

자동차운전전문학원제도 개선방안

《研究陣》

연구위원 : 박 영 욱 (도로교통안전관리공단)

연구지도위원 : 음 성 직 (중앙일보 전문위원)

연구관 : 정 초 영 (경찰대학 치안연구소)

목 차

제1장 서론	699
1.1 연구의 배경 및 목적	699
1.2 연구내용 및 연구방법	700
1.2.1 연구내용 및 범위	700
1.2.2 연구 방법	700
제2장 전문학원제도 및 운영 개관	701
2.1 운전면허 취득전 교육제도의 변천	701
2.1.1 운전면허제도의 변경	701
2.1.2 운전면허취득전 교통안전교육제도	704
2.2 자동차운전전문학원제도 개요	707
2.2.1 전문학원제도 도입취지 및 목적	707
2.2.2 운전면허 취득절차와 전문학원제도	708
2.2.3 전문학원 지정 및 관리 규정	712
제3장 외국의 자동차운전학원제도	717
3.1 미 국	717
3.1.1 연방 정부	717
3.1.2 유타주	723
3.1.3 캘리포니아주	727
3.2 일 본	729
3.2.1 지정자동차교습소	729

3.2.2 운전면허 취득전 교육 의무화	739
3.3 독일	742
3.3.1 운전학원에서의 교육 목표	742
3.3.2 교육 내용	742
3.3.3 운전교사	747
3.4 영국	748
3.4.1 운전 교육	748
3.4.2 공인운전강사(Authorized Driving Instructor)제도	749
3.5 외국의 운전면허 취득전 교육의 시사점	750
3.5.1 각국 제도의 비교	750
3.5.2 시사점	753
제4장 전문학원 교육내용 및 교육효과	754
4.1 전문학원 운전교육 현황	754
4.1.1 전문학원 교육과정	754
4.1.2 전문학원 교육내용	755
4.2 전문학원제도 및 교육내용에 대한 설문조사	761
4.2.1 조사 개요	761
4.2.2 학과교육	762
4.2.3 장내기능교육	765
4.2.4 도로주행교육	768
4.3 전문학원 교육의 효과(교통사고율 분석)	772
4.3.1 전문학원 출신자의 교통사고율 비교분석	774
4.3.2 면허취득후 12개월간의 교통사고율 추이	775
4.3.3 전문학원 의무학과교육 폐지가 교통안전에 미친 영향	777
4.3.4 전문학원별 교통사고율 비교·분석	778

4.3.5	소결론	780
제5장	운전면허시험 실시권 민간위탁제도	782
5.1	운전면허시험 실시권 민간위탁 현황	782
5.1.1	운전면허시험 실시권 민간위탁제도	782
5.1.2	전문학원 기능검정 실시현황	784
5.2	외국의 사례	790
5.2.1	미 국	790
5.2.2	일 본	794
5.2.3	영 국	796
제6장	전문학원제도의 문제점 및 개선방안	797
6.1	전문학원제도의 문제점	798
6.1.1	전문학원제도 및 관련 제도	798
6.1.2	교육과정 및 교육내용	800
6.1.3	전문학원 강사	802
6.1.4	운전면허시험 민간위탁(기능검정)	803
6.2	전문학원제도 개선방안	807
6.2.1	전문학원제도 및 관련 제도	807
6.2.2	교육과정 및 교육내용	809
6.2.3	전문학원 강사	811
6.2.4	전문학원 기능시험 위탁 개선	812
[부 록]	의견조사 설문지	813

표 차 례

<표 2.1> 신규 기능검정원, 강사에 대한 연수교육과정	713
<표 3.1> ADTSEA의 운전교육 커리큘럼	717
<표 3.2> 운전교사 교육 필수과목 교육내용	721
<표 3.3> 유타주 학과교육내용	724
<표 3.4> 신규 직원에 대한 교육과정	730
<표 3.5> 지정자동차교습소 직원에 대한 연수교육내용	732
<표 3.6> 지정자동차교습소의 보통자동차에 관한 교육시간수 추이	734
<표 3.7> 지정자동차교습소 교육별 교육시간	734
<표 3.8> 지정자동차교습소 교육내용(보통자동차 기준)	736
<표 3.9> 운전면허를 보유하고 있는 사람에 대한 교육시간	737
<표 3.10> 보통차교육 교육내용	740
<표 3.11> 이륜차교육 교육내용	741
<표 3.12> 응급구호처치교육 교육내용	741
<표 3.13> 면허종류별 최저학과교육시간	743
<표 3.14> 학과교육 내용(이륜자동차, 승용자동차)	744
<표 3.15> 기능교육 내용	745
<표 3.16> 면허종류별 최저기능교육시간	746
<표 3.17> 운전교사자격취득을 위한 교육내용(B면허)	747
<표 3.18> 외국의 운전면허 취득전 교육에 대한 비교	750
<표 4.1> 전문학원의 교육과목 및 교육시간	754
<표 4.2> 전문학원 학과교육내용	755
<표 4.3> 전문학원 기능교육내용	758
<표 4.4> 전문학원 도로주행교육 내용	759
<표 4.5> 이륜자동차 운전교육 내용	760
<표 4.6> 학과교육의 문제점(전문가)	762
<표 4.7> 학과교육의 문제점(교육이수자)	763

<표 4.8> 25시간 학과교육시간 만족도 분포	764
<표 4.9> 학과교육 내용 중 불필요한 내용에 관한 의견	764
<표 4.10> 학과교육 내용 중 강화나 추가 내용에 관한 의견	765
<표 4.11> 장내기능교육의 주된 문제점(전문가)	766
<표 4.12> 25시간 장내기능교육시간 만족도 분포	767
<표 4.13> 장내기능교육 내용 중 불필요한 내용	767
<표 4.14> 장내기능교육 내용 중 강화할 내용	768
<표 4.15> 도로주행교육의 주된 문제점(전문가)	769
<표 4.16> 도로주행교육에 대한 불만(전문가)	769
<표 4.17> 도로주행교육시간에 대한 의견	770
<표 4.18> 도로주행교육 내용 중 불필요한 내용	771
<표 4.19> 도로주행교육 내용 중 추가할 내용	771
<표 4.20> 운전면허 취득월별 신규면허 취득현황('98년 10월~'99년 10월)	772
<표 4.21> 신규면허 취득자의 연령별 분포	773
<표 4.22> 전문학원 교육이수자와 비이수자의 교통사고율 지표 통계치	774
<표 4.23> 전문학원 교육이수자와 비이수자의 교통사고율 지표 통계치	774
<표 4.24> 월별 교통사고야기율 변화 추이	776
<표 4.25> 연령대별·월별 교통사고야기율 변화 추이	776
<표 4.26> 면허취득월별 신규면허취득자의 연간 교통사고율 추이	778
<표 4.27> 학원 규모별 교육이수자의 교통사고율 현황	779
<표 4.28> 학원 규모별 인피사고 분산분석 결과	780
<표 5.1> 지역별 자동차학원수	785
<표 5.2> 전문학원 출신 신규면허취득자수	785
<표 5.3> 운전면허시험별 응시자 및 합격자 현황	786
<표 5.4> 조사대상 지역별 분포	787
<표 5.5> 조사대상 학원규모별 분포	787
<표 5.6> 기능검정원수에 대한 의견	788
<표 5.7> 기능검정원이 학원 운영에 장애가 되는지에 대한 의견	789
<표 5.8> 지정자동차교습소 졸업 현황(1995~1999)	795

그림 차례

<그림 2.1> 변경예정인 운전면허 취득절차	706
<그림 2.2> 전문학원제도 시행 초기 운전면허 취득절차	709
<그림 2.3> 현행 운전면허 취득절차	710
<그림 3.1> 지정자동차교습소 입학에서 운전면허취득까지의 절차	735

제1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

정부는 운전학원 교육을 정상화하여 양질의 운전자를 양성하고, 운전면허시험장의 시험체제를 해소하는 등 운전면허 행정의 서비스 수준을 높이고자 1995년 7월에 자동차운전전문학원(이하 “전문학원”이라 함)제도를 도입하였다.

1999년 12월말 현재 전문학원은 424개소로서 전체 자동차운전학원의 85%(지정전 승인학원 포함시 89%)를 차지하고 있고, 제1종 보통면허와 제2종 보통면허 신규취득자 1,422,378명 중에서 56%인 798,107명이 전문학원을 통하여 배출되었다.

이와 같이 전문학원수, 전문학원 출신 신규운전면허 취득자수 등을 통하여 볼 때 전문학원제도는 정착되어 가고 있다고 보여진다. 그러나 그 동안의 정부의 전문학원 육성 정책은 주로 면허시험 적체해소와 양적 성장에 초점을 맞추어 왔으며, 상대적으로 전문학원 교육의 질에 대해서는 세심한 배려가 없었다. 또한 그간 많은 제도 변화로 인하여 전문학원 제도 자체가 도입 초기와는 다른 모습을 보이고 있다. 특히 안전운전을 위한 지식, 교통예절 및 안전운전요령을 교육하기 위하여 마련했던 의무학과교육의 실질적인 폐지 등으로 인하여 전문학원 교육의 내용과 질이 후퇴하였다고 볼 수 있다.

전문학원제도가 도입된 이후 5년여 동안 전문학원 교육이 과연 어떠한 효과를 거두고 있으며, 양질의 운전자 배출이라는 본래의 취지에 어느 정도 부합되고 있는지에 대한 세심한 검토가 거의 없었으므로 이에 대한 연구와 함께 전문학원제도의 제도상·운영상 문제점을 분석하고, 앞으로의 발전방향을 모색하는 연구는 매우 의미있을 것으로 판단된다.

한편, 전문학원은 정부로부터 해당 학원 교육 이수자에게 자체적으로 기능검정을 실시할 수 있는 권한을 위탁받아 실시하고 있는데, 이러한 운전면허시험 실시권한의 민간위탁이 필요하고, 당초 의도한 효과를 거두고 있는지에 대하여 검토할 필요가 제기되고 있다.

따라서, 본 연구는 운전면허취득전 운전자교육제도로서의 전문학원 교육제도의 운영현

황 및 효과, 운전면허시험 실시권 민간위탁 문제에 대하여 분석하고 개선안을 도출하는데 목적을 둔다.

1.2 연구내용 및 연구방법

1.2.1 연구내용 및 범위

제2장에서는 우리나라 운전면허 취득전 교육제도의 변천사와 자동차운전전문학원제도를 제도적으로 고찰하였다.

제3장에서는 현재 시행중인 우리나라 전문학원 운전교육 현황을 살펴보고, 미국, 일본, 독일, 영국의 자동차운전학원 및 운전교육에 관련된 제도 및 운영현황을 조사하였다. 또한 전문학원 관계자와 전문학원 출신자를 대상으로 한 교육과정과 교육내용에 대한 설문조사를 실시하고 전문학원 교육이 교통안전에 미치는 영향에 대하여 분석하였다.

제4장에서는 운전면허시험 실시권 민간위탁제도에 대하여 검토하였다. 전문학원이 우리나라 신규운전면허 취득에 있어서 차지하는 비중에 대한 조사를 실시하였으며, 전문학원에서의 기능시험 실시에 대한 전문학원 운영자들의 의견을 설문조사를 통해 조사하였으며, 외국의 운전면허시험 민간위탁제도를 조사하였다.

제5장에서는 전문학원에서의 운전교육제도(운전교육과정, 운전교사 등)와 운전면허시험 실시권 민간위탁제도(전문학원에서의 기능검정)의 제도상·운영상 개선방안을 도출하였다.

1.2.2 연구 방법

1) 문헌조사

전문학원제도 및 운전면허취득전 운전자교육제도, 정부기능의 민간위탁제도에 대한 이론적 바탕 및 효과분석방법, 외국의 자동차운전학원제도 및 운전면허시험 실시권 민간위탁에 대하여 문헌을 검토하였다.

2) 전문학원 관계자, 전문학원 출신자 면접 및 설문조사

전문학원 관계자 및 전문학원 출신 운전면허 취득자를 대상으로 전문학원 교육과정, 교육내용의 적절성에 대하여 조사하고, 전문학원에서의 기능검정과 관련된 현황 및 의견을 조사하였다.

3) 신규면허 취득자 교통사고율 분석

전문학원교육이수의 교통안전도에 기여하는 효과를 분석하기 위해 교육이수자의 면허 취득후 교통사고 기록을 월별로 수집, 분석하였다. 또한 1999년 5월 이후 폐지된 10시간 학과교육 의무화 폐지가 교통안전에 미친 영향을 분석하고자 하였다.

조사대상은 1998년 10월부터 1999년 10월까지 신규로 1종 2종 보통운전면허를 취득한 운전자 전원의 면허취득 후 12개월간의 인피교통사고 야기건수를 분석하였다. 신규면허 취득자를 전문학원 교육 이수자와 비이수자로 구분하였는데, 연령별로는 18세부터 21세까지와 22세 이상으로 구분하였으며 성별로도 분류하였다.

제2장 전문학원제도 및 운영 개관

2.1 운전면허 취득전 교육제도의 변천

2.1.1 운전면허제도의 변경

1) 장내기능시험 코스 변경 전문학원제도 도입(1995. 7. 1)

굴절, 곡선, 방향전환의 3개 코스, 단순한 주행만인 운전면허 기능시험이 운전자의 운전능력을 정확히 판단하지 못하고, 다양한 교통상황에 대처할 수 있는 운전자를 양성하

지 못하고 있어 실제 도로장면을 재현한 기능시험코스로 변경하여 평가함으로써 국가 운전면허시험의 기준을 상향조정하고자 한 것이다.

코스시험, 장거리시험으로 구분하여 실시(단절식 코스)하던 것을 굴절, 곡선, 방향전환, 평행주차, 기어변속, 교차로, 횡단보도, 철길건널목, 경사로, 출발, 종료코스의 11개코스를 연장거리 700미터이상의 도로에 연결하여 실시(연결식 코스)하게 되었다.

2) 자동차운전전문학원제도 도입(1995. 7. 1)

전문학원 출신자는 자체 기능검정시험을 실시함으로써 국가 운전면허시험장의 시험적체를 해소하고, 소정의 운전교육 이수율 의무화함으로써 교통법규에 대한 지식, 운전예절, 안전운전 요령을 갖춘 양질의 운전자를 배출하고자 하는데 도입 목적이 있었다.

인적·물적·운영적 요건을 갖춘 학원을 전문학원으로 지정하고, 전문학원에서 소정의 운전교육을 이수하고 자체 기능검정에 합격한 사람은 운전면허 기능시험을 면제한다. 그러나 전문학원이 지정기준에 미흡하거나 학사관리에 문제가 있는 경우 기능검정을 정지시키거나 지정을 취소한다.

3) 응용학과시험과 도로주행시험 실시(1997. 1. 1)

실제 도로상에서의 운전능력을 평가하지 않은 채 운전면허를 발급하여 교통현장에 적용능력이 부족한 초보운전자를 배출함에 따라 신규 운전자의 교통사고율이 높고, 우리나라의 운전면허가 국제적으로 인정되지 못하게 되었다. 실제 도로상에서 운전연습을 하고, 도로주행시험에 합격한 사람에게 운전면허를 발급함으로써 양질의 신규 운전자를 배출하고자 응용학과시험과 도로주행시험을 실시하게 된 것이다.

제1종 보통면허와 제2종 보통면허를 취득하기 위하여 연습운전면허를 교부받은 사람에게 대하여 자동차와 도로운전에 관한 응용지식에 대한 시험과 교통상황에 대한 도로상의 운전능력을 평가하기 위한 도로주행시험 실시한 후 응용학과시험과 도로주행시험 성적을 합산하여 합격여부를 결정한다.

도로주행시험 내용은 주행거리 3km, 지시속도에 의한 주행 1구간 500m, 차로변경 1

회, 방향전환 좌·우·직진 각 1회, 횡단보도 일시정지 및 통과 1회이다.

4) 응용학과시험 폐지('99. 4. 30)

응용학과시험의 내용이 기초학과시험과 유사하고, 합격률이 95%로서 평가의 실익이 없어지게 되었다. 이에 응용학과시험을 폐지함으로써 운전면허시험을 간소화하여 운전면허 행정업무를 줄이고, 응시자들의 불편을 해소하고자 하였다.

5) 운전면허시험관리단 발족(2000. 1. 1)

운전면허 관련업무중 집행적 성격이 강한 업무를 관리단에 위임함으로써 경찰청의 중앙행정기관으로서의 정책수립기능을 강화하고, 해당업무 집행의 효율성, 효과성, 서비스 만족도를 향상시키고자 하였다.

관리단의 설립 목적은 엄정한 운전면허시험의 집행을 통해 신규면허취득자의 수준을 향상시켜 도로교통안전에 기여하고, 이를 수행하는 과정에서 면허시험 응시자들에게 편리한 서비스를 제공하며, 소요경비를 적절하게 유지하는 것이다.

운전면허 관련업무 중 운전면허 기록의 유지·관리, 26개 운전면허시험장의 유지, 관리, 면허시험장에서 실시되는 학과시험, 장내기능시험, 도로주행시험 집행, 운전면허 관련 민원업무 등 집행적 성격이 강한 업무를 관리단에 위임한다. 관리단은 위임받은 업무를 집행함에 있어 관리단장의 재정 및 인사 운영에 보다 많은 권한을 부여하고, 설정된 권한과 책임을 바탕으로 성과위주의 책임운영을 하게 한다.

관리단의 성과를 평가하고자 경영평가모형을 개발하였는데, 효과성 항목(도로교통안전 기여도), 효율성 항목(조직관리, 인사관리, 재무관리), 고객만족도, 업무개선노력에 대하여 평가를 받도록 하였다.

2.1.2 운전면허취득전 교통안전교육제도

1) 전문학원제도 도입 이전

가) 자동차운전학원

1950년대 후반 자동차운전학원을 법적으로 관리하기 시작한 이래로 주무부서, 자동차운전학원의 형태에 많은 변화가 있었다. 1962년 현재의 자동차운전전문학원과 유사한 지정자동차교습소제도를 도입하였으나 학원간 과도한 경쟁과 부정행위로 인하여 성공적으로 운영하지 못했다. 1980년대부터 자동차운전학원의 공교육적 기능이 강조되면서 자동차학원 운영지침이 작성되고 자동차운전학원 발전 5개년 계획을 수립하는 등 자동차운전학원 발전을 위한 노력이 계속되었다.

나) 교통안전교육

1972년 12월 26일 도로교통법을 개정하여 운전자에게 교통안전교육을 의무화하여 경찰서별로 신규면허취득자에게 교통안전교육 실시하게 되었다. 1980년에는 도로교통안전협회(현, 도로교통안전관리공단)가 법인화되면서 체계적인 교육을 실시하게 되었는데 1시간이었던 교육시간이 순차적으로 2시간, 3시간으로 변경되게 되었다.

2) 전문학원제도 도입 이후

가) 전문학원 학과교육시간 단축(1997. 12. 6)

학과교육에서 교육하여야 할 내용 중 일부가 도로주행교육중 교육할 수 있게 되었고, 학과교육시간이 너무 많다는 의견이 개진됨에 따라 전문학원의 학과교육시간을 30시간에서 25시간으로 단축하였다(제1종·제2종 보통면허 기준).

나) 학과시험 합격후 전문학원 입학자에 대한 학과교육시간 단축(1997. 12. 6)

학과시험 합격후 전문학원에 입학하는 사람의 경우 운전에 필요한 기초적인 지식을

숙지한 상태이므로 이러한 기초적인 교육에 대한 교육이수 의무를 면제하여 25시간의 학과교육을 10시간으로 단축하였다.

다) 신규면허자에 대한 교통안전교육 폐지(1999. 1. 5)

신규면허취득자는 이미 운전면허시험을 통하여 교통안전에 관한 일정 수준의 지식을 습득한 사람으로서 이들에 대한 교통안전교육은 실효성이 적은 것으로 판단되었다. 이에 운전면허증 발급전 모든 신규면허취득자를 대상으로 실시하던 3시간의 교통안전교육을 폐지하게 되었다.

라) 전문학원 출신자가 아닌 사람에게 도로주행교육 실시(1999. 1. 5)

보다 많은 응시자들에게 전문학원에서 도로주행교육을 받게 함으로써 전문학원의 경영난을 해소하고, 응시자들에게 양질의 교육을 받도록 하게 하기 위하여 전문학원 출신자에게만 실시하던 전문학원의 도로주행교육을 모든 연습운전면허취득자에게 실시할 수 있도록 하였다.

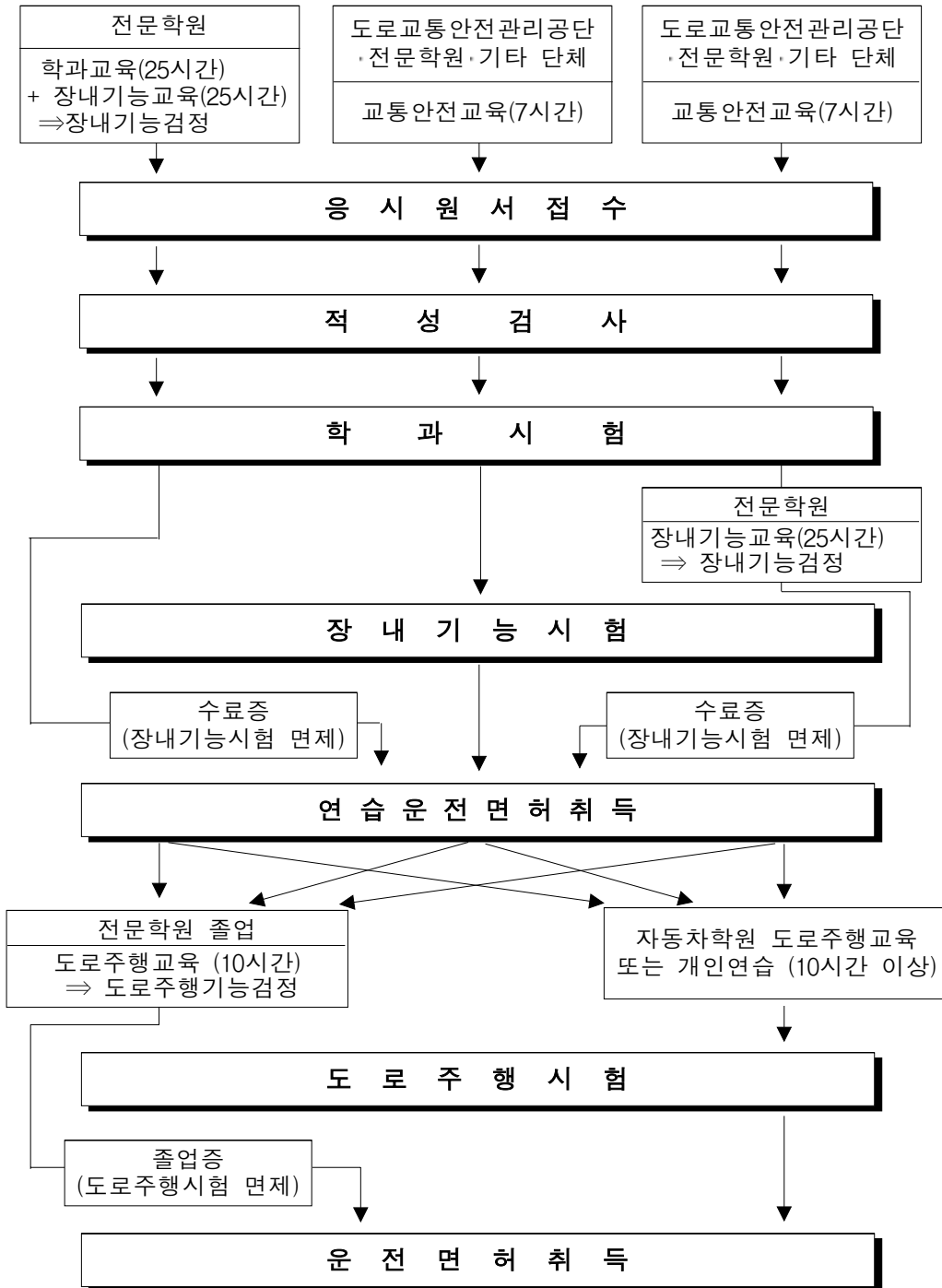
마) 학과시험 합격 후 전문학원 입학자에 대한 학과교육 폐지(1999. 4. 30)

비전문학원 출신자에 대한 교통안전교육이 폐지되면서 학과시험 합격 후 전문학원에 입학한 사람들의 경우 형평성에 대한 문제가 제기됨에 따라 학과시험 합격 후 전문학원에 입학한 사람들에게 의무적으로 실시하였던 10시간의 학과교육을 폐지하게 되었다.

바) 일반자동차학원 교육시간 완화(2001. 1. 1)

전문학원이 아닌 자동차운전학원도 전문학원과 동일한 교육시간이 정해져 있는데 국민의 자동차운전교육 선택권 제약, 전문학원과의 형평성 문제, 일반학원 등록생 수강료 부담 등의 문제가 발생함에 따라 일반 자동차운전학원의 최소 의무교육시간을 학과 7, 장내기능 10, 도로주행 4시간으로 완화하였다.

<그림 2.1> 변경예정인 운전면허 취득절차



3) 향후 예정 사항 : 교통안전교육 부활 (2002. 1. 1 시행 예정)

전문학원의 학과교육의무, 신규운전면허 취득자에 대한 교통안전교육이 폐지된 이후 신규 운전면허 취득자의 교통사고율이 증가함에 따라 7시간의 교통안전교육 이수율 학과시험 응시조건으로 하였다.

교육내용은 안전운전요령, 교통도덕, 운전예절 등으로 하되, 교육프로그램은 도로교통안전관리공단에서 개발한다. 교육실시기관은 도로교통안전관리공단, 자동차학원 및 사회교육시설 등이다.

이에 따라 위의 <그림 2.1>과 같이 운전면허 취득절차가 변경되게 되었다.

2.2 자동차운전전문학원제도 개요

2.2.1 전문학원제도 도입취지 및 목적

1990년대 초반 매년 신규운전면허 취득자가 130만에서 180만명에 이르렀는데, 이들 중 대다수가 자동차운전학원을 이용하고 있어 자동차운전학원의 중요성과 공교육적 기능이 강조되었다. 그러나 당시 자동차운전학원은 열악한 교육환경, 전문성이 결여된 강사진, 교육과정을 무시한 편의주의적 교육방법 및 교육내용 등으로 교통법규에 대한 지식, 교통예절과 안전운전능력이 부족한 초보운전자를 양성하고 있는 실정이었다. 또한 1980년대부터 운전면허 취득 희망자가 급증하면서 국가운전면허시험장의 인력과 시설로는 수요를 감당하기에 부족하여 만성적인 운전면허시험 적체현상이 발생하였고, 운전면허 행정의 일부를 민간에 위탁함으로써 행정을 효율화하고 질높은 서비스를 제공하여야 한다는 의견이 개진되었다.

이와 같은 자동차학원제도의 미비점을 보완하고 운전면허시험의 적체현상으로 인하여 빚어지는 국민의 불편을 해소하기 위해 정부에서는 일정한 요건을 갖춘 자동차운전학원에서 운전교육을 수료한 사람은 운전면허 기능시험을 면제하여 주는 자동차운전전문학원제도(이하 “전문학원제도”라 한다)를 도입하게 된 것이었다(1995년 1월 5일 도로교통법 개정).

전문학원제도 도입목적은 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째 전문학원에서 소정의 학과교육과 기능교육을 이수하고 기능검정에 합격한 사람에게는 운전면허시험 중 기능시험을 면제함으로써 운전면허시험 적체를 해소하고, 둘째 전문학원의 인적·물적·운영적 요건을 법령으로 규정하고 지정이나 지정취소를 통해 그동안 문제시되었던 강사의 자질문제, 시설의 부족·낙후 등 교육환경 문제를 해결하며, 셋째 법정 교육시간과 교육내용에 따른 교육을 강제화하여 안전운전이나 운전예절에 대한 교육을 강화하여 교통안전 증진에 실질적으로 기여하는 것이다.

2.2.2 운전면허 취득절차와 전문학원제도

전문학원제도 시행 초기에는 학과교육과 장내기능교육, 도로주행교육 모두를 전문학원에서 이수하여야만 운전면허 기능시험과 도로주행시험이 면제되었다. 즉, 전문학원 출신자와 비전문학원 출신자의 운전면허 취득절차를 원칙적으로 분리시켜 운전면허시험에 응시하기 전부터 전문학원 출신자와 비전문학원 출신자가 구분되었다.

운전면허시험에 응시하고자 하는 사람은 <그림 2.2>와 같이 ①전문학원에서 교육을 받는 방법, ②일반 자동차학원(이하 “일반학원”이라 한다)에서 교육을 받거나 개인적으로 운전연습을 하는 방법의 두가지가 있었다.

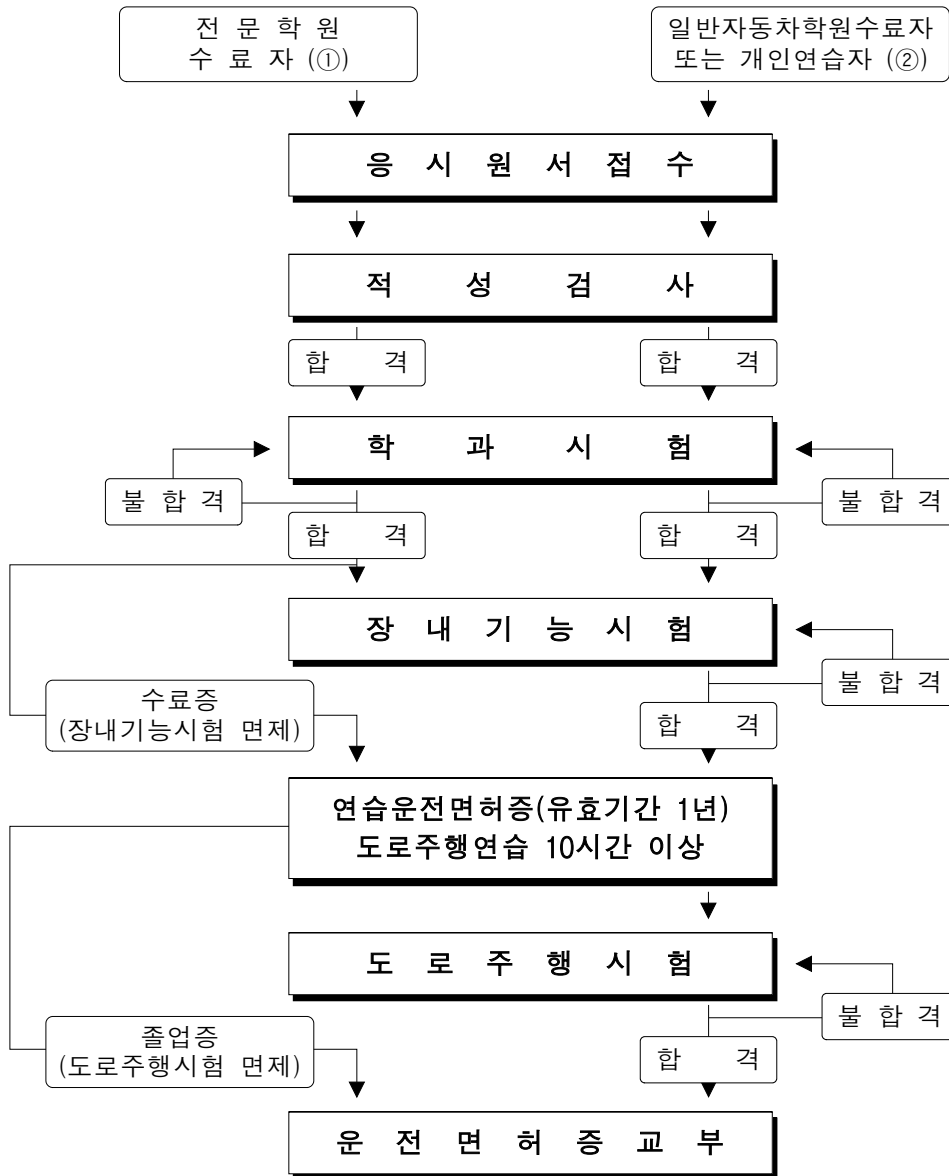
①에 해당하는 경우에는 전문학원에서 학과교육과 장내기능교육을 이수한 후 장내기능검정에 합격하면 수료증을 받게 된다. 운전면허시험에 응시한 후 적성검사와 학과시험에 합격하면 기능시험이 면제된다. 연습면허 취득 후 도로주행교육을 이수하고 기능검정에 합격하면 도로주행시험이 면제되어 운전면허를 취득하게 된다. ②에 해당하는 사람은 운전면허시험장에 응시원서를 제출한 뒤 신고의료기관이나 면허시험장 내 신체검사실에서 신체검사를 받게 된다. 운전면허 결격사유가 없는 경우 학과시험과 장내기능시험에 합격하면 연습면허를 취득하게 된다. 연습면허 취득 후 도로상에서 10시간 이상 연습한 후 도로주행시험에 응시하여 합격하면 운전면허를 취득한다.

그러나 전문학원 경영난을 완화하고 운전면허시험 응시자의 편의성을 제고하기 위하여 전문학원 수료자 및 졸업자에 대한 기준을 완화하였다. 현재는 다음 <그림 2.2>와 같이 전문학원에서 학과교육과 기능교육만을 이수할 수도 있고, 도로주행교육만을 이수

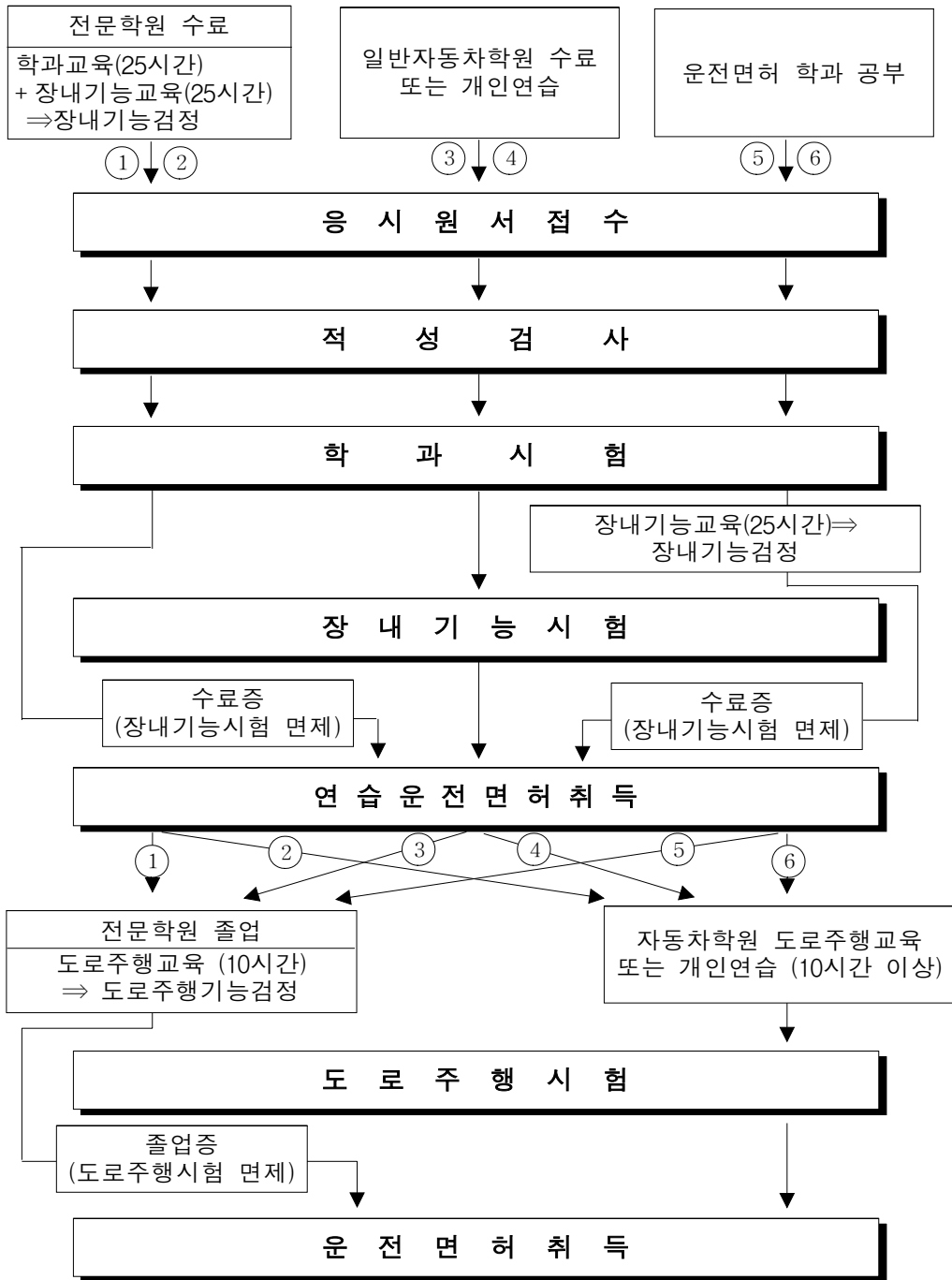
할 수도 있으며, 운전면허 학과시험에 합격한 후 전문학원에 입학하여 기능교육만을 이수할 수도 있다.

이에 따라 운전면허를 취득하는 방법은 다음과 같이 여섯가지 경우가 있을 수 있다.

<그림 2.2> 전문학원제도 시행 초기 운전면허 취득절차



<그림 2.3> **현행 운전면허 취득절차**



첫째, <그림 2.3>의 ①과 같이 운전면허시험에 응시하기 전 전문학원에서 학과교육과 장내기능교육을 이수한 후 장내기능시험에 합격하면 전문학원을 수료하게 된다. 이후 운전면허시험에 응시하여 적성검사와 학과시험에 합격하면 장내기능시험이 면제되어 연습면허를 취득한다. 다시 전문학원에서 10시간의 도로주행교육을 이수한 후 도로주행기능검정에 합격하여 운전면허시험에 응시하면 도로주행시험이 면제되어 운전면허를 취득하게 된다.

둘째, ②와 같이 전문학원을 수료하고 연습운전면허를 취득한 후 일반학원에서 교육을 받거나 개인 연습을 하고 운전면허시험장에서 도로주행시험에 합격하면 운전면허를 취득하게 된다.

셋째, ③과 같이 일반학원을 수료하거나 개인연습을 통하여 운전연습을 한 후, 운전면허시험장에서 적성검사, 학과시험, 장내기능시험에 합격하면 연습면허를 취득한다. 그 후 전문학원에서 도로주행교육을 이수하고 도로주행기능검정에 합격하면 전문학원을 졸업하게 된다. 운전면허시험장에 응시원서를 제출하면 도로주행시험이 면제되어 운전면허를 취득하게 된다.

넷째, ④와 같이 연습면허 취득과 운전면허 취득 과정에서 전문학원을 수료하거나 졸업하지 않고 운전면허시험장에서 적성검사, 학과시험, 장내기능시험, 도로주행시험에 응시하여 운전면허를 취득한다.

다섯째, ⑤와 같이 운전면허시험장에서 적성검사와 학과시험에 합격한 후 전문학원에 입학하여 장내기능교육을 이수한 후 장내기능검정에 합격하면 전문학원을 수료하게 된다. 운전면허시험장에 응시원서를 접수하면 장내기능시험이 면제되어 연습운전면허를 취득한다. 다시 전문학원에서 도로주행교육을 이수하고 도로주행기능검정에 합격한 후 운전면허시험장에 응시하면 도로주행시험이 면제되어 운전면허를 취득한다. 전문학원 출신자들이 이용하는 보편적 방법이다.

여섯째, ⑥과 같이 학과시험에 합격한 후 전문학원에 입학하여 수료하면 장내기능검정이 면제되어 연습운전면허를 취득한다. 일반학원이나 개인교습을 통해 도로주행연습을 하고, 운전면허시험장에서 도로주행시험에 합격하면 운전면허를 취득하게 된다.

한편, 전문학원 출신자라 함은 연습운전면허 취득과정과 상관없이 전문학원에서 도로주행교육을 이수하고 도로주행기능검정에 합격하여 운전면허를 취득한 사람을 말한다

(①, ③, ⑤에 해당하는 사람임).

2.2.3 전문학원 지정 및 관리 규정

1) 전문학원의 지정

지방경찰청장은 다음의 요건을 갖추어 전문학원지정을 신청한 학원에 대해 신청일로부터 6월동안 해당학원 이수 교육생의 운전면허 시험성적을 평가하여 합격률이 70%이상이고 기준에 적합한 경우 지정할 수 있다.

가) 인적 요건

전문학원은 학원의 학사관리 업무를 총괄적으로 관리하는 학감, 기능검정을 담당하는 기능검정원, 학과교육과 기능교육을 담당하는 강사를 채용하여야 한다.

학감은 35세 이상으로서 도로교통에 관한 업무에 3년이상 근무한 경력(관리직경력에 한함)이 있는 사람 또는 자동차운전학원의 운영에 대한 지식과 경험이 있는 사람임을 요건으로 한다. 학원의 설립자가 이러한 요건을 갖추어 학감으로서 겸직하는 경우에는 부학감을 채용해야 한다.

기능검정원은 30세 이상으로서 기능검정원 자격시험에 합격하거나 도로교통 관련업무나 자동차운전학원 관련 업무에 5년이상 종사한 경력자로서 지방경찰청장이나 자동차운전전문학원연합회의 추천을 받고 경찰청장이 지정하는 전문기관에서 다음 <표 2.1>과 같은 내용의 연수교육을 수료한 사람이어야 한다. 기능검정원의 수는 교육생 정원 160인당 1인 이상이어야 한다. 기능검정원은 허위로 기능검정 합격사실을 증명한 때, 허위 또는 부정한 방법으로 기능검정원 자격증을 교부받은 때, 교통사고처리특례법 제3조 제1항 또는 특정범죄가중처벌등에 관한 법률 제5조의3의 규정에 위반하여 금고이상의 형의 선고를 받은 때, 기능검정원의 자격정기 기간 중에 기능검정을 실시한 때, 기능검정원의 자격증을 다른 사람에게 빌려준 때, 기능검정에 사용되는 자동차를 운전할 수 있는 운전면허가 취소되거나 정지된 때, 기능검정원의 업무에 관하여 부정한 행위를 한 때 기능검정원으로서의 자격이 취소되거나 1년의 범위 내에서 자격이 정지된다.

강사는 23세 이상으로서 강사자격시험에 합격하거나 도로교통 관련 업무나 자동차운전학원 관련 업무에 1년이상 종사한 경력자로서 지방경찰청장이나 학원연합회의 추천을 받고 다음 <표 2.1>과 같은 내용의 연수교육을 수료한 사람이어야 한다.

기능강사와 도로주행강사는 각각 교육에 사용되는 자동차를 운전할 수 있는 운전면허를 받은 날부터 2년이 경과하여야 한다. 학과강사는 1일 학과교육 매8시간당 1인 이상이어야 하고, 기능강사는 교육용자동차 10대당 6인 이상이어야 하며, 도로주행교육강사는 도로주행용자동차 1대당 1인 이상이어야 한다.

<표 2.1> 신규 기능검정원, 강사에 대한 연수교육과정

구 분	교 육 항 목		교육시간	
계			43	
공통과목	전문학원의 발전방안 및 종사자의 자세		2	
	운전면허제도(전문학원제도)		2	
	교통안전수칙	안 전 운 전	3	12
		도로교통 관련 법규	3	
		자동차구조	3	
		교통사고대처방법과 처리 특례	3	
	교수·학습지도법	교 수 법	2	8
		학습지도법	2	
		교육 실 무	4	
	직업윤리 및 인성교육	인 성 교 육	3	5
		직 업 윤 리	2	
교통안전 VTR 시청		2		
실 습	기 능 강 사	기능교육 실시요령 및 실습	8	
	학 과 강 사	학과교육 실시요령 및 실습		
	기능검정원	기능검정 실시요령 및 실습		
평 가	교육평가 및 설문		2	
기 타	등록 및 입교식		1	
	수 료 식		1	

주) 교육과정은 총 7일에 걸쳐 실시됨

강사는 허위 또는 부정한 방법으로 강사자격증을 교부받은 때, 교통사고처리특례법 제 3조 제1항 또는 특정범죄가중처벌등에 관한 법률 제5조의3의 규정에 위반하여 금고이상의 형의 선고를 받은 때, 강사의 자격정지 기간중에 교육을 실시한 때, 강사의 자격증을 다른 사람에게 빌려준 때, 기능교육에 사용되는 자동차를 운전할 수 있는 운전면허가 취소되거나 정지된 때, 강사의 업무에 관하여 부정한 행위를 한 때 강사로서의 자격이 취소되거나 1년 이내의 기간동안 자격이 정지되게 된다.

나) 물적 요건

기능교육을 위한 부지(이하 “기능교육장”이라 한다)의 면적은 6,600㎡이상이어야 하고, 대형면허 기능교육을 병행하는 경우 3,000㎡, 제2종 소형면허 및 원동기장치자전거 면허 기능교육을 병행하는 경우 1,000㎡이상을 추가로 확보하여야 하는데, 코스의 종류·형상 및 구조가 기준에 적합하여야 한다.

기능교육을 실시하기 위한 자동차는 교육생의 기능교육에 지장이 없을 정도로 확보되, 그 중 1대 이상은 장애인 교육용 자동차이어야 한다. 자동차의 대수는 기능교육장의 면적을 300㎡로 나눈 수를 초과하여서는 아니된다. 도로주행교육용 자동차는 기능교육용 자동차의 대수를 초과할 수 없고, 교육용자동차는 교육의 효과를 저해하지 않도록 하기 위하여 수강생의 차량을 지입하는 것을 금하고 있다.

다) 운영적 요건

전문학원의 정원은 기능교육장 일시수용능력인원(기능교육장의 면적 300㎡당 1명)에 최대부제교육횟수(부제교육횟수는 1일에 행하는 교육의 횟수를 말하며, 최대 부제교육횟수는 20회이다)를 곱하여 산정한다.

교육은 학과교육, 기능교육, 도로주행교육으로 구분하여 실시하고, 교육생 1인에 대한 교육시간은 교육별로 1일 4시간을 초과해서는 아니되며, 교육은 3개월 이내에 수료하여야 한다.

전문학원으로 지정되기 위해서는 지정신청 후 6개월 동안 해당학원 이수자의 연습운전면허시험 합격률이 70퍼센트 이상이어야 한다.

2) 전문학원의 운영

가) 교육생의 교육

전문학원내에 설치할 수 있는 교육반은 제1종 보통반, 제2종 보통반, 제2종 자동변속기반, 제1종 대형반, 제1종 특수반, 제2종 소형반, 원동기장치자전거반이 있다.

전문학원의 교육은 교통안전수칙(1)과 기본조작, 교통안전수칙(2)와 응용주행의 2단계로 실시하며, 기능교육과 학과교육 마지막 시간에 각 과정별 평가를 한다. 교통안전수칙(1)은 운전자의 자세, 자동차의 구조, 운전면허 관리 등 자동차를 운전하는데 필요한 최소한의 기초적인 지식이고, 교통안전수칙(2)는 안전운전요령, 자동차관리 등 안전운전을 위한 종합적인 지식이다. 학과시험에 합격한 후 전문학원에 입학한 사람에게는 원칙이 정하는 범위내에서 전문학원이 자율적으로 실시한다.

나) 기능검정

기능검정은 학과·기능교육을 이수한 후 6개월이 경과하지 않은 사람, 연습운전면허의 유효기간이 경과하지 않은 사람을 대상으로 기능검정원이 교육용자동차를 이용하여 운전면허 종류별로 평가한다. 기능검정에 합격하지 못한 교육생에 대해서는 5시간 이상의 기능교육 또는 도로주행교육을 실시한 후에 재검정을 실시한다.

기능검정 합격자에게는 학감이 수수료 또는 졸업증을 교부하는데, 운전면허시험에 응시하는 경우 기능시험 또는 도로주행시험을 면제받게 된다. 학감·부학감 및 기능검정원의 기능검정 업무에 대한 벌칙의 적용에는 이들을 공무원으로 의제한다.

3) 전문학원에 대한 지도감독

우리나라는 이미 1961년에 전문학원제도와 유사한 지정자동차운전교습소제도를 실시한 바 있으나 학원의 교육과 운영에 대한 지도감독의 소홀로 학원의 교육과 기능검정이 공정하고 정확하게 실시되지 못하여 성공하지 못한 경험이 있다.

이에 교육시간을 엄수하고 기능검정의 공정성을 확보하기 위해 지방경찰청에서는 전

문학원을 대상으로 지도감독을 하게 되는데, 보고 및 검사, 시정지시, 기능검정정지, 지정의 취소가 이에 해당한다.

가) 보고 및 검사

지방경찰청장은 전문학원의 지도·감독을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 그 학원의 설립자 또는 학감에게 시설·설비 및 교육에 관한 사항을 보고하게 하거나 관계경찰 공무원으로 하여금 당해 시설을 출입하여 그 시설·설비·장부 기타 서류를 검사하게 할 수 있다.

나) 시정지시등

지방경찰청장은 전문학원이 지정기준에 적합하지 아니하게 된 때는 그 전문학원의 설립자 또는 학감에게 필요한 조치를 명할 수 있고, 업무에 관하여 필요한 지시를 명할 수 있다.

다) 지정의 취소, 기능검정 정지

지방경찰청장은 전문학원이 지정기준에 적합하지 아니하게 된 때, 설립자 또는 학감이 중요사항 변경승인을 얻지 아니한 때, 학감이 기능검정에 합격하지 아니한 사람에게 수료증 또는 졸업증을 교부한 때, 학감이 기능검정정지 기간 중 기능검정을 실시한 때, 자동차운전학원의 등록이 취소된 때에 전문학원의 지정을 취소하여야 한다.

또한, 지방경찰청장은 학감이 강사가 아닌 사람으로 하여금 학과 또는 기능교육을 실시하게 한 때, 학감이 기능검정원이 아닌 사람으로 하여금 기능검정을 실시하게 한 때, 학감이 자동차운전에 관한 학과교육 및 기능교육을 수료하지 아니한 사람에게 기능검정을 실시하게 한 때, 기능검정원이 허위로 기능검정시험의 합격사실을 증명한 때, 설립자 또는 학감이 보고 또는 자료제출을 하지 아니하거나 허위의 보고나 자료를 제출한 때, 설립자·학감 기타 전문학원의 직원이 관계공무원의 출입·검사를 거부·방해 또는 기피한 때, 설립자 또는 학감이 시정지시 등에 따르지 아니한 때, 전문학원을 졸업하고 운전면허를 받은 사람이 연간 사망자 있는 교통사고를 야기한 건수가 기준(0.2%)을 초과한 때, 전문학원을 졸업하고 운전면허를 받은 사람이 신호나 지시에 따를 의무 위반(법 제5

조)·중앙선 침범(법 제12조)·과속운전(매시 20km초과에 한함)(법 제15조)·횡단보도앞 보행자 보호의무 위반(법 제24조 제1항)·주취중 운전(법 제41조) 등의 교통법규를 위반한 건수가 20%를 초과한 때에 전문학원의 지정을 취소하거나 1년의 범위 내에서 기간을 정하여 기능검정을 정지시킬 수 있다.

제3장 외국의 자동차운전학원제도

3.1 미 국

3.1.1 연방 정부

1) 운전교육¹⁾

운전교육과정은 보통 30시간의 실내교육과 6시간의 주행교육으로 이루어지는데, 전미 운전자 및 교통안전교육협회(American Driver & Traffic Safety Education Association ; ADTSEA)에서 제시한 운전교육과정과 교육내용은 다음 <표 3.1>과 같다.

<표 3.1> ADTSEA의 운전교육 커리큘럼

구분	교육 항목	시간	교 육 세 목
실내교육	초보운전자의 의무에 대한 소개	1.5	- 소개 및 오리엔테이션 - 운전면허체계 - 기능교육에 대한 개관 및 기능 교육 - 교육프로그램 목표와 평가 - 위험 관리
	통제환경에서의 차량조작기술	4.5	- 승차자 보호 장비 - 자동차 통제 - 사전 평가 - 기초 기술 - 운전에 대한 준비 - 도로교통 관련 법령

1) 운전교육에 대한 연방기준은 없고, 주별로 운영하도록 하고 있는데, 고등학교에서 운전교육을 받고 있는 학생 수에 대한 통계는 없으나, 약 25개의 주에서 18세 미만의 사람이 운전면허를 취득하려는 경우 정규교육을 받을 것을 요건으로 하고 있다.

구분	교육 항목	시간	교육 세 목
실	공간관리체계	4	- 시야 및 인지 조건 - 자동차를 도로로 옮기기 - 공간관리체계 - 시계, 시간, 공간 관리
	기본조작기술	4	- 회전 - 주차 - 앞지르기 - 교차로 - 차로선택과 위치선정 - 교통량이 많은 시가지 도로에서의 운전
내	고속·다차로 도로에서의 위험감소 전략	1.5	- 고속도로 정의 - 안전시설 - 교통 관제 - 고속도로 운전의 장점 - 교차로 유형 - 자동차 준비 - 고속도로 진입전 - 고속도로 진입 - 고속도로 진입 단계 - 고속도로와 관련된 문제점 - 고속도로 운전
	운전수행에 미치는 개인적 요인	6	- 단원소개 및 비디오 시청 - 토의 - 음주운전 사고의 성격 - 음주에 영향을 주는 요인 - 관련 용어에 대한 정의 - 운전면허의 불법 사용 - 약물운전에 대한 벌칙 - 사전호흡검사 - 생리적·심리적 효과 - 신체로부터 알콜 제거 - 개인차에의 영향 요인 - 운전에서의 영향 - 약물 투여에 영향을 주는 심리적 요인 - 알콜외의 약물 - 다른 약물의 영향 - 피로 - 운전에서 영향있는 정서변화
육	안전운전에 영향을 주는 환경	4	- 날씨변화 및 시계조건 - 자동차 기술 - 결과에 대한 통제 - 견인 조건
	자동차기능, 고장과 사고신고	3	- 자동차 장치의 기능/고장 - 다양한 종류의 자동차 - 긴급자동차 - 사고 신고
	최종평가	1.5	- 교육생/부모/후견인의 의무 - 최종평가
주행 교육	기본적인 자동차 운전 기술	1	- 사전 점검 - 운전 준비 - 시동켜기 - 자동차 전진 - 교차로에의 접근 - 교차로 통과(회전) - 연석에서의 정지 - 안전하게 주차하기

구분	교육 항목	시간	교육 세 목
주 행	기본적인 자동차 운전 기술	1	<ul style="list-style-type: none"> - 운전 준비 - 도로 측방으로부터 교통류에 진입하기 - 운전경로에 중하기 - 교차로에서 회전하기 - 교통류에서 빠져나와 주차하기(경사로, 연석유무) - 안전하게 주차하기 - 시동켜기 - 차로변경 - 주차장 빠져나오기
	-	1	<ul style="list-style-type: none"> - 운전경로에 집중하기 - 교차로에서의 회전 - 2차로 좌회전허용 도로 이용 - 후진과 회전 - 차로 변경 - 다차선 도로의 이용 - 후진
교 육	-	1	<ul style="list-style-type: none"> - 운전경로에 집중하기 - 교통관제장치 확인과 대응 - 보행자등 행동의 단서찾기 - 직각주차 - 도로조건 판단 - 타운전자 행동의 단서찾기 - 전·후진에 의한 우회전 - 경사주차
	-	1	<ul style="list-style-type: none"> - 운전경로에 집중하기 - 교차로에서의 회전 - 2차로 도로에서 교통흐름타기 - 평행주차 - 도로조건 판단 - 고속도로 운전 - 2차로도로에서의 앞지르기
	-	1	- 종합운전 및 평가

2) 운전교사

가) 개 요

ADTSEA는 운전교사와 교육의 질을 향상하고 미국 전체에 걸쳐 운전교사를 표준화하기 위하여 1998년도부터 운전교사인증제도(Teacher Credentialing System)를 실시하고 있다.

학사학위 이상을 취득한 사람이나 취득예정자는 National Credential, 학위가 없는 사람은 National Certificate를 받게 되는데, 다음의 요건을 갖추어야 한다. i) 운전교사로서 교육과정을 이수하기 위해서는 운전면허를 소지하여야 하며, 3년 이상의 운전경력

이 있어야 한다. ii) 운전과업분석, 운전기능 및 운전능력 향상, 운전지식 향상의 3가지 교육과정을 이수하여야 한다. iii) 교육이수 후 1년동안 실제적인 운전교육 경력이 있어야 한다.

나) 교육과목

(1) 필수과목

필수과목에는 운전과업분석, 운전기능 및 운전능력 향상, 운전관련 지식의 3가지가 있는데, 필수과목의 교육내용은 다음 <표 3.2>와 같다.

(가) 운전과업 분석(Driver Task Analysis)

위험 예측과 위기관리, 안전운전에 적용되는 결정과정에 중점을 둔 도로교통체계 내에서의 운전자 과업에 대한 소개로서 기능교육에는 교육생의 운전행동을 개선하기 위하여 도로상·비도로상 운전 경험이 포함된다. 3년간의 운전경력이 있는 사람으로서 과거 12개월내에 벌점이 3점이하여야 신청가능한데, 48시간의 교육으로서 3학기에 걸쳐 교육을 실시한다.

(나) 운전기능 및 운전능력 향상(Developing Driver Skills and Competencies)

운전기능 및 운전능력 향상과정은 도로관리체계 내에서 안전하게 자동차를 운전하는 과업에 관련한 위기관리원칙 응용에 관한 내용으로서 다음과 같은 것을 포함한다.

- 운전교육생과 관찰자의 학습행위에 맞는 교육목표 확인
- 다양한 학습행위의 요구에 맞는 운전교육코스에 대한 확인
- 다른 학습형태와 결점을 가진 교육생의 수요에 맞는 교육 전략 개발
- 운전교육생의 목표 성취도 평가를 위한 평가기법 개발
- 자동차내, 비도로상, 도로상에서의 운전경험 수행

운전과업 분석과정을 이수한 사람만이 신청할 수 있으며, 필기시험과 자동차내에서의 운전수행 평가에 기초하여 평가한다. 48시간 교육으로서 3학기에 걸쳐 실시된다.

(다) 운전지식 향상(Developing Classroom Knowledge)

운전지식 향상 과정은 프로그램 구성·시행을 적용함에 있어서 운전자교육 프로그램 수행을 규제하는 법령 분석, 운전자 교육의 목표의 발전과 다양한 학습 유형 및 결점을 지닌 운전교육생들에게 긍정적인 교육환경을 유지하기 위한 방법을 포함한 교육적 모듈의 발전이 주요내용이며, 교육생은 30분씩 운전교육과 관련된 시범강의를 하게 된다. 운전과업 분석과정을 이수하여야 신청가능하며, 평가는 필기시험과 학과교육 시연에 기초한다. 48시간의 교육으로서, 3학기에 걸쳐 실시된다.

<표 3.2> 운전교사 교육 필수과목 교육내용

구 분		교 육 내 용	교육시간
운전 과업 분석	실내 교육	- 고속도로 교통체계 내에서의 운전자의 과업	6
		- 운전행동에 영향을 주는 인적 요인	5
		- 자동차 관련 법령 및 적용	3
		- 위험에의 대처	6
		- 감각적 인지와 운전과업수행	7
		- 운전자 수행능력 향상	5
		- 자동차 운전 능력, 관리	5
		- 고속도로 교통체계 이용 관련 법적·도덕적 의무	2
		- 운행 계획	1
		- 등급 판정	2
		- 교사 자율 활동	6
	실외 교육	예비 운전자 행태 검사	1
		교통 조사	2
		한정된 공간과 시간의 비도로상 행동	2
자동차 운전 기술	실내 교육	오리엔테이션, 일정수립, 학급 구성	2
		단순한 운전시뮬레이션에서의 위기관리 원칙	2
		학습과 습관형성에의 영향 요인	4
		운전자 행태 기준	2
		기능교육 환경	2

구 분		교 육 내 용	교육시간
자동차 운전 기술	실내 교육	교육활동과 효과에 대한 계획 및 준비 운전교육 계획 비도로상 기능 교육 계획 도로상 기능 교육 계획 교육생 수행평가 기법 학습과정에서 교사의 개입 지역별 커리큘럼과 프로그램 수요 교육강좌 평가	2 2 2 2 2 2 4 3
	실외 교육	비도로상 운전기법 관찰 도로상 운전기법 관찰 비도로상 강의 계획 개발 도로상 강의 계획 개발 비도로상 강의 시연 도로상 운전코스 개발 비도로상 강의 시연 지역별 커리큘럼과 프로그램 수요	2 4 4 4 2 5 2 2-4
운전 관련 지식	실내 교육	오리엔테이션, 일정수립, 학급 구성 복잡한 상황에서의 위기관리 원칙 학습과 습관형성에의 영향요인 운전자 행위 기준 학과교육 환경 NHTSA 목표에 대한 준비와 교육적 효과 학과 교육 계획 컴퓨터를 이용한 교육 계획 교사의 특성과 교육기법 시뮬레이션에 기초한 교육 계획 교육생 행동 평가 강좌 평가 지역별 커리큘럼에 따른 계획 및 프로그램 수요 실내교육 계획 수립 실내교육 시연	2 2 3 2 2 4 2 2 4 2 1 2 2 6 12
	실외 교육	실내교육 관찰 최종 개인별 운전평가	4 1

(2) 선택 과목

(가) 장애인 운전자 교육

장애인 운전자 교육과정은 운전을 희망하는 장애인의 인지력, 판단력, 신체적 능력을 평가·분석하는 것으로 자동차내에서의 훈련에 필요한 교육적 기법 뿐만 아니라 적합한 자동차 및 장비에 대한 결정이 중요시된다.

운전과업 분석과정을 우선 이수하여야 하며, 평가는 학과시험과 자동차 내에서의 운전수행에 기초한다. 48시간 교육으로 구성되어 있으며, 3학기에 걸쳐 실시된다.

(나) 운전자 학습 관련 특별 주제

토론과 현장 경험을 통하여 특별한 교통안전 관련 주제를 분석하는 것으로 운전과업 분석을 우선 이수하여야 한다. 평가는 학과시험과 자동차 내에서의 운전수행에 기초하고, 12~36시간의 교육으로 구성되며, 1~3학기에 걸쳐 교육을 실시한다.

3.1.2 유타주

유타주에서 새로 운전면허증을 취득하고자 하는 사람은 반드시 공인된 운전교육과정(학과교육 18시간, 관찰교육 6시간, 기능교육 6시간)을 이수하여야 한다. 교육이수증명서는 신청서 제출시 시험관에게 교부한다. 또한 18세 미만의 청소년은 공인된 운전교육과정외에 30시간(야간운전 10시간 포함)이상 운전연습을 하여야 한다.

1) 운전교육

가) 학과교육

운전학원의 학과교육시간은 18시간 이상이어야 하는데, 하루에 2시간을 초과할 수 없으며, 슬라이드나 영화 상영은 5시간 이하이어야 한다. 학과교육에는 운전자의 태도나 신체적 특성, 유타주 법령에 주안점을 둔 운전관련 법령, 시내도로·교외·외곽지역에서의

운전, 고속도로에서의 운전, 자동차 관리, 약물과 알콜이 운전 에 미치는 영향, 이륜차·자전거·화물차·보행자에 대한 대처방안, 운전기능, 자동차가 현대 생활에 미치는 영향, 재정적 의무, 무과실보험, 교통사고시 운전자의 의무에 관련한 자동차법령, 운전면허 정지·취소 등의 내용이 포함되어야 한다.

실질적으로 운전학원에서 실시하는 학과교육과정을 예시하면 다음 <표 3.3>과 같다.

<표 3.3> 유타주 학과교육내용

교육 내용	교육 시간
도로교통체계와 운전자	2
교통표지, 신호기, 노면표시, 도로교통 관련 법령	2
자동차 시스템과 기본적인 조작과정	2
기본적인 운전조작	2
운전 조건과 운전환경	2
알콜·약물과 운전	2
긴급상황에 대한 대처	2
자동차구입 및 유지, 자동차보험	2
운전면허시험 준비	2

나) 기능교육

기능교육은 강사의 시연과 시동, 기어 조작, 좌·우회전, 정지 등에 대한 교육생의 자동차 조작이 포함된다. 교육생은 시가지 도로, 고속도로에서 기능교육은 다양한 조건하에 운전하는 경험을 포함한다. 다른 운전자나 보행자에 대한 예의 교육을 강조하여야 한다.

교육생은 6시간 이상 관찰교육을 받아야 하는데, 관찰교육은 자동차 뒷좌석에서 강사나 다른 교육생의 운전을 보는 것으로 1일 2시간을 초과하지 않아야 한다.

다) 파생교육과정(Extended Learning Course)

운전학원은 표준 교육과정 대신 파생교육과정²⁾을 개설할 수 있는데, 파생교육과정은 고등교육 관련 기관(Institution of Higher Learning ; IHL)과 운전면허국의 승인을 받아야 한다. 파생교육과정은 IHL의 지시하에 운영되어야 하고, IHL은 학원의 심화교육과정을 승인한 경우 운전면허국에 문서로 통지하여야 한다. IHL은 그들이 승인한 학원의 심화교육과정이 최초의 계획에 맞게 운영되는지를 감사하여야 하고, 교육과정 변경을 승인한 경우 운전면허국에 통지하여야 한다.

파생교육과정은 교과서, 워크북, 50문항의 자격시험을 구비하여야 하고, 운전면허국에 제출하여 승인을 받아야 한다. 워크북 교육을 마치기 위하여 요구되는 평균교육시간은 30시간 이상이어야 하며, 파생교육과정은 모든 워크북 과정을 이수하여야 한다.

교육생은 50문항으로 된 자격시험에 응시하여 80%이상 득점하여야 한다. 자격시험은 학원내에서 자격있는 강사가 진행하여야 하며, 학원에서는 최소 200문항의 문제은행으로부터 발췌한 3가지 이상의 자격시험 유형을 구비하여야 한다.

교육생은 3번의 응시기회를 갖게 되는데, 교육생이 교육과정을 이수하기 위해서는 시험에 합격하여야 하며, 시험에 불합격한 교육생에게는 다음 시험에 합격할 수 있도록 보충교육을 실시하여야 한다.

2) 운전강사

운전학원 원장을 포함하여 운전학원에서 강사로 재직하는 사람은 강사자격증을 취득하여야 하는데, 강사 자격은 자격증에 명시된 특정 운전학원에서만 유효하다. 강사자격요건은 다음과 같다.

i) 운전학원 강사는 21세 이상으로서 운전경력이 3년이상이어야 하고, 강사 자격 신

2) 운전학원 또는 고등교육 관련기관(Institution of higher education)의 승인을 받거나 지도 아래 운영되는 재택교육과정(Home-study course)으로서 학과교육은 교과서, 워크북 연습을 통하여 가정에서 학습하고, 기능교육은 학원에서 교육을 받은 후 학원에서 실시하는 평가에 합격하는 경우 교육이수가 인정되는 운전교육과정

- 청일로부터 소급하여 2년 동안 운전면허 정지 또는 취소에 이르는 범규위반이나 교통사고 야기 기록이 없어야 한다.
- ii) 21시간 이상으로 구성된 공인된 운전자 안전교육을 이수하여야 하는데, 교육시간 중에는 교육기법 관련 내용이 1시간, 기초적인 운전자 교육 강의 또는 운전자교육을 위한 교안구성 및 행정이 1시간 이상 포함되어 있어야 한다.
- iii) 필기시험에 합격하여야 한다. 시험은 운전학원 관련 법령, 교통법규, 안전 운전 기능, 자동차 운행, 교수방법 및 교육기법, 운전학원, 기업 윤리, 기록 보존, 재정적 의무, 보험, 운전면허 정지·취소와 관련된 절차, 운전자 핸드북에 포함된 내용, 교통안전교육 프로그램 등이 포함된다.
- iv) 기능시험에 합격하여야 한다.
- v) 사업용 운전면허 취득에 필요한 시력검사와 동일한 기준의 시력검사에 합격하여야 한다.
- vi) 범죄 전력에 대한 기록을 확인하기 위하여 지문 기록을 제출하여야 한다. 강사는 강사의 행동을 감독할 책임이 있는 운전학원으로부터 경제적 지원을 받을 수 있다. 학원은 도덕성과 관련있는 범죄를 저지른 사실을 안 경우에 그 사람을 강사로 채용하여서는 안된다.
- vii) 강사면허를 신규 취득하거나 갱신하기 위해서는 자동차부가 제시하는 의료정보양식을 전문의로 하여금 작성하게 하여 제출하여야 한다. 의료정보양식은 운전학원 강사로서 업무에 영향이 있는 육체적·정신적 손상을 나타내야 한다. 적성검사는 신청일로부터 소급하여 3개월 이내의 것이어야 한다. 운전학원 강사로서 고용되고자 하는 사람은 신청자가 학원에 고용될 것임을 확인하는 신청서에 서명하여야 한다.
- viii) 필요하다고 판단하는 때에 운전면허국은 강사 자격을 갱신하고자 하는 신청자에게 기능시험을 요구할 수 있다. 학원 경영자나 강사 자격증을 가진 사람은 3년마다 재인증을 받아야 한다. 재인증시에는 자동차부에서 공인한 강좌, 세미나, 워크샵 이수 증명서를 제출하여야 한다.

3.1.3 캘리포니아주³⁾

1) 운전교육

운전학원이나 고등학교에서 운전교육(학과교육 30시간 이상)을 이수하고, 기능교육에 등록하거나 이수한 사람은 운전면허를 신청할 수 있다. 또한 운전면허 신청 전후로 고등학교나 운전학원에서 최소 6시간의 기능 교육을 이수하여야 하고, 50시간(야간운전 10시간이상 포함) 동안 부모, 배우자, 후견인, 운전교사 또는 25세 이상인 운전면허소지자를 동반하여 운전연습을 하여야 한다.

청소년을 위한 운전교육 강좌를 개설하고자 하는 학원은 강좌 시행전에 자동차국의 승인을 받아야 하는데, 청소년 운전교육강좌를 승인받기 위해서는 다음의 조건이 충족되고 유지되어야 한다. i) 모든 운전교육은 자동차국에서 승인한 교실에서 이루어져야 한다. ii) 모든 학과교육은 공인 강사가 실시하여야 한다. iii) 교육계획은 자동차국의 승인을 받아야 한다. iv) 1일당 7시간을 초과하여 교육할 수 없다. v) 교육일, 시간을 포함한 강좌계획은 강좌개시 전 자동차국에 보내야 한다. vi) 학생당 최소 16평방피트의 면적이 제공되어야 한다. vii) 책상과 의자 등 앉아서 쓸 수 있는 설비가 제공되어야 한다. viii) 적절한 조명이 제공되어야 한다. ix) 비디오 레코더, 동영상 프로젝터, 슬라이드 프로젝터, 필름 프로젝터 등 최소한의 기자재를 사용할 수 있어야 하고, 칠판이 있어야 한다. x) 최소한 5가지의 동영상 필름, 비디오 테이프, 필름, 슬라이드를 제공하여야 하는데, 상영시간은 100분 이상이어야 한다. xi) 자동차국에서 승인받은 교과서를 사용하여야 하고, 교과서는 학생당 한권씩 제공하여야 한다.

기능교육은 하루 2시간을 초과하여 교육할 수 없다. 하루에 2시간을 초과하는 숙련 운전자에 대한 교육은 하루 4시간의 기능교육을 초과하지 않는다면 최소 6시간의 기능교육을 이수한 사람에게 실시할 수 있다. 이 제한에 대한 예외는 특별한 경우 자동차국의 사전 승인에 의하여 주어질 수 있다. 교육허가나 운전면허를 받지 않은 사람에게는 고속도로상에서 운전교육을 실시할 수 없고, 자동차국 사무소의 기능시험 코스에서 교육을 실시할 수 없다.

3) 공차시 중량이 6,000 파운드 이상이고, 축이 3개 이상인 승합자동차의 운전교육에는 적용되지 않음

2) 운전강사

유료로 운전교육을 실시하고자 하는 사람은 반드시 강사 자격증(Instructor Permit)이 있어야 하며, 운전학원에 고용되거나 개인 운전교사(Independent Driving Instructor) 자격을 취득하여야 한다.

운전강사면허를 취득하고자 하는 사람은 i) 18세 이상으로서 고등학교나 동등학력이 상이어야 하고, ii) 운전교육에 관한 강좌를 이수하여야 하며, iii) 학과 및 기능 자격시험에 합격하여야 하고, iv) 교육하고자 하는 자는 자동차를 운전할 수 있는 운전면허를 취득하여야 하며, v) 주부의한 운전자로 자동차국으로부터 운전금지를 받은 상태가 아니어야 하고, vi) 운전면허가 취소되거나 문서에 서약한 내용에 대한 위반, 부과된 벌금에 대한 미납으로 법원에 소환되는 통지를 받는 운전기록을 지니지 않아야 하며, vii) 운전학원에 고용되어 있어야 한다.

개인 운전교사 자격증을 취득하기 위해서는 i) 18세 이상으로서 고등학교나 동등학력이 상이어야 하고, ii) 공립학교 또는 사립학교에서 운전교육 교사로 고용되어 있어야 하며, iii) 운전면허가 정지되거나 서약위반이나 부과된 벌금의 미납으로 법원에 소환된 기록이 없어야 하고, iv) 운전교육에 관한 강좌를 이수하여야 하며, v) 학과 및 기능 자격시험에 합격하여야 하고, vi) 교육하고자 하는 자를 자동차를 운전할 수 있는 운전면허를 취득하여야 하며, vii) 전문의가 작성한 신체검사서(Medical Examination)을 제출하여야 하고, viii) 보험에 가입하여야 하고, 보험가입 증명서를 신청서 접수시 첨부하여야 한다.

운전강사 교육과정은 자동차국의 승인을 받아야 하는데, 강사교육에 사용되는 교과서, 시청각 교재, 커리큘럼, 강의 계획이 포함된다. 교육과정에는 i) 전문 운전강사의 자질, ii) 교통사고에 관련된 응급구조, iii) 운전자 교육기법, iv) 운전할 권리, 운전면허, 단속, v) 자동차 소유와 운행에 관련된 교통법규와 의무, vi) 자동차, 차내 장치, 차량 관리, vii) 운전자의 신체적·정신적 능력, viii) 자동차 운행에 영향을 주는 신체 관련 법령, ix) 자동차의 특징 및 조작에 관한 교육생 교육, x) 운전 기능 교육, xi) 방어운전에 대한 교육이 포함되어야 한다.

운전강사 자격시험은 학과시험과 기능시험으로 구성되어 있다. 학과시험은 교통법규, 안전운전요령, 자동차 운전, 교육방법 및 기법, 자동차 운전교육과 18세 이하 청소년 운

전교육에 관련된 규정이 포함된다. 기능시험은 운전강사로서 고용된 경우 사용하는 것과 같은 크기의 자동차에서 응시자가 교통법규와 안전운전요령에 맞는지에 대한 판단, 응시자의 운전교육 능력에 대하여 평가하게 된다. 각 시험에 불합격하는 경우 재응시하기 위해서는 1주일이상 대기하여야 하며, 3번 불합격하는 경우 응시원서가 반려되고 처음부터 다시 응시하여야 한다. 시험은 최초 자격취득 뿐만 아니라 3년주기의 면허 갱신시에도 필요한데, 2학기에 상당하는 교육이수 증명서(2년이내의 것으로서 대학수준의 강좌이어야 함), 18시간 이상의 강좌·세미나 참석 증명서로 갱신시험을 대체할 수 있다.

3.2 일 본

3.2.1 지정자동차교습소

1) 지정자동차교습소의 지정

가) 지정신청 및 지정

자동차교습소가 지정신청을 할 때에는 지정신청서와 첨부서류를 제출하고 지정전의 실적을 확인하기 위한 서류를 공안위원회에 제출하여야 한다. 공안위원회에 의한 지정은 해당시설이 지정의 기준에 적합한가를 확인하는 준법률적인 행정행위이고 기속재량행위이므로 지정신청에 관계된 시설이 지정기준에 적합할 때는 반드시 지정하여야 한다.

나) 지정기준

(1) 인적 기준

일본에서 지정자동차교습소로 지정받기 위하여는 학원업무를 총괄하는 관리자와 일정한 자격을 갖추고 공안위원회의 심사를 거친 기능검정원, 기능강사, 학과강사(이하 “강사등”이라 한다)를 채용하여야 한다. 강사등의 수에 대하여는 법령상 기준이 없고 교습소에서 교육이나 기능검정을 받을 교육생수에 따라 적당히 배치하여야 한다.

관리자는 25세이상으로 도로교통에 관한 업무에서 관리적 또는 감독적 지위에 3년이

상 있던 사람이나 자동차교습소 관리에 관하여 필요한 지식 및 경험이 있는 사람이어야 한다. 관리자는 지도원등의 선임 및 해임, 지휘, 감독, 교육, 기능검정 실시, 졸업증명서 발행 등 업무영역 전반에 대하여 관리권을 행사하고 교육 및 기능검정에는 종사할 수 없다.

기능검정원은 25세 이상으로 기능검정에 사용되는 자동차를 운전할 수 있는 면허를 실제로 취득하고 있는 사람으로서 i) 공안위원회의 심사에 합격하거나 ii) 자동차안전운전센터가 행하는 자동차의 운전교육에 관한 연수과정으로서 공안위원회가 지정한 교육과정을 수료하거나 iii) 기능검정에 관하여 이와 동등한 기능 및 지식이 있다고 공안위원회가 인정하여야 한다.

강사는 21세 이상으로서 i) 공안위원회의 자동차 운전에 관한 및 지식 교육에 관한 심사에 합격하거나 ii) 자동차안전운전센터가 행하는 자동차의 운전교육에 관한 연수과정으로서 공안위원회가 지정한 교육과정을 수료하거나 iii) 운전교육에 관하여 이와 동등한 기능 및 지식이 있다고 공안위원회가 인정하여야 한다. 기능교육강사는 교육하고자 하는 자동차를 운전할 수 있는 운전면허를 소지하여야 하고, 학과교육강사는 보통자동차 또는 보통자동차이륜차를 운전할 수 있는 운전면허를 소지한 사람이어야 한다.

기능검정원이나 강사가 되하고자 하는 사람은 자동차안전운전센터등에서 다음 <표 3.4>와 같은 내용의 교육을 받아야 한다.

<표 3.4> 신규 직원에 대한 교육과정

구분	기능검정원		강사	
	교육과목	시간	교육과목	시간
현장 사전 교육	1. 일반교양 - 지정자동차교습소제도 개요 - 기능검정원의 각오 - 기능검정업무의 개요	3	1. 일반교양 - 지정자동차교습소제도의 개요 - 강사의 각오 - 교육업무의 개요	5
	2. 기초교양 - 교칙 - 기능		24	

구분	기능검정원		강사	
	교육과목	시간	교육과목	시간
현장 사전 교육	3. 실무교양 - 교육및 기능검정관계 법령 - 기능검정실시요령 및 실습	48	3. 실무교양 - 교육계획 개요 - 기능·학과교육방법 개요	4 16
	4. 기타(교육효과 측정 등)	3	4. 기타(교육효과 측정 등)	5
	소계	78	소계	90
현장 교육	1. 훈육	2	1. 훈육	1
	2. 교육생과의 접촉	2	2. 교육지식	3
	3. 교칙	8	3. 교육생과의 접촉	1
	4. 교육, 기능검정관계법령	4	4. 교칙및 자동차운전에 관한 지식	12
	5. 기능	4	5. 교육관계법령	3
	6. 기능검정실시요령	6	6. 운전기능	3
	7. 기능검정 실습	30	7. 학과교육방법 - 지도 기술 - 교육 단계·항목별 지도법	6
	8. 기타(교육효과 측정등)	4	8. 기능교육방법 - 지도 기술 - 교육 단계·항목별 지도법	8 16
			8. 기타(교육효과 측정등)	3
	소계	60	소계	56
현장 사후 교육	1. 훈육	1	1. 훈육	1
	2. 기능검정실시상 유의사항	2	2. 교육실시상 유의사항	2
	3. 기능검정사무처리요령	4	3. 교육사무처리요령(실습 포함)	4
	4. 기능검정 견학 및 실습	20	4. 교육 견학 및 실습	14
	5. 종합	5	5. 종합	3
	소계	32	소계	24
계	170	계	170	

또한 지정자동차교습소의 강사, 기능검정원, 관리자를 직접 보좌하는 직원(이하 “부관리자”라 함)에 대하여 매년 연수교육을 실시한다. 교육시간은 강사는 9~11시간, 기능검정원은 10~12시간, 부관리자는 6~7시간으로서 강사와 기능검정원은 2일 동안, 부관리자는 1일 동안 교육을 받는데, 교육 내용 및 교육방법은 다음 <표 3.5>와 같다.

<표 3.5> 지정자동차교습소 직원에 대한 연수교육내용

구 분	교 육 내 용	교 육 방 법
강 사	1. 교칙내용 및 기타 자동차 운전에 관한 지식 2. 자동차교습소에 관한 법령에 대한 지식 3. 강사로서 필요한 교육에 대한 지식 4. 강사로서 필요한 자동차 운전기능 5. 기능교육의 교육방법 6. 학과교육의 교육방법	교본, 자동차등, 자동차 구조 견본, 시청각교재 등 필요 한 교재를 사용함
기능검정원	1. 교칙의 내용 2. 자동차교습소에 관한 법령에 대한 지식 3. 기능검정 실시에 대한 지식 4. 자동차 운전기능 평가방법에 관한 지식 5. 기능검정원으로서 필요한 자동차 운전기능 6. 자동차운전기능에 관한 관찰력 및 채점방법	강사 교육방법에 준함
부 관 리 자	자동차교습소에 관련 법령에 대한 지식 기타 자동차교습소 관리에 관한 지식	강사 교육방법에 준함

(2) 시설기준

코스부지 면적은 8,000㎡이상(이륜차 전용으로 교육, 기능검정을 실시하고자 하는 경우 3,500㎡)이어야 하고, 주회코스, 간선코스, 언덕길코스, 굴절코스, 곡선코스, 방향전환코스, 직선협로코스, 연속진로코스, 대형특수자동차코스, 견인코스 등을 포함한다. 교육용 자동차는 기능강사, 기능검정원으로 하여금 위험을 방지하기 위한 응급조치를 강구할 수 있도록 하는 장치를 갖추어야 한다.

교실이나 기타 부대시설의 규모나 수에 대한 제한은 없고, 교실, 흑판, 책상, 의자, 반

응분석장치, 시청각교재, 신호기, 도로표지 등이 필요하다.

(3) 운영적 기준

지정전 교습소가 6개월이상 기준에 적합한 교습을 행하고, 지정신청후 6개월내에 해당시설을 졸업한 자로 기능시험을 치룬 사람중에서 95%이상의 자가 합격해야 한다. 이 경우 1인의 교습생이 2회이상 기능시험에 응시하여 2회 이후에 합격한 경우에는 합격자로 취급하지 않는다. 해당시설에서 교습이 계속적으로 행해지고 있지 않은 경우에는 형식적으로 95%이상의 합격률을 충족하고 있어도 실질적으로는 지정의 기준에 적합하지 않은 것으로 하고 있다.

2) 지정자동차교습소의 운영

가) 교 육

(1) 교육시간

지정자동차교습소에서의 교육은 학과교육과 기능교육으로 구분되어 실시되고 있으며, 교육시간은 운전하려고 하는 자동차의 종류와 변속장치에 따라 다르다.

지정자동차교습소의 교육시간은 다음 <표 3.6>과 같이 1960년 이후 8차례 변경되었는데, 1998년에 변경된 현재의 교육시간은 보통자동차 기준으로 학과교육은 26시간, 기능교육은 수동변속기 34시간, 자동변속기 31시간이다(다른 교육에 대해서는 <표 3.7> 참조).

<표 3.6> 지정자동차교습소의 보통자동차에 관한 교육시간수 추이

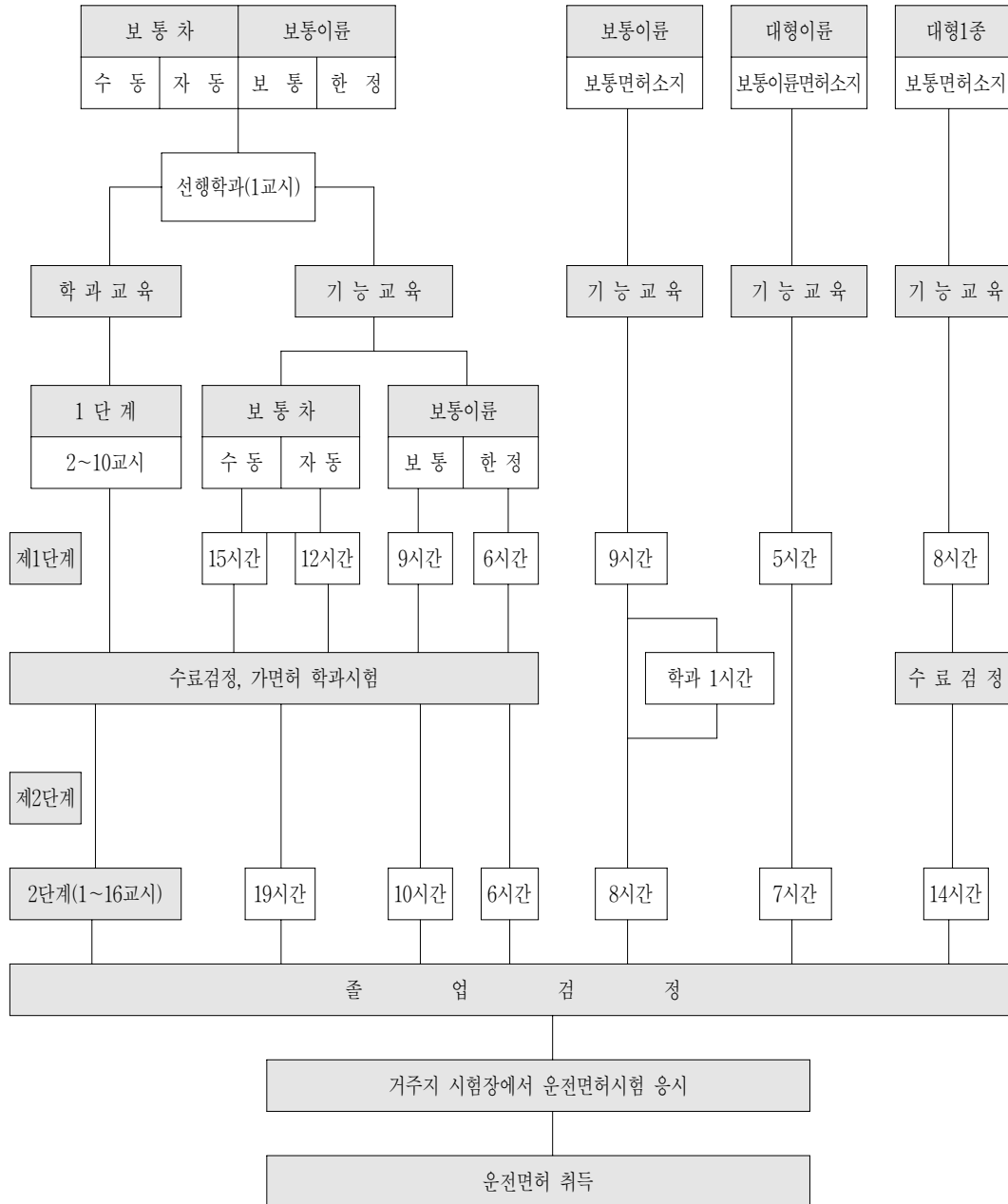
연 도	학 과 교 육		기 능 교 육	
	법 령	구 조	수동변속기	자동변속기
1960년	15시간	10시간	20시간	
1967년	15시간	10시간	22시간	
1970년	900분	600분	1,350분	
1972년	30시간		27시간	
1973년	30시간		27시간	
1991년	30시간		27시간	31시간
1994년	34시간		34시간	31시간
1996년	32시간		34시간	31시간
1998년	26시간		34시간	31시간

<표 3.7> 지정자동차교습소 교육별 교육시간

교육별	교 육 시 간					
	차 종 과 목	대형 자동차	보통 자동차	대형특수 자동차	대형자동 이륜차	보통 자동이륜차
학과교육	(1)	10시간	10시간	22시간	10시간	10시간
	(2)	16시간	16시간		16시간	16시간
	계	26시간	26시간	22시간	26시간	26시간
기능교육	기본조작 및 기본주행	22시간	15시간(수동 변 속기는 12시간)	6시간	16시간	9시간(소형이륜 차는 6시간)
	응용주행	23시간	19시간	6시간	20시간	10시간(소형이 륜차는 6시간)
	계	45시간	34시간(수동 변 속기는 31시간)	12시간	36시간	19시간(소형이 륜차는 12시간)

교육반별로 입학에서 졸업까지의 과정을 보면 다음 <그림 1>과 같다.

<그림 3.1> 지정자동차교습소 입학에서 운전면허취득까지의 절차



보통자동차반의 세부적인 교육내용은 다음 <표 3.8>과 같다.

<표 3.8> 지정자동차교습소 교육내용(보통자동차 기준)

교육 단계	교 육 항 목	
	학 과 교 육	기 능 교 육
제 1 단 계	<ul style="list-style-type: none"> • 운전자의 심리 • 신호에 따르기 • 표지, 표시 등에 따르기 • 차가 통행할 곳, 차가 통행해서는 안되는 곳 • 교차로 등의 통행, 철길 • 안전한 속도와 차간거리 • 보행자 보호등 • 안전확인과 신호, 경음기 사용, 진로변경등 • 긴급자동차등의 우선, 앞지르기 • 운전면허제도, 교통반칙통고제도 	<ul style="list-style-type: none"> • 차에 오르내리기와 운전자세 • 자동차의 구조와 운전장치의 조작 • 발진과 정지 • 속도조절 • 주행위치와 도로 • 시기를 맞춘 발진과 가속 • 목표에 맞는 정지 • 커브 또는 길모퉁이 운행 • 경사로 통행 • 후진 • 협로의 통행 • 장애물예의 대응 • 통행위치선택과 진로변경 • 표지 및 표시에 따른 운전 • 신호에 따른 운전 • 교차로의 운행(직진, 좌회전, 우회전) • 전방주시가 나쁜 교차로의 운행 • 철길건널목 통과 • 오토매틱차 운전
제 2 단 계	<ul style="list-style-type: none"> • 사각(死角)과 운전 • 적성검사결과에 따른 행동분석 • 인간의 능력과 운전 • 차에 미치는 자연력과 운전 • 악조건하에서의 운전등 • 특징적인 사고와 사고의 비참함 • 자동차의 유지관리 • 주차와 정차 • 승차와 적재, 견인 • 교통사고시 조치, 자동차소유주등의 심리와 보험제도 • 위험예측 토론 • 경로의 설계 • 고속도로에서의 운전 • 응급구호조치(1, 2, 3) 	<ul style="list-style-type: none"> • 노상교육시 주의와 노상운전전의 준비 • 교통의 흐름에 맞춘 주행 • 적절한 통행위치 • 진로변경 • 신호, 표지, 표시에 따른 운전 • 교차로의 통행 • 보행자 보호 • 도로 및 교통상황에 따른 운전 • 주정차 • 방향전환, 종렬주차 • 급브레이크 • 자주경로설정 • 위험을 예측한 운전 • 고속도로에서의 운전 • 특별항목 • 교육효과의 확인

한편 운전면허를 취득하고 있는 사람이 다시 다른 운전면허를 취득하고자 하는 경우에 실시하는 교육시간수는 다음 <표 3.9>와 같다.

<표 3.9> 운전면허를 보유하고 있는 사람에 대한 교육시간

보유면허	교육시간					
	대형 자동차	보통 자동차	대형특수 자동차	대형이륜 자동차	보통이륜 자동차	건설 자동차
대형면허 및 대형제2종면허	-	-	6시간	31시간	17시간(소형 이륜은10시간)	12시간
보통면허 및 보통제2종면허	22시간(자동변 속기면허 보유 자는 26시간)	-	6시간	31시간	17시간(소형이 륜은 10시간)	12시간
대형특수면허 및 대형특수 제2종면허	37시간	26시간(자동변 속기는 23시간)	-	31시간	17시간(소형이 륜은 10시간)	12시간
대형이륜면허	43시간	32시간(자동변 속기는 29시간)	10시간	-	-	-
보통이륜면허	43시간	32시간(자동변 속기는 29시간)	10시간	12시간(소형 이륜면허보유 자는 20시간)	-	-
보통가면허	-	19시간	-	-	-	-

(2) 교육방법

(가) 기능교육(대형자동차 또는 보통자동차)

기능교육은 사전에 교육계획을 작성하여 자동차 또는 모의운전장치에 의하여 교육을 실시하여야 한다. 자동차로 교육을 실시하는 경우에는 기능강사가 자동차에 동승하거나 강사가 운전하는 자동차에 교육생 1인을 동승하여 실시한 것을 원칙으로 한다. 다만 응

용주행교육시에는 6시간의 한도내에서 교육생이 운전하는 자동차에 다른 교육생 1~2인을 동승하게 하거나 강사가 운전하면서 2~3인의 교육생을 동승하게 하는 복수교육을 실시할 수 있다.

운전시물레이터에 의한 교육은 응용주행 교육에 한하여 4시간의 한도내에서 실시한다(이륜자동차의 경우 기본조작 및 기본주행교육시 1시간, 응용주행 교육시 2시간에 한함). 운전시물레이터를 제외한 모의운전장치에 의한 교육은 기본조작 및 기본주행교육시 2시간에 한하여 실시할 수 있고, 무선지도장치에 의한 교육은 기본조작 및 기본주행에 한하여 3시간 한도내에서 실시할 수 있다. 교육생의 교육시간은 기본조작 및 기본주행의 경우 1일 2시간, 응용주행의 경우 3시간을 초과할 수 없고, 3시간을 교육하는 경우 연속하여 교육할 수 없다. 응용주행교육시 대형자동차는 19시간, 보통자동차는 15시간 이상 도로에서 교육하여야 한다.

기본조작 및 기본주행의 마지막 교육시에 교육효과에 대하여 확인한 후 양호한 사람에 대해서만 다음 단계의 교육을 실시하고, 응용주행교육의 최종 교육시간에는 모든 교육내용에 대하여 교육효과를 확인하여 성적이 양호한 사람만 교육을 수료하도록 한다.

응용주행은 학과교육(1)을 수료한 사람에 대해서 실시하여야 하고, 9개월 내에 교육을 수료하여야 하며(이륜차 포함), 동시에 코스에서 사용하는 자동차 1대당 면적은 200㎡(이륜차 전용교육의 경우 100㎡) 이상이어야 한다.

(나) 학과교육

학과교육은 교과서, 시청각교재, 모형 등 교습에 필요한 교재를 사용하여 학과강사가 실시하는데, 학과교육(2)는 기능교육의 기본조작 및 기본주행을 수료한 사람에 대해서만 실시하도록 한다.

응급구호조치교육은 공안위원회로부터 응급구호조치 지도에 필요한 능력이 있다고 공인된 강사가 실시하여야 하는데, 모의인체장치에 의한 응급구호조치에 관한 실기훈련을 포함하여야 한다.

나) 기능검정

기능검정은 수료검정과 졸업검정으로 구분되며, 기능검정의 효과는 다음과 같다.

(1) 수료검정

기본조작과 기본주행에 대한 기능교육 및 학과교육을 수료한 사람에 한하여 기능검정원이 실시하고 수료검정의 실시방법 및 합격기준은 가면허에 관련되는 기능시험의 예에 준한다. 수료검정에 합격하지 못한 자는 다시 1시간 이상의 기능교육을 실시하여야 한다.

(2) 졸업검정

기능교육 및 학과교육을 수료한 사람으로 교습수료 후 3월을 경과하지 않은 사람에 한하여 기능검정원이 실시하고, 실시방법 및 합격기준은 제1종 면허에 관련되는 기능시험의 예에 준한다. 대형특수자동차 및 자동이륜차의 경우에 검정에 합격하지 못한 경우에는 1시간이상, 그 외의 경우에는 2시간이상 기능교육을 실시한 후에 졸업검정을 실시할 수 있다.

(3) 기능검정의 효과

기능검정에 합격한 사람에게는 각각 수료증명서와 졸업증명서를 발급한다. 수료증명서를 소지한 사람이 수료검정을 받은 날로부터 3월이 경과하지 않는 경우에는 가운전면허 기능시험을 면제받게 되고, 졸업증명서를 소지하고 기능검정을 받은 날로부터 1년을 경과하지 않으면 운전면허시험에서 기능시험을 면제받는다.

3.2.2 운전면허 취득전 교육 의무화

1) 개 요

보통면허, 이륜면허를 취득하고자 하는 사람으로서 지정자동차교습소에서 발행하는 졸업증명서(기능검정일로부터 1년이 경과하지 않은 경우에 한함)를 제출한 사람, 자동차교습소에서 국가공안위원회규칙에서 규정한 교육을 이수한 사람(신청일로부터 1년이내에 한함)을 제외한 사람은 취득하고자 하는 면허종류에 따라 보통차 강습이나 이륜차 강습을 이수하고 응급구조조치강습(의사 및 이에 준하는 사람은 교육수강 의무를 면제받음)을 받아야 한다.

2) 교육내용

가) 보통차 교육

보통차 교육은 보통자동차의 운전과 관계된 위험의 예측 기타 안전한 운전과 필요한 기능 및 지식과 더불어 고속자동차국도 및 자동차전용도로에서 보통자동차를 안전하게 운전하는데 필요한 기능 및 지식에 대하여 교육을 실시하는 것으로 도로에서의 보통차 운전 실습 기타 보통자동차의 운전과 관한 실기훈련을 포함한다.

교육은 미리 교육 계획을 작성하여 이에 기초하여 행해지게 되는데 교본, 자동차, 운전시뮬레이터, 시청각교재 등 필요한 교재를 사용하여 실시한다. 교육시간은 4시간으로 구체적인 교육내용은 다음 <표 3.10>과 같다. 실제주행은 다른 사람의 운전행태와 비교할 수 없어 자신의 운전행태의 문제점을 쉽게 파악할 수 없는 일대일 교육의 단점을 보완하기 위해서 복수동승교육으로 이루어지는데, 강사는 자동차에 2인 또는 3인의 교육생을 동승시켜 다른 사람의 운전과 비교하면서 각자에게 조언하도록 한다. 또한 컴퓨터 그래픽으로 위험장면을 재현한 운전시뮬레이터를 이용하여 실제주행을 대신하여 활용하기도 한다.

<표 3.10> 보통차교육 교육내용

교육 내용		교육시간
위험예측훈련	도로에서의 실제 주행	1시간
	위험예측훈련에 관한 토론	1시간
고속도로에서의 운전	고속도로에서의 운전과 필요한 지식에 대한 강의	1시간
	고속도로에서의 실제 주행	1시간

나) 이륜차 교육

이륜차 교육은 자동이륜차 운전과 관련한 위험예측 기타 안전한 운전과 필요한 기능 및 지식에 대하여 행하는데, 보통차와 마찬가지로 교본, 자동차, 시뮬레이터, 시청각 교

재 등 필요한 교재를 활용한다. 교육시간은 3시간으로서 교육내용은 다음<표 3.11>과 같다.

<표 3.11> 이륜차교육 교육내용

교 육 내 용		교육시간
위험예측훈련	위험을 예측한 운전엔 필요한 지식에 대한 강의	1시간
	장내에서의 실제 운전	2시간

다) 응급구호처치교육

교통사고에 의한 부상자는 구급차가 도착하기까지 당사자 또는 현장에 있는 사람들이 신속·적절하게 기도확보, 지혈 등의 응급구호를 하지 않는 경우 치사율이 높아진다. 운전면허를 취득하려는 사람 응급구호처치에 관한 기능 및 지식에 대한 교육을 받아야 하는데, 기도확보, 인공호흡, 심장 마사지 기타 응급구호처치에 필요한 지식에 대하여 실시한다. 강의시간은 3시간으로 모의인체장치를 사용한 응급구호처치에 대한 실기훈련을 포함하는데, 구체적인 내용은 다음 <표 3.12>와 같다.

<표 3.12> 응급구호처치교육 교육내용

교 육 항 목	교 육 세 목	시간
응급구호처치란	응급구호처치의 의의, 목적, 내용	1시간 (강의)
실시시 유의사항	적절한 실시장소 선정, 사고발생시 연락, 감염대책, 기타 유의사항	
구급체제	구급활동체제, 구급진료체제, 교통사고에 의한 부상	
응급구호조치 기초지식	부상자 관찰, 부상자 이동, 체위관리, 심폐소생법, 지혈법	
응급구호의 기본	응급구호조치의 순서, 각 방법의 요점	2시간 (실기)
응급구호조치의 실천	부상자 관찰(의식), 부상자 이동, 체위관리, 기도확보, 부상자 관찰(호흡), 인공호흡, 부상자 관찰(맥), 심장마사지, 지혈법	
마무리	생명의 존엄성, 훈련의 계속과 실행	

3.3 독일

독일은 신규면허를 취득하고자 하는 모든 사람에게 반드시 운전학원에서 정규교육을 받도록 하고 있다. 운전학원 및 운전교사, 운전교육내용 및 방법은 도로교통법, 도로교통규칙과는 별도의 운전교사법(Gesetz über das Fahrlehrerwesen) 및 이에 근거한 운전교육생 교육규칙(Fahrschüler-Ausbildungsordnung)에 규정되어 있다.

3.3.1 운전학원에서의 교육 목표

운전교육생 교육규칙에는 안전하고, 책임감 있으며, 환경을 의식하여 주의깊게 운전하는 자동차운전자를 양성하는 것을 운전교육의 목표로 규정하고 있는데, 이러한 교육목표를 달성하기 위한 주된 교육내용은 다음과 같다.

- 교육생에게 자동차의 운전자로서 중요한 법규에 관한 충분한 지식과 그것을 실제 장면에서 사용할 수 있는 능력을 교육한다.
- 도로교통의 위험과 그것을 방어하는데 필요한 행동방법(교통위험학)을 숙지시킨다.
- 교통장면에서 자동차를 안전하게 운전하기 위하여 필요한 기술적 지식과 그것을 실제로 사용할 수 있는 능력을 교육한다.
- 도로교통에 대한 위반행위의 결과 및 자동차보험에 대한 충분한 지식을 부여한다.

3.3.2 교육 내용

1) 학과교육

학과교육은 면허종별에 따라 다음 <표 3.13>과 같이 최저시간이 규정되어 있는데, 학과교육은 90분 수업을 기본으로 하고, 하루에 2교시를 초과할 수 없으며, 연습문제를 푸는 시간은 수업에 산입할 수 없다.

<표 3.13> 면허종류별 최저학과교육시간

클래스	기본항목	특별항목	
		보유면허	교육시간
A(이륜자동차)	12(6)	4	4
A1(경이륜자동차)	12(6)	4	4
M(모페드)	12(6)	2	2
B(승용자동차)	12(6)	2	2
C(화물자동차)	6	B	10
		C1	4
		D1	4
		D	2
C1(소형화물자동차)	6	B	6
		D1	1
		D	2
CE(화물견인자동차)	6	-	4
D(승합자동차)	6	B=18,	18
		C1	12
		C	8
		D1	8
D1(경승합자동차)	6	B	10
		C1	4
		C	4

- 주) 1. BE, C1E, D1E, DE면허의 경우 별도의 학과교육 및 학과시험 없음
 2. A, A1, M, B 면허 기본항목의 ()안은 다른 면허를 소지하는 경우의 교육시간임

모든 학과교육은 기본항목 및 특별항목으로 구성되어 있는데, A, A1, B 면허의 교육 내용은 다음 <표 3.14>와 같다.

<표 3.14> 학과교육 내용(이륜자동차, 승용자동차)

구 분		교 육 내 용	
기본항목		<ul style="list-style-type: none"> • 개인적 전제요건 • 법적인 기본요건 • 우선권, 법령에 따른 행동 • 다른 교통이용자 • 운전조작에 있어서의 운전행동, 교통법규 준수 • 좁은 도로와 많은 자동차사이의 주·정차 • 특별한 상황에서의 행동과 교통법규 위반시 결과 	<ul style="list-style-type: none"> • 인적 위험요인 • 교통체계와 이용 • 도로표지와 교통시설 • 속도, 거리, 환경을 고려한 운전행태 • 평생교육
특별항목	A, A1, 면허	<ul style="list-style-type: none"> • 운전자와 동승자, 자동차 • 특별한 어려움과 위험 	<ul style="list-style-type: none"> • 이륜자동차 운전시의 특별 행동 • 운전기술과 교통역학
	B면허	<ul style="list-style-type: none"> • 기술적 조건, 승객과 화물 운송 - 환경을 고려한 자동차 통행 • 단일자동차와 결합자동차 운전 	

2) 기능교육

기능교육은 기초교육과 특별교육으로 나뉘는데, 다음 <표 3.15>의 내용을 포함하여야 하며, 교통안전 및 안전운전에 필요한 지식을 운전에 적용할 수 있어야 한다.

<표 3.15> 기능교육 내용

교육항목	세부내용
운전 준비	좌석위치, 후사경조정과 사각 확인, 안전벨트 착용, 와이퍼작동과 조명장치 조절
평지·경사로 발진시 행동	-
기어 변환	교통상황, 도로상태, 도로 동향에 적합한 기어 선택, 평지와 경사로에서의 기어변환
차도의 이용	단일로, 복수로에서의 행동, 대중교통 정류장에서의 행동
우회전과 차로변경	합류점과 교차점에서의 우회전, (주차장등) 시설에의 우회전, 우회전시 위치찾기, 우회전이 안되는 경우의 좌우 차로 변경
후진과 회전	후진시의 정확한 자세, 진행방향을 변경하거나 변경하지 않는 후진, 회전
교통공간·동향·차도의 상태관찰과 교통표지 시설에의 주의	-
운전속도	도로 및 교통여건·시계·기후조건에 따른 속도조절, 선행차와의 차간거리 유지, 인가밀집지역내에서의 속도, 일가밀집지역외에서의 속도, 고속도로·자동차전용도로에서의 속도
고속도로와 자동차전용도로	유입과 진출, 가속과 감속
앞지르기	인가밀집지역외, 고속도로, 자동차전용도로에서의 앞지르기
교차로에서의 행동	교차로에서의 충분한 관찰과 시계에 적합한 속도, 우선권도로 접근 및 진입, 제동준비, 경찰관·신호기등에 따른 교차로에서의 행동, 신호기가 있는 교차로에서의 행동, 신호기가 없는 교차로에서의 행동, 철길건널목 통과시 행동
보행자, 자전거에 대한 행동	우회전시, 직진시
주·정차	경사로 주차, 주차가능 간격에 들어가기(종렬차량 사이, 병렬차량사이), 차로부터 멀어지는 경우의 조치, 차량방치시의 안전성확보조치
다른 차의 운전자의 운전행동 관찰에 의한 예측운전	-
복잡한 교통상황에서의 행동	-
위험을 포함한 교통상황 회피	-
환경의식과 연료절약 운전	-

이륜자동차, 승용자동차, 중형화물차 등을 운전하기 위한 운전교육의 기초교육에 대해서는 운전최저시간수의 규정이 없으나 교육생이 교육의 마지막에 일몰시 또는 야간의 장시간 주행교육시 사고의 위험없이 계속하여 운전할 정도로 교육용 차량을 조종할 수 있어야 한다. 기초교육의 최저시간에 대한 규정이 없기 때문에 몇 개의 주는 학원에 표준운전시간을 추천하기도 한다(다음 <표 3.16> 참조).

<표 3.16> 면허종류별 최저기능교육시간

클래스		기본연습	고속도로· 자동차도로	국도 또는 교외 도로	일몰 또는 야간
A		규정 없음	4	5	3
A1		규정 없음	4	5	3
B		규정 없음	4	5	3
BE		규정 없음	1	3	1
C1	C1	규정 없음	1	3	1
	C1중 C1E	규정 없음	1	3	1
	C1+C1E 동시	규정 없음	2(1+1)	4(1+3)	2(0+2)
C	C	규정 없음			
	C중 CE	규정 없음	2	5	3
	C+CE 동시	규정 없음	3(1+2)	8(3+5)	3(0+3)
D1	C면허 취득후 2년 이상	6	2	4	2
	C면허 취득후 2년 미만	8	4	8	4
	B 또는 C면허 취득후 2년 이상	16	4	8	4
	B 또는 C면허 취득후 2년 미만	41	12	19	7
DIE		4	1	3	1
D	C면허 취득후 2년 이상	7	4	8	3
	C면허 취득후 2년 미만	14	8	16	6
	B 또는 C면허 취득후 2년 이상	33	8	12	5
	B 또는 C면허 취득후 2년 미만	45	14	22	8
DE		4	1	3	1

주) 1. 1시간은 45분 단위임
 2. E면허의 경우 총교육시간(단일자동차 교육시간 + 결합자동차 교육시간)임

특별교육이란 고속도로 또는 자동차도로에서의 운전, 국도 또는 교외도로에서의 운전, 일몰 또는 야간운전을 말하는데, 각 면허종류별로 교육시간이 규정되어 있어 운전학원에 서의 규정시간 이상 교육을 실시하여야 한다.

운전교육실시조건은 “운전학원의 설비와 감독에 대한 가이드라인”에 나타나 있는데, 교실의 넓이, 교실의 특성, 설비, 교구, 교재, 자동차 및 부속품, 교육용 모형, 구성부분 단면 모델, 교육용 자동차, 학원에서의 수업 감독, 운전교사의 지도, 노동시간, 수업료와 약관, 기록과 신고의무, 검사보고, 검사보고의 평가 및 판정, 감독의 시기 등이 규정되어 있다. 또한 1인당 면적, 전체면적, 외부음차단, 조명, 환기, 난방 등, 책상과 의자, 직감교육과 실물교육 등 학교교육에 대한 내용이 명확하게 규정되어 있다.

3.3.3 운전교사

운전교사의 자격취득은 운전교사법에 규정되어 있다.

23세이상의 정신적·신체적 적성이 있는 사람으로서 모든 종류의 운전면허를 취득하고 있어야 하며, 전과기록이나 운전면허와 관련한 벌점이 없어야 한다. 직업전문교육을 받거나 그와 동등한 사람으로서 시험에 합격하여야 하는데 주로 국가공인운전교사양성소에서 정규교육을 받게 된다.

승용자동차 운전면허(B면허) 취득희망자를 교육할 수 있는 자격을 취득하기 위해서는 700시간의 교육을 받아야 하는 데, 교육내용과 교육시간은 다음 <표 3.17>과 같다.

<표 3.17> 운전교사자격취득을 위한 교육내용(B면허)

교육 내용	교육 시간
교육학적·심리학적 기초	70시간
교통법규, 위험학	250시간
각종 법률	70시간
자동차공학	120시간
환경보호, 연료절약 운전	10시간
수업설계	90시간
실기 실습	40시간
기타 경영 등	50시간

운전학원 설립자는 운전교사로서 2년 이상의 운전교육 경력이 있어야 하며, 운전교사의 운전교육 경력은 운전교사교육위원회와 교통부에서 감독하고 있다. 운전교사는 대부분 자율단체인 운전교사협회에 가입하고 있는데, 이 단체에서는 운전교사의 권익을 보호하는 역할을 담당하는 한편 매년 3일간의 운전교사 정기교육을 실시하기도 한다.

3.4 영국

3.4.1 운전 교육

학과시험이나 도로주행시험 모두 운전면허시험 응시 전에 의무적으로 받아야 하는 교육은 없다. 그러나 대부분의 도로주행교육은 면허취득 희망자의 희망에 따라 영국 정부가 공인한 운전강사 자격증을 갖고 있는 공인운전강사를 통해 이루어진다. 공인강사는 운전면허표준청(Driving Standard Agency ; DSA)에 등록하여야 하며 유료로 운전교육을 실시하고자 하는 사람은 공인운전강사자격증을 취득하여야만 한다. 공인운전강사들은 개인적으로 교습하거나 소규모 운전학원을 설립하여 운영하거나 대규모 운전학원에 취직하여 활동한다.

학과시험은 1996년 7월 이후 도입되었기 때문에 새로운 영역이어서 보통 기존의 공인운전강사들은 학과교육을 실시하지 않는다. “The Highway Code”나 DSA에서 발간되는 “The Official Theory Test for Cars and Motorcycles”을 자습함으로써 학과시험을 준비한다. 그러나 최근에는 학과시험을 대비하는 교육이 운전학원을 중심으로 전국적으로 개설되는 추세에 있다.

도로주행시험을 대비한 교육은 대부분 공인운전강사를 통해서 이루어진다. 물론 친지나 동료를 통해 무료로 교육이 실시되는 경우도 있으나 대부분의 운전면허취득 희망자는 공인강사의 교육을 수료한다.

DSA는 신규면허취득자들에게 면허 취득 후 보다 안전하고 능숙한 운전을 위한 추가적인 주행연수를 받도록 유도하기 위해 보험회사와 함께 PASS PLUS 제도를 운영하고 있다. 이는 공인강사로부터 면허취득 후, 추가적으로 악천후운전, 고속도로운전, 도심내운전, 지방도로운전 등을 연수받을 경우 PASS PLUS제도에 동참하는 보험회사로부

터 25%의 보험료 할인 혜택을 받는 제도이다.

3.4.2 공인운전강사(Authorized Driving Instructor)제도

공인강사가 되기 위해서는 다음의 자격조건과 실기를 포함한 3부분으로 구성된 자격 시험을 통과하여야 한다.

- i) 현재 제한조건이 없는 영국운전면허소지자 및 동등 자격자
- ii) 공인운전강사로 등록되는 시점이전 6년 중 4년간 제한조건없는 영국운전면허소지자 및 동등자격자
- iii) 위 4년간 면허취소처분 사실이 없는 자
- iv) 교통법규위반을 포함한 모든 범죄사실이 고려됨

자격시험은 이론시험, 시력 및 운전능력시험, 교육능력시험으로 구성된다. 실기시험 전에 이론시험을 통과하여야 하며, 이론시험을 통과한 후 2년 안에 실기시험을 모두 통과하여야 한다. 모두 3차례의 기회가 주어지는데, 3차례의 기회에 모두 낙방하면 이론 시험 이후 2년 안에 시험에 다시 응시할 수 없다.

현재 약 30,000명의 공인 운전강사가 등록되어 있으며 그 중 90% 가량이 개인사업자이다. 대규모 운전학원에 소속된 운전강사들은 프랜차이즈 계약을 맺고 일한다. 운전학원을 설립하여 운영하는 데에는 일반 용역회사와 다른 별다른 규제가 없다. 단지 유료로 교육을 수행하는 운전강사는 공인운전강사 자격증을 소지한 자여야 한다. 현재도 약 18,000명의 공인운전강사 지원자가 절차를 밟고 있는데, 이 중 3,000명 정도가 자격을 취득한다.

보다 앞선 운전 기술을 배우고자 하는 운전강사는 DSA의 훈련장에서 훈련을 받을 수 있으며 우수한 성적을 거둔 사람에게는 특별시험증명서(Special Test Certificate)가 발급된다. 기타 여러 종류의 운전강사들을 위한 교육프로그램이 제공되고 있다. 또한 공인강사들은 자신이 배출한 학생들의 수험결과를 매년 통보받게 되는데, 특히 실기시험에서 자신의 교육생이 실수를 범한 항목에 대한 통계를 제공받게 된다.

공인운전강사자격은 4년에 한번씩 갱신되며 갱신조건은 그 지역 선임시험관/공인운전

강사(Senior Examiner/Authorized Driving Instructor)로부터 실제 교습상황을 재현하는 평가(Check Test)를 주기적으로 받는 것이다. 평가가 끝나면 동승한 시험관은 그가 관찰한 내용을 자세히 설명해 주고 1점에서 6점까지의 점수 사이에서 점수를 부여한다. 1점부터 3점 사이의 낮은 점수를 받은 경우 재시험을 보아야 하며 3번 실패하면 공인강사면허가 박탈된다. 합격한 사람은 2년간 다시 Check Test를 보지 않아도 되고, 가장 높은 점수인 6점을 받은 공인강사는 4년간 시험이 면제된다.

3.5 외국의 운전면허 취득전 교육의 시사점

3.5.1 각국 제도의 비교

미국(연방기준, 유타주, 캘리포니아주), 일본, 독일, 영국의 운전면허 취득전 교육제도를 운전자 교육제도와 운전강사선발 및 교육제도로 구분하여 비교하면 다음 <표 3.18>과 같다.

<표 3.18> 외국의 운전면허 취득전 교육에 대한 비교

구 분	미 국			일 본	독 일	영 국
	연방기준	유타주	캘리포니아주			
주관부서	-	공공안전국 운전면허부	자동차국 (DMV)	공안위원회	연방 또는 주 교통부	운전표준청 (DSA)
일반사항	- 운전자교육에 대한 별도의 연방규정은 없음 - 전미운전자교육협회에서 표준교육과정을 제시하는 등 관련단체에서 개별 주들이 참고할 수 있도록 각종 자료를 제공하고 있음	- 운전면허에 응시하고자 하는 사람은 반드시 정규운전교육을 이수하여야 함 - 18세 미만청소년은 추가로 운전연습증명서를 제출하여야 함	- 18세미만의 청소년에게는 정규교육의무 부과 - 그리고, 별도로 50시간(야간 포함)이상의 운전연습 증명서를 제출하여야 함	- 지정자동차교습소와 자동차교습소라는 두가지 형태의 학원이 있음 - 자동차교습소에서 교육을 이수하지 않은 사람에게는 기능시험 합격 후 7시간의 교육(지정자동차교습소에 위탁 교육) 실시	- 운전교사법과 이에 근거한 규칙에 운전교육에 대한 별도의 규정 마련 - 운전교사, 운전교육에 대하여 연방법으로 규정하고 있음 - 운전면허에 응시하는 모든 사람에게 정규운전교육이수의무 부과	- 학과시험이 1996년에 도입된 관계로 강사에 의한 운전교육은 기능교육 중심으로 운영되고 있음 - 운전면허 취득 후 교육을 이수하면 보험료를 할인해주는 제도(Pass Plus)를 운영하고 있음

구 분	미 국			일 본	독 일	영 국	
	연방기준	유타주	캘리포니아주				
운 전 자	운전학원 이용률	*	100%	*	95~98% ¹⁾	100%	거의 대부분 ³⁾
	교육시간	실내 : 1,500분 주행 : 300분	학과 : 900분 기능 : 600분 (관찰 300분, 주행 300분)	실내 : 1,500분 주행 : 300분	학과 : 1,300분 기능 : 1,700분	이론 : 1,080분 기능 : 기초교육 시간에 대한 규 정은 없고, 특 수주행은 540분 임 ²⁾	이론 : * 기능 : 1,500분~ 2,100분 ⁴⁾
	교육내용	- 실내교육은 초 보운전자의 의무, 차량조작기술, 공간관리체계, 기본조작기술, 위험감소전략, 개인적 요인, 환 경적 요인, 자 동차 기능 등으 로 구성되어 있 음 - 주행교육은 기 본적인 운전기술 과 응용기술로 구성	- 학과교육은 도 로교통체계, 각 종 표지와 법령, 자동차 구조, 기 본조작, 운전환 경, 약물복용, 긴 급상황, 자동차 유지와 보험, 운전면허시험 준비로 구성됨 - 기능교육은 기 본조작, 시가지 도로, 고속도로 에서의 교육 포 함	- 청소년 표준 교육과정(30&6) 을 기준으로 함	- 지정자동차교 습소는 학과와 기능교육 모두 2단계로 구성되 는데, 1단계는 기본운전교육으 로 장내에서, 2 단계는 응용교 육으로 도로상 에서 실시함 - 교육비수자 에게는 위험예 측훈련 및 고속 도로운전 4시 간, 응급구조처 치교육 3시간 실시	- 학과교육은 모든 면허에 공 통되는 기본항 목과 개별 면허 에 대한 특별항 목으로 구성되 어 있음 - 기능교육은 기초교육과 특 별교육으로 나 뉘는데, 특별교 육에는 고속도 로 운전, 교외 도로 운전, 야 간운전이 포함 됨	- 교육내용에 대한 별도 기준 은 없으며, 운 전면허시험 항목 에 대응한 운전 교육 실시 - 면허취득직후 교육 (Pass Plus)으로는 시 가지도로, 교외 도로, 자동차도로, 다차선도로, 기 후조건에 따른 운전, 야간운전의 6가지 항목이 있음
운 전 강 사	ADTSEA를 중심으로 운전 교사인증제도를 실시하고 있음 (권고사항임)	- 21세 이상 - 운전경력 3년 이상 - 2년동안 운전 면허정지·취소 기록이 없어야 함	- 18세 이상 - 고등학교 졸업 이상 - 운전금지. 운전면허 취소 등의 기록이 없 어야 함	- 21세 이상 - 학과강사 : 보 통자동차 운전 면허 소지 - 기능강사 : 교 육하고자 하는 자동차 운전면 허 소지	- 23세 이상 - 모든 종류의 운전면허 취득 - 전과나 운전 면허 별점이 없 어야 함	- 운전면허 소 지자 - 이전 6년 중 4년간 제한조건 이 없어야 하며, 면허취소 사실이 없어야 함 - 범죄사실이 없 어야 함	

구 분	미 국			일 본	독 일	영 국
	연방기준	유타주	캘리포니아주			
운 전 강 사	선발과정	-	신체검사, 필기 시험, 기능시험 실시	학과시험, 기능 시험 실시	- 시험에 합격하거나 연수교육을 이수한 후 자격 인정받아야 함	- 정규교육 이수후 신청 가능 - 이론시험, 시력 및 운전능력 시험, 교육능력시험의 3가지 시험 실시
	신규교육	운전과업분석, 운전기능 및 운전능력 향상, 운전지식 향상 세과목에 대하여 총 144시간의 교육을 이수하는 경우 인증서를 발급함	21시간 이상의 운전자 안전교육 이수(교육기법 1시간, 교안 구성 1시간 이상 포함)	*	현장 사전교육(90시간), 현장 교육(56시간), 현장 사후교육(24시간)으로 구성된 170시간의 교육 실시	- 국가공인운전교사양성소에서 교육 실시 - 교육시간은 강사면허 종류별로 다른데, 승용차 면허의 경우 700시간의 교육을 받아야 함
	사후관리	-	- 3년마다 갱신 - 공인 강좌, 세미나, 워크샵 이수 증명서 제출 필요	- 3년마다 갱신 - 자격시험에 합격하거나 18시간 이상의 강좌·세미나 참석 증명서 제출	-매년 9~11시간의 연수교육을 받아야 함	- 운전교사교육위원회와 교통성으로부터 교육경령에 대한 감독을 받음 - 자율단체인 운전교사협회 주관으로 매년 3일간의 재교육 실시

- 1) 이 중 지정자동차교습소 졸업생이 93%~95%를 차지하고 있음
- 2) 기본주행교육의 경우 연방 법령으로 의무교육시간을 규정하고 있지 않으나, 몇 개의 주에서는 주 자체적으로 기본주행교육시간을 포함한 운전교육시간을 규정하고 있는데, 대개 25~30시간(1,125분~1,350분) 정도임
- 3) 정규운전교육 이수 의무는 부여하지 않으나 운전면허시험이 까다로워 대부분이 운전교육을 받고 있음
- 4) 영국의 경우 운전교육시간에 대한 규정은 없으며, 본 자료는 영국 환경·교통·지역부(DETR)의 Tomorrow's roads : safer for everyone(2000. 3)에 의한 것임
- 5) *난은 해당 자료가 없음

3.5.2 시사점

1) 운전면허 취득전 운전자교육제도

운전면허 취득전 정규운전교육 대상 범위에 대해서는 정규교육을 의무화하는 제도를 운용하거나 운전면허 취득기에 있으면서 위험성이 높은 저연령층에 대한 정책을 강화하거나 운전면허시험의 난이도를 통하여 실질적으로 정규교육을 받도록 하는 등의 방법을 통하여 실질적으로 거의 모든 운전면허 취득 희망자가 정규교육을 받은 후 운전면허시험에 응시하는 제도를 운영하고 있었다.

운전교육시간과 내용면에 있어서는 국가별로 차이가 있으나 학과교육과 기능교육이 서로 맞물려 실시될 수 있도록 제도화하고 있으며, 운전교육 및 운전면허시험의 내용과 방법에 있어서 운전면허 취득 후 실제 교통현장에서 부딪힐 수 있는 여러 가지 환경에 대응하는 능력을 기를 수 있도록 하고 있었다.

2) 운전강사

모든 국가가 국가로부터 운전강사 자격을 취득하는 경우에만 유료로 운전교육을 실시할 수 있도록 하고 있었고, 강사자격신청요건으로서 일정시간의 교육을 받도록 하거나(독일 700시간, 일본 170시간) 자격시험을 엄격히 관리하여 교육을 이수한 사람만이 합격할 수 있는 제도(영국)를 갖추고 있었다. 교육내용으로는 운전 및 운전교육에 필요한 기초적인 지식과 실제적인 교육 실습 등이 고루 포함되어 있었다.

운전강사는 운전면허 정지·취소 등 운전면허에 관련한 행정처분이 없는 사람이어야 하고, 선발시험은 필기시험과 기능시험을 주로 실시하고 있었으며, 교육능력에 대한 시험이 포함되는 경우도 있었다.

또한 운전강사 자격을 취득한 사람이라도 주기적으로 면허를 갱신하도록 하고 있었는데, 갱신시에는 시험을 실시하거나 관련 강좌이수 등을 조건으로 하여 강사가 업무와 관련된 자기계발을 꾸준히 하도록 하는 절차를 마련하고 있었다.

제4장 전문학원 교육내용 및 교육효과

4.1 전문학원 운전교육 현황

4.1.1 전문학원 교육과정

전문학원에서는 학과교육과 기능교육을 동시에 실시하며, 연습면허 취득자에게 도로주행교육을 단계적으로 실시하도록 하고 있다.

학과교육과 기능교육은 2단계로 나누어지는데, 교통안전수칙(1)과 기본조작, 교통안전수칙(2)와 응용주행의 순서로 실시하며, 기능교육과 학과교육 마지막 시간에 각 과정별 평가를 한다. 교통안전수칙(1)은 운전자의 자세, 자동차의 구조, 운전면허 관리 등 자동차를 운전하는데 필요한 최소한의 기초적인 지식이고, 교통안전수칙(2)는 안전운전요령, 자동차관리 등 안전운전을 위한 종합적인 지식이다. 학과교육은 강의실, 기능교육은 기능교육장에서 실시한다.

도로주행교육은 실제 도로상에서 실시하게 되는데, 학원별로 2~3개의 도로주행코스가 지정되어 있다.

교육반별 교육과목 및 교육시간은 다음 <표 4.1>과 같다.

<표 4.1> 전문학원의 교육과목 및 교육시간

(단위 : 시간)

교육과목	교육 반	대형반 및 특수반	보 통 반		소형반	원동기장치 자전거반
			수동변속기	자동변속기		
기능교육	기본조작	.	15	12	8	6
	응용주행	10	10	8	7	4
	계	10	25	20	15	10
학과교육	교통안전수칙(1)	15	15	15	15	13
	교통안전수칙(2)	10	10	10	5	2
	계	25	25	25	20	15
도로주행교육		.	10	10	.	.

학과교육은 대형반 및 특수반, 보통반은 모두 25시간이고, 소형반은 20시간, 원동기장치자전거반은 15시간이다. 다만, 학과시험에 합격한 후 전문학원에 입학한 사람에게는 원칙이 정하는 범위내에서 전문학원이 자율적으로 실시하도록 하고 있다. 기능교육은 보통반은 수동변속기반이 25시간, 자동변속기반이 20시간으로 구성되어 있으며, 소형반은 15시간, 원동기장치자전거반은 10시간이다. 도로주행교육은 보통반에만 설치되어 있으며, 수동변속기와 자동변속기 모두 10시간 교육을 실시하도록 하고 있다.

4.1.2 전문학원 교육내용

1) 학과교육

전문학원에서 실시하는 보통반, 대형반 및 특수반의 학과교육내용은 다음 <표 4.2>와 같다.

<표 4.2> 전문학원 학과교육내용

단계	시간	교육항목	교육세목
제 1 단계	1	교육계획 및 운전자의 자세	교육계획, 교통사회와 도덕, 교통법령의 준수
	2	자동차의 구조(1)	자동차의 구성, 동력발생·전달장치의 구성과 움직임
	3	자동차의 구조(2)	조향·제동장치의 구성과 움직임, 타이어 등
	4	신호기	신호기등, 신호에 따른 의무 및 주의
	5	안전표지, 경찰공무원 지시등	안전표지의 종류와 뜻, 안내표지, 경찰공무원의 지시
	6	차마의 통행방법	차마가 통행할 곳, 차로에 따른 통행, 버스전용차로 통행금지
	7	차마 및 긴급자동차의 우선	차마의 통행 우선, 긴급자동차의 우선 및 피양조치
	8	안전한 속도, 서행 등	자동차등의 속도, 안전거리, 서행·일시정지
	9	보행자등의 보호	보행자에 대한 주의, 횡단중인 보행자 보호, 어린이나 신체장애인의 보호

단계	시간	교육항목	교육세목
제 1 단계	10	앞지르기, 진로변경 등	앞지르기 방법 및 금지, 진로변경 등
	11	교차로등의 통행	교차로의 통행방법 및 주의사항, 교통정리가 없는 교차로 통행방법
	12	주차와 정차	주·정차 방법, 금지, 위반에 대한 조치
	13	건널목, 등화, 경음기	건널목 통과방법, 차의 등화, 경음기의 사용
	14	승차·적재, 견인, 정비불량	승차·적재, 견인, 정비불량차
	15	운전자의 금지 및 준수사항	운전자의 금지, 준수사항등, 교통안전교육
제 2 단계	16	운전면허제도	운전면허, 운전면허시험, 도로주행시험
	17	운전면허 관리	운전면허증, 적성검사, 국제운전면허
	18	행정처분, 자동차 사용정지	운전면허 행정처분, 교통법칙 통고처분, 자동차 사용 금지
	19	사람의 능력과 운전조작	감각과 판단능력, 운전에 영향을 미치는 요인
	20	차에 작용하는 물리적 힘과 운전	자연의 법칙, 사각의 위험성
	21	특별한 상황에서의 운전	위험한 장소에서의 운전, 야간운전, 악천후운전
	22	고속도로에서의 운전	운행전 점검사항, 통행구분및 속도, 주행시 주의사항
	23	자동차의 관리	자동차구입 및 등록, 일상정검 및 정기검사, 자동차보험, 사용자와 안전운전관리자
	24	교통사고 처리, 응급구호처치	교통사고 발생시 조치, 교통사고처리특례, 교통사고 응급구호조치
	25	평가	

교육내용을 범주별로 구분하면,

- i) 교육계획 및 평가 : 2시간
- ii) 자동차의 구조 및 자동차 관리 : 3시간
- iii) 도로교통 관련 법령 : 12시간

- iv) 운전면허제도 및 관련 지식 : 3시간
- v) 운전행동 및 특별한 상황과 관련된 지식 : 4시간
- vi) 교통사고 처리 및 응급구호조치 : 1시간

으로 구성되어 있다.

2) 기능교육

전문학원에서 실시하는 보통반, 대형반 및 특수반의 기능교육 내용은 다음 <표 4.3>과 같다.

내용별로 범주화하여 보면, 보통반을 기준으로 할 때

- 제1단계는
- i) 기본조작 : 3.5시간
 - ii) 정지, 커브·모퉁이·경사로 통행 : 3시간
 - iii) 후진 및 주정차 : 2시간
 - iv) 교통상황·신호 및 표지 등에 따른 주행, 과속 : 2.5시간
 - v) 교차로 및 건널목 통행 : 2시간
 - vi) 종합운전 : 2시간

으로 구성되어 있고,

- 제2단계는
- i) 주행운전전의 준비 : 1시간
 - ii) 도로 및 교통상황에 따른 운전 : 3시간
 - iii) 보행자 보호 및 위험예측 운전 : 2시간
 - iv) 종합운전 및 평가 : 4시간

이다.

<표 4.3> 전문학원 기능교육내용

시간	제1종·제2종 보통반	제2종 자동변속장치반	제1종 대형반, 제1종 특수반
1	승하차와 운전자세, 운전장치 조작	승하차와 운전자세, 운전장치 조작	주행운전전의 준비
2	출발·정지, 속도조절	출발·정지, 속도조절	교통흐름을 타는 주행
3	주행위치와 진로방향, 출발 및 가속시기	주행위치와 진로방향, 출발 및 가속시기, 위치에 맞춘 정지	적절한 통행위치
4	정지위치에 맞춘 정지, 커브의 통행	커브와 모퉁이 통행, 경사로 통행	보행자등의 보호
5	모퉁이의 통행	후진	도로·교통상황에 따른 운전
6	경사로 통행	통행위치와 진로선택, 장애물 대응	위험을 예측한 운전
7	후진	표지 및 표시, 신호에 따른 주행	종합운전
8	통행위치와 진로선택, 장애물의 대응	교차로 통행(직진, 좌·우회전)	종합운전
9	표지 및 표시, 신호에 따른 주행	전방주시가 나쁜 교차로통행, 건널목 통과, 과속의 위험성	종합운전
10	교차로 통행(직진, 좌·우회전)	주·정차	종합운전
11	전방주시가 좋지못한 교차로 통행, 건널목 통과	종합운전	
12	주·정차	종합운전	
13	과속의 위험성, 오토매틱 운전	주행운전전의 준비	
14	종합운전	교통흐름을 타는 주행	
15	종합운전	적절한 통행위치	
16	주행운전전의 준비	보행자등의 보호	
17	교통흐름을 타는 주행	도로·교통상황에 따른 운전	
18	적절한 통행위치	위험을 예측한 운전	
19	보행자등의 보호	종합운전	
20	도로·교통상황에 따른 운전	평가	
21	위험을 예측한 운전	-	
22	종합운전	-	
23	종합운전	-	
24	종합운전	-	
25	평가	-	

주) 음영부분은 제2단계 교육임

3) 도로주행교육

도로주행교육은 제1종 보통반, 제2종 보통반에 대하여 실시하는데, 교육내용은 다음 <표 4.4>와 같다.

<표 4.4> 전문학원 도로주행교육 내용

시간	교육 항목	교육 세 목
1	도로주행전 준비	도로주행시 운전자의 마음가짐, 안전을 위한 자동차 점검, 도로사정에 대한 정보 파악
2	주변교통과 합류하는 방법	차로진입 요령, 차로진입 후 안전한 통행, 차로변경 요령
3	차로 선택 및 신호·표지등에 따르는 통행	주행차로의 선택, 신호·표지등에 따르는 주행
4	속도 선택	법정속도의 준수, 도로상황에 따른 속도 선택
5	교통정리가 행하여지는 교차로 통행	교차로에서 직진하는 방법, 교차로에서 우회전하는 방법, 교차로에서 좌회전하는 방법
6	교통정리가 행하여지지 않는 교차로 통행	통행 우선순위에 따르는 교차로 통행
7	보행자등의 보호	보행자, 자전거, 이륜차등의 보호
8	위험을 예측한 운전	주변 교통상황을 파악하여 위험을 예방하고 방어하는 방법
9	종합운전	도로주행 전 교육과정에 따른 종합운전
10	평가	도로주행 전 교육과정에 따른 평가

4) 이륜자동차 교육

이륜자동차 운전교육을 실시하는 교육반인 제2종 소형반, 원동기장치자전거반의 학과 교육과 기능교육 내용은 다음 <표 4.5>와 같다.

<표 4.5> 이륜자동차 운전교육 내용

시간	제2종 소형만		원동기장치자전거만	
	학과 교육	기능 교육	학과 교육	기능 교육
1	교육계획 및 운전자의 자세	복장 및 이륜차 취급 방법	교육계획 및 운전자의 자세	복장 및 원동기장치자전거의 취급방법
2	이륜자동차의 구조(1)	운전장치의 명칭, 조작 방법과 운전자세	원동기장치자전거의 구조	운전장치의 명칭, 조작 방법과 운전자세
3	이륜자동차의 구조(2)	브레이크 조작	신호기와 안전표지 및 안내표지	출발과 정지, 브레이크 조작법, 변속조작
4	신호기	출발과 정지	차마의 통행방법	안전한 주행 및 원활한 출발과 가속
5	안전표지 및 경찰공무원의 지시등	변속조작	보행자등의 보호	속도 조절, 균형유지
6	차마의 통행방법	안전한 주행 및 원활한 출발과 가속	긴급자동차 및 원동기장치자전거의 특성	종합운전
7	차마 및 긴급자동차의 우선	속도조절	안전속도와 서행, 일시 정지, 앞지르기 등	통행구분 및 진로변경, 교차로 통과
8	안전한 속도, 서행 및 보행자의 보호	종합운전	교차로 등의 통행	건널목통과, 경사로 통과, 교통상황, 도로환경에 따른 운전
9	앞지르기, 진로변경등	균형유지	주차와 정차	종합운전
10	교차로등의 통행	통행구분, 진로변경	운전자의 의무	평가
11	주차와 정차	교차로 통과	안전운전에 필요한 지식, 운전면허제도	
12	건널목, 등화, 경음기	건널목 및 경사로 통과	특별한 상황에서의 운전	
13	승차 적재, 견인, 정비 불량	교통상황 및 도로환경에 따른 운전	운전면허 행정처분, 통고 처분	
14	운전자의 금지 및 준수 사항	종합운전	원동기장치자전거 관리 및 응급처치요령	
15	운전면허제도 및 관리	평가	평가	
16	운전면허 행정처분, 자동차 사용정지			
17	사람의 능력과 운전조작			
18	차에 작용하는 물리력과 운전, 특별 상황에서의 운전			
19	이륜자동차의 관리, 교통사고처리, 응급구호처치			
20	평가			

주) 음영부분은 제2단계 교육임

4.2 전문학원제도 및 교육내용에 대한 설문조사

4.2.1 조사 개요

1) 전문가 설문조사

전문가 설문조사는 2001년 5월중에 서울지역 자동차운전전문학원 연합회와 전남광주 지역 일부전문학원의 도움을 받아 서울지역과 광주, 전남지역 전문학원의 학과강사, 기능강사, 기능검정원, 학감, 및 학원장을 포함하여 총 74명을 대상으로 실시되었다.

조사대상자들을 연령별로 구분하여 보면 31-40세 연령대가 35%로 가장 많았고, 다음으로는 41~50세 연령대가 24%로 나타났다. 응답자의 89%가 남성이었고, 5%는 여성이었다. 조사대상자의 담당업무별 분포는 61%가 기능강사 업무를 담당하고 있었으며, 16%가 원장 또는 학감(부학감)이었다.

2) 전문학원 교육이수자 설문조사

전문학원 교육 이수자 대상 설문조사는 2001년 5월중에 도로교통안전관리공단의 강남, 강북교육장에서 교통안전소양교육 참석자 총 52명을 대상으로 실시하였다.

응답자의 연령별 분포를 보면 전문가의 연령층은 31~40세가 많은 반면 교육생의 연령층은 20~30세가 54%로 가장 많았고, 다음으로는 31~40세의 연령이 27%이었다. 성별분포는 응답자의 69%가 남성, 25%가 여성이었다. 운전면허취득과는 상관없이 실제 운전한 기간을 질문한 결과는 1년 미만이 37%로 가장 높았고, 다음으로는 2~3년 미만이 19%로 나타났다.

4.2.2 학과교육

1) 제도 및 운영

전문가에게 현재 진행되는 전문학원에서의 학과 교육 관련 제도 및 교육프로그램 운영 전반에 대한 의견을 조사한 결과, 불만인 경우는 47%(매우불만 포함, 이하 같음), 보통은 35%, 만족하는 경우(매우만족 포함, 이하 같음)는 11%로 나타났다.

주요 문제점으로는 다음 <표 4.6>과 같이 교육생들의 학과교육 기피현상이 36%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로는 학과교육의 유명무실화가 23%로 나타났다.

<표 4.6> 학과교육의 문제점(전문가)

항 목	빈도(점유율)
내용의 불필요, 실제운전에 필요한 내용이 빠짐	16(18%)
학과교육의 유명무실화	20(23%)
전문적인 교육과정이나 제도 미비	6(7%)
교육기자재가 없거나 구비의 어려움	1(1%)
교육생들의 학과교육 기피	31(36%)
기타	13(15%)
계	87(100%)

이에 대한 개선방안으로 학과시험의 난이도와 배점을 상향조정하여 활성화를 유도하는 방법(4명)과 자질 있고 전문성을 갖춘 강사의 확보(2명)를 들었고, 교육생들의 학과교육기피에 대해서는 학과교육(25시간)을 이수하면 학과시험을 면제하는 방법(4명), 학과교육의 의무교육화(2명)등이 있었다. 그리고 많은 응답자가 운전자들의 의식개혁(질서 의식함양, 모범운전, 교양교육)을 위한 교재개발이 필요하다(8명)는 의견을 제시하였다.

교육이수자에게 전문학원에서 학과교육을 받은 경우 학과교육내용이나 교육방법에 대한 의견을 질문한 결과 다음 <표 4.7>과 같이 31%가 보통, 23%가 만족, 16%가 불만이라고 응답하였다. 학과교육의 문제점에 대하여는 학과교육 진행방법이 지루하거나 학습효과를 높일 수 있는 기자재를 사용하지 않는다가 28%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로는 강사의 자질이나 전문성의 문제가 22%로 나타났다.

<표 4.7> 학과교육의 문제점(교육이수자)

항 목	빈도(점유율)
학과교육 내용의 불필요	3(17%)
실제운전에 필요한 내용이 빠져 있음	3(17%)
학과교육내용이 실제 운전상황과 다른 점	2(11%)
강사의 자질이나 전문성의 문제	4(22%)
기자재 사용 미비	5(28%)
기타	1(6%)
계	18(100%)

2) 교육시간

전문학원에서의 학과교육은 초기 30시간 의무교육에서 1997년 12월 6일자로 25시간으로 단축된 이래 지속적인 의무교육대상의 축소로 인해 실질적으로는 의무교육이 폐지된 상태이나 25시간 학과교육에 대한 의견을 조사하였다. 조사 결과는 다음 <표 3.9>와 같이 현재 학과교육시간(25시간)에 대해 적당하다는 의견이 각각 54%, 56%였고, 과다하다(매우과다 포함, 이하 같음)는 의견이 각각 28%, 25%였다.

<표 4.8> 25시간 학과교육시간 만족도 분포

항 목	전문가	교육이수자
매 우 부 족	0(0%)	3(6%)
부 족	5(7%)	2(4%)
적 당	40(54%)	29(56%)
과 다	21(28%)	13(25%)
매 우 과 다	6(8%)	5(10%)
무 응 답	2(3%)	0(0%)
계	74(100%)	52(100%)

3) 교육내용

학과교육 내용 중 불필요하거나 필요이상의 시간을 할애하는 내용이 있다면 어느 내용인가에 관한 질문에 대한 의견으로는 다음 <표 4.9>와 같이 “교육계획 및 평가”가 각각 28%로 가장 높게 나타났다. 다음으로는 “교통사고 처리 및 응급구호조치”, “운전 면허제도 및 관련 지식” 순이었다.

<표 4.9> 학과교육 내용 중 불필요한 내용에 관한 의견

항 목	전문가	교육이수자
교육계획 및 평가(2시간)	21(28%)	11(28%)
자동차 구조 및 자동차 관리(3시간)	10(14%)	2(5%)
도로교통 관련 법령(12시간)	10(14%)	6(15%)
운전면허제도 및 관련 지식(3시간)	13(18%)	8(20%)
운전행동 및 특별한 상황(4시간)	6(8%)	4(10%)
교통사고 처리 및 응급구호조치(1시간)	14(19%)	9(23%)
계	74(100%)	40(100%)

학과교육 내용 중 추가하거나 강화할 내용에 관한 질문에 대하여 다음 <표 4.10>과 같이 전문가는 도로교통 관련 법령(19%), 자동차 구조 및 자동차 관리와 위험을 예측하는 훈련에 관한 내용이라고 응답하였다. 반면 교육 이수자는 교통사고 처리 및 응급구조조치가 가장 많았는데(27%), 이는 앞에서 23%가 동일한 항목에 대하여 불필요하다고 응답한 결과와 상이한 결과를 나타내고 있다. 다음으로는 위험을 예측하는 훈련이 필요하다고 응답하였다(17%).

<표 4.10> 학과교육 내용 중 강화나 추가 내용에 관한 의견

항 목	전문가	교육이수자
자동차 구조 및 자동차 관리	24(17%)	8(15%)
도로교통 관련 법령	27(19%)	8(15%)
운전면허제도 및 관련 지식	10(7%)	2(4%)
운전행동 및 특별한 상황과 관련된 지식	22(16%)	7(13%)
교통사고 처리 및 응급구조조치	21(15%)	14(27%)
알콜 및 약물운전 등에 대한 정보	11(8%)	4(8%)
위험을 예측하는 훈련	24(17%)	9(17%)
기타	2(1%)	0(0%)
계	141(100%)	52(100%)

4.2.3 장내기능교육

1) 제도 및 운영

전문가들은 장내기능교육과 관련된 제도 및 운영 전반에 대하여 55%가 보통이라고 응답하였고, 26%가 불만이라고 응답하였다. 장내기능교육의 주된 문제점으로는 다음 <표 4.11>과 같이 합격위주의 교육이 43%로 가장 높게 나타났고, 다음으로는 교육생들

의 교육태도나 성향이 교육 효과를 저해한다가 24%로 나타났다. 또한 전문가들은 합격을 위한 교육보다는 사고 예방 및 안전운전에 역점을 두어 교육하며 교육생 각자에 맞는 교육을 실시하는 1:1교육 방식이 필요하다는 의견을 제시하였다.

<표 4.11> 장내기능교육의 주된 문제점(전문가)

항 목	명(%)
교육현실과 부적합	11(16%)
기능검정 합격위주 교육	29(43%)
강사의 전문적인 교육과정이나 제도 미비	7(10%)
교육생들의 교육태도나 성향이 교육 효과 저해	16(24%)
기타	5(7%)
계	68(100%)

한편 교육이수자들은 전문학원에서 받은 장내기능교육의 내용이나 교육방법에 대한 만족도에 대하여서는 응답자의 40%가 보통, 31%가 만족, 16%가 불만이라고 답하였다.

장내기능교육에 대한 불만이 있다고 응답한 경우(문13) 그 내용에 대하여 질문한 결과 강사의 자질이나 전문성에 문제가 있다가 33%로 가장 많이 응답하였고, 다음으로는 장내기능교육방법이 합격위주의 형식적이라는 것과 실제 운전에서 필요한 내용이 빠져 있는 점이 불만이라고 21%가 응답하였다.

2) 교육시간

현재 25시간의 장내기능교육에 대한 의견을 조사한 결과 다음 <표 4.12>와 같이 전문가와 교육이수자의 80%, 65%가 적당하다고 응답하였고, 각각 14%, 23%가 많다고 응답하였다.

<표 4.12> 25시간 장내기능교육시간 만족도 분포

항 목	전문가	교육이수자
매 우 부 족	1(1%)	1(2%)
부 족	4(5%)	4(6%)
적 당	59(80%)	34(65%)
과 다	10(14%)	9(17%)
매 우 과 다	0(0%)	3(6%)
무 응 답	0(0%)	1(2%)
계	74(100%)	52(100%)

3) 교육내용

장내기능교육 내용 중 불필요한 내용에 대한 의견 조사 결과 전문가, 교육이수자 모두 기본조작, 주행운전전의 준비 등 기본적인 교육을 들고 있었다(<표 4.13> 참조).

<표 4.13> 장내기능교육 내용 중 불필요한 내용

항 목	전문가	교육이수자
기본조작(3.5시간)	15(22%)	11(18%)
정지, 커브, 모퉁이, 경사로 통행(3시간)	5(7%)	5(8%)
후진 및 주 정차(2시간)	2(3%)	4(6%)
교통상황, 신호, 표지등에 따른 주행, 과속(2.5시간)	6(9%)	9(15%)
교차로 및 건널목 통행(2시간)	6(9%)	4(6%)
종합운전(2시간)	5(7%)	6(10%)
주행운전전의 준비(1시간)	8(12%)	10(16%)
도로 및 교통상황에 따른 운전(3시간)	8(12%)	5(8%)
보행자 보호 및 위험예측 운전(2시간)	7(10%)	6(10%)
종합운전 및 평가(4시간)	7(10%)	2(3%)
계	69(100%)	23(100%)

장내기능교육 내용 중 더 강화하거나 추가할 필요가 있는 내용이 있다면 어떤 내용인가에 대한 질문에 대해 후진 및 주 정차, 보행자보호 및 위험예측 훈련에 관한 내용이 가장 많았다(<표 4.14> 참조).

<표 4.14> 장내기능교육 내용 중 강화할 내용

항 목	전문가	교육 이수자
기본조작	16(11%)	3(3%)
정지, 커브, 모퉁이, 경사로 통행	18(13%)	9(10%)
후진 및 주정차	22(15%)	15(16%)
교통상황, 신호, 표지 등에 따른 주행, 과속	16(11%)	11(12%)
교차로 및 건널목 통행	5(4%)	2(2%)
종합운전	11(8%)	9(10%)
기타	0(0%)	1(1%)
주행운전전의 준비	11(8%)	4(4%)
도로 및 교통상황에 따른 운전	17(12%)	14(15%)
보행자 보호 및 위험예측 운전	18(13%)	17(18%)
종합운전 및 평가	7(5%)	7(8%)
기타	1(1%)	0(0%)
계	142(100%)	92(100%)

4.2.4 도로주행교육

1) 제도 및 운영

전문가들은 도로주행교육 관련 제도 및 운영 전반에 대하여 불만이 44%, 보통 34%, 만족이 5%인 것으로 나타났다. 도로주행교육의 주된 문제점이 무엇인가에 대한 답변으

로는 다음 <표 4.15>와 같이 48%가 합격위주의 교육으로 응답하였고, 도로주행교육이 현실과 부적합하다는 답변이 20%였다.

<표 4.15> 도로주행교육의 주된 문제점(전문가)

항 목	빈도(점유율)
교육현실과 부적합	16(20%)
기능검정 합격위주 교육	39(48%)
강사의 전문적인 교육과정이나 제도 미비	7(9%)
교육생들의 교육태도나 성향이 교육 효과 저해	11(13%)
기타	9(11%)
계	82(100%)

반면 교육 이수자는 도로주행 교육내용이나 교육방법에 대해 38%가 보통이라고 응답하였고, 만족은 31%, 불만은 12%로 전문가에 비하여 만족도가 높은 것으로 나타났다. 도로주행교육의 불만족 요인으로는 다음 <표 4.16>과 같이 교육방법이 합격 위주로 진행된 점이 28%이었고, 강사의 자질이나 전문성의 문제점과 실제 운전엔 필요한 내용이 빠져 있다는 점을 각각 24%가 응답하였다.

<표 4.16> 도로주행교육에 대한 불만(전문가)

항 목	빈도(점유율)
불필요한 내용이 많음	1(3%)
실제 운전엔 필요한 내용이 빠짐	7(24%)
단계적,체계적이지 못함	4(14%)
강사의 자질이나 전문성에 문제	7(24%)
합격위주로 진행	8(28%)
실제로 운전엔 어려움	2(7%)
기타	0(0%)
계	29(100%)

2) 교육시간

전문가는 현재 시간과 장래기능교육시간과는 달리 도로주행교육시간의 경우 대부분의 응답자가 부족하다(79%)고 응답하였다(다음 <표 4.17> 참조). 교육시간의 부족하다고 응답한 사람의 경우 현행 10시간의 교육시간의 두 배인 20시간의 적당하다고 응답한 사람이 29명(48%)이었고, 15시간이 적당하다는 27명(44%), 25시간이 적당하다는 3명(40%)이었다.

<표 4.17> 도로주행교육시간에 대한 의견

항 목	전문가	교육 이수자
매 우 부 족	13(18%)	1(2%)
부 족	45(61%)	16(31%)
적 당	11(15%)	32(62%)
과 다	2(3%)	2(4%)
매 우 과 다	0(0%)	1(2%)
무 응 답	3(4%)	0(0%)
계	74(100%)	52(100%)

반면, 교육생은 62%가 적당하다고 응답하였고, 33%가 부족하다(매우 부족하다도 포함)고 응답하였다. 반면 6%는 과다하다(매우 과다 포함)고 응답하였다.

3) 교육내용

도로주행교육의 내용 중 불필요하거나 필요이상의 시간이 할애된 내용에 대한 질문에 대해 전문가와 교육 이수자 모두 도로주행 전 준비 및 주변교통에 대한 판단(2시간)과 차로 및 속도 선택(2시간), 교차로 통행 및 보행자 보호를 들고 있었다(<표 4.18> 참조).

<표 4.18> 도로주행교육 내용 중 불필요한 내용

항 목	전문가	교육 이수자
도로주행전 준비 및 주변교통에 대한 판단(2시간)	7(25%)	7(23%)
차로 및 속도 선택(2시간)	7(25%)	7(23%)
교차로 통행 및 보행자 보호(3시간)	4(14%)	8(26%)
위험예측 운전(1시간)	4(14%)	5(16%)
종합운전 및 평가(1시간)	6(21%)	4(13%)
계	28(100%)	31(100%)

도로주행교육내용 중 더 강화할 필요가 있거나 추가할 내용에 대하여 전문가와 교육 이수자 모두 복잡한 시가지나 고속도로 등에서의 운전과 위험예측 운전(방어운전)에 관한 내용이 필요하다고 응답하였다(<표 4.19> 참조).

<표 4.19> 도로주행교육 내용 중 추가할 내용

도로주행교육 내용 중 추가할 내용	전문가	교육 이수자
도로주행전 준비 및 주변교통에 대한 판단	14(10%)	5(8%)
차로 및 속도 선택	13(9%)	4(7%)
교차로 통행 및 보행자 보호	14(10%)	5(8%)
위험예측 운전(방어운전)	28(20%)	15(25%)
종합운전 및 평가	9(7%)	5(8%)
복잡한 시가지나 고속도로등에서의 운전	33(24%)	15(25%)
야간,강우나 강설시 등 특별한 상황에서의 운전	22(16%)	10(17%)
기타	4(3%)	0(0%)
계	137(100%)	59(100%)

4.3 전문학원 교육의 효과(교통사고율 분석)

전문학원교육이수의 교통안전도에 기여하는 효과를 분석하기 위해 교육이수자의 면허 취득후 교통사고 기록을 월별로 수집, 분석하였다. 또한 1999년 5월 이후 폐지된 10시간 학과교육 의무화 폐지가 교통안전에 미친 영향을 분석하고자 하였다.

조사대상은 1998년 10월부터 1999년 10월까지 신규로 1종 2종 보통운전면허를 취득한 운전자 전원의 면허취득 후 12개월간의 인피교통사고 야기건수를 분석하였다. 신규면허 취득자를 전문학원 교육 이수자와 비이수자로 구분하였는데, 연령별로는 18세부터 21세까지와 22세 이상으로 구분하였으며 성별로도 분류하였다(다음 <표 4.20 > 참조).

<표 4.20> 운전면허 취득월별 신규면허 취득현황('98년 10월~'99년 10월)

월	신규면허취득자수(명)	이수자비율(%)	여성비율(%)
98년 10월	78,006	41.6	33
98년 11월	77,150	42.2	37.4
98년 12월	78,633	42.1	39.3
99년 1월	79,931	47.0	36.8
99년 2월	71,825	54.3	34.2
99년 3월	87,996	55.4	34.3
99년 4월	73,812	54.8	32.2
99년 5월	122,642	73.7	42.8
99년 6월	100,500	66.9	43.1
99년 7월	108,193	66.8	42.3
99년 8월	113,324	68.2	41.9
99년 9월	98,718	66.1	41.8
99년 10월	100,711	66	44.4

전문학원 교육이수자는 전문학원에서 도로주행기능검정에 합격한 운전면허 취득자이고, 비이수자는 운전면허시험장에서 도로주행시험에 합격한 운전면허 취득자이다. '98년

10월부터 '99년 10월까지 새로 운전면허를 취득한 사람은 전문학원 교육 비이수자가 488,111명, 전문학원 교육이수자가 703,330명으로 총 1,191,441명이었다. 이중 여성은 총 469,046 명으로 약 39%를 차지하고 있다.

위 자료의 특징은 1999년 5월 이후 신규면허취득자 수가 급격하게 증가하였다는 것인데 이는 1999년 4월 30일을 기준으로 전문학원에서 실시하는 10시간 의무교육이 폐지된 것과 관련 있는 것으로 보인다.

신규면허취득자 증가분의 대부분을 전문학원 출신이 메우고 있고 계절적으로 4월부터 9월까지가 신규면허 취득자가 많은 계절인 것을 감안한다면 면허시험장에서 학과시험을 통과하고 전문학원에 수강을 신청한 자들이 의무적으로 수강하여야 했던 10시간 학과교육이 임의교육으로 바뀐에 따라 실질적으로 전문학원에서 면허를 취득하는 것이 보다 용이하게 됨으로써 이러한 결과를 나타낸 것으로 보인다. 또한 여성 신규면허 취득자의 비율이 급격하게 높아진 것도 이를 반영하고 있다고 보여진다.

위 자료의 신규면허 취득자들의 연령별 분포는 다음 <표 4.21>과 같다.

<표 4.21> 신규면허 취득자의 연령별 분포

면허 취득월	연령 신규면허 취득자수	18세 ~ 21세			22세 이상		
		계(%)	이수자	비이수자	계	이수자	비이수자
98년 10월	78,006	22,190(28)	9,876	12,314	55,816	22,596	33,220
98년 11월	77,150	20,820(27)	8,876	11,944	56,330	23,683	32,647
98년 12월	78,633	20,702(26)	8,459	12,243	57,931	24,663	33,268
99년 1월	79,931	26,786(34)	12,934	13,852	53,145	24,643	28,502
99년 2월	71,825	30,052(42)	17,429	12,623	41,773	21,597	20,176
99년 3월	87,996	34,258(39)	20,095	14,163	53,738	28,701	25,037
99년 4월	73,812	23,372(32)	13,510	9,862	50,440	26,952	23,488
99년 5월	122,642	35,318(29)	26,920	8,398	87,324	63,581	23,743
99년 6월	100,500	25,586(25)	17,290	8,296	74,914	50,013	24,901
99년 7월	108,193	33,789(31)	22,917	10,872	74,404	49,383	25,021
99년 8월	113,324	45,143(40)	32,538	12,605	68,181	44,785	23,396
99년 9월	98,718	32,487(33)	22,980	9,507	66,231	42,364	23,867
99년 10월	100,711	26,209(26)	17,920	8,289	74,502	48,625	25,877

18세부터 21세까지의 신규면허 취득자수가 2월과 3월 그리고 8월에 가장 많은 것은 방학 기간 중 면허를 취득하고자 하는 학생들 숫자를 반영한다고 판단된다.

4.3.1 전문학원 출신자의 교통사고율 비교분석

위 자료의 전문학원 교육이수자와 비이수자의 인피사고율은 다음 <표 4.22>과 같다.

<표 4.22> 전문학원 교육이수자와 비이수자의 교통사고율 지표 통계치

구 분	신규면허취득자수	면허취득후 1년간 인피사고건수	인피사고율
비이수자	488,111	11,674	0.0239
이 수 자	703,330	9,704	0.0138
전 체	1,191,441	21,378	0.0179

위 결과는 “자동차운전전문학원 교육이수자의 교통사고율 분석, 도로교통안전관리공단, 1999”의 결과와 거의 일치하는 것이며 위 보고서에서 적시한 전문학원 교육이수자와 비이수자간의 차이를 요약 정리하면 다음 <표 4.23>과 같다.

'99년 1월부터 4월까지 새로 운전면허를 취득한 사람은 전문학원 교육 비이수자가 147,618명, 전문학원 교육이수자가 174,032명으로 총 321,650명이었다. 전문학원 교육이수자와 비이수자의 법규위반 피단속율, 중요법규위반 피단속율, 인피사고율은 다음과 같다.

<표 4.23> 전문학원 교육이수자와 비이수자의 교통사고율 지표 통계치

구 분	법규위반 피단속율	중요법규위반 피단속율	인피사고율
비이수자	0.0567	0.0386	0.0122
이 수 자	0.0308	0.0238	0.0054
전 체	0.0427	0.0306	0.0085

주) 피단속(사고)율 = 해당 6개월간의 총피단속회수 / 해당 4개월간 면허취득자수 = 해당기간 신규면허 취득자의 해당 6개월간의 피단속(사고)율

전문학원 교육이수자의 3가지 지표치는 전문학원 교육이수자의 교통안전 측면의 우월성을 보여주고 있는데, 이와 같은 차이의 원인은 전문학원교육 이수여부와 두 집단간의 특성별 분포의 차이인 것으로 분석되었다. 이를 12개월로 환산하면 비이수자의 인피사고율은 0.0244와 이수자는 0.0108로 유사한 결과를 나타내고 있다.

분산분석 결과, 두 집단간의 남녀분포 차이, 연령분포 차이, 지역분포 차이가 두집단의 범규위반 및 교통사고율 차이의 부분적인 원인이기는 하나, 주된 원인은 아니며, 전문학원 교육이수 여부가 주된 요인으로 작용하고 있다는 것을 확인할 수 있었다.

Logit 회귀분석 결과는 두 집단간의 성별, 연령, 주거지역분포의 차이로 인한 차이를 제외하고도 전문학원 교육 비이수자가 전문학원 교육이수자에 비하여 범규위반 피단속률에서 1.66배, 중요범규위반 피단속률에서 1.46배, 인피사고율에서 1.85배 높은 것으로 나타났다.

그러나 위 연구결과는 조사대상자의 운전활동 정도 즉 얼마나 많은 양의 운전활동을 하는가에 대한 자료를 바탕으로 한 분석이 아니어서 이에 따른 결과 해석상의 문제가 있다. 따라서 본 연구 결과는 전문학원 교육이수자와 비이수자간에 분석대상기간동안 운전활동량에 큰 차이가 없다는 것을 전제로 한 것이었다.

4.3.2 면허취득후 12개월간의 교통사고율 추이

신규면허취득자들이 면허를 취득한 후 1년간 매월 인피교통사고 야기건수를 살펴봄으로써 시간적으로 교통환경에 적응하는 과정을 분석하고자 하였다. 특히 전문학원 교육을 받은 신규운전자와 정규교육을 받지 않은 운전자들 사이에 어떠한 차이가 있는 지를 밝혀보고자 하였다. 나아가 정규운전교육이 운전적응과정에서 저연령층과 22세 이상에 미치는 영향을 각각 도출하고자 하였다.

이를 위해 1998년 10월부터 1999년 10월까지 신규로 1종 2종 보통운전면허를 취득한 운전자 전원의 면허취득 후 12개월간의 인피 교통사고야기율을 나이별로 전문학원 출신 여부별로 매월 조사하였다. 신규면허취득자 전체의 면허취득후 12개월간의 인피교통사고율 변화율 추이는 다음 <표 4.24>와 같다.

<표 4.24> 월별 교통사고야기율 변화 추이

면허취득후 경과개월수	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
교통사고 야기율	0.00147	0.00159	0.00154	0.00156	0.00157	0.00158	0.00152	0.00149	0.00147	0.00143	0.00132	0.00142

면허취득 후 1개월까지의 교통사고율을 제외하고는 면허취득후 6개월이 지나면서 교통사고 야기율은 점진적으로 감소하여 12개월 후에는 약 10%의 교통사고 야기율 감소 효과가 있다고 보여진다. 이는 초보운전자가 실제 도로환경에 적응해가면서 교통사고를 회피할 수 있는 능력이 조금씩 향상되어 감을 보여 주고 있다. 이는 면허취득 후 초보운전자들이 점진적으로 운행 시간을 늘여 간다는 사실을 감안할 때 교통사고를 회피하는 능력이 위 통계보다는 좀더 빠른 속도로 향상된다고 판단된다.

이와 같은 적응과정에서 연령별 차이를 조사한 결과는 다음 <표 4.25>와 같다.

<표 4.25> 연령대별·월별 교통사고야기율 변화 추이

구 분	경과월수 취득 자수	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		이 수 자	22세이상 471,586	0.00131	0.00130	0.00129	0.00130	0.00135	0.00130	0.00125	0.00122	0.00121	0.00125
	18-21 231,744	0.00109	0.00109	0.00104	0.00111	0.00091	0.00091	0.00084	0.00081	0.00077	0.00082	0.00078	0.00079
	전체 703,330	0.00123	0.00123	0.00121	0.00124	0.00121	0.00117	0.00111	0.00109	0.00106	0.00111	0.00100	0.00113
비 이 수 자	22세이상 343,143	0.00169	0.00214	0.002	0.00213	0.00217	0.00222	0.00226	0.00225	0.00218	0.00207	0.00197	0.00192
	18-21 144,968	0.0021	0.00207	0.00206	0.00174	0.00193	0.00186	0.00169	0.00164	0.00175	0.00151	0.00133	0.00167
	전체 488,111	0.00182	0.00212	0.00202	0.00202	0.0021	0.00211	0.00209	0.00207	0.00205	0.00190	0.00178	0.00185

위 통계는 22세 이상의 초보운전자의 교통사고 야기율이 저연령층에 비하여 현격하게 높음을 보여주고 있다. 또한 22세 이상의 초보운전자의 교통사고 야기율이 10개월 이후에나 감소하기 시작하는데 비하여 21세 이하 저연령층의 초보운전자의 교통사고야기율은 면허취득후 1개월 후부터 즉시 감소하기 시작하고 감소율도 매우 커 22세 이상 연령

충과의 격차가 시간이 갈수록 증가하며 12개월 후에는 23% 가량 낮게 된다는 사실을 발견할 수 있다.

적응과정에서 전문학원 교육이수 유무의 차이가 어떻게 작용하는지를 조사하였다.

위 통계는 전문학원 교육이수자 집단의 교통사고 야기율이 비이수자 집단에 비하여 월등히 낮음을 보여주고 있으며, 두 집단 모두에서 적응기간이 경과함에 따라 점진적으로 교통사고율이 줄어들고 있음을 확인할 수 있었다.

교육 이수자 전체와 비이수자 전체의 적응기간 중의 월별 교통사고 야기율을 비교하면 이수자 집단의 경우 6개월 후부터 점진적인 감소가 시작되는 반면에 비이수자 집단의 경우 10개월이 지나야 감소가 시작되는 차이를 보여주고 있다. 이를 다시 연령대별로 분류해 보면 이수자 집단, 비이수자 집단 모두 22세 이상 연령층에서의 감소율은 미미한 반면 저연령층의 교통사고 야기율의 감소는 상대적으로 급진적으로 진행되는 것으로 드러났다. 특히 비이수자 중 저연령층의 교통사고 야기율은 초기에는 비교대상 집단 모두보다 가장 높은 수준이다가 시간이 지난 후 전문학원 이수자 중 22세 이상 집단의 그것에 수렴해감을 확인할 수 있다.

4.3.3 전문학원 의무학과교육 폐지가 교통안전에 미친 영향

1999년 4월 30일을 기준으로 전문학원에서 실시하는 10시간 의무교육이 폐지되었다. 즉, 면허시험장에서 학과시험을 통과하고 전문학원에 수강을 신청한 자들이 의무적으로 수강하여야 했던 10시간 학과 교육이 임의교육으로 바뀐에 따라 실질적으로 전문학원에서의 학과 교육이 폐지되었다. 이전에는 면허시험장에서 학과시험을 통과한 후에 전문학원에서 기능시험을 거쳐 연습면허를 받기 위해서는 학과교육 10시간을 의무적으로 수료하여야 했지만 이러한 의무 조건이 폐지되게 된 것이다.

이와 같은 실질적인 학과교육 폐지가 전문학원 교육 이수자들의 교통사고율에 미친 영향을 분석하고자 하였다. 이를 위해 '98년 10월부터 '99년 10월까지 신규로 제1종 또는 제2종 보통운전면허를 취득한 운전자의 면허취득 후 12개월간의 인피교통사고율을 매월 조사하여 '99년 5월 이전의 신규면허 취득자의 면허취득 직후 12개월간의 인피교통사고율과 이후에 배출된 신규면허 취득자와 비교하였다(<표 4.26> 참조).

<표 4.26> 면허취득월별 신규면허취득자의 연간 교통사고율 추이

취득월 구분	98년 10월	98년 11월	98년 12월	99년 1월	99년 2월	99년 3월	99년 4월	99년 5월	99년 6월	99년 7월	99년 8월	99년 9월	99년 10월
전체	.018	.018	.018	.017	.017	.018	.021	.019	.019	.018	.016	.017	.019
이수자	.0135	.014	.0148	.0129	.0121	.0138	.0156	0.015	.0142	.0137	.0126	.0135	.0136
비이수자	.0219	.0202	.0209	.0201	.0219	.0229	.0281	.0284	.0302	.026	.0231	.0253	.0261

위 결과는 의무학교교육제의 폐지 전후 전문학원 교육이수자의 교통사고 야기율에 큰 변화가 없었다는 것을 보여주고 있다. <표 4.30>에서 확인할 수 있듯이 폐지이후 보다 많은 비율의 면허취득 희망자가 전문학원 교육이수를 면허취득 수단으로 선택했으며 특히 보다 많은 여성 운전자가 전문학원을 통해서 배출되었다는 긍정적인 결과를 확인할 수 있었다.

그러나, '99년 5월을 전후하여 비이수자의 교통사고 야기율이 크게 악화되었다. 그럼에도 불구하고 비이수자와 이수자를 포함하는 전체의 교통사고율에 변화가 거의 없었는데 이는 전체 중에서 이수자의 비중이 2/3수준으로 증가하여 이를 보완하였다는 것을 보여주고 있다. 그러나 본 연구에서는 비이수자의 교통사고 야기율의 증가를 밝히지 못하였다.

4.3.4 전문학원별 교통사고율 비교·분석

다음 결과는 “자동차운전전문학원 교육이수자의 교통사고율 분석, 도로교통안전관리공단, 1999”의 결과를 요약, 정리한 것이다.

전문학원별 교통사고율 지표의 변동요인은 각 전문학원 출신자들의 개인적 특성과 전문학원의 특성이라고 할 수 있다. 각 학원 출신자들의 개인적인 특성 변동요인으로서 남녀구분, 연령을 선정하였으며, 각 전문학원의 특성으로는 전문학원이 위치한 지역과 학원규모를 선정하였다. 학원규모는 해당기간 동안의 해당학원 출신 신규면허 취득자수를 기준으로 하였다.

학원 규모별 교육이수자의 교통사고율 현황은 다음 <표 4.27>과 같다.

<표 4.27> 학원 규모별 교육이수자의 교통사고율 현황

학원규모	대상자수	법규위반 피단속회수(비율)	중요법규위반 피단속회수(비율)	인피사고회수 (비율)
250명 미만	23,620	894 (3.79)	687 (2.91)	152 (6.44)
250~500 명 미만	51,290	1,721 (3.36)	1,343 (2.62)	341 (6.65)
500~750명 미만	28,511	887 (3.11)	684 (2.40)	156 (5.47)
750~1000명 미만	25,718	745 (2.90)	571 (2.22)	120 (4.67)
1000~1500명 미만	19,244	489 (2.54)	379 (1.97)	72 (3.74)
1500~2000명 미만	9,849	266 (2.70)	194 (1.97)	45 (4.57)
2000명 이상	15,800	365 (2.31)	276 (1.75)	50 (3.16)
전체	174,032	5,367 (3.08)	4,134 (2.37)	936 (0.55)

연령별, 성별, 주거지역별 분포의 차이로 인한 교통사고율 변인을 제거한 상태에서도 전문학원 교육이수자의 교통사고율이 출신학원 규모별로 차이가 있는가를 검증하기 위해 인피교통사고율에 대하여 전문학원 규모, 남녀구분, 연령, 주거지역을 변인으로 하는 4원분산분석을 실시하였다.

주효과와 2인자 교호작용 요인들로 법규위반, 중요법규위반, 인피사고에 대한 분산분석을 실시한 결과는 다음 <표 4.28>과 같다.

분석 결과 연령, 지역, 남녀구분 모두 3가지 교통사고율 지표에 중요한 변인으로 작용함을 알 수 있다. 또한 다른 요인들의 영향을 제거한 상태에서 학원규모의 효과에 대한 F-통계량 값은 법규위반 피단속율과 중요법규위반 피단속률은 유의수준 $\alpha=0.01$ 에서, 인피사고율은 유의수준 $\alpha=0.15$ 에서 통계적으로 유의적인 차이를 보였다. 따라서 출신학원규모는 출신자들의 높은 법규준수태도와 낮은 사고율에 중요한 요인이 되고 있다는 것을 확인할 수 있다.

<표 4.28> 학원 규모별 인피사고 분산분석 결과

요인	제곱합	자유도	평균제곱합	F 값	P-value
지역	0.189	14	0.013	2.53	0.0013
성별	0.978	1	0.978	183.76	0.0001
연령	0.289	4	0.072	13.58	0.0001
학원규모	0.044	6	0.007	1.37	0.2242
지역*성별	0.154	14	0.011	2.06	0.0108
지역*연령	0.606	56	0.011	2.03	0.0001
지역*학원규모	0.183	41	0.004	0.84	0.7539
성별*연령	0.354	4	0.088	16.62	0.0001
성별*학원규모	0.048	6	0.008	1.50	0.1747
연령*학원규모	0.203	24	0.008	1.59	0.0334
오차	924.89	173,861	0.0053		
전체	930.97	174,031			

4.3.5 소결론

교통안전도 측면에서 전문학원제도의 도입은 매우 긍정적인 효과를 거두고 있다. 특히 교통안전도 측면에서 가장 신뢰할만한 통계인 인피교통사고 야기율에서 전문학원 교육 이수자들이 비이수자들에 비하여 현격하게 낮은 수치를 보여주고 있다는 사실은 이 제도의 도입의 목적인 양질의 운전자 배출이 성공적으로 달성되고 있다고 보여진다.

전문학원에서 이루어지던 의무적인 학과교육 폐지이후도 전문학원 이수자의 교통사고 야기율에 차이가 없었음을 볼 때 전문학원에서 이루어지는 도로주행연습을 포함한 정규적인 실기교육의 효과는 부정할 수 없는 것으로 보여진다. 특히 전문학원 교육이수자들의 비이수자들에 대한 상대적으로 우월한 특성이 주는 교통안전도에의 긍정적인 효과를 제외한 순수한 정규교육의 효과를 입증할 수 있었다. 또한 제도의 도입과 동시에 실시된

도로주행시험과 이에 수반되는 전문학원의 도로주행교육의 긍정적 효과는 교통안전도 측면에서 획기적인 결과를 가져오고 있다고 보여진다.

본 연구를 통해 밝혀진 사실 중 특이 사항은 면허취득 직후부터 전문학원 교육이수자의 교통사고 야기율이 비이수자에 비해서 현격한 차이를 보이고 있는데, 이수자 집단이 면허취득후 6개월 이후부터 교통사고 야기율이 감소하기 시작하는 반면, 비이수자집단은 이보다 상대적으로 늦은 10개월 이후에나 상대적으로 작은 비율로 감소하기 시작함을 보여주고 있다. 이는 전문학원에서의 교육이 신규면허 취득자로 하여금 교통환경에의 적응기간을 단축시켜 준다는 긍정적인 신호라고 볼 수 있다.

또한, 연령별로 운전면허 취득 후 교통환경에의 적응기간이 상이함을 알 수 있었다. 특히 22세 이상의 집단이 적응기간이 21세 이하 집단에 비하여 상대적으로 늦게 나타나고 비이수자 집단중에서 21세이하 집단은 면허취득 직후와 6개월 이상 경과한 시점에서 교통사고 야기율의 차이가 극심하였다.

전문학원별 분석 결과 교통사고 야기율은 학원의 규모에 따라 크게 영향을 받고 있음을 알 수 있었고, 다른 요인은 밝힐 수가 없었다. 그 밖에 각 전문학원의 교육의 질이 중요한 변인이 될 수 있겠으나 전문학원 교육의 질을 평가하는 자료는 학원에 대하여 수집이 불가능하였다.

제5장 운전면허시험 실시권 민간위탁제도

5.1 운전면허시험 실시권 민간위탁 현황

5.1.1 운전면허시험 실시권 민간위탁제도

1) 민간위탁에 대한 이론적 검토

가) 민간위탁의 정의 및 장점

『행정권한의위임및위탁에관한규정』에 의하면 “위탁”은 “각종 법률에 규정된 행정기관의 장의 권한 중 일부를 보조기관이나 하급행정기관 또는 지방자치단체 등 하위기관이 아닌 동등한 수준의 다른 행정기관의 장이나 법인·단체 또는 그 기관이나 개인 등 민간기관에게 맡겨 그의 권한과 책임하에 행사하도록 하는 것”이라고 하고 있다.

행정관리에 있어 민간위탁을 포함한 민영화를 통해 구체적으로 기대되고 있는 장점들은 다음과 같다. 첫째, 행정기관의 운영 및 업무수행에 있어서의 효율성 향상으로서 특정 기능의 수행 등 서비스 공급에 있어 특정 행정기관의 독점적 지위가 해소되고 경쟁이 도입됨으로써 인력과 재원의 낭비 등 생산측면에서의 비효율성 문제를 제거하고, 인력 및 조직감축에 따른 작은 정부를 구축하거나 정부팽창을 억제하며, 규모의 경제를 통하여 비용을 절감할 수 있다. 둘째, 행정서비스의 질 향상으로서 정부의 특정기능 수행 및 서비스의 독점공급에 따른 질 저하를 방지하고, 특정 업무에 종사하는 민간기업의 전문성을 활용할 수 있다. 셋째, 민간분야의 활성화와 자율성 신장으로서 민간기업체의 시장진입기회 부여에 따른 활동범위를 확대하고, 서비스 공급주체의 다원화에 의하여 소비자 선택권을 확대할 수 있다.

나) 민간위탁의 구성요소 및 장애요소

민간위탁의 취지를 달성하기 위해서는 기본적으로 다음과 같은 요건들을 전제하고 있

다. 첫째, 정부의 수탁사업자 지정은 수탁가능한 사업자들간의 경쟁에 입각하여야 한다. 둘째, 정부는 특정 기능(서비스)에 대한 위탁자로서 위탁업무를 둘러싸고 수탁사업자와의 관계에서 상호간의 권리와 의무를 규정하는 계약을 체결하여야 한다. 셋째, 대국민과의 관계에서 해당기능에 대한 책임을 여전히 지고 있는 정부는 대국민과의 관계에서 계약에 입각한 서비스가 제공될 수 있도록 이를 감시하고 관리해야 하고, 만약 이들 계약조건이 위배될 시 정부는 그에 상응하는 조치를 취함으로써 대국민과의 관계에서의 책무를 다해야 한다.

한편 정부기능을 민간위탁하는 데 있어서의 장애요소로는 잠재적인 경쟁의 부재, 공직자의 저항, 법적인 장애, 성과수준 규명의 어려움, 관리자 지원확보의 어려움, 부패 가능성, 책무성 확보상의 문제 등이 지적되고 있다.

다) 성공적인 민간위탁을 위한 전제요건

민간위탁을 성공적으로 수행하기 위한 전제요건으로는 다음의 세가지가 있다. 첫째, 구체적으로 정부가 특정기업을 선정하여 정부기능을 위탁하는 과정에서 준수해야 할 요건들로서 적절한 위탁대상기관은 어떻게 선정하고, 위탁 서비스를 둘러싼 위탁기관과 수탁기관과의 관계는 어떻게 설정하고 관리할 것인가 하는 등의 민간위탁운영측면, 둘째, 위탁과정에서의 요건들을 용이하게 충족시킬 수 있는 위탁대상 서비스는 어떤 것들이 있으며 이를 어떻게 선정할 것인가에 관한 위탁대상기능 선정측면, 셋째, 위탁운영측면에서의 요건들을 충족시킬 수 있도록 행정제도가 뒷받침하고 갖추어야 하는 제도적인 측면이 그것이다.

위탁대상을 선정함에 있어서는 i)효율성 증대 효과가 있는가, ii)민간분야가 활성화되어 있는가, iii)대상기능이 공공성이 낮고 성과수준을 규명하기가 용이한가를 기준으로 위탁대상업무로서의 적절성을 검토하여야 한다.

2) 운전면허시험 실시 민간위탁

1995년 자동차운전전문학원제도 도입과 동시에 전문학원 출신자에게는 본인이 교육을 받은 전문학원에서 기능검정에 합격하는 경우 운전면허시험의 기능시험을 면제하는 제

도를 실시하였다.

운전면허시험 중 기능시험을 민간기관인 전문학원에 위탁하게 한 이 제도의 도입 취지는 운전면허시험 응시자의 편의를 증진함으로써 전문학원 입학을 장려하고, 국가 운전면허시험장의 업무를 분담함으로써 만성적인 운전면허시험 적체현상을 해소하며, 운전면허시험장의 인력 감축 효과를 얻기 위한 것이었다.

전문학원은 제1종 보통면허 또는 제2종 보통면허를 취득하기 위하여 학과교육과 장내 기능교육 또는 도로주행교육을 수료한 사람에게 기능검정을 실시할 수 있다. 기능검정은 전문학원에 소속된 기능검정원이 운전면허 기능시험 또는 도로주행시험의 기준에 따라 실시한다. 기능검정 실시대상은 장내기능검정은 학과교육과 기능교육을 이수한 날부터 6월이 경과하지 않은 사람에 대하여 실시하고, 도로주행 기능검정은 연습운전면허의 유효기간이 경과하지 않은 사람이다. 기능검정에 합격하지 못한 교육생은 당해 전문학원에 재등록하여 5시간 이상의 기능교육 또는 도로주행교육을 받은 후에 다시 기능검정에 응시하게 된다.

기능검정에 합격한 사람에게는 각각 수료증 또는 졸업증이 발급되는데, 운전면허시험장에서 연습운전면허 또는 운전면허에 응시하여 수료증 또는 졸업증을 제출하면 기능시험 또는 도로주행시험을 면제받게 된다.

5.1.2 전문학원 기능검정 실시현황

1) 전문학원 운영 및 운전자 배출현황

2000년 12월말 현재 전국에는 522개소의 자동차운전학원이 있는데, 그 중 전문학원은 456개소로서 전체의 87%(지정전 승인학원 포함시 91%)를 차지하고 있다. 1999년과 비교하면 전문학원은 32개소가 증가하였고, 일반학원은 11개소가 감소하여 전문학원이 증가하고 있는 추세를 보이고 있다. 전문학원수를 지역별로 보면 경기도가 85개소로서 가장 많고, 전남, 경북, 충남의 순이었다(<표 5.1> 참조).

<표 5.1> 지역별 자동차학원수

지역 구분	계	서울	부산	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
계	522	26	25	31	29	7	107	38	22	55	32	52	52	38	8
전문학원	456	22	22	26	21	7	85	31	21	48	28	51	49	37	8
승인학원	20	1	1	-	3	-	8	1	-	4	-	-	2	-	-
일반학원	46	3	2	5	5	-	14	6	1	3	4	1	1	1	-

2000년 제1종 보통면허와 제2종 보통면허 신규면허 취득현황을 보면 다음 <표 5.2>와 같이 전체 1,344,977명 중에서 운전면허시험장에서 응시하여 운전면허를 취득한 사람이 351,524명이고, 전문학원 출신자는 993,453명으로서 전체의 74%를 차지하고 있다.

<표 5.2> 전문학원 출신 신규면허취득자수

지역별	계(명)	면허시험장		전 문 학 원			
		취득자수 (명)	점유율 (%)	취득자수 (명)	점유율 (%)	전문학원 수(개소)	학원당 취득자수(명)
계	1,344,977	351,524	26.1	993,453	73.9	456	2,179
서울	291,937	137,974	47.3	153,963	52.7	22	6,998
부산	108,654	35,117	32.3	73,537	67.7	22	3,343
대구	62,142	11,490	18.5	50,652	81.5	26	1,948
인천	77,416	16,221	21.0	61,195	79.0	21	2,914
울산	46,356	7,314	15.8	39,042	84.2	7	5,577
경기	254,624	42,013	16.5	212,611	83.5	85	2,501
강원	56,760	27,006	47.6	29,754	52.4	31	1,000
충북	45,665	16,370	35.8	29,295	64.2	21	1,395
충남	90,760	18,144	20.0	72,616	80.0	48	1,513
전북	53,907	11,033	20.5	42,874	79.5	28	1,531
전남	97,194	2,880	3.0	94,314	97.0	51	1,849
경북	78,442	9,879	12.6	68,563	87.4	49	1,399
경남	64,422	10,616	16.5	53,806	83.5	37	1,454
제주	16,698	5,467	32.7	11,231	67.3	8	1,404

지역별로는 전남, 경북, 울산, 경기, 경남 지역의 전문학원 이용율이 높은 반면, 강원, 서울 지역의 경우 절반이 약간 넘는 수준의 낮은 이용율을 보이고 있다. 특히, 전남지역의 경우 전문학원 이용율이 97%로서 전년도 66%에 비하여 상당히 높아졌으며, 다른 지역에 비하여 월등히 높은 이용율을 나타내고 있다. 전문학원당 운전면허 취득자수를 보면, 학원 1개소당 2,179명이 운전면허를 취득한 것으로 나타나 전년도(1,882명)에 비하여 전문학원 1개소당 배출인원이 높아졌는데, 서울, 울산, 부산 등 대도시의 경우 학원당 신규면허 취득자수가 많은 편이나, 강원, 경북, 제주, 경남, 경북 등의 경우 낮은 것으로 나타났다.

운전면허시험별 응시 및 합격현황을 보면, 다음 <표 5.3>과 같이 학과시험의 경우 전문학원 출신자에 대한 별도의 통계를 추산하지 않고 있어 전체 응시자 중 어느 정도가 전문학원에서 학과교육을 이수하고 있는지 알 수 없다.

장내기능시험의 경우 전체 배출인원의 67%가 전문학원 출신자인데, 운전면허시험장에서 합격률은 29%에 불과한 반면 전문학원은 91%를 넘고 있다. 도로주행시험도 장내기능시험과 유사하게 전체 배출인원의 68%를 차지하고 있으며, 합격률은 91%를 넘고 있다.

<표 5.3> 운전면허시험별 응시자 및 합격자 현황

구 분	응시자		합격자		합격률(%)	
	응시자수(명)	점유율(%)	합격자수(명)	점유율(%)		
학과시험	2,310,790	100	1,540,459	100	66.7	
장내기능 시 험	계	2,703,473	100	1,450,447	100	53.7
	면허시험장	1,642,575	60.8	481,772	33.2	29.3
	전 문 학 원	1,060,898	39.2	968,675	66.8	91.3
도로주행 시 험	계	1,755,753	100	1,410,418	100	80.3
	면허시험장	705,769	40.2	448,265	31.6	63.5
	전 문 학 원	1,049,984	59.8	962,153	68.4	91.6

2) 전문학원에서의 기능검정에 대한 의견조사

가) 조사 개요

자동차운전전문학원 운영자(원장 또는 학감) 300명을 대상으로 현행 기능검정원제도가 자동차운전전문학원 운영에 미치는 영향을 분석하여 제도의 문제점을 파악하고, 개선 방안을 도출하기 위하여 실시하였다.⁴⁾ 유효표본수는 84명이었는데, 지역별·학원규모별 분포는 다음 <표 5.4>, <표 5.5>와 같다.

<표 5.4> 조사대상 지역별 분포

구 분 \ 지 역	계	서울	부산	대구	인천	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
학원수(개소)	300	16	14	19	16	63	22	13	14	19	32	30	28	5
표본수(개소)	84	2	2	4	12	15	7	4	2	6	10	13	6	1
회수율(%)	28	12.5	14.3	21.1	75	23.8	31.8	30.8	14.3	31.6	31.3	43.3	21.4	20
점유율(%)	100	2.4	2.4	4.8	14.3	17.8	8.3	4.8	2.4	7.1	11.9	15.5	7.1	1.2

<표 5.5> 조사대상 학원규모별 분포

구 분 \ 교육장면적	2000평이상 ~3000평미만	3000평이상 ~4000평미만	4000평이상 ~5500평미만	5000평 이상
표본수(개소)	40	26	9	4
점유율(%)	50.6	32.9	11.4	5.1

조사내용은 다음과 같다.

- 학원의 규모 및 운영 현황 : 전문학원 정원 및 교육생수, 기능검정원수 및 기능검

4) 본 설문조사는 1999년 10월 20일 ~ 11월 19일 사이에 “전문학원의 기능검정원 확보기준 개선(완화)연구” 수행 중 실시한 것이다.

정원이 학원 운영에 미치는 영향, 기능검정원의 업무 및 타업무와의 관련성

- 기능검정 실시현황 : 기능검정 실시회수, 기능검정 실시인원, 기능검정 소요시간, 기능검정 실시시 직원간 업무분담
- 기능검정원제도에 대한 견해 : 기능검정원 확보기준의 적절성 및 문제점, 기능검정원 제도 개선방안

나) 조사결과

(1) 기능검정 실시 현황

(가) 기능검정 실시 회수 및 기준

장내기능검정은 평균 주 1회, 도로주행기능검정은 주 1.4회 실시하여 전체적으로 주 2~3회 정도 기능검정을 실시하고 있었고, 매주 특정요일에 실시하는 등 주기적으로 실시한다고 응답한 경우가 전체의 96%인 81개소였다.

(나) 기능검정 소요시간

1일(또는 1회)당 장내기능검정은 평균 54명, 도로주행 기능검정은 평균 33명 실시하여 연간 장내기능검정은 평균 2,040명, 도로주행기능검정은 평균 1,746명 실시하고 있었고, 1인당 소요시간은 장내기능검정은 평균 11분, 도로주행기능검정은 평균 13분이었다.

(2) 기능검정원

기능검정원수는 평균 2.5명이었고, 현재의 검정원수가 적당한지에 대하여 전체의 50%가 적당하다고 응답하였고, 37%가 약간 많거나 너무 많다고 응답하였으며, 적정정원수에 대해서는 평균 2.2명이라고 하였다.

<표 5.6> 기능검정원수에 대한 의견

응답	너무 적다	약간 적다	적당하다	약간 많다	너무 많다
빈도	1	10	42	18	13
점유율(%)	1.2	11.9	50.0	21.4	15.5

기능검정원이 기능검정외에 다른 업무를 수행하는지에 대하여 전체의 72%인 67개소에서 그렇다고 응답하였는데, 기능검정외에 기능검정원이 수행하는 업무로는 학원버스 운영, 기타 학사관리, 기능강사 유고시 대체 등이 많았다. 기능검정원이 기능검정외의 업무를 수행하는 이유로는 대부분이 주 2~3회 정도만 기능검정을 실시하여 업무시간의 공백이 있기 때문인 것으로 응답하였다.

기능검정원의 임금 등으로 인하여 학원 운영에 장애가 되는지에 대하여 학원의 운영 상태에 따라 서로 다르게 응답하여 별다른 경향을 보이지 않았다.

<표 5.7> 기능검정원이 학원 운영에 장애가 되는지에 대한 의견

응답	전혀 그렇지 않다	별로 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	매우 그렇다
빈도	17	16	18	21	12
점유율(%)	20.2	19.0	21.4	25.0	14.4

장내기능검정원과 도로주행기능검정원의 구별 필요성에 대해서는 전체의 96%인 81개소에서 구별할 필요가 없다고 응답하였고, 기능검정원 확보기준에 대해서는 전체의 62%인 52개소에서 적절하지 않다고 응답하였다. 기능검정원 확보기준이 적절하지 않은 이유에 대해서는(주관식 질문) 대부분 현재의 기준이 필요 이상으로 강화되어 있고, 현재의 기준하에서 기능검정원이 기능검정 업무만을 수행하는 경우 주 1~2일 정도면 가능하다고 응답하였다.

적절한 기능검정원 배치기준에 대해서는 i)현재의 “교육생 160인당 1인이상” 이라는 기준을 완화할 것, ii)몇 개의 학원이 공동으로 기능검정원을 고용하여 교류검정을 하거나 기능검정원의 소속을 변경하여 출장검정을 실시할 것, iii)학감의 자율에 맡길 것 등을 제안하고 있었다.

5.2 외국의 사례

5.2.1 미 국

미국은 주정부가 운전면허시험 및 관리 주체이기 때문에 주별로 다양한 형태를 나타내고 있다. 운전면허시험을 총괄하는 기관은 주의 자동차국(Departmnet of Motor Vehicle)으로서 대부분의 운전면허시험은 자동차국 사무소에서 실시된다. 다만, 사업용 자동차의 경우 주와 주 사이를 자유롭게 운행할 수 있도록 하고 있기 때문에 미국의 사업용 운전면허는 연방 차원의 법령에서 규정하고 있으며, 특정주 내에서만 운행할 수 있는 사업용 운전면허를 부여하는 경우 주별로 별도의 기준을 마련하고 있다.

다수의 주에서는 연소자(주별로 다르나 18세미만에서 25세미만 해당)가 운전면허를 취득하려는 경우에는 반드시 학교나 운전학원에 개설된 운전교육을 이수하여야 하는데(30시간 이상의 학과교육, 6시간 이상의 기능교육), 주에 따라서는 운전교육실시기관에 운전면허기능시험 실시권한을 부여하기도 한다.

민간기관에 기능시험 실시권을 부여한 것은 i)보다 많은 곳에서 고객이 편한 시간에 기능시험을 실시할 수 있으므로 고객의 서비스 만족도를 증진시킬 수 있고, ii)정부의 업무 부담을 줄일 수 있으며, iii)민간기관간의 경쟁을 통하여 행정적 비용을 감소시키고 나아가 고객이 지출하는 비용 또한 절감할 수 있다고 판단하였기 때문이다.

그러나, 민간기관에의 시험실시권 위탁은 시험의 공정성 확보 측면에서 많은 문제점을 드러내고 있는데, 최근 몇 년 사이에 플로리다주, 오하이오주, 일리노이주 등에서는 이러한 민간기관이 운전면허시험장 공무원과 결탁하여 부정한 대가를 받고 자격을 갖추지 않은 사람에게 운전면허를 발급한 사건이 발생하였다⁵⁾.

5) 특히 일리노이주의 경우 연방정부의 감사결과 1996년에서 1999년 사이 5명의 공무원이 운전학원, 기능시험 응시자로부터 뇌물을 받고 200명이 넘는 사람에게 부정으로 운전면허를 발급한 사실이 밝혀짐으로써 일리노이주에 거주하는 3,400명의 운전면허 취득자를 대상으로 재시험을 실시하였을 뿐만 아니라 다른 15개 주의 수백명에 대해서도 재시험을 실시하였다.

1) 비사업용 운전면허

가) 캘리포니아주

자동차국은 자동차국에 의하여 면허를 받은 운전학원이 C면허에 대하여 자동차국이 실시하는 기능시험을 대체하는 기능시험을 실시하고, 기능시험증명서를 발급하게 하는 파일럿 프로그램(Delegated Testing Pilot Program)을 실시하고 있다. 기능시험 실시 위탁 프로그램은 이 프로그램이 교통안전에 미치는 영향이 있는지와 자동차국의 시험관과 비교하여 학교 시험관이 시험점수에 있어서 일관성이 있는지를 평가할 것이다.

파일럿 프로그램에 사용되는 기능시험은 현재 Los Angeles, Orange, San Diego 카운티의 운전면허시험장에서 사용되는 운전수행평가(Driver Performance Evaluation ; DPE)이고 이 프로그램은 Los Angeles, Orange, San Diego에서만 실시되고 있다.

나) 유타주

유타주에서는 공립학교의 운전교육교사와 운전학원 강사가 운전교육을 이수한 교육생을 대상으로 각각 학과 및 기능시험, 기능시험을 실시할 수 있도록 하고 있다. 한편 운전면허 응시자가 운전면허시험 응시시(승용자동차를 운전할 수 있는 면허인 D면허에 한한다) 교육이수 및 시험합격 증명서를 제출하는 경우 학과시험 또는 기능시험을 면제한다.

(1) 자격요건 및 교육

(가) 운전교육교사

공인운전교육교사 자격증을 취득하기 위해서는 신청자 이름, 운전교육시험을 실시하고자 하는 장소의 주소, 교사가 운전면허부로부터 공인받은 학과·기능시험에 합격하였다는 인증서를 첨부한 신청서를 제출하여야 한다.

운전면허부에서는 운전면허 학과·기능시험을 실시하는 자격을 얻고자 하는 교사들을 교육하도록 공립학교 내에 교수단을 두어 시험에 관련된 행정이나 평가에 있어서 설정된 최소기준을 만족하는 교육을 실시하고 있다.

(나) 운전학원 강사

시험관 인증을 희망하는 운전학원 강사는 신청자 이름, 운전강사가 소속된 운전학원 이름과 주소, 강사가 운전면허시험을 실시시 사용하게 될 자동차 및 각종 설비에 대한 운전학원 소유주의 사용 승인 및 동의서를 제출하여야 한다. 운전면허부는 인증된 외부의 기관이나 개인으로 하여금 이러한 강사에게 시험에 관련된 행정 및 시험 평가에 대한 교육을 실시하도록 하고 있다.

(2) 운전면허시험 실시 및 효과

(가) 운전교육교사

운전면허시험을 실시할 때 공인교사는 반드시 신청서 제출시 운전면허부에 제출한 기준에 따른 운전면허시험 방식을 사용하여야 한다. 학과시험지는 안전한 장소에 보관하고, 학교 관계자와 운전면허부만이 접근할 수 있어야 한다. 교육생이 시험지 사본을 갖고 있으면 안 된다. 기능시험은 도로, 고속도로, 비도로상 코스에서 실시되고, 시뮬레이터 시험으로 대체할 수 없다. 시험 결과는 공인 운전교육강좌와 관련된 행정사항이 있는 경우에 한하여 운전면허 발급 관련 목적에만 사용된다.

공인운전교육교사가 실시하는 시험에 합격한 교육생은 class D 운전면허를 취득하는데 필요한 학과와 기능시험 요건을 충족하게 되는데 학과·기능시험 이수증명서를 제출할 때에는 다음의 절차에 따르게 된다. i) 학교는 교육생에게 시험결과증명서를 발급하여야 한다. 증명서에는 시험 결과, 시험을 집행한 공인교사의 서명, 시험실시일자가 포함된다. ii) D면허에 응시하기 위하여 교육생은 운전면허부 시험사무소에 학교에서 발급 받은 시험 증명서와 운전교육강좌 이수 증명서를 제출하여야 한다. iii) D면허에 응시할 때 운전면허부는 유효한 시험증명서를 제출한 교육생에게 학과와 기능시험을 면제할 수 있다. 또한 학과시험에는 합격하였으나 기능시험에 불합격한 교육생은 운전면허 사무소에서 기능시험에 응시할 수 있다.

(나) 운전강사

시험은 공인된 시험 코스에서 공인 시험관에 의하여 운전교육에 사용하도록 승인된

학원의 자동차나 응시자 개인이 준비한 자동차로 실시하는데, 시험 내용, 형식, 평가절차는 운전면허부로 승인을 받아야 한다. 시험 실시 중에는 시험관과 응시자만이 자동차에 승차할 수 있는데, 시험관은 응시자 옆좌석에 승차하여 평가한다.

시험관은 본인이 서명한 시험합격증명서를 봉합 봉투에 넣어 응시자에게 발급하여야 하는데, 증명서에는 시험관의 인증 번호와 서명, 시험실시 일자가 포함되어 있어야 한다. 시험 결과는 시험 실시일로부터 1년간 유효하다.

다) 일리노이주

일리노이주에서는 운전교사에 의한 기능시험 실시 프로그램(Cooperative Driver Testing Program)을 실시하고 있다. 이 프로그램은 공인된 운전교육과정을 A 또는 B 평점으로 이수한 고등학생은 운전면허시험 응시시 기능시험을 면제하는 것이다. 교육과정은 학과 교육 30시간 이상, 기능교육 6시간 이상이어야 한다. 교육생은 운전교육과정 도중 또는 운전면허시험 응시시에 국무장관실에서 규정한 최소한의 기준에 적합한 기능시험에 합격하여야 한다.

국무장관실은 이 프로그램에 의하여 합격한 응시자를 표본조사하여 학교에서 기능시험이 제대로 실시되었는지 평가할 수 있는 제도를 두고 있다. 표본추출조사란 운전교사가 기능시험을 실시하여 합격한 생일이 특정일에 해당하는 교육생을 대상으로 운전면허시험장에서 기능시험을 실시하는 것이다.

운전교육과정을 이수한 교육생은 운전교사와 부모가 서명한 운전교사에 의한 기능시험 실시 증명서(Cooperative Driver Testing Certificate)를 발급받게 되는데, 이 증명서의 유효기간은 운전교육허가증의 유효기간과 동일하며 연장할 수 없다.

2) 사업용 운전면허

연방 사업용 운전면허 프로그램에 의하면 사업용 운전면허 기능시험은 다른 주, 공무원, 운전교육시설, 정부기관, 사설기관에서 주를 대신하여 기능시험 실시권을 갖을 수 있다(49 CFR 383.75 ; third party testing).

제3자시험 실시요건은 다음과 같다. 첫째, 주와 제3자시험 실시권자가 맺은 계약내용

에는 연방도로청(FHWA)이나 주가 수시 조사, 검사, 사전통고 없는 감사 등을 할 수 있도록 하는 내용이 포함되어야 한다. 둘째, 주는 1년에 1회 이상 현장 조사를 실시하여야 한다. 셋째, 제3자시험 실시권자는 기능시험 실시에 있어서 주와 동등한 수준과 자질과 교육기준을 만족시켜야 한다. 넷째, 1년에 한번이상 주 공무원은 그들이 응시자라고 가정하고 제3자 시험을 치루거나 제3자시험에서 응시한 운전자 표본을 조사하고 합격률을 비교하는 등으로 프로그램을 평가하여야 한다. 다섯째, 주는 제3자시험 실시권자가 사업용 자동차 운전면허에 대한 주나 연방기준, 기타 계약 내용에 적합하지 않게 되는 경우 제3자시험 실시권자에 대하여 치유적 행동을 취할 수 있는 여지가 있어야 한다.

이러한 연방규정에 의거하여 각 주는 대학이나 사설 운전학원과 계약을 맺어 사업용 운전면허 기능시험 실시권을 위탁하고 있다.

5.2.2 일 본

일본은 공안위원회에서 운전면허 관련 행정을 총괄하면서 지역별로 운전면허시험장을 운영하고 있으며, 1960년에 지정자동차교습소제도를 도입하면서 지정자동차교습소를 수료하거나 졸업한 사람에게는 운전면허시험 중 기능시험을 면제하는 제도를 실시하고 있다.

1) 관련 규정

도로교통법 97조의 2, 동법시행령 제34조의 3에 의하면 기능검정을 받은 날로부터 기산하여 1년을 경과하지 아니한 지정자동차교습소의 졸업증명서를 소지하는 사람은 그 졸업증명서에 관련되는 자동차의 제1종운전면허, 기능검정을 받은 날로부터 기산하여 3월을 경과하지 아니한 수료증명서를 가지고 있는 사람에게는 그 수료증명서에 관련되는 자동차의 가운전면허에 관련되는 기능시험이 면제된다.

지정자동차교습소를 수료하거나 졸업하기 위해서는 규정된 교육을 이수한 후 각각 졸업검정과 수료검정에 합격하여야 한다.

기능검정은 대형자동차 또는 보통자동차는 6개월 이내, 그 밖의 자동차에 대한 교육

은 3개월 이내에 수료한 사람으로서 교육수료일로부터 기산하여 3월을 경과하지 않은 사람에게 실시한다. 기능검정원이 실시하며, 제1종면허에 관련되는 기능시험의 실시방법 및 합격기준에 준한다. 대형특수자동차 및 자동이륜차이외의 자동차 졸업검정에 합격하지 못한 사람에 대하여서는 2시간이상의 기능교육을, 대형특수자동차 및 자동이륜차의 졸업검정에 합격하지 못한 사람에 대하여서는 1시간이상의 기능교육을 실시한 후 졸업검정을 실시하여야 한다.

수료검정은 대형자동차 또는 보통자동차는 6개월 이내, 그 밖의 자동차에 대한 교육은 3개월 이내에 학과교육(1)과 기본조작 및 기본주행의 기능교육을 수료한 사람에 대하여 실시하며, 기능검정원이 가면허에 관련되는 기능시험의 실시방법 및 합격기준에 준하여 실시한다. 기능검정에 불합격한 사람은 1시간 이상의 기능교육을 실시한 후 검정을 실시하여야 한다. 한편 수료검정에 합격한 후 가면허를 받은 사람으로서 가면허가 취소된 사람은 다시 자동차운전에 대한 기능 또는 지식에 관한 습득 상황에 따라 3시간 이상의 기능교육과 1시간 이상의 학과교육을 받은 후에 수료검정을 실시하여야 한다.

2) 실시 현황

다음 <표 5.8>과 같이 1995년~1999년의 5년동안 지정자동차교습소를 졸업한 사람이 신규운전면허 취득자(원부면허 제외)의 93.5%를 점하고 있어 대부분의 신규면허 취득자가 지정자동차교습소에서 기능시험을 치루고 있다고 할 수 있다.

<표 5.8> 지정자동차교습소 졸업 현황(1995~1999)

구 분	연 도				
	1995	1996	1997	1998	1999
총교습소수(개소)	1,533	1,530	-	1,521	1,512
지정자동차교습소 출신자수(명)	2,137,675	2,119,207	-	2,127,340	2,047,256
신규취득자 대비 점유율(%)	94.9	94.9	-	93.2	93.5

주) 1997년 자료는 입수하지 못하였음

기능시험 위탁은 비사업용 운전면허(제1종 면허)에 한하고, 사업용 운전면허(제2종 면허)는 운전면허시험장에서 실시하거나 여객자동차교습소에서 출장시험을 실시하고 있다. 그러나 1990년대 후반에 들어서면서 제2종 운전면허에 대해서도 체계적으로 교통안전교육을 실시할 필요가 있고, 국민의 운전면허 취득 기회를 확대할 필요가 있다는 관점에서 제2종 운전면허 취득 희망자에게도 지정자동차교습소에서 정규교육을 실시하고 기능검정을 실시하여야 한다는 의견이 개진되어 이 제도의 실시여부에 대하여 검토하고 있다.

5.2.3 영 국

영국에서는 환경·교통·지역부 산하(Department of Environment, Transport & Regions ; DETR)의 책임운영기관인 운전자 및 자동차등록청(Driver & Vehicle Licensing Agency ; DVLA)에서 운전면허 발급 및 운전자관리업무를, 운전표준청(Driver Standards Agency ; DSA)에서 운전면허시험관리업무를 수행하고 있다. DSA는 민간회사와의 계약을 통하여 학과시험을 위탁실시하고 있다.

1) 운전표준청

운전자, 운전강사시험의 공정하고 효율적인 집행을 통하여 운전자의 운전수준을 향상시켜 영국내의 도로교통안전을 증진하는 것을 목적으로 1990년 4월에 설립되었다.

DSA의 주요 업무는 학과시험과 승용자동차, 이륜자동차, 대형화물자동차, 대형승합자동차로 분류된 기능시험의 집행이며, ADI(공인운전강사)의 선발과 관리, 이륜자동차 운전자를 위한 교육(Compulsory Basic Training ; CBT)도 담당하고 있다.

청장, 재정국장, 운영국장, 인사국장, 최고시험관으로 구성된 이사회가 자문위원회의 감독하에 조직을 운영하고 있다. 본부직원 190명을 포함하여 5개의 지역 사무소에 2,033명의 직원으로 구성되었는데, 직원의 3/4이 기능시험 시험관(Driving Examiner)들이고, 그외에는 시험예약 서비스와 지역사무소의 관리를 담당하고 있다(1999년 기준). DSA는 400여개의 운전면허시험장에서 매년 160만건의 기능시험을 실시하고 있으며, 29,000여명의 ADI를 관리하며 신규 ADI시험과 정기시험을 실시하고 있다.

DSA의 시험관이 되기 위해서는 최소한 영국에서 유효한 운전경력이 6년 이상이 되어야 하고 대형트럭, 버스, 오토바이 등 다양한 차종에 대한 운전 경험이 있어야 하며 중요법규위반 사실이 없어야 하고, ADI가 유리하며 탁월한 운전기술 뿐 아니라 응시자의 능력을 정확하게 평가하고 보고서를 정확하게 작성할 수 있는 문장력 등이 고용기준이 된다.

선발과정을 거쳐 시험관 후보가 되면 DSA의 시험관 교육장에서 4주간의 교육을 받게 되는데 1주일은 운전에 대하여 3주일은 시험관 업무에 대한 교육을 실시한다. 교육기간 중 고도의 운전기술에 대한 시험이 3차례 치뤄지며 이를 통과해야 정식 시험관이 될 수 있다. 시험관의 시험평가 업무는 시험용 자동차에 동승한 선임 시험관(Senior Examiner)에 의하여 평가되며, 정기적으로 재훈련을 받도록 되어 있다.

2) 학과시험에 대한 민간위탁

영국에서는 1996년에 비로소 학과시험을 실시하기 시작하였고, 2000년 1월부터는 시험방식을 지필방식에서 터치 스크린 방식으로 바꾸었다. 학과시험은 DSA가 전문가의 자문을 받아 개발한 문제은행식 시험문제에서 출제되며, 컴퓨터 방식 평가 분야 민간회사인 Prometric Thomson Learning Ltd와 계약을 맺어 실시하고 있다. 학과시험은 영국 전역의 157개의 학과시험장에서 이루어지고 있다.

제6장 전문학원제도의 문제점 및 개선방안

1995년 7월 1일부로 도입된 자동차 운전전문학원제도는 1997년 1월 1일 부로 도입된 도로주행시험제도와 함께 우리 나라 신규면허취득제도에 혁신적인 질적 향상을 가져와 짧은 기간 동안 면허 적체현상의 해소와 교통안전에 크게 이바지했다. 우리 나라와 같이 도로주행환경이 열악하고 교통사고율이 높은 나라에서 양질의 운전자의 필요성은 절실한 것이며 이를 위해 현재 정착되어 가는 전문학원제도의 역할은 매우 중요하다. 그러나

지난 6년간 많은 시행 착오를 거치면서 많은 문제점이 노출되어 개선되기도 하였으나 현재도 많은 문제점을 내포하고있는 것 또한 사실이다. 본 장에서는 현재 본 연구를 통해 밝혀진 전문학원제도의 문제점들을 요약·정리하며, 개선안들에 대한 의견을 제시하고자 한다.

6.1 전문학원제도의 문제점

6.1.1 전문학원제도 및 관련 제도

1) 이중적인 면허시험제도

현행 전문학원제도가 갖는 가장 취약한 부분은 우리 나라의 현행 면허시험제도가 이중적인 구조를 갖고 있다는 데 기인한다. 즉 정규적인 운전교육을 제공하는 학원에서 규정된 교육을 이수한 후 기능시험에 응시하여 면허를 취득하는 방법 이외에도 불분명한 교육과정 또는 불법적인 교육과정을 거쳐 면허시험장에서 기능시험에 응시하여 면허를 취득할 수 있는 방법이 있다는 것으로 인해 현행 전문학원제도가 양질의 운전자를 배출하는 역할을 수행하는데 많은 문제점이 노출되고 있다는 것이다.

즉, 전문학원에서의 의무교육을 강화할수록 보다 많은 면허취득 희망자가 전문학원대신 면허시험장에서 면허시험에 응시 할 것이며 따라서 전문학원 교육 이수생의 숫자가 줄어들게 되어 재정적으로 곤란을 겪게된다. 따라서 전문학원을 통한 양질의 운전자 배출이 제약받게 되는 환경이라고 볼 수 있다.

2) 비현실적인 운전면허시험 내용

현재 실시되고 있는 학과시험의 문제점으로는 운전자가 도로상에서 마주치게 되는 교통환경에서의 적절한 행동방법 등 실질적으로 운전에 도움이 되는 응용문제 중심이 아니라 법규위반에 따르는 별점의 크기 등의 단순지식위주의 문제로 구성이 되어있다는 것이다. 또한 장내 기능시험의 경우 전자식 채점으로 인해 검지기만을 피하는 데 필요한

기술만 익히면 합격할 수 있다는 문제점이 있다. 또한 도로주행시험의 경우 도로주행 시험 코스가 단순하고 시험시간이 매우 짧아 운전자의 도로주행 능력을 충분히 평가하지 못하고 있으며 시험관이나 기능검정원의 평가방법도 기계적이고 단순하다.

이러한 시험 내용상의 문제점은 결국 면허취득 희망자에게 진정한 운전기능을 배양하는 것 보다 시험에 합격하는 기술만을 익히도록 유도하는 결과를 초래한다. 이는 구미 각국이 전문기술을 갖고 있는 시험관의 표준화된 원칙에 의한 주관적인 평가를 원칙으로 한 시험제도 보다 형식적으로는 까다롭지만 실질적으로는 합격하기 쉬운 면허시험이 되게 하고 있다. 이는 결국 면허취득희망자의 전문학원 또는 일반학원을 통한 면허취득 전 전문적인 교육의 필요성을 경시하게 되는 효과를 가져오고 있다. 또한 면허시험을 모두 통과하여도 여전히 도로주행이 불가능하고 도로상에서 일상적으로 일어나는 일들에 대하여도 적절한 대응이 불가능한 운전자를 양산하게되는 결과를 가져오게 되는 것이다.

3) 과정위주의 전문학원 사후관리

우리나라는 이미 1961년에 전문학원제도와 유사한 지정자동차운전교습소제도를 실시한 바 있으나 학원의 교육과 운영에 대한 지도감독의 소홀로 학원의 교육과 기능검정이 공정하고 정확하게 실시되지 못하여 성공하지 못한 경험이 있다.

이에 교육시간을 엄수하고 기능검정의 공정성을 확보하기 위해 지방경찰청에서는 전문학원을 대상으로 지도감독을 하게 되는데, 보고 및 검사, 시정지시, 기능검정정지, 지정의 취소가 이에 해당한다. 지도감독의 내용은 크게는 교육시설과 교육인적자원이 지정기준에 적합하게 설치 운영되고 있는가와 지정된 교육시간과 교육방법을 엄수하는 가이다. 또한 졸업생들의 사망사고율과 중요법규위반율 기준으로 기능검정을 취소 또는 정지시킬 수 있다.

이와 같은 행정지도감독은 매년 정기적으로 실시되는 것으로 감독하는 지방경찰청 입장에서나 감독을 받는 전문학원 입장에서나 매우 소모적인 행정행위로 특히 교육생 하나 하나의 교육시간을 기록관리하여야 하고 매 순간 기능강사들의 교육행태를 감시해야 하는 전문학원 입장에서는 불합리한 체계라고 볼 수 있으며 이를 감독하는 지방경찰청의 입장에서도 인력 투입 등 부담이 매우 큰 것이다. 또한 이러한 교육형식에 대한 지

도감독에 치우침으로서 교육내용에 대한 지도 감독이 이루어질 수 없게 된다.

교육내용에 대한 성과평가 기준으로 졸업생들의 연간 사망사고 야기율과 중요법규 위반율을 기준을 사용하고 있으나 이는 행정제재를 위한 최소기준으로 적극적인 교육내용 지도방법이 될 수 없다고 보여진다. 또한 사망사고 야기율은 매우 작은 발생확률로 분산이 크기 때문에 개별학원의 성과를 평가하기에는 부적절한 지표가 될 수 있으며, 현재 사망사고 야기율 0.2%나 중요법규위반율 20%로 되어있는 행정처분 기준의 적절성에 대하여 재평가가 필요하다.

6.1.2 교육과정 및 교육내용

1) 도로주행교육시간 부족

현재 전문학원의 보통반의 교육시간은 학과교육 25시간, 장내기능교육 25시간, 도로주행 10시간으로 구성되어 있다. 전문가와 전문학원 교육 이수자를 대상으로 한 설문조사 결과 학과교육이나 장내기능교육의 시간에 대하여는 대부분이 적당하다고 하고 있으나, 도로주행교육 시간의 경우 전문가 79%, 교육 이수자는 33%가 부족하다고 응답하고 있다.

외국의 사례를 보면, 우리나라와 유사한 지정자동차교습소제도를 운영하고 있는 일본의 경우 장내교육이 15시간, 도로주행교육이 19시간으로서 장내에서의 기본적인 조작에 비하여 도로에서의 응용교육에 더 많은 비중을 두고 있다. 독일은 기능교육 중 기초교육은 개인차에 따라 조정할 수 있도록 교육시간에 대한 연방규정이 없으나 고속도로 운전, 야간운전 등 특별교육에 대해서는 12시간이상 교육받도록 하고 있다.

한편 도로주행교육시간의 부족은 교육내용에도 영향을 미치고 있는데, 현재의 교육시간으로는 복잡한 시가지나 고속도로 등에서의 운전, 위험예측 운전 등 강화할 필요가 있는 교육내용을 추가하기가 어려운 실정이다.

2) 교육별 교육내용 부적합

교육과정을 구성하기 위해서는 우선 운전학원에서의 교육 목표를 설정하고, 이러한 목

표를 달성하기 위하여 교육하여야 하는 내용을 결정한 후, 이러한 교육내용을 포함한 교육과정이나 교육시간을 결정하여야 한다. 만약 이러한 과정을 통하여 설정된 교육시간수가 현실과 적합하지 않은 경우에는 교육생의 시간과 비용에 문제가 되므로 운전학원에서 교육외의 다른 대체수단을 개발하거나 반드시 운전학원에서 교육하지 않아도 되는 내용에 대해서는 개인적인 연습을 통하여 보충하도록 하여야 한다. 그러나 현재 전문학원의 교육과정 및 교육내용 결정은 외국의 사례나 외부적 여건에 비추어 전체적인 교육시간수를 결정한 후 이에 따라 교육내용을 쪼개 맞춘 경향이 농후하다.

그 결과 기능교육의 경우 장내기능교육과 도로주행교육에서 교육하여야 할 교육내용의 구분이 불명확하고, 도로주행교육에서 교육하여야 할 내용이 장내기능교육에 편성되어 있다. 장내기능교육의 제2단계 교육은 총 10시간으로서 주행운전전의 준비, 도로 및 교통상황에 따른 운전, 보행자 보호 및 위험예측 운전, 종합운전 및 평가로 구성되어 있는데, 이러한 교육내용은 본질상 장내기능교육에 적합하지 않고 실질적으로 장내기능교육과정에서 교육하지 않고 있다.

3) 시험합격 위주의 교육방식

설문조사 결과에 의하면 장내기능교육, 도로주행교육의 내용이나 교육방법 등의 문제점에 대해서 전문가와 교육 이수자 모두가 합격위주의 교육이 문제가 있는 것으로 지적하고 있고, 교육 이수자는 실제 운전에서 필요한 내용이 빠져 있다는 점을 문제로 보고 있었다. 전문학원에서의 운전교육의 목표는 교통현장에서 안전하게 운전할 수 있는 운전자를 양성하는 것이나 실질적으로는 운전면허시험에 합격하는 기술과 방법을 가르치는데 주안점을 두고 교육이 이루어지고 있는 것이다.

장내기능교육의 경우 10시간의 제2단계 교육시간은 대부분 교육생 혼자서 기능시험 코스를 순회하면서 기능시험에 대비하는 것으로 대체하고 있으며, 도로주행교육 또한 도로주행시험 코스를 반복적으로 순회하는 것이 대부분이다. 이에 따라 교육생은 본인이 부족한 기본기능을 익힌다거나 다양한 교통현장에 적응할 수 있는 능력을 배양하지 못하고 있다.

4) 학과교육의 유명무실화

전문학원 도입 당시 의무화되었던 학과교육은 전문학원 경영상 문제, 교육생들의 기피 등을 이유로 하여 교육시간이 축소되다가 현재는 거의 유명무실화된 상태이다. 즉, 교육생은 별도로 학과교육을 받는 것에 대하여 기피하고 있으며, 대부분 학과교육 합격 후 전문학원에 입학하고 있는 것이다.⁶⁾

한편, 전문학원 교육 이수자에 대한 설문조사 결과 이들은 학과교육 진행방법이 지루하거나 학습효과를 높일 수 있는 기자재를 사용하지 않는 것을 문제시하고 있는데 이러한 교육방법에 대한 개선이 필요하다.

6.1.3 전문학원 강사

1) 강사선발 및 교육 부실

설문조사 결과에 의하면 전문학원 교육 이수자들은 강사의 자질 및 전문성 결여를 가장 큰 문제로 지적하고 있는데, 강사의 자질 문제는 오래전부터 운전교육에 있어 문제로 부각된 부분이다.

현재 기능강사와 도로주행강사의 자격 기준은 23세 이상으로 각각 교육에 사용되는 자동차를 운전할 수 있는 운전면허를 받은 날부터 2년이 경과한 자로 강사자격시험에 합격하거나 지방경찰청장이나 학원연합회의 추천을 받은 자로 43시간의 연수 교육을 받은 자로 되어 있다.

그러나 강사자격시험 자체가 주로 도로교통법의 관련 내용을 묻는 학과시험만으로 되어 있어 해당자가 교육생들에게 운전교육을 실시할 수 있는 능력이 있는지에 대한 검증이 이루어지지 않고 있다. 또한 시험합격 후에는 대규모의 집단으로 43시간의 연수교육을 받고 있을 뿐이다.

외국의 경우 운전강사 자격시험으로 운전기능과 교수능력여부가 포함되어 있으며, 운

6) 실질적으로는 기능검정 실시 이전에 학과시험에 합격하면 전문학원에서 기능검정에 응시할 수 있다.

전기능 및 운전교육에 대한 전문교육강좌 이수를 운전강사 자격시험 응시조건으로서 두고 있는 경우도 있다. 강사에 대한 교육시간은 미국 144시간, 일본 170시간, 독일 700시간 등으로 우리나라에 비하여 교육이 훨씬 강화되어 있다.

2) 사후관리체제 미비

외국의 경우 미국은 연방이나 각주 차원에서 자격을 3년마다 갱신하도록 하고 있고, 갱신시에는 재시험을 보거나 그에 상응하는 강좌, 세미나, 워크샵 이수 증명서를 제출하도록 하고 있으며, 일본은 또한 지정자동차교습소의 매년 연수교육을 실시하고 있다. 영국은 더욱 철저한 관리체계를 갖추고 있는데, 공인강사자격은 4년에 한번씩 갱신하여야 하는데, 갱신시 그 지역 선임시험관이나 공인운전강사로부터 실제 교습상황을 재현하는 평가를 주기적으로 받도록 하고, 낮은 점수를 받은 경우 재시험을 보거나 공인강사자격을 박탈하기도 한다.

그러나 우리나라는 전문학원 강사는 일단 자격을 취득하게 되면 특별한 결격요인(취소요건)이 없는 한 자격을 유지하고 있으며, 운전강사로서 자격이나 능력을 유지하고 있는지에 대한 재평가제도, 업무능력을 향상하고 스스로를 계발할 수 있는 재교육제도 등 사후관리를 위한 장치가 마련되어 있지 않다.

6.1.4 운전면허시험 민간위탁(기능검정)

1) 민간위탁 대상으로서의 적합성 측면

가) 효율성 및 고객만족도 증대 측면

전문학원에 기능시험을 위탁함으로써 기대되는 효율성 및 고객만족도 증대 효과는 응시자의 만족도 증진, 정부의 업무부담 축소, 민간기관간의 경쟁을 통하여 행정적 비용을 감소시키고 나아가 고객이 지출하는 비용 절감이라는 세 가지가 있을 수 있다.

응시자 편의성 측면에서 보면 기능시험 민간위탁 실시는 응시장소의 편의성 증진, 응

시기회 확대라는 장점이 있는데, 시험실시주체는 정부이되 시험실시장소를 전문학원으로 하는 경우(출장시험) 응시자 편의성은 보장될 수 있다.

정부의 업무부담에 있어서는 운전면허시험관리단의 고유기능인 운전면허시험 집행 위탁이 업무부담 축소인지에 대해서는 재고할 필요가 있다.

민간기관간의 경쟁을 통한 행정적 비용 감소 및 이를 통한 응시자의 지출비용 절감 측면에서는 운전면허시험 민간위탁으로 인하여 정부의 인력 및 예산 등 행정적 비용은 감소하였다. 한편, 전문학원 기능검정료는 각 시도별 전문학원협회에서 결정하고 있고, 이에 따라 시도별로 25,000원에서 35,000원 사이에서 기능검정료를 받고 있는데, 이는 운전면허시험장의 기능시험 수수료가 13,000원이고, 도로주행시험 수수료가 15,000원인 점과 비교하면 응시자에게는 오히려 더 많은 비용을 지출하게 하고 있다.

나) 민간분야의 활성화 측면

민간분야의 활성화 측면에서는 기능검정 실시권에 있어서 현존하거나 잠재적인 경쟁이 있는가, 위탁대상 서비스에 종사하는 학원의 전문성이 문제시된다.

전문학원 기능검정원 선발시 또는 정기적으로 시험관으로서의 자질을 향상시키고 응시자가 운전기능이나 안전운전 요령을 충분히 갖추고 있는가를 판단하는데 도움이 되는 전문 교육 프로그램이 없고, 사후에 시험관으로서의 직무를 충실히 수행하고 있는가를 판단할 수 있는 장치도 마련되어 있지 않다.

또한 각 전문학원의 고용인으로서 소속되어 있는 기능검정원을 대상으로 국가 표준의 시험관 교육 실시, 시험관 사후 평가제 등을 적용하기 어려운 것이 현실이어서 전문성을 갖추고 있다고 보기 어렵다.

다) 대상기능의 성격 측면

민간위탁에 있어서 가장 핵심적인 이슈로 부각되는 것이 정부와 다른 민간기업이 서비스를 주민에게 제공할 때 정부가 아닌 민간기업이라는 점으로 인해 책임성이나 공정성 등의 문제가 발생하지 않는가이다. 따라서 민간위탁을 실시함에 있어서 반드시 고려되어야 할 점은 바로 이러한 잠재적인 문제가 내재하고 있지 않는가, 문제가 발생할 경우에 대비하여 그 가능성을 차단할 수 있는가이다.

이러한 측면에서 볼 때 운전면허 기능시험 민간위탁은 많은 문제점을 내포하고 있다. 기능검정의 공정성, 책무성 문제는 우리나라 뿐만 아니라 다른 나라에서도 문제가 되고 있는 부분으로서, 우리나라의 경우 정부는 전문학원 자체 기능검정의 공정성에 대한 우려로 인하여 민간위탁 후 전문학원 운영에 대한 사후관리에 많은 행정력을 투입하고 있어 정부와 전문학원 양측의 부담요소로 작용하고 있다.

2) 기능검정제도 운영측면

가) 기능검정원 운영의 비효율성

설문조사 결과에서 보면, 장내기능검정에는 응시생 1인당 평균 11분, 도로주행기능검정에는 평균 13분이 소요되고 있다. 장내기능시험의 경우 전자채점기에 의하여 채점되기 때문에 평균 3분마다 응시생을 투입하고 있기 때문에 하루 6시간을 검정한다고 할 때 기능검정원 1인당 1일 120명(1개월에 25일 근무할 경우 연간 36,000명)을 검정할 수 있고, 도로주행시험의 경우 평균 13분이 소요되므로 하루 6시간을 검정한다고 할 때 27명(1개월에 25일 근무할 경우 연간 8,100명)을 검정할 수 있다.

그러나, 실제로는 학원 1개소당 기능검정 인원이 장내기능검정의 경우 2,040명, 도로주행기능검정의 경우 1,746명이고 평균 기능검정원 수가 2.5명인 점을 고려하면, 연간 기능검정원 1인당 장내기능검정은 816명, 도로주행기능검정은 698명에 불과하다.

따라서, 전문학원은 장내기능검정의 경우 평균 주 1회, 도로주행의 경우 1회 내지 2회만 기능검정을 실시하고 있고, 기능검정원은 주 2일~3일만을 본연의 기능검정 업무를 수행하고, 그 외의 시간은 학원버스 운행, 학사관리, 기능강사 보조 등의 역할을 수행하고 있다.

이러한 결과, 기능검정원 자신은 자신의 업무분야와 역할에 대하여 불만을 가지게 되고, 시험관으로서의 권위를 상실하고 있다.

나) 국가 단일의 평가기준 확립 미흡

기능검정원의 주된 역할은 교육생들에게 장내기능검정이나 도로주행기능검정을 실시

하는 것으로 기능검정원에게는 엄정한 시험 진행이 요구되며, 이러한 것을 보장하기 위하여 강사나 기타 직원에 비하여 상대적으로 엄격한 자격기준을 요구하고 있으며, 기능검정업무에 관하여는 공무원으로 의제하고 있다.

따라서, 기능검정원은 국가 운전면허시험장의 시험관과 동일한 자질을 갖추고 동일한 기준에서 교육생을 평가하여야 하고, 운전면허는 국가 단일의 기준에 의하여 부여되어야 하므로 각 학원 또는 기능검정원에 따라 평가기준이 달라지는 것은 바람직하지 못하다.

그러나, 현재 기능검정원은 선발시 받는 43시간의 교육 중 8시간 동안 “기능검정 실시요령 및 실습”교육을 받고 있는데, 전문학원에 나가 기능검정 실시상황을 견학하는데 그치고 있을 뿐 그 이후로 더 이상의 업무관련 교육을 받지 못하고 있으며, 각 기능검정원의 직무수행에 대한 사후 검증절차도 전혀 마련되어 있지 않다. 이에 따라 기능검정 평가기준이 학원별·기능검정원별로 다르게 될 개연성이 높고, 평가 결과의 신뢰성·형평성 측면에서 심각한 문제를 야기하고 있다.

다) 평가의 공정성 확보 곤란

기능검정원은 위임과 시험의 공정성을 위하여 학원의 일반적인 업무 및 운영 상태에 영향을 받지 않아야 한다. 그러나, 현재 기능검정원은 학원에 소속되어 있는 관계로 학원 경영자로부터 기능검정 업무와 관련하여 부당한 지시 또는 압력을 받고 있고, 기능검정원 스스로가 학원의 운영 활성화를 위하여 교육생의 능력보다 관대한 평가를 하고 있다.

해당 학원의 교육생을 대상으로 기능검정을 실시하는 것 자체가 부정의 여지를 안고 있는 것이므로 기능검정원의 신분을 달리하여 기능검정 부정의 방지를 도모할 필요가 있다.

6.2 전문학원제도 개선방안

6.2.1 전문학원제도 및 관련 제도

1) 면허시험제도의 강화

전문학원의 교육프로그램이 운전자들이 도로상에서 겪게되는 사건에서 실질적인 도움이 되는 교육 훈련을 제공하려면 앞에서 지적한 대로 면허시험 자체가 그와 같은 방향으로 전환되어야 한다는 것을 전제한다. 그렇지 않다면 면허취득 희망자들은 아무리 좋은 교육이라도 교육을 최대한 회피하고자 하므로 내실화된 교육 프로그램을 진행 할 수 없다.

형식적인 시험이 아니라 실제적으로 운전을 하는데 필수적인 지식과 기능을 갖추었는지를 검정하는 시험으로 면허시험내용을 전환한다. 이를 통해 전문학원에서의 교육내용을 내실화하고 보다 많은 운전면허 취득희망자가 전문학원 교육을 필요에 의해서 이수하도록 유도한다.

이를 구체적으로 적시하면 학과시험의 경우 문항의 수를 늘리고 특정 범규위반에 대한 별점을 질문하는 이론적인 문제보다는 주어진 위험한 환경에서의 적절한 운전 행위 등을 묻거나 교통상충이 일어나는 지역에서의 예절바른 운전법 등 응용문제를 위주로 재편하는 것이 필요하다.

장내기능시험의 경우 현재 전자식 채점 방식으로 감지기를 피하는 요령을 습득함으로써 합격할 수 있도록 되어있어 전문학원에서의 장내기능교육의 기본 취지를 유명무실화시키고 있으므로 이를 전자식 검정과 시험관의 육안검정을 병행하게 하여 운전자의 장내기능, 즉, 차량의 기본조작능력을 정확하게 검정할 수 있도록 하는 것이 필요하다. 또한 현재의 검정 항목을 좀더 세분화하고 검정시간을 연장하고, 표준화한 범주 내에서 전문적인 시험관의 판단이 판정기준에 개입되도록 하여 운전자의 차량조작능력을 좀더 정확하게 검정하는 것이 필요하다고 보여진다. 이를 통해 합격을 위한 교육에서 실제 운전능력을 교육하는 방향으로 전문학원 교육을 유도하는 것이 바람직하다.

도로주행시험의 경우는 현재의 시험코스의 길이와 수험 시간을 연장하여 다양한 교통

환경을 접할 수 있는 주행코스로 전환하여 1시간 정도의 도로주행시험이 이루어 질 수 있도록 도로주행시험내용을 강화하고 표준화한 범주 내에서 시험관의 판단이 판정기준에 개입되도록 한다. 당일 주행시험에 포함될 수 없는 야간운전과 고속도로운전교육에 대하여는 공인된 기능강사로부터 일정시간 의무적으로 교육받도록 하고 이를 확인하는 확인증이 있어야 도로주행시험에 응시할 수 있도록 하는 것이 필요하다.

2) 성과 위주의 전문학원 관리제도 강화

현재 지도감독의 내용은 크게는 교육시설과 교육인적자원이 지정기준에 적합하게 설치 운영되고 있는가와 지정된 교육시간과 교육방법을 엄수하는 가이다. 이러한 교육형식에 대한 지도감독에 치우침으로서 교육내용에 대한 지도 감독이 이루어질 수 없게 된다. 교육내용에 대한 성과평가 기준으로 졸업생들의 연간 사망사고야기율과 중요법규위반율을 기준을 사용하고 있으나 이는 행정체제를 위한 최소기준으로 적극적인 교육내용 지도 방법이 될 수 없다고 보여진다.

전문학원을 지도감독하는 데 질적인 내용에 대한 부분이 보다 확대되어야 한다고 보여진다. 즉 기능검정원을 독립된 면허시험관리단 소속으로 전환한다면 학원별로 출신자들의 합격률은 적절한 성과지표가 될 수 있을 것으로 판단되며 또한 출신자들의 교통사고야기율 또한 적절한 성과지표로 사용될 수 있다고 보여진다. 이와 같은 학원별 성과지표는 행정처분의 기준이 아니라 전반적인 전문학원 관리 자료로 사용할 수 있다. 즉, 성적이 우수한 학원들에게는 행정지도감독을 면제해주고 각종 행정규제에 대한 자율권을 부여하거나 표창하는 등으로 독려하고, 문제가 있는 학원들에 한해서 정밀한 감사와 행정조치를 취하는 것이 바람직하다고 판단된다.

그러나, 행정처분의 지표 중 하나인 사망사고 야기율은 매우 작은 발생확률로 분산이 크기 때문에 개별학원의 성과를 평가하기에는 부적절한 지표가 될 수 있으며, 행정처분 기준의 적절성에 대하여 재평가가 필요한 것으로 판단된다.

6.2.2 교육과정 및 교육내용

1) 교육과목별 교육시간 조정

외국의 사례와 비교하거나 설문조사 결과에 비추어 볼 때, 현재의 2단계 장내기능교육을 도로주행교육으로 조정하여 도로주행교육시간을 10시간에서 5시간~10시간 정도가 늘어난 15시간~20시간으로 조정할 필요가 있다.

앞서 언급하였듯이 장내기능교육 제2단계(10시간)는 본래의 교육내용과는 달리 단독교육으로서 교육생이 혼자서 시험용 자동차를 운전하여 장내시험코스를 순회하는 것으로 대체하고 있기 때문에 교육적 효과가 떨어지고 있으며, 반대로 도로주행교육의 경우 교육시간이 짧아 필요한 교육내용을 수용할 수 없기 때문이다.

한편, 증가된 도로주행교육시간은 실제 운전에서 필요한 고속도로나 번잡한 시가지 등 운전, 야간운전, 위험예측 훈련, 주·정차방법 등의 교육에 사용되어야 할 것이다. 그러나 현재의 합격위주의 교육방식이 교정되지 않는 한 증가된 교육시간도 시험코스 순회에 편입될 가능성이 있으므로 이를 차단할 수 있는 방법을 마련하여야 한다. 대안으로는 i) 위에 제시한 실제 운전에서 필요한 다양한 운전능력을 도로주행시험과제에 추가하는 방법, ii) 도로주행시험과제는 변경하지 않고 그대로 시행한 후 도로주행시험에 합격한 사람에게 의무적으로 고속도로 운전 등을 교육하게 하는 방법이 있을 수 있다.

2) 표준 교육프로그램 개발

학과교육, 기능교육, 도로주행교육은 각각 총 교육시간, 항목별 교육시간이 규정되어 있으므로 이에 따라서 교육이 운영되어야 한다. 그러나 현재의 교육과정은 현실을 반영하지 못한 경우가 있으므로 이에 대한 전면적인 개편이 필요하다. 예를 들면, 장내기능교육의 경우 장내기능교육에서 교육할 필요가 없거나 여건상 교육할 수 없는 내용을 교육내용에 포함하고 있는 것이다.

이렇게 현실에 적응한 표준 교육과정이 형성되면, 이에 따라 매교시별로 강사가 가르쳐야 하는 내용과 이에 대한 교수법, 교육기자재를 표준화하여야 하고 강사가 이를 숙지

할 수 있도록 교육하여야 한다. 외국의 경우 교육시간마다 가르쳐야 하는 내용에 대한 시간적 할당, 교과서 및 프레젠테이션을 위한 자료(동영상자료 포함), 참고자료, 워크북, 등이 강사에게 공급되고 있는데 우리나라도 이를 개발하여 전문학원과 강사에게 제공하여야 할 것이다.

또한 현재 교육생들의 개인차를 무시한 교육방식에서 개인적인 특성(연령, 성별 등)을 고려한 교육이 되기 위해서는 과목별로 강제 할당된 의무 교육시간을 최소한으로 축소하고 전체의무교육시간 범위 안에서 전담강사가 교육생의 필요에 맞는 교육을 진행시킬 수 있도록 제도적으로 지원해야 한다. 그러나 이와 같은 재량권을 주기 위해서는 전문학원과는 엄격히 분리된 운전면허시험관리단 소속의 기능검정원 및 시험관제도를 통해 시험을 검정하고 개별 전문학원과 개별 전담강사들이 교육한 교육생의 운전면허시험 합격율을 운전면허시험관리단이 관리하고 일반에 공개하도록 해야 한다.

3) 학과교육 프로그램 개선

학과교육의 중요성, 교통안전에의 영향에도 불구하고 학과교육이 유명무실화 되어가고 있는 이유는 빨리 그리고 쉽게 운전면허를 취득하기 위하여 전문학원에서 교육을 받고 있는 교육생들이 독학으로 합격할 수 있는 학과시험의 경우 별도의 교육을 기피하고 있기 때문이다. 한편 2002년 이후 학과시험 응시전 교통안전교육 의무화가 이루어진다면 전문학원에서의 학과교육은 더욱 침체될 것으로 예상된다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 전문학원에 입학하는 사람은 반드시 학과교육을 의무적으로 이수하게 하여야 하고, 교육생들이 좀 더 편하고 재미있게 교육을 받을 수 있는 방법을 마련하여야 한다.

재미있고 실제 교통현장에 사용할 수 있는 학과교육이 되게 하기 위해서는 표준 프로그램을 개발하고, 필요한 자료를 강사들에게 교육·보급하여야 한다.

다음으로 보다 편하게 교육을 받게 하기 위해서는 출석교육 이외의 다른 교육방법을 도입할 필요가 있다. 미국 유타주에서 실시하고 있는 과생교육과정(재택교육과정)은 좋은 예가 될 것인데, 시간에 쫓기는 교육생들이 가정에서 인터넷 등을 이용하여 교육을 받고, 질문이나 보충자료가 필요한 경우 개별적으로 강사의 도움을 받을 수 있는 교육방

법을 도입할 필요가 있다.

6.2.3 전문학원 강사

1) 강사 선발 및 교육제도의 강화

현재 불규칙적으로 필요에 따라 필기시험을 통해 선발하는 기능강사자격시험을 산업인력관리공단에서 관리하는 정식 국가공인자격시험제도로 전환하고 정기적으로 선발하되 수요와 공급에 따라 그 수를 조절하는 정책이 필요하다.

전문학원 강사에 대한 선발 및 교육훈련제도의 운영은 전문기관에서 수행할 필요가 있는데, 운전면허시험관리단이 수행하게 하는 것이 적절하다고 판단된다.

강사 자격요건으로는 학과강사 및 기능강사 모두 모든 차종을 운전할 수 있는 운전면허를 취득하도록 할 필요가 있고, 운전면허 취득 후 도로교통 법령 위반이나 교통사고로 인한 행정처분 전력에 대한 검증이 필요하며, 시험실시방법에는 운전기능 및 교수능력에 대한 평가를 추가할 필요가 있다.

강사 신규 교육은 기능검정원과는 별도의 내용과 방법으로 실시되어야 하며, 교육시간을 늘리고 교육내용을 실질적인 업무와 관련되는 내용으로 전환하여야 한다. 주지한 바와 같이 교육시간별 교육내용, 교육방법, 교육기자재 사용방법에 대한 구체적인 교육이 필요하다.

한편 강사 자격 취득 후 일정기간마다 갱신하여야 하도록 하고, 정기적인 교육이나 업무수행에 대한 점검제도를 마련할 필요가 있다.

2) 강사실명제 도입

현재 개별 전문학원 단위의 실명제가 이루어지고 있지만 이와 병행하여 전담기능강사제를 도입하고 개별 강사 단위로 실명제를 도입하여 자기 교육생의 질에 대해 책임을 지는 제도를 도입하는 것이 바람직하다고 판단된다.

개별 기능강사의 교육생들의 합격률과 인피교통사고 야기율과 중요법규위반 피단속율

을 관리하고, 강사의 자격 갱신시 기초자료로 하며, 교육생들에게 공개한다면 강사 스스로가 자신의 교육의 질을 관리하는데 노력을 기울일 것이다.

6.2.4 전문학원 기능시험 위탁 개선

운전면허는 국가 단일의 기준에 의하여 부여되어야 하므로 기능검정원은 국가 운전면허시험장의 시험관과 동일한 자질을 갖추고 동일한 기준에서 교육생을 평가하여야 한다. 따라서, 기능검정원을 개별학원 소속이 아니라 운전면허시험관리단 소속으로 두고, 각 학원별 기능검정일에 출장검정을 하게 할 필요가 있다. 전문학원의 입장에서 볼 때 기능검정원을 채용하는 부담을 덜고 기능검정원의 대우나 업무의 한계로 인한 운영상 문제점을 해결할 수 있으며, 기능검정원의 입장에서 전문학원의 직원으로 소속되어 있는 것보다는 운전면허시험관리단에 소속되는 것이 신분보장을 가능하게 하고 개인적 위상을 높여줄 수 있어 보다 공정한 기능검정을 실시할 수 있을 것이다.

외국의 사례를 보면, 영국의 경우 DSA의 직원은 대부분 시험관으로서 시험관 조직 내에서 시험관을 선발·교육·평가할 수 있는 체제를 갖추고 있으며, 운전학원 교육 이수를 의무화하고 있는 독일의 경우도 시험관이 각 학원에 나가 시험을 집행하고 있다.

기능검정시에는 교육비와는 별도로 기능검정료를 받도록 되어 있으므로 운전면허시험관리단에서 기능검정 대상자로부터 받아들이는 경비로 기능검정원의 보수 및 제경비를 충당할 수 있어 재정적인 문제는 발생하지 않으며, 각 지역적 특성에 따라 기능검정원의 담당지역을 설정한다면 출장검정으로 인하여 발생하는 기능검정원의 애로나 불편 사항을 해소할 수 있을 것이다. 더불어 학과시험 또한 전문학원에서 실시할 수 있어 원격지 시험 응시자의 불편을 해소할 수 있을 것이다.

시험관은 시험검정에 임하기 전 동일한 전문적인 실기위주의 교육을 이수하게 하고 주기적으로 실기위주의 보충교육을 실시하며, 현재 3년 이내 순환 보직제에 묶여 전문성을 지속적으로 개발 할 수 없는 시험관제도를 개선하여 전문시험관제를 정착시켜야 한다.

[부 록]

의견조사 설문지

자동차운전전문학원 교육개선에 대한 전문가 의견조사

부탁의 말씀

안녕하십니까?

본 조사는 자동차운전전문학원 교육과정 및 교육내용에 대한 의견을 듣기 위하여 실시하는 것입니다. 본 조사 결과는 전문학원의 교육을 통하여 양질의 운전자가 배출될 수 있도록 하는데 사용될 것입니다.

본 설문조사는 무기명으로 실시되어 통계적인 자료로만 사용되므로 귀하께서 답변하신 내용은 연구목적 이외의 다른 용도로 이용되는 일이 없을 것임을 약속합니다.

바쁘시더라도 귀하의 의견을 솔직히 답변하여 주시면 감사하겠습니다.

도 로 교 통 안 전 관 리 공 단

※ 다음은 전문학원 교육시간에 대한 질문입니다.

【1】 귀하는 전문학원의 학과교육시간(25시간)에 대해서 어떻게 생각하십니까?

	매우 부족	부 족	적 당	과 다	매우 과다
표시란	1	2	3	4	5

【2】 현재의 학과교육시간이 부적당하다면 어느 정도로 변경해야 한다고 생각하십니까?
(현행 25시간 → 시간)

【3】 귀하는 전문학원의 장내기능교육시간(수동변속 : 25시간, 자동변속 : 20시간)에 대해서 어떻게 생각하십니까?

	매우 부족	부 족	적 당	과 다	매우 과다
표시란	1	2	3	4	5

【4】 현재의 장내기능교육시간이 부적당하다면 어느 정도로 변경해야 한다고 생각하십니까?
(현행 25시간 → 시간)

【5】 귀하는 전문학원의 도로주행교육시간(10시간)에 대해서 어떻게 생각하십니까?

	매우 부족	부 족	적 당	과 다	매우 과다
표시란	1	2	3	4	5

【6】 현재의 도로주행교육시간이 부적당하다면 어느 정도로 변경해야 한다고 생각하십니까?
(현행 10시간 → 시간)

※ 다음은 전문학원 학과교육에 대한 의견을 묻는 질문입니다.

【7】 현재 전문학원에서 실시하고 있는 학과교육 관련 제도 및 운영에 대하여 만족하십니까?

	매우 불만	불만	보통	만족	매우 만족
	1	2	3	4	5
표시란	<div style="display: flex; justify-content: space-between; border-bottom: 1px solid black; padding-bottom: 5px;"> </div>				

※ 다음 【8】 번 질문에는 【7】 번 질문에서 “매우 불만” 또는 “불만”에 응답하신 분만 응답하여 주십시오.

【8】 전문학원 학과교육의 문제는 무엇이라고 생각하십니까?(복수응답 가능)

- 1) 학과교육 내용에 불필요한 내용이 많거나 실제 운전에 필요한 내용이 빠져 있음
- 2) 전문학원에서의 학과교육이 제대로 이루어질 수 없는 여건(학과교육 유명무실화)
- 3) 강사에 대한 전문적인 교육과정이나 제도가 미비함
- 4) 학과교육에 필요한 교육기자재가 없거나 구비하기 어려움
- 5) 교육생들이 학과교육을 기피함
- 6) 기타 ()

【9】 전문학원에서는 2단계로 나누어 25시간의 학과교육을 실시하도록 하고 있으며, 각 교육시간별로 교육할 내용을 정하고 있습니다. 귀하의 학원에서는 이 교육과정에 따라 교육하고 있습니까?

- 1) 그렇다
- 2) 아니다

【10】 학과교육을 2단계로 구분하는 것이 필요하다고 생각하십니까?

	매우 필요	필요	보통	불필요	매우 불필요
표시란	1	2	3	4	5

【11】 학과교육 내용 중 불필요하거나 필요에 비하여 많은 시간이 배정된 것이 있으면 해당 번호앞에 √표 해주시기 바랍니다(복수응답 가능).

- _____ 1) 교육계획 및 평가(2시간)
- _____ 2) 자동차의 구조 및 자동차 관리(3시간)
- _____ 3) 도로교통 관련 법령(12시간)
- _____ 4) 운전면허제도 및 관련 지식(3시간)
- _____ 5) 운전행동 및 특별한 상황(야간, 악천후, 고속도로 등)과 관련된 지식(4시간)
- _____ 6) 교통사고 처리 및 응급구호조치(1시간)

【12】 학과교육 내용 중 좀 더 강화하거나 추가할 필요가 있는 내용이 있으면 해당 번호앞에 √표하거나 기술하여 주십시오(복수응답 가능).

- _____ 1) 자동차의 구조 및 자동차 관리
- _____ 2) 도로교통 관련 법령
- _____ 3) 운전면허제도 및 관련 지식
- _____ 4) 운전행동 및 특별한 상황(야간, 악천후, 고속도로 등)과 관련된 지식
- _____ 5) 교통사고 처리 및 응급구호조치
- _____ 6) 알콜 및 약물운전 등에 대한 정보
- _____ 7) 위험을 예측하는 훈련
- _____ 8) 기타 ()

【13】 전문학원 학과교육과 관련하여 문제점이나 개선방안에 대한 의견이 있으시면 기술하여 주십시오.

※ 다음은 전문학원 장내기능교육에 대한 의견을 묻는 질문입니다.

【14】 현재 전문학원에서 실시하고 있는 장내기능교육 관련 제도 및 운영에 대하여 만족하십니까?

	매우 불만	불만	보통	만족	매우 만족
	1	2	3	4	5

표시란

※ 다음 【15】 번 질문에는 【14】 번 질문에서 “매우 불만” 또는 “불만”에 응답하신 분만 응답하여 주십시오.

【15】 전문학원 장내기능교육의 주된 문제는 무엇이라고 생각하십니까?(복수응답 가능)

- 1) 장내기능교육과정이나 내용이 교육현실과 적합하지 않음
- 2) 장내기능교육이 기능검정 합격 위주 교육이 되고 있음
- 3) 강사에 대한 전문적인 교육과정이나 제도가 미비함
- 4) 교육생들의 교육태도나 성향이 교육의 효과를 저해함
- 5) 기타 ()

【20】 장내기능교육 내용 중 좀 더 강화하거나 추가할 필요가 있는 내용이 있으면 해당 번호앞에 √표하거나 기술하여 주십시오(복수응답 가능).

<제1단계>

- _____ 1) 기본조작
- _____ 2) 정지, 커브·모퉁이·경사로 통행
- _____ 3) 후진 및 주정차
- _____ 4) 교통상황·신호 및 표지 등에 따른 주행, 과속
- _____ 5) 교차로 및 건널목 통행
- _____ 6) 종합운전
- _____ 7) 기타 ()

<제2단계>

- _____ 1) 주행운전전의 준비
- _____ 2) 도로 및 교통상황에 따른 운전
- _____ 3) 보행자 보호 및 위험예측 운전
- _____ 4) 종합운전 및 평가
- _____ 5) 기타 ()

【21】 전문학원 장내기능교육과 관련하여 문제점이나 개선방안에 대한 의견이 있으시면 기술하여 주십시오.

※ 다음은 전문학원 도로주행교육에 대한 의견을 묻는 질문입니다.

【22】 전문학원에서 실시하고 있는 도로주행교육 관련 제도 및 운영에 대하여 만족하십니까?

	매우 불만	불만	보통	만족	매우 만족
	1	2	3	4	5

표시란

※ 다음 【23】 번 질문에는 【22】 번 질문에서 “매우 불만” 또는 “불만”에 응답하신 분만 응답하여 주십시오.

- 【23】 전문학원 도로주행교육의 주된 문제는 무엇이라고 생각하십니까?(복수응답 가능)
- 1) 도로주행교육과정이나 내용이 교육현실과 적합하지 않음
 - 2) 도로주행교육이 기능검정 합격 위주 교육이 되고 있음
 - 3) 강사에 대한 교육과정이나 제도가 미비하여 보다 체계적이고 전문적인 교육이 이루어지지 못하고 있음
 - 4) 교육생들의 교육태도나 성향이 교육의 효과를 저해함
 - 5) 기타 ()

【24】 다음은 전문학원에서 가르치고 있는 도로주행교육 내용입니다. 이 중에서 불필요하거나 필요에 비하여 너무 많은 시간이 배정된 것이 있으면 해당 번호앞에 √표 해주시기 바랍니다(복수응답 가능).

- _____ 1) 도로주행전 준비 및 주변교통에 대한 판단(2시간)
- _____ 2) 차로 및 속도 선택(2시간)
- _____ 3) 교차로 통행 및 보행자 보호(3시간)
- _____ 4) 위험예측 운전(1시간)
- _____ 5) 종합운전 및 평가(1시간)

자동차운전전문학원 교육만족도에 대한 의견조사

부탁의 말씀

안녕하십니까?

본 조사는 여러분이 이용하신 자동차운전전문학원의 교육에 대한 만족도를 파악하기 위하여 실시하는 것입니다. 본 조사 결과는 전문학원의 교육을 이용자 편의적이고, 실제 운전에도 도움이 되도록 개선하는데 사용될 예정입니다.

본 설문조사는 무기명으로 실시되어 통계적인 자료로만 사용되므로 귀하께서 답변하신 내용은 연구목적 이외의 다른 용도로 이용되는 일이 없을 것임을 약속합니다.

바쁘시더라도 귀하의 의견을 솔직히 답변하여 주시면 감사하겠습니다.

도 로 교 통 안 전 관 리 공 단

※ 다음은 전문학원 교육시간에 대한 만족도를 묻는 질문입니다.

【1】 귀하는 전문학원의 학과교육시간(25시간)에 대해서 어떻게 생각하십니까?

	매우 부족	부 족	적 당	과 다	매우 과다
표시란	1	2	3	4	5

【2】 현재의 학과교육시간이 부적당하다면 어느 정도로 변경해야 한다고 생각하십니까?
(현행 25시간 → 시간)

【3】 귀하는 전문학원의 장내기능교육시간(수동변속 : 25시간, 자동변속 : 20시간)에 대해서 어떻게 생각하십니까?

	매우 부족	부 족	적 당	과 다	매우 과다
표시란	1	2	3	4	5

【4】 현재의 장내기능교육시간이 부적당하다면 어느 정도로 변경해야 한다고 생각하십니까?
(현행 25시간 → 시간)

【5】 귀하는 전문학원의 도로주행교육시간(10시간)에 대해서 어떻게 생각하십니까?

	매우 부족	부 족	적 당	과 다	매우 과다
표시란	1	2	3	4	5

【6】 현재의 도로주행교육시간이 부적당하다면 어느 정도로 변경해야 한다고 생각하십니까?
(현행 10시간 → 시간)

【10】 다음은 전문학원에서 가르치고 있는 학과교육 내용과 교육시간입니다. 이 중에서 불필요하거나 필요에 비하여 많은 시간이 배정된 것이 있으면 해당 번호앞에 √ 표 해주시기 바랍니다.(복수응답 가능)

- _____ 1) 교육계획 및 평가(2시간)
- _____ 2) 자동차의 구조 및 자동차 관리(3시간)
- _____ 3) 도로교통 관련 법령(12시간)
- _____ 4) 운전면허제도 및 관련 지식(3시간)
- _____ 5) 운전행동 및 특별한 상황(야간, 악천후, 고속도로 등)과 관련된 지식(4시간)
- _____ 6) 교통사고 처리 및 응급구호조치(1시간)

【11】 학과교육 내용 중 좀 더 강화하거나 추가할 필요가 있는 내용이 있으면 해당 번호앞에 √표하거나 기술하여 주십시오(복수응답 가능).

- _____ 1) 자동차의 구조 및 자동차 관리
- _____ 2) 도로교통 관련 법령
- _____ 3) 운전면허제도 및 관련 지식
- _____ 4) 운전행동 및 특별한 상황(야간, 악천후, 고속도로 등)과 관련된 지식
- _____ 5) 교통사고 처리 및 응급구호조치
- _____ 6) 알콜 및 약물운전 등에 대한 정보
- _____ 7) 위험을 예측하는 훈련
- _____ 8) 기타 ()

※ 다음은 전문학원 장내기능교육에 대한 의견을 묻는 질문입니다.

【12】 귀하는 전문학원에서 장내기능교육을 받으셨습니까?

- 1) 예 ☞ 【13】 번 문항으로
- 2) 아니오 ☞ 【17】 번 문항으로

【13】 귀하는 전문학원에서 받은 장내기능교육의 내용이나 교육방법에 대하여 만족하십니까?

	매우 불만	불만	보통	만족	매우 만족
	1	2	3	4	5
표시란					

※ 다음 【14】 번 질문에는 【13】 번 질문에서 “매우 불만” 또는 “불만”에 응답하신 분만 응답하여 주십시오.

【14】 귀하가 전문학원의 장내기능교육에 대하여 불만을 갖는 이유는 무엇입니까?(복수 응답 가능)

- 1) 장내기능교육 내용에 불필요한 내용이 많아서
- 2) 실제 운전에 필요한 내용이 빠져 있어서
- 3) 장내기능 교육내용이 단계적·체계적이지 못해서
- 4) 강사의 자질이나 전문성에 문제가 있어서
- 5) 장내기능교육방법이 시험 합격위주의 형식적인 것이어서
- 6) 기타 ()

【15】 다음은 전문학원에서 가르치고 있는 장내기능교육 내용과 교육시간입니다. 이 중에서 장내기능교육 내용으로서 불필요하거나 필요에 비하여 너무 많은 시간이 배정된 것이 있으면 해당 번호앞에 √표 해주시기 바랍니다(복수응답 가능).

<제1단계 : 15시간>

- _____ 1) 기본조작(3.5시간)
- _____ 2) 정지, 커브·모퉁이·경사로 통행(3시간)
- _____ 3) 후진 및 주정차(2시간)
- _____ 4) 교통상황·신호 및 표지 등에 따른 주행, 과속(2.5시간)
- _____ 5) 교차로 및 건널목 통행(2시간)
- _____ 6) 종합운전(2시간)

<제2단계 : 10시간>

- _____ 1) 주행운전전의 준비(1시간)
- _____ 2) 도로 및 교통상황에 따른 운전(3시간)
- _____ 3) 보행자 보호 및 위험예측 운전(2시간)
- _____ 4) 종합운전 및 평가(4시간)

【16】 장내기능내용 중 좀 더 강화할 필요가 있는 내용이 있으면 해당 번호앞에 √하거나 기술하여 주시기 바랍니다(복수응답 가능).

<제1단계>

- _____ 1) 기본조작
- _____ 2) 정지, 커브·모퉁이·경사로 통행
- _____ 3) 후진 및 주정차
- _____ 4) 교통상황·신호 및 표지 등에 따른 주행, 과속
- _____ 5) 교차로 및 건널목 통행
- _____ 6) 종합운전
- _____ 7) 기타 ()

<제2단계>

- _____ 1) 주행운전전의 준비
- _____ 2) 도로 및 교통상황에 따른 운전
- _____ 3) 보행자 보호 및 위험예측 운전
- _____ 4) 종합운전 및 평가
- _____ 5) 기타 ()

※ 다음은 전문학원 도로주행교육에 대한 의견을 묻는 질문입니다.

【17】 귀하는 전문학원에서 도로주행교육을 받으셨습니까?

- 1) 예 ☞ **【18】** 번 문항으로
- 2) 아니오 ☞ **【22】** 번 문항으로

【18】 귀하는 전문학원에서 받은 도로주행교육의 내용이나 교육방법에 대하여 만족하십니까?

	매우 불만	불만	보통	만족	매우 만족
	1	2	3	4	5
표시란					

※ 다음 【19】 번 질문에는 【18】 번 질문에서 “매우 불만” 또는 “불만”에 응답하신 분만 응답하여 주십시오.

【19】 귀하가 전문학원의 도로주행교육에 대하여 불만을 갖는 이유는 무엇입니까?(복수 응답 가능)

- 1) 도로주행교육 내용에 불필요한 내용이 많아서
- 2) 실제 운전 에 필요한 내용이 빠져 있어서
- 3) 도로주행 교육내용이 단계적·체계적이지 못해서
- 4) 강사의 자질이나 전문성에 문제가 있어서
- 5) 도로주행교육방법이 시험 합격위주로 진행되어서
- 6) 도로주행교육 이수후에도 실제로 운전할 수 없게 되어서
- 7) 기타 ()

【20】 다음은 전문학원에서 가르치고 있는 도로주행교육의 내용과 교육시간입니다. 이 중에서 불필요하거나 필요에 비하여 너무 많은 시간이 배정된 것이 있으면 해당 번호앞에 √표 해주시기 바랍니다(복수응답 가능).

- _____ 1) 도로주행전 준비 및 주변교통에 대한 판단(2시간)
- _____ 2) 차로 및 속도 선택(2시간)
- _____ 3) 교차로 통행 및 보행자 보호(3시간)
- _____ 4) 위험예측 운전(1시간)
- _____ 5) 종합운전 및 평가(1시간)

【21】 도로주행교육 내용 중 좀 더 강화하거나 추가할 필요가 있는 내용이 있으면 해당 번호앞에 √하거나 기술하여 주시기 바랍니다(복수응답 가능).

- _____ 1) 도로주행전 준비 및 주변교통에 대한 판단
- _____ 2) 차로 및 속도 선택
- _____ 3) 교차로 통행 및 보행자 보호
- _____ 4) 위험예측 운전(방어운전)
- _____ 5) 종합운전 및 평가
- _____ 6) 복잡한 시가지나 고속도로 등에서의 운전
- _____ 7) 야간, 강우나 강설시 등 특별한 상황에서의 운전
- _____ 8) 기타 (_____)

※ 다음은 귀하의 인적사항에 대한 질문입니다.

【22】 귀하의 연령은?

【23】 귀하의 성별은? 1) 남 2) 여

【24】 귀하는 언제 운전면허를 취득하셨습니까?

_____ 년도 _____ 월

【25】 귀하가 실제로 운전한 기간은 얼마나 되었습니까?

- 1) 1년 미만
- 2) 1년~2년 미만
- 3) 2년~3년 미만
- 4) 3년~4년 미만
- 5) 4년~5년 미만
- 6) 5년 이상

기능검정원 제도에 관한 의견조사

부탁의 말씀

안녕하십니까?

저희 도로교통안전관리공단 교통과학연구원에서는 도로교통의 안전을 위해 각종 연구사업을 수행하고 있습니다. 본 조사는 경찰청의 의뢰로 본 연구원에서 수행중인 “전문학원의 기능검정원 확보기준 개선(완화)연구”를 위한 의견조사입니다.

본 설문조사는 무기명으로 실시되어 통계적인 자료로만 사용되므로 귀하께서 답변하신 내용은 연구목적 이외의 다른 용도로 이용되는 일이 없을 것임을 약속합니다. 바쁘시더라도 귀하의 의견을 솔직하게 답변해 주신다면 본 연구가 보다 알차게 되고 문제해결 방안을 마련하는 데 크게 도움이 될 것입니다.

다시 한 번 도와주심에 깊은 감사의 말씀을 드리오며 귀하에게 안녕과 행운이 있으시길 기원합니다.

도 로 교 통 안 전 관 리 공 단
교 통 과 학 연 구 원

※ 다음은 귀하가 운영하는 전문학원의 일반현황과 기능검정원에 대한 질문입니다.

【1】 귀 학원이 소재한 지역은 어디입니까?

- | | | | | |
|--------|--------|--------|-------|--------|
| 1) 서울 | 2) 부산 | 3) 대구 | 4) 인천 | 5) 경기 |
| 6) 강원 | 7) 충북 | 8) 충남 | 9) 전북 | 10) 전남 |
| 11) 경북 | 12) 경남 | 13) 제주 | | |

【2】 귀 학원의 기능교육장 면적은 얼마입니까?

_____ m² (약 _____ 평)

【3】 귀 학원의 교육생 정원은 몇 명입니까?

▶ 장내기능교육 : _____명 ▶ 도로주행교육 : _____명

【4】 현재 귀 학원의 교육생수는 몇 명입니까?

▶ 장내기능교육 : _____명 ▶ 도로주행교육 : _____명

【5】 현재 귀 학원의 기능검정원수는 몇 명입니까?

장내기능검정원과 도로주행기능검정원이 구분되지 않은 경우에는 전체 기능검정원 수만 기재하여 주십시오.

_____명 (장내기능검정 : _____명, 도로주행기능검정 : _____명)

【6】 귀하가 운영하는 학원의 기능검정원수가 적절한가에 대한 질문입니다.

1) 귀하는 귀 학원의 기능검정원수가 적당하다고 생각하십니까?

- | | | |
|---------|---------|--------|
| ① 너무 적다 | ② 약간 적다 | ③ 적당하다 |
| ④ 약간 많다 | ⑤ 너무 많다 | |

2) 위와 같이 생각하는 이유는 무엇입니까?

3) 귀 학원의 규모 및 교육생수를 고려할 때 적절한 기능검정원수는 몇 명이라고
생각하십니까? _____명

【7】 기능검정원의 임금 등이 학원의 운영에 장애가 되고 있습니까?

- ① 전혀 그렇지 않다 ② 별로 그렇지 않다 ③ 보통이다
④ 약간 그렇다 ⑤ 매우 그렇다

【8】 귀 학원의 기능검정료는 얼마입니까?

▶ 장내기능검정

1) 제1종 보통면허 : _____원

2) 제2종 보통면허 : _____원

▶ 도로주행기능검정

1) 제1종 보통면허 : _____원

2) 제2종 보통면허 : _____원

【9】 귀하는 현재의 기능검정료에 대하여 어떻게 생각하십니까?

- ① 너무 적다 ② 약간 적다 ③ 적당하다
④ 약간 많다 ⑤ 매우 많다

【10】 귀 학원은 현재 1주일(또는 1개월)에 기능검정을 몇 차례나 실시하고 있습니까?

▶ 장내기능검정 : 1주일에 _____회 (1개월에 _____회)

▶ 도로주행기능검정 : 1주일에 _____회 (1개월에 _____회)

【11】 최근 1년간 귀 학원에서 실시한 기능검정 교육생수는 총 몇 명입니까?

전문학원으로 지정된지 1년 미만인 경우에는 ()안에 응답하여 주십시오.

▶ 장내기능검정 : _____명 (_____개월에 _____명)

▶ 도로주행기능검정 : _____명 (_____개월에 _____명)

【12】 기능검정시 수험생 1인당 소요되는 시간은 평균 얼마나 됩니까?

▶ 장내기능검정

1) 제1종 보통면허 : _____분

2) 제2종 보통면허 : _____분

▶ 도로주행기능검정

1) 제1종 보통면허 : _____분

2) 제2종 보통면허 : _____분

【13】 기능검정 1회(1일 기준)당 몇 명이나 기능검정을 보게 됩니까?

▶ 장내기능검정 : _____명

▶ 도로주행기능검정 : _____명

【14】 기능검정 실시일자는 어떻게 결정하고 있습니까?

1) 주기적으로 (예 : 매주 수요일 등)

2) 일정인원이 되면 (예 : 응시인원이 50명이 되는 경우)

3) 교육반별로 교육이 종료되면

4) 기타 _____

【15】 기능검정을 실시할 때 업무분담은 어떻게 하고 있습니까?

지 위	인 원	개 인 별 역 할	비 고
학감(부학감)			
기능검정원			
강 사			
기타 직원			

【16】 1) 귀 학원의 기능검정원은 기능검정외에 다른 업무를 수행하고 있습니까?

① 예

② 아니오

※ 1)번 문항에서 “예”라고 응답한 경우에만 2), 3)번 문항에 응답하십시오.

2) 귀 학원의 기능검정원은 기능검정외에 어떤 업무를 수행하고 있습니까?

3) 귀 학원의 기능검정원이 기능검정외의 다른 업무를 수행하는 이유는 무엇입니까?



2001년 12월 발행
2001년 12월 인쇄

발행인 : 이 근 표
발행처 : 치 안 연 구 소
경기도 용인시 구성읍 연남리 88번지
인쇄처 : 대 한 문 화 사
(TEL : (02)2268-0458)

이 책의 무단 복제를 금합니다.