



2015 제3호  
**치안정책연구**

The Journal of Police Policies

2015. 12 (제29권 제3호)

# 어린이집 원장의 안전의식에 관한 비교 연구 : 통학버스를 중심으로

A Comparative Study on the Safety Consciousness of Directors at Child Care Center : Focusing on School Bus

전 병 주\* · 최 은 영\*\*

## 차 례

I. 서론	IV. 연구결과
II. 이론적 배경	V. 결론
III. 연구방법	

## 국 문 요 약

본 연구는 어린이집 원장의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 분석하였다. 이를 위하여 충남·북 지역에서 어린이집 통학버스를 운전하는 원장과 운전하지 않는 원장으로 집단을 나누어 분석하였고, 251명을 조사하였다. 수집된 자료의 분석을 위하여 PASW Statistics 18.0을 이용하였고, 주요 연구결과는 다음과 같다.

첫째, 통학버스를 직접 운전하는 집단과 운전하지 않는 집단의 안전의식 수준은 각각 6.14(SD=1.59)와 6.67(SD=1.63)로 나타나 통학버스를 운전하지 않는 집단이 유의미하게 더 높은 것으로 나타났다( $t=-2.579, p<.01$ ).

둘째, 조사대상자들의 안전의식에 공통적으로 영향을 미치는 요인은 안전지향동기, 어린이집의 유형, 건강상태로 나타났으며, 그 외의 영향 요인과 영향력은 집단별로 다르게 나타났다. 집단별로 다른 요인을 살펴보면, 통학버스를 직접

운전하는 집단의 경우에는 경제상태, 운행지역, 개정된 도로교통법과 영유아보육법의 숙지 여부, 감각추구성향이 추가적으로 영향을 미치는 것으로 나타났다. 특히, 어린이집의 유형, 안전지향동기가 안전의식에 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다. 통학버스를 운전하지 않는 집단의 경우에는 결혼상태, 보호자 등의 안전의식이 추가적으로 영향을 미치는 것으로 나타났다. 특히, 안전지향동기, 건강상태가 안전의식에 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다.

이러한 연구결과에 기초하여 어린이집 원장들의 안전의식 향상을 위해 공통적으로 영향을 미치는 요인을 중심으로 개선 방안을 제시하였고, 집단별 특성에 맞추어 실질적인 방안을 추가적으로 제시하였다. 나아가 한국 사회에서 올바른 교통정체를 수립하고, 교통문화의 선진화를 이루는데 기초자료를 제공하고자 하였다.

\* 충북대학교 아동복지학과 시간강사, 주저자.

\*\* 충북대학교 아동복지학과 교수, 교신저자.

## I. 서론

2014년 기준으로, 한국은 인구 100만명 당 교통사고 사망자 수가 105명으로 조사되어 OECD 회원국 중에서 폴란드에 이어 두 번째로 높은 것으로 나타났다.<sup>1)</sup> 이러한 사망자 수는 2001년과 비교해 38.6% 감소한 것이지만, OECD 국가들의 사망자 수가 41.7% 감소한 것과 비교하면 아직까지 미흡함을 알 수 있다. 다양한 교통사고 유형 중에서 어린이집 통학버스의 사고가 끊임없이 발생하여 사회적 문제가 되고 있다. 2010년부터 2014년까지 전국적으로 어린이집의 통학버스 안전사고는 1천281건이 발생하여 아동 374명이 부상을 입었고, 18명이 사망한 것으로 나타났다.<sup>2)</sup> 특히, 2013년 3월 충북 청주에서 발생한 어린이집 통학버스의 사고로 인하여 아동이 숨진 사건이 있었다. 이 사건을 계기로 통학버스 교통사고를 근절하기 위해 일명 ‘세림이법’이 시행되고 있지만, 어린이집 통학버스 사고는 지속적으로 발생하고 있다.

2015년에 발생한 주요 통학버스 사고를 살펴보면, 광주 지역에서는 어린이집 통학버스가 아파트 단지에서 급제동 하면서 아동이 머리를 크게 다쳐 숨진 사건이 발생하였다. 경북 상주에서는 어린이집 앞에서 원장이 운전하던 통학버스에 2살 아동이 숨지는 사고가 있었다. 심지어, 충남 보령에서 발생한 어린이집 통학버스의 사고는 통과높이 제한 구조물을 충돌한 것이었다. 이 사고는 2m 높이의 제한 구조물이 도로에 있었지만, 운전자가 이것을 인지하지 못하고 발생한 것이어서 운전자의 안전 불감

1) OECD, *The International Traffic Safety Data and Analysis*, 2014.

2) 보건복지부, 13세 미만 어린이 교통사고 현황, 2015, 24-32쪽.

증에 대한 우려와 함께 안전의식에 문제가 있음을 보여준다.<sup>3)</sup>

정부와 지방자치단체는 관련 법률을 개정하여 차량 안전장치를 강화하고 강력한 단속을 실시하고 있지만, 가시적인 성과는 나타나지 않고 있다. 더욱이 어린이 통학버스 사고는 매년 증가하고 있어 법의 실효성이 부족하다는 비판을 받고 있다. 이것은 사고와 직접적 관련이 있는 운전자, 동승한 보호자 등의 행동과 의식의 변화 없이는 교통사고 방지에 한계가 있음을 보여주는 것이다. 실제로 어린이집 통학버스 사고의 원인 중 56.0%는 '안전운전 의무 불이행'으로 나타나 운전자가 안전 운행만 했어도 많은 사고를 방지할 수 있었다.<sup>4)</sup> 과거에는 교통사고 원인에 대해 도로 등의 환경적 요인에서 찾았으나, 지금은 운전자의 운전행태가 가장 중요한 요인으로 작용한다는 연구가 보고되었다.<sup>5)</sup> 또한, 안전시설 등의 물적 요인뿐만 아니라, 운전자의 부주의한 행동 등의 인적요인도 교통사고와 밀접하다고 하였다.<sup>6)</sup> 결국, 교통제도와 정책을 보완하고 차량의 안전장비를 강화하는 것만큼 어린이집 통학버스 운영자 및 운전자, 보호자의 안전의식도 중요하다고 할 수 있다.

더욱이 아동은 사고 위험을 인지하고 그것에 대처하는 능력이 없어

3) 이외에도, 경기 광주에서는 아동이 자신이 타고 온 어린이집 통학버스에 부딪힌 후, 도로에 방치되었다가 사망하기도 하였다. 충북 청주에서는 다른 차량 운전자의 부주의로 인해 운행 중인 통학버스와 추돌하는 사고가 발생하여 통학버스의 운전자와 다수 아동들이 크게 부상을 입은 사고가 있었다.

4) 육아정책연구소, 유치원·어린이집 운영실태 비교 및 요구분석, 2015, 11-24쪽.

5) 권민정·오영태, “운전자의 정서가 운전행동에 미치는 영향에 관한 연구”, 대한교통학회지, 제31권 제6호, 대한교통학회, 2013, 34-42쪽; 정다운·김홍순, “운전자 특성에 따른 교통위반행태 분석”, 서울시연구, 제9권 제3호, 2008, 서울연구원, 119-131쪽.

6) 조가희·이명선, “작업 운전자의 자각피로도도와 교통사고 경험 관련성”, 한국위기관리논집, 제10권 제8호, 위기관리 이론과 실천, 2014, 1-14쪽.

통학버스의 안전사고는 아동의 생명을 직접적으로 위협하므로 통학버스 사고를 미연에 방지할 수 있는 방안이 조속히 마련되어야 한다. 이 과정에서 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 여러 하위범주로 구성되므로<sup>7)</sup> 포괄적이고 실증적인 연구를 통해서 그 요인을 분석할 필요가 있다. 또한, 어린이집은 원장이 직접 통학버스를 운행하는 경우가 많으며, 가정어린이집의 경우에는 그 비율이 82.8%인 것으로 나타났으므로<sup>8)</sup> 원장들의 안전의식에 대한 보다 집중적인 연구가 요구된다.

따라서 본 연구에서는 개인 차량을 운전하는 어린이집 원장들을 대상으로 통학버스를 직접 운전하는 원장과 통학버스를 운전하지 않는 원장으로 집단을 나누어 각 집단의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 비교 분석하였다. 이 결과를 토대로 각 집단별 맞춤형 방안을 수립함으로써 그들의 안전의식을 제고하고 통학버스의 사고를 미연에 방지하고자 하였다. 나아가 성숙한 교통문화를 정착하여 미래 국가의 성장 동력인 아동들의 안전하고 건강한 성장을 도모하는데 기초자료를 제공하고자 하였다. 이러한 연구목적을 위해 본 연구에서의 연구문제는 다음과 같다.

첫째, 통학버스 운전 여부에 따라 어린이집 원장의 안전의식은 차이가 있는가?

둘째, 통학버스 운전 여부에 따라 어린이집 원장의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 어떠한가?

7) 이현주, “운전자의 개인적 특성에 따른 운전행동 차이 및 법규위반횟수에 대한 인과관계 분석”, 대한교통학회지, 제25권 제2호, 대한교통학회, 2007, 39-50쪽; Neal, A. and Griffin, M. A., “Safety Climate and Safety Behavior”, *Journal of Management*, Vol. 27, 2002, pp. 67-75.

8) 육아정책연구소, 앞의 보고서, 11-24쪽 이외에도 어린이집의 유형에 따른 원장들의 통학버스 운전 비율은 민간 어린이집 35.4%, 사회복지법인 12.1%로 나타났다.

## II. 이론적 배경

경찰청을 중심으로 정부 차원에서 국민들의 교통안전을 확보하고 올바른 교통문화를 정착하기 위해 많은 노력을 하고 있다. 하지만, 2014년 통계청의 '사회조사 결과'에 의하면, 교통사고 영역에서 '불안하다'라고 응답한 비율이 56.2%인 것으로 나타나 교통사고를 방지하기 위한 대책이 보다 구체적으로 수립되어야 함을 알 수 있다.<sup>9)</sup> 특히, 어린이집의 통학버스 사고는 지속적으로 발생하고 있어서 도로교통법과 영유아보육법 등 관련 법률을 개정하고, 새로운 정책을 수립하여 통학버스의 안전 운영을 도모하고 있다. 이런 법률을 위반해 통학버스 운행 중 사고가 발생하여 영유아가 사망하거나 중상해를 입은 경우에는 어린이집의 운영을 정지하거나 폐쇄할 수 있게 되었다. 또한, 사망자가 발생한 사고의 경우에는 운전자를 구속하기로 하는 등 엄격한 처벌을 통하여 사고에 대한 경각심을 일깨우고 있으며, 통학버스 운전자 등에 대한 실질적인 안전교육을 실시하여 교통질서 의식 제고와 교통사고 예방을 도모하고 있다.

물론, 국민들의 안전의식은 점차 개선되고 있지만, 교통안전에 대하여 너무 쉽게 생각하는 경향이 있으며, 다른 국가들과 비교해 안전의식은 여전히 낮은 것으로 나타났다.<sup>10)</sup> 결국, 교통안전을 위한 제도 개선만으

9) 2014년 통계청의 '사회조사 결과'에 의하면, 국민들은 안보, 신종전염병, 범죄위협 등의 모든 분야에서 '불안하다'라고 응답한 비율이 2년 전과 비교해 크게 증가하였다. 교통사고 영역에서의 '불안하다'라는 인식은 56.2%로 나타났고, 이것은 국가안보, 신종 전염병의 영역보다 더 높은 것이다. 더욱이 범죄위협(64.6%)보다는 교통사고 영역에서의 불안이 다소 낮은 것이지만, 범죄위협 영역이 2년 전에 비해 0.4% 높아진 것과 비교해, 교통사고 영역은 5.0% 높아져 그 상승 정도가 더 큰 것으로 나타났다.

로는 교통사고 예방과 안전운행을 기대하기에 한계가 있음을 알 수 있다. 정부가 추진하는 다양한 교통정책이 본래의 목적을 달성하기 위해서는 교통안전에 대한 국민들의 주의 수준이 높아져야 하며, 무엇보다 운전자들의 안전의식이 향상되어야 함을 시사한다. 즉, 어린이집 통학버스의 교통사고를 방지하기 위해서는 운전자들의 안전의식 향상이 전제되어야 한다. 실제로 어린이집 통학버스의 교통사고 치사율은 다른 교통사고 치사율보다 2배 더 높게 나타났으므로<sup>11)</sup> 통학버스 운전자들의 안전의식을 향상할 수 있는 연구가 반드시 요구된다.

그러나, 지금까지 운전자의 안전의식에 대한 선행연구는 교통사고 특성을 토대로 시설물과 제도 강화 등을 강조하거나, 운전자들의 인지기능과 상황인식에 대한 연구 등 특정 영역 또는 단편적인 접근을 통해 교통안전에 대한 연구가 주로 진행되었다.<sup>12)</sup> 그리고 어린이집 통학버스 운전자의 안전의식에 대한 연구는 운전자 운행태도(정차태도, 규범 준수 등), 차량 안전기준(보호표지판, 안전장비 설치 등) 준수 여부 등을 중심으로 한 연구가 진행되었고, 최근에 이르러 통학버스 운전자의 유형에 따른 안전의식을 비교한 연구가 보고되었다.<sup>13)</sup> 이 연구에서는 지입 차

10) 이만수, “운전자 특성에 따른 안전의식 수준과 재해예방 대책에 대한 연구”, 대한안전경영과학회지 제15권 제4호, 대한안전경영과학회, 2013, 131-138쪽; 강맹진, “교통사고 분석과 교통경찰”, 한국콘텐츠학회논문지 제9권 제9호, 한국콘텐츠학회, 2009, 199-209쪽.

11) 보건복지부, 앞의 보고서, 31쪽.

12) 김경범, “고령사회를 대비한 노인 운전자 교통사고 특성 및 저감방안”, 한국콘텐츠학회 논문지 제14권 제7호, 한국콘텐츠학회, 2014, 151-160쪽; 김훈주 외, “노인 운전자들의 인지기능과 운전실태에 대한 연구”, 한국산학기술학회 논문지 제15권 제5호, 한국산학기술학회, 2014, 2946-2952쪽; 임용석·이정원, “노인 운전자의 운전 중 시공간능력과 상황인식에 대한 반응”, 한국노년학 제32권 제4호, 한국노년학회, 2102, 1087-1099쪽.

13) 윤선화, “유치원과 어린이집에서 운행 중인 어린이통학버스 안전 실태”, 한국

량을 통해 어린이집 통학버스를 운전하는 집단보다 통학버스를 직접 운전하는 원장 집단의 안전의식이 더 낮은 것으로 나타났다. 다만, 이 연구는 어린이집 원장들의 특성을 고려하지 않고 충분한 조사대상자들을 확보하지 아니하여 연구결과를 일반화하기에는 다소 한계가 있다.

더욱이 어린이집의 유형 중에서 가정어린이집은 원장들이 통학버스를 운전하는 경우가 많은 것으로 나타났다.<sup>14)</sup> 가정어린이집 원장들은 본래의 원장 직무뿐만 아니라 보육교사 역할도 담당하고 있다. 심지어 아동 간식과 식사를 위한 요리까지 하는 경우가 많은 현실을 고려할 때, 어린이집의 특성을 고려한 연구가 진행되어야 한다. 어느 직업에서나 적정 수준 이상으로 작업이 많은 경우에는 인간이 감수할 수 있는 능력과 실제로 담당하는 작업량 간의 차이가 커지게 되어 그들의 작업 수행도는 감소하게 된다.<sup>15)</sup> 이러한 결과는 운전의 경우에도 배제할 수 없으므로 어린이집 원장의 과도한 업무는 통학버스 운전에 있어서 부정적인 영향을 미치게 될 것이다.

지금까지의 국내·외의 선행연구에서 운전자들의 안전의식에 영향을 미치는 요인으로 나타난 것은 운전자들의 운전능력(driving ability), 감각추구성향(sensation-seeking disposition) 등의 인성요인과 운전자가 인식하는 외부환경 등이 있다.<sup>16)</sup> 이에 따라, 본 연구에서는 국내·외 여러 선행연구를 토대로 통학버스 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인

위기관리논집 제9권 제2호, 한국위기관리학회, 2013, 73-94쪽; 전병주·윤경미, “어린이집 통학버스 운전자의 유형에 따른 안전의식에 관한 비교 연구”, 한국콘텐츠학회논문지 제14권 제11호, 한국콘텐츠학회, 2014, 249-259쪽.

14) 육아정책연구소, 앞의 보고서, 11-24쪽.

15) 정봉조 외, “운전자 작업부하를 고려한 최장 허용 직선길이 결정에 관한 연구”, 대한교통학회지 제20권 제2호, 대한교통학회, 2002, 17-26쪽.

16) 권민정·오영태, 앞의 논문, 35쪽.; 전병주·윤경미, 앞의 논문, 251쪽

을 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 운전자가 인식하는 보행자와 다른 차량 운전자의 안전의식 등의 3개 하위영역으로 구성하였다. 이와 관련하여, 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 살펴보면 다음과 같다.

첫 번째 요인으로, 운전자의 운전능력을 고려할 수 있다. 이런 능력에 따라 비슷한 교통 환경이나 운행상태에 있더라도 운전자의 범규위반과 사고가능성은 달라진다.<sup>17)</sup> 운전능력에 대한 초기의 연구에서는 운전자의 지각-운동기술(perception-motor skill)만으로 그들의 운전능력이 결정된다고 하였다.<sup>18)</sup> 여기서는 운전자의 지각-운동기술에 대한 평가 점수가 높을수록 주의와 안전보다는 자신의 운전기술을 과신하며, 보다 위험한 운전습관을 가지고 있어서 운행 중 교통사고를 유발할 가능성이 더 높다.<sup>19)</sup> 최근에는 보다 정확한 운전능력을 측정하게 위해서는 운전자의 지각-운동기술 이외에 그들의 안전지향동기(safety motive)가 포함되어야 한다고 주장한다.<sup>20)</sup> 운전자가 위험상황이 아니라고 판단하거나 위험상황에 대한 인식이 없을 경우에는 운전자는 습관적으로 그런 행위를 지속하게 되며, 자신의 운전역량과 안전운행을 과대평가하게 된다.<sup>21)</sup>

17) 이현주, 앞의 논문, 41쪽; West, R. et al., "Mild social deviance", *British Journal of Psychology*, Vol. 84, No. 2, 1993, pp. 207-219.

18) West, R. et al., op. cit., p. 211.

19) 이현주, 앞의 논문, 40-43쪽; Lajunen, T. and Summala, H., "Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments", *Personality and Individual Difference*, Vol. 19, 1995, pp. 307-318.

20) Lajunen, T. and Summala, H., op. cit., pp. 308-312.; Sümer, N. et al., "Asymmetric relationship between driving and safety skills", *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 38, 2006, pp. 703-711.

21) 박동균·박은미, "음주동기가 음주운전 행동에 미치는 영향", 치안정책연구

여기서는 운전자가 ‘안전운전을 하는지’ 또는 ‘위험운전을 하는지’에 대한 스스로의 판단이 자신의 운전 형태에 영향을 줄 수 있다고 하였다.

두 번째 요인으로, 운전자의 인성을 고려해야 한다. 교통사고는 운전 능력뿐만 아니라, 운전자의 인성적 특성에 의해서도 크게 영향을 받는다.<sup>22)</sup> 교통사고 다발자들은 심리·정서적으로 매우 불안정하고, 운전 중 부주의한 경향이 높은 것으로 나타났다. 특히, 운전자가 감각추구성향이 강할수록 위험한 상황과 모험을 추구하게 된다. 감각추구성향은 일상에서 강렬한 모험적인 경험을 추구하려는 인간의 경향을 말하며, 이것은 교통사고를 예측할 수 있는 주요 요인이라고 하였다.<sup>23)</sup> 더욱이, 이런 성향을 지닌 운전자들은 과속이나 위험운전을 하면서 긴장감을 느끼지만, 이 상황을 수용하거나 더 즐기는 것으로 나타났다. 또한, 감각적인 상황을 스스로 유발하기 때문에 위험행동도 감수하는 경향이 더 크다는 것이다.<sup>24)</sup> 결국, 감각추구성향이 높은 사람들은 운전 중에 과속, 공격적 운전 등을 할 위험이 상대적으로 더 높아 비정상적 행동과 위험한 운전을 자주 일으키므로 교통사고를 많이 유발하게 된다.<sup>25)</sup>

제24권 제2호, 치안정책연구소, 2010, 269쪽.

22) McGuire, F. L., "Personality factor in highway accident", *Human Factor*, Vol. 18, 1996, pp. 433-442.

23) Smith, D. L. and Heckert, T. M., "Personality characteristics and traffic accidents of college students", *Journal of Safety Research*, Vol. 29, No. 3, 1998, pp. 163-169.

24) 서경현·조은희, "감각추구 성향 및 음주에 대한 기대와 음주동기 및 문제음주 간의 관계", *한국알코올과학회지* 제12권 제1호, 한국알코올과학회, 2011, 1-14쪽.

25) 위의 논문, 2-3쪽; 이재식, "운전분노에 대한 운전확신과 감각추구 성향의 상호작용 효과", *한국심리학회지: 사회문제* 제18권 제3호, 한국심리학회, 2012, 389-413쪽.

마지막으로, 운전자가 외부환경을 어떻게 인식하느냐에 따라 주의 정도가 달라짐을 인식해야 한다. 현대사회는 교통기술이 크게 발전했지만, 그 만큼 교통 환경이 매우 복잡하므로 운전자뿐만 아니라 보행자와 다른 운전자의 교통행동이 교통사고의 가장 중요한 원인으로 작용할 수밖에 없다.<sup>26)</sup> 이와 같은 맥락에서 작업장에서 사고는 본인의 안전의식 수준뿐만 아니라 동료들의 안전의식 수준도 사고 발생에 영향을 주는 것으로 보고되었다.<sup>27)</sup> 이에 따라 개인의 안전의식이 포함된 조직 내 안전 분위기 및 안전문화에 대한 연구들이 진행되었다. 실제로 운전자가 인식하는 외부 환경에 따라 운전자의 주의 정도는 다른 것으로 보고되었다.<sup>28)</sup> 어린이집 통학버스와 관련된 사고는 대부분 운전자, 학부모, 다른 일반 차량 운전자의 순간적인 방심과 안전의식 결여 등에 의해 발생한다고 볼 수 있어<sup>29)</sup> 운전자 본인의 주의뿐만 아니라 차량 동승자, 학부모의 안전의식도 중요하다. 결국, 운전자가 인식하는 타인의 안전의식은 운전자의 안전의식과 교통사고 발생에 기여하는 메커니즘이 존재할 수 있다.<sup>30)</sup>

어린이집의 통학버스 사고는 영유아의 소중한 생명을 잃게 하거나, 신체·정신적으로 큰 손상을 초래하며, 보육정책에 대한 불신으로 이어져

26) 권민정·오영태, 앞의 논문, 35쪽.

27) Zohar, D., "A group-level model of safety climate", *Journal of Applied Psychology*, Vol. 85, No. 4, 2000, pp. 587-596.; Zohar, D. and Luria, G., "The use of supervisory practices as leverage to improve safety behavior", *Journal of Safety Research*, Vol. 34, No. 5, 2003, pp. 567-577.

28) 권민정·오영태, 앞의 논문, 35쪽.

29) 전병주·윤경미, 앞의 논문, 257쪽.

30) 이경용 외, "퀵서비스 종사자의 사고경험에 영향을 미치는 안전의식의 복합적 특성분석", *대한안전경영과학회지* 제15권 제4호, 대한안전경영과학회, 2013, 145-152쪽.

또 다른 사회적 문제를 야기할 수 있음을 인식해야 한다. 따라서, 본 연구에서는 여러 선행연구를 토대로 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 구성하여 어린이집 원장들의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 비교분석하였다.

### Ⅲ. 연구방법

#### 1. 연구대상 및 자료수집

본 연구의 조사대상자는 충남·북 지역에서 어린이집을 운영하는 여성 원장들이다. 본 연구는 어린이집에서 통학버스를 직접 운전하는 원장과 운전하지 않는 원장으로 나누어 집단을 구성하였다. 자료를 수집하기 위해 어린이집 원장들에게 연구의 취지를 충분히 설명하고, 구조화된 설문지를 이용하여 조사하였다. 질문에 대한 이해도를 점검하고 설문조사의 정확도를 높이기 위해서 2014년 5월에 예비조사를 실시하였고, 이를 토대로 문항을 수정하여 2014년 6월~8월에 본조사를 실시하였다. 설문지는 312부를 배포하여 274부가 회수(회수율: 87.8%)되었으며, 그 중에서 응답이 불성실한 것을 제외한 251부를 최종분석에 사용하였다.

#### 2. 조사도구

조사대상자들의 안전의식은 '현재 본인의 안전의식 수준이 어느 정도라고 생각하는가'의 문항을 이용하였고 10점의 보기카드로 측정하였다. 이 점수가 높을수록 안전의식이 높다고 할 수 있다. 다음으로, 조사대상자들의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 운전능력(지각-운동기술, 안전

지향동기), 감각추구성향, 운전자가 인식하는 보육교직원 및 학부모의 안전의식(이하에서는 ‘보호자 등의 안전의식’이라고 함) 등의 3개 하위영역으로 구성하였고, 각 영역은 5점 리커트 척도를 이용하여 측정하였다. 우선, 조사대상자의 운전능력을 측정하기 위해 Lajunen & Summala (1995)가 개발한 Driver Skill Inventory 도구를 사용하였고, 이 척도는 29개 문항으로 되어 있다.<sup>31)</sup> 이 영역은 운전자의 지각-운동기술 점수가 높을수록 교통사고를 발생할 가능성이 높으며, 안전지향동기 점수가 높을수록 보다 안전하게 운전하는 것으로 볼 수 있다. 그리고, 감각추구성향을 측정하기 위해서 Arnett가 개발한 척도를 토대로 이현주(2007)가 수정한 것을 이용하였다.<sup>32)</sup> 이 척도는 22개 문항으로 구성되었으며, 여기서의 점수가 높을수록 운전자가 위험한 상황을 추구하거나 수용한다고 볼 수 있다. 본 연구에서 사용한 척도들의 선행연구에서 Cronbach's  $\alpha$  값은 지각-운동기술 영역 .89, 안전지향동기 영역 .84, 감각추구성향 영역 .87 이었으며, 본 연구에서는 각각 .83, .79, .72로 나타나 척도의 내적 일관성이 비교적 높은 것으로 나타났다. 마지막으로 보호자 등의 안전의식을 측정하기 위해 ‘보육교직원, 학부모 등 보호자의 안전의식 수준은 어느 정도라고 생각하는가’의 단일문항을 이용하였다. 이 영역에 대한 점수가 높을수록 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식이 높다고 할 수 있다.

### 3. 분석방법

본 연구에서는 수집된 자료를 분석하기 위해서 PASW Statistics 18.0

31) Lajunen, T. and Summala, H., op. cit., p. 310.

32) Arnett, J., "Sensation seeking: a new conceptualization and a new scale", *Personality and Individual Difference*, Vol. 16, No. 2, 1994, pp. 289-296.

을 이용하였다. 어린이집 원장 중에서 통학버스를 운전하는 집단과 운전하지 않는 집단으로 나누어 비교분석하였다. 우선, 조사대상자들의 인구사회학적 특성을 알아보기 위해 빈도분석을 실시하였다. 그리고 조사대상자들의 안전의식에 영향을 미치는 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식 및 운전자 본인의 안전의식 수준을 살펴보기 위하여 기술통계를 하였으며, 각 집단별 차이를 살펴보기 위해 t-test를 실시하였다. 마지막으로, 조사대상자들의 안전의식에 미치는 요인들의 영향력을 살펴보기 위해서 다중회귀분석을 실시하였다. 이 과정에서 자료의 다중공선성을 여부를 살펴보기 위해 분산팽창계수(VIF)를 확인하였다.

## IV. 연구결과

### 1. 조사대상자의 인구사회학적 특성

본 연구에서 조사대상자들의 인구사회학적 특성은 다음 <표 1>과 같다. 조사대상자들은 통학버스를 직접 운전하는 원장 122명(48.6%)과 통학버스를 운전하지 않는 원장 129명(51.4%)으로 구성되었다. 운영하는 어린이집의 유형은 가정어린이집 142명(56.6%), 민간과 법인 등의 기타 어린이집 109명(43.4%)으로 나타났다. 통학버스를 직접 운전하는 집단의 경우에는 가정어린이집 98명, 민간과 법인 등의 기타 어린이집 24명으로 나타났다. 연령은 '40세 이상~50세 미만'이 97명(39.3%)으로 가장 많았고, '50세 이상~60세 미만' 67명(27.1%), '30세 이상~40세 미만' 55명(22.3%)으로 나타났다. 통학버스를 직접 운전하는 집단은 '40세 이상~50세 미만'이 49명으로 가장 많았고, '30세 이상~40세 미만'이 34명으

로 나타났다. 결혼상태는 현재 혼인상태가 199명(80.2%)으로 조사되었고, 이혼과 사별 등이 49명(19.8%)으로 나타났다.

조사대상자들의 교육수준은 '대학교 졸업 이상'이 118명(50.2%)으로 가장 많았고, '대학(2년제) 졸업'이 68명(28.9%)으로 나타났다. 통학버스를 직접 운전하는 집단과 운전하지 않는 집단 모두 '대학교 졸업 이상'이 가장 많은 것으로 나타났다. 조사대상자들이 주관적으로 인식하는 건강상태에 대해 조사한 결과, '보통이다'라고 응답한 경우가 75명(30.4%)으로 가장 많았고, '대체로 좋지 않다' 73명(29.6%), '대체로 좋다' 37명(15.0%)으로 나타났다. 통학버스를 직접 운전하는 집단은 '대체로 좋지 않다'라고 응답한 경우가 39명으로 가장 많았고, 운전하지 않는 집단은 '보통이다'라고 응답한 경우가 37명으로 가장 많은 것으로 나타났다. 경제상태는 '보통이다'라고 응답한 경우가 91명(37.1%)으로 가장 많았고, '대체로 좋지 않다' 55명(22.4%), '대체로 좋다' 44명(18.0%)인 것으로 나타났다. 직접 운전하는 집단은 '보통이다'라고 응답한 경우가 46명으로 가장 많았고, '대체로 좋다'라고 응답한 경우가 27명이었다. 그러나 운전하지 않는 집단은 '대체로 좋지 않다'라고 응답한 경우가 36명으로 조사되어 이 영역이 상대적으로 더 많은 것으로 나타났다.

조사대상자들의 개인 차량 또는 통학버스에 대한 운전경력은 '10년 이상'이 95명(40.4%)으로 가장 많았고, '5년 이상~10년 미만'이 62명(26.4%), '3년 이상~5년 미만'이 52명(22.1%)으로 나타났다. 통학버스를 주로 운행하는 지역을 조사한 결과, 군 지역이 79명(31.6%), 시 지역이 171명(68.4%)인 것으로 나타났으며, 두 집단 모두 시 지역이 더 많은 것으로 나타났다.

그리고 최근 자신의 차량 또는 통학버스를 운전하면서 사고 경험에 대해서 조사한 결과, '사고 경험이 있다'라고 응답한 경우는 89명(35.9%)이었고, 사고 경험이 있다고 응답한 비율은 통학버스를 운전하는 집단이 운전하지 않는 집단보다 더 높은 것으로 나타났다. 최근에 개정된 도로

교통법과 영유아보육법의 숙지 여부에 대해 조사한 결과, '개정된 규정을 숙지하였다'라고 응답한 경우는 108명(43.4%)이었으며, 개정된 규정을 숙지하고 있는 비율은 통학버스를 직접 운전하는 집단이 운전하지 않는 집단보다 더 높은 것으로 나타났다.

〈표 1〉 조사대상자의 인구사회학적 특성

구 분		운 전	미운전	N(%)
통학버스 운전 여부(n=251)		122 (48.6)	129 (51.4)	251 (100.0)
어린이집 유형(n=251)	가정	98	44	142(56.6)
	기타(민간, 법인 등)	24	85	109(43.4)
연령 (n=247)	30세 이상 ~ 40세 미만	34	21	55(22.3)
	40세 이상 ~ 50세 미만	49	48	97(39.3)
	50세 이상 ~ 60세 미만	25	42	67(27.1)
	60세 이상	13	15	28(11.3)
결혼상태 (n=248)	혼인	98	101	199(80.2)
	기타(이혼, 사별 등)	23	26	49(19.8)
교육수준 (n=235)	고등학교 졸업	22	27	49(20.9)
	대학(2년제) 졸업	30	38	68(28.9)
	대학교 졸업 이상	60	58	118(50.2)
건강상태 (n=247)	매우 좋지 않다	20	16	36(14.6)
	대체로 좋지 않다	39	34	73(29.6)
	보통이다	38	37	75(30.4)
	대체로 좋다	14	23	37(15.0)
	매우 좋다	10	16	26(10.5)
경제상태 (n=245)	매우 좋지 않다	8	8	16( 6.5)
	대체로 좋지 않다	19	36	55(22.4)
	보통이다	46	45	91(37.1)
	대체로 좋다	27	17	44(18.0)
	매우 좋다	20	19	39(15.9)
운전 경력 (n=235)	3년 미만	14	12	26(11.1)
	3년 이상 ~ 5년 미만	25	27	52(22.1)
	5년 이상 ~ 10년 미만	30	32	62(26.4)
	10년 이상	43	52	95(40.4)

구 분		운 전	미운전	N(%)
운행 지역 (n=250)	군	34	45	79(31.6)
	시	87	84	171(68.4)
사고 경험 (n=248)	없음	70	89	159(64.1)
	있음	51	38	89(35.9)
규정 속지 (n=249)	아니오	53	88	141(56.6)
	예	69	39	108(43.4)

## 2. 기술통계

조사대상자들의 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식, 운전자 본인의 안전의식 수준을 통학버스를 직접 운전하는 원장과 운전하지 않는 원장 집단으로 나누어 살펴보았고, 그 결과는 다음 <표 2>와 같다.

우선, 지각-운동기술에 대한 수준은 통학버스를 직접 운전하는 원장과 운전하지 않는 원장이 각각 3.39(SD=1.04), 2.94(SD=.77)로 나타나 통학버스를 운전하는 집단이 유의미하게 높은 것으로 나타났다( $t=3.831$ ,  $p<.001$ ). 안전지향동기 수준은 통학버스를 직접 운전하는 원장과 운전하지 않는 원장이 각각 2.77(SD=.85), 3.13(SD=.95)로 나타나 통학버스를 운전하지 않는 집단이 유의미하게 높은 것으로 나타났다( $t=-3.076$ ,  $p<.01$ ). 감각추구성향은 통학버스를 직접 운전하는 원장과 운전하지 않는 원장이 각각 3.21(SD=.89), 2.96(SD=.77)로 나타나 통학버스를 운전하는 집단이 유의미하게 높은 것으로 나타났다( $t=2.405$ ,  $p<.05$ ). 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식 수준은 통학버스를 직접 운전하는 원장과 운전하지 않는 원장이 각각 3.04(SD=.81), 2.99(SD=.84)로 나타나 두 집단 간에 유의미한 차이가 나타나지 않았다. 마지막으로 운전자 본인의 안전의식 수준은 통학버스를 직접 운전하는 원장과 운전하지 않

는 원장이 각각 6.14(SD=1.59), 6.67(SD=1.63)로 나타나 통학버스를 운전하지 않는 원장이 유의미하게 높은 것으로 나타났다( $t=-2.579, p<.01$ ).

〈표 2〉 주요 변수의 기술통계

구 분			M (SD)	t
운전 능력	지각-운동기술	운전	3.39(1.04)	3.831***
		미운전	2.94(.77)	
	안전지향동기	운전	2.77(.85)	-3.076**
		미운전	3.13(.95)	
감각추구성향		운전	3.21(.89)	2.405*
		미운전	2.96(.77)	
보호자 등의 안전의식		운전	3.04(.81)	.465
		미운전	2.99(.84)	
운전자의 안전의식		운전	6.14(1.59)	-2.579**
		미운전	6.67(1.63)	

\* $p<.05$ , \*\* $p<.01$ , \*\*\* $p<.001$

### 3. 안전의식에 영향을 미치는 요인

조사대상자들의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 알아보기 위하여 통학버스를 직접 운전하는 집단과 운전하지 않는 집단으로 나누어 다중회귀분석을 실시하였고, 그 결과는 다음 〈표 3〉과 같다.

본 연구에서는 조사대상자들이 운영하는 어린이집의 유형, 연령, 결혼 상태, 교육수준, 건강상태, 경제상태, 개인 차량 또는 통학버스 차량의 운전 경력, 주로 운행하는 지역, 사고 경험, 개정된 도로교통법과 영유아보육법 숙지 여부 등의 요인들을 투입하였다. 그리고 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 조사대상자들이 인식하는 보호자 등의 안전의식을 투입하여 그들의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 조사하였다. 이 과정에서 각 변수들간의 다중공선성 발생 여부를 알아보기

위해 VIF(Variance Inflation Factor)값을 확인한 결과 모두 2.0 이하인 것으로 나타나 각 변수들간에 다중공선성이 없는 것으로 확인되었다.

〈표 3〉 안전의식에 영향을 미치는 요인

구 분	운 전			미 운 전		
	model I			model II		
	$\beta$	t	VF	$\beta$	t	VF
어린이집 유형	.293	3.114***	1.280	.234	2.791**	1.965
연령	.029	.329	1.460	.103	1.235	1.247
결혼상태	-.061	-.637	1.385	-.208	-2.512**	1.183
교육수준	.006	.068	1.484	.025	.291	1.107
건강상태	.167	1.892*	1.414	.268	2.993**	1.292
경제상태	.170	1.971*	1.324	.048	.546	1.244
운전 경력	.045	.538	1.376	.109	1.325	1.146
운행 지역	.220	2.301**	1.385	.050	.616	1.047
사고 경험	-.028	.315	1.543	-.056	-.630	1.085
개정된 규정 숙지	.222	2.365**	1.160	.145	1.687	1.836
운전 능력	-.034	-.370	1.435	-.062	-.586	1.374
안전지향동기	.271	3.067***	1.270	.312	3.666***	1.172
감각추구성향	-.161	-1.758*	1.220	-.067	-.765	1.133
보호자 안전의식	-.104	-1.177	1.794	-.170	-1.841*	1.294
R2	.448			.419		
Adj. R2	.363			.332		
F	5.225***			4.840***		

더미변수: 어린이집 유형(가정=0), 결혼상태(혼인 유지=0), 운행 지역(군=0), 사고 경험(없음=0), 개정된 규정 숙지(아니오=0)

\*p<.05, \*\*p<.01, \*\*\*p<.001

우선, 어린이집 통학버스를 직접 운전하는 원장 집단에 대한 결과는 다음과 같다. 조사대상자들이 운영하는 어린이집의 유형(p<.001), 건강상태(p<.05), 경제상태(p<.05), 주로 운행하는 지역(p<.01), 개정된 규정의 숙지 여부(p<.01), 안전지향동기(p<.001), 감각추구성향(p<.05)이 그들의 안전의식에 영향을 미치는 것으로 조사되었다. 이 모델의 설명력은

36.3%로 나타났다. 즉, 어린이집 통학버스를 직접 운전하는 집단의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 운영하는 어린이집의 유형, 안전지향동기, 개정된 규정의 숙지 여부, 주로 운행하는 지역, 경제상태, 건강상태, 감각추구성향 순서로 영향을 미치는 것으로 나타났다( $F=5.225, p<.001$ ).

다음으로 통학버스를 운전하지 않는 집단에 대한 결과는 다음과 같다. 조사대상자들이 운영하는 어린이집의 유형( $p<.01$ ), 결혼상태( $p<.01$ ), 건강상태( $p<.01$ ), 안전지향동기( $p<.001$ ), 보호자 등의 안전의식( $p<.05$ )이 그들의 안전의식에 영향을 미치는 것으로 조사되었다. 이 모델의 설명력은 33.2%로 나타났다. 즉, 어린이집 통학버스를 운전하지 않는 집단의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 안전지향동기, 건강상태, 어린이집의 유형, 결혼상태, 보호자 등의 안전의식 순서로 영향을 미치는 것으로 나타났다( $F=4.840, p<.001$ ).

## V. 결 론

### 1. 요약 및 논의

본 연구는 충남·북 지역에서 어린이집 통학버스를 운전하고 있는 어린이집 원장과 운전하지 않는 원장으로 집단을 구성하여 각 집단별 안전의식 수준과 영향요인을 분석하였다. 본 연구의 주요결과는 다음과 같다.

첫째, 주요 변수에 대해 집단별 차이를 살펴본 결과, 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 보호자 등의 안전의식, 운전자 본인의 안전의식 수준은 집단별로 유의미한 차이가 나타났다. 운전자 본인의 안전의식수준은 통학버스를 운전하지 않는 집단이 통학버스를 운전하는 집단보다 유의미하게 더 높은 것으로 나타났다. 지각-운동기술과

감각추구성향은 통학버스를 운전하는 집단이 유의미하게 더 높은 것으로 나타났으며, 안전지향동기는 통학버스를 운전하지 않는 집단이 유의미하게 더 높은 것으로 나타났다. 그리고 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식은 두 집단에서 유의미한 차이가 나타나지 않았다.

이러한 연구결과를 종합할 때, 어린이집 통학버스의 안전의식에 부정적 영향을 미치는 요인은 통학버스를 직접 운전하는 원장 집단이 통학버스를 운전을 하지 않는 원장 집단보다 더 많은 것으로 나타났다. 이현주(2007), McGuire(1996) 등의 선행연구<sup>33)</sup>에서 안전의식에 부정적인 영향을 미치는 것으로 나타난 지각-운동기술과 감각추구성향은 통학버스를 운전하는 원장 집단에서 유의미하게 더 높은 것으로 나타났다. 반면에, 안전지향동기는 오히려 유의미하게 더 낮은 것으로 나타났다. 통학버스를 운전하는 원장들의 안전지향동기가 낮게 나타난 것은 통학버스 운행 전·후에 어린이집의 업무를 담당하면서 운전에 대한 집중도가 낮아졌거나, 교통사고에 대한 심각성이 희석된 것이라고 볼 수 있다.<sup>34)</sup> 성인을 대상으로 한 정봉조 외(2002)의 연구에서는 적정수준 이상으로 작업을 한 경우에 주의력이 떨어지고 집중하기가 어려워 지각반응의 저하를 일으키고, 이것이 교통사고 발생의 원인으로 작용하였다.<sup>35)</sup> 그리고 조가희·이명선(2014)의 연구에서는 운전자의 전반적인 근무시간은 교통사고 경험과 유의미한 관계가 있는 것으로 나타났다.<sup>36)</sup>

더욱이 어린이집 원장들은 여성이 경우가 대부분이다. 이런 여성 운전자들은 상대적으로 교통의식 결여가 더 높고 도덕적 행위에 대한 주의

33) 이현주, 앞의 논문, 40-43쪽; McGuire, F. L., op. cit., pp. 435-438.

34) 전병주·윤경미, 앞의 논문, 257쪽.

35) 정봉조 외, 앞의 논문, 25쪽.

36) 조가희·이명선, 앞의 논문, 10쪽.

가 더 부족한 것으로 나타났다. 또한, 운전을 할 때 위험한 행동을 자주 하여 교통사고가 더 많이 발생한다는 보고가 있었다.<sup>37)</sup> 실제로 통학버스는 많은 영유아들이 탑승하며, 사고 발생시 더 심각한 피해가 발생하는 것으로 나타났다.<sup>38)</sup> 따라서, 통학버스 운전자들의 안전의식을 향상하고 교통사고를 미연에 방지하기 위한 다양한 방안이 조속히 마련되어야 할 것이다.

둘째, 조사대상자들의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 분석한 결과는 다음과 같다. 우선, 양 집단의 안전의식에 공통적으로 영향을 미치는 요인은 안전지향동기, 운영하는 어린이집의 유형, 건강상태로 나타났다. 그 외의 영향 요인 및 그 영향력은 각 집단이 다른 것으로 나타났다. 각 집단별로 추가적 요인을 살펴보면, 통학버스를 운전하는 원장 집단에서는 경제상태, 주로 운행하는 지역, 개정된 도로교통법과 영유아보육법의 숙지 여부, 감각추구성향이 추가적으로 영향을 미치는 것으로 나타났다. 특히, 조사대상자들이 운영하는 어린이집의 유형과 안전지향동기가 안전의식에 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다. 통학버스를 운전하지 않는 원장 집단의 경우에는 결혼상태, 보호자 등의 안전의식이 추가적으로 영향을 미치는 것으로 나타났다. 특히, 안전지향동기와 건강상태가 안전의식에 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다.

이런 연구결과를 볼 때, 조사대상자들의 안전지향동기는 위험한 운전 행동에 있어서 중재효과가 있음을 보고한 Sümer et al.(2006)의 연구결과<sup>39)</sup>와 동일하게 조사대상자들의 안전의식에 긍정적으로 작용한다고 볼

37) 채범석·고명수, “여성 운전자 교통사고 분석 및 예방대책에 관한 연구”, 대한교통학회 학술대회지 제1권, 대한교통학회, 2008, 621-630쪽.

38) 보건복지부, 앞의 보고서, 28-30쪽.

39) Sümer, N. et al., op. cit., pp. 703-711.

수 있다. 운전자의 안전지향동기가 높을수록 과속, 공격적인 운전 등의 부정적인 운전기술에 긍정적인 영향을 미침으로써 운전자의 과신으로 발생하는 위험한 운전행동을 완충하는 효과가 있다는 것이다. 그리고 어린이집 원장들의 안전의식 제고를 위해서 전반적인 건강상태를 향상할 수 있는 방안이 요구됨을 알 수 있다. 특히, 통학버스를 직접 운전하는 원장들의 경우에 자신의 건강상태에 대해서 '대체로 좋지 않다', '매우 좋지 않다'라고 인식하는 경우가 48.8%로 나타났다. 더욱이 가정어린이집 원장의 경우에는 원장 본인의 업무뿐만 아니라, 담임교사의 역할과 음식준비까지 하는 것이 현실이므로 상대적으로 다른 어린이집 유형의 원장보다 그 업무가 매우 많다고 할 수 있다. 본 연구에서도 통학버스 운전 여부와 상관없이 가정어린이집 원장보다는 민간과 법인으로 구성된 기타 어린이집 원장들의 안전의식이 보다 긍정적인 경향을 보이고 있다.

이러한 가정어린이집 원장의 업무 과중은 통학버스의 안전뿐만 아니라 보육의 질에도 부정적인 영향을 미치게 되며, 이 점에 대하여 가정어린이집 원장들도 충분히 인식하고 있다. 그럼에도 불구하고, 어린이집 여건상 지입차량 또는 통학버스 전담기사를 고용하는 것은 경제적 부담이 된다. 영업용 차량의 운전자를 대상으로 한 연구에서도 택시 운전자와 같이 급여가 불안정한 경우에는 그들의 경제적 상태가 안전의식에 크게 영향을 미치는 것으로 보고된 바 있으므로 어린이집 원장들의 통학버스 운전은 어린이집의 운영문제와 함께 포괄적이고 통합적으로 접근할 필요가 있다.

어린이집 통학버스를 직접 운전하는 원장 집단의 경우에는 그들이 통학버스를 주로 운행하는 지역에 대해 주목해야 한다. 시 지역에서 운행하는 통학버스 운전자는 교통이 혼잡하고 사고의 위험이 상대적으로 더

높아 높은 주의의무가 요구된다. 또한, 시 지역은 교통법규 위반과 위험 운전에 대한 사회적 시선이 더 많이 집중되므로 이러한 환경요인들이 안전의식에도 긍정적인 영향을 준다고 볼 수 있다. 더욱이 이번에 새롭게 개정된 도로교통법과 영유아보육법을 충분히 숙지한 경우에는 안전의식에 긍정적인 영향을 미친다는 것이 본 연구의 실증적 분석에서 나타났다. 경찰의 단속활동이 운전자로부터 호응을 받을 수 없고 운전자와 갈등적 요소로 작용하는 경우가 많지만, 강력한 단속을 실시하는 것이 사고예방과 안전운행에 효율적인 것으로 나타났으므로<sup>40)</sup> 개정된 사항에 대해 집중적인 홍보와 더불어 강력한 단속활동을 통하여 그들의 안전의식을 제고하고 교통사고 예방을 기대할 수 있다.

그러나, 사고 경험 유무는 양 집단에서 안전의식에 영향을 미치지 않고 있음을 유념해야 한다. 이런 결과는 다른 국가들과 비교해 운전자의 안전의식이 여전히 낮다고 보고한 연구결과에서도 유추할 수 있다.<sup>41)</sup> 한국 사회는 안전에 대한 주의의무가 만성화되었고, 이런 태도가 사고로 인한 직·간접 피해 내지 위험에 대해 크게 인식하지 못하는 상황을 유발했다고 볼 수 있다.

다음으로, 통학버스를 직접 운전하지 않는 원장들의 감각추구성향은 선행연구의 결과<sup>42)</sup>와 달리 안전의식에 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다. 개정된 도로교통법과 영유아보육법의 숙지 여부도 그들의 안전의식에 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다. 반면에, 안전지향동기는 안전의식에 가장 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이런 점을 볼 때, 통학버스를 직접 운전하는 원장 집단과 달리 이 집단은 원장 본인의

40) 박동균·박은미, 앞의 논문, 263-265쪽.

41) 이만수, 앞의 논문, 135쪽; 강맹진, 앞의 논문, 202쪽.

42) 서경현·조은희, 앞의 논문, 10쪽; 이재식, 앞의 논문, 401쪽.

업무에 충실하면서 적절한 휴게시간을 확보함으로써 보다 안정적인 상황에서 근무한다고 볼 수 있다. 실제로 이 집단의 건강상태는 통학버스를 직접 운전하는 원장 집단보다 더 건강한 것으로 나타났으며, 그들의 안전의식에도 안전지향동기와 함께 건강상태가 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다. 다만, 이번에 도로교통법과 영유아보육법이 폭넓게 개정되었음에도 불구하고, 국민적 관심이 통학버스와 관련된 내용에 집중됨으로써 통학버스를 운전하지 않는 원장들은 이번 개정에 무관심하거나, 충분히 이해하지 못한 것으로 보인다.

이와 같이 어린이집 원장들의 안전의식은 통학버스 운전 여부에 따라 집단별로 유의미한 차이가 나타났다. 이 과정에서 조사대상자들의 안전의식 수준은 단일한 요인에 의해 나타나는 것이 아니며, 각 집단의 사회적 특성에 따라 그 영향요인이 크게 상이함을 유념해야 할 것이다. 이러한 연구결과에 기초하여 각 집단별로 몇 가지 정책적·실천적 제언을 하면 다음과 같다.

## 2. 정책적·실천적 제언

첫째, 경찰청과 교통안전공단 등의 관계기관은 형식적 안전교육이 아닌 실질적이고 참여형 안전교육을 실시해야 하며, 이 과정에서 교육 참여자들의 특성을 고려해야 한다. 특히, 통학버스 운전과 상관없이 가정 어린이집 원장들보다 민간과 법인으로 구성된 기타 어린이집 원장들의 안전의식이 보다 긍정적인 경향을 보이고 있음을 유념해야 한다. 이를 위해 안전교육은 어린이집의 업무 및 원장 특성, 통학버스에 탑승하는 아동의 연령 등을 고려해 어린이집 유형별로 실시할 필요가 있다. 또한, 통학버스를 운전하는 원장 집단에서는 안전지향동기와 도로교통법 등의

대한 규정 숙지가 안전의식에 크게 영향을 미치고 있으므로 안전교육 과정에서 최근에 개정된 내용을 충분히 홍보해야 한다. 이를 통해 새로운 규정을 충분히 숙지하고 내면화된 규범의식을 통해 준법정신을 확립하고 안전의식이 향상될 수 있을 것이다.

그리고, 사고 경험 유무가 안전의식에 영향을 미치지 않는 것으로 나타난 본 연구결과를 주목해야 한다. 안전교육 과정에서 차량 수리과정을 촬영한 영상을 시청하거나, 응급상황 발생시 대처 요령 등을 교육내용에 포함하여 교통사고에 대한 경각심을 더욱 제고할 필요가 있다. 사고 처리과정에서 피해자에 대한 물질적인 보상으로 사고 처리가 종료되어서는 아니되며, 가해 운전자에 대한 적절한 교육이 포함되어야 할 것이다.

둘째, 경제상태를 고려한 정부와 지방자치단체의 지원이 있어야 한다. 통학버스를 직접 운전하는 원장 집단에서는 경제상태가 안전의식에 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 어린이집의 재정문제 때문에 원장들이 통학버스를 직접 운전하는 것이 현실이므로 통학버스 운행과 관련한 경제적 지원을 확대하거나, 전문 기사의 지원 또는 통학버스의 공동 운영제를 도입할 필요가 있다.

이를 위한 단기적인 방안으로, 정부와 지방자치단체의 지원을 통해서 통학버스 운행비를 현실화할 필요가 있으며, 원장의 통학버스 무사고 경력에 따라 전문 기사를 우선적으로 지원하는 등의 혜택을 부여하여 원장들의 안전의식을 고취해야 한다. 중기적인 방안으로, 통학버스를 공동 운영하고 관리하여 통학버스의 사적 이용을 차단하고, 불필요한 운행을 자제하여 비용절감을 기대할 수 있다. 이러한 통학버스 공동 운영제는 보육교직원 수가 적은 가정어린이집에 보다 효과적일 것이다. 나아가, 장기적으로는 원장들의 통학버스 운전을 엄격히 제한하여 그들이 어린이집 관리와 보육에만 전념하도록 해야 할 것이다.

셋째, 건강상태를 정확히 진단하는 방안이 마련되어야 한다. 양 집단에서 건강상태가 안전의식에 영향을 미치고 있으므로 운전자 스스로 건강에 대한 소중함을 인식하고, 보다 엄격한 검사와 진단을 통하여 부적격자의 통학버스 운전을 차단해야 할 것이다. 구체적으로는 통학버스 운전자에 대해 운동능력을 진단하고, 판단력 및 집중력 등에 대한 인지기능검사를 강화할 필요가 있다. 또한, 정기적 심리상담 및 평가를 의무화함으로써 보다 안전한 운행을 기대할 수 있을 것이다.

넷째, 통학버스를 주로 운행하는 지역도 안전의식에 영향을 미치는 것으로 나타났으므로 지역적 특성에 따라 개별적인 대책을 수립해야 할 것이다. 이에 대한 구체적인 방안으로, 교통량이 적은 군 지역을 이동하는 통학버스의 경우에는 통학버스 속도와 이동경로 등을 실시간으로 파악할 수 있도록 RFID, GPS 등의 정보통신 기술을 활용해야 한다. 시 지역은 다양한 교통 데이터를 분석하여 최적의 운행상황을 운전자들에게 제공해야 한다. 이를 통해 운전자가 원활한 교통 흐름 속에서 교통상황을 예측하여 안전한 운행을 기대할 수 있다. 더욱이, 시 지역은 아파트 단지 또는 이면도로가 많아서 사고 위험이 더 크므로 다른 운전자뿐만 아니라 지역 주민들의 선진 교통문화 정착이 함께 요구된다고 할 수 있다. 결국, 통학버스의 사고를 방지하기 위해서는 교통문화와 연계하여 접근하는 것이 바람직하므로 한국 사회에서 올바른 교통문화 정착을 위한 계몽운동을 함께 추진하여 보다 효율적으로 안전의식 향상을 도모해야 할 것이다.

이와 같이 한국 사회는 경찰청을 중심으로 다양한 교통 안전대책과 강력한 단속을 통하여 원활한 교통 흐름과 안전운행을 도모하고 있다. 하지만, 최근에도 어린이집 통학버스의 교통사고는 지속적으로 발생하고 있어서 어린이집 통학버스 사고에 대해 국민들이 주목하고 있다. 한편,

어린이집 통학버스의 경우에 원장이 직접 운전을 하는 경우가 많으므로 이 집단에 대한 연구가 진행되어야 한다. 이에 본 연구에서는 통학버스를 운전하는 원장 집단과 운전하지 않는 원장 집단으로 나누어 그들의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 비교분석하여 몇 가지 연구결과 및 제언을 하였다. 본 연구는 어린이집 유형과 원장의 특성을 고려하여 안전의식 향상을 위한 실질적인 방안을 제시했다는 점에서 연구의 의의를 찾을 수 있다. 나아가 한국 사회에서 올바른 교통정책을 수립하고, 성숙한 교통문화를 정착하여 미래 국가의 성장 동력인 아동들의 안전하고 건강한 성장을 도모하는데 기초자료를 제공하고자 하였다.

다만, 본 연구는 일부 지역의 어린이집 통학버스 운전자만을 대상으로 하였기 때문에 연구결과를 일반화하기에는 한계가 있다. 본 연구는 조사 대상자의 자기보고식 설문방법으로 양적연구만을 진행하였지만, 안전의식에 대한 심층적인 면접을 함께 진행하는 방법도 검토할 필요가 있다. 또한, 통학버스를 직접 운전하는 원장 집단과 가정어린이집 원장 집단 등 안전의식에 부정적 결과를 보인 집단에 대한 정확한 결과 도출을 위해 보다 다각적인 연구를 진행할 필요가 있다. 이런 연구는 후속연구의 과제로 남긴다.

◆ 주제어(Key Words) : 어린이집(child care center), 통학버스(school bus), 안전 의식(safety consciousness), 안전지향동기(safety motive), 교통 문화(traffic cultures)

〈논문 접수 : 2015. 11. 15, 심사 개시 : 2015. 11. 17, 게재 확정 : 2015. 12. 23〉

## 참 고 문 헌

### I. 국내문헌

#### 1. 단행본

- 보건복지부, 13세 미만 어린이 교통사고 현황, 2015.
- 육아정책연구소, 유치원·어린이집 운영실태 비교 및 요구분석, 2015.
- 통계청, 2014년 사회조사 결과, 2014.

#### 2. 논문 및 기타

- 강맹진, “교통사고 분석과 교통경찰”, 한국콘텐츠학회논문지 제9권 제9호, 한국콘텐츠학회, 2009.
- 권민정·오영태, “운전자의 정서가 운전행동에 미치는 영향에 관한 연구: 운전스트레스 대처행동을 중심으로”, 대한교통학회지 제31권 제6호, 대한교통학회, 2013.
- 김경범, “고령사회를 대비한 노인 운전자 교통사고 특성 및 저감방안”, 한국콘텐츠학회논문지 제14권 제7호, 한국콘텐츠학회, 2014.
- 김훈주·감경윤·신중일, “노인 운전자의 인지기능과 운전 실태에 대한 연구”, 한국산학기술학회논문지 제15권 제5호, 한국산학기술학회, 2014.
- 박동균·박은미, “음주동기가 음주운전 행동에 미치는 영향”, 치안정책연구 제24권 제2호, 치안정책연구소, 2010.
- 서경현·조은희, “감각추구 성향 및 음주에 대한 기대와 음주동기 및 문제음주 간의 관계”, 한국알코올과학회지 제12권 제1호, 한국알코올과학회, 2011.
- 윤선화, “유치원과 어린이집에서 운행 중인 어린이 통학버스 안전 실태”, 한국위기관리논집 제9권 제12호, 한국위기관리학회, 2013.

- 이경용 · 안상현 · 김기식, “킵서비스 종사자의 사고경험에 영향을 미치는 안전 의식의 복합적 특성분석”, 대한안전경영과학회지 제15권 제4호, 대한 안전경영과학회, 2013.
- 이만수, “운전자 특성에 따른 안전의식 수준과 재해예방 대책에 대한 연구”, 대한안전경영과학회지 제15권 제4호, 대한안전경영과학회, 2013.
- 이재식, “운전분노에 대한 운전확신과 감각추구 성향의 상호작용 효과: 운전 자의 연령대별 비교”, 한국심리학회지: 문화 및 사회문제 제18권 제3 호, 한국심리학회, 2012.
- 이현주, “운전자의 개인적 특성에 따른 운전행동의 차이 및 범규위반횟수에 대한 인과관계 분석”, 대한교통학회지, 제25권 제2호, 대한교통학회, 2007.
- 임용석 · 이정원, “노인 운전자의 운전 중 시공간능력과 상황인식에 대한 반응”, 한국노년학, 제32권 제4호, 한국노년학회, 2012.
- 전병주 · 윤경미, “어린이집 통학버스 운전자의 유형에 따른 안전의식에 관한 비교연구”, 한국콘텐츠학회논문지 제14권 제11호, 한국콘텐츠학회, 2014.
- 정다운 · 김홍순, “운전자 특성에 따른 교통위반행태 분석”, 서울시연구 제9 권 제3호, 서울연구원, 2008.
- 정봉조 · 강정규 · 김주영 · 장명순, “운전자 작업부하를 고려한 최장 허용 직선 길이 결정에 관한 연구”, 대한교통학회지 제20권 제2호, 대한교통학회, 2002. 17-26.
- 조가희 · 이명선, “직업운전자의 자각 피로도와 교통사고 경험 관련성”, 한국위 기관리논집 제10권 제8호, 위기관리 이론과 실천, 2014.

## II. 외국문헌

### 1. 단행본

OECD, *The International Traffic Safety Data and Analysis*, 2014.

2. 논문 및 기타

Neal, A. and Griffin, M. A., "Safety Climate and Safety Behavior", *Journal of Management*, Vol. 27, 2002.

Smith, D. L. and Heckert, T. M., "Personality characteristics and traffic accidents of college students", *Journal of Safety Research*, Vol. 29, No. 3, 1998.

Zohar, D., "A group-level model of safety climate", *Journal of Applied Psychology*, Vol. 85, No. 4, 2000.

Zohar, D. and Luria, G., "The use of supervisory practices as leverage to improve safety behavior", *Journal of Safety Research*, Vol. 34, No. 5, 2003.

McGuire, F. L., "Personality factor in highway accident", *Human Factor*, Vol. 18, 1996.

Arnett, A., "Sensation seeking: a new conceptualization and a new scale", *Personality and Individual Difference*, Vol. 16, No. 2, 1994.

Sümer, N., Özkan, T. and Lajunen, T., "Asymmetric relationship between driving and safety skills", *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 38, 2006.

West, R., Elander, J. and French, D., "Mild social deviance", *British Journal of Psychology*, Vol. 84, No. 2, 1993.

Lajunen, T. and Summala, H., "Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments", *Personality and Individual Difference*, Vol. 19, 1995.

< ABSTRACT >

## A Comparative Study on the Safety Consciousness of Directors at Child Care Center : Focusing on School Bus

Jeon, Byeong-Joo · Choi, Eun-Young

This study has analyzed the factors that influence the safety consciousness of directors at child care centers. To achieve this, 251 directors who drives or don't drives the school bus at child care centers in Chungnam, Chungbuk area were selected as study subjects. For the data analysis, PASW Statistics 18.0 was used. The main results of this study are as follows;

First, The level of safety consciousness of directors who drives school bus and directors who don't drives school bus were 6.14 and 6.67 respectively showing that directors who don't drives school bus were significantly higher. Second, the common factors affecting the safety consciousness of the two groups were safety motive, type of child care center and health status. Other influencing factors appeared to be different depending on the groups. In case of directors who drives school bus, economic status, driving area, provision acquisition and safety motive were additional important factors. For the directors who don't drives school bus, marital status, safety consciousness of caregivers additionally affected their safety consciousness.

Based on these results, several ways were suggested to improve the safety consciousness of directors at child care centers and prevent the

traffic accidents. We also aimed to provide the baseline data on the establishment of proper traffic policy for Korean society, and on the improvement of the traffic culture.