

원저

혼잡·교통유도경비원의 자격 및 교육제도에 관한 연구

이윤구

(주)티케이비 사업부장

교신저자: 이윤구 (yunguleeee@daum.net)

요약

최근 지역축제·문화행사·집회 등 다중운집 행사가 증가하면서 인파 밀집에 따른 안전사고 예방과 전문적인 현장관리의 중요성이 높아지고 있다. 이에 본 연구는 「경비업법」상 혼잡·교통유도경비의 자격 및 교육훈련제도를 분석하고, 일본과 미국의 관련 제도를 비교·검토하였다. 연구 결과, 현행 제도는 업무의 특수성과 현장 대응 능력을 반영한 전문자격 및 교육체계가 미흡한 것으로 나타났다. 이에 전문자격제도 도입, 다중운집 및 군중관리, 교통유도 및 비상대응 중심의 전문교육과 실무훈련 강화, 정기 보수교육 및 자격관리 체계 구축, 전문자격자 배치기준 정립, 관계기관 협업체계 구축 등을 발전방안으로 제시하였다. 이를 통해 혼잡·교통유도경비원의 전문성과 현장 대응능력을 향상시키고, 다중운집 상황에서의 체계적인 안전관리와 공공안전 확보에 기여하고자 한다.

핵심어

경비업법, 다중운집 인파관리, 혼잡·교통유도경비, 자격제도, 교육훈련, 인력관리

차례

1. 서론
2. 우리나라 경비원의 자격 및 교육훈련제도 분석
3. 일본과 미국의 경비원 자격 및 교육훈련제도 분석
4. 혼잡·교통유도경비의 자격 및 교육훈련제도 발전방안
5. 결론

Open Access

접수일: 2026년 8월 14일
수정일: 2026년 9월 21일
게재승인일: 2026년 9월 22일
출판일: 2026년 9월 30일

Copyright © 2026 Author(s).

This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons CC BY 4.0 license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>) which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Original Article

A Study on the Qualification and Training System for Crowd and Traffic Control Security Guards

Yun-gu Lee

Division Head, TKB Co., Ltd., Republic of Korea

Corresponding Author: Yun-gu Lee (yunguleeee@daum.net)

ABSTRACT

With the increasing number of mass gatherings, including local festivals, cultural events, and public demonstrations, preventing safety accidents caused by crowd congestion and ensuring professional on-site management have become increasingly important. This study analyzes the qualification and education and training systems for crowd and traffic control security services under Korea's Security Services Industry Act and comparatively examines relevant systems in Japan and the United States. The findings indicate that the current Korean system lacks professional qualifications and education programs that adequately reflect the specific characteristics of crowd and traffic control security services and the practical capabilities required for emergency response. Accordingly, this study proposes several measures to improve the current system. These include introducing Level 1 and Level 2 professional qualification systems; strengthening specialized education and practical training in mass gathering management, crowd control, traffic guidance, and emergency response; establishing regular continuing education and qualification management systems; developing deployment standards for qualified personnel based on event size and risk level; and strengthening cooperation among relevant authorities. These measures are expected to enhance the professionalism and field response capabilities of crowd and traffic control security personnel and contribute to systematic safety management and public safety in mass gathering environments.

KEYWORDS

Security Services Industry Act, Crowd Management, Crowd and Traffic Control Security, Qualification System, Education and Training, Manpower Management

1. 서론

1.1. 연구의 배경 및 목적

현대사회는 경제 발전과 국민 생활수준 향상에 따라 문화 및 여가 활동이 증가하면서 지역축제, 문화공연, 스포츠 행사, 집회 등 다양한 형태의 다중운집 활동이 지속적으로 확대되고 있다. 이러한 행사는 지역경제 활성화와 사회적 교류에 기여하는 긍정적인 측면이 있으나, 특정 장소에 단시간 내 많은 인원이 집중되면서 인파 밀집에 따른 안전사고의 위험도 함께 증가하고 있다. 특히 다중운집 사고는 군중의 이동과 밀집 과정에서 단시간 내 발생하여 대규모 인명피해로 이어질 수 있으므로 위험요인을 사전에 파악하고 현장에서 인파의 흐름과 질서를 체계적으로 관리할 수 있는 전문인력의 확보가 중요하다.

우리나라에서는 2005년 경북 상주시 시민운동장 압사사고와 2022년 서울 이태원 참사를 통해 다중운집 상황에서 현장 안전관리와 대응체계의 중요성이 제기되었다. 특히 이태원 참사를 계기로 다중운집 인파관리에 대한 사회적 관심이 높아졌으며, 경찰·소방 등 공공기관뿐만 아니라 민간경비 영역에서도 군중의 이동과 혼잡을 관리하고 위험상황에 대응할 수 있는 전문인력의 필요성이 요구되고 있다.[1]

이러한 사회적 요구를 반영하여 「경비업법」에 혼잡·교통유도경비업무가 새로운 경비업무로 도입되었으며, 2025년 1월 31일부터 시행되었다. 혼잡·교통유도경비업무의 제도화는 다중운집 행사와 교통혼잡 상황에서 민간경비 인력을 활용할 수 있는 법적 기반을 마련하였다는 점에서 의미가 있다. 그러나 제도 도입에 비해 해당 업무를 수행하는 경비원의 전문성을 체계적으로 확보하기 위한 별도의 자격 및 교육제도는 충분히 고려되었는지에 대한 검토가 필요하다. 특히 혼잡·교통유도경비는 일반적인 경비업무와 달리 군중관리, 교통유도, 위험상황 판단, 비상상황 대응 및 관계기관과의 협업능력 등이 요구된다는 점에서 이에 적합한 전문적인 자격과 교육체계가 필요하다고 볼 수 있다.[2,3]

따라서 본 연구는 「경비업법」에 새롭게 도입된 혼잡·교통유도경비업무를 대상으로 현행 자격 및 교육제도를 분석하고, 선진국의 관련 제도를 비교하여 현행 제도의 한계와 문제점을 도출하고, 이를 바탕으로 혼잡·교통유도경비업무의 전문성을 확보하기 위한 자격제도의 도입과 교육체계의 전문화, 보수교육 및 자격관리 등의 발전방안을 제시하는 데 연구의 목적이 있다.

1.2. 연구의 범위 및 방법

본 연구의 범위는 2025년 1월 31일부터 시행된 「경비업법」상 혼잡·교통유도경비업무를 대상으로 하되, 해당 업무를 수행하는 경비원의 전문성 확보를 위한 자격 및 교육훈련제도를 중심으로 설정하였다.

연구 대상은 첫째, 우리나라 「경비업법」에 따른 일반경비원 신입교육과 경비지도사 기본교육 등 경비원의 자격 및 교육훈련제도, 둘째, 일본의 경비원 자격검정 및 교육훈련제도, 셋째, 미국의 경비원 자격 및 교육훈련제도로 한정하였다. 이를 통해 각국의 자격요건, 교육과목, 교육시간 및 전문인력 양성체계 등을 비교·분석하고, 혼잡·교통유도경비업무의 전문성 확보에 필요한 제도적 요소를 도출하였다.

연구방법은 문헌연구, 국내 제도분석 및 해외 유사제도 연구방법을 활용하였다. 이를 위해 먼저 국내 경비원 자격 및 교육훈련과 관련된 법령, 교육과정, 선행연구 및 정책자료 등을 검토하여 현행 제도의 특징과 한계를 분석하였다. 다음으로 일본과 미국 등 선진국의 유사제도를 비교·분석하여 각국의 제도적 특징과 시사점을 도출하였다. 마지막으로 분석 결과를 바탕으로 혼잡·교통유도

경비업무의 전문성 확보를 위한 자격제도의 개선과 전문교육과정 도입, 교육훈련 체계 등 발전방안을 제시하였다.

2. 우리나라 경비원의 자격 및 교육훈련제도 분석

2.1. 일반경비원의 자격 및 신입교육제도

2.1.1. 일반경비원의 자격

현행 「경비업법」은 경비원의 직무와 자격에 관한 기본적인 사항을 규정하고 있다. 「경비업법」 제2조제3호는 경비원을 경비업의 허가를 받은 법인이 채용한 고용인으로 정의하고, 일반경비원은 시설경비업무, 호송경비업무, 신변보호업무, 기계경비업무 및 혼잡·교통유도경비업무를 수행하는 사람으로 규정하고 있다. 특히 2025년 1월 31일부터 혼잡·교통유도경비업무가 「경비업법」상 새로운 경비업무로 시행되면서 일반경비원이 수행할 수 있는 업무의 범위에 혼잡·교통유도경비가 명시적으로 포함되었다. 따라서 법률상으로는 혼잡·교통유도경비원이라는 별도의 경비원 신분을 두고 있지 않고, 일반경비원의 업무영역 가운데 하나로 규정하고 있는 구조이다.[1]

일반경비원의 자격과 관련하여 현행 법률은 별도의 국가자격시험이나 자격증 취득을 요구하는 방식보다는 결격사유에 따른 진입 제한과 법정 교육이수 및 적법한 배치를 중심으로 제도를 운영하고 있다. 즉, 일반경비원은 경비지도사와 같이 국가자격시험을 합격하여 자격증을 취득하는 구조가 아니며, 「경비업법」에서 정한 결격사유에 해당하지 않는 사람이 경비업자에게 채용되고 법정 신입교육 등의 요건을 충족하여 경비업무에 배치되는 방식이다. 또한 경비업자는 신입교육을 이수하지 않은 사람을 경비업무에 배치할 수 없도록 규정하고 있어 일반경비원의 자격적 진입 요건과 교육요건이 실제 업무배치와 연계되어 있다.

따라서 현행 제도에서 일반경비원의 자격은 결격사유가 없는 자의 채용, 법정 신입교육의 이수 및 적법한 배치를 중심으로 형성되어 있다고 볼 수 있다.

표 1. 일반경비원 자격제도

구분	관련 법령	주요 내용	제도적 의미
일반경비원 결격사유	「경비업법」 제10조제1항	일정한 범죄경력 및 법정 결격사유에 해당하는 사람은 일반경비원이 될 수 없음	경비원의 법적 신뢰성 및 기본적 자격요건 확보
경비원 교육의무	「경비업법」 제13조제1항	경비업자는 경비원에게 신입교육 및 직무교육을 받게 하여야 함	교육을 통한 기본 직무능력 확보
교육 이수자 배치	「경비업법」 제18조제7항	신입교육을 이수한 사람을 경비업무에 배치	교육과 실제 업무배치의 연계
배치 및 허가	「경비업법」 제18조제2항	일정한 경비업무에 대해서는 배치 전 허가 또는 신고	경비원의 적법한 현장배치 및 관리

자료: 경비업법을 토대로 연구자가 재구성

이상의 내용을 종합하면, 일반경비원의 자격제도는 자격시험을 통한 능력 인증보다는 법정 결격사유에 따른 진입관리와 법정 교육 이수를 통한 직무수행요건 확보를 중심으로 운영되고 있다. 특히 「경비업법」 제2조에서 혼잡·교통유도경비업무를 경비업무의 하나로 규정하고 있음에도 불구하고, 해당 업무의 수행능력을 별도로 검정하거나 인증하는 전문자격 체계는 마련되어 있지 않다.

혼잡·교통유도경비는 시설경비와 달리 다중운집 장소나 도로를 점유하는 행사장 등에서 사람과 차량의 이동을 조정하고, 혼잡 및 교통사고 위험을 예방하며, 돌발상황에 신속하게 대응하는 능력

등 현장 중심의 전문역량이 필요하다. 그러나 현행 제도에서는 이러한 역량을 일반경비원의 기본 교육만으로 확인하거나 체계적으로 관리하기 어려운 실정이다.

따라서 현행 일반경비원의 자격체계를 유지하되, 혼잡·교통유도경비에 필요한 전문교육과 실무 능력 평가를 별도로 실시하고, 이를 충족한 자에게 전문자격을 부여하는 방안을 검토할 필요가 있다. 이는 기존 경비원 자격체계와 연계성을 유지하면서 업무 특성에 따른 전문성을 확보하고, 다중 운집 현장에서의 안전관리 역량을 강화하는 제도적 방안이 될 수 있다.

2.1.2. 일반경비원 신입교육 제도

일반경비원의 자격제도가 경비업무에 진입하기 위한 기본적인 법적 요건을 규정하고 있다면, 신입교육 제도는 경비원이 실제 업무를 수행하기 전에 필요한 기본적인 직무능력을 확보하도록 하는 제도이다. 「경비업법」 제13조제1항은 경비업자로 하여금 경비원에게 신입교육 및 직무교육을 받게 하도록 규정하고 있으며, 같은 조 제2항은 경비원이 되려는 사람이 대통령령으로 정하는 교육 기관에서 미리 일반경비원 신입교육을 받을 수 있도록 하고 있다.

일반경비원 신입교육의 구체적인 교육과목과 시간은 「경비업법 시행규칙」 제12조에서 규정하고 있다. 현행 교육과정은 총 24시간으로 구성되어 있다.[4]

표 2. 일반경비원 신입교육의 과목 및 시간

구분	과목	시간
이론교육 (4시간)	「경비업법」 등 관계 법령	2
	범죄예방론	2
실무교육 (19시간)	시설경비 실무	3
	호송경비 실무	2
	신변보호 실무	2
	기계경비 실무	2
	혼잡·교통유도경비 실무	2
	사고 예방 대책	2
	체포·호산술	2
	장비 사용법	2
	직업윤리 및 인권 보호	2
	입교식, 평가 및 수료식	1
기타(1시간)		
계		24

표 2와 같이 혼잡·교통유도경비 실무는 2시간이 일반경비원 신입교육 과목에서 하나의 독립된 교육과목으로 편성되어 있다. 이는 혼잡·교통유도경비가 기존 경비업무와 구별되는 새로운 업무 영역으로 법제화된 이후 최소한의 교육기반을 마련하였다는 점에서 의미가 있다. 그러나 전체 신입교육 24시간 가운데 혼잡·교통유도경비에 배정된 시간은 2시간에 불과하다. 따라서 현재의 교육체계는 일반경비원이 혼잡·교통유도경비의 개념과 기본적인 직무내용을 이해하도록 하는 기초 교육 수준으로는 의미가 있으나, 해당 업무를 전문적으로 수행하기 위한 충분한 전문교육이라고 평가하기에는 한계가 있다.

또한 현행 신입교육은 여러 종류의 경비업무를 하나의 교육과정 안에서 종합적으로 다루는 공통 교육 중심의 구조를 가지고 있다. 시설경비, 호송경비, 신변보호, 기계경비 및 혼잡·교통유도경비

가 각각 별도의 실무과목으로 편성되어 있지만, 교육 이수 결과가 업무별 전문자격으로 구분되지는 않는다.

따라서 현행 신입교육제도는 혼잡·교통유도경비업무의 도입에 따른 최소한의 교육적 대응은 이루어졌으나, 전문인력을 양성하기 위한 교육훈련 체계로는 부족하다. 따라서 일반경비원 신입교육에서 혼잡·교통유도경비의 기본적인 내용을 교육하는 현행 체계를 유지하면서, 전문교육과정을 마련하는 방안을 검토할 필요가 있다. 특히 일정 시간 이상의 전문교육, 현장실습 및 평가를 통하여 전문성을 확인하고, 일정 기간마다 보수교육을 실시하는 방식으로 발전시킨다면 혼잡·교통유도경비업무의 전문성과 지속적인 직무능력 관리가 가능할 것이다.

2.2. 경비지도사의 자격 및 기본교육제도

2.2.1. 경비지도사의 자격제도

「경비업법」상 경비지도사는 경비원을 지도·감독하고 교육하는 전문인력으로서 일반경비지도사와 기계경비지도사로 구분된다. 일반경비지도사는 시설경비, 호송경비, 신변보호 및 혼잡·교통유도경비, 특수경비 등 일반경비업무에 종사하는 경비원을 대상으로 지도·감독 및 교육업무를 수행하며, 기계경비지도사는 기계경비업무에 종사하는 경비원을 대상으로 그 직무를 수행한다. 따라서 경비지도사는 직접 경비업무를 수행하는 일반경비원과 달리 경비원의 직무수행을 관리하고 교육하는 전문인력이라는 점에서 차이가 있다.

경비지도사의 자격제도는 결격사유에 해당하지 않으면서 경찰청장이 시행하는 경비지도사 시험에 합격하고 대통령령으로 정하는 기본교육 40시간을 받아야 한다고 규정하고 있다. 또한 기본교육을 받은 사람에게 경비지도사 자격증을 교부하도록 규정하고 있다. 따라서 현행 경비지도사 자격제도는 단순히 시험 합격만으로 자격이 확정되는 것이 아니라 시험을 통한 지식 및 능력 검정 과 기본교육을 통한 실무능력 확보를 결합한 자격 취득 구조라고 할 수 있다.

표 3. 경비지도사 자격제도

구분	관련 법령	주요 내용	법적·제도적 의미
경비지도사의 자격	「경비업법」 제11조제1항	결격사유에 해당하지 않고 경비지도사 시험에 합격한 후 기본교육을 받아야 함	시험과 교육을 결합한 국가자격제도
자격증 교부	「경비업법」 제11조제2항	기본교육을 받은 사람에게 경비지도사자격증 교부	시험·교육 이수와 자격증 교부의 연계
시험 시행	「경비업법」 제11조제3항	경비지도사 시험은 매년 1회 이상 시행	정기적인 국가자격 검정체계 구축
기본교육	「경비업법 시행령」 제15조의2	경비지도사 기본교육을 40시간 이상 실시	시험 합격 이후 전문직무교육 실시
보수교육	「경비업법」 제11조의2, 시행령 제15조의3	선임된 경비지도사는 3년마다 6시간 이상의 보수교육 실시	자격 취득 이후 지속적인 전문성 관리

자료: 경비업법을 토대로 연구자가 재구성

이러한 법령체계를 살펴보면 경비지도사 자격제도는 일반경비원의 자격제도와 달리 국가가 시험을 통하여 전문지식을 검정하고, 기본교육 이수를 자격 취득 요건으로 요구한다는 점에서 전문 자격제도의 성격이 강하다. 특히 2024년 경비업법령 개정으로 경비지도사 보수교육제도가 도입되어 선임된 경비지도사를 대상으로 선임된 날부터 매 3년이 되는 해에 6시간 이상의 교육을 실시하도록 규정하여 전문성을 지속적으로 관리할 수 있는 제도적 기반이 마련되었다.

2.2.2. 경비지도사의 기본교육제도

경비지도사 기본교육은 경비지도사 시험에 합격한 사람이 실제 경비지도 업무를 수행하기 전에 필요한 전문지식과 실무능력을 갖추도록 하는 교육제도이다. 「경비업법」 제11조제1항은 경비지도사의 자격요건으로 경비지도사 시험 합격과 기본교육 이수를 함께 요구하고 있다. 따라서 기본교육은 단순한 직무보수교육이 아니라 경비지도사 자격 취득을 완성하는 필수적인 교육과정이라는 점에서 일반경비원의 신입교육과 제도적 성격이 다르다.

구체적으로 「경비업법 시행령」 제15조의2제1항은 경비지도사의 기본교육을 40시간 이상으로 규정하고 있으며, 경비지도사 기본교육 과목 및 시간은 표 4와 같다.[5]

표 4. 경비지도사 기본교육 과목 및 시간

구분	과목		시간
공통교육 (22시간)	「경비업법」, 「경찰관직무집행법」, 「도로교통법」 등 관계 법령 및 「개인정보보호법」에 따른 개인정보 보호지침 등		4
	실무 I		4
	실무 II		3
	범죄·테러·재난 대응 요령 및 화재 대처법		2
	응급처치법		2
	직업윤리 및 인권 보호		2
	체포·호신술		2
	입교식, 평가 및 수료식		3
자격의 종류별 교육 (18시간)	일반경비지도사	시설경비	3
		호송경비	2
		신변보호	2
		특수경비	2
		혼잡·다중운집 인파관리	2
		교통안전 관리	2
		일반경비 현장실습	5
	기계경비지도사	기계경비 운용관리	4
		기계경비 기획 및 설계	4
		인력경비 개론	5
		기계경비 현장실습	5
계			40

현행 제도에서 특히 주목할 부분은 기본교육이 단순히 교육시간만 규정하는 것이 아니라 교육과목과 시간까지 법령체계에 따라 표준화되어 있다는 점이다. 특히 경비업법 개정에 따라 혼잡·다중운집인파관리 2시간, 교통안전관리 2시간이 새롭게 편성된 것이 특징이다.

2.3. 현행 자격 및 교육훈련제도의 특징과 한계

2.3.1. 현행 자격 및 교육훈련제도의 특징

우리나라 경비원의 자격 및 교육훈련제도는 「경비업법」을 중심으로 일반경비원과 경비지도사를 구분하여 운영하고 있다. 일반경비원은 별도의 국가자격시험 없이 법정 요건(결격사유)을 충족한 후 신입교육과 직무교육을 이수하는 방식으로 직무수행에 필요한 기본능력을 확보하며, 경비지

도사는 국가자격시험과 기본교육을 거쳐 경비원의 지도·감독 및 교육을 담당한다. 또한 혼잡·교통유도경비업무는 일반경비원의 업무범위에 포함되어 관련 교육내용이 신입교육에 반영되어 있다. 따라서 현행 제도는 경비업무 전반에 필요한 기본적인 자격요건과 교육체계를 마련하고, 경비지도사를 통한 경비원의 지도·감독체계를 갖추고 있다는 특징이 있다.

2.3.2. 현행 자격 및 교육훈련제도의 한계

현행 제도는 혼잡·교통유도경비의 특수성과 전문성을 충분히 반영하지 못하고 있다는 한계가 있다. 특히 다중운집 상황에서 요구되는 인파 밀집도 및 위험요인 판단, 보행자와 차량의 흐름 조정, 돌발상황 대응 등은 일반적인 경비업무와 구별되는 전문적인 현장능력을 요구하지만, 이를 별도로 검정하는 전문자격이나 특화된 교육과정 및 실무훈련은 충분히 마련되어 있지 않다. 또한 자격 취득 또는 교육 이수 이후 전문성을 지속적으로 관리할 수 있는 보수교육과 자격관리 체계도 미흡하다. 따라서 기존 경비원 및 경비지도사 제도를 기반으로 하되, 혼잡·교통유도경비의 직무 특성을 반영한 전문교육과 실무훈련을 강화하고 지속적인 전문성 관리 체계를 마련할 필요가 있다.

3. 일본과 미국의 경비원 자격 및 교육훈련제도 분석

3.1. 일본의 경비원 자격 및 교육훈련제도

3.1.1. 일본의 경비원 자격제도

일본의 민간경비 자격제도는 「警備業法(경비업법)」을 기반으로 경비업무의 전문성과 적정성을 확보하기 위하여 경비원의 업무수행능력을 검정하고, 경비원의 지도·교육을 담당하는 전문인력을 별도로 관리하는 구조로 발전해 왔다. 우리나라와 달리 일본은 경비원의 업무 특성에 따라 전문성을 구분하여 「警備員等の検定(경비원 등의 검정)」을 운영하고 있으며, 이와 함께 「警備員指導教育責任者(경비원 지도교육책임자)」 및 「機械警備業務管理者(기계경비업무관리자)」 제도를 두고 있다. 일본 경찰청은 현재도 「경비업법」 및 국가공안위원회 규칙에 따라 이들 자격 및 교육제도를 운영하고 있으며, 매년 검정 및 지도교육책임자 관련 제도의 운영기준도 개정하고 있다.[6]

일본의 경비원 검정제도는 경비업무 가운데 전문적인 지식과 기능이 요구되는 업무를 대상으로 1급과 2급의 단계적인 검정체계를 구축하고 있다는 점에서 특징이 있다. 2026년 현재 일본에서 실시되는 경비원 검정은 공항보안경비업무, 시설경비업무, 잡담경비업무, 교통유도경비업무, 핵연료물질 등 위험물 운반경비업무 및 귀중품운반경비업무의 6개 분야이며, 각 분야별로 1급과 2급을 구분하여 검정한다. 일본 전국경비업협회 역시 현재 국가자격으로 인정되는 경비원 검정이 6개 분야로 구성되며 각각 1급과 2급으로 운영하고 있다.[6]

특히 본 연구의 주제와 관련하여 주목할 부분은 잡담경비업무와 교통유도경비업무가 별도의 검정 종목으로 존재한다는 점이다. 일본에서 잡담경비업무는 사람이 밀집하는 장소에서 부상 등의 사고 발생을 경계하고 방지하기 위하여 군중의 정리 및 질서유지를 수행하는 업무이며, 교통유도경비업무는 공사현장이나 사람 또는 차량의 통행에 위험이 있는 장소에서 교통을 유도하여 사고 발생을 방지하는 업무를 의미한다. 따라서 일본은 우리나라의 혼잡·교통유도경비와 유사한 업무영역을 하나의 포괄적인 일반경비원 업무로만 관리하지 않고, ‘군중관리’와 ‘교통유도’를 각각 전문성이 필요한 별도의 경비업무로 구분하여 자격검정을 실시하고 있다는 점에서 중요한 차이가 있다.[7]

일본의 1급·2급 경비원 검정제도는 「警備業法(경비업법)」 제23조에 근거하여 공안위원회가 실시하는 법정 능력인증제도로서, 경비업무의 종류별로 학과 및 실기시험을 통해 지식과 능력을 검증하고 합격자에게 합격증명서를 교부한다. 2급은 해당 경비업무를 수행하는 데 필요한 전문적인

지식과 실무능력을 확인하는 데 중점을 두는 반면, 1급은 2급의 실무능력을 바탕으로 사전 현장조사, 업무관리, 경비원 지도 및 사고대응 등 고도의 전문적 관리능력을 평가한다. 또한 1급은 원칙적으로 해당 업무의 2급 합격증명서를 취득한 후 1년 이상 해당 업무에 종사한 자에게 응시자격을 부여함으로써 자격 취득과 실무경험을 연계하고 있다. 학과 및 실기시험의 합격기준은 각각 90% 이상으로 정하여 지식과 실무능력을 함께 검증한다.

또한 일본의 1급과 2급은 단순한 명칭상의 차이가 아니라 업무수행능력의 단계화를 위한 장치로 활용된다. 2급은 해당 경비업무를 수행하기 위하여 필요한 기본적인 지식과 능력을 갖추었는지를 검정하는 성격을 가지며, 1급은 일정한 경력요건 등을 전제로 보다 높은 수준의 지식과 능력을 요구하는 구조이다.

한편 일본의 경비원 검정합격자와 경비원 지도교육책임자는 법적 성격과 역할에서 구별된다. 검정합격자는 특정 경비업무에 관한 전문적 지식과 능력을 인증받은 전문인력인 반면, 경비원 지도교육책임자는 「警備業法(경비업법)」 제22조에 따라 경비업자가 영업소 및 경비업무 구분별로 선임하여 경비원의 지도·교육계획 수립과 교육실시 관리 등을 담당하는 법정 책임자이다. 따라서 1급 검정합격자가 지도교육책임자의 법정 권한을 자동으로 갖는 것은 아니지만, 1급 검정에서 경비원 지도방법과 업무관리능력을 평가하고 있다는 점에서 현장 지휘·관리 및 전문인력 지도에 필요한 역량을 갖춘 인력으로 활용될 수 있다. 이러한 일본의 단계적 검정 체계는 국내 혼잡·교통유도 경비 분야에서도 2급을 현장 실무능력, 1급을 현장 관리·지휘인력으로 차별화하는 전문자격 체계를 설계하는 데 중요한 시사점을 제공한다.

일본 경찰청이 공개한 최신 통계에서도 이러한 검정제도가 실제 민간경비 인력의 전문성 확보를 위한 중요한 제도로 활용되고 있음을 확인할 수 있다. 경찰청의 2025년 통계에 따르면, 해당 연도에 교부된 검정합격증명서는 1급 검정 1,760건, 2급 검정 14,013건으로 총 15,773건에 이른다. 이 가운데 잡담경비업무는 1급 350건·2급 1,899건, 교통유도경비업무는 2급 6,282건이었다. 특히 교통유도경비업무 2급의 합격증명서 교부 건수가 전체 2급 검정 가운데 큰 비중을 차지하고 있으며, 이는 해당 업무에 대한 전문자격 수요가 상당한 수준임을 보여준다. 이러한 통계는 일본의 경비원 검정제도가 실제 경비업 현장에서 업무별 전문성을 확보하기 위한 자격제도로 지속적으로 활용되고 있음을 보여주는 것이다.[8]

표 5. 일본 경비원 검정제도

구분	주요 업무	자격 수준
공항보안경비업무	공항에서의 보안검색 및 사고방지 업무	1급·2급
시설경비업무	시설에서의 사고·범죄 예방 및 경계 업무	
잡담경비업무	사람이 밀집하는 장소에서 군중의 정리 및 사고방지	
교통유도경비업무	공사현장 등에서 사람·차량의 통행을 유도하고 사고방지	
핵연료물질 등 위험물 운반경비업무	위험물 운반과정의 사고·도난 방지	
귀중품운반경비업무	현금·귀중품 운반 중 사고·도난 방지	

자료: 일본 경찰청 및 전국경비업협회 자료를 토대로 연구자가 재구성

일본의 자격제도에서 또 하나 중요한 부분은 경비원을 직접 지도하고 교육하는 경비원 지도교육 책임자 제도이다. 경비업자는 경비업무의 종류별로 경비원에 대한 지도 및 교육을 담당하는 경비원 지도교육책임자를 두어야 하며, 해당 업무에 필요한 지식과 능력을 갖춘 사람에게 자격을 부여하여 경비원의 교육 및 현장관리 책임을 수행하도록 규정하고 있다.

또한 기계경비업무에 대해서는 별도로 기계경비업무관리자 제도를 두고 있다. 기계경비업자는 기계경비업무를 적정하게 관리하기 위하여 기지국별로 기계경비업무관리자를 선임하도록 하고 있으며, 해당 관리자는 경비업무용 기계장치의 운용 및 경비원에 대한 지령업무 등 기계경비업무 전반의 관리기능을 담당한다. 이처럼 일본은 직접 경비업무를 수행하는 경비원과 경비원을 지도·교육하는 책임자, 기계경비업무를 관리하는 전문인력을 구분하여 자격 및 교육체계를 운영하고 있다.

3.1.2. 일본의 경비원 교육훈련제도

일본의 경비원 교육훈련제도는 자격검정과 연계된 전문교육을 중심으로 구성되어 있다. 특히 경비원 검정제도에서는 등록강습기관을 통한 강습과 수료고사를 거쳐 검정 합격자로 인정받는 제도를 마련함으로써, 단순한 필기시험 중심의 자격제도가 아니라 교육과 실기능력 평가를 결합한 자격 취득 방식을 운영하고 있다. 일본 전국경비업협회에 따르면 등록강습기관의 강습을 수료하고 수료고사에 합격하면 수료증명서가 발급되고, 이를公安위원회에 제출하여 합격증명서를 교부받는 절차로 자격을 부여한다고 명시하고 있다.[9]

이러한 구조는 특히 잡담경비 및 교통유도경비와 같이 현장 대응능력이 중요한 업무에서 의미가 크다. 잡담경비는 단순한 질서유지가 아니라 군중의 흐름을 관리하고 사고발생을 방지하는 능력이 필요하며, 교통유도경비 역시 차량 및 보행자의 이동상황을 판단하면서 안전하게 통행을 유도할 수 있는 실무능력이 요구된다. 따라서 일본은 이러한 업무별 특성을 반영하여 지식과 기능을 함께 검정하는 방식으로 전문성을 확보하고 있다.

또한 일본의 교육훈련 체계에서는 자격 취득을 위한 교육뿐만 아니라 경비원을 지도·교육하는 경비원 지도교육책임자에 대한 강습도 중요한 위치를 차지한다. 이는 경비원 개개인의 직무능력만을 관리하는 것이 아니라, 경비업체 내부에서 경비원에 대한 교육과 지도·감독이 지속적으로 이루어지도록 하는 관리체계를 구축한 것이다. 일본 경찰청은 경비원 지도교육책임자 강습뿐만 아니라 현업 지도교육책임자 강습에 관한 별도의 운영기준을 두고 있어, 자격 취득 이후에도 지도교육 능력을 유지·향상시키는 체계를 갖추고 있다.

특히 2024년 일본 경찰청은 「警備員等の検定の運用について(경비원 등의 검정 운영에 관한 사항)」, 「警備員指導教育責任者講習及び機械警備業務管理者講習の運用について(경비원지도교육책임자 강습 및 기계경비업무관리자 강습의 운영에 관한 사항)」 등의 지침을 통해 경비원 검정 및 관련 교육의 운영기준을 개정하였으며, 2025년에는 「警備員等の検定の運用について(경비원 등의 검정 운영에 관한 사항)」 제753호를 발령하여 경비원 등의 검정 운영에 관한 절차와 기준 정비를 통해 1급 검정은 원칙적으로 해당 종목의 2급 검정 합격증명서를 교부받은 후 1년 이상 해당 경비업무에 종사한 사람을 대상으로 실시하며, 일정한 전문적 지식과 능력을 갖춘 사람에 대해서는 별도의 자격인정 절차를 통한 수험자격을 인정하고 있다.[8]

이와 같이 일본의 민간경비 자격 및 교육훈련제도는 현재에도 지속적으로 운영·보완되고 있음을 보여준다. 따라서 일본의 자격제도는 기본적인 틀을 유지한 가운데 검정 종목의 체계화, 강습기관을 통한 교육과 검정의 연계, 지도교육책임자에 대한 지속적인 교육 및 운영기준 정비 등을 통해 지속적으로 제도가 발전해 왔다고 평가할 수 있다.

3.2. 미국의 경비원 자격 및 교육훈련제도

3.2.1. 미국의 경비원 자격제도

미국의 민간경비 자격제도는 우리나라나 일본과 같이 정부가 전국적으로 통일된 하나의 국가자격제도를 운영하는 방식과는 차이가 있다. 미국은 연방제 국가의 특성상 민간경비원의 등록·면허·

교육 및 무장경비원의 자격요건 등을 주정부가 중심으로 규율하고 있으며, 주별로 경비원의 명칭과 면허요건, 교육시간 및 자격관리 기준이 다르게 운영되고 있다. 미국 노동통계국(BLS)도 대부분의 주에서 경비원에게 해당 주에서의 등록 또는 면허를 요구하고 있으며, 일반적으로 일정한 연령요건, 신원조회 및 교육이 기본적인 자격요건으로 활용되고 있음을 명시하고 있다. 특히 무장경비원은 비무장경비원보다 엄격한 신원조회와 교육 및 무기 관련 자격요건을 적용받는 것이 일반적이다.[10,11]

따라서 미국의 민간경비 자격제도는 크게 주정부가 법령에 따라 부여하는 경비원 면허·등록제도와 민간 전문기관이 운영하는 전문자격 인증제도로 구분하여 이해할 필요가 있다. 주정부의 면허·등록제도는 경비업무에 종사하기 위한 법적 자격을 확보하는 데 목적이 있으며, 민간 전문자격은 일정한 경력과 전문지식을 갖춘 보안전문가의 능력을 추가적으로 인증하는 역할을 한다. 이러한 이원적 구조는 경비원으로서의 법적 업무수행 자격과 보안전문가로서의 전문성을 구분하여 관리한다는 점에서 특징적이다.

미국에서 연방 차원의 민간경비원 자격기준을 마련하려는 시도는 1990년대부터 지속적으로 이루어졌다. 대표적으로 1991년 당시 상원의원이었던 Al Gore가 연방정부 및 민간 보안요원에 대한 채용기준과 신원조회 등의 기준을 마련하는 법안을 제출하였으며, 이후 1993년에는 Don Sundquist 의원이 「Security Officers Employment Standards Act of 1993」을 발의하였다. 이 법안은 주정부가 경비원의 선별·교육 및 면허제도를 마련하도록 하고, 범죄경력 조회, 약물검사, 심리평가 등의 요건을 포함하는 내용을 제안하였다. 그러나 이러한 법안들은 현재 미국에서 전국적으로 통일된 경비원 자격제도로 확립된 것은 아니다. 실제로 Sundquist 법안(H.R.2656)은 1993년 7월 발의된 후 하원 소위원회에 회부된 단계에서 입법절차가 종료되었다.[12]

이후에도 1996년과 1997년에 민간경비원의 신원조회와 자격관리 등을 연방 차원에서 표준화하려는 법안들이 지속적으로 발의되었으나, 연방정부가 모든 민간경비원에게 적용되는 통일된 면허·자격제도를 확립하는 결과로 이어지지는 않았다. 2003년 미국 의회 청문회 자료에서도 1991년 Gore 법안 이후 Martinez-Owens 법안, Sundquist 법안 및 1996·1997년 민간경비원 품질보장 관련 법안 등이 연방 차원의 표준화를 추진한 역사적 시도로 기술되어 있다.[13]

이에 따라 현재 미국의 경비원 자격제도는 주정부의 면허 및 등록제도를 중심으로 운영되는 분권형 자격관리 체계라고 할 수 있다. 예를 들어 뉴욕주는 경비원 등록을 위해 사전교육과 직무교육 및 정기적인 연례교육을 규정하고 있으며, 무장경비원에게는 별도의 총기교육을 추가로 요구하고 있다. 캘리포니아주 역시 경비원 등록을 위해 체포권한 관련 교육과 경비원 직무기술교육을 규정하고 있으며, 등록 이후에도 매년 계속교육을 이수하도록 하고 있다.

표 6. 미국 뉴욕주의 민간경비 자격제도

구분	경비원 면허·등록	민간 전문자격 인증
운영주체	각 주정부	ASIS International 등 전문기관
주요목적	경비업무의 합법적 수행자격 확보	보안전문가의 전문능력 인증
적용대상	일반 경비원 및 무장경비원 등	경력 있는 보안전문가
주요요건	신원조회, 교육, 면허·등록 등	경력, 전문지식, 시험 등
교육관리	주별 법정교육 및 계속교육	자격시험 준비 및 전문교육
자격관리	주정부 법령에 따라 관리	전문기관의 인증 및 갱신체계
특징	주별로 기준 상이	직무분야별 전문성 인증

자료: U.S. Bureau of Labor Statistics, New York Department of State, California BSIS 및 ASIS International 자료를 토대로 연구자가 재구성

이와 같이 미국의 민간경비 자격제도는 전국적으로 하나의 통일된 경비원 국가자격을 설정하기 보다는 주정부의 법적 면허·등록을 통해 최소한의 업무수행 자격을 확보하고, 전문성이 요구되는 분야에 대해서는 민간 전문기관의 전문자격을 통하여 추가적인 능력을 인증하는 방식으로 발전해 왔다. 이러한 구조는 경비원의 법적 업무수행 자격과 전문 보안인력의 직무역량을 구분하여 관리할 수 있다는 장점이 있다.

특히 미국의 사례는 혼잡·교통유도경비와 같은 새로운 전문업무에 대해서도 모든 경비원에게 동일한 자격을 부여하기보다는, 업무의 위험성과 전문성에 따라 별도의 교육과정을 추가하거나 특정 직무에 필요한 능력을 인증하는 방식으로 발전시킬 수 있음을 보여준다.

3.2.2. 미국의 경비원 교육훈련제도

미국의 경비원 교육훈련제도 역시 자격제도와 마찬가지로 연방정부가 전국적으로 동일한 교육 시간과 교육과목을 적용하는 방식이 아니라 주정부가 각 주의 법률과 행정체계에 따라 구체적인 교육기준을 설정하는 방식으로 운영된다. 따라서 미국의 교육훈련제도를 하나의 통일된 교육과정 이라기보다는 주요 주의 사례를 통해 그 특징을 파악하는 것이 적절하다.

대표적으로 뉴욕주는 경비원에 대하여 8시간 사전교육(8-Hour Pre-Assignment Training), 16시간 직무교육(16-Hour On-the-Job Training), 매년 8시간의 계속교육(8-Hour Annual In-Service Training)을 규정하고 있다. 무장경비원은 여기에 47시간의 총기교육과 매년 8시간의 총기 관련 계속교육을 추가로 이수하여야 한다. 특히 16시간의 직무교육은 실제 수행하는 경비 업무와 근무현장의 특성 및 고용주의 요구에 맞도록 구성하도록 하고 있어, 단순한 공통교육을 넘어 현장 직무와 연계된 교육체계를 갖추고 있다는 점이 특징이다.[10]

캘리포니아주 역시 경비원의 등록과 직무수행을 위해 단계적인 교육훈련 체계를 운영하고 있다. 경비원은 체포권한(Power to Arrest)과 관련된 교육을 이수하여야 하며, 등록 후 6개월 이내에 총 32시간의 경비원 직무기술교육(Security Officer Skills Training)을 이수하여야 한다. 이 교육은 근무 시작 후 일정 기간 내에 일부 교육을 먼저 이수하도록 하고 나머지 교육을 정해진 기간 내에 이수하도록 구성되어 있다. 또한 경비원은 매년 8시간의 계속교육을 이수하여야 하며, 계속교육에는 적절한 물리력 사용에 관한 교육이 최소 2시간 포함되어야 한다.

캘리포니아주의 교육과정은 본 연구의 주제인 혼잡·교통유도경비와 관련하여 더욱 주목할 필요가 있다. 캘리포니아 BSIS(Bureau of Security and Investigative Services, 보안 및 조사 서비스국)의 승인 교육과정에는 Crowd Control(군중통제), Parking/Traffic Control(주차·교통통제), Emergency(긴급상황 대응) 및 재난 대응, Conflict(갈등관리), Radio Procedures(무전절차), Supervision(감독) 등의 과목이 포함되어 있다. 특히 Crowd Control(군중통제)은 군중의 질서유지와 분쟁 대응, 집회·소요상황에 대한 대응 등을 포함하고 있으며, Parking/Traffic Control(주차·교통통제)은 주차 및 교통통제와 관련된 실무내용을 포함하고 있다.[14]

이는 혼잡·교통유도와 관련된 전문능력을 반드시 독립된 국가자격으로만 관리하는 것이 아니라, 법정 기본교육과 직무별 전문교육 및 계속교육을 결합하여 필요한 전문역량을 확보할 수 있다는 점에서 중요한 의미를 갖는다. 특히 경비원이 실제 근무하게 될 현장의 특성과 업무내용을 교육과정에 반영할 수 있도록 하는 방식은 우리나라의 혼잡·교통유도경비 교육체계를 발전시키는 데 참고할 수 있다.

미국의 교육훈련 체계에서 또 하나의 특징은 초기교육과 직무교육, 계속교육을 단계적으로 구분한다는 점이다. 초기교육에서는 경비원의 기본적인 법적 권한과 책임, 안전 및 사고대응, 직무수행의 기본원칙 등을 교육하고, 고용 후에는 실제 근무현장과 직무에 적합한 교육을 추가적으로 실시

하며, 이후에는 매년 일정시간의 계속교육을 통하여 직무능력을 유지·향상시키는 구조를 갖추고 있다.

표 7. 미국 주요 주의 경비원 교육훈련제도 비교

구분	뉴욕주	캘리포니아주
초기교육	8시간 사전교육	체포권한 관련 교육
직무교육	16시간 직무교육	32시간 직무기술교육
계속교육	매년 8시간	매년 8시간
무장경비원 추가교육	47시간 총기교육 + 매년 8시간 총기교육	별도 총기교육 및 재자격 관련 과정
현장직무 연계	근무현장 업무특성에 맞춘 교육	직무기술 중심 교육
혼잡관련 교육	주별 교육과정에 따라 차이	Crowd Control 포함
교통관련 교육	주별 교육과정에 따라 차이	Parking/Traffic Control 포함
특징	단계적 교육시간 관리	직무별 세부과목 선택 및 계속교육

자료: 뉴욕주 및 캘리포니아주 관련 자료를 토대로 연구자가 재구성

한편 미국의 민간경비 교육훈련은 경비원에 대한 법정교육에만 한정되지 않는다. ASIS International(국제산업보안협회)과 같은 전문기관은 보안관리, 조사, 물리보안 등 전문분야의 자격시험을 통하여 경력과 전문지식을 평가하고 있으며, 이에 필요한 학습자료와 교육과정을 제공하고 있다.

이러한 미국의 교육훈련제도를 종합하면 미국은 ① 주정부에 의한 법정교육, ② 근무현장과 직무에 특화된 직무교육, ③ 정기적인 계속교육, ④ 무장 등 고위험 업무에 대한 추가교육, ⑤ 민간 전문기관에 의한 전문자격 교육이라는 다층적인 교육훈련구조를 갖추고 있다고 평가할 수 있다. 특히 혼잡·교통유도와 관련하여 군중통제 및 주차/교통통제와 같은 교육내용이 실제 주정부 승인 교육과정에 포함되어 있다는 점은 주목할 필요가 있다.

결국 미국의 주요 주의 사례는 다음과 같은 시사점을 제공한다. 첫째, 모든 경비원에게 동일한 교육만을 적용하기보다는 업무의 특성과 위험도에 따라 전문교육을 차등화할 필요가 있다. 둘째, 기본교육만으로 교육을 종료하지 않고 실제 근무현장에 적합한 직무교육과 정기적인 계속교육을 연계할 필요가 있다. 셋째, 군중통제 및 교통통제와 같이 전문적인 판단능력이 필요한 업무에 대해서는 별도의 교육과정과 능력평가를 통하여 전문성을 인증할 필요가 있다. 넷째, 일반 경비원에 대한 법정교육과 별도로 경비원을 지도·관리하는 전문인력에게는 보다 높은 수준의 전문교육과 자격체계를 적용할 필요가 있다.

3.3. 한·미·일 경비원 자격 및 교육훈련제도의 비교와 시사점

3.3.1. 한·미·일 경비원 자격 및 교육제도 비교

각국의 민간경비원 자격제도는 국가별 법체제와 민간경비산업의 발전과정에 따라 서로 다른 형태로 운영되고 있다. 우리나라는 「경비업법」에 따라 경비원을 일정한 결격사유가 없는 자로 채용하고 신입교육을 이수하도록 하는 방식으로 경비원의 기본적인 직무수행 요건을 관리하고 있으며, 별도의 국가자격시험을 통한 일반경비원 자격제도는 운영하지 않고 있다. 반면 경비원을 지도·감독하는 경비지도사는 국가자격시험을 통하여 자격을 취득하도록 하고 있어, 일반경비원과 경비지도사 간에 자격관리 방식에서 차이가 있다.

일본은 경비업무의 종류와 전문성을 고려하여 경비원 검정제도를 운영하고 있다. 일본의 경비원

검정은 공항보안경비, 시설경비, 혼잡·교통유도경비, 핵연료물질 등 운반경비 및 귀중품운반경비 등 업무분야별로 1급과 2급으로 구분하여 실시된다. 특히 혼잡경비와 교통유도경비가 독립적인 검정분야로 설정되어 있다는 점에서 우리나라의 현행 제도와 중요한 차이가 있다. 일본에서는 경비원의 업무수행에 필요한 전문지식과 실무능력을 검정하여 일정 수준 이상의 능력을 갖춘 사람을 해당 업무의 전문인력으로 관리하고 있다는 점에서 업무별 전문자격제도의 성격이 강하다.

미국은 연방정부가 전국적으로 통일된 경비원 국가자격을 운영하지 않고, 각 주정부가 경비원의 등록·면허 및 교육요건을 정하는 분권형 체계를 갖추고 있다. 따라서 미국의 경비원 자격제도는 주별로 차이가 있으나 일반적으로 신원조회, 기본교육, 등록 또는 면허 등을 통하여 경비원의 최소한의 업무수행 요건을 확보하고 있다. 또한 무장경비원 등 위험도가 높은 업무에 대해서는 별도의 교육과 자격요건을 요구하고 있으며, 경비원의 직무수행 이후에도 계속교육을 통하여 자격과 직무능력을 관리하고 있다.

이를 종합하면 우리나라는 경비원의 기본적 자격요건과 교육을 중심으로 관리하는 방식, 일본은 업무별 국가검정에 의한 전문자격 방식, 미국은 주정부의 면허·등록과 직무교육을 중심으로 하면서 민간 전문자격을 보완적으로 활용하는 방식으로 구분할 수 있다.

표 8. 한·미·일 경비원 자격제도 비교

구분	우리나라	일본	미국
자격관리 주체	국가(경찰청)	국가·도도부현 공안위원회	주정부
일반경비원 자격	국가시험 없음	경비원등 검정제도	주별 면허·등록
전문자격	경비지도사	경비원 등 검정 1·2급	주정부 면허 + 민간 전문자격
자격의 기본방식	결격사유 + 채용 + 교육	업무별 검정	신원조회 + 교육 + 면허·등록
업무별 자격	제한적	업무별 세분화	주별 차이
혼잡관련 자격	없음	혼잡경비 검정	주별 교육과정 포함 가능
교통관련 자격	없음	교통유도경비 검정	주별 Traffic Control 교육
교육과 자격의 관계	신임교육 중심	검정·강습 연계	면허·교육·계속교육 연계
계속교육	경비지도사 보수교육	업무별 보수교육	주별 연례교육
전문성 확보방식	교육 중심	검정 중심	교육·면허·전문자격 병행
특징	일반경비업무 중심의 포괄적 관리	업무별 전문화	주별 분권형 관리

자료: 한일 경비업법과 미국 관련 자료를 토대로 연구자가 재구성

3.3.2. 한·미·일 경비원 자격 및 교육제도에 대한 시사점

미국과 일본의 제도를 비교한 결과, 우리나라의 혼잡·교통유도경비 전문성을 확보하기 위해서는 현행 일반경비원 제도의 기본 틀을 유지하면서 업무 특성에 맞는 별도의 전문자격과 교육훈련 체계를 마련하는 등 다음과 같은 시사점이 있다.

첫째, 혼잡·교통유도경비를 일반경비와 구별되는 전문업무로 인정하고 별도의 전문자격제도를 도입할 필요가 있다. 일본은 교통유도경비를 별도의 검정종목으로 운영하여 업무별 전문성을 제도적으로 인정하고 있다. 우리나라도 일정한 교육과정을 이수하고 자격검정을 통과한 사람에게 전문자격을 부여하는 방안을 마련해야 한다.

둘째, 자격제도와 교육훈련을 연계하여 기본교육-전문교육-보수교육으로 이어지는 단계적 체계를 구축할 필요가 있다. 특히 전문교육에는 다중운집 인파관리, 군중행동 이해, 인파 밀집 위험요인 판단, 보행자·차량 교통유도, 비상상황 대응, 응급조치 및 관계기관 협업 등 현장에서 요구되는 내용을 포함해야 한다.

셋째, 이론교육과 실무교육을 연계하고 실제 행사장과 도로에서 발생할 수 있는 상황을 가정한 모의훈련 등을 실시할 필요가 있다. 미국의 직무교육과 계속교육 사례를 참고하여 현장 대응능력을 지속적으로 향상시키는 현장 중심의 교육체계를 마련해야 한다.

넷째, 자격 취득 이후에도 정기적인 보수교육과 자격갱신을 실시하여 전문성을 지속적으로 관리할 필요가 있다. 일정 기간 교육을 이수하지 않은 경우 자격의 효력을 제한하거나 재교육을 통해 자격을 유지하도록 하는 방안도 검토되어야 한다.

결국 혼잡·교통유도경비의 전문성은 일반경비원 신입교육의 단순한 시간 확대만으로 확보하기 어려우며, 일본의 업무별 전문자격제도와 미국의 직무·현장·계속교육 체계를 참고하여 ‘기본교육-전문교육-보수교육’이 연계된 전문인력 양성체계를 구축하는 것이 바람직하다. 이는 기존 일반경비원 제도를 대체하는 것이 아니라, 일반경비원의 기본자격을 갖춘 인력을 대상으로 혼잡·교통유도 분야의 전문역량을 추가로 인증하는 방식으로 추진할 필요가 있다.

4. 혼잡·교통유도경비의 자격 및 교육훈련제도 발전방안

4.1. 혼잡·교통유도경비 전문자격제도 도입

4.1.1. 전문자격제도 도입의 필요성

혼잡·교통유도경비업무는 다중운집 상황에서 인파와 교통의 흐름을 관리하고, 위험상황에 대응하는 업무로서 일반 시설경비와 달리 군중관리, 위험요인 판단, 교통유도 및 비상대응 등에 관한 전문적인 지식과 현장 대응능력이 요구된다.

그러나 현행 「경비업법」상 일반경비원은 결격사유 확인과 신입교육 이수를 중심으로 자격요건을 갖추며, 혼잡·교통유도경비에 필요한 전문능력을 별도로 검정·인증하는 제도는 마련되어 있지 않다. 따라서 일반경비원의 기본교육만으로는 해당 업무의 전문성을 확보하는 데 한계가 있다.

이에 기존 일반경비원 자격체계를 유지하되, 일정한 요건을 갖춘 경비원을 대상으로 전문교육과 자격검정을 실시하여 별도의 전문자격을 부여하는 방안을 검토해야 한다. 일본의 업무별 검정제도를 참고하여 교육-검정-자격인증이 연계된 전문자격 체계를 구축한다면 혼잡·교통유도경비원의 전문성과 현장 대응능력을 효과적으로 확보할 수 있을 것이다.

4.1.2. 자격 등급 및 요건

혼잡·교통유도경비업무의 특수성을 고려한 전문성 확보를 위해서는 업무수행 능력과 경력에 따라 단계적으로 전문성을 인정할 수 있는 자격체계를 마련해야 한다. 이를 위해 일본의 경비원 등 검정제도를 벤치마킹하여 2급과 1급으로 구분하는 단계적 전문자격제도를 도입하는 방안을 검토할 필요가 있다. 2급은 혼잡·교통유도경비업무를 직접 수행하기 위한 기본 전문자격으로 하고, 1급은 일정한 실무경력과 전문교육을 갖춘 사람에게 부여하여 현장관리 및 고난도 상황의 대응능력을 인정하는 전문자격으로 경찰청 주관으로 시행하는 ‘국가자격 또는 전문검정형 국가자격’을 법령에 명시하여 전문자격증으로서 법적 성격을 명확히 해야 한다. 또한 운영 및 발급주체도 경찰청 중심의 검정 및 발급체제로 발전시켜야 한다.¹⁾

1) 전문자격의 법적 성격, 제도 운영 및 자격증 발급 주체, 1급의 구체적인 경력요건, 필기·실기평가의 합격기준 등은 연구목적을 위해 일본 및 우리나라 제도를 참고하여 연구자가 잠정안을 제시한 것으로 향후 이에 대한 전문가 의견 등을 포함한 심층 연구가 필요하다.

표 9. 혼잡·교통유도경비 자격 등급 및 요건(잠정안)

구분	2급	1급
법적 성격	기본 전문자격	상위 전문자격
대상	일반경비원 기본요건을 갖춘 자	2급 자격 취득 후 1년 이상 실무 경력자
교육	전문교육 이수	심화교육 이수
검정/합격기준	필기 및 실기시험 / 100점 만점, 과목별 과락 40점, 평균 90점 이상 시	
주요 능력	혼잡·교통유도경비업무 기본능력	혼잡·교통유도경비 현장관리·위험상황 대응능력
주요 역할	현장 실무	현장 지휘·관리 및 교육지원
제도운영 / 발급 주체	경찰청(전문기관 위탁)	

자료: 한일 자격제도 등을 기초로 연구자가 재구성

4.1.3. 자격검정 및 취득절차

혼잡·교통유도경비 전문자격은 단순한 교육 이수만으로 부여하기보다는 일정한 교육과정을 이수한 후 자격검정을 통과하도록 하여 전문성을 객관적으로 확인하는 방식으로 운영할 필요가 있다. 특히 혼잡·교통유도경비는 현장 상황에 대한 판단과 대응능력이 중요하므로 이론적인 지식뿐만 아니라 실제 업무수행에 필요한 실무능력을 함께 평가하는 것이 바람직하다.

자격검정은 **교육 이수 → 필기평가 → 실무평가 → 자격증 발급**의 단계로 구성하는 방안을 제안할 수 있다. 응시자는 우선 일반경비원으로서의 기본적인 자격요건을 갖추고 혼잡·교통유도경비 전문교육을 이수하여야 하며, 교육 이수자를 대상으로 필기평가와 실무평가를 실시한다. 필기평가에서는 관련 법령, 다중운집 인파관리, 혼잡관리, 교통유도, 안전관리 및 비상대응 등에 관한 전문 지식을 평가하고, 실무평가에서는 인파 및 차량 동선관리, 현장 위험요인 판단, 돌발상황 대응 등 실제 업무수행 능력을 평가하도록 한다.

표 10. 혼잡·교통유도경비 전문자격 취득절차(잠정안)

구분	주요 내용	비고
① 응시자격 확인	· 일반경비원 기본 자격요건 확인	경력증명서
② 전문교육 이수	· 혼잡·교통유도경비 전문교육 이수	이수증
③ 필기평가	· 관련 법령 및 전문지식 평가	
④ 실무평가	· 혼잡·교통유도 및 현장대응능력 평가	
⑤ 합격자 결정	· 필기 및 실무평가 기준 충족 여부 확인	
⑥ 자격증 발급	· 전문자격 부여 및 자격관리대장 등록	경찰청

4.1.4. 기존 일반경비원·경비지도사와의 관계

혼잡·교통유도경비 전문자격제도를 도입할 경우 가장 중요하게 고려하여야 할 사항은 기존 일반경비원과의 업무범위를 어떻게 설정할 것인가이다. 현행 「경비업법」에서는 혼잡·교통유도경비가 일반경비업무의 하나로 규정되어 있으므로, 단순히 별도의 자격증을 신설하고 기존 일반경비원도 동일한 업무를 수행할 수 있도록 한다면 전문자격제도의 실효성을 확보하기 어렵다. 특히 경비업체 입장에서는 업무수행에 별도의 자격을 요구하지 않는다면 상대적으로 비용이 저렴한 일반경비원을 활용하려고 할 수 있으며, 이 경우 전문자격 취득을 위한 추가적인 교육과 시험에 시간과 비용을 투자할 필요성이 감소하게 된다.

따라서 혼잡·교통유도경비 전문자격제도는 자격증을 단순히 추가하는 방식이 아니라 자격에 따

른 업무수행 범위와 배치기준을 차별화하는 방식으로 설계할 필요가 있다. 즉, 일반경비원은 기존과 같이 일반적인 경비업무를 수행할 수 있도록 하되, 일정 규모 이상의 다중운집 행사나 높은 수준의 위협관리가 요구되는 혼잡·교통유도경비업무에 대해서는 전문자격을 갖춘 경비원을 배치하도록 하는 방안이 적절하다.

표 11. 일반경비원, 혼잡·교통유도경비 자격자, 경비지도사의 역할(잠정안)

구분	일반경비원	혼잡·교통유도경비		경비지도사
		2급	1급	
일반경비업무	수행	수행	수행	지도·감독
혼잡·교통유도	수행	전문업무 수행	업무 수행·현장관리	지도·감독
현장 인력배치	제한	제한	전문인력 배치·조정	최종 관리·감독
현장 지휘	제한	제한	가능	관리·감독
긴급상황 대응	수행	수행	현장 총괄 대응	관리·감독, 사후조치
경비원 교육	불가	제한	현장 교육 지도	법정 지도·교육책임
최종 보고체계	-	-	경비지도사 보고	경비업체 최종보고

또한, 기존 경비지도사와 1급 전문자격자의 역할이 현장총괄, 인력배치, 경비원 지휘 및 교육 등의 측면에서 중복될 수 있으므로 양자의 권한과 보고체계를 명확히 설정할 필요가 있다. 경비지도사는 경비업법상 경비원의 지도·감독 및 교육 등 법정 업무를 담당하는 관리책임자로 하고, 1급 전문자격자는 혼잡·교통유도경비 현장에서 행사 특성에 따른 세부 경비계획 수립, 현장 인력운영, 배치 및 지휘, 사고·돌발상황 대응 등 전문적인 현장관리 업무를 담당하도록 구분하는 방안이 적절하다.

특히 1급 전문자격자는 현장에서는 실질적인 전문업무 수행과 현장지휘를 담당하되, 경비지도사에게 업무수행 결과와 주요 상황을 보고하고, 경비업체의 최종적인 관리·감독체계는 경비지도사를 중심으로 운영하도록 하는 것이 바람직하다. 다만 긴급상황에서는 1급 전문자격자가 현장 대응을 우선 지휘할 수 있도록 예외적인 권한을 명시할 필요가 있다.

4.2. 혼잡·교통유도경비 전문교육훈련 체계 구축방안

4.2.1. 신입교육과 전문교육의 구분

혼잡·교통유도경비의 전문성을 확보하기 위해서는 현행 일반경비원 신입교육과 혼잡·교통유도경비 전문교육을 구분하여 운영할 필요가 있다. 현행 일반경비원 신입교육은 경비원으로서 갖추어야 할 기본적인 법적 지식과 직무수행 능력을 교육하는 과정으로서 모든 일반경비업무에 공통적으로 적용되는 성격을 갖는다. 따라서 시설경비, 신변보호, 호송경비 등과 업무 특성이 다른 혼잡·교통유도경비까지 일반경비원 신입교육만으로 전문성을 확보하는 데에는 한계가 있다.

이에 따라 신입교육은 일반경비원으로서 갖추어야 할 공통적인 직무능력을 확보하는 과정으로 하고, 전문교육은 혼잡·교통유도경비업무 수행에 필요한 전문적인 지식과 현장 대응능력을 확보하는 과정으로 구분하는 것이 바람직할 것이다.

표 12. 신입교육과 전문교육 구분(잠정안)

구분	신입교육	전문교육
교육 대상	일반경비원	혼잡·교통유도경비원
교육 목적	경비업무 수행을 위한 기본능력 확보	혼잡·교통유도경비 전문능력 확보
교육 성격	공통·기초교육	직무별 전문교육
주요 내용	경비업법, 경비원의 기본직무, 범죄예방, 응급처치 등	인파관리, 혼잡관리, 교통유도, 위험 상황 판단, 비상대응 등
교육 방법	이론중심	이론+사례+실무교육
자격과의 관계	일반경비원 업무수행 요건	관련 전문업무 배치와 연계

신입교육은 기존 일반경비원 신입교육의 체계를 유지하면서 경비업 관련 법령, 경비원의 기본 직무와 책임, 범죄예방, 사고 발생 시 초동조치 및 응급처치 등 경비업무에 공통적으로 필요한 내용을 중심으로 구성하는 것이 적절하다. 반면 전문교육은 혼잡·교통유도경비의 특성을 반영하여 다중운집 인파관리, 위험요인 판단, 보행자 동선관리, 차량 통제 및 교통유도, 행사장 안전관리, 비상대응 및 관계기관 협업 등을 중심으로 차별화할 필요가 있다.

또한 전문교육은 강의 중심에서 벗어나 인파 밀집, 보행자·차량 충돌 위험, 통행로 차단, 응급환자 발생 등 실제 상황을 가정한 사례교육과 현장실무교육을 강화해야 한다.

4.2.2. 전문교육 과목과 교육시간의 차별화

혼잡·교통유도경비 전문교육은 일반경비원 신입교육과 구별하여 다중운집 상황에서 발생하는 인파 및 교통 위험을 예방하고 현장에서 안전하게 통제·유도할 수 있는 전문능력 확보를 목적으로 해야 한다. 따라서 교육과정은 일반적인 경비교육을 반복하기보다 혼잡·교통유도경비의 특성을 반영하여 별도로 구성할 필요가 있다.

김원중은 교통유도경비원의 전문성 확보를 위해 이론교육 19시간, 실무교육 65시간, 기타 4시간 등 총 88시간의 교육과정을 제시한 바 있다. 이는 일반경비업무보다 높은 수준의 현장 전문성이 요구된다는 점에서 참고할 가치가 있으나, 교통유도 중심의 교육과정이므로 다중운집 인파관리와 최근의 안전관리 환경을 반영한 일부 보완이 필요하다.[15]

이에 본 연구에서는 일반경비원 신입교육 → 혼잡·교통유도경비 2급 전문교육 → 1급 심화교육으로 단계화하고, 2급은 총 80시간, 1급은 2급 이수 and 실무경력을 갖춘 자를 대상으로 40시간 이상의 심화교육을 실시하는 잠정안을 제시하였다.²⁾

2급 전문교육은 교육대상이 일반 경비원의 영역에서 전문 영역의 자격체제로 진입한다는 점을 고려하여 기존 연구의 교육시간 규모를 유지하였다. 교육내용은 혼잡·교통유도경비업무에 맞게 재편하기 위해 잠정안으로 제시할 수 있다. 따라서 이론과 실무교육으로 시간을 배분하되, 기존 연구의 시간 배분틀을 유지하면서 다중운집 및 인파관리론, 행사장 안전관리, 위험성평가 및 사고예방 과목을 추가하여 혼잡·교통유도경비에 적합한 교육체계를 잠정안으로 제시하면 표 13과 같다.

2) 김원중과 달리 80시간을 제시한 이유는 김원중 연구 당시에 경비업법은 특수경비원 신입교육시간이 88시간이었으나, 이후 동일 법령이 80시간으로 개정된 점과 특수경비원이 일반경비원 대비 전문성이 요구되어 80시간이 반영된 점 등을 근거로 반영하였다. 그러나, 80시간은 잠정적 수치로 추가 연구를 통한 입증 필요하다.

표 13. 혼잡·교통유도경비 2급 전문교육 교과목 및 교육시간(잠정안)

구분	과목	시간
이론교육 (11시간)	「경비업법」, 경찰관 직무집행법 및 청원경찰법	4
	도로법, 도로교통법, 교통사고 처리특례법, 건설기술진흥법	4
	범죄예방론, 다중운집 및 인파관리론	3
실무교육 (65시간)	정신교육	2
	교통유도 및 교통안전	3
	자동차등록 및 이륜자동차 특성	4
	화재대처법	3
	응급처치법	3
	분사기 사용법	3
	출입통제 요령	3
	예절 교육	2
	운전면허제도	3
	교통안전시설 설치 및 관리	6
	교통신호기 및 교통안전표지	6
	교통안전 시설물(공사 구간 교통관리 및 시설 설치 기준)	6
	교통수신호	3
	행사장 안전관리, 위험성 평가 및 사고예방	2
	보행자 보호 및 어린이 보호 요령	3
	차로의 통행요령	5
	교통사고 초동 조치	4
	사고발생시 조치, 비상상황 대응	4
기타(4시간)	입교식, 평가, 수료식	4
계		80

자료: 김원중. 교통유도경비원 교육과정(안) 자료를 기초로 연구자가 재구성

2급이 실제 현장에서 혼잡 및 교통유도 업무를 수행하는 전문 실무자를 양성하는 과정이라면, 1급은 대규모 행사에서 전문인력을 배치하고 현장을 관리·지휘할 수 있는 인력을 양성하는 과정으로 2급 교육과는 차별화하여야 한다. 따라서 1급 교육 대상은 2급 교육과정을 이수하고 전문인력으로서의 경력과 경험을 고려하여 교육시간을 2급 전문교육 80시간 대비 1/2규모로 현재 경비지도사 기본교육시간과 동일하게 40시간으로 잠정 편성하였다.³⁾

3) 현재 경비지도사는 일반경비원을 지도·감독하는 전문인력으로 기본교육 40시간을 편성하고 있다(경비업법 시행규칙 별표 1 참조). 따라서 1급 혼잡·교통유도경비원 심화교육은 2급 전문교육시 80시간 교육을 시행하였고, 대규모 행사에서 전문인력을 관리·지휘하는 전문인력임을 고려하여 경비지도사 기본교육시간과 동일하게 40시간을 편성하였다. 다만 수치는 확정적 기준이 아니며 잠정안임을 명확히 한다. 향후 추가 연구를 통해 입증 필요하다.

표 14. 혼잡·교통유도경비 1급 심화교육 교과목 및 교육시간(잠정안)

구분	과목	시간
이론·심화교육 (22시간)	다중운집 위험관리, 교통유도 및 교통안전	6
	안전관리 계획 수립·시행절차	6
	현장 인력배치 및 관리	6
	위기관리 및 관계기관 협업	4
실무·종합훈련 (14시간)	인파관리 종합훈련	6
	교통관리 종합훈련	4
	사고대응 및 현장지휘	4
기타(4시간)	입교식, 평가, 수료식	4
계		40

자료: 경기도지사 기본교육(40시간) 자료를 기초로 연구자가 재구성

4.2.3. 이론교육과 현장실무교육의 연계

혼잡·교통유도경비는 법령과 이론적 지식만으로는 충분한 직무수행능력을 확보하기 어렵고, 실제 현장에서 발생하는 다양한 상황에 대한 판단과 대응능력이 요구된다. 따라서 전문교육은 이론교육과 실무교육을 별개의 과정으로 운영하기보다는 상호 연계하여 교육의 효과를 높이는 방향으로 구성할 필요가 있다.

이론교육에서는 혼잡·교통유도경비와 관련된 법령 및 제도, 다중운집 인파의 특성, 군중 밀집과 병목현상의 발생원인, 교통유도 원칙, 위험요인 판단, 행사장 안전관리 및 비상대응 등에 관한 기본적인 지식을 교육한다. 그러나 이러한 지식이 실제 현장에서 활용되기 위해서는 교육생이 이론에서 습득한 내용을 구체적인 상황에 적용해 보는 과정이 필요하다. 따라서 이론교육 이후에는 사례분석과 상황별 실습을 실시하고, 최종적으로 실제 행사와 유사한 환경에서 종합적인 현장실무교육을 실시하는 단계적 교육체계를 구축할 필요가 있다.

현장실무교육은 혼잡·교통유도경비의 특성을 반영하여 인파관리와 교통유도를 통합한 상황훈련 중심으로 구성할 필요가 있다. 행사장 인파 집중, 보행자·차량 동선 중첩, 응급환자 발생 등 실제 상황을 시나리오화하여 교육생이 위험요인 확인, 인력배치, 동선확보, 현장통제 및 관계기관 협조까지 전 과정을 직접 수행하도록 하는 것이 중요하다.

4.2.4. 다중운집·군중관리·교통유도·비상대응 교육 강화

혼잡·교통유도경비는 다중운집 상황에서 인파와 교통의 흐름을 관리하고 위험상황에 대응하는 업무이므로, 일반경비원의 공통교육과 구별되는 전문교육이 필요하다. 따라서 전문교육은 다중운집 관리, 군중관리, 교통유도 및 비상대응을 핵심 영역으로 구성하여 다음과 같이 현장 대응능력을 강화하여야 한다.

첫째, 다중운집·군중관리 교육을 통해 인파 밀집에 따른 병목현상과 위험징후를 파악하고, 출입구·통행로 관리, 인파 분산, 이동동선 확보 및 밀집지역 통제능력을 배양하여야 한다. 둘째, 교통유도 교육에서는 도로교통 관련 법령, 교통안전시설, 신호 및 수신호와 함께 차량·보행자 동선을 종합적으로 관리하는 실무능력을 강화하여야 한다. 셋째, 비상대응 교육에서는 인파사고, 응급환자, 화재 등 돌발상황 발생 시 위험구역 통제, 안전통로 확보, 인파 분산 및 관계기관 신고·지원요청 등 단계별 초동조치 능력을 교육하여야 한다.

특히 교육은 강의 중심에서 벗어나 실제 행사장과 유사한 상황을 설정한 시뮬레이션 및 현장실

무훈련을 병행함으로써 교육생이 위험상황을 판단하고 적절한 조치를 수행할 수 있도록 해야 한다. 이를 통해 혼잡·교통유도경비원의 현장 대응능력과 전문성을 실질적으로 확보할 수 있다.

4.3. 자격유지 및 보수교육 체계 강화방안

4.3.1. 보수교육의 필요성

혼잡·교통유도경비 전문자격은 자격 취득 당시의 교육만으로 지속적인 전문성을 확보하기 어려우므로 정기적인 보수교육과 자격관리 체계가 필요하다. 다중운집 행사와 교통환경, 안전관리 기준 및 관련 법령이 변화하고, 인파관리·교통유도·비상대응 능력은 반복적인 실무훈련을 통해 유지할 필요가 있기 때문이다.

따라서 보수교육에는 「경비업법」과 「도로교통법」, 「재난 및 안전관리 기본법」과 각 법령의 변경 사항뿐만 아니라 실제 사고사례와 새로운 위험요인을 반영하고, 다중운집 인파관리, 군중관리, 교통유도 및 비상대응 등에 대한 시나리오 기반 실무훈련을 포함할 필요가 있다. 또한 2급은 현장 실무능력 유지에, 1급은 위험판단·현장지휘 등 관리능력 강화에 중점을 두어 교육을 차별화하여야 한다. 결국 보수교육은 단순한 자격유지 절차가 아니라 전문성과 현장 대응능력을 지속적으로 관리하는 제도로 운영되어야 하며, 자격 취득 → 실무수행 → 보수교육 → 자격유지·갱신으로 이어지는 체계적인 자격관리 체계를 구축해야 한다.

4.3.2. 정기 보수교육 및 자격관리 체계

혼잡·교통유도경비 전문자격제도의 실효성을 확보하기 위해서는 자격 취득 당시의 교육과 자격 검정에 그치지 않고, 자격 취득 이후에도 전문성을 지속적으로 유지·관리할 수 있는 체계를 구축할 필요가 있다. 혼잡·교통유도경비는 다중운집 행사와 교통환경, 안전관리 방식 등이 지속적으로 변화하고 있으며, 관련 법령과 현장 대응기준도 변경될 수 있으므로 자격 취득 당시의 지식과 능력만으로 전문성을 장기간 유지하기에는 한계가 있다.

따라서 본 연구에서는 자격 취득 후 3년을 기본적인 자격관리 주기로 설정하고⁴⁾, 해당 기간 내 정기 보수교육을 이수하도록 하는 방안을 검토하였다. 보수교육 시간은 신규 전문교육보다 짧게 운영하되 2급과 1급 모두 8시간 이상을 기본으로 하고⁵⁾, 2급은 현장 실무능력의 유지와 향상에, 1급은 위험상황 판단과 인력배치 및 현장 지휘능력 유지·향상에 중점을 두어야 한다.

보수교육의 내용은 단순한 법령교육에 그치지 않고 법·제도 변화, 최근 사고사례, 다중운집 인파관리, 교통유도, 비상대응 및 상황훈련 등을 중심으로 구성할 필요가 있다. 특히 실제 다중운집 행사에서 발생한 사고사례를 분석하고, 인파 집중, 통행로 차단, 보행자와 차량의 충돌 위험, 응급환자 발생 등의 상황을 가정한 시나리오 기반 훈련을 실시하여 현장 대응능력을 지속적으로 유지할 필요가 있다.

결국 혼잡·교통유도경비 전문자격의 관리의 자격증을 한 번 취득하면 계속 유지하는 방식이 아니라, 시스템을 통해 자격자의 전문성을 지속적으로 관리하고, 변화하는 다중운집 환경과 현장 위험에 대응할 수 있는 전문인력을 안정적으로 확보할 수 있을 것이다.

4) 「경비업법」 제11조의2(경비지도사의 보수교육) 등 근거와 이미 현장에서 직무를 수행하는 자격자에 대한 보수교육인 점을 고려하여 현행 경비지도사 보수교육기간과 동일하게 3년으로 설정하였다. 단, 3년 주기는 잠정적인 수치로 향후 추가연구를 통해 입증 필요하다.

5) 현행 경비지도사 보수교육(6시간) 보다 전문성을 고려하여 이보다 강화된 수준인 8시간으로 잠정수치를 제시하였다. 8시간 수치는 향후 추가 연구를 통해 입증 필요하다.

표 15. 혼잡·교통유도경비 보수교육 운영(잠정안)

구분	2급	1급
교육주기/시간	3년 / 8시간 이상	
법령·제도	·관련 법령 및 제도 변화	·관련 법령 및 안전관리제도
다중운집관리	·인파관리 및 위험요인 판단	·대규모 인파 위험관리 및 위험도 분석
교통유도	·교통관리 변경사항 및 실무	·복합 교통상황 관리
비상대응	·사고사례 및 초동조치	·위기상황 판단 및 현장지휘
실무교육	·상황별 대응훈련	·종합상황 및 지휘훈련
평가	평가	
자격관리	보수교육 이수시 자격유지	

자료: 경비지도사 보수교육 기준을 기초로 연구자가 재구성

4.3.3. 교육 미이수자에 대한 관리

혼잡·교통유도경비 전문자격제도가 도입될 경우 정기적인 보수교육을 자격유지의 요건으로 설정할 필요가 있으며, 이에 따라 정해진 기간 내 보수교육을 이수하지 않은 자에 대한 관리기준도 함께 마련되어야 한다. 보수교육 미이수에 대한 관리가 이루어지지 않을 경우 자격 취득 이후 전문성이 지속적으로 관리되지 못하고, 결과적으로 전문자격제도의 실효성이 저하될 수 있기 때문이다.

교육 미이수자에 대해서는 단순히 자격의 유효 여부만 관리할 것이 아니라 현장 배치 여부와도 연계할 필요가 있다. 보수교육을 이수하지 않아 자격이 정지된 사람은 해당 전문자격을 전제로 하는 혼잡·교통유도경비 업무에 배치하지 않도록 하고, 자격을 회복한 이후에 다시 해당 업무에 종사할 수 있도록 하는 것이 타당하다. 이는 자격제도의 실효성을 확보하는 동시에 전문자격을 보유하지 않은 인력이 전문업무를 수행하는 문제를 방지하기 위한 것이기도 하다.

4.4. 전문인력 양성 및 현장 활용방안

4.4.1. 전문인력 양성기관 및 교육기관의 역할

혼잡·교통유도경비 전문자격제도가 실효성을 갖기 위해서는 자격제도와 교육과정의 마련뿐만 아니라 이를 지속적으로 운영할 수 있는 전문적인 양성체계가 구축되어야 한다. 특히 혼잡·교통유도경비는 일반적인 경비업무와 달리 다중운집 인파관리, 교통유도, 사고예방 및 비상상황 대응 등 다양한 전문지식을 요구하므로, 교육기관 역시 단순한 법정교육을 실시하는 기관에서 벗어나 전문인력을 체계적으로 양성하는 역할을 수행할 필요가 있다.

우선 전문인력 양성기관은 혼잡·교통유도경비 전문교육의 기준과 교육과정을 안정적으로 운영할 수 있는 기관으로 지정할 필요가 있다. 교육기관은 2급 전문교육 80시간과 1급 심화교육 40시간 이상의 교육과정을 기반으로 이론교육과 현장실무교육을 실시하고, 교육생의 교육이수 및 평가 결과를 체계적으로 관리하여야 한다. 특히 교육과정은 법령이나 이론에만 치우치지 않고 실제 다중운집 행사에서 발생할 수 있는 다양한 상황을 반영하여 지속적으로 개선할 필요가 있다.

4.4.2. 경비지도사와 전문자격자의 역할 연계

혼잡·교통유도경비의 전문성을 확보하기 위해서는 기존의 경비지도사 제도와 새롭게 도입되는 혼잡·교통유도경비 전문자격제도를 상호 연계하여 운영할 필요가 있다. 경비지도사는 경비원의 지도·감독 및 교육을 담당하는 기존의 전문인력이고, 혼잡·교통유도경비 전문자격자는 다중운집 상

황에서 인파관리와 교통유도 등 특정 업무에 대한 전문성을 갖춘 현장 전문인력이라는 점에서 역할에 차이가 있다. 따라서 두 자격을 동일한 기능으로 운영하기보다는 경비지도사는 관리·감독을 담당하고 전문자격자는 현장 전문업무를 담당하는 구조로 역할을 구분하는 것이 바람직하다.

구체적으로 경비지도사는 경비업체의 혼잡·교통유도경비 업무계획 수립, 전문자격자의 배치 및 업무수행에 대한 지도·감독, 경비원에 대한 교육 및 복무관리 등을 담당하도록 할 수 있다. 반면 혼잡·교통유도경비 전문자격자는 행사장이나 다중운집 현장에서 인파의 이동동선 관리, 병목구간 관리, 보행자 및 차량의 안전한 유도, 위험요인 발견 및 초동조치 등 전문적인 현장업무를 수행하도록 하는 방안을 추진해야 한다.

4.4.3. 대규모 행사·지역축제·집회 등의 전문인력 배치

혼잡·교통유도경비 전문자격제도의 실효성을 확보하기 위해서는 자격을 취득한 전문인력을 실제 다중운집 현장에 적절하게 배치할 수 있는 기준을 마련할 필요가 있다. 따라서 행사의 규모, 예상 참여인원, 장소의 특성, 교통혼잡 가능성 및 사고위험도 등을 고려하여 전문자격자의 배치 기준 등을 차등화하여 법령에 명시해야 한다.

일본의 검정합격자 배치기준은 잡담경비의 경우 1급 검정합격자는 해당 장소가 2개 이상의 구역으로 구분되는 경우 각 구역마다 1명씩 배치하고, 1급 또는 2급 검정합격자는 해당 업무를 실시하는 장소마다 1명 이상 배치하도록 규정하고 있다. 교통유도경비업무의 경우 ① 고속자동차국도·자동차전용도로에서 실시하는 교통유도경비업무와 ② 도로 또는 교통상황에 따라 도도부현 공안위원회가 도로상의 위험을 방지하기 위하여 필요하다고 인정하는 교통유도경비업무에 1급 또는 2급 검정합격자를 해당 장소마다 1명 이상 배치하도록 규정하고 있다.[6]

우리나라의 혼잡·교통유도경비 전문자격자 배치기준은 행사 규모와 예상 참여인원을 기본으로 하되, 장소의 구조, 밀집도, 교통상황 및 사고위험도 등을 종합적으로 고려하여 단계적으로 적용할 필요가 있다. 소규모·저위험 행사는 기존 일반경비원 중심의 인력운영을 유지하고 필요한 경우 2급 전문자격자를 배치하며, 중규모·중위험 행사는 주요 관리구역별로 2급 전문자격자를 배치하도록 한다. 대규모·고위험 행사 또는 행사장이 복수의 구역으로 구분되는 경우에는 1급 전문자격자를 현장책임자로 배치하고, 2급 전문자격자를 주요 구역별로 배치하여 현장관리의 전문성을 확보할 필요가 있다. 이와 함께 1급은 전체 행사장의 경비계획, 인력조정, 현장지휘 및 사고대응을 담당하고, 2급은 담당구역의 혼잡관리와 교통유도 등 실무를 수행하도록 역할을 구분함으로써 전문자격에 따른 업무와 책임의 차이를 명확히 할 필요가 있다.

표 16. 혼잡·교통유도경비 전문자격자 배치기준(잠정안)

구분	규모·위험도	1급 자격자	2급 자격자	비고
1단계	소규모·저위험 (1,000명 미만)	-	필요시	일반경비원 중심, 2급은 혼잡·교통유도
2단계	중규모·중위험 (1,000명 이상 ~ 5,000명 미만)	필요시	1명 이상 (주요 구역별)	2급 중심의 구역별 배치
3단계	대규모·고위험 (5,000명 이상)	1명 이상		1급 : 현장 총괄·지휘 2급 : 구역별 업무수행

자료: 일본의 배치기준을 기초로 연구자가 재구성

4.4.4. 경찰·지자체·소방 등 관계기관의 협업

혼잡·교통유도경비가 다중운집 상황에서 실효성 있는 안전관리 수단으로 정착하기 위해서는 민간경비업체와 전문자격자의 역량뿐만 아니라 경찰, 지방자치단체, 소방 등 관계기관과의 유기적인 협업체계를 구축할 필요가 있다.

특히 혼잡·교통유도경비 전문자격자의 역할은 경찰이나 소방 등 공공기관의 권한을 대신하는 것이 아니라, 민간경비의 전문성과 현장 인력을 활용하여 관계기관의 안전관리 업무를 보조·지원하는 것으로 명확하게 설정해야 한다.

전문자격자는 행사장 및 주변지역에서 인파의 흐름과 밀집상태를 지속적으로 관찰하고, 보행자와 차량의 이동을 유도하며, 통행로 확보와 위험요인 발견 등 현장 중심의 예방활동을 수행할 수 있다.

반면 경찰은 교통관리, 질서유지, 범죄예방 및 긴급상황에서의 공권력 행사를 담당하고, 소방은 화재·구조·구급 등 재난 및 응급상황에 대한 전문적인 대응을 담당하며, 지방자치단체는 행사장 안전관리계획 수립과 관련 기관 간 조정 및 행정적 지원을 담당하는 방식으로 기관별 역할을 명확히 구분할 필요가 있다.

특히 상황정보의 전달체계를 명확하게 마련하는 것이 중요하다. 전문자격자가 현장에서 위험징후를 발견하였을 때 누구에게, 어떠한 방법으로 보고하고, 관계기관이 어떠한 조치를 취할 것인지에 대한 사전 절차가 마련되어야 한다. 이를 위해 행사 전 위험정보 공유, 행사 중 무전·통신체계 운영, 비상상황 발생 시 보고 및 지원요청 절차 등을 표준화할 필요가 있다.

표 17. 관계기관별 역할 및 협업체계(잠정안)

구분	주요 역할	혼잡·교통유도경비와의 협업
경찰	교통관리, 질서유지, 범죄예방 및 공권력 행사	교통·질서 관련 상황정보 공유, 위험상황 발생 시 지원 및 현장 대응
지자체	행사 안전관리계획 수립, 행정지원 및 지역 안전관리	행사정보 공유, 안전관리계획 협의 및 전문인력 배치 지원
소방	화재·구조·구급 및 재난대응	응급·화재 발생 시 정보공유 및 지원
경비지도사	경비인력 지도·감독 및 현장관리	전문자격자와 일반경비원의 배치·업무관리 및 현장 안전관리 총괄
1급 자격자	대규모·고위험 행사에서 위험도 분석, 인력배치 및 현장 지휘	관계기관과 상황정보 공유, 전문인력 지휘 및 비상상황 대응체계 유지
2급 자격자	인파관리, 보행자 차량 유도 및 현장 안전관리	위험요인 발견·보고, 인파 교통 흐름 관리 및 초동조치
일반경비원	출입관리, 질서유지 등 경비업무	1·2급 자격자 통제하 현장 관리 지원

5. 결론

5.1. 연구결과의 요약

본 연구는 2025년 1월 31일부터 시행된 「경비업법」상 혼잡·교통유도경비업무의 제도적 전문화 가능성을 검토하기 위하여 국내 경비원의 자격 및 교육훈련 체계를 분석하고, 일본과 미국의 관련 제도를 고찰하여 발전 방향을 모색하였다.

분석 결과, 우리나라의 일반경비원은 결격사유 확인과 신입교육 이수를 기반으로 업무에 종사하는 반면, 경비지도사는 국가자격시험과 기본교육을 거쳐 경비원의 지도·감독 및 교육을 수행하는

이원적 구조를 갖추고 있는 것으로 나타났다. 그러나 혼잡·교통유도경비는 다중운집에 따른 인파 밀집과 교통혼잡, 돌발상황 등에 대한 신속한 판단과 대응이 요구되는 특수성이 있음에도 이를 독립적으로 검증하고 관리할 수 있는 전문자격과 교육체계는 충분히 마련되어 있지 않은 것으로 분석되었다.

국외 사례에서는 일본이 경비업무의 특성에 따라 검정종목을 구분하여 전문성을 관리하고 있으며, 미국은 주정부의 면허·교육제도와 민간 전문기관의 분야별 인증체계를 병행하여 직무 전문화를 도모하고 있는 것으로 확인되었다. 이러한 비교를 통해 업무 특성에 따른 자격의 세분화와 교육·자격관리의 연계가 전문성 확보의 중요한 제도적 요소임을 확인하였다.

이에 따라 본 연구에서는 혼잡·교통유도경비를 일반경비의 단순한 세부업무로 관리하기보다는 독자적인 직무 전문성을 갖춘 분야로 제도화할 필요가 있다고 보았다. 구체적으로 전문자격을 1급과 2급으로 구분하여 직무수행과 관리·지휘능력에 따라 역할을 차등화하고, 일반 신입교육 이후 별도의 전문교육과 자격검정을 거치도록 하는 단계적 양성체계의 필요성을 제기하였다. 아울러 자격 취득 이후에도 정기적인 보수교육과 갱신을 연계하여 전문역량이 지속적으로 유지되도록 하는 관리방안을 제시하였다.

또한 대규모 다중운집 행사에서는 행사 규모와 위험도에 따라 전문자격자의 참여와 역할을 차등화하고, 경찰·지방자치단체·소방 등 관계기관과의 정보공유 및 현장대응 체계를 연계할 필요가 있음을 제시하였다. 이는 혼잡·교통유도경비를 단순한 인력 중심의 질서유지 업무에서 벗어나 전문적 인파관리와 교통안전을 담당하는 민간 안전관리 영역으로 발전시키기 위한 제도적 기반이 될 수 있기 때문이다.

종합하면, 혼잡·교통유도경비의 제도적 발전은 단순한 교육시간의 확대만으로 이루어지기보다는 전문자격의 신설, 직무별 교육과정, 현장 중심의 실무훈련, 지속적인 자격관리 및 관계기관 간 협력이 유기적으로 결합되는 방향으로 추진되어야 한다. 이를 통해 다중운집 상황에서 요구되는 현장 대응역량을 제고하고, 민간경비의 전문성을 활용한 국민안전 확보에 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

5.2. 연구의 한계 및 향후 연구방향

본 연구는 문헌연구와 국내외 제도를 비교·분석함으로써 혼잡·교통유도경비의 전문자격 및 교육훈련 체계에 대한 발전방향을 제시하였다는 데 의의가 있다. 그러나 문헌과 제도 분석에 중점을 두었기 때문에 자격등급별 교육내용과 교육시간, 전문자격자의 적정 배치기준 및 현장 적용 가능성에 대한 실증적 검증이 이루어지지 않았다는 한계가 있다. 또한 일본과 미국의 제도를 비교하는 과정에서 각국의 법체계와 경비업 운영환경의 차이를 국내 여건에 충분히 반영하지 못한 점도 한계로 볼 수 있다.

향후 연구에서는 이러한 한계를 보완하기 위해 경비지도사, 경비업 종사자, 경찰, 지방자치단체·소방 등 관계기관 실무자 및 관련 분야 대학 교수 등 전문가를 대상으로 심층면담과 설문조사를 실시할 필요가 있다. 이를 통해 본 연구에서 제안한 전문자격의 등급체계, 교육과정 및 교육시간, 보수교육과 자격관리 기준의 적정성을 실증적으로 검증해야 한다. 또한 실제 다중운집 행사 및 사고 사례를 분석하여 행사 규모와 위험도에 따른 전문자격자의 배치기준과 직무범위를 구체화하고, 이를 토대로 향후 혼잡·교통유도경비 전문자격제도의 법·제도적 도입과 운영방안을 구체적으로 마련하는 후속 연구가 필요하다.

참고문헌

- [1] 이영호, 최광택. 혼잡·교통유도경비의 법체계 발전 방안 연구. 한국치안행정논집, 제22권 제2호, pp. 233-250. 2025. <https://doi.org/10.25023/kapsa.22.2.202505.233>
- [2] 국가법령정보센터. 경비업법(법률 제20152호, 2024. 1. 30. 일부개정, 2025. 1. 31. 시행). <https://www.law.go.kr> (검색일 2026. 8. 16).
- [3] 이혜환. 혼잡·교통유도 경비업무의 활용방안 및 한계: 경비업법 개정사항(2025. 1. 31. 시행)을 중심으로. 치안정책연구, 제39권 제1호, pp. 405-424. 2025. <https://doi.org/10.35147/knpsi.2025.39.1.405>
- [4] 국가법령정보센터. 경비업법 시행규칙(행정안전부령 제512호, 2024. 8. 14. 일부개정, 2025. 1. 31. 시행). <https://www.law.go.kr> (검색일 2026. 8. 16).
- [5] 국가법령정보센터. 경비업법 시행령(대통령령 제35930호, 2025. 12. 23. 일부개정, 2026. 1. 8. 시행). <https://www.law.go.kr> (검색일 2026. 8. 16).
- [6] 国家公安委員会. 警備員等の検定等に関する規則(平成17年国家公安委員会規則第20号, 令和7年6月1日施行). <https://laws.e-gov.go.jp> (검색일 2026. 8. 15).
- [7] 警察庁. 警備業の状況. 令和8年警察白書. 2026.
- [8] 警察庁. 警備業務に係る検定合格証明書の交付状況の推移(令和3年~令和7年). 令和8年警察白書 統計資料 2-39. 2026.
- [9] 全国警備業協会. 警備員教育. <https://www.ajssa.or.jp/security/education/> (검색일 2026. 8. 15).
- [10] New York State Department of State, Division of Licensing Services. Security Guard Training Requirements. <https://dos.ny.gov> (검색일 2026. 8. 16).
- [11] U.S. Bureau of Labor Statistics. Security Guards and Gambling Surveillance Officers. Occupational Outlook Handbook. <https://www.bls.gov/ooh/protective-service/security-guards.htm> (검색일 2026. 8. 16).
- [12] U.S. Congress. H.R.2656 - Security Officers Employment Standards Act of 1993, 103rd Congress. <https://www.congress.gov/bill/103rd-congress/house-bill/2656> (검색일 2026. 8. 16).
- [13] U.S. House of Representatives, Committee on the Judiciary. Private Security Officer Employment Authorization Act of 2003: Hearing before the Subcommittee on Crime, Terrorism, and Homeland Security. 2004.
- [14] California Bureau of Security and Investigative Services (BSIS). Security Guard Fact Sheet. <https://www.bsis.ca.gov> (검색일 2026. 8. 16).
- [15] 김원중. 교통유도경비원의 교육과정(안). (사)한국경비협회 제3차 시큐리티포럼 발표자료(미간행), pp. 1-24. 2010.