

## 초등학교 통학로 안전시설 현황 및 물리적 환경에 관한 조사 연구

김 은 주\*

협성대학교 보건관리학과

### A Study on School Footpaths Safety Facilities around Elementary Schools

Eun Joo Kim\*

*Department of health management, Hyupsung University*

#### ABSTRACT

**Background** : Although school footpaths must guarantee pedestrians' safety and pleasantness, even facilities installed according to standards provided in "Rules on the Designation and Management of School Zones" are not maintained and managed properly and as a result they are not effective for securing the safety of school footpaths.

**Purpose** : The present study surveyed the physical environment of elementary school footpaths and investigated problems posed by the absence of facilities.

**Methods** : First, the current state of street structure was investigated using maps as well as field surveys, and the current state of street furniture was surveyed by checking if it has been installed and photographing it. In addition, traffic characteristics were investigated by measuring traffic safety while children's going to school and home, and children's behaviors on school footpaths were surveyed by observing their behaviors when going to school and home.

**Result** : This study surveyed the installation and state of safety facilities on school footpaths around elementary schools in B City, analyzed items to be improved, and presented materials for reducing accidents among elementary students.

Key words : school footpath, school facilities

---

(2008년 6월 4일 접수, 2008년 6월 23일 채택)

\* Corresponding author : Eun Joo Kim, Department of health management, Hyupsung University,  
Sang ri 14, Bongdam-up, Hwasung-si 445745 Kyunggi-do  
Tel : 82-31-299-0751 Fax : 82-31-297-3697 E-mail : albert@uhs.ac.kr

## I. 서 론

자동차와 도로의 발달에 따라 생활은 빠르고 편리해 지고 있으나 자동차 위주로 정비된 도로는 보행자의 안전성을 크게 저하시키고 있다. 보행자의 안전성과 쾌적성의 확보가 필수적인 통학로에 대해서는 「어린이 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」에서 제시하고 있는 보호구역 지정과 「학교보건법시행령」에서 규제하고 있는 학교환경위생정화구역정도에 한정되어 있으며(곽희중, 2004), 이 기준들에 따라 설치된 시설물조차도 유지, 관리가 제대로 이루어지지 않아 통학로의 안전성 확보에 큰 효과를 주지 못하고 있는 실정이다.

특히 초등학교 주변 안전시설물의 부재로 인한 어린이 교통사고 때문에 학부모들이 직접 학교까지 아이를 데리고 통학하는 일도 많아지고 있다.

2006년 통계청에 의하면 한 해 동안 자동차사고는 총 214,171건이 발생하였고, 2005년보다는 약 2.7%정도 증가하였다. 그러나 어린이 교통사고 역시 계속 증가하고 있는 것이 가장 큰 문제점으로 지적되었다.

2006년 한 해 동안 20,495건의 어린이 교통사고가 발생하였는데 그 중 349건(약 1.7%)이 어린이보호구역 내에서 발생되었다. 2006년 7월까지 어린이 교통사고 건수 10,893건 중 어린이 보호구역내 사고 건수가 203건(1.9%)이나 되는 등 연간 전체 어린이 교통사고 중 어린이 보호구역내에서 발생하는 교통사고가 늘고 있다는 것이다. 이는 어린이들의 통행이 많이 있는 학교주변의 교통 환경이 매우 열악하므로 학교주변 교통 환경 개선의 필요성이 강하게 대두되고 있다.

특히 어린이들이 보행자를 위한 안전지대인 횡단보도와 그 부근 도로의 횡단 중 사망사고를 당하는 사고는 운전자들이 횡단보도 앞에서 조금만 주의를 기울였다더라면 사고를 줄일 수 있다. 사고의 약 80%는 초등학교나 집주변 반경 1km이내에서 발생한 것으로 분석돼 부모나 학교의 교통지도 노력도 절실한 실정이다.

이에 초등학교 교통사고 사고율 감소를 위해 B시에서는 2004년부터 어린이 보호구역 개선사업을 시행해왔다. 시는 1억4400만원의 예산을 투입해 학교주변 320M 구간에 적색 칼라아스콘포장을 통해 어린이 보호구역임을 한눈에 알 수 있게 하고 미끄럼 방지시설,

주요 통학로 주변에 과속방지턱 설치, 안전 표지판을 설치 확충, 방호울타리 설치, 보도교체 사업을 시행해 어린이들의 안전한 통행로 확보를 위해 만전을 기하고 있다.

따라서 본 연구에서는 B시내 초등학교 통학로의 안전시설물 설치현황 및 실태를 파악하여 초등학생들의 사고율 감소를 위한 기초 자료로 활용함을 목적으로 하였다.

구체적으로 본 연구에서는 B시내 초등학교 통학로의 시설에 대한 안전성에 관한 연구를 실시하였으며 특히 시설에 중점을 두고 과속방지턱, 신호등, 보호울타리, 어린이 안전표지판, 어린이 보호구역임을 알리는 빨간 포장도로, 가로수 위험한 장애물은 없는지에 대한 주변상황에 대한 현장조사가 실시되고 또한 통학로의 물리적 환경을 조사하여 이러한 시설들의 안전도를 파악하여 개선해야 할 점을 제시하였다.

## II. 연구내용 및 방법

본 연구는 초등학교 주변 물리적 환경개선을 목적으로 하고 있으므로 통학로에서의 물리적 환경 현황 조사와 시설물 미설치로 인해 제기된 문제점을 중심으로 조사하였다.

본 연구에서 사용된 조사표 제작은 엄상미(2002)의 “어린이보호구역 교통사고 실태분석에 따른 안전대책에 관한 연구”, 곽희중(2004)의 “아동의 이용행태를 고려한 통학로 정비에 관한 연구”의 조사내용을 중심으로 본 연구목적에 맞도록 수정 보완하였다.

본 연구에서의 조사대상 초등학교는 연구자 임의로 조사협조가 가능한 B시에서 5개의 학교를 편의 추출하였다. 먼저 통학로의 물리적 환경 현황에 대해서는 B시 5개 초등학교를 대상으로 학교정문 앞 도로에 대한 폭원, 차선 수, 보차분리여부 등의 구조현황, 과속방지턱, 횡단표지판, 어린이 보호구역 표지판 등의 가로시설물 현황, 학교주변의 토지이용 현황을 파악하였다.

우선 조사방법은 직접 방문을 통한 현장조사를 실시하여 시설물의 설치 유무파악 및 사진촬영으로 실시하였으며, 교통특성은 등하교시 교통안전조사, 통학로 이용의 행태조사는 등, 하교 시 어린이 행동 조사로 실시되었다.

조사대상 B시의 5개 초등학교 현황을 보면 <표 1>과 같다.

조사일시는 2007년 10월 29일부터 10월 31일까지 조사원 2명씩 4개조로 편성하여 B시 초등학교 5개교에 대한 현장조사를 실시하였다. 조사내용은 초등학교 통학로 안전시설(차선 수, 방호울타리, 과속방지턱, 적색칼라아스콘 포장, 신호등상태, 횡단보도, 횡단보도표지판, 어린이 보호구역 표지판, 학교주변토지이용현황, 보도상태, 기타)과 어린이 통학로 이용행태(보행, 가로 횡단, 기다림, 놀이, 구매 등)를 조사하였다.

한편 본 연구에서의 과속방지턱에 대한 정의는 주거단지, 학교부근 등 보행자의 통행이 잦은 지역에서 차량의 속도를 낮추어 보행자의 안전을 확보하기 위해 횡 방향으로 설치하는 턱(건설교통부 제정 '도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙')을 의미하며, 방호시설은 차량의 도로이탈을 방지하고 보행자, 구조물 등을 보호할 목적으로 도로의 측방에 설치하는 도로 부속시설의 총칭을 뜻한다. 보행섬(Refuge Island)은 보행자의 보호를 위해 보통 횡단보도 중간에 노면보다 높게 설치하는 안전지대를 의미하며, 보행속도는 횡단보도를 건널 때 보행자들이 걷는 속도로 보행용량 산정 및 보행신호시간 결정 등에 사용하며 보통 1.0m/sec를 적용하며, 어린이보호구역 등 교통약자가 많은 곳에서는 이보다 낮춰서 적용한다.

일방통행제는 혼잡한 도시 내 도로에서 교통안전 및 용량 증대를 위해 차량이 한 방향으로만 도로를 통행할 수 있도록 하는 교통운영기법으로 정의한다.

### Ⅲ. 연구결과

#### 1. 통학로의 구조 및 안전시설 설치 현황

B시 초등학교 5개교를 대상으로 차선 수, 보차분리 여부, 과속방지턱, 적색칼라아스콘 포장, 신호등상태, 횡단보도 수, 횡단보도 표지판, 어린이 보호구역 표지판, 학교주변 토지이용현황, 보도상태, 기타 특이사항에 대해 조사하였으며 조사한 결과는 <표 2>와 같다.

조사대상 초등학교 5개교의 정면도로는 6차선 2개교, 4차선 2개교, 2차선 1개교로 나타났다. 통학로의 보차분리형태에 있어 5개교 중 3개교가 확실한 보차분리 방호울타리가 설치되어 있으며 나머지 4차선도로 1개교와 2차선 도로와 붙어있는 1개교는 보차분리 방호울타리가 설치되어 있지 않았다.

즉, 초등학교 5개교 중 3개교는 보차분리가 확실하게 되어있지 않았고, 2개교는 그 설치가 미숙하였다. 그 외 신호등 상태, 횡단보도, 횡단보도 표지판, 어린이보호구역 표지판 등의 구조 현황은 <표 2>에서와 같다.

학교 앞 보차분리여부는 5개 학교 중 3개교만 설치되어 있었다. 한 학교는 정문 빼고 보차분리가 설치되어 있었고, 다른 한 학교는 분리는 되어있으나 분리대는 설치되어 있지 않았다. 과속방지턱이나 적색 칼라아스콘포장은 정문에 집중되어 설치되어 있었다. 과속방지턱은 3개교가 설치되어 있었다. 설치되어 있는 학교 중 두 학교는 2개씩 설치되어 있고, 나머지 한 학교는 5개가 설치되어 있었다.

신호등의 상태와 횡단보도, 그리고 횡단보도 표지판은 1개교만 시설이 좋고 많이 설치 해놓고, 나머지

<표 1> 조사대상 초등학교 현황

(단위: 개, 명)

학교명	총 학급 수	총 학생 수	총 교원 수	통학로 특성
A초등학교	33	1,231	45	주/보조간선도로
B초등학교	35	1,227	43	아파트단지
C초등학교	34	1,351	47	아파트 단지
D초등학교	28	1,752	50	국지도로
E초등학교	34	1,870	52	아파트단지

2개교는 보통의 설치 수준을 갖고 있었다. 어린이 보호구역 표지판은 5개교 모두 설치가 되어 있으나, 설치된 있는 개수가 적은 것이 문제점이었다. 보도 상태는 5개 초등학교 모두 양호하였으며 학교주변 토지 이용 현황도 양호한 편이었다. 학교 후문 쪽에 아파트 단지와 붙어있고, 그 통학로에 차량진입금지 블록이 설치되어 있어 아이들이 안전하게 다닐 수 있는 학교가 많았으며 학교 후문 쪽에 정자가 설치되어 있어 아이들이 쉬다 갈수 있는 학교도 있었다는 점이 조사 과정 중 특기할 만한 사항이었다. 또한, 학교 후문 쪽에는 중소기업공장이 있어서 공장

차량이 자주 출입 하는 것이 문제점이었다. 하지만 정문에 새로 건설 중인 곳이 있는 초등학교 통학로에서는 통행로를 가로막고 있기 때문에 어린이들이 통행할 때 인도가 아닌 차도로 걷게 되는 불편함을 지니고 있었다. 조그만 시냇가 안전난간 보수공사를 하는 곳에서는 공사로 인해 자재들이 보도에 어지럽혀져 있어서 주위를 살펴보지 않으면 밟아서 미끄러지거나, 공사자재로 장난을 칠 위험이 있었다. 또, 학교 주변 통학로에 보차분리가 확실히 되어있지 않아서 장난치다가 차도로 내려갈 위험이 있는 통학로도 있었다.

〈표 2〉 조사대상 초등학교 통학로 안전시설 설치현황

	A 초등학교	B 초등학교	C 초등학교	D 초등학교	E 초등학교
차선 수	2차선	6차선	4차선	6차선	4차선
보차분리여부 (방호울타리 설치)	정문 앞에만 설치 안 되어 있음	설치	설치	설치	설치되어 있지 않음
과속방지턱	5개	없음	2개	없음	2개
적색칼라 아스콘포장	정문 앞에만 되어 있음	되어있음	되어있지 않음	되어있음	되어있음
신호등상태	1개	14개 (시설이 좋음)	6개	3개	5개
횡단보도	3개	12개	5개	3개	5개
횡단보도표지판	2개 (1개는 뒤집혀져 있음)	8개	5개	4개	4개
어린이 보호구역표지판	1개	2개	2개	3개	2개
학교주변토지 이용현황	아파트 단지, 정문에 공사장, 후문에 중소기업공장, 휴식시설	아파트 단지, 조그만 시냇가	아파트 단지	아파트 단지	아파트단지
보도상태	양호	양호	양호	양호	양호
기타	4면이 주택지역, 공사장, 공장 있음	학교가 큼, 2면은 도로, 바로 옆 고등학교, 1면은 아파트단지	1면만 도로, 바로 옆 중학교, 2면이 아파트 단지	1면만 도로, 바로 옆 고등학교, 2면은 아파트단지, 보차분리확실	전철역 주변, 주정차금지 시설이 뚜렷

## 2. 통학로의 물리적 환경 분석

보도는 보행환경을 구성하는 여러 가지 요소들 가운데 가장 기본이 되는 공간이다. 그러나 조사대상 학교에서 보이는 문제점들은 통행에 불편을 줄 정도로 조사되었다. 보도로 걸을 수 없을 정도로 공사 자재를 늘어놓은 곳, 공사작업은 끝났지만 자재를 정리하지 않아서 통행에 지장을 주는 도로, 상업용 간판을 보도에 설치한 도로 등 학교 앞 보도 자체의 문제보다는 다른 이유로 통행에 불편을 주는 일이 많았다.

통학로의 보차분리 형태를 살펴보면 대·중로급의 도로들은 거의 모든 통학로에서 보차분리가 되어 있는 반면에, 소로급 이하의 도로에서 양방통행제로 운영되면서 편도에 보도가 설치된 노폭이 협소한 이면도로인 경우 차량이 양방향 통행에 지장을 초래할 정도로 도로 공간이 협소함에도 불구하고 도로주변에는 불법주정차가 매우 심각하여 심각한 혼잡을 초래하고 있으며 그나마 설치된 협소한 보도 상에 전주, 가로등주가 설치되어 있어 어린이들의 통행에 막대한 장애를 주고 있었다.

5개교의 통학로 조사결과 대부분 충분한 보행로를 확보하지 못하고 있었다. 특히 주정차 차량, 공장으로 이용되는 토지, 토지정리가 잘 안 되어 있는 언덕, 오토바이, 자전거, 간판, 전신주, 그 옆에 버려진 쓰레기 등으로 인하여 통학로가 축소되고 있었다. 주정차 차량이 있거나 자전거, 간판 등은 통학로 주변 토지이용이 근린상가를 형성하고 있는 경우 현저하며, 보차도의 분리가 이루어지지 않는 경우 공장에 드나드는 차량이나 공장재료들이 드나들거나 너부러져 있어서 보행로 부분을 점용하게 됨으로써 어린이들은 차도로

밀어내는 역할을 하고 있다. 쓰레기가 있는 곳은 환경적으로 더럽기 때문에 보도의 이용이 낮아져서 보행로에 방해가 되고 있다.

일반 주거지역에 위치한 초등학교의 통학로는 주택지를 통과하게 되어 차량의 통행이 적으나, 어린이 보호구역임에도 불구하고 도로 폭이 대부분 주거지역의 특성상 주차를 허용하거나 주차단속의 어려움으로 어린이의 안전한 보호가 보장되지 못하고 있으며 주거지역내의 접근성 도로인 경우가 많아 상대적으로 과속방지시설, 교통안전표지판 등의 교통안전시설물의 설치가 미흡하다.

특히 신시가지인 조사대상 학교가 소재한 B시에 입지한 학교는 대부분이 대단위 아파트 군에 둘러싸여 있는 형태로서 보행거리인 통학거리와 통학권역을 가지고 있다. 통학거리에 반비례하므로 인구밀도 및 어린이 밀도는 높으며, 학교로 접근하는 보행로는 보차분리가 되어 있었으나, 보도설치에 있어서 어린이들이 여럿이 어울려 통행하는 보행특성을 고려하지 않고 최소 폭만을 제공하고 있어 어린이들이 차도로 등하고 하는 경우가 많았다.

교통안전시설은 도로상의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 도모하며, 도로교통에서 기인하는 장애를 방지하고자 설치하는 것으로써, 운전자에게 주의, 규제, 지시 등의 정보를 안내하는 기능을 가지고 있다. 안전시설 중에 과속방지턱, 횡단보도 표지판, 어린이 보호구역표지판 등은 어린이들의 안전을 위해 운전자들이 주위를 살펴야 할 시설물들이므로 어린이들의 행태에 직접적인 영향을 미치는 것은 아니다. 다만, 그 시설들이 잘 눈에 띄게



[그림1] 조사대상 초등학교의 통학로 보차분리 현황

하거나 앞, 뒤가 맞는 설치가 필요하겠다. 운전자들의 안전운전이 통학로의 안전성 확보를 위해 필수적이므로 스쿨존의 체계적 계획 및 운영을 위해 관련 표지판의 설치위치, 규제내용, 디자인 등의 일체적 통합을 검토(곽희중, 2004)하여야 한다. 다음의 <표 3>은 곽희중(2004)의 연구에서 분류한 통학로의 안전성과 쾌적성 저해 요소를 본 연구내용에 맞추어 조사하여 보았다.

안전시설물은 도로와 교통특성을 고려하여 설치되어야 함에도 불구하고 시설 설치 기준 및 시설선택의 특성화가 이루어지지 않아 기대효과가 크지 않고, 궁극적으로는 예산의 비효율성, 관리의 비체계적 구성 등 많은 문제를 안고 있다(곽희중, 2004). 본 연구에서도 통학로 관리측면에서 볼 때 A학교 정문에는 새로 건설 중인 건물이 있어 통행로를 가로막

고 있어 어린이들이 통행할 때 인도가 아닌 차도로 걷게 된다. 또 공사장에서 나오는 먼지로 인해 쾌적성에도 문제가 있을 뿐만 아니라, 아이들의 위생에도 문제가 된다. 후문 쪽에는 중소기업공장이 있어서 공장차량이 자주 출입하며 학교 앞이라 서행을 하긴 하지만 어린이들이 위험에 노출되어 있는 실정이다.

B학교 근처에는 현재 조그만 시냇가 안전난간 보수공사로 인해 자재들이 보도에 어지럽혀 있어서 주의를 살펴보지 않으면 밟아서 미끄러지거나, 공사 자재로 장난을 칠 위험이 있었다. B학교도 A학교와 마찬가지로 공사장에서 생기는 먼지로 인해 쾌적성에 문제가 있었으며 E학교 주변의 통학로는 보차분리가 확실히 되어 있지 않는 점이 가장 큰 문제점이었다.

<표 3> 조사대상 통학로의 안전성과 쾌적성 저해요소

행태	쾌적성 저해 및 위험성 증대요소
보행	- 간판, 공장재료들이 널려 있어 보행로 축소 - 보차분리 안 되어 있는 곳 있음 - 쓰레기 등의 방치와 공장차량들로 인한 보행로 방해
횡단	- 차선수가 많은 경우 횡단보도 이용 많아 위험
기다림	- 방호울타리 등의 벤치화 - 횡단보도 기다림 시 아이들의 장난에 의한 사고위험 - 학부모나 학원대기차량 주차
놀이	- 문구점 가판대에서의 게임놀이 - 친구들과의 담화에 차량에 대한 무의식



[그림2] 조사대상 초등학교 통학로의 공사현장 및 보호구역 표지 전무 현황

#### IV. 고 찰

어린이보호구역이란 초등학교 및 유치원 정문에서 반경 300m 이내의 주통학로를 보호구역으로 지정하여 교통안전시설물 및 도로부속물 설치로 학생들의 안전한 통학공간을 확보하여 교통사고를 예방하기 위한 제도로 '스쿨존(School Zone)'이라고도 한다.

1995년 도로교통법에 의해 도입되었으며, 1995년에 '어린이 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙'이 제정되었다. 또한 유치원이나 초등학교장은 관할 교육감이나 교육장에게 보호구역 지정 건의를 할 수 있으며, 교육감이나 교육장은 관할 지방경찰청장이나 지방경찰서장에게 보호구역의 지정을 신청할 수 있다. 보호구역으로 지정되면 신호기, 안전표지 등 도로부속물을 설치할 수 있으며, 보호구역으로 지정된 초등학교 등의 주 출입문과 직접 연결되어 있는 도로에는 노상주차장을 설치할 수 없다. 또 보호구역 안에서 학생들의 등하교시간에 자동차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있으며, 자동차의 정차나 주차를 금지할 수 있고, 운행속도를 30km이내로 제한할 수 있다.

초등학교 주변에서 차량속도, 신호등, 신호주기 등 교통시설과 체계를 어른 중심에서 어린이 중심으로 바꾸며 또, 학교주변 반경 500m에 안전표지를 설치하고, 이 지역에서는 차량들이 20~30km 이하의 속도로 서행해야 하며, 도로에서는 과속방지용 턱을 설치하고 등교 시와 하교 시에는 학부모, 교직원 이외의 일반차량은 출입이 통제된다.

2005년 12월 29일 개정된 학교보건법 시행령에서는 법 제5조 제1항의 규정에 의하여 교육감이 학교 환경위생정화구역을 설정할 때에는 절대정화구역과 상대정화구역으로 구분하여 설정하되, 절대정화구역은 학교출입문으로부터 직선거리로 50미터까지의 지역으로 하고, 상대정화구역은 학교경계선으로부터 직선거리로 200미터까지의 지역 중 절대정화구역을 제외한 지역으로 하고 있다. 또한 학교보건법 제 6 조 제1항에 의하면 '학교주변 환경관리'를 위해 학교 환경위생정화구역 안에서는 누구든지 일정한 금지행위 및 시설을 하여서는 아니 된다고 규정하고 있다.

이처럼 스쿨존 제도와 학교보건법을 시행하여 보행환경의 정비에 관심을 두기 시작한 연구는 주거지 내 가로의 안전성 도모와 초등학교 통학로에 대한 연구가 우선시 되고 있다. 먼저, 보행환경에 대한 연구는 김원태, 최정우(2001)에 의해 연구되었으며 보행공간의 질 요소와 물리적 규제요소간의 관련성을 파악하여 도시 설계에서 필요한 보행공간의 물리적 규제요소 선정을 목적으로 연구되었다. 엄상미(2003)의 어린이보호구역 교통사고 실태분석에 따른 안전대책에 관한 연구에 의하면 어린이보호구역 내 교통사고 예방을 위한 개선방안을 다음과 같이 제시하였다.

교통규제 측면에서는 어린이보호구역의 지정확대, 차량속도 규제 강화, 어린이 보호구역 차량 주정차 단속강화, 통학로 시차별 차량 통행 금지 실시를 제안하였다.

주거지내 가로에 대한 연구에서는 이광훈(1995)이 해외의 교통개선사업의 변천사 및 효과를 분석하여 우리나라 지구교통개선 사업의 추진현황과 문제점을 검토하였다.

신동철(1998)은 어린이 보호구역의 문제점 및 대책에 관하여 연구하였으며 보호구역의 교통규제 및 주요 안전시설의 설치현황을 분석하였다. 또 다른 연구인 이순우(2004)에 의하면 아동의 이용행태를 고려한 통학로 정비에 관한 연구에서 통학로에서 발생하는 다양한 행태에 대응한 물리적 환경개선을 도모하기 위한 연구를 실시하였다.

한편 외국의 어린이 보호구역 운영사례 중 미국의 사례를 살펴보면, 미국의 어린이보호구역(School zone)에 대한 정의는 어린이의 통행이 잦은 일정지역(주 출입문을 중심으로 반경 300m 이내의 도로)을 설정하여 신호기·교통안전표지판·도로부속물 등을 설치하고, 차량의 속도와 통행 등을 제한하여 어린이들을 교통사고의 위협으로부터 보호하기 위한 '어린이 교통안전 특별 보호구역'으로 정의하였다. 미국은 도로표지판이 운전자의 눈에 확연히 뜨일 정도의 크기와 색깔로 표시되어 있고 운전자 스스로도 표지판에 대한 인식이 높아 충분한 시간의 여유를 두고 출발하는 운전습관과 문화가 두드러졌다.

눈에 띄는 표지판으로 초등학교 내 Warning표시는 모든 학생과 교사, 학부모가 철저히 지키고 있다는 점이며 공사 중인 장소는 망으로 그 주위를 철저히 봉쇄시켜 아동의 접근이 전혀 이루어지지 않고 있다.

## V. 결론 및 제언

본 연구에서는 B시내 초등학교 통학로의 안전시설물 설치현황 및 실태를 파악한 후 개선에 필요한 항목들을 조사, 분석함으로써 초등학생들의 사고율 감소를 위한 기초 자료로 활용함을 목적으로 하였다.

구체적으로 본 연구에서는 B시내 초등학교 통학로의 시설에 대한 안전성에 관한 연구를 실시하였으며 특히 시설에 중점을 두고 학교 앞 차선 수, 보차분리 여부, 과속방지턱, 신호등, 보호 울타리, 어린이 안전 표지판, 어린이 보호구역임을 알리는 빨간 포장도로, 가로수 위험한 장애물은 없는지 주변상황에 대한 조사가 실시되었다.

또한 어린이들의 통학로 통행행태를 조사한 결과 등교 시 30~40분 정도에 집중적으로 이루어지고

있었으며 등교시에는 녹색 어머니회의 교통 지도로 인하여 안전한 등교가 이루어지고 있었으나, 하교시는 놀이, 구매 등의 행동이 잦아 통학로의 안전이 보장되지 못하고 있었다. 따라서 녹색 어머니회의 하교 시간 지도도 교통지도 방안의 일부로 제시해 볼 수 있다.

한국의 초등교육을 단적으로 말해서 “지식교육”이라고 본다면 미국의 교육은 “건강교육”이라고 표현할 수 있다. 즉 생활하는 가운데 배우는 생활 교육, 현장에서 실물을 보고 배우는 현장 교육 및 시청각 교육을 하고 있다. 미국은 교육의 ‘기술’을 가르치기보다는 ‘문화’를 가르치는 교육에 중점을 둔다. 이런 미국에 비해 우리나라는 학습위주의 교육만을 강조하고 있으므로 향후 눈과 귀로만 들어서 판단할 수 있다는 교육보다는 신체적 능력이나 운동기능이 부족한 초등학생들에게 안전교육의 보다 효과적인 교육효과를 위해서는 ‘주입식 위주의 설명 교육’보다는 ‘현장방문을 통한 체험·실습 교육’의 비중을 확대할 필요가 있다고 제언하는 바이다. 즉 학생과 교사들이 학교와 주변 환경 내에서는 물론 일상생활에서 얼마나 많은 위험



[그림3] 미국의 어린이 보호구역 표지판



[그림4] 미국의 통학로 내 공사 위험시설 표시

에 노출되어 있는가를 주기적으로 파악하여 학교 교육에서 안전교육의 비중을 확대하려는 정책적 노력이 필요하다. 이 같은 노력은 안전교육의 비중 확대는 물론 교과 외 활동에서의 안전교육 활성화를 가져올 수 있을 것이다. 마지막으로 통학로에서 발생하는 교통사고로부터 어린이들의 생명을 안전하게 지켜주기 위하여 교사, 학부모, 사회, 국가가 생명의 울타리 공사를 거시적으로 시행해야 한다. 그러기 위해서는 통학로에서의 사고 요인을 철저히 분석, 학교보건교육을 제도적으로 구체화 할 필요가 있다.

### 참 고 문 헌

- 곽희중(2004). 아동의 이용형태를 고려한 통학로 정비에 관한 연구, 전북대학교 대학원 석사학위논문, 24-47.
- 고경화(1992). 한국의 교통사고 감소 방안에 관한 연구, 한양대학교 행정대학원 석사학위논문, 1-34.
- 김원태, 최정우(2001). 보행 공간 형성을 위한 물리적 규제요소의 특성, 대한국토도시계획학회 추계 학술대회.
- 녹색교통운동(1998). 안전한 통학로 만들기 운동평가, 녹색운동협의회, 44-62.
- 도로교통 안전공단(2005). 어린이 교통사고 발생률, 도로교통 안전공단.
- 도로교통안전협회(1997). 어린이보호구역 설치 및 운영에 관한 연구: 안전시설을 중심으로, 1-67.
- 도로교통안전관리공단(2003). 어린이 보호구역 개선사업 업무편람(안), 경찰청.
- 백승엽(1993). 통학로 「어린이보호구역설치기준」 시안, 교통안전.
- 부천시청(2004). 어린이 보호구역 개선사업 시행, 112-123.
- 서울시정개발연구원(1995). 보행자 안전을 위한 도로 시설물 개선방안, 4-68.
- 사이버 경찰청(2005). 교통사고 통계 보도자료, 3-46.
- 신동철, 김화무, 최동호(1998). 어린이보호구역의 문제점 및 대책에 관한 연구, 대한교통학회 제34회 추계 학술발표회, 5-27.
- 임상미(2002). 어린이보호구역 교통사고 실태분석에 따른 안전대책에 관한 연구, 한밭대 산업대학원 석사학위논문, 1-39.
- 이광훈(1995). 지구교통개선계획(TIP) -지구도로 설계 및 개선방안 평가방법, 대한교통학회 제2기 교통 분석 고급과정, 56-70.
- 이순우(2004). 어린이 보호구역의 개선방안, 학교안전공제회 자료, 209-220.
- 이형진(2004). 아동의 이용형태를 고려한 통학로 정비에 관한 연구, 전북대학교 대학원 석사학위논문, 24-47.
- 원광희, 박정순(2005). 충청북도 어린이 보호구역 개선방안 연구, 충북개발연구원.