이 반경 200m내, 대상사고 3건 이상 발생한 지역(사망사고 포함 시 2건 이상)
- 사고 검색조건: 2018년 발생한 12세 이하 어린이 보행자가 사고를 당하여 부상을 당했거나 사망하게 된 교통사고

〈표〉 의정부시 보행 어린이 교통사고 다발지역

장소	발생건수	사망자수	사상자수	중상자수	경상자수	부상 신고자수
A	3	0	3	1	2	0
B	3	0	3	2	1	0
C	3	0	3	1	1	1
합계	9	0	9	4	4	1

* 장소(사고 발생장소)

A: 경기도 의정부시 호원동(Dh빌딩 부근)

B: 경기도 의정부시 금오동(금신교차로 부근)

C: 경기도 의정부시 의정부동(가능역 부근)

위의 조건에 의하여 분석한 결과, 표와 같이 세 곳에서 발생건수가 각각 3건씩 있었으며, 모두 중상자와 경상자, 부상신고자에 해당하였다.

7. 의정부시 어린이 보호구역(스쿨존)내 어린이 교통사고 현황

1) 연령별 스쿨존 내 어린이 교통사고 현황 (2018-2019년도)

최근 2년의 조사 중 최초 2018년도의 스쿨존 내 어린이 교통사고는 8세와 11세 어린이 각각 1명씩이 부상자로 발생하였다. 2019년도에는 부상자 총 4명으로 4세, 7세, 9세, 10세 어린이에게 발생하였다.

〈표〉 의정부시 연령별 스쿨존 내 어린이 교통사고

연령 (세)	2018		2019	
	사망자수	부상자수	사망자수	부상자수
1				
2				
3				
4				1
5				
6				
7				1
8		1		
9				1
10				1
11		1		
12				
합계		2		4

출처: 도로교통공단

2) 월별 스쿨존 내 어린이 교통사고 현황 (2018-2019년도)

2018년도 스쿨존 내 어린이 교통사고는 7월과 8월에 각각 1건씩 발생하였고, 2019년도에는 2월, 8월, 11월, 12월에 각각 1건씩 발생하였다. 의정부시는 8월에 스쿨존 내의 어린이 교통사고 빈도가 높은 것으로 나타났다.

〈표〉 의정부시 월별 스쿨존 내 어린이 교통사고

구분	2018			2019		
	사고건수	사망자수	부상자수	사고건수	사망자수	부상자수
1월						
2월				1		1
3월						
4월						
5월						
6월						
7월	1		1			
8월	1		1	1		1
9월						
10월						
11월				1		1
12월				1		1
합계	2		2	4	0	4

출처: 도로교통공단

3) 요일별 스쿨존 내 어린이 교통사고 현황 (2018-2019년도)

2018년도 스쿨존 내 어린이 교통사고는 화요일과 목요일에 각각 1건씩 발생하였고, 2019년도에는 수요일과 금요일에 각각 1건씩, 목요일에 2건 발생하였다. 의정부시는 목요일에 스쿨존 내 어린이 교통사고 빈도가 높은 것으로 나타났다.

〈표〉 의정부시 요일별 스쿨존 내 어린이 교통사고

구분	2018			2019		
	사고건수	사망자수	부상자수	사고건수	사망자수	부상자수
일						
월						
화	1		1			
수				1		1
목	1		1	2		2
금				1		1
토						
합계	2		2	4		4

출처: 도로교통공단

4) 시간대별 스쿨존 내 어린이 교통사고 현황 (2018-2019년도)

최근 2년간의 결과보고에 따르면, 2018년도 스쿨존 내 어린이 교통사고는 16시-18시와 18시-20시에 각각 1건씩 발생하였고, 2019년도에는 8시-10시, 18시-20시에 각각 1건씩, 16시-18시에 2건 발생하였다.

위의 보고를 분석해보면, 의정부시는 16시-18시대에 스쿨존 내 어린이 교통사고 빈도가 가장 높게 발생하였음을 알 수 있으며, 그 다음의 발생 시간대는 18-20시였다. 특별히 주의를 기울일 사항은 16시-18시, 18-20시가 대체로 퇴근 시간대와 학생들 사교육 후 귀가시간이 겹치는 시간대라는 점이다. 다시 말해, 성인의 퇴근과 학생사교육 귀가시간이 겹치는 시간대에서 스쿨존 내 어린이 교통사고가 빈번하게 발생한 것으로 분석된다.

〈표〉 의정부시 시간대별 스쿨존 내 어린이 교통사고

시간대 (시)	2018			2019		
	사고건수	사망자수	부상자수	사고건수	사망자수	부상자수
4-6						
6-8						
8-10				1		1
10-12						
12-14						
14-16						
16-18	1		1	2		2
18-20	1		1	1		1
20-22						
22-24						
합계	2		2	4		4

출처: 도로교통공단

5) 법규위반별 스쿨존 내 어린이 교통사고 현황 (2018-2019년도)

의정부시의 스쿨존 내 어린이 교통사고를 법규위반별로 살펴보면, 2018년도에 보행자 보호 의무 위반에 의한 사고와 신호위반으로 인한 사고가 각각 1건씩 발생하였다. 그리고 2019년도에는 보행자 보호 의무 위반에 의한 사고가 3건, 신호위반으로 인한 사고가 1건 발생하였다. 즉, 의정부시는 스쿨존 내 어린이 교통사고가 빈도가 보행자 보호 의무 위반으로 인해 가장 높은 것으로 나타난다. 따라서 스쿨존 내에서의 보행자 보호 의무에 대한 인식과 교육을 증가시킬 필요가 있다.

〈표〉 법규위반별 의정부시 스쿨존 내 어린이 교통사고

유형	2018			2019		
	사고건수	사망자수	부상자수	사고건수	사망자수	부상자수
안전운전 의무 불이행						
교차로 통행방법 위반						
보행자보호 의무위반	1		1	3		3
차로위반(진로 변경위반)						
직진 및 우회전차의 통행 방해						
과속						
기타(운전자법 규위반)						
중앙선침범						
신호위반	1		1	1		1
안전거리 미확보						
합계	2		2	4		4

출처: 도로교통공단

6) 도로종류별 스쿨존 내 어린이 교통사고 현황 (2018-2019년도)

의정부시의 스쿨존 내 어린이 교통사고 현황을 도로종류별로 살펴보면, 2018년도와 2019년도에 시도에서 각각 2건과 4건 발생하였다. 그리고 의정부시는 도로종류별 스쿨존 내 어린이 교통사고가 빈도가 시도 유형에서만 발생하였다. 따라서 도로 종류인 시도 유형에서의 교통사고를 예방하기 위한 방안 모색이 필요하다.

〈표〉 도로종류별 의정부시 스쿨존 내 어린이 교통사고

유형	2018			2019		
	사고건수	사망자수	부상자수	사고건수	사망자수	부상자수
일반국도						
지방도						
특별광역시도						
시도	2		2	4		4
군도						
기타						
합계	2		2	4		4

출처: 도로교통공단

IV 의정부시 어린이보호구역 개선방안 및 정책제안

본 연구는 의정부시의 어린이보호구역에 관한 현황을 다각적 측면에서 분석함으로 실태를 진단하고, 그에 따른 개선방안을 마련하고자 한다.

본 연구에서의 개선방안은 어린이 보호구역의 국내 우수사례 검토를 통해 의정부시의 지역적 특성에 적합하게 제안하고자 한다. 또한, 이에 따라 의정부시의 어린이보호구역에 대한 정책, 어린이 보호구역에 대한 의정부시 내의 인식향상을 위한 정책, 그리고 범국민적 인식향상을 위한 정책을 제안하고자 한다.

1. 의정부시 어린이 보호구역 개선방안

1) 의정부시 어린이 보호구역 제도적 측면에서의 개선방안

① 어린이 보호구역 지정 개소는 현재까지 각 개소의 신청에 의하여 지정되어 왔다. 그러나 신청 주체를 확대하여 어린이 보호구역에 대한 지정을 필요에 따라 유연하게 함으로 어린이를 보호하는데 효과적으로 대처할 필요가 있다. 따라서 신청 주체의 범위를 확대하여 지정하기 위한 논의가 필요하다.

② 안전시설물에서 표지판을 LED표지판으로 순차적으로 변경할 필요가 있다. 2020 년도에 설치된 1개소만이 현재 LED표지판으로 되어 있으나, 시설물의 노후 여부의 검사를 통해 변경 시 LED표지판으로 변경할 것으로 보인다. 그러나 과속방지턱과 노면 표지에 대한 시설 적합도 검증을 지속적으로 관리, 보수할 필요가 있는 것으로 보인다.

2) 의정부시 어린이 보호구역 운영적 측면에서의 개선방안

① 어린이 보호구역 CCTV가 주로 각 시설의 정문과 후문에 설치되어 있으나, 그 이외에도 시설의 환경과 이용자의 요구에 따라 CCTV를 추가로 설치할 필요가 있다. 따라

서 각 시설 환경에 대한 조사와 시설 이용자인 학교 교원 및 직원, 학생, 학부모 등의 요구조사를 통해 CCTV의 추가 설치 및 위치 등에 대한 검토가 필요하다.

② 어린이 보호구역 CCTV 카메라는 회전형과 고정형으로 되어 있다. 그러나 카메라의 종류에 따른 장점과 단점을 조사하여 검토한 후, 시설 환경에 부합하게 설치하여 효과적으로 시설이 작용하도록 할 필요가 있다.

③ 의정부시의 어린이 보호구역 개소가 76개인 것에 대비하여 옐로카펫의 설치 개소가 7개에 불과하다. 옐로카펫 설치의 장점과 단점에 대한 검토를 통해 옐로카펫 설치를 확대할 것인지에 대한 논의가 필요하다. 또한, 옐로카펫 설치 시, 장소와 설치 개수 등에 대한 적합도를 고려해야 할 것이다.

3) 의정부시 어린이 보호구역 운영사례를 통한 개선방안

① 의정부시 초등학교의 어린이 보호구역의 환경 및 시설 등의 운영이 어떠한지를 알아보기 위해 사례로 선정한 세 곳의 현장을 조사한 결과, 학교마다 환경과 시설 등의 차이에 큰 편차가 있었다. 세 곳 중, 첫째, 청룡초등학교의 어린이 보호구역은 무인 교통 단속 장비, 신호기와 주정차금지 표지, 인도와 도로간의 경계 난간과 가로막 시설, 옐로우 월과 횡단보도 도로 등이 색채디자인을 활용하여 시각적 효과를 높이며 어린이들에게 교통안전에 대한 경각심을 높이는데 효과적으로 한 것으로 나타났다.

둘째, 호암초등학교는 무인 교통 단속 장비와 옐로우 월이 청룡초등학교와 동일하게 잘 갖추어져 있었으나, 어린이들을 위한 신호기나 다른 보호 시설이 갖추어져 있지 않은 상태이다. 또한, 어린이보호구역에 설치된 주정차금지 표지판이 전봇대에 '주정차금지'와 '견인지역'으로만 표시되어 있고 그 이외의 어린이보호구역이라는 특징을 안내하고 있는 것이 없는 상태이다. 호암초등학교는 철로와 인접하여 도로환경 상 어린이들 통행을 위한 시설물 설치 및 시각적 효과를 주는데 한계점이 있다. 그러나 이와 같은 한계점에서도 어린이들의 안전과 정서를 위해 어린이 보호구역을 나타내는 다양한 시설들을 시각적 효과를 고려하여 제공하도록 고려할 필요가 있다.

셋째, 가능초등학교는 어린이 보호구역을 나타내는 표지판과 현수막, 그리고 옐로우 월이 설치되어 있고, 다기능 무인 교통 단속 장비가 설치되어 있다. 그러나 어린이들이 보행하는

인도와 도로 간의 경계를 위한 시설물이 설치되어 있지 않아 어린이들이 보행하는데 다소 위험한 요인들이 노출되어 있다.

따라서 가능초등학교는 인도와 도로 간의 경계를 위한 시설물을 설치하여 어린이들이 안전하게 보행할 수 있는 환경을 마련해야 할 것이다. 본 연구에서는 세 곳 초등학교의 사례만을 제시하였으나, 의정부시는 이와 같은 사례를 중심으로 의정부시 내에 있는 모든 초등학교의 어린이 보호구역 환경과 시설들을 점검하고 개선해야 할 것이다.

② 의정부시의 모든 초등학교 어린이보호구역에는 학교 환경에 따라 신호기와 무인 단속 카메라가 설치되어 있지만, 그 구간을 이동하는 차량의 속도를 알리는 속도계는 설치되어 있는 않다. 차량 속도계는 운전자에게 준수해야 하는 규정 속도 범위를 알리고 경각심을 주는데 효과적으로 작용함으로, 최근 어린이 보호구역 이외에는 많은 도로에 설치되어 있는 추세이다. 따라서 의정부시는 모든 어린이 보호구역 내에 규정 속도의 범위를 실시간으로 알리는 차량 속도계를 설치해야 할 것이다.

③ 본 연구에서 세 초등학교의 어린이 보호구역을 현장 조사한 결과, 초등학교 주변 도로 정비와 시설 설치에 많은 영향을 미치고 있었다. 호암 초등학교의 경우, 철로와 인접하여 어린이들의 안전통행을 위한 환경 제공이 매우 미흡할 수 밖에 없는 상황이며, 시설물 설치에도 한계를 주고 있는 것으로 나타났다.

따라서 어린이들이 교통으로부터 위험에 노출되지 않도록 먼저 인구분포와 인구 관련 통계파악을 하여 이에 따라 도로가 정비되어야 할 것이다. 그러나 철로와 인접한 도로는 국가 관할이기 때문에 시 차원에서의 개선이 불가능한 상황이지만 어린이 안전교통을 위해 국가 차원에서의 대책이 조속히 마련될 수 있는 방안을 세워야 할 것이다. 또한, 의정부시는 호암초등학교 이외에도 의정부시의 모든 초등학교 어린이 보호구역의 도로 정비에 관하여 조사 및 점검하여 어린이들을 위한 안전교통 제일 도시가 될 수 있도록 환경을 마련해야 할 것이다.

4) 의정부시 교통안전지수 개선방안

의정부시는 교통약자 영역(C)에 대한 교통안전도가 2018년도에 가장 취약한 것으로 나타났으며, 교통약자 영역 중, 어린이 사고가 취약한 것으로 나타났다. 그러나 2019년

도에 교통약자 영역에 대한 교통안전도가 B로 상향조절되며 의정부시가 교통약자 교통안전지수를 개선하고 있음을 보여주었다.

그러나 어린이 교통안전도가 2018년도와 2019년도에 모두 전체평균보다 낮은 점수를 나타내고 있으므로 의정부는 어린이 교통안전도를 강화하기 위한 안전대책이 시급히 필요함을 나타낸다. 따라서 의정부는 어린이 교통안전도 강화를 위한 안전대책 위원회와 같은 특별 기구 설치에 대한 논의가 필요하다. 이 기구에서는 어린이 교통안전도 강화에 대한 세부적인 지침을 마련해야 할 것이다.

5) 어린이 교통사고 예방을 위한 개선방안

① 어린이 교통사고 현황에 대하여 시도별로 분석한 결과 경기도가 교통사고 발생건수 점유율과 교통사고 사망자 수 점유율이 가장 높게 나타났다. 따라서 경기도는 어린이 교통사고 예방을 위한 안전대책과 효과적인 홍보 및 교육이 매우 필요한 가운데 있다. 그리고 경기도 31개시 중에서 의정부시의 어린이 교통사고 발생건수는 2018년도와 2019년도에 모두 14번째로 높게 나타났다.

따라서 의정부는 경기도에서 사고 발생건수가 가장 낮은 어린이 교통안전 도시가 되기 위한 방안 모색이 필요하다. 또한, 어린이 교통사고 예방을 위한 개선 방안을 구체적으로 시행해 나아가는 모범 도시로서의 중추적 역할을 수행하기 위한 논의와 대책이 필요하다.

② 어린이 교통사고 시 가해 운전자 법규 위반별 분석 결과, 안전운전 의무 불이행으로 인한 사고가 가장 많았으며, 그 다음이 신호위반으로 인한 사고이다. 이는 어린이 교통사고를 예방하기 위해서는 운전자의 안전운전 의무이행과 신호 준수를 위한 교육과 홍보에 대한 구체적인 방안 모색이 필요함을 나타낸다.

③ 어린이 교통사고는 승용차에 의하여 가장 많이 발생하였으며, 어린이는 보행 중과 자동차 승차 중에 가장 빈번하고 위험하게 교통사고가 발생하였다. 따라서 승용차 운전자들을 대상으로 한 어린이 교통사고 예방을 위한 교육과 홍보가 필요한 것으로 보인다. 그리고 어린이들을 대상으로 보행 시 교통안전에 대한 교육 프로그램을 도입하는 것에 대한 논의가 필요하다. 또한, 어린이보호구역에서 어린이를 위한 승하차 공간 확보

필요하고, 승하차 시 안전지대를 만드는 방안도 고려해야 할 것이다.

6) 의정부시 어린이 교통사고 예방을 위한 개선방안

① 의정부시의 12세 이하 어린이 사상자는 의정부시의 다른 연령대에 비해 가장 낮은 것으로 나타났다. 그러나 전국 대비 의정부시의 12세 이하 어린이의 교통사고 발생건은 다소 높은 편으로 나타났다. 따라서 의정부시는 전국대비 사고 발생을 낮추기 위한 대책 모색이 필요하다.

② 의정부시가 경기, 전국과 비교해 볼 때, 어린이가 보행상태에서 교통사고로 인한 부상자가 수의 구성비가 약간 더 높게 나타났다. 따라서 의정부시는 어린이들을 대상으로 보행 시 교통안전에 대한 교육 프로그램을 도입하여 시행하는 것에 대한 논의 및 대책이 필요하다.

③ 의정부시의 보행 어린이 교통사고 다발지에 대한 사후 점검이 어떻게 이루어지고 있는지에 대한 조사가 필요하다. 즉, 사고다발지역에 대한 조사 기준이었던 2018년 이후 사고 발생장소에서 보행 어린이 교통사고를 예방하기 위해 어떠한 조치가 취해졌는지에 대한 점검이 요구된다. 이 외에도 의정부시는 사고다발지역의 사후점검 장치가 필요하다.

7) 의정부시 어린이 보호구역 내 교통사고 예방을 위한 개선방안

① 의정부시의 어린이 보호구역 내 교통사고 현황을 시간대별로 살펴본 결과, 월별로는 8월, 요일별로는 목요일에 어린이 교통사고 빈도가 높은 것으로 나타났다. 따라서 8월과 목요일에 스쿨존 내에서의 교통사고 발생 원인에 대한 면밀한 검토가 필요하며, 이에 해당하는 시간대에 교통사고 예방을 위한 대책 논의가 필요하다.

② 의정부시의 어린이 보호구역 내 교통사고 빈도가 높은 시간대는 16시-18시와

18-20시이다. 이 시간대는 대체로 퇴근 시간대와 학생들 사교육 후 귀가시간에 해당하므로 차량과 학생들의 유동 인구가 높은 것과 사고 발생률이 관련이 있는 것으로 보인다.

또한, 이 시간대의 학생들과 운전자들의 피로감과도 사고 발생률의 관련성을 생각해 볼 수 있다. 따라서 이 시간대를 대비한 교통사고 예방 대책을 모색할 필요가 있다. 그러나 코로나19와 같은 현 시점에서는 스쿨존에서의 시간대별 학생과 차량 유동 수를 예측할 수 없는 상황이다. 따라서 이에 대한 논의를 통해 교통사고 예방을 위한 시간대별 대책 모색이 필요하다.

③ 의정부시의 스쿨존 내 어린이 교통사고 시 가해 운전자 법규 위반별 분석 결과, 보행자 보호의무 위반으로 인한 사고가 가장 많았으며, 그 다음이 신호위반으로 인한 사고이다. 따라서 스쿨존 내에서의 어린이 교통사고를 예방하기 위해서는 보행자 보호의무에 대한 인식과 교육을 증가시킬 필요가 있다. 또한, 운전자들을 대상으로 스쿨존 내에서의 신호 준수 교육과 홍보에 대한 구체적인 방안 모색이 필요하다.

④ 의정부시는 스쿨존 내의 어린이 교통사고를 예방하기 위하여 도로 종류인 시도 유형에서의 교통사고를 예방하기 위한 방안을 모색할 필요가 있다.

2. 의정부시 어린이 보호구역 정책제안

1) 의정부시 어린이 교통안전 정책 중간보고회 결과

의정부시 어린이보호구역 교통안전 정책 관한 본 연구는 보다 세밀하고 체계적이기 위하여 관련 분야의 의견을 통한 논의 과정이 필요하여 중간보고회를 개최하였다. 중간보고회에는 의정부시의회의 의원들, 의정부시의 교통기획과와 첨단교통시설팀, 의정부교육지원청, 녹색어머니회, 폴리스연합회의 대표자들이 참석하였다 <부록 참조>. 중간보고회에서 제시되어 논의한 사항은 다음과 같다.

① 코로나19 이후 변경된 교육 상황에서 어린이보호구역의 사용시간 및 구역 내 통제한 시간 등에 관한 논의 결과 학교가 있는 한 어린이보호구역이 지속적으로 필요하며, 이는 등·하교와 상관없이 어린이보호 구역 내의 통제 및 관리가 필요하다. 무엇보다 어린이가 혼자 다니는 경우 운전자의 부주의가 있을 수 있으므로 코로나와 상관없이 어린이 보호구역의 통제 및 관리는 매우 중요하다.

② 개정안, 즉 “민식이법”에 대한 일부 부정적 사고에 대한 논의 - “민식이법”에 대한 시민들의 인식이 부족할 수 있으며, 이전에 지니고 있던 사고 및 인식이 변하지 않는 것이 문제일 수 있다.

따라서 시민들의 인식을 변화시키기 위한 다양한 방법들을 도입할 필요가 있다. 예를 들어, 국외의 경우 아이들이 직접그린 그림으로 어린이보호구역 표지판을 사용하는 사례가 있다. 이와 같은 방법을 이용하여 시민들의 인식과 감성적 측면의 변화를 이끌 수 있다.

③ 주·정차 단속지역을 강화를 위한 논의 - 어린이 보호구역에서의 주정차로 인해 어린이들과 차량의 시야를 방해하게 됨으로 사각지대를 만들 수 있다. 따라서 주·정차 금지구역 단속을 강화하기 위한 체계적인 제도가 필요하다. 또한, 주·정차 단속 카메라가 없는 지역을 조사하여 설치하고 장비 작동을 위한 관리가 지속적으로 이루어지도록 해야 할 것이다.

④ 승·하차시 빈번하게 발생하는 사고 예방을 위한 논의 - 어린이 보호구역에서 어린이들이 승·하차시 차량 이외에도 보행자와 혹은 이륜차와 사고가 빈번히 발생하므로 승·하차 안전지대를 확보하기 위한 시설물을 설치해야 할 것이다.

2) 어린이 보호구역 개선 관련 국내 우수사례 검토

본 연구는 의정부시의 어린이 교통안전을 위해 어린이 보호구역을 효과적으로 개선하고자 하는 목적으로 국내의 우수사례 어린이 보호구역의 환경과 시설물들을 살펴보았다.

① 구간 단속 장비

서울 시내 한 초등학교의 경우, 초등학교 어린이 보호구역 지점에서 차량의 속도를 제한하기 위하여 구간 단속 카메라를 설치하였다. 단속구간 표시를 단속구간과 시속 30km를 나타내는 현수막과 표지판을 설치하였다.

〈구간단속 표지판과 장비〉



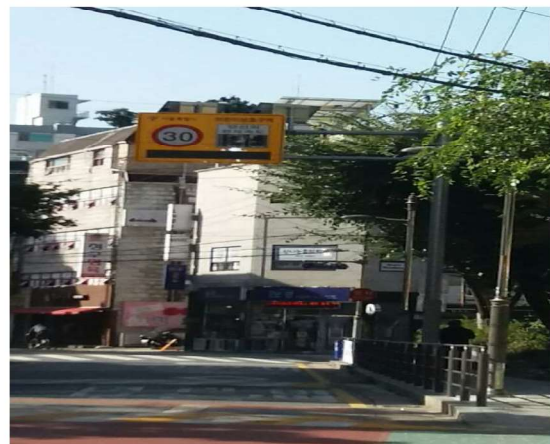
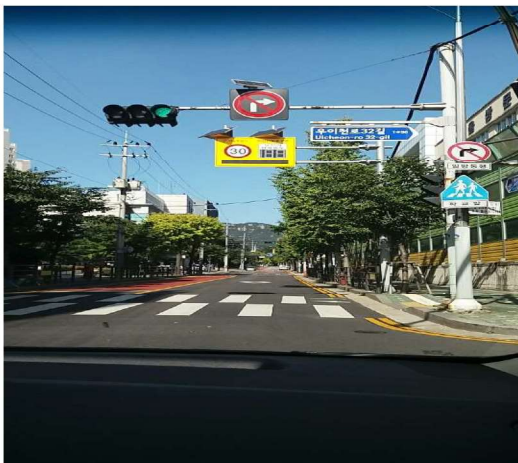
위의 사진에서 보듯이, 어린이보호구역과 구간단속을 나타내는 시설물들이 있다. 또한, 도로 위에 구간단속을 시작하는 시점 표시와 카메라, 제한속도 표지판 이 설치되어 있다. 구간단속은 어린이보호구역 내에서의 더욱 안전한 교통을 위해 전 구간에서의 차

량속도를 단속하고자 한 것이다. 이는 과속 후의 급정지로 사고 및 위험 요인을 예방하고자 한 것으로 보다 강화된 단속 시설이라고 볼 수 있다. 의정부시에서도 이와 같이 보다 안전한 어린이보호구역을 형성하기 위해 차량 속도 단속을 강화하는 구간단속 장비를 도입하여 설치하는 것에 대해 고려해 보아야 할 것이다.

② 차량 속도계

차량 속도계는 지정된 구간을 이동하는 자동차의 속도를 알려주는 장비로, 운전자에게 현재의 운전 속도 제한을 제시해 줄 수 있다. 현재 차량 속도계는 어린이 보호구역 이외에도 설치되고 있는 추세이다. 그리고 몇몇 어린이 보호구역에서는 속도제한의 효과성 높이기 위하여 음성으로 제한 속도를 알리는 장치도 설치되었다.

〈차량 속도계〉



위의 사진은 서울 시내의 어린이 보호구역에 설치된 차량 속도계이다. 어린이 보호구역에서의 차량 속도계는 노란색 표지판에 제한속도 표시가 있고, 그 구간을 이동하는 차량의 속도를 실시간으로 제시해 주고 있다. 의정부시의 초등학교 어린이보호구역에는 아직까지 차량속도계가 설치된 곳이 없다. 차량 속도계는 스쿨존에 진입하는 운전자에게 준수해야 하는 규정 속도 범위에 대한 경각심을 주는데 효과적으로 작용하므로 의정부시는 모든 어린이 보호구역 내에 차량속도계를 설치하는 것에 대해 고려해야 할 것이다.

③ 도로 안전용 삼각뿔 & CCTV

도로 안전용 삼각뿔은 도로에 설치하여 삼각뿔 너머로 넘어가면 안 된다는 것을 안내하는 표지로 사용된다. 그리고 아래 사진의 CCTV는 방법 및 무인투기방지용 장비이다.

〈도로 안전용 삼각뿔〉



〈CCTV〉



위의 사진은 서울 시내의 어린이 보호구역에 도로에 설치된 도로 안전용 삼각뿔과 방법 및 무인투기방지 CCTV이다. 왼편 사진의 삼각뿔은 어린이 보호구역을 이동하는 자동차가 인도 가까이에 가는 것을 방지하는 것으로 보행 어린이의 안전을 강화한 것이다. 사진에서 보듯이 인도와 도로간의 경계 난간이 있지만, 삼각뿔을 설치함으로 더욱 안전하게 어린이들이 보행하도록 한 단계 더 경계를 만들고 있다. 그리고 오른편 사진의 CCTV는 주로 방법용으로 사용되기 때문에, 어린이의 교통사고 이외에도 발생할 가

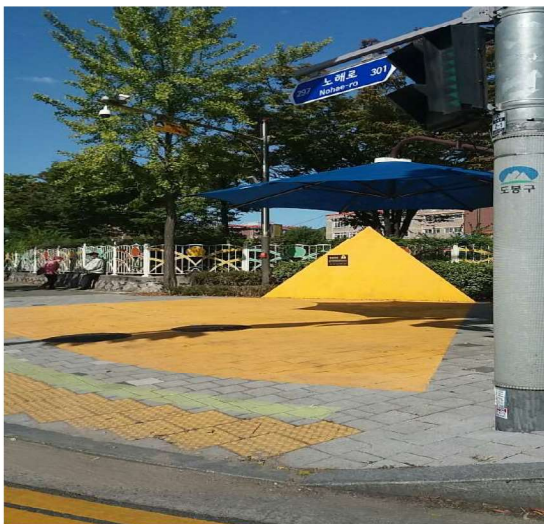
능성이 있는 크고 작은 사고 및 사건들을 감시할 수 있다.

의정부시의 어린이 보호구역에서도 도로 안전용 삼각뿔을 설치하여 어린이들의 보행에 안전성을 더할 필요가 있다. 특히, 도로와 인도 간의 경계 난간 설치가 부실한 곳에는 반드시 삼각뿔을 설치해야 할 것이다. 삼각뿔 설치의 비용과 시간적 측면에서 다른 시설 설치보다 용이하므로 빠른 시일 내에 설치하여 어린이 보행 안전 측면을 개선하는데 도움이 될 수 있다. 그리고 의정부시의 어린이 보호구역의 대부분에는 다양한 기능의 CCTV가 설치되어 있고, 몇몇 학교 부근에는 다기능의 무인단속 장비가 설치되어 있다. 그러나 이 장비들이 제대로 작동하는지에 대한 점검이 지속적으로 필요하기 때문에 CCTV 점검 및 관리를 위한 효과적인 대책마련이 시급하다. 이에 의정부시는 2020년 10월중 CCTV점검 및 관리에 대한 전반적인 개선을 할 예정으로 되어 있다.

④ 옐로우 카펫과 옐로우 월

옐로우 카펫과 옐로우 월은 시각적 효과를 통해 어린이들에게 교통안전에 대한 경각심을 준다. 아래의 사진은 서울 시내 한 초등학교에 설치된 옐로우 카펫과 옐로우 월이다. 그리고 정문 앞에 어린이 보호구역 알림 표지판이 설치되어 있다.

〈옐로우 월과 옐로우 카펫〉



〈어린이보호구역 알림 표지판〉



위의 사진은 어린이보호구역을 알리는 시설들이다. 이 시설은 어린이들 뿐 아니라 이 구역을 통행하는 사람들에게 어린이들을 교통으로부터 안전하게 보호하도록 하는 경각

심을 불러일으킨다. 초등학교 앞에 설치된 옐로우 월과 옐로우 카펫, 그리고 어린이 보호구역 알림 표지판을 통해 어린이 보호구역에서의 안전성을 강조하고 있음이 보인다.

의정부시의 옐로우 월과 옐로우 카펫은 앞 장의 운영 사례에서 제시하였듯, 시각적 효과 측면뿐 아니라 어린이들의 눈높이에 더욱 가깝게 접근하였으며 정서적 면에도 효과적으로 작용할 수 있도록 되어 있다. 따라서 의정부시의 옐로우 월과 카펫이 타 도시의 어린이 보호구역에 우수사례로 소개되도록 의정부시가 홍보할 필요가 있는 것으로 보인다.

3) 의정부시 지역적 특성에 적합한 어린이 보호구역 개선방안 및 정책 제언

① 등하교지도 시민자율단체에 대한 재정과 교육 지원

실제적으로 어린이보호구역 내에서 학생들의 등하교지도를 시행하고 있는 자율단체에 대한 지원과 교육이 요구된다. 의정부시에 보편적으로 활동하고 있는 등하교지도 자율단체는 ‘녹색어머니회’와 ‘어머니폴리스’이다. ‘녹색어머니회’는 등교 시 교통지도에 참여하고 있는 시민자율단체이다. ‘어머니폴리스’는 하교 시 교통지도에 참여하고 있는 시민자율단체이다. 등하교시 교통지도에 참여하고 있는 시민자율단체에게 기본 재정지원이 이루어지고 있는 반면, 정식적 교통관련 교육이나 수수료 지급 등은 이루어지지 않고 있다. 이에 대한 재고가 필요하다.

② 의정부시 어린이보호구역 인식향상을 위한 정책 제언

의정부시 어린이보호구역에 대한 시민들의 인식을 향상시키기 위해서는 정책적 측면에서 프로그램 개발이 필요하다. 첫째, 시민들의 어린이 보호구역 인식개선 캠페인과 관련된 프로그램이 필요하다. 예를 들어, 시민단체 혹은 시민 활동이 있는 곳에서 어린이 보호구역에 대한 개념과 그 중요성에 대해 알리는 동영상을 제작하여 광고 형식으로 제공할 수 있다. 또한, 의정부시의 어린이 관련 혹은 교통관련 검색을 할 경우 유튜브나 클립 등을 통해 의정부시 어린이보호구역 홍보 동영상이 제공되도록 할 수 있다.

둘째, 어린이보호구역에 대한 인식을 향상시키기 위하여 운전자, 보행자, 운전자를 위한 인식교육 프로그램이 마련되어야 한다. 인식 교육프로그램은 어린이들의 특성에 따른 교통안전관리와 어린이보호구역과 관련된 다양한 주제를 프로그램화하여 관련 전문 강사를 섭외한 후, 전체 학교 및 기관에 순회강연을 하는 방식을 생각해 볼 수 있다. 교육 프로그램은 우선적으로 어린이들, 학부모, 교육기관 관련자들을 대상으로 어린이의 교통안전에 대한 인식개선을 목표로 하지만, 그 외의 시민들에게도 프로그램이 제공될 수 있도록 교육 대상의 범위를 점차적으로 확장해 나아가도록 하는 방안도 고려해야 할 것이다.

그러나 이와 같은 시민들의 인식을 향상시키기 위한 제도를 구축하기 위해서는 지자체와 교육청, 그리고 관련 기관들의 협의와 지원이 충분히 논의되어야 할 것이다.

3. 의정부시 어린이 보호구역 교통안전 관리 정책

의정부시는 교통상의 위험과 장애를 방지하고 제거함으로써 교통의 약자를 안전하게 보호하고자 하는 정책을 실현하고자 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 교통안전 관리에 관한 조례안을 의결하였다. 의정부시는 교통약자인 어린이를 위한 교통안전에 대한 관리가 체계적이고 효율적으로 시행되도록 하기 위하여 다음과 같은 조례안을 의결함으로써, “어린이안전 제일도시 의정부시”로서의 목표에 박차를 가하고 있다.

【의정부시 어린이·노인 및 장애인 보호구역 교통안전 관리에 관한 조례안】

**의정부시 어린이·노인 및 장애인 보호구역
교통안전 관리에 관한 조례안**

의안 번호	제2020-106호
------------------	------------

제안연월일 2020. 10. 7.
제안자 최정희 의원

1. 제안이유

- 본 조례는 「도로교통법」 제12조 및 제12조의2에 따라 지정된 의정부시 어린이·노인 및 장애인 보호구역에서의 교통안전 관리에 관한 사항을 정함으로써 교통상의 위험과 장애를 방지하고 제거하여 교통의 약자를 안전하게 보호하기 위함을 목적으로 제정함.

2. 주요내용

- 가. 이 조례의 목적과 정의를 규정함. (안 제1조부터 안 제2조까지)
- 나. 시장의 책무와 교통안전기본계획의 수립 그리고 실태조사 및 사후관리 등을 규정함. (안 제3조부터 안 제5조까지)
- 다. 어린이·노인 및 장애인을 대상으로 교통안전교육과 협력체계의 구축 그리고 등·하교시 교통지도 등을 규정함. (안 제6조부터 안 제8조까지)
- 라. 예산의 범위 내에서 재정의 지원과 필요한 사항을 규칙으로 정하도록 함. (안 제9조부터 안 제10조까지)

의정부시 조례 제 호

의정부시 어린이·노인 및 장애인 보호구역 교통안전 관리에 관한 조례안

제1조(목적) 이 조례는 「도로교통법」 제12조 및 12조의2에 따라 지정된 의정부시 어린이·노인 및 장애인 보호구역(이하 "보호구역"이라 한다)에서 교통사고의 위험으로부터 어린이·노인 및 장애인을 보호하기 위하여 교통안전 관리에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "어린이 보호구역"이란 「도로교통법」 제12조 제1항에 따라 교통사고의 위험으로부터 어린이(13세 미만의 사람을 말한다, 이하 같다)를 보호하기 위하여 지정된 구역을 말한다.
2. "노인 및 장애인 보호구역"이란 「도로교통법」 제12조의2 제1항에 따라 교통사고의 위험으로부터 노인 및 장애인을 보호하기 위하여 지정된 구역을 말한다.

제3조(시장의 책무) ① 의정부시장(이하 "시장"이라 한다)은 어린이·노인 및 장애인 교통안전을 위한 각종 시설물의 설치·개선과 교통사고 예방을 위한 시책을 마련하여 적극 추진하여야 한다.

② 시민은 어린이·노인 및 장애인 교통안전을 위한 사업과 시책에 격

극력으로 참여하고 협력하여야 한다.

제4조(기본계획수립 등) ① 시장은 「교통안전법」 제17조에 따라 5년 단위로 수립되는 의정부시 교통안전기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)에 보호구역 개선을 위하여 다음 각 호의 내용을 포함하여야 한다.

1. 보호구역의 현황
2. 개선목표 및 개선방향
3. 보호구역안의 신호기 · 안전표지에 관한 사항
4. 보호구역안의 도로부속물의 설치 · 경비 · 유지에 관한 사항
5. 보호구역안에 설치된 노상주차장의 폐지 또는 이전계획
6. 보호구역에 대한 개선 및 재정 지원에 관한 사항
7. 보호구역안의 폐쇄회로 텔레비전 설치에 관한 사항
8. 그 밖에 시장이 보호구역의 보행환경 및 교통사고 예방에 필요하다고 인정하는 사항

② 제1항의 기본계획을 「교통안전법」 제18조에 따른 의정부시 교통안전시행계획에 구체적으로 수립하여 매년 시행하여야 한다.

제5조(실태조사 및 사후관리) ① 시장은 매년 보호구역에 대한 교통 안전 및 도로부속물의 실태 및 개선이 필요한 사항을 조사하여 제4조의 기본계획 및 시행계획에 반영될 수 있도록 하여야 한다.

② 시장은 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관

「한 규칙」 제11조를 준용하여 보호구역에 대한 사후관리 계획을 수립·시행하여야 한다.

제6조(교통안전교육 등) ① 시장은 해당시설의 어린이·노인 및 장애인을 대상으로 보행안전 등에 관한 교통안전교육을 실시할 수 있다.

② 제1항에 따른 교통안전교육은 다음 각 호의 방법에 따른다.

1. 교통안전 교육 시설을 통한 교육
2. 교통안전교육 프로그램 제작 및 보급을 통한 자체교육
3. 그 밖에 교통안전 전문교육기관 위탁교육 등

제7조(협력체계의 구축) 시장은 교통안전 시책의 효율적인 추진을 위해 경찰관서, 교육지원청, 도로관리청, 관련 단체 등과 긴밀히 협력하여야 하며, 필요한 경우 협의체를 구성하여 운영할 수 있다.

제8조(등·하교 시 교통지도) 시장은 초등학교 등의 장과 해당시설의 장에게 어린이·노인 및 장애인이 많이 다니는 시간대에 관할 보호구역의 주요 횡단보도 등의 교통안전을 위하여 교사, 학부모 또는 교통봉사단체 등으로 하여금 교통지도반을 운영하도록 권고할 수 있다.

제9조(재경지원 등) ① 시장은 제8조에 따른 교통봉사단체 등이 어린이·노인 및 장애인의 안전을 위하여 교통지도를 하는 경우에는 예산의 범위 내에서 필요한 경비를 지원할 수 있다.

② 시장은 경찰관서, 교육지원청 등 관계기관에서 보호구역의 교통안전 시설을 설치, 개선, 보수 등 사고 예방을 위한 조치를 요청할 때에

는 적극 검토하여 필요한 소요예산을 편성하는 등 재정상의 조치를 할 수 있다.

제10조(시행규칙) 이 조례 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

제2조(경과조치) 이 조례 시행 전에 시장이 어린이·노인 및 장애인 보호구역에 대하여 지원하였거나 지원 중인 사항은 이 조례에 따른 것으로 본다.

소 관	의정부시의회
임 안 자	최경희 의원

V

결론

지금까지 우리는 어린이보호구역에 대한 법률 및 상황 등을 점검하고, 그것이 가진 문제점과 해결방안, 그리고 긍정적 인식 제고의 방법 등을 정책적으로 제안하였다. 본 연구는 다양한 전문가들과의 토론과 공부모임을 통해 지속적으로 보완되고 정리되었으며, 이를 위해 다양한 문헌연구와 더불어 실제적 사건의 현황들, 국민들의 인식들, 현장의 시설점검, 그리고 전문가들의 제언들을 종합하면서 연구를 진행하였다.

위의 과정을 통한 정책제안을 밝히기 전에 분명히 해야 하는 사항은 어린이 교통안전이 어느 한 분야나 시설 또는 부서에서 담당해서 해결될 일이 아니고 복합적으로 이루어져야 한다는 사실이다. 어린이보호구역내에 설치된 안전시설교육 홍보, 그리고 규제단속이 서로 유기적으로 정비되고 개선되어야 그 실효를 거둘 수 있다. 그러나 일반적으로는 어린이들의 인지적, 신체적 특성을 고려하지 않은 채, 도시계획에 따라 일괄적으로 시설을 설치 및 관리하고 있어서 보행자 대기 공간의 부족, 학교와 도로의 접도 조건, 무질서한 정류장과 시설물 등의 많은 문제점이 발생되고 있다. 또한, 단속위주의 대책과 예산 위주의 시설설치 등으로 인해 어린이들에게 안전하고 쾌적한 통행환경을 제공하지 못하고 있는 실정이다. 이러한 필요성 안에서 본 연구는 미래적 어린이보호구역 정책을 위해 다음과 같은 사항을 제안하고자 한다.

첫째, 어린이들의 교통안전을 위해 기존의 도로 및 교통시설 기준과 규칙을 혁신적으로 바꿀 수 있는 기획과 실행이 요구된다. 기존에 되어 있는 시설이나 교통법규를 여전히 어른과 정신적, 신체적 차이를 견지한 어린이의 상황에 적용시키는 것은 제대로 된 정책으로 연결될 수 없는 한계를 드러낸다. 오히려 어떤 때는 지나치다는 비판에 직면할 수 있는 기획을 받아들여 실제적으로 적용하게 될 때, 오히려 기존의 교통시설 및 규칙을 통해 간과될 수 있었던 문제들이 가시화될 것이며, 이를 통해 어린이안전을 위한 새로운 영역의 혁신이 가능해질 것으로 예상된다.

특별히 혁신적 기획을 통한 시설물의 개선은 가장 기초적인 단계이기도 하지만 또한 가장 효과를 볼 수 있는 부분이기 때문에, 어린이 보호구역내의 교통안전시설물에 대한 지속적인 확충이 필요하다. 예를 들어, 어린이보호구역 내 횡단보도 주변에는 단순히 보호구역이나 제한속도만을 인지시키는 시스템을 넘어 보행자와 운전자의 존재를 자동으로 감지하여 서로에게 알려주는 시스템이 필요하다는 점은 이미 잘 알려져 있다. 또한, 시야확보에 있어 가장 문제가 되는 불법주정차를 어린이보호구역 내에서 사각지대 위험을 높은 구간에 전적으로 불가능하게 만드는 도로디자인의 확충도 필수적인 상황이다.

둘째, 학교의 인가 및 설립을 위한 입지를 결정할 때 그 기준을 단순한 경제적, 분양적 논리가 아닌 학생들의 통학안전을 제일우선으로 하는 기준과 기획이 가능해야 한다. 안전한 통학로를 만들어가기 위한 가장 중요한 방법론이 제도적 개선이라는 점을 거부할 전문가는 없을 것이다. 대단위 택지지구 개발 시 분양논리의 경제성을 우선하는 경우가 많아 위험한 통학로가 만들어진다. 이것을 방지하기 위해서는 현행 학교 위치 결정 관련 규정을 차로 이상의 도로는 횡단하지 않아야 한다. 또한, 각 통학권, 학생들의 통학거리, 학생들의 거주분포현황 등이 함께 연결되어 지나치리만큼 분명하게 정량적으로 규정될 필요 역시 분명히 해야 한다.

나아가 이는 곧 어린이보호구역 지정범위 확대와도 연결된다. 거리별 사고현황을 살펴보면 교통 안전지도가 집중되고 있는 50m를 벗어난 지역에서 사고가 많이 발생하고 있기 때문에 학생이동경로와 학교 주요로를 분명하게 파악하고, 이를 보호구역의 기준으로 삼아야 하는 요청이 꾸준히 제기되고 있다.

셋째, 어린이보호구역 및 그 법의 강화를 담고 있는 일명 ‘민식이법’에 대한 인식의 긍정적 변화가 필요하다. ‘민식이법’에서 중요한 부분은 그것이 가진 형벌의 강화가 아니라, 오히려 어린이보호구역에서 강화된 보호시설의 설치확대와 단속의 강화이다. 그러나 몇 가지의 예외적 사항들을 가정하거나 경험한 몇몇 선동세력에 의해 이 법의 기본취지는 무시당하고 거절당하는 흐름이 강하다. 이러한 위기의 극복은 그 어떤 것보다 기본적인 운전자 및 전체 국민의 기본적 인식변화를 통해서만 가능하다는 점은 분명하다.

사실상 매스미디어에 노출된 자극적인 상황을 제외하고 나면, 어린이보호구역사고 대부분이 보행자에 대한 보호의무위반, 안전운전에 대한 불이행, 신호에 대한 분명한 위반 등 운전자 부주의를 통해 나타난 경우가 대부분이다. 이는 단순히 단속이나 단속시설, 처벌강화의 방법론을 넘어 분명한 인식전환이 동반되어야 함을 보여주는 예라 할 수 있다. 물론 어린이보호구역 내 어린이와 보호자의 통행에 대한 의식과 준법정신 역시 이 운동 안에 포함되어 있다. 그러나 중요한 것은 사고의 크기는 늘 운전자의 부주의에 의해 결정된다는 사실을 기억해야 한다는 점이다.

부 록

1. 어린이보호구역 교통안전정책 연구회 중간보고회

어린이보호구역 교통안전 정책 연구회 중간보고회 개최

□ 용역개요

- 용역명: 의정부시 어린이 보호구역 교통안전 정책 연구 용역
- 용역기간: 2020. 5. 4. ~ 9. 30.(150일)
- 계약금액: 10,000,000원
- 용역기관: 한세대학교 산학협력단(이관표 책임연구원)
- 용역목적
 - 의정부시 어린이 보호구역 내 안전기반 시설 현황, 법규자료, 사고 사례 등을 조사하고 기존 정책의 문제점을 파악하여 시민의 인식 개선 방안 모색 및 “학생안전 제일도시 의정부시” 수립을 위한 정책 제언을 하고자 함

□ 보고서 개요

- 일 시: 2020. 9. 14. (월) 15:00
- 장 소: 의정부시의회 의원회의실(3층)

○ 참석대상

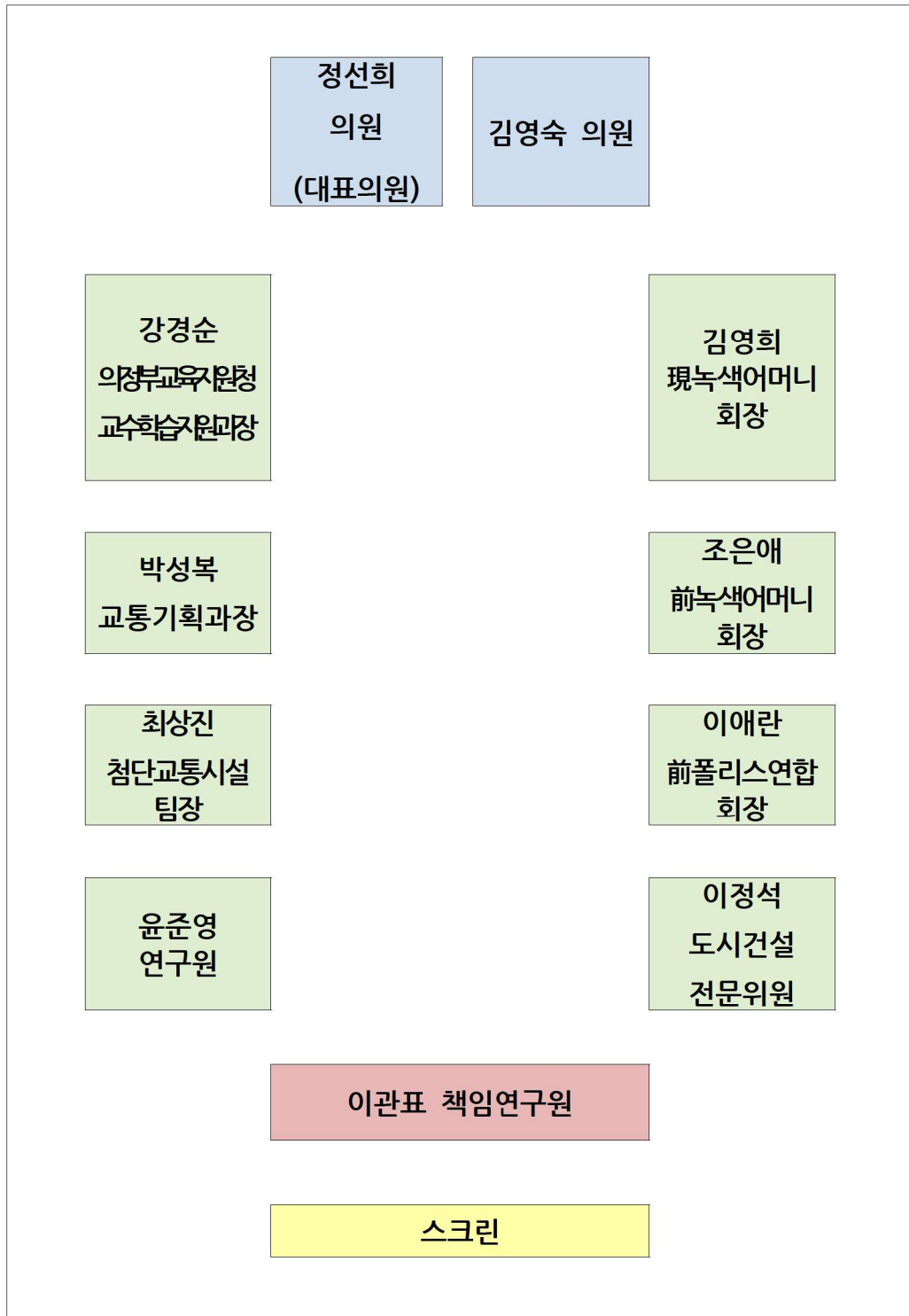
- 의정부시의회(3): 정선희(대표의원), 김영숙, 도시건설 전문위원
- 의정부시(2): 교통기획과장, 첨단교통시설팀장
- 용역기관(2): 이관표 책임연구원, 윤준영 연구원
- 자문위원(4): 강경순 의정부교육자원청 교수학습자원과장, 김영희
現녹색어머니 회장, 조은애 前녹색어머니회장,
이애란 前폴리스연합회장

○ 주요내용: 용역 추진상황 보고 및 의견교환

○ 시간계획

시 간 계 획		소요 (분)	내 용	비 고
부터	까지			
15:00	15:05	5	▶ 개회 및 참석자 소개	대 표 의 원
15:05	15:25	20	▶ 용역 추진 상황 보고	책임연구원
15:25	15:57	32	▶ 질의 및 의견교환	전 체
15:57	16:00	3	▶ 기념촬영 및 폐회	전 체

□ 좌석배치도



□ 보고서 유인물

2. 어린이보호구역 교통안전정책 연구회 현장방문

(1) 현장 방문의 목적

- 의정부시의 보행 어린이 교통사고 다발지에 대한 사후 개선 현장 조사 필요

: 사고다발지역에 대한 조사 기준이었던 2018년 이후 사고 발생장소에서 보행 어린이 교통사고를 예방하기 위해 현장에 어떠한 조치가 취해졌는지에 대한 점검을 하고자 한다. 그러나 본 연구는 2020년에 시작하여 2018년 사고다발 현장지역 환경과 시설에 대한 자료가 미미한 상태이다. 따라서 본 현장방문은 2020년 10월 5일을 기준으로 현장 환경 및 시설이 보행 어린이에게 어느 정도 안전하게 갖추어져있는지를 확인해 보고자 한다.

- 의정부시의 어린이 보호구역 환경 개선의 벤치마킹을 위한 우수사례 지역 방문 필요

: 방문예정 지역은 어린이 보호구역으로써의 기능을 증진시키고, 어린이들에게 안전한 보행에 대한 경각심을 높이는데 효과적으로 작용하고 있는 타지역 어린이 보호구역 우수지역이다.

(2) 일 시: 2020년 10월 5일 오전 8시 이후 (학생등하교시간)

(3) 인 원: 책임의원 2명, 연구원 2명 등 총 6-7명 예상

(4) 방문 지역: 의정부시 보행 어린이 교통사고 다발지역(2018년도 기준)과 우수사례 개발

〈표〉 의정부시 보행 어린이 교통사고 다발지역

장소	발생건수	사망자수	사상자수	중상자수	경상자수	부상 신고자수
A	3	0	3	1	2	0
B	3	0	3	2	1	0
C	3	0	3	1	1	1
합계	9	0	9	4	4	1

* 장소(사고 발생장소): 용역중간보고서 34쪽

- A: 경기도 의정부시 호원동(Dh빌딩 부근)
- B: 경기도 의정부시 금오동(금신교차로 부근)
- C: 경기도 의정부시 의정부동(가능역 부근)

* 어린이 보호구역 우수사례 지역: 노원구 지역 추천(정선희 의원)

(5) 현장 방문 자료 수집

- 지역 환경 및 시설 사진 촬영

〈고정형 CCTV〉



〈회전형 CCTV의 예〉



〈의청롱초등학교 옐로우카펫〉



〈호암초등학교 옐로우카펫〉



- 어린이 보행 관찰 동영상 촬영
- 방문자들의 현장 환경 및 시설에 대한 의견 수렴