

교통안전

1. 어린이 교통사고는 왜 일어날까요?

[어린이 교통사고 현황]

[어린이 교통사고 발생 원인]

2. 교통사고는 어떻게 예방할까요?

[보행안전]

[탑승안전]

[차량용 어린이 보호장구]

[어린이 통학버스]

[교통사고 예방을 위한 안전수칙]

1. 교통사고는 왜 일어날까요?

[어린이 교통사고 현황]

OECD 34개 회원국의 14세 이하 어린이 인구 10만 명당 교통사고 사망자 수를 살펴보면, 아일랜드가 0.3명으로 가장 적었고, 아이슬란드가 3.0명으로 가장 많았으며, 한국은 1.2명으로 OECD회원국 평균(1.0명)에 비해 다소 높은 수준입니다.

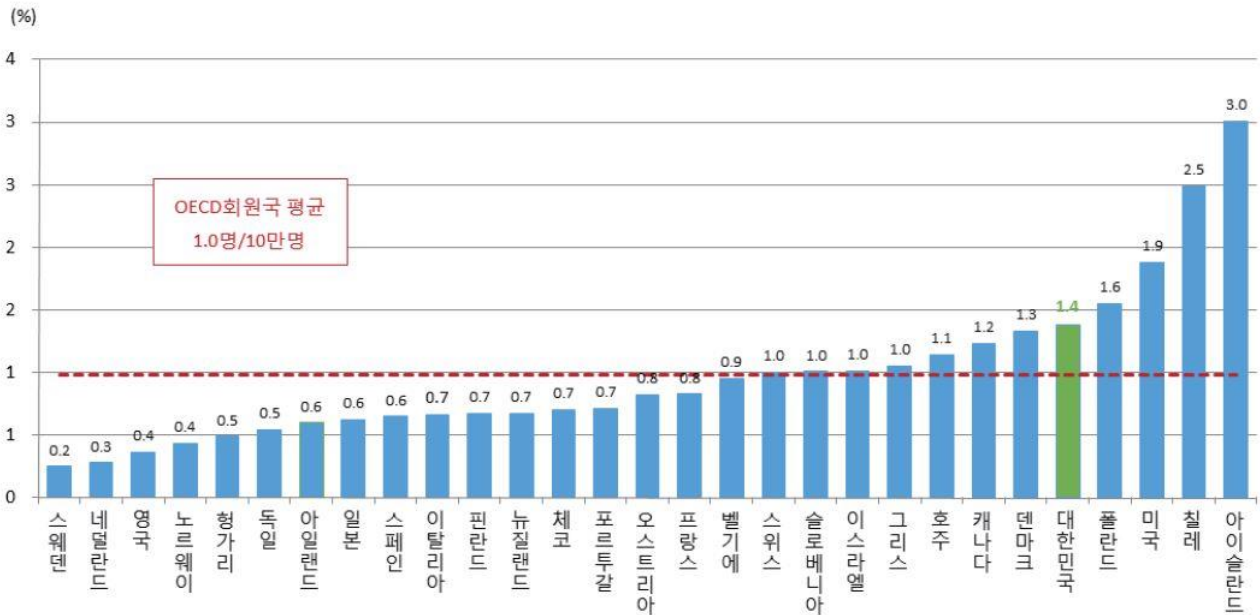
OECD 가입국 어린이(14세 이하) 인구 10만 명당 교통사고 사망자 수(2011~2015)를 살펴보면 다음과 같습니다.

<OECD 가입국 어린이(14세 이하)인구 10만 명당 교통사고 사망자수(2011~2015)>

국가	2011	2012	2013	2014	2015
그리스	1.4	1.3	1.1	0.6	0.4
네덜란드	0.6	0.8	0.3	0.7	0.7
노르웨이	0.8	0.4	0.4	-	-
뉴질랜드	1.2	1.6	0.7	1.3	1.0
대한민국	1.3	1.3	1.4	0.9	1.2
덴마크	0.9	0.7	1.3	0.6	0.6
독일	0.8	0.7	0.5	0.7	0.8
룩셈부르크	1.1	1.1	2.2	1.1	-
미국	1.9	1.9	1.9	1.8	-
벨기에	1.8	0.8	0.9	0.5	1.0
스웨덴	0.6	0.4	0.2	0.4	0.4
스위스	0.8	2.6	1.0	0.7	0.6
스페인	0.6	0.7	0.6	0.5	0.4
슬로베니아	2.1	1.0	1.0	0.7	1.0
아이슬란드	3.0	0	3.0	0	3.0
아일랜드	0.7	0.3	0.6	1.3	0.3
영국	0.5	0.5	0.4	0.4	0.5
오스트리아	1.1	0.7	0.8	0.7	0.9
이스라엘	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0
이탈리아	0.7	0.6	0.7	0.7	0.5
일본	0.7	0.6	0.6	0.6	-
체코	0.8	1	0.7	0.9	1.1
칠레	3.3	3.1	2.5	3.3	3.0
캐나다	1.2	1.2	1.2	0.8	-
포르투갈	1.2	0.8	0.7	0.5	0.9
폴란드	1.7	1.5	1.6	1.4	1.1
프랑스	1.1	1.0	0.8	1.0	0.9
핀란드	0.9	0.8	0.7	1.1	1.6
헝가리	0.8	1.4	0.5	0.8	0.8

호주	1.4	1.1	1.1	1.2	0.9
----	-----	-----	-----	-----	-----

< OECD 가입국 어린이(14세 이하)인구 10만 명당 교통사고 사망자수 비교(2013)>

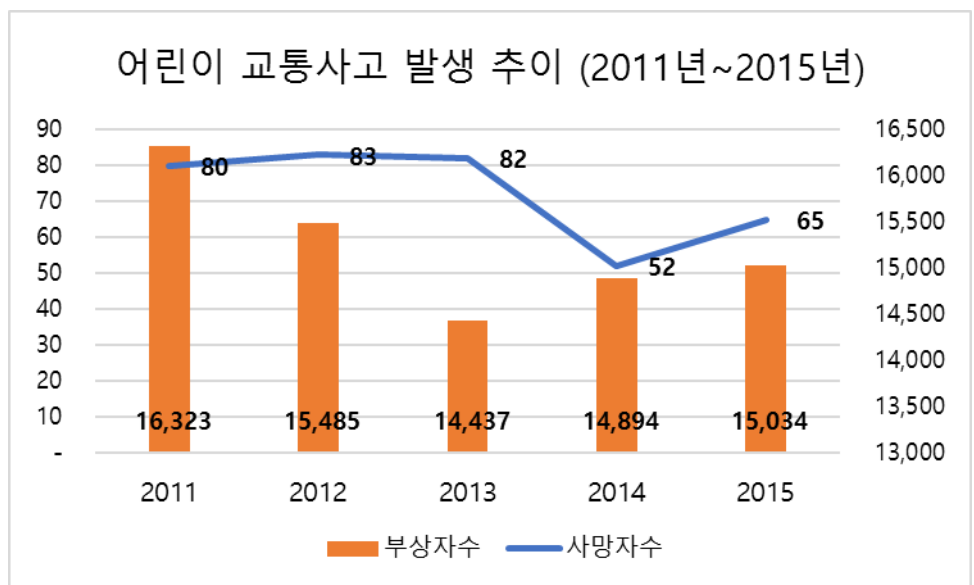


출처: 도로교통공단, 2015 OECD 회원국 교통사고 비교

우리나라의 어린이 교통사고율이 꾸준히 낮아지고는 있지만 2015년의 경우 65명의 어린이가 교통사고로 사망했으며, 15,034명의 어린이가 부상을 당했습니다.

2011년부터 2015년 사이 발생한 어린이 (만13세 미만) 교통사고 발생 추이를 살펴보면 다음과 같습니다.

<어린이 교통사고 발생 추이(2011년~2015년)>



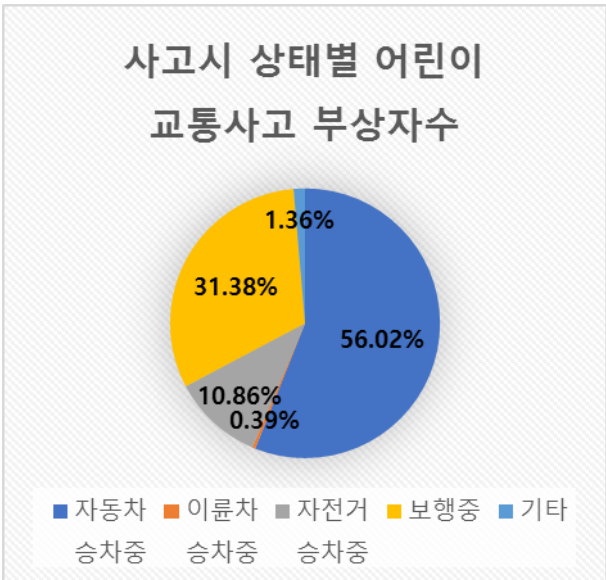
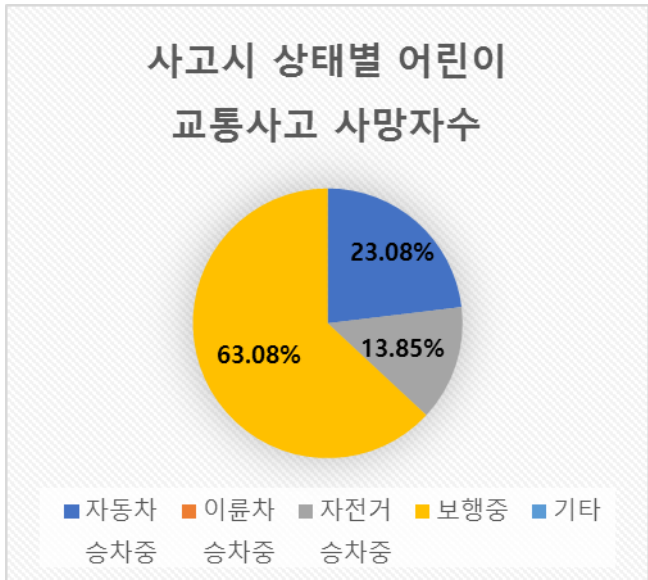
출처: 경찰청, 2016 교통사고 통계

2015년 어린이 교통사고 사망자 중 63.08%(41명)가 보행 중 사망한 것으로 나타났습니다. 보행 중 사고는 어린이 교통사고 유형 중 1위를 차지하고 있어, 보행 안전에 대한 교육과 더불어 보행환경 개선에 대한 노력이 필요함을 알 수 있습니다.

부상자를 살펴보면, 자동차 승차 중 부상자가 56.02%(8,422명)로 가장 많고, 보행 중 부상자가 31.38%(4,718명)로 그 뒤를 이었습니다.

2015년 발생한 어린이 교통사고의 유형을 살펴보면 다음과 같습니다.

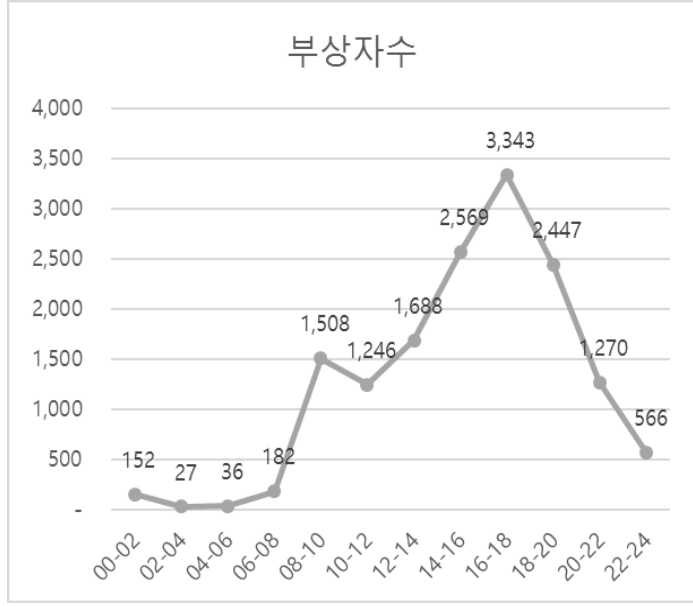
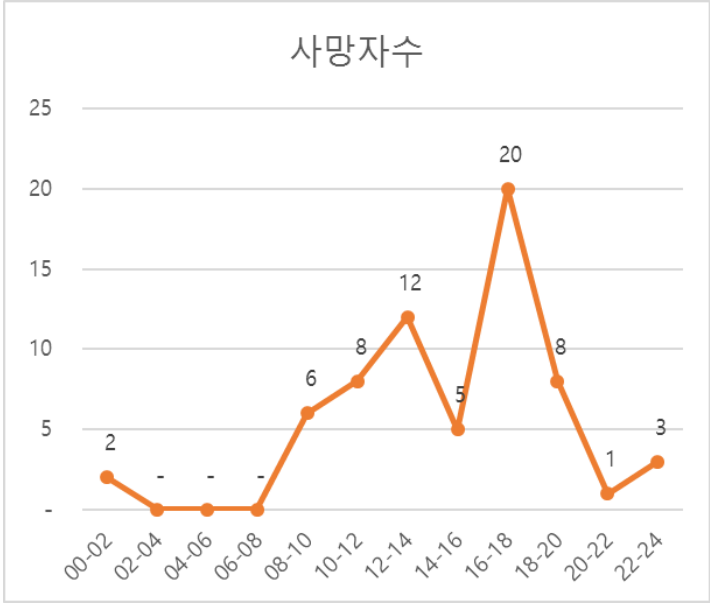
<어린이 교통사고 유형(2015년)>



출처: 경찰청, 2016 교통사고 통계

한편 시간대별 사상자는 하교 시간대인 오후 4시부터 저녁 8시에 높게 나타나 방과 후 시간에 어린이들에 대한 교통안전 지도 및 주의가 각별히 필요함을 알 수 있습니다.

<시간대별 어린이 교통사고 사상자(2015)>



출처: 경찰청, 2016 교통사고 통계

[어린이 교통사고 발생 원인]

피아제(Piaget)의 어린이 발달 특성을 통해 살펴본 어린이 교통사고의 위험성




- 어린이는 가장 관심 있는 것에만 집중하는 경향이 있고, 굉장히 충동적이기 때문에 언제 어디에서 갑자기 튀어 나올지 모릅니다.
- 어린이는 자신이 운전자를 볼 수 있으면 운전자도 자신을 볼 수 있을 것이라고 생각합니다. 따라서 차가 멈춰 줄 것이라고 생각합니다.
- 어린이는 자신이 다치기 쉬운 존재라는 것을 실감하지 못합니다. 따라서 사고가 발생했을 때 다치거나 죽을 수 있다는 사실을 잘 예측하지 못합니다.
- 어린이는 보통 어른들이 생각하는 상식과 다른 생각을 하는 경우가 많습니다. 예를 들어 작은 차보다 큰 차들이 더 빨리 달릴 수 있다고 생각을 한다든지, 넓은 길은 위험하고 좁은 길은 안전하다고 생각할 수 있습니다. 또한 차가 움직이는지 안 움직이는지 잘 판단하지 못합니다.
- 어린이는 어디 쪽에서 소리가 나는지 금방 깨닫기 어렵기 때문에 위험을 알리는 소리를 듣고도 안전한 쪽으로 잘 피하지 못합니다.
- 어린이는 어른에 비해 시야가 좁음(어른의 2/3정도)뿐만 아니라 키가 작기 때문에 위험 상황에 노출되기 쉽습니다.



2. 교통사고는 어떻게 예방할까요?

[보행안전]

(1) 어린이를 위한 보행안전 수칙

도로횡단 5원칙

	<p>첫째, 우선 멈춘다. 길을 건널 때에는 무조건 건너려고 하지 말고, 일단 멈추어야 합니다. 길을 건너다가 일어나는 사고 중 80%가 갑자기 뛰어든다 일어나는 사고이므로 길을 건널 때에는 일단 멈추는 것이 좋습니다.</p>
	<p>둘째, 왼쪽, 오른쪽, 다시 왼쪽을 본다. 우선 멈춘 후에 내가 있는 쪽으로 차가 오고 있는지 왼쪽, 오른쪽, 다시 왼쪽을 자세히 살펴봐야 합니다.</p>
	<p>셋째, 횡단보도의 오른쪽에 서서 운전자를 보며 손을 든다. 우리나라에서는 자동차가 나의 왼쪽에서 오므로 횡단보도의 오른쪽으로 간 만큼 안전하게 됩니다. 따라서 횡단보도의 오른쪽에 서야 하며, 운전자에게 손을 들어 '건너가겠다'라는 의사를 확실하게 전달해 주어야 합니다.</p>

	<p>넷째, 차가 멈추었는지 확인한다.</p> <p>손을 든 다음에는 반드시 차가 멈추었는지 확인해야 합니다. 운전자들은 횡단보도 앞에서 ‘멈춰야겠다’라는 생각보다는 ‘녹색 신호에 걸리지 말아야겠다’는 생각으로 보다 속력을 내는 경향이 있습니다. 그러므로 차가 멈춘 것을 확인한 후 건너는 습관을 길러야 합니다.</p>
	<p>다섯째, 건너는 동안 차를 계속 보면서 건너다.</p> <p>횡단보도를 건널 때에는 차를 계속 보면서 건너야 합니다. 처음에는 멈추어 있던 자동차가 갑자기 움직여 사고가 발생할 수 있으므로 길을 건너는 동안에도 자주 차를 살펴보아야 합니다.</p>

(2) 어린이를 위한 보행안전체크리스트

어린이 여러분! 평소 얼마나 안전하게 보행하고 있는지 알아보을까요?

한 항목 당 5점씩이며, 모든 항목에 체크한 어린이는 100점을 받게 됩니다.

모든 항목에 자신 있게 체크할 수 있도록 노력해요. 그래야 교통안전 사고를 예방할 수 있습니다.

[1] 길을 건널 때	
길을 건너기 전에 우선 멈추어 좌우를 살핀다.	
녹색 신호등으로 바뀌기 전에는 차도로 내려가 있지 않는다.	
운전자와 눈을 맞추어 운전자가 나를 보았는지 확인한 후에 길을 건넌다.	
횡단보도 오른쪽에서 건넌다.	
신호등이 없는 길에서는 더욱 조심해서 길을 건넌다.	
차도, 골목길 등 차가 다닐 수 있는 모든 길에서 항상 멈추고 차를 확인한다.	
갑자기 인도에서 차도로 뛰어 들지 않는다.	
철길 위에서 놀지 않는다.	
차가 주·정차 된 곳에서 놀지 않는다.	
[2] 자전거를 탈 때	
몸에 맞는 자전거(안장에 앉았을 때 양쪽 발가락 끝이 땅에 닿아야 한다.)를 탄다.	
슬리퍼를 신고 타지 않는다.	
자전거에 전조등, 반사재, 경적이 달려있다.	
자전거를 탈 때마다 항상 안전모를 쓰고 탄다.	
자전거를 탈 때 신호등과 교통안전표지를 잘 지킨다.	
횡단보도를 건널 때는 자전거에서 내려서 건넌다.	
길을 건너기 전에는 우선 멈추고 차가 오는지 살핀 후 건넌다.	

밤에는 자전거를 타지 않는다.	
[3] 차에 탈 때	
뒷좌석에 앉는다.	
항상 안전벨트를 맨다.	
창문 밖으로 손이나 머리를 내밀지 않는다.	

[탑승안전]

(1) 어린이를 위한 자동차 탑승안전 수칙

1. 부모는 어린 자녀를 안고 타지 마세요.

어린 자녀를 안고 사고를 당했을 경우, 자녀는 부모의 충격받이 역할을 하게 됩니다. 이 때 성인 몸무게의 7배에 해당하는 충격을 받게 되므로 매우 위험합니다.

2. 13세 이하 어린이는 반드시 자동차 뒷좌석에 타도록 하세요.

에어백이 있는 앞좌석에 탈 경우, 충돌시 에어백이 부풀리는 힘에 목이 꺾이거나 어린이의 얼굴을 정면으로 막아 질식할 수 있습니다.

3. 성인용 안전띠는 어린이를 보호할 수 없어요.

성인용 안전띠는 어린이의 몸에는 헐겁기 때문에 충돌시 튕겨져 나가는 것을 방지하지 못합니다. 뿐만 아니라 어린이는 앉은키가 작기 때문에 어깨와 골반을 지나야 하는 안전띠가 목과 복부를 지나게 되어 사고시 장파열 등의 손상을 유발하여 보호역할을 하기보다는 오히려 위험할 수 있습니다.

4. 안전띠가 꼬이거나 비틀어져 있으면 위험해요.

급정거하거나 충돌할 때 안전띠 폭이 넓으면 충격을 분산 시켜줍니다. 그러나 안전띠가 꼬여있으면 오히려 피부를 상하게 하고 심하면 내장 파열까지 초래할 수 있습니다.

5. 차량용 어린이 보호장구는 어린이의 체격과 기능, 안전성을 고려해서 선택하세요.

어린이의 체격을 고려하여 알맞은 보호장구를 선택해야 합니다. 특히 목근육이 충분히 발달되지 않은 연령의 경우, 목을 편안하게 감싸줄 수 있는 제품을 선택해야 합니다. 목 보호대를 대주는 것도 방법입니다.

6. 차량용 어린이 보호장구는 움직이지 않도록 단단하게 고정시켜 주세요.

보호장구에 앉히기만 한다고 안전한 것은 아닙니다. 반드시 움직이지 않도록 단단하게 고정시켜야 합니다.

7. 아기가 보호장구에 타는 것을 싫어한다고 포기하면 안돼요.

아기가 싫어한다고 사고의 위험을 방치하는 것은 부모의 책임입니다. 아이가 익숙해질 때까지 집에서라도 앉혀놓고 가지고 놀게 하는 등의 활동을 통해 거부감을 없애주어야 합니다.

8. 차량이 장기간 햇빛에 노출되어 있었다면 어린이를 앉힐 때 주의하세요.

차량이 햇빛에 장기간 노출되어 있었다면, 어린이를 태우기 전에 좌석이나 벨트가 뜨겁지는 않은지 확인해야 하며, 뜨거워진 부분은 어린이의 살에 닿지 않도록 주의해야 합니다. 보호장구 선택 시에도 단열처리가 되어있는 것을 구입하는 것이 좋습니다.

9. 여름철 불볕 더위에 어린이를 차 안에 혼자 남겨두지 마세요.

뜨거운 차 안에서 어린이가 체온의 균형을 잃는 속도는 성인보다 약 3배~5배 정도 빠릅니다. 또한 바깥 기온이 약 33°C일 때, 차내 온도는 단 20분만에 52°C까지 올라갑니다. 따라서 어린이는 단 몇 분이라도 차 안에 혼자 남겨두어서는 안되며, 목적지에 도착해서 내릴 때에는 차 안에 어린이가 자고 있지는 않은지 모두 내렸는지를 꼭 확인해야 합니다.

(2) 엄마.아빠를 위한 안전운전체크리스트

어린이는 미래의 운전자!

엄마.아빠가 평소에 얼마나 안전하게 운전하고 계시는지 알아보까요? 어린이 여러분이 채점해 보아요. 그리고 어떤 점을 고치셔야 할지 알려드리겠습니다.

한가지씩 고쳐나갈 때마다 온 가족이 안전하게 된답니다.

1. 엄마.아빠는 안전띠의 중요성에 대해 알고 계신가요?

	질문	출발 전	출발 후 (1분 이내)	채점자 권유 (출발 1분 후)
1번	안전띠를 언제 착용하나요?	10	5	0
2번	조수석에 앉은 사람에게 안전띠를 착용하도록 권유하나요?	10	5	0
3번	안전벨트 착용상태를 점검하나요?	10	5	0

2. 엄마.아빠는 어린이들이 자동차에 타서 다음과 같은 행동을 할 때 어떻게 하나요?

	질문	엄마.아빠의 태도		
		하지 못하도록 하며 이유를 설명해 준다.	하지 못하도록 한다.	그냥 내버려 둔다.
1번	뒷좌석에서 왔다 갔다 하며 장난칠 때	10	5	0
2번	창 밖으로 몸(머리나 손)을 내밀 때	10	5	0
3번	운전자의 운전을 방해하는 행동을 할 때	10	5	0

3. 도로에서 엄마.아빠는 어떻게 운전을 하시나요?

	질문	0회	1회	2회	3회	4회	5회
1번	급출발, 정당한 사유 없는 급정거를 한다.	10	-2	-4	-6	-8	-10
2번	횡단보도 앞 정지선을 지키지 않는다.	10	-2	-4	-6	-8	-10
3번	신호를 지키지 않는다.	10	-2	-4	-6	-8	-10
4번	방향 지시등을 켜지 않거나 켜자마자 바로 변경한다.	10	-2	-4	-6	-8	-10
5번	규정 속도를 지키지 않는다.	10	-2	-4	-6	-8	-10
6번	운전중 핸드프리도 장착하지 않은 채 통화를 한다.	10	-2	-4	-6	-8	-10

[차량용 어린이 보호장구]

(1) 자동차 탑승시 어린이는 어디에 앉는 것이 가장 안전할까요?

자동차에서 가장 안전한 좌석은 운전석 뒷좌석입니다. 따라서 어린이는 앞좌석에 태우는 것보다 뒷좌석에 태우는 것이 안전합니다.

우리나라의 경우 부모가 어린 자녀와 동승할 때 앞좌석에 자녀를 안고 타는 경우가 많은데, 이 경우 충돌사고가 발생하면 어린이가 성인의 '충격받이' 역할을 하게 되며, 이 때 어린이는 성인 몸무게의 7배에 해당하는 충격을 받게 되므로 어린이에게 치명적입니다. 뿐만 아니라 앞좌석에 에어백이 있을 경우 자동차 충돌시 에어백이 터지면서 어린이의 얼굴을 정면으로 막아 질식사고를 유발할 수 있으므로 매우 위험합니다.

(2) 차량용 어린이 보호 장구는 무엇이며 왜 필요한가요?

어린이 보호장구란 쉽게 말해 어린이용 안전띠를 의미합니다.

흔히 안전띠를 생명띠라고 하는데 이 생명띠를 착용하면 어른의 경우 사망사고의 55%를 중상으로 낮출 수 있으며, 중상의 60%를 경상으로 낮출 수 있다는 안전띠 유효성 분석결과가 미국에서 나온바 있습니다. 어린이의 경우는 그 효과가 보다 뚜렷합니다. 독일에서 실험해 본 결과 어린이 사망사고를 90%, 부상사고를 75%나 줄여준다고 합니다.

하지만 (어른용)안전벨트가 어린이에게는 사망벨트와 같습니다.

도로교통안전공단 실험 보고서에 따르면 5~6세 어린이가 안전벨트를 매지 않고 시속 50km로 달리다 정면충돌하면 차창을 뚫고 나가 사망에 가까운 중상을 입는다고 하며, 어른용 안전벨트를 댔을 때는 머리가 앞 차창에 충돌하는 것은 보호되지만 벨트가 목을 압박해 질식 또는 전신마비, 심하면 사망에도 이를 수 있는 것으로 나타났습니다.

이 같은 차이는 안전벨트가 어른 신체 크기를 기준으로 신체 부위 중 상대적으로 단단한 어깨뼈나 골반 부위를 지지해 교통사고 시 탑승자를 보호하도록 제작 되기 때문이며, 어린이가 착용하면 안전벨트가 목 부위 또는 하복부와 같은 신체적으로 연약한 부위에 위치하게 됩니다.

교통안전공단 자동차안전연구원이 2012년 다양한 조건에서 시속 48 km로 충돌시험을 실시한 결과, 유아(3~6세)의 경우 뒷좌석에 카시트를 장착하지 않을 시 머리 상해치는 10 배, 가슴 상해치는 약 2 배 이상 높게 나타났으며, 12 세 이하의 어린이가 성인용 안전띠를 착용한 경우 중상가능성이 약 3.5 배 높아지는 것으로 나타났습니다.

그러므로 아이들에게는 연령에 맞는 어린이 보호장구 장착 및 사용이 필요합니다.

(3) 차량용 어린이 보호 장구에는 어떤 것이 있나요?

현재 6세 미만에게 적용되는 차량용 어린이 보호장구 의무 착용 제도를 13세까지 확대 적용하자는 움직임이 있지만, 정작 차량용 어린이 보호장구의 선택기준이나 올바른 착용 방법에 대해서는 명확히 알고 있지 못한 경우

가 많습니다. 차량용 어린이 보호장구를 고를 때는 아이의 체격과 기능, 안전성을 우선으로 선택하고, 자동차 뒷자리에 규정된 방법으로 정확하게 장착하는 것이 가장 중요합니다.

	<p><1단계> 뒤쪽을 보도록 장착하는 영아용 카시트 (Rear-Facing Child Seat) 0~2세(체중 2.5kg~9kg) 어린이를 위한 카시트로, 뒷좌석에 어린이가 뒤쪽을 바라볼 수 있도록 장착해야 하며 등받이 각도가 45도 기울어지도록 장착해야 합니다. 뒤쪽을 보도록 장착하는 이유는 자동차의 흔들림으로부터 어린이의 머리와 목을 보호해주고, 자동차 충돌시 충격이 상대적으로 단단한 뼈인 등으로 분산되어 목을 가누지 못하는 어린이의 목을 안전하게 하고 머리를 보호하기 위함입니다.</p>
	<p><2단계> 앞쪽을 보도록 장착하는 유아용 카시트 (Forward-Facing Child Seat) 3~6세(체중 9Kg~18Kg) 어린이를 위한 카시트로, 뒷좌석에 어린이가 앞쪽을 바라볼 수 있도록 장착해야 하며 등받이 각도는 90도가 되도록 장착해야 합니다. 어깨 끈 연결부위는 어린이 어깨 위쪽에 있어야 하며, 등받이 높이는 어린이의 귀높이까지 와야 합니다. 모든 고정 끈은 손가락 한 개가 들어갈 정도의 여유만 두고 단단하게 고정시켜야 합니다.</p>
	<p><3단계> 안전띠로 고정하는 부스터 시트 (Belt-Positioning Booster Seat) 7~12세(체중 15kg~25Kg) 어린이의 골반의 높이를 높여주기 위해 착용해야 합니다. 어린이는 앉은키가 작기 때문에 성인용 안전띠를 착용하면 어깨와 골반을 지나야 하는 안전띠가 목과 복부를 지나게 됩니다. 이러한 경우 사고시 장파열, 척추 뼈의 이탈 등 치명적 상해를 입을 수 있습니다. 따라서 부스터 시트를 사용하여 성인용 3점식 안전띠의 경로를 적절히 유지시켜야 합니다.</p>
	<p><4단계> 성인용 안전띠 13세 이상 어린이는 골반이 완전히 발달하여 성인용 안전벨트를 직접 사용할 수 있습니다. 이 경우, 어깨띠는 가슴을 지나고 골반띠는 골반위로 지나도록 적절하게 조절해야 합니다.</p>

(4) 차량용 어린이 보호 장구 관련 법규

도로교통법에 따르면 운전자는 안전띠를 매야 하며, 동승자에게도 안전띠(영유아의 경우에는 장구를 장착한 후 안전띠)를 매도록 주지시키고 영유아의 경우 뒷좌석에서도 안전띠를 매도록 하여야 한다고 명시되어 있습니다.

[영유아용 보호장구 관련 법규]

운전자의 특별 준수사항(도로교통법 제 50조 1항과 2항)

제50조 (특정 운전자의 준수사항)

- ① 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 운전자는 자동차를 운전할 때에는 좌석안전띠를 매어야 하며, 그 옆 좌석의 동승자에게도 좌석안전띠(영유아인 경우에는 유아보호용 장구를 장착한 후의 좌석안전띠를 말한다. 이하 같다)를 매도록 하여야 한다. 다만, 질병 등으로 인하여 좌석안전띠를 매는 것이 곤란하거나 행

정안전부령으로 정하는 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

② 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 운전자는 그 옆 좌석 외의 좌석의 동승자에게도 좌석안전띠를 매도록 주의를 환기하여야 하며, 승용자동차의 운전자는 영유아가 운전자 옆 좌석 외의 좌석에 승차하는 경우에는 좌석안전띠를 매도록 하여야 한다.

[통학버스 안전]

(1) 어린이 통학버스란 무엇인가요?

‘어린이 통학버스’란 도로교통법 제2조 23항의 규정에 준한 것으로서, 각 목의 시설 가운데 어린이(13세 미만인 사람을 말한다. 이하 같다)를 교육 대상으로 하는 시설에서 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차와 「여객자동차 운수사업법」 제4조제3항에 따른 여객자동차운송사업의 한정면허를 받아 어린이를 여객대상으로 하여 운행되는 운송사업용 자동차를 말한다.

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

나. 「영유아보육법」에 따른 어린이집

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

라. 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따라 설립된 체육시설

(2) 통학버스사고는 왜 일어날까요?

① 불법임대 차량(지입제 차량)의 운행

일반 차량을 가진 운전자가 여러 학원에서 운행을 하고 있는 경우가 많은데, 이러한 경우에는 시간에 쫓겨 일시 정지·서행·앞지르기 금지 등의 기본적인 운전자 준수사항조차 지키지 못하는 경우가 많습니다. 또한 이러한 차량의 경우 통학버스로 신고할 수 없기 때문에 통학버스에 꼭 필요한 장치(경광등, 발판 등)가 장착 되어 있지 않은 경우가 많습니다.

② 안전지도교사의 동승률 저조

현행법상 유치원 통학차량의 경우 지도교사가 어린이와 함께 탑승하도록 의무화 되어 있고, 초등학교 통학버스나 학원차량은 보호자의 동승이 권장사항으로 되어 있습니다. 그러나 안전지도교사의 동승률이 저조하여 관련사고가 잇따르고 있습니다.

③ 통학버스 운전자의 난폭운전

통학버스 운전자를 대상으로 하는 안전교육이 전혀 이루어지지 않고 있으며 특히 지입제 차량의 경우는 아이들을 빨리 태우고 내리는 일에만 급급해 이로 인한 난폭운전이 심각한 수준입니다.

④ 어린이 통학버스 안전관리를 위한 협조체제 미흡

안전기준은 국교부 소관이고 학원설립 인가는 교육부 소관이기 때문에 서로 관리를 미루고 있는 실정입니다. 교통안전법에 구체적 근거를 마련하고, 안전기준에 맞는 차량을 제작하거나 구조를 변형할 때에는 국교부에서 심사를 강화하고, 교육부에서는 학원설립 인가할 시 통학버스에 대한 내용을 삼입하여 통학버스 안전관리를 위한 협조체제를 구축해야 할 것입니다.

⑤ 유치원·초등학교·학원에서의 통학버스 안전에 관한 인식 및 교육 부족

통학버스 차량 표시에 관한 기준을 따르는 곳이 매우 적기 때문에 외부에서 보았을 때 통학버스인지 잘 모르는 경우가 많으며, 일반인들에게 통학버스 특별보호법(앞지르기 금지 등)이 잘 알려지지 않아 이에 대해 올바르게 인식하지 못하고 있는 경우가 많습니다. 또한 통학버스를 이용하는 학생에게 통학버스 이용 시 필요한 안전요령을 교육하는 시설도 없어 통학버스의 수는 증가하고 있지만 사실상 안전 사각지대로 부각되고 있습니다.

(3) 운전자를 위한 통학버스 운전 안전 수칙

1. 어린이를 버스에 태우고자 할 때에는 정류장 앞에서 차가 완전히 멈출 때까지 문을 열지 않도록 합니다.
2. 어린이가 완전히 탑승할 때까지 같은 차선의 뒤에 오는 차량이나 반대 방향의 차선에 있는 차량에 의해 어린이들의 안전이 위협 받고 있지 않는지 살펴주어야 합니다.
3. 어린이가 탑승할 때 목적지를 확인하여 미리 알고 있도록 합니다.
4. 어린이가 좌석에 앉아 안전띠를 맬 때까지 출발하지 않도록 합니다.
5. 버스 안에서 돌아다니거나 장난치는 행위, 창문을 열고 얼굴이나 손을 내미는 행위를 하지 못하도록 지도합니다.
6. 교통안전법규를 준수하고 난폭운전을 하지 않습니다.
7. 어린이가 하차할 때에는 차가 완전히 멈출 때까지 일어서지 못하게 합니다.
8. 어린이가 차에서 내린 후 통학버스 운전자는 어린이와 눈을 맞추며 손을 흔들어 줍니다.
9. 어린이가 하차한 길 건너편으로 건너가고자 할 때에는 같은 차선의 뒤에 오는 차량이나 반대 방향의 차선의 차량이 정지해 있는지 확인하고 아이가 안전하게 건널 수 있도록 살펴주어야 합니다.
10. 하차한 어린이가 모두 안전하다고 판단되면 출발합니다.

(4) 어린이를 위한 통학버스 탑승 안전 수칙

1. 버스 탑승시간 5분전에 도착하도록 하며, 늦게 와서 달리는 버스를 잡는 등의 위험한 행동을 하지 않습니다.
2. 인도에서 한 줄로 버스를 기다려야 합니다.
3. 버스가 완전히 멈출 때까지 기다려야 합니다.
4. 버스에 타면서 운전자에게 목적지를 미리 이야기해야 합니다.
5. 좌석에 앉아 안전띠를 꼭 착용합니다.

6. 버스 안에서 장난치거나 돌아다니거나 창밖으로 머리나 손을 내미는 것은 매우 위험하므로 하지 않습니다.
7. 차가 완전히 멈춘 후에 차에서 내려야 합니다.
8. 어린이는 키가 작기 때문에 버스 바로 앞에서 있으면 운전자가 볼 수 없습니다. 따라서 차에서 내린 후에는 일정한 거리에서 운전자와 눈을 맞추고 “잘 가세요. 안전하게 데려다 주셔서 감사합니다.”라는 표시로 손을 흔들도록 합니다.
9. 차 밑으로 물건이 떨어졌을 때 절대로 차 밑으로 들어가지 말고 운전자에게 도움을 요청합니다.
10. 차에서 내려 길 반대 방향으로 가고자 할 때에는 운전자에게 도움을 요청합니다.

[교통사고 예방을 위한 안전수칙]

1. 무단횡단을 하지 않습니다.

어린이 교통사고 중 보행 중 사망률이 70% 이상을 차지하고 있으며, 이 중 무단횡단으로 분류할 수 있는 사고가 50%를 훨씬 넘습니다. 이렇게 무단횡단 사고가 많은 이유 중 하나는 무단횡단을 하는 어른들이 많기 때문입니다. 어린이는 어른에 비해 판단능력, 집중능력, 위기대응능력 등 모든 행동능력이 부족하지만 어른을 따라 하는 모방능력만은 월등히 뛰어나기 때문에 어른들이 자신의 편의를 위해 무심코 하는 무단횡단을 어린이가 모방하게 되는 것이고 이로 인한 사고가 많이 발생하게 되는 것입니다.

2. 어린이를 조수석에 앉히지 않습니다.

독일에서 분석한 자료에 따르면 성인이 어린이를 앞좌석에 안고 탈 경우 사고시 성인이 받는 충격의 70%까지 감소할 수 있다고 합니다. 이는 어린이가 성인의 방패막 역할을 함으로써 성인의 충격이 어린이에게 가는 것을 의미합니다.

3. 횡단보도에서는 우측통행을 합니다.

일반도로에서는 좌측통행을 하는 것이 보다 안전합니다. 이는 보행자는 차를 보면서, 운전자는 보행자를 보면서 통행하기 때문에 그 만큼 사고 위험이 줄어들기 때문입니다. 교통사고 사례 분석 자료에 따르면 차를 등지고 통행하는 것은 마주 보고 통행하는 것보다 사고위험이 7배나 높은 것으로 나타나 있습니다.

그러나 횡단보도만은 우측통행을 하는 것이 보다 안전합니다. 이는 차가 보행자 기준으로 볼 때 왼쪽에서 오므로 우측통행을 하면 차와 거리가 보다 멀어져 안전거리가 확보될 수 있기 때문입니다.

4. 불법 주·정차 된 차량 사이에서 갑자기 뛰어나오지 않습니다.

주·정차 된 차량 사이에서 뛰어 횡단하는 경우는 천천히 걸어 횡단하는 경우보다 사고 위험이 18배나 높습니다.

5. 너무 짧고 너무 빨리 깜박거리는 보행자 녹색 신호등을 개선합니다.

보행자 녹색 신호는 1초당 1m를 걷는 것으로 되어 있기 때문에 어린이들에게는 너무 짧습니다. 따라서 스쿨존 주변 등 어린이의 통행이 많은 곳의 신호등은 개선이 필요합니다. 또한 신호가 들어오자마자 4~5초만 지나면 점멸 신호가 들어오는 경우가 많은데, 점멸 신호가 들어오면 운전자는 빨리 출발하려는 생각을 하게 되고 보행자는 뭘 수밖에 없기 때문에 사고 위험이 높아지게 됩니다. 어린이는 뛰게 되면 천천히 걸을 때보다 사고위험이 7배가 높아집니다.

6. '당연히 차가 먼저'라는 운전자의 천민의를 버리도록 합니다.

일부 운전자들은 차만 타면 '당연히 내가 먼저 가야지'라는 잘못된 의식을 가지고 있습니다. 이러한 운전자의 천민의식은 교통사고를 일으키는 중요한 이유 중 하나입니다.

7. 초등학교 주변 통학로의 불법 주·정차를 하지 않습니다.

교통사고 다발지역은 흔히 그 지역의 취약성 때문인데, 어린이의 경우는 어린이 자체가 독립 변수이기 때문에 어린이가 많이 모이는 곳은 전부 교통사고 다발지점이라고 할 수 있습니다. 따라서 학교주변 통학로에는 불법 주·정차 및 노상 주차장을 전면 금지시켜 어린이가 차 사이에서 뛰어나오다 나는 사고를 예방하여 합니다.

8. '내 자녀가 아니니까'라는 사회적 무관심을 버리도록 합니다.

어린이 교통사고를 근본적으로 예방하기 위해서는 가정에서 교통안전 교육을 철저히 시켜야 함은 물론 어린이

교통안전을 최우선으로 하는 사회적 분위기가 조성되어야 합니다. 그래서 교통안전 관심을 갖고 어린이가 위험한 상황에 놓여 있으면 '모두 다 내 자녀'라는 생각으로 적극 돌보아 줄 수 있어야 합니다.

9. '빨리 해라'라고 재촉하는 빨리 빨리 병을 버리도록 합니다.

어린이는 행동특성상 항상 조급한 성격을 띠며 찾길 위험하다는 막연한 생각으로 무조건 뛰려는 마음을 갖고 있습니다. 이러한 조급성을 부추기는 행태가 바로 "빨리해라"라고 부추기는 빨리빨리 병입니다. 현재 보행중 어린이 교통사고의 80~90%가 뛰어가다 나는 사고임을 감안하여 도로를 건널 때는 항상 주위를 살피며 천천히 걷는 습관을 길러 주어야 합니다.

10. 횡단보도 앞까지 놓여진 노상주차장과 버스 정류장을 개선하도록 합니다.

횡단보도 앞에 주·정차된 차량 사이로 뛰어나오는 어린이를 미처 발견하지 못해 발생하는 사고, 버스 정류장에서 내려 횡단보도로 바로 건너가려고 하다가 주행차가 버스에 가린 어린이를 미처 발견하지 못해 발생하는 사고가 종종 있습니다.