

**운전면허 응시자의 교통안전교육
효과에 관한 연구**

**운전면허 응시자의 교통안전교육
효과에 관한 연구**

치안정책연구소 교통대책연구실

경찰연구관 조 은 순

목 차

I. 서론	1
1. 연구 배경 및 목적	1
2. 연구방법 및 내용	2
3. 기존연구 검토	4
II. 교통안전교육의 이론적 고찰	9
1. 교통안전교육의 목적 및 목표	9
2. 운전면허 응시자 교통안전교육의 변천과 발전	13
3. 외국의 운전면허 취득 전 운전교육 제도	16
III. 운전면허 응시자의 교통안전교육 효과 분석	22
1. 교육이수 여부별 법규위반 및 교통사고 발생	23
2. 법규위반 및 교통사고 발생에 영향을 주는 요인	24
3. 공분산 분석	27
4. 로지스틱 회귀분석	31
IV. 운전면허 응시자 교통안전교육의 개선방안	35
1. 교통안전교육의 지속성 유지	35
2. 운전면허 취득 전 교통안전교육 개선	36
3. 학교 교육과의 연계 필요	37
V. 결론	40

<표 차례>

<표 1> 어린이 및 청소년 교통안전 교육 실적	12
<표 2> 교통안전교육 현황	13
<표 3> 교육 이수여부별 법규위반 및 교통사고 발생	23
<표 4> 성별 법규위반 및 교통사고 발생	24
<표 5> 연령대별 법규위반 및 교통사고 발생	25
<표 6> 교통법규위반의 공분산 분석 결과	28
<표 7> 교통법규 위반에 대한 사전평균과 조정평균의 비교	29
<표 8> 교통법규위반횟수에 대한 사후검정	29
<표 9> 교통사고 발생의 공분산 분석 결과	30
<표 10> 교통사고에 대한 사전평균과 조정평균의 비교	30
<표 11> 교통사고횟수에 대한 사후검정	31
<표 12> 분석결과	33
<표 13> 분석결과	33

I. 서론

1. 연구 배경 및 목적

교통안전을 확보하여 교통사고를 예방하기 위하여 전통적인 교통학에서 제시되고 있는 것이 3E(3E: Education, Engineering, Enforcement) 원칙이다. 이 중에서 교통교육은 가장 확실한 대책으로 여겨지고 있다. 도로교통에서 자동차의 운전과 보행에서 최종적인 책임을 지는 것은 사람이므로, 사람에게 대한 교통안전의식을 고양시키는 것이 가장 확실하면서도 장기적인 안전대책으로 간주되고 있기 때문이다.

미국의 한 연구에서 발생한 교통사고의 원인을 분석하였는데 이 중에서 인적 요인에 의한 교통사고가 가장 많은 것으로 보고하였다. 따라서 교통교육을 통한 운전자와 보행자의 교통태도 변화가 가장 중요한 교통사고 감소방안이라고 할 수 있고 하였다.¹⁾

2008년부터 자동차 운전면허증 취득에 있어 국민의 편리와 과도한 경제적 부담을 덜어주기 위하여 ‘운전면허 취득절차 간소화’를 추진하였다. 이에 지난해 2월 24일부터 신규 운전면허 취득 운전자 상대의 교통안전교육시간을 강의 및 시청각 교육 3시간에서 시청각 교육 1시간으로 줄여 시행하고 있다. 또한 도로주행연습 10시간 폐지, 운전학원 의무교육시간 5시간씩 단축 등 운전면허 취득절차를 간소화 하였는데, 이는 오로지 국민 편의 증대 측면만 부각시켰다는 지적이 있다.

1) David, Shinar, Psychology on the Road. 1978. p.111.

자동차 운전면허를 전보다 더 쉽고 빨리 딸 수 있게 되었을 때 당연히 우려되는 교통사고 및 교통정체 발생 등 우리나라 도로의 원활한 교통흐름과 교통안전에 문제가 생길 가능성에 대해서는 아무런 설명도 근거자료 제시도 하지 않고 있다는 비판이 있다

또한 ‘운전면허 간소화 방안’은 2008년 7월부터 국민총리실 주관으로 실시하고 있는 ‘교통사고 사상자 절반 줄이기’의 목적인 2007년 기준 OECD 평균의 2배가 넘는 자동차 1만대 당 사망자 수 3.1명을 2012년까지 1.3명으로 줄이자는 것²⁾과 맞는지 생각해 볼 필요가 있다.

따라서 본 연구의 목적은 신규 운전면허 응시자에 대한 교통안전교육이 운전자들의 교통행태를 변화시켜 준법운전을 유도하여 교통사고를 예방하거나 감소시키는 효과가 있는지에 대하여 실증적으로 분석하여 경찰의 교통안전교육의 정책수립에 기초적인 판단자료를 제시하기 위함이다. 또한 연구결과를 바탕으로 신규 운전면허 취득 전 교통안전교육의 개선방안을 제시하고자 한다.

2. 연구방법 및 내용

자동차 운전면허증을 취득하기 위해서는 전문학원에서 실시하는 학과교육, 기능교육, 도로주행 교육과 운전면허시험장에서 실시하는 교통안전교육이 있다. 본 연구를 수행하기 위하여 수집한 자료는 2003년도의 자료이다. 2003년 6월 30일까지는 자동차 운전면허 시험장에서 실시하는 교통안전교육이 없었으며, 2003년 7월 1일부터는 운전면허 학과 시험 응시 전에 교육안전교육을 3시간 받아야 했다.³⁾ 본 연구는 자동차 운전면허 제1종 보통면허와 제2종 보통면허 취득 전 받는 교육 중에서 운전면허시험장에서 실시하는 교통안전교육에만 한정하여 연구하였다.

2) 2009년말 기준 자동차 1만대 당 사망자는 2.8명이다.

3) 현재는 시청각교육으로 1시간 교통안전교육을 받아야 한다.

본 연구를 수행하기 위하여 경찰청의 협조를 얻어 운전면허 취득 전 교통안전교육을 실시하지 않았던 2003년 1월 2일과 1월 3일에 전국에서 연습운전면허증을 취득한 운전자 명부에서 순번 1~ 5,000번까지의 운전자와 운전면허 취득 전 3시간의 교통안전교육을 실시하였던 2003년 8월 1일과 8월 2일에 전국에서 연습운전면허증을 취득한 운전자 명부에서 순번 1~ 5,000번까지의 운전자에 대한 운전면허 자료를 수집하였다.

자동차 운전면허 취득 당시 교통안전교육을 이수하지 않은 집단과 교통안전교육을 이수한 집단의 운전면허 취득 이후 최저 6년 10개월간 최대 7년 5개월간 운전자들의 교통행태를 추적하여 교통법규위반 및 교통사고 발생현황 자료를 수집하였다. 변수로는 운전자의 성, 연령, 운전면허 취득 당시 교통안전교육 이수여부⁴⁾, 교통법규위반 횟수 및 교통사고 발생횟수가 있다.

본 자료를 대상으로 교통교육 이수 여부별 교통사고 발생건수를 비교하였다. 비교방법으로는 공분산 분석(Analysis of Covariance: ANCOVA)를 이용하였다. 공분산 분석에 앞서 교통사고 발생에 영향을 미치고 있는 운전자의 성별, 연령대별로 t 검정과 분산분석을 실시하였다. 이러한 운전자 요인들이 교통사고 발생에 유의한 영향을 미치고 있다면 이들 요인의 영향력을 배제한 순수한 교통교육의 효과를 파악할 수 있다. 공분산 분석을 통하여 교통단속이 교통사고 발생횟수에 영향을 비교하기 위하여 공변량을 통제한 후의 수정평균(Adjusted Mean)비교를 통하여 교통단속의 효과를 비교하였다.

그리고 본 연구에서는 로지스틱 회귀분석(logistic regression analysis)방법을 이용하여 교통교육이 교통사고 발생 감소 및 예방에 미치는 영향력을 분석하였다.

4) 2003년 1월 운전면허 취득자는 교통안전 교육을 이수하지 않았으며, 2003년 00월 00 일자로 법령이 개정되어 2003년 8월 운전면허 취득자는 교통안전 교육을 이수하도록 규정하고 있다.

3. 기존연구 검토

교통교육과 관련한 국내·외의 연구결과를 살펴보면 모든 연구결과에서 교통안전효과가 있어서 교통법규 위반횟수가 감소하거나 교통사고 발생이 감소하였다고 보고하고 있다.

국내·외의 연구결과를 좀더 자세하게 살펴보고, 본 연구의 차별성을 기술하였다.

가. 국외연구 문헌

McKnight와 Tipetts(1997)는 교육 프로그램간 교통안전효과를 비교하기 위하여 1989년과 1990년 아리조나주의 2개 카운티에서 교육 프로그램 이수 명령을 받은 35,486명을 대상으로 분석하였다. 이들 중 18,738명은 사고예방코스(accident prevention course)에, 16,748명은 재범방지코스(recidivism prevention course)⁵⁾에 할당되었다. 교육코스 이수 후 12개월 간 재범방지코스과 사고예방코스 이수자의 교통법규 위반율과 교통사고 야기 발생비율을 비교하였다. 그 결과 사고예방코스보다 재범방지코스가 교통법규 위반율에서 8% 정도 낮은 것으로 나타났고, 교통사고 야기 발생비율은 18% 정도 낮은 것으로 나타났다.

Deyoung(1997)은 1990년 7월부터 1991년 5월까지 교통법규 위반기록을 통하여 위법운전자에게 적용되는 교육과 처벌의 제재수단간 교통안전 효과를 비교하였다.⁶⁾ 공분산 분석을 사용하여 교통법규 위반 및 교

5) 아리조나주는 사고예방코스와 재범방지코스의 두 가지 교육프로그램을 개설하고 있다. 사고예방코스는 사고에 개입되지 않도록 예방하는 것으로서 운전의 위험과 안전운전 요령을 주된 접근방식으로 하고 있다. 재범방지코스는 이후의 교통법규 위반을 예방하는 것으로서 불법적 운전을 조장하는 환경과 불법적 운전을 회피하는 방법을 중심으로 구성되어 있다.

6) 초범자의 경우 프로그램+제한면허, 프로그램, 프로그램+구속+제한면허, 프로그램+구속, 구속+면허정지, 구속의 6개 집단, 재범자의 경우 프로그램+면허정지, 치료프

통사고 야기에 영향을 주는 다른 요인을 제거한 후 적용된 프로그램만의 효과를 초범자, 재범자 그리고 3회 이상 위반자를 집단별로 비교·분석하였다. 연구결과, 초범자의 경우 면허정지처분과 치료프로그램을 적용하였을 경우 구속 처분을 적용하였을 때보다 2배 이상의 효과가 있는 것으로 나타났다. 재범자의 경우도 초범자와 비슷한 결과로 나타났으며, 3회 이상 위반 운전자는 표본수가 충분하지 못하여 통계적 검증을 하지 못하였다고 보고하였다.

Broughton 등은(2005) 운전자 개선교육의 효과에 대해서 분석하고자 1998년 7월과 1999년 6월까지 위반자 중 교육을 이수한 집단과 그렇지 않은 집단의 2년간 교통법규 위반율을 분석하였다. 분석 결과 교육이수는 교통안전에 부정적인 효과를 나타내었는데, 교육 참석자들은 속도위반 및 안전운전불이행을 더 많이 위반하는 것으로 나타났으며 3년 이내 안전운전불이행 위반율이 교육을 이수하지 않은 집단보다 18%가 높을 것으로 예상했다.

나. 국내연구 문헌

김만배 등(2006)은 운전면허 취소처분에 해당하는 위반행위를 한 사람으로서 실제 취소처분을 받은 운전자 집단 중에서 교육을 이수하여 운전면허 행정처분의 감경을 받은 사람과 그렇지 않은 사람에 대하여 교육의 효과를 비교하기 위하여 취소처분 이후의 18개월 동안의 교통법규위반 및 교통사고 발생 비율에 대하여 평균비교를 하였다. 행정처분 이후 18개월 동안의 교통법규 위반율은 취소처분을 받은 집단이 0.261, 교육을 이수하고 운전면허 처분에 대하여 감경을 받은 집단은 0.067로 교육을 이수하고 처분감경을 받은 집단이 교육을 이수하지 않고 그냥 취소처

로그래프+제한면허, 면허정지의 3개 집단, 3번째 위반자의 경우 프로그래프, 프로그래프+면허취소, 면허취소의 3개 집단 간 효과를 비교하였다.

분을 받은 집단에 비하여 74.6% 교통법규 위반율이 낮은 것으로 나타났으며, 이는 통계적으로 유의하였으므로 교통 교육의 효과가 있었다고 보고하였다. 그리고 행정처분 이후 18개월 동안의 교통사고 발생 비율을 보면 취소처분집단이 0.038, 교육을 통하여 처분감경을 받은 집단이 0.014로 취소처분을 받은 집단에 비하여 63.1% 낮았으며 이러한 차이는 역시 통계적으로 유의하였다고 보고하였다.

최원빈(2006)은 교통소양교육을 받은 사람 중 본인의 희망에 의하여 추가적으로 경찰서에서의 현장체험교육 4시간과 도로교통공단에서의 참여교육 4시간을 이수한 교통 참여교육자(법규운전자반, 사고운전자반, 음주운전자반) 409명을 대상으로 참여교육의 효과에 대하여 설문조사를 하였다. 조사에 의하면, 경찰서에서 진행한 현장체험교육에 대하여 응답자의 70.3%가 교통안전에 도움이 된다고 답변하였다. 도움이 되는 내용은 자신의 운전습관을 되돌아보는 계기가 되기 때문이라고 응답한 사람이 45.8%였다. 그리고 교통공단에서 진행한 참여교육에 대하여는 응답자의 93.0%가 교통안전에 도움이 된다고 응답하였으며, 도움이 되는 내용은 교통사고의 위험성에 대한 고찰, 새로운 내용 및 교통사고 사례의 순서로 도움이 컸다고 응답하였다. 도움이 되는 항목에 대하여는 교통사고 예방에 도움이 된다, 위험예측과 방어운전의 순서로 응답하였다고 보고하였다. 또한, 음주운전을 예방하기 위해서는 음주 운전자에 대한 처벌을 강화하는 것보다는 방송매체 등을 통한 교통사고 및 음주운전의 위험성에 대한 홍보강화를 효과가 가장 큰 음주운전 억제수단이라고 대답하였다고 보고하였다.

유지인(2006)은 경기도 수원시 도로교통안전관리공단 경기지부 교육장에서 실시하는 교통소양교육과 교통참여교육에 참가한 음주운전 정지처분 운전자 200명을 대상으로 교통참여교육의 효과를 분석하기 위하여 설문조사를 실시하였다. 설문 조사결과, 교통소양교육에 참석한 운전자

의 교육만족도는 56%로 나타났으며, 교통참여교육에 참가한 운전자는 72%인 것으로 조사되었다. 그리고 현장체험교육이 운전자들에게 주는 효과에 대하여는 제 3자의 입장에서 다른 운전자들의 운전 모습을 보고 교통법규 위반이 왜 위험한지, 그리고 자신들의 운전이 어떠한 모습이었는지를 비교할 수 있어서 안전의식을 고취시키는 데 도움이 되었다는 설문 결과를 보고하였다.

이남수(2006)는 도로교통안전관리공단 경기지부 의정부 교육장에서 음주운전으로 운전면허가 정지되어 교육을 받은 수강생을 대상으로 교통참여교육의 효과에 대하여 설문조사를 하였다. 설문은 교통소양교육을 받은 운전자, 교통참여교육을 받은 운전자, 교통체험교육을 받은 운전자를 대상으로 실시하였다. 설문결과 가장 효과적인 교육으로 교통소양교육, 교통참여교육, 현장체험교육의 순으로 효과가 있었다고 응답하였다. 참여교육의 개선점으로는 한 기관에서 교육을 실시할 것과, 실습을 통한 교육이 필요하고, 음주운전 이외의 다른 교육내용을 추가하는 것이 좋다는 의견이 많았다고 보고하였다.

김미영(2008)은 운전면허를 취득하기 위한 목적으로 서울지역 운전면허 시험장내 도로교통공단 교육장에서 학과시험에 응시하기 이전에 교통안전교육을 이수한 250명을 상대로 설문조사를 하였다. 조사결과, 응답자들은 교통안전교육의 필요성에 대하여 91.9%가 필요하다는 응답을 하였다. 그리고 필요한 교육과정 및 내용에 대한 인식 및 요구를 분석한 결과 교육과정 및 교육내용에 대한 만족도도 높았으나, 교육의 방식에 대하여는 강의식 교육보다는 시청각 교육을 확대하기를 원하였다. 또한, 교육의 효과에 대하여는 교육 내용 중 안전운전에 가장 큰 효과를 주었으며, 구체적인 내용은 안전운전의 방법, 도로교통에 관한 지식, 운전자로서의 기본예절 등이 상당히 도움이 된다는 긍정적인 반응을 보였다고 보고하였다.

다. 본 연구의 차별성

본 연구는 기존의 교통교육의 안전효과에 대한 연구와 다음과 같은 점에서 차별성이 인정된다.

첫째, 기존 연구의 교통교육의 효과는 분석대상이 이미 운전면허를 취득한 운전자가 법규위반, 교통사고 발생, 음주운전 등으로 인하여 제재를 받고, 운전자들의 행태개선 수단으로써 교육의 효과를 분석하였다. 그러나 본 연구는 최초 운전면허를 취득할 때의 교통교육의 효과를 분석한 것이다.

둘째, 기존의 연구는 운전자들의 운전 태도변화 관찰기간이 짧았다. 통상 6~18개월 간 관찰기간이었으며 길어도 2년을 넘지 못하였다. 본 연구에서는 운전자들의 행태를 7년간 관찰하여 교통교육의 효과가 장기간 지속되어 운전자들의 태도변화 있는지에 대하여 분석하였다.

셋째, 일부의 연구는 교통사고 발생 및 법규위반에 영향을 미치는 요소를 고려하지 않았다. Deyoung의 연구에서 그러한 영향력을 통제하고 분석을 실시하였으나 관찰기간이 10개월에 불과하여 교통교육의 효과 지속성에 대하여 의문을 가질 수 있다. 본 연구에서는 교통사고 발생에 영향을 미치는 변수들의 효과를 공변량으로 통제하여 순수한 교통교육의 효과를 분석하였으며, 한 사람이 여러 번 교통사고를 발생시킨 경우 전체 모형에 영향을 미칠 수 있으므로 이러한 영향을 제거하고 개개인에게 미친 영향을 분석하였다는 점에서 기존연구와 차별성이 인정된다고 하겠다.

Ⅱ. 교통안전교육의 이론적 고찰

1. 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.

교통안전교육은 교육적 수단을 이용하여 인명의 사상이나 물건의 손괴를 줄이는데 필요한 지식과 태도를 익히게 하여 교통사로를 미연에 방지하고 교통위험으로부터 벗어 날 수 있게 하며, 자신과 타인의 생명을 존중하고, 안전하고 건강한 생활을 영위할 수 있는 습관을 육성하는 것을 의미한다. 7)

오늘날 학교에서나 사회에서는 교통재해의 사상이 크기 때문에 주로 교통안전교육을 중시하고 치중해서 교육하고 있는 실정이다. 유치원이나 초·중·고등학교, 사회에서의 교통안전교육은 도로에서의 운전자가 아닌 보행자 측면에서 도로에서 자신의 안전을 어떻게 하면 지킬 수 있는지 교육을 한다.

경찰의 교통안전정책은 크게 교육(Educatoion), 시설(Equipment), 단속(Enforcement) 3가지 구분할 수 있다. 교통안전교육은 어린이와 청소년을 대상으로 하는 학교교육의 일환으로 행하여지는 것과, 운전면허시험

7) 우경훈, “시청각 교육에 있어 설득 전략의 필요성에 관한 기초연구”, 한국디자인 포럼, 2010.

을 위한 교육, 그리고 재교육이 있으며, 기관·단체·기업체 소속 직원, 군인, 노인 등 성인을 상대로 하는 교통안전교육이 있다.⁸⁾

운전면허 관련 교육은 운전면허증 취득 전에 받는 교통안전교육과 운전면허증 취득 후 교통법규 위반 및 교통사고 발생으로 받는 특별한 교통안전교육이 있다.

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

따라서 인명 존중 정신과 운전자의 바람직한 안전의식 수준 함양으로 도로의 원활한 소통과 안전운행을 실현하기 위하여 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.

교통안전교육 목표를 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 도로의 교통참여자로써의 의사소통의 중요성을 인식시키고, 올바른 운전습관이 형성되도록 하는 것이다.⁹⁾

8) 이순철, 「교통심리학」, 학지사, 241면.

9) 경찰청, 2010 도로교통 안전백서, 2010, 116면.

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.

다. 교통안전교육 현황

도로에서의 교통안전에 대한 교육을 담당하고 있는 곳은 도로교통공단이다. 도로교통공단의 주요 업무내용에는 도로 교통안전에 관한 교육, 홍보, 방송, 훈련 및 자격의 발급·관리업무가 있다.

첫 번째로 도로교통공단에서 실시하는 학교 교통안전교육은 유치원·초등학생을 상대로 교통질서 지키기의 생활화를 위하여 가능한 체험중심의 현장 교통안전교육을 한다. 교육내용으로는 횡단보도 안전하게 이용하기, 자전거 등 안전하게 이용하기 등 도로를 이용할 때의 규칙과 교통시설물에 관련한 규칙을 준수하는 교육을 하고 있다.

그리고 초등학교 저학년의 경우에는 4시간 이상의 체험중심의 교통안전교육에 중점을 두고 있으며, 2004년부터는 초등학교 3~6학년 체육 교과서의 교통안전 교육내용을 보완하였다. 중·고등학교의 교통안전교육 지도시간은 관련 단위 및 주제, 특별활동, 재량 활동 시 운영하고 있다. 2008년도 각 시도교육청의 운영계획에 따르면 교통안전 교육은 연간 12시간 이상 확보하여 운영하고 있다.¹⁰⁾ 그러나 현재 교통안전 교육의 강제성도 없고, 필요성을 절실히 못 느끼게 하는 우리나라의 교과목 및 대입시제도 현실을 직시해보면 학교에서 이루어진 교통안전교육이 어느 정도의 효과가 있는지 생각해 보지 않을 수 없다.

10) 경찰청, 2010 도로교통안전백서, 2010, 95-96면

다음 <표 1>은 도로교통공단에서 최근 4년간 어린이 및 청소년을 상대로 교통안전 교육을 실시한 현황이다.

<표 1> 어린이 및 청소년 교통안전 교육 실적

(단위: 명)

연도 구분	2006년	2007년	2008년	2009년
계	1,567,582	1,767,034	1,752,720	1,991,417
어린이집·유·초등학생	1,451,324	1,680,981	1,624,244	1,837,078
중·고등학생	116,258	86,053	128,476	154,339

출처 : 국토해양부, 2010년도 교통안전연차 보고서.

위의 현황을 보면 도로교통공단에서 실시하는 교통안전 교육은 어린이 집이나 유치원, 초등학생을 상대로 이루어지고 있는 것으로 나타났으며, 중·고등학생 상대의 교통안전교육은 미비한 수준이라고 할 수 있다.

또한 어린이 및 청소년의 교통안전교육 효과를 배가하기 위하여 교통안전 교육용 간행물 및 시청각 교재를 보급하고 있는데, 2009년도에는 초등학생용 교재 12,000부와 유치원교사용 교재 15,000부를 보급하였고, 초등학생용 애니메이션 1편을 제작 보급하였다. 2010년도에는 중·고등학생용 영화 1편을 제작 보급하였다.¹¹⁾ 교통안전 교육을 위한 교육용 시청각 자료의 제작 보급은 거의 없는 실정이라고 할 수 있다.

두 번째로 교통안전교육을 보면 운전면허 취득 응시자에게 실시하는 교통안전교육과 자동차 운전면허증을 취득한 운전자에게 실시하는 특별한 교통안전교육이 있다. 특별한 교통안전교육은 운전면허 별점 40점 이상의 운전자를 상대로 교통법규 준수 및 양보 정신 함양 등 안전운전 습

11) 국토해양부, 2010 교통안전연차보고서, 2010. 82-83면

관을 형성하고 선진 교통문화를 정착하기 위해 교통법규교육, 교통소양교육 및 교통참여교육을 실시하고 있다.

다음 <표 2>는 도로교통공단에서 운전면허 응시자 및 운전면허증 취득자에 대한 교통안전교육 실시 현황이다.

<표 2> 교통안전교육 현황

구분 \ 연도	2007	2008	2009
총 계	680,301	802,531	766,313
교통안전교육(응시자)	221,434	267,567	301,947
특별교통안전교육	458,867	534,964	464,366

출처 : 경찰청, 2010년도 도로교통안전백서.

교통안전교육은 현재 운전면허 취득 전에 운전면허 응시자를 상대로 시청각교육으로 교통질서(안전운전을 위한 태도, 성격 및 행동의 형성) 20분, 교통사고와 예방(위험예측과 방어운전, 어린이·장애인 및 노인의 교통사고) 20분, 자동차 운전의 기초이론(도로교통 이해하기) 20분 총 60분간 학과시험 전에 실시하고 있다.

2. 운전면허 응시자 교통안전교육의 변천과 발전

교통안전교육의 변천 과정을 살펴보면 1972년부터 시작된다. 교통안전교육은 1972. 12. 26. 도로교통법이 개정되면서 신설되었다.¹²⁾ 자동차 운전 면허증을 취득한 사람에 대하여 1회 5시간의 교통안전 교육을 받아 운전자 교육 카드를 소지하고 운행하여야 했으며, 교육을 받지 않

12) 도로교통법 제44조의2 (교통안전교육) ①자동차등의 운전자는 정부가 실시하는 교통안전 교육을 받아야 한다.

②전항의 교육에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.[본조신설 1972.12.26]

았을 경우 5천원이하의 벌금이나 구류 및 과료에 해당하는 벌칙이 있었던 정기 교양교육과 도로교통법규를 위반한 운전자가 받는 법규위반자 교육으로 나누어서 실시되었다.¹³⁾

자동차 운전면허 시험에 합격하고 운전면허증 교부 전 운전자를 상대로 교통안전 교육한 것은 1980. 12. 31. 도로교통법을 전면 개정¹⁴⁾하면서 실시하게 되었다.

그러나 1999년 1월 1일부터 도로교통법시행규칙을 개정 하여 운전면허증 신규 취득 교부 전 교통안전교육을 폐지하였다. 그 이유는 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 것이 폐지 이유였다.

신규 운전면허 취득자에 대한 교육을 폐지한 대신에 교통법규위반자 등에 대하여 교통법규위반자반, 주취운전자반, 교통사고자반으로 세분화한 특별한 교통안전교육(교통소양교육이라 함)을 운전자 특성에 맞춘 교

13) 도로교통법시행령 제30조의2 (교통안전교육)

①법 제44조의2의 규정에 의한 교통안전교육은 다음과 같이 구분하여 실시한다.

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

14) 도로교통법 제44조의2 (교통안전교육) ①자동차등의 운전자는 정부가 실시하는 교통안전 교육을 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 교통안전 교육은 다음과 같이 구분하여 실시한다.

1. 정기교육

법 제56조의 규정에 의하여 운전면허증을 교부받을 자와 법 제61조제1항의 규정에 의하여 정기적성검사를 받을 자에 대하여 실시한다.

육내용으로 차별화함으로써 교통안전교육의 내실을 도모하였다.

운전면허시험 운전교육을 하는 전문학원에서는 학과교육을 25시간(보통면허), 기능교육 면허 종류에 따라 25시간(보통면허 수동변속기), 20시간(보통면허 자동변속기)교육, 도로주행교육 10시간을 하였다.

1999년 1월 이후 교통법규 위반으로 인한 교통사고의 발생이 증가하였다. 1999년도의 교통사고 발생건수가 275,938건으로 전년도 239,721건에 비해 15.1% 증가하였고, 2000년도에는 전년도에 비해 5.3% 증가한 것으로 나타났다. 15)

교통사고 발생 증가한 이유가 사회 활동 수단으로서의 차량이 증가하고, 자가 차량 운전자가 증가, 교통안전시설 부족 등 여러가지 복합적인 것이 함께 작용했겠지만, 운전자의 교통안전의식이 약해지고, 교통법규 위반이 많아진 것은 운전면허 취득 전 실시했던 교통안전교육의 폐지의 영향도 있다고 판단하여 도로교통법¹⁶⁾을 2001년도 12월에 개정하여 교통안전교육을 부활시켰다.

따라서 운전면허 시험 응시하기 전에 운전자로서의 기본예절, 도로교통에 관한 법령·지식, 안전운전능력, 그 밖에 교통안전의 확보를 위하여 필요한 사항에 대하여 강의 및 시청각 교육의 방법으로 3시간의 교통안

15) 경찰청, 2001 교통사고 통계, 2001, 17면.

16) **도로교통법 제49조** (교통안전교육) (2001. 12. 30.개정, 2003.7.1.시행)

①운전면허를 받고자 하는 사람은 대통령령이 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

도로교통법시행령 제36조의3 (교통안전교육) 2001. 12.31.개정(2003.1.7.1시행)

①법 제49조 제1항의 규정에 의한 교통안전교육은 동항 각호의 사항에 대하여 강의 및 시청각교육 등의 방법으로 3시간의 교육을 실시한다.

전교육을 받게 하는 도로교통법이 개정되어 2003. 7. 1.부터 시행되어 2010. 2. 23.까지 실시하였다.

2008년 3월 법제처 업무보고에서 “운전면허시험을 보는 1인당 비용도 학원 다니는 것까지 포함하면 백만 원도 넘고 시간적 경제적으로 불필요한 손실이 크다. 미국처럼 간편하게 시험을 보고 합격할 수 있도록 수험자의 부담을 줄이는 방안을 관계부처와 협의에 강구하라”고 이명박 대통령이 지시하여 경찰청에서는 운전면허 간소화 방안을 마련하면서 교통안전교육을 받는 3시간을 1시간으로 줄이는 도로교통법시행령¹⁷⁾을 개정하여 2010년 2월 24일부터 현재까지 실시해오고 있다.

그리고 2003년 7월 1일부터 실시하였던 교통안전교육 내용에 어린이·장애인 및 노인의 교통사고 예방에 관한 사항을 추가한 도로교통법이 개정¹⁸⁾되어 2011년 1월 1일부터 실시해오고 있다.

3. 외국의 운전면허 취득 전 운전교육 제도¹⁹⁾

가. 미국

17) 도로교통법시행령 제37조 (교통안전교육)(2009.11.23.개정, 2010.2.24.시행)

①법 제73조 제1항(2005. 5. 31. 도로교통법이 전면 개정되면서 49조의 교통안전교육은 73조로 변경됨)에 따른 교통안전교육은 다음 항 각호의 사항에 대하여 시청각교육 등의 방법으로 1시간의 교육을 실시한다.

18) 도로교통법 제73조 (교통안전교육)(2010.7.23.개정, 2011.1.1.시행)

①운전면허를 받고자 하는 사람은 대통령이 정하는 바에 의하여 제83조제1항제2호와 제3호에 따른 시험에 응시하기 전에 다음 각 호의 사항에 대한 교통안전교육을 받아야 한다. 다만, 제2항 제1호의 규정에 의하여 특별한 교통안전교육을 받은 사람 또는 제104조제1항의 규정에 의한 자동차운전전문학원에서 학과교육을 수료한 사람은 그러하지 아니하다.

1. 운전자로서의 기본예절 2. 도로교통에 관한 법령·지식

3. 안전운전능력 3의2 어린이·장애인 및 노인의 교통사고 예방에 관한 사항 4. 그 밖에 교통안전의 확보를 위하여 필요한 사항

19) 교통안전공단이 발간한 초보운전자를 위한 운전면허 및 운전교육 개산방안(2006.8.)의 외국의 운전면허 및 운전교육 현황을 참조하였다.

미국은 각 주별로 운전면허제도가 다르며, 교통안전교육도 주(州)단위의 교육법에 근거하여 교통안전교육을 실시한다. 초등학교 교육안전 교육은 학교의 실정에 따라 다양한데 실내교육과 야외교육이 병행되고 있어 체험위주의 실제적 교육이 이루어지고 있다. 초등학교에서는 차량 및 자전거 안전교육을 보행자, 통학버스, 자전거에 초점을 맞춰 진행하고 있다. 또한 인디애나주립대학교의 교육과정 내 초등학교 교통안전교육 담당 교사 이수과정을 개설하여 초등교육 전공자를 대상으로 최소 12학점을 이수하게 하고 있다. 20)

한편 미국의 공립학교에서 이루어지고 있는 교통안전교육을 살펴보면, 현재 독립교과로 다루어지지 않고 있지만 ‘보건’시간에 다루는 교과내용 중에 포함되어 다루어지고 있다. 학교에서의 안전교육에서는 오늘날과 같이 자동차를 이용하는 인구가 급증하는 시대적 상황을 반영하여 교통 안전이나 보행자 안전, 음주운전과 같은 내용들을 강조하고 있다. 각 주마다 교육법에 근거하여 약간씩 차이는 있지만 대부분 초등학교와 중학교에서 교통안전교육을 법적으로 의무화하고 있다. 21)

1) 유타주의 경우

유타주에서 운전면허증을 취득하고자 하는 사람은 반드시 공인된 운전 교육과정(학과교육 18시간, 관찰교육 6시간, 기능교육 6시간)을 이수 해야 한다. 교육이수 증명서는 신청서 제출 시 시험관에게 교부한다. 또한 18세 미만의 청소년은 공인된 운전교육과정 외에 30시간(야간 10시간 포함)이상 운전연습을 해야 한다.

학과교육 시간은 18시간 이상이어야 하는데, 하루에 2시간을 초과할

20) 김미영, “어린이를 위한 교통안전 교육 개선방안에 관한 연구”, 한양대학교 대학원 석사논문, 2007, 36면.

21) 석혜민, “초등학교 안전교육 실태와 발전방향에 대한 연구”, 서울시립대학교 도시과학대학원 석사논문, 2005, 51면.

수 없으며, 슬라이드나 영화 상영은 5시간 이하이어야 한다. 관찰교육은 자동차 뒷좌석에서 강사나 다른 교육생의 운전을 보는 것으로 1일 2시간을 초과하지 않아야 한다.

2) 캘리포니아주의 경우

청소년 운전교육 강좌를 개설하고자 하는 학원은 강좌 시행 전에 자동차국의 승인을 받아야 한다. 기능교육은 하루 2시간을 초과하여 교육할 수 없다. 다만 6시간이상 기능교육을 이수한 사람에게는 하루 4시간까지 기능교육을 실시 할 수 있다.

3) 뉴욕주의 경우

뉴욕에서 운전면허를 취득하고자 하는 신규 운전자는 운전면허 교육 수강신청 후 시력검사와 필기시험에 합격하면, 도로주행시험을 위한 연습 주행을 할 수 있게 된다. 이다음 단계가 교통안전에 관한 시청각교육이 포함된 전반적인 운전자 교육 과정의 이수이다. 운전면허 교육 수강 과정에 포함된 교통안전교육의 시청각 교재는 뉴욕주 DMV(Department of Motor VEHICLE)에서 공인한 NYSP(New York Safety Program)라는 기관에서 주도하여 제작, 보급된다. 이렇게 제작 보급된 교통안전교육용 시청각 교재는 보험회사와 같은 안전교육기관을 통해 피교육자들의 안전교육에 활용된다.²²⁾

뉴욕주는 작년 2월 종래 20시간이었던 도로주행 의무 연습시간을 50시간으로 늘렸다. 캘리포니아는 50시간, 버지니아주는 45시간 교육을 받아야 한다.

22) 우경훈, “시청각 교육에 있어 설득 전략의 필요성에 관한 기초연구”, 한국디자인포럼, 2010. 293면.

나. 영국

영국의 운전교육 과목 및 교육시간은 법령에 정해져 있지 않으며, 운전표준청(DSA)²³⁾는 자동차, 운전, 교통법규 등의 주제에 걸쳐 다양한 지식을 습득하고 충분한 연습을 권유하고 있다.²⁴⁾

학과시험은 1996년 7월 이후 도입되어 운전학원을 중심으로 학과 시험에 대비하는 교육이 이루어지고 있다. 기능교육은 공인강사로부터 교육을 받는 경우가 대부분이다. 정규운전 교육을 의무화하고 있지 않으나 자동차 운전면허 시험이 까다로운 관계로 대부분의 사람이 정규교육을 받고 있다.

영국에서 유료로 운전교육을 실시하고자 하는 사람은 공인 운전강사 자격증을 취득하고, 운전표준청(DAS)에 등록하여야 한다. DSA 조사에 따르면 1인당 평균 교육 시간은 45시간이며, 교육시간은 학생의 요구와 강사의 시간유무에 따라 다양하고 학생들은 보통 1일 1~2시간의 교육을 받는다.

한편 영국의 학교에서 실시되어지고 있는 교통안전교육을 보면, 5세 이전의 학령전 교육(약 2년간), 5~11세의 초등교육(약 6년간), 11~16세의 중등교육(약 5년간), 그리고 16세 이후에 의무교육 이후 교육으로 구분한다. 여기서 5~16세에 해당하는 기간인 초·중등학교는 의무교육에 속한다. 이 기간동안 연령에 따라 4단계로 나누어 개인·사회·건강교육, 시민의식 교육, 직업교육 주제로 구분하여 실시하고 있다.²⁵⁾

23) DSA(Driving Standards Agency)는 영국 교통부의 집행기구로 설립되어 책임운영기관으로 운영되고 있다. 우리나라의 2010. 12. 31.까지 있었던 운전면허시험관리단과 흡사하다.

영국은 DSA가 운전면허를 시행하고 운전학원 및 공인운전강사 등을 관리하고 있다.

24) <http://blog.naver.com/kjglove05>

25) 석혜민, 앞의 논문, 58면

다. 독일

독일에서 운전면허를 취득하고자 하는 사람은 반드시 운전학원에서 정규교육을 받아야 한다. 운전학원 및 운전교사, 교육내용 및 교육방법에 대한 세부적인 내용은 운전 교사법 및 이에 근거한 운전교육생 교육규칙에 규정되어 있다.

학과교육은 승용자동차를 운전할 수 있는 면허는 총 14시간의 교육을 받아야 한다. 교육 효과를 높이기 위하여 1일 180분을 초과할 수 없도록 하고 있다. 기능교육은 기초교육과 특별교육으로 나뉜다. 기초교육 시간에 대한 규정은 없으나 몇 개의 주에서는 학원에 표준 운전시간을 추천하기도 한다. 특별교육은 승용차 기준으로 고속도로·자동차도로 4시간, 국도·교외 도로 5시간, 일몰 또는 야간 3시간 이상의 교육을 실시하여야 한다.

라. 프랑스

운전면허 취득 전 교육방법에는 두 가지가 있다. 하나는 운전학원에서 학과 및 기능교육을 수료하는 것이다. 이론교육 의무는 없으나 기능시험에 응시하기 위해서는 최소 20시간의 기능교육을 의무적으로 받아야 한다. 다른 하나는 운전학원에서 학과교육과 기능교육을 이수한 후 운전교사가 아닌 감독관으로부터 일정기간 교육을 이수하는 것이다. 교육시간은 평균적으로 학과교육 5시간, 기능교육 30~35시간이다.

프랑스는 운전면허 취득이전에 실시하는 학교 교육인 ASSR²⁶⁾가 있다. 또한 운전학원 교육으로 사전운전 연수제도로 16세 이상의 청소년은

26) ASSR(Attestations Scolaires de Securite Routiere)은 2가지 종류가 있는데 ASSR 1은 주로 13-14세의 학생을 대상으로 하고, ASSR 2는 15-16세를 대상으로 하는 도로안전이론 교육과정이다. 교육은 공공도로 사용자의 다양성과 차량운전자에 관한 것을 중심으로 학교 선생님이 진행한다.

운전학원에 등록하여 면허시험 준비교육을 받을 수 있다.

마. 일본

일본은 신규운전면허 취득자 중 95%이상이 지정자동차 교습소에서 운전면허 취득을 하고 있는 것을 볼 때 지정자동차 교습소가 운전면허 취득 전 교육의 대부분을 담당하고 있다고 할 수 있다.

지정자동차 교습소에서의 교육은 학과교육과 기능교육으로 구분되고, 기본학과는 제1종 보통(자동변속 한정)인 경우 10시간, 제2종 보통인 경우 7시간이고, 기능교육시간은 제1종 보통(자동변속한정)은 15시간, 제2종 보통은 8시간교육을 받아야 한다. 운전학원교육을 받지 않은 사람이 보통차 교육 위험예측훈련(학과 1시간, 기능3시간) 4시간과 응급구조조치교육(강의 1시간, 실기 2시간) 3시간을 받아야 한다.

한편 일본 학교에서 이루어지는 교육을 살펴보면, 독립된 안전교육 교과는 없지만 교육과정 중 안전교육을 소학교에서 보건체육과목에서 ‘부상예방’, 중학교에서는 ‘상해 예방’, 고등학교에서는 ‘교통안전’의 내용을 중심으로 지도하고 있다. 크게 교통안전과 재해안전에 대해 중점을 두어 교과서를 만들어 사용하고 있으며 모든 초등학교에서 매년 최소 20시간을 안전에 대하여 교육하고 있다.²⁷⁾

27) 석혜민, 앞의 논문, 63면.

Ⅲ. 운전면허 응시자의 교통안전교육 효과 분석

운전면허 응시자에 대한 교통안전교육의 효과를 알아보기 위하여 신규 취득자에게 교통안전교육을 실시하지 않았던 2003년 1월 2일과 3일에 연습면허증이 발급되어 운전면허증을 취득한 운전자 4,982명과 교통안전교육을 실시했던 2003년 8월 1일과 2일에 연습면허증이 발급되어 운전면허증을 취득한 4,966명 총 9,947명의 운전전자에 대하여 운전면허증 발급 이후부터 2010년 5월 30일까지의 운전면허 자료를 수집하여 분석하였다.

교통안전교육이 운전면허 취득 이후 운전자들에게 법규위반 및 교통사고 발생에 영향을 미칠 수 있는지에 대한 공분산분석 및 로지스틱 회귀 분석을 하였다. 먼저 교통안전교육 이외의 운전자 요인이 법규위반 및 교통사고 발생에 영향을 미쳤는지를 파악하기 위하여 신뢰수준 95%에서 각 요인별로 t 검정, 분산분석을 실시하였다. 이들 요인이 영향을 미쳤다면 이들 요인을 통제하고 교통안전교육의 순수한 영향력을 분석할 필요가 있다.

본 연구에서는 법규위반 및 교통사고 발생에 영향을 미치는 운전자 요인의 영향을 먼저 하고, 유의한 영향이 있다고 판단된 요인을 통제하기 위하여 공분산 분석을 실시하였다. 그리고 본 연구에서 로지스틱 회귀분석을 사용한 이유는 공분산 분석은 한 사람이 여러 번 위반하거나 여러 번 사고를 발생시킨 경우 이들의 값이 전체 모형에 미칠 수 있으므로 이러한 영향을 제거하고 개개인에게 미친 영향을 분석할 필요가 있기 때문이다.

1. 교육이수 여부별 법규위반 및 교통사고 발생

운전면허 응시자에 대한 교통안전교육 이수 여부별 법규위반 및 교통사고 발생을 살펴보면 다음 <표 3>과 같다.

<표 3> 교육 이수여부별 법규위반 및 교통사고 발생

구분		평균	표준편차	자유도	t 값	유의도
법규 위반	이수	0.259	0.70	9998	-6.124	0.000
	미이수	0.359	0.85			
사고 발생	이수	0.046	0.22	9998	-3.449	0.001
	미이수	0.063	0.28			

먼저 교통법규 위반횟수를 살펴보면, 면허 취득 전에 교육안전교육을 받은 집단이 교통법규 위반하는 횟수가 평균 0.259회로 교육 미 이수 집단의 평균 0.359회에 비해 적은 것으로 나타났다. 교육이수여부에 따라 교통법규 위반 횟수에 차이가 있는지에 대하여 T-TEST를 신뢰수준 95%수준으로 실시한 바, 검증결과 두 집단간의 교통법규 위반 횟수에는 통계적으로 유의한 차이가 있음이 나타났다.

또한 교통사고 발생 건수를 보면, 면허 취득 전에 교통안전교육을 받은 집단은 평균 0.046건으로 나타나 교육을 받지 않은 집단의 평균 0.063건에 비해 낮게 발생한 것으로 나타났다. 교육이수 여부에 따라 교통사고 발생횟수에 차이가 있는지에 대하여 T-TEST를 신뢰수준 95%수준으로 실시한 바, 검증결과 두 집단간의 교통사고 발생 횟수에는 통계적으로 유의한 차이가 있음이 나타났다.

2. 법규위반 및 교통사고 발생에 영향을 주는 요인

교통안전교육이 법규위반 및 교통사고 발생에 영향을 주는지에 대한 공분산분석 및 로지스틱 회귀분석에 앞서 운전자의 운전행태에 영향을 주는 요인을 탐색하였다. 분석요소는 운전자의 성별, 연령이었다. 이들 요소들이 법규위반 및 교통사고 발생에 영향을 주는지를 알아보기 위하여 신뢰수준 95%에서 각 요인별로 t 검정, 분산분석을 실시하였다.

가. 성별

성별에 따른 교통법규 위반 횟수 및 교통사고 발생 건수 현황을 살펴보면 다음 <표 4>와 같다.

<표 4> 성별 법규위반 및 교통사고 발생

구분		평균	표준편차	자유도	t 값	유의도
법규위반	남	0.47	0.95	9998	22.558	0.000
	여	0.12	0.46			
사고발생	남	0.08	0.31	9998	11.866	0.000
	여	0.02	0.15			

성별에 따른 교통법규 위반 횟수를 살펴보면 남자가 평균 0.47건이었고, 여자는 평균 0.12건으로 남자가 여자에 비해 교통법규 위반 횟수가 많은 것으로 나타났다. 또한 성별에 따른 교통사고 발생건수를 살펴보면, 남자는 평균 0.08건으로 나타났으며, 여자는 평균 0.02건으로 나타났다.

남자집단이 여자집단에 비해 교통법규위반 횡수도 많고, 교통사고 발생건수도 많은 것은 자동차 운전면허 소지자²⁸⁾가 남자가 더 많고, 운전하는 것을 직업으로 인구 중 남자들이 차지하는 비중이 많은 이유도 있지만 평상시 안전하고 조심스럽게 운전하는 여자 운전자들에 비해 남자 운전자들은 운전에 대한 과도한 자신감에 따라 과격하고 폭력적으로 운전하는 성향도 한 몫하고 있는 것으로 생각된다.

성별에 따른 교통법규 위반 및 교통사고 발생에 차이가 있는지에 대하여 신뢰수준 95%수준으로 T-TEST를 실시한 바, 검증결과 성별에 따라 교통법규 위반 및 교통사고 발생에는 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 따라서 성별은 법규위반 및 교통사고 발생에 영향을 주는 것으로 나타났다.

나. 연령대

연령대별로 교통법규 위반 횡수 및 교통사고 발생 현황과 분산분석 결과를 살펴보면 다음 <표 5>과 같다.

<표 5> 연령대별 법규위반 및 교통사고 발생

구분		평균	표준편차	자유도	F값	유의도
법규위반	20대 이하	0.23	0.67	3	31.904	0.000
	30대	0.40	0.94			
	40대	0.38	0.86			
	50대이상	0.33	0.72			
교통사고	20대 이하	0.04	0.21	3	11.007	0.000
	30대	0.06	0.29			
	40대	0.06	0.28			
	50대이상	0.08	0.32			

28) 2011년 1월말 기준 운전면허 소지자 현황(남자 16,116,132명, 여자 10,358,013명)

연령층별 교통법규 위반 횟수를 보면 20대 이하가 평균 0.23회, 30대 평균 0.40회, 40대 평균 0.38회, 50대이상 0.33회로 나타났다. 교통법규 위반 횟수를 연령층으로 볼 때 30대가 교통법규를 가장 많이 하는 것으로 나타났다.

교통사고 발생 건수를 보면 20대 이하가 0.04건, 30대 0.06건, 40대 0.06건, 50대이상 0.08건으로 나타난 것을 알 수 있다. 연령층이 가장 높은 50대 이상에서 교통사고 발생건수가 가장 많은 것은 교통사고의 인적요인을 인식의 결여·지체, 판단의 잘못, 조작의 결함, 운전자 자신의 운전능력·적격으로 분류하면 인식의 결여·지체가 가장 큰 원인이 되고 있다²⁹⁾는 연구결과가 있다. 따라서 50대 이상 운전자가 자동차 운전 중에 인지, 판단, 조작이라는 3개의 작업을 반복하면서 운전자가 교통상황과 교통정세의 이상과 위험의 인지를 잘못하거나 늦게 하는 등 인지능력의 저하로 판단의 오류와 조작의 결함으로 교통사고가 다른 연령층에 비해 많이 발생할 수 있다고 생각된다.

그리고 연령층에 따라 교통법규 위반 평균 횟수 및 교통사고 발생 평균 건수에 차이가 있는지에 대하여 신뢰수준 95%로 분산분석을 실시하였다.

분산분석 결과 앞의 <표 5>에 나타났듯이 각 연령층별 사이에는 적어도 하나는 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다.

즉, 연령은 교통 법규위반 및 교통사고 발생에 유의한 영향을 미치고 있었다.³⁰⁾

29) 喜司郎, 交通安全개론설, 成山堂書店, 平年14년. 56面.

30) 법규위반의 사후검정 결과 20대 이하의 모든 연령대와 유의한 차이가 있었으며, 나머지 연령대는 유의하지 않았다. 사고횟수는 20대는 40대와 유의하지 않았고 다른 연령대와는 유의한 차이가 있었고, 30대는 40대, 50대와 유의한 차이가 없었으며, 40대는 30대, 50대와 유의하지 않은 것으로 나타났다.

3. 공분산 분석

가. 교통법규 위반 횟수

교통안전교육을 이수한 집단과 그렇지 않은 집단의 6년간 교통법규 위반횟수를 비교한 결과 교통교육이수 여부에 따라 유의한 차이가 있었다. 두 집단 간 교통법규위반의 차이는 순수한 교통안전교육만의 효과로 나타나는 것이 아니므로 교통안전교육이 교통법규위반에 영향을 준 순수한 효과를 파악하기 위하여 교통법규위반에 영향을 주는 이외의 변수를 통제하였다. 즉, 성별, 연령을 공변량으로 하여 공분산 분석을 실시하였다.

처치수준이 종속 변수값에 미치는 영향을 보기 위하여 실험디자인에 의하여 외생변수(종속변수에 영향을 미칠 수 있으나 실험디자인에서 처치변수로 설정되지 않은 변수)는 통제되어야 한다. 그러나 연구자가 실험디자인에서 이를 직접 통제하는 것이 불가능한 경우 공분산분석(Analysis of Covariance)은 비교집단 내 회귀모형을 통하여 이를 공변량(covariate)으로 처리하여 그 효과를 제거하는 방법으로 외생변수의 종속변수에 대한 효과를 제거하여 통제된 후 남은 변량의 집단 간 차이를 분산분석에 의해 비교한다. 공분산분석의 기본모형은 다음과 같다.

$$Y_{ij} = \mu_T + T_j + \beta(X_{ij} - \mu_X) + \varepsilon_{ij}$$

Y_{ij} : j 처치집단의 i 번째 사람의 성과

μ_T : 종속변수의 전체 모집단 평균

T_j : j 집단의 처치효과

$\beta(X_{ij} - \mu_X)$: 공변수의 효과

ε_{ij} : 오차

공분산분석에 의해 공변수를 통제한 후의 평균을 조정평균(adjusted mean)이라고 하는데, 사후검증을 통하여 이 조정평균의 차이가 유의미한 경우 독립변수가 종속변수에 영향을 미친다고 판단하게 된다. 공분산분석은 처치수단 외에 교통사고발생횟수에 영향을 줄 수 있는 변수를 공변수로 통제할 수 있고 전체 표본에 대한 분석이 가능하다는 장점이 있기 때문에 본 연구에서는 공분산분석을 활용하였다.

즉 공분산 분석(Analysis of Covariance:ANCOVA)은 연속변수인 매개변수의 영향을 통계적인 방법으로 통제하고 독립변수의 효과를 검정하는 것으로 회귀분석과 분산분석을 결합한 방법이라고 할 수 있다.

교통안전교육의 교통법규위반에 대한 공분산 분석 결과 <표 6>에서 보듯이 전체 모형은 통계적으로 유의한 영향력이 있는 것으로 나타났다.

<표 6> 교통법규위반의 공분산 분석 결과
종속변수:법규위반횟수

소스	제Ⅲ유형 제곱합	자유도	평균제곱	F	유의확률
수정모형	355.987	3	118.662	204.162	.000
성별	309.005	1	309.005	531.653	.000
연령대	43.796	1	43.796	75.352	.000
교육이수여부	9.744	1	9.744	16.764	.000

공변수로 포함된 변수는 모두 통계적으로 유의하였다. 그리고 공변수를 통제한 상태에서 교통안전교육이 교통법규위반에 미치는 효과 또한 유의한 것으로 나타났다.

한편, 교통안전교육을 이수한 집단과 미 이수 집단의 조정평균의 차이에 대하여 검정을 통해 어떤 것이 얼마나 더 효과적인지를 비교하였다.

<표 7> 교통법규 위반에 대한 사전평균과 조정평균의 비교

구분	사전평균	조정평균
미이수	0.355	0.339
이수	0.259	0.276

비교 결과 교통안전교육을 이수하지 않은 운전자 집단은 $\frac{0.339}{0.276}$ 배, 즉 22.8%의 운전자가 교통안전교육을 이수한 운전자 보다 더 많이 교통법규위반을 하는 것으로 나타났다.

교통안전교육에 따른 집단 간 조정평균의 차이가 유의한지를 신뢰수준 95%로 사후 검정한 결과 교통법규위반횟수의 차이는 통계적으로 유의하였다.

<표 8> 교통법규위반횟수에 대한 사후검정

종속변수 : 법규위반횟수

(1)교육이수여부	(2)교육이수여부	평균차(1-2)	표준오차	유의확률
미이수	이수	0.63	0.15	0.000
이수	미이수	-0.63	0.15	0.000

나. 교통사고 발생

교통안전교육을 이수한 집단과 그렇지 않은 집단의 약 5년간 교통사고 발생건수를 비교한 결과 교통안전교육을 이수하지 않은 집단의 교통사고 발생이 더 많았으며 이는 통계적으로 유의하였다. 이들 집단에 대

하여 교통법규위반횟수와 마찬가지로 공분산 분석을 실시하였다.

교통안전교육의 교통사고 발생에 대한 공분산 결과 <표 9>와 같이 전체 모형은 통계적으로 유의한 영향력이 있는 것으로 나타났다.

<표 9> 교통사고 발생의 공분산 분석 결과

종속변수:교통사고횟수

소스	제Ⅲ유형 제공함	자유도	평균제곱	F값	유의확률
수정모형	12.063	3	4.021	62.833	.000
성별	9.620	1	9.620	15.0323	.000
연령대	2.541	1	2.541	39.704	.000
교육이수여부	0.304	1	.304	4.743	.000

공변수로 포함된 변수 모두 통계적으로 유의하였다. 그리고 공변수를 통제된 상태에서 교통안전교육이 교통사고 발생에 미치는 효과 또한 유의한 것으로 나타났다.

한편, 교통안전교육을 이수한 집단과 미 이수 집단의 조정평균의 차이에 대하여 검정을 통해 어떤 것이 얼마나 더 효과적인지를 비교하였다.

<표 10> 교통사고에 대한 사전평균과 조정평균의 비교

구분	사전평균	조정평균
미 이수	0.064	0.061
이수	0.046	0.049

비교결과 교통안전교육을 이수하지 않은 운전자 집단은 $\frac{0.061}{0.049}$ 배, 즉 24.4%가 교통안전교육을 이수한 집단보다 더 많이 교통사고 발생하

는 것으로 나타났다.

교통안전교육에 따른 집단 간 조정평균의 차이가 유의한 지를 신뢰수준 95%로 사후 검정한 결과 교통사고횟수의 차이는 통계적으로 유의하였다.

<표 11> 교통사고횟수에 대한 사후검정

(1)교육이수여부	(2)교육이수여부	평균차(1-2)	표준오차	유의확률
미이수	이수	0.011	0.005	0.029
이수	미이수	-0.011	0.005	0.029

4. 로지스틱 회귀분석

로지스틱 회귀분석은 종속변수가 범주형(nominal type)일 때 사용하는 회귀분석의 확장방법이다. 종속변수가 범주형 변수일 때 전통적인 선형모형을 적용하면 독립변수와 종속변수의 관계를 제대로 설명할 수 없다. 따라서 확률 P 에 대한 승산(odds)인 $\frac{P}{1-P}$ 에 자연로그를 취하여 이것을 종속변수로 사용하는데 로지스틱 회귀모형식은 식(1)와 같이 표현하게 된다.

$$\text{Logit}_i = \ln\left[\frac{P}{1-P}\right] = \beta + \beta_i X_i \quad (1)$$

이러한 로지스틱 회귀모형은 확률 P 의 함수로 재구성할 수 있는데 이러한 형태의 방정식을 로지스틱 회귀방정식(logistic regression model)이라 하며 식(2)와 같이 표현된다.

$$P = \frac{\exp(\beta_0 + \beta_i X_i)}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_i X_i)} = \frac{1}{1 + \exp(-(\beta_0 + \beta_i X_i))}$$

(2)

본 연구에서 로지스틱 회귀분석을 사용하는 이유는 공분산분석은 한 사람이 여러 번 교통사고를 발생시킨 경우 이들의 값이 전체 모형에 영향을 미칠 수 있으므로 이러한 영향을 제거하고 개개인에게 미친 영향을 분석할 필요가 있기 때문이다³¹⁾. 본 연구에서 교통단속경험 외에 교통사고 발생횟수에 영향을 주는 요인을 통제변수로 하고 순수한 교통단속경험의 효과를 알아보기 위하여 두 개의 모형을 설정하였다. 이를 수식으로 표현하면 식(3), 식(4)와 같다.

모형 1

$$\text{Logit}[\text{교통사고발생횟수}] = \ln \frac{P}{1-P} = \beta_0 + \beta_1(\text{성}) + \beta_2(\text{연령}) \quad (3)$$

모형 2

$$\text{Logit}[\text{교통사고발생횟수}] = \ln \frac{P}{1-P} = \beta_0 + \beta_1(\text{성}) + \beta_2(\text{연령}) + \beta_3(\text{교통교육}) \quad (4)$$

가. 교통법규위반

교통안전교육의 교통법규위반에 미치는 영향력을 계량화하기 위하여 로지스틱 회귀분석³²⁾을 실시하였다. 분석결과 <표 12>에서 보듯 성별,

31) 실제로 교통사고 발생의 경우 5년간 00번, 교통법규위반은 5년간 00번에 이른 경우가 있다.

32) 로지스틱 회귀분석은 존재(1) 부재(0) 형태로 되어 있는 종속변수에 대하여, 한개 이상의 설명(독립)변수들을 가지고 이를 추측하기 위해 회귀분석을 하는 것이다.

연령은 교통법규위반에 모두 유의한 영향력을 미치고 있었다. 그리고 교육이수 여부의 계수(B)의 부호가 양(+)으로 교통안전교육을 이수하지 않은 운전자 집단은 교통법규를 위반할 확률이 교통안전교육을 이수한 집단 보다 높았으며 이는 통계적으로 유의하였다.

<표 12> 분석결과

	B	S.E	Wald	자유도	유의확률	Exp(B)
1 성별	1.441	.061	563.512	1	.000	4.224
단 연령대재코딩	.268	.026	104.484	1	.000	1.307
계 교육이수여부	.214	.053	16.282	1	.000	1.238
상수	-2.947	.079	1402.069	1	.000	.053

이를 승산비(odds ratio)³³⁾로 살펴보면, 교통안전교육을 이수하지 않은 운전자 교통안전교육을 이수한 운전자에 비하여 23.8% 더 교통법규 위반을 할 가능성이 높은 것으로 나타났다.

나. 교통사고 발생

교통안전교육의 교통사고발생에 미치는 영향력을 계량화하기 위하여 로지스틱 회귀분석을 실시하였다. 그 결과 성별, 연령은 교통사고발생에 모두 유의한 영향력을 미치고 있었다. 그리고 교육이수 여부의 계수(B)의 부호가 양(+)으로 교통안전교육을 이수하지 않은 운전자 집단은 교통법규를 위반할 확률이 교통안전교육을 이수한 집단 보다 높았으며 이는 통계적으로 유의하였다.

33) 사건이 발생할 확률과 사건이 발생하지 않을 확률의 비율을 말한다.

<표 13> 분석결과

	B	S.E	Wald	자유도	유의확률	Exp(B)
1 성별	1.333	.114	136.872	1	.000	3.791
단 연령대재코딩	.271	.043	38.848	1	.000	1.311
계 교육이수여부	.218	.094	5.413	1	.000	1.243
상수	-4.445	.143	964.173	1	.000	.012

이를 승산비(odds ratio)로 살펴보면, 교통안전교육을 이수하지 않은 운전자 교통안전교육을 이수한 운전자에 비하여 24.3% 더 교통사고를 발생시킬 확률이 높은 것으로 나타났다.

IV. 운전면허 응시자 교통안전교육의 개선방안

1. 교통안전교육의 지속성 유지

교통안전교육이 1972년에 시작되었지만, 국민에게 불편을 주고 있는 규제로 완화 차원에서 교육 시간 단축, 교육주기 조정, 교육 폐지, 다시 교육 부활을 거친 후 교육 축소로 오늘에 이르렀다. 1999년도의 도로교통법 개정과정에서 교통안전교육의 중요성을 인식하지 못하고 교통안전교육을 폐지하였다가 다시 2003년 7월 1일 이후 3시간의 교통안전교육 실시, 2010년 2월 24일 이후 1시간의 시청각교육으로 대체되는 일관성 없는 교육정책이 문제로 나타났다.

운전자가 운전면허 취득 후 교통법규 위반이나 교통사고 발생 등으로 인하여 받은 특별한 교통안전교육의 효과를 연구한 결과를 보면, 특별한 교통안전교육을 받은 사람의 특별한 교통안전교육을 받지 않은 사람에 비해 사후 교통법규 위반이나 교통사고 발생이 적게 나타났다는 연구 결과가 국내·외에 많이 나와 있다. 또한 본 연구결과에서 운전면허 취득 전에 교통안전교육을 받은 집단이 교통안전교육을 받지 않은 집단에 비해 운전면허 취득 후 교통법규위반 이나 교통사고 발생 평균 건수가 적게 나타난 것이 통계적으로도 유의한 결과를 나타내 신규 운전자의 운전면허 취득 전 받은 교통안전교육의 효과는 있다고 볼 수 있다.

앞으로는 교통안전교육의 중요성을 인식하여 교통안전교육제도가 일시적·단기적 규제가 아닌 장기적 수혜정책으로 방향 전환하여 지속적으로 유지되는 정책이어야 하겠다.

2. 운전면허 취득 전 교통안전교육 개선

현재 60분간의 시청각 교육 내용은 도로에서의 교통안전의 중요성을 제대로 교육받지 못한 운전면허 응시자에 대하여 교통안전에 대한 인식을 함양시키기 위해서는 충분한 시간이 아니라고 할 수 있다.

운전면허 시험 응시 전 교통안전교육을 받은 교육생을 상대로 교통안전교육을 받은 경험이 있는지에 대한 물음에서 응답자의 91.9%가 교통안전교육의 경험이 없는 것으로 나타났고, 교통안전교육에 대한 필요성에 대한 질문에는 응답자의 91.9%(매우 필요하다 59.5%, 필요하다 32.4%)가 필요하다는 인식을 가지고 있는 것으로 나타났다.³⁴⁾

운전면허를 취득하고자 하는 사람은 교통안전교육을 받고 싶어도 교통안전교육을 받을 곳이 없다고 볼 수 있다. 전문학원에서 8시간의 학과교육은 운전면허 학과시험을 통과하기 위한 형식적인 과정으로 생각하여 교육이 아닌 시험의 수단으로 볼 수 있기 때문이다. 특히 도로에서 가장 많은 기간 동안 운전을 할 젊은 사회 초년생들은 전문학원에 등록하여 학과교육시간에 교통안전교육을 받는 것이 아니라 학과 시험 문제집을 구입해서 시험을 필요한 부분만 보고 시험을 통과하면 운전면허 취득 후 교통안전교육을 받을 기회는 전혀 없다고 볼 수 있다. 단 교통법규 위반이나 교통사고가 났을 경우는 특별한 교통안전교육을 받을 수 있지만, 법제도상으로는 운전자를 상대로 정기적인 교육을 할 법적 근거가 없기 때문에 운전면허 취득 전 교통안전교육을 충실히 해야 한다.

따라서 신규 운전면허 취득 전 교통안전교육의 효과를 높이기 위한 방안으로 첫째 현재의 교육시간은 60분에서 교육 축소 이전의 교육시간인 3시간 이상으로 늘리는 방안을 검토해야 한다. 시청각 교육 자료는 한번

34) 김미영, “교통안전 교육에 관한 인식 및 요구 분석”, 2008, 124면.

제작되면 만들어진 내용에 대하여 수정과 보완이 어렵고, 법률의 개정 등 시대의 변화와 더불어 숙지해야 할 교통안전지식과 법규 등 교육내용을 보완을 할 수 없으므로 시청각 교육과 더불어 병행하여 교수의 강의와 토론과 토의 등 다양한 교육방법을 함께 시행하여 교육의 효과를 높여야 할 것이다.

둘째 교수의 강의 교육과 시청각 자료 내용에 운전면허 취득자 및 응시자의 의견을 반영하고, 시대변화에 맞춰 교육내용을 수정 보완 제작하여야 할 것이다. 교육내용에는 교통법규 위반을 예방하는 것으로 불법적 운전을 조장하는 환경과 불법적 운전을 회피하는 방법과 운전의 위험과 안전운전 요령을 포함시켜야 할 것이다.

셋째 교통안전교육 프로그램을 일정한 장소 및 시설에 출석해서 받는 고전적인 교육 형태를 탈피하여, 인터넷이나 모바일을 통해서 시간에 제약 없이 받을 수 있는 교육방법을 강구해야 할 것이다.

넷째 더불어 영국 운전표준청(DSA)이 주관 하는 것으로 운전면허 취득 후 소정의 운전교육을 이수한 사람이 교육이수 증명서를 보험회사에 제출하면 보험료의 25%를 할인 혜택을 주는 Pass Pluse제도³⁵⁾ 등을 참고하여 우리나라에서 자동차 운전면허 취득을 위한 운전자들에게 교통안전교육의 자발적인 참여를 이끌어 낼 수 있는 유인책을 개발하여 실시할 필요가 있다.

3. 학교 교육과의 연계 필요

국민의 생활을 어렵게 하거나 힘들게 하는 규제 정책이라고 결부시켜 정부의 규제 완화 정책에 따라 운전면허와 관련된 교통안전교육이 폐지되거나 축소되는 것을 방지해야 할 것이다. 하지만 교통안전교육의 폐지

35) 교통안전공단, “초보운전자를 위한 운전면허 및 운전교육 개선방안”, 2006, 152면.

또는 축소되더라도 국민의 도로 교통안전에 영향을 주지 않는다면 이를 신경 쓸 필요가 없는 것이다. 이를 위해서는 교통안전교육을 학교 교육과 연계시키는 방안이 필요하다.

현재 초등학교에서 이루어지고 있는 안전교육은 내용이 교과 교육 속에 체계적으로 편성되어 있지 않아서 실질적으로 지도가 잘 이루어지지 않고 있으며, 현행 교육과정에서 이루어지고 있는 안전교육은 초등학교 1·2학년이 치중되어 있으며 학년이 올라가면 거의 이루어지지 않도록 되어 있다. 또한 학교에 안전교육을 실시하는데 도움이 될 수 있는 학습자료가 매우 부족하다는 것을 지적한 바 있다.³⁶⁾

미국 학교에서의 교통안전교육은 초등학교 및 중·고등학교 교과서에 교통안전교육의 목표를 체계적으로 설정하고 이를 정규 교과과정 속에서 지속적으로 지도되고 있으며, 영국에서는 90%이상의 학교에서 학교 정규 교육과정 내에서 독립교과 또는 교과목을 편성하여 안전교육이 실시되고 있다. 또한 일본에서는 교통안전교육이 교과 교육의 성격에 맞는 안전교육 내용을 교과서에 체계적으로 제시하여 교육전반에 걸쳐 이루어지고 있음을 알 수 있다.

앞으로 학교에서의 교통안전교육의 효과를 높이기 위해서는 첫째 초등학교 및 중·고등학교 교과 내용에 현재 여러 교과서에 분산되어 있고, 단조롭고 재미없는 빈약한 교통안전교육 내용 부분을 하나의 교과에 체계적으로 편성하여 실질적인 지도가 이루어 질 수 있도록 해야겠다. 둘째 학교에서 교통안전교육은 학생들의 교통안전 수칙 준수와 안전의식 함양이 자연스럽게 흡수 될 수 있도록 다양한 주제의 애니메이션 영상물을 제작 배포해야 한다. 셋째 교통안전교육은 체계적인 교통안전교육을 받은 교사가 학생들을 상대로 정기적인 교통안전 교육을 실시하고, 1년에 2시간 이상 실제 현장체험학습을 통한 교통안전교육의 효과를 높여야

36) 석혜민, 앞의 논문, 94면.

할 것이다. 또한 고등학교 교육에서는 운전활동과 관련된 사회적 부작용과 부수적으로 이루어지는 피해에 대한 교육이 이루어져야 할 것으로 생각된다.

V. 결론

본 연구는 운전면허 취득 전 실시하는 운전면허 응시자에 대한 교통안전교육이 운전자들의 향후 운전행태를 변화시켜 준법운전을 유도 교통법규 및 교통사고를 예방하거나 감소시키는 효과가 있는지에 대하여 실증적으로 분석하여 경찰의 교통안전교육의 정책수립에 기초적인 판단자료를 제시하기 위하여 수행되었다. 연구결과 3시간의 신규 운전면허 취득자에 대한 교통안전교육은 자동차운전면허증 취득 후 교통법규 위반 및 교통사고 발생에 영향을 미치는 것으로 나타났다.

본 연구 결과를 바탕으로 현재 실시 중인 운전면허 응시자 교통안전교육의 개선방안을 세 가지로 제시하였다. 첫째 교통안전교육이 국민에게 불편을 주는 규제로서의 정책이 아니라 운전하는 기간동안 최대의 편익을 주는 수혜정책이라는 인식변화로 교통안전교육이 일관되고 지속적으로 유지되어야 한다. 둘째 교통안전정책의 효과를 높이기 위한 방안으로 교육시간 3시간 이상유지, 교육내용에 운전자의 의견 반영하여 제작, 교육방법의 시간적 제약 해소, 교통안전교육의 자발적인 참여를 위해 운전자에게 혜택을 줄 수 있는 유인책 개발이 필요하다. 셋째 교통안전교육은 운전면허증을 취득하기 위하여 운전자만 받는 것은 아니라, 초등학교부터 학교 교육과정의 한 부분으로 교육하여 도로에서의 보행자 및 운전자의 교통안전의식의 함양이 필요하므로 교통안전교육의 학교 교육과의 연계가 필요하다.

국가의 규제정책은 국민에게 불편을 주는 것은 개선하여 국민에게 최대한의 편리함을 주는 것이 당연하다. 하지만 자동차 운전면허 신규 취득자에 대한 교통안전교육은 국민에게 당장 불편을 주는 것이지만, 자동

차 운전은 자신은 물론 타인의 생명과 재산에 막대한 영향을 미치고, 사회적 비용의 증가시켜 국민의 불편을 오히려 가중시킬 수 있다는 점을 간과해서는 안 될 것이다.

정부는 교통안전교육 정책을 변경하거나 폐지할 경우 국민들에게 시간과 비용이 소모되고 불편하게 만드는 규제적 정책의 측면이 아닌 정책 실현으로 국민들에게 장기적인 이익을 줄 수 있는 수혜적 측면에서 검토하여 신중하게 결정해야 할 것이며, 교통안전교육의 효과를 부인 할 수 없으므로 지속적으로 유지 발전시켜야 할 것이다.

본 연구는 교통사고에 영향을 미치는 운전자의 요인을 성별, 연령만 고려하였다는 한계를 가지고 있다. 추후 연구에서 운전자의 학력, 결혼 여부, 월수입 등 사회·경제적 변수를 고려하고, 운전면허 취득 후 교육이 수 여부를 추가한 심층적인 연구가 이루어져야 할 것이다.

참고문헌

1. 단행본

- 경찰청, 「2010 교통사고 통계」, 2010.
- 경찰청, 「2001 교통사고 통계」, 2001.
- 경찰청, 「2010 도로교통안전백서」, 2010.
- 국토해양부, 「2010 교통안전연차 보고서」, 2010.
- 이순철, 「교통심리학」, 학지사, 2000.

2. 논문 및 보고서

- 교통안전공단, “초보운전자를 위한 운전면허 및 운전교육 개선방안”, 2006.8.(국회도서관)
- 권지관 외 1, “운전교육제도 개선방안에 관한 검토”, 한국공안행정학회보, 2009.
- 김미영, “교통안전 교육에 관한 인식 및 요구 분석”, 2008.
- 박명옥 외1, “초보운전자 관리제도에 관한 연구”, 치안연구소, 2001.
- 박종국, “초보운전자 운전면허 관리제도 개선방안에 관한 연구”, 동국대학교 행정대학원 박사논문, 2002.
- 우경훈, “시청각 교육에 있어 설득 전략의 필요성에 관한 기초 연구 - 영상매체를 활용한 교통안전교육을 중심으로”, 한국디자인포럼, 2010.
- 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 도시공학
대학원 석사학위논문, 2003.6
- 장덕수, “교통안전교육의 교수-학습법에 관한 연구”, 교통안전교육
논문, 2005.
- 정광정, “도로교통법의 개정과정과 현행법에 있어서의 교통안전교육의
문제점에 관한 연구”, 법학연구, 2006.
- 최원빈, “참여교육효과분석과 효율성 제고방안에 관한 연구”, 교통
안전교육논문, 2006.
- 황성채, “경찰의 교통안전정책에 관한 고찰”, 경찰연구논집, 2009.
- 황준승, “교류분석을 통한 운전자 행동에 관한 연구”, 도로교통공단,
2007.(국회도서관)

3. 국외문헌

DeYoung, D. J., Peck R. C. and Helander, C. J., Estimating the exposure and fatal crash rates of suspended/revoked and unlicensed drivers in California, Accident Analysis and Prevention, 29(1), 1997.

Mcknight, A. J. and Tippetts, A. S., Accident prevention versus recidivism prevention courses of repeat traffic offenders, Accident Analysis and Prevention, 29(1). 1997.

J. Broughton, G.S. Buckle, S. Buttress, L.M. Pearce. The effects of the National Drivers Improvement Scheme on re-offending rates. TRL Report TRL649. 2005.

책임연구보고서 2011-14

운전면허 응시자의 교통안전교육 효과에 관한 연구

2011년 12월 20일 발행

발행인 : 한 광 일

발행처 : **치안정책연구소**

경기도 용인시 기흥구 언남로 74

홈페이지 : www.psi.go.kr

이 책의 무단 복제를 금합니다.

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



POLICE SCIENCE INSTITUTE