

교통안전교육을 위한 교통공원의 실태 및 사례조사 연구

김태환

용인대학교 경호학과

1. 서론

각종 교통사고로 인한 피해를 최소화하고 예방하기 위해서는 교통사고 유발요소에 대한 정확한 정보와 지식을 파악하고, 안전한 이용방법의 정확한 숙지가 요구된다. 그러기 위해서는 어린이를 포함한 전국민을 대상으로 하는 교통안전에 관련된 교육프로그램 및 시설물이 종합적으로 구성된 체험교육장이 절대적으로 필요하다. 그러나 현재 국내에는 종합적인 교통안전 교육시설이 미흡한 실정이다.

따라서 본 연구에서는 우리의 교통안전교육의 현실과 교통공원의 사례를 조사하여 교통안전문화 보급 및 확산의 본산으로서 교통안전공원의 확충과 프로그램을 효과적인 전시 및 교육매체를 동원한 종합적인 교통안전관련 안전교육공간으로서 비교 분석 그 대안을 제안하고자 한다.

2. 교통안전교육의 목표

2001년도에 발생한 교통사고는 총 110,643건으로 8,097명이 사망했고 386,539명이 부상당해 병석에서 신음하고 있다. 또한 교통사고로 인한 사회적 비용이 국민총생산(GNP)의 2.7%인 13조 1,000억원(1999년 기준)인 것으로 분석됐으며, 99년 교통사고는 28만 건으로 9,353명이 숨지고 40만 3,000명이 부상했다. 이는 98년에 비해 사고건수는 15.1%, 사망자는 3.3% 늘어난 것이다. 사회적 비용도 21%증가한 것으로 나타났다.

이는 현재 우리나라의 교통안전 교육의 실태에서 나타나듯이

- 가정·학교의 교통안전교육의 기회가 부족하고,
- 일부 교통안전교육을 학교등에서 실시하고 있으나 실 체험적이지 못하고 형식적인 주입식 교육

으로 이루어지고 있다

- 또한, 교통안전 체험교육 시설 및 체계적인 프로그램 개발 미흡하며,
- 검증된 교육 프로그램이 없다(표준화된 교육 프로그램개발 시급)

따라서, 본 연구에서는 교통안전교육이 필요한 대상자를 대상으로 하는 사고사례 중심의 체험교육과 현장중심, 실험중심의 연구기능이 통합된 교통안전 체험교육센터 설립 운영·방안에

대한 타당성을 조사하는 것을 목표로 한다.

3. 교통사고의 현황

주요 선진국의 사례를 분석해 보면 자동차 탄생(1880년대)이후 자동차가 증가함에 따라 자동차 사망사고가 지속적으로 증가하다가 1970년을 변곡점으로 하여 점차 감소 추세에 있다. 1인당 국민소득이 높아지면서 자동차 교통사고 사망률이 낮아지게 되는 상관관계가 있다. 전문적인 분석과 평가가 계속 필요한 자료이지만 우리 나라의 교통안전수준은 미국, 일본 등 주요 5개 선진국에 비해 20~25년 정도 낙후된 것으로 개략적으로 분석되고 있다. 이것은 자동차 1만대당 교통사고 사망률과 1인당 국민소득, 자동차 대중화시대 등의 도달시기를 분석자료로 하여 평가한 결과이다.

< 표 1-1 > 자동차 교통안전수준 비교

구 분	도 달 시 기		
	1만대당 사망자 5.4명	1인당국민소득 11~12천불	자동차 대중화
한국	2001년	2001년	1992년
5개 선진국	1975년	1982년	1969년
차이	26년	19년	23년

주 : 자동차 대중화 시기 도달 판단은 1인당 국민소득 5천불, 가구당 1대 또는 천 명당 100대 등을 종합적으로 분석 (자료 : 건설교통부, 2002 교통안전 연차 보고서)

우리 나라는 '70년대 이후 신화적인 경제성장기를 거치면서 자동차 교통량은 폭발적인 증가를 기록하였다. 1970년에 10만대 남짓이던 자동차의 수는 2001년 1,291만여대에 이르러 30년간 100배가 넘게 증가하였다. 같은 기간 인구가 불과 1.49배 증가하고 도로연장이 2.27배 증가한 것에 비교한다면, 자동차의 증가율은 가히 폭발적인 것이다.

이러한 자동차의 증가는 국민생활 수준의 향상과 국가산업의 발전을 상징적으로 보여주는 것이기도 하지만, 반면 필연적으로 교통사고의 증가와 교통 혼잡 등 새로운 난제들을 우리에게 안겨주었다. 교통사고 사망자가 가장 많았던 1991년의 경우 교통사고 사망자는 13,429명을 기록하여 하루 평균 36.8명의 고귀한 생명이 교통사고로 목숨을 잃었고, 경제성장을 상징하는 교통량의 증가가 이제는 오히려 경제의 발목을 잡고 있는 현상도 나타나게 되었다.

그러므로 교통문제와 교통사고를 예방하기 위해 교통사고에 대한 정확한 이해와 검토가 선행되어야 하고, 이를 바탕으로 원인에 대한 정확한 분석과 필요한 실험 및 연구에 따라 예

방 체험교육이 이루어 질 때 보다 더 나은 교통안전 문화를 만들어 갈 수 있다고 보여 진다.

4. 교통공원 분석

4.1 국내 사례조사

국내에는 정부 및 관련 기관들이 자체적으로 운영하는 홍보관 및 전문교육시설, 일부 민간 회사에서 운영하는 교육 홍보관, 그리고 지방정부에서 운영하는 교통공원 등이 있는 실정이다. 그리고 어린이 위주의 교육이 대부분이며, 교통안전을 주제로 전 국민에게 종합적인 교육을 할 수 있는 곳을 찾아볼 수 없다. 또한 교통안전 체험 교육시설이 부족하고, 실내/실외 교육장이 병행되어 있는 체험장은 드물게 조사됐으며, 테마파크 형식의 공원에 교통안전교육 기능은 극히 일부분 운영되고 있다.

효과적인 교통안전교육을 위해서는 각 유관기관의 교육 프로그램을 통합해서 종합적인 교통안전 교육프로그램을 구현하는 것은 교통안전이라는 주제의 광범위성으로 인하여 이제까지 시도될 수 없었던 개념이지만 교육의 대상이 전국민이라면 다루는 내용의 깊이를 제한하여 시도해 볼 수 있고, 또 시도해야만 하는 사항이라 판단된다.

<표 1> 국내의 대표적인 안전체험공원

기관명	사업 예산	개관	면적 (평)	시설현황
송파 어린이 안전공원	16억	2001	900평	가스안전, 전기안전, 가정내 단순안전사고, 시설물안전, 학교안전, 도로교통안전, 화재안전, 신고실습, 응급처치법, 산업현장안전, 자동차교육, 안전놀이터
서울 시민안전 체험관	200억	2003	1,600평	지진체험, 풍수해체험, 소화기체험, 연기피난체험, 응급구조체험, 구조구난체험, 119신고체험, 전문인체험, 재난영상관, Q & A
삼성화재스 타지오교통 나라	60억	1996	313평	시뮬레이션, 빔프로젝트시스템, 3D-trivision, 실물 및 모형전시
서초구 어린이 교통공원	8억	2002	1895평	실내교육장 77평, 야외교육장 1,818평, LCD프로젝터, OHP영사기, 신호등, 건널목, 육교, 터널

4.2 국외 사례조사

교통안전 체험교육센터는 교통안전사고를 줄이고 교통안전전반에 걸쳐서 전국민을 대상으로 하는 종합적인 체험교육을 하는 기관으로서 개념과 범위에 있어 똑같은 사례는 국내외에 한군

데도 없는 독특한 성질의 것이어서 그 자체가 한국적인 것이라 할 수 있다. 따라서 그나마 이의 가장 근접한 해외사례를 찾는다면 일본의 어린이 교통공원을 예로 들 수 있다.

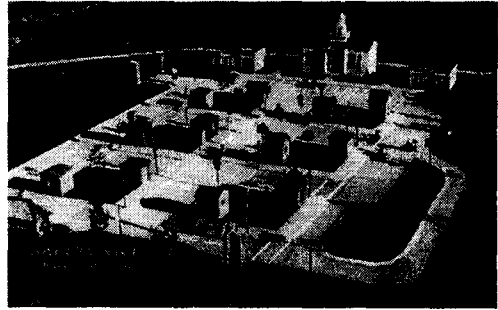
<표 2> 국외의 대표적인 안전체험공원

기관명	국가	사업예산	개관	면적(평)	시설현황
安全運轉中央研修所 附設 교통공원	일본	100억	1991	7,000평	시가로(미로), 자전거기초훈련코스, 자전거도로, 전기식 스포츠카 코스, Go-card 코스, 미니SL코스, 만남의 광장, 주차장, 시계탑, 자전거 경기 코스(년1회 시합), 유아코스, 야외교통공원:신호등, 터널, 육교, 횡단보도, 철도건널목, 창고, 보관실, 세계의 자전거
Safety Village	미국	-	1994	1,000평	어린이 안전교육, 산업안전교육, 음주운전 및 알콜 중독자 교육, 지역사회교육
Peel Children's Safety Village	캐나다		1994	2,500평	안전한 길 건너기, 자전거 타기 등의 비디오 강의, 위험예측 및 행동훈련

4.3 분석결과

- 가. 앞으로의 교통안전공원은 교통안전에 대한 자료를 집대성하여 연구·전시·교육·보급하는 교통안전의 체험중심의 교통안전 문화공간이 되도록 한다.
- 나. 연령층과 단계에 따른 교통안전 프로그램을 전 국민들에게 교통안전의 중요성을 인식 시키기 위하여 심층연구·개발을 하여야 한다.
- 다. 교통사고사례의 원인·결과·예방책 등을 입체적으로 체계화하여 체험하게 하고, 교통안전 교육 자료와 각종 체험 실습장, 첨단 미디어의 전시기법을 동원하여 관람객의 적극적인 동참을 유도하는 동적인 전시로 구성한다.
- 라. 전시내용을 쉽게 이해할 수 있도록 하고 교통안전의 교육이나 학교교육 프로그램과 연계시키며, 교통안전 관련 학자·전문가와 연계하여 전문교육과 훈련의 장으로 활용할 수 있도록 한다.
- 바. 이상적인 체험관을 목표로 하되 순차적 연구를 통하여 현재의 공원을 새로이 개선

하고, 새로운 교통안전공원의 역할을 우리 생활속의 생활안전을 배우고 체험 할 수 있는 공원으로서 단체뿐만 아니라 가족과 개인스스로가 교통안전공원을 통하여 프로그램을 업그레이드할 수 있도록 추진하며, 전 국민이 참여 체험할 수 있는 공간 마련이 전국에 마련되어야 한다.



Safety Village

5. 결론

교통안전 체험교육센터 건립을 위한 교통공원의 실태를 분석해 본 결과 전국 각지에 산재되어 있는 교통공원의 숫자는 턱없이 부족하고 그 내용 조차도 표준화 되지 않은 교육내용과 체험시설이 너무 단편적이란 결론을 얻었다. 이에 앞으로 추진되는 교통안전공원은 지금까지의 상식에서 벗어난 교통안전 체험교육센터의 건립이 시급하며 전 국민 누구나 자유롭게 동 센터를 방문하여 교통안전문화의 중요성을 직접 체험함으로써 국민 속에 잘못 뿌리박힌 교통안전문화의 불감증을 단계적으로 치유해 나가게 되어야 할 것이다 .

또한, 각 시·도 에서도 동 센터를 모델로 하여 지역실정에 맞는 적정규모의 교통공원 건립의 당위성을 시·도지사에게 보고하여 단계적으로 추진해 나가고, 국고가 지원될 수 있도록 중앙 정부에 적극 건의하여 정책에 반영될 수 있도록 함으로써, 적어도 시도의 구별로 1개소 정도의 유사 교통공원을 건립, 국민의 교통안전문화 의식을 제고시켜 나갈 수 있는 선도적 기관으로 자리 매김 해 나가야 할 것이다.

참고문헌

1. 경기도 “ 안전문화센터 조성 기본계획 ” 1998. 12
2. 경기도 “ 경기도 안전문화센터 운영/교육 프로그램 개발 ” 1998. 12
3. 안전연합실천시민연합·대교 “ 어린이안전사고 ZERO化를 위한 선진예방기법의 적용방안 ” 2001.12
4. 건교부 “ 교통사고 감소를 위한 정책방향과 보험의 역할 ” 2002. 1
5. 도로교통안전관리공단 “ 대형교통사고 사례분석 ” 2002
6. 서울시 송파구 “ 씨랜드 어린이 희생 추모 안전공원 조성사업계획서 ” 2002. 2