

일본 교통유도 경비제도의 시사점

A Suggestion on the Traffic Flagger System in Japan

김일곤

경기대학교

Kim Il-Gon

Kyonggi Univ.

요약

원활한 교통을 방해하는 요인으로 도로공사, 도로와 인접한 곳에서의 건축공사, 대규모 상업시설(백화점, 대형마트, 경기장, 콘서트장 등), 주차장 이용을 위한 차량의 빈번한 출입 등을 들 수 있으며, 이러한 요인으로 발생한 인명사고 및 교통정체는 결국 사회적·경제적으로 막대한 비용 지출이라는 결과를 초래하게 된다.

이러한 문제점을 해결하기 위해 일본은 1972년 교통유도경비 업무라는 경비업무를 도입하였다. 업무내용으로는 앞서 언급한 문제요인 발생 지역에 해당 업무를 실시함으로써 교통정체지역의 원활한 교통흐름 유도, 보행자 및 차량의 유도로 사고위험 경감 등의 효과를 나타내고 있다. 또한, 2009년 12월 기준 일본 전체 경비업체 8,924개 중 59.6%(5,317개)가 교통유도경비업체로 등록되어 있을 정도로 도입이후 급신장한 일본의 경비업무이다.

반면 한국은 원활한 교통을 방해하는 요인에 대한 대책 마련 요구가 있음에도 불구하고 제도 및 안전 관리대책에 한계를 들어내고 있다. 따라서 본 연구에서는 일본에서 시행되고 있는 교통유도경비 제도를 한국의 현재 실태 분석과 함께 향후 민·관상호가 협력적으로 협의하여 실현 가능토록하기 위한 법적제도 및 교육제도에 대하여 방안을 제안하였다.

Abstract

The obstructive factors of the smoothly running traffic are street improvement, major commercial buildings like department stores, the large markets, the stadiums, the concert buildings, a lot of steady cars for using parking lot. The accident of cost many lives and traffic congestion from these factors cause the result that it enables to pay the enormous expenditure socially and financially.

For solving these problems, Japan adopts the Traffic Flagger System in 1972. This task has the effects of improving traffic flow in the traffic jam and mitigating risk of car accidents as leading pedestrians and vehicles thereby the task carries into effect in the area where the accident took place. Moreover, this security task is rapid growth after adopting and 59.6%(5,317) of the whole security company 8,924 in Japan based on December 2009 registered as the traffic leading security business.

While South Korea is demanded of the measures about obstructive factors of the smoothly running traffic, it represents the limitation of the system and the safety management. Thus the current study suggests the we will analyze South Korea's actual condition and then discuss the law and education system for a realizable plan reached the public-Private cooperation for adopting Japan's Traffic Leading Security System.

I. 서론

최근 도로를 점용한 공사를 비롯하여 각종 공사현장이 주변 교통혼잡을 야기시키고, 교통사고의 위험도 가중시켜 해당지역 주민을 비롯한 도로 이용자들에게 교통안전과 소통 측면에 상당한 피해를 주고 있다. 특히

도로 상에서 이루어지는 공사의 경우 적절한 안전조치가 취해지지 않을 경우 운전자 및 보행자에게 교통사고를 유발시킬 위험요소 즉, 차로변경, 운전자의 공사장 인지, 보행로의 미확보 등을 내재하고 있어 안전측면에서 매우 심각한 문제가 되고 있다. 또한 공사 현장으로의 빈번한 공사차량의 출입과 이로 인한 일반차량 및 보행

자와 상충, 적절치 못한 교통안전시설물 설치와 관리로 인한 교통사고 발생 등 공사로 인한 사회경제적 손실비용과 교통에 미치는 영향을 최소화하기 위해서는 체계적인 공사장 안전 관리가 절실하게 필요한 상태이다.[1]

교통혼잡비용 및 교통사고에 따른 비용은 도시의 인구증가와 경제성장에 따른 자동차 이용의 증대와 밀접한 관련이 있다. 일반적으로 자동차 사용의 증대는 교통시설의 용량 초과로 발생하는 교통혼잡비용 뿐만 아니라 대기오염 및 소음에 의한 교통환경비용, 자동차사고에 의한 교통사고비용 그리고 불법주차로 인한 지체비용 등의 외부불경제효과의 사회적 비용을 증대시키는 것으로 알려져 있다[2].

이러한 문제점을 해결하기 위해 일본은 1965년 교통유도경비업무라는 경비업무를 도입하였다. 교통유도경비업무는 앞서 언급한 문제요인 발생 지역에 해당 업무를 실시함으로써 교통정체지역의 원활한 교통흐름 유도, 보행자 및 차량의 유도로 사고위험 경감 등의 효과를 초래하고 있다.

반면 한국은 원활한 교통을 방해하는 요인에 대한 제도적 대책 및 안전상의 관리대책에 한계를 들어내고 있으며 또한 이러한 문제점에 대한 대책마련 요구는 있으나, 현실적으로 제대로 이루어지고 못하고 있다. 따라서 본 연구에서는 일본에서 시행되고 있는 교통유도경비제도를 한국의 현재 실태 분석과 교육제도 및 자격제도에 대하여 검토하였다.

II. 교통유도경비의 개념과 유형

1. 교통유도경비의 개념

교통유도경비업무는 차량으로 혼잡한 장소 또는 차량의 통행으로 위험 발생 가능 장소에 대하여 부상 등의 사고 발생을 경계하고, 방지하는 업무로써 주로 차량 및 보행자를 유도하여 안전을 확보하는 것을 말한다[3]. 즉, 도로나 가로상의 연도건축물 또는 사유지의 접속 연도에서 차량이나 보행자의 안전하고 원활한 통행을 유도하기 위해 해당 업무 요원이 사전에 구성되어진 실행계획을 보행자 또는 차량에게 협조를 구함으로써 각종 사고를 미연에 방지하고 원활하게 교통의 흐름을 촉진하는 활동이라 할 수 있다.

2. 교통유도경비의 유형

교통유도경비는 고속도로나 일반도로에서의 각종 공사, 도로설비 설치·점검, 중앙분리대나 가로수 가지작업 등과 같은 교통유도에서부터 건축 등의 현장, 상업시설이나 주차장 등의 출입구에 대한 차량이나 보행자의 유도에 이르기까지 아주 다양한 교통유도경비업무를 실시하는 업무이다.

따라서 이들 교통유도경비의 유형은 대상 장소에 따라 크게 네 가지로 나눌수 있는데, 고속국도에서의 교통유도경비, 일반도로에서의 교통유도경비, 건축 등 공사에서의 교통유도경비, 시설 등에서의 교통유도경비가 이다[4].

III. 한국과 일본의 교통유도경비 현황

1. 한국의 현황

국내의 경우 교통유도경비는 정식으로 지정된 법정 경비업무가 아니기에 정확한 업무의 범위를 채택하지 못한 채 일부 민간 건설현재의 보조적인 업무로 시행이 되고는 있다. 그러나 대형 공사를 제외한 대부분의 중·소규모의 공사에서는 교통유도경비를 실시하지 않는 것으로 나타나 있으며, 또한 실시한다고 하여도 전문적으로 교육을 받거나 지식을 갖춘 요원을 배치하는 경우는 찾아보기 힘든 상황이다(그림. 1).



▶▶ 그림 1. 시내의 도로 공사현장
자료 : 중부매일신문 2009.1.28일자

2. 일본의 현황

2009년 12월 기준 일본경찰청생활안전국에 등록된 전체 경비업체수는 8,924개이며, 이중 2호업무인 교통유도경비업체로 등록된 업체는 약 59.6%(5,317개)이다. 본 제도 도입이후 시설 경비와 함께 가장 급신장하고 비중을 차지하고 있는 일본의 경비업무이다.

표 1. 2009년도 일본의 경비업자 현황 및 구성비

업무형태		경비업자	구성비
전체		8,924	-
1호	시설	5,448	61.0%
	기계	1,214	8.7%
2호	교통유도	5,317	59.6%
	잡도	2,659	29.8%
3호	귀금속운반	464	5.2%
	핵연료운반	9	0.1%
4호	긴급통보서비스	110	1.2%
	기타	368	4.2%

자료: 警察庁生活安全局, 平成20年における警備業の概況, 2009

교통유도경비업무는 공사의 규모와 관계없이 대부분의 공사가 이루어지는 장소에 교통유도경비원을 배치하여 차량 및 통행자들의 안전을 확보하고 있다(그림. 2).



▶▶ 그림 2. 시내의 도로 공사현장

자료: 日本大日警備株式會社, www.dainichi-sec.com

또한, 이들 교통유도경비원들은 해당업무에 배치되기 위해서는 자격시험을 응시(1급, 2급)하여 합격해야 이후 자격시험에 합격한 자(1급, 2급)는 소정의 교육을 받아야 한다. 2005년 일본은 경비업법을 개정하여 국토교통

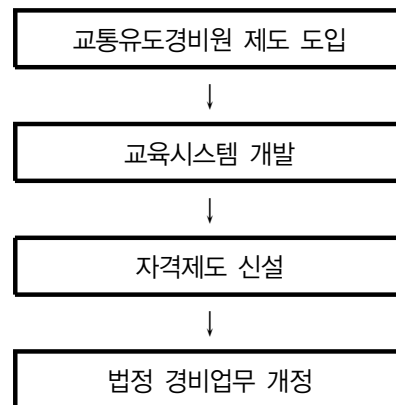
성에서 발주하는 모든 공사(고속도로, 국도)에 교통유도경비 2급 이상의 경비원을 배치하도록 한정 하였다.

IV. 교통유도경비 제도 도입방안

교통유도경비업무를 경비업법에 편입시켜 정식 법정 업무로 인정받기 위해서는 크게 두 가지 측면으로 접근할 수 있는데, 첫째, 전문인력 양성을 위한 전문교육과정 개설, 둘째, 전문인력의 자격제도이다

교통유도경비업무를 경비업법 2조의 개정으로 정식 법정업무로 편입시키기 위해서는 우선 전문인력 양성을 위한 교육과정(커리큘럼, 교재) 제정과 자격제도(1급, 2급)를 정비하여야 할 것이다.

표 2. 교통유도경비 도입의 흐름



V. 결론

교통유도경비는 공사장, 다중이용시설, 대형 이벤트 행사 등에 의해 유발되는 교통의 지체와 불편함을 감소 시키고 안전을 확보할 수 있는 제도로서 이제도가 정착 될 경우 상당의 일자리 창출과 새로운 시장 개척으로 막대한 경제효과를 불러일으킬 수 있을 것이다. 앞서 언급한 일본의 교통유도경비 구성 비율을 볼 때 대략 가늠할 수 있을 것이다. 그러나 이러한 효과를 도출해 내기 위해서는 표준화되고 다양한 교육제도와 전문성에 대한 검증을 받을 수 있는 검정제도가 반드시 마련되어야 할 것이다.

이후, 본 제도를 법적인 제도 측면에서 적용하여 실시하게 된다면 각 종 안전사고로 인한 경제적 손실을 최소화함과 동시에 안전확보라는 두 가지의 효과를 누릴 수 있을 것이다.

■ 참고 문헌 ■

- [1] 국회교통안전포럼. 교통유도안전관리원 도입을 위한 법 개정 공청회. pp.1. 국회교통안전포럼. 서울. 2009.
- [2] 손의영·황기연. 자동차 소유·운행의 사적·사회적 비용 비교 연구. 서울: 서울시정개발연구원. 2001.
- [3] 日本警備業法第2条第1項2号
- [4] 全国警備業協会. 交通誘導警備業務の手引-上級-.pp.3-4. (社)全国警備業協会. 東京. 2006.