

## 교통 안전교육 효과 분석

- 특별 교통안전교육을 중심으로

## 교통안전교육 효과 분석

- 특별 교통안전교육을 중심으로

치안정책연구소 치안행정연구실

연구관 조은순

# 목 차

제1장 서론 .....	1
제1절 연구의 목적 .....	1
제2절 연구의 내용 및 방법 .....	2
제3절 기존 교통안전교육관련 연구 검토 .....	4
제2장 이론적 고찰 .....	5
제1절 교통안전교육제도 .....	5
1. 교육의 개념 .....	5
2. 교통안전교육의 목적 및 목표 .....	7
3. 교통안전교육의 변천과 발전 .....	8
제2절 특별 교통안전교육 .....	13
1. 교통법규교육 .....	13
2. 교통소양교육 .....	14
제3절 교통참여교육 .....	18
1. 교통참여교육 진행절차 .....	19
2. 경찰서 현장체험교육 .....	20
2. 도로교통공단의 교통참여교육 .....	21
제3장 교통안전교육자 특성 분석 .....	24
제1절 교통안전교육의 운영실태 .....	24
1. 교통안전교육 실시 현황 .....	24
2. 특별 교통안전교육 실시 현황 .....	25
제2절 운전면허 정지처분 운전자 특성 분석 .....	28

1. 대상자 집단 특성 분석 .....	28
2. 정지처분 내용별 분석 .....	31
3. 교통소양교육 .....	34
4. 교통참여교육 .....	41
5. 사후 교통법규 위반자 분석 .....	49
6. 연구 결과 요약 .....	63
제3절 교육안전교육 만족도 및 인식도 분석 .....	68
1. 인구사회학적 현황 .....	68
2. 현장체험교육에 대한 만족도 조사 .....	70
3. 도로교통공단의 교통참여교육의 만족도 조사 .....	77
4. 교통안전 교육 비교 조사 .....	78
제4장 문제점 및 개선방안 .....	80
제1절 문제점 .....	80
1. 교통소양교육 문제점 .....	80
2. 교통참여교육 문제점 .....	82
3. 공통적인 문제점 .....	85
제2절 개선방안 .....	86
1. 교통소양교육 개선방안 .....	86
2. 교통참여교육 개선방안 .....	88
제5장 결론 .....	94

**<표 차례>**

<표 1> 교통법규 교육 .....	13
<표 2> 교통참여 교육의 진행 절차도 .....	19
<표 3> 교통참여교육 과목 및 내용 .....	23
<표 4> 교통안전교육 실시 현황 .....	24
<표 5> 교통법규 교육 실시 현황 .....	25
<표 6> 교통소양교육 실시 현황 .....	26
<표 7> 교통참여 교육 실시 현황 .....	27
<표 8> 정지처분 내용에 따른 사후 음주운전 단속 여부 .....	32
<표 9> 통계량 .....	32
<표 10> 정지처분 내용에 따른 사후 교통사고 발생여부 .....	33
<표 11> 검정결과 .....	33
<표 12> 운전면허 정지처분 내용별 현황 .....	34
<표 13> 처분내용별 교통소양교육 현황 .....	35
<표 14> 법규 위반 여부 .....	36
<표 15> 통계량 .....	36
<표 16> 교통법규 위반 횟수 .....	37
<표 17> 법규위반 횟수 평균비교 .....	37
<표 18> 교차표 .....	38
<표 19> 통계량 .....	39
<표 20> 교차표 .....	39
<표 21> 통계량 .....	40
<표 22> 교차표 .....	40
<표 23> 통계량 .....	41
<표 24> 교통참여교육 참여율 .....	42
<표 25> 교차표 .....	44
<표 26> 통계량 .....	44

<표 27> 사후 교통법규 위반 횟수 .....	45
<표 28> 사후 교통법규 위반 횟수 평균비교 .....	45
<표 29> 교차표 .....	46
<표 30> 통계량 .....	46
<표 31> 교차표 .....	47
<표 32> 통계량 .....	47
<표 33> 교차표 .....	48
<표 34> 통계량 .....	48
<표 35> 사후 교통법규 위반 일까지의 소요기간 .....	50
<표 36> 분산분석 결과 .....	51
<표 37> 사후 교통법규 위반 횟수 .....	51
<표 38> 검정결과 .....	52
<표 39> 정지처분 내용별 단순교통사고 현황 .....	52
<표 40> 검정결과 .....	53
<표 41> 정지처분 평균 횟수 .....	53
<표 42> 분산 분석 결과 .....	54
<표 43> 정지처분 횟수 .....	55
<표 44> 통계량 .....	56
<표 45> 법규위반 소요기간 평균 검정결과 .....	57
<표 46> 법규위반 평균 횟수 .....	58
<표 47> 교통법규 위반 평균 검정결과 .....	58
<표 48> 통계량 .....	59
<표 49> 법규위반 소요기간 평균 검정결과 .....	60
<표 50> 법규위반 평균 횟수 .....	60
<표 51> 교통법규 위반 평균 횟수 비교 검정결과 .....	60
<표 52> 교통법규 소요기간 비교 .....	61
<표 53> 교통참여교육과 교통소양교육 평균 검정결과 .....	61

<표 54> 법규위반 평균 횟수 .....	62
<표 55> 통계량 .....	63
<표 56> 연령대별 현장만족도 .....	72
<표 57> 카이제곱 통계량 .....	73
<표 58> 정지처분 내용별 만족도 .....	74
<표 59> 정지처분 내용별 교육 후 안전운전 도움 .....	76
<표 60> 교통안전 교육의 비교 .....	78
<표 61> 교통사고 감소요인 방안 인식도 .....	79
<표 62> 교통참여교육의 교통사고 감소 정도 인식도 .....	79

### <그림 차례>

<그림 1> 성별 현황 .....	29
<그림 2> 연령대별 현황 .....	29
<그림 3> 정지처분 내용 .....	29
<그림 4> 정지처분 횟수 .....	29
<그림 5> 교통소양교육 이수여부 .....	30
<그림 6> 교통소양교육 횟수 .....	30
<그림 7> 교통참여교육 이수여부 .....	31
<그림 8> 교통참여교육 횟수 .....	31
<그림 9> 정지처분 내용별 현황 .....	34
<그림 10> 정지처분 내용별 현황 .....	34
<그림 11> 소양교육 이수자 현황 .....	43
<그림 12> 참여교육 이수자 현황 .....	43
<그림 13> 정지처분 내용 현황 .....	49
<그림 14> 사후 법규위반 비율 .....	49
<그림 15> 정지처분 횟수 비율 .....	55
<그림 16> 성별 현황 .....	68

<그림 17> 연령별 현황 .....	68
<그림 18> 교육수준별 현황 .....	69
<그림 19> 운전경력별 현황 .....	69
<그림 20> 정지처분 사유 현황 .....	70
<그림 21> 벌금 현황 .....	70
<그림 22> 현장체험교육 내용 .....	70
<그림 23> 현장체험 교육 만족도 .....	71
<그림 24> 20대 현황 .....	72
<그림 25> 30대 현황 .....	72
<그림 26> 40대 현황 .....	73
<그림 27> 50대 현황 .....	73
<그림 28> 정지처분 내용별 만족도 .....	74
<그림 29> 현장체험교육의 사후 안전운전 도움여부 .....	75
<그림 30> 정지처분 내용별 안전운전 정도 비율 .....	76
<그림 31> 교통참여교육 만족도 .....	77
<그림 32> 사후 안전운전에 도움정도 .....	77

# 제1장 서론

## 제1절 연구의 목적

2007년도에 교통사고로 인하여 6,166명의 소중한 생명을 잃었으며 그로 인한 가족들의 슬픔은 이루 말할 수 없고, 국가적으로도 연간 14조원이라는 엄청난 유·무형의 손실이 있었다. 2007년 기준 우리나라 자동차 1만대 당 교통사고 사망자수는 3.1명으로 OECD 국가 평균 사망자수 1.5명의 2배 이상 되는 수치로 OECD 29개국 중 26위로 확인된 바 있다. 또한, 인구 10만 명당 교통사고 발생건수는 440.7건으로 29개국 중 23위를 차지했는데 이는 OECD 평균 422.5건에 비해 다소 높은 수준이다. 이러한 수치는 교통선진국은 오래된 교통역사 만큼 수많은 시행착오를 거치면서 효율적인 교통안전 정책을 추진해 온 것에 비해 우리나라는 단기간에 급격한 교통수요 증가로 안전보다는 원활한 소통과 성장 위주의 교통정책을 추진해 왔기 때문이다.

이에 정부에서는 2008. 7. 17.에 「교통사고 사상자 절반 줄이기 종합시행계획」을 마련 자동차 1만 대당 교통사고 사망자수를 1.3명으로 효과적으로 감소시키기로 했다. 교통사고 사상자 절반 줄이기 종합시행계획의 3번째 중점과제로 교통법규 준수의를 강화시키기 위한 대국민 교통안전 교육 및 캠페인을 하고자 모든 홍보 매체를 통해 교통안전교육을 실시할 것으로 이 계획은 교통사고를 획기적으로 줄여 우리나라 교통안전도를 선진국 수준으로 제고하기 위한 것이다.

앞으로 우리나라가 교통 선진국으로 도약하기 위해서는 도로에서의 교통사고를 실질적으로 줄이기 위한 도로 교통안전시설 개선이나 교통법규

위반자에 대한 처벌 강화 등의 방법도 있지만, 국민 스스로 선진적인 교통안전 의식 변화야말로 교통사고를 줄이는 가장 근본적이고 효과적인 방법이라고 생각 한다.

교통사고 예방을 위해서는 보행자의 안전의식도 중요하지만 자동차 운전자의 교통안전 의식이 더 중요하므로 운전자를 상대로 운전자가 알아야 할 지식 함양과 올바르게 건전한 운전태도를 형성하는 정책적 노력이 요구된다.

특히 교통법규 준수 의식이 희박한 교통법규 위반자 및 교통법규 위반으로 교통사고를 발생한 운전자, 술을 먹고 운전하는 운전자를 상대로 행해지는 특별 교통안전교육의 중요성은 이루 말 할 수 없다.

교통안전교육이 교통안전 의식이 약한 운전자의 운전태도와 습관을 변화시키는데 중요한 역할을 수행하고 있음에도 교통안전교육의 교육 전·후 효과 분석에 대한 연구는 미흡한 실정이고, 교통참여교육의 효과에 대한 연구는 실태 및 제고 방안 연구정도로 거의 이루어 지지 않았다.

따라서 본 연구의 목적은 특별 교통안전교육 중에서 교통소양교육과 교통참여교육 운전자의 교육 전·후 법규위반이나 음주단속 및 교통사고 여부 및 정지처분 후 다시 교통법규 위반한 운전자 특성 등을 통계적으로 분석하여 이를 바탕으로 앞으로 효과적인 특별 교통안전 교육 발전 방안을 제시하고자 한다.

## 제2절 연구의 내용 및 방법

교통안전교육은 운전면허 시험에 응시하기 전에 받아야 하는 응시자 교통안전교육과 운전면허 취득 후 교통법규 위반 등으로 정지처분을 받

을 예정이나 정지처분 받은 자가 받는 특별한 교통안전교육으로 나누어 지는데 본 연구는 특별한 교통안전교육 중 교통소양교육과 교통참여교육만을 다루었다.

본 연구의 분석대상으로 삼은 자료는 두 가지이다.

첫째, 교통 소양교육 및 참여교육을 받은 운전자의 특성을 분석하고, 교통소양교육 및 교통참여교육의 효과를 비교 분석하기 위하여 성남시 소재 3개 경찰서에서 2005. 7. 1.부터 2008. 6. 30까지 3년간 운전면허 정지처분을 받은 운전자 18,011명의 운전면허 자료를 수집하였다.

둘째, 도로교통공단 경기지부에서 2009. 2. 20.부터 2009. 3. 5.까지 교통참여교육 3시간을 받은 운전자 총491명을 상대로 설문내용은 경찰서 현장체험교육 및 교통참여교육의 만족도를 중심으로 설문조사를 실시하여 교통안전교육에 대한 운전자들의 인식도를 분석하였다.

연구 분석 방법은 첫째 운전면허 정지처분 운전자 운전면허자료를 바탕으로 정지처분 내용별, 교통소양교육 여부별, 교통참여교육 여부별에 따라 사후 법규위반 여부 및 음주운전여부, 교통사고 여부에 차이가 있는지에 대하여 교차분석을 통하여 검증하였으며, 분야별에 따라 정지처분 횟수 및 교통법규 횟수 평균에 차이가 있는지에 대하여 T-test분석과 ANOVA(분산분석)를 실시하여 통계적으로 검증하였다.

둘째 정지처분 내용별에 따라 교육의 만족도에 차이가 있는지에 대하여 교차분석을 통하여 검증하였고, 교통참여교육의 사후 도움 여부 및 교통소양교육, 경찰서 현장체험교육, 교통참여교육의 만족도에 대하여 비교 분석하였다.

### 제3절 기존 교통안전교육관련 연구 검토

임병현은 운전면허 행정처분제도의 효율적 운영방안 연구<sup>1)</sup>(특별한 교통안전교육제도를 중심으로)에서 특별한 교통안전교육이 교육자의 사후 안전운전에 영향력을 미치고 있다고 설문조사에서 파악되었고, 현행 문제점 및 이에 대한 개선방안을 제시하였다.

장덕수는 교통안전교육의 교수(학습법에 관한 연구)<sup>2)</sup>에서 교통참여교육에 토의식 수업방식을 어떤 유형, 어떤 절차로 적용할 것인가에 대한 방안을 제시하였다.

최원빈은 참여교육효과분석과 효율성 제고방안에 관한 연구<sup>3)</sup>에서 교통소양교육과 경찰서의 현장체험교육과 도로교통공단의 참여교육을 받은 사람을 대상으로 설문조사하여 더 효율적인 교통참여교육 방안 제시하였다.

이남수는 교통참여교육의 실태 및 개선방안에 관한 연구<sup>4)</sup>에서 교통참여교육에 대한 설문조사를 통하여 참여교육의 실태와 문제점, 운전자들의 요구사항을 파악 그에 따른 개선방안을 제시하였다.

김만배, 명묘희는 위법운전자 제재수단의 효율성 확보방안 연구<sup>5)</sup>에서 정지처분만을 받은 집단과 교통소양교육을 받은 집단의 처분 이후 교통법규 위반에 대한 교통안전 효과를 분석한 결과 교통소양교육의 효과가 더 높은 것으로 나타났다.

1) 임병현, “운전면허 행정처분제도의 효율성 운영방안 연구-특별한 교통안전교육제도를 중심으로”, 서울시립대학교 석사학위논문, 2003.6

2) 장덕수, “교통안전교육의 교수-학습법에 관한 연구”, 교통안전교육논문, 2005

3) 최원빈, “참여교육효과분석과 효율성 제고방안에 관한 연구”, 교통안전교육논문, 2006

4) 이남수, “교통참여교육의 실태 및 개선방안에 관한 연구”, 교통안전교육논문, 2006

5) 김만배외1, “위법운전자 제재수단의 효율성 확보방안 연구”, 도로교통안전관리공단, 2006

## 제2장 이론적 고찰

### 제1절 교통안전교육제도

#### 1. 교육의 개념

교육은 인간이 사회를 형성하여 살기 시작한 때부터 있어왔다. 두 사람 혹은 그 이상의 사람들이 서로 영향을 주고받는 과정에서 사람은 무엇인가 학습하게 되었고, 그 학습에 영향을 주는 행위는 곧 교육적 행위가 되는 것이 있다. 우리 삶속에 배움이 있어 일상생활을 살아가는 가운데 자연스럽게 일어나는 교육이 있는가 하면 뚜렷한 조직과 형식을 가지고 영위되는 교육도 있다.

교육의 개념<sup>6)</sup>에는 교육의 의도성, 교육의 계획성 및 교육의 가치지향이 포함되어야 한다. 교육의 의도 내지 목적의식이 뚜렷하고 구체적일수록 교육의 과정에서 무엇을 어떻게 가르칠 것인가가 분명해지고, 그럴수록 교육의 성과도 높아지기 때문에 교육의 개념을 설명하기 위하여 무엇보다도 강조할 것이 교육의 의도성이다.

교육의 계획성이란 피교육자에게 무엇을 어떻게 교육 것인가에 대한 계획과 준비이다. 그 계획들은 교육이 진행되는 과정 속에서 계속 수정·보완되어 가게 된다. 왜냐하면, 교육은 교육자의 일방적인 행위가 아니라 피교육자와의 끊임없는 상호작용의 과정이기 때문이다. 하지만 교육은 어디까지나 의도적이고 계획적인 것이지만 그 의도와 계획 밖의 많은

---

6) 김종서외 2, 최신교육학 개론, 교육과학사, 1999. p3-20 정리한 것임.

요인과 세력들이 교육의 과정에서 작용하여 교육의 성격과 질에 영향을 주게 된다는 것을 알고 있어야 한다.

교육의 가치지향이란 가치 있는 무엇인가를 가르치는 일에 관계된다. 교육의 의도와 계획 속에는 가치 있는 것을 지향하고 가치 있는 것을 선택하는 일이 포함되어 있는 것이다.

교육의 정의는 학자들마다 약간씩 다른 정의를 내리고 있는데 3가지 유형으로 나누면 다음과 같다.

첫째 유형은 전수에 강조를 두는 정의이다. 교육학자 피터스(R. S Peters)<sup>7)</sup>는 “교육이란 교육받는 사람이 장차 거기에 헌신할 가치 있는 것을 전수해 주는 일”, “교육은 바람직한 정신 상태를 도덕적으로 온당한 방법으로 의도적으로 실현 하는 일” 이라는 정의를 내리고 있는데 이를 종합해 볼 때 교육이란 피교육자에게 그가 장차 거기에 헌신할 가치 있는 것을 전수해 주는 일로 인간의 인지적 변화에 더 큰 무게를 두고 정의하고 있다.

둘째 유형은 인간행동의 변화를 강조하는 “교육은 인간행동의 계획적 변화” 라는 정의이다. 여기서 행동이란 겉으로 나타나는 행동에만 국한되는 것이 아니라 지식의 기억, 이해, 창의성, 사고, 가치관, 동기, 성격, 자아개면 등이 모두 행동이라는 표현 속에 포함된다.

셋째 유형의 정의는 교육을 “인간의 성장가능성을 최대한으로 신장시키도록 돕는 일” 혹은 “최대한의 자기실현을 돕는 일” 로 규정하고 있다. 첫째와 둘째 유형의 정의에서는 교육하는 사람의 의도와 가치지향과

7) 피터스는 분석 철학적인 방법으로 교육의 주요 개념들을 명료히 하고, 교육적 논의에 들어있는 주요 상징들을 분석한 대표적인 교육 철학자이다.

교육개념과 교육문제에 관한 피터스의 분석철학적 작업은 그동안 다소 불분명한 채로 남 발되던 교육의 언어와 논리를 명료하게 함으로써 교육철학을 엄밀하고 정치한 독립적인 학문으로 거듭나게 하는 데 중요한 공헌을 하였다.

→ 20세기 후반에 새롭게 확립된 ‘영국 교육철학의 아버지’ 로 흔히 불린다.

계획성의 작용만이 크게 부각되고 있으며, 셋째 유형에서는 교육하는 교육자의 의도나 가치지향보다는 학습자 또는 피교육자가 선택한 것에 대해 충실한 성장을 돕는 일을 강조하고 있다.

하지만 어떠한 경우든지 교육에 있어서는 의도성과 계획성과 가치지향은 교육의 개념 속에 포함되어야 하며, 피교육자가 지니는 성장가능성과 성장력 혹은 생애적인 학습의욕을 토대로 한 학습자의 최대한의 자기실현이 궁극적인 목적으로 되어 있어야 한다.

## 2. 교통안전교육의 목적 및 목표

### 가. 교통안전교육의 목적

안전교육이란 일상생활에서 일어나는 사고를 미연에 방지하고, 불의의 재해나 돌발적인 사태가 발생했을 때에는 생명을 지키기 위해서 취해야 할 심신 양면의 행동을 지도할 목적으로 실시하는 교육을 말한다.

오늘날 학교에서나 사회에서는 교통재해의 사상이 크기 때문에 주로 교통안전교육을 중시하고 치중해서 교육하고 있는 실정이다. 학교나 사회에서의 교통안전교육은 운전자가 아닌 보행자 측면에서 도로에서 자신의 안전을 어떻게 하면 지킬 수 있는지 교육을 한다.

경찰의 교통안전교육의 목적은 운전자로서의 기본예절, 도로교통에 관한 법령·지식과 안전운전능력, 그 밖에 교통안전 확보를 위하여 필요한 지식과 태도를 익힘으로써 선진 교통문화를 정착시키는데 있다.

따라서 인명 존중 정신과 운전자의 바람직한 안전의식 수준을 함양시키기 위해 교통안전교육은 효과적으로 실시되어야 한다.

## 나. 교통안전교육의 목표 및 구현방향

교통안전교육의 목표는 도로상에서 발생 가능한 교통사고에 대한 예방과 대책을 통해 운전자의 지식, 태도, 실천을 바람직한 방향으로 변화시켜 교통사고로부터 국민의 생명과 재산을 보호하고 타 교통참여자의 교통에 배려하는 태도를 갖게 하는 것이다.

교육목표를 구체적으로 보면 첫째 운전자로서의 기본예절과 전반적인 도로교통 안전에 대한 일반적인 이해와 지식을 습득하게 하는 것이다. 둘째 도로, 차량, 교통 환경 속에 잠재되어 있는 위험요소를 이해시키고, 방어운전요령을 갖게 하는 것이다. 셋째 교통참여자로서의 의사소통의 중요성을 인식시키고, 올바른 운전습관이 형성되도록 하는 것이다.

교육목표 구현방향을 살펴보면 첫째 인간중심적 교통문화 구현을 위해 인간존중 사상을 함양시키는 것이다. 둘째 공동체적 교통문화 구현을 위해 준법정신, 공동체의식, 책임정신을 함양시키는 것이다. 셋째 자율적 교통문화 구현을 위해 양보정신, 공익정신, 봉사정신을 함양 시키는 것이다.

## 3. 교통안전교육의 변천과 발전

교통안전교육의 변천 과정을 살펴보면 1972년부터 시작된다. 교통안전교육은 1972. 12. 26. 도로교통법이 개정되면서 신설되었다.<sup>8)</sup> 자동차 운전 면허증을 취득한 사람에 대하여 1회에 5시간의 교통안전 교육을 받

8) **도로교통법 제44조의2** (교통안전교육) ①자동차등의 운전자는 정부가 실시하는 교통안전교육을 받아야 한다.

②전항의 교육에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.[본조신설 1972·12·26]

아 운전자 교육 카드를 소지하고 운행하여야 했으며 교육을 받지 않았을 경우 5천원이하의 벌금이나 구류 및 과료에 해당하는 벌칙이 있었던 정기 교양교육과 도로교통법규를 위반한 운전자가 받는 법규위반자 교육으로 나누어서 실시되었다.<sup>9)</sup>

1980. 12. 31. 도로교통법을 전면 개정<sup>10)</sup> 및 1981. 5. 6. 도로교통법 시행규칙을 개정하면서 기존의 교통안전교육을 받던 대상자인 운전면허 취득 소지자는 1년에 4회 받던 정기교육을 매3년마다 있는 정기적성검사 때 2시간의 안전교육을 받는 것으로 완화 변경되었다. 또한 자동차 운전 운전면허 합격하고 면허증 교부 전 운전자를 상대로 안전 교육하는 것을 신설하여 교통안전교육을 받게 하였다.

1999. 1. 5. 도로교통법시행규칙을 개정 하면서 운전면허증 신규 취

9) 도로교통법시행령 제30조의2 (교통안전교육)

①법 제44조의2의 규정에 의한 교통안전교육은 다음과 같이 구분하여 실시한다.

1. 정기교양교육
2. 법규위반자 교육 [본조신설 1973·3·28]

도로교통법시행규칙 제13조의3 (교통안전교육의 방법 등)

①영 제30조의2의 규정에 의한 교통안전교육 중 정기교양교육은 자동차등의 운전자를 대상으로 연4회 20시간을 초과하지 아니하는 범위 안에서, 법규위반자 교양교육은 운전면허의 정지처분을 받은 운전자를 그 정지 기간 중 1회 5시간을 초과하지 아니하는 범위 안에서 행한다. [본조신설 1973.12.29]

10) 도로교통법 제44조의2 (교통안전교육) ①자동차등의 운전자는 정부가 실시하는 교통안전교육을 받아야 한다.

②자동차등의 운전자로서 이 법 또는 이 법에 의하여 발하는 명령에 위반한 자는 내무부장관이 실시하는 교통안전교육을 받아야 한다.<신설 1980·12·31>

도로교통법시행규칙 제13조의3 (교통안전교육) ①법 제44조의2제1항의 규정에 의한 교통안전교육은 다음과 같이 구분하여 실시한다.

1. 정기교육  
법 제56조의 규정에 의하여 운전면허증을 교부받을 자와 법 제61조제1항의 규정에 의하여 정기적성검사를 받을 자에 대하여 실시한다.
2. 임시교육  
교통여건의 변화, 교통관계법령의 제정·개정 또는 폐지 등으로 인하여 운전자에 대한 교육이 필요할 때에 실시한다. [전문개정 1981.5.6]

득 교부 전 교통안전교육을 폐지하였다. 정부에서 실효성이 없거나 국민에게 불편을 주는 각종 도로 교통 관련 규정을 정비 하면서 운전면허증 교부 전 교통안전교육에 대하여 새로 운전면허를 취득한 사람에 대한 교통안전교육은 이미 운전면허시험을 통하여 교통안전에 관한 일정수준의 지식을 습득하여 면허를 취득한 사람을 대상으로 하고 있어 그 실효성이 적다는 이유로 폐지한 것이다.

1999. 1. 29. 도로교통법 개정 및 1999.4.30. 도로교통법시행규칙 개정<sup>11)</sup> 하면서 신규 운전면허 취득자에 대한 교육을 폐지한 대신에 교통법규위반자 등에 대하여 교통법규위반자반, 주취운전자반, 교통사고자반으로 세분화한 특별한 교통안전교육(교통소양교육이라 함)을 운전자 특성에 맞춘 교육내용으로 차별화함으로써 교통안전교육의 내실을 도모하였다. 1988. 9. 6. 도로교통법시행규칙 개정하여 특별 교통안전교육(당시에는 교정교육이라 칭함)을 교통법규위반자와 교통 사고자반으로 구분하여 실시하던 것을 1999. 4. 30.부터는 음주운전자반을 추가 신설하여 교육하고 있다.

2001. 12. 31. 도로교통법 개정<sup>12)</sup> 및 2002. 6. 29. 도로교통법시행령 개정<sup>13)</sup> 하면서 교통안전교육은 운전면허 기능시험 응시 전 교통안전교

11) **도로교통법시행규칙 제19조** (교통안전교육)

②법 제49조제2항의 규정에 의한 특별한 교통안전교육(이하 이 조에서 "교통소양교육"이라 한다)은 법 또는 법에 의한 명령에 위반한 사람에 대하여 실시하되, 교육대상자의 범위는 경찰청장이 정하는 바에 의한다.<개정 1999.4.30>

12) **도로교통법 제49조** (교통안전교육)

①운전면허를 받고자 하는 사람은 대통령이 정하는 바에 의하여 제71조제1항제2호의 규정에 의한 시험에 응시하기 전에 다음 각 호의 사항에 대한 교통안전교육을 받아야 한다. 다만, 제71조의2제1항의 규정에 의한 자동차운전전문학원에서 학과교육을 수료한 사람은 그러하지 아니하다.

1. 운전자로서의 기본예절 2. 도로교통에 관한 법령·지식
3. 안전운전능력 4. 그 밖에 교통안전의 확보를 위하여 필요한 사항

②자동차등의 운전자로서 이 법 또는 이 법에 의한 명령에 위반한 사람은 대통령이 정하는 바에 의하여 특별한 교통안전교육을 받아야 한다. [전문개정 2001.12.31]

육과 교통법규 위반자에 대한 특별 교통안전교육으로 나누어 교통안전교육을 실시하였다.

운전면허(기능)시험 응시 전에 받아야 하는 교통안전교육은 2003. 7. 1.부터 시행되어 현재까지 해오고 있으며, 2008. 4. 18.부터는 운전면허 학과시험 응시 전에 교통안전교육을 받아야 한다.

2005. 3. 24. 도로교통법시행령 개정<sup>14)</sup> 및 2005. 3. 24. 도로교통법시행규칙이 개정되면서 교통안전교육과 특별 교통안전교육으로 구분되어 실시하였다. 특별 교통안전교육은 교통법규교육<sup>15)</sup>과 교통소양교육, 교

13) **도로교통법시행령 제36조의3** (교통안전교육) ①법 제49조제1항의 규정에 의한 교통안전교육(이하 "교통안전교육"이라 한다)은 동항 각호의 사항에 대하여 강의 및 시청각교육 등의 방법으로 3시간의 교육을 실시한다.

②제1항의 규정에 의한 교육의 과목·내용·방법 및 시간에 관하여 필요한 구체적인 사항은 행정자치부령으로 정한다.[본조신설 2002.6.29]

**도로교통법시행령 제36조의4** (특별한 교통안전교육) ①법 제49조제2항의 규정에 의한 특별한 교통안전교육(이하 "특별한 교통안전교육"이라 한다)은 다음 각 호의 사람에 대하여 실시한다.  
[본조신설 2002.6.29]

14) **도로교통법시행령 제36조의4** (특별한 교통안전교육) ①법 제49조제2항의 규정에 의한 특별한 교통안전교육(이하 "특별교통안전교육"이라 한다)은 다음 각호와 같이 구분하여 실시한다.

1. 교통법규교육

교통법규와 안전 등에 관한 교육으로서 교통법규의 위반 등으로 인하여 운전면허효력 정지의 처분을 받을 가능성이 있는 사람 가운데 교육받기를 원하는 사람에게 실시하는 교육. 다만, 과거 1년 이내에 동 교육을 받지 아니한 사람에 한한다.

2. 교통소양교육

교통사고의 예방, 술에 취한 상태에서의 운전의 위험 및 안전운전 요령 등에 관한 교육으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 사람에 대하여 실시하는 교육

가. 교통사고나 술에 취한 상태에서 운전함으로 인하여 운전면허 효력 정지의 처분을 받게 되거나 받은 사람으로서 그 정지기간이 만료되기 전에 있는 사람

나. 교통법규의 위반 등 가목의 규정에 의한 사유외의 사유로 운전면허효력 정지의 처분을 받게 되거나 받은 사람 가운데 교육받기를 원하는 사람

3. 교통참여교육

교통단속현장 등에 실제로 참여하는 등의 교육으로서 제2호의 규정에 의한 교통소양교육을 받은 사람 가운데 교육받기를 원하는 사람에게 실시하는 교육. 다만, 과거 1년 이내에 동교육을 받지 아니한 사람에 한한다. [전문개정 2005.3.24]

15) 2005. 7. 1.부터 시행된 교통법규교육은 운전면허 별점 40점미만의 운전자가 받는 교육이고, 소양교육의 법규위반자 교육은 운전면허 별점 40점 이상의 운전자가 받는 교육이다.

통 참여 교육으로 세부화 되어 2005. 7. 1.부터 교통법규교육과 교통참여교육이 처음으로 실시하게 되었다.

교통법규 교육은 교통사고 및 법규위반으로 인하여 운전면허 효력 정지의 처분을 받을 가능성이 있는 사람이 교육을 희망하면 4시간의 교육을 받고 처분별점 20점을 감경 받는 제도이다.

교통참여 교육은 교통소양교육을 받은 자가 본인이 희망하여 경찰서에서 현장체험교육을 4시간 이수하고 도로교통공단의 참여교육 4시간을 이수하면 처분별점 30점을 추가적으로 감경 받는 제도이다. 이는 교통안전교육에 대한 참여율을 높이고, 면허정지와 관련한 불편을 줄여 주기 위한 취지에서 시행되었다.

2005. 5. 31. 도로교통법이 전면 개정(2006. 6. 1.시행)되어 교통안전교육은 제7장 제73조<sup>16)</sup>로 변경되었다.

2006. 5. 30. 도로교통법시행령<sup>17)</sup> 도로교통법시행규칙<sup>18)</sup>이 전면 개정되면서 운전면허가 취소된 자가 운전면허 재취득 할 경우에 교통소양교육에 법규 취소 운전자반과 음주 취소 운전자반 교육 과정을 신설하여 2006. 6. 1부터 시행하여 오고 있다.

16) **도로교통법 제73조 (교통안전교육)** ①운전면허를 받고자 하는 사람은 대통령령이 정하는 바에 의하여 제83조제1항제4호의 규정에 의한 기능시험에 응시하기 전에 다음 각 호의 사항에 관한 교통안전교육을 받아야 한다.

②자동차등의 운전자 또는 운전면허 취소의 처분이나 효력정지의 처분을 받은 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 대통령령이 정하는 바에 의하여 특별한 교통안전교육을 받아야 한다.

17) **도로교통법시행령 제38조 (특별교통안전교육)** ①법 제73조제2항에 따른 특별한 교통안전교육(이하 "특별교통안전교육"이라 한다)은 다음 각 호와 같이 구분하여 실시한다.

1. 교통법규교육
2. 교통소양교육
  - 라. 운전면허 취소의 처분을 받은 사람으로서 운전면허를 다시 받고자 하는 사람
3. 교통참여교육

18) **도로교통법시행규칙 제46조 (교통안전교육의 방법 등)** ①법 제73조, 영 제37조·제38조에 따른 교통안전교육 및 특별한 교통안전교육의 과목·내용·방법 및 시간은 별표 16과 같다.

## 제2절 특별 교통안전교육

특별 교통안전교육은 운전면허 행정처분 사유에 따라 교통법규 교육, 교통소양교육, 교통참여교육 3가지로 나누어진다. 교통소양교육은 운전면허 정지 운전자반과 운전면허 취소 운전자반으로 나누어진다.

### 1. 교통법규교육

교통법규 교육은 교통법규와 안전 등에 관한 교육으로서 교통법규의 위반 및 교통사고 등으로 인하여 운전면허 효력 정지의 처분을 받을 가능성이 있는 사람 가운데 교육받기를 원하는 사람에게 실시하는 교육으로 2005. 7. 1.부터 시행해 오고 있다.

다음 <표1>는 특별 교통안전교육의 교통법규 교육의 과목 및 내용, 방법 및 시간이다.

<표 1> 교통법규 교육

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1) 교통질서와 교통사고	○교통여건과 질서 ○교통법규 위반과 사고	강의 및 시청각교육	15분
(2) 운전자의 마음가짐	○운전예절과 양보운전 ○안전운전의 마음가짐	강의 및 시청각교육	15분
(3) 교통법규와 안전	○신호와 안전한 교차로통행 ○보행자보호 ○중앙선침범과 앞지르기의 위험 ○속도와 안전거리 ○차로의 준수 및 진로변경 ○음주운전의 금지 ○운전자의 준수사항 ○「교통사고처리 특례법」과 교통사고처리	강의 및 시청각교육	100분
(4) 운전면허 및 자동차 관리	○운전면허관리 ○자동차점검	강의 및 시청각교육	20분
(5) 영화상영	○교통관련 영화상영	영화	50분

이 교육은 도로교통공단 시·도지부에서 실시하며, 교육시간은 4시간으로 전문 교수의 강의 3시간과 시청각 교육 1시간이다.

교통법규교육에서는 운전자가 도로교통법령의 의의 및 적용범위를 이해하고 적법한 행동의 습관화를 갖게 하게하며, 교통참여자로서 타 교통참여자의 교통에 배려하는 태도를 갖게 하는 것을 목표로 삼는다.

교통법규 교육을 받은 운전자는 면허정지집행 벌점 20점이 감경되는 혜택을 가질 수 있지만 누산 벌점에서는 감경되지 않는다.

## 2. 교통소양교육

교통소양교육은 교통사고 운전자반, 음주 운전자반, 교통 법규 운전자반, 음주 취소 운전자반, 법규 취소 운전자반으로 5가지 유형으로 구분하여 실시되고 있다.

교통소양교육의 목표는 교통상황에 따른 운전자의 책임을 자각하고 자신의 성력, 태도 등에 따른 운전태도를 객관적으로 평가하고 이를 개선하여 스스로 운전능력을 조절 할 수 있는 능력과 태도를 갖게 하며, 도로, 차량, 교통 환경 속에 잠재되어 있는 위험요소를 이해하고, 방어운전하려는 태도를 갖게 하는 것을 목표로 한다.

### 가. 법규위반자 교육

1981. 5. 6.부터 도로교통 법규를 위반하여 운전면허 벌점 30점이 되면 운전면허 정지처분을 집행하고, 원하는 운전자에게 교정교육을 받게 하여 정지처분일수 20일을 감경해 주었다.

자동차의 증가 및 사회 환경 변화로 교통사고가 빈발하자 1988. 9. 6.

부터 도로 교통법규 위반자와 1회 교통사고로 인하여 운전면허 별점 30점에 해당하는 운전자를 법규위반의 경우와 교통사고의 경우로 구분하여 교정교육을 실시하게 되었다.

1999. 4. 30.부터는 정부의 과도한 규제 완화 조치차원에서 운전면허 별점 30점이 되면 운전면허 정지처분결정 및 집행 하던 것을 운전면허 별점 40점이 되면 운전면허 정지처분을 집행하게 되었다. 또한 이때부터 교정교육을 교통소양교육이라 하였다.

법규위반 교육의 목표는 교통상황에 따른 자신의 입장과 책임을 자각하고 스스로 의욕을 조절 할 수 있는 능력과 태도를 갖게 하여 교통참여자로서 의사소통기술 등을 알고 타 교통참여자 배려하는 운전자로 되도록 하는 것이다. 교육내용은 주요 교통법규 위반 실태 및 교통질서의 중요성과 안전운전의 이론과 기법을 교육하여 올바른 운전습관의 정착을 도모한다.

법규위반 등으로 운전면허의 효력이 정지된 운전자는 4시간의 교육을 받는다. 교육은 도로교통공단 시·도지부에서 실시하며, 강의 3시간과 시청각 교육 1시간이다.

## 나. 교통사고자 교육

교통사고자 교육은 1988. 9. 6. 도로교통법시행규칙이 개정되면서 교통안전교육의 실효성을 높이기 위하여 교정교육을 법규위반자와 교통사고자반으로 나누어서 실시하게 되었다. 1회의 교통사고 발생으로 운전면허 별점 40점 이상에 해당하는 운전자는 의무적으로 교통사고자 교육을 받아야 한다. 교통사고자 교육의 목표는 도로·차량·교통 환경 속에 잠재되어 있는 위험요소를 이해하고, 방어운전하려는 태도를 갖으며 운전태도를 객관적으로 평가하고 이를 개선하려는 태도를 갖게 하는 것이다.

교육 내용은 교통사고현황 및 참상, 교통사고 원인분석, 운전자 능력의 한계, 올바른 운전자세 및 운전습관, 운전자 측면에서의 교통사고 예방대책으로 교통법규 위반의 위험성을 인식시키고 교통사고 예방을 위한 안전운전과 방어운전의 개념 및 방법 등 방어운전에 대한 교육을 중점적으로 실시하고 있다. 또한, 다른 교육내용에는 없는 운전정밀적성검사를 통하여 자신의 성격과 운전태도를 객관적으로 평가하고 이를 개선하려는 태도를 갖도록 하고 있다.

교통사고자 교육은 6시간 교육으로 강의 및 토의 3시간, 시청각 1시간, 운전정밀적성검사 2시간으로 이루어져 있다. 의무교육이지만 교육을 받은 운전자에게 운전면허 정지처분 일수 20일까지 감경해주고 있다.

### **다. 음주운전자 교육**

1999. 4. 30.부터 소양교육 대상자를 3가지로 구분하면서 음주운전 교육을 실시하게 되었으며, 음주운전으로 정지처분을 받은 운전자는 의무적으로 교육을 받아야 한다. 의무교육이지만 이 교육을 이수하면 정지처분일수를 20일까지 감경해 준다.

이 교육의 목표는 음주운전자의 심리적·신체적 특성과 음주운전의 위험성, 그 피해에 대해 알고 음주운전을 근절하도록 하는 것이다.

교육내용은 음주문화, 음주운전 단속 및 사고, 알코올과 인체, 알코올이 운전 미치는 영향, 음주운전의 기준과 처벌 등 음주운전 예방교육을 실시하여 운전자의 의식변화에 중점을 두고 교육하고 있다. 음주운전자 교육은 총 4시간으로 강의 3시간 시청각 1시간이다.

### **마. 교통사고·법규위반 취소 운전자 교육**

2006. 6. 1.부터(2006. 4. 28. 도로교통법 전면개정, 2006. 5. 31.

도로교통법시행령 및 시행규칙 전면개정) 시행되면서 특별교통안전교육 중 교통소양교육 3가지 유형에 2가지 유형을 추가하여 5가지 유형으로 구분하면서 교통사고 및 법규위반 벌점초과로 운전면허가 취소된 운전자가 받는 법규 취소자반을 신설하여 실시하였다.

운전면허가 교통사고 및 법규위반 등으로 취소처분을 받은 운전자로서 운전면허를 재취득 하고자 할 경우 운전면허 취소처분을 받은 날로부터 학과시험에 응시 전까지 이 교육을 의무적으로 이수해야 운전면허 시험에 응시할 자격을 주고 있다.

이 교육의 목표는 교통법규 준수의 중요성을 심화시키고 법규위반의 동기와 태도, 잘못된 운전 행동을 운전자 스스로 개선하여 준법운전 및 교통사고를 예방할 수 있는 운전자를 양성하는 것이다.

교육내용은 교통사고의 심각성, 교통문화와 자율적 운전의식 강화, 생활 교통 법규 해설로 교통사고의 위험성 인식시키며, 성격·운전행동 측정하여 진단 결과 분석과 처방으로 개개인의 운전행동을 개선시키며, 교통심리 및 행동이론, 위험인식 시기와 대처, 잠재 위험성을 학습함으로써 올바른 운전습관을 함양시키기 위한 교육을 하고 있다.

법규위반 취소 운전자 교육은 6시간으로 강의 및 시청각 교육 4시간, 지필검사 및 집단상담 1시간 및 영화상영 1시간이다.

## 라. 음주 취소 운전자 교육

음주 취소 운전자 교육은 법규 취소 운전자 교육과 함께 2006. 6. 1. 부터 시행해 오고 있다. 음주운전으로 운전면허가 취소된 운전자가 신규로 운전면허를 재취득하고자 할 경우 운전면허 취소처분을 받은 날로부터 학과시험에 응시 전까지 이 교육을 이수해야 운전면허 시험에 응시할 자격을 주고 있다.

음주 취소 운전자 교육을 받아야 할 운전자는 음주운전으로 교통사고 발생한자, 음주측정불응자, 음주 교통사고 후 도주 운전자, 벌점 초과 중 최종벌점이 음주운전으로 인한 경우의 운전자는 음주 취소 운전자 교육을 받아야 한다.

이 교육의 목표는 음주운전의 위험성을 인식하여 운전자 스스로가 자기 통제력을 강화하여 음주 운전 습관이나 의식의 변화로 음주운전을 근절 할 수 있는 능력과 태도를 갖게 하는 데 있다.

교육내용은 생활 교통법규, 위험인식 시기와 대처, 음주운전 및 사고 실태, 알코올 분해과정, 알코올이 인체에 미치는 영향, 음주가 운전행동에 미치는 영향 등으로 음주운전 예방 및 교통사고 발생을 미연에 방지하고자 하는데 있다.

교육시간은 6시간으로 법규 취소 운전자 교육과 동일하며, 이교육의 목표는 음주운전의 위험성을 인식시키고, 음주운전의 동기와 태도 개선 및 자기 통제력을 강화하여, 음주운전을 예방할 수 있는 운전자를 양성하는 것이다.

### 제3절 교통참여교육

교통참여교육은 교통안전교육에 대한 운전자의 참여율을 높이고, 운전 면허정지와 관련한 국민 불편을 줄여 주기 위한 일환으로 2005. 7. 1.부터 전국 경찰서와 도로교통공단에서 실시하고 있다.

운전면허 정지처분을 받은 운전자가 교통소양교육(법규 운전자반, 교통사고 운전자반, 음주 운전자반)을 받은 후 교통참여 교육을 희망하는 운전자가 경찰서의 현장체험교육 4시간과 도로교통공단의 교통참여교육 4시간을 이수하면 교육이수자에게 처분벌점 또는 정지집행일수 30일을

추가로 감경하여 주는 제도이다. 다만 운전면허 행정처분 심의위원회의 심의를 거치거나 행정심판 또는 행정소송을 통하여 행정처분이 감경된 경우에는 교통참여 교육을 받더라도 정지처분 기간을 감경하지 않는다.

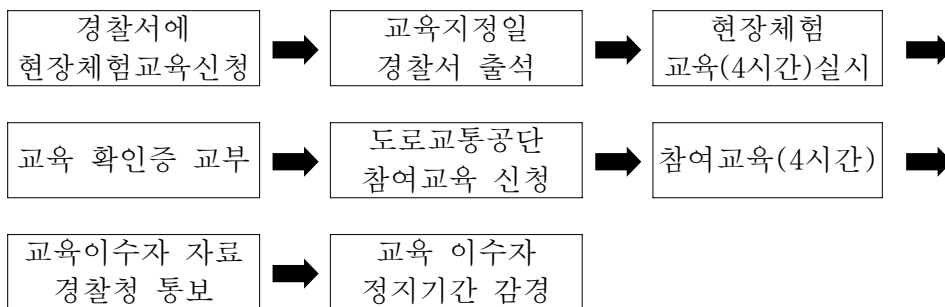
따라서 자동차 운전면허 정지처분을 받은 운전자가 교통참여교육을 받은 경우에 정지처분 벌점 또는 정지집행 일수를 최대 50일까지 감경 받을 수 있다. 다만 교육실시일을 기준으로 과거 1년 이내에 교통참여교육을 받은 자는 교통참여교육을 받을 수 없다.

## 1. 교통참여교육 진행절차

교통참여교육의 현장체험교육은 교통소양교육을 받은 사람이 경찰서로 방문, 전화 및 인터넷으로 신청할 수 있으며, 도로교통공단의 강의·시청각 교육은 현장체험교육을 받은 사람이 도로교통공단으로 방문, 전화 및 인터넷으로 신청하여 교육 지정 일에 교육을 받는 것이다.

다음 <표2>는 교통참여 교육의 진행 절차를 나타낸 것이다.

<표 2> 교통참여 교육의 진행 절차도



## 2. 경찰서 현장체험교육

### 가. 교육 주관

현장체험교육은 경찰서장(교통과장 또는 상황실장)이 주관하여 실시한다. 현장체험교육 접수, 안내 및 확인증 교부 업무는 경찰서 행정처분 담당이, 교육실시전 현장체험교육일지 작성요령 등 사전교양, 교육장소까지 이동 및 교육 현장에 대한 관리·감독 등 현장체험교육의 실시에 관한 업무는 교통지도계 외근 경찰관이 담당하고 있다. 단 경찰서별 업무량에 따라 업무담당자를 달리 정 할 수도 있다.

### 나. 교육내용 및 방법

현장체험교육은 음주 단속 현장체험과 교통캠페인 현장 체험 중 경찰서 실정에 따라 선택하여 실시 할 수 있다. 다만, 경찰서장이 지방청장에게, 지방청장은 경찰청장에게 사전에 보고하고 교육내용을 추가 또는 변경할 수 있다.

현재 경찰서에서는 현장체험교육자에 대하여 교통관련 홍보용 어깨띠 등을 착용하게 하거나 피켓 등을 교부 소지하게 하여 교차로 사거리나 초등학교 주변 어린이 보호 구역에서 교통캠페인을 실시하거나, 야간에 경찰서 외근 경찰관의 음주단속 현장에 참관하게 하고 있다. 요즘은 현장체험교육으로는 교통캠페인을 위주로 실시하여 음주 단속 현장 참관 교육은 소수 일부 경찰서에서 이뤄지고 있는 실정이다.

현장체험교육은 경찰서 실정에 따라 주1회 내지 주3회 정도 교육일정으로 1회 교육인원은 경찰서 실정상 관리·감독 할 수 있는 적정인원으로 주로 10명에서 20명 정도의 인원을 접수하여 실시하고 있다.

1일 교육시간은 교육 효과 등을 고려하여 2시간을 원칙으로 하지만 교육대상자가 희망하고 경찰서의 업무에 무리가 없을 경우 4시간을 연속하여 실시 할 수 있다. 오전에 2시간 오후에 2시간 실시하는 곳도 있으며, 오전에 2시간 야간에 2시간을 경찰서 자체 일정에 맞게 실시하고 있다.

현장체험교육자의 교육 장소까지 이동은 도보를 원칙으로 한다. 다만, 교육장소가 원거리인 경우 지구대 순찰차량이, 경찰서 행정차량 등을 이용하여 이동 할 수는 있다.

## 2. 도로교통공단의 교통참여교육

### 가. 교육주관

도로교통공단 전국 시·도지부에서 실시하는 교통참여교육은 강의 및 토의 3시간, 시청각교육 1시간 총 4시간으로 구성되어 있다. 이 교육은 경찰서의 교통현장 체험활동을 마친 정지처분 대상자 및 정지처분 집행자만이 인터넷, 전화 및 직접 방문하여 신청 할 수 있다.

이 교육 이수 후 도로교통공단으로 부터 교육 이수 확인증 발급을 받게되면 교통 참여교육 이수한 자료가 도로교통공단에서 경찰청으로 즉시 전산 통보가 되어 운전면허 정지 별점이나 정치 처분 집행일수 30일까지 감경 받을 수 있다.

### 나. 교육 내용 및 방법

교통소양교육이 주입식 강의 방식인 것에 비해 교통참여교육은 체험발표와 토론 위주의 교육방식으로 진행이 되도록 구성되어 있다.

이 교육의 목표<sup>19)</sup>는 첫째, 자신의 성격, 행동 등에 따른 운전 성향에 대한 자가 진단 및 평가로 자신의 운전태도와 운전행동에 대한 객관적인 인식을 갖게 하는 것이다,

둘째, 도로, 차량, 교통 환경 속에 잠재되어 있는 위험요소를 이해시키고, 방어운전 요령을 갖게 하는 것이다.

셋째, 교통사고의 원인에 대한 체계적인 지식을 습득하여 교통사고 재발방지와 예방능력을 갖게 하는 것이다.

교육은 교통법규 위반 운전자반, 음주 운전자반, 교통사고 운전자반으로 구분하여 실시하고 있다. 각 교육과정별로 교육 과목과 교육 내용에 차이가 있어 교재도 교육과정별로 제작된 교재를 사용하여 운전면허 정지처분 원인별 운전자 특성에 맞게 맞춤형 교육을 하고 있다.

교육내용은 교통사고, 음주운전, 교통법규 위반심리의 체험사례를 발표하고 토의하며, 일상적 위반의 상황을 제시하고 이에 대한 운전자의 체험사례 발표 및 토의를 하여 운전자 개인의 운전행동을 진단해 보는 것을 위주로 교육하고 있다.

---

19) 2006년도 교통안전 교육계획, 도로교통공단, 2006

다음 <표3>은 교통참여교육의 교육 과목 및 교육내용이다.

<표 3> 교통참여교육 과목 및 내용

○ 1회의 교통사고로 운전면허의 효력이 정지된 자

교육과목	교육내용	교육방법	시간
(1) 교통사고 사례분석	○ 교통사고의 체험사례 발표 및 토의 ○ 발표내용에 대한 분석 및 해설	강의 및 시청각교육, 토의 및 해설	100분
(2) 위험예측 능력의 측정 및 지도	○ 위험상황의 제시 및 토의 ○ 방어운전의 방법 ○ 위험예측능력의 측정 및 지도	강의 및 시청각교육, 토의 및 측정	50분
(3) 영화상영	○ 교통관련 영화상영	영화	50분

○ 음주운전으로 운전면허의 효력이 정지된 자

교육과목	교육내용	교육방법	시간
(1) 음주운전 사례 분석	○ 음주운전의 체험사례 발표 및 토의 ○ 발표내용에 대한 분석 및 해설	강의 및 시청각교육, 토의 및 해설	100분
(2) 음주와 자기 통제	○ 정상적 음주와 문제 음주 (알콜의존성 측정 및 해설) ○ 알콜의존증 증후 ○ 음주유형의 분석 및 토의 ○ 음주한계의 파악 및 자기조절 ○ 음주운전 방조 분위기의 쇄신방법 ○ 음주운전의 예방전략	강의 및 시청각교육, 토의	50분
(3) 영화상영	○ 교통관련 영화상영	영화	50분

○ 교통법규 위반 등으로 운전면허의 효력이 정지된 자

교육과목	교육내용	교육방법	시간
(1) 교통법규 위반심리 사례의 분석	○ 교통법규 위반심리의 체험사례 발표 및 토의 ○ 발표내용에 대한 분석 및 해설	강의 및 시청각교육, 토의 및 해설	100분
(2) 안전운전의 이론과 기법	○ 인간의 감각능력과 판단능력 ○ 자동차의 물리적 특성과 안전운전 ○ 위험한 상황 등에서의 운전 ○ 자동차 점검 및 주행 중 차량 이상 시 조치방법	강의 및 시청각 교육	50분
(3) 영화상영	○ 교통관련 영화상영	영화	50분

## 제3장 교통안전교육자 특성 분석

### 제1절 교통안전교육의 운영실태

#### 1. 교통안전교육 실시 현황

1999. 4. 30. 자동차 운전면허 취득자에게 실시하였던 교통안전교육 폐지 이후 운전면허 취득 1년 미만의 초보운전자에 의한 교통사고 발생률이 급증하여 초보운전자의 교통사고를 감소시키기 위한 대책으로 2001. 12. 31. 도로교통법을 개정하여 자동차운전 면허를 취득하고자 하는 자는 2003. 7. 1.부터 기능 운전면허 시험 응시 전에 교통안전 교육을 수강하도록 의무화 하였다. 다만, 자동차운전전문학원에서 학과교육을 수료한 사람은 교통안전교육을 받지 않아도 된다.

2003년부터 도로교통공단에서 실시된 교통안전교육 현황은 다음 <표 4>와 같다.

<표 4> 교통안전교육 실시 현황

(단위:명)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008
교육인원	204,159	452,159	490,742	289,184	221,434	267,567

(출처: 2008 도로교통안전백서)

## 2. 특별 교통안전교육 실시 현황

### 가. 교통법규 교육 실시 현황

교통법규 교육은 교통안전 교육의 참여를 확대하고 교통법규 준수의 사회적 분위기를 조성을 위하여 2005. 7. 1.부터 실시하고 있다. 자동차 운전면허 정지처분 가능성이 있는 운전자를 상대로 실시하고 있는 교통법규 교육 실시 현황은 다음 표와 같다.

<표 5> 교통법규 교육 실시 현황

구분	2005	2006	2007	2008
교육인원	661명	2,175명	2,417명	1,971명

(출처: 2008 도로교통안전백서)

교통법규 교육은 현재의 정지처분이 아닌 미래에 있을 정지처분에 대한 벌점에 대한 사전 교육으로 운전자들의 당장 교육을 받지 않아도 된다는 여유 있는 마음가짐과 1회 교통법규 위반 점수 40점미만은 1년이 지나면 벌점이 소멸되는 규정 및 교통법규 교육의 홍보 부족 등으로 교통법규 교육 실시 인원이 적었던 것으로 판단된다.

### 나. 교통소양 교육 실시 현황

교통소양교육을 교통 법규 위반자반, 주취 운전자반, 교통 사고자반으로 구분하여 1999. 4. 30.부터 실시하였고, 2002. 6. 29. 도로교통법을

개정하면서 교통소양교육을 특별한 교통안전교육으로 변경하여 4-6시간의 교육을 실시하였다.

2005. 7. 1.부터는 특별교통안전교육에 교통법규교육이 추가되면서, 실시 중이던 특별한 교통안전교육은 교통소양교육이라는 이름으로 다시 변경되어 4-6시간의 교육을 실시하고 있다.

2006. 6. 1.부터는 위 3개 반에 교통사고 및 법규 위반으로 취소된 운전자반과 음주운전으로 취소된 운전자반을 신설하여 교통사고 및 법규 위반 등으로 운전면허 취소 처분을 받은 운전자가 다시 운전면허를 취득하고자 할 경우 6시간의 교육을 받아야 운전면허 시험에 응시할 수 있도록 하는 교육을 실시하고 있다.

다음 표<6>은 최근 6년간의 교통소양 교육 실시 현황이다. 2006년 이후 지속적으로 교통소양교육을 받은 운전자가 증가하고 있음을 보여주고 있다.

<표 6> 교통소양교육 실시 현황

(단위 : 명)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008
계	230,975	220,209	162,301	224,669	354,774	438,137
법규	73,096	28,642	21,559	10,448	14,979	10,992
음주	130,631	165,874	152,951	111,584	140,423	136,873
사고	27,248	25,693	21,670	18,833	16,598	13,251
법규취소				13,805	28,148	42,292
음주취소				69,999	154,626	234,729

(출처: 2008 도로교통안전백서)

## 다. 교통참여 교육 실시 현황

2005. 7. 1.부터 교통안전 교육 확대 및 운전면허 행정처분 완화 계획에 의거 실시된 교통참여 교육은 경찰서 현장체험 교육 4시간 및 도로교통공단 교통참여교육 4시간을 이수하면 정지처분일수에서 최대 30일까지 감경을 해주는 제도이다.

교통참여 교육 중 경찰서의 현장체험교육은 정지처분 내용을 구분하지 않고 동일하게 경찰서 실정에 맞게 교통캠페인을 하거나 음주운전 단속 현장체험을 하고 있으며, 도로교통공단의 참여교육은 교통 사고자반, 음주운전자반, 법규위반자반 이렇게 3개의 반으로 나누어 정지처분 내용에 따라 교육내용을 달리하여 실시하고 있다.

다음 표는 교통참여 교육 실시 현황이다. 아래 표를 보면 처음 실시된 2005년도 교통소양교육을 받은 운전자의 16%에 해당하는 32,273명만이 교통참여 교육을 받았으나, 다음해부터는 교통소양교육자의 60%이상이 교통참여교육을 받은 것으로 나타났다.

<표 7> 교통참여 교육 실시 현황

(단위 : 명)

구분	2005	2006	2007	2008
계	32,273 (16%)	81,751 (60%)	101,676 (62%)	94,760 (62%)
법규	1,552 (7%)	6,522 (62%)	9,739 (65%)	7,084 (64%)
음주	26,731 (17%)	63,690 (57%)	81,257 (58%)	78,949 (57%)
사고	3,990 (18%)	11,539 (61%)	10,680 (64%)	8,727 (66%)

(출처: 2008 도로교통안전백서)

## 제2절 운전면허 정지처분 운전자 특성 분석

특별 교통안전 교육인 교통소양교육과 교통참여교육(경찰서 현장체험 교육 과 도로교통공단 교통참여교육)을 받은 운전자의 교육 효과 분석을 위한 자료를 수집하기 위하여 성남시<sup>20)</sup> 소재 3개 경찰서를 선정 하였다.

경기도 성남시 소재 3개 경찰서에서 2005. 7. 1.부터 2008. 6. 30.까지(3년간) 운전면허 행정처분 정지처분 운전자 18,011명의 운전면허 자료를 수집하였다. 수집한 자료는 운전면허 행정처분 정지처분을 받은 운전자 18,011명에 대한 교통소양교육 이수여부 및 교통참여교육 이수 여부, 사후 교통법규 위반 여부 및 횡수, 사후 교통법규위반까지의 소요기간 등을 수집하였다.

### 1. 대상자 집단 특성 분석

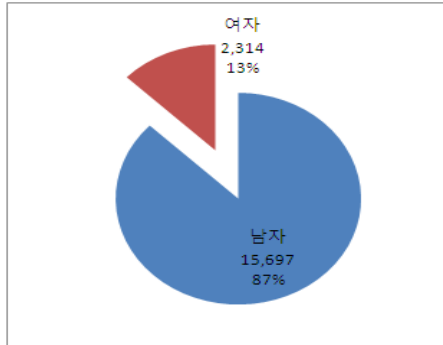
#### 가. 성별 및 연령별 특성

남자는 분석대상자 총 18,011명 중 87%에 해당하는 15,697명이었으며, 여자는 13%에 해당하는 2,314명이었다.

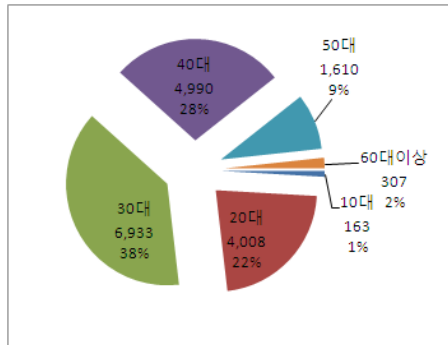
정지처분을 받은 연령대는 사회 경제활동을 왕성하게 하는 20대부터 40대까지 전체의 88%에 해당하는 15,931명으로 나타났으며, 이중 30대가 가장 많은 정지처분을 받은 것으로 나타났다. 50대 이상의 정지처분자도 1,917명으로 11%를 차지했다.

20) 성남시 인구는 2009. 2. 28.기준 943,014명이다. <http://www.cans21.net/stat>

<그림 1> 성별 현황



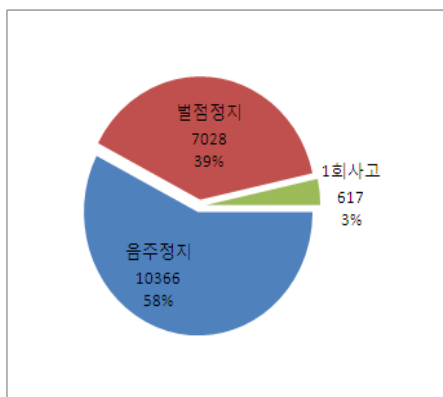
<그림 2> 연령대별 현황



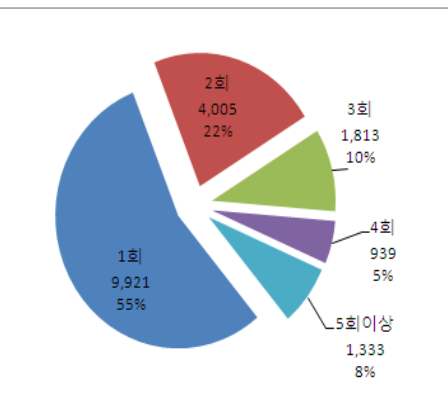
### 나. 정지처분 내용 및 횟수

3년간의 대상자들의 운전면허 정지처분 사유별로 살펴보면, 음주운전으로 정지처분을 받은 운전자는 58%에 해당하는 10,366명이었고, 교통법규 위반의 벌점 누적 운전자는 39%에 해당하는 7,028명이었고, 1회 사고는 3%에 해당하는 617명으로 나타났다.

<그림 3> 정지처분 내용



<그림 4> 정지처분 횟수



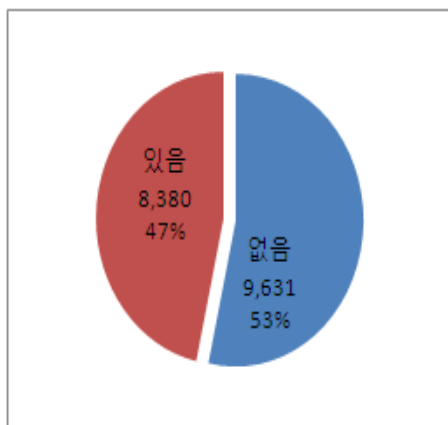
대상자들의 운전면허 경력 전체 기간 중 정지처분 횟수를 살펴보면, 1회 정지처분을 받은 운전자는 55%에 해당하는 9,921명이었으며, 2회 정지처분을 받은 운전자는 22%에 해당하는 4,005명으로 나타났으며, 5회 이상 정지처분을 받은 운전자는 8%에 해당하는 1,333명 이었다

#### 다. 교통소양교육 이수 여부 및 횟수

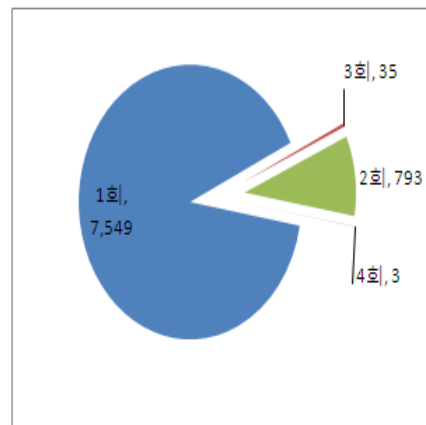
교통소양교육을 받은 운전자는 분석대상자 18,011명 중 47%에 해당하는 8,380명으로 나타났으며, 미 이수 운전자는 53%에 해당하는 9,631명으로 나타났다.

교통소양교육을 받은 운전자 8,380명 중 1회 교육받은 운전자는 90%에 해당하는 7,549명으로 나타났으며 3회 이상 교육 받은 운전자는 38명으로 나타났다.

<그림 5> 교통소양교육 이수여부



<그림 6> 교통소양교육 횟수

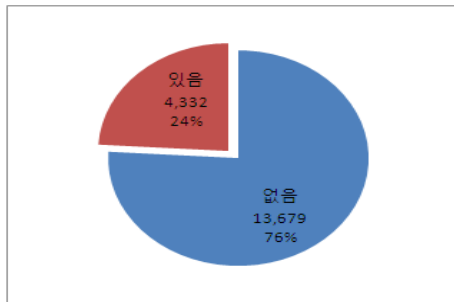


## 라. 교통참여교육 이수 및 횟수

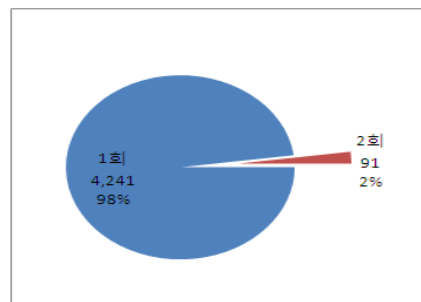
전체 대상자 18,011명 중 교통참여교육을 받은 운전자는 24.1%에 해당하는 4,332명으로 나타났다. 교통참여 교육 운전자의 전체 98%에 해당하는 4,241명이 1회의 교통참여교육을 받은 것으로 나타났고, 2회 교육을 받은 운전자는 2%에 해당하는 91명으로 나타났다.

교통참여 교육이 2005. 7. 1.부터 시행되었고, 교통참여 교육은 1년에 1회만 받을 수 있기 때문에 2회 이상 교통참여교육을 받은 운전자는 극히 적게 나타난 것으로 판단된다.

<그림 7> 교통참여교육 이수여부



<그림 8> 교통참여교육 횟수



## 2. 정지처분 내용별 분석

첫 번째로 분석대상자의 정지처분 내용에 따라 사후 음주운전 단속 사실여부는 어떠한지 살펴보았다. 정지처분 후 다시 음주운전으로 단속된 운전자는 3,236명으로 음주운전으로 정지처분을 받은 10,366명중 24.9%에 해당하는 2,585명으로 나타났으며, 별점누적 운전자 집단은 8.8%에 해당하는 619명, 1회 교통사고는 5.2%에 해당하는 32명으로 나타났다.

&lt;표 8&gt; 정지처분 내용에 따른 사후 음주운전 단속 여부

정지처분내용		음주운전여부		전체
		없음	있음	
음주운전	빈도	7,781	2,585	10,366
	%	75.1%	24.9%	100.0%
벌점누적	빈도	6,409	619	7,028
	%	91.2%	8.8%	100.0%
1회사고	빈도	585	32	617
	%	94.8%	5.2%	100.0%
전체	빈도	14,775	3,236	18,011
	%	82%	18%	100.0%

운전면허 정지처분 내용에 따라 사후 음주운전 단속 여부에 차이가 있는지 신뢰수준 95%로  $\chi^2$  테스트를 실시하였다.

&lt;표 9&gt; 통계량

	값	자유도	점근 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	810.126	2	0.000

검정결과 운전면허 정지처분 내용에 따라 사후 음주운전 단속 여부는 통계적으로 유의한 차이가 있었다. 즉, 음주운전자 집단의 사후 음주운전 비율이 다른 집단과 차이가 난다고 할 수 있다.

정지처분 내용별로 보면 음주운전자 집단에서 사후 음주운전으로 단속된 비율을 보면 25%에 해당한다. 음주운전자 4명중 1명 정지처분 후 다시 음주운전으로 단속된 결과로 나타나 벌점누적 및 1회 교통사고 집단에 비해 음주운전자 집단이 음주운전을 더 많이 하는 경향이 있는 것으로 확인되므로 음주운전 상습성을 개선할 대책이 필요하다.

그리고 벌점누적으로 단속된 운전자 집단의 정지처분 후 음주운전 비율도 9%로 나타난 것으로 보아 벌점 누적으로 운전자 집단에 대해서도 음주운전의 위험성을 알리는 방안을 마련한 것으로 보인다.

두 번째로 운전면허 정지처분 내용에 따른 사후 교통사고 여부는 어떠한지 살펴보았다. 1회 사고로 운전면허 벌점 40점을 받아 정지처분을 받은 운전자 집단이 사후 교통사고를 발생하는 비율이 세 집단 중 가장 높은 8.4%로 나타났다.

<표 10> 정지처분 내용에 따른 사후 교통사고 발생여부

정지처분내용		교통사고여부		전체
		없음	있음	
음주정지	빈도	9,926	440	10,366
	%	95.8%	4.2%	100.0%
벌점정지	빈도	6,559	469	7,028
	%	93.3%	6.7%	100.0%
1회사고	빈도	565	52	617
	%	91.6%	8.4%	100.0%

운전면허 정지처분 내용에 따라 정지처분 후 교통사고 발생에 차이가 있는지 신뢰수준 95%로  $\chi^2$  테스트를 실시하였다.

<표 11> 검정결과

	값	자유도	점근 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	61.006	2	0.000

검정결과 운전면허 정지처분 내용에 따라 사후 교통사고 발생 여부는 통계적으로 유의한 차이가 있었다.

### 3. 교통소양교육

교통소양교육 대상자 현황은 다음과 표와 같다. 교통소양 교육은 정지처분 운전자가 받는 교육으로 음주 운전자와 교통사고 운전자는 의무적으로 교통소양교육을 받아야 하며, 벌점누적 운전자는 선택사항이다.

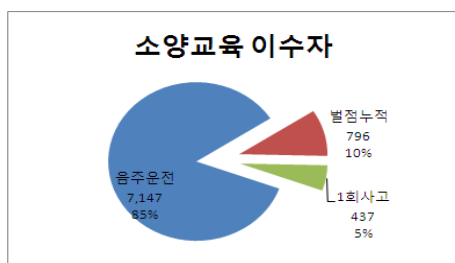
<표 12> 운전면허 정지처분 내용별 현황

처분내용	대 상 자	인 수	비 율
	대 상 자	18,011	100%
	음주운전	10,366	58%
	벌점누적	7,028	39%
	1회사고	617	3%

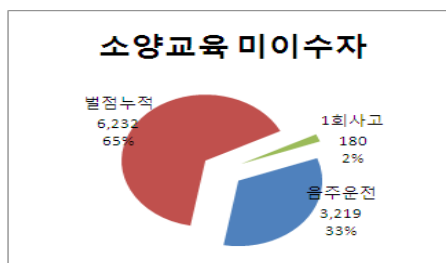
교통소양교육을 받은 운전자는 분석대상자 18,011명중 47%에 해당하는 8,380명, 미 이수 운전자는 53%에 해당하는 9,631명으로 나타났다.

교통소양 교육 이수 운전자에 대하여 정지처분 내용별로 보면 음주 운전자 집단은 소양교육 이수자 전체 8,380명의 85%에 해당하는 7,147명, 벌점 누적은 10%에 해당하는 796명, 1회 교통사고는 5%에 해당하는 437명으로 나타났다.

<그림 9> 정지처분 내용별 현황



<그림 10> 정지처분 내용별 현황



정지처분 대상자 중 음주운전과 1회 교통사고 운전자는 의무적으로 교통소양교육을 받아야 한다. 다음 표는 교통소양교육의 교육 현황이다.

<표 13> 처분내용별 교통소양교육 현황

		대상자	이수	미 이수
교통소양교육		18,011	8,380 47%	9,631 53%
처분 내용	음주운전	10,366	7,147 69%	3,219 31%
	벌점누적	7,028	796 11%	6,232 89%
	1회사고	617	437 71%	180 29%

위 표에서 보면 음주운전과 1회 교통사고로 운전면허 정지처분을 받은 운전자는 교통소양교육을 의무적으로 받아야 하지만 교통소양교육을 받지 않은 비율이 음주운전자 집단은 31%로 나타났으며, 교통사고 운전자 집단은 29%에 달한다.

의무적으로 교통소양 교육을 받아야 하는 운전자들에 대하여 교육을 이수하게 할 수 있는 방안 마련과 미 이수에 대한 처벌이 강화되어야 할 것으로 보인다.

이제부터는 교통소양교육 효과를 알아보기 위하여 소양교육 이수 운전자와 미 이수 운전자 집단 간 사후 교통법규 위반 여부 및 횡수 등을 비교 분석해고자 한다.

첫 번째로 교통소양 교육 이수 여부에 따라 정지처분 후의 교통법규 위반 여부를 살펴보면 다음 표와 같다.

&lt;표 14&gt; 법규 위반 여부

			법규위반여부		전체
			없음	있음	
소양교육 이수여부	없음	빈도	4,682	4,949	9,631
		%	48.6%	51.4%	100.0%
소양교육 이수여부	있음	빈도	5,846	2,534	8,380
		%	69.7%	30.3%	100.0%
전체		빈도	10,528	7,483	18,011
		%	58.5%	41.5%	100.0%

교통 소양교육을 이수한 운전자는 전체 분석대상자의 47%에 해당하는 8,380명이었으며, 소양교육 이수자 8,380명중 30.3%에 해당하는 2,534명이 사후 교통법규를 위반한 것으로 나타났다.

교통 소양교육 미 이수자는 전체 분석대상자의 53%에 해당하는 9,631명이었으며, 교통소양교육 미 이수자 9,631명중 51.4%에 해당하는 4,949명이 정지처분 후 교통 법규를 위반 한 것으로 나타나 교통소양교육을 받은 운전자 집단이 정지처분 후 교통법규 위반율이 낮은 것으로 나타났다.

교통소양 교육 이수여부에 따라 정지처분 후 교통법규 위반에 차이가 있는지에 대하여 신뢰수준 95%로  $\chi^2$ 테스트를 실시하였다.

&lt;표 15&gt; 통계량

	값	자유도	점근 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	825.181	1	0.000

검정결과 교통소양 교육 이수여부에 따라 사후 법규위반에는 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 교통소양 교육 미 이수 집단이 이수집단에 비해 더 많이 교통법규위반을 하는 경향이 있다고 할 수 있다.

그럼 이번에는 교통소양 교육 이수 여부에 따른 사후 교통법규 위반 횟수에 대한 현황을 다음 표에 제시 하였다.

<표 16> 교통법규 위반 횟수

	소양교육이수여부	N	평균	표준편차
교통법규 위반횟수	없음	9,631	0.88	1.292
	있음	8,380	0.46	0.906

교통소양 교육을 이수한 운전자 집단의 정지처분 후 교통법규 위반 횟수는 0.46회이고, 교육 미 이수 운전자 집단은 0.88회로 나타났다.

한편, 교통소양교육 이수 여부에 따라 사후 교통법규 위반 횟수에 차이가 있는지에 대하여 신뢰수준 95%로 T-test<sup>21)</sup>를 실시하였으며 그 가정은 다음과 같다.

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2^{22)}$$

$$H_a : \mu_1 \neq \mu_2^{23)}$$

<표 17> 법규위반 횟수 평균비교

	Levene의 등분산 검정	평균의 동일성에 대한 t-검정		
		t	자유도	유의확률(양쪽)
교통법규 위반횟수	등분산이 가정됨	24.890	18,009	0.000
	등분산이 가정되지 않음	25.487	17,254.146	0.000

21) 두 집단의 평균이 통계적으로 유의미한 차이가 있는지를 검정한다.

22) 귀무가설 : 교통소양교육 이수자 집단과 미 이수자 집단의 사후 교통법규 위반 평균횟수에 차이가 없다.

23) 대립가설 : 교통소양교육 이수자 집단과 미 이수자 집단의 사후 교통법규 위반 평균 횟수에 차이가 있다.

검정결과 교통소양 교육 이수 여부에 따른 사후 교통법규 위반 평균 횟수는 신뢰수준 95%에서 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 교통소양 교육 이수한 운전자 집단과 미 이수자 집단의 정지처분 후 교통법규 위반 평균 횟수에는 차이가 있다고 할 수 있다.

두 번째로 교통소양교육 이수 여부에 따라 사후 음주운전 여부를 살펴보면 다음 표와 같다.

<표 18> 교차표

			음주운전여부		전체
			없음	있음	
교통소양교육 이수여부	없음	빈도	8,256	1,375	9,631
		%	85.7%	14.3%	100.0%
	있음	빈도	6,519	1,861	8,380
		%	77.8%	22.2%	100.0%
전체		빈도	14,775	3,236	18,011
		%	82.0%	18.0%	100.0%

전체 분석 대상자중 사후 음주운전으로 단속된 운전자는 전체 분석대상자의 18.0%에 해당하는 3,236명이 정지처분 후 다시 음주운전으로 단속된 것으로 나타났다. 이들 중 교통소양교육 이수자 집단은 22.2%에 해당하는 1,861명이, 미 이수자 집단은 14.3%에 해당하는 1,375명이 음주운전을 한 것으로 나타났다.

교통소양 교육 이수자 집단이 미 이수자 집단에 비해 음주운전 비율이 높은 것은 상습성이 높은 음주 운전자가 분석대상자의 58%를 차지하고 있으며, 교통소양 교육을 받은 사람의 85%가 음주운전자로 음주운전자가 다수 차지하고 있기 때문으로 추측된다.

교통소양교육 이수 여부에 따라 음주운전에 차이가 있는지 알아보기 위하여 신뢰수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시하였다.

<표 19> 통계량

	값	자유도	접근 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	191.229	1	0.000

검정결과 위 표에서 보듯이 교통소양 교육 이수 여부에 따라 사후 음주운전 여부에는 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다.

세 번째로 교통소양교육 여부에 따라 사후 교통사고 발생을 살펴보면 다음 표와 같다.

<표 20> 교차표

			교통사고여부		전체
			없음	있음	
교통소양교육 이수여부	없음	빈도	9,079	552	9,631
		%	94.3%	5.7%	100.0%
	있음	빈도	7,971	409	8,380
		%	95.1%	4.9%	100.0%
전체		빈도	17,050	961	18,011
		%	94.7%	5.3%	100.0%

교통소양 교육을 이수한 운전자 총 8,380명 중 정지처분 후 다시 교통사고를 발생한 운전자는 4.9%에 해당하는 409명으로 나타났으며, 미이수자 집단은 총 9,631명 중 5.7%에 해당하는 552명으로 나타났다.

교통소양교육 여부에 따라 사후 교통사고 발생에 차이가 있는 지에 대하여 신뢰수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시하였다.

<표 21> 통계량

	값	자유도	유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	6.422	1	0.011

검정결과 교통소양교육 여부에 따라 사후 교통사고 발생에는 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 교통소양교육을 미 이수한 집단이 이수한 집단에 비해 교통사고 발생 확률이 더 높다고 할 수 있다.

네 번째로 교통소양 교육 여부별 정지처분 후 운전면허 정지처분을 살펴보면 다음 표와 같다. 사후 정지처분이 있었던 운전자는 전체 분석대상자중 15%에 해당하는 2,710명이었다.

<표 22> 교차표

			정지처분 여부		전체
			없음	있음	
교통소양교육 이수여부	없음	빈도	7,495	2,136	9,631
		%	77.8%	22.2%	100.0%
	있음	빈도	7,806	574	8,380
		%	93.2%	6.8%	100.0%
전체		빈도	15,301	2,710	18,011
		%	85.0%	15.0%	100.0%

소양교육 이수자 8,380명중 6.8%에 해당하는 574명이 정지처분 후 다시 정지처분을 받았던 것으로 나타났고, 미 이수자 9,631명 중 22.2%에 해당하는 2,136명이 정지처분 후 다시 정지처분을 받은 것으로 나타나 미 이수자 집단이 이수자 집단에 비하여 더 많은 운전자가 정지처분을 받은 것으로 나타났다.

교통소양교육 여부에 따라 정지처분에 차이가 있는 지에 대하여 신뢰 수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시하였다.

<표 23> 통계량

	값	자유도	유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	823.715	1	0.000

검정결과 교통 소양교육 여부에 따라 사후 정지 처분여부는 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 소양교육 미 이수자 집단이 정지처분 후 다시 정지처분을 받는 경향이 높다고 할 수 있다.

#### 4. 교통참여교육

교통소양교육을 받은 8,380명중 52%에 해당하는 4,322명이 교통참여교육<sup>24)</sup>을 이수하였고, 48%에 해당하는 4,048명이 교통참여교육을 받지 않은 것으로 나타나 총 분석대상자 18,011명 중 24%에 해당하는 4,332명이 교통참여 교육을 받은 것으로 나타났다.

24) 교통참여교육은 교통소양교육을 받은 운전자에 한하여 본인이 원하여 받는 교육이다.

&lt;표 24&gt; 교통참여교육 참여율

	대상자 수	이수	미이수
교통소양교육	18,011	8,380	9,631
		47%	53%
교통참여교육	8,380	4,332	4,048
		52%	48%
교통참여교육	18,011	4,332	13,679
		24%	76%

교통참여 교육은 의무 교육이 아니므로 교통소양교육을 받은 운전자의 과반수 정도가 교통참여 교육을 받은 것으로 생각된다.

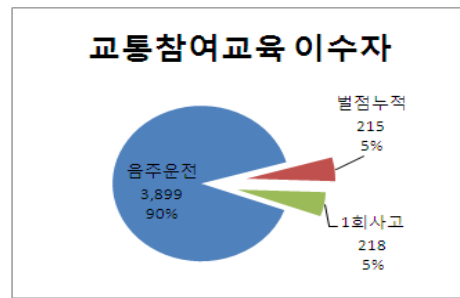
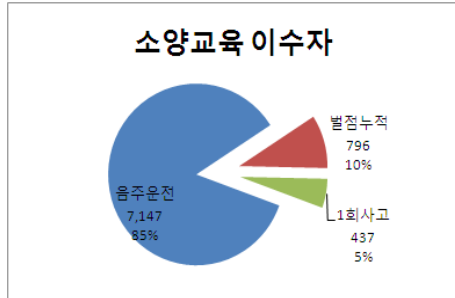
위의 교통참여교육 참여율 현황에서 전체 분석 대상자의 24%만이 교통참여교육에 참여한 것으로 나타난 것을 볼 때, 교통참여교육 대상자들 스스로가 교통참여교육의 필요성을 느끼고 자발적으로 교육을 받게 유도할 수 있는 좀 더 많은 유인책이 필요하다는 것을 느낀다.

교통참여교육은 교육만 이수함으로써 운전면허 정지처분일수 30일까지 면제받는 제도로 교육을 받는 운전자는 정지처분 일수 감경이라는 혜택을 보고, 국가적으로는 교육에 의한 운전자의 위험한 운전습관의 교정으로 안전운전의식을 정착 시킬 수 있는 제도이다.

이와 같이 운전자 및 보행자 국민 모두에게 좋은 교통참여교육 제도를 활성화 할 수 있는 제도적 방안이 마련되어야 할 것으로 생각된다.

분석대상자 24%에 해당하는 교통참여교육 이수 운전자 4,322명에 대하여 정지처분 내용별 현황은 다음 그림과 같다.

<그림 11> 소양교육 이수자 현황    <그림 12> 참여교육 이수자 현황



교통참여 교육을 받은 운전자 중 음주 운전자 집단은 참여교육 이수자 전체 90%에 해당하는 3,899명으로 가장 많은 운전자가 참여교육을 받은 것으로 보인다. 그러나 음주운전으로 교통소양교육을 받은 운전자 7,147명 중 55%에 해당하는 3,899명의 운전자가 교통참여 교육을 받은 것으로 나타났다.

또한, 참여교육 이수자의 5%에 해당하는 1회 교통사고 운전자 집단은 교통소양 교육 이수자 437명의 50%에 해당하는 218명의 운전자가 참여교육을 받은 것으로 나타났으며, 별점누적 운전자 집단도 참여교육 이수자의 5%에 해당하지만 교통소양 교육 이수자 796명의 27%에 해당하는 215명이 교통참여교육을 받은 것으로 나타났다.

별점누적 운전자 집단의 참여교육 참여율이 낮은 이유는 별점누적 운전자 집단의 정지처분 기간이 음주운전자 및 1회 교통사고 운전자 집단의 정지처분 기간에 비해 짧은 이유로 추측된다.

이제부터 교통참여 교육 효과를 알아보기 위하여 교통참여교육 이수자 집단과 미 이수자 집단 간 사후 교통법규 위반 여부 및 횡수에 대해 비교 분석해고자 한다.

첫 번째로 교통참여교육 여부에 따라 사후 교통법규 위반을 살펴보면 교통참여교육을 이수한 운전자 4,332명중 28.6%에 해당하는 1,247명이 사후 교통법규 위반을 한 것으로 나타났으며, 미 이수한 운전자 13,679명중 45.6%에 해당하는 6,238명이 사후에 교통법규를 위반 한 것으로 나타났다.

<표 25> 교차표

			법규위반 여부		전체
			없음	있음	
교통참여교육 이수여부	없음	빈도	7,441	6,238	13,679
		%	54.4%	45.6%	100.0%
	있음	빈도	3,085	1,247	4,332
		%	71.2%	28.8%	100.0%
전체		빈도	10,526	7,485	18,011
		%	58.4%	41.6%	100.0%

교통참여 교육 이수 집단과 미 이수 집단의 사후 교통법규 위반 여부에 차이가 있는지 신뢰수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시하였다.

<표 26> 통계량

	값	자유도	유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	383.108	1	0.000

검정결과 교육 이수 여부별로 사후 교통법규 위반은 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 교통참여교육 이수 집단과 미 이수 집단의 사후 교통법규 비율에 차이가 있다고 할 수 있다.

다음으로 교통참여 교육 이수 여부에 따라 사후 교통법규 위반 횟수를 살펴보면, 참여 교육을 이수한 집단의 사후 교통법규 위반 평균 횟수는 0.42건, 참여교육 미 이수 집단의 사후 교통법규 위반 평균 횟수는 0.76건으로 나타났다.

<표 27> 사후 교통법규 위반 횟수

	참여교육이수여부	N	평균	표준편차
교통법규 위반횟수	없음	13,679	0.76	1.212
	있음	4,332	0.42	0.870

그리고 교통참여교육 여부에 따라 사후 교통법규 위반 횟수에 차이가 있는지에 대하여 신뢰수준 95%로 t-test를 실시하였으며, 그 가정은 다음과 같다.

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_a : \mu_1 \neq \mu_2$$

검정결과 교통참여 교육 여부에 따라 사후 교통법규 위반 횟수는 통계적으로 유의한 차이가 있었다.

<표 28> 사후 교통법규 위반 횟수 평균비교

	Levene의 등분산 검정	평균의 동일성에 대한 t-검정		
		t	자유도	유의확률(양쪽)
교통법규 위반횟수	등분산이 가정됨	17.089	18,009	0.000
	등분산이 가정되지 않음	20.202	10,079.625	0.000

두 번째로 교통참여교육 이수 여부에 따라 사후에 음주운전으로 단속된 자는 18%에 해당하는 3,236명으로 나타났다. 참여교육 미 이수자 집단 중 17.2%에 해당하는 2,352명, 교육이수자 집단의 20.4%에 해당하는 884명이 사후 음주운전으로 단속된 사실이 있는 것으로 나타났다.

<표 29> 교차표

			음주운전 여부		전체
			없음	있음	
교통참여교육 이수여부	없음	빈도	11,327	2,352	13,679
		%	82.8%	17.2%	100.0%
	있음	빈도	3,448	884	4,332
		%	79.6%	20.4%	100.0%
전체		빈도	14,775	3,236	18,011
		%	82.0%	18.0%	100.0%

교통참여교육 이수 여부에 따라 사후 음주 운전에 차이가 있는지 신뢰 수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시하였다. 검정결과 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다.

<표 30> 통계량

	값	자유도	점근 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	23.031	1	0.000

참여교육을 받은 운전자 집단에서 사후에 더 많은 음주운전을 하는 것으로 나타났다. 이것은 전체분석대상자의 58%가 상습성이 강한 음주운전자이고 교통참여교육자의 90%가 음주운전자로 분석대상자의 대부분이 음주운전자 이기 때문인 것으로 추측된다.

세 번째로 교통참여 교육 이수 여부에 따라 정지처분 후 교통사고를 발생한 운전자는 분석대상자 18,011명 중 5.3%에 해당하는 961명으로 나타났다. 참여교육 이수자 4,332명 중 4.3%에 해당하는 186명, 미 이수자 13,679명 중 5.7%에 해당하는 775명이 정지처분 후 교통사고를 발생한 것으로 나타났다.

&lt;표 31&gt; 교차표

			교통사고 여부		전체
			없음	있음	
교통참여교육 이수여부	없음	빈도	12,904	775	13,679
		%	94.3%	5.7%	100.0%
	있음	빈도	4,146	186	4,332
		%	95.7%	4.3%	100.0%
전체		빈도	17,050	961	18,011
		%	94.6%	5.4%	100.0%

교통참여교육 여부에 따라 사후 교통사고 발생에 차이가 있는지 신뢰 수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시하였다.

&lt;표 32&gt; 통계량

	값	자유도	유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	12.261	1	0.000

검정결과 참여교육 여부에 따른 정지처분 후 교통사고 발생은 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 교통참여 교육을 이수한 집단과 미 이수 집단의 사후 교통사고 발생 비율에는 차이가 있다고 할 수 있다.

네 번째로 교통참여교육 이수 여부별 정지처분 후 다시 정지처분을 받은 여부 현황은 다음 표와 같다.

<표 33> 교차표

			정지처분 여부		전체
			없음	있음	
교통참여교육 이수여부	없음	빈도	11,191	2,488	13,679
		%	81.8%	18.2%	100.0%
	있음	빈도	4,110	222	4,332
		%	94.9%	5.1%	100.0%
전체		빈도	15,301	2,710	18,011
		%	85.0%	15.0%	100.0%

정지처분을 받은 후 다시 정지처분을 받은 운전자는 분석대상자 18,011명중 15.0%에 해당하는 2,710명으로 나타났다. 이들 중 교통참여교육 이수 운전자 4,332명 중 5.1%에 해당하는 222명, 미 이수자 운전자 13,679명중 18.2%에 해당하는 2,488명으로 나타났다.

교통참여교육 이수별 사후 정지처분여부에 차이가 있는지 신뢰수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시하였다.

<표 34> 통계량

	값	자유도	유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	439.270	1	0.000

검정결과 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 교통참여교육을 이수한 집단이 미 이수자 집단에 비하여 사후 정지처분에 차이가 있다고 할 수 있다.

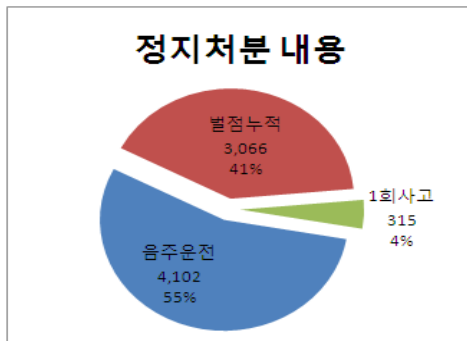
## 5. 사후 교통법규 위반자 분석

### 가. 정지처분 내용에 따라

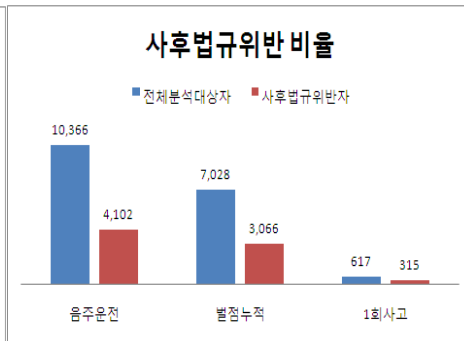
정지처분 내용이 사후 교통법규 위반에 영향을 미칠 수 있는가에 대한 분석을 하기 위하여 분석대상자 18,011명중 사후 교통법규를 위반한 운전자 7,483명을 대상으로 분석을 실시하였다.

정지처분 내용별로 보면 음주운전으로 정지처분을 받았던 운전자가 55%에 해당하는 4,102명으로 나타났으며, 벌점누적은 41.0%에 해당하는 3,066명이었고, 1회 사고는 4%에 해당하는 315명으로 나타났다.

<그림 13> 정지처분 내용 현황



<그림 14> 사후 법규위반 비율



하지만, 전체 음주운전자 10,366명의 40%에 해당하는 4,102명, 전체 벌점 누적 운전자 7,028명의 44%에 해당하는 3,066명, 전체 1회 교통사고 운전자 617명의 51%에 해당하는 315명의 운전자가 사후에 교통법규를 위반한 것으로 나타나 1회 교통사고 운전자 집단의 사후 교통법규 위반 비율이 가장 높은 것으로 나타났다.

첫 번째로 정지처분 내용별 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 다음 표와 같다.

<표 35> 사후 교통법규 위반 일까지의 소요기간

	정지처분내용	N	최소값	최대값	평균	표준편차
소요	음주운전	4,102	3	1,328	316.17	251.806
	벌점누적	3,066	1	1,303	371.13	271.945
기간	1회사고	315	14	1,308	306.82	286.101
	합계	7,483	1	1,328	338.29	263.128

운전면허 벌점 누적으로 정지처분을 받은 운전자 집단의 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 371.13일로 가장 길게 나타났다.

1회 교통사고 운전자 집단은 정지처분 내용별 사후 교통법규 위반 비율은 세 집단 중 가장 높고, 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 가장 짧은 306.82일로 나타나 1회 교통사고 운전자 집단에 대한 안전운전의식 강화 할 수 있는 대책이 필요함을 느낀다.

정지처분 내용에 따라 사후 교통법규 위반 일까지의 소요되는 평균 기간에 차이가 있는지 대하여 신뢰수준 95%로 분산분석<sup>25)</sup>을 실시하였으며 그 가정은 다음과 같다.

귀무가설 : 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 정지처분 내용과 상관없이 동일하다

대립가설 : 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 정지처분 내용 중 적어도 하나는 다르다.

25) 3개 이상의 집단의 평균을 비교할 때 사용하는 통계분석방법이다.

분산분석 결과 정지처분 내용별 사이에는 적어도 하나는 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 음주운전자 집단, 벌점누적 운전자 집단, 1회 교통사고로 인한 벌점 40점 이상의 운전자 집단의 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 다르다고 할 수 있다.

<표 36> 분산분석 결과

	제곱합	자유도	평균제곱	F	유의확률
집단-간	5,626,828.365	2	2,813,414.182	41.070	0.000
집단-내	512,399,710.836	7,480	68,502.635		
합계	518,026,539.201	7,482			

두 번째로 사후 교통법규 위반 횟수는 다음 표와 같다. 벌점 누적 운전자 집단의 교통법규 위반 평균 횟수는 1.94건으로 나타나 가장 많았으며, 음주운전자 집단은 1.42건으로 가장 적게 나타났다.

<표 37> 사후 교통법규 위반 횟수

		N	최소값	최대값	평균	표준편차
교통법규 위반횟수	음주운전	4,102	1	8	1.42	0.820
	벌점누적	3,066	1	18	1.94	1.646
	1회사고	315	1	10	1.60	1.126
	합계	7,483	1	18	1.64	1.263

정지처분 내용에 따라 사후 교통법규 위반 횟수에 차이가 있는지 대하여 신뢰수준 95%로 분산분석을 실시하였으며 그 가정은 다음과 같다.

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3$$

$$H_a : \mu_1, \mu_2, \mu_3 \text{ 이 중 적어도 하나는 다르다.}$$

&lt;표 38&gt; 검정결과

		제공합	자유도	평균제공	F	유의확률
교통법규 위반횟수	집단-간	477.400	2	238.700	155.821	0.000
	집단-내	11,458.487	7,480	1.532		
	합계	11,935.887	7,482			

분산분석 결과 위의 표와 같이 각 정지처분 내용별 사이에는 적어도 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉, 정지처분 내용별 3개 집단의 사후 교통법규 위반 평균 횟수는 차이가 있다고 할 수 있다.

세 번째로 정지처분 후 단순교통사고 발생여부는 다음과 같다. 분석대상자의 교통사고 발생 비율은 6.9%로 나타났다.

정지처분내용별로 보면 1회 교통사고 운전자 집단이 가장 높은 9.8%로 나타났고, 별점누적 운전자 집단은 8.8%로 나타나 1회 교통사고 운전자 집단의 교통사고 발생률과 거의 차이가 없었다.

&lt;표 39&gt; 정지처분 내용별 단순교통사고 현황

			단순사고여부		전체
			없음	있음	
정지처분 내용	음주운전	빈도	3,884	218	4,102
		%	94.7%	5.3%	100.0%
	별점누적	빈도	2,795	271	3,066
		%	91.2%	8.8%	100.0%
	1회사고	빈도	284	31	315
		%	90.2%	9.8%	100.0%
전체	빈도	6,963	520	7,483	
	%	93.1%	6.9%	100.0%	

정지처분내용에 따라 교통사고 발생에 차이가 있는지에 대하여 신뢰수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시하였다.

<표 40> 검정결과

	값	자유도	유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	37.959	2	0.000

검정결과 정지처분내용에 따라 교통사고 발생에는 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다.

네 번째로 정지처분 후 교통법규를 위반한 운전자들의 전체 운전면허 경력기간 동안의 정지처분 평균 횟수는 다음 표와 같다.

별점 누적 운전자 집단의 정지처분 평균 횟수는 3.35회로 가장 많은 것으로 나타났다. 음주운전자 집단이 평균 1.61회로 가장 낮게 나타났으며, 1회 교통사고 운전자 집단은 평균 1.80회로 음주운전자 집단과 비슷하게 나타났다.

<표 41> 정지처분 평균 횟수

		N	최소값	최대값	평균	표준편차
정지처분 횟수	음주운전	4,102	1	12	1.61	1.024
	별점누적	3,066	1	21	3.35	2.404
	1회사고	315	1	20	1.80	1.554
	합계	7,483	1	21	2.33	1.941

정지처분 내용에 따라 정지처분 횟수에 차이가 있는지 대하여 신뢰수준 95%로 분산분석을 실시하였으며 그 가정은 다음과 같다.

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3$$

$H_a : \mu_1, \mu_2, \mu_3$  이 중 적어도 하나는 다르다.

<표 42> 분산 분석 결과

		제공합	자유도	평균제공	F	유의확률
정지처 분 횟수	집단-간	5,415.075	2	2,707.537	889.163 <sup>26)</sup>	0.000
	집단-내	22,776.896	7,480	3.045		
	합계	28,191.971	7,482			

분산 분석 결과 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉 정지처분 내용별로 정지처분 횟수가 동일하지 않고 적어도 하나의 집단은 다른 집단과 정지처분을 받는 평균 횟수가 다르다고 할 수 있다.

전체 운전경력 기간 동안 벌점누적으로 인한 정지처분을 받은 운전자 집단의 정지처분 횟수가 가장 많은 것으로 나타난 것은 이들 운전자 집단은 교통법규 위반의 위험성에 대한 인식이 낮아 교통법규 위반을 의식 없이 하는 습관이 몸과 정신에 고정되어 있는 것과 교통법규 위반에 대한 처벌이 수준이 운전자들의 기대치와 비교할 때 낮은 것으로 인하여 안전 운전에 대한 의식 및 태도가 정립되지 않아 교통법규 위반을 쉽게 하는 데서 나타난 것으로 보인다.

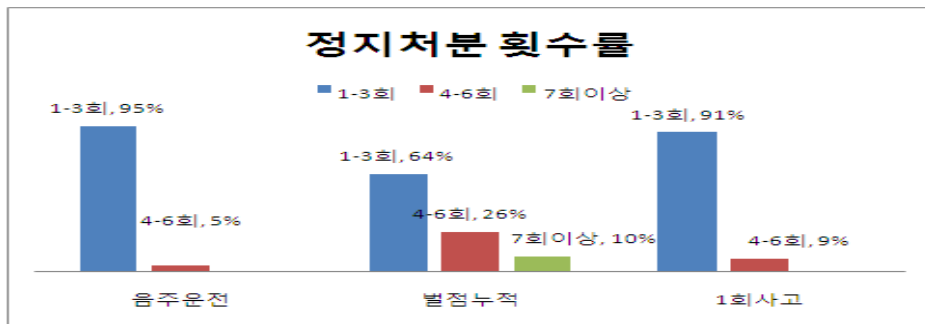
26) 3개의 집단 내 평균 거리보다 3개의 집단 간 평균거리가 889배가 멀다고 해석되므로 3개 집단은 한 개의 집단이라고 볼 수 없는 것이다.

다음으로 정지처분 내용별로 운전면허 전체 경력기간에 대한 정지처분 받은 횟수에 대한 현황은 다음과 같다.

<표 43> 정지처분 횟수

			정지처분 횟수			전체
			1-3회	4-6회	7회 이상	
정지처분 내용	음주운전	빈도	3,893	186	23	4,102
		%	94.9%	4.5%	0.6%	100.0%
	벌점누적	빈도	1,959	797	310	3,066
		%	63.9%	26.0%	10.1%	100.0%
	1회사고	빈도	285	28	2	315
		%	90.5%	8.9%	0.6%	100.0%
전체		빈도	6,137	1,011	335	7,483
		%	82.0%	13.5%	4.5%	100.0%

<그림 15> 정지처분 횟수 비율



위 표와 그림의 결과는 분석대상자의 전체 운전면허 경력기간 동안의 결과로서 벌점운전자 집단의 정지처분 횟수가 다른 운전자집단에 비해 높은 것은 이들의 교통법규 준수 의식이 다른 집단에 비해 가장 희박하다는 것을 보여주는 것이다.

## 나. 교통소양교육여부에 따라

운전면허 정지처분을 받고 난 후 교통법규를 위반한 운전자는 분석대상자 18,011명중 7,483명이었다. 이들 중 정지처분을 받고 교통소양교육을 이수한 자는 34%에 해당하는 2,534명이었고, 미 이수자는 66%에 해당하는 4,949명이었다.

첫 번째로 교통소양 교육 여부에 따른 사후 교통법규 위반 일까지의 소요기간을 살펴보면 다음 같다.

<표 44> 통계량

	교통소양교육	N	평균	표준편차
교통법규 위반일 까지 기간	미 이수	4,949	309.47	256.266
	이수	2,534	394.32	267.390

교통소양 교육을 이수한 집단의 교육 후 교통법규 위반 일까지 평균 소요기간은 394.32일에 비하여 교육을 이수하지 않은 집단의 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 309.47일로 약 85일 차이가 있는 것으로 나타났다. 위의 사실만으로 볼 때 교통소양 교육 이수자 집단이 미 이수 집단에 비해 사후 교통법규 위반 일까지의 소요되는 기간이 길다고 보여지므로 교통소양교육의 효과는 있다고 볼 수 있다.

따라서 교통소양 교육 이수 및 미 이수 여부에 따라 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간에 차이가 있는지에 대하여 t-test를 하였으며 그 가정은 다음과 같다.

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2^{27)}$$

$$H_a : \mu_1 \neq \mu_2^{28)}$$

&lt;표 45&gt; 법규위반 소요기간 평균 검정결과

	Levene의 등분산 검정	평균의 동일성에 대한 t-검정		
		t	자유도	유의확률(양쪽)
소요 기간	등분산이 가정됨	-13.358	7,483	0.000
	등분산이 가정되지 않음	-13.176	4,921.127	0.000

검정결과 교통소양교육 이수자 집단은 미 이수자 집단에 비해서 사후 교통법규 위반할 때까지의 평균 소요기간이 신뢰수준 95%에서 통계적으로 유의한 차이가 있었다.

즉, 교통법규 위반까지의 소요되는 기간은 교통소양교육을 받은 운전자 집단과 교통소양교육을 받지 않은 운전자 집단과 차이가 있다고 할 수 있으며, 교통소양교육 이수자 집단의 평균 소요기간이 미 이수자 집단에 비해 더 길다고 할 수 있다.

두 번째로 정지처분 후 교통법규위반 평균 횟수에 대한 현황은 다음 표<46>과 같다.

교통소양교육을 이수한 집단은 교통법규 위반 평균 횟수가 1.51회로 나타났고, 미 이수자 집단의 교통법규 위반 평균 횟수는 1.71회로 나타나 소양교육 이수자 집단이 미 이수 집단에 비해 교통법규 위반 평균 횟수가 적게 나타났다.

27) 소양교육 이수자 집단과 미이수자 집단의 교통법규 위반 일까지의 소요기간은 동일하다.

28) 소양교육 이수자 집단과 미이수자 집단의 교통법규 위반 일까지의 소요기간은 동일하지 않다.

&lt;표 46&gt; 법규위반 평균 횟수

	교통소양교육	N	평균	표준편차
법규위반횟수	이 수	2,534	1.51	1.055
	미 이수	4,949	1.71	1.353

교통소양 교육 여부에 따라 사후 법규위반 평균 횟수에 차이가 있는지에 대하여 t-test를 하였으며 그 가정은 다음과 같다.

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2^{29)}$$

$$H_a : \mu_1 \neq \mu_2^{30)}$$

&lt;표 47&gt; 교통법규 위반 평균 검정결과

	Levene의 등분산 검정	평균의 동일성에 대한 t-검정		
		t	자유도	유의확률(양쪽)
위반 횟수	등분산이 가정됨	6.278	7,481	0.000
	등분산이 가정되지 않음	6.793	6,305.484	0.000

검정결과 두 집단 간 교통법규 위반 평균은 통계적으로 유의한 차이가 있었다. 즉, 교통소양교육 이수 여부에 따라 교통법규 위반 평균에는 차이가 있다고 할 수 있다. 교통소양교육 이수자 집단의 교통법규 위반 평균 횟수가 미 이수자 집단에 비해 적다고 할 수 있다. 교통소양교육의 효과가 있다고 볼 수 있다.

29) 교통소양교육 이수자 집단과 미이수자 집단의 교통법규 위반 횟수는 동일하다.

30) 교통소양교육 이수자 집단과 미이수자 집단의 교통법규 위반 횟수는 동일하지 않다.

## 다. 교통참여교육에 따라

운전면허 정지처분을 받고 난 후 교통법규를 위반한 운전자는 분석대상자 18,011명중 7,483명이었다. 이들 중 정지처분을 받고 교통소양교육을 이수하고 본인이 희망하여 교통참여교육을 받은 운전자는 17%에 해당하는 1,247명으로 나타났다.

첫 번째로 교통참여 교육을 받은 운전자의 사후 교통법규 위반 일까지의 소요기간은 다음 표와 같다.

교통참여교육 이수 운전자 집단은 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 408.37일로 나타났으며, 참여교육 미 이수자 집단의 교통법규 위반 일까지는 평균 324.18일로 나타나 약 84일정도의 차이를 보였다.

<표 48> 통계량

	참여교육여부	N	평균	표준편차
교통법규 위반일 까지의 소요기간	미이수	6,237	324.18	259.611
	이수	1,246	408.37	269.546

교통 참여 교육 이수 및 미 이수 여부에 따라 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간에 차이가 있는지에 대하여 t-test를 하였으며 그 가정은 다음과 같다.

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_a : \mu_1 \neq \mu_2$$

&lt;표 49&gt; 법규위반 소요기간 평균 검정결과

	Levene의 등분산 검정	평균의 동일성에 대한 t-검정		
		t	자유도	유의확률(양쪽)
소요 기간	등분산이 가정됨	-10.388	7,483	0.000
	등분산이 가정되지 않음	-10.131	1,739.012	0.000

검정결과 교통참여교육 이수자 집단과 미 이수자 집단의 사후 교통법규 위반 때까지의 평균 소요기간이 신뢰수준 95%에서 통계적으로 유의한 차이가 있었다.

두 번째로 사후 교통법규 위반 횟수에 대한 현황은 다음 표에서 보듯이 교통참여교육 이수자 집단이 미 이수자 집단에 비해 정지처분 후 교통법규 위반 평균 횟수가 적게 나타났다.

&lt;표 50&gt; 법규위반 평균 횟수

	교통참여교육	N	평균	표준편차
법규위반횟수	이수	1,246	1.48	1.039
	미이수	6,237	1.68	1.301

교통참여교육 여부에 따라 정지처분 후 교통법규 위반 횟수에 차이가 있는지 t- test 검정결과 통계적으로 유의한 차이가 있었다.

&lt;표 51&gt; 교통법규 위반 평균 횟수 비교 검정결과

	Levene의 등분산 검정	평균의 동일성에 대한 t-검정		
		t	자유도	유의확률(양쪽)
위반 횟수	등분산이 가정됨	5.092	7,481	0.000
	등분산이 가정되지 않음	5.906	2,104.865	0.000

## 다. 교통소양교육과 교통참여교육의 비교

첫 번째로 교통소양교육 및 참여 교육 이수자 집단의 정지처분 후 교통법규 위반 일까지 소요기간에 대한 비교를 해보면, 아래의 통계량에서 보듯이 교통소양교육을 받은 운전자 집단은 사후 교통법규 위반 일까지의 소요기간이 394.32일이었고, 교통참여 교육<sup>31)</sup>을 받은 운전자 집단은 408.37일로 나타나 교통참여 교육을 받은 운전자의 소양교육 집단에 비해 사후 교통법규 위반 일까지의 소요기간이 더 길게 나타났다.

<표 52> 교통법규 소요기간 비교

	교육이수	N	평균	표준편차
교통법규 위반일 까지의 소요기간	교통소양교육	2,534	394.32	267.266
	교통참여교육	1,246	408.37	269.546

교통소양교육 및 교통참여교육을 받은 운전자 집단 간 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간에 차이가 있는지에 대하여 신뢰수준 95%로 T-test를 실시하였다.

<표 53> 교통참여교육과 교통소양교육 평균 검정결과

	Levene의 등분산 검정	평균의 동일성에 대한 t-검정		
		t	자유도	유의확률(양쪽)
소요 기간	등분산이 가정됨	-1.516	3,780	0.130
	등분산이 가정되지 않음	-1.512	2,460.751	0.131

31) 교통소양교육 이수자만이 교통참여교육을 희망하여 이수 할 수 있다. 즉, 교통참여교육자는 교통소양교육을 이수한 자로 보면 된다.

교통 참여교육 이수자 집단이 교통소양 교육 이수자 집단에 비해 사후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간은 약 14일정도 더 길었으나, 앞의 표에서 보듯이 통계적으로는 유의하지 않았다.

두 번째로 교통소양교육과 교통참여교육 이수에 따라 정지처분 후 교통법규위반 평균 횟수에 대하여 비교해 보면 아래 표에서 보듯이, 교통소양교육 이수 집단의 교통법규 위반 평균 횟수는 1.51건으로 나타났으며, 교통참여교육 이수 집단은 1.48건으로 나타나 교통참여 교육을 받은 집단의 교통법규 위반 평균 횟수가 작은 것으로 나타났다.

<표 54> 법규위반 평균 횟수

	교육	N	평균	표준편차
법규위반 평균횟수	교통소양	2,534	1.51	1.055
	교통참여	1,246	1.48	1.039

두 집단 간 평균 차이는 크지 않은 것으로 보아 교통참여 교육이 교통법규 준수 의식을 강화시키지는 못하고 있는 것으로 보여 지므로 교통참여교육의 효과를 제고 할 방안을 마련해야 할 것으로 보인다.

세 번째로 교통소양교육과 교통참여 교육이 사후 음주운전의 혈중알코올 농도에 어떠한 영향이 있는지 분석하기 위하여 음주운전으로 인하여 운전면허 정지처분을 받은 운전자가 다시 음주운전으로 단속된 운전자는 2,585명중 측정거부 운전자 39명을 제외한 2,546명중 교통소양교육을 받은 1,672명과 교통소양교육과 참여교육 모두를 받은 운전자 집단의 사후 음주운전의 혈중알코올농도를 분석하였다.

교통소양교육과 교통참여교육을 받은 운전자 집단의 혈중알코올농도 현황은 다음 표와 같다. 소양교육집단 및 참여교육집단의 평균 혈중알코올 농도 차이는 거의 없었다.

<표 55> 통계량

	교육	N	평균	표준편차
사후음주운전 혈중알콜농도	소양교육	1,672	0.08904	0.036636
	참여교육	814	0.08727	0.035720

두 집단 간 사후 평균 혈중알코올 농도가 통계적으로도 차이가 나는 지에 대하여 t-test를 실시하였으나 통계적으로는 유의하지 않았다.

음주 운전자에 교통참여교육의 효과가 거의 없는 것으로 나타난 것으로 볼 때 앞으로 음주 운전자에 대한 교육 내용 및 시간에 변화가 있어야 할 것으로 보인다.

## 6. 연구 결과 요약

### 가. 정지처분 내용별 분석

첫째, 정지처분 후 음주 운전 비율은 음주운전으로 정지처분을 받은 운전자가 사후 음주운전으로 단속된 비율이 24.9%로 나타나 벌점누적 및 1회 교통사고는 각각 8.8%, 5.2%에 비하여 3배내지 5배상당의 차이를 보이고 있으므로 음주운전자 집단에 대한 사후 음주운전 근절 방안에 다각적인 방안이 필요하다고 느껴진다.

둘째, 정지처분 후 교통사고 발생 비율은 1회 교통사고 운전자 집단의 교통사고 발생률이 8.4%로 가장 높았고, 별점누적 운전자 집단도 6.7%로 나타나 사후 교통사고 발생률이 10% 미만이지만 1회 교통사고로 정지처분을 받은 운전자가 사후 교통사고 발생률이 가장 높다는 것은 운전자의 교통법규 위반 운전습관이 정지처분으로 교정되지 않았다는 것을 보여주고 있다고 판단된다.

## 나. 교통소양교육 분석

첫째, 교통소양 교육 이수자 집단의 사후 교통법규 위반율은 30.3%, 위반 평균 횟수는 0.46회로 나타났으나, 소양교육 미 이수자 집단의 교통법규 위반율은 51.4%, 위반 평균 횟수는 0.88회로 나타나 두 집단 간 2배상당의 차이를 보여 교통소양교육을 받은 운전자 집단이 교육을 받지 않은 운전자 집단에 비해 도로교통상 위험성이 감소되는 경향이 있는 것으로 나타났다.

둘째, 소양교육 이수자 집단의 정지처분 후 음주운전 비율은 22.2%로 나타났고, 교육 미 이수자 집단의 14.3%로 나타났다. 이와 같은 결과가 나온 이유는 전체 분석대상자 중 58%가 음주운전으로 정지처분을 받은 운전자이며, 교통소양교육을 받은 자중 음주운전으로 정지처분 받은 운전자가 80%를 차지하고 있었으므로 음주운전의 음주운전 습관성을 잘 보여주는 예이다.

또한 이런 결과는 음주운전의 위험성과 그 피해를 알게 하여 음주운전을 근절시키기 위한 교통소양교육의 목적을 달성하지 못하고 있음을 보여주고 있으므로 교통소양교육의 음주 운전자 교육 내용에 대한 개선이 필요하다 생각된다.

셋째, 소양교육 이수자 집단의 정지처분 후 교통사고 비율은 4.9%였고, 미 이수자 집단은 5.7%로 나타나 양 집단 간의 차이는 별로 없었다. 하지만 통계적으로는 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉 교통소양 교육을 받은 집단이 미 이수한 집단에 비해 교통사고 발생 확률이 적다고 할 수 있는 것이다.

넷째, 소양교육 이수자 집단의 정지처분 후 재 정지처분 비율은 6.8%였으며, 미 이수자 집단은 22.2%로 나타났다. 교통소양 교육 이수자 집단의 재 정지처분 비율이 낮게 나타난 것은 위에서 보았듯이 교육 이수자 집단이 사후 교통법규 위반율이 미 이수자 집단에 비해서 낮기 때문으로 해석된다.

결론적으로 교통소양 교육이 이수자 집단이 미 이수자 집단에 비해 도로에서의 교통법규 위반도 적게 하고, 교통사고 발생의 위험성이 낮다고 할 수 있다.

#### 다. 교통참여교육

첫째, 교통참여 교육 이수자 집단의 정지처분 후 교통법규 위반 비율은 28.8%, 위반 평균 횟수는 0.42건으로 나타났으며, 교육 미 이수자 집단은 교통법규 위반 비율은 45.6%, 위반 평균 횟수는 0.76건으로 나타났다. 이는 교통소양 교육과 교통참여 교육을 받으면서 교통상의 위험성이 감소된 것으로 보인다.

둘째, 교통참여교육 이수자 집단의 정지처분 후 음주운전 비율은 20.4%였으며, 미 이수자 집단은 17.2%로 나타났다. 이유는 참여교육의 90%가 음주운전자이기 때문으로 해석되며, 음주운전자들의 상습성의 교정에 교통참여교육도 성공하지 못한 것으로 나타나 음주운전자들의 음주운전 상습성 감소 및 제거 방안을 강구해야 할 것으로 생각된다.

셋째, 참여교육 이수자 집단의 정지처분 후 교통사고 비율은 4.3%로 나타났으며, 미 이수자 집단은 5.7%로 나타났다. 교통소양 교육을 받은 운전자 집단과 교통참여 교육 받은 운전자 집단의 사후 교통사고 비율이 거의 비슷하게 나타난 것으로 볼 때 교통사고자 교육 내용의 개선도 필요하다.

넷째, 참여교육 이수자 집단의 정지처분 후 정지처분 비율은 5.1%로 나타났으며, 미 이수자 집단은 18.2%로 나타나 교통참여 교육 이수자 집단이 미 이수자 집단에 비해 정지처분 후 다시 정지처분을 받는 비율이 낮게 나타난 것을 확인할 수 있었다.

결론적으로 교통참여교육 이수자 집단이 미 이수자 집단에 비해 교통법규 위반을 적게 하고, 교통사고 발생 비율도 낮게 나타나 교통참여교육으로 운전행태의 변화가 있음을 보여 주고 있는 것으로 해석된다.

## 라. 사후 교통법규 위반자 분석

첫째, 정지처분 후 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간을 살펴보면 음주운전 운전자 집단 316.17일, 1회 교통사고 운전자 집단 306.82일, 벌점 누적 운전자 집단 371.13일로 나타나 벌점누적 운전자 집단이 사후 교통법규 위반 소요기간은 가장 길게 나타났다.

또한, 교통소양교육 미 이수자 집단은 309.47일, 소양교육 이수자 집단은 394.32일로 나타났으며, 교통참여교육 미 이수자 집단은 324.18일, 이수자 집단은 408.37일로 나타나 교통소양교육을 받지 않은 집단과 교통참여교육을 받은 집단 간 약 100일 정도 차이가 나고 있으므로 보여 주고 있다. 위의 결과는 교통소양교육 및 교통참여교육의 필요성을 확인시켜 주고 있다.

둘째, 사후 교통법규 위반 평균 횟수는 음주운전자 집단 1.42회, 1회 사고 집단 1.64회, 벌점누적 집단 1.94회로 나타나

또한, 교통소양교육 미 이수자 집단은 1.71회, 이수자 집단은 1.51회, 교통참여교육 미 이수자 집단은 1.68회, 이수자 집단은 1.48회로 나타나 교통소양 교육 미 이수자 집단과 교통참여교육 이수자 집단 간 0.23회간의 근소한 차이를 보여주고 있다.

이는 분석대상자 모두 정지처분 후 교통법규 위반을 한 운전자만을 대상으로 짧은 기간인 3년간의 자료로 분석했기 때문으로 추측되고, 이와 같은 결과는 상습적인 교통법규 위반자에 대한 운전면허 자료를 다시 분석하여 교통안전교육을 통해 교정이 되는지 분석해 볼 필요가 있다.

셋째, 정지처분 후 음주운전으로 다시 단속된 운전자 2,546명의 정지처분 평균 혈중알코올농도는 0.073% 나타났으며, 정지처분 후 음주운전 혈중알코올 농도 0.09%로 나타났다.

이와 같은 이유는 운전자의 음주운전 습관성에 의한 것으로 음주로 단속이 될 때의 음주량의 차이가 난 것일 뿐으로 판단된다. 이들은 언제나 술을 먹고 운전하는 습관이 있기 때문에 조금을 마시든지 많이 마시든지 상관하지 않고 운전을 하기 때문으로 생각된다.

위 2,546명중 교통소양 교육을 이수한 운전자 집단의 사후 음주운전 혈중알코올 농도는 0.089%, 미 이수자 집단은 0.091%로 나타났고, 교통참여 교육 이수자 집단은 0.087%, 미 이수자 집단은 0.091%로 나타나 음주 운전자의 상습(常習)적이고 고질(痼疾)적인 운전 행태는 교통소양 교육과 교통참여 교육으로 바뀌지 않았던 것으로 나타났다.

음주 운전자에 대한 상습적인 음주운전 습관을 억제 및 교정 시킬 수 있는 사후 관리 방안으로 전 방위적인 방법을 강구해야 할 것으로 판단된다.

## 제3절 교육안전교육 만족도 및 인식도 분석

도로교통공단 경기지부에서 2009. 2. 20.부터 2009. 3. 5.까지 교통참여교육 4시간 중 3시간을 받고 1시간의 시청각 교육을 남겨둔 운전자를 상대로 경찰서 현장체험교육 및 교통참여교육의 만족도에 대하여 설문조사를 하였다. 총 491명이 설문에 응답하였다.

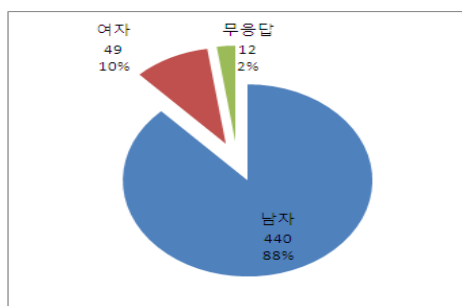
### 1. 인구사회학적 현황

#### 가. 성별 및 연령별 현황

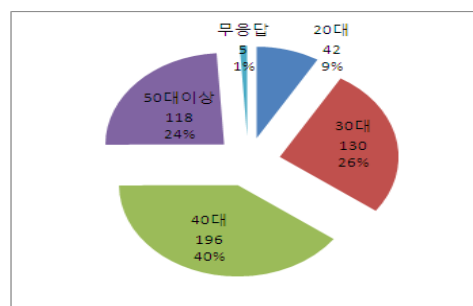
설문에 응한 운전자 총 491명 중 남성운전자는 전체 88%에 해당하는 440명이었으며, 여성운전자는 10%에 해당하는 49명으로 나타났다.

연령층별로는 전체 응답자 40%에 해당하는 196명이 40대로 나타났으며, 다음으로 30대가 26%에 해당하는 130명, 50대 이상의 운전자도 24%에 해당하는 118명으로 나타났다. 사회 경제활동을 가장 많이 하고 있는 30-50대의 운전자가 운전면허 행정처분 정지집행의 대부분을 차지하고 있는 것이다.

<그림 16> 성별 현황



<그림 17> 연령별 현황

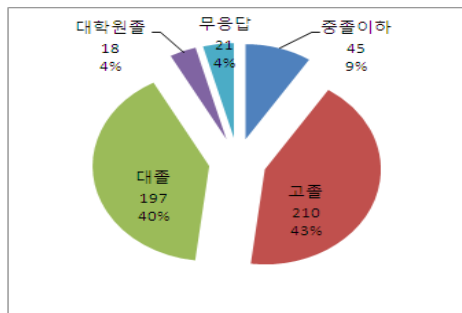


## 나. 교육 수준 및 운전경력 특성

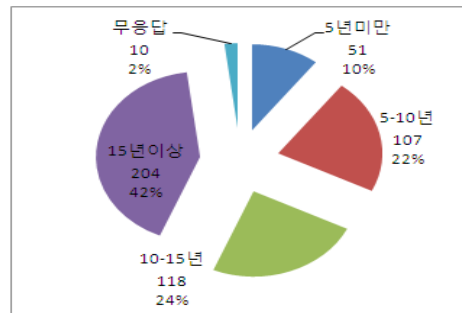
응답자의 교육수준은 고졸은 43%에 해당하는 210명이었으며, 대졸은 40%에 해당하는 197명으로 나타났다. 설문대상자의 83%가 고졸 이상의 학력으로 확인되었다.

응답자의 운전경력은 15년 이상이 전체 응답자의 42%에 해당하는 204명이었으며, 10-15년 이상이 24%에 해당하는 118명, 5년미만은 10%에 해당하는 51명으로 나타났다.

<그림 18> 교육수준별 현황



<그림 19> 운전경력별 현황

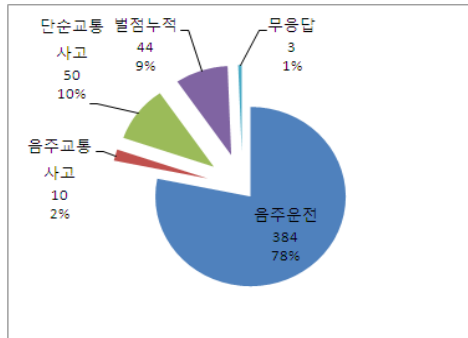


## 다. 운전면허 정지처분 사유 및 벌금 현황

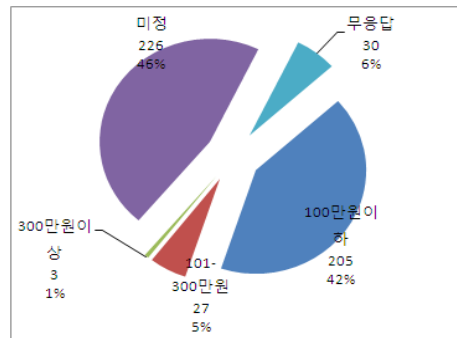
운전면허 행정처분 정지처분을 받은 이유를 살펴보면, 음주 운전이 전체 491명의 78%에 해당하는 384명으로 나타났고, 단순교통사고는 10%에 해당하는 50명으로 나타났으며, 벌점누적으로 정지처분을 받은 운전자가 9%에 해당하는 44명으로 나타났다.

한편, 응답자의 71%에 해당하는 205명이 설문 일까지 100만원이하 벌금이 부과 되었으며 300만원이상 벌금이 부과된 운전자는 3명이 있었다.

&lt;그림 20&gt; 정지처분 사유 현황



&lt;그림 21&gt; 벌금 현황

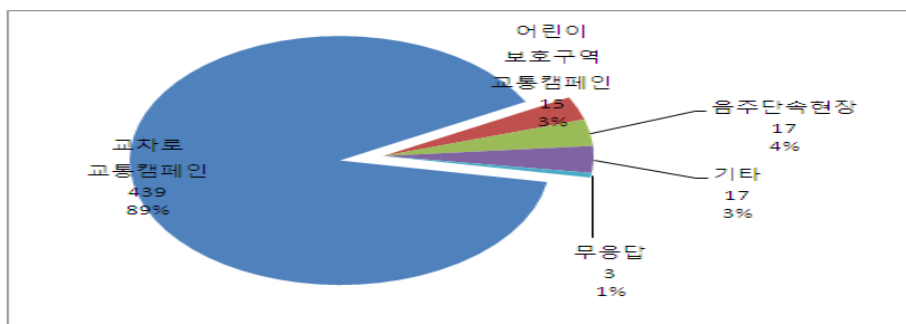


## 2. 현장체험교육에 대한 만족도 조사

### 가. 현장체험내용

경찰서 현장체험 교육 내용을 살펴보면 4시간 교통캠페인을 한 운전자는 전체 92%에 해당하는 454명, 4시간 음주단속현장을 체험한 운전자는 3.5%에 해당하는 17명으로 나타났고, 기타는 2시간 교통캠페인과 2시간 음주단속을 한 운전자로 3.5%에 해당하는 17명으로 나타났다.

&lt;그림 22&gt; 현장체험교육 내용

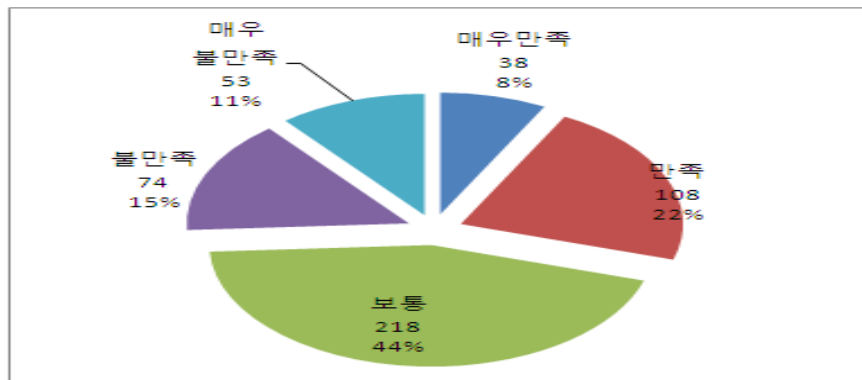


특별한 교통안전교육 운영지침<sup>32)</sup>에서 현장체험교육은 음주단속 현장 체험과 교통캠페인 현장 체험 중 실정에 따라 선택하여 실시 할 수 있으므로 대부분의 경찰서에서는 교통캠페인 현장 체험을 실시하는 것으로 나타났다.

## 나. 현장체험 만족도

현장 체험 교육 내용에 대한 만족도에 대하여 전체 응답자 491명이 응답하였다. 보통이었다는 대답이 44%에 해당하는 218명으로 나타나 가장 많은 운전자가 응답하였으며, 매우 만족 38명, 만족 108명, 불만족 74명, 매우 불만족 53명이 응답한 것으로 나타나, 현장체험교육이 만족하였다는 운전자는 30%였으며, 불만족하였다는 운전자는 26%로 나타났다.

<그림 23> 현장체험 교육 만족도



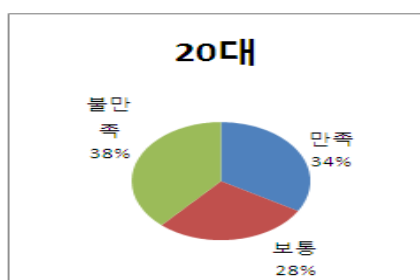
32) 2005. 7.1.부터 시행되는 특별한 교통안전교육의 접수처리, 교육내용, 진행절차 등에 대한 전 경찰서의 통일적인 업무수행을 도모하고자 경찰청(교통관리관실)에서 특별한 교통안전교육 운영지침을 제정하였고, 2007. 10. 교육 대상자의 편의 도모를 위해 1일 4시간 연속 교육 실시 및 현장체험교육일지 작성 등 효율적인 지도감독을 위하여 2차 개정하여 현재까지 시행되고 있다.

첫 번째로 연령대별 빈도를 살펴보면, 경찰서 현장체험 교육에 대하여 만족하지 못하였다고 대답한 운전자는 20대 응답자의 35.7%, 30대 응답자의 35.4%, 40대 응답자의 23.5%, 50대 이상의 응답자의 16.1%로 나타났으며, 만족하였다고 대답한 운전자는 20대는 38.1%, 30대는 16.1%, 40대는 28.1%, 50대 이상은 44%로 나타났다.

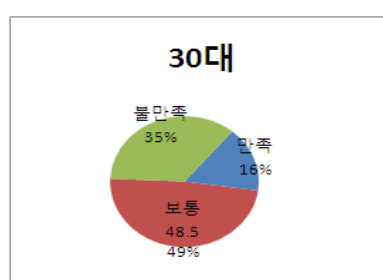
<표 56> 연령대별 현장만족도

구 분	현장만족도					전 체	
	매우만족	만족	보통	불만족	매우 불만족		
20대	빈도	3	13	11	7	8	42
	%	7.1%	31.0%	26.2%	16.7%	19.0%	100.0%
30대	빈도	3	18	63	27	19	130
	%	2.3%	13.8%	48.5%	20.8%	14.6%	100.0%
40대	빈도	10	45	95	28	18	196
	%	5.1%	23.0%	48.5%	14.3%	9.2%	100.0%
50대 이상	빈도	20	32	47	11	8	118
	%	16.9%	27.1%	39.8%	9.3%	6.8%	100.0%
전 체	빈도	36	108	216	73	53	486
	%	7.4%	22.2%	44.4%	15.0%	10.9%	100.0%

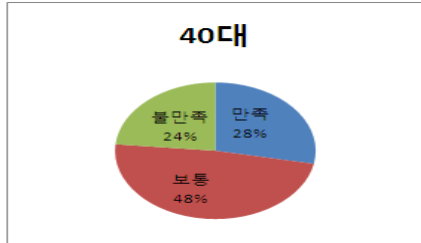
<그림 24> 20대 현황



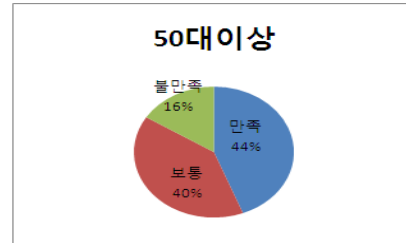
<그림 25> 30대 현황



&lt;그림 26&gt; 40대 현황



&lt;그림 27&gt; 50대 이상 현황



연령대가 높을수록 현장체험에 대한 만족도가 높은 경향이 있는 것으로 나타났으며, 30대의 현장체험 교육의 만족도가 다른 연령대에 비해 가장 낮은 것으로 나타났고, 50대 이상은 현장체험교육의 만족도가 다른 연령대에 비해 가장 높은 것으로 나타났다.

한편, 연령대별 현장만족도에 차이가 있는지 신뢰수준 95%로 카이제곱 테스트를 실시 한 결과 아래 표와 같이 연령대별 현장만족도는 통계적으로 유의한 차이가 있었다.

&lt;표 57&gt; 카이제곱 통계량

	값	자유도	유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	44.370	12	0.000
우도비	43.049	12	0.000

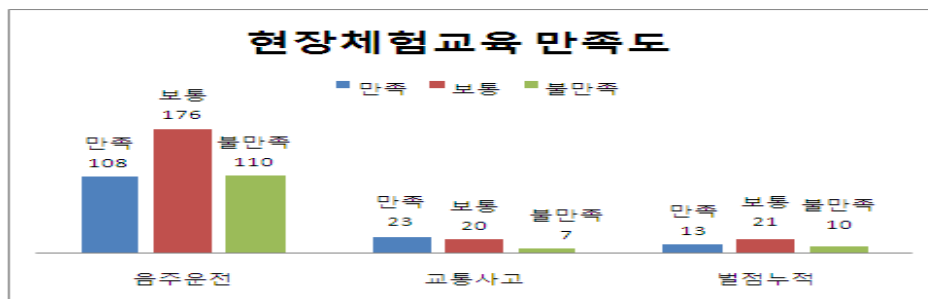
위의 연령대별 빈도분석 및 통계분석 결과 모든 연령대가 현장체험교육의 만족 할 수 있는 프로그램을 개발할 필요가 있다고 보여 진다.

두 번째로 정지처분 내용별에 따른 현장체험교육의 만족도를 살펴보면 다음과 같다. 음주운전자 집단은 27.4%, 교통사고 운전자 집단은 46%, 벌점누적 운전자 집단은 29.5%로 나타났다.

<표 58> 정지처분 내용별 만족도

		현장체험교육 만족도				
		매우만족	만족	보통	불만족	매우 불만족
음주운전	빈도	24	84	176	62	48
	%	6.1%	21.3%	44.7%	15.7%	12.2%
교통사고	빈도	6	17	20	5	2
	%	12.0%	34.0%	40.0%	10.0%	4.0%
벌점누적	빈도	7	6	21	7	3
	%	15.9%	13.6%	47.7%	15.9%	6.8%
전체	빈도	37	107	217	74	53
	%	7.6%	21.9%	44.5%	15.2%	10.9%

<그림 28> 정지처분 내용별 만족도



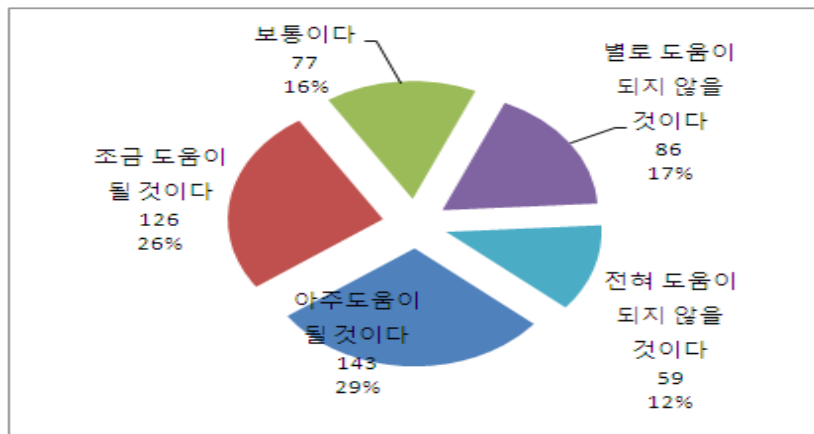
1회 교통사고 집단에서 높은 것은 현장체험 교육에서 다른 운전자들의 운전행태를 직접 봄으로써 자신의 운전행태를 돌이켜 볼 수 있는 기회로 작용했으나, 음주운전자 집단의 교통캠페인 현장체험 교육으로는 음주운전의 위험성을 전혀 느낄 수 없었기 때문으로 추측된다.

## 다. 현장체험의 교육 후 안전운전에 도움여부

경찰서 현장체험교육에 대하여 교육 후 안전운전에 도움여부에 대한 설문에 전체 응답자 491명 전원이 응답하였다.

현장체험교육에 대하여 조금이라도 교육 후 안전운전에 도움이 될 것으로 생각하는 운전자는 55%에 해당하는 269명, 도움이 되지 않을 것으로 생각하는 운전자는 29%에 해당하는 145명이 응답하였다.

<그림 29> 현장체험교육의 사후 안전운전 도움여부



앞에서 나타났듯이 응답한 운전자가 이미 경험한 현장체험교육에 대한 만족도는 30%였지만 현장체험교육이 사후 안전운전에 도움이 될 것으로 생각하는 운전자는 2배 가까운 55%로 나타났다.

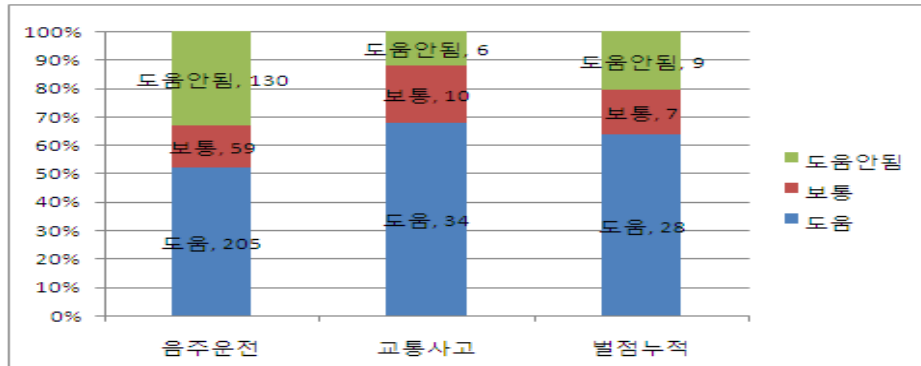
이것은 현장체험교육이 도로에서 안전운전 습관 및 태도를 개선할 수 있음을 보여주고 있는 것으로 생각된다.

정지처분 내용별로 살펴보면, 다음 표와 같다

<표 59> 정지처분 내용별 교육 후 안전운전 도움

		안전운전 도움정도					전체
		아주 도움	조금 도움	보통	별로 도움 안됨	전혀 도움 안됨	
음주운전	빈도	109	96	59	78	52	394
	%	27.7%	24.4%	15.0%	19.8%	13.2%	100.0%
교통사고	빈도	18	16	10	4	2	50
	%	36.0%	32.0%	20.0%	8.0%	4.0%	100.0%
벌점누적	빈도	14	14	7	4	5	44
	%	31.8%	31.8%	15.9%	9.1%	11.4%	100.0%
전체	빈도	141	126	76	86	59	488
	%	28.9%	25.8%	15.6%	17.6%	12.1%	100.0%

<그림 30> 정지처분 내용별 안전운전 정도 비율



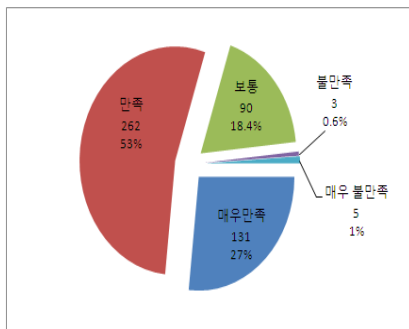
현장체험교육 만족도와 동일한 결과로 교통사고 운전자 집단이 사후 안전운전에 도움이 될 것으로 생각하는 비율이 가장 많이 나타났다. 이들은 현장체험교육을 하면서 자신이 도로에서 어떻게 운전하고 있는지 느끼고 운전습관을 개선할 의지가 있음을 보여준다.

### 3. 도로교통공단의 교통참여교육의 만족도 조사

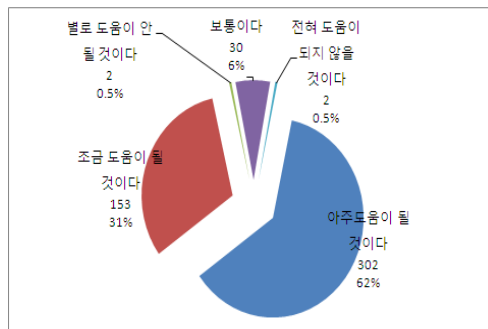
#### 가. 교통참여교육 만족도 및 사후 안전운전 도움정도

도로교통공단의 교통참여교육에 대한 만족도 설문에는 전체 응답자 491명 전원이 응답하였다. 참여교육에 대하여 만족과 매우만족으로 응답한 운전자는 80%에 해당하는 393명으로 나타났으며, 불만족이나 매우 불만족으로 응답한 운전자는 1.6%에 해당하는 8명으로 나타났다.

<그림 31> 교통참여교육 만족도



<그림 32> 사후 안전운전에 도움정도



또한, 교통참여 교육이 사후 안전운전에 도움이 될 것인가는 묻는 질문에는 조금 또는 아주 도움이 될 것이라고 응답한 운전자는 전체 응답자의 92%에 해당하는 455명이 응답하였고, 별로 도움이 안 될 것이다 또는 전혀 도움이 안 될 것으로 생각하고 응답한 운전자는 전체 응답자의 1%에 해당하는 4명이 응답하였다.

도로교통공단의 교통참여교육을 받은 대부분의 운전자는 교통참여 교육에 만족하고 있으며, 사후 안전운전에 도움이 될 것으로 생각하고 있었다.

#### 4. 교통안전 교육 비교 조사

첫 번째로 경찰서에서 실시한 현장체험교육과 도로교통공단에서 실시한 교통소양교육과 교통소양교육 중 교육 후 안전운전에 제일 많이 도움이 될 것으로 생각하는 교육은 어느 것이냐는 질문에 설문조사 전체 대상자 491명 중 3명을 제외한 488명이 응답하였다.

도로교통공단의 교통참여교육이 가장 안전운전에 도움이 될 것이라고 응답자의 66.4%에 해당하는 324명이 응답하였고, 교통소양교육은 26.6%에 해당하는 130명, 경찰서 현장체험교육에 대해서는 7.0%에 해당하는 34명이 응답하였다.

<표 60> 교통안전 교육의 비교

		빈도	%	유효 %
유효	경찰서 현장체험교육	34	6.9	7.0
	교통소양교육	130	26.5	26.6
	도로교통공단 참여교육	324	66.0	66.4
	합 계	488	99.4	100.0
결측	무응답	3	0.6	
합계		491	100.0	

두 번째로 교통 법규위반 및 교통사고 예방, 음주운전 방지를 위하여 가장 필요한 것은 무엇인가라는 질문에 총 설문대상자 491명 중 485명이 응답하였다. 교통 법규위반 등을 예방 및 방지하기 위해 가장 필요한 것은 법규위반 및 음주운전의 위험성 홍보라고 응답한 운전자가 전체 54.4%에 해당하는 264명이 응답 하였고, 다음으로 전 연령층 교통안전 교육이라고 응답한 운전자가 23.3%에 해당하는 113명, 강력한 단속 및 위반자 처벌 강화는 14.2%에 해당하는 69명만이 응답하였다.

&lt;표 61&gt; 교통사고 감소요인 방안 인식도

		빈도	%	유효 %
유효	전 연령층 교통안전교육	113	23.0	23.3
	강력한 단속 및 위반자 처벌 강화	69	14.1	14.2
	법규위반 및 음주운전의 위험성 홍보	264	53.8	54.4
	교통 안전시설개선	39	7.9	8.0
	합 계	485	98.8	100.0
결측	무응답	6	1.2	
합계		491	100.0	

세 번째로 모든 운전면허 정지 처분 운전자에게 교통참여교육(현장체험교육과 참여교육)을 받게 한다면 교통법규 위반이나 교통사고 감소에 도움이 될 수 있는지에 대한 질문에 도움이 될 것이라고 응답한 운전자는 78.3%에 해당하는 382명이 응답 하였으며, 도움이 되지 않을 것이라고 응답한 운전자는 5.7%에 해당하는 28명이 응답하였다.

교통참여 교육을 받은 운전자의 대부분은 교통참여 교육이 교육 후 교통법규 위반이나 교통사고 감소에 도움이 될 것이라고 생각하고 있는 것으로 나타났다. 교통참여 교육을 활성화 하기 위한 노력이 필요 하겠다.

&lt;표 62&gt; 교통참여교육의 교통사고 감소 정도 인식도

		빈도	%	유효 %
유효	아주 도움이 될 것이다	214	43.6	43.9
	조금 도움이 될 것이다	168	34.2	34.4
	보통이다	78	15.9	16.0
	별로 도움이 되지 않을 것이다	24	4.9	4.9
	전혀 도움이 되지 않을 것이다	4	0.8	0.8
	합 계	488	99.4	100.0
결측	무응답	3	0.6	
합계		491	100.0	

## 제4장 문제점 및 개선방안

### 제1절 문제점

#### 1. 교통소양교육 문제점

##### 가. 의무교육 대상자의 낮은 교육 이수률

음주운전과 1회 교통사고로 운전면허 정지처분을 받은 운전자는 교통소양교육을 의무적으로 받아야 한다.

그러나 앞의 연구결과에서 분석대상자 중 의무교육 대상자 10,983명 중 교통소양교육을 받은 운전자는 69%에 해당하는 7,584명이었다. 소양교육 의무 대상자 10명중 3명이 소양교육을 받지 않은 것으로 나타났다.

정지 처분 내용별로 보면 음주운전자 교통소양교육 이수 비율은 69%이고, 교통사고 운전자의 교통소양교육 이수 비율은 71%로 나타나 두 집단의 교통소양교육 미 이수 비율에 대한 차이는 거의 없었다.

현재 의무교육 운전자들에 대하여 의무교육인 교통소양 교육을 받지 않을 경우 범칙금 40,000원만 부과하고 있는 실정으로, 운전자들이 교통소양 교육비 16,000 ~ 24,000원을 내고 4 ~ 6시간 교육을 하루를 투자하여 받을 필요가 없다는 생각이 만연해 있는 것으로 보인다.

따라서 교통소양 의무교육 대상자인 음주운전과 1회 교통사고 운전자들의 교통소양교육 미 이수에 대하여 교육 참여율을 높일 수 있는 방안을 모색해야 하겠다.

## 나. 법규반의 짧은 교육 시간 및 임의교육

정지처분 후 교통법규를 위반한 운전자들에 대한 교통법규 위반 횟수를 보면 별점누적 운전자 집단이 1.94건으로 가장 많은 것으로 나타났다. 위와 같은 결과로 볼 때 별점누적 운전자 집단이 교통법규 위반을 하더라도 운전면허 정지처분정도만 받기 때문에 법 경시 태도가 만연해 있는 것으로 보인다.

그런데, 별점누적으로 운전면허의 효력이 정지된 자는 도로교통공단에서 실시하는 강의 및 시청각교육 4시간을 받고 있다. 1회의 교통사고로 운전면허 정지 처분을 받은 자가 받는 강의 및 시청각교육 6시간보다 적은 시간을 교육받고 있다.

또한, 별점누적으로 인하여 받은 교통소양교육은 의무 교육이 아니고 정지처분을 받은 운전자의 임의적인 판단에 맡기고 있는 있다.

이 교육 책자(안전운전 알아두면 편리 합니다 - 교통소양교육 교통법규위반자반)의 목차 및 내용만을 볼 때는 교통법규 위반의 위험성과 교통법규 위반이 교통사고로 이어질 수 있음을 교육하는 내용은 찾기 힘들다. 위 책자의 일부 내용 중에 교통사고의 심각성과 교통사고가 일어나는 원인과 예방대책에 대하여 기술되어 있지만, 교통사고 원인으로 교통법규 위반이 직접적인 원인이라는 내용 및 주요 법규 위반내용 및 현황에 대한 내용은 찾아 볼 수 없다.

경찰청 통계에 의하면 2007년도 별점누적으로 정지처분을 받은 자는 25,924명이었고, 이들이 받는 교통소양 교육 중 법규위반 운전자 교육을 받은 자는 14,979명으로 전체 대상자의 58%에 해당하는 운전자가 교육을 받은 것으로 나타났다.<sup>33)</sup>

33) 2008 도로교통안전백서, 경찰청, 2008

매년 벌점누적 정지처분 대상자의 58%가 교육을 받아 도로에서의 운전 태도의 변화가 이루어 졌다면 현재의 교통사고 발생비율은 현저히 줄어들었을 것이다. 벌점누적 운전자들이 받은 교통소양교육 범규반의 교육 시간도 늘리고 교육내용도 운전자의 인식과 태도를 변화시킬 수 있는 내용으로 수정·보완해야 할 것으로 보인다.

## 2. 교통참여교육 문제점

### 가. 교통참여교육의 낮은 교육 참여율

교통참여교육 참여율은 교통소양교육을 받은 운전자 중 52%에 해당하는 4,332명으로 나타났다.<sup>34)</sup> 정지처분 내용별로 보면 음주운전자 집단의 55%, 교통사고 운전자 집단의 50%, 벌점누적 운전자 집단은 27%가 교통참여 교육을 받은 것으로 나타났다.

다시 말하여 교통참여교육은 교통소양교육을 받은 운전자 10명중 5.2명 정도 교통참여 교육을 받았고, 전체 분석대상자 10명중 2.4명 정도가 교통참여교육을 받은 것으로 나타났다.

교통안전교육의 최종 목적은 운전자의 운전행태를 개선하여 교통사고 감소 및 예방에 있다. 교통사고 감소를 위해서는 운전자의 정신과 의식 및 운전태도의 변화를 가져와야 가능하다. 운전자의 의식과 운전습관의 변화를 위해서는 교통 환경의 변화도 중요하지만 제일 효과가 빠르게 나타나는 것이 교육이라 본다. 그러므로 낮은 교통참여교육 참여율을 높일 수 있는 방안이 필요하다.

34) 이는 총 분석대상자 18,011명의 24%에 해당한다.

## 나. 교통참여교육의 참여 기회 부족

교통참여교육은 경찰서의 현장체험 교육과 도로교통공단의 교통참여교육으로 이원화 되어 있고, 교통참여교육의 기회가 너무 적다는 지적이 있다.

경찰서에서 실시하는 현장체험 교육은 경찰관 인력부족과 교육내용의 한계로 인하여 한 경찰서에서 일주일에 1회 내지 2회를 실시하고 있는 실정이다.

경기지방경찰청 소속 35개 경찰서들의 주간 교육 횟수는 주1회에서 3회 까지 교육하고 있었으나, 경찰서 평균 주간 교육 횟수는 주1.8회로 나타났다. 교육 대상자들이 교육을 받기 위해 기다리는 대기일수는 최소 1일에서 최대 25일까지로 나타났으며, 평균 교육대기 일수는 8.4일로 나타났다<sup>35)</sup>.

도로교통공단 경기지부의 교통참여 교육은 교통법규 운전자반은 주간 월 2회, 음주 운전자반은 주간 주2회, 야간 월1회이며, 교통사고 운전자반은 월2회의 교육이 있다.<sup>36)</sup>

본 연구의 설문 응답자들은 현장체험교육과 교통참여교육의 개선할 점에 대하여 교통참여기회가 너무 부족하니 주간 횟수는 늘리고, 야간 및 주말에 교육받기를 원한다는 응답이 많았다.

또한, 현재 4시간 교육시간이 너무 많으니 교육시간을 줄여주고, 오전이나 오후로 나누어 교육 시간을 조정하여 오전과 오후에 겹치지 않게 교육을 하였으면 좋겠다는 응답도 있었다. 이렇듯 교육기회를 확대할 방안을 마련하여 교육 받을 기회가 제한적이라는 민원이 없도록 개선해야 필요가 있다.

35) 최근 경기지방경찰청의 교통참여교육 실태 점검결과(2008.6월말)

36) 도로교통공단 홈페이지(www.rtsa.or.kr)

## 다. 경찰서 현장체험교육의 낮은 만족도

경찰서 현장체험교육 만족도 인식도 설문조사에서 만족하였다고 응답한 운전자는 전체 대상자의 30%였으며, 불만족하였다는 26%, 보통이다 44%로 나타났다. 또한, 도로교통공단의 교통소양교육과 경찰서 현장체험교육, 도로교통공단의 교통참여교육 세 가지 중 가장 안전운전에 도움이 될 것으로 생각하는 교육은 어떤 것인지의 물음에 전체 응답자 7%만이 현장체험교육이라고 응답하였다.

그러나 현장체험교육이 교육 후 안전운전에 도움 정도에 대하여 응답자 전체 55%가 안전운전에 도움이 될 것으로 생각한다고 응답한 결과로 볼 때 현재의 경찰서 현장체험 교육의 만족도를 높이기 위한 방안이 필요하다.

연령대별로 보면 현장체험 교육 만족도는 연령이 낮을수록 현장체험교육에 대하여 만족하지 못하였다고 응답하였으며, 교육 후 안전운전 도움 정도는 연령이 높을수록 도움이 될 것으로 생각하고 있었다. 20-30대는 현장체험교육에서 만족하지 못하였기에 교육 후 안전운전에 도움이 되지 않을 것으로 생각하고 있었다. 가장 낮은 만족도를 나타낸 30대의 현장체험교육 만족도 향상을 위한 노력이 필요하다.

교육수준별로 보면 대학교 졸업 이상의 운전자 집단은 응답자 전체의 46%에 해당한다. 이들 집단의 현장체험 교육 만족도는 21%로 나타났으나, 교육 후 안전운전에 도움 정도 여부는 40%가 도움이 될 것으로 생각하고 있는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과로 볼 때 교육 대상자들의 높아진 교육수준 및 그들의 눈높이에 맞는 교육이 필요하다 생각된다.

정지처분내용별로 볼 때 음주운전자 집단과 벌점누적 운전자 집단의 만족도 비율이 27-30%로 교통사고 운전자 집단의 46%에 비해 낮은 경향이 있는 것으로 나타났다.

### 3. 공통적인 문제점

#### 가. 음주 운전자에 대한 교정효과 미비

앞의 분석결과에서 분석대상자 18,011명의 3년간 정지처분 후 음주운전 단속비율은 음주운전자 집단이 24.9%로 제일 많았다. 4명중에 1명이 사후 음주운전으로 재 단속된 결과가 나타났다. 그리고 교통소양교육 이수자 집단의 정지처분 후 음주운전 단속 비율은 22.2%로 나타났으며, 교통참여교육 이수자 집단의 정지처분 후 음주운전 단속 비율은 20.4%로 나타났다.

또한, 전체 분석 대상자 중 정지처분 후 교통법규를 위반한 운전자는 전체 42%에 해당하는 7,483명이고, 7,483명 중 음주운전으로 정지 처분된 운전자는 55%에 해당하는 4,102명이었다. 4,102명 중 다시 음주운전으로 단속된 62%에 해당하는 2,546명의 정지처분 평균 혈중알코올농도가 0.073%로 나타났으나, 정지처분 후 평균 혈중알코올농도는 0.09%로 나타났다.

그리고 2,546명중 교통소양교육을 이수한 운전자 집단의 혈중알코올농도는 0.089%, 미 이수자 집단은 0.091%, 교통참여교육 이수자 집단의 혈중알코올농도는 0.087%, 미 이수자 집단은 0.091%로 나타났다.

교통소양교육 및 교통참여교육을 받은 운전자 집단의 사후 음주운전 단속 비율이 20%이상인 결과와 교육이수자 집단과 미 이수자 집단간 혈중알코올농도에 차이가 없는 것은 음주운전으로 단속된 운전자의 대부분이 정지처분 기간이 경과한 후 다시 음주운전을 한다고 생각할 수 있다.

교통안전 교육이 음주운전의 상습성 및 운전행태에 대해 교정이 미비하다고 볼 수 있다.

## 제2절 개선방안

### 1. 교통소양교육 개선방안

#### 가. 교통소양교육 미 이수자 처벌 강화

앞에서 살펴 본 것처럼 교통소양교육 의무 이수자의 31%가 교육을 받지 않고 있는 실정이다. 의무 교통소양교육을 받은 것과 받지 않은 것에 차별화가 이루어 져야 한다.

교통소양교육을 받기 위해서는 오전 10시부터 오후 3시까지의 교육시간으로 소요시간은 하루를 계산해야 하며, 교육비 16,000~24,000원을 납부하면서 교육을 받는데, 교육을 받지 않은 운전자에게는 단지 범칙금 40,000원만을 부과 하고 있는 것은 형평성에 맞지 않다는 지적이 있다.

따라서 의무 교통소양 교육 미 이수자의 관리 및 처벌을 강화해야 한다. 범칙금을 10만원으로 상향 조정해야 하며, 운전면허 정지처분 일수를 10일 더 늘리는 방안을 검토해야 한다고 생각한다.

#### 나. 모든 교통소양교육의 의무화

전체 대상자 18,011명을 상대로 교통소양교육 이수자 집단과 미 이수자 집단의 비교 분석결과에서 소양교육 이수자 집단이 정지처분 후 법규 위반율, 교통법규 위반 횟수, 교통사고 발생 비율, 정지처분 비율에서 미 이수자 집단에 비해 낮게 나타난 결과로 볼 때 교통소양교육을 받지 않은 운전자가 받은 운전자에 비해 도로에서 위험성이 더 높은 인자임을 알 수 있었다.

또한, 앞의 정지처분 후 교통법규 위반자 7,383명에 대한 분석 결과에서 교통소양교육의 의무교육 대상자 집단이 아닌 별점누적 집단의 운전자의 교통법규 위반 평균 횟수, 교통사고 발생 정도가 다른 운전자 집단에 비해 높았던 것으로 나타났다.

따라서 교통소양교육 중 별점누적 운전자 집단이 받는 교통법규 위반자반의 임의 교육에 대하여 의무교육으로 변경 할 필요가 있다고 보여진다. 도로에서의 위험성 인자를 감소 및 제거하기 위해서는 모든 운전면허 정지처분 운전자에게 교통소양교육을 받게 하여 운전자의 안전운전의식을 함양시켜 운전자 스스로가 도로에서의 위험성을 감소해야 교통사고 발생도 줄고 사망 교통사고도 감소 할 것으로 생각된다.

## 다. 교통소양교육의 효과성 제고

현재 교통 법규 및 음주 운전자반 4시간 및 사고 운전자반 6시간 교육을 8시간으로 더 늘릴 필요가 있다고 보여진다. 운전자 의식의 변화를 가져오기 위하여 4시간 및 6시간의 교육을 짧은 것으로 생각된다.

교통사고 운전자 집단은 교통소양교육 및 교통참여교육 이수자와 미이수자 집단 간 정지처분 후 교통사고 발생 비율 차이가 거의 없었다. 또한, 음주운전자 집단은 정지처분 후 음주운전 단속 비율이 세 집단 중 가장 높게 나타났으며, 이들 집단의 교통소양교육을 이수한 운전자 집단과 미이수 운전자 집단의 단속 평균 혈중알코올농도의 차이가 거의 나지 않을 것으로 볼 때, 교통사고 운전자 반 및 음주운전자 교통소양교육의 효과를 거두기 위해서는 교육시간 증가 및 교육내용을 개정을 검토해 볼 필요가 있다.

## 라. 수강명령 법제화<sup>37)</sup>

더 나아가 법원에서 유죄가 인정된 자에 대하여 일정시간 동안 강의, 체험 학습, 심신훈련, 봉사활동 등 범죄성 개선을 위한 교육을 받도록 명하는 수강명령 제도를 도로교통법에 법제화 하는 것도 검토해 볼 필요가 있다. 소년법의 경우나 가정폭력 범죄의 처벌 등에 관한특례법처럼 법에 수강명령 제도를 명시하는 것이다.

2006년도 수강명령 접수현황을 보면 2006년도에 수강명령으로 접수된 건은 13,783건 이었다. 수강명령 근거법률별로 형법이 전체 64.79%에 해당하는 8,930명이었으며, 수강명령 죄명별로는 교통사범이 전체 62.41%에 해당하는 6,964명이 수강명령을 받았던 것으로 나타났다.<sup>38)</sup>

그리고 법원에서 도로교통법 관련 선고유예나 집행유예 선고할 때 반드시 수강명령을 할 수 있도록 방법을 모색해야겠다.

## 2. 교통참여교육 개선방안

### 가. 교통참여교육의 기회 확대

교통참여교육의 목적은 운전자 스스로 운전행동의 문제점을 찾아내고 개선하여 교통 환경의 변화에 능동적으로 대처할 수 있는 운전자가 되게 하는 것이다. 연구결과에서 전체 분석대상자 중 교통참여교육을 받은 운전자는 24%로 대상자 4명중 1명만 참여교육을 받은 것으로 나타났다.

37) 수강명령 근거법은 소년법, 형법, 가정폭력범죄의처벌등에관한특례법, 성폭력범죄의처벌및피해자보호등에관한법, 성매매알선등행위의처벌에관한법률이다.

38) 2006년 사회봉사명령·수강명령 집행 분석집, 법무부, 2007.12.

교통참여교육의 기회를 확대하여 정지처분을 받은 대부분의 운전자의 주관적인 잘못된 운전습관과 태도에 대해 객관적 인식을 갖게 하고, 낮은 법규 준수의를 높여야 한다고 생각 한다.

교통참여교육 기회 확대 방안으로 첫째, 주말 교육을 도입 해야 한다. 현재 경찰서 현장체험교육 및 도로교통공단의 교통참여교육은 주말 및 공휴일에는 교육 일정이 없다. 설문조사에 현장체험교육 및 교통참여교육의 개선 할 점 질문에서 주말교육을 신설하여 교육 받게 할 수 있도록 해야 한다는 의견으로 응답한 운전자가 매우 많았다.

교통참여교육을 토요일 및 일요일에도 받을 수 있도록 경찰과 도로교통공단은 교통참여교육에 대한 합리적인 방안을 마련 실시하여 교통참여교육의 기회를 확대하여야 한다.

둘째, 경찰서 현장체험교육의 교통캠페인을 야간에 실시하는 것이다. 2007년도 시간대별 교통사고 발생건수를 보면, 18시-22시 사이의 교통사고 비율이 23.4%로 나타났으며, 70년대 이후 전체 교통사고를 시간대별로 보면 퇴근시간대인 18시-20시 사이에 12.5%가 발생하여 시간대별 중 가장 많았던 것으로 나타났다.<sup>39)</sup>

현재 교통캠페인은 주로 주간에 실시하며, 음주단속 현장체험은 야간에 실시하고 있다. 음주단속 현장체험의 경우 주로 음주단속이 야간에 이루어지고 있어 교육대상자들에 대한 음주단속 현장까지의 이동에 문제 및 야간에 따른 사고의 위험성이 주간에 비해 높고, 교육대상자 관리·감독의 문제로 인하여 음주단속 현장체험은 줄어들고 있는 실정이다.

하지만, 설문조사에서 교통참여교육을 받은 아주 많은 응답자들은 주간에 일을 하고 야간에 현장체험교육을 받기를 원하고 있었다. 따라서 교통캠페인을 야간에 실시하여 교통참여교육의 기회를 확대 해야겠다.

39) 2008판 교통사고통계분석, 도로교통공단, 2008, p p.40-41.

운전자들이 교통참여교육을 받은 목적 중에 하나가 정지처분일수 30일 감경이다. 운전면허 정지처분은 운전을 하면서 도로교통법규를 많이 위반한다든지, 음주운전으로 단속된다든지, 교통사고로 발생한 것이다.

운전면허 정지처분자 중 운전기사를 둔 부유한 사람들은 정지처분기간 동안 운전기사에서 운전을 하게 하면 되고, 운전이 꼭 필요하지 않은 운전자는 교통참여교육을 받지 않고 정지처분 일수가 끝나기를 기다리면 된다. 그러나 정지 처분자 중 생업으로 운전 일을 하는 사람들과 자가 운전으로 출퇴근을 해야만 하는 사람들이 교통참여교육을 많이 받는다. 이들이 서민 경제를 활성화 시키는 주역들이다. 서민경제가 불황인 상황에서 주간에만 한정하여 실시하는 교통참여교육을 야간에도 실시하여 교육기회를 확대하여야 한다.

## 나. 경찰서 현장체험교육 만족도 향상

### 1) 교통캠페인 현장체험교육 방법 다양화

경찰서 현장체험교육의 만족도를 높이기 위해서는 교통캠페인 현장체험교육 방법을 다양화하여 실시하여야겠다.

현재의 교통캠페인은 교통안전에 대한 홍보가 적힌 피켓이나 어깨띠를 하고 차량 통행과 보행자의 통행이 잦은 교차로에서 현장체험교육을 하고 있다. 현장체험교육의 만족도가 낮은 이유가 여러 가지가 있지만, 설문조사에서 많은 응답자가 주간에 2시간에서 4시간 동안 쉬는 시간도 정해지지 않고, 앉을 곳도 없는 자동차 통행량과 보행자 통행량이 많은 교차로에서 서 있는 것에 대한 창피함과 피로감을 호소하고 있었다.

따라서 교통캠페인 현장체험교육에 대한 방법을 다양화해야 한다. 예

를 들면, 경찰서 관내에서 교통사고 자주 나는 곳, 사망 사고가 발생한 장소, 무단횡단 사고가 많은 곳, 교통법규 위반이 많은 장소 등을 선택하여 주간 및 야간에 2시간에서 4시간동안 다른 운전자들이 운전하는 행태를 관찰할 수 있게 하여 자신의 운전행태를 생각해 볼 수 있는 계기가 될 수 있도록 하는 것도 좋은 교통참여교육 방법이라고 생각된다.

## 2) 정지처분 내용별로 구분하여 실시

현장체험교육의 만족도를 높이기 위해서는 정지처분 내용에 따라 현장 체험교육을 실시하여야 한다. 앞의 연구결과에서 분석대상자 중 음주운전으로 정지처분을 받아 교통참여교육을 받은 운전자는 전체 교통참여교육자의 90%에 해당하는 것으로 나타났다.

그러나 이들의 현장체험교육의 만족도는 다른 집단에 비해 만족하지 못하고 있었다. 그 이유는 음주운전자들을 대상으로 경찰서에서 교통캠페인 현장체험을 실시하였기 때문 추측된다. 설문조사에서 음주운전으로 정지처분 받은 응답자 중에서 음주운전과 관계되는 현장체험교육을 실시하여 실질적으로 안전운전에 도움이 될 수 있는 교육이 될 수 있기를 바란다는 응답이 있었다.

현재 현장체험교육은 교통캠페인 및 음주단속 현장체험으로 교육대상자의 입장에서 교육을 선택할 수 있는 것이 아니라 교육을 주체하는 경찰서에서 일방적으로 교육을 정하여 실시하고 있다. 따라서 교육자의 눈높이에 맞추지 않는 일방적인 교육에 대한 교육대상자들의 만족도가 낮은 것으로 생각된다.

최근 경기지방경찰청의 교통참여교육 실태 점검결과(2008. 6월말 현재) 35개 경찰서중 4개 경찰서만이 음주단속 현장체험을 실시하고 있으나 나머지 31개 경찰서는 교통 캠페인만을 현장체험교육으로 하고 있는 것으로 나타났다.

교통참여 교육의 현장체험교육은 음주단속 현장체험과 교통캠페인 현장 체험 중 경찰서 실정에 따라 한 가지만 실시하거나 두 가지를 병행하여 실시하고 있다. 2005. 7. 1. 현장체험교육을 처음 실시하면서는 음주 단속 현장체험이 많았는데, 음주 단속 현자체험은 대부분 야간에 실시되고 있으며, 음주단속 장소가 교통량이 많은 대로인 점, 교육 대상자들의 음주단속현장 장소로의 이동문제 등으로 인하여 음주단속 현장체험은 줄고, 교통캠페인 현장체험 교육은 증가 하고 있는 실정이다.

현장체험교육 대상자들에 대한 교육 만족도 및 교육 효과를 높이기 위해서는 음주 운전자에게는 음주운전과 관련 있는 현장체험교육을 개발 실시 해야 하며, 벌점누적 및 1회 교통사고 운전자에게도 교통법규 위반 및 사고와 관련 있는 현장체험교육을 해야 한다.

### 3) 현장체험교육의 충실(充實)화를 위한 예산확보

현장체험교육 내용의 충실화를 위하여 우천(雨天)시, 혹한(酷寒)기 및 혹서(酷暑)기에 실시 할 교육 프로그램 및 교재, 영상물을 개발해야 한다. 이를 위해서는 예산확보가 우선적으로 이루어져야 한다.

현장체험교육을 위한 예산을 확보하여 현재는 우천(雨天)시, 혹한(酷寒)기 및 혹서(酷暑)기에 교육할 수 있는 통일된 교육 프로그램 및 교재, 영상물이 없어 경찰서 현장체험교육을 담당하고 있는 부서에서는 위와 같은 시기에 사용하는 교통안전 교육교재 및 동영상을 자체적으로 만들어 사용하고 있거나 교육교재 등 교육자료 없이 구두로 교육을 하고 있는 실정으로 우천(雨天)시, 혹한(酷寒)기 및 혹서(酷暑)기에 실시 할 현장체험 교육프로그램 및 교재, 영상물을 개발해야 한다.

또한, 주말과 야간에 현장체험교육을 실시하지 못하는 이유 중 하나가

교통경찰 인력 확보 문제이다. 교통과 및 경찰서 내근 근무를 하는 경찰관이나 지구대 근무하는 경찰관 중 야간 및 주말에 현장체험교육을 관리 감독할 경찰관을 지원받아 그들로 하여금 현장체험교육대상자에 대한 관리 및 감독을 하게하면 될 것이다. 당연히 주말 및 야간에 근무할 경찰관에서 지급할 수당도 예산으로 확보해야 할 것이다.

현실적으로 현장체험교육에 대한 확보 예산확보가 어렵다면 현장체험교육비를 징수하는 방안을 검토해야 한다. 현재 경찰서 현장체험교육은 무료로 실시하고 있다.

주말교육과 야간교육을 위해서 뿐만 아니라 평일 교육 및 주간교육의 충실화를 위해서는 예산 확보 또는 현장체험 교육비를 징수해야 한다.

이상 연구결과에 따른 교통안전교육의 문제점과 개선방안을 제시하였다. 특히, 현장체험교육은 경찰의 이미지에 대한 평가 저하를 유발할 수 있으며, 국민들과 유기(有機)적인 관계를 지속적으로 유지해야 하는 경찰이 국민들과의 관계에서 도움을 주고받은 쌍방관계가 아니라 도움만 주는 일방관계로만 형성된다면 경찰업무 집행에 어려움이 따를 수 있다.

경찰은 국민을 위해 존재하는 것이다. 국민이 현장체험교육에 대하여 30%만이 만족하고 나머지 70%는 만족하지 못한다면 이 정책은 잘못된 것이다. 그러나 설문 응답자의 55%가 현장체험교육이 사후 안전운전에 도움이 될 것으로 생각하고 있었다. 국민이 만족하지 못한 교통안전 정책이 교통안전에 기여할 수 있다고 생각된다면 그 정책은 개선과 보완이 필요하다. 경찰은 현장체험교육제도의 문제점에 대하여 하루 빨리 개선해야 한다고 본다.

## 제5장 결론

특별교통안전교육인 교통소양교육과 교통참여교육의 효과 분석을 위한 본 연구는 성남시 거주 운전면허 정지처분 받은 운전자 18,011명을 대상으로 운전면허 정지처분 내용별, 교통소양교육 및 교통참여교육 이수 여부에 따라 정지처분 후 사후 음주운전 비율, 사후 교통사고 발생 비율을 분석하였고, 전체 분석대상자 중 정지처분 후 교통법규 위반한 운전자 7,483명에 대해서도 위와 같은 분석을 실시하였다.

분석결과 첫 번째로 정지처분 내용별로 살펴보면, 정지처분 후 교통사고 발생 비율이 가장 많은 집단은 1회교통사고 운전자 집단으로 나타났다. 사후 음주운전 단속 비율은 음주운전자 집단이 다른 집단에 비해 상당히 높은 것으로 나타났다.

두 번째로 교통소양교육 및 교통참여교육 이수 여부별로 살펴보면, 교통소양교육을 받은 운전자는 분석대상자의 47%로 나타나 과반수에 미치지 못하였고, 교통참여교육을 받은 운전자는 교통소양교육을 받은 운전자의 52%로 이는 전체 분석대상자의 24%로 나타났다.

교통소양교육 및 교통참여교육 이수자 집단의 사후 교통법규 위반 비율 및 교통법규 위반 횟수, 재 정지처분 비율이 교육 미 이수자 집단에 비하여 현저히 낮게 나타났다. 교통사고 발생비율은 큰 차이는 없었지만 교육 이수자 집단이 교통사고 발생 비율이 미 이수자 집단에 비해 낮게 나타났다.

세 번째로 정지처분 운전자 중 정지처분 후 교통법규 위반한 운전자 7,483명을 분석한 결과, 정지처분내용별로 보면 정지처분 후 교통법규 위반일 까지 평균 소요기간이 가장 짧았던 집단은 1회 교통사고 운전자

집단이었고, 가장 길었던 집단은 벌점누적 운전자 집단이었다.

교육 이수별로 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간을 비교해 보면, 교통소양교육 미 이수자 집단은 309.47일로 교육 이수자 집단 394.32일에 비해 85일 정도 짧게 나타났으며, 교통참여교육 이수자 집단은 408.37일로 교통소양 교육 미 이수자 집단에 비해 100일정도 더 길었던 것으로 나타났다. 또한, 정지처분 후 교통법규 위반 평균 횟수를 비교해 보면, 교통소양교육 미 이수자 집단은 1.17건, 교통소양교육 이수자 집단은 1.51건, 교통참여교육 이수자 집단은 1.48건으로 나타났다.

따라서 교통소양교육 및 교통참여교육을 받은 운전자 집단의 교통법규 위반 일까지의 평균 소요기간 및 교통법규 평균 위반 횟수가 교육을 받지 않은 운전자 집단에 비해 적게 나타난 결과로 보아 교통안전교육으로 운전자의 운전태도 및 습성이 변화할 수 있다는 것을 보여준 것이라고 판단되어 다음과 같이 개선안을 제시하였다.

첫 번째로 교통소양교육의 개선방안으로는 첫째 의무적으로 교통소양교육의 효율성을 높이고 교육이수자와의 형평성을 맞추기 위하여 교육 미 이수자에 대한 처벌 강화, 둘째, 도로에서의 위험도가 높은 운전자의 운전의식 개선을 위한 모든 소양교육의 의무화, 셋째, 교통소양교육의 효과성을 제고를 위해 교육 시간 증가 및 교육내용 개정, 넷째, 도로에서의 위험도가 높은 도로교통위반 행위에 대하여 도로교통법에 수강명령을 법제화하는 것이다.

두 번째로 교통참여교육의 개선방안으로 첫째 교통참여교육을 주말 및 야간에 실시하는 방안을 검토하여 교통참여교육 기회 확대, 둘째 경찰서 현장체험교육 만족도 향상을 위해 교통캠페인 방법을 다양화하고, 정지처분 내용별로 교육을 구분하여 실시하며, 현장체험교육의 충실화를 위한 예산확보를 제안하였다.

---

교육은 우리가 살면서 자연스럽게 스스로 터득되기도 하고, 누군가에 의해서도 이루어진다. 우리의 교양과 지식을 얻고 자신과 일체화 되어지는 시간이 스스로 터득하는 것과 누군가에 의해 알아질 때 어느 것이 많은 시간이 걸릴까?

교통안전교육의 의도는 안전운전 의식이 확립되지 않은 운전자를 상대로 안전운전 태도 및 습관을 형성하여 도로에서의 교통사고를 줄이는데 목적이 있다. 다른 운전자가 교통법규를 지키면 자신도 자연스럽게 교통법규를 잘 지키는 것이 사실이다. 이렇듯 다른 사람으로부터 강요가 아닌 운전자 스스로가 교통법규를 지킬 수 있도록 교통안전교육의 방향을 설정하여 운전자들의 적극적인 참여로 효과적인 교통안전교육이 이루어질 수 있도록 다양한 방안을 강구해야 할 것이다.

본 연구의 한계로는 분석대상자가 성남시 소재 경찰서에서 3년간 정지처분을 받은 운전자를 상대로 조사하였기에 지역적 한계가 있었으며, 분석대상자 한 사람에게 대하여 정지처분 후 3년간의 자료를 조사하지 못하고, 분석기간을 2005. 7. 1부터 2008. 6. 30까지로 분석대상자간 조사기간에 차이가 있었음을 밝혀둔다.

## 참고문헌

### <단행본>

- 김종서, 최신 교육학개론, 교육과학사, 1999.
- 법무부, 2006년 사회봉사명령·수강명령 집행 분석집, 2007.
- 이순철, 교통심리학, 학지사, 2000.

### <논문>

- 유지인, “참여교육 및 현장체험교육의 효과분석”, 교통안전교육논문, 2006
- 이남수, “교통참여교육의 실태 및 개선방안에 관한 연구”, 교통안전교육논문, 2006
- 임병현, “운전면허 행정처분제도의 효율성 운영방안 연구 - 특별한 교통안전교육제도를 중심으로”, 서울시립대학교 도시공학대학원 석사학위논문, 2003.6
- 장덕수, “교통안전교육의 교수-학습법에 관한 연구”, 교통안전교육논문, 2005
- 최원빈, “참여교육효과분석과 효율성 제고방안에 관한 연구”, 교통안전교육논문, 2006

## &lt;설문지&gt;

본 설문은 교통안전교육의 효과에 대한 연구로 운전자의 의식을 파악하기 위한 것입니다. 조사 내용은 연구이외의 목적에는 사용되지 않습니다.

다음은 여러분의 일반적 사항에 대한 질문입니다.

1. 귀하의 성별은 ① 남자 ② 여자
2. 귀하의 나이는 ① 10대 ② 20대 ③ 30대 ④ 40대 ⑤ 50대 이상
3. 교육정도 ① 중졸이하 ② 고졸 ③ 대졸 ④ 대학원졸 이상
4. 운전경력 ① 5년 미만 ② 5년 이상-10년 미만  
③ 10년 이상 - 15년 미만 ④ 15년 이상
5. 이번 정지처분 건에 대한 귀하의 벌금액수  
① 100만원이하 ② 101-300만원이하 ③ 300만원이상 ④ 아직 미정

6. 운전면허 정지가 된 이유는 무엇 인가요  
①. 음주운전 ②. 음주교통사고 ③. 단순교통사고 ④. 벌점 누적
7. 경찰서에서 참여하신 현장체험교육은 무엇 이었나요  
①. 교차로 교통캠페인 ②. 어린이 보호구역 교통캠페인  
③. 음주단속 ④. 기타( )
8. 경찰서에서 참여하신 현장체험교육에 대하여 얼마나 만족하십니까  
①. 매우 만족 ②. 만족 ③. 보통 ④. 불만족 ⑤. 매우 불만족
9. 경찰서 현장체험교육이 앞으로 귀하의 안전운전에 대한 도움여부  
①. 아주 도움이 될 것으로 생각 한다. ②. 조금 도움이 될 것으로 생각 한다.  
③. 보통이다 ④. 별로 도움 안 될 것이다 ⑤. 전혀 도움 안 될 것이다
10. 도로교통공단에서 실시한 교통참여교육에 대하여 얼마나 만족하십니까  
①. 매우 만족 ②. 만족 ③. 보통 ④. 불만족 ⑤. 매우 불만족

11. 도로교통공단의 교통참여교육이 앞으로의 안전운전에 대한 도움여부  
①. 아주 도움이 될 것으로 생각한다. ②. 조금 도움이 될 것으로 생각한다.  
③. 보통이다 ④. 별로 도움 안 될 것이다 ⑤. 전혀 도움 안 될 것이다

12. 경찰서 현장체험교육과 도로교통공단의 교통소양교육, 참여교육 중  
앞으로 안전운전에 제일 많이 도움이 될 것으로 생각 하시나요  
①. 경찰서 현장체험교육 ②. 교통소양교육 ③. 도로교통공단 참여교육

13. 법규위반, 교통사고 및 음주운전 예방에 가장 필요한 것은 무엇 인가요  
①. 전 연령층 대상 교통안전교육 ②. 강력한 단속과 위반자 처벌 강화  
③. 법규위반 및 음주운전에 대한 위험성 홍보 ④. 교통 안전시설개선

14. 모든 운전면허 정지운전자에게 교통참여교육(현장체험 과 참여교육)을  
모두 받게 한다면 교통법규 위반이나 교통사고 감소에 도움이 될 수 있나요  
①. 아주 도움 ②. 조금 도움 ③. 보통 ④. 별로 도움 안됨 ⑤. 전혀 도움 안됨

15. 경찰서 현장체험교육에서 개선할 점이나 하고 싶은 말을 모두 기재해  
주세요.

(예) 체험교육 내용을 다양화, 주말 교육 등

---

---

---

16. 도로교통공단의 참여교육에서 개선할 점이나 하고 싶은 말을 기재해  
주세요.

(예) 교육 과목 다양화, 교육시간 증가 및 감소, 토론 시간 증가 등

---

---

---

**감사합니다..수고하셨습니다.**

책임연구보고서 2009-03

## 교통안전교육 효과 분석

- 특별 교통안전교육을 중심으로

---

발행일 : 2009년 6월 30일

발행인 : 김 길 배

발행처 : **치안정책연구소**

경기도 용인시 기흥구 연동1길 29

홈페이지 : [www.psi.go.kr](http://www.psi.go.kr)

---

이 책의 무단 복제를 금합니다.

이 책자에 게재된 내용은 연구자 개인의 의견이며  
치안정책연구소 공식견해가 아님을 밝혀드립니다.



**POLICE SCIENCE INSTITUTE**