

면지

면지

연구보고서 2002-12

교통문화 정립을 위한 조기 교통교육방안

《研究陣》

연구위원 : 박창수 (경주대 교수)

목 차

제1장 서 론	1
1. 연구의 필요성 및 목적	1
2. 연구내용 및 범위	2
가. 교통안전교육 관련 문헌조사	3
나. 현행 교육과정 분석	3
다. 교통안전교육 내용체계 조직	3
3. 연구추진방법	4
제2장 교통현황 및 교통사고분석	5
1. 자동차증가 현황	5
2. 운전자 현황	7
3. 교통사고 현황	8
가. 교통사고증가 현황	8
나. 청소년 교통사고 현황	9
다. 청소년 교통사고의 원인	14
제3장 국내외 교통교육 과정 및 체제분석	16
1. 영국의 교통안전교육	16
가. 교통안전교육의 위치	16
나. 교통안전교육의 목표 및 내용	17

2. 프랑스의 교통안전교육	23
가. 교통안전교육의 위치	23
나. 교육목표 및 내용	24
3. 독일의 교통안전교육	26
가. 교통안전교육의 위치	26
나. 교통안전교육의 목표 및 내용	28
4. 미국의 교통안전교육	33
가. 교통안전교육의 위치	33
나. 교통안전교육의 목표 및 내용	39
5. 일본의 교통안전교육	42
가. 교통안전교육의 위치	42
나. 교통안전교육의 목표 및 내용	43
6. 우리나라의 교통안전교육	52
가. 교육과정의 양식	52
나. 교통안전교육의 위치	52
다. 교통안전교육의 목표 및 내용	54
라. 제5차 교통안전기본계획의 주요내용	57
7. 국가별 비교결과 요약	62
8. 교통안전교육의 실태와 개선방향	66
제4장 교과과정 내용 및 체계 제시	68
1. 교통안전 교육의 이론적 틀	68
가. 청소년의 발달적 특성과 교통 행동	68
2. 교과과정 내용 분석 및 제시	71
가. 교통안전 교육과정 분석	71
나. 교과서 내용분석	72

다. 분석 결과 및 시사점	74
라. 외국 교과서 예시	75
3. 교과과정 체계 제시	79
가. 대안 1(독립 교과로 운영)	79
나. 대안 2(관련 교과에 포함)	84
다. 대안 3(특별 활동 내용으로 반영)	84
4. 교과서 개발 방안	85
가. 교과서 개발 방향 및 절차	85
나. 교통안전 교육 내용의 체계화	87
다. 중점 교통안전 교육 내용 선정	90

제5장 결론 및 제언 92

1. 학교 교통안전교육의 문제점	92
1) 정부(교육인적자원부)의 어린이 교통안전교육에 대한 지원 부족	92
2) 교통안전 교육계획이 비체계적이고, 구체적이지 못함	92
3) 체험교육 관련 교수-학습자료가 부족함	92
2. 건의사항	93
1) 정부의 적극적인 지원	93
2) 체계적이고 구체적인 교육계획 수립	93
3) 안전한 행동의 정착을 위해 체험교육 강조	94
4) 교통을 전공으로 한 전문교사의 배치	94
5) 대학에서의 교통안전교육	95
6) 교통안전교육을 이수한 학생들에 대한 혜택부여	95
7) 방송매체의 적극적 활용 도모	95
8) 교통안전 교육의 목표와 내용의 정립을 위한 구체적 지침	96

표 차례

<표 2-1> 차량증가현황	6
<표 2-2> 운전면허 소지자증가 현황	7
<표 2-3> 교통사고증가 현황	8
<표 2-4> 연령별 사망자수	9
<표 2-5> 어린이 학년별·사고유형별 사망자	12
<표 3-1> 단계 1 (4-7)에서의 교통안전교육 내용	20
<표 3-2> 단계 2(8-11세)에서의 교통안전교육 내용	21
<표 3-3> 단계 3(11-14세)에서의 교통안전교육 내용	22
<표 3-4> 단계 4(14-17세)에서의 교통안전교육 내용	23
<표 3-5> 독일의 교통안전교육 연간수업시수	27
<표 3-6> 바덴부르텐 부르크주의 관련 교과내 교통안전 수업시수	28
<표 3-7> 독일의 교통교육 목표 및 연간 권고 수업시수	29
<표 3-8> 독일의 1-4학년의 교통안전교육 내용	32
<표 3-9> 독일의 5-7학년의 교통안전교육 내용	32
<표 3-10> 독일의 8-13학년의 교통안전교육 내용	33
<표 3-11> 유치원 교육과정상의 영역별 교통안전교육 내용	54
<표 3-12> 중·고등학교 교통안전 교육 내용 체계표	56
<표 3-13> 각국의 학교 교통안전 교육의 비교	63
<표 3-14> 각국의 학년별 교통안전 교육의 비교	66
<표 4-1> 유치원 ‘교통’교과의 권고 목표 및 내용	80
<표 4-2> 초등학교 저학년 ‘교통’교과의 권고 목표 및 내용	81
<표 4-3> 초등학교 고학년 ‘교통’교과의 권고 목표 및 내용	82
<표 4-4> 유치원 필수 교통안전 교육 내용	88
<표 4-5> 초등학교 필수 교통안전 교육 내용	88
<표 4-6> 중학교 필수 교통안전 교육 내용	89
<표 4-7> 고등학교 필수 교통안전 교육 내용	89
<표 4-8> 중점 교통안전 교육 내용	91

그림차례

<그림 1-1>	연구의 개념 모형	4
<그림 2-1>	차량별 현황	5
<그림 2-2>	학년별 · 시간대별 사망자	10
<그림 4-1>	뒷 자석 승차(영국, 초등1, 과학)	76
<그림 4-2>	좌석안전띠 착용(영국, 초등1, 과학)	76
<그림 4-3>	자전거 대회(독일, 초등2, 과학)	77
<그림 4-4>	자전거 좌회전 방법(독일, 초등4, 과학)	77
<그림 4-5>	이륜차 보호용장구 착용 및 신호 위한 단속(프랑스, 중2, 독일어)	78
<그림 4-6>	프랑스의 불법 주차 문제(영국, 고1, 지리)	78
<그림 4-7>	일본의 이륜차 사고 추세(영국, 고2-3, 지리)	79
<그림 4-8>	교과서 개발 절차	87

제1장 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

'80년대 자동차의 증가가 우리의 경제 노력의 산물로서 우리 삶의 질을 윤택하게 하였으며, 자동차 소유의 보편화가 또 다른 경제의 성장 즉 상승 작용을 유발시킨 게 사실이다.

경제 사정으로 IMF 초기에는 '자동차를 포기하겠다'라고 말하는 시민들이 눈에 띄었으나, 최근 다시 자동차 통행량이 증가하고 있는 추세이다. 반면에 도로와 같은 사회간접 자본에 대한 정부의 투자가 자동차 증가에 크게 못 미치고 있어, 실제로 도로율의 증가는 연 1%정도로 교통 수요와 공급의 심각한 불균형이 발생했다.

따라서 오늘날 우리 나라의 교통문제는 자원의 고갈과 환경오염 및 심각한 물류비용의 증가를 유발시켜, 전체 산업에 오히려 악영향을 초래하고 있다. 혼잡 비용이 연간 10조원에 이르고 있으며, 교통사고로 인한 인명 피해와 재산 피해도 막대하다.

그리고 우리 나라의 교통문제 중에서 교통사고는 가장 심각하며, 청소년 교통사고 발생 현황은 매우 심각한 수준이다. 교통 사고의 현황을 보면, 인구 10만명을 기준으로 하여 우리 나라의 15세 이하 교통사고 사망자 수를 싱가포르, 일본과 비교해 본 결과(1995년 기준) 우리 나라는 싱가포르의 7.5배, 일본의 6.5배나 된다. 또한 청소년들의 이륜차 이용이 증가함에 따라, 청소년들의 이륜차 사고도 점점 증가하고 있다. 1999년도에 청소년의 과실로 일어난 이륜차 사고 제 1당사자의 39%가 20세 미만의 청소년들이라는 사실은 청소년 이륜차 사고가 얼마나 심각한지 보여주고 있다.

청소년 교통사고의 주요 원인을 살펴보면 교통안전시설의 정비 불량, 시설 부족, 교통규제 및 단속의 소홀과 더불어 체계적인 교통안전교육의 부족으로 인한 교통사고에 대한 안전 불감증을 들 수 있다. 이 중에서 교통안전교육은 현재의 교통행동의 변화로 인해 당장의 교통사고를 줄일 수 있을 뿐만 아니라 미래에 보행자 및 운전자로서 바람직한 교통행동과 태도가 습관화되어 장기적이고 지속적인 효과를 준다는 측면에서 매우 효율적인 교통사고 감속 대책이라고 하겠다.

독일, 영국, 프랑스 등 교통문화가 정착된 많은 선진국가들에서는 차량이나 도로와 같은 시설물의 안전개선이 경제적 비용과 기술적 제약이 따르고 교통참여자의 안전에 대한 수동적 접근이라는 의식 하에 교통참여자를 대상으로 하는 교육 및 홍보에 중점을 두고 있다.

우리 나라의 경우, 교통안전교육은 운전면허 취득 시나 법규위반시 실시하는 신규 및 교정교육, 노인, 장애인, 여성 등에 대한 사회교육, 초·중·고교에서의 학교교육, 그리고 마지막으로 취학전 아동이나 주부 대상의 가정교육 등 크게 4가지 범주에서 교통안전교육을 실시하고 있다.

그렇지만 정부 및 민간차원에서 실시하고 있는 교통안전교육은 관련부처 및 기관 등의 상호협조 및 조정의 어려움, 체계성 및 통합성 결여, 교육과정과 프로그램 개발 등 교육내용의 질적 측면의 한계로 인해 형식적인 수준에 머물고 있는 실정이다.

우리 나라의 경우, 청소년을 대상으로 하는 학교 교통안전교육은 '87년 교통안전종합대책에 계획되어 있으며, 교육부 고시 1992-16호에 근거하여 초등학교와 중학교는 1995년부터, 고등학교는 1996년부터 제 6차 교육과정이 수립, 추진되고 있다. 하지만 교통안전교육의 경우, 교육목표의 부재, 교과와의 연관성, 교사의 교통안전교육에 대한 철학 부재 및 전문성 결여 그리고 추상적이고 원론적인 지도방법 등으로 인해 효과적으로 이루어지지 있지 않다.

따라서 본 연구는 교통문화 정립을 위한 조기 교통교육방안으로 유치원, 초등학교, 중·고등학교 단계에서 교통안전을 비롯한 교통관련 제반사항에 관한 순차적·체계적인 교육을 실시할 수 있도록 범국가적 차원의 교통관련 교육프로그램의 연구에 목적을 두고 있다.

2. 연구내용 및 범위

본 연구는 이러한 문제점을 해결하기 위해서 우리 나라의 실정에 맞게 교통안전 교육 방안을 제시하고, 주요 연구 내용은 교통안전교육 강화를 위한 청소년 교육과정을 분석하고, 선진국의 사례들을 분석해서 현재 우리가 처한 상황에 맞게 조기 교통교육방안을 제시한다.

가. 교통안전교육 관련 문헌조사

- 교육부나 교육청의 교통안전교육 추진계획서
 - 교통안전교육의 추진방향
 - 중점 추진과제
 - 세부추진계획(교통안전내용 반영, 시간확보, 교사연수, 현장지도, 어린이 보호구역, 어머니 강사 양성, 지역중심학교 운영)
 - 기타 행정사항

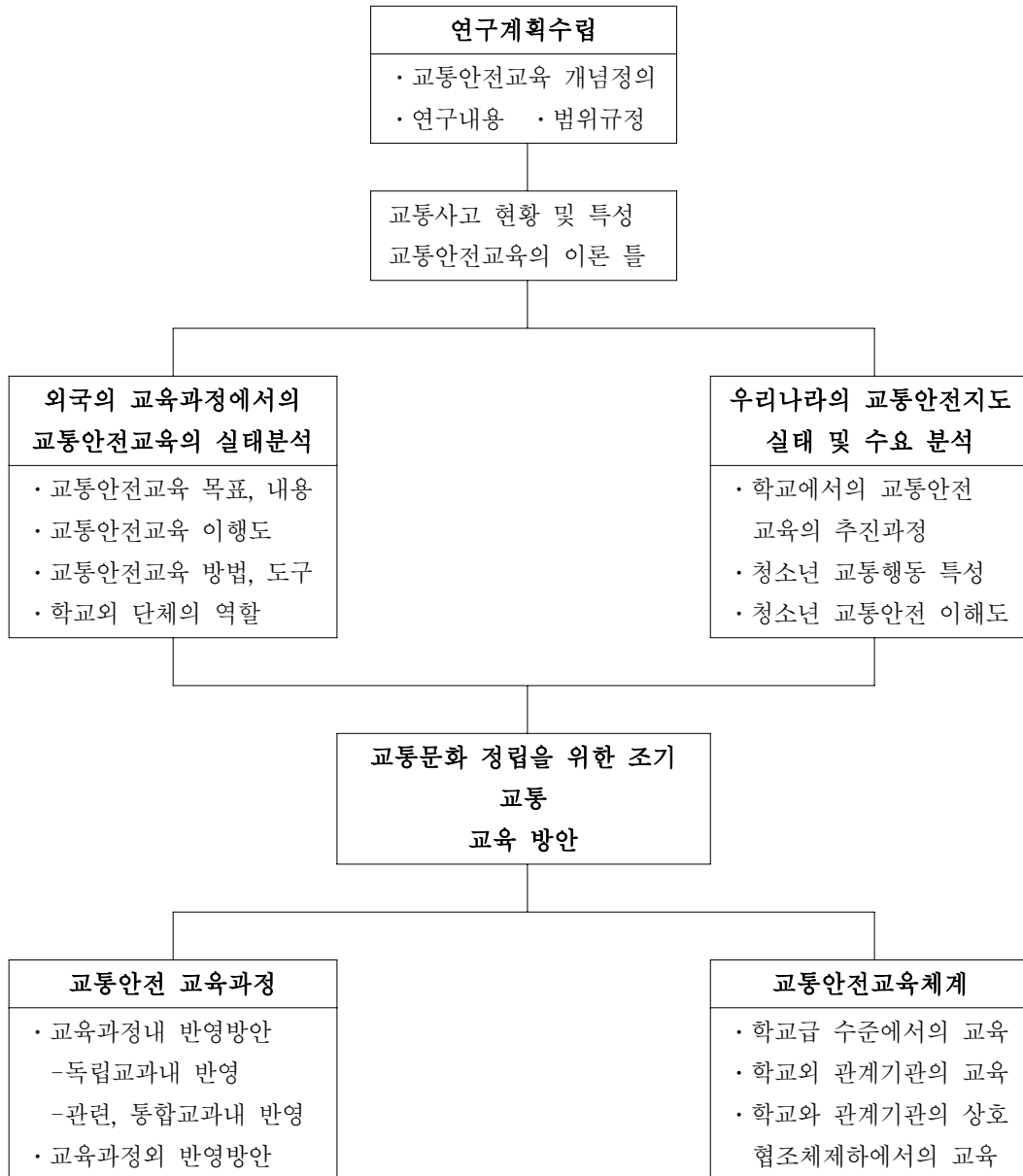
나. 현행 교육과정 분석

- 교육과정 및 교과목 편제 분석
 - 총론, 각론, 교육과정 편제 등 분석
 - 표현상의 적절성 분석
- 학년별 교과목별 교과서 분석
 - 관련 내용이 도로교통법, 교통 상황에 적합한지 분석

다. 교통안전교육 내용체계 조직

- 외국 관련 문헌 분석
 - 문헌 분석 대상 : 교과서, 관련 문헌
 - 내용 : 교과서상 교통안전교육 내용 제시 현황, 제시된 교육내용의 특징 분석
- 교육내용 체계 조직
 - 현행 교육과정 분석, 외국 관련문헌 분석, 이륜차 운전교육 실태조사 결과를 바탕으로 조직

3. 연구추진방법

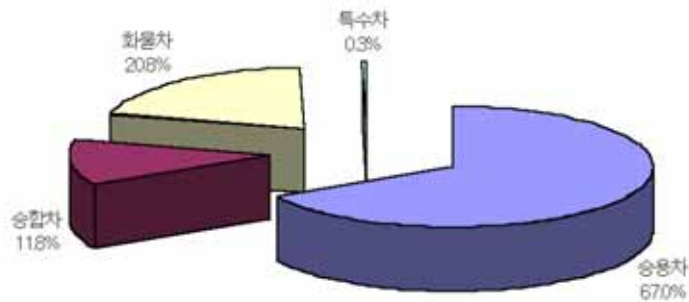


<그림 1-1> 연구의 개념 모형

제2장 교통현황 및 교통사고분석

1. 자동차증가 현황

2000년도의 우리나라 자동차 총 보유대수는 12,059,276대로 '89년이래 과거 10년간 평균율 15.4%의 증가율을 보였으나 '96년에는 전년도 대비 12.8% 증가하였고, '97년에는 9%, '98년에는 0.5%로 그 증가율의 감소추세를 나타내고 있다. 2000년의 자동차보유대수의 종류별 구성비를 보면 승용차가 8,083,926대로 전체의 67.0%를 차지하고 있으며, 승합차가 1,427,221대로 11.8%, 화물자동차가 2,510,992대로 20.8%, 특수자동차가 37,137대로 0.3%의 비율을 나타내고 있다.



<그림 2-1> 차량별 현황

자료 : 경찰청, 교통사고통계 2000

<표 2-1> 차량증가현황

구분 년	계	차 중 별			
		승 용	승 합	화 물	기타 (특수)
1982	646,996	305,811	66,326	263,939	10,920
1983	785,316	380,993	87,282	304,158	12,883
1984	948,319	465,149	108,018	360,364	14,788
1985	1,113,430	556,659	128,309	412,739	15,723
1986	1,309,434	664,226	154,627	472,601	17,980
1987	1,611,375	844,350	200,456	546,450	20,119
1988	2,035,448	1,117,999	259,600	635,445	22,404
1989	2,660,212	1,558,660	323,402	768,943	9,207
1990	3,394,803	2,074,922	383,738	924,647	11,496
1991	4,247,816	2,727,852	427,650	1,077,467	14,847
1992	5,230,894	3,461,057	483,575	1,261,522	24,740
1993	6,274,008	4,271,253	527,958	1,448,634	26,163
1994	7,404,347	5,148,713	582,069	1,644,646	28,919
1995	8,468,901	6,006,290	612,584	1,816,582	33,445
1996	9,553,092	6,893,633	663,011	1,962,564	33,884
1997	10,413,427	7,586,474	719,127	2,072,256	35,570
1998	10,469,599	7,580,926	749,320	2,104,683	34,670
1999	11,163,728	7,837,206	993,169	2,298,116	35,237
2000	12,059,276	8,083,926	1,427,221	2,510,992	37,137

자료 : 경찰청, 교통사고통계 2000

2. 운전자 현황

<표 2-2> 운전면허 소지자증가 현황

구분 년	총 계		1 종						2 종					
	증감율	소 계	증감율	대형	보통	소형	특수	증감율	소 계	증감율	보통	소형	특수	원동기 장 치
1980	23.3	1,860,654	23.2	194,992	1,051,258	2,934	54,155	23.5	557,315	23.5	226,460	14,074	98	316,683
1981	18.4	2,202,759	17.6	234,114	1,228,159	2,921	68,010	20.1	669,555	20.1	258,713	15,200	98	395,544
1982	17.2	2,581,310	17.0	271,704	1,437,229	2,916	82,670	17.5	786,791	17.5	308,073	16,519	98	462,101
1983	15.8	2,989,401	14.9	299,741	1,667,117	2,906	92,703	17.8	926,934	17.8	390,143	17,790	-	519,001
1984	16.7	3,487,138	16.9	351,223	1,965,922	3,132	91,537	16.0	1,075,324	16.0	494,990	20,077	-	560,257
1985	17.2	4,088,521	14.6	391,604	2,305,948	1,079	65,628	23.2	1,324,262	23.2	655,079	22,072	-	647,111
1986	13.8	4,651,867	12.3	427,396	2,605,406	1,055	71,166	16.8	1,546,844	16.8	805,857	24,385	-	716,602
1987	13.3	5,269,494	12.8	460,878	2,960,653	1,015	80,252	14.2	1,766,696	14.2	994,951	25,581	-	746,164
1988	17.5	6,191,821	16.9	498,007	3,509,367	1,006	85,945	18.7	2,097,496	18.7	1,283,122	27,787	-	786,587
1989	16.1	7,190,467	14.1	534,880	4,043,636	990	91,685	20.1	2,519,266	20.1	1,662,490	30,686	-	826,090
1990	18.8	8,543,903	11.0	577,320	4,505,706	976	99,178	33.4	3,360,723	33.4	2,104,525	35,442	-	1,220,756
1991	15.2	9,844,356	11.7	629,996	5,046,916	942	111,770	20.7	4,054,732	20.7	2,715,871	41,432	-	1,297,429
1992	18.0	11,613,300	11.3	686,196	5,629,740	939	128,909	27.4	5,167,516	27.4	3,581,864	49,525	-	1,536,127
1993	14.5	13,301,610	9.4	745,799	6,157,371	915	146,841	21.0	6,250,684	21.0	4,489,081	57,999	-	1,703,604
1994	11.9	14,889,762	7.9	810,632	6,629,675	914	163,969	16.5	7,284,572	16.5	5,467,049	68,268	-	1,749,255
1995	10.2	16,403,759	6.5	866,684	7,053,035	913	177,189	14.0	8,305,938	14.0	6,464,937	76,858	-	1,764,143
1996	8.0	17,720,833	4.9	906,640	7,403,833	1,017	181,979	11.1	9,227,364	11.1	7,349,921	83,012	-	1,794,431
1997	4.6	18,532,172	3.3	932,927	7,661,245	932	180,523	5.7	9,756,545	5.7	7,838,875	93,123	-	1,824,547
1998	5.5	19,549,002	6.5	1,002,990	8,155,678	863	189,039	4.5	10,200,432	4.5	8,259,521	111,588	-	1,829,323
1999	6.0	20,728,137	7.8	1,069,658	8,788,177	801	214,477	4.5	10,655,024	4.5	8,685,884	127,309	-	1,831,831
2000	-9.8	18,697,346	-2.5	1,141,159	8,677,637	47	2,982	-16.7	8,875,521	-16.7	8,285,863	7,635	-	582,023

자료 : 경찰청, 교통사고통계 2000

주) • 면허종별 면허소지자 수는 동일인이 수종의 면허를 가지고 있는 경우 때문에 실제운전면허 소지자수와 차이가 있음.

운전면허는 계속해서 증가하고 있는 추세이지만, 2000년에는 운전면허 소지자수가 18,697,346명으로 전년에 대비하여 9.8%가 감소하였다, 1종소지자는 9,821,825명으로 전년대비 2.5% 감소하였고, 2종소지자는 8,875,521명으로 전년대비 16.7%가 감소하였다.

3. 교통사고 현황

가. 교통사고증가 현황

지난 10년동안의 교통사고발생건수와 사망자 및 부상자수를 조산한 결과 <표 2-3>에서 보는 바와 같다. 2000년도의 교통사고는 290,481건으로 전년대비 5.3%증가하였고 사망자수는 10,236명으로 전년대비 9.4%증가하였고, 부상자는 6.0%증가하였다. 이렇듯 교통사고는 계속해서 해마다 늘어나고 있는 실정이다.

<표 2-3> 교통사고증가 현황

구 분 년	발 생 건 수						사 망 자						부 상 자					
	증 감 율	1일 평균	인구 10만 명당	자동 차1만 대당	1,000 세대 당		증 감 율	1일 평균	인구 10만 명당	자동 차1만 대당	1,000 세대 당		증 감 율	1일 평균	인구 10만 명당	자동 차1만 대당	1,000 세대 당	
1991	265,964	4.2	728.7	615.6	626	26.6	13,429	9.0	36.8	31.1	32	1.3	331,610	2.3	908.5	767.5	781	28.9
1992	257,194	-3.3	702.7	589.0	492	22.7	11,640	-13.3	31.8	26.7	22	1.0	325,943	-1.7	890.6	746.5	623	28.7
1993	260,921	1.4	714.9	592.2	416	19.4	10,402	-10.6	28.5	23.6	17	0.8	337,679	3.6	925.1	766.5	538	25.1
1994	266,107	2.0	729.1	598.6	359	19.3	10,087	-3.0	27.6	22.7	14	0.7	350,892	3.9	961.3	789.4	474	25.5
1995	248,865	-6.5	681.8	554.9	294	17.5	10,323	2.3	28.3	23.0	12	0.7	331,747	-5.5	908.9	739.7	392	23.3
1996	265,052	6.5	726.2	570.8	277	18.1	12,653	22.6	34.7	27.3	13	0.9	355,962	7.3	975.2	766.6	373	24.3
1997	246,452	-7.0	675.2	525.6	237	16.3	11,603	-8.3	31.8	24.7	11	0.8	343,159	-3.6	940.2	731.9	330	22.7
1998	239,721	-2.7	656.8	510.1	229	15.8	9,057	-21.9	24.8	19.3	9	0.6	340,564	-0.8	933.1	724.7	325	22.4
1999	275,938	15.1	756.0	582.9	247	17.9	9,353	3.3	25.6	19.8	8	0.6	402,967	18.3	1,104.0	851.3	361	26.1
2000	290,481	5.3	795.8	605.5	241	18.4	10,236	9.4	28.0	21.3	8	0.6	426,984	6.0	1,169.8	890.0	354	27.1

자료 : 경찰청, 교통사고통계 2000

나. 청소년 교통사고 현황

1) 청소년 교통사고의 추이

최근 10년간 교통사고 사망자를 살펴보면 청소년 교통사고 사망자는 '91년과 '92년에 최고조에 이르다가 1992년을 고비로 감소하는 경향을 보이고 있다.

2000년에는 전체 교통사고사망자 10,236명중 14세 이하는 588명으로 5.7%를 차지하였고, 15세 이상 20세 이하는 722명으로 전체교통사고 사망자 중 7.1%를 차지하였다.

우리 나라의 최근 10년간 청소년 교통사고의 추이를 살펴보면, 20세 이하 청소년층의 경우, '91년 2,400명에서 2000년 1,310명으로 연평균 증가율 -5.9%를 기록하였다. 이를 연령군으로 나누어 살펴보면, 14세이하 어린이의 경우 '91년 1566명에서 2000년 588명으로 감소하여 연평균 증가율이 -9.3%인데 비해, 15~20세 사이에서는 '91년의 834명에서 2000년 722명으로 연평균 증가율 -1.4%를 기록하여, 청소년층에서 연령이 증가함에 따라 교통사고로 인한 사망률이 증가함을 알 수 있다.

<표 2-4> 연령별 사망자수

연령층 년	계	14세 이하		15~20세		21~30세		31~40세		41~50세		51~60세		61세 이상		불명	
		구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	구성비	
1991	13,429	1,566	11.7	834	6.2	2,565	19.1	2,439	18.2	1,958	14.6	1,753	13.1	2,238	16.7	76	0.6
1992	11,640	1,180	10.1	794	6.8	2,117	18.2	2,219	19.1	1,640	14.1	1,576	13.5	2,053	17.6	61	0.5
1993	10,402	998	9.6	650	6.2	1,924	18.5	2,017	19.4	1,470	14.1	1,424	13.7	1,851	17.8	68	0.7
1994	10,087	890	8.8	656	6.5	1,942	19.3	1,996	19.8	1,394	13.8	1,415	14.0	1,748	17.3	46	0.5
1995	10,323	809	7.8	805	7.8	2,099	20.3	1,916	18.6	1,443	14.0	1,388	13.4	1,806	17.5	57	0.6
1996	12,653	932	7.4	941	7.4	2,572	20.3	2,532	20.0	1,832	14.5	1,599	12.6	2,187	17.3	58	0.5
1997	11,603	753	6.5	988	8.5	2,265	19.5	2,158	18.6	1,675	14.4	1,537	13.2	2,175	18.7	52	0.4
1998	9,057	592	6.5	696	7.7	1,628	18.0	1,608	17.8	1,304	14.4	1,286	14.2	1,888	20.8	55	0.6
1999	9,353	572	6.1	664	7.1	1,500	16.0	1,675	17.9	1,523	16.3	1,311	14.0	2,066	22.1	42	0.4
2000	10,236	588	5.7	722	7.1	1,638	16.0	1,704	16.6	1,671	16.3	1,432	14.0	2,455	24.0	26	0.3

자료 : 도로교통안전공단, 교통사고통계 2000

최근 사회-경제적 여건의 변화에 따라 청소년층의 차량사용 증가와 더불어, 음주 및 약물복용이 증가하는 추세로 미루어 볼 때, 지금부터 대비하지 않는다면, 청소년층의 교통사고 사망률의 증가현상은 더욱 심각해질 것으로 전망된다.

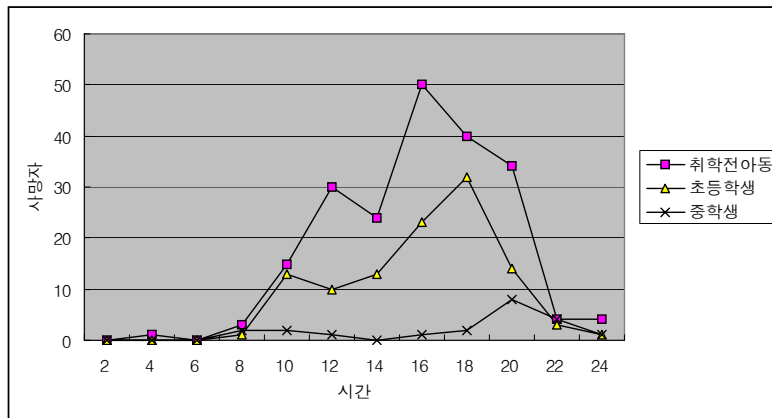
2) 어린이 교통사고의 현황

<그림 2-2>와 <표 2-5>는 각각 학년별·시간대별 사상자, 사고 유형별 사망자를 나타낸 것이다.

취학전아동의 경우 14~16시 사이에 전체 사망자의 24.4%가 발생하였다. 이는 이들 연령대의 아동이 밖에서 가장 많이 활동하는 시간으로 사고에 쉽게 노출되고 있음을 의미한다.

초등학생의 경우에는 16~18시 사이에 전체 사망자의 29.1%가 발생하였다. 이는 이들 연령대의 아동이 하교 이후 귀가 혹은 학원교습 등을 위한 통행시 사고에 쉽게 노출되고 있음을 의미한다.

중학생의 경우에는 오전과 오후에는 별다른 특징이 없지만, 이들의 하교시간 혹은 학원교습이 늦은 시간에 끝나는 경우가 많아서인지 20~22시간대에 가장 많은 것으로 나타났다.



자료 : 도로교통안전관리공단, 교통사고통계 2000

<그림 2-2> 학년별·시간대별 사망자

<표 2-5>에서 알 수 있듯이, 어린이 교통사고 유형별 사망자중 전체의 약 2/3 정도가 차대 사람의 사고로 인해 발생하고 있다. 이는 이들의 주된 교통수단으로 이용하고 있기 때문이다.

차대 사람사고의 경우, 횡단관련 사고가 전체의 약 1/3을 차지하고 있으며, 등하교 및 학원교습 등을 위한 통행중 빈번히 발생한다. 따라서 취학전 아동부터 안전한 보행 및 횡단훈련을 실시할 필요가 있다.

노상유희중에 발생하는 사고의 경우, 연령이 증가함에 따라서 감소하는 경향이 있는데, 이는 발달수준에 따른 놀이유형의 변화와 관련이 있다. 하지만 저 연령층의 경우, 노상유희중 사고를 방지하기 위한 주거지 속도 제한이나 운전자측의 법규준수와 세심한 주의가 수반되어야 할 것이다.

<표 2-5> 어린이 학년별·사고유형별 사망자

사고유형		구 분		취 학 전 아 동							
				총 계		소 계		미취원아		유치원아	
		사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상
총 계		490	29,749	267	12,335	177	6,788	90	5,547	155	12,911
차대사람	소 계	342	17,310	206	7,197	131	3,507	75	3,690	115	8,168
	마주보고통행중	3	113	3	44	1	23	2	21	0	46
	등지고통행중	4	173	0	67	0	30	0	37	4	80
	횡단보도횡단중	22	1,780	8	509	4	205	4	304	12	1,026
	횡단보도부근횡단중	8	394	6	146	3	63	3	83	2	199
	육교부근횡단중	1	37	0	13	0	5	0	8	0	18
	기타횡단중	114	6,233	69	2,753	43	1,312	26	1,441	38	2,891
	노상유작중	14	461	9	259	9	121	0	138	4	183
	노상유작중	0	3	0	3	0	1	0	2	0	0
	길가장자리정지중	3	78	1	40	0	23	1	17	2	28
보도통행중	5	134	3	67	1	30	2	37	1	53	
길가장자리구역통행중	9	258	5	101	3	58	2	43	2	117	
기타	160	7,646	102	3,195	67	1,636	35	1,559	50	3,527	
차대차	소 계	112	11,571	50	4,763	37	3,094	13	1,669	28	4,460
	정면충돌	5	58	3	33	3	17	0	16	1	18
	앞지르기할때타	14	630	11	204	6	136	5	68	1	276
	충돌	15	2,522	5	1,105	5	705	0	400	6	989
	추진정차중	6	931	4	439	4	290	0	149	1	347
	전면추진할때	6	620	3	218	3	142	0	76	1	278
	앞지르기할때	5	128	2	47	2	30	0	17	1	41
	회전전진시	0	149	0	66	0	42	0	24	0	48
	회전후진시	0	43	0	19	0	14	0	5	0	16
	회전변경시	1	336	1	141	1	98	0	43	0	130
회전전진시	13	1,065	4	411	2	252	2	159	3	407	
회전전진시	3	498	1	213	0	134	1	79	1	167	
회전전진시	1	197	0	89	0	56	0	33	0	63	
회전전진시	43	4,394	16	1,778	11	1,178	5	600	13	1,680	
차량단독	소 계	35	861	11	369	9	185	2	184	12	282
	공표분리대·안전	1	58	0	20	0	9	0	11	1	26
	작물방가교기	1	5	0	2	0	2	0	0	1	3
	추진대·안전	1	28	0	13	0	8	0	5	1	8
	추진대·안전	2	28	0	7	0	6	0	1	1	17
	추진대·안전	0	14	0	11	0	4	0	7	0	3
	추진대·안전	5	26	5	6	5	5	0	1	0	16
	추진대·안전	4	133	1	58	1	27	0	31	0	42
	도로외탈추기	8	173	4	109	2	35	2	74	4	40
	도로외탈추기	3	99	0	37	0	21	0	16	0	33
차대열차	주전기	0	19	0	6	0	6	0	0	0	12
	주전기	0	59	0	21	0	8	0	13	0	22
	주전기	10	219	1	79	1	54	0	25	4	60
차대열차	소 계	0	7	0	6	0	2	0	4	0	1
	차단기돌파	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	차단기돌파	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	차단기돌파	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
차대열차	소 계	0	7	0	6	0	2	0	4	0	1
	차단기돌파	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	차단기돌파	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	차단기돌파	0	7	0	6	0	2	0	4	0	1

<표계속>

초 등 학 생												중 학 생	
1 학 년		2 학 년		3 학 년		4 학 년		5 학 년		6 학 년		사망	부상
사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상	사망	부상
58	4,296	26	2,103	24	1,880	17	1,387	7	1,378	23	1,867	68	4,503
47	3,102	20	1,393	17	1,140	11	805	4	700	16	1,028	22	1,945
0	13	0	13	0	9	0	3	0	4	0	4	0	23
2	26	0	13	1	13	0	10	0	5	1	13	0	26
5	374	0	201	0	170	2	86	2	91	3	104	2	245
2	64	0	34	0	31	0	30	0	14	0	26	0	49
0	4	0	2	0	3	0	3	0	1	0	5	1	6
17	1,266	9	497	5	412	4	236	1	226	2	254	7	589
3	78	0	36	0	20	1	16	0	11	0	22	1	19
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	11	1	5	1	2	0	2	0	6	0	2	0	10
0	21	1	8	0	4	0	5	0	4	0	11	1	14
0	43	0	22	2	20	0	8	0	10	0	14	2	40
18	1,202	9	562	8	456	4	406	1	328	10	573	8	924
7	1,131	3	670	5	694	5	533	2	642	6	790	34	2,348
1	4	0	4	0	3	0	4	0	1	0	2	1	7
0	44	0	29	0	37	0	49	0	81	1	36	2	150
4	270	0	149	0	167	0	109	0	137	2	157	4	428
0	114	0	66	1	51	0	34	0	45	0	37	1	145
0	70	1	48	0	41	0	35	0	38	0	46	2	124
0	10	0	12	0	3	1	6	0	4	0	6	2	40
0	16	0	7	0	11	0	3	0	7	0	4	0	35
0	7	0	1	0	2	0	2	0	1	0	3	0	8
0	31	0	18	0	15	0	19	0	16	0	31	0	65
0	111	0	53	0	55	1	41	1	57	1	90	6	247
0	31	0	35	1	30	0	23	0	16	0	32	1	118
0	24	0	7	0	9	0	2	0	10	0	11	1	45
2	399	2	241	3	270	3	206	1	229	2	335	14	936
4	62	3	40	2	46	1	49	1	36	1	49	12	210
1	3	0	6	0	3	0	6	0	0	0	8	0	12
1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
0	4	0	0	0	2	1	1	0	1	0	0	0	7
0	3	1	1	0	2	0	7	0	1	0	3	1	4
0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
0	4	0	3	0	6	0	0	0	1	0	2	0	4
0	14	0	4	0	6	0	6	0	4	0	8	3	33
1	10	1	7	1	6	0	5	0	10	1	2	0	24
0	3	0	4	0	4	0	8	0	7	0	7	3	29
0	1	0	3	0	1	0	3	0	2	0	2	0	1
0	5	0	1	0	6	0	3	0	3	0	4	0	16
1	13	1	10	1	9	0	10	1	6	0	12	5	80
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

자료 : 경찰청, 교통사고통계 2000

다. 청소년 교통사고의 원인

초등학교 이하 어린이는 외출이나 이동시 부모 혹은 기타 나이 많은 사람과 동반하는 경우가 대부분이고, 그 빈도가 많지 않다. 마찬가지로 초등학교 이상 청소년의 경우에도 수업 등으로 인해 실제 교통환경에 노출되는 비율은 다른 연령군에 비해 현저한 차이를 보인다. 그럼에도 불구하고 청소년층의 교통사고가 빈번하게 발생하는 원인은 어디에 있을까?

청소년 교통사고의 원인은 발달수준에 따른 내재적 요인과 안전시설 등과 같은 외재적 요인으로 구분하여 살펴 볼 필요가 있다. 먼저 발달수준별 내재적 측면은 초등학교 이하의 저연령군과 중·고등학교에 재학중인 연령군으로 구분할 수 있다(도로교통안전협회, 1995).

초등학교 이하의 저연령군은 실제적 발달상태가 완성되지 않은 시기로서 중·고생이나 성인에 비해 지각능력이 떨어지고 자신의 행동에 대한 통제 및 판단능력이 부족하다. 따라서 주변환경에 대한 탐색능력이 부족하고, 동일한 거리를 통행하거나 횡단보도를 횡단하는 경우에 다른 연령군에 비해 더 많은 시간이 소요됨으로써 위험상황에 노출될 확률이 높다.

또한 한가지 일에 집중하는 경우, 다른 주변요인에 대한 주의분산 능력이 현저히 저하되고, 가능한 원하는 것을 빨리 얻으려는 충동적, 목표-중심적인 행동특성을 갖는다. 이외에도 횡단보도는 안전지대로 믿고 행동하며 타인의 행동을 그대로 따라하는 동조행동도 사고의 원인으로 작용한다.

이에 비해 중·고등학교에 재학중인 청소년은 신체 발육상태가 왕성하고 상황에 대한 지각과 판단 및 통제능력을 갖추고 있다고 할 수 있다. 하지만 이 시기에는 타인의 간섭을 싫어하고, 반항적이며, 자기중심적인 사고 및 행동특성을 나타내며 위험을 회피하기보다는 모험을 추구하는 성향이 강하다. 또한 정체감 형성과정에서 자신의 주관적 사고나 행동보다는 타인지향적 특성으로 안전보다는 위험상황을 감수하는 경향이 있다. 이는 청소년층의 높은 무단횡단 비율과 “폭주족”문제로 나타나고 있다.

다음으로 외재적 요인은 청소년층의 교통수단 이용패턴, 보행자 안전시설, 운전자의 태도, 교통안전교육 등으로 대별 할 수 있다. 첫째, 다른 연령군에 비해 청소년은 교통

수단으로 보행, 자전거 및 대중버스 이용빈도가 높다. 따라서 주택가 이면도로상의 보행 중 차량과 접촉비율이 높고, 대로상의 자전거 이용이나 버스 승하차 전후의 횡단관련 사고가 빈번하다, 더욱이 이러한 통행패턴과 청소년의 발달특성이 결합되어 사고에 대한 위험율이 증가한다고 하겠다.

둘째, 보행자 안전시설의 측면에서 보면, 주가 이면도로상의 과속방지턱이나 속도제한 표지판 및 주·정차 금지 표지판 등의 설치가 미흡하고, 최소한의 보행자 보행공간이 부족하다, 또한 왕복 4차로 이상 도로상의 횡단보도에 횡단중 대피시설이 거의 없는 실정이다. 이외에도 청소년의 빈번한 자전거 이용과 관련한 자전거 전용도로가 일부 신도시 지역에 국한되어 설치되어 있을 뿐이며, 안전한 버스 승하차를 위해 차로상 분리 설치되어 있는 버스 정류장 시설물이 전무한 상태이다.

셋째, 차량을 조작하는 운전자의 태도이다, 보행자의 통행이 빈번한 도로상이나 주택가 이면도로, 어린이 보호구역 등에서는 감속하여 운전하고 우선 멈춤과 같은 안전운전을 해야 하나 이를 준수하는 운전자가 드물며, 특히 금지된 구역에서의 무단 주·정차로 야기된 사고도 빈번하다. 또한 “보행자가 피하겠지”라는 안일한 태도나 보행자의 행동을 추측하여 운전하여 청소년의 돌발적인 행동에 대한 준비를 하지 못하는 경우도 있다.

마지막으로, 현행 학교 교통안전교육의 부재이다. 물론 학교단위별로 교통안전 담당교사가 있기는 하지만 이들을 대상으로 하는 교직과목 내용이 미흡하고, 체계적인 연구활동이 부족한 실정이다. 그리고 교통안전교육을 실시하는 경우에도 지도목표 및 내용상의 구체성이 결여되어 있을 뿐만 아니라 관련 교수도구가 부족하여 현장교육이 아닌 형식적, 이론 중심적 교육에 머물고 있는 실정이다.

제3장 국내외 교통교육 과정 및 체제분석

1. 영국의 교통안전교육

가. 교통안전교육의 위치

전통적으로 영국은 지방정부의 자율적인 기능을 강조하였으며, 교통교육 또한 같은 맥락에서 왕실사고방지협회(RoSPA)와 같은 민간단체를 중심으로 실시되어 왔다. 따라서 교통안전교육과 관련한 문서화된 지침이 없었다. 하지만 영국도로교통법(Road Traffic ACT ; RTA, 1988)을 근거로 각 지방정부는 구체적인 내용을 다루고 있으며, 80년대 들어와서는 국가경쟁력 차원에서 국가교육과정위원회의 설치와 교육개혁법(ERA, 1988)의 제정을 계기로 교통안전교육의 필요성과 그 목표가 명문화 되었다.

도로안전교육을 포함한 광의의 도로안전을 증진시킬 의무는 도로교통법(RTA, 1988) 39조 2항과 39조 3항에 다음과 같이 명시되어 있다. 각 지방 자치단체는 도로안전을 진흥하기 위한 대책 프로그램을 준비하고 수행해야 하며, 다른 기관이나 당국이 수행하는 도로안전진흥을 위한 대책 비용에 공헌해야 한다(영국도로교통법 39조 2항).

이러한 39조 2항의 세칙에 대한 이의가 없다면, 각 지방 자치단체는 제 39조 3항에 의해 다음과 같은 의무를 갖는다. 첫째, 도로상의 자동차 이용과 관련한 사고에 관한 연구를 수행하여야 한다. 둘째, 이러한 연구의 견지에서, 정보의 전파, 도로이용과 관련한 적절한 조언, 도로이용자에 대한 실제적인 교육 등을 포함한 사고예방과 관련한 적절한 대책을 수립한다. 이러한 항목들에 필요한 교육, 훈련, 홍보는 지자체의 교통국이나 고속도로담당 부서와 밀접한 연계하에 주로 도로안전관에 의해서 수행된다.

이를 위해 주정부는 “도로안전실행지침(Local Authority Association, 1989)”을 개발하여, 각각 주 정부로 하여금 도로안전을 계획하고 실행하도록 권고하고 있다. 또한 1992년 보건성장관은 “국가의 건강”이라는 백서를 통해, 건강한 도시, 건강한 학교 등을 포함하여 국가의 전 분야에 걸쳐 건강을 증진시키기 위해 개인과 사회기관 모두가 동반자의 역할을 수행해야 한다고 천명하여 광의의 범위에서 도로안전에 대한 교육과 홍보

가 이루어지고 있다.

한편 학교급 수준에서의 교통안전교육의 교육과정내 법적 위치를 확보하게 된 계기는 국가교육과정위원회(NCC) 설치에 따른 교육개혁법의 제정이다. 즉, 교육개혁법(Education Reform Act; ERA, 1988) 1조 2항에서는 “아이들로 하여금 성인기의 필연적인 경험, 기회 그리고 책임에 대비시킨다”라고 구체적인 명시를 함으로써, 학교교통안전교육의 법적 근거를 마련하였다. 이에 근거한다며, “도로안전교육은 우리의 아이들을 보호함으로써, 도로이용자로서, 한 시민으로서, 환경의 관리자로서 성인기에 대비시킨다”는 의미를 갖는 것이다.

이와 관련하여 새로운 교육과정 내에는 성인생활에 대비할 수 있도록 “건강, 환경, 시민의식, 경제 및 산업에 대한 이해, 진로교육 및 지도”라는 5개의 Cross-Curricular 주제를 선정하고 있다. 이들 5개 주제는 교통교육과 밀접한 관련이 있으며, 특히 건강교육과 시민의식에 대한 주제가 핵심이 된다. 하지만 영국에서의 교통안전교육은 학교주변의 여건, 규모, 설립목적에 따라 교과목의 구성 및 운영상의 차이가 있다.

따라서 그 실시방법에는 1)독립교과로서의 교통교육 2)건강, 시민의식, 환경, 경제 및 산업의 이해, 진로교육 및 지도의 맥락 내에서 교통교육 3)다른 교과목과 통합교과방식에서의 교통교육 4)조회시간 혹은 정신훈화시간을 이용한 교통교육이 있다(TRRL, 1989).

그러나 학교교통교육이 단지 학교수준에서만 이루어지고 있지는 않다. 즉, RoSPA(왕실사고방지협회)와 같은 사회기관이나 도로안전관(RSOs) 그리고 경찰의 지원이나 협조를 통해서 실시되는 것이 보편화되어 있다. 이에 따른 교통안전교육의 목표 및 내용은 다음과 같다.

나. 교통안전교육의 목표 및 내용

영국의 교통안전교육은 교통성 등 중앙정부차원의 교통안전교육의 목표 및 실행지침에 근거하여 각 지방정부별 혹은 왕실사고방지협회(RoSPA)와 같은 민간단체별로 지역 및 발달특성에 맞는 보다 구체적인 교통안전교육 목표와 지침 그리고 내용을 개발, 보급한다.

1) 교통안전교육의 목표 및 실행지침

교육개혁법(Education Reform Act; ERA, 1988) 1조 2항에서는 “아이들로 하여금 성인기의 필연적인 경험(기회, 책임)에 대비시킨다”라는 교육과정 조문에 근거한다면, “도로안전교육은 우리의 아이들을 보호함으로써, 도로이용자로서, 한 시민으로서, 환경의 관리자로서 성인기에 대비시킨다”라는 의미를 갖는다.

보다 구체적으로 “학교에서의 도로안전교육-실행과 지침(교통성, 1990, p.7)”에서는 교통안전교육의 목표와 이를 수행하기 위한 지침을 다음과 같이 권고하고 있다.

(1) 교통안전교육의 목표

- ① 도로교통과 관련된 문제의 결과로서 발생하는 사고와 사상자의 수를 감소시킨다.
- ② 도로상의 모든 아이들의 생존을 돕는 기술, 지식을 제공한다.
- ③ 도로안전에 영향을 미치는 행동과 태도를 확인, 이해시킨다.
- ④ 자신 및 타인의 안전과 관련하여 선택하고 책임질 수 있는 의사결정기술을 개발시킨다.
- ⑤ 아이들로 하여금 자존감을 유지하고 타인을 돌볼 수 있도록 돕는다.
- ⑥ 도로이용자로서 지켜야 할 규칙에 대한 지식과 이해를 돕는다.
- ⑦ 도로사고의 원인과 결과에 대한 지식과 이해를 돕는다.
- ⑧ 안전한 차량이용과 여행에 필요한 지식과 이해를 돕는다.

(2) 교통안전교육의 실행지침(실행방향)

- ① 교통안전교육은 교육과정(Education Process)으로서 보다 확고한 위치를 확보해야 한다.
 - 건강교육의 필수로서
 - 학교의 인격 및 사회교육 프로그램의 통합체로서

- 국가교육과정내에서 기존의 구성요소를 지원하고 촉진할 수 있는 주제로서
- ② 도로안전 관련기관(도로안전관; RSOs, 경찰, 등)과 전략 및 정책개발 등을 위한 연계망을 구축한다.
- ③ 모든 기관과 학교는 교실 내에서도 이후의 훈련 프로그램 개발과 관련한 밀접한 협력관계를 유지한다.
- ④ 학교맥락내에서, 교통안전교육은 지자체, 담당공무원, 교사, 학생 모두를 포함해야 한다.

2) 교통안전교육의 내용

Scotland 교육과정지침에는 연령단계별 교통안전교육내용을 다음과 같이 기술하고 있다. 각 단계별로 다음과 같은 필수적인 학습, 실행, 이해내용을 포함한다.

(1) 단계 1 (4-7세; 유아원 및 유치원 수준)의 교통안전교육 내용

이 연령대에서는 도로를 안전하게 이용할 수 없으며 항상 성인의 도움이 필요하고, 속도와 거리에 대한 판단능력이 결여되어 있으며, 삼륜 자전거 등의 이용으로 인한 두부 손상의 위험이 높다는 사실을 전제한다.

<표 3-1>는 단계 1 (4-7)에서의 교통안전교육에 관한 것이다.

<표 3-1> 단계 1 (4-7)에서의 교통안전교육 내용

구 분	주 요 내 용
학 습 (Learn)	<ul style="list-style-type: none"> · 정체감 : 자아, 거주장소, 동거인, 전화번호 등 · 현위치와 알고있는, 목표위치 도달시간 등 · 안전한 놀이장소, 통행로, 놀이규칙/위험장소와 이유 · 신뢰할 수 있고 안전을 도울 수 있는 사람은? · 사고의 원인과 도움의 요청/안전에 종사하는 직업 · 실제위험과 가상위험간의 차이
실 행 (Practice)	<ul style="list-style-type: none"> · 안전유지에 필수적 혹은 도움적인 기술 · 안전한 놀이 및 유희방법 · 바람직한 승차자 · 도움을 청하고 이를 명확히 설명하는 방법 · 학교내, 주변, 자주 찾는 장소의 위험 평가 · 안전에 도움이 되는 감각의 활용 · 의사결정과 결과에 미치는 영향
이 해 (Understand)	<ul style="list-style-type: none"> · 사고의 다양한 원인과 예방 · STOP, LOOK, LISTEN의 의미 · 교통과 차량은 무엇인가? · 도로용어-연석, 보도, 차도-의 이해 · 도로환경의 설계와 건설; 그 결과로서의 변화; 변화의 발생과정

출처 : Scotland Curriculum guideline, 1988

(2) 단계 2 (8-11세; 초등학교 1-4학년 수준)의 교통안전교육 내용

이 연령대에서는 자신의 힘으로 도로상에서의 활동은 가능하나 여전히 속도와 거리에 대한 판단능력이 부족하고 쉽게 주의가 분산되며, 성인의 횡단전략을 추종하기 시작하며, 스케이트보드 등의 이용으로 인한 두부손상의 위험이 높다는 사실을 전제한다.

<표 3-2>는 단계 2(8-11세)에서의 교통안전교육에 관한 것이다.

<표 3-2> 단계 2(8-11세)에서의 교통안전교육 내용

구 분	주 요 내 용
학 습 (Learn)	<ul style="list-style-type: none"> · 현위치와 이를 알 필요가 있는 사람 · 외출후 귀가방법, 가족과의 연락방법 전화사용 및 거리와 속도판단 방법 · 필요할 때 도움을 청하는 방법 · 자신이 발견할 수 있는 위험요소 · 안전한 것과 그렇지 않은 것의 인지방법 · 발생 가능한 사고시간과 장소 및 그 결과 · 혼자 혹은 타인과 함께 있을 때, 자신이 안전을 지키는 기술; 간단한 생명보존기술 · 안전과 배치되는 친구의 압력에 대한 저항방법 및 이에 필요한 표현방식 · 각기 다른 상황에 적합한 안전 규칙과 유지방법 · 지역환경의 변화과정 및 현재와 미래의 영향
실 행 (Practice)	<ul style="list-style-type: none"> · 안전하게 물건을 사용하고 유희하는 기술 · 즐거움, 안락감, 편안감을 유지하는 기술 · 위협에 대한 저항, 설득 · 새로운 상황에서의 위협의 확인 및 평가 · 지역과 국가의 환경을 보다 안전하게 할 수 있는 사람에 대해 이야기하고 글로 쓰기
이 해 (Understand)	<ul style="list-style-type: none"> · 자신의 안전에 도움을 줄 수 있는 사람과 직업 · 위협적인 상황에 “NO”라고 단호히 말하는 것 -이는 결코 무례하고 어린애 같은 일이 아니다. · 가족과 멀리 떨어져 있을 수 있는 것은 그 만큼 자신의 책임이 크다는 것을 의미한다. · 도움이 필요하며, 도움요청의 유용하다. · 자신의 행동이 타인에게 중요한 영향을 미친다.

출처 : Scotland Curriculum guideline, 1988

(3) 단계 3 (11-14세; 초등학교 4-중등학교 1년수준)의 교통안전교육 내용

이 연령대에서는 보행 및 자전거 사고가 가장 빈번히 발생하며, 보다 통행거리가 빈

도가 상대적으로 길고 빈번한 경향이 있다. 이들은 자전거에서 추락하거나 도로상의 사고로 인해 두부손상의 위험이 높으며, 또래 집단의 영향이나 압력을 받고 안전한 절차를 수반하지 않은 성인의 횡단전략을 모방하는 경향이 강하는 것이 전제된다.

<표 3-3>은 단계 3(11-14세)에서의 교통안전교육에 관한 것이다.

<표 3-3> 단계 3(11-14세)에서의 교통안전교육 내용

구 분	주 요 내 용
<p style="text-align: center;">학 습 (Learn)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 각기 다른 상황에서의 위험평가 방법 · 각기 다른 아동과 관련한 위험요소와 관리 방법 · 혼자 혹은 친구와 동행하는 교통환경에서의 안전 · 진정한 친구와 안전한 성인을 확인하는 방법 · 안전하지 않은 것을 하도록 강요하는 것에 대한 저항과 이에 필요한 표현방식 · 지방도로와 교통조건 그리고 이들이 자신의 행동에 미치는 효과에 대한 숙지 · 젊은 도로이용자, 보행자, 자전거이용자에게 적용할 수 있는 교통규제규칙 · 안전한 조건에서의 승하차 · 여행시간 및 계획, 독도법, 시간표 사용 · 청소년을 포함한 일상적인 교통사건의 원인 · 교통사고시 발생가능한 일 및 도움요청방법 · 지역사회의 변화과정, 변화가 현재/미래에 미치는 영향
<p style="text-align: center;">실 행 (Practice)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 물건의 안전한 사용 및 안전한 여행 · 각기 다른 상황에서의 위험의 평가 및 관리 · 유희, 안락감, 안전감, 안전의 유지 · 위협, 설득, 지분거림에 대한 저항 · 여행관련 계획 및 시간산정
<p style="text-align: center;">이 해 (Understand)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 독자적인 방법일수록 자신과 타인에 대한 책임이 크다 · 안전하지 않은 일을 하도록 강요하는 타인의 압력에 저항할 수 있는 권리 · 여전히 도움이 필요하며, 도움의 요청은 타당하고 타인이 수용할 수 있다. · 사고가 희생자, 가족, 지역사회에 미치는 영향

출처 : Scotland Curriculum guideline, 1988

(4) 단계 4(14-17세; 중등교 1-고교 1년수준)의 교통안전교육 내용

이 연령대에서는 젊은 운전자로서 도로상에서 다치거나 사망할 확률이 높으며, 또래집단의 영향과 압력을 가장 많이 받는다는 것이 전제된다.

<표 3-4>는 단계 4(14-17세)에서의 교통안전교육에 관한 것이다.

<표 3-4> 단계 4(14-17세)에서의 교통안전교육 내용

구 분	주 요 내 용
학 습 (Learn)	<ul style="list-style-type: none"> · 차량을 포함한 다양한 활동과 관련위험의 관리방법 · 승차자 혹은 운전자로서 안전을 지키는 방법 · 타인 혹은 매체로부터의 압력을 확인, 저항방법 · 운전자로서 지켜야 할 규칙 · 자동차 소유자에 적용되는 법률 · 안전하고 합법적인 조건하에서의 차량관리방법 · 보험등록 방법 · 지도와 시간표를 이용하는 여행의 계획방법 · 젊은 운전자를 포함한 일상적 교통사고의 원인/예방법
실 행 (Practice)	<ul style="list-style-type: none"> · 다른 도로이용자의 가능한 행동의 예측 · 차량의 구입과 소유
이 해 (Understand)	<ul style="list-style-type: none"> · 차량의 소유와 운전의 권리는 자신과 타인에 대한 그 이상의 책임을 의미한다 · 아동과 노인을 포함한 도로이용자의 문제

출처 : Scotland Curriculum guideline, 1988

2. 프랑스의 교통안전교육

가. 교통안전교육의 위치

프랑스에서는 학교교통안전교육이 법률에 의해 의무화되어 있다. 1957년에 법률 57-831호에 의해 학교에서의 교통안전교육이 의무화되고, 1958년에 법령을 통해 국민윤리

과목에 배당된 시간의 범위에서 한 달에 반시간의 이론교육과 체육, 야외학습 과목에서의 실습을 규정하였다. 실제의 교통안전교육은 교통안전을 포함한 안전교육이 이론과 실제훈련으로 구분되고, 교사를 양성하는 사범학교에서는 교사지망생들에게 교통안전지도를 위한 교육을 실시하고 있다(Patrick De La Sabliere, 1995). 청소년에 대한 교통안전교육은 교육부가 주관하고, 독립 교과로 분리되지 않으며, 관련 교과에 부분적으로 포함된다.

프랑스에서는 사춘기나 이 시기를 넘어선 청소년들에게 있어 자전거, 오토바이 혹은 자동차가 하나의 도구 이상의 의미를 갖는다는 인식 하에 청소년 교통안전교육을 실시하고 있다. 즉 이륜차 등의 교통수단을 이용하는 것은 청소년들에게 있어 그들만의 특별한 공감대를 형성하는 방식이고, 자신들의 존재를 뚜렷이 표명하는 한가지 방식이라는 것이다.

그러나 단순히 도로교통법규를 알고 있다는 사실만으로 교통사고부터 학생들의 안전이 보장될 수 없다는 사실이 명백해지자, 위험한 교통행동을 근본적으로 제거할 수 있도록 지속적인 학교 교통안전교육의 필요성이 제기되었다. 따라서 1993년에는 학교에서 도로교통법규만 주입할 것이 아니라 교통안전교육을 의무화해야 함을 법령으로 공포하였다.

오늘날 프랑스에서의 교통안전교육은 청소년으로 하여금 교통법규를 알게 하고, 그들이 교통상황에 맞게 적응을 하여 안전한 행동양식을 채택할 수 있도록 하는 교육을 의미하며, 더 이상 교통법규를 단순히 암기하는 것을 의미하지 않는다.

나. 교육목표 및 내용

1987년 9월 25일 교육부가 제정한 규정 87-287호에는 유치원과 초등학교 어린이들을 위한 교통안전교육의 목적이 다음과 같이 규정되어 있다.

“유치원과 초등학교 어린이들을 위한 도로교통 안전교육의 목적은 그들로 하여금 일상생활 속에서 일어날 수 있는 어떠한 상황에서도 교통법규를 지키도록 하는 데 있다. 교통안전교육은 어린이들이 교통법규와 그 실례에 대한 지식을 습득할 뿐만 아니라, 교통상황에 적합한 행동을 숙지할 수 있도록 하는 데 중점을 두어야 한다. 즉 교육을 통

해 학생들이 보행중이나 자전거 운전시에, 그리고 자동차나 대중교통을 이용할 때 그 상황에 맞는 태도를 갖고 책임 있게 행동할 수 있어야 한다.”(La Prevention Routiere Rouiere, 1991, p.8)

또한 동규정에서는 교통안전교육에 있어 반드시 포함되어야 할 내용을 다음과 같이 제시하고 있다.

- 놀이 장소에 대한 숙지.
- 통행 장소(보도, 차도, 주차장)에 대한 숙지
- 특별히 주의해야 할 경우
 - 깜박거리는 신호등에서 길을 건널 때
 - 교외에서 산책할 때
 - 학교버스나 대중교통을 이용할 때
- 이동시 보행자로서 올바른 판단을 내리는 연습(시간, 장소에 따라 보행경로와 횡단 보도를 선택하기)
- 자전거 사용
 - 자전거 수리와 전문적 지식
 - 혼자건 여럿이건, 도시에서 혹은 교외에서, 낮에 혹은 밤에 자전거를 탈 때 요구되는 기술(추월, 사거리 횡단, 방향전환 등).
- 사고의 주원인(속도, 안전벨트 미착용, 음주운전 등)
- 사고 예방대책

위와 같은 지침 하에, 교사용 지도서에는 관련 교과에 포함시킬 수 있는 내용을 다음과 같이 제시하고 있다(La Prevention Routiere Routiere, 1991, pp.10).

- 미술
 - 등교길, 도로를 표현하는 창작활동
 - 교통안전 관련 미술작품 전시
- 국어
 - 구술, 기술 : 교통 상황에서의 자동차와 운전자들을 관찰한 후에 표현하기
 - 이해하기 : 표지판을 보고 이해하기, 사고와 관련한 신문 기사를 읽고 요지를 이해하기

- 수학
 - 하루의 시간대에 따른 자동차 통행량 계산
 - 교통상황관련 평균치, 통계치 파악하기
- 과학
 - 자동차 조작, 운전자의 유형, 음주운전
 - 자전거 조명등 작동하기, 브레이크, 바퀴조작
- 지리
 - 인근 거리를 지도로 그리기
 - 지도에서 자신의 집과 학교 찾기
 - 등하교길에 학생들 각자 가장 안전한 통학로를 찾아 지도상에 그리기
- 역사
 - 사고지점 찾기 : 작년과 올해
 - 자동차의 변천사

3. 독일의 교통안전교육

가. 교통안전교육의 위치

독일에서의 교통안전교육의 시작은 1948년 미국군이 서독에 진주하면서 바덴브르텐브르크주에서 학교순찰을 포함하는 교통안전교육의 실시를 지도하는 것이 계기가 되었으며, 1950년에는 학교교통안전교육을 연방법률로 의무화하는 단계까지 이르렀다. 이 법률에 따른 훈령에서는 초등학교 및 중학교까지의 교통안전교육기준이 제시되었고, 1955년에는 학년별 지도 지침이 제시되었다(도로교통안전협회, 1991).

하지만 현재와 같은 교통안전교육의 토대는 1948년부터 운영된 “주-문부성 장관 상설 위원회(KMK, 1948)”와 1970년 각 주와 연방의 문부성 장관 모두 참여하는 “연방-주-교육위원회(BLK)”의 설립과 밀접한 관련이 있다.

즉, 이들 위원회를 통해 주정부간의 균형적인 교육과정의 계획과 운영에 대한 논의가

이루어졌다. 이 과정에서 1972년 7월 “주-문부성 장관 상설위원회”는 『학교에서의 교통교육에의 권고』를 결의하였고, 각 주정부는 교통안전 교육과정을 규정하고, 단계별 실행 지침을 만들게 되었다.

예를 들어, 1972년 12월 니이더·작센주는 『교통안전교육지도요강』을 공포하였으며, 1973년 1월 바이에른주는 『기초학교, 인문학교 등에서의 교통안전교육과정』을 공포하였다. 이후 다른 주에서도 1975년 전후로 지도 요강을 정비해 교육과정 내에 교통안전교육을 반영하고 있다.

1972년 권고에는 교통안전교육시간을 포함하고 있는데, 교육단계별로 연간 10~20시간으로 차이가 있다. 이에 근거하여 각 주정부에서는 자율적으로 그 수업시수를 조정하여 실행한다. 특히, 정규교과시간의 지도내용으로 교통안전교육을 포함시켜 지도함으로써 그 효과를 배가시키고 있다.

<표 3-5>는 독일의 연간 교통안전 수업시수를 제시한 것이다.

<표 3-5> 독일의 교통안전교육 연간수업시수

학교단계	학년	권고 수업시수	니이더·작센주
초등교육	1	약 20시간	40시간
	2	약 10시간	20시간
	3	약 10시간	20시간
	4	약 20시간	10시간
중등교육 1단계	5	약 20시간	20시간
	6	약 10시간	20시간
	7	약 10시간	10시간
	8	약 10시간	10시간
	9	약 20시간	20시간
중등교육 2단계	10	약 10시간	10시간
	11		10시간
	12	-	10시간
예비학교 유치원	13		10시간
		-	20시간

출처 : 서울특별시교육연구원(1991);교통개발연구원(1994)

<표 3-6>은 바덴부르덴 부르크주의 “주요학교, 실과학교, 인문학교 5학년과 6학년의 교통교육지도요강”에서 규정하고 있는 관련교과내 교통안전 수업시수를 제시한 것이다.

<표 3-6> 바덴부르덴 부르크주의 관련 교과내 교통안전 수업시수

학년 \ 교과		국어	세계과	기술	생리학	
5	1-2	4-6	4-5	5-6	1	2-3
6	1-2	2-4	2-3	2	1	-

출처 : 바덴부르덴 부르크주 교통교육지도요강;도로교통안전협회(1991)

이후 독일에서의 교통안전교육과 관련한 특별한 변화는 없으며, 단지 연방정부차원에서 독일연방자동차클럽(Allgemeine Deutscher Automobil Club:ADAC)이나 독일교통안전협회(Deutsche Verkehrssicherheitsrat:DVR)와 같은 민간단체와의 협력체제하에 교통안전 교육과정 및 프로그램을 개발, 보급하여 교통안전교육을 지원하고 있다. 이러한 노력의 일부로서 연방정부는 1983년과 1984년초 관련사업을 위한 자원을 증대시킬 목적으로 예산을 배정하였다(독일연방교통성, 1985).

나. 교통안전교육의 목표 및 내용

독일의 교통안전교육은 1972년 7월 “주-문부성 장관 상설위원회” 『학교에서의 교통교육에의 권고』의 초·중·고등학교 교통안전교육 목표 및 연간할당시간에 근거하여 각 주정부가 독일연방자동차클럽(Allgemeine Deutscher Automobil Club:ADAC)이나 독일교통안전협회(Deutsche Verkehrssicherheitsrat:DVR) 등 민간단체와 협력하여 보다 구체적인 교통안전교육 목표와 지침 그리고 내용을 개발, 운영하고 있다.

1) 교통안전교육 목표 및 실행지침

(1) 교통안전교육의 목표

1972년 “주-문부성 장관 상설위원회”의 『학교에서의 교통교육에의 권고』 내용중 초·

중·고등학교에서의 교통교육 목표와 연간 할당시간은 <표 3-7>과 같다.

<표 3-7> 독일의 교통교육 목표 및 연간 권고 수업시수

학년 (한국의 학년체계)	교육목표	연간권고 수업시간
1(초등1)	▶교통지식 향상	20
2(초등2)	▶교통행위의 기술과 능력 향상	10
3(초등3)	▶교통사상과 교통질서 관계의 인식	10
4(초등4)	▶교통상의 자신의 가능성과 한계 파악	20
5(초등5)	▶교통행위의 능력과 기능신장	20
6(초등6)	▶차량 및 도로, 교통규칙과 교통행위자에 대한 지식향상	10
7(중1)	▶자신과 타인의 경험과 관찰에 대한	10
8(중2)	비교분석 능력 신장	10
9(중3)	▶교통에서의 자신의 행위능력의 한계평가	20
10(고1)	▶교통의 경제, 사회적 문제와 해결방법 등에 대한 이해	10
11-13(고2-3)	▶교통정책 결정과정에 대한 이해	-

출처 : 도로교통안전협회(1991)

이처럼 독일의 교통안전교육은 단계별로 그 목표와 수업시수를 차별화함으로써 학생들의 능동적인 참여를 유도하고 교육의 연속성을 보장한다.

(2) 교통안전교육의 실행지침(실행방향)

1973년 바이에른주의 『초·중·고등학교 및 실업계학교의 교육과정내에 교통안전교육 지침에 관한 공고(바이에른주문부성, 1973, A4-4/175417)』에는 교통안전교육지침을 포함하고 있다. 이를 부분 발췌하여 보면 다음과 같다.

- ①교통안전교육은 교통행위자의 특징적인 속성, 교통공간의 조건과 특성, 계절 및 날씨 변화 등의 환경에 대한 지식을 다룬다.
- ②교통안전교육은 실제적인 교통현장에서 실시한다.

- ③교통안전교육은 다른 학과의 수업과 횡적 연관성을 갖는다.
- ④교통안전교육은 학생의 직접적인 경험에 근거하여 지역 및 학생의 발달특성에 따라 재배열되어야 한다.
- ⑤단계별 교통이용수단의 올바른 이용자로서 행동양식을 갖는다.
- ⑥교통현실을 합리적으로 통찰하고 이에 필요한 태도를 갖는다.

한편 독일 연방정부의 교통안전프로그램에 관한 문서(Publication No.10/1497; 독일 연방교통성, 1985. p.6 재인용)에는 교통안전교육 프로그램이 다음과 같은 측면에서 접근되어야 한다고 규정하고 있다.

- ①부모와 가정에서의 교통안전교육
- ②취학전 교통안전교육 : 특히 이질적인 아동으로 구성된 문제집단
- ③학교에서의 교통안전교육은 motorised non-motorised 사용으로 구분해서 실시한다.
- ④교통안전교육은 젊은 초보운전자에게 특히 필요하다
- ⑤운전위반 경험이 있는 운전자의 자의적 참여를 유도한다
- ⑥모든 도로이용자에게 지속적으로 실시한다

2) 교통안전교육의 내용

독일에서의 교통안전교육은 1972년의 권고안에 따라 각 주정부가 독일 연방자동차클럽(ADAC)이나 독일교통안전협회(DVR)와 같은 민간단체와 협력하여 독자적으로 실시하고 있다. 하지만 기본적인 내용에서는 이들 ADAC와 같은 민간단체에서 개발한 교육과정내용이 광범위하게 이용되고 있다.

독일의 교통안전교육과정은 내용적으로 보면 크게 교통환경론과 교통행동론의 두 범주로 나눌 수 있다(도로교통안전협회, 1991).

『교통환경론』은 인간의 발달과정을 통해서 도로교통속에서 마주치게 되는 여러 가지의 교통환경에 관계되는 것으로 “파트너론(상대자론)”, “도로공간론”, “교통기관론”, “시간상황론”의 하위영역으로 구분된다.

[파트너론]은 인간 또는 신호등이 교통상황에서 나타내는 특성과 의미를 가르치는 것이며, 학교단체에서는 주로 그러한 교통 참여자를 알아차리고, 비교하여 관련 지우며,

질서를 부여하고 또한 예측을 할 수 있게끔 하는 것이 내용이 된다.

[도로공간론]은 교통공간의 기본적인 구분, 제반시설 등의 기능에 관한 것이며,

[교통기관론]은 갖가지 교통수단의 특징, 운전특성, 기계의 동작상태를 설명하는 것이고,

[시간상황론]은 계절, 시각, 날씨 등의 병화에 따른 기초적인 경험을 습득하게 하고 그러한 것이 교통에 미치는 영향을 알게 하는 것이다.

[교통행동론]은 교통상황이 교통참여자의 유무에 따라 어떻게 달라 질 수 있으며, 올바른 교통행동을 달성하는 데는 어떠한 것이 필요한지를 배운다. 그 하위영역으로는 “운동론”, “교통론”, “조정론” 등을 포함한다.

<운동론>은 신체운동에 영향을 미치는 여러 가지 힘에 대한 지식을 실제적 연습을 통해 체득하도록 보호시설이 있는 공간 또는 실제장면에서 연습시키는 것이다.

<교통론>은 중요한 교통규칙을 인식시켜 자립적으로 행동할 수 있도록 하며, 더 나아가서는 규칙문제에 비판적으로 임하게 할 수 있도록 하는 것이다.

마지막으로 <조정론>은 서로 신뢰할 수 있는 교통공간을 만들어 내기 위하여 상호간의 이해와 관심을 평가, 조정해서 현명한 행동계획을 세우고 행동함으로서 갈등을 피하고 해결하는 능력을 배양하는 것이다.

이에 근거하여 바이에른주에서는 학년단계별로 필수적인 학습내용을 다음과 같이 제시하고 있다.

<표 3-8>은 독일 바이에른주의 1-4학년(초등학교 1-4학년)의 교통안전교육 내용에 관한 것이다.

<표 3-8> 독일의 1-4학년의 교통안전교육 내용

학 년		1	2	3	4
교통 환경론	파트너론	· 교통참여자 확인 ▶ 경찰관 등	· 교통참여자 구별 ▶ 속도, 방향	· 통행대상 구별 ▶ 긴급자동차 등	· 차량의 구별 · 교통신호 대상
	도로 공간론	· 교통공간 구별 ▶ 차도, 보도, 놀이터	· 통학로 확인 ▶ 위험장소 식별	· 도로표지, 신호등 · 교차로안전수칙	· 도로종류, 역할 · 도로안내표지
	교통 기관론	· 교통수단 구별	· 자전거구동원리 · 자전거관리, 점검	· 자전거 이용법	· 자전거 점검
	시간 상황론	· 기상별 교통상황	· 기상악화시 보행자 행동지침	· 기상변화에 따른 안전수칙	· 기상악화 안전한 자전거 이용
행 동론	운동론	· 안전보행 ▶ 방향, 속도, 거리	· 최초 자전거 이용시 안전수칙	· 자전거 주행방법 ▶ 속도조절, 회전	· 자전거 이용법칙 및 이용수칙
	교통론	· 통학로 행동 ▶ 보/차도 행동	· 자전거 도로주행 ▶ 우측통행	· 교통기본동작 ▶ 회전, 추월, 정차 · 응급조치	· 교차/회전로형태 · 안내표지 식별 및 의미
	조정론	· 안전한 통학로 선정 및 계획	· 교통행위시 고려 사항	· 자전거 이용시 주행도로 선택	· 안전한 주행- 안전성 관계

출처 : 도로교통안전협회(1991)

<표 3-9>는 독일 바이에른주의 5-7학년(초등학교 5-중학교 1학년)의 교통안전교육 내용에 관한 것이다.

<표 3-9> 독일의 5-7학년의 교통안전교육 내용

학 년		5	6	7
교통 환경론	파트너론	· 선로차량 종류확인 ▶ 전차, 지하철 등	· 확인하기 힘든 대상 ▶ 눈에 띄지않는 대상	· 안전/비안전 대상확인 ▶ 의도, 연령, 주의력
	도로 공간론	· 도로상의 사고발생 ▶ 잘못된 표지판, 오인	· 교차로상의 통행 ▶ 신호등, 우선통과 등	· 위험로상의 표지판 ▶ 기능과 의미확인
	교통 기관론	· 대형차의 특성 ▶ 정차시설, 회전, 속도	· 자동차부착 신호등 ▶ 기능과 의미	· 소형이륜차 종류/기능 ▶ 타이어 종류/기능
	시간 상황론	· 교통체증 장소/시간 ▶ 출퇴근, 주말, 휴일	· 일몰/이나 야간 ▶ 보행안전수칙	· 교통에 영향을 주는 바람
행 동론	운동론	· 주행기술 ▶ 자전거 준비와 주행	· 도로별 자전거 이용 ▶ 진흙땅, 경사로, 선로길	· 시계불량도로 ▶ 보행/주행안전 수칙
	교통론	· 도로조건별 주행 ▶ 고속주행, 협로 등	· 신호등의 기능과 의미 ▶ 출발, 정차, 주행시	· 상태별 운전 ▶ 중심감각상실, 마찰력
	조정론	· 계획과 정보보유 장점 ▶ 도로안내서 등	· 보호 및 사고예방조치 ▶ 시각적표지, 신호등	· 상황별 행동양식 ▶ 시계불량, 도로횡단 등

출처 : 도로교통안전협회(1991)

<표 3-10>은 독일 바이에른주의 8-13학년(중학교 2-고등학교 3학년)의 교통안전교육 내용에 관한 것이다.

<표 3-10> 독일의 8-13학년의 교통안전교육 내용

학 년	8	9	10	11-13	
교 통 환 경 론	파트너론	· 보호대상자 ▶ 장애인, 노인, 유아	· 운전시야내 대상 ▶ 보행/횡단대기자	· 교통행위에서 이 상적인 대상확인	· 교통참여자의 유 형과 일반적특성
	도로 공간론	· 가로등 장점/단점 · 노면상태 구별 · 도로구획종류, 의미	· 교통사고 다발지역 ▶ 특성, 추세, 기점	· 차선과 도로표지 ▶ 종류, 의미, 기능	· 도로건설 계획 의 문제
	교통 기관론	· 소형이륜차, 타이어 ▶ 종류와 기능	· 화물자동차특성 ▶ 동력, 종류, 기능	· 일반승용차 ▶ 종류, 기능, 관리	· 미래의 자동차 · 중고차 구입/사용
	시간 상황론	· 기후영향을 받게 되는 자동차상태	· 기후영향에 따른 도로의 상태	· 교통정보 ▶ 일기, 교통상황	· 기후의 영향을 예방하는기술/시설
행 동 론	운동론	· 급제동의 요령 ▶ 필요한 도로상태	· 주행시 안전수칙 ▶ 주의력, 반사신경	· 이륜차 운전연습 ▶ 속도조절, 회전	· 자동차운전 · 운전자 운전기능
	교통론	· 안전거리유지 · 응급조치 요령	· 사고지점의 행동 ▶ 뺑소니, 보험, 증인	· 추월차선과 순서 ▶ 고속도로	· 법규정 효력/한계 · 운전면허취득준비
	조정론	· 자신의 능력평가 및 행동요령	· 협조요청 요령 ▶ 정차, 경적 등	· 적절한 주행속도 ▶ 차량, 기후, 도로	· 자동차 운전자 측면에서 운행요령

출처 : 도로교통안전협회(1991)

4. 미국의 교통안전교육

가. 교통안전교육의 위치

미국에서의 안전교육의 역사는 매우 길다. 이미 1920년경부터 오하이오, 앨라배마 등의 주를 시작으로 하여 많은 주에서 학교안전교육을 의무적으로 실시하는 법률을 통과시켰으며, 1938년경에는 47개중에서 학교안전교육을 실시하였다. 이 중 24개주는 별도로

교통안전교육도 실시하였다. 특히 1946년부터는 제2차 세계대전이 끝나고 도로운송 등에 대한 각종 제한 조치가 해제되는 등의 자유스러운 분위기에 따른 자동차 교통사고의 급증으로 교통안전에 대한 대통령위원회가 설치되어, ‘미국 대통령 교통안전 실행계획’이 실시되기 시작하였는바, 이 계획에는 교통안전교육에 대한 학교의 책임, 교육계획의 수립, 초·중등 교육에 있어서의 교통안전교육 등에 대한 권고사항이 포함되었다. 그 후 이 실행계획은 교통상황의 변화에 따라 수회 개정되었는 바, 당시의 교통안전교육과 관련한 주요내용을 소개하면 다음과 같다.

1) 교통안전교육에 대한 학교의 책임

(1) 인명존중의 성격형성의 책임

- 양친, 학교교육, 어린이 자신의 노력
- 학령기 어린이에 대한 교통안전교육이 교통사고를 감소시킨 실적
- 고등학교에서의 운전자 교육이 사회의 자동차사고를 감소시킴

(2) 교통안전교육계획의 수립

- 어떻게 교육해야 하는가?
- 담당교사를 둘 것
- 교육은 조직적으로
- 필요한 자료 및 일정한 교과과정
- 계획입안에 있어 학생의 참여
- 효과측정제도
- 지역사회에서의 협력

2) 초등교육에서의 교통안전교육

- 어린학생에 대한 교통교육은 읽기, 쓰기, 산수보다도 중요
- 통학로의 선정이 가장중요

- 보행자, 자전거 승차자로서
- 교통신호, 표지 등의 이해
- 교육상 유의해야 할 일
- 정신적, 육체적 발육상태를 고려
- 시각, 청각결함자에 대한 특별교육

3) 초등 교통안전교육에 대한 권고사항

① 교과과정에 대해

- 주 교육당국의 개괄적 교육과정 방침의 작성 - 정기적 재검토 - 교육효과 측정
- 실시훈련 - 시청각교육

② 안전교육 행정에 대해

- 주 교육당국은 감독에 전담하는 감독관을 설치
- 학교의 안전시설
- 각 학교에 자격있는 교원의 배치

③ 학생에 의한 안전활동

- 교사지도하의 집단활동
- 교통안전 순찰
- 성인단체와 함께 활동할 교통안전협의회, 위원회 등의 설치
- 교통안전 교내신문

④ 학교와 가정 및 지역사회와의 관계

- 학교교육계획에 사친회(PTA)의 참가
- 교내활동과 학교외 활동단체와의 긴밀한 연결

4) 고등학교교육에서의 교통안전 교육

바람직한 운전자가 되도록 하는 교육의 설치

5) 고등학교에서의 자동차운전교육

일반고교 교육과정에서 독립한 교과목으로서 교육하는 교육의 목표

- 자동차를 다른사람이 불쾌하지 않도록 사용하는 매너
 - 자신의 행동을 고도로 세련되게 하는 것으로서의 운전 양식을 갖는다
 - 다른사람의 안녕 복지에 강하게 책임감을 갖는 생각
 - 공공문제의 해결에 진취적으로 협력하는 기풍

6) 안전교육교사에 대한 교육(문제점)

교사의 교통안전교육 정도는 불충분하며 담당교사의 질 향상을 위해 주에서는
검정제도도 설치할 필요

7) 교통안전교육 교사문제에 대한 권고사항

- ① 교원양성 - 대학에서의 교통안전교육의 중요도 강조
- ② 교원양성 대학의 담당교사 및 감독관 양성 특별강좌의 설치
- ③ 석, 박사과정 학생에 대한 교통안전연구 장려
- ④ 주당국에서의 담당교원 및 감독관 검정제도의 창설
- ⑤ 교통안전 담당직원에 대한 직무교육
 - 주의 담당교원에 대한 직무교육
 - 각 대학에서의 상기 직무교육에 대한 특별강좌, 연구회, 세미나 등의 설치
 - 주요도시에서의 담당교사에 대한 강습회 개최
 - 담당교사의 민간교통안전단체의 교통안전 활동에의 참가

이후 1963년에 교육국이 행한 조사를 보면 교통안전교육의 대상은 중학교만의 경우가 압도적으로 많고, 초등학교를 대상으로 포함하고 있는 주는 비교적 적다. 이것은 자동차 운전자로서의 지식과 기술의 교육이 추가되고 있기 때문이다. 그러나 최근에는 초등학교에서도 교통안전교육이 중요시되어 실시되고 있다. 특히 현재 미국의 교통안전교육은 「그것을 하지 않는다」고 하는 금지적인 것은 아니고, 「안전히 해 주세요」라고 하는 적극적인 교통안전교육의 관점에 서서 행해져야 한다는 철학적 이론상에 입각해서 발전해 오고 있다고 해도 과언은 아니다.

교통안전교육에 있어서는 대체적으로 유치원 및 초등학교 단계에서 보행자, 동승자 또는 승객, 자전거 승차자로서의 안전지도가 중심이 되고 있으며, 중학교 단계에서는 자전거와 오토바이 안전지도 및 예비 운전자교육이, 고등학교 단계에서는 운전자 교육이 주가 되고 있다. 대학에서의 교통안전교육은 교통안전에 대한 지도자를 양성하는 것이 주이며, 이를 위한 전문강좌가 개설되고 있다. 현재 미국내에는 약 400여개의 대학에 교통안전교육 코스가 개설되어 있고, 교통안전교육 지도자 양성에 대해 대학의 교육제도 속에 명확히 뿌리를 내리고 있다.

미국 교통안전교육에서 중요한 특징의 하나는 고등학교에서의 운전자 교육이다. 교통안전교육의 일부로서 자동차의 운전교육이 처음으로 행해진 것은 1923년 이라고 하나 공식적인 자료는 없고, 1933년에 펜실바니아대학 부설고교에서 시작했다는 기록이 있다. 그후 고교운전자교육의 보급, 향상, 통일적 실시에 커다란 역할을 한 것은 1949년, 1953년, 1958년, 1963년에 개최된 4회의 ‘전국고교운전자 교육회의’이다. 이 전국회의에는 ‘각 주정부 학교교육장 전국협의회’ ‘전미교원양성대학협회’ ‘전미보험체육교육협회’ 및 기타 여러 단체가 참여했다. 이 회의에서 결정된 주요내용을 보면 다음과 같다.

- 교실교육 30시간, 실내교육 6시간결정
- 교육계획, 운전자교육 교사자격의 통일
- 운전자교육 교사교육시간 9 Semester hour(1 시메스타는 90시간)
- 고교운전교육 감독관의 자격문제
- 안전측면을 강조 고교 운전자교육이라는 용어대신 고교운전자 교통안전교육이라는 용어사용

고교운전자 교육의 전국적인 보급에 동반해 1958년에는 256개의 대학에 고교운전교사 교육과정이 설치되기에 이르렀고, 1965년에는 고교운전교사 자격이 있는 사람이 40,000명에 달하였다.

한편, 1966년에는 국가도로 안전국(NMSB)이 창설되고, 도로안전기본법(Highway Safety Act)이 제정됨에 따라 고교에서의 적극적인 실시가 법적으로 의무화되게 되었다.

법 제402조에서는 ‘운수성장관은 교통사고와 그 사상자의 감소를 피하기 위하여, 도로교통안전기준을 정해서 공포하지 않으면 안된다.’고 규정하고 있다. 이러한 기준에는 운전자 교육에 대한 것 뿐만 아니라 교통안전확보를 위해 장관이 필요하다고 인정하는 모든 것에 대한 기준을 포함하고 있다. 따라서 미국의 운전자 교육은 도로안전기준을 근거로 하여 전국적으로 실시되고 있으나, 실제적인 교육은 이 기준에 의거하여 운수성이 공포하고 있는 도로교통안전 계획지침(Highway Safety Program Manual)의 운전자 교육지침에 의거하여 이루어지고 있다. 이 지침중 고교운전자 교육과 관련한 주정부 당국의 책임부분을 소개하면 다음과 같다.

- ① 주정부 당국은 운전면허 연령에 달한 고교생에 대해 운전자 교육과정을 이수할 수 있도록 준비하여야 하고, 담당교사의 인증을 해야하며 이를 위해 필요한 사항을 실행해야 함을 규정
- 운전자 교육과정 가이드의 작성과 각 지역구 교육구청에 배포
 - 각 지역구 교육구청이 제출한 운전자 교육계획의 심사
 - 각 지역구 교육구청에 대한 운전자 교육의 기술적 원조
 - 운전자 교육교사의 인증에 필요한 자격기준 결정
 - 각 대학에 대해 운전자교육 교사 양성, 개선에 관한 원조제공
 - 운전자 교육 담당교사의 능력향상을 위해 보수교육이나 대학원교육을 받도록 하는 일
 - 각 지역구 교육구청의 운전자 교육계획 또는 교사의 능력이 기준미달인 경우의 개선조치
 - 주 교육성에 자격 있는 운전자교육 전담직원의 배치로, 각 지역 교육구청의 운전자 교육의 감독, 조정, 개선을 피하는 일

- ② 주 정부당국은 운전자교육에 대한 자문위원회를 설치해야 함을 규정 : 주 교육성, 운전면허당국, 경찰국, 보건당국 등의 대표로 구성

나. 교통안전교육의 목표 및 내용

1) 초등학교

앞서 기술한 바와 같이 미국의 교육과정은 주마다 다르기 때문에 일률적으로 말하기는 어렵다. 따라서 주의 실례를 검토해 보기로 한다. 이중 비교적 교통안전교육이 충실히 이루어지고 있는 아이오와주와 노스캐롤라이나주의 교육과정 내용을 살펴보면 다음과 같다.

- 보행자 안전
 - 걷고 있는 장소에 주의하기
 - 횡단시 전·후·좌·우확인/접근차량 주의
 - 횡단보도 신호준수/좌우확인 철저
 - 운전자가 보기 쉽도록 주의
 - 어두울 때나 비오는 날에는 밝은색 복장을 할 것
 - 야간에는 흰색의 옷이나 반사성이 있는 옷을 입거나 흰지팡이를 갖고 다니기
 - 큰길/간선도로 횡단시 주의
 - 가능한 횡단보도/교차로에서 건너기
 - 가장자리나 차도외에서 대기하기
 - 교차로에 신호등이 있는 경우의 행동방식
 - 긴급차량이 붉은 등을 점멸하며 신호를 하고 있는 경우 모든 차량이나 보행자에 우선함
 - 등하교시의 규칙에 따르기
 - 주소, 성명, 전화번호, 양친의 이름, 근무처, 학교명을 말할 수 있도록 알아두기
 - 등하교시에는 길에 머물지 않도록 하기

- 가장 안전한 통학로를 선택하기
- 차가 보행자와 같이 곧 바로 멈추지 못하는 속성 파악

- 스쿨버스 이용
 - 안전하고 편안하게 스쿨버스 서비스를 받는 것은 학생의 권리임
 - 스쿨버스의 운전기사는 어린이의 안전에 깊게 관여함
 - 스쿨버스를 탔을 때의 올바른 태도-운전기사의 주의를 흐리게 하지 말 것
 - 손을 밖으로 내밀지 않는다
 - 버스에 올라타고 있을 때의 태도
 - 긴급의 경우, 버스로부터의 올바른 탈출법
 - 운전자의 시계를 승객이나 화물 등으로 방해하지 않기

- 원동기장치 자전거
 - 원동기장치자전거의 운전자는 도로를 주행하기 전에 해당 주의 운전면허를 취득해야 함
 - 시각, 청각결함자에 대한 특별교육

2) 중학교

다음은 노스캐롤라이나주의 중학교에서의 교통안전과 관련한 교육내용이다.

- 안전한 교통 시스템의 발달
 - 동력차량의 발달에서 획기적인 사건들
 - 도로교통시스템의 발달에서 안전에 획기적인 사건들
 - 오늘날 사용되는 여러 가지 수송차량과 그 기능
 - 도로교통시스템의 변화하는 경제적 요인들

- 교통환경 안에 있는 모든 것에 대한 개인의 책임
 - 교통안전 관련법규

- 교통법칙과 그 결과
- 교통안전 전문가(개인 및 기구)의 기여
- 안전한 교통의 실제와 사고원인에 대한 정보제공
- 긴급사태시 지켜야 할 절차
- 차량을 구입하고 유지하는 데 수반되는 기본적인 경제적 요인
- 안전한 운전에 영향을 미치는 태도
- 자동차를 이용하는 방법 및 태도
 - 타인의 안녕 및 복지에 대한 책임감
 - 공공문제의 해결에 진취적으로 협력하는 마음가짐

3) 고등학교

도로교통안전 계획지침(Highway Safety Program Manual)의 운전자 교육지침중 고교운전자 교육과 관련한 교육내용을 소개하면 다음과 같다.

① 교실교육 및 실험실 교육내용

- 기본조작 및 응용조작
- 지각 및 의사결정기법
- 도로교통법규
- 도로표지, 신호, 표시 및 차의 안전과 관련된 도로특성
- 긴급사태 대처법
- 충돌 회피, 승객보호, 부상자구호 등에 필요한 차량, 도로 및 지역 특성
- 도시 내외 및 고속도로 주행특성
- 차량유지 관리기법
- 어린이, 노인 및 주취보행자의 발견 및 회피법
- 이륜차 및 자전거의 발견 및 회피법
- 응급조치

② 교육과정 개선을 위한 승인된 시청각 교육기기의 사용

5. 일본의 교통안전교육

가. 교통안전교육의 위치

일본에서의 교통안전교육은 생애에 걸친 교통안전교육의 추진을 목표로, 유아, 학생, 성인의 단계로 나누어 조직적으로 실시하고 있다. 일본에서 교통안전교육에 대한 관심이 제고된 것은 1960년대 이후이다. 일본은 1960년대부터 본격적으로 자동차화 시대에 접어들기 시작했으며, 1960년에는 면허인구가 전년대비 40%, 자동차 대수는 38%, 교통사고 사망자수는 20%의 경이적 증가를 기록했다. 이에 대처하기 위해 일본은 총리부 산하에 교통대책본부를 설치, 교통안전에 관한 행정기관 상호간의 연락조정 강화를 도모하기 시작하였고, 교통안전교육도 이러한 맥락에서 추진되기 시작하였다.

현재 유아 및 학생에 대한 교통안전교육은 우리 나라와 마찬가지로 안전교육의 일부로서 교육과정 전반에 걸쳐 실시중에 있으며, 문부성에서는 각급 학교별로 교통안전교육의 목표와 내용에 대한 지침을 하달하므로써 내실화를 기하고 있다. 일본의 학교교육을 규정한 학교교육법(1991. 5.22법률제79호)에서는 제18조 7항과 78조 1항에 각각 초등학교와 유치원의 교육의 목표로서 ‘건강, 안전하고 행복한 생활을 위해 필요한 습관을 기를 것’을 명시하고 있으며, 중학교에 있어서는 ‘초등학교의 교육목표등을 충분히 달성하여.....’ 등으로 안전교육에 대한 뒷받침을 하고 있다. 이에 따라 문부성이 고시한 초등학교, 중학교 및 고등학교 학습지도요령에서는 안전을 광의의 체육 지도의 일부로서 기술하고 있으며, 학교교육 활동 전반을 통해 지도하도록 규정하고 있고, 특히 특별활동시간을 충분히 활용하도록 하고 있다.

일본의 안전교육은 교육의 내용 영역을 생활안전과 교통안전으로 나누고, 지도의 형태를 안전학습과 안전지도로 구분, 안전학습은 관련교과의 학습지도를 통해, 안전지도는 도덕, 특별활동 및 과외지도를 통해 실시하는 형태를 취하고 있다.

특히 문부성에서는 학교에서의 교통안전교육의 존재 의의를 명확히 하기 위해 1981년 6월 “교통안전의 확보와 교통안전교육의 철저에 대해”란 제목의 체육국장 지시를 하달하였으며, 이는 그후의 안전지도 방향에 중요한 역할을 하였는 바, 그 중요내용을 소개하면 다음과 같다.

“학교에서의 교통안전교육은 자신과 타인의 생명을 존중한다는 기본이념에 입각하여 주위 교통환경의 다양한 위험에 주의해서 적절한 판단하에 안전하게 행동할 수 있는 태도를 기르는 한편, 교통사회의 일원으로서 그 책임을 자각하여 자신의 안전 뿐아니라 타인과 사회의 안전에 공헌할 수 있는 건전한 사회인을 육성하는 것을 목표로 학교교육활동을 행할 것”

“학교교통안전교육은 안전교육의 일환으로서 아동의 심신발달단계나 지역의 실정에 응해서 그 목표, 월별 중점사항, 학년별 지도시간, 지도내용 등을 규정하는 연간지도계획을 작성하여 계획적, 조직적으로 행할 것, 이 계획은 학교보건법 제2조의 규정에 근거한 안전계획과 일관성을 가질 것” 등에 대해서 다음과 같이 단계별로 논의하고 있다.

유치원에서는 ‘도로의 보행’, ‘횡단’, ‘탈것의 안전한 이용’을, 초등학교에서는 ‘도로의 보행과 횡단’, ‘탈것의 안전한 이용’ 및 ‘자동차의 기능’, ‘자전거의 안전한 승차방법 및 점검’을, 중학교에서는 ‘자전거의 안전한 이용’, ‘자동차의 기본적인 구조와 기능’, ‘교통사고 방지와 안전한 생활’을, 고등학교에서는 ‘자전거의 안전한 이용’, ‘이륜차’, ‘자동차의 특성’, ‘교통법규’, ‘교통사고 방지대책’ 등을 다루고 있다.

나. 교통안전교육의 목표 및 내용

1) 유아 교통안전지도의 목표와 내용

유아에 대한 교통안전 교육은 특히 ‘유아의 교통안전 대책에 대하여’(1972년 중앙교통안전대책회의 결정), ‘유아교통안전교본’(1973년 동 대책회의 제정) 및 유치원 교육요령(1989년 문부성 고시 23)에 따라 유치원이나 체육소 등에서의 교육, 보육, 가정에서의 유아의 보호와 교육 및 지역조직에 의한 지도를 통해서 교통안전교육이 추진되고 있다. 유치원 교통안전 지도의 목표를 문부성은 다음과 같이 정하고 있다.

(1) 교통안전지도의 목표

유아는 부모, 교사 기타 사회인들의 보호나 지도를 받으면서 안전에 대한 바람직한 습관과 태도를 몸에 지니는 것이지만 교통안전지도의 목표로서는 유아

심신발달의 단계에서 다음과 같이 설정하기로 했다. 일상 교통안전에 필요한 사항을 이해시키고, 자타의 생명을 존중하고 안전한 행동을 할 수 있도록 교육시킨다.

- ① 일상생활에 있어서의 교통규칙을 이해하고 안전한 습관과 행동을 할 수 있는 태도를 교육한다.
- ② 일상생활에 있어서 교통사고의 위험성에 대해서 생각하게 하고 안전한 행동을 할 수 있는 습관과 태도를 교육한다.

(2) 교통안전지도의 내용

① 도로의 보행

몸가까이 이용하는 도로의 안전한 보행 방법을 이해하고 안전하게 보행할 수 있게 한다.

- 등원하기에 편리하도록 이용할 수 있는 도로를 알려 준다.
- 도로는 보호자와 같이 우측으로 걸어가기, 보도와 대로변의 구별이 있는 곳은 보도를 이용하는 것 등, 도로를 걸을 때의 안전규칙을 알고 올바른 보행을 할 수 있게 한다.
- 골목에서 큰길로 나올 때 보도에서 차도에 나올 때는 뛰어 나오기 쉬우므로 그 때에는 안전한가 살펴보고 행동할 수 있게 한다.
- 집단으로 보행할 때에는 선생님이나 보호자의 지시에 따라서 도로 우측끝을 걷고, 줄을 지어 가든가 떨어지지 않고 걷는다.
- 비오는 날, 눈내리는 날의 통행에는 운전자로부터 식별하기 쉬운, 걷기 편한 옷차림이 중요하다는 것을 알게 한다.
- 경찰관과 교통지도원 등 교통안전을 위하여 일하고 있는 사람들을 가르쳐 주고 그런 분들의 지시에 따르도록 한다.

② 도로 횡단

도로를 안전하게 횡단하는 요령이나 교통안전시설의 이용에 대해서 이해하

도록 하고 안전하게 행동할 수 있게 한다.

- 도로 횡단에는 횡단시설(육교, 지하도, 횡단보도, 신호기등)이 있는 장소가 안전하다는 것을 알아야 한다.
- 신호등의 의미와 신호가 바뀌는 순서를 알아야 한다.
- 신호등이 있는 도로를 횡단할 때도 반드시 일단 멈추었다가 신호 및 좌우의 안전을 확인한 다음 걷는다.
- 가까이 횡단보도가 있을 때는 반드시 횡단보도로 건너간다.
- 건널목을 건널 때 안전한가 확인하고 건널목에서 기다리는 방법 등 건널목을 안전하게 건너는 방법을 알게 하고 실행할 수 있게 한다.
- 차가 지나는 도로에서 노는 것은 위험하다는 것을 알게 하고 안전한 장소에서 규칙을 지키며 놀게 한다.

③ 자동차, 전차 등 탈 것을 안전하게 이용

버스와 전차 등 탈 것을 이용할 때 안전하게 기다리기, 타고 내리는 방법등을 이해하고 안전하게 이용할 수 있게 한다.

- 버스나 전차의 안전한 기다리기를 알게 한다.
- 차가 완전히 멈춘 다음에 타고 내리기와 손님이 다 내린 다음에 오르기 등의 안전한 승·하차를 알고 실천할 수 있게 한다.
- 차안에서 창문으로부터 얼굴과 손을 내밀고 휴지등을 내던지는 것을 하지 않는다.
- 자동차는 전후를 갑자기 움직일 때가 있으므로 멈추고 있는 자동차의 주위에서는 놀지 않는다.
- 자전거는 정해진 장소에서 보호자가 있는 곳에서 탄다.
- 자전거에 탄 다음은 정해진 장소에서만 놀게 한다.

2) 초등학교 안전지도의 목표와 내용

문부성은 소학교학습지도요령(1989.3.15 문부성고시 제24호)과 학생의 사고, 재해발생

실태 등을 감안, 교통안전을 포함 생활전반에 걸쳐 안전지도에 중점을 둔 소학교 안전지도의 지침(문부성, 1972; 1993년 3訂版 발간)에 의거하여 전반적인 교육활동을 통해 교통안전지도를 행하고 있다. 이를 교과별로 살펴보면 『체육』 특히, 보건영역에서는 위험의 종류와 방지, 위험에 대처한 안전활동을 중심으로 다루고 있고, 이외에도 『사회』, 『자연』, 『미술』, 『가정』 등을 통해 부분적으로 다루고 있으나, 교통안전지도의 주된 부분은 역시 특별활동의 학급지도와 학교행사를 통해 이루어지고 있다. 문부성이 소학교 안전지도 지침을 통해 제시하는 초등학교의 안전지도 목표의 내용은 다음과 같다.

(1) 안전지도 목표

일상생활에 있어서의 안전을 위하여 필요한 사항을 이해시키고 자타의 생명을 존중하고, 안전한 생활을 영위할 수 있는 태도와 능력을 기른다.

- ① 일상생활에 있어서 안전을 위하여 필요한 사항을 이해시키고 스스로 규정을 지키고 안전하게 행동할 수 있는 능력을 기른다.
- ② 일상생활속에 잠겨 있는 위험을 예측하면서 항상 안전한가 확인하고 올바른 판단으로 안전하게 행동 할 수 있는 태도와 능력을 기른다.
- ③ 자타의 생명을 존중하고 학교나 가정 및 사회의 안전에 대해서 도움이 될 수 있는 태도와 능력을 기른다.

(2) 교통안전지도의 내용

① 안전한 보행

도로이용시 안전한 걷기와 도로에 있어서의 여러 가지 교통사고 위험에 대해서 이해하고 안전한 보행을 할 수 있게 한다.

- 도로를 보행할 때의 규정과 바르게 걷기
- 통학로의 취지와 통학로에 속하는 교통의 위험과 안전하게 학교 다니기
- 뛰어나올 때의 위험사항과 안전하게 행동하는 방법
- 비오는날, 눈내리는날 등 기상변화에 따라 수반하는 교통사고의 위험과 안전한 행동 취하기

② 도로의 횡단

신호기가 있는 도로, 신호기가 없는 도로 및 건널목 횡단하기에 대해서 이해하고 안전하게 횡단할 수 있게 한다.

- 신호기가 있는 도로횡단방법
- 신호기가 없는 도로횡단방법
- 건널목의 종별과 안전하게 건너기

③ 자전거의 안전한 이용과 점검 정비

자전거의 안전한 이용방법, 점검과 손질하는 방법에 대해서 이해하고 안전한 승차를 할 수 있게 됨과 동시에 보행자 보호에 필요한 태도를 지니게 한다.

- 승차장소, 발진정지, 주행방법 및 교차점의 통행방법
- 점검과 손질방법

④ 타는 것의 안전한 이용과 자동차의 기능

자동차나 전차 등 타는 것의 안전한 이용방법과 초보적으로 자동차의 기능에 대해서 이해하고 안전한 행동을 할 수 있도록 한다.

- 버스 전차 등의 승하차와 승차중의 안전한 행동방법
- 방향지시기, 후진 등 자동차가 알리는 신호와 안전한 행동방법
- 자동차의 속도와 정지거리와의 이해관계의 안전한 행동방법
- 자동차의 사용과 내륜차이등의 자동차특성과 안전한 행동방법

⑤ 교통안전시설과 교통규제

보행자를 위한 교통안전시설의 종류와 역할, 교통규제에 대해서 이해하고 안전하게 행동함과 동시에 스스로 교통원활화에 노력한다.

- 육교, 도로표지 및 표시등의 교통안전시설의 역할에 대한 이해와 안전한 행동방법
- 신호기의 기능과 교통규제에 대해서 이해와 안전한 행동방법

- 교통경찰관 교통순시원 등 교통안전을 위해 종사하는 여러사람들의 역할과 그들의 역할에 협력하는 방법

⑥ 자전거의 안전과 이용과 점검, 정비

자전거의 안전한 이용법, 점검, 손질법을 이해하고, 안전한 승차가 되도록 함과 동시에 보행자 보호에 필요한 태도를 몸에 익힌다.

- 승차의 장소, 발진정지, 주행법 및 교차로 통행법
- 점검과 손질법

3) 중학교 안전지도의 목표와 내용

문부성에서는 ‘중학교 안전지도 지침’(문부성, 1975;1994년 3訂版 발간) 등을 작성, 안전지도의 목표, 내용 등을 명시하여 그 충실을 꾀하고 있다. 중학교 안전지도의 목표와 내용은 다음과 같다.

(1) 안전지도의 목표

일상생활에 있어 안전을 위해 필요한 사항을 실천적으로 이해시켜, 자신과 타인의 생명을 존중하고, 안전한 생활을 영위할 수 있는 태도나 능력을 양성한다.

(2) 교통안전지도의 내용

① 도로의 보행과 횡단

도로의 역할과 도로에서 여러 가지 교통사고의 위험에 대해서 이해시키고 안전한 보행과 횡단을 할 수 있도록 한다.

- 도로역할과 차량 및 보행자의 통행구분과 안전하게 보행하기
- 통학로와 학교지역의 설정의미나 그에 대한 교통사고의 위험과 안전한 통학방법
- 도로를 횡단할 때 교통사고의 위험과 안전한 행동 방법

- 어두워질 때나 야간, 비나 눈이 내리는 날의 기상변화에 수반하는 위험과 안전한 행동방법
- 집단으로 보행할 때 교통사고의 위험과 안전한 방법
- 철도사고의 특색과 건널목의 교통사고 위험과 안전한 행동방법
- 유아나 노인 및 신체장애자의 보호

② 자전거의 안전한 이용

자전거의 안전한 이용에 대해서 이해를 시킴과 동시에 교통의 규칙을 지키고 안전하게 행동할 수 있도록 한다.

- 자전거에 의한 교통사고 상황 원인과 안전한 이용방법
- 자전거의 안전한 이용방법
- 집단으로 자전거를 이용할 때 교통위험과 안전한 주행방법
- 자전거의 구조, 기능과 점검, 정비방법
- 자전거의 주행에 관계가 있는 교통법규와 보행자 보호의 마음가짐

③ 자동차

자동차의 간단한 구조 기능에 대해서 이해하고 도로상의 안전보행과 자전거의 안전한 주행을 할 수 있도록 한다.

- 자동차 종류에 의한 사고의 특징과 안전한 행동과 이해
- 자동차의 구조와 기능을 이해하고 안전한 행동방법
 - 시각
 - 차량의 움직임과 내륜차
 - 자동차의 속도와 정지거리, 제동거리
 - 전조등의 조사거리
 - 백미러의 기능
- 비나 눈내리는 야간에 자동차의 위험과 안전한 행동방법
- 자동차(원동기 부착 자전거, 자동2륜차를 포함)의 운전면허 제도의 의의와 내용의 이해와 안전한 마음의 준비

④ 교통사고와 방지와 안전생활

교통사고 방지를 위해 지역의 교통안전에 관한 기관과 단체가 행하고 있는 대책과 활동에 대해서 이해하고 안전한

- 지역교통의 개선과 도로교통안전 시설의 개선
- 지역의 교통안전에 관한 제기관이나 단체간의 관계와 활동
- 지역의 구급시설과 구급체계
- 교통사고의 방지를 위해서 학교, 기관, 가정, 지역사람들의 역할과 본인들의 책임

4) 고등학교 교통안전지도의 목표와 내용

고등학교에서는 문부성 체육국이 감수하고 일본 교통안전교육 보급협회가 발간한 ‘고등학교 교통안전지도 지침’(문부성, 1984;1993년 3訂版 발간)에 의거하여 교통안전지도가 행해지고 있다. 고등학교 교통안전지도의 목표와 내용은 다음과 같다.

(1) 교통안전지도의 목표

일상생활에 있어서의 교통안전에 필요한 사항에 대해 이해를 심화시켜 자신과 타인의 생명을 존중하고 다른 사람이나 사회의 안전에 공헌할 수 있는 태도나 능력을 기른다.

- ① 일상생활에 있어서의 교통안전에 필요한 사항에 대해 이해를 심화시켜 자주 적으로 안전한 행동을 할 수 있도록 한다.
- ② 일상생활에 있어서 각양각색의 교통의 위험을 예측하고 항상 정확한 판단을 기초로 안전하게 행동할 수 있도록 한다.
- ③ 자신과 타인의 생명을 존중하고 학교나 지역사회 안전에 적극적으로 협력하며 공헌할 수 있도록 한다.

(2) 교통안전지도의 내용

① 도로 보행, 횡단 및 교통기관의 이용에 관한 사항

- 도로의 종류와 기능
- 보행자사고의 현상과 그 요인
- 보행자 심리와 행동
- 교통기관 이용시의 사고와 안전한 행동
- 통학시의 사고와 안전한 행동

② 자전거의 안전에 관한 사항

- 자전거 사고의 현상과 그 요인
- 자전거의 성능과 점검, 준비
- 자전거의 주행에 관계있는 법규와 안전한 주행
- 자전거의 집단주행 계획과 안전

③ 이륜차, 자동차의 특성에 관한 사항

- 이륜차 사고의 현상과 그 요인
- 이륜차의 성능과 운전자의 조건
- 자동차의 성능과 운전자의 조건
- 운전면허제도와 운전자의 의무와 책임

④ 교통사고와 방지대책에 관한 사항

- 교통법규의 목적, 내용 및 그의 준수
- 교통사고 발생요인과 대책
- 구급체제와 응급처치
- 교통사고의 책임과 보상
- 지역의 교통안전 활동과 고교생의 역할

6. 우리나라의 교통안전교육

가. 교육과정의 양식

우리나라의 유치원·초·중등교육은 교육법에 의거하여 운영하도록 되어 있다. 교육법 제 155조 제1항은 유치원을 비롯한 초·중등학교의 교육과정을 교육인적자원부 장관이 정하도록, 즉 국가수준에서 결정하도록 규정하고 있다. 기존의 교육과정이 지나치게 중앙집권적인 데서 발생하는 문제점을 해결하기 위해, 1995년부터 유치원에 적용된 제5차 교육과정과 1995년부터 연차적으로 적용되는 초·중·고등학교 제6차 교육과정에서는 시·도 교육청과 학교의 자율 재량권을 확대하였지만 아직 우리 나라의 교육과정은 중앙집권적이라고 볼 수 있다.

즉, 교육인적자원부가 법률에 의거하여 고시하는 국가 수준의 교육과정이 교육과정 편성의 기준이 되어 교육과정이 개발된다. 이를 근간으로 하여 시·도 교육청이 시, 도 편성운영지침으로 세부 교육과정 편성에 개입할 수 있고, 일선 학교수준의 교육과정에 의해 일선학교에서 수업을 운영하도록 하고 있다.

나. 교통안전교육의 위치

1992년 이후 정부차원에서 실시된 ‘교통사고 줄이기 운동’의 일환으로 유치원의 경우 연간 40시간 이상, 초등학교의 경우 연가 20시간 이상을 교통안전교육에 할애하도록 권장되었다. 그러나 이와 같은 필요 교육시간 자체가 권장사항으로 의무사항이 아니고 학교장의 재량에 따라 실시여부가 결정되는 것이기 때문에 교통안전교육 실시에 강제성을 부여할 수 없게 되어 있다. 이는 교육과정에 포함될 교육내용 선정과 교육시간 분배를 위한 결정상황에서부터 교통안전교육의 중요성이 간과되어 있다는 점을 주요한 원인으로 들 수 있다.

해방 이후 미국의 교육과정 개혁의 영향을 받아온 우리의 교육과정의 모습은 미국 교육과정의 개혁의 흐름과 대체적으로 대응된다. 해방 직후의 소위 교과중심 교육과정, 경험중심 교육과정으로 분류되는 1차 교육과정과 2차 교육과정, 학문중심 교육과정으로 분

류되는 3차 교육과정, 인간중심 교육과정으로 분류되는 4차 교육과정, 그리고 또다시 기초적인 것으로의 회기의 특징을 보이는 5차, 6차 교육과정의 변천에서도 알 수 있다. 교육과정 개혁의 배후에는 여러 이해 집단 또는 세력들이 학교교육 내용 구성과 학교교육의 기능에 대해 갈등과 논쟁, 그리고 상호타협하는 과정이 있다(한승희, 1996). 어느국가, 어느 시대에서든지 교육과정은 절대적 가치를 갖는 교육내용들로 구성된다기보다 교육과정 개발에 관련된 인사들이 느끼는 필요성 또는 사회적인 필요성에 따라 요청되는 내용들로 구성된다.

교육개혁위원회에 의해 1995년 5월 31일에 발표된 ‘교육개혁 방안’에서는 정보화·세계화 교육의 강화로 정보화·세계화 시대에 대비하여 초·중등학교에서 컴퓨터·영어·한자의 교육 그리고 탈교과서적인 독서교육 등은 시대적인 요청에 부응하여 강화되고 있으나, 학생들의 안전을 위한 교육의 중요성은 인식되지 못하고 있는 실정이다. 학교에서 가르쳐야 할 주요교과의 교육내용이 헤아릴 수 없이 많다는 이유 아래, 우리나라의 교육과정에서 교통안전교육을 포함한 안전교육의 중요성이 부각되지 못하고 있다.

프랑스 등의 국가들이 법령으로 학교 교통안전교육을 의무화한 것과는 달리, 우리나라의 경우엔 교육법상에 학교에서의 교통안전교육을 의무화하는 규정이 제시되어 있지 않다. 각급학교의 교육과정에 있어서도 교통안전교육을 포함한 안전교육은 별도의 교과목으로 독립되어 있지 않고 교육 활동 전반에 걸쳐 관련교과에서 또는 특별활동이나 생활지도시에 실시하게 되었고 별도의 시간배정은 되어 있지 않다.

교통안전교육은 첫째, 교통안전을 위한 기술 및 지식 습득을 위한 ‘안전교육’의 차원에서, 둘째, 민주시민 양성을 목적으로 교통질서와 교통법규 지키기를 강조하는 차원 즉 ‘도덕성·공동체의식 함양을 위한 교육’이라는 차원에서 내용이 조직되어 있다.

안전교육 차원에서 교육과정상 교통안전교육의 위치를 알아보기 위해 교육과정상 안전교육이 차지하는 비중과 안전교육 중에서 교통안전교육이 차지하는 비중에 대해 검토한 결과는 다음과 같다. 안전교육은 교과과정상 성교육, 환경교육, 보건교육, 등과 함께 특별교육의 하나로 되어 있다. 인구, 성교육 등이 이미 특별한 교육지침을 갖고 있는 데 비해 안전교육은 교육목표 및 교육지침이 빈약하다(도로교통안전협회, 1991).

다. 교통안전교육의 목표 및 내용

교육법에는 유치원 과정에만 교통안전교육의 목적을 설정하고 있을 뿐 초등학교 및 중·고등학교에서는 교통안전교육의 목적을 별도로 설정하지 않고 있다(도로교통안전협회, 1995).

1) 유치원

유치원에서의 교통안전교육은 건강생활 영역의 “기본적인 감각·운동기능과 신체 조절 능력을 기르고, 건강하고 안전한 생활 습관을 가지게 한다.”는 교육목표와 사회생활 영역의 “기본 생활 습관과 자기 조절능력을 기르고 사회적 지식과 태도를 익히게 하여 자신과 다른 사람을 존중하며, 더불어 생활할 수 있게 한다”는 목표 아래 그 내용이 구성되어 있다.

유치원 교과과정의 5가지 영역, 즉 “건강생활, 표현생활, 언어생활, 탐구생활”중 교통안전과 관련된 영역은 건강생활과 사회생활의 두영역이다. 교육부 고시 제1998-10호 ‘유치원 교육과정’에 건강생활, 사회생활 영역에서 다루어야 할 교통안전교육내용으로 제시되고 있는 사항은 다음과 같다(교육인적자원부, 1998).

<표 3-11> 유치원 교육과정상의 영역별 교통안전교육 내용

건강생활 영역	사회생활 영역
<ul style="list-style-type: none"> • 안전한 장소에서 놀이한다. • 교통기관을 안전하게 이용한다 • 보행 안전 규칙을 지킨다. • 교통사고 등 위험한 상황에 처했을 때 도움을 청하기, 대처하기 	<ul style="list-style-type: none"> • 차례를 지킨다

위의 <표 3-11>에서 알 수 있듯이 유치원 교육과정에서의 교통안전교육내용은 건강 생활과 사회생활 영역에 포함되어 있지만, 두 영역의 내용이 미비하여 교육에 효율성을 기대하기는 힘들다.

2) 초등학교

학교에서의 교통안전교육은 주로 초등학교에서 실시하고 있다. 중학교나 고등학교에서는 도덕, 체육, 과학 등에서 일부 관련내용을 약간씩 다루고 있지만 실질적인 교통안전 교육내용은 극히 적다. 교통안전교육은 실천교육이므로 이론의 학습과 더불어 실제 훈련이 매우 중요하나, 초등학교에서의 교통안전교육마저도 그 기본지침이 마련되어 있지 않고 관련 내용이 여러 교과에 분산되 추상적인 내용을 교육내용으로 다루고 있다.

우리 나라의 학교 교통안전교육은 지난 '87년에 교통안전종합대책에 포함, 계획한 바 있으며, 교육인적자원부는 현재 제5차 교통안전기본계획(2002-2006)을 수립, 추진해 오고 있다. 그러나 교통안전교육을 위한 시간 배당 및 교육인적자원부 차원에서의 구체적인 운영지침이 제시되어 있지 않고, 관련 교과에서 실제적으로 교통안전에 필요한 지식 및 기술 습득을 위한 교육내용을 포함한다기 보다는 “해야한다”는 당위적이고 막연한 표현 위주로 교육내용을 전개하고 있다. 또한 교육에 필요한 교재 및 교사용 지도서 등이 충분히 보급되어 있지 않은 실정이다.

초등학교 교과서에 포함된 교통안전교육 내용은 다음과 같다.

- 우리들은 1학년 : 등하교시 교통안전규칙 지키기, 등하교길 익히기
- 바른 생활 : 육교, 지하도, 횡단 보도 등에서 지켜야 할 일, 위험한 상황에 처했을 때 취하여야 할 태도
- 즐거운 생활 : 놀이 및 소풍시 안전과 질서지키기
- 도덕 : 안전의 의의 및 기본원리, 안전한 행동, 자유와 질서의 의미, 공중도덕 지키기, 자타의 생명존중, 교통규칙을 준수하는 까닭
- 슬기로운 생활(사회부분), 사회 : 건강과 안전, 재해의 영향, 안전에 대한무지, 안전규칙의 불이행에 따른 결과

- 슬기로운 생활(자연부분), 자연 : 사고발생과정, 안전행동의 촉진방법
- 즐거운 생활(체육부분), 체육 : 사고예방원리, 안전행동의 촉진방법, 자동차안전
- 특별활동 : 교통안전지도행사 - 교통법규, 교통기관, 도로시설 등의 자료전시, 관련 인사의 협조에 따른 지도

그러나 위에 제시한 요소들이 학생들의 교통안전행동에 실제적 도움을 줄 수 있는 적정분량으로, 구체적인 학습내용으로 제시되고 있지 않다.

3) 중·고등학교

중학교 교과과정 내에서의 교통안전 관련내용은 관련된 몇 개 교과에서 다루고 있고 대체로 1학년 수준의 교육내용 속에 포함되어 있다. 중학교 교통안전교육은 도덕, 과학, 수학, 환경, 체육 교과의 내용에 포함되어 있다.

중·고등학교의 교통안전교육 체계표는 다음표와 같다.

<표 3-12> 중·고등학교 교통안전 교육 내용 체계표

주 제	관 련 내 용
1. 도로의 보행과 횡단	<ul style="list-style-type: none"> ▶도로의 역할과 통행구분 ▶집단보행 ▶통학로 ▶기상 및 시간의 변화 ▶도로의 횡단 ▶철길 건널목 ▶유아나 노인 및 장애를 가진 사람들의 보호
2. 자전거의 안전한 이용	<ul style="list-style-type: none"> ▶자전거의 집단주행 ▶자전거와 관련된 법규 ▶자전거의 안전한 주행방법 ▶자전거의 점검 및 정비 ▶자전거의 안전한 이용과 교통 사고

3. 이륜차·자동차	<ul style="list-style-type: none"> ▶이륜차 운전의 상식 ▶이륜차 사고의 특징 ▶이륜차 운전의 기초 조작 ▶이륜차 안전 주행 ▶이륜차의 구조 및 점검 ▶자동차 기초 이론 ▶자동차 사고의 특징 ▶자동차 기초 조작 및 안전주행 ▶자동차 방어운전·위험 예측 훈련 ▶자동차의 구조 및 점검
4. 교통사고 방지와 안전한 생활	<ul style="list-style-type: none"> ▶교통문제와 환경 ▶구급시설 및 구급체계 ▶교통안전 관련 기관 및 단체의 활동 ▶지역의 교통사정과 교통안전시설 ▶교통사고방지를 위한 우리들의 역할과 책임

라. 제5차 교통안전기본계획의 주요내용

1) 추진방향

- 교통시설·수단·문화·제도 측면에서의 안전성 확보에 중점을 두면서
- 특히, 대형 또는 다발 교통사고 원인을 해소하는 데 역점
 - 비용·효과 분석결과 우선순위가 높은 사업을 집중추진

- 施設 : 안전시설을 정비·확충하여 안전한 교통환경 조성
- 手段
 - 첨단 차량 개발, 노후된 대형수송수단 적기 대체, 정비·검사체제 정비 등 교통수단 안전도 향상
 - 지능형교통체계의 첨단 교통안전기술을 안전도 제고에 적극 활용

- 국도·지방도의 마을 통과지역 등 무단횡단 우려지역에 횡단보도 및 과속 방지시설 등을 설치
- 주택가 및 학교주변 보·차 혼합도로의 속도제한을 강화
- 초등학교 주변등 어린이 보호구역의 확대지정 및 시설 개선

② 도로교통 수단인 자동차의 안전성 확보

- 고안전 차량(ASV)·ITS 연계기반기술 개발 및 표준화
- 자동차 리콜제도의 전면도입 및 활성화 유도
- 자동차 주행시험 및 도로안전 평가시험을 위한 전문평가 시험기관을 활성화

③ 교통안전의식 확립 및 선진 교통문화 정착

- 교통안전 학교교육을 내실있게 강화
 - 학생에게 교통안전교육을 반복적·체계적으로 실시
 - ※ 교통공원 등을 활용한 현장 중심의 체험학습 기회 확대
 - 교사, 학부모용 교통안전교육 교재를 개발·보급
 - 학부모에 대한 교통안전 교육 및 홍보 활동을 강화하여 어린이가 부모로부터 받는 영향과 학습효과를 향상
- 교통안전 홍보활동을 강화
 - 홍보효과 측정 및 환류를 통하여 국민의 교통안전의식 및 행태 변화를 유도하는 과학적 홍보활동 전개
 - 교통안전 홍보활동에 시민단체의 적극적인 참여를 유도
- 교통질서를 준수할 수 있도록 하는 기반시설 지속 확충
 - 버스·택시 정류장에서 줄을 설 수 있는 시설 마련 등
- 국내 주요도시 교통문화지수를 측정·비교하여 지자체 및 주민에게 교통안전에 대한 관심과 개선노력을 촉구

④ 교통법규 위반행위의 효율적 단속 및 단속 강화

- 교통사고 요인행위인 음주·무면허 운전, 중앙선 침범, 신호위반, 과속 등을 지속적으로 중점단속

- ※ 과속, 신호위반은 무인단속장비를 적극 활용하여 단속
- 안전벨트·안전헬멧·차일드 시트 등 안전장구 착용율을 선진국 수준으로 제고
- 무인 교통단속 장비 확대 설치 및 상시 단속체계 확립
- 사업용 차량의 교통안전법규 위반을 지속적 지도·단속
 - ※ 운행기록계 및 속도제한장치 장착·작동여부, 차량내 안전장구 등

⑤ 교통안전관리체제 정립 및 강화

- 현장 중심의 교통안전관리체제 구축
 - 광역·기초 자치단체 교통안전업무 담당기관간 협의체 구성 및 운영 활성화
 - 교통안전 시범도시사업을 추진하여 지자체간 경쟁 유도
- 교통사고 조사·분석체계 구축
 - 대형 교통사고에 대한 종합적·심층적 조사·분석을 통해 교통사고 원인을 명확히 규명
 - 교통사고 접수·처리·종결의 전과정에 대한 사고기록 관리시스템을 구축
- 운수업체 교통안전관리 강화
 - 운수업체에 대한 교통안전진단 제도를 활성화하여 교통사고의 근원적 해결 방안을 마련
 - 사고 많은 운수업체 경영자·종사자 교육 및 관리 강화
 - 버스·택시·화물차 공제조합의 보험료 할인·할증율 확대, 자부담금 확대 등 공제제도를 개선
 - 장착이 의무화된 운행기록계를 과속 단속근거로 활용하는 등 사후관리방안 마련
 - ※ 기록지 제출의무 및 과속 단속을 위한 법적 근거 마련 추진
- 이륜차 및 자전거 교통안전관리 강화
 - 이륜차 보험가입제도 개선, 차적관리전산시스템 구축 및 단속강화
 - 자전거 도로, 자전거 보관대 등 이용시설을 체계적 정비
- 위험물 안전운송관리체계 구축

- 유류, 가스, 화학물질 등 위험물 안전운송관련 제도정비
 - ※ (가칭)위험물안전운송법 제정을 검토
- 위험물차량관리시스템을 해상안전시스템등과 연계·구축

⑥ 첨단 교통안전기술의 개발 및 활용

- 교통정보 제공·교통관리 및 돌발상황관리시스템 구축
 - 교통정보센터·교통전광판을 통한 실시간 교통정보 제공 및 첨단 교통신호기 확대로 교통흐름을 실시간 관리
 - 유고로 인한 혼잡 및 인명피해를 최소화하기 위한 돌발상황 관리시스템을 연구·개발
- 교통안전을 위한 지능형 교통체계(ITS) 활용
 - 교통법규 위반행위를 처리하는 자동교통단속 서비스
 - 위험물 적재차량 운행경로 추적 등 차량 관리서비스
 - 차량 첨단화를 통한 안전운전 및 자동운전 지원서비스

⑦ 교통안전 제도 정비

- 과속단속 기준을 현행 2단계에서 다단계로 세분화
 - 위반정도에 따라 처벌을 차등 적용하여 과속방지
 - ※ 현행 2단계 : 초과속도 20km/h 이하 및 초과
- 법규 위반자에 대한 면허관리 강화
 - 과속 등 20개 항목을 대상으로 하는 별점항목을 확대
 - ※ 일본은 86개 법규위반에 대해 별점을 부과
 - 신규면허 발급이후 일정 기간내 교통법규 위반시 운전면허를 취소하는 방안 강구
 - ※ 초보운전 시기부터 준법운전의 생활화를 유도
 - 운전면허가 취소된 자를 집중 관리하는 방안 강구
 - ※ 면허 재취득시 특별 안전교육 이수 의무화 등
- 운전면허시험 응시전 교통안전교육(7시간) 이수 의무화

7. 국가별 비교결과 요약

비교대상국가별로 교육과정내 교통안전의 위치, 교통안전교육의 목표 및 내용 측면에서 살펴보았다.

먼저, 한국과 일본은 중앙집중형의 교육과정운영을, 독일과 미국은 지방분권형의 교육과정을, 그리고 영국과 프랑스는 국가교육과정양식과 지방정부의 교육과정양식을 혼용하고 있다.

둘째, 교통안전교육의 교육과정내 위치한 관련한 법적근거 및 관련문서의 경우, 독일과 프랑스만이 법적으로 교통안전교육을 보장하고 있으며, 영국, 미국, 일본의 경우 교육과정내 관련 지침을 마련하고 있으며, 각 지방정부별로 독자적으로 시행하고 있다.

셋째, 한국을 제외하고 모든 비교대상국이 각기 발달수준별로 교통안전교육의 목표 및 구체적인 내용을 제시하므로써 일선 학교 및 교사의 교통안전지도를 위한 지침을 제공하고 있다.

<표 3-13> 각국의 학교 교통안전 교육의 비교

국가명	교육과정 양식	교육과정 내의 교통안전교육의 위치(법적근거 및 관련문서)
한국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교육부 고시에 의한 국가수준의 교육과정에 근거하여 시·도 수준별 교육과정 편성, 운영(중앙집중형) ○ 제6차교육과정(교육부고시 1992-16호) ○ 제7차교육과정안(교육부고시, 1997) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교육과정 내에서의 교통안전교육 실시에 대한 법적인 근거는 없음. ○ 독립교과가 아니라 관련교과 내에 관련내용을 일부 포함.
영국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국가 교육과정 및 지방교육청 교육과정 (국가교육과정+지방정부교육과정 혼용) ○ 교육개혁법(ERA, 1988) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교육개혁법(ERA, 1988)에 교통안전교육의 필요성을 명문화 ○ 초등학교 : 국가교육과정에 의한 학년별, 발달수준별 교통안전지침안에 의거, 교과목내에서 통합적으로 운영 ○ 중학교 : 지역 특성에 따라 교통안전교육 내용 구성 및 운영
프랑스	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국가 교육과정 및 지방교육청 교육과정 (국가교육과정+지방정부교육과정 혼용) ○ 교육에 관한 법(1989) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 법률 57-831호, 학교교통안전교육 지도요강에 근거하여 학교에서의 교통안전교육이 의무화 됨. ○ 교통안전 교육내용은 관련교과에 포함
독일	<ul style="list-style-type: none"> ○ 각 주정부가 독립적으로 교육과정 운영 (지방분권형) ○ 주 문부성 장관 상설위원회(1972) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1972년에 『학교에서의 교통안전교육에의 권고』 이후 각주의 교통안전교육 지도요강 ○ 이론교육은 관련 교과에서 실시함.
미국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연방정부하에 각 주정부가 독립적으로 교육과정 개발(지방분권형) ○ 교육개혁법(상원법안 813호, 1983) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 주 단위의 교육법에 근거하여 교통안전 교육 실시
일본	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중앙집중형의 교육과정 운영(중앙집중형) ○ 제 6차 학습지도요령(1989) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 소학교, 중학교 학습지도요령 등 학습지도요령내에 교통안전지침 및 내용 ○ 사회, 도덕 등 관련교과에 교육내용

<표계속>

국가명	교통안전교육의 목표	교통안전교육의 내용
한국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전교육을 통해 학생들이 건강과 안전에 대한 기술, 지식과 기능을 습득할 수 있도록 함. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 7-12세 (초등학교 재학 연령) <ul style="list-style-type: none"> - 교통행동 : 안전한 행동과 위험한 행동/ 교통시설 : 교통시설의 안전한 이용방법 / 수송과 교통 / 교통안전 저해 요인 ○ 13-15세 (중학교 재학 연령) <ul style="list-style-type: none"> - 구체적인 교육내용 없음
영국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전교육을 통해 학생들을 보호하고, 학생들을 도로이용자로서, 한 시민으로서, 환경의 관리자로서, 성인기에 대비시킴. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 7-12세 <ul style="list-style-type: none"> - 도로상의 물체 : 표시, 기호, 조명, 추진력, 에너지, 차량구조 / 여행 : 여행시 교통수단의 이용 / 위험요소 : 위험요인의 확인 및 관리 / 안전한 교통행동 / 교통통계 : 교통량, 거리, 속도계산 등 ○ 13-15세 <ul style="list-style-type: none"> - 심화학습
프랑스	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전교육을 통해, 민주생활의 기초규범을 학생들에게 전수하며 책임감 있는 사회적 행동을 획득할 수 있도록 함. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 7-12세 <ul style="list-style-type: none"> - 보행 : 보행자로서 지켜야 할 기본적인 상식, 인도 및 차도통행시 유의사항 및 교차로 횡단 방법/안전한 장소 : 안전한 놀이장소 선택 방법/사고 : 사고의 유형 확인/교통안전시설 : 신호 및 표지판 인식방법/자전거 이용 : 자전거의 구조, 기능 및 안전장구 ○ 13-15세 <ul style="list-style-type: none"> - 심화학습
독일	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전교육을 통해 교통지식 습득, 교통행위의 기술과 능력 향상, 교통상황에서 자신의 행동가능성과 한계 파악이 가능하게 한다. ○ 차량 및 도로, 교통규칙과 교통행위자에 대한 지식 향상, 교통상황에서 자신의 행위능력의 한계 평가, 교통현상의 경계, 사회적 문제와 해결방법 습득, 교통정책 결정과정에 대한 이해할 수 있도록 한다 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 7-12세 <ul style="list-style-type: none"> - 파트너론 : 교통참여자의 구별, 우선통행대상구별/도로공간론 : 보도, 놀이터 등의 안전한 공간과 차도 등 위험한 장소구분/교통기관론 : 자전거안전수칙, 관리, 보관/규모가 큰 자동차의 특성/응급처치 : 교통사고시 즉각적인 응급처치/조정이론 : 안전한 통학로 선정방법 ○ 13-15세 <ul style="list-style-type: none"> - 파트너론 : 이상적인 교통참여자의 특성, 보호가 필요한 대상/도로공간론 : 교통사고 다발지역의 특성, 안전표지/교통수단에 관한 지식
미국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전교육을 통해, 발달 수준에 따른 건강한 사회인으로 육성함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 7-12세 <ul style="list-style-type: none"> - 보행자 안전 : 횡단, 안전한 통학로 선택방법, 차량특성과악/스쿨버스/원동기장치 자전거 등 ○ 13-15세 <ul style="list-style-type: none"> - 교통시스템의 발달과정 및 관련사건/교통환경과개인의 책임 : 교통안전 관련법규, 교통법칙과 결과, 자동차 이용방법 및 태도
일본	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전에 필요한 사상을 이해하고, 다양한 위험을 예측, 판단하여 안전하게 행동하고 타인과 사회의 안전에 공헌할 수 있도록 함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 7-12세 <ul style="list-style-type: none"> - 안전한 보행/도로의 횡단/자전거의 안전한 이용, 점검, 정비, 기능/자동차나 버스 등의 승차차/ 교통안전시설과 교통규제 ○ 13-15세 <ul style="list-style-type: none"> - 도로의 보행과 횡단/자전거 안전한 이용/자동차의 구조와 기능등/교통사고 방지와 안전생활

<표계속>

국가명	지도방법	교재 및 교구
한국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교과활동내의 강의로 진행, 현장훈련 부재 ○ 교통유관기관 등의 교재, 팸플릿 등에 의존 ○ 어린이 교통공원, 녹색어머니회 등 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 학교수준의 교재 및 교구는 거의 없음 ○ 도로교통안전협회 및 한국안전생활교육회의 교통안전지도교재, 시청각자료 일부 활용됨
영국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이론교육 및 현장훈련 병행 ○ 단계별 목표수준 설정, 교육 및 훈련실시 ○ 집단토의 및 역할실연, 시뮬레이션, 게임 등 ○ Tufty 클럽 등 운영 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 학교마다 다양한 교재 및 교구 활용 ○ RoSPA, 교통성, RSOs, 대학의 교재 및 시청각 자료 활용 ○ 발달단계별로 교재 및 도구의 양식이 차별적임
프랑스	<ul style="list-style-type: none"> ○ 실제 훈련, 경찰감독하에 교통상황훈련 ○ 학교급별 교통안전 콘테스트 실시 ○ 자전거 경주대회 등 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 학교마다 다양한 교재 및 교구 활용. ○ 교통안전협회(La Prevention Routier)가 개발한 학생용 및 교사용 교재를 주로 활용함
독일	<ul style="list-style-type: none"> ○ 실제훈련 및 실제장면에서의 연습에 중점 ○ 아동, 부모, 관련인사의 세미나 ○ 원동기 부착자전거 운전연습 ○ 자전거 경주대회 교통안전학교 	<ul style="list-style-type: none"> ○ ADAC(독일 연방자동차클럽), DVR(독일교통안전협회)의 교육자료 ○ 연방교통성이 매년 교통안전교육 프로그램의 소개 및 개발지원 지원 ○ 용도에 따라 문서양식 및 시청각 도구 등 다양하게 활용
미국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통수단의 이용자로서 현장실습교육 강조 ○ 400개 이상 대학에서 교통안전교육과정 개설 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 각 주에서 다양한 형태의 교육자료 개발, ○ K-12교통안전교육지침에 의거, 각 주의 대학 및 全美安全協會의 시청각 자료 활용
일본	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전지도 부독본 중심의 이론 교육 ○ 교사 및 학생자치클럽, 경찰, 유관기관 공조체제, 현장중심 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 전일본안전협회, 교통안전보급협회 등의 시청각 자료, 교통안전지도 부독본 등 활용

<표 3-14> 각국의 학년별 교통안전 교육의 비교

구 분	일 본	독 일	미 국	영 국
유치원 교통 안전교육	<ul style="list-style-type: none"> - 도로의 보행, 횡단교육 실시 - 보통지방교부세에 유아교통 안전 교육에 관한 일정 경비계상 	-	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자, 자전거, 동승자 안전 - 시청각 교재 활용 	<ul style="list-style-type: none"> - 부모가 자녀를 어린이교통클럽 TUFTY CLUB에 가입시킴 - 가정에서 부모가 자녀와 함께 TUFTY TIMES 구독
초등학교 교통 안전교육	<ul style="list-style-type: none"> - 모의실기훈련위주의 연1-3회 - 국민학교 안전지도지침서 활용 	제1,4학년은 연간 20시간, 제2,3학년은 연간 10시간		<ul style="list-style-type: none"> - 보행자로서 행동교육 - 승차자로서 행동교육 - 초보적인 자전거타는 요령 - 남의 눈에 띄기 쉬운 옷 입기
중학교 교통 안전교육	<ul style="list-style-type: none"> - 교통사고 방지와 안전생활 	<ul style="list-style-type: none"> - 자전거시험을 기초로 제4종, 제5종 면허 취득 준비 - 5,9학년은 연간 20시간 6,7,8,10학년은 10시간 - 교통교육의 전문지식교사 1명 채용 	<ul style="list-style-type: none"> - 자전거의 안전 - 예비운전자 (Pre-driver) 교육 - 안전지도 전담교사 지도의무화 	<ul style="list-style-type: none"> - 지역사회에서 일어난 교통사고 통계자료를 제시하여 교통안전 의식 제고 - 지역담당 교통안전관이 학교순회

8. 교통안전교육의 실태와 개선방향

현행 초중고 교육과정에서는 교통안전교육을 교과활동 및 특별 활동전반에 걸쳐 실시하게 되어 있으나 구체적인 지침이 없기 때문에 체계적으로 통합된 형태의 지도가 이루어지지 않고 있다. 특히 안전교육은 지식교육보다는 오히려 실천 행동교육이 강조되는 분야로 교육활동 전체를 통해 충분한 시간적 여유를 가지고 이루어져야 하나 교통안전 교육에 배정된 교육시간이 없기 때문에 다른 지도에 뒤쳐지고 있는 실정이다.

따라서 현재 해결해야 할 과제로는 교통안전교육을 여러개의 관련 교과에 분산시켜 지도를 하던지 또는 특별활동 시간에 집중적으로 편성하든지 간에 그에 대한 원칙이 정립될 필요가 있다. 또한 만일 분산 교과로 다룬다는 원칙이 서더라도 교통안전교육의 통합성과 체계성이 확보되도록 교통안전 교육의 목표와 내용체계가 정립될 필요가 있으며, 이를 바탕으로 과목별 시간 배당과 교육내용의 할당문제를 해결해야 한다.

학교교통안전교육의 기본성격은 초, 중고등학교 학생에 대한 생활교육의 일부로서의 위치를 현단계로서는 벗어날 수 없다. 장래의 교통사회에 바람직한 교통행동양식으로 대처할 수 있는 교통사회인을 육성한다는 취지의 적극적인 교통교육의 차원에서 접근할 필요가 있다. 이상으로 교통안전교육을 다루는 데 있어 몇가지 제기되어야 할 기본 방향을 제시하면 다음과 같다.

- ① 현행학교 교육과정과 관련교과 및 특별 활동지도 등의 시간내에서 교통안전 지도를 강화하기 위한 교육인적자원부의 지침개발이 선행되어야 한다. 이를 위해서는 현재 교통안전 종합 대책의 일환으로서 진행되고 있는 교통안전 교육 대책회의의 참여 기관에 교육인적자원부, 교육개발원 등 교육과정 개선에 책임이 있는 기관과 학교 인사가 적극적으로 참여하도록 유도하여 실질적인 추진체제가 확립되어야 한다.
- ② 교육과정내에서 교통안전교육의 위치를 명확히 설정하고, 그에 맞는 교통안전 교육 과정을 개발할 필요가 있다. 교통안전교육은 학교교육의 확고한 과목이 되어야 한다. 교통안전교육을 독립된 교과 또는 각 교과에 분산시켜 다루든지 간에 전문적인 훈련이 이루어져야 하며, 발달수준에 따라 특정 교육 내용을 집중적으로 지도하여야 한다. 이를 위해서는 단일의 통합된 교통안전교육의 목표와 내용, 시간 배정에 관한 최소한의 기준 등을 결정해야 한다.
- ③ 학교내 교통안전에 관한 양질의 교육을 위해 교통을 전공으로한 전문교사를 배치하여야 한다. 도로교통교육에 대한 훈련이 없거나 또는 익숙치 못한 교사들은 전문적인 보수 훈련과정을 통해서 자격을 인정받아야 한다. 이를 위해서는 교사 양성과정내의 교통교육과목 설치 및 교통교육지도자 양성기관 등이 설립될 필요가 있다.

제4장 교과과정 내용 및 체계 제시

1. 교통안전 교육의 이론적 틀

가. 청소년의 발달적 특성과 교통 행동

1) 아동 발달의 4단계

아동의 신체적 발달 특성을 고려하는 것은 교통장면에서 아동의 행동을 보다 잘 이해하는데 도움이 될 것이다. Piaget의 아동 발달 4단계는 다음과 같다.

- 감각운동기(0-2세) : 자신과 세계를 구분할 수 없으며, 교통 상황에 대처할 능력이 없다.
- 전조작기(2-7세) : 사물의 존재에 구체적인 사고를 하며, 자기중심적이다. 그렇지만 교통 상황에서 일어날 수 있는 복잡한 교육은 어렵다. 차의 속도나 거리 판단 등의 지적 능력과 정보 통합 능력은 부족하나 도로횡단, 신호등의 기본적인 교통 교육은 가능하다. 이 시기부터 교통교육을 시작할 수 있다.
- 구체적 조작기(7-11세) : 사고의 심화가 가능하다. 추상적인 사고가 발달함에 따라, 눈앞에 보이지 않는 물건이나 사건에 대해서도 생각이 가능하며, 예측이 가능하다. 따라서 이 시기의 어린이는 교통 상황을 이해할 수 있고 추상적인 교통 규칙의 이해가 가능하다.
- 형식적 조작기(11세이상) : 논리적 사고가 충분히 발달함에 따라 성인 수준의 교통 참여를 유도할 수 있다.

2) 아동의 발달적 특성과 교통행동

① 아동의 발달적 특성

- 일반적으로 지각(perception)과 수행(performance)사이에는 발달적인 지체가 있다.

어린 아동들은 어떤 사물이나 상황을 보고, 인식할 수는 있지만 그것에 정확하게 반응할 수는 없다. 아동들은 경험이 부족하기 때문에 어른보다 더 늦게 반응한다. 아동이 시각 혹은 청각 자극에 대해 신체적으로 반응하는 데는 더 많은 시간이 걸린다. 일반적으로 말해서 반응시간(reaction time : RT)은 연령에 따라 부적 상관 관계를 보인다.

- 이런 사실은 운동 협응 능력의 증가에 의해 부분적으로만 설명된다. 어린아동의 운동 수행의 또 다른 문제는 충동적 행동을 자제하는데 있어서 상대적으로 불안정하다는 것이다.

충동성(impulsivity)과 교통사고간에 어떤 관계가 있을 것이다. 그러나 충동성 - 억제 기제는 5-7세 사이에 발달하는 것 같다. 즉 이 나이가 될 때까지 어린 아동들은 도로로 뛰어 들고 싶은 마음이 일어날 때마다 그렇게 할 지도 모른다.

어떤 실험연구(Vinge, 1981)는 아동에게 덜 충동적으로 반응하도록 가르칠 수 있다는 것을 보여 주었지만, 단순히 아동을 늦게 반응하도록 훈련시키는 것으로는 충분하지 않다. 대신 그들은 어떻게 해야 할지 정확히 배울 필요가 있다.

- 아동의 신장이 작은 것이 운동의 속력을 제한하게 된다. 이 때문에 도로에서 상대적으로 안전한 지역에 빨리 가는 것이 어른보다 더 요구된다.

아동의 이런 측면들이 성인과 아동을 포함한 어떤 프로그램이라도 강조되어야 한다.

- 아동은 종종 자신의 신체의 좌·우측을 말하는데 곤란을 느낀다. 12세가 될 때까지 자신의 신체에 비추어 좌·우의 전체적 의미를 이해하기 힘들다. 따라서 과거의 교통안전 교육에서 좌-우-좌 확인이 강조되는 것을 고려해 봐야 할 것이다.

② 교통안전교육에 있어 고려해야 할 발달학적 과제

- i) 이론교육보다 체험교육을 강조해야 한다.

아동에게 있어 이론적 교육이나 지식은 실제 상황에 쉽게 전이(transfer)되지 않는다. 따라서 교실이나 가정에서는 짧게 이론 교육을 하고, 더 많은 시간과 주의를 아동이 안전한 행동을 모델링하고 실제 장면에서 강화받도록 하는데 주어져야 한다.

ii) 간단하고 구체적인 용어들이 사용되어야 한다.

모든 용어와 포스터, 교통표지에 대해 철저하게 설명해야 한다.

iii) 구체적인 행동 훈련이 더 효과적이다.

아동은 자신의 주의력에 대해 거의 통제하기 어렵고, 갑작스런 충동을 억제하는 기제가 발달되어 있지 않으므로 인지적 훈련 방법들은 결국 효과가 없다. 구체적인 행동 훈련이 훨씬 더 효과적인 방법이다.

iv) 반복 교육이 중요하다.

아동의 주의력은 제한되어 있으므로 한번에 많은 것을 가르쳐서는 안 된다. 모든 것들이 끊임없이 반복되고 교정되어야 한다.

v) 부정적 지시보다 긍정적 지시를 해야 한다.

정보가 매우 복잡해지면 아동은 혼란스럽게 되거나 망각하게 된다. 결국 아동에게는 반드시 해야 할 것만을 가르쳐야 하고 해서는 안 되는 것을 가르쳐서는 안 된다. 그렇지 않으면 그들은 해야 할 것과 하지 말아야 할 것을 잊어버리게 된다.

vi) 구체적인 예를 들어야 한다.

아동은 친숙하지 않은 것보다는 친숙한 상황을 더 현실적으로 평가하기 때문에, 몇 개의 제한된 수의 목적지(학교, 가게 등)까지의 소수의 구체적인 경로를 철저히 교육할 것을 제안한다(Vinge, 1981).

vii) 부모들의 강화가 효과적이다.

부모들은 자녀가 어려운 교통상황을 독립적으로 대처하려는 시도를 그들이 있는데서 격려해야 하며 또 그들이 '위험-회피'행동(연석에서 더 오랫동안 정지하는 것, 차량과의 간격을 더 오랫동안 기다리는 것, 도로를 사선이 아니라 직선으로 건너는 것 등)을 할 때에도 강화해 주어야 한다.

viii) 동료 집단도 적극적으로 활용한다.

부모가 아동교육에 매우 유용한 통로인 반면, 동료 집단 또한 나이든 아동의 경우 더 많은 영향을 줄 수도 있다.

위에서 살펴보았듯이 어떤 교육프로그램이라도 아동에게 구체적이고 간단한 방향을 제시하고 실제 도로환경에서의 행동 훈련의 중요성을 강조해야 한다.

2. 교과과정 내용 분석 및 제시

가. 교통안전 교육과정 분석

1) 교육에 대한 법적 근거 및 책임

- 교통안전 교육에 대한 법적 근거 미약
 - 교통안전정책조정위원회 조정 역할 불충분
- 교육인적자원부의 평생 교통안전 교육 계획 실천 부족
 - 교육인적자원부의 역할은 5차 교통안전기본계획(2002-2006)에 명시
 - 초·중·고 교과과정에 내용 보완 및 강화
 - 고교 이륜차 안전 교육 실시로 되어 있으나 실제 이륜차 교육 등이 제대로 운영되지 않고 있는 실정
- 교육인적자원부의 행정 지침도 구체적이지 못함
 - 매년 각 시·도 교육청에 하달
 - 학교급별, 교과별 일반적인 지침으로는 효과적인 교육 기대 곤란

2) 교육과정 운영 및 교사 교육

- 국가 교육과정 형태, 주로 관련 교과에서 지도

- 초등학교에 치중, 중·고 교육 내용 매우 부족
 - 중·고등학교에 이륜차, 예비 운전자 교육 미약
- 현장 교육 중심이 아닌 지식 전달 위주
 - 타 내용과 같은 비중으로 단순히 지식 전달 방법 사용
 - 바람직한 행동과 태도 변화 곤란
 - 교통공원 견학 연 1회, 5학년에 1~2개 반에 국한
- 전담 교사 부족으로 학교에서의 전수 교육 효율성 저하
 - 중·고등학교는 전담 교사 없고 초등 교사도 학교당 1명
 - 지속적인 교육 및 학교 실정에 맞는 교육 곤란

3) 교통안전 관련 단체의 활동 및 학교 교육과의 관계

- 교육인적자원부와의 공조 체제 약함
 - 교통안전 관련 단체는 교재 개발, 무료 보급하고 있으나 양적으로 부족
 - 교육인적자원부는 일부 교재 형식적 감수 역할 뿐 적극적인 중재 및 조정 미약
- 사업계획 및 결과에 대한 평가 체제 부재
 - 교통안전 관련 단체간의 활동이 중복되는 실정
 - 평가 부재로 효과적 활동 선별 및 지원 곤란

나. 교과서 내용분석

- 교통안전 교육 시간 배당이 권고 사항이며 특별 프로그램이 없음
 - 교통안전만을 위한 독립 교과목의 빈약
 - 도덕, 사회, 체육 등 관련 교과에서 교통안전 교육 실시
- 교과목간 내용의 중복된 부분이 있어 교과목의 특성 반영 안됨
- 학년간 난이도에서 체계적이지 못한 실정

1) 초등학교

- 도덕 관련 교과에 내용이 가장 많고 체육, 사회 교과에 일부 게재
 - 구체적인 내용보다 당위성 강조하는 내용이 많음
- 학년별 난이도에 따른 위계성 부족
 - 주로 1~2학년에 교통안전 내용이 집중
 - 보행과 횡단의 난이도에 따른 개념 구분이 명확하지 않음
- 삽화의 교육적 기능이 약함
 - 구체적인 행동 요령 제시 보다 배경 삽화의 기능이 많음
 - 안전의식이 결여된 삽화(앞 좌석에 어린이 승차, 횡단할 때 손을 들고 좌우를 확인하지 않고 정면을 보는 잘못된 내용 등)
- 특별활동에 등하교 지도 및 훈련 내용은 있으나 학년별로 구체적인 훈련 내용이 없는 실정
- 교사용 지도서에도 구체적인 관련 자료가 부족해 실질적인 교육 곤란

2) 중학교

- 교통안전을 독립적으로 다루는 교과목은 영어뿐이고 그 외 교과에서는 소재의 일부분으로 기초 지식 설명 수준
 - 기술 : 교통수단의 종류 및 발달사
 - 도덕 : 자동차로 인한 환경 오염
 - 체육 : 사고 원인 분석 없이 교통사고 통계 자료만 제시
- 교사를 위한 실질적인 참고자료가 빈약
 - 도로교통법, 연령별 교통사고 통계, 사고 원인 분석 등의 정보 부족
- 정규 교과목에서 다루지 못하는 특별 실습 교육 시간 전무
- 효과적인 조별 탐구 활동이나 토의 수업 방법 활용 미약

3) 고등학교

- 독립 단원은 영어뿐이고 그 외 여러 교과에 부분적으로 산재
 - 중학교와 같이 교통안전 보다는 교통수단의 종류 및 발달사만 언급
- 학교급별 난이도에 따른 내용 선정이 부족
 - 중학교의 내용보다 심화된 내용 부족
 - 고등학교 연령에 적합한 이륜차 안전 운전, 예비 운전자 교육 내용 전무
- 여러 교과에 산재한 내용을 통합하여 특별활동이나 재량시간을 통해 행동을 변화시킬 수 있는 실천 프로그램이 없음
- 교사를 위한 참고자료 빈약함
 - 교사용 지도서에도 구체적인 관련 자료가 부족해 실질 교육 곤란

다. 분석 결과 및 시사점

1) 분석결과 요약

- 법적인 근거가 없어 체계적인 교육이 미흡한 실정
 - 교육 시간이 의무 사항이 아닌 권고 사항에 불과
 - 교육인적자원부의 행정 지침도 구체적이지 않아 형식적 교육 탈피 곤란
 - 교통안전 관련 단체에 대한 정부의 지원 및 공조 체제 미약 등
- 교통안전 교육 내용의 불균형
 - 초등학교 : 보행과 횡단 중심으로 초등학교 저학년에 내용 편중
 - 중·고등학교 : 이륜차, 예비 운전자 교육 매우 부족 등
- 현장 실습 교육의 부족으로 바람직한 행동 변화 곤란
 - 학년별, 교과별 교과서 내용의 비체계적 구성
 - 당위성 위주의 설명 방식, 삽화의 교육적 기능 취약
 - 교사 사전 교육 없고 현직 중에 전담 교사만 1일 연수 등

2) 시사점

- 교통안전 교육의 법적인 근거 명확화 절실
 - 사고 감소에 효과적인 교육 대책의 법적 근거 마련 필요
 - 정부 부처(국무총리실, 교육인적자원부 등)의 확고한 책임 의식 필요
 - 교통안전 관련 단체에 대한 정부의 지원 및 조정 역할 확대 등
- 교과서 개선을 통한 학교 교육 강화 필요
 - 기존의 학교 체제(교사, 시설, 교과서 등)를 활용한 교육 효과의 극대화
 - 현장 교육 프로그램 개발로 안전한 행동 및 태도 형성에 기여
 - 중·고등학교 이륜차, 예비운전자 교육 강화에 대한 사회적 요구 등
- 교사 양성 교육과정에 교통안전 내용 삽입 필요
 - 초·중·고 교사 양성 교육과정에 필수 과목으로 포함
 - 전담 교사의 학생 전수 교육에 필요한 구체적인 프로그램 개발 필요 등

라. 외국 교과서 예시

1) 초등학교

- 그림 4-1 - 보행자와 승차자의 역할이 많은 초등학교 1학년의 보호자가 어린이를 뒷자석에 승차하도록 유도(영국)
- 그림 4-2 - 초등학교 1학년 어린이의 뒷 좌석에서 좌석안전띠 착용(영국)
- 그림 4-3 - 초등학교 2학년 어린이의 자전거 대회 지그재그 코스 주행(독일)
- 그림 4-4 - 초등학교 4학년 어린이를 위한 과학 교과서에 좌회전 방법을 두 가지로 상세히 설명(독일)

2) 중학교

- 그림 4-5 - 이륜차 주행시 동승자도 반드시 보호용 장구를 착용해야 하며 교통 신호를 잘 지켜야 하고 이를 위반했을 때는 벌금을 내야 한다는 내용이 중학교 2학년의 흥미를 끌 수 있도록 만화로 제시(프랑스)

3) 고등학교

- 그림 4-6 - 고 1 지리 교과에서 프랑스의 불법 주차 문제를 취급(영국)
- 그림 4-7 - 고 2-3학년용 지리 교과에서 일본의 이륜차 문제 취급(영국)



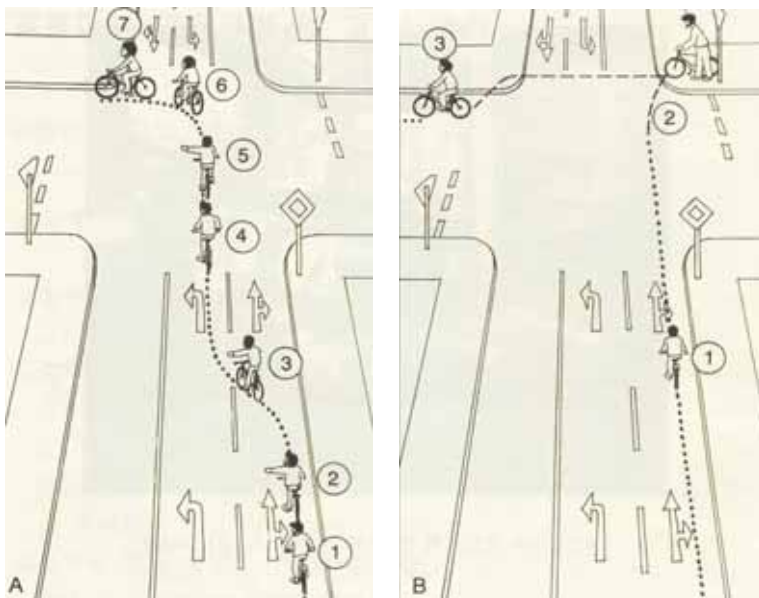
<그림 4-1> 뒷 자석 승차(영국, 초등1, 과학)



<그림 4-2> 좌석안전띠 착용(영국, 초등1, 과학)



<그림 4-3> 자전거 대회(독일, 초등2, 과학)



<그림 4-4> 자전거 좌회전 방법(독일, 초등4, 과학)



<그림 4-5> 이륜차 보호용장구 착용 및 신호 위한 단속(프랑스, 중2, 독일어)



<그림 4-6> 프랑스의 불법 주차 문제(영국, 고1, 지리)



<그림 4-7> 일본의 이륜차 사고 추세(영국, 고2-3, 지리)

3. 교과과정 체계 제시

가. 대안 1(독립 교과로 운영)

기준에 교통안전교육을 실시하던 방식처럼 교과 내에 교통안전교육 내용을 포함시킬 것이 아니라, 새로운 교과를 만들어 안전교육을 실시하는 방안을 생각할 수 있다. 즉 안전 관련 전문가 및 교육과정 전문가, 교사, 학부모 등으로 구성된 협의회와 연구진의 연구를 통해, 교통안전에 포함한 안전교육 내용을 개발·체계화할 필요가 있다.

안전교육은 사고 예방 및 기계, 전기, 화학 물질 등의 사용에 따른 위험을 방지하기 위한 교육내용들로 이루어질 수 있다. 교통안전교육은 사고의 발생 및 예방과 관련시켜 그 교육내용을 구성할 수 있다.

독립교과로서 ‘교통’ 교과를 만들 경우 ‘교통’ 교과의 여러 영역들 중 교통안전 영역에 포함시켜야 할 교육내용을 각급 학교단계별로 제시하면 다음과 같다.

1) 유치원

유치원 어린이들의 경우, 속도와 거리에 대한 판단능력이 결여되어 있어 성인의 지도와 도움 없이는 보행 중 도로를 안전하게 이용하기 어렵다. 따라서, 유아가 주변에서 발생할 수 있는 위험을 예방하고 대처하는 데 필요한 지식과 기술 및 태도를 기르는 데 중점을 둔다. 이 단계에서 필수적으로 학습해야 할 내용은 다음과 같이 제시할 수 있다.

<표 4-1> 유치원 '교통'교과의 권고 목표 및 내용

영역	지도 목표	지도 내용
보행	1. 생활주변의 기본특성 이해	1. 보행 안전 규칙을 지킨다 2. 여럿이서 걷기
도로 형단	1. 기본적인 교통안전 시설 및 표지 등에 대한 이해	1. 신호등의 의미와 행동수칙
자전거 타기	1. 지정된 안전한 장소에서 탈 수 있도록 한다	1. 자전거 올바르게 타기
교통수단 이용	1. 안전한 승·하차	1. 교통기관을 안전하게 이용한다 2. 차를 내리고 탈 때의 지킬 일
안전과 질서	1. 안전한 생활, 안전한 장소를 구분하는 능력	1. 위험한 상황에서 도움을 요청한다. 2. 위험한 상황에서 자신을 보호한다. 3. 안전한 장소에서 놀이한다.

2) 초등학교 저학년

초등학교 1-3학년 연령의 어린이들의 경우, 속도와 거리에 대한 판단능력이 결여되어 있어 성인의 지도와 도움 없이는 보행 중 도로를 안전하게 이용하기 어렵다. 그리고 삼륜 또는 이륜 자전거 등의 이용으로 인한 신체 상해의 위험이 크고 교통사고의 위험성에 대한 개념도 명확하지 않은 시기이다. 따라서, 이 단계에서 필수적으로 학습해야 할 내용은 다음과 같이 제시할 수 있다.

<표 4-2>는 초등학교 저학년 ‘교통’ 교과목의 교통안전교육 권고 목표 및 내용에 관한 것이다.

<표 4-2> 초등학교 저학년 ‘교통’교과목의 권고 목표 및 내용

영역	지도 목표	지도 내용
보행	1. 생활주변의 기본특성 이해 2. 안전한 등·하교를 할 수 있는 능력과 태도 배양	1. 도로보행의 방법과 태도 2. 보행중 차량 움직임 확인방법 3. 여럿이서 걷기
도로 횡단	1. 기본적인 교통안전 시설 및 표지 등에 대한 이해 2. 안전하게 횡단할 수 있는 능력과 태도 배양	1. 교통안전표지의 내용이해 및 그에 따른 행동수칙 익히기 2. 신호등의 의미와 행동수칙 3. 교통안전시설의 기능 및 교통규제에 대한 이해, 안전횡단방법
자전거 타기	1. 지정된 안전한 장소에서 탈 수 있도록 한다	1. 자전거 올바르게 타기 2. 자전거의 특징과 위험성
교통수단 이용	1. 안전한 승·하차 2. 승차자로서 옳은 태도와 행동 습관	1. 여러 가지 교통수단 2. 차를 내리고 탈 때의 지킬 일
안전과 질서	1. 안전한 생활, 안전한 장소를 구분하는 능력	1. 거주장소, 전화번호, 함께하는 사람 2. 집에 아무도 없을 때, 자신이 머물 수 있는 곳 3. 안전한 행동과 위험한 행동 4. 안전한 놀이장소, 통행로, 놀이중 교통안전 5. 사고발생시 도움요청방법

3) 초등학교 고학년

초등학교 고학년 즉 4-6학년 어린이들은 제대로 혼자 힘으로 도로상에서 활동할 수 있으나 아직까지도 속도, 거리, 차량의 움직임에 대한 판단능력이 부족하다. 또한 쉽게 주의가 분산되며, 성인의 보행 및 횡단 태도를 모방하기 시작, 사고를 자초할 위험성이

있다. 또한 자전거 및 스के이트보드, 롤러 스के이트, 킥보드 등의 이용으로 인한 신체 상해의 위험이 높다. 따라서, 이 단계에서의 교통안전 교육목표와 필수적으로 학습해야 할 내용을 다음과 같이 제시할 수 있다.

<표 4-3>은 초등학교 고학년 ‘교통’ 교과의 교통안전교육 권고 목표 및 내용에 관한 것이다.

<표 4-3> 초등학교 고학년 ‘교통’교과의 권고 목표 및 내용

영역	지도 목표	지도 내용
보행	<ol style="list-style-type: none"> 1. 생활주변에 잠재하는 교통 사고의 위험의 이해 2. 도로상에서의 안전행동 능력 및 태도 배양 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 도로보행의 방법과 태도 2. 보행경로의 결정, 여럿이서 걷기 3. 자동차의 특성과 안전한 보행 4. 시간·상황 변화와 안전한 보행
도로 횡단	<ol style="list-style-type: none"> 1. 횡단중 교통사고의 위험성에 대한 이해 2. 안전횡단 훈련 및 습관 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 안전한 횡단장소 찾기 2. 신호등 있는 횡단보도 건너기 3. 신호등 없는 횡단보도 건너기 4. 철길 건널목 건너기
자전거 타기	<ol style="list-style-type: none"> 1. 올바른 자전거 운전 2. 안전한 자전거 승차장소 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 자전거 안전운전 수칙 2. 자전거의 특징과 위험성 3. 자전거의 구조 및 정비방법
교통수단 이용	<ol style="list-style-type: none"> 1. 교통수단별 위험의 이해 2. 승차자로서 태도와 습관배양 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 여러 가지 교통수단 2. 자동차 등 여러 가지 교통수단별로 이용시 지켜야 할 안전수칙 3. 롤러 스के이트, 스के이트보드, 킥보드 이용시의 안전수칙
안전과 질서	<ol style="list-style-type: none"> 1. 교통사고 원인 이해 2. 교통규칙 준수의 필요성 및 이해 3. 교통규칙 준수 태도 4. 자신의 소재를 주변인에게 확인시킨다 5. 자신의 안전을 스스로 확보하는 방법 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 교통법규 및 준수의 중요성 2. 교통사고의 원인 3. 자신이 주로 가는 곳의 전화번호와 위치 확인 및 가족에게 통보 4. 자신의 행동이 자신과 친구, 타인의 안전에 미치는 영향 5. 안전한 외출/귀가시간 확인 6. 자신의 안전과 관련한 타인의 압력에 대한 저항방법 및 표현방식

이와 함께 초등학교 학생들을 대상으로 학교 주변의 도보외출을 실시할 필요가 있다. 교사의 지도하에 학생들은 학교주변의 교통상황과 도로, 이면도로 등을 관찰하고 보행에 위험을 주는 장애물 등을 지적, 미리 준비한 지도 위에 자신의 통학로로써 좋은길과 그렇지않은 길을 표시한다. 이러한 관찰결과를 바탕으로 학생들은 학교에 돌아와서 각자가 선택한 안전한 통학로에 대해 발표하고 다른 학생과 의견을 나누는 시간이 필요하다.

4) 중·고등학교(13~18세)

중·고등학교에서는 위에 제시한 초등학교 교통안전교육내용을 심화하되 학생들의 연령에 따라 그들이 겪게 될 교통 경험을 근거로 하여 교육내용을 구성하여야 한다.

중·고등학교 교통안전교육은 규칙적, 단계적인 교육을 통해 학생들이 공고 도로에서 그들의 안전과 타인의 안전에 필요한 모든 지식을 습득할 수 있으며, 동시에 조심성 있고 신중한 운전자가 될 수 있게 하는 데 그 목적이 있다.

중·고등학교 연령대에는 단순히 도로교통법규를 알고 있다는 사실만으로 교통사고로부터 학생들의 안전이 보장될 수 없다는 사실을 전제로한 교육이 실시되어야 한다. 자전거 등의 이륜차 운전시의 위험한 교통행동을 근본적으로 제거할 수 있도록 학교에서 실습을 통한 안전교육이 필요하다.

중학생을 대상으로는 위의 <표 4-3>에 제시된 내용들을 기초로 하되, 보행자로서 필요한 자세, 교통규칙 및 안전수칙의 준수와 자전거 운전수칙과 관리방법에 중점을 두어 그 내용을 구성한다. 사춘기나 사춘기를 넘어선 청소년들에게 있어 자전거 등의 교통수단은 하나의 도구 이상의 의미를 갖고 더 나아가 그들만의 특별한 공감대를 형성하는 방식, 자신의 존재를 표명하는 한가지 방식이 될 수 있다는 점을 고려해야 한다.

고등학생을 대상으로 하는 교육내용에는 예비 자동차 운전자로서의 소양을 기르기 위한 교육내용이 추가되어야 한다. 이를 위해 자동차 운전면허증 소지자만 자동차를 운전할 수 있다는 사실을 환기시킬 수 있는 교육내용이 필요하다. 그리고 교통법규 준수의 중요성 및 운전자로서 인명존중의 태도를 가져야 함을 인식시키는 교육내용, 자동차의 구조 및 간단한 정비방법을 교육내용으로 포함시켜야 한다.

나. 대안 2(관련 교과에 포함)

관련 교과에 교통안전교육내용을 포함시킬 때는 교통안전교육이 체계적으로 실시 될 수 있도록 각 교과별로 교육내용의 중복을 피해 교과별 특수성을 살리는 한편 교과간에 연계성도 유지해야 한다. 또한 같은 교과 내에서도 학년별로 교육내용의 체계적인 심화, 연계가 이루어져야 할 것이다.

각 학년별 교육내용은 <표 4-4>, <표 4-5>, <표 4-6>에 나타내었다.

다. 대안 3(특별 활동 내용으로 반영)

특별 활동은 학급 활동, 학교 활동, 클럽 활동으로 구성된다. 특별 활동은 학교별로 실정에 맞게 계획이 수립되며, 교과와 상호 보완적 관계를 갖는 교육 활동이다. 특별 활동 중 학급 활동은 학급 어린이회 활동과 적응 활동으로 나뉜다. 학교 활동은 전교 어린이회 활동과 행사 활동으로 나뉘고 클럽 활동은 취미 활동, 체육 활동, 노작 활동, 청소년 육성 단체 활동으로 구분된다(도로교통안전협회, 1995).

첫째, 학급 활동시 교통안전교육은 학급회의의 형태로 전개 할 수 있다. 즉 학급회의 시 교통상황을 주제로 한 토의를 할 수 있는 것이다. 토론의 내용으로 다음과 같은 사항을 생각해 볼 수 있다.

- 교통상황에 관한 토론
- 교통상황에서의 문제점 도출
- 문제점의 개선을 위해 해야할 일에 대한 토론
- 교통 문제의 발생은 누구의 잘못인가에 대한 토론
- 바람직한 행동은 어떤 것인가에 대한 토론

둘째, 학교 활동시 교통안전교육은 교통안전교육행사의 형태를 생각해 볼 수 있다. 일례로 특별활동 시간에 학교장 재량으로 교통안전시설·교통안전 교육시설을 견학할 수도 있고 교통안전 백일장, 포스터그리기 대회, 응변대회 등 교통안전을 주제로 한 행사를 개최할 수 있다.

또한, 교통안전 VTR, 슬라이드 등의 자료를 특별활동 시간에 시청할 수 있다. 이 시간에는 교통안전 VTR, 슬라이드 등의 자료를 단지 시청하는 데서 그칠 것이 아니라 시청 후 감상을 작문 또는 토론하여 다른 학생들과 나누도록 한다.

셋째, 클럽활동시 교통안전교육은 교통안전을 위한 학생들의 모임을 조직, 활동하는 방안을 제시 할 수 있다. 이미 영국, 프랑스 등 외국에서는 학교 내에서 학생들을 대상으로 교통안전클럽을 조직하여 학생 개인 및 지역사회의 교통안전을 도모하고 있다. 교통안전클럽 활동을 통해 학생들이 좀더 적극적인 방법으로 교통안전교육활동에 참여할 수 있도록 한다.

4. 교과서 개발 방안

가. 교과서 개발 방향 및 절차

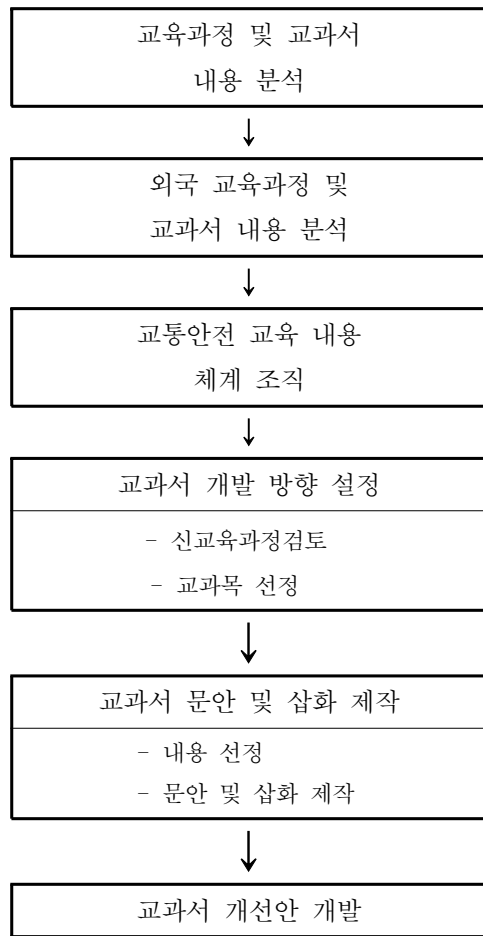
1) 교과서 개발 방향

- 교통안전 교육의 궁극적 목적 실현
 - 미래의 운전자에 대한 안전한 행동과 태도의 형성
 - 생명 존중 의식 제고 및 타인을 배려하는 양보 운전 습관화
 - 사회 기초 질서 준수 의식 향상으로 공동체의 삶의 질 개선
- 7차 교육과정의 특징 반영
 - 국민 공통 기본 교육 과정(1-10학년제) 및 선택 중심 교육 과정 도입
 - 실습 위주의 학습을 통한 이론이 아닌 체험 교육 중시
 - 특별 활동의 강화 및 영역 재편성, 재량 활동의 신설 및 확대
- 중점 교과목 선정
 - 도덕 교과 및 사회, 체육 교과와 관련한 교통안전 교육 내용 개발

- 체험 학습은 특별 및 재량 활동 시간 적극 활용
- 고등학교는 선택 교과목과 연계해 내용 개발
- 학교급별 필수 내용 및 현장 실습 프로그램의 확충
 - 자전거, 이륜차 위험 예측 훈련 등
- 삽화의 교육적 기능 보완 및 참고자료 보완

2) 교과서 개발 절차

- 기존의 교육과정(6차) 및 교과서 분석을 통해 미비점과 개선점 파악
- 외국 교육과정 및 교과서 분석
- 교통안전 교육 내용 체계 조직
- 교과서 개발 방향 설정
 - 신 교육과정(7차)의 방향 검토
 - 교통안전 관련 교과목 선정
- 교과서 문안 및 삽화 제작
 - 교통안전 교육 내용 체계 조직 중에서 교과서에 삽입할 중점 내용 선정
 - 교과서 문안 및 삽화 제작
- 교과서 개선안 개발
 - 교과서 개발 방향 설정, 교과서 내용 선정, 교과서 문안 및 삽화 제작시 교과목 전문가, 교육 전문가, 일선 학교 교사와 협의하여 진행



<그림 4-8> 교과서 개발 절차

나. 교통안전 교육 내용의 체계화

- 교과서에 포함될 필수 교통안전 교육 내용을 선정·체계화
 - 유치원 : 보행과 횡단, 자전거 주행 및 점검 <표 4-4 참조>
 - 초등학교 : 보행과 횡단, 자전거 주행 및 점검 <표 4-5 참조>
 - 중학교 : 자전거 심화(사고원인, 정비), 이륜차 기초 <표 4-6 참조>
 - 고등학교 : 이륜차(구조, 점검, 위험예측), 예비운전자(자동차 구조, 방어운전, 면허) <표 4-7 참조>

<표 4-4> 유치원 필수 교통안전 교육 내용

주 제	관 련 내 용
1. 도로의 보행과 횡단	<ul style="list-style-type: none"> ■ 도로의 역할과 통행구분(보·차도, 놀이 공간) ■ 집단보행(건축 및 야외 학습) ■ 통학로(안전한 통학로 선정 및 이용)
2. 자전거의 안전한 이용	<ul style="list-style-type: none"> ■ 자전거의 집단 주행(안전한 장소 선정) ■ 자전거의 안전한 이용과 교통사고(사고사태)
3. 이륜차·자동차	<ul style="list-style-type: none"> ■ 자동차 기초 이론(자동차 종류 및 이용, 좌석안전띠)
4. 교통사고 방지와 안전한 생활	<ul style="list-style-type: none"> ■ 지역의 교통사정과 교통안전시설(횡단시설 이용) ■ 교통질서 및 법규 지키기(줄서기, 신호 지키기)

<표 4-5> 초등학교 필수 교통안전 교육 내용

주 제	관 련 내 용
1. 도로의 보행과 횡단	<ul style="list-style-type: none"> ■ 도로의 역할과 통행구분(보·차도, 놀이 공간) ■ 집단보행(건축 및 야외 학습) ■ 통학로(안전한 통학로 선정 및 이용) ■ 기상 및 시간의 변화(악천후, 야간의 보행시 주의사항) ■ 도로의 횡단(신호의 의미, 횡단원) ■ 철길건널목(안전한 횡단 방법) ■ 유아나 노인 및 장애를 가진 사람들의 보호
2. 자전거의 안전한 이용	<ul style="list-style-type: none"> ■ 자전거의 집단 주행(안전한 장소 선정) ■ 자전거의 안전한 주행 방법(일렬 횡대) ■ 자전거의 구조 및 점검(반사재, 경음기, 타이어 등 점검) ■ 자전거의 안전한 이용과 교통사고(사고사례)
3. 이륜차·자동차	<ul style="list-style-type: none"> ■ 자동차 기초 이론(자동차 종류 및 이용, 좌석안전띠) ■ 자동차 사고의 특징(사고사례)
4. 교통사고 방지와 안전한 생활	<ul style="list-style-type: none"> ■ 교통문제와 환경(환경오염) ■ 교통안전 관련 기관 및 단체의 활동(교통공원) ■ 지역의 교통사정과 교통안전시설(횡단시설 이용) ■ 교통질서 및 법규 지키기(줄서기, 신호 지키기)

<표 4-6> 중학교 필수 교통안전 교육 내용

주 제	관 련 내 용
1. 도로의 보행과 횡단	<ul style="list-style-type: none"> ■통학로(안전 표지) ■기상 및 시간의 변화(반사재 부착) ■유아나 노인 및 장애를 가진 사람들의 보호(하급생 지도)
2. 자전거의 안전한 이용	<ul style="list-style-type: none"> ■자전거의 안전한 주행(집단주행, 자전거 전용도로) ■자전거의 관련 법규(자전거활성화법률, 주차방법) ■자전거의 점검 및 정비(동력전달체계, 브레이크 등 점검) ■자전거의 교통사고(사고 원인 분석)
3. 이륜차·자동차	<ul style="list-style-type: none"> ■이륜차 운전의 상식(이륜차 특징, 기본 자세) ■이륜차 사고의 특징(사고 사례) ■이륜차 운전의 기초 조작(시동걸기, 스톱틀 조작 및 제동) ■자동차 사고의 특징(사고사례)
4. 교통사고 방지와 안전한 생활	<ul style="list-style-type: none"> ■교통문제와 환경(환경오염, 교통신문 제작) ■구급시설 및 구급체계(응급처치) ■교통안전 관련 기관 및 단체의 활동(경찰청, 자전거 캠페인) ■지역의 교통사정과 교통안전시설(무인단속카메라, 과속 방지턱)

<표 4-7> 고등학교 필수 교통안전 교육 내용

주 제	관 련 내 용
1. 도로의 보행과 횡단	<ul style="list-style-type: none"> ■기상 및 시간의 변화(야간, 비올 때) ■유아나 노인 및 장애를 가진 사람들의 보호
2. 자전거의 안전한 이용	<ul style="list-style-type: none"> ■자전거의 집단주행(사이클, 자전거타기 운동) ■자전거의 안전한 주행방법(교통안전 표지 의미)
3. 이륜차·자동차	<ul style="list-style-type: none"> ■이륜차 운전의 상식(안전공간, 심리속도 등) ■이륜차 사고의 특징(사고 사례 분석) ■이륜차 운전의 기초 조작(깔기, 세우기) ■이륜차 안전 주행(위험예측-야간, 비포장도로, 회전) ■이륜차의 구조 및 점검(배기량별 핸들구조) ■자동차 사고의 특징(상충분석, 사고사례) ■자동차 기초 조작 및 안전 주행(방어운전·위험예측 훈련) ■자동차 기초이론(면허시험, 에어백, 보호장구) ■자동차의 구조 및 점검(엔진룸, 변속기, 제동장치 등)
4. 교통사고 방지와 안전한 생활	<ul style="list-style-type: none"> ■구급시설 및 구급체계(교통사고 사후 처리) ■교통안전 관련 기관 및 단체의 활동 ■교통사고 방지를 위한 우리의 역할(폭주족, 음주운전, 휴대전화, 사고의 책임과 배상) ■양보운전 및 운전예절(운전면허 취득전에 양보운전과 운전예절에 관한 내용)

다. 중점 교통안전 교육 내용 선정

1) 중점 교과목 선정

- 유치원 : 건강 생활
- 초등학교 : 우리들은 1학년, 바른생활, 슬기로운 생활, 즐거운 생활, 도덕, 사회, 체육, 과학, 특활 및 재량 활동
- 중학교 : 도덕, 사회, 기술·가정, 과학, 특활 및 재량 활동
- 고등학교 : 도덕, 사회, 기술, 과학, 특활 및 재량 활동
- 고등학교 선택 교과 : 시민윤리, 인간 사회와 환경, 체육과 건강, 현대과학과 기술, 자동차·건설·기계, 자동차 전기
- 중점 교통안전 내용 선정
 - 교통안전 내용체계<표 4-4, 4-5, 4-6, 4-7>에서 교과서 내용 선정 <표 4-8참조>

2) 유치원

- 보행 및 횡단 프로그램
 - 안전한 통학로 선정 및 이용, 횡단 원칙 및 횡단 시설 이용
- 자동차의 안전한 이용
 - 자동차의 안전한 승하차 및 좌석안전띠 착용 습관화

3) 초등학교

- 보행 및 횡단 프로그램
 - 안전한 통학로 선정 및 이용, 횡단 원칙 및 횡단 시설 이용
- 자동차의 안전한 이용
 - 승하차시 안전 및 승차시 좌석안전띠 착용 습관화
- 자전거 안전
 - 자전거 기본 기능 및 자전거 위험예측, 자전거 대회

4) 중학교

- 자전거 사고의 원인 및 사고 사례
 - 자전거활성화 법률, 자전거 전용도로
- 자전거의 구조 점검 및 정비
- 이륜차 기본 지식, 응급처치
 - 이륜차 기본 조작, 보호용 장구 착용, 승차의 바른 자세

5) 고등학교

- 이륜차 위험예측 및 방어운전 프로그램
 - 유아 및 노인의 특성 및 보호
 - 자전거 배려하는 운전 행동
- 폭주족 및 음주 운전의 위험성
 - 폭주족 및 음주운전의 실태 및 위험성

<표 4-8> 중점 교통안전 교육 내용

중점내용 학교급별	보행 및 횡단	자전거 안전	이륜차 및 자동차	참고자료
유치원	■ 횡단원칙 ■ 놀이공간	■ 자전거 기능/장소		■ 사고통계, 유형 ■ 신호의 의미
초등학교 저학년	■ 통학로선정, 이용 ■ 횡단원칙 ■ 놀이공간	■ 자전거 기능/장소 ■ 자전거 대회 I		■ 사고통계, 유형 ■ 신호의 의미 ■ 사각, 내륜차
초등학교 고학년	■ 보행/횡단 심화 ■ 하급생지도 ■ 날씨, 야간운전	■ 자전거 대회 II ■ 자전거 사고유형 ■ 집단주행/위험예측		■ 도로교통법 ■ 교통안전표지 ■ 교통공원
중학년		■ 자전거 사고원인 ■ 구조, 점검, 정비 ■ 자전거 위험예측 ■ 자전거 전용도로	■ 이륜차 기본지식 ■ 응급처치	■ 자전거관련법률 ■ 자전거사고사례 ■ 자전거안전평가
고등학교			■ 사고유형, 사례 ■ 구조 및 점검 ■ 위험예측, 방어운전 ■ 운전예절 ■ 폭주족, 음주운전 ■ 휴대전화	■ 고교생심리, 행동 ■ 유아, 노인보호 ■ 이륜차면허시험

제5장 결론 및 제언

1. 학교 교통안전교육의 문제점

1) 정부(교육인적자원부)의 어린이 교통안전교육에 대한 지원 부족

- 어린이 교통안전교육 특히 학교 교통안전교육에 있어서 일차적인 책임은 “제5차 교통안전기본계획”(건설교통부)에 따르면 교육인적자원부에 있다. 따라서 교통안전교육을 위한 충분한 예산을 배정하고 교통안전 교육이 제대로 실시되고 있는지에 대해 정부(특히 교육인적자원부) 차원에서 적극적으로 파악, 지원할 필요가 있으나 예산 배정부부터 제대로 되어 있지 않은 상황이다.

2) 교통안전 교육계획이 비체계적이고, 구체적이지 못함

- 정부 차원의 교통안전 교육에 관한 계획서들을 분석한 결과 중점 사업별, 연도별 체계성 없이 여러 개의 과제들이 한꺼번에 나열되어 있어 체계성과 구체적 실행 가능성이 떨어진다.
- 한편 일선 학교의 경우, 체계적인 교육계획 하에 구체적인 교육 방법과 충분한 자료 제공이 요청된다. 그러나 실제로는 교육계획에 관념적이고 계몽적인 차원에서 과제들이 제시되어 있다. 예를 들어 자전거 교육의 경우, 자전거 출발 및 정지요령, 교차로에서의 안전한 행동요령 등 구체적인 자료가 제시되어야 하는데 실제로는 막연하게 “차도에서 타지 말 것”, “전후 좌우 살피기 타기”와 같이 ‘-해야 한다’, ‘-하지 말아야 한다’는 내용의 제시에 그치고 있다.

3) 체험교육 관련 교수-학습자료가 부족함

- 어린이들이 이론적으로는 교통안전에 관해 알고 있을지 모르나, 실제 교통상

황에서는 안전하게 행동하지 않는 경향이 높다. 이와 같은 상황은 교통안전교육의 특성상 실습과 체험을 통한 교육이 이루어져야 함에도 불구하고, 실제 어린이 교통안전 교육은 강의 중심, 이론교육 위주로 치우치는데 기인한다고 볼 수 있다.

- 교사들이 실습 위주의 교통안전교육을 하고 싶어도 실습과 체험교육을 위한 교수-학습자료가 제대로 보급되어 있지 않아 활용할 수 없다는 점도 큰 문제점으로 지적할 수 있다.

2. 건의사항

1) 정부의 적극적인 지원

- 정부 차원에서 교재 제작비용, 모의시설물 제작비용, 교사교육 비용 등 교통안전교육을 위한 충분한 예산을 배정하고 교통안전교육이 제대로 실시되고 있는지 검토하여 개선하는 등 적극적으로 지원해야 할 필요가 있다. 또 교육인적자원부가 교육지침을 제작, 보급하고 민간 및 공공단체가 지원하는 형태의 활동도 고려하여야 할 것이다.
- 교재개발, 지도교사 양성 등의 과제를 지원하고 있는 공공 및 민간단체의 업무에 있어 중복과 경제적 낭비를 피하고 교육인적자원부가 주도성과 책임성을 가지고 효율적으로 조정 역할을 할 수 있도록 해야 한다.

2) 체계적이고 구체적인 교육계획 수립

- 정부 차원에서 교통안전 교육사업 계획을 수립할 때, 체계성과 구체적 실행가능성을 고려하여야 할 것이다. 무엇보다 계획된 교육사업을 실행할 수 있도록 교통안전교육에 대한 예산이 책정되어야 한다. 또한 연도별 중점 사업과 그 실행 기관을 명시하고, 사업실행기간이 종료된 후에는 계획된 사업에 대한

구체적이고 실용적인 평가가 이루어져야 할 것이다.

- 일선 학교의 경우, 수업에 직접 활용할 수 있도록 체계적인 수업계획이 요청된다. 즉 관념적이고 계몽적인 차원에서 그치는 것이 아니라, 어린이들이 실제로 활용할 수 있는 행동요령과 지식을 교사들이 지도할 수 있도록 구체적인 교육방법과 자료를 제시하는 수업안이 마련되어야 한다.

또한 교육계획과 실행에 대해 과제별, 단계별로 철저히 평가, 교육의 목표가 달성되도록 해야 교통안전교육이 사고예방에 크게 기여할 수 있을 것이다.

3) 안전한 행동의 정착을 위해 체험교육 강조

교통안전교육의 특성상 이론 중심의 교육으로만 그칠 것이 아니라 어린이들의 행동, 체험을 통한 행동기술의 습득이 필요하다. 또한 교사들은 교재보다는 비디오 테이프 등의 시청각 자료, 신호등과 횡단보도 등 체험교육을 가능하게 하는 모의시설물을 효과적인 교수-학습자료로 더 선호하고 있다.

따라서 교통안전 교육계획시에는 체험교육이 가능하도록 교육내용을 조직해야 할 것이다. 또한 교통안전 교수-학습자료 개발, 보급시에는 지식교육과 체험교육을 병행하여 실시할 수 있도록 효과적인 시청각 자료와 모의 시설물의 개발에 더 많은 관심과 지원이 주어져야 할 것이다.

4) 교통을 전공으로 한 전문교사의 배치

교육인적자원부에서는 각급 학교별로 교통안전 지도교사를 1명씩 지정토록 하고 있다. 허나 교통안전 전담교사라 함은 학교교육에 있어 교통안전교육의 전문성을 고려하여 초등학교에서 교통안전교육을 전담하고 있는 교사를 말하는데 교통안전전담교사는 타교사와 마찬가지로 교육업무를 수행하면서 병행하여 교통안전교육을 담당하고 있다. 이들 교통안전전담교사는 방학중에 도로교통안전관리공단에서 실시하고 있는 교통안전교육을 이수하여 학교에서 교통안전교육을 전담하고 있다. 허나 장래의 교통사회에 바람직한 교통행동 양식으로 대처할 수 있는 교통사회인을 육성한다는 취지의 적극적인 교통교육의

차원에서 학교내 교통을 전공으로한 전문교사를 배치하여야 할 것이다.

미국의 경우는 안전지도 전담교사에 의한 교통안전교육 및 지도를 의무화하고 있으며, 영국의 경우는 지역담당 교통안전관이 학교를 순회하며 교통안전교육을 실시하고 있다.

5) 대학에서의 교통안전교육

미국에서와 같이 고등학교 운전자교육 전담교사 교육과정이 아닌, 교통안전·교통질서·공중도덕에 관한 내용을 교양과목으로 가르치는 정도라면 대학에서 한 학기에 2학점 정도를 이수토록 하는 것이 적절할 것이다.

현행 교육법상 대학 교육과정은 각 대학이 자율적으로 정하여 결정할 수 있도록 되어 있기 때문에 『교통안전』을 교양선택과목으로 지정하는 데에는 아무런 법적·제도적 장애요인이 없다. 일단 교양 선택과목으로 지정된 『교통안전』 과목을 대학생들이 가능한 많이 수강토록 하기 위한 유인책(Incentive)으로 대학에서 『교통안전』 과목을 이수한 사람에 대하여는 추후 운전면허 학과시험에서 10~20점의 가산점을 부여하는 방안을 정책적으로 고려하는 것이 바람직 할 것이다.

6) 교통안전교육을 이수한 학생들에 대한 혜택부여

교육인적자원부는 도로교통안전관리공단에서 실시하고 있는 교통안전 사회교육 프로그램을 이수한 학생에게는 내신이나 수능 가산점 부여 등을 해야 한다.

7) 방송매체의 적극적 활용 도모

국영 또는 민영 TV, 교육방송, 라디오 등의 방송매체를 적극적으로 활용하여야 한다. 방송매체는 대규모의 시청자 집단에게 교육할 수 있다는 장점이 있다. 또한 자녀에 대한 교통안전교육을 위해 따로 시간내는 것을 부담스럽게 생각하는 사람들일지라도 방송에서 제공되는 정보는 시간적으로 큰 부담없이, 그리고 큰 거부감없이 수용한다는 특성이 있다.

방송매체를 활용하는 방안은 크게 두 가지로 구분해볼 수 있다. 첫째, 장시간을 요하는 교육 프로그램이라면 교육방송, 교통방송 등을 활용한다. 둘째, 일반적으로 유아 및 성인들이 많이 시청하는 국영 또는 민영방송의 경우, 주부대상 방송시간대나 유아대상 시간대, 그리고 시청자가 많은 뉴스시간대 등에 아주 짧은 시간이라도 배정하여, 유아 교통안전수칙 및 성인이 알아야 할 사항을 홍보물 형식으로 방영할 수 있을 것이다. 두 가지 경우 모두 단발성으로 그칠 것이 아니라, 구체적인 계획하에 장기간에 걸쳐 지속적인 시리즈물 형태로 방영될 수 있어야 할 것이다.

8) 교통안전 교육의 목표와 내용의 정립을 위한 구체적 지침

현행 초중고 교육과정에서는 교통안전교육을 교과활동 및 특별 활동전반에 걸쳐 실시하게 되어 있으나 구체적인 지침이 없기 때문에 체계적으로 통합된 형태의 지도가 이루어지지 않고 있다. 특히 안전교육은 지식교육보다는 오히려 실천 행동교육이 강조되는 분야로 교육활동 전체를 통해 충분한 시간적 여유를 가지고 이루어져야 하나 교통안전 교육에 배정된 교육시간이 없기 때문에 다른 지도에 뒤쳐지고 있는 실정이다.

따라서 현재 해결해야 할 과제로는 교통안전교육을 독립교과로 하던지 여러개의 관련 교과에 분산시켜 지도를 하던지 또는 특별활동 시간에 집중적으로 편성하든지 간에 그에 대한 원칙이 정립될 필요가 있다. 또한 만일 분산 교과로 다룬다는 원칙이 서더라도 교통안전교육의 통합성과 체계성이 확보되도록 교통안전 교육의 목표와 내용체계가 정립될 필요가 있으며, 이를 바탕으로 과목별 시간 배당과 교육내용의 할당문제를 해결해야 한다.

연구보고서 2002-12

교통문화 정립을 위한 조기 교통교육방안

2002년 12월 발행

2002년 12월 인쇄

발행인 : 서 재 관

발행처 : 치 안 연 구 소

경기도 용인시 구성읍 언남리 88번지

인쇄처 : 대 한 문 화 사

(TEL : (02)2268-0458)

이 책의 무단 복제를 금합니다.

이 책자에 게재된 내용은 연구자 개인의 의견이며

치안연구소 공식 견해가 아님을 밝혀둡니다.

