

아동 교통사고 사례분석을 통한 교통안전 문제점과 개선방안 - 아파트 단지 내 교통사고 중심으로 -

Traffic Safety Problems and Improvement Measures through Child Traffic Accident Case in Apartment Complex

김신혜*, 임동균**

충북대학교 위기관리학과 협동과정*, 충북대학교 국가위기관리연구소**

Shin Hye Kim(shinhyebaby@naver.com)*, Dong-Kyun Yim(jisang0508@gmail.com)**

요약

이 연구는 생활안전 교통사고 중 취약계층인 아동들에게 발생하는 아파트단지 내 교통사고를 중심으로 사고 발생의 문제점과 개선방안을 제시하는 데 그 목적이 있다. 현재 아파트단지 내는 자동차, 오토바이, 전동킥보드 등의 주행이 많아지고 운전자와 보행자의 안전인식이 낮음에 따라 교통사고 발생이 빈번해지고 있다. 그러나 대부분의 아파트단지 내 도로는 도로교통법 상 '도로'에 해당되지 않는 도로 외 구역으로 처벌이나 법규가 의무화되어 있지 않음에 따라 아파트 단지 내 교통사고 위험성 인식이 매우 미흡한 실정이다. 이에 따라 본 연구에서는 아동 아파트단지 내 교통사고 사례를 파악하고 사고발생에 대한 문제점과 개선방안을 제시하고자 하였다. 아동 교통사고 사례를 통한 교통사고의 문제점 시사는 아동과 보호자 그리고 운전자들에게 위험을 인지시키고, 아파트 단지 내 교통안전 방안을 제시한다는 점에 의의가 있다.

■ 중심어 : | 아동 생활안전 | 아동 생활안전위기 | 아동 교통사고 | 아동 생활안전사고 | 아동 아파트단지 내 교통사고 |

Abstract

The purpose of this study is to suggest improvement measures focusing on traffic accidents in apartment complexes that occur to children among life safety accidents. Roads in most apartment complexes are not "roads" under the Road Traffic Act. In addition, there is no mandatory punishment or regulations, so the perception of the danger of traffic accidents in apartment complexes is very low. Recent, traffic in automobiles and motorcycles is increasing in the apartment complex, and traffic accidents are frequently occurring due to low safety awareness for both drivers and pedestrians. Accordingly, this study attempted to identify cases of traffic accidents in children's apartment complexes and to present problems and improvement measures for accidents. Problems of traffic accidents through child traffic accidents The current affairs are meaningful in that they are aware of dangers to children, carers, and drivers, and suggest traffic safety measures in apartment complexes.

■ keyword : | Child Safety | Child Living Safety Crisis | Child Traffic Accident | Child Living Safety Accidents | Child Traffic Accident in Apartment Complex |

* 이 논문 또는 저서는 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2017S1A5B8059946) '입니다.

접수일자 : 2020년 04월 13일

심사완료일 : 2020년 04월 28일

수정일자 : 2020년 04월 28일

교신저자 : 임동균, e-mail : jisang0508@gmail.com

I. 서론

우리가 살아가고 있는 현재 이후의 삶은 모든 것이 발전한 미래일 것이다. 이와 맞물려 현대사회 이후의 미래사회에서는 현재 재난을 발생시키는 요인들 또한 더욱 발전한 형태로 우리의 삶을 위협하게 만들 것이다. 발전한 형태의 위험요인들은 다양한 재난형태로 발생할 것이며 그 결과는 국가의 핵심기반들이 무너질 수 있는 복합적 재난으로 나타날 수 있다.

현대사회에서 위험요인으로 손꼽히고 있는 것은 스마트화된 기술력이다. 진화되고 있는 기술력으로 발생되는 문제점들을 법적 제도와 행정처리가 따라가지 못하면서 또 다른 피해를 국민에게 발생시키고 있다.

발전된 기술의 속도를 따라가지 못하고 있는 법적 제도와 행정제도 중 현재까지도 가장 늦춰지고 있는 부분은 취약계층들과 관련한 제도라 판단된다. 특히 아동계층을 위협하는 위험요소는 빠른 발전 속도만큼 늘어나고 있지만 이와 관련한 아동 생활안전을 위한 노력은 부진한 상태이다.

2018년 1월 18일부터 시행된 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조 9의 3에서는 재난 및 안전사고에 취약한 어린이, 노인, 장애인, 외국인 등을 “안전취약계층”으로 정의하고, 이들에 대한 안전 관리를 강화하려고 하고 있다[1]. 이주호(2018)는 안전취약계층의 범위를 경제적 측면, 환경적 측면, 신체적 측면 세 가지로 유형화하였고 장애인, 고령자 유아 및 청소년(아동)을 신체적 측면의 사회적 약자로 분류하였다[2]. 안전취약계층의 범위는 이제야 확장이 되고 있으나 기존 취약계층으로 자리 잡은 아동의 안전을 위한 법적제도나 정책 제안들은 실질적으로 부실하게 보여진다.

무엇보다 한 사회의 구성원으로서 건강하고 안전하게 생활할 권리는 모든 아동이 누려야 하는 기본적인 권리이지만 이러한 권리 보장 마련에 대해서는 여전히 많은 노력이 필요한 상황이다[3]. 아동권리의 내용은 전통사회에서의 생존을 위한 제한적인 권리로부터 아동의 건전한 발달을 위한 포괄적인 권리로 확대되고 있으며, 아동권리에 부합된 사회적 개입의 불충분성, 즉 가정이 아동문제를 해결하는 최선의 주체라는 우리나라 전통사회 이래의 이념이 현재 도전을 받고 있다[4].

안전사고 중 생활안전 사고는 가정에서도 빈번하게 발생하고 있으나, 개개인의 개별적 삶의 장소에서 산발적으로 발생하기 때문에 사회적 관심의 대상에서 제외되고 있다. 또한, 아동이나 노인, 장애인, 저소득층 같은 안전취약계층에게 발생하는 생활안전사고는 심각한 위험을 초래할 수 있다[5]. 특히 아동기는 부모의 보호라는 가정의 보호적 환경에서 어느 정도 벗어나 학교라는 단체에서 생활하기 시작하는 단계이다. 또한, 생활 주변으로부터 여러 위험의 도전을 받는 시기라고도 할 수 있다[6]. 일반적으로 아동의 안전이 위협받는 가장 큰 요인은 안전사고 때문이다. 아동이 겪게 되는 안전사고의 유형은 교통사고, 화재, 폭력, 낙상, 질식 등으로 다양하다. 안전사고는 아동의 사망 또는 중상 등 치명적인 결과로 이어질 수 있기 때문에 보다 정밀한 검토가 필요하다[3].

아동에게 발생하는 다양한 안전사고 중에서도 교통사고는 2003년 1~9세, 10~19세 사망원인 1순위를 차지할 만큼 아동 안전에 큰 위협이었다. 2014년에도 교통사고는 1~9세 사망원인 2순위, 10~19세 사망원인 1순위를 차지하고 있어 교통사고가 아동 안전에 치명적인 위협요인임을 보여주고 있다[3]. 교통사고 발생 지역 중 아파트단지 내 교통사고가 빈번히 발생하고 있는 추세이다. 현재 아파트단지에서의 아동 놀이는 주로 놀이터와 같은 열린 공동의 장소, 운동장과 같은 조성된 공유공간, 또는 주차장, 보도와 같은 비기능적 장소에 집중되고 있다[7]. 실제로 보험사의 교통사고 통계에 따르면, 아파트단지와 같은 도로 외 구역에서 전체 교통사고의 약 15%가 발생하는 것으로 조사돼 사고 발생 위험이 높은 것으로 나타났다[8]. 보험개발원 자료에 따르면 2017년 국내에서 발생한 자동차사고 400만건 중 도로 외 구역에서 발생한 사고는 66만건으로 집계되었고, 도로 외 구역 사고 중 아파트에서 발생한 건은 48.7%로 나타났다[9]. 주거환경은 아동들에게 있어서 일차적 생활의 장이며 교육의 장이다. 그럼에도 불구하고 주거환경 계획 시 아동의 의사를 반영하는데 제한점을 지니며 아동의 주거환경에 맞는 법적 제도가 이루어지지 않고 있다[10].

교통약자로 볼 수 있는 아동에게 교통안전은 가장 취약한 부분으로 볼 수 있으며, 아동의 주 생활환경이라

고 할 수 있는 아파트단지 내에서의 교통사고는 아동의 생활안전을 위협하는 큰 위험요소로 볼 수 있다. 최근 아파트단지 내 교통사고가 잇달아 발생하며 아파트단지 내 교통사고가 아동들에게 교통안전의 사각지대로 보여지고 있음에도 불구하고 개선하고자 하는 제도는 매우 미흡한 실정이다.

이에 본 연구에서는 아파트단지 내 아동 교통사고와 관련한 사례들을 파악하고 문제점과 개선방안을 제시해 보고자 한다.

이를 위한 본 연구의 구체적인 목표는 다음과 같다.

첫째, 아파트단지 내 아동 교통사고 사례에 대해 파악한다.

둘째, 아파트단지 내 아동 교통사고의 문제점을 분석한다.

셋째, 아파트단지 내 아동 교통사고의 개선방안을 제시한다.

II. 이론적 논의

1. 이론적 정의

1.1 아동 생활안전 위기 정의

국내법 「아동복지법」제3조 제1호에서는 아동을 '만 18세 미만으로 정의하고, 「어린이제품안전 특별법」제2조 제1호에서는 어린이를 '만13세 이하'로 정의하며, 「환경보건법」제2조 제7호에서는 '13세 미만'으로 정의하는 등 법률마다 연령 기준의 차이를 가지고 있다[11].

윤지원 외 2명(2014)은 안전약자에 대해 자기 자신을 보호하고 위험인자 제거 능력이 뒤떨어지거나 재난 및 사고 발생 시 피해를 입기 쉽거나, 받은 피해로부터 복구행위가 어려운 사람 및 계층으로 영아, 유아, 어린이, 청소년 등이 모두 속한다고 보고 청소년기 전체를 포함하는 만18세 미만을 아동으로 정의하였다[12].

본 연구 또한 아동이 위험요소를 인지하고 교육을 받아야 하는 기간이 필요하다고 보았을 때 학교나 가정에서 실질적으로 안전교육을 받을 수 있는 만18세 미만까지를 아동으로 정의하고자 한다.

국민생활안전 위기는 국민들이 영위하는 일상생활에서 발생하는 안전사고로 인해 국민의 생명과 건강, 재

산을 위협하는 상태를 의미한다[5]. 국민생활안전 위기 영역의 분류는 책임주체와 위기의 발생 및 피해 영향의 범위의 기준으로 분류화되며, 책임의 주체가 개인이고 안전사고 발생 범위가 협소범위인 가정 수준에서 나타날 경우 취약계층 안전위기와 생활경제 안전위기, 생활치안 안전 위기가 해당된다[5].

어린이안전종합대책에서는 어린이의 안전사고 유형을 소비생활안전, 교통안전, 사이버안전, 학교주변 안전, 범죄·폭력으로부터의 보호 등 어린이의 생활과 관련한 다양한 분야를 포괄하여 정의하였다[11].

본 연구에서는 선행연구의 내용을 종합하여 아동 생활안전 위기를 '만 18세 미만의 아동이 모든 일상생활 중 위험요인 발생으로 인하여 심신·명예·재산상의 피해를 받는 것'이라고 정의하고자 한다.

1.2 아동 교통사고 정의

교통사고란 「도로교통법」제54조에 의하면 차 또는 노면정차의 운전 등 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 경우라 정의하고 있으며, 「교통사고처리특례법」제2조 제2호에 의하면 차의 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴하는 것이라 정의하고 있다. 여기서 '차'라 함은 자동차, 건설기계, 원동기장치자전거, 자전거, 사람 또는 가축의 힘이나 그 밖의 동력에 의하여 도로에서 운전되는 것²⁾을 말한다.

아동의 생활안전사고 중 많은 비중을 차지하고 있는 교통사고의 경우, 대부분의 아동 교통사고가 생활도로 중심에서 가장 빈번하게 발생하고 있는 것으로 나타났으며, 이는 집 주변 생활도로가 아동 교통안전의 무방비 상태이자 사고의 심각도가 높은 곳임을 알 수 있다. 일반적으로 주택가 주변도로와 학교 주변 어린이보호구역을 포괄하는 개념을 통학로라고 정의할 수 있다 [13].

본 연구에서는 아동 교통사고를 '생활도로에서 차의 운전 등 교통으로 인하여 만 18세 미만의 아동을 사상하거나 물건을 손괴한 사고'로 정의하고자 한다.

1 '손괴'란 물건의 형상을 물질적으로 변경하거나 그 효용을 감소 또는 멸실하게 하는 일체의 행위를 말함

2 「도로교통법」제2조 제17호가목에 따른 차와 「건설기계관리법」 제2조 제1항 제1호에 따른 건설기계로 정의함

2. 법·제도 현황

2.1 아동 관련 법·제도 현황

우리나라에서 아동의 안전에 대한 내용을 담고 있는 법으로는「소방기본법」과 「아동복지법」이 있다. 「소방기본법」제17조 제2항에 따르면 어린이집의 영유아, 유치원의 유아, 학교의 학생을 대상으로 화재를 예방하고 화재 발생 시 인명과 재산피해를 최소화하기 위하여 소방안전에 관한 교육과 훈련을 실시할 수 있다고 하였다. 「아동복지법」제31조 제1항에 따르면 아동복지시설의 장, 어린이집 원장, 유치원의 원장, 학교의 장은 아동의 연령을 고려하여 매년 성폭력 및 아동학대 예방, 실종·유괴의 예방과 방지, 감염병 및 약물의 오남용 예방 등 보건위생관리, 재난대비 안전, 교통안전에 관한 교육계획을 수립하여 교육을 실시하여야 한다고 하였으며 세부 내용은 아래 [표 1]와 같다[12].

표 1. 아동복지법 내 아동 관련 조항 및 내용[12]

조항	주요내용
제1조(목적)	아동이 건강하게 출생하여 행복하고 안전하게 자랄 수 있도록 아동의 복지를 보장하는 것을 목적으로 한다.
제4조(국가와 지방자치단체의 책무)	국가와 지방자치단체는 아동의 안전·건강 및 복지 증진을 위하여 아동과 그 보호자 및 가정을 지원하기 위한 정책을 수립·시행하여야 한다.
제5조(보호자 등의 책무)	① 아동의 보호자는 가정에서 그의 성장시기에 맞추어 건강하고 안전하게 양육하여야 한다. ② 아동의 보호자는 아동에게 신체적 고통이나 폭언 등의 정신적 고통을 가하여서는 아니 된다. ③ 모든 국민은 아동의 권익과 안전을 존중하여야 하며, 아동을 건강하게 양육하여야 한다.
제11조(아동종합실태조사)	보건복지부장관은 5년마다 아동의 양육 및 생활환경, 언어, 인지 발달, 정서적·신체적 건강, 아동안전, 아동학대 등 아동의 종합실태를 조사하여 그 결과를 공표하고, 이를 기본계획과 시행계획에 반영하여야 한다.
제30조(안전기준의 설정)	국가는 아동복지시설과 아동용품에 대한 안전기준을 정하여야 한다.
제31조(아동의 안전에 대한 교육)	아동복지시설의 장, 「영유아보육법」에 따른 어린이집 원장, 「유아교육법」에 따른 유치원의 원장 및 「초·중등교육법」에 따른 학교의 장은 교육대상 아동의 연령을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 매년 다음 각 호의 사항에 대한 교육계획을 수립하여 교육을 실시하여야 한다. : 1. 성폭력 및 아동학대 예방, 2. 실종·유괴의 예방과 방지, 3. 약물의 오남용 예방, 4. 재난 대비 안전, 5. 교통안전
제33조(아동안전 보호인력 배치 등)	국가와 지방자치단체는 실종 및 유괴 등 아동에 대한 범죄의 예방을 위하여 순찰활동 및 아동지도 업무 등을 수행하는 아동안전 보호인력을 배치·활용할 수 있다.

자료: 윤자원 외 2명, 2014:7

표 2. 국내 어린이안전 관련법 현황[11]

분야	관련 법률(조항)	관리 대상	소관 부처	
어린이 제품	어린이제품 안전 특별법	어린이 제품	산업통상자원부 (국가기술표준원)	
	전기용품 및 생활용품 안전관리법(제5장)	생활용품	산업통상자원부 (국가기술표준원)	
	화장품법(제9조)	화장품	어린이보호 포장	식품의약품안전처
	화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률(제34조)	위해우려제품 (5개 품목)		환경부
어린이 식의약품	어린이 식생활안전관리 특별법	어린이 식생활 안전 관련 품목	식품의약품안전처 보건복지부	
	약사법(제64조)	의약품	어린이 안전용기/포장	보건복지부 식품의약품안전처
어린이 시설/환경	어린이놀이시설 안전관리법	어린이 놀이시설	행정안전부	
	아동복지법	아동 놀이시설물/아동용품	보건복지부	
	영유아보육법	어린이집	보건복지부	
	유아교육법	유치원	교육부	
학교안전	환경보건법(제4조)	어린이 활동공간	환경부	
	학교급식법	학교급식	교육부	
	학교보건법	학교 보건관리	교육부	
	학교안전사고 예방 및 보상에 관한 법률	학교안전사고	교육부	
	도로교통법(제112조)	어린이·노인 및 장애인 보호구역	경찰청	

자료: 지식광, 2018: 4

국내 어린이안전 관련법은 「어린이제품 안전 특별법」을 비롯하여 규제 품목이나 대상에 따라 여러 부처에 분산되어 관리되고 있다. 이를 어린이 대상 품목에 따라 분류하면 크게 어린이 제품 분야 4개 법률, 어린이 식의약품 분야 2개 법률, 어린이 시설/환경 분야 5개 법률, 학교 안전 분야 4개 법률 등 총 15개의 법이 있으며 세부내용은 아래 [표 2]와 같다[11].

2.2 아동 관련 도로교통법 법·제도 문제점

아동의 생활안전 사고 중 아동의 주요 활동무대가 집, 학교 주변에서 이루어짐에 따라 대부분의 아동 교통사고가 생활도로 중심에서 빈번하게 발생하고 있는 것으로 나타났다. 더욱이 집 주변 반경 500m 이내에 발생하는 아동 교통사고는 경미한 부상정도가 아니라 사망사고의 비중이 절대적으로 높다는 점에서 아동 교통안전의 중요성이 커지고 있다[14].

최근 10년간 사고 유형별 어린이 교통사고 현황은 아

래 [표 3]와 같다.

표 3. 최근 10년간 사고 유형별 어린이 교통사고 현황

사고시 상태	계	보행자	자동차 승차	이륜차 승차	자전거	기타불명
사망자(명)	1,012	630	291	7	75	9
구성비	100.0%	62.3%	28.8%	0.7%	7.4%	0.9%
부상자(명)	163,507	59,731	87,367	908	14,124	1,377
구성비	100.0%	36.5%	53.4%	0.6%	8.6%	0.8%

특히 아동의 생활도로 중 하나인 아파트단지 내 교통사고가 빈번히 발생하고 있어 아파트단지 내 도로 교통사고 관련 법적 제도 현황을 살펴보고자 한다.

현행 「도로교통법」제2조 제1호에 따르면 도로는 「도로법」에 따른 도로, 「유료도로법」에 따른 유료도로, 「농어촌도로 정비법」에 따른 농어촌도로, 그 밖에 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마(車馬)가 통행할 수 있도록 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소 4가지로 구분되어 있다.

여기서 아파트단지 내 도로의 경우는 「도로교통법」상의 '도로'로 해당되는 경우와 '도로'로 해당되지 않는 경우가 있다. 해당여부는 「도로교통법」제2조 제1호의 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마(車馬)가 통행할 수 있도록 공개된 장소의 기준으로 판단된다. 즉 아파트단지 내 불특정 다수의 사람 또는 차량이 자유롭게 다닐 수 있는 경우 '도로'에 해당이 되지만 경비원 및 차단기를 설치하여 출입의 통제가 이루어지는 경우는 '도로'에 해당되지 않는다. 결과적으로 현재 대부분의 아파트들의 경우 경비원 및 차단기가 대부분 설치되어 있는 것으로 보았을 때 아파트단지 내 도로는 '도로'에 해당되지 않는 것으로 판단된다.

현재 아파트단지 내 통행로에서 교통사고가 발생하면 경우 「도로교통법」의 적용을 받을 수 있는지에 대한 판례가 상이하며 판례 내용은 다음과 같다.

(도로교통법 도로로 인정) 해당 아파트단지 내의 통행로가 특정인들 또는 그들과 관련된 특별한 용건이 있는 자들만이 사용할 수 있는 장소로서 자주적으로 관리되는 장소라고 볼 수는 없고, 현실적으로 볼 때 불특정 다수의 사람이나 차량의 통행을 위하여 공개된 장소라

면 교통질서유지 등을 목적으로 하는 일반교통경찰관이 미치는 공공성이 있는 곳으로 「도로교통법」상 도로로 인정(대법원 2002.9.24. 선고2002도3190판결).

(도로교통법 도로로 미인정) 아파트단지 내 건물과 건물 사이 'c'자 공간 안에 주차구획선을 그어 차량이 주차할 수 있는 주차구역의 통로 부분은 그 곳에 차량을 주차하기 위한 통로에 불과할 뿐 현실적으로 불특정 다수의 사람이나 차량의 통행로로 사용되는 것이라고 볼 수 없어 「도로교통법」상 도로로 미인정(대법원 2005.1.14. 선고2004도6779판결).

(도로교통법 도로 인정여부) 아파트단지 내 지하주차장은 아파트단지와 주차장의 규모와 형태, 아파트단지나 주차장에 차단 시설이 설치되어 있는가의 여부, 경비원 등에 의한 출입 통제 여부, 아파트단지 주민이 아닌 외부인이 주차장을 이용할 수 있는가의 여부 등에 따라서 「도로교통법」 제2조제1호에서 정한 도로에 해당하는지가 달라질 수 있음(대법원2017.12.28. 선고 2017도17762판결).

아파트단지 내 도로의 '도로'인정여부는 교통사고 발생 시 문제를 가지게 된다.

「교통사고처리 특례법」은 업무상과실 또는 중대한 과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 관한 형사처벌 등의 특례를 정하고 있는 법으로서(「교통사고처리 특례법」제1조), 12대 중과실(신호위반, 중앙선침범, 제한속도 초과, 앞지르기 방법 위반, 철길건널목 통과방법 위반, 횡단보도에서의 보행자 보호 위반, 무면허운전, 음주·약물 등 운전, 보도 침범, 승객추락방지의무 위반, 어린이보호구역 안전운전 의무 위반, 자동차 화물 추락 방지 의무 위반)에 대해서는 피해자의 의사 또는 보험가입 여부와 상관없이 형사처벌이 가능하나, 도로 외 구역에서는 음주·약물 운전 등을 제외한 12대 중과실에 대해 형사처벌이 불가하다. 도로 및 도로 외 구역에 상관없이 사고 후 피해자 사망(제3조 제1항), 사고 후 미조치, 음주측정 불응, 음주 및 약물 후 운전(제3조 제2항 단서)의 경우 피해자의 의사 또는 운전자의 보험가입 여부와 상관없이 형사처벌이 가능하다[15].

도로 외 구역 교통사고 시 처벌논란이 커지면서 국민청원이 등장하는 등 관련 법 개정 요구 목소리가 나오고 있지만 운전자에게 서행과 일시정지 의무를 부여하

는 '보행자 보호 의무'조항과 보행자 보호의무를 위반하고 교통사망사고를 낸 가해 운전자에 대해 형사처벌 할 수 있도록 하는 조항을 담은 도로교통법 개정안은 여전히 국회에서 통과되지 못한 상태이다[16]. 사유지 내 교통사고도 도로교통법상의 도로로 준해 처벌할 수 있게 하는 법안이 2016년 12월에 발의되었지만 경찰이 사유지(아파트단지 안)에서의 도로교통법 위반 행위에 대해 어느 범위까지 개입할 것인지에 관한 문제를 해결하지 못해 현재 상임위원회 문턱도 넘지 못하고 있다[17].

3. 선행연구 검토

어린이 교통사고와 관련하여 기존에 검토되었던 선행연구에 대해 살펴보고자 한다. 질적연구에 따른 어린이 교통사고의 문제점으로 김중효 외(2015)는 어린이들의 주요 생활공간의 하나인 학교 권역까지 차량 통행의 집중과 과속, 불법주차, 중차량의 혼입에 따른 교통문제를 야기함으로써 어린이 안전과 환경을 저해한다고 보았다[13]. 박상근(2015)은 교통안전시설의 문제뿐만 아니라 사회적 요인인 안전활동시스템, 규제, 법령 등의 문제점 개선이 필요하다고 보았으며, 어린이 보호구역의 경우 제한속도와 간선도로의 제한속도에 차이가 발행하고 있음에도 제도적으로 개선하지 못하는 문제, 학교 내 교통사고의 경우 교통법상 사각지대로 남아 있음에도 입법노력이 미흡하다는 점을 어린이 교통사고 발생에 대한 문제점으로 지적하였다[18]. 빈미영(2015)은 아파트단지 내 도로에서 발생하는 어린이 교통사고의 경우 도로이외의 장소로 분류되어 교통사고가 발생했을 때 원인을 파악과 개선할 수 있는 제도적 장치가 없어 교통안전의 사각지대라고 지적하였다[19]. 장명순 외(2010)는 어린이 보호구역의 출입문이 다수 일 경우 주 출입문 이외의 출입문 지역은 방치되어 어린이 교통사고 사각지대로 전락하는 경우를 문제점으로 지적하였다[20].

실증연구에 따른 어린이 교통사고 요인으로는 백태현 외(2013)의 분석결과 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고에 대해 보차도가 분리되어 있는 것이 교통사고를 감소시키는 것으로 나타났으며, 유출입지점 수가 증가 할수록 사고가 증가하고 신호등의 설치는 대상지 내 사고 감소효과가 있는 것으로 나타났다[21]. 또한, 이대

섭 외(2012)의 연구분석 결과 어린이보호구역 내 범칙금 강화는 어린이보호구역의 안전성을 높이는 데 효과가 없는 것으로 나타났다[22]. 정도영 외(2008)는 어린이보호구역을 토지이용특성에 따라 개선사업 사전·사후 교통사고 감소효과를 분석한 결과 주거지와 아파트 지역의 어린이보호구역 개선사업이 교통사고 건수가 가장 큰 것으로 나타났으나, 효과적도인 교통사고감소율로 산정한 결과 아파트지역과 주상복합지역이 교통사고 감소효과가 있는 것으로 분석되었다[23].

앞에서 살펴본 선행연구들의 경우 대부분 어린이보호구역에 따른 어린이 교통사고를 중심으로 연구되어 왔으며, 빈미영(2015)에 제시한 아파트단지 내 어린이 교통사고 연구의 경우 개선방안만 제시되어 있고 정확한 문제점이 연구되어 있지 않다. 이에 본 연구에서는 아파트 단지 내 도로 외 구역에 따른 어린이 교통사고 사례들을 파악한 후 문제점과 개선방안을 제시해 보고자 한다.

표 4. 어린이 교통사고 선행연구

구분	연구자	연구내용
질적분석	김중효 외 (2015)	- 목적: 어린이 교통사고 예방을 위한 교통안전시설 연구 - 변수: 교통안전시설 - 내용: 어린이 보호구역이외에서 발생한 사고통계와 현장조사를 통하여 어린이 교통사고 특성을 분석하고 어린이 주 통행로에 안전시설 설치상 문제점을 진단하여 시설적인 개선안 제시
질적분석	박상근 (2015)	- 목적: 어린이보호구역과 학교 내 교통사고의 발생원인 에 대한 개선방안 모색 - 변수: 어린이보호구역, 학교 내 - 내용: 어린이보호구역 내 제한속도와 간선도로의 문제, 학교 내 교통법상 사각지대의 문제에 대한 개선방안 제시
질적분석	빈미영 (2015)	- 목적: 경기도 아파트 단지 내 어린이 교통사고 개선방안 모색 - 변수: 아파트 단지 내 - 내용: 경기도 아파트 단지 내 지자체 공동주택 지원 보조금사업 조례, 아파트 입주자 교육 방안 제시
질적분석	장명순 외 (2010)	- 목적: 어린이 보호구역에서의 교통사고 현황 및 특성 분석, 문제점에 대한 개선방안 모색 - 변수: 어린이 보호구역 - 내용: 어린이 보호구역 관련 현행 법규에 대한 개선안 제시
실증분석	백태현 외 (2013)	- 목적: 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 모형개발 요인분석 - 변수: 학생수, 차로수, 감시 카메라 수, 유출입 지점 수, 신호등 설치 수 - 내용: 어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 영향요인 도출을 위해 음이항 모형을 개발하여 영향요인 분석
실증분석	이대섭 외 (2012)	- 목적: 어린이보호구역 내 범칙금 수준에 따른 교통사고 감소효과 분석 - 변수: 어린이보호구역 내 범칙금 - 내용: 어린이 보호구역 내 범칙금 강화에 따른

		어린이보호구역의 안전성 효과 분석
실증분석	정도영 외 (2008)	<ul style="list-style-type: none"> - 목적: 어린이보호구역 토지이용별에 따른 교통사고 영향분석 - 변수: 토지이용 특성 - 내용: 아파트지역의 어린이 보호구역 개선사업이 교통사고 감소에 가장 크게 분석됨에 따라 개선방안 필요 제시

III. 아동 아파트단지 내 교통사고

1. 아동 아파트단지 내 교통사고 사례

아동들의 생활권은 집, 학교 주변으로 특히 아파트단지 내에서 많은 활동시간을 보낸다. 아파트단지 내는 아동을 포함한 아파트 주민들의 생활공간으로 안전권을 보장받아야 함이 마땅하나 아파트단지 내 교통사고가 빈번히 발생하여 교통약자 계층으로 분류되는 아동의 안전이 위협받고 있다.

아파트단지 안에서 발생하는 교통사고는 지난 2015년 한해 25만건이 넘었고, 그해 전체 교통사고의 16%를 차지하였다(SBS뉴스 김민정, 2018.06.30.). 이에 아동 교통사고가 어떻게 발생되는지 언론에서 보도된 아파트단지 내 교통사고 사례를 살펴보고자 한다.

[사례1] 2018년 11월 울산 동구 한 아파트단지 내 도로에서 초등학생 B군이 주행 중인 A씨의 SUV차량에 치여 숨지는 사건이 발생했다. 사고 당시 해당 차량은 아파트 밖 도로에서 우회전으로 아파트 안으로 들어와 주차를 위해 주행을 하던 중이었다. B군은 친구들과 함께 걸어가다가 도로 가운데서 혼자 쪼그려 앉은 모습이 차량 블랙박스에 찍혀 있어 당시 신발끈을 묶기 위해 몸을 숙인 것으로 추정하고 있다[16].

[사례2] 2017년 10월 대전 서구 모 아파트단지 내 횡단보도에서 엄마와 손잡고 건너던 6세 어린이가 돌진한 승합차에 치여 여자 어린이는 사망, 엄마는 큰 부상을 입는 사건이 발생했다. 이 사건의 경우 아파트단지 안에 있는 횡단보도를 건너다가 차에 치여 숨졌지만, 아파트단지 안 횡단보도가 사유지라는 이유로 횡단보도 사고로 인정받지 못하였다[24]. 2019년 1월 9일 해당사건의 운전자 김모씨(46)에 대한 항소심 재판이 있었고, 김씨에게는 금고 1년 4개월이 선고되었다. 현행법상 김씨에게 중과실 혐의를 적용할 수 없었기 때문

에 일반적인 횡단보도 사망사고 운전자에 대한 형량보다 가벼운 형량이 선고되었다[25].

[사례3] 2019년 11월 평택시 한 아파트단지에서 키보드를 타던 초등학생이 주차장으로 들어가던 차량에 치여 숨지는 사고가 발생했다. 아파트단지 지하 주차장 입구에서 입주민이 몰던 승용차에 A군(9)이 치였고 병원에 옮겨졌으나 숨졌다. 운전자 B씨는 지하 주차장으로 진입하려던 중 키보드를 타고 진입로를 지나던 A군을 미처 보지 못한 사고를 낸 것으로 보인다[26].

[사례4] 2017년 7월 경기도 양주시 한 아파트단지 내 광장에서 이모군(3)이 SUV 승용차에 치여 숨지는 사고가 발생했다. 이군은 단지 안에서 아버지와 함께숨바꼭질을 하다가 키보드를 타고 숨으로 가는 도중 승용차와 부딪혔다. 당시 운전자는 지하주차장 공사를 하는 바람에 지상에 주차를 하려던 것으로 진술하였으나, 사고가 난 곳은 보도블럭이 깔린 산책로였던 것으로 확인되었다[27].

[사례5] 2019년 10월 강원도 동해시 쇠운동의 한 아파트단지 주차장에서 9살 여자아이가 A씨(42)가 몰던 승용차에 치여 숨지는 사고가 발생했다. A씨는 운전 중에 아이가 갑자기 튀어나왔다고 진술하였다[28].

2. 아동 아파트단지 내 교통사고 문제점

아동 아파트단지 내 교통사고들의 사례들로 보아 아파트단지 내에서 계속해서 교통사고가 발생하는 이유가 무엇인지 문제점을 파악해보고자 한다. 문제점은 아파트단지 내 시설물-주차의 문제, 운전자-보행자의 안전인식 문제, 도로 외 구역 법적 제도의 문제 세 가지로 나누어 보고자 한다.

첫 번째, 아파트단지 내 시설물-주차의 문제이다. 장애 시설물 부분에서 보면 아파트단지 내는 운전자의 시각을 방해하는 장애물이 산재해 있기 때문에 교통사고가 발생하기 쉽다. 교통안전공단이 2014년 전국 아파트단지 50곳을 선정해 조사한 결과 사고 위험을 높인 원인으로 시인성 불량(눈에 잘 띄지 않음) 17.6%, 서행운전 미준수 16.5%, 잘못된 시설물 설치 14.5%, 시설물 부재 14.3% 순으로 꼽혔다[29]. 또한, 대규모 지하주차장이 일반화되면서 어두운 조명과 폐쇄적인 건물구조 등에 따른 시야확보의 어려움 등이 가중되고 있어

일부 세대의 지하주차장 기피현상마저 나오는 실정이다[30]. 특히 시설물로 인해 시야 확보가 되지 않았을 때 보행하고 있는 아동을 보지 못하는 위험성이 매우 크다고 볼 수 있다. 아파트단지 내 교통시설 설치부분에서 보면 교통시설물 설치의 강제성이 아닌 자율화이기 때문에 설치에 대해 미흡한 부분이 많으며, 그 결과 교통시설물 부족으로 인한 교통사고도 발생된다고 볼 수 있다.

아파트단지 내 불법주차로 인한 문제도 매우 크다. 아파트단지 내 지상 주차장을 사용하는 경우 소방도로로 내어져 있는 도로에도 불법주차 되어 있는 차량을 볼 수 있다. 지상주차 공간에 정상적인 주차를 하는 것이 아니라 소방도로 불법주차, 놀이터 주변 보행자 도로를 막는 방식의 불법주차 등이 발생하여 아동 생활공간이 차량공간으로 바뀌는 식의 위험한 환경이 만들어지는 것이다. 이러한 불법주차 환경은 아동 통행로를 방해하고 다른 차량의 시야확보를 어렵게 하는 등의 문제를 발생시킨다고 할 수 있다.

두 번째, 운전자·보행자의 안전인식의 문제이다. 가장 안전해야 할 아파트단지 내에서 안전인식이 부족한 운전자들이 과속과 불법주정차, 전방주시 태만 등 안전수칙 위반사례를 빈번하게 발생시켜 아동들의 안전을 보장받지 못하는 문제를 발생시키는 것이다. 대부분의 아파트단지가 자체적으로 단지 내 속도제한과 차량진입 금지구역을 지정하고 있지만 운전자들은 이를 외면하고 안전수칙을 위반하는 사례가 늘고 있다[30]. 국민권익위원회와 국토교통부는 2018년 3월 7일부터 21일까지 2주간 온라인 국민참여 플랫폼 '국민생각함(idea.epeople.go.kr)'에서 진행한 '아파트단지 내 도로, 과연 안전한가'라는 주제의 설문조사를 진행하였다. 설문결과 위험요인으로 차량의 과속 주행이 58.7%로 가장 높았고, 과속 방지턱 등 교통안전시설 부족이 28.1%로 뒤를 이었다[31]. 강제성 없는 법규로 인해 운전자들의 안전인식은 점점 낮아지고 볼 수 있으며, 이는 아동들의 생활안전권을 위협하는 또 다른 문제라고 볼 수 있다.

아동 보행자의 안전인식 또한 중요한 문제이다. 아동 보행자의 경우 안전인식이 제대로 잡혀있지 않은 교통약자로 볼 수 있는데, 이러한 아동들은 아파트단지 내

통행로에서 다른 통행로로 길을 건널 때 옆을 잘 살피지 않고 바로 건너는 등의 안전인식 부족 행동들을 가지고 있다. 이러한 점을 볼 때 아동들의 안전인식 부족도 교통사고를 발생시키는 원인 중 하나로 볼 수 있다.

세 번째, 도로 외 구역으로 인한 법적제도의 문제이다. 아파트단지 내 도로는 도로교통법 상 대부분 도로로 인정되지 않고 있어 불법행위에 대한 단속과 처벌이 어렵다. 즉 도로로 인정되지 않기 때문에 아파트단지 내에는 강제성이 있는 교통안전시설물이나 법규를 만들 의무가 없다는 것이다. 대부분의 아파트단지 내를 보면 지하주차장 입·출구에 속도제한과 관련한 주의표시가 없고, 지상 놀이터 앞 건널목에도 횡단보도가 설치되어 있지 않아 아동들이 눈치껏 찾길을 건너야 하는 실정이다[32]. 이렇듯 아파트단지 내에 제한속도 규정, 주의표시, 교통안전시설물 설치에 대한 의무화가 없다는 것은 안전인식이 부족한 운전자들의 과속운전을 부추기는 결과로 이어질 수 있으며, 이는 교통약자인 아동의 생활공간을 더욱 취약하게 만드는 것으로 볼 수 있다. 단속과 처벌이 이루어지지 않음으로써 경각심을 가지는 운전자들은 없고, 아동의 생활권을 침해받아 아동과 보호자만 조심해야하는 상황이 나타나는 것이다.

처벌부분에서도 문제되는 것은 아파트단지 내에서 교통사고가 발생하여 사람이 다친데 그쳐 '업무상(중)과 실치상'인 경우에는 도로교통법 상 도로에 해당되지 않아 종합보험에 가입되어 있는 가해차량 운전자에 대해 교통사고처리 특례법 12대 중과실로 형사처벌할 수 없다는 것이다. 이러한 처벌문제 또한 피해자보호관점과 법률의 공정성에 대한 신뢰를 약화시키고 운전자들의 준법의식을 약화시키는 원인으로 볼 수 있다[33].

또 다른 도로 외 구역의 법적제도 문제는 무분별한 키보드 사용에 대한 안전기준이 정해져 있지 않다는 것이다. 최근 전동킥보드를 타는 사용자들이 늘면서 관련 사고도 급증되고 있다. 전동킥보드는 '원동기장치자전거'에 속해 현행법상 차도에서 통행해야 하는데 속도 제한이 시속 25km에 불과해 차량 주행 시 교통흐름을 방해할 수 있어 인도에서는 '도로 위 무법자'소리를 듣고 차도에서는 '킥라니(킥보드+고라니의 합성어)'의 취급을 받는 신세이다[34]. 여기서 문제는 전동킥보드 안전규정 또한 도로교통법 상의 '도로'일 경우에만 적용이

된다는 것이다. 현재까지도 아파트단지 내에서 전동키토드의 사용자들은 속도제한 없이 안전규정을 위반하며 아동들을 위협하고 있으나 법적으로 규제할 방법은 없는 상태이다.

3. 아동 아파트단지 내 교통사고 개선방안

아동 아파트단지 내 교통사고의 문제점을 아파트단지 내 시설물·주차의 문제, 운전자·보행자의 안전인식의 문제, 도로 외 구역 법적제도의 문제 세 가지로 나누어 보았다. 본 연구에서는 아파트단지 내 주민들이 자발적으로 실시 할 수 있는 실질적인 방안과 정부와 지자체에서 제시할 수 있는 제도적 방안으로 나누어 개선방안을 제시해보고자 한다.

우선 주민들이 자발적으로 실시할 수 있는 실질적인 방안은 아파트 내 모든 주민들을 대상으로 아파트단지 내 어린이들이 키토드 및 자전거를 타다 운전자가 미처 발견하지 못하여 교통사고 발생이 쉽다는 것과, 주차된 차들 사이로 갑자기 튀어나오는 어린이가 많아 사고로 이어질 수가 있음을 아파트 내 운전하는 운전자와 학부모 및 관리사무소 직원들의 경각심 고취와 보행자는 아파트단지에서도 건물을 나서는 순간 일반도로와 같다 생각하고 단지 내 통행로로 갑자기 뛰어드는 행동을 삼가야 하고, 도로횡단 3원칙인 ‘우선 멈추기·좌우 차량 살피기·차를 계속 보면서 건너기’를 지키기와 아동은 보호자의 지도와 기본 안전수칙을 지킬 수 있도록 안전인식 향상을 위한 ‘교통안전 캠페인 활동’, ‘우리 아이를 위한 안전한 아파트단지 만들기’, ‘보행자 안전한 도로 만들기’, ‘교통시설 점검’ 등 캠페인을 진행하는 것이다. 아파트단지 내 교통안전 캠페인 활동은 운전자와 보행자의 안전인식을 높여 줄 수 있는 교육방법이 될 수 있다.

서울시자원봉사센터의 경우 아파트 도로, 상가 지하 주차장, 드라이브스루 등 차량과 사람이 만나는 도로 외 구역 중심으로 3(초의 여유)-3(전방, 양옆 방향 살피기)-3(km속도 주행) 안녕 캠페인’을 전개하고 있으며, 이러한 3·3·3 안녕 캠페인 활동은 도로의 주된 이용자인 차량운전자와 보행자의 교통안전에 대한 민감도와 안전인식을 높여주는 역할을 하고 있다[45]. 이러한 활동 시 성인들만 참여를 하는 것이 아니라 주거하고 있

는 아동들에게도 안전교육을 배울 수 있도록 참여권을 주는 것도 아동 안전인식을 높여주는 방법이 될 수 있다. 박진희 외1명(2016)은 아동들의 인식과 요구를 계획의 과정에서 반영함과 동시에 현재 아동들이 이용하고 있음에도 제약요인으로 작용하는 요소가 있다면 거주 후에도 이를 개선해 줄 수 있어야 한다고 하였다[36]. 아동들의 눈높이에서 불편했던 공간, 위험했던 공간에 대해 직접 문제를 제기하고 수정될 수 있도록 요청하는 것은 실제적으로 아동들에게 더욱 도움이 될 수 있을 것이다.

정부와 지자체에서 제시할 수 있는 제도적 방안 내용이다. 우선 현재 도로 외 구역에서 운전자에게 서행과 일시정지 의무를 부여하는 ‘보행자 보호 의무’조항과 보행자 보호 의무를 위반하고 교통사고를 낸 가해 운전자에 대해 형사처벌 할 수 있도록 하는 조항을 담은 도로교통법 개정안이 2018년에 제시되었으나 2019년 11월 현재까지도 국회에서 통과되지 않고 답보 상태에 있다. 제시된 ‘보행자 보호 의무’조항도 좋은 방안이나 근본적으로 ‘도로’로 인정되지 않는 문제가 해결이 되어야 도로 외 구역에서 발생하는 전체적인 교통사고 문제를 해결할 수 있을 것이다. 아동복지법의 아동안전보호에 관한 규정 제1조(목적)에서는 “아동이 건강하게 출생하여 행복하고 안전하게 자라 그 복지를 보장함을 목적으로 한다.”라고 하여 아동의 안전을 법의 목적으로 강조하고 있다[37]. 하지만 현재 도로 외 구역인 아파트단지 내에서는 이 법적 조항의 목적이 이루어지고 있지 않다. 아파트단지 내 도로는 아동복지법에 근거하여 아동의 안전을 보장 받을 수 있는 주거환경으로 개선되어야 한다.

정부에게 제시하고 싶은 법적 제도 방안은 다음과 같다. 아동들이 주거하는 아파트단지 내 경우 ‘사유지’와 ‘도로’의 문제를 해결하여 학교 주변에 ‘스쿨존’을 설치한 것처럼 아파트단지 내에도 ‘교통완화지역’을 설치하는 것이다. 독일의 경우 1977년부터 인도와 차도의 구분이 없는 주택가 입구에 ‘교통완화지역’이라는 제도를 도입하여 시행하고 있다. 이 지역 내에서는 모든 운전속도를 10km로 규제하는 제도이다[38]. 이처럼 ‘교통완화지역’이라는 제도를 우리나라 아파트단지 내에 구조에 맞게 도입하여 시행한다면 아동뿐만 아니라 모든

주민들이 보호 받을 수 있는 안전한 공간으로 만들 수 있을 것이다.

지자체에게 제시하고 싶은 법적 제도 방안은 다음과 같다. 지방정부는 시민에 대한 직접적인 서비스 제공자로서의 역할을 수행하는 것이 필요하며, 이재은(2015)은 중앙정부와 정책 중심의 정향성으로부터 지방정부와 활동 중심의 정향으로 전환되어야 한다고 하였으며 [39], 황옥경(2005)은 지방자치 정부가 아동정책 수립의 근간으로 삼을 수 있는 조례제정의 당위성을 부각시켜야 하며, 권리조례를 근간으로 지역에서 발생하는 아동권리 침해사태에 적극적으로 대처해 나가야 한다고 하였다[40]. 또한, 유엔은 모든 국가가 인권을 존중, 보호, 촉진, 실행할 법적 의무를 가진다면, 그것을 구체적으로 실행할 수 있는 직접적인 주체는 도시를 관할하는 지방정부가 될 것이라 보았다[41]. 현재 아동복지법 제 4조(국가와 지방자치단체의 책무)에서는 “국가와 지방자치단체는 아동의 안전·건강 및 복지 증진을 위하여 아동과 그 보호자 및 가정을 지원하기 위한 정책을 수립·시행하여야 한다.”라고 하여 지방자치단체의 책무를 강조하고 있다[12]. 이 내용들에 따라 지자체의 ‘아동 주거지 내 교통안전 조례’제정 필요성을 제시하고자 한다. 이러한 조례 제정을 근거로 아동들의 안전한 주거 환경을 위한 교통안전시설 설치 및 감시 기능이 갖춰지며 아동의 권리도 증진될 것이다. 하지만 지방자치단체의 경우 헌법, 법률, 명령 등 상위 법규범에 위반한 조례를 제정하지 못하는 한계를 가지고 있어 도로교통법상 근거하는 조례제정은 어려울 수 있다. 이에 대해 지자체 내에서 주거지 내(사유지) 관리자와의 관계로 근거하여 주거지역 개발 시 ‘교통안전 시설물 부착’등과 같은 의무성이 있는 조례 제정이 제시되어야 한다고 본다.

IV. 결론

본 연구에서는 생활안전 교통사고 중 취약계층인 아동들에게 발생하는 아파트단지 내 교통사고를 중심으로 문제점과 개선방안을 제시해보고자 하였다. 문제점은 아파트단지 내 시설물·주차의 문제, 운전자·보행자

의 안전인식 문제, 도로 외 구역 법적 제도의 문제 세 가지로 나누어 보았고, 개선방안은 아파트단지 내 주민들이 자발적으로 실시 할 수 있는 실질적인 방안과 정부와 지자체에서 제시할 수 있는 제도적 방안으로 나누어 제시해 보았다.

아동에게 주거지 외부공간은 그들의 자유로운 탐구 활동이 이루어지는 것이며, 자신의 의지대로 행동하고 학습할 수 있는 공간이다. 무엇보다 주거지 외부공간의 주된 사용자는 아동이라는 점을 고려할 때, 주거지의 외부공간이 아동의 주거생활에 매우 중요한 장소임을 알 수 있다[42]. 그럼에도 여전히 아파트단지 내는 다양한 위험요소들로 아동의 생활안전을 위협하고 있으며, 교통사고는 계속해서 증가하고 있다. 현재 아파트단지 내를 포함한 도로 외 구역에 대한 ‘보호자 보호 의무’조항은 아직도 국회에서 통과되지 않은 상태로 계류 중이다. 해당 문제들은 도로교통법상 ‘도로’로 해당되지 않는 ‘사유지’의 문제 해결이 가장 중심적이며, 정부는 이러한 근본적인 문제를 더 큰 사고가 벌어지기 전에 해결할 수 있도록 노력해야 할 것이다.

본 연구에서는 취약계층인 아동의 생활 주거지인 아파트단지 내에서의 교통사고 발생에 대한 문제점이 무엇인지에 대해 파악하고, 문제점을 통해 아동 아파트단지 내 교통사고의 위험성을 인지시키고자 하였다. 이에 아파트단지 내 교통안전 구축을 위한 방안을 제시한다는 점에 의의를 가지며, 앞으로 아동들의 생활안전 환경이 향상 될 수 있는 실증연구가 이루어지길 기대해 본다.

본 연구는 아파트단지 내 교통사고 발생에 대한 문제점을 도출하기 위해 아파트단지 내 교통사고 사례만을 분석대상으로 하였다는 한계점이 있다. 이에 향후 아파트단지 내 과속방지턱이나 반사경, 보행통로 등 교통안전시설물보다 아파트의 조형이나 미관이 우선시되는 실태 및 아파트 주민의 안전에 대한 인식조사와 실태조사가 필요할 것이다.

참고 문헌

- [1] 류현숙, “안전취약계층의 안전권 보장을 위한 제도 개선 연구,” 기본연구 과제, 제2018권, pp.4365-4805,

- 2018.
- [2] 이주호, “안전취약계층을 위한 사회복지시설 재난안전관리 지원정책 방안,” 위기관리연구논총, 제2권, 제2호 pp.47-65, 2018.
- [3] 고주애, 최은영, 김슬기, 오은찬, 정윤경, 홍현미라, 윤선화, “아동의 생활 환경 안전연구,” 어린이재단 발간물, 제2016권, 제1호, pp.1-282, 2016.
- [4] 조홍식, “아동권리신장 방안,” 아동과 권리, 제3권, 제2호, pp.85-98, 1999.
- [5] 이재은, *위기관리학*, 서울 대영문화사, 2018.
- [6] 강경화, “어린이 안전교육의 중요성과 방향,” 안전기술, 제178권 pp.6-10, 2012.
- [7] 민병호, “주거지 외부공간의 물리적 환경과 아동의 사회적 행위,” 대한건축학회 논문집, 제14권, 제6호 pp.13-24, 1998[A].
- [8] 교통뉴스 김종혁, “아파트 단지 내 교통안전 사각지대 해소되나,” 2019.03.13. <http://www.cartvnews.com/news/articleView.html?idxno=345441>, 2019.11.12.
- [9] 아시아투데이 장아름. “아파트 단지 내 교통사고 형사 처벌 강화 검토”. 2018.06.14. <http://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20180614010007004>, 2019.11.12.
- [10] 황연숙, “주거환경과 학령기 아동 인성간의 상관성 연구,” 한국실내디자인학회논문집, 제13권, 제2호, pp.142-149, 2004.
- [11] 지광석, “정부의 어린이안전대책 현황과 시사점,” 한국소비자원, 2018.
- [12] 윤지원, 오금호, 유병태, “아동보호 개념으로의 아동안전 정책방향 연구: 재난관리 관점에서,” *Crisisonomy*, 제10권, 제11호, pp.1-19, 2014.
- [13] 김중효, 홍순진, 이호원, 주두환, “어린이 교통사고 예방을 위한 교통안전 시설 연구,” 대한교통학회 학술대회지, 제72권, pp.98-101, 2015.
- [14] 김중효, 홍순진, 이호원, 주두환, “어린이 교통사고 예방을 위한 교통안전 시설 연구,” 대한교통학회 학술대회지, 제72권, pp.98-101, 2015.
- [15] 한국소비자원, “대학 내 교통안전실태조사,” 한국소비자원 안전감시국생활 안전팀, 2018.
- [16] 경상일보 김현주, “끊이지않는 아파트단지 교통사고 불안 고조,” 2018.11.13. <http://www.ksilbo.co.kr/news/articleView.html?idxno=668500>, 2019.11.12.
- [17] 동아일보 서형석, “‘아파트단지 車사고 엄벌’ 靑약속 그후 1년...달라진건 없었다,” 2019.03.11. <http://www.donga.com/news/article/all/20190311/94472994/1>, 2019.11.12.
- [18] 박상근, “학교안전사고로서의 교통사고 발생원인 및 개선방안에 관한 질적연구: 어린이보호구역과 학교 내 교통사고를 중심으로,” *教育行政學研究*, 제33권, 제3호, pp.215-241, 2015.
- [19] 빈미영, 봉인식, “아파트 단지 내 어린이 교통사고 현황과 개선,” 휴먼교통연구실 공감도시연구실, GRI정책Brief, 2015.
- [20] 장명순, 박준영, 김명주, 정다정, “어린이 보호구역 현황, 교통사고 특성, 문제점 및 개선방안,” 교통기술과 정책, 제7권, 제5호, pp.91-98, 2010.
- [21] 백태현, 박병호, “어린이 보호구역 내 어린이 교통사고 모형 개발: 청주사례를 중심으로,” 대한교통학회 학술대회지, 제68권, pp.134-138, 2013.
- [22] 이대섭, 이해선, 장일준, 김장욱, “어린이보호구역 내 범칙금 수준에 따른 교통사고 감소효과 분석,” 대한교통학회 학술대회지, 제67권, pp.308-313, 2012.
- [23] 정도영, 김도경, 이수범, “어린이보호구역 토지이용 특성에 따른 교통사고 감소효과 분석,” 대한교통학회 학술대회지, 제58권, pp.555-564, 2008.
- [24] 교통뉴스 김종혁, “아파트 단지 내 교통안전 사각지대 해소되나,” 2019.03.13. <http://www.cartvnews.com/news/articleView.html?idxno=345441>, 2019.11.12.
- [25] 동아일보 서형석, “‘아파트단지 車사고 엄벌’ 靑약속 그후 1년...달라진건 없었다,” 2019.03.11. <http://www.donga.com/news/article/all/20190311/94472994/1>, 2019.11.12.
- [26] 중앙일보 채혜선. “아파트 단지 안에서 키보드 타던 초등생 차량에 치여 숨져,” 2019.11.05. <https://news.joins.com/article/23625360#none>, 2019.11.05.
- [27] 중앙일보 임명수. “가장 안전해야 할 아파트 단지안에서 3세 남아 교통사고 사망 왜,” 2017.07.02. <https://news.joins.com/article/21720063>, 2019.11.12.
- [28] NEWS1 서근영, “동해 아파트단지에서 9여아 승용차에 치여 숨져,” 2019.10.16. <http://news1.kr/articles/?3745354>, 2019.11.13.
- [29] 연합뉴스 김형우, “‘안전 사각지대’아파트단지내 도

로...어린이 교통사고 빈발,” 2015.08.14. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20150813187700064>, 2019.11.12.

[30] 경기신문 김현수, “아파트 단지내 차량 ‘쌍쌍’...어린이 안전 아찔,” 2019.09.05. <http://www.kgnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=560250>, 2019.11.12.

[31] 충청헤럴드 박상민, 대전서 촉발된 ‘아파트단지 내 교통사고’ 10명 중 7명 “처벌해야,” 2019.05.31. <http://www.ccherald.kr/news/articleView.html?idxno=4399>, 2019.11.12.

[32] SBS뉴스 김민정, “사유지라 처벌 제외? 아파트 단지 내 도로 ‘위험천만’,” 2018.06.30. https://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1004826637, 2019.11.12.

[33] 장한별, “아파트단지 내부 통행로 교통사고 청원에 대하여,” 월간교통, 제2018권, 제2호, pp.54-59, 2018.

[34] 한국경제 이주현, 김남영, “대치동 학원가 활보하는 ‘키크라니’...중고생들 위험천만한 통학길,” 2019.11.02. <https://www.hankyung.com/society/article/201911018573i>, 2019.11.12.

[35] 일요서울 이완기, “안전사각지대 ‘도로 외 구역’서 3·3·3 캠페인 시작,” 2019.06.03. <http://www.ilyoseoul.co.kr/news/articleView.html?idxno=313600>, 2019.11.14.

[36] 박진희, 이상호, “주거단지 내 아동 놀이장소의 지원 및 제약 요인에 관한 연구: 초등학생의 인식을 기반으로,” 한국주거학회 논문집, 제27권, 제1호, pp.41-50, 2016.

[37] 이배근, “권리로서의 아동 안전보호와 시민사회의 참여,” 아동가족치료연구, 제2004권, 제3호, pp.1-19, 2004.

[38] MOTORGRAPH, [이완칼럼] 이완, “아파트 도로는 도로가 아니라는 이상한 법,” 2018.01.23. <https://www.motorgraph.com/news/articleView.html?idxno=13965>, 2019.11.14.

[39] 이재은, “위기관리학과 재난관리학에서 지방정부의 역할,” Crisisonomy, 제11권, 제10호, pp.111-132, 2015.

[40] 황옥경, “지방자치 정부의 아동권리 조례 제정의 함의: 부천시 사례를 중심으로,” 아동과 권리, 제9권, 제2호, pp.181-202, 2005.

[41] 권순정, 강순원, 유희정, 변종석, “아동권리옹호가들의 이해를 통해 살펴본 아동친화도시의 의미: 경기도 O시 사례에 대한 합의적 질적 연구,” 아동과 권리, 제21권, 제4호, pp.449-477, 2017.

[42] 김묘정, 우은경, 하재명, “주거지 외부공간에 대한 아동의 의견 및 선호도 분석에 관한 연구: 대구시 초등학교 학생을 중심으로,” 한국주거학회 논문집, 제17권, 제5호, pp.97-105, 2006.

저 자 소 개

김 신 혜(Shin-Hye Kim)

정회원



- 2012년 2월 : 충주대학교 행정학과 (행정학사)
- 2019년 2월 : 충북대학교 세종국가정책대학원 정책학과(정책학석사)
- 2019년 3월 ~ 현재 : 충북대학교 대학원 위기관리학과(위기관리학 박사과정)

〈관심분야〉 : 위기관리학, 생활안전위기관리, 재난약자

임 동 균(Dong-Kyun Yim)

정회원



- 2013년 3월 : 일본 사가대학교 교육학연구과(석사)
- 2017년 2월 : 일본 나가사키대학대학원 수산·환경과학융합연구과(박사)
- 2017년 9월 ~ 현재 : 충북대학교 국가위기관리연구소 시민안전연구센터장

〈관심분야〉 : 시민안전, 재난방재, 위기관리, 소방안전, 도시안전, 국토계획, 환경계획