

碩士學位論文

濟州道 大學生의 交通秩序意識에 관한 研究

指導教授 梁 佶 炫



濟州大學校 教育大學院

國民倫理教育專攻

玄 柄 柱

2001年 8月

濟州道 大學生의 交通秩序意識에 관한 研究

指導教授 梁 佶 炫

이 論文을 教育學 碩士學位 論文으로 提出함.

2001年 4月 日

濟州大學校 教育大學院 國民倫理教育 專攻



提出者 玄 柄 柱

玄柄柱의 教育學 碩士學位 論文을 認准함.

2001年 7月 日

審查委員長 _____ 印

審查委員 _____ 印

審查委員 _____ 印

<國文 抄錄>

濟州道 大學生의 交通秩序意識에 관한 研究*

玄 柄 柱

濟州大學校 教育大學院 國民倫理教育 專攻

指導教授 梁 佶 炫

교통질서는 교통안전과 원활한 소통을 도모하고 도로상에서 발생하는 모든 위해를 예방하기 위하여 사회적 규범에 따라 이루어지는 도로 이용자의 행동이나 태도를 말한다. 그러므로 교통질서는 교통안전지식을 바탕으로 모든 국민의 의식이 표면화되고 일상생활에서 기대되는 교통규칙을 지키겠다는 노력과 행동이 없이는 유지될 수 없다.

교통질서를 지키고 유지하는 것은 궁극적인 목표인 교통사고를 예방하는 교통의 안전성 확보와 그를 지속시키는 사회적 환경이 성숙되고, 선진화된 교통문화를 형성하는 것이다.

본 연구는 교통질서와 교통문화에 대한 개념 및 기본구조를 바탕으로 대학생들이 갖고 있는 교통질서의식 수준을 파악하고 그를 향상시켜 선진화된 교통문화를 형성하기 위한 기틀을 제공하고자 설문지에 의하여 조사 분석하였다.

그 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 대학생 스스로의 교통질서의식 평가에서 교통질서를 지키려고 하는 의지를 갖고 있는 것이 아니라 당시의 상황에 맞게 적용하려는 편의위주의 생각을 하고 있다.

둘째, 교통질서를 지키지 않는 이유에서도 원칙에 의하여 판단하고 행동하기보다는 자신에게 유리한 방향으로 해석하여 적용하려는 경향을 갖고 있다.

셋째, 교통신호 위반, 제한속도 위반, 좌석안전띠 미착용, 무단횡단 등과 같이 교통사고의 위험성이 높은 교통법규를 반드시 지켜야 하겠다는 의지가 희박하고 자신의 이익과 편의를 우선 생각하여 행동하려는 경향을 갖고 있다.

넷째, 다른 자동차의 통행에 지장을 주거나 보행자들에게 불편을 줄 수 있는 불법주차에 대해서는 시간이 얼마 걸리지 않고 비용이 들지 않기 때문인 것으로 나타났다. 즉 개인의 이익 때문에 다른 사람에게 불편을 주어도 괜찮다는 생각을 하고 있다.

다섯째, 다른 사람의 법규위반 행위에 대해서는 무관심하였고, 다만 자신에게 위협을 주는 위반행위자에 대해서는 적극적으로 대처하려고 하였다.

여섯째, 자가용 10부제 운행이라는 사회적으로 권장되고 있는 시책에 대해서도 우선 자신이 불편하기 때문에 참여하지 않는 것으로 조사되었다.

마지막으로 대학생들의 교통질서의식을 향상시키기 위하여 가장 중요한 것은 스스로 교통질서의식의 중요성 인식과 의식변화가 필요한 것으로 조사되어 여러 가지 방안이 마련되어야 할 것이다.

* 본 논문은 2001년 8월 제주대학교 교육대학원 위원회에 제출된 교육학 석사학위 논문임.

目 次

I. 序 論	1
1. 研究의 必要性과 目的	1
2. 研究 方法과 內容	4
3. 研究의 期待效果와 限界	5
II. 交通秩序意識 研究의 分析들	7
1. 交通秩序意識과 交通文化의 概念	7
2. 交通秩序와 交通文化의 基本構造	9
1) 交通知識에 基礎한 國民意識	9
2) 交通秩序의 媒介變數	12
3) 成熟된 交通秩序意識	20
III. 交通秩序意識 設問調査	21
1. 調査對象의 標集	21
2. 調査道具	23
3. 調査結果 處理方法	23
IV. 調査 結果 및 分析	24
1. 調査 結果의 解釋	24
2. 先行 調査 研究와의 比較 檢討	64
V. 要約 및 提言	69
參考文獻	74
ABSTRACT	76
附 錄	78

表 目 次

<표-1> 교통사고 발생현황	2
<표-2> 표집분포	21
<표-3> 조사대상의 특성별 분포.....	22
<표-4> 본인의 교통질서준수 평가.....	24
<표-5> 특성별 본인의 교통질서준수에 대한 평가.....	26
<표-6> 교통질서를 지키는 이유.....	27
<표-7> 교통질서를 잘 지키지 않는 이유.....	29
<표-8> 심야에 적색신호시 신호준수태도.....	30
<표-9> 특성별 교통신호준수 태도.....	31
<표-10> 교통신호를 잘 지키려는 이유	33
<표-11> 교통신호를 지키지 않으려는 이유.....	34
<표-12> 1년 중 시내에서 무단횡단을 한 경험.....	36
<표-13> 무단횡단을 하지 않은 이유.....	37
<표-14> 무단횡단을 했을 때의 생각.....	39
<표-15> 다른 운전자의 법규위반 행위에 대한 의견.....	41
<표-16> 횡단보도 통행시 멈추지 않고 지나가는 차에 대한 의견.....	44
<표-17> 제한속도 준수에 대한 의견.....	46
<표-18> 좌석안전띠 착용에 대한 의견	49
<표-19> 좌석안전띠 착용의 이유.....	50
<표-20> 좌석안전띠를 착용하지 않는 이유.....	52
<표-21> 번잡한 시내도로의 불법주차에 대한 특성별 분석.....	53
<표-22> 불법주차를 하려는 이유.....	54
<표-23> 불법주차를 하지 않으려는 이유.....	56
<표-24> 자가용 10부제 참여여부	58
<표-25> 10부제 운행에 참여하려는 이유.....	59
<표-26> 10부제 운행에 참여하지 않으려는 이유.....	61
<표-27> 교통질서의식 향상을 위한 의견.....	63
<표-28> 교통질서준수율 비교.....	67

그림 목 차

<그림-1> 교통질서와 교통문화의 기본구조	9
<그림-2> 1년 중 시내에서 무단횡단을 한 경험 분포	35
<그림-3> 다른 운전자의 법규위반 행위에 대한 의견 분포	40
<그림-4> 횡단보도 통행시 멈추지 않는 차에 대한 의견 분포	42
<그림-5> 제한속도 준수에 대한 의견 분포	45
<그림-6> 좌석안전띠 착용에 대한 의견	47
<그림-7> 자가용 10부제 운행 참여여부	57
<그림-8> 교통질서의식 향상의견 분포	62



I. 序 論

1. 研究의 必要성과 目的

우리나라는 2000년 12월 31일 현재 자동차 등록대수는 총 1천2백5만 9천 276대이다. 그 가운데 제주도는 16만 4천 360대로 인구 3.28명당 1대, 1.14 세대당 1대꼴로 보유율 면에서 전국에서 1위에 올라 있다. 이와 같은 우리나라의 자동차보유현황과 교통수단 확보비율로 판단할 때는 자동차 선진국의 대열에 진입했다고 볼 수 있다. 그러나 자동차 보유현황과 운전자의 증가와는 달리 교통문화의 질적인 측면은 후진성을 면하지 못하고 있는 것이 현실이다.

그래서 우리나라는 경제문화와 교통문화간의 심한 괴리와 긴장이 형성된 의식상태에 있다.¹⁾ 산업화와 기술개발에 따라 자동차 생산기술의 발달하고 소득 향상으로 국민이 소유하는 자동차 수는 많아지고, 도로를 넓혀 교통소통을 원활히 하려는 외형적인 변화는 급속하게 일어나고 있으나, 이를 이용하는 국민들의 의식수준은 그에 부응하지 못하고 있는 것이다.

이와 같은 의식상태는 교통법규 위반과 무질서를 낳게 하며, 현실적으로는 그 현상이 우리의 의식을 사로잡아 마치 그 상태 그대로 일반화된 문화로 받아들여지게 되어 의식개선에 협조하지도 않고 변화를 시도하지도 않게 된다.

그 결과는 교통사고로 이어져 2000년도에는 29만 481건의 인명피해 교통사고가 발생하여 10,236명이 사망하고 42만 6천 984명의 중·경상자가 발생하였다.

이는 하루 평균 794건의 교통사고가 발생하여 28명의 사망자와 1,167명의 부상자와 함께 1일 순수 재산피해도 13억 7천만 원이나 되어 우리 사회의 큰 문제로 제기되고 있다.

1) 한완상, “운전자 교통안전교육의 현황문제와 반성”, 「운전자교통안전교육발전 심포지엄」, 도로교통안전관리공단, 1997, p.9

또한 전년도인 '99년과 비교하더라도 사망자는 883명, 부상자는 24,017명, 재산피해도 4백억 원을 초과하고 있다.2)(표-1 참조)

<표-1> 교통사고 발생현황

기간 구분	발생건수	사 망 자		부 상 자	전체피해액 (단위:백만원)
		단순 비교	OECD 기준		
'99	275,938	9,353	10,756	402,967	462,758
'00	290,481	10,236	10,236	426,984	503,651
대비(%)	+14,543(+5.3)	+883(+9.4)	-520(-4.8)	+25,017(+6.0)	+40,893(+8.8)

(자료 : 경찰청, 2001:2)

이와 같은 교통사고는 인명과 경제적 손실 면에서 교통문화에 뒷받침을 하고 있지 못하는 것으로 판단할 수 있다.

우리나라 교통문화의 낙후성을 지적하면 크게는 국민의 안전에 대한 의식의 결여를 거론할 수 있고, 작게는 안전의식을 고취시키려는 교통안전교육이 제대로 이루어지지 않고 있다는 점과 국민 스스로의 변화의지 부족을 생각해 볼 수 있다.

안전에 대한 국민의식의 마비문제는 교통사고의 원인 중 97%이상이 운전자나 보행자의 교통법규위반에서 비롯되고 있음에서 찾을 수 있다. 2000년도에 발생한 사망 교통사고의 법규위반별 원인을 보면, 안전운전의무불이행이 68.1%를 차지³⁾하고 있어 교통사고에 대한 안전의식이 부족함을 알 수 있다.

그리고 교통안전의식을 고취시키려는 방법은 여러 가지가 있겠으나 현재로서는 학교와 사회교육기관을 통한 방법 두 가지로 구분되어 있다. 우리의 학교교육 과정에서는 초등학교에서만 체계적으로 이루어지고 나머지 중·고등학교 및 대학과정에서는 거의 찾아볼 수 없다. 사회교육기관의 교육은 교통법규를 위반하거나 사고를 일으켜 운전면허행정처분을 받은 운전자를 대상으로 하는 도로교통안전관리공단의 교통소양교육이 대표적이다.

그런데 이 교통소양교육도 신규 운전면허취득자를 대상으로 한 것은 1999년 1월 1일부터 규제개혁차원에서 정부방침에 따라 없어졌다. 그러므로 국민의 교통질

2) 경찰청(2001), "2000년도 교통사고분석", 미간행자료, p. 2

3) 상계서, p.6

서 의식을 고취시키려는 방법과 기회는 매우 적으며, 질서를 지키려는 국민 스스로의 노력도 단속과 규제가 따라야 가능한 실정이다.

이런 문제는 우리나라 전체적인 범주에서 생각해볼 수 있지만, 제주도라는 지역적 한계를 두고 보더라도 다를 바가 없다.

제주도내의 교통사고는 2000년을 기준으로 할 때 연간 사망자 139명, 중·경상자 3,644명에 이르고 있으며, 사망자 중 15명(10.8%)은 관광객으로 나타나 국제적인 관광도시와 국제자유도시를 추진하고 있는 사회적 배경에 지장을 초래하고 있음은 간과할 수 없는 문제이다.

교통사고에 의한 인명과 재산 손실을 최소화하기 위하여 교통안전시설의 확충, 교통단속의 강화 등 여러 가지 대책을 생각해 볼 수 있으나, 도민의 성숙된 교통질서의식의 뒷받침이 없이는 불가능한 상황임은 누구나 인정할 것이다.

본 연구는 대학생의 교통질서의식을 조사하고 있는데, 이처럼 대학생에 초점을 맞춘 이유는 매일경제신문사가 주관한 국민의식 조사 결과 기초 질서를 가장 잘 지키는 사람은 초·중·고생(73.3점)과 회사원(63.6점), 공무원(62.1점), 노년층(61.8점), 대학생(59.8점) 순으로 나타나 대학생들이 다른 계층보다 질서의식이 비교적 낮은 수준⁴⁾에 있다는 점에 착안하고 있다.

또한 제주도내 교통사망사고의 연령별 가해운전자 중에서 20대가 42명으로 35.9%를 차지⁵⁾하고 있어 이 연령층 운전자의 교통질서의식이 향상될 필요성이 있다.

그러므로 본 논문은 대학생들의 교통질서 의식수준이 어떤가를 파악하는데 첫 번째 목적을 두고 있다. 왜냐하면 대학생들은 향후의 교통문화형성에 중요한 역할을 하게 될 것이기 때문이다. 그리고 국제자유도시를 추진하고 있는 제주지역 사회 구성원으로서 중추적인 역할을 하게 될 대학생들이 올바른 교통문화 형성에 기여할 수 있는 방안을 모색하는데 그 두 번째 목적을 두고 있다.

본 연구는 또한 제주도내 대학생의 교통질서의식 수준을 향상시키는 대안을 제시함으로써 교통안전에 관심을 고양시키는 자료로서의 기능을 할 수 있을 것으로 기대한다.

4) 매일경제신문, “국민의식설문조사”, 매일경제신문 2001. 3. 23.

5) 제주지방경찰청(2001), “교통사고분석 및 예방대책”, 미간행자료, p.4

2. 研究 方法과 内容

본 연구는 이론을 정립하기 위한 연구가 아니라 대학생들의 교통질서의식 수준을 조사하여 대학생들 자신과 학생회, 대학자치기구의 역할을 제시하는 데 있다. 그리고 궁극적으로는 우리 사회의 중심적인 역할을 하게 될 사회구성원의 의식향상에 기여하여 선진화된 교통문화를 정립하는 데 있다.

이러한 인식 하에 본 연구는 다음과 같은 방법으로 진행하였다.

1) 문헌 및 사례연구

문헌 및 사례연구를 통하여 교통질서의식과 교통문화의 개념을 정립하였다. 이 과정에서 교통질서와 교통문화의 기본구조를 구축하였고, 교통문화를 형성하는 각각의 매개변수가 서로 어떤 관련이 있는지를 살펴보면서 교통참여자의 역할을 모색하였다.

2) 설문조사

본 연구는 '교통질서의식'이라는 연구주제에 따라 대학생들의 교통법규 준수에 대한 태도, 다른 사람과 자신의 교통질서의식에 대한 평가, 교통안전에 대한 관심도, 그리고 보행자로서의 보행습관, 교통시책 참여 등 정신적 요소의 형성에 영향을 미치는 각종 교통관련 법규와 행동 등에 초점을 맞추어 설문지⁶⁾를 작성하였다.

교통법규 준수에 대한 태도는 심야의 교통신호준수 여부(질문4 ~ 질문6), 제한속도 준수 여부(질문12), 불법 주차 여부(질문16 ~ 질문18)가 해당되며, 다른 사람과 자신의 교통질서의식에 대한 평가는 본인에 대해서는 질문1 ~ 질문3으로 다른 사람이 교통법규나 질서를 지키지 않는 것에 대해서는 질문10 ~ 질문11로 구성하

6) 이 논문의 부록 참조.

었다. 그리고 교통안전에 대한 관심 부분에서는 안전벨트 착용에 대한 것으로 질문13 ~ 질문15이며, 보행습관에 대해서는 횡단보도가 아닌 곳으로 횡단경험을 조사하는 질문7 ~ 질문9이다. 마지막 교통시책 참여는 10부제 운행참여 여부를 조사하는 것으로 질문19 ~ 질문21로 구성하였다.

설문지는 제주도내 6개의 대학에 총 학생수를 감안하여 3% 비율에 해당하는 수만큼의 학생 700명을 대상으로 표집 조사한 것을 성별, 학년, 거주지, 졸업한 고등학교의 계열, 운전여부의 특성을 주요 변인으로 하였다.

조사한 자료는 텍스트 파일로 코딩하여 통계처리 프로그램은 SPSS V8.0을 사용하여 빈도분석과 상관분석을 통하여 처리하고, 그 결과를 분석하였다.

3. 研究의 期待效果와 限界



1) 期待效果

본 연구는 지금까지 제주도내 대학생들의 교통질서의식에 대한 선행연구가 없었기 때문에 몇 가지 기대효과를 얻을 수 있었다.

첫째, 학생들의 자가용 이용이 늘어나고 있는 각 대학들이 학생들을 상대로 한 교통문제를 해결하고자 할 때, 그 특성을 파악하는 기초 자료가 될 것이다.

둘째, 대학생들은 일반 성인과 같은 사회적 위치에 있으므로 대학생들의 교통질서의식수준을 파악한 자료는 사회생활을 하는 과정에서 나타나는 교통문제를 논의하는 참고자료가 될 것으로 기대한다.

셋째, 이 자료를 바탕으로 더 많은 변인과 여러 가지 의식수준을 파악하여 그 대안을 세우는 후속 연구에 도움이 되는 성과를 기대한다.

넷째, 국민의 교통질서의식 향상을 위한 방안을 모색하는 참고자료가 될 것이다.

2) 研究의 限界

본 연구는 다음과 같은 몇 가지 제한점과 특성을 갖는다.

첫째, 본 연구는 제주지역 각 대학의 일정 비율에 근거한 대학생들을 대상으로 한 연구결과이기 때문에 우리나라의 전국적인 결과로 일반화하기에는 무리가 따를 수 있다.

둘째, 본 연구는 자료수집에 있어서 교통질서의식에 대해 직접적인 관찰이 아닌 설문조사에만 의존하였기 때문에 조사대상자의 주관성을 배제하지 못할 수도 있다.

셋째, 본 연구는 제주도의 촌락구조와 대면사회와 같은 지역적 특수성을 감안하고 있다. 즉 제주도는 지역적 특성으로 도서지역에 해당하며 다른 지방에 비해 도로폭이 협소하고 마을간의 거리가 가까워 보행자의 횡단행동과 운전자의 운행특성에 영향을 미칠 수 있다는 것이다.

넷째, 본 연구는 조사대상인 대학생들의 관점에서만 파악하였기 때문에 제주도민 일부 계층의 특성 파악에는 유익하나 전체의 조사로 활용되기가 어려운 한계를 지닌다.



II. 交通秩序意識 研究의 分析틀

1. 交通秩序意識과 交通文化의 概念

사람이 사회를 구성하고 살아가는데 필요한 가장 기초적인 규범이며, 상호간의 관계를 맺고 행동을 바로 잡는 역할을 하는 것은 바로 질서이다. 질서의 사전적 의미는 “혼란 없이 순조롭게 이루어지게 하는 사물의 순서나 차례”⁷⁾로 되어 있다.

질서는 첫째, 가장 단순한 뜻으로 사람들이 경쟁관계에 있을 때 어떤 원칙에 의하여 자기의 순서나 차례를 지키는 것이다. 둘째, 국가의 법률이나 규칙을 지키는 것이 질서의 중요한 부분을 차지한다. 셋째, 인간사회의 도덕적인 원칙이 질서의 근본을 이룬다고 할 수 있다. 넷째, 범위를 넓혀서 생각하면 어떠한 규칙에 의해서 행동한다고 하는 것은 우주의 근본적인 또는 자연의 섭리라고 할 수 있다.⁸⁾ 그러므로 이렇게 다양한 의미를 가지는 질서의식을 교통문화와 관련하여 논의할 필요가 있다.

우리나라의 높은 경제성장과 국민소득의 증가는 1990년 이후 자가용승용차의 폭발적인 증가를 촉발시켰고, 본격적인 자동차 대중화시대를 맞이하게 하였다.

하지만 아직 우리의 교통안전과 질서에 대한 의식은 성숙되지 못하고, 도로 및 교통시설 환경의 개선은 급증하는 자동차 증가에 뒤따르지 못하고 있다. 게다가 우리의 교통상황은 도로의 혼잡과 주차난, 교통사고 및 교통공해의 증가 등 여러 가지 문제를 야기하고 있어 이에 대한 대책마련의 시급성을 경고한 것은 어제 오늘의 일이 아니다.

그에 따라 이와 같은 여러 가지 교통문제를 해결하는 필요한 국민의식으로서의 교통질서는 우리 사회에 매우 중요하고 필요한 규범과 도덕이 되었다.

7) 한갑수(1976), 「국어대사전」, 홍문도서

8) 윤경식, “국민학교 아동의 교통질서의식에 관한 연구”, 석사학위 논문, 순천향대학교 지역사회개발대학원, pp.6~7

교통질서는 교통안전과 원활한 소통을 도모하고 도로상에서 발생하는 모든 위험을 예방하기 위하여 사회적 규범에 따라 이루어지는 도로 이용자의 행동이나 태도이다.⁹⁾ 교통안전을 좌우하는 요인은 도로 이용자의 교통안전에 관한 지식 - 도로의 횡단, 자동차의 통행, 신호나 교통안전표지 등을 이해하는 것 - 과 교통환경에 대한 대응능력을 필요로 한다.

따라서 교통질서는 교통안전지식을 바탕으로 모든 국민의 의식이 표면화되고 일상생활에서 기대되는 교통규칙을 지키겠다는 노력과 행동이 없이는 유지될 수 없다.

교통질서를 지키고 유지하는 것은 궁극적인 목표인 교통사고를 예방하는 교통안전성 확보와 그를 지속시키는 사회적 환경이 성숙되고 선진화된 교통문화를 형성하는 것이다.

그러나 자동차가 도로에 넘쳐날 정도로 통행을 하고 그에 부응할 정도의 교통안전시설과 사고예방을 위한 정부의 적극적인 대책과 방안이 없는 게 우리의 현실이다. 그와 함께 운전자들의 기본이 바로 서지 않은 운전행태와 보행자의 무질서를 두고도 성숙된 질서를 의미하는 '문화'라는 단어를 붙여 넣을 수 있는지 생각해 볼 문제이다.

'교통문화'의 사전적 정의는 없기 때문에 '교통'과 '문화'의 합성어로 간주하여 '사람과 화물의 이동과 관련하여 인간이 가지는 신념 및 행동양식'이라고 정의할 수 있다. 이렇게 정의된 교통문화에는 각 개인 사회의 가치기준·법률·규범을 어떻게 인식하고 있는가가 교통문화의 형성과 유지에 기본적인 요인이 되고 있으며 그러한 생각들이 뭉쳐져 사회 전체 구성원의 의식이나 태도를 형성하게 된다.¹⁰⁾ 또한 교통문화의 형성에는 정부나 관련기관이 만들어내는 교통정책과 교통행정이 중요한 역할을 한다.

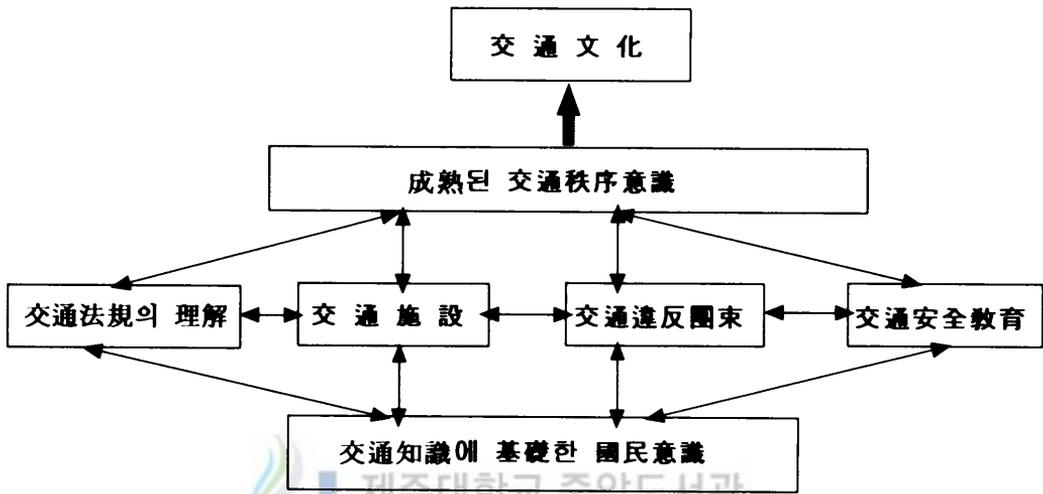
이와 같은 정의에 기초하여 볼 때 교통문화는 교통과 관련된 법규, 시설, 단속, 교육, 국민성 등 제반요인들이 복합적으로 영향을 미쳐 형성된다고 할 수 있다.

이를 도식화하면 <그림 1>과 같이 표현할 수 있다. 우선 교통질서를 지키고 유지하려는 교통지식에 기초한 국민의식을 밑바탕으로 하여 교통법규를 준수하며,

9) 한완상(1997), 전개서, p.11

10) 이순철(1993), 「안전운전과 교통심리」, 한국가이던스, p.50

위반단속에 대해 자신의 잘못이나 과실을 인정하고 그것을 바로 잡으려는 노력과 함께 교통시설을 올바르게 이용하고, 그 행위규범을 자신을 비롯하여 다른 사람에게 전달하는 교육적 기능을 다하는 교통질서의식이 성숙되면 교통문화를 형성하는 기틀이 잡히는 것으로 설명할 수 있다.



<그림-1> 交通秩序와 交通文化의 基本構造

2. 交通秩序와 交通文化의 基本構造

1) 交通知識에 基礎한 國民意識

국민의식은 <그림 1>에서처럼 교통법규, 교통시설, 위반행위에 대한 단속, 교육의 교통문화 형성요소들을 결집시키는 기능을 하며, 의지를 현실화할 수 있는 가장 중요한 기본요소가 된다.

사회질서와 관련하여 중요한 것 중의 하나가 교통질서의 문제이다. 사회의 구성

원이 교통질서 생활화 정도는 그 사회의 문화수준을 가름하는 중요한 기준이 될 수 있다. 그리고 교통질서는 교통의 안전과 원활한 소통을 도모하고 도로상에서 발생하는 모든 위해를 예방하기 위한 교통참여자의 행동과 태도이다.

교통질서는 또한 현대사회의 대표적인 질서로서 안정된 사회를 이룩하기 위해 반드시 필요하다. 이것은 교통지식을 바탕으로 하여 자율적으로 지켜질 때 우리 모두의 행동과 안전을 보장받을 수 있는 가장 확실한 방법이 될 것이다.

이를 뒷받침하기 위하여 필요한 지식이 있다면 도로횡단의 방법, 교통안전시설의 이용 형태, 교통참여자의 행동지침, 교통환경에 대한 대응능력 등이다. 그러므로 교통참여자는 기본적인 교통지식을 바탕으로 일상생활에서 기대되는 교통규칙을 지키겠다는 노력과 행동을 해야 하며 그것이 바로 교통지식에 기초한 국민의식이다.

교통지식은 교통참여자인 운전자와 보행자가 도로를 이용할 때 지켜야 하는 규칙과 시설의 이용방법, 사고를 예방하기 위한 국가의 정책과 방침 등을 이해하는 것이다.

우선 운전자는 운전지식으로서 다음과 같은 사항을 이해하고 있어야 한다.

- (1) 자동차의 구조와 성능, 안전기준 혹은 그 점검 정비에 관한 지식
- (2) 도로의 구조와 기능, 종별, 관리 등과 특히 관계법규나 각종 교통안전시설에 관한 지식
- (3) 화물이 적재와 운반에 관한 지식
- (4) 주차장과 자동차 보관 장소, 인터체인지 등에 관한 지식
- (5) 보행자와 차량의 통행을 규제하는 제 법규에 관한 지식
- (6) 다른 운전자나 보행자 특히 노인과 어린이 및 승객 등의 심리·생리와 행동 특성에 관한 지식
- (7) 교통정보와 기상·기후에 관한 지식
- (8) 교통법규위반과 사고에 따르는 민사적·형사적·행정적 처리에 관한 지식
- (9) 기타 운전에 관한 지식¹¹⁾

이처럼 운전자에게 필요한 지식은 자동차를 운전하는 기능적인 면 이외에도 운

11) 이근희(1985), 「교통안전」, 창지사, p.148

전에 필요한 지식은 광범위하다. 그리고 자동차의 안전운전을 위해서 필요한 지식은 운전 경험을 통해서 산지식으로 습득하는 경우도 많다. 이 경우는 그 때의 도로나 교통 혹은 기후 및 해당 자동차, 그리고 자기의 운전 기량이나 경험, 심신상태 등에 의한 판단결과를 통해서 실현되기 때문이다.

자동차의 운전은 또한 다른 사람과의 관계, 다른 자동차의 교통과도 밀접하다. 즉 초보운전자와 같이 운전경험이 적은 사람은 아무리 사전에 충분한 지식을 갖고 있더라도 실제 교통현장에서 다른 운전자의 행태를 보고 경험에 의한 지식을 축적해나가기 마련이다. 그러므로 도로상의 모든 운전자가 올바른 교통지식을 갖고 운전을 해야 다른 운전자가 그를 보고 바르게 배울 수 있게 된다.

보행자의 측면에서도 마찬가지이다. 우리나라는 아직 보행자를 대상으로 한 교통지식을 가르쳐 주는 사례는 거의 없다. 이는 도로이용자의 중심이 자동차 운전자 위주로 형성된 관습에서 그 원인을 찾을 수 있다. 또한 보행자는 약자이므로 보호 대상이 되어야 한다는 생각이 지배적이므로 교통지식을 스스로 습득하려는 경향은 미약한 것으로 생각할 수 있다.

보행자에게 필요한 교통지식은 도로에서의 올바른 통행과 금지행위, 자동차 운전자와의 관계 등 교통현장에서 발생할 수 있는 위험에 대비하는 행동으로 요약된다.

그 내용을 살펴보면 다음과 같다.

- (1) 도로의 좌측을 통행하고 보도를 통행해야 할 의무
- (2) 도로를 횡단할 때 지켜야 하는 규칙
- (3) 합부로 차도를 보행하거나 드러눕는 등 교통에 방해되는 행위의 금지 등
- (4) 어린이 보호자에 대한 감독 의무 등¹²⁾

보행자로서의 교통지식 습득은 대부분 초등학교 과정의 교통안전시간을 통하여 이루어지고 있는데, 교통질서의식을 가장 효과적으로 내면화시키기 좋은 시기¹³⁾라고 보기 때문이다.

보행자는 또한 운전자와 달리 운전면허를 취득하고 교통에 참여하는 것이 아니고 생활인으로 도로를 이용하기 때문에 운전자와 비교할 때 그 생각하는 방법이

12) 도로교통법 제2장 보행자의 통행방법에 의거한 내용임.

13) 윤경식(1994), 전제서, p.2

나 행동형태가 다를 수밖에 없다.¹⁴⁾

지금까지 살펴 본 교통참여자의 교통지식은 교통사고를 예방하고 도로에서의 교통의 원활성을 확보하는데 필요한 내용들이다. 따라서 국민은 이와 같은 내용을 충분히 인식하고 스스로 지키려는 노력과 의지를 갖고 있어야 교통질서를 확립할 수 있는 기초가 만들어진다.

2) 交通秩序의 媒介變數

(1) 交通法規의 理解

교통법규, 우리가 말하는 도로교통법은 도로교통에서 발생할 수 있는 위험요인을 제거하는 안전성 보장과 교통의 장애요인을 제거하여 원활성을 확보하기 위하여 만들어진 법규이다. 그러므로 운전자와 보행자는 도로를 통행할 때 교통법규를 지켜야 하고 이것을 지키지 않으면 경찰에 단속되어 처벌을 받게 된다. 따라서 교통참여자는 항상 교통법규의 내용을 의식해야 하고 이를 지키기 위한 노력을 하게 되며, 이런 행동이 계속되면 의식과 습관이 형성되어 자연스런 교통문화형성에 기여하게 된다.

교통질서를 준수하고 사회 구성원 개개인에게 자율적인 의식으로서 기틀을 잡는데 기준이 되는 원칙은 교통법규와 제도로 볼 수 있다. 현재 우리가 알고 있는 교통법규는 도로교통법과 같은 맥락으로 보고 있다. 그리고 관련법으로는 교통사고처리특례법과 특정범죄가중처벌법, 자동차관리법 등이 있겠으나, 국민의 의식과 행동지침에 직접적인 관련을 갖는 법률은 도로교통법과 교통사고처리특례법이라 할 수 있다.

현행 도로교통법은 1961년 12월 31일 법률 제 941호로 제정되어 수차례 개정되었는데, 총 12장 121조 부칙 5조로 구성되어 있다.

도로교통법의 목적은 제 1장 총칙 제 1조에 잘 나타나 있는데, 그 내용은 전술한 바와 같이 '이 법은 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지·제

14) 이순철(1993), 전거서, p.15

거하여 안전하고 원활한 소통을 확보함을 목적으로 한다.¹⁵⁾고 되어 있다.

그리고 교통사고처리특례법은 1981년 12월 31일에 제정·공포된 법으로서 그 내용이 가해자와 피해자 또는 운전자와 일반 국민 모두에게 공평하게 적용되도록 하기 위해 만들어진 법이다. 이 법의 목적은 제 1조에서 규정하고 있는데 그 내용은 '교통사고를 일으킨 운전자에 관한 형사처벌 등의 특례를 정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민 생활의 편익을 증진함을 목적으로 한다.'¹⁶⁾고 되어 있다.

도로교통법과 교통사고처리특례법(이하 교통법규)은 3가지 측면에서 고찰되는 바, 첫째는 교통의 소통과 원활성 확보 및 안전을 위한 행정적 규제이고, 둘째는 교통법규위반자와 교통사고야기자의 처벌에 관한 형사적인 제재이며, 셋째는 교통사고로 인한 피해자에게 신속하고 만족스런 피해보상과 손해배상을 받도록 하는 민사적인 구제이다.

교통법규는 주로 교통의 원활한 소통과 교통안전을 위하여 관계인을 규정하고, 교통사고발생시 신속한 처리와 원상복구를 목적으로 국민에게 일정한 행위를 금하거나 일정의무를 부과하는 등 사회질서유지와 사회공익을 위하여 국민의 사회활동을 규제하는 법이므로 일종의 질서행정법 내지 규제행정법의 영역에 속한다.¹⁷⁾

교통질서를 유지하기 위해서는 교통법규에 규정하고 있는 바에 따라서 행동해야 하고, 금지된 것과 허용된 것, 방법 등을 교통참여자는 숙지할 필요성이 있다. 그 이유는 교통법규를 모르는 상태에서 저지른 자신의 잘못에 대해서도 제재의 대상이 되기 때문이며, 그 제재를 당하지 않기 위하여 스스로 교통법규가 정하는 바에 따라 행동하게 되기 때문이다.

그러므로 교통질서와 교통사고는 인위적인 것으로서 상대적이며 함수관계가 있음을 볼 수 있다. 즉, 교통질서가 확립되면 사고는 줄어들고 그와 반대로 교통질서가 확립되지 않고 거리가 혼잡하면 사고는 증가한다.¹⁸⁾

교통법규는 국민의 생명과 재산을 보호하고 공공의 이익을 실현하기 위하여 모

15) 구을서 외(1999), 「도로교통법령집」, 삼중문화사, p.4

16) 교통정보신문(1999), 「최신 자동차법전」, 교통정보신문출판국, p.1-269

17) 손우태(1995), 「교통법규론」, 청구문화사, p.10

18) 고준우(1993), 「천만인의 알기 쉬운 도로교통법」, 법영사, p.526

든 사람들이 알기 쉬우며, 지키기 쉬워야 하고, 모든 사람들이 그 내용에 대하여 필요성과 당위성을 인정하되 공정한 집행을 전제로 해야 한다.

때로는 불합리한 교통법규의 제정으로 인하여 교통참여자의 교통질서 의식 수준에 변화가 생길 수 있고, 법률 감정에 의한 신뢰성을 상실하는 계기가 될 수 있으므로 가장 보편타당하고 합리적이어야 한다.

교통법규를 강제하는 이유는 형사상의 제재와 행정상의 제재수단으로 교통질서를 유지함으로써 궁극적으로 국민의 생명과 재산을 보호하는데 있다. 교통법규에서 제시된 의무위반자에 대한 제재수단으로는 형사상 제재수단으로 행정형벌에 해당하는 징역, 금고, 벌금, 구류, 과료가 있고, 행정상 제재수단으로 과태료부과 처분, 주·정차위반에 대한 이동조치(도로교통법 제 31조), 자동차의 사용정지(도로교통법 제 101조), 운전면허취소·정지 등¹⁹⁾이 있다.

중요한 것은 형사상의 제재수단이므로 이에 해당하는 대상행위²⁰⁾를 살펴보면, 다음과 같다.

첫째, 교통사고와 관련된 행위로는 교통사고발생시 조치의무 위반과 신고의무위반, 조치 또는 신고방해, 과실에 의한 타인의 재물을 손괴한 행위로 구분된다.

둘째, 교통안전과 관련된 행위로 신호기 등의 손괴, 교통에 방해되는 물건을 방치하는 행위, 주취운전, 음주측정거부, 과로한 상태에서의 운전, 정비불량차의 운전, 폭주행위와 같은 공동위험행위, 경찰공무원의 지시에 불응하는 행위, 통행 등의 금지위반, 도로공사신고 및 안전조치설치 등 의무 위반, 위법공작물에 대한 조치위반 등이 해당된다.

셋째, 운전면허와 관련된 행위로 자동차운전전문학원지정 등 위반, 무면허운전, 허위 또는 부정수단에 의한 운전면허증 교부, 무허가 운전연습, 면허조건위반 행위 등이 해당된다.

그리고 교통법칙금부과 대상행위는 운전자와 보행자로 나누어 볼 수 있는데, 운전자가 한 행위에는 신호위반, 통행방법위반, 차로 통행방법위반, 버스전용차로침범, 통행우선순위위반, 최고 또는 최저속도위반, 횡단금지 위반, 안전거리확보위반, 진로변경방법위반, 급제동금지위반, 진로양보의무위반, 앞지르기 방법 및 방해금지

19) 손우태(1995), 전게서, p.17

20) 손우태(1995), 상게서, p.21~103

위반, 철길건널목통과방법위반, 교차로통행방법위반, 보행자보호의무위반, 정차 및 주차금지 위반, 승차 및 적재방법위반, 안전운전의무위반, 운전자 준수사항 위반, 통행의 금지 및 제한위반, 혼잡완화조치위반, 고속도로·자동차전용도로에서 운전자 준수사항위반, 서행 및 일시정지의무위반, 앞지르기금지위반, 면허증 휴대의무위반 등이 있다.

그리고 보행자의 행위에 대해서는 신호위반, 불법횡단 또는 차도통행, 통행의 금지 및 제한 위반, 혼잡완화조치위반, 행렬 등의 통행방법위반, 유아보호의무위반이 있고, 그 외에도 행위주체의 제한 없이 교통에 방해되는 행동을 하는 경우를 정하여 교통참여자에 대한 행위를 규제하고 있다.

교통질서는 교통법규에 의한 규제를 하는 것도 있지만, 도덕적 측면, 관습과 전통, 생활방식, 규범, 생활습관이며 행동의 원리로서 그 가운데서 우리의 생활의 자유가 보장된다.²¹⁾ 즉 사람이 어울려 사는 사회는 누구나 지켜야 할 규범과 질서를 통해서 자신의 권리를 보호받고 다른 사람의 권리에 대한 존중과 함께 자율성이 보호된다.



(2) 交通施設

교통참여자는 도로를 통행할 때 눈앞에 나타나는 교통시설에 적응하게 되며, 그것을 통행방법에 맞게 이용할 줄 알게 된다. 만약 그 시설에 적응하지 않게 되면 운전자는 도로이탈이나 차량 충돌과 같은 사고를 일으키게 되며, 보행자는 횡단 중 교통수단에 의한 사고를 당하게 될 가능성이 높아지게 된다. 그러므로 교통시설에 적응하는 교통참여자의 행동양식은 교통문화를 형성하는 요소가 되는 것이다.

교통시설은 도로도 교통시설의 일부로 보며 교통소통을 효율적으로 하기 위하여 도로를 이용하는 사람들에게 통행의 방법, 위험성, 안전성, 방향, 상태 등 제반 상황과 정보를 알려주는 구조물을 말한다. 그러므로 교통시설은 도로에서 일어나는 교통상의 위험을 방지하고 원활한 소통과 안전을 확보하기 위하여 설치하고 관리하게 된다.²²⁾

21) 윤경식(1994), 전계서, p.6

22) 고준우(1993), 전계서, p.494

교통시설에는 도로에 대한 정보를 나타내는 도로표지로서 교통안내표지와 이정표지, 방향표지 등이 있으며, 설치와 관리는 건설교통부와 지방자치단체에서 하고 있다. 이것을 통해서 교통참여자는 자신의 위치와 앞으로 진행하게 될 곳에 대한 정보를 습득할 수 있고 진행방향을 잃지 않게 되며 목적지까지의 거리를 가늠할 수 있다.

그러므로 도로안내표지는 목적지까지의 방향·거리 등의 경로안내정보를 운전자에게 제공하며, 안전하고 원활한 소통의 확보와 기존도로 이용의 극대화를 도모하는 매우 중요한 시설물이다.²³⁾

교통시설에는 또 신호기와 교통안전표지와 같은 교통안전시설물이 있다. 신호기에 의하여 교차로에서 발생할 수 있는 교통의 위험과 혼잡을 최소화 할 수 있게 교통정리가 되고, 교통안전표지에 의하여 도로의 형태와 위험 등을 알려주어서 사고예방의 기능을 한다.

그 외에도 노면에 횡단보도, 차선, 진행방향 화살표 등의 노면표시로 도로 이용자에게 통행의 방법을 구분해 주는 역할을 하게 된다. 이와 같은 시설은 도로에 적절한 위치에 설치되어야 하며, 도로이용자의 눈에 쉽게 띌 수 있도록 해야 한다.

물론 교통시설을 아무리 잘해 놓더라도 교통참여자가 그 시설의 내용을 이해하지 못하거나 알면서도 그 시설에 따르지 않는다면 무용지물이 되고 혼잡이 가중되는 것은 사실이다. 그러므로 시설의 이용가치를 높이고 효용을 극대화하기 위해서는 도로이용자의 이해와 적극적인 활용이 뒤따라야 한다.

교통시설이 적극적으로 활용되고 이용자에게 정확한 정보가 제공된다면 성숙된 교통질서로의 다리는 만들어지는 셈이다. 즉 시설은 이용자의 의식과 이용에 대한 올바른 이해를 바탕으로 그 효율성이 높아지는 것이라고 설명할 수 있다.

(3) 交通法規違反剛束

교통법규 위반 단속은 물리적인 처벌을 통해 교통참여자의 행동양식에 직접적인 영향을 미치고 이를 경계하게 됨에 따라 법규를 지키려는 타의적인 노력을 강

23) 이순철(1993), 전계서, p.199

요당하게 된다. 단속은 교통참여자에게 가장 직접적으로 행동을 교정시켜 교통문화를 바로 잡는 수단의 역할을 한다.

교통단속(Traffic Enforcement)은 도로교통에서의 위험을 방지하고 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 교통법규를 위반하는 운전자와 보행자 등을 예방·감시·경고·주의시켜 법규를 준수하게 하고, 사고요인을 제공하는 운전자는 적발단속하고 규제하는 경찰활동을 말한다.²⁴⁾

단속대상이 되는 사람은 운전자와 보행자, 회사의 사용자, 사업체의 고용주 등이며, 단속대상 행위는 고의나 과실에 의하여 교통법규에 금지하거나 지시한 내용이다. 즉 법령에 의한 위반행위를 단속으로 강제함으로써 질서를 확립하고자 하는 것이다.

교통단속은 교통에 위험성이 높은 위반행위자와 사고요인 제공자를 선택적으로 혹은 집중적으로 단속함으로써 최소의 처벌로 최대의 성과를 거두고 교통참여자에게 불편을 주는 일이 극소화되어야 한다.

교통법규의 궁극적인 목적은 소통보다는 안전에 있다고 보아야 한다.²⁵⁾ 예를 들어 운전자의 과속이나 신호위반, 중앙선 침범 등은 소통을 우선 시한다면 제재를 가할 필요성을 상황에 따라 바꾸어야 할 것이다. 그러나 안전성을 먼저 생각하여 이와 같은 위험행위를 감행한 운전자를 단속해야 하고 운전자는 단속을 당할 때 위험성이 있는 행위를 인정하고 이를 반성하는 계기로 삼아야 할 것이다.

교통법규위반이 곧 교통사고를 일으킨다는 명백한 상관관계가 밝혀진 것은 아니지만 교통사고의 중요한 요인으로 볼 수는 있다. 즉 음주운전, 과속, 신호위반 등의 위반행위는 사고가능성을 높일 것으로 보아도 무방할 것이다.²⁶⁾ 속도위반이 교통사고의 중요한 원인이며, 많은 운전자들이 속도위반을 하고 있지만 적발된 건수는 현실적으로 운전자들이 하는 행위와는 현격한 차이를 보인다. 그 만큼 사고의 개연성은 있지만 필연성은 아니라는 것이다.

그러므로 교통참여자는 교통법규 위반 단속에 대해서 단속을 당하는 자체로만 그치면 아무런 효과를 거둘 수 없고, 교통질서를 확립하는데 아무런 역할을 하지

24) 고준우(1993), 전계서, p.501

25) 신부용(1990), 「우리나라 교통정책」, 녹원출판사, p.135

26) 이순철(2000), 「교통심리학」, 학지사, p.39

못한다. 교통참여자는 단속을 통하여 자신의 과실이나 고의성을 인정하고 태도를 바꾸려는 노력을 해야 교통문화 선진화를 위한 성숙된 교통질서의식을 다지게 된다.

(4) 交通安全教育

사회구성원으로서의 개인이나, 사회 전체의 복리 추구를 가능하게 하는 인간의 사회성은 곧 학습을 통하여 습득된다. 이러한 학습의 과정을 사회적으로 제도화한 것이 바로 사회체도로서의 교육이며, 이는 사회를 성립·존속·발전시키는 기본적인 요소의 하나이다. 가정이나 학교 또는 다른 사회적 제도를 통하여 이루어지는 교육은 크게 보아서 사회에 순응하는 교육과 사회를 변화시키는 교육으로 나누어진다.²⁷⁾

교통안전교육은 기능적인 면에서 사회교육으로서의 역할을 한다. 왜냐하면 사회 교육이란 교과와 지식이나 직업적 기술습득에 그치는 것이 아니고 그 이상의 것 즉 사람들로 하여금 인간으로서 보다 성장할 수 있고 또 시민으로 보다 책임 있게 교육하는 일이기 때문이다.²⁸⁾

이와 같은 맥락에서 볼 때 교통문화를 형성하는 교통안전교육은 사회에 교통참여자를 사회에 순응하는 교육 기능과 함께 사회를 변화시키는 교육의 기능을 모두 한다고 볼 수 있다. 그러므로 어려서부터 체계적인 교통안전교육을 시키는 것은 올바른 교통문화 형성에 매우 중요하며, 현대인은 교육에 의해서 교통사회의 시민으로서 육성된다고 할 수 있다.

교통안전교육은 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하고 교통사고로 인한 인적·물적 피해를 방지하기 위하여 교통참여자에게 그와 관련된 여건, 사고실태, 사고원인, 교통관계법령 및 도덕적·사회적 문제점과 사고방지대책 등을 교육하는 것을 말한다.

자동차 운전자에게는 안전운전방법과 교통사고방지요령과 교통관계법령을 교육하여 안전운전을 하게 하고, 보행자에게는 표지와 신호, 안전한 통행방법을 교육하

27) 김남정(1992), 「인간과 교육의 탐구」, 성원사, p.27

28) 이석재(1992), 「사회교육학개론」, 교육과학사, p.17

여 교통질서 지키기를 생활화하게 한다.²⁹⁾

우리나라의 교통안전교육은 교육부고시에 의한 국가수준의 교육과정에 근거하여 시·도 수준별로 교육과정을 편성하여 실시하고 있다. 그러나 교육과정 내에는 교통안전교육실시에 대한 근거가 마련되어 있지는 않고, 독립교과가 아니라 관련 교과 내용에 일부 포함되어 있을 뿐이다.

현재 실시하고 있는 초·중등학교에서의 탐구학습영역은 교통안전교육의 기초 과정이 된다고 본다. 이 과정에서 교과목에 추가로 설정하지 않아도 교통안전뿐만 아니라 사회질서에 대한 준수의식을 확고하게 심어주는 계기가 되고 있다.³⁰⁾ 즉 국민 대부분이 초등학교 과정을 통하여 기본적인 교통안전교육을 받은 것으로 생각할 수 있다.

그러나 문제는 이전 세대에는 지금과 같은 복잡한 교통환경과 사고로 인한 피해를 경험하지 않았고 교육도 현재와는 다른 환경에서 이루어졌기 때문에 성인의 재교육이 필요해졌다. 교통안전을 목적으로 하는 규범적 행동의 습관화를 위해서는 안전교육의 기초과정의 토대 위에서 사회교육화가 실현되어야 한다. 그 이유는 현대사회에서 교통안전교육이 단지 운전기능의 학습이라는 차원을 넘어서 운전자와 보행자의 태도와 의식의 변혁을 실현하고, 변혁된 태도와 의식이 하나의 인격의 체계 속에서 확실하게 확립되어야 하기 때문이다.³¹⁾

따라서 교통안전교육은 초·중등학교에서 이루어진 1회성의 기초적인 질서교육에 그치는 것이 아니라 청년기와 노년기에 이르기까지 연속성을 갖는 교육적 체계가 마련되어야 한다. 그럼으로써 변화하는 교통환경에 적극적으로 대응할 수 있고 각종 법제와 통행방법, 질서유지를 위한 지식습득으로 교통문화 형성에 기여할 수 있게 된다.

29) 고준우(1993), 전계서, p.496

30) 한완상(1997), 전계서, p.82

31) 상계서, p.71

3) 成熟된 交通秩序意識

교통안전과 교통지식에 기초한 국민의식은 앞에서 기술한 매개변수인 교통법규, 교통시설, 교통단속, 교통안전교육에 의거하여 교통문화를 발전시킬 수 있는 성숙된 교통질서의식으로 기틀을 형성한다.

성숙된 교통질서의식은 또한 열악한 교통환경을 개선하며, 잘못되고 비합리적인 교통 법제를 변화시키려는 의지를 모으는 힘이 된다. 그 뿐만 아니라 이후 세대를 위한 안전한 교통환경을 만들고 그들을 교양시키며 자율적이며 선진화된 교통문화를 창출해내는 힘이 되기도 한다.

각 개인이 사회의 가치기준·법률·규범을 어떻게 인식하고 있는가가 교통질서를 유지하는 기본적인 요인이 되고 있으며, 그러한 생각들이 모여서 사회 전체 구성원의 의식이나 태도를 형성하게 된다. 그리고 현재 형성되어 있는 가치나 생각들에 대해 각 개인이 어느 정도 정확히 인식하고 있으며, 또 그것을 자신과 비교하여 어느 정도 자신의 문제점으로 이해하고 있는가 하는 것이 교통질서를 성숙시키며 더 나아가 건전하고 선진화된 교통문화를 형성하는 첩경이 된다.³²⁾

종합하면 성숙된 교통질서의식을 함양하기 위해서 교통참여자는 교통법규에 대한 정확한 지식과 적용에 대해서 이해해야 하고 있으면서 올바른 통행으로 교통의 안전과 원활한 소통에 기여할 수 있어야 한다. 그리고 교통법규를 자신의 과실이나 고의에 의하여 위반한 경우 단속에 해당되더라도 그에 대하여 인정을 하여 자신의 교통행동을 반성하는 계기로 삼아야 한다. 교통시설에 대해서도 올바르게 이해하고 이용할 수 있어야 하며, 교통안전교육을 통하여 자신의 교통행동과 질서 의식을 다져 나갈 수 있어야 할 것이다.

32) 이순철(1993), 전계서, p.50

III. 交通秩序意識 設問調査

1. 調査對象의 標集

본 연구는 제주도내의 6개 대학(제주시 4개 대학, 서귀포시 1개 대학, 북제주군 1개 대학)에 재학 중인 각 대학의 학생수를 조사하여 전체 재학생의 3%에 해당하는 700명을 표집 하였다. 조사 대상의 표집분포는 다음의 <표-2>와 같다.

<표-2> 표집 분포

구분	제주대학교				산업정보대학		한라대학			교육대학교				탐라대학교		관광대학				
	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여	남	여		
재학생 수	10,141명				4,269명		4,300명			582명				1,041명		2,500명				
표집 수 비율(%)	320명 (3.16)				130명 (3.05)		127명 (2.95)			17명 (2.92)				31명 (2.98)		75명 (3.0)				
성별	남		여		남		여		남		여		남		여		남		여	
	162	158	50	80	57	70	5	12	19	12	45	30								
학년	1	2	3	4	1	2	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
	132	77	36	75	60	70	73	54	5	2	8	2	24	2	1	4	36	39		

조사의 시기는 2001년 3월말부터 4월초에 걸쳐서 실시했는데, 이 시기는 전국에 걸쳐 좌석안전띠 착용 특별 홍보 및 단속시작 시기이며 전도에 걸쳐서 2002년 한·일 월드컵축구대회의 성공적 개최를 위한 도민 참여 홍보를 시작한 시기이다.

조사 대상자를 특성 변인별로 구분한 내용은 <표-3>과 같다.

조사 대상자를 살펴보면 남자는 338명(48.3%)이고 여자는 362명(51.7%)으로 조사되었고, 1학년은 330명(47.1%), 2학년 244명(34.9%), 3학년 45명(6.4%), 4학년 81명(11.6%)으로 조사되어 1학년과 2학년이 전체 응답자의 82%를 차지하였다. 이것은 종합대학보다는 단과대학이 많은 제주지역의 특성을 반영한다고 할 수 있다.

그리고 거주지 분포는 제주시가 462명(66%)으로 대부분이었고, 서귀포시 97명

(13.9%), 북제주군 84명(12.0%), 남제주군 47명(6.7%)이었으며 도외 거주자도 10명(1.4%)으로 조사되었다. 이 배경의 변인은 도내 각 대학이 제주시권에 4개 대학, 북제주권 1개, 서귀포시지역 1개로 분포되어 대학분포와도 거의 일치하고 있는 모습이다.

졸업한 고등학교의 계열은 인문계열은 327명(46.7%)이지만 자연계열과 실업계열은 각각 23.6%와 28.7%로 큰 차이를 보이지는 않았고, 기타 7명(1.0%)은 검정고시 출신으로 볼 수 있다.

끝으로 자동차 운전여부를 묻는 물음에 176명(25.1%)은 운전을 하고 있다고 응답한 반면 나머지 524명(74.9%)은 자동차를 운전하지 않는 것으로 응답하였다. 그러나 이 결과는 1995년 류재형의 연구에서 조사된 6.04%³³⁾보다는 월등히 높은 수준으로 그 동안 대학생들의 생활실태에 많은 변화가 있었음을 보여주고 있다.

<표-3> 조사대상자의 특성별 분포

일반적인 특성	세부항목	dot수	비율(%)
성별	남자	338	48.3
	여자	362	51.7
학년	1학년	330	47.1
	2학년	244	34.9
	3학년	45	6.4
	4학년	81	11.6
거주지	제주시	462	66.0
	서귀포시	97	13.9
	북제주군	84	12.0
	남제주군	47	6.7
	기타	10	1.4
고등학교 출신 계열	인문계열	327	46.7
	자연계열	165	23.6
	실업계열	201	28.7
	기타	7	1.0
자동차 운전여부	예	176	25.1
	아니오	524	74.9

33) 류재형(1995), "대학생의 질서의식에 관한 조사연구", 「학생생활 연구」 제17집, 청주대학교학생생활연구소, p.80

2. 調査道具

본 연구의 조사도구는 “대학생의 교통질서의식 조사”라는 설문지로 설문지의 작성은 문헌연구, 지도교수, 각 조사기관의 설문지 문항들을 참고하여 작성하였다.

각 질문에 대한 척도는 각 문항에 대하여 몇 개의 하위진술문을 두어 반응하게 하는 선다형 척도를 위주로 하였고, 그 응답에 대한 구체적인 이유를 선택하게 하는 방법으로 하였다.

작성된 설문지는 제주대학교 사범대학 윤리교육과 재학생 60명을 대상으로 예비 조사를 실시하여 신뢰도와 타당성을 검증하였다.

3. 調査結果 處理方法

본 연구를 위하여 수집된 자료는 SPSS v8.0 for Windows를 이용하여 일반적인 특성에 따라 각 문항별로 교차분석을 하여 통계적으로 유의한 차이가 있는지 카이검증³⁴⁾(Chi-Square(χ^2) test)으로 알아보았고, Lambda값³⁵⁾ 및 Gamma값³⁶⁾을 통하여 상관관계와 영향력의 강도를 알아보았다. 그리고 일반적인 문항에 대해서는 빈도분석과 최빈값으로 분석하였으며, 분석의 유의수준은 $\alpha=0.05$ (신뢰도 95%)로 하였다.

34) 카이검증은 양방향 검증의 유의수준 0.05를 기준으로 하여 Asymp. sig(2-tailed)수치가 0.05보다 작으면 통계적인 의미를 갖고, 그 보다 크면 통계적 의미가 없는 것으로 분석함.

35) 람다값에 의한 상관관계의 강약은 값범위 0~1에서 0~0.30은 관계가 약하며, 0.30~0.70은 보통, 0.70이상은 강함을 의미함.

36) 감마값에 의한 상관관계의 강약은 값범위 -1~1에서 절대 값이 0~0.30은 관계가 약하며, 0.30~0.70은 보통, 0.70이상은 강함을 의미함.

IV. 調查 結果 및 分析

1. 調查 結果의 解釋

본 장에서는 통계처리를 한 결과에 대하여 빈도분석을 하였고, 각 항목별로 특성변인에 따라 어떠한 차이를 보이고 있는지 살펴보기 위해 각 문항간의 상관관계를 분석한 결과를 해석하였다.

1) 交通秩序遵守 評價

응답자 본인에 대하여 “본인은 교통질서를 잘 지킨다고 생각하십니까?” 라는 질문에 “잘 지킨다.”는 202명(28.9%), “지킬 때도 있고, 지키지 않을 때도 있다”는 457명(65.3%), “잘 안 지키는 편이다”는 41명(5.9%)으로 나타났다. 데이터 특성이 명목 데이터이므로 최빈값으로 평가하는 원칙에 따라 “지킬 때도 있고 지키지 않을 때도 있다”가 가장 많은 것을 알 수 있다. 이것은 대학생들이 상황에 맞게 적용하려는 생각을 갖고 있는 것으로 평가할 수 있으나, 교통질서의식 수준은 낮은 것으로 생각할 수 있다.

<표-4> 본인의 교통질서준수 평가

구 분	응답자수(명)	비율(%)
잘 지킨다.	202	28.9
지킬 때도 있고, 안 지킬 때도 있다	457	65.3
잘 안 지키는 편이다	41	5.71
합계	700	100.0

본인의 교통질서의식 평가에 대한 주요 특성별 상관분석의 결과는 <표-5>에서 보는 바와 같다. 양방향 검증의 유의수준 0.05(신뢰도 95%)를 기준으로 할 때 성

별특성과 운전여부 특성에서는 유의한 통계적 차이는 없고, 다른 특성에서는 통계적 차이가 있는 것으로 평가할 수 있다.

먼저 학년별 분석에서 “잘 지킨다.”는 1학년은 23.3%로 가장 낮고, 나머지 학년은 31.1%~37.0% 수준으로 비교적 높았다. 그런데 “지킬 때도 있고, 안 지킬 때도 있다”는 1학년이 71.2%로 나머지 학년의 58.6% ~ 64.4%보다 높았으며 “잘 안 지킨다.”는 4학년(1.2%)을 제외한 나머지 학년은 근소한 차이를 보여 양방향 검증 유의수준 0.05에서 자유도 6을 기준으로 할 때 카이자승 값 12.59보다 높은 16.123으로 통계적으로 유의한 차이가 있는 것을 알 수 있다.

거주지 특성에 따른 분석에서 유의한 차이는 “잘 지킨다.”에서 제주시 지역 거주자는 24.5%는 서귀포시와 남제주군 거주자는 각각 37.1%와 46.8%와의 차이에 있다. 또한 졸업한 고등학교 계열 특성으로 볼 때 유의한 것은 “잘 지킨다.”에서 자연계(33.3%)와 실업계(21.4%)에서 찾을 수 있다.

그런데 각각의 특성에 의한 램다값과 감마값에 의한 관계의 강약을 살펴보면, 램다값은 0.30이하로 관계는 있으나 관계정도는 약함을 알 수 있다. 즉, 본인의 교통질서 준수 정도는 각각의 특성에 따라서 연관성은 있으나 관계의 강도는 약하다고 할 수 있다.

<표-5> 특성별 본인의 교통질서준수에 대한 평가

특성	세부항목	설문반응			합계	자유도 (df) ¹⁾	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)	
		잘 지킨다.	지킬 때도 있고, 안 지킬 때도 있다	잘 안 지킨다.		람다		
						감마		
성별	남자	102(30.2%)	216(63.9%)	20(5.9%)	338(100.0%)	2	.745 (.590)	
	여자	100(27.6%)	241(66.6%)	21(5.8%)	362(100.0%)	.000		
						.037		
학년	1학년	77(23.3%)	235(71.2%)	18(5.5%)	330(100.0%)	6	16.123 (.013)	
	2학년	81(33.2%)	143(58.6%)	20(8.2%)	244(100.0%)	.010		
	3학년	14(31.1%)	29(64.4%)	2(4.4%)	45(100.0%)			
	4학년	30(37.0%)	50(61.7%)	1(1.2%)	81(100.0%)	-.172		
거주지	제주시	113(24.5%)	321(69.5%)	28(6.1%)	462(100.0%)	8	17.144 (.029)	
	서귀포시	36(37.1%)	55(56.7%)	6(6.2%)	97(100.0%)			
	북제주군	27(32.1%)	52(61.9%)	5(6.0%)	84(100.0%)	.000		
	남제주군	22(46.8%)	24(51.1%)	1(2.1%)	47(100.0%)			
	기타	4(40.4%)	5(50.0%)	1(10.0%)	10(100.0%)	-.212		
고등학교 계열	인문계	104(31.8%)	204(62.4%)	19(5.8%)	327(100.0%)	6	14.472 (.025)	
	자연계	55(33.3%)	105(63.6%)	5(3.0%)	165(100.0%)	.000		
	실업계	43(21.4%)	142(70.6%)	16(8.0%)	201(100.0%)			
	기타	0(0.0%)	6(85.7%)	1(14.3%)	7(100.0%)	.169		
운전여부	운전함	64(36.4%)	101(57.4%)	11(6.3%)	176(100.0%)	4	7.355 (.118)	
	운전 안함	138(26.4%)	355(67.9%)	30(5.7%)	523(100.0%)	.000		
						.160		

2) 교통질서를 잘 지키는 이유

교통질서를 잘 지킨다고 응답한 대학생은 모두 202명(28.9%)이었는데, 이들에 대한 응답자 특성을 분석한 결과는 <표-6>과 같다.

<표-6> 교통질서를 지키는 이유

특성	세부항목	설문반응				합계	자유도(df)	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④			
성별	남자	40(39.6%)	35(34.7%)	5(5.0%)	21(20.8%)	101(100.0%)	3	5.181 (.159)
	여자	31(30.7%)	44(43.6%)	1(1.0%)	25(24.8%)	101(100.0%)	.080 .113	
학년	1학년	24(31.2%)	24(31.2%)	2(2.6%)	27(35.1%)	77(100.0%)	9	20.917 (.013)
	2학년	37(45.7%)	29(35.8%)	3(3.7%)	12(14.8%)	81(100.0%)	.107	
	3학년	2(14.3%)	10(71.4%)	-	2(14.3%)	14(100.0%)	-.118	
	4학년	8(26.7%)	16(53.3%)	1(3.3%)	5(16.7%)	30(100.0%)		
거주지	제주시	37(32.5%)	45(39.5%)	2(1.8%)	30(26.3%)	114(100.0%)	12	13.218 (.353)
	서귀포시	14(38.9%)	15(41.7%)	2(5.6%)	5(13.9%)	36(100.0%)	.014	
	북제주군	12(46.2%)	9(34.6%)	1(3.8%)	4(15.4%)	26(100.0%)		
	남제주군	7(31.8%)	9(34.6%)	-	6(27.3%)	22(100.0%)	-.079	
	기타	1(25.0%)	1(25.0%)	1(25.0%)	1(25.0%)	4(100.0%)		
고등학교 계열	인문계	31(29.5%)	48(45.7%)	4(3.8%)	22(21.0%)	105(100.0%)	6	7.467 (.280)
	자연계	23(41.8%)	17(30.9%)	-	15(27.3%)	55(100.0%)	.041	
	실업계	17(40.5%)	14(33.3%)	2(4.8%)	9(21.4%)	42(100.0%)	-.085	
	기타	-	-	-	-	-		
운전여부	운전함	26(41.3%)	21(33.3%)	4(6.3%)	12(19.0%)	63(100.0%)	3	5.834 (.120)
	운전 안함	45(32.4%)	58(41.7%)	2(1.4%)	34(24.5%)	139(100.0%)	.038 .121	

- ① 내 생명의 안전을 위해서 ② 질서는 서로에게 이익이 되니까
 ③ 제재(벌금)를 받아야 하니까 ④ 습관이 되어 있으므로

교통질서를 지키는 이유에 대한 유의한 차이가 있는 변인특성은 학년으로 2학년 37명(45.7%)이 “내 생명의 안전을 위해서” 선택한 반면 4학년의 53.3%는 “내 생명의 안전을 위해서”를 선택해 양방향 검증유의수준 0.05에서 통계적 의미가 있다.

그러나 나머지 특성에서는 교통질서를 지키는 이유에 대해서 “내 생명의 안전을 위해서”와 “질서는 서로에게 이익이 되니까”라고 응답한 경우로 유의한 차이가 없

는 것으로 조사되었고, 람다값과 감마값에 의한 상관관계의 강약으로 볼 때 매우 약함을 알 수 있다.

3) 교통질서를 잘 지키지 않는 이유

교통질서는 “지킬 때도 있고, 안 지킬 때도 있다”고 응답한 경우와 “잘 안 지키는 편이다”라고 응답한 대학생은 498명(71.1%)이었는데, 이를 교통질서를 잘 지키지 않는 것으로 보고 응답자 특성별로 분석한 결과는 <표-7>과 같다.

이 질문에 대한 분석결과 교통질서를 잘 지키지 않는 이유로 “그 정도의 위반은 안전에 문제가 없으므로”가 305명(61.2%)으로 가장 높게 나타났다. 그리고 분석에서 통계적으로 유의한 차이를 나타내고 있는 것은 성별에 따른 분류와 졸업한 고등학교 계열에서 찾을 수 있다.

성별에 따른 분석에서 양방향 검증 유의수준 0.05에서 자유도 4의 카이자승 분포 값은 9.49이나 17.801로 매우 높은 상관관계를 갖고 있음을 알 수 있고, 졸업한 고등학교 계열에서는 자유도 12의 카이자승 분포 값이 21.03이나 분석결과는 30.367로 높게 나타나 역시 상관관계가 높은 것을 알 수 있다.

그리고 각 특성별 람다·감마값에 의한 교통질서를 지키지 않는 이유의 상관관계는 자동차를 운전여부의 특성에서 상관관계가 비교적 높음을 보여주고 있다.

<표-7> 교통질서를 잘 지키지 않는 이유

특성	세부 항목	설문반응					합계	자유도	χ^2 값(A symp. Sig. 2-side d)
		①	②	③	④	⑤		람다	
성별	남자	23(9.7%)	133(56.1%)	34(14.3%)	10(4.2%)	37(15.6%)	237(100.0%)	4	17.801 (.001)
	여자	8(3.1%)	172(65.9%)	44(16.9%)	2(0.8%)	35(13.4%)	261(100.0%)	.058 .012	
학년	1학년	14(5.5%)	143(56.5%)	45(17.8%)	9(3.6%)	42(16.6%)	253(100.0%)	12	
	2학년	14(8.6%)	100(61.3%)	23(14.1%)	2(1.2%)	24(14.7%)	163(100.0%)	.000	
	3학년		25(80.6%)	3(9.7%)		3(9.7%)	31(100.0%)		
	4학년	3(5.9%)	37(72.5%)	7(13.7%)	1(2.0%)	3(5.9%)	51(100.0%)	-.138	
거주지	제주시	27(7.8%)	212(60.9%)	60(17.2%)	10(2.9%)	39(11.2%)	348(100.0%)	16	25.766 (.057)
	서귀포시	4(6.6%)	36(59.0%)	5(8.2%)	-	16(26.2%)	61(100.0%)		
	북제주군	-	38(65.5%)	9(15.5%)	2(3.4%)	9(15.5%)	58(100.0%)	.000	
	남제주군	-	14(56.0%)	4(16.0%)	-	7(28.0%)	25(100.0%)		
	기타	-	5(83.3%)	-	-	1(16.7%)	6(100.0%)	.161	
고등학교 계열	인문계	10(4.5%)	140(63.1%)	35(15.8%)	3(1.4%)	34(15.3%)	222(100.0%)	12	30.367 (.002)
	자연계	5(4.5%)	79(71.8%)	9(8.2%)	6(5.5%)	11(10.0%)	110(100.0%)	.019	
	실업계	16(10.1%)	79(49.7%)	34(21.4%)	3(1.9%)	27(17.0%)	159(100.0%)	.001	
	기타	-	7(100.0%)	-	-	-	7(100.0%)		
운전 여부	운전합	10(8.7%)		10(8.7%)	2(1.8%)	11(9.7%)	114(100.0%)	8	11.363 (.182)
	운전 안합	21(5.5%)		68(17.7%)	10(2.6%)	61(15.9%)	384(100.0%)	.000 .307	

① 위반하는 사람이 많아 나만 지키면 손해라서 ② 그 정도의 위반은 안전에 문제가 없으므로
 ③ 위반하지 않으면 목적달성이 어려워서 ④ 위반해도 처벌이 두렵지 않아서 ⑤ 자주 위반하던
 경험이 몸에 배어서

4) 교통신호준수 태도

이 질문은 응답자 자신이 운전자로 가정할 때, 심야에 보행자와 자동차가 없는 곳에서 적색신호등이 켜진 경우 어떻게 행동을 할지에 대한 평가를 하기 위한 것이었다. <표- 8>에서와 같이 전체 응답자 700명 중 “완전히 정지하고 신호가 바뀌면 출발하겠다.”는 350명(50.0%), “속도를 줄이지만 정지하지 않겠다.”는 316명(45.1%), “멈추거나 속도를 줄이지 않고 그냥 지나가겠다.”가 34명(4.9%)으로 신호 준수는 각각 50%씩 상반된 응답을 하였다.

<표-8> 심야에 적색신호시 신호준수 태도

구분	빈도수(명)	비율(%)
완전히 정지하고 신호가 바뀌면 출발하겠다.	350	50.0
속도를 줄이지만 정지하지 않겠다.	316	45.1
멈추거나 속도를 줄이지 않고 지나가겠다.	34	4.9
합 계	700	100.0

교통신호 준수에 대한 주요 변인에 따른 상관분석 결과는 <표-9>와 같다.

각각의 분석결과는 양방향 검증 유의수준 0.05를 기준으로 할 때 통계적으로 유의한 차이를 보이는 경우는 거의 없다. 다만, 성별에 따른 분류에서 남자는 45.9%, 여자는 53.9%로 여학생이 신호준수에 대한 수준이 다소 높은 것을 알 수 있다. 그리고 학년별 분류에서는 1학년 45.2%, 거주지 분류에서는 제주시 거주자 48.5%, 졸업한 고등학교 계열에서는 실업계 47.3%, 자동차 운전여부에서는 운전을 하지 않는 학생 48.8%가 평균보다 낮은 수준을 보였다. 그리고 각 특성별 램다값과 감마값에 의한 상관관계 강약의 정도를 분석한 결과는 거의 상관관계가 없는 것으로 나타났지만 빈도에 의한 차이는 특기할 사항이라 하겠다.

<표-9> 특성별 교통신호준수 태도

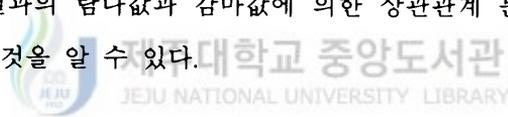
특성	세부항목	설문반응			합계	자유	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)	
		완전정지, 신호 바뀐 후 출발	속도를 줄이나 정지 하지 않음	멈추거나 감속없이 지나감		도(df)		
						람다		
						감마		
성별	남자	155(45.9%)	163(48.2%)	20(5.9%)	338(100.0%)	2	5.130 (.077)	
	여자	195(53.9%)	153(42.3%)	14(3.9%)	362(100.0%)	.035		
						-158		
학년	1학년	149(45.2%)	164(49.7%)	17(5.2%)	330(100.0%)	6	9.361 (.154)	
	2학년	128(52.5%)	102(41.8%)	14(5.7%)	244(100.0%)	.021		
	3학년	27(60.0%)	16(35.6%)	2(4.4%)	45(100.0%)			
	4학년	46(56.8%)	34(42.0%)	1(1.2%)	81(100.0%)	-153		
거주지	제주시	224(48.5%)	218(47.2%)	20(4.3%)	462(100.0%)	8	6.545 (.586)	
	서귀포시	49(50.5%)	43(44.3%)	5(5.2%)	97(100.0%)			
	북제주군	43(51.2%)	35(41.7%)	6(7.1%)	84(100.0%)	.002		
	남제주군	30(63.8%)	15(31.9%)	2(4.3%)	47(100.0%)			
	기타	4(40.0%)	5(50.0%)	1(10.0%)	10(100.0%)	-065		
고등학교 계열	인문계	166(50.8%)	140(42.8%)	21(6.4%)	327(100.0%)	6	8.804 (.185)	
	자연계	84(50.9%)	77(46.7%)	4(2.4%)	165(100.0%)	.004		
	실업계	95(47.3%)	98(48.8%)	8(4.0%)	201(100.0%)			
	기타	5(71.4%)	1(14.3%)	1(14.3%)	7(100.0%)	.010		
운전여부	운전합	95(53.7%)	71(40.1%)	11(6.2%)	177(100.0%)	2	2.866 (.239)	
	운전 안합	255(48.8%)	245(46.8%)	23(4.4%)	523(100.0%)	.000		
						.069		

5) 교통신호를 잘 지키려는 이유

심야에 보행자와 차가 없는 곳에서 적색신호등이 켜져 있을 때의 행동에 대한 질문에 “완전히 정지하고 신호가 바뀌면 출발하겠다.”고 응답한 350명의 대학생에 대한 변인별 분석은 <표-10>과 같다.

성별 구분에서 여학생이 남학생에 비하여 교통신호를 지키려는 이유에서 “혹시 있을 수 있는 사고로부터 내 생명의 안전을 위해서”라는 응답에 비교우위를 나타내고 있으며(남학생 41.9%, 여학생 50.8%), 통계적으로 유의한 차이를 나타내고 있다. 그리고 졸업한 고등학교 계열구분에서는 자연계(50.0%)가 “교통신호는 모두의 약속이고 꼭 지켜야 하므로”의 응답에서 높은 비율을 나타내고 있는 반면, 실업계 졸업자는 “교통신호는 모두의 약속이고 꼭 지켜야 하므로”를 선택한 학생이 48.4%로 많아 통계적으로 매우 유의한 차이가 있음을 알 수 있다. 그러나 나머지 변인에서는 응답 간에 별다른 차이를 보이지 않으며 통계적으로 유의미하지 않다.

각 특성에 따른 결과의 람다값과 감마값에 의한 상관관계 분석은 상관관계의 정도가 대부분 약하다는 것을 알 수 있다.



<표-10> 교통신호를 잘 지키려는 이유

특성	세부항목	설문반응				합계	자유도	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④		(df)	
성별	남자	62(40.0%)	65(41.9%)	21(13.5%)	7(4.5%)	155(100.0%)	3	8.542 (.036)
	여자	79(40.5%)	99(50.8%)	10(5.1%)	7(3.6%)	195(100.0%)	.032 -.094	
학년	1학년	60(40.3%)	65(43.6%)	16(10.7%)	8(5.4%)	149(100.0%)	9	
	2학년	48(37.5%)	66(51.6%)	8(6.3%)	6(4.7%)	128(100.0%)	.023	
	3학년	16(59.3%)	8(29.6%)	3(11.1%)	-	27(100.0%)	-.064	
	4학년	17(37.0%)	25(54.3%)	4(8.7%)	-	46(100.0%)		
거주지	제주시	93(41.5%)	103(46.0%)	22(9.8%)	6(2.7%)	224(100.0%)	12	8.908 (.711)
	서귀포시	20(40.8%)	24(49.0%)	2(4.1%)	3(6.1%)	49(100.0%)	.000	
	북제주군	16(37.2%)	18(41.9%)	5(11.6%)	4(9.3%)	43(100.0%)		
	남제주군	11(36.7%)	16(53.3%)	2(6.7%)	1(3.3%)	30(100.0%)		
	기타	1(25.0%)	3(75.0%)	-	-	4(100.0%)	.064	
고등학교 계열	인문계	66(39.8%)	78(47.0%)	12(7.2%)	10(6.0%)	166(100.0%)	9	61.395 (.000)
	자연계	29(34.5%)	42(50.0%)	10(11.9%)	3(3.6%)	84(100.0%)	.019	
	실업계	46(48.4%)	44(46.3%)	4(4.2%)	1(1.1%)	95(100.0%)	-.051	
	기타	-	-	5(100.0%)	-	5(100.0%)		
운전여부	운전함	37(38.9%)	43(45.3%)	10(10.5%)	5(5.3%)	95(100.0%)	3	1.059 (.787)
	운전 안함	104(40.8%)	121(47.5%)	21(8.2%)	9(3.5%)	255(100.0%)	.000 -.066	

①교통신호는 모두의 약속이고 꼭 지켜야 하므로 ②혹시 있을 수 있는 사고로부터 내 생명의 안전을 위하여 ③교통신호를 지키는 것이 습관이 되었으므로 ④밤중이지만 단속을 당할 수 있으므로

6) 교통신호를 지키지 않으려는 이유

심야에 교통신호를 지키지 않는다고 응답한 학생 350명에 대하여 그 이유를 묻는 질문에 응답한 결과는 <표-11>과 같다.

<표-11> 교통신호를 지키지 않으려는 이유

특성	세부항목	설문반응					합계	자유	χ^2 값(Asymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④	⑤		도(df)	
성별	남자	34(18.6%)	85(46.4%)	41(22.4%)	11(6.0%)	12(6.6%)	183(100.0%)	4	20.580 (.000)
	여자	24(14.4%)	55(32.9%)	72(43.1%)	3(1.8%)	13(7.8%)	167(100.0%)	.130 .199	
학년	1학년	33(18.2%)	68(37.6%)	58(32.0%)	8(4.4%)	14(7.7%)	181(100.0%)	12	8.914 (.710)
	2학년	20(17.2%)	44(37.9%)	41(35.3%)	5(4.3%)	6(5.2%)	116(100.0%)	.000	
	3학년	2(11.1%)	11(61.1%)	3(16.7%)	-	2(11.1%)	18(100.0%)	.003	
	4학년	3(8.6%)	17(48.6%)	11(31.4%)	1(2.9%)	3(7.1%)	35(100.0%)	.003	
거주지	제주시	42(17.%)	91(38.2%)	77(32.4%)	9(3.8%)	19(8.0%)	238(100.0%)	16	10.634 (.831)
	서귀포시	10(20.8%)	17(35.4%)	16(33.3%)	3(6.3%)	2(4.2%)	48(100.0%)	.000	
	북제주군	4(9.8%)	20(48.8%)	14(34.1%)	2(4.9%)	1(2.4%)	41(100.0%)	.000	
	남제주군	2(11.8%)	9(52.9%)	4(23.5%)	-	2(11.8%)	17(100.0%)	.000	
	기타	-	3(50.0%)	2(33.3%)	-	1(16.7%)	6(100.0%)	-.001	
고등학교 계열	인문계	24(14.9%)	68(42.2%)	49(30.4%)	5(3.1%)	15(9.3%)	161(100.0%)	12	19.151 (.085)
	자연계	11(13.6%)	33(40.7%)	30(37.0%)	6(7.4%)	1(1.2%)	81(100.0%)	.005	
	실업계	22(20.8%)	39(36.8%)	34(32.1%)	3(2.8%)	8(7.5%)	106(100.0%)	.005	
	기타	1(50.0%)	-	-	-	1(50.0%)	2(100.0%)	-.040	
운전 여부	운전함	9(11.0%)	34(41.5%)	26(31.7%)	1(1.2%)	12(14.6%)	82(100.0%)	4	12.576 (.014)
	운전 안함	49(18.3%)	106(39.6%)	87(32.5%)	14(4.0%)	25(7.1%)	268(100.0%)	.000 -.161	

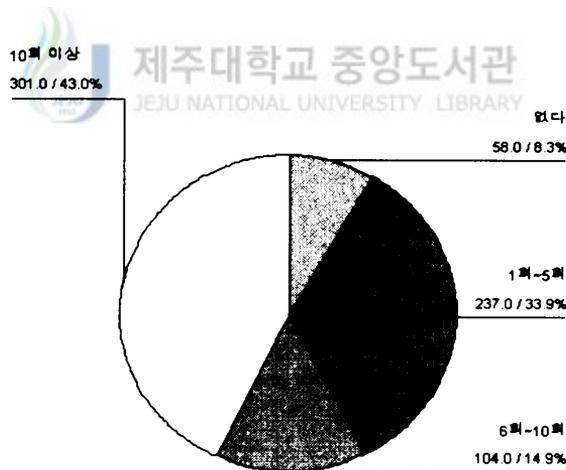
①지키는 것이 습관이 안 되어서 ②기다리는 것은 융통성이 없고 시간낭비이므로
 ③지나가도 사고가 나지 않을 것이므로 ④단속하는 사람이 없으니까 ⑤다른 사람들도 다 그렇게 하니까

위 분석에서 교통신호를 지키지 않으려는 이유 중 “기다리는 것이 융통성이 없

고 시간낭비이므로”를 선택한 비율은 성별 구분에서 남학생이 85명(46.4%)으로 가장 높았으나 여학생은 “지나가도 사고가 나지 않을 것이므로”를 43.1%로 가장 많이 선택하여 통계적으로 유의한 차이를 보인다. 그리고 운전여부 구분에서 운전을 하지 않는 학생은 106명(39.6%)은 “기다리는 것은 융통성이 없고 시간낭비이므로” 가장 많이 선택하고 운전하는 학생도 비슷한 수준이었다. 그러나 이외로 “다른 사람들도 다 그렇게 하니까”라는 응답도 14.6%가 나와 통계적으로 유의한 차이를 보이고 있다.

각 특성에 따른 람다값과 감마값에 의한 상관관계의 정도는 0.3이하 수준이므로 거의 상관관계의 정도가 미약함을 알 수 있다.

7) 1년 중 시내에서 무단횡단을 한 경험



<그림-2> 1년 중 시내에서 무단횡단을 한 경험 분포

<그림-2>에서 보는 것처럼 1년 중 시내에서 무단횡단을 한 경험은 10회 이상이 가장 많은 301명(43.0%)으로 나타났으며, “없다”고 응답한 학생은 58명(8.3%) 불과했다.

그리고 각 변인별 상관분석 결과는 <표-12>와 같다. 무단횡단을 한 경험을 변인에 따른 분석을 살펴보면, 남학생인 경우는 “10회 이상” 177명(전체의 25.3%, 남학생 중 52.4)으로 응답했고 여학생은 “1회~5회” 160명(전체의 22.9%, 여학생 중 44.2%)으로 나

타났다.

이 결과는 양방향 검증 유의수준 0.05의 자유도 3에서 38.764의 카이자승 검증 값을 보여 통계적으로 매우 유의함을 보이고 있다. 또한 학년별 분석에서는 1학년이 “10회 이상” 161명(전체의 23.0%, 1학년 중 48.8%)으로 가장 높고, 자동차 운전여부 분석에서 운전을 하지 않는 학생이 “10회 이상” 227명(전체의 32.4%, 운전을 하지 않는 학생의 43.4%)으로 가장 많았다.

<표- 12> 1년 중 시내에서 무단횡단을 한 경험

특성	세부항목	설문반응				합계	자유도(df)	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		없다	1회~5회	6회~10회	10회 이상		람다 감마	
성별	남자	33(9.8%)	77(22.8%)	51(15.1%)	177(52.4%)	338(100.0%)	3	14.012 (.003)
	여자	25(6.9%)	160(44.2%)	53(14.6%)	124(34.3%)	362(100.0%)	.132 -.265	
학년	1학년	20(6.1%)	107(32.4%)	42(12.7%)	161(48.8%)	330(100.0%)	9	17.305 (.044)
	2학년	27(11.1%)	80(32.8%)	47(19.3%)	90(36.9%)	244(100.0%)	.016	
	3학년	4(8.9%)	19(42.2%)	3(6.7%)	19(42.2%)	45(100.0%)		
	4학년	7(8.6%)	31(38.3%)	12(14.8%)	31(38.3%)	81(100.0%)	-.132	
거주지	제주시	37(8.0%)	156(33.8%)	69(14.9%)	200(43.3%)	462(100.0%)	12	8.870 (.714)
	서귀포시	6(6.2%)	30(30.9%)	15(15.5%)	46(47.4%)	97(100.0%)		
	북제주군	9(10.6%)	27(32.1%)	12(14.3%)	36(42.9%)	84(100.0%)	.013	
	남제주군	5(10.6%)	21(44.7%)	8(17.0%)	13(27.7%)	47(100.0%)		
	기타	1(10.0%)	3(30.0%)	-	6(60.0%)	10(100.0%)	-.039	
고등학교 계열	인문계	33(10.1%)	106(32.4%)	47(14.4%)	141(43.1%)	327(100.0%)	9	15.980 (.067)
	자연계	12(7.3%)	54(32.7%)	22(13.3%)	77(46.7%)	165(100.0%)	.001	
	실업계	13(6.5%)	77(38.3%)	35(17.4%)	76(37.8%)	201(100.0%)		
	기타	-	-	-	7(100.0%)	7(100.0%)	.010	
운전여부	운전함	26(14.7%)	57(32.2%)	20(11.3%)	74(41.8%)	177(100.0%)	3	14.012 (.003)
	운전 안함	32(6.1%)	180(34.4%)	84(16.1%)	227(43.4%)	523(100.0%)	.000 .112	

각 특성에 따른 무단횡단 경험에 대한 상관관계를 람다값과 감마값으로 분석한 결과 성별특성을 제외한 나머지 특성에서는 상관관계가 약함을 알 수 있다.

8) 무단횡단을 하지 않은 이유

무단횡단을 한 경험이 없다고 응답한 학생은 58명(8.3%)에 불과했는데, 이들에 대한 각 변인별로 분석한 결과는 <표-13>과 같다.

분석결과를 보면 각 특성별로 검증 유의 수준에서 통계적 차이를 보이는 응답사례는 없는 것으로 나타났다. 이는 응답자가 전체의 8.3%에 불과하기 때문에 분석에 대한 통계적 의미를 부여할 수 없기 때문이라고 생각된다. 또한 상관관계 강도에서도 분석의 의미가 없으므로 생략한다.

<표- 13> 무단횡단을 하지 않은 이유

특성	세부항목	설문반응				합계	자유도 (df)	χ^2 (검증 값)
		①	②	③	④			
성별	남자	13(39.4%)	15(45.5%)	1(3.0%)	4(12.1%)	33(100.0%)	3	1.390 (.708)
	여자	7(28.0%)	12(48.0%)	2(8.0%)	4(16.0%)	25(100.0%)		
학년	1학년	11(55.0%)	8(40.0%)	-	1(5.0%)	20(100.0%)	9	14.460 (.107)
	2학년	7(25.9%)	14(51.9%)	3(11.1%)	3(11.1%)	27(100.0%)		
	3학년	-	2(50.0%)	-	2(50.0%)	4(100.0%)		
	4학년	2(28.6%)	3(42.9%)	-	2(28.6%)	7(100.0%)		
거주지	제주시	11(29.7%)	18(48.6%)	2(5.4%)	6(16.2%)	37(100.0%)	12	5.147 (.953)
	서귀포시	2(33.3%)	3(50.0%)	-	1(16.7%)	6(100.0%)		
	북제주군	4(44.4%)	3(33.3%)	1(11.1%)	1(11.1%)	9(100.0%)		
	남제주군	2(40.0%)	3(60.0%)	-	-	5(100.0%)		
	기타	1(100.0%)	-	-	-	1(100.0%)		
고등학교 계열	인문계	13(39.4%)	15(45.5%)	1(3.0%)	4(12.1%)	33(100.0%)	6	9.531 (.146)
	자연계	3(25.0)	5(41.7%)	-	4(33.3%)	12(100.0%)		
	실업계	4(30.8%)	7(53.8%)	2(15.4%)	-	13(100.0%)		
	기타	-	-	-	-	-		
운전여부	운전합	7(26.9%)	14(53.8%)	1(3.8%)	4(15.4%)	26(100.0%)	3	1.566 (.667)
	운전 안합	13(40.6%)	13(40.6%)	2(6.3%)	4(12.5%)	32(100.0%)		

① 조심하는 습관이 몸에 배어서 ② 나의 생명의 안전을 위해서

③ 단속을 당하기 때문에

④ 무단횡단 자체가 나쁘기 때문에

9) 무단횡단을 했을 때의 생각

1년 중 시내에서 무단횡단을 한 경험이 있는 학생은 전체 응답자의 91.7%를 차지한 642명이었는데, 이에 대한 각 특성별 상관분석 결과는 <표-14>와 같다.

무단횡단을 했을 때 생각을 묻는 질문에 성별특성에 따른 분석에서 유의한 차이를 나타내고 있는 응답은 남학생 47.5%는 “아무런 느낌이 없었다.”를, 106명(31.5%)의 여학생은 “자신이 잘못했다는 가책을 느꼈다.”고 응답하고 있다. 이것은 양방향검증 유의수준 0.05에서 자유도 3의 카이검증값 분포 7.82보다 높은 15.038로 통계적으로 유의미함을 알 수 있다.

그리고 학년별 특성에 따른 분석결과를 보면, 2학년 96명(44.2%)은 “아무런 느낌이 없었다.”는 선택을 하였으나 3학년 16명(39.0%)은 “자신이 잘못했다는 가책을 느꼈다.”고 응답하여 통계적으로 유의한 차이를 보이고 있다.

또한 졸업한 고등학교 계열 특성에 따른 분석에서도 자연계열을 졸업한 학생 77명(50.3%)이 “아무런 느낌이 없었다.”고 응답했으나, 실업계열을 졸업한 학생 55명(29.3%)은 “다음부터 하지 않겠다는 생각을 했다.”고 응답해 통계적으로 유의한 차이를 보임을 할 수 있다. 그런데, 전체적으로는 “아무런 느낌이 없었다.”는 응답이 많아 무단횡단을 하는 행위에 대한 준법성 및 교통질서의식 수준이 낮은 것으로 파악할 수 있다. 그 외에 거주지와 운전여부 특성에 있어서는 유의한 차이가 거의 없는 것으로 나타났다.

이에 대한 램다값과 감마값에 의한 상관관계의 강약을 분석한 결과 대부분의 특성에서 0.3 미만으로 상관관계는 약하게 나타나고 있으나 카이검증에 의한 성별, 학년, 졸업한 고등학교 계열 간에는 유의한 통계적 차이를 볼 수 있다.

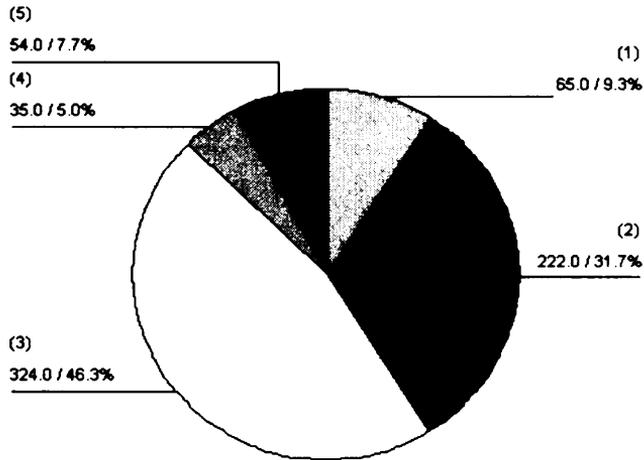
<표-14> 무단횡단을 했을 때의 생각

특성	세부항목	설문반응				합계	자유	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④		도(df)	
성별	남자	71(23.3%)	50(16.4%)	145(47.5%)	39(12.8%)	305(100.0%)	3	15.038 (.002)
	여자	108(31.5%)	79(23.4%)	122(36.2%)	30(8.9%)	337(100.0%)	.047 -217	
학년	1학년	83(26.8%)	65(21.0%)	130(41.9%)	32(10.3%)	310(100.0%)	9	19.935 (.018)
	2학년	60(27.6%)	47(21.7%)	145(67.3%)	14(6.5%)	217(100.0%)	.003	
	3학년	108(31.5%)	4(9.8%)	14(34.1%)	7(17.1%)	41(100.0%)	.027	
	4학년	18(24.3%)	13(17.6%)	27(36.5%)	16(21.6%)	74(100.0%)		
거주지	제주시	113(26.6%)	91(21.4%)	171(40.2%)	50(11.8%)	425(100.0%)	12	10.147 (.603)
	서귀포시	26(28.6%)	14(15.4%)	40(44.0%)	11(12.1%)	91(100.0%)		
	북제주군	23(30.7%)	12(16.0%)	36(48.0%)	4(5.3%)	75(100.0%)	.000	
	남제주군	13(31.0%)	11(26.2%)	16(38.1%)	2(4.8%)	42(100.0%)		
	기타	2(22.2%)	1(11.1%)	4(44.4%)	2(4.8%)	9(100.0%)	-.039	
고등학교 계열	인문계	78(26.5%)	55(18.7%)	118(40.1%)	43(14.6%)	294(100.0%)	9	28.652 (.001)
	자연계	44(28.8%)	19(12.4%)	145(67.3%)	13(8.5%)	153(100.0%)	.001	
	실업계	51(27.1%)	10(5.3%)	69(36.7%)	13(6.9%)	188(100.0%)		
	기타	4(57.1%)	-	3(42.9%)	-	7(100.0%)	-.117	
운전 여부	운전함	40(26.5%)	27(17.9%)	66(43.7%)	18(11.9%)	151(100.0%)	3	1.031 (.794)
	운전 안함	137(27.9%)	102(20.8%)	201(40.9%)	51(10.4%)	491(100.0%)	.000 -.059	

① 자신이 잘못했다는 가책을 느꼈다. ② 다음부터 하지 않겠다는 생각을 했다.
 ③ 아무런 느낌이 없었다. ④ 남들도 다 하므로 신경 쓰지 않음.

10) 다른 운전자의 교통법규 위반 행위에 대한 의견

자신이 타고 있는 버스나 택시 운전자가 교통법규를 위반하는 것에 대하여 어떻게 생각하는지에 대한 질문을 통해서 대학생들이 다른 운전자의 교통법규 위반 행위를 보고 어떤 생각을 하고 있는지 파악하였다.



- (1) 위반을 해서라도 목적하는 바에 빨리 도착하기 바란다.
 (2) 불안하지만 개의치 않는 편이다.
 (3) 교통법규를 다 지키면서 운전해주길 바라지만 얘기하지 않는다.
 (4) 교통법규를 지켜서 운전하라고 충고한다.
 (5) 관심이 없으므로 생각하지 않는다.

<그림-3> 다른 운전자의 법규위반 행위에 대한 의견 분포

우선 전체 응답자 700명이 선택한 항목에 대한 빈도분석 결과는 <그림-3>에서 보는 바와 같다.

빈도분석 결과 전체 응답자 700명 중 최빈값으로 응답한 학생 324명(46.3%)이 “교통법규를 다 지키면서 운전해주길 바라지만 얘기하지 않는다.”를 선택하여 다른 운전자의 교통법규 위반 행위를 잘못된 것으로 생각하고 있으나 그에 직접적으로 관여하려고 하지 않는 것으로 볼 수 있다.

이에 대한 각 특성별로 분석한 결과는 <표-15>와 같다.

분석결과 성별특성에서 남학생 132명(39.1%)과 여학생 192명(53.0%)은 “교통법규를 다 지키면서 운전해주길 바라지만 얘기하지 않는다.”를 선택하여 다른 운전자가 교통법규를 지키면서 운전해주기를 원하고 있는 것을 알 수 있다. 특히 남학생보다는 여학

생이 안전에 대한 염려를 더하고 있으나 위반행위에 대한 관여를 하지 않는 태도를 보였다.

<표-15> 다른 운전자의 범규위반 행위에 대한 의견

특성	세부항목	설문반응					합계	자유도(df) 람다 감마	x ² 값(Asy mp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④	⑤			
성별	남자	38(11.2%)		132(39.1%)	20(5.9%)	27(8.0%)	338(100.0%)	4	14.683 (.005)
	여자	27(7.5%)	101(27.9%)	192(53.0%)	15(4.1%)	27(7.5%)	362(100.0%)	.050 .139	
학년	1학년	37(11.2%)	108(32.7%)	144(43.6%)	15(4.5%)	26(7.9%)	330(100.0%)	12	18.463 (.102)
	2학년	19(7.8%)	80(32.8%)	108(44.3%)	17(7.0%)	20(8.2%)	244(100.0%)	.003	
	3학년	7(15.6%)	13(28.9%)	22(48.9%)	1(2.2%)	2(4.4%)	45(100.0%)	.083	
	4학년	2(2.5%)	21(25.9%)	50(61.7%)	2(2.5%)	6(7.4%)	81(100.0%)		
거주지	제주시	53(11.5%)		198(42.9%)	20(4.3%)	34(7.4%)	462(100.0%)	16	38.817 (.001)
	서귀포시	5(5.2%)	27(27.8%)	55(56.7%)	4(4.1%)	6(6.2%)	97(100.0%)	.003	
	북제주군	2(2.4%)	23(27.4%)	42(50.0%)	9(10.7%)	8(9.5%)	84(100.0%)	.192	
	남제주군	4(8.5%)	12(25.5%)	27(57.4%)	2(4.3%)	2(4.3%)	47(100.0%)		
	기타	1(10.0%)	3(30.0%)	2(20.0%)	-		10(100.0%)		
고등학교 계열	인문계	34(10.4%)	98(30.0%)	156(47.7%)	13(4.0%)	26(8.0%)	327(100.0%)	12	14.535 (.268)
	자연계	9(5.5%)	52(31.5%)	79(47.9%)	10(6.1%)	15(9.1%)	165(100.0%)	.007	
	실업계	21(10.4%)	67(33.3%)	89(44.3%)	12(6.0%)	12(6.0%)	201(100.0%)	-0.031	
	기타	1(14.3%)	5(71.4%)	-	-	1(14.3%)	7(100.0%)		
운전 여부	운전합	15(8.5%)	59(33.3%)	81(45.8%)	11(6.2%)	11(6.2%)	177(100.0%)	4	1.767 (.778)
	운전 안합	50(9.6%)	163(31.2%)	243(46.5%)	24(4.6%)	43(8.2%)	523(100.0%)	.000 .013	

① 위반을 해서라도 목적하는 바에 빨리 도착하기를 바란다. ② 불안하지만 개의치 않는다. ③ 교통법규를 다 지키면서 운전해주길 바라지만 얘기하지 않는다. ④ 교통법규를 지켜서 운전하라고 충고한다. ⑤ 관심이 없으므로 생각하지 않는다.

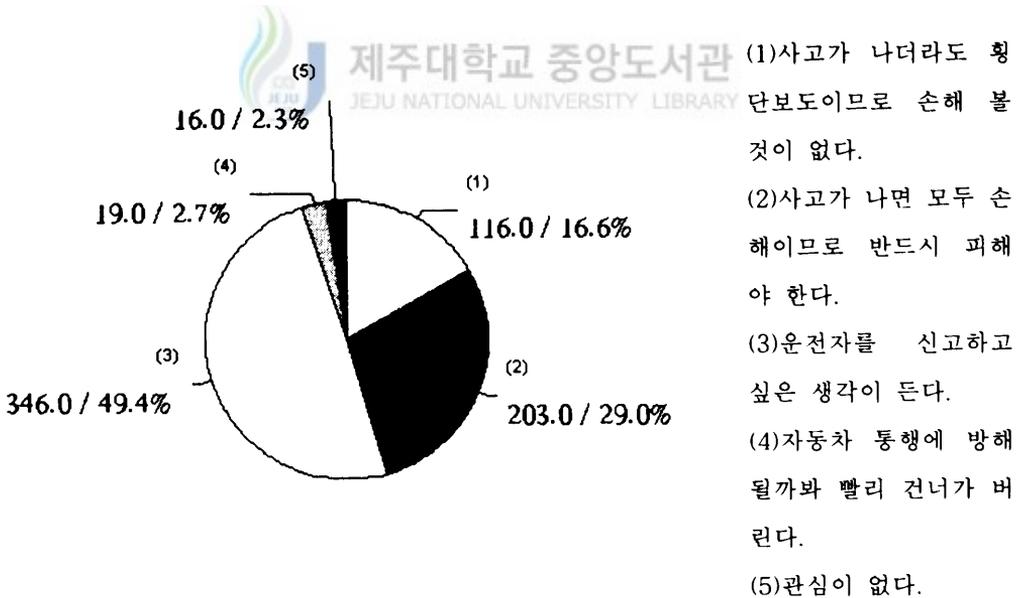
그리고 이 통계는 카이자승 값(자유도 4의 양방향 검증 유의수준 0.05에 의한 값 9.49<14.683) 검증에 의하여 통계적으로 매우 유의한 차이를 나타냄을 알 수 있다.

그리고 거주지특성에서 제주시 198명(42.9%)과 서귀포시 55명(56.7%)도 역시 “교통법규를 다 지키며 운전해주길 바라지만 얘기하지 않는다.”를 선택하였는데, 기타 거주지 학생 10명 중 4명은 “관심이 없으므로 생각하지 않는다.”고 응답하여 통계적으로 유의한 차이를 보이며, 또한 카이자승값 검증에 의해서도 유의미함을 나타냈다.

각 특성별로 램다값과 감마값에 의한 상관관계 분석은 그 강도가 약함을 알 수 있다. 그러나 빈도분석과 카이검증에 의한 통계적인 의미는 있다고 본다.

11) 횡단보도 통행시 멈추지 않는 운전자에 대한 의견

횡단보도를 자신이 걸어가고 있을 때 멈추어 서지 않고 지나가는 운전자에 대하여 느끼는 감정에 대하여 대학생들이 가장 많이 선택한 응답은 <그림-4>에서처럼 “운전자를 신고하고 싶은 생각이 든다.”로 346명(49.4%)이었다.



<그림-4> 횡단보도 통행시 멈추지 않는 차에 대한 의견 분포

각 특성별로 상관분석을 한 결과는 <표-16>과 같다. 분석결과에서 성별 특성과 학년, 졸업한 고등학교 계열 특성에 따른 분석에 유의한 통계적 의미를 둘 수 있다. 각각의 카이제곱 값은 $41.165 > 9.49$ (자유도 4, 양방향 검증의 유의수준 0.05)와 $21.733 > 21.03$, $45.308 > 21.03$ (자유도 12, 양방향 검증의 유의수준 0.05)이므로 상관관계가 있음을 알 수 있다.

분석결과에서 “운전자를 신고하고 싶은 생각이 든다.”를 선택한 성별 특성에서 남자 129명(38.2%), 여자 217명(59.9%)으로 높게 나타났고 남학생보다는 여학생이 더 빈도수가 많음을 알 수 있다. 그리고 졸업한 고등학교 계열 특성에서 보면 인문계 154명(47.1%)보다도 자연계(87명, 52.7%)와 실업계열(105명, 52.2%)이 더 같은 선택에서 많은 빈도수를 보여주고 있다. 그 만큼 다른 운전자의 위반 행위를 하는 운전자에 대하여 불안하게 생각하고 있음을 알 수 있다.

각 특성별 질문에 대한 상관관계는 람다값과 감마값이 0.3 미만 수준이므로 매우 약한 것으로 나타났으나, 카이검증과 빈도분석에 의한 유의한 통계적 차이를 분석할 수 있다.



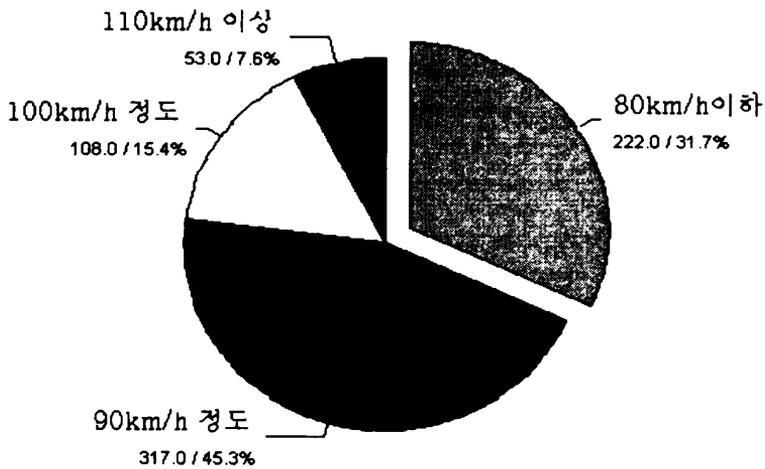
<표-16> 횡단보도 통행시 멈추지 않고 지나가는 차에 대한 의견

특성	세부항목	설문반응					합계	자유 도(df)	x ² 값(As ymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④	⑤			
성별	남자	77(22.8%)	107(31.7%)	129(38.2%)	14(4.1%)	11(3.3%)	338(100.0%)	4	41.165 (.000)
	여자	39(10.8%)	96(26.5%)	217(59.9%)	5(1.4%)	5(1.4%)	362(100.0%)	.092 .248	
학년	1학년	62(18.8%)	76(23.0%)	175(53.0%)	9(2.7%)	8(2.4%)	330(100.0%)	.007	21.733 (.041)
	2학년	43(17.6%)	80(32.8%)	109(44.7%)	5(2.0%)	7(2.9%)	244(100.0%)		
	3학년	6(13.3%)		18(40.0%)	2(4.4%)	-	45(100.0%)		
	4학년	5(6.2%)	28(34.6%)	44(54.3%)	3(3.7%)	1(1.2%)	81(100.0%)	-.017	
거주지	제주시	74(16.0%)	131(28.4%)	229(49.6%)	17(3.7%)	11(2.4%)	462(100.0%)	16	15.043 (.522)
	서귀포시	13(13.4%)	31(32.0%)	49(50.5%)	-	4(4.1%)	97(100.0%)	.000	
	북제주군	19(22.6%)	24(28.6%)	40(47.6%)	1(1.2%)	-	84(100.0%)		
	남제주군	8(17.0%)	14(29.8%)	24(51.1%)	-	1(2.1%)	47(100.0%)		
	기타	2(20.0%)	3(30.0%)	4(40.0%)	1(10.0%)	-	10(100.0%)		
고등학교 계열	인문계	46(14.1%)	107(32.7%)	154(47.1%)	11(3.4%)	9(2.8%)	327(100.0%)	12	45.308 (.000)
	자연계	24(14.5%)	45(27.3%)	87(52.7%)	6(3.6%)	3(1.8%)	165(100.0%)	.010	
	실업계	39(19.4%)	51(25.4%)	105(52.2%)	2(1.0%)	4(2.0%)	201(100.0%)		
	기타	7(100.0%)	-	-	-	-	7(100.0%)	-.058	
운전 여부	운전함	29(16.4%)	56(31.6%)	80(45.2%)	7(4.0%)	5(2.8%)	177(100.0%)	4	3.076 (.545)
	운전 안함	87(16.6%)	147(28.1%)	266(50.9%)	12(2.3%)	11(2.1%)	523(100.0%)	.000 .018	

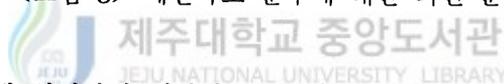
①사고가 나더라도 횡단보도이므로 손해 볼 것이 없다 ②사고가 나면 모두 손해이므로 반드시 피해야 한다. ③운전자를 신고하고 싶은 생각이 든다. ④자동차 통행에 방해될까봐 빨리 건너가 버린다. ⑤관심이 없다.

12) 제한속도 준수에 대한 의견

제한속도가 시속 80킬로미터인 도로에서 다른 자동차가 없는 주행조건이 양호한 환경에서 어느 정도의 속도로 주행할 것인지에 대한 질문을 통하여 대학생들이 생각하는 제한속도 준수에 대한 의견을 파악하였다.



<그림-5> 제한속도 준수에 대한 의견 분포



전체 응답자 가운데 최빈값에 해당하는 317명(45.3%)이 <그림-5>에서처럼 시속 90킬로미터 정도로 주행하겠다는 선택을 하였고, “시속 80킬로미터 이하로 주행하겠다.”는 선택을 한 대학생은 222명(31.7%)에 불과했다. 즉, 478명(68.3%)에 해당하는 대학생은 모두 제한속도를 지키지 않고 주행하겠다는 것으로 분석할 수 있다.

각 특성에 따른 질문의 상관분석 결과는 <표-17>과 같으며 성별특성에서 강한 상관관계를 보여주고 있고 학년 특성에서도 유의한 통계적 분석을 나타내고 있다.

분석에서 통계적 의미를 발견할 수 있는 것은 카이검증에 의한 것으로 성별 특성에 의하여 남학생이 여학생보다 제한속도 준수 의식이 낮은 것으로 평가할 수 있다. 이는 또한 감마값(절대 값으로)이 0.3보다 커 보통의 상관관계를 갖는 것으로 분석할 수 있다. 즉 남학생은 주행조건이 좋다면 과속할 가능성이 많은 것으로 생각할 수 있다. 그리고 학년별 특성에서는 통계적으로 의미가 있는 것은 카이검증에 의하여 자유도 9에서 양방향 검증의 유의수준 0.05 값 16.92와 비슷한 16.888로 나타났다. 이것은 1학년 학생이 다른 학년보다 속도준수에 대한 의식이 다소 떨어지는 것으로 통계적 의미를 부여할 수 있다.

<표-17> 제한속도 준수에 대한 의견

특성	세부항목	설문반응				합계	자유도	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		80km/h 이하	90km/h 이하	100km/h 이하	110km/h 이상		(df)	
성별	남자	73(21.6%)	133(41.2%)	65(19.2%)	37(10.9%)	338(100.0%)	3	38.298 (.000)
	여자		154(42.5%)	43(11.9%)	16(4.4%)	362(100.0%)	.072 -.368	
학년	1학년	94(28.5%)	100(30.7%)	46(13.9%)	36(10.9%)	330(100.0%)	9	16.888 (.050)
	2학년	77(31.6%)	110(45.1%)	46(18.9%)	11(4.5%)	244(100.0%)	.000	
	3학년		19(42.2%)	5(11.1%)	2(4.4%)	45(100.0%)		
	4학년	32(39.5%)	34(42.0%)	11(13.6%)	4(4.9%)	81(100.0%)	-.127	
거주지	제주시	150(32.5%)	209(45.2%)	67(14.5%)	36(7.8%)	462(100.0%)	12	9.732 (.639)
	서귀포시	29(29.9%)	45(46.4%)	16(16.5%)	7(7.2%)	97(100.0%)		
	북제주군	29(34.5%)	34(40.5%)	18(21.4%)	3(3.6%)	84(100.0%)	.000	
	남제주군	11(23.4%)	25(53.2%)	6(12.8%)	5(10.6%)	47(100.0%)		
	기타	3(30.0%)	4(40.0%)	1(10.0%)	2(20.0%)	10(100.0%)	.042	
고등학교 계열	인문계	108(33.0%)	140(42.8%)	54(16.5%)	25(7.6%)	327(100.0%)	9	7.115 (.625)
	자연계	57(34.5%)	72(43.6%)	21(12.7%)	15(9.1%)	165(100.0%)	.000	
	실업계	56(27.9%)	100(49.8%)	32(15.9%)	13(6.5%)	201(100.0%)		
	기타	1(14.3%)	5(71.4%)	1(14.3%)	-	7(100.0%)	.024	
운전 여부	운전함	51(28.8%)	85(48.8%)	26(14.7%)	15(8.5%)	177(100.0%)	3	1.360 (.715)
	운전 안함	171(32.7%)	232(44.4%)	82(15.7%)	38(7.3%)	523(100.0%)	.000 -.051	

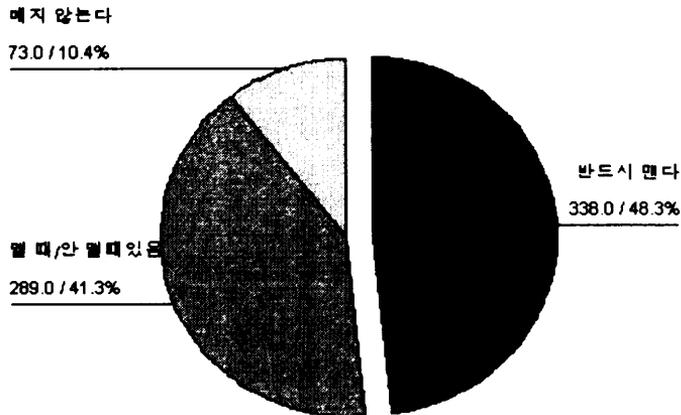
13) 좌석안전띠 착용에 대한 의견

질문을 통하여 자동차 앞좌석에 탑승할 때 좌석안전띠를 착용여부에 의하여 대학생의 안전의식 정도를 파악하려고 하였다. 2001년 3월부터 좌석안전띠 착용에 대한 집중적인 홍보와 단속이 이루어지고 있는 사회적 배경에 의할 때 대학생들의 반응을 분석하는 것은 의미가 있는 것으로 생각할 수 있다.

우선 조사대상 700명의 좌석안전띠 착용여부에 대한 반응을 빈도분석을 한 결

과, <그림-6>에서처럼 반드시 매는 경우를 제외한 매지 않는다는 응답이 많은 것으로 조사되었다.

<그림 6> 좌석안전띠 착용에 대한 의견



그러나 “반드시 맨다.”를 선택한 응답자도 338명(48.3%)으로 우리나라 안전띠 착용율이 20% 정도에 그친다는 언론보도와는 다른 모습을 보여주고 있어 특기할 만한 일이다. 이것은 좌석안전띠 착용에 대한 집중단속을 한다는 사회적 분위기를 반영한 것으로 생각할 수 있으나, 실제 운전자의 입장에서가 아닌 운전여부를 막론한 것이므로 상관분석을 통하여 밝혀 볼 일이라 하겠다.

좌석안전띠 착용에 대한 응답자 특성에 따른 상관분석 결과는 다음의 <표-18>에서 보는 바와 같이 다섯 가지 특성 모두에서 통계적으로 유의한 결과로 분석되었다.

먼저 성별 특성에 의한 분석에서 “반드시 맨다.”를 선택한 학생 338명 중 남학생 191명(56.5%)이 “매 때도 있고 매지 않을 때도 있다.”를 선택한 여학생 172명(47.5%)과 통계적으로 유의한 차이를 보이고 있다. 이는 자유도 2의 양방향 검증의 유의수준 0.05의 카이사승값 5.99보다 높은 17.708로 통계적으로도 의미가 있다. 그러나 람다값 .099와 감마값 .265에 의한 상관관계 강도에서는 약한 수준이다.

학년특성에 따른 상관분석 결과에서는 1학년은 155명(47.0%)이 “매 때도 있고 매지 않을 때도 있다.”를 선택하였으나 나머지 학년은 51.2% ~ 65.4%까지 “반드시 맨다.”를 선택하였다. 이것으로 미루어 고학년으로 갈수록 안전에 대한 의식이 비

교적 높은 것으로 평가할 수 있다. 이에 대한 상관관계 정도는 감마값이 0.3보다 낮아 강도가 약하지만 다른 거주지와 졸업한 고등학교 계열 특성과는 달리 상관관계를 갖는 것으로 해석할 수 있다.

결과에서 보는 것처럼 자동차 운전여부 특성에서는 감마값이 .419로 좌석안전띠 착용에 대한 상관관계의 강도가 강함을 알 수 있다. 분석에 나타난 대로 운전을 하는 학생은 좌석안전띠를 “반드시 맨다.”를 선택한 경우가 많았고, 운전을 하지 않는 학생은 “뭘 때도 있고 매지 않을 때도 있다.”를 선택한 경우가 많아 분석의 통계적 의미를 갖는다.



<표-18> 좌석안전띠 착용에 대한 의견

특성	세부항목	설문반응			합계	자유도(df)	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		반드시 맨다.	매 때도 있고 매지 않을 때도 있다	매지 않는다.			
성별	남자		117(34.6%)	30(8.9%)	338(100.0%)	2	17.708 (.000)
	여자	147(40.6%)		43(11.9%)	362(100.0%)	.099 .265	
학년	1학년	132(40.0%)		43(13.0%)	330(100.0%)	6	29.361 (.000)
	2학년	125(51.2%)	91(37.3%)	28(11.5%)	244(100.0%)	.031	
	3학년	28(62.2%)	15(33.3%)	2(4.4%)	45(100.0%)		
	4학년		28(34.6%)	-	81(100.0%)	-.279	
거주지	제주시	218(47.2%)	192(41.6%)	52(11.3%)	462(100.0%)	8	10.742 (.217)
	서귀포시	40(41.2%)	47(48.5%)	10(10.3%)	97(100.0%)		
	북제주군	50(59.5%)	25(29.8%)	9(10.7%)	84(100.0%)	.012	
	남제주군	25(53.2%)	20(42.6%)	2(4.3%)	47(100.0%)		
	기타	5(50.0%)	5(50.0%)	-	10(100.0%)	-.087	
고등학교 계열	인문계	164(50.2%)	133(40.7%)	30(9.2%)	327(100.0%)	6	4.958 (.549)
	자연계	80(48.5%)	69(41.8%)	16(9.7%)	165(100.0%)	.000	
	실업계	89(44.3%)	86(42.8%)	26(12.9%)	201(100.0%)		
	기타	5(71.4%)	1(14.3%)	1(14.3%)	7(100.0%)	.071	
운전여부	운전함		52(29.4%)	9(5.1%)	177(100.0%)	2	29.224 (.000)
	운전 안함	222(42.4%)		64(12.2%)	523(100.0%)	.028 .419	

14) 좌석안전띠를 착용하는 이유

좌석안전띠를 반드시 착용한다는 대학생 338명에 대하여 착용의 이유에 대한 분석을 한 결과는 <표-19>와 같다.

분석결과를 보면 성별특성과 운전여부 특성을 제외하고는 별다른 통계적 의미를 부여할 수 없는 것을 알 수 있다. 즉 응답자의 특성에 관계없이 좌석안전띠 착용

에 52명(44.8%)이 응답한 반면 운전을 하지 않는 학생은 “생명을 보호해주는 중요한 장치이므로”를 95명(42.8%)이 선택하였다. 이는 카이검증값 자유도 3의 7.82에는 다소 미치지 못하는 6.757이나 통계적으로는 유의미함을 나타낸다 하겠다.

15) 좌석안전띠를 착용하지 않는 이유

좌석안전띠를 착용하지 않는 학생 362명에 대한 응답을 분석한 결과는 <표-20>과 같다. 이 분석에서 특성별로 설문반응간의 통계적 차이는 없으나 대부분의 학생이 “습관이 되지 않아 갑갑하므로”를 선택하고 있는 것으로 볼 때 안전띠를 매지 않는 것은 단지 자신의 안전성에 의존하기보다는 습관이고 그에 대한 안전의식은 모자라는 것으로 파악할 수 있다. 통계적 차이의 유의성이 없으므로 람다값 및 감마값에 의한 상관관계 정도도 거의 없는 것으로 분석되었다.



질문에 대한 응답을 각 특성별로 분석한 결과는 <표-21>에서 보는 바와 같다.

<표-21> 번잡한 시내도로의 불법주차에 대한 특성별 분석

특성	세부항목	설문반응		합계	자유도	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		예	아니오		(df)	
성별	남자	236(69.8%)	102(30.2%)	338(100.0%)	1	.849 (.357)
	여자	241(66.6%)	121(33.4%)	362(100.0%)	.000 .075	
학년	1학년	218(66.1%)	112(33.9%)	330(100.0%)	3	5.970 (.113)
	2학년	162(66.4%)	82(33.6%)	244(100.0%)	.000	
	3학년	33(73.3%)	12(26.7%)	45(100.0%)		
	4학년	64(79.0%)	17(21.0%)	81(100.0%)	-.123	
거주지	제주시	315(68.2%)	147(31.8%)	462(100.0%)	4	4.478 (.345)
	서귀포시	70(72.2%)	27(27.8%)	97(100.0%)		
	북제주군	57(67.9%)	27(32.1%)	84(100.0%)	.004	
	남제주군	31(66.0%)	16(34.0%)	47(100.0%)		
	기타	4(40.0%)	6(60.0%)	10(100.0%)	.027	
고등학교 계열	인문계	225(68.8%)	102(31.2%)	327(100.0%)	3	6.058 (.109)
	자연계	117(70.9%)	48(29.1%)	165(100.0%)	.005	
	실업계	133(66.2%)	68(33.8%)	201(100.0%)		
	기타	2(28.6%)	5(71.4%)	7(100.0%)	.060	
운전 여부	운전함	129(72.9%)	48(27.1%)	177(100.0%)	1	2.450 (.118)
	운전 안함	348(66.5%)	175(33.5%)	523(100.0%)	.000 .149	

분석에서처럼 각 특성별로 통계적으로 유의한 차이를 보이는 것은 없다. 특성 관계없이 잠깐 동안의 불법주차 행위에 대해서는 위법성의 준거를 두려고 하지 않는 것으로 파악할 수 있다. 즉 자신의 편의를 위해서 잠깐 동안의 위반 행위에 대해서 자신에게 매우 관대한 모습임을 미루어 생각해 볼 수 있다.

17) 불법 주차를 하려는 이유

불법으로 잠깐이지만 주차를 하겠다고 응답한 477명이 특성별로 선택한 불법주차에 대한 의견은 <표-22>와 같다

<표-22> 불법주차를 하려는 이유

특성	세부항목	설문반응				합계	자유도	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④		(df)	
성별	남자		16(6.8%)	104(4.1%)	11(4.7%)	236(100.0%)	3	10.337 (.016)
	여자	81(33.6%)	16(6.6%)		5(2.1%)	241(100.0%)	.066 .168	
학년	1학년	90(41.3%)	22(10.1%)	97(44.5%)	9(4.1%)	218(100.0%)	9	
	2학년	63(38.9%)	7(4.3%)	87(53.7%)	5(3.1%)	162(100.0%)	.000	
	3학년	11(33.3%)	1(3.0%)	20(60.6%)	1(3.0%)	33(100.0%)		
	4학년	22(34.4%)	2(3.1%)	39(60.9%)	1(1.6%)	64(100.0%)	.112	
거주지	제주시	119(37.8%)	18(5.7%)	165(52.4%)	13(4.1%)	315(100.0%)	12	9.209 (.685)
	서귀포시	29(41.4%)	5(7.1%)	35(50.0%)	1(1.4%)	70(100.0%)		
	북제주군	21(36.8%)	5(8.8%)	29(50.9%)	2(3.5%)	57(100.0%)	.013	
	남제주군	16(51.6%)	4(12.9%)	11(35.5%)	-	31(100.0%)		
	기타	1(25.0%)	-	3(75.0%)	-	4(100.0%)	-.106	
고등학교 계열	인문계	81(36.0%)	12(5.3%)	124(55.1%)	8(3.6%)	225(100.0%)	9	9.527 (.390)
	자연계	49(41.9%)	5(4.3%)	58(49.6%)	5(4.3%)	117(100.0%)	.006	
	실업계	55(41.4%)	15(11.3%)	60(45.1%)	3(2.3%)	133(100.0%)		
	기타	1(50.0%)	-	1(50.0%)	-	2(100.0%)	-.117	
운전 여부	운전합	54(41.9%)	9(7.0%)	61(47.3%)	5(3.9%)	129(100.0%)	3	.999 (.801)
	운전 안합	132(37.9%)	23(6.6%)	182(52.3%)	11(3.2%)	348(100.0%)	.000 .066	

- ①시간이 얼마 걸리지 않아 자신에게 이익이 되니까 ②남들도 그렇게 이용하니까
 ③주차장 이용은 비용이 들고 시간이 오래 걸리니까 ④주차단속을 하는 사람이 없으므로

분석에 나타난 것처럼 성별특성에서 남학생은 불법으로 주차를 하려는 이유는 “시간이 얼마 걸리지 않아 자신에게 이익이 되니까”를 105명(44.5%)이 선택한 반

면, 여학생은 “주차장 이용은 비용이 들고 시간이 오래 걸리니까”를 139명(57.7%)으로 응답하여 통계적으로 유의한 차이를 나타내었다. 이것은 또한 카이검증에서도 0.05보다 작은 0.016이므로 통계적으로도 의미가 있다. 그러나 나머지 특성에서는 유의한 차이를 보이지 않고 대부분 세 번째 항목인 주차장 이용에 비용과 시간문제를 들어 불법주차를 하는 것으로 해석할 수 있다. 그리고 램다값 및 감마값에 의한 상관관계는 밀접하지 않은 것으로 나타났다.

18) 불법 주차를 하지 않으려는 이유

불법주차를 하지 않겠다고 응답한 대학생은 모두 223명(31.9%)이었는데 이들에 대한 각 특성별로 상관분석을 한 결과는 <표-23>과 같다.

분석한 결과에 의하면 성별특성에서 통계적 차이를 나타내고 있다. 남학생은 43명(42.2%)이 “다른 사람이 불편하므로”를 선택했으나 여학생은 63명(52.1%)이 “주차단속을 당하므로”를 선택하여 남학생보다 여학생이 불법주차에 대한 단속의 두려움을 더 갖는 것으로 분석할 수 있다.

그러나 나머지 특성에 의한 통계적 차이를 나타내는 것은 거의 없고 대부분의 학생들이 불법주차를 하지 않으려는 이유를 주차단속을 당하는데 따른 염려를 하고 있는 것으로 파악할 수 있다.

<표-23> 불법 주차를 하지 않으려는 이유

특성	세부항목	설문반응				합계	자유도 (df) 람다 감마	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④			
성별	남자		35(34.4%)	21(20.6%)	3(2.9%)	102(100.0%)	4	13.726 (.008)
	여자	41(33.9%)		14(11.6%)	3(2.5%)	121(100.0%)	.112 .087	
학년	1학년	43(38.4%)	51(45.5%)	14(12.5%)	4(3.6%)	112(100.0%)	9	
	2학년	26(31.7%)	35(42.7%)	19(23.2%)	2(2.4%)	82(100.0%)	.034	
	3학년	6(50.0%)	5(41.7%)	1(8.3%)	-	12(100.0%)	-.023	
	4학년	9(52.9%)	7(41.2%)	1(5.9%)	-	17(100.0%)		
거주지	제주시	61(41.5%)	63(42.9%)	21(14.3%)	2(1.4%)	147(100.0%)	12	18.307 (.107)
	서귀포시	8(29.6%)	12(44.4%)	6(22.2%)	1(3.7%)	27(100.0%)	.000	
	북제주군	9(33.3%)	10(37.0%)	7(25.9%)	1(3.7%)	27(100.0%)		
	남제주군	6(37.5%)	8(50.0%)	2(12.5%)	16(100.0%)	.188		
	기타		5(83.3%)	1(16.7%)	6(100.0%)			
고등학교 계열	인문계	43(42.2%)	44(43.1%)	14(13.7%)	1(1.0%)	102(100.0%)	9	14.121 (.118)
	자연계	10(20.8%)	25(52.1%)	11(22.9%)	2(4.2%)	48(100.0%)	.024	
	실업계	27(39.7%)	29(42.6%)	9(13.2%)	3(4.4%)	68(100.0%)	.047	
	기타	4(80.0%)		1(20.0%)	5(100.0%)			
운전 여부	운전함	18(37.5%)	22(45.8%)	8(16.7%)		48(100.0%)	3	1.733 (.630)
	운전 안함	66(37.7%)	76(43.4%)	27(15.4%)	6(3.4%)	175(100.0%)	.000 .028	

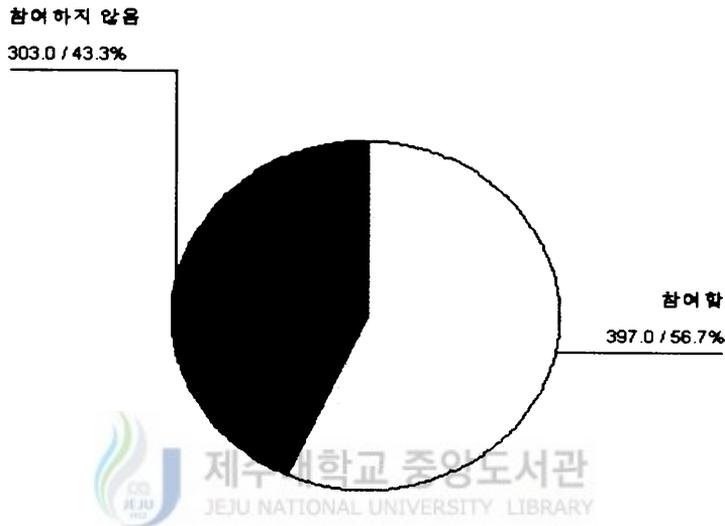
- ① 다른 사람이 불편하므로 ② 주차단속을 당하므로
 ③ 항상 그렇게 하고 있으므로 ④ 유료주차장을 이용할 것임.

19) 자가용 10부제 운행 참가여부

자동차 등록대수가 많아짐에 따라 교통량을 줄이기 위한 방편 중에 하나로 자가용 10부제 운영을 법률적 근거에 의한 강제적 시행이 아닌 자율실행을 권장하고 있다. 이것은 또한 도내 각 기관 및 단체, 학교 등에서 자율적으로 시행하고 있는 사항이기도 하다.

우선 전체적인 참가여부의 반응에서는 <그림-7>에서처럼 적극적으로 참여하겠다고 응답한 대학생이 397명(56.7%)으로 많았으나 참여하지 않겠다고 반응한 대학생도 303명(43.3%)으로 큰 차이를 보이지는 않고 있다.

<그림-7> 자가용 10부제 운행 참여여부 분포



각 특성별로 자가용 10부제 운행 참여여부를 묻는 질문에 대한 결과 분석은 <표-24>와 같다.

분석결과에서 보는 것처럼 성별특성에서 남학생 338명은 “참여함”에 대하여 170명(50.3%), “참여하지 않음”에 168명(49.7%)으로 아주 근소한 차이를 보였다. 그러나 여학생 362명은 “참여함”에 227명(62.7%), “참여하지 않음”에 135명(37.3%)의 큰 차이를 보였다. 그리고 학년, 거주지, 졸업한 고등학교 계열 특성에서는 선택에 차이를 보이지 않았으나, 운전여부 특성에서는 운전을 하는 학생은 “참여하지 않음”에 96명(54.2%)이, 운전하지 않은 학생은 “참여함”에 316명(60.4%)이 선택하여 통계적으로 유의한 차이를 보이고 있다. 이것은 운전을 현재하고 있는 사람은 10부제 운행을 하면 자가용 이용에 제약을 받기 때문에 선택을 달리한 것으로 볼 수 있다.

<표-24> 자가용 10부제 참여여부

특성	세부항목	설문반응		합계	자유도	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		예	아니오		(df)	
성별	남자	170(50.3%)	168(49.7%)	338(100.0%)	1	10.968 (.001)
	여자	227(62.7%)	135(37.3%)	362(100.0%)	.051	
					-.249	
학년	1학년	201(60.9%)	129(39.1%)	330(100.0%)	3	4.528 (.210)
	2학년	130(53.3%)	114(46.7%)	244(100.0%)	.000	
	3학년	24(53.3%)	21(46.7%)	45(100.0%)	.129	
	4학년	42(51.9%)	39(48.1%)	81(100.0%)		
거주지	제주시	254(55.0%)	208(45.0%)	462(100.0%)	4	7.921 (.095)
	서귀포시	50(51.5%)	47(48.5%)	97(100.0%)	.000	
	북제주군	55(65.5%)	29(34.5%)	84(100.0%)		
	남제주군	33(70.2%)	14(29.8%)	47(100.0%)		
	기타	5(50.0%)	5(50.0%)	10(100.0%)	-.120	
고등학교 계열	인문계	182(55.7%)	145(44.3%)	327(100.0%)	3	2.782 (.426)
	자연계	95(57.6%)	70(42.4%)	165(100.0%)	.004	
	실업계	118(58.7%)	83(41.3%)	201(100.0%)		
	기타	2(28.6%)	5(71.4%)	7(100.0%)	-.026	
운전 여부	운전합	81(45.8%)	96(54.2%)	177(100.0%)	1	11.574 (.001)
	운전 안합	316(60.4%)	207(39.6%)	523(100.0%)	.031	
					-.288	

20) 자가용 10부제 운행에 참여하려는 이유

자가용 10부제 운행에 참여하겠다고 응답한 대학생 397명에 대한 특성별 상관 분석을 한 결과는 <표-25>와 같다.

특성별 분석에서 성별, 학년을 제외한 나머지 특성에서는 통계적으로 유의한 차이를 보이지 않았다. 성별특성에서 “교통량을 줄여 도로상의 교통 혼잡을 줄일 수 있으므로”를 선택한 남학생은 76명(44.7%)이었으나 여학생은 119명(52.4%)으로 여

학생이 더 자가용 10부제 운행에 대하여 긍정적인 평가를 하는 것으로 생각할 수 있다. 성별특성에서는 자유도 3의 양방향 검증의 유의수준 0.05·카이자승값 7.82<8.379로 통계적으로 유의한 차이가 있다.

학년별 특성에서는 1학년과 2학년은 “교통량을 줄여 도로상의 교통 혼잡을 줄일 수 있으므로”를 각각 53.7%, 44.6% 선택했으나, 4학년은 40.5%가 “하루쯤 이용하지 않아도 불편이 없으므로”를 선택하여 차이를 보였다. 학년특성의 카이자승값에 의한 통계적 차이는 자유도 9의 카이자승값 16.92<18.259로 유의함을 알 수 있다.

<표-25> 10부제 운행에 참여하려는 이유

특성	세부항목	설문반응				합계	자유도 (df)	카이자승 값 (Asymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④			
성별	남자	76(44.7%)	33(19.4%)	56(32.9%)	5(2.9%)	170(100.0%)	3	8.379 (.039)
	여자	119(52.4%)	23(10.1%)	73(32.4%)	12(5.3%)	227(100.0%)	.020 -.052	
학년	1학년	108(53.7%)	18(9.0%)	68(33.8%)	7(3.5%)	201(100.0%)	9	18.259 (.032)
	2학년	58(44.6%)	26(20.0%)	38(29.2%)	8(6.2%)	130(100.0%)	.023	
	3학년	15(62.5%)	2(8.3%)	6(25.0%)	1(4.2%)	24(100.0%)	.084	
	4학년	14(33.3%)	10(23.8%)	17(40.5%)	1(2.4%)	42(100.0%)		
거주지	제주시	115(45.3%)	41(16.1%)	84(33.1%)	14(5.5%)	254(100.0%)	12	16.175 (.183)
	서귀포시	24(48.0%)	4(8.0%)	21(42.0%)	1(2.0%)	50(100.0%)	.003	
	북제주군	35(63.6%)	8(14.5%)	12(21.8%)		55(100.0%)	-155	
	남제주군	19(57.6%)	3(9.1%)	9(27.3%)	2(6.1%)	33(100.0%)		
	기타	2(40.0%)		3(60.0%)		5(100.0%)		
고등학교 계열	인문계	89(48.9%)	25(13.7%)	61(33.5%)	7(3.8%)	182(100.0%)	9	4.632 (.865)
	자연계	42(44.5%)	15(15.8%)	33(34.7%)	5(5.3%)	95(100.0%)	.000	
	실업계	63(53.4%)	15(12.7%)	35(29.7%)	5(4.2%)	118(100.0%)	-.040	
	기타	1(50.0%)	1(50.0%)			2(100.0%)		
운전 여부	운전함	41(50.6%)	17(21.0%)	21(25.9%)	2(2.5%)	81(100.0%)	3	5.595 (.133)
	운전 안함	154(48.7%)	39(12.3%)	108(34.2%)	15(4.7%)	316(100.0%)	.000 .109	

①교통량을 줄여 도로상의 교통 혼잡을 줄일 수 있으므로 ②불편을 감수할 수 있다고 생각하므로
③하루쯤 이용하지 않아도 불편이 없으므로 ④자동차를 세울 수 있는 시설들이 모자라기 때문에

21) 자가용 10부제 운행에 참여하지 않으려는 이유

10부제 운행에 참여하지 않겠다고 응답한 대학생 303명이 각 특성별로 선택한 결과를 분석한 내용은 <표-26>과 같다.

분석결과에서 나타난 통계적으로 유의한 차이를 보이고 있는 특성은 졸업한 고등학교 계열과 자동차 운전여부이다. 졸업한 고등학교 계열특성에서 자연계열을 졸업한 대학생은 40명(57.1%)이 “당장 차를 이용하지 않으면 불편하므로”를 선택해 가장 많았으나, 인문 계열과 실업계열을 졸업한 대학생은 “10부제 운행을 하더라도 별 효과가 없으므로” 선택을 한 사례도 비교적 많아 통계적으로 유의한 차이를 보이고 있다. 자유도 12의 카이검증값 21.03<21.797로 통계적으로 유의하나 람다값과 감마값에 의한 상관관계 거의 없다.

자동차 운전여부 특성분석에서 자동차를 운전하고 있는 학생들은 “당장 차를 이용하지 않으면 불편하므로”에 53.1%, “다른 교통수단이 없으므로 어쩔 수 없어서”는 16.7%, 그리고 “10부제 운행을 하더라도 별 효과가 없으므로”에 22.9%로 반응하였다. 그런데 자동차를 운전하지 않는 학생들은 “다른 교통수단이 없으므로 어쩔 수 없어서”는 44.4%였으나 “10부제 운행을 하더라도 별 효과가 없으므로”는 29.0%가 선택하여 통계적으로 유의한 차이를 보이고 있다. 이 특성에 대한 카이검증값은 자유도 4에서 9.49<10.716으로 통계적 의미를 부여할 수 있다.

나머지 특성에 대한 분석은 차이를 보이지 않았으며, “당장 차를 이용하지 않으면 불편하므로”를 선택한 응답이 많은 것으로 나타났다.

<표-26> 10부제 운행에 참여하지 않으려는 이유

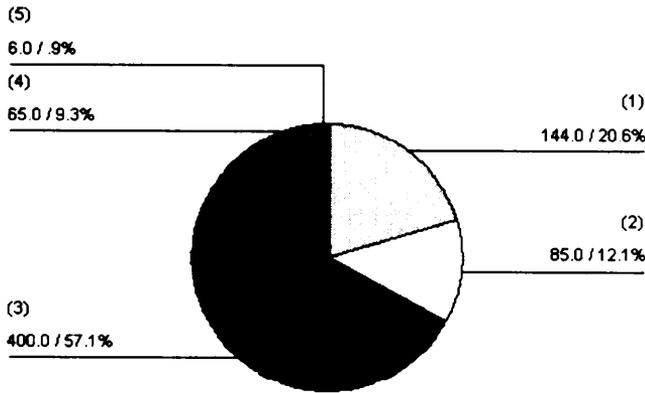
특성	세부항목	설문반응					합계	자유도(df)	x ² 값(Asymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④	⑤			
성별	남자	87(51.8%)	19(11.3%)	9(5.4%)	37(22.0%)	16(9.5%)	168(100.0%)	4	7.466 (.113)
	여자	56(41.5%)	15(11.1%)	3(2.2%)	45(33.3%)	16(11.9%)	135(100.0%)	.027 .185	
학년	1학년	59(45.7%)	12(9.3%)	5(3.9%)	36(27.9%)	17(13.2%)	129(100.0%)	12	11.979 (.447)
	2학년	54(47.4%)	15(13.2%)	4(3.5%)	28(24.6%)	13(11.4%)	114(100.0%)	.009	
	3학년	12(57.1%)		2(9.5%)	7(33.3%)		21(100.0%)		
	4학년	18(46.2%)	7(17.9%)	1(2.6%)	11(28.2%)	2(5.1%)	39(100.0%)	-.081	
거주지	제주시	107(51.4%)	19(9.1%)	8(3.8%)	56(26.9%)	18(8.7%)	208(100.0%)	16	21.126 (.174)
	서귀포시	15(31.9%)	7(14.9%)	2(4.3%)	16(34.0%)	7(14.9%)	47(100.0%)	.004	
	북제주군	10(34.5%)	5(17.2%)	2(6.9%)	5(17.2%)	7(24.1%)	29(100.0%)		
	남제주군 기타	8(57.1%) 3(60.0%)	3(21.4%)		3(21.4%) 2(40.0%)		14(100.0%) 5(100.0%)	.135	
고등학교 계열	인문계	66(45.5%)	13(9.0%)	4(2.8%)	45(31.0%)	17(11.7%)	145(100.0%)	12	21.769 (.040)
	자연계	40(57.1%)	6(8.6%)	6(8.6%)	13(18.6%)	5(7.1%)	70(100.0%)	.013	
	실업계	32(38.6%)	15(18.1%)	2(2.4%)	24(28.9%)	10(12.0%)	83(100.0%)		
	기타	5(100.0%)					5(100.0%)	-.044	
운전 여부	운전합	51(53.1%)	16(16.7%)	2(2.1%)	22(22.9%)	5(5.2%)	96(100.0%)	4	10.716 (.030)
	운전 안합	92(44.4%)	18(8.7%)	10(4.8%)	60(29.0%)	27(13.0%)	207(100.0%)	.000 .220	

①당장 차를 이용하지 않으면 불편하므로 ②다른 교통수단이 없어서 어쩔 수 없어서
 ③자동차를 세울 수 있는 곳은 어디든 문제가 되지 않으므로 ④10부제 운행을 하더라도
 별 효과가 없으므로 ⑤남들도 지키지 않을 것이니까

22) 교통질서의식 향상을 위한 의견

대학생들이 생각하는 교통질서의식을 향상시키기 위하여 가장 중요한 것을 선택하게 하여 그에 따른 대안을 제시하는데 이 질문의 의도가 있다. 먼저 빈도분석을 통하여 나타난 결과를 보면 <그림-8>에서처럼 최빈값으로 “나 자신부터 스스로 질서의식의 중요성 인식과 의식변화”를 400명(57.1%)이 선택하였다.

<그림-8> 교통질서의식 향상 의견 분포



- (1)교통법규위반행위에 대한 강력한 단속
- (2)교통안전과 질서의식 교육 및 홍보활동의 강화
- (3)나 자신부터 스스로 질서의식의 중요성 인식과 의식변화
- (4)교통안전시설과 교통환경의 개선
- (5)국민의 건전한 고발정신 함양

각 특성별로 응답한 결과를 분석한 내용은 <표-27>에서 보는 바와 같다.

통계적으로 유의한 차이를 보이고 있는 특성에 따른 응답결과는 졸업한 고등학교 계열에서 양방향 검증의 유의수준 0.05 카이검증 값이 자유도 12에서 $24.188 > 21.03$ 으로 나타났다. 그러나 다른 특성에서는 별다른 차이를 보이지 않고 있으며 대부분 빈도분석에서 나타난 것처럼 “나 자신부터 스스로 교통질서의식의 중요성 인식과 의식변화”를 가장 중요한 것으로 선택하였다.

<표-27> 교통질서의식 향상을 위한 의견

특성	세부항목	설문반응					합계	자유 도(df)	x ² 값(As ymp. Sig. 2-sided)
		①	②	③	④	⑤			
성별	남자	73(21.3%)	38(11.2%)	188(55.6%)	36(10.7%)	4(1.2%)	338(100.0%)	4	2.994 (.559)
	여자	72(19.9%)	47(13.0%)	212(58.6%)	29(8.0%)	2(0.6%)	362(100.0%)	.014 -.033	
학년	1학년	65(19.7%)	45(13.6%)	187(56.7%)	31(9.4%)	2(0.6%)	330(100.0%)	12	9.661 (.646)
	2학년	55(22.5%)	28(11.5%)	134(54.9%)	23(9.4%)	4(1.6%)	244(100.0%)	.003	
	3학년	6(13.3%)	5(11.1%)	32(71.1%)	2(4.4%)		45(100.0%)		
	4학년	18(22.2%)	7(8.6%)	47(58.0%)	9(11.1%)		81(100.0%)	.016	
거주 지	제주시	95(20.6%)	53(11.5%)	268(58.0%)	43(9.3%)	3(0.6%)	462(100.0%)	16	9.229 (.904)
	서귀포시	24(24.7%)	12(12.4%)	49(50.5%)	11(11.3%)	1(1.0%)	97(100.0%)		
	북제주군	14(16.7%)	13(15.5%)	48(57.1%)	7(8.3%)	2(2.4%)	84(100.0%)	.000	
	남제주군	10(21.3%)	6(12.8%)	27(57.4%)	4(8.5%)		47(100.0%)		
	기타	1(10.0%)	1(10.0%)	8(10.0%)			10(100.0%)	-.008	
고등 학교 계열	인문계	68(20.8%)	38(11.6%)	190(58.1%)	30(9.2%)	1(0.3%)	327(100.0%)	12	24.188 (.019)
	자연계	32(19.4%)	22(13.3%)	91(55.2%)	20(12.1%)		165(100.0%)	.004	
	실업계	42(20.9%)	24(11.9%)	116(57.7%)	15(7.5%)	4(2.0%)	201(100.0%)		
	기타	2(28.6%)	1(14.3%)	3(42.9%)		1(14.3%)	7(100.0%)	.000	
운전 여부	운전함	37(20.9%)	23(13.0%)	98(55.4%)	18(10.2%)	1(0.6%)	177(100.0%)	4	.720 (.949)
	운전 안함	107(20.5%)	62(11.9%)	302(57.7%)	47(9.0%)	5(1.0%)	523(100.0%)	.000 .012	

- ①교통법규위반행위에 대한 강력한 단속 ②교통안전과 질서의식 교육 및 홍보활동의 강화
 ③나 자신부터 스스로 질서의식의 중요성 인식과 의식변화
 ④교통안전시설과 교통환경 개선 ⑤국민의 건전한 고발정신 함양

2. 先行 調査 研究와의 比較 檢討

이 장에서는 교통법규 및 질서의식에 대한 조사들³⁷⁾ 중에서 우리나라 국민의 교통질서의식과 관련하여 조사한 내용을 부문별로 나누어 본 연구의 조사결과와 비교 검토하고자 한다.

먼저 각 조사의 개요를 보면,

첫째, 류재형이 1995년 5월 청주대학교에 재학 중인 대학생 1,358명을 표본조사한 것으로 교통법규와 기초 질서에 대한 내용으로 설문조사 한 것이다.

둘째, 교통안전공단의 '99년 교통문화지수측정결과보고서는 전국 25개 도시³⁸⁾의 교통문화지수를 평가하기 위하여 운전행태, 교통안전, 교통환경 영역으로 분류하여 조사를 시행하였다. 운전행태는 실태조사 방법을 이용하였는데, 각 항목은 1)횡단 보도 정지선 준수율 2)속도준수율 3)신호준수율 4)안전띠 착용율로 구분하였다.

횡단보도 정지선 준수율은 차량 정지 신호시 횡단보도에 정지선에 정차한 차량을 대상으로 하였고, 안전띠 착용율은 정지신호에 정지한 차량 중 운전자와 앞좌석 동승자를 대상으로 착용여부를 조사하였다. 그리고 속도준수율은 교통량의 제약이 없는 곳에서 운전자의 의도대로 속도를 낼 수 있는 상황에서 스피드건을 이용하여 조사하였고, 신호위반수준은 통과차량 100대 중 위반차량 대수를 조사하였다.

세 번째, 도로교통안전관리공단의 2000년도 교통질서 및 안전에 관한 국민여론 및 행동지표조사는 운전자를 대상으로 그들의 운전행태 및 안전의식 수준에 대해 알아보기 위하여 1)교통안전의식 2)교통여건에 대한 인식 3)교통법규 및 질서준수 태도 4)교통지도·단속에 대한 견해 5)운전태도 등의 영역으로 나누어 조사하였다.³⁹⁾

37) ① 류재형(1995), 전계서 중에서 교통질서부분만 발췌

② (사)녹색교통운동(1999), "99년 교통문화지수측정결과보고서", 교통안전공단

③ 교통과학연구원(2000), "교통질서 및 안전에 관한 국민여론 및 행동지표조사", 도로교통안전관리공단

38) 서울, 부산, 대구, 광주, 대전, 인천, 울산, 수원, 춘천, 청주, 전주, 창원, 제주, 의정부, 강릉, 공주, 천안, 충주, 경주, 포항, 진주, 군산, 목포, 여수, 서귀포 임.

39) 교통과학연구원(2000), 전계서, p.1

1) 교통법규 준수율

교통법규 준수율은 류재형이 조사한 내용과 교통안전공단의 '99년도 조사를 중심으로 본 연구의 조사와 비교를 하였다.

먼저 류재형이 1995년도 조사한 대학생들의 질서의식 중에서 교통질서분야에 해당하는 대학생들의 무단횡단에 대한 경향을 보면, 전체 응답자의 85%가 무단횡단 경험이 있으며 그 횡수는 6회 이상이 전체의 32.8%로 가장 많았는데, 이는 대학생들이 수차례에 걸쳐서 무단횡단 경험을 가지고 있다고 보이며, 질서를 지키려는 의지보다는 편의위주의 경향을 갖는 것으로 평가하였다.⁴⁰⁾

그런데 본 연구의 조사에서는 1년 중 시내에서 무단횡단을 한 경험은 10회 이상이 가장 많은 301명(43.0%)으로 나타났으며, 비교 대상이 되는 6회 이상은 6회에서 10회 104명(14.9%)과 10회 이상 301명(43.0%)을 더한 405명(57.0%)이었다. 그러나 "없다"고 응답한 학생은 58명(8.3%) 불과하여 무단횡단의 경험은 전체 응답자의 91.7%가 있으며 그 횡수는 매우 많다는 것을 의미한다. 이것으로 볼 때 횡단습관에 의한 제주도내 대학생들의 교통질서의식 수준이 청주대학교 학생보다 낮음을 알 수 있다.

이것은 1995년도에 충북지역의 교통사고 점유율이 우리나라 전체 교통사고의 4.6%이고, 인구 10만 명 당 45.1명, 자동차 1만대 당 사망자가 24명인 반면 제주도는 같은 기간에 교통사고 점유율 1.3%에 인구 10만 명 당 23.7명, 자동차 1만대 당 11명⁴¹⁾으로 충북지역이 제주도보다 교통사고 비율이 높은 것으로 나타나 큰 의미를 찾을 수 없다.

그러므로 이와 같은 차이는 아마도 제주도내 도로 구조가 짧고 좁은 특성에 따라 횡단행동이 어느 곳에서나 수시로 일어날 수 있다는 점과 마을 간의 거리가 짧은 촌락구조가 교통행동에 영향을 미쳤다고 볼 수 있다.

교통안전공단의 '99년 교통문화지수측정 조사에서는 운전행태를 측정된 결과로 표시하고 있으며, 우리나라 25개 도시의 횡단보도 정지선 준수율, 안전띠 착용율, 속도 준수율, 신호준수율 네 가지로 조사하였다.

본 연구와 비교될 수 있는 것은 안전띠 착용율과 속도준수율, 신호준수율에 관

40) 류재형(1995), 전제서, pp.83~84

41) 경찰청(1999), 「교통사고통계」, p. 30~31

한 내용이 될 것이며, <표-28>과 같다.

(1) 안전띠 착용율에서 이 조사에서는 20.0%로 10대 중 단 2대만이 안전띠를 맨 것으로 나타났다. 이것은 일본 79%, 미국 69%, 영국 80%, 캐나다 92%, 오스트리아 90%와 비교할 때 여전히 낮은 수준에 머물러 있음을 나타낸다.⁴²⁾

그러나 본 연구에서 대학생들이 선택한 반응은 338명(48.3%)이 좌석안전띠를 “반드시 맨다.”고 응답하여 매우 성숙된 의식을 보여주고 있다. 이것은 1999년 조사당시에는 좌석안전띠를 착용하지 않은 사람에 대한 단속이나 홍보를 집중적으로 하지 않았으나 2001년 3월부터 집중적인 홍보 및 4월부터의 단속강화가 대학생들에게도 영향을 미쳤다고 볼 수 있다.

그리고 “뭘 때도 있고 매지 않을 때도 있다.”는 유동적인 응답을 한 대학생 289명(41.3%)이 모두 착용하는 방향으로 의식이 전환된다면 89.6%의 착용율로 선진국 수준에 도달할 것으로 기대할 수 있다.

그러므로 교통법규에 대한 엄정한 집행과 단속은 교통법규 준수 의식 제고에 매우 중요한 요소임을 알 수 있다.

(2) 속도준수율은 이 조사에서 전국 25개 도시의 조사차량 9,614대 중 3,135대가 표지판 상의 규정 속도를 지켜 준수율이 32.6%인 것으로 나타났다.

이것은 본 연구의 대상이 된 대학생들이 규정 속도를 지켜 운전하겠다는 응답을 한 준수율 222명(31.7%)과 비슷하여 속도준수율에 차이가 없는 것으로 볼 수 있다. 반면 규정속도를 초과하여 운전하겠다는 대학생은 68.3%로 높게 응답하였다. 즉 실제 도로상에서 운전을 하고 있는 운전자의 규정 속도를 지키지 않는 것과 대학생들이 도로상에서 운전하게 되면 규정 속도 이상의 속도로 운전을 하겠다는 생각이 거의 일치함을 알 수 있다.

이처럼 속도준수율이 낮은 이유는 단속활동의 미흡과 속도규제와 도로상태와 괴리에서도 찾을 수 있다. 그것은 앞에서 살펴 본 것처럼 단속을 강화한 후 안전띠 착용율이 높게 나타난 것처럼 무인속도측정기 증설과 경찰의 단속활동 강화는 속도준수율을 높일 수 있다고 볼 수 있다. 더구나 최근 도내 각 도로의 확장·포장 공사를 통해 제한속도가 시속 60킬로미터에서 80킬로미터로 주행조건이 향

42) 교통문화운동본부(www.mobilingo.com), “보도자료”, 2000년 6월 9일

상되는 만큼 이에 대한 대책은 더 시급하다고 본다.

또한 도로상태가 주행조건이 향상되는 만큼 제한속도 변화가 생기는 구간에서의 속도준수가 어려운 점을 감안하여 도로상태와 속도규제와의 괴리성을 해소할 수 있는 방안도 적극적으로 마련되어야 할 것이다.

(3) 신호준수율에서 이 조사에서는 총 통과차량 159,082대 중 신호를 위반한 차량은 8,002대로서 통과차량 100대 당 위반차량 대수가 평균 5.03대(5.03%)인 것으로 집계되었다.

그러나 이것은 본 조사에서 나타난 것과는 매우 다르다. 왜냐하면 위의 조사는 실제 도로에서 일어난 일이고 대학생들이 응답한 상황은 심야에 보행자와 차가 없는 곳에서 적색신호등이 켜진 상태를 가정한 것으로서 조사대상 대학생 중 350명(50.0%)이 신호를 준수하지 않고 지나가겠다고 응답하여 매우 큰 차이가 나는 것임을 알 수 있다.

이것은 대학생들이 실제 운전상황에 의한 조사를 한 것이 아니므로 차이가 큰 것이지만 대학생들의 교통법규를 준수하려는 의식상에는 신호준수에 대한 의지가 미흡함을 나타낸 결과라고 해석할 수 있다.

즉 이 조사에 의한 교통신호준수는 당시의 교통상황과 매우 밀접한 관계가 있기 때문에 심야의 교통상황을 가정하는 것과는 다를 수 있음을 전제로 해야 할 것이다

<표-28> 교통질서준수율 비교.

항목	구분	교통문화지수측정조사	본 조사
안전띠 착용율		20.0%	48.3%
속도준수율		32.6%	31.7%
신호위반율		5.03%	50.0%

2) 교통질서 및 안전에 관한 조사 결과

도로교통안전관리공단의 교통질서 및 안전에 관한 국민여론 및 행동지표조사에 의하면⁴³⁾, 운전자들이 교통법규를 위반하는 경우 위반하는 이유는 '위반하지 않으

43) 서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전 6개 도시에 거주하는 운전면허를 소지한 자동차 운

면 운행목적 달성이 어려워서가 가장 많았으며(38.1%), 그 다음으로는 '위반해도 사고를 낸다고 생각되지 않으므로'(21.6%), '위반하는 사람이 많아 나만 지키면 손해라서'(17.9%), '교통법규는 좀 위반해도 괜찮다고 생각하므로'(13.9%) 등의 순으로 나타나, 운행목적 달성을 위해 교통법규를 위반하는 경우가 많은 것을 확인할 수 있었다.

이 조사 결과는 2년을 주기로(1991년 ~ 2000년) 5회에서 '위반하지 않으면 운행목적 달성이 어려워서가 매년 가장 높은 응답률을 보이고 있으나, 비율이 감소하고 있으며, '위반하는 사람이 많아 나만 지키면 손해라서'와 '교통법규는 좀 위반해도 괜찮다고 생각하므로' 등의 응답이 증가하는 경향으로 나타났다.

본 연구에서 비교대상이 될 수 있는 질문은 본인의 교통질서준수 정도와 교통질서를 지키지 않는 이유 두 가지로 볼 수 있다.

조사대상 대학생 202명(28.9%)은 "교통질서를 잘 지킨다."고 응답하였으나 498명(71.1%)은 "지킬 때도 있고 지키지 않을 때도 있다."는 유동적인 응답과 "잘 지키지 않는 편이다."라고 하여 교통질서 준수율이 비교적 낮은 것으로 조사되었다. 그리고 교통질서를 지키지 않는 이유에서는 "그 정도의 위반은 안전에 문제가 없으므로"라고 응답한 학생이 305명(61.2%)으로 가장 높게 나타났다. 이것은 '교통법규는 좀 위반해도 괜찮다고 생각하므로'(13.9%)와 '위반해도 사고를 낸다고 생각되지 않으므로'(21.6%)와 같은 의도의 질문으로 생각할 때 교통질서를 지키지 않는 것은 스스로 안전에 대한 자기중심적 평가를 하여 판단을 내리고, 반드시 지켜야 한다는 의식이 낮은 것으로 나타나고 있다.

전자 1,517명을 대상으로 조사한 것임.

V. 要約 및 提言

대학생은 자신의 자율성과 책임성에 의존하는 경향을 많이 갖고 있다. 사회적으로도 이미 성인으로 인정하여 자신의 행동에 대하여 강제적인 규제와 조치 등 위법행위에 대한 처벌은 모두 성인에 근거한 법률을 적용을 받게 된다. 그 만큼 자신의 행동에 대하여 책임을 지어야하며, 사회구성원으로서의 의무 또한 주어지게 된다.

우리 사회의 기초 질서 중에 중요시되고 있는 교통질서도 교통도덕에 의한 강제적 규제없이 자율실천을 권장하는 것이 있는가 하면 법률에 근거하여 위법행위를 처벌하는 것 등 두 가지의 성격을 갖고 있다.

본 조사연구를 통하여 다루어 졌던 문제들 역시 두 가지의 성격을 갖는 것으로 구성되어 있다. 교통질서 자체에 대한 평가와 다른 사람의 위반행위에 대한 느낌, 10부제 운행의 참여는 자신의 도덕성에 근거한 자율실천에 의한다. 그리고 강제적인 규정에 의한 위법성과 적법성으로 평가할 수 있는 것은 신호준수, 무단횡단, 속도준수, 좌석안전띠 착용, 불법주차 등으로 위반시 처벌이 따른다.

현재의 대학생들은 그나마 초·중·고등학교 때 학교에서 교통안전에 대한 기본교육을 받은 경험이 있다고 할 수 있기 때문에 사회상황이 급격하게 변화하는 혼란이 없는 한 교통질서의식 수준은 그렇게 낮지 않을 것으로 생각할 수 있다.

그러나 이 조사 연구는 매일경제신문사의 대 국민 기초 질서 의식조사에서 '기초 질서를 잘 지키는 사람은 초·중고생(73.3점) 회사원(63.6점) 공무원(62.1점) 노년층(61.8점) 대학생(59.8점) 순으로 나타난'⁴⁴⁾ 결과를 근거로 하여 왜 그와 같은 결과가 나왔는지 밝히기 위하여 연구를 진행하였다. 그리고 제주도내에서 발생하고 있는 사망교통사고의 가해자 연령층이 20대가 35.9%를 차지하고 있어 이 연령층 운전자의 교통질서의식이 향상될 필요성이 있음에 근거하였다.

본 연구를 통하여 얻을 수 있었던 내용은 다음의 몇 가지로 요약할 수 있으며, 설문조사 분석에 의한 결과를 평가하는 의미를 갖고 있다.

44) 매일경제신문(2001.3.23), 전계서, p.10

첫째, 대학생들 스스로의 교통질서의식에 대한 평가에서 “잘 지킨다.”는 202명(28.9%), “지킬 때도 있고, 지키지 않을 때도 있다”는 457명(65.3%), “잘 안 지키는 편이다”는 41명(5.9%)으로 나타났다. 응답결과에서 가장 많은 것은 “지킬 때도 있고 지키지 않을 때도 있다”였다. 이것은 대학생들이 교통질서를 지키려고 하는 의지를 갖고 있는 것이 아니라 그때 그때의 상황에 맞게 적응하려는 편의위주의 생각을 갖고 있는 것으로 평가할 수 있다. 따라서 대학생들의 교통질서의식 수준은 아직 낮은 것으로 생각할 수 있다.

둘째, 교통질서를 지키지 않는 이유에서도 61.2%의 대학생이 “그 정도의 위반은 안전에 문제가 없으므로”라고 응답한 것에서 교통질서를 반드시 지켜야 하는 원칙으로 이해하기보다는 자의적으로 판단하고 행동할 수 있는 것으로 생각하고 있음을 알 수 있다.

셋째, 교통신호준수에 대한 분석결과에서는 신호를 준수하겠다는 학생과 준수하지 않겠다는 학생이 각각 50%로 상반된 모습을 보여주고 있다. 이것은 가정된 상황이 심야에 보행자와 다른 자동차가 없는 때라 할지라도 대학생들의 교통신호준수에 대한 생각은 낮은 수준으로 파악할 수 있다. 그리고 신호를 준수하지 않겠다는 이유는 “기다리는 것은 융통성이 없고 시간낭비이므로”라고 대부분 학생이 응답하여 규칙에 대한 준수의지를 갖고 원칙을 정하기보다는 역시 편의위주의 생각을 하는 것으로 판단할 수 있다.

넷째, 무단횡단에 대한 분석결과에서는 무단횡단 경험이 “없다.”는 응답은 58명(8.3%)에 불과하고 91.7%가 무단횡단을 한 경험을 갖고 있었다. 특히 10회 이상이 301명(43.0%)으로 나타나 교통질서의식수준이 매우 낮음을 알 수 있었다. 또한 무단횡단을 했을 때의 생각에서는 “아무런 느낌이 없었다.”에 반응한 학생은 남학생 145명(47.5%), 여학생 122명(36.2%)으로 응답하여 횡단보도가 아닌 곳으로 길을 건너는 것이 위반에 해당됨을 거의 인식하지 않는 것으로 나타났다. 이는 또한 남학생이 여학생보다 그 정도가 더 심한 것을 알 수 있다.

다섯째, 다른 운전자의 교통법규위반 행위에 대하여 대학생들이 선택한 결과는 “교통법규를 다 지키면서 운전해주길 바라지만 얘기하지 않는다.”에 324명(46.3%)이 나타나 다른 사람의 행위에 무관심하고 그 사실을 묵인하는 것으로 생각할 수 있다. 그러나 횡단보도를 통행할 때 멈추지 않고 지나가는 운전자에 대해서는 “운

전자를 신고하고 싶은 생각이 든다.”에 346명(49.4%)이 선택하여 자신이 위험한 상황에 대해서는 적극적으로 대처하려는 의지를 갖고 있는 것으로 파악할 수 있다.

여섯째, 제한속도준수와 좌석안전띠 착용, 불법주차에 대한 의견을 분석한 결과 제한속도를 지키지 않겠다는 대학생은 478명(68.3%)이었고 불법주차에 대해서도 477명(68.1%)으로 나타나 교통법규 준수와 안전의식이 낮음을 알 수 있었다. 특히 불법주차의 이유에서는 남학생의 44.5%는 “시간이 얼마 걸리지 않아 자신에게 이익이 되니까”를 선택하였고, 여학생의 57.7%는 “주차장 이용은 비용이 들고 시간이 오래 걸리니까”로 반응하여 대부분 자신의 편의와 이익을 중요시 여김을 알 수 있다.

그런데 좌석안전띠 착용에 대해서는 48.3%가 “반드시 맨다.”고 하였고 “뭘 때도 있고 매지 않을 때도 있다.”고 응답한 대학생은 41.3%여서 집중단속이라는 사회적 분위기가 대학생들에게도 영향을 준 것으로 생각할 수 있다. 그리고 제주도의 촌락구조에 의한 특성으로 나타난 응답은 “가까운 곳에 가기 때문에 거추장스러워서”에서 6.7%로 높지 않았다.

일곱째, 자가용 10부제 운행 참가여부에서는 “참여하겠다.”고 응답한 학생이 비교적 많은 397명(56.7%)으로 참여율이 높다고 할 수 있으나, 운전을 하는 대학생 177명 중 96명(54.2%)이 “참여하지 않겠다.”고 응답하면서 그 이유를 “당장 차를 이용하지 않으면 불편하므로”에 53.1%의 반응을 하여 참여의식이 저조함을 알 수 있다.

끝으로, 교통질서의식 향상을 위하여 가장 중요한 것은 무엇인지를 묻는 질문에 대해서는 “나 자신부터 스스로 교통질서의식의 중요성 인식과 의식변화”에 57.1%가 선택하였다. 이것은 교통질서의 중요성을 대학생들이 인식을 하고 있으며 의식변화의 필요성을 제기하고 있다. 따라서 교통질서의식 향상을 위한 방안이 마련되어야 할 것이고, 그 방법으로는 공평하고 엄정한 교통법규의 집행과 교육적인 방안이 최선이라고 생각한다.

본 조사연구에서 특성별로 분석한 결과 성별에서는 남학생이, 학년특성에서는 저학년이, 거주지 특성에서는 시내권 거주자가, 졸업한 고등학교 계열 특성에서는 실업계열이, 운전을 하지 않는 학생보다는 운전을 하는 학생이 질서의식 수준이

낮은 것으로 나타났다.

본 연구의 결과를 기초로 하여 대학생들의 교통질서의식 향상과 교통문화의 선진화를 위한 몇 가지 제안을 한다.

앞에서 기술한 것처럼 선진화된 교통문화 창달은 교통지식에 기초한 국민의식이 교통법규, 위반행위 단속, 교통시설의 효율적인 설치와 이용, 교통안전교육을 통하여 교통질서의식이 성숙해짐으로써 가능하다고 보았다.

따라서 대학생들의 교통질서의식 향상을 위한 대안은 기초지식을 다지는 일에서부터 시작하여 매개변수인 교통법규의 이해와 준수 노력, 교통위반 행위 단속에 대한 수용, 교통안전시설의 올바른 이용, 교통안전교육의 지속적인 실시를 기본적인 대안으로 제시할 수 있다. 이에 대한 각 부문별 대안은 결국 교통안전에 대한 대학생들의 관심과 해결의지를 바탕으로 교통법규의 엄정한 집행과 함께 지속적인 교통안전교육을 실시함으로써 가능해질 것이다.

1) 선진화된 교통문화를 형성하는 것은 운전자만의 문제도 아니며, 사회의 어느 특정 계층만의 문제도 아닌 우리나라 국민 모두의 문제로 인식해야 한다.

조사 결과에서도 나타났지만 교통질서의식이 낮은 대학생들 스스로 우리 사회가 안고 있는 교통사고로 인한 사회적 손실과 그 폐해를 깊이 인식하고 건전한 학생운동과 활동을 통한 스스로의 의식변화를 추구해야 할 것이다. 그러기 위해서는 무엇보다도 대학생들의 교통안전에 대한 관심을 갖게 하려는 자체적인 노력이 필요하고 교육자료 수집과 발굴을 통해 기본계획을 구축해야 할 것이다.

2) 대학생들이 교통질서를 지키는 것과 교통법규위반에 대한 인식을 자신의 이익을 위한 것으로 생각하는 편의위주의 사고방식을 탈피해야 한다. 그러기 위해서는 학교나 학생회가 주관하여 정기적으로 대학생들을 대상으로 한 교통안전세미나, 토론회, 사례발표회 등을 통하여 문제의식을 갖는 계기를 마련해야 할 것이다. 이와 같은 활동을 통하여 교통법규에 대한 정확한 지식을 습득하고 반드시 지켜야 하는 법규범으로서 인식하는 자세가 필요하다.

3) 우리나라의 교통안전 및 질서의식 교육이 초등학교 과정에 국한하여 집중되

어 있고 중학교, 고등학교 과정은 입시위주로 교과를 편성하고 있어 교통질서의식을 개선하는 과정이 연계되지 못하고 있음은 간과할 수 없는 점이다. 대학생들이 직접 접할 수 있는 교통안전교육은 자신이 운전면허를 취득하기 위하여 교통법규와 자동차에 대한 이해를 할 때여서 피상적일 수 있다. 그러므로 운전면허 취득이라는 단기적인 목표에 치중하는 암기식 학습이 아닌 생활을 위한 지식으로 활용할 수 있도록 대학생들을 위한 교양과정에 생활강좌를 개설하여 필수로 이수하는 방안이 마련되어야 한다.

지난 '99. 10 ~ 12(3개월)간 전국 11개 대학의 남·여 대학생 907명에 대한 설문조사 결과, 전체의 73%가 「교통안전」이 대학의 교양과목으로 지정될 만한 충분한 가치가 있으며, 51.5%가 「교통안전과목」을 선택·수강하겠다고 답변하였다.⁴⁵⁾ 그러므로 현실적인 문제를 해결하기 위해서는 1~2학년 과정에서의 교양선택이나 필수과목으로 「교통안전」을 지정하여 교육을 실시하며 그 내용은 다음과 같다.⁴⁶⁾

(1) 「교통안전」을 교양과목으로 지정하는데 각 대학의 자율에 의하므로 법적·제도적으로 장애가 없으므로 대학 당국의 의지에 달려 있다.

(2) 교육내용은 자동차의 구조와 법규 이외에 안전의 철학과 공동체 의식을 함양시킬 수 있는 사항을 포함시킨다.

(3) 교양과목의 학점구분 특성상 적어도 2학점은 되어야 할 것이며, 교재는 국내의 교통전공 학자나 전문가 등을 선발하여 공동 집필로 한다.

(4) 「교통안전」을 이수한 대학생들에게는 운전면허 학과 시험 및 기능시험에서 10 ~ 20점의 가산점을 부여하는 방안이 마련되어야 할 것이다.

4) 각 대학의 행정부서에서도 대학생들의 의식개선만 요구할 것이 아니라 사회환경의 변화에 발맞추어 적극적인 개선의 의지를 갖고 교내 교통환경 개선 등의 노력을 아끼지 말아야 할 것이다.

45) 신호등(2000.10), "우리나라 대학교육과정에서의 교통안전교육 실시방안", 도로교통안전관리공단, p.29

46) 상계서, pp.28~29

參 考 文 獻

< 단행본 >

- 이순철(1993), 「안전운전과 교통심리」, 한국가이던스
_____(2000), 「교통심리학」, 학지사
- 고준우(1993), 「천만인의 알기 쉬운 도로교통법」, 법영사
- 이근희(1985), 「교통안전」, 창지사
- 신부용(1990), 「우리나라교통정책」, 녹원출판사
- 이석재(1992), 「사회교육학개론」, 교육과학사
- 윤홍섭편(1987), 「교통심리학」, 성원사
- 전국진(1994), 「거꾸로 달리는 한국의 운전문화」, 고려원미디어
- 김남정(1992), 「인간과 교육의 탐구」, 성원사
- 손우태(1995), 「교통법규론」, 청구문화사
- 최정훈외(1996), 「인간행동의 이해」, 법문사
- 구울서외(1999), 「도로교통법령집」, 삼중문화사
- 이쌍규외(1998), 「여론조사 SPSS로 단숨에 끝내기」, 길벗
- 경찰청(1999), 「교통사고통계」, 동남인쇄

< 논 문 >

- 윤경식(1994), “초등학교 아동의 교통질서의식에 관한 연구”, 석사학위논문,
순천향대학교 지역사회개발대학원
- 류재형(1995), “대학생의 질서의식에 관한 조사연구”, 「학생생활연구」 제17집,
청주대학교 학생생활연구소
- 김준명(1988), “교통사고의 원인분석과 사고감소방안에 관한 연구”, 석사학위논문,
청주대학교 행정대학원
- 박태웅(1991), “초등학교 아동의 교통질서의식 및 준수와 부모·학교교육과의 관련성
연구”, 석사학위논문, 건국대학교 교육대학원

설재훈·김태식(1998), “교통문화선진화방안”, 교통개발연구원
신용균·김원중(2000), “운전자 교통소양교육 프로그램”, 도로교통안전관리공단
양영철(1998), “시범자치실시에 관한 연구”, 「21세기 모두를 위한 제주도」,
제주발전연구원
교통과학연구원(2000), “교통질서 및 안전에 관한 국민여론 및 행동지표 조사”,
도로교통안전관리공단
(사)녹색교통운동(1999), “99년 교통문화지수 측정결과 보고서”, 교통안전공단

<기타 문헌>

한갑수(1976), 「국어대사전」, 홍문도서
매일경제신문, “국민의식설문조사”, 2001년 3월 23일
한완상(1997), “운전자 교통안전교육의 현황문제와 반성”, 「운전자 교통안전
교육발전 심포지엄」, 도로교통안전관리공단
도로교통안전관리공단(2000), 신호등 10월호
교통정보신문(1999), 「최신 자동차법전」, 교통정보신문출판국
교통문화운동본부(www.mobilngo.com), “보도자료”, 2000년 6월 9일
경찰청(2001), “2000년도 교통사고분석”, 미간행자료
제주지방경찰청(2001), “교통사고분석 및 예방대책”, 미간행자료

ABSTRACT

A Study on the Traffic Order Awareness of Collegian's in the Jeju province*

Hyun, Byung-Ju

National Ethics Education Major

Graduate School of Graduate of Education, Cheju National University

Jeju, Korea

Supervised by Professor Yang Gil-hyun

Traffic order relates to the behavior or attitudes of pedestrians conducted in accordance with social regulations with a view to preventing all harms from taking place on the street and to promoting traffic safety and flow. Therefore no traffic order can be maintained without people's behavior and efforts to abide by traffic rules expected in daily life on the basis of traffic-safety knowledge.

We can secure the stability of traffic designed to prevent traffic accidents, make social environment mature and form advanced traffic culture by means of keeping and maintaining traffic order.

This study is aimed at finding out the level of collegian's awareness of traffic order on the basis of the concept and basic structure of traffic order and culture, and at offering a framework for establishing advanced traffic culture.

The findings can be summarized as follows.

First, the subjects turn out to resort to opportunism according to the situation where they are placed instead of having a strong will to keep traffic order awareness.

Second, the survey indicates that the reason that the respondents fail to keep traffic order is ascribable to the tendencies of the subjects to interpret things in their favor instead of acting on principles.

* A thesis submitted to the Committee of the Graduate School of Education, Cheju National University in the partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Education in August, 2001.

Third, they prove to resort to opportunism in such critical cases as violation of traffic signals and speed limits, failure to wear safety belts and jaywalking. This means that the subjects tend to put expediency before traffic regulations.

Fourth, they also think that they can cause others inconvenience for their own interest. This is true for illegal parking capable of hampering the passage of cars or causing inconvenience to pedestrians.

Fifth, they prove to be indifferent to others' violation of traffic regulations, yet they try to deal aggressively with violators threatening them.

Sixth, the survey shows that the subjects don't take part in 「sipbuje」 system designed to promote the smooth flow of traffic because they don't want any inconvenience.

Lastly, it is absolutely necessary that measures should be worked out so that collegians may voluntarily change their minds and put much importance to traffic order.



※ 다음의 질문에 본인의 생각과 가장 맞는 답을 한 가지만 골라 v표 해주십시오.

질문1] 본인은 교통질서를 잘 지킨다고 생각하십니까?

- 1) 잘 지킨다. () → 2번으로 가세요.
- 2) 지킬 때도 있고, 안 지킬 때도 있다. () → 3번으로 가세요.
- 3) 잘 안 지키는 편이다. () → 3번으로 가세요.

질문2] 교통질서를 잘 지키는 이유를 다음에서 고르다면?

- 1) 내 생명의 안전을 위해서 ()
- 2) 질서는 서로에게 이익이 되니까 ()
- 3) 제재(벌금)를 받아야 하니까 ()
- 4) 습관이 되어 있으므로 ()

☞ 질문 4로 가세요.

질문3] 교통질서를 잘 지키지 않는다면 그 이유는 주로 무엇입니까?

- 1) 위반하는 사람이 많아 나만 지키면 손해라서 ()
- 2) 그 정도의 위반은 안전에 문제가 없으므로 ()
- 3) 위반하지 않으면 목적달성이 어려워서 ()
- 4) 위반해도 처벌이 두렵지 않아서 ()
- 5) 자주 위반하던 경험이 몸에 배어서 ()

질문4] 만약에 자신이 운전자라고 가정하고, 심야에 보행자도 없고 차도 없는 곳에서 적색신호등이 켜져 있다면 어떻게 하시겠습니까?

- 1) 완전히 정지하고 신호가 바뀌면 출발하겠다. () → 5번으로 가세요.
- 2) 속도를 줄이지만 정지하지 않고 지나가겠다. () → 6번으로 가세요.
- 3) 멈추거나 속도를 줄이지 않고 그냥 지나가겠다. () → 6번으로 가세요.

질문5] 교통신호를 그렇게 지키려는 이유는 무엇입니까?

- 1) 교통신호는 모두의 약속이고 꼭 지켜야 하므로 ()
- 2) 혹시 있을 수 있는 사고로부터 내 생명의 안전을 위해서 ()
- 3) 교통신호를 지키는 것이 습관이 되었으므로 ()
- 4) 방중이지만 단속을 당할 수 있으므로 ()

☞ 질문 7로 가세요.

질문6] 교통신호를 지키지 않으려는 이유는 무엇입니까?

- 1) 지키는 습관이 안 되어 있어서 ()
- 2) 기다리는 것은 유통성이 없고 시간 낭비가 되므로 ()
- 3) 지나가도 사고가 나지 않을 것이므로 ()

- 4) 단속하는 사람이 없으니까 ()
- 5) 다른 사람들도 다 그렇게 하니까 ()

질문7] 1년에 시내에서 횡단보도가 아닌 곳으로 길을 건너 경험은 얼마나 됩니까?

- 1) 없다. () → 8번으로 가세요.
- 2) 1회 ~ 5회 () → 9번으로 가세요.
- 3) 6회 ~10회 () → 9번으로 가세요.
- 4) 10회 이상 () → 9번으로 가세요.

질문8] 무단횡단을 하지 않았다면 그 이유는 무엇입니까?

- 1) 조심하는 습관이 몸에 배어서 ()
- 2) 나의 생명의 안전을 위해서 ()
- 3) 단속을 당하기 때문에 ()
- 4) 무단횡단하는 자체가 나쁘기 때문에 ()

☞ 질문 10으로 가세요.

질문9] 무단횡단을 했을 때 어떤 느낌이 들었습니까?

- 1) 자신이 잘 못했다는 가책을 느꼈다. ()
- 2) 다음부터는 하지 않겠다는 생각을 했다. ()
- 3) 아무런 느낌이 들지 않았다. ()
- 4) 남들도 다 하기 때문에 신경을 쓰지 않는다.

질문10] 자신이 타고 있는 버스나 택시가 교통법규를 위반하는 것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

- 1) 위반을 해서라도 목적하는 바에 빨리 도착하기를 바란다. ()
- 2) 불안하지만 개의치 않는 편이다. ()
- 3) 교통법규를 다 지키면서 운전해주길 바라지만 얘기하지 않는다. ()
- 4) 교통법규를 지켜서 운전하라고 충고한다. ()
- 5) 관심이 없으므로 생각하지 않는다. ()

질문11] 횡단보도를 통행할 때 멈추어 서지 않고 자기 앞으로 지나가는 차가 있으면 어떻게 생각됩니까?

- 1) 사고가 나도 횡단보도니까 손해 볼 것이 없다. ()
- 2) 사고가 나면 모두가 손해이므로 반드시 피해야 한다. ()
- 3) 운전자를 신고하고 싶은 생각이 든다. ()
- 4) 자동차 통행에 방해될까봐 빨리 건너가 버린다. ()
- 5) 관심이 없다. ()

질문 12] 자신이 운전자라 가정하고, 제한속도가 시속 80킬로미터인 도로에서 다른 자동차들이 없다면 어느 정도의 속도로 운전하시겠습니까?

- 1) 80Km/h이하 () 2) 90Km/h 정도 ()
- 3) 100km/h 정도 () 4) 110Km/h 이상 ()

질문 13] 자동차의 앞좌석에 탑승할 때 안전벨트를 맵니까?

- 1) 반드시 맨다.() → 14번으로 가세요.
- 2) 맬 때도 있고 매지 않을 때도 있다.() → 15번으로 가세요.
- 3) 매지 않는다.() → 15번으로 가세요.

질문 14] 안전벨트를 매는 이유는 무엇입니까?

- 1) 습관적으로 ()
- 2) 생명을 보호해주는 중요한 장치이므로 ()
- 3) 매지 않으면 단속을 당하므로 ()
- 4) 다른 사람이 권유하거나 안전성을 강조하므로 ()

☞ 질문 16으로 가세요.

질문 15] 안전벨트를 매지 않는다면 그 이유는 무엇입니까?

- 1) 습관이 되지 않아 갑갑하므로 ()
- 2) 매지 않아도 안전에 문제가 되지 않으므로 ()
- 3) 같이 타고 있는 사람도 매지 않으므로 ()
- 4) 가까운 곳에 가기 때문에 거추장스러워서 ()

질문 16] 만약 운전자라면 약 100여 미터 정도를 떨어진 유료주차장이 있는 번잡한 시내의 은행에서 현금지급기를 이용하고 금방 나온다면 주차가 금지된 도로상에 주차를 하시겠습니까?

- 1) 예 () → 17번으로 가세요.
- 2) 아니오 () → 18번으로 가세요.

질문 17] 그렇게 불법 주차를 하려는 이유는 무엇입니까?

- 1) 시간이 얼마 걸리지 않아 자신에게 이익이 되니까 ()
- 2) 남들도 그렇게 이용하니까 ()
- 3) 주차장 이용은 비용이 들고 시간이 오래 걸리니까 ()
- 4) 주차단속을 하는 사람이 없으므로 ()

☞ 질문 19로 가세요.

질문18] 불법주차를 하지 않는 이유는 무엇입니까?

- 1) 다른 사람이 불편하기 때문에 ()
- 2) 주차단속을 당하므로 ()
- 3) 항상 그렇게 하고 있으므로 ()
- 4) 유료주차장을 이용할 것이므로 ()

질문19] 만약 자신이 자가용 운전자라면 10부제 운행에 적극적으로 참여하겠습니까?

- 1) 예 () → 20번으로 가세요.
- 2) 아니오 () → 21번으로 가세요.

질문20] 10부제 운행에 참여하려는 이유는 무엇입니까?

- 1) 교통량을 줄여 도로상의 교통 혼잡을 덜 수 있으므로 ()
- 2) 불편을 감수할 수 있다고 생각하므로 ()
- 3) 하루 쯤 이용하지 않아도 불편이 없으므로 ()
- 4) 자동차를 세워둘 수 있는 시설들이 모자라기 때문에 ()

☞ 질문 22로 가세요.

질문21] 10부제 운행에 참여하지 않는 이유는 무엇입니까?

- 1) 당장 차를 이용하지 않으면 불편하므로 ()
- 2) 다른 교통수단이 없으므로 어쩔 수 없어서 ()
- 3) 자동차를 세울 수 있는 곳은 어디든 문제가 되지 않으므로 ()
- 4) 10부제 운행을 하더라도 별 효과가 없으므로 ()
- 5) 남들도 지키지 않을 것이니까 ()

질문22] 교통질서의식 향상을 위해서 가장 필요하다고 생각하시는 것 한 가지만 고른다면?

- 1) 교통법규위반 행위에 대한 강력한 단속 ()
- 2) 교통안전과 질서의식 교육 및 홍보활동의 강화 ()
- 3) 나 자신부터 스스로의 질서의식의 중요성 인식과 의식변화 ()
- 4) 교통안전시설과 교통환경의 개선 ()
- 5) 국민의 건전한 고발정신 함양 ()

끝까지 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.