

[공청회 발제 및 제안자료]

운전면허제도 개선 및 교통안전교육 합리적 운용을 통한  
**도로 교통문제 해소 및 발전방안**

2014. . .



녹색자동차문화교실 / 녹색교통정책연구소

# 목 차

1. 제안 개요 .....	1
2. 현황 및 개선목적 .....	2
가. 자동차운전면허제도 부문 .....	3
1) 자동차운전전문학원제도와 최악의 교통문제 .....	6
나. 교통안전체험교육 및 교통안전교육 부문 .....	40
1) 교통안전공단의 교통안전체험교육 .....	40
2) 도로교통공단의 교통안전교육 .....	43
3. 개선방안 .....	51
1) 공공기관의 중복투자 및 전시행정 점검 개선 .....	51
2) 청소년을 대상으로 하는 교통안전체험교육 신설 .....	51
3) 교통안전교육의 실효성 제고 .....	52
4) 첨단 교육장비 도입을 통한 예산낭비 방지 .....	53
5) 교통안전체험교육 등 민간으로 확대 .....	54
6) 운전면허취득창구 일원화 .....	55
7) 친환경 경제운전 보급 확대 방안 .....	56
8) 연료절약 및 온실가스 배출량 감축 방안 .....	57
9) 결론 및 개선효과 .....	58
4. 법령 개정령안 .....	59
5. 법령개정에 따른 운전면허취득절차 .....	70
6. 신구조문대비표 .....	71

## 1. 제안 개요

법질서 교통안전을 위해서 무엇을 어떻게 실행하고 있는가.

오늘 날 세계 모든 문명국가들이 시행하고 있는 운전면허 및 교통안전교육 관련 법제는 교통안전 뿐 아니라, 기초질서를 위한 법제교육의 기회로 활용하고 있음.

하지만 오늘 날 우리나라가 시행하고 있는 교통안전을 위한 법제는 필히 공공적 영역에 맡겨 두어야 할 부분은 민간에 개방하여 불공정을 유발하고 있는 반면에 정작 민간에 널리 개방하여 질적 향상을 꾀하고 생산성을 높여야 할 부분은 보수적이고 방만한 특정 공공기관이 독점하게 하여 교통발전을 가로 막고 있는 형국임.

그 대표적인 폐단은 세계 유일무이한 운전면허제도 도입 시행의 결과로서 올바른 질서의식과 교통안전의식 제고 및 함양을 위한 법제가 소수의 축재수단으로 악용되는 “자동차운전 전문학원” 관련 법제 시행으로 말미암아 도로교통 관련 법령의 근간 자체가 무너진 나머지 선의의 피해자와 무고한 전과자를 양산하는 한편으로, 인명경시 풍조라는 불행한 결과와 막대한 사회적 비용을 초래하고 있음.

또한, 도로교통 분야의 교육사업 대부분은 교통안전 예산의 중복 투자로 이어지고 경쟁적으로 행하고 있는 나누어먹기 식 전시행정은 교통발전은 커녕 오히려 가로막는 결과와 예산 낭비를 초래하고 있음.

이러한 현상은 결국, 어린이에게 무질서의 책임을 전가하는 듯한 여전한 저급함과 구태로서 “길을 건널 때에는 손을 들고 건너라.”라는 강요와 부담을 어쩔 수 없는 교통안전교육이라 말하는 한편으로, 교통사고는 “사적영역”이라 말하여 책임을 전가하는 정치인들의 행태로 말미암아 그 공적기능과 영역은 자리보전용이나 축재수단용으로 전락하고 있음.

이처럼 비문명 독재국가나 전쟁 중인 국가에서나 있음직한 현상의 발현은 법치민주주의를 구현하고 발전시키기 위한 목적과 방향으로 개정하고 시행되어야 할 법제가 소수의 이익을 위한 방향으로 왜곡돼 운용되고 더 많은 축재를 위한 방향으로 개정하는 악순환을 반복하고 있기 때문임.

### **친환경 경제운전 교육을 통한 대기환경 보전은 국제사회와의 약속**

따라서 법질서를 해하여 인명경시 풍조와 막대한 사회적 비용을 초래하고 있는 “자동차운전 전문학원제”가 안고 있는 근본적인 문제를 해결할 수 있는 법제개선을 통하여 더 이상의 피해를 방지하는 것과 함께,

현행 교통안전법 제56조의 규정에 따른 ‘교통안전체험교육’과 도로교통법 제83조 및 제73조의 규정에 따른 운전면허 취득 단계의 “친환경 경제운전에 관한 지식과 기능”을 위한 교육과 시험 및 ‘교통안전교육’ 부문을 올바르게 시행하고 있는지와, 관련 예산은 누가 어떻게 사용하고 있는지에 대한 전면적인 검토와 점검이 필요함.

## 2. 현안 및 개선 목적

### 가. 자동차운전면허제도 부문

오늘 날 우리의 교통현실과 자동차문화는 알고 행하든 모르고 행하든 “방향지시등”을 작동시키는 운전자를 찾아보기가 힘겨울 정도로 무질서를 향하여 치달고 있는 한편으로, 공적 다툼에 여념이 없는 관련 공적기관들은 그 무책임과 무질서 때문에 발생하는 교통사고로 인한 피해와 사회적 폐단의 크기를 줄여 말하거나 감추기에 급급한 실정임.

“쉽게 따는 면허”라는 홍보경쟁을 유발한 자동차운전 전문학원제 도입으로 말미암아 교통안전을 위한 제도적 장치로서의 운전면허제도가 단지 “교통사고에 대한 면죄부”를 얻기 위한 수단으로 전락하였음.

그 면죄부를 위해 증가시킨 국민적 부담은 고스란히 극소수 공급자의 부당이득으로 돌아가는 악습을 초래함으로써 모든 운전자가 같은 방향으로 이해하고 지켜야할 도로교통법규를 각자에게 편하고 유리한 쪽으로 해석하고 실행하여 교통위험을 증대시키는 등의 악순환을 거듭하고 있음.

이처럼 국가가 면허를 발급하는 시험을 시행함에 있어서 능력 향상의 절차와 과정이 아닌 결과를 검증받는 수단을 따로 선택할 수 있도록 법제를 운용하는 것은 상대적으로 시간과 경제적인 측면에서 유리한 위치에 있는 사람에게 가산점을 부여하는 것과 다르지 않다고 할 것이므로, 그 자체로 불공정이고 비위와 부정의 여지를 제공하는 것임.

생산성이 높고 건강한 사회는 비위와 부정을 감시하라는 요구가 적고 비위와 부정이 없는 사회에는 반드시 공급자와 수요자 모두가 비위와 부정을 저지를 필요를 느끼지 않거나 구실과 변명이 끼어들 여지가 없는 법제가 함께 함.

지난 1995년 정치 사회적 과도기를 틈타 도입한 이래로 자동차운전 전문학원제는 1997년 본격 시행이후 급증하기 시작한 교통사고발생률에 일조해 온 한편으로 연간 수백에 달하는 자동차운전 전문학원의 종사자 및 수강생을 거짓이나 부정한 수단으로 면허를 취득하였거나 이에 조력한 혐의로 처벌을 받게 한 백해무익한 법제임.

“교육내용 전체가 합격요령 익히기에 불과한 몇 시간의 교육과 그 교육의 연장선에 불과한 자체실시 검정”이라는 편의를 위해 비싼 대가를 치렀다는 이유만으로 교통안전교육과 운전면허시험을 면제하는 것은 어떤 이유에서든 그것을 선택하지 않거나 못하는 다른 국민의 평등권과 행복추구권을 침해하는 것임.

지난 2011년 6월 정부는 자동차운전 전문학원제의 역할과 기능을 축소하는 조치로서 이른바 S자코스 T자코스 등으로 불리어지던 장내기능코스검정 항목의 대부분을 폐지하는 것과 함께 종전 25시간의 의무수료 기능교육시간을 8시간(장내2, 도로6)으로 대폭 축소한 이후로 면허취득 1년미만 초보운전자의 사고율이 종전에 비하여 36%나 감소한 결과를 여

러 차례에 걸쳐서 공식적으로 발표한 바가 있음.

이렇듯, 기득권 세력의 극렬한 저항과 일부의 반대 여론을 무릅쓰고 단행한 “자동차운전 전문학원제의 역할과 기능 축소” 조치에 의하여 면허 취득 1년미만 초보운전자의 사고율이 종전에 비하여 36%나 감소한 결과 하나만으로도 본격시행이후 15년 동안 숨기고 감춰 온 수많은 피해와 폐단의 크기를 능히 가늠할 수 있다고 할 것임.

현상과 결과가 그러하듯, 잠시 잠깐의 설명이면 초등생도 알 수 있는 너무도 간단한 공식과 당연한 결과로서 모든 국민에게 적용하는 제도의 역할과 기능을 억제하고 축소하는 조치에 의하여 부정적인 사회적 현상과 피해가 줄었다면 당해 제도는 해악을 끼치는 나쁜 제도임이 틀림이 없고 그 기능과 역할을 다시 확대하면 할수록 피해가 늘어날 것임.

따라서 국민의 생명을 담보한 부정한 거래에 의하여 도입된 이래로 수많은 사람을 죽고 다치게 했고 여전히 죽거나 다치게 하고 있는 제도를 계속 유지하자거나 확대를 주장하는 것은 더 많은 국민의 생명을 제물로 삼아서 우리만 호의호식하자는 것과 다르지 않다고 할 것임.

## 1) 자동차운전 전문학원제도와 최악의 교통문제

- 자동차운전 전문학원제는 세계 유일무이한 제도이며 세계 최악의 고비용 저효율의 제도
- 연습면허 기능시험제는 전문학원제 만을 위한 제도
- 교통 및 법제 지식교육 실종시켜 안전 불감증 확산
- 중국, 남미 브라질도 차량시뮬레이터 교육 법제화
- 교통 및 환경 민원 유발하고 최소 2만개의 일자리 잠식
- 전문학원과 공공기관 공히 3일이면 본 면허 취득
- 운전교육의 내실화를 유도하는 공적기능 실종
- 한국과 일본 면허취득 후 도로연수 받아야 운전 가능
- 전문학원제 본격 시행 이후 교통사고 급증
- 국제기구 공인 객관적인 교통사고 통계조차 인용 못해
- 전문학원제, 국민 이익 편취하고 사회적 부담 가중시켜
- 현재, 전문학원의 교육과 교통사고의 인과관계 불인정
- 법원, 운전면허 부정 취득한 전문학원 졸업자 무죄 선고
- 전문학원제 시행 이후로 부정면허 취득 전과자 양산
- 전문학원의 기능검정, 부실교육의 원인이자 연장선
- 전문학원제, 전체 운전면허제도 안정적 운영 저해
- 원하지 않는 국민편의 내세워 국가적 피해 가중시켜
- 전문학원의 역할과 기능 축소시키자 교통사고 감소
- 경찰청 사전내락 운운하며 공기 흔드는 위법행위 자행
- 전문학원제, 생명을 담보로 부당이득 취하는 집단적 만행

자동차운전 전문학원(이하, “전문학원”이라고 표기함)은 국공립학교 또는 재단법인이 운영하는 사립학교도 아닐뿐더러, 비영리공익법인도 아닌 영리법인 또는 개인사업자가 운영하는 시설로서 오롯이 영리목적으로 설립하여 운영하는 사설 운전학원임.

현행 도로교통법 제83조제4항 및 제84조제1항 제8호의 규정은 위 전문학원에서 학과교육을 받은 사람에게 교통안전교육을 면제하고 전문학원으로부터 수료증과 졸업증을 발급받은 사람에게 운전면허시험 중 기능시험과 도로주행시험을 면제하도록 규정하고 있는데, 그 면제조건에 해당하는 의무이수 교육시간과 학원 자체실시 검정의 의미는 다음과 같음.

- 학과교육 5시간 이수 : 교통안전교육 면제
- 기능교육 2시간 이수 : 기능시험 면제
- 도로주행교육 6시간 이수 : 도로주행시험 면제
- 학원 자체실시 검정의 의미 : 개별 전문학원의 교육과정을 마친 수강생에 대하여 자체적으로 실시하는 수료검정과 졸업검정을 주관하는 기능검정원은 당해 전문학원의 운영자에 의하여 선택 고용된 사람임.

이렇듯 전문학원제는 세계 공통의 현상으로서 교육시간 전체가 모의시험(시험 또는 검정 합격요령 익히기)일 수밖에 없는 운전학원의 교육을 맡아 수행한 자가 교육의 결과를 평가하고 그 결과에 의해 시험을 면제 받는 법제라는 데에 근본적인 문제가 있음.

[주] 도로교통법 제84조제1항의 다른 각호 및 다른 항에 따른 시험면제 대상은 국공립학교나 사립학교의 관련 학과를 졸업했거나 국가기술자격 시험에 합격한 사람, 외국의 권한이 있는 기관에서 운전면허를 취득한 사람, 군에서 6개월 이상의 기간 동안 운전을 한 경력이 있는 사람, 운전면허를 취득했던 경험이 있는 사람으로서 그 각각의 발급기관의 공신력과 교육기관의 교육내용 및 교습의 기간 대비 면제의 정도 등, 어느 면으로 보거나 전문학원 수강생의 경우와 비교 자체가 불가한 수준임.

도로교통법 외, 다른 법률에 의한 국가기술자격 및 면허시험의 면제조건과 기준 또한 다르지 않음.

[주] 현행 도로교통법 제99조부터 제103조까지의 규정에 따른 설립 및 운영조건과 교육방법에 따라서 유상 운전교육업무를 행하고 있는 일반 운전학원에서 교육을 수료하거나 다른 방법으로 운전에 필요한 지식과 기능을 익힌 사람의 경우에는 교통안전교육기관에서 실시하는 교통안전 교육을 이수해야하고 국가적 기관(운전면허시험장)에서 실시하는 각각의 단계별 시험에 합격해야만 운전면허를 취득할 수 있음.

## **"안전을 외면해도 좋을만한 국민편의는 없다."**

▷ 전문학원제에 의한 국민편의는 "출장시험으로 도모할 수 있었던 시험응시편의를 시행하지 아니한 것"이 유일하다고 할 것인데, 전문학원제가 시행되기 이전에는 누구도 불만을 제기한 적이 없었다는 사실과 그로 인하여 수많은 피해와 폐단을 양산하고 남겨졌을 따름임.

## [표] 현행 운전면허취득절차

### ○ 제1종 보통 및 제2종 보통면허시험(신규) 응시절차

구분	운전면허시험장	자동차운전전문학원
1	- 시력검사	①시력검사
2	- 교통안전교육(1시간 무료)	②교통안전교육(1시간)
3	- 학과시험 (참고서 등을 통한 자기학습)	③학과교육(5시간 수료시 교통안전교육 면제) ④학과시험(운전면허시험장에서)
4	- 기능시험 (일반운전학원 또는 시뮬레이터 연습) (합격 시 연습면허 취득)	⑤기능교육(2시간 이상 의무미수) ⑥ 학원자체 실시 기능검정 합격 시 연습운전면허 기능시험 면제
5	- 도로주행시험 (2년 이상의 면허경력자 동승 연습) (합격 시 운전면허 취득)	⑦도로주행교육(6시간 이상 의무미수) ⑧ 학원자체 실시 도로주행검정 합격 시 본 면허 도로주행시험 면제

### ○ 연습운전면허를 받은 사람의 준수사항

- 2년 이상 운전경력자의 동승 지도를 받아야 함
- 사업용 자동차를 운전할 수 없음
- 운전연습 시 '주행연습'표지를 차량 전·후방에 붙이고 운행

\*위의 사항을 위반할 경우 연습운전면허가 취소되면 1년간 재응시 불가

## □ 운전면허시험장 이용 신규 면허취득자 평균 18시간 교습

▷ 입원과 함께 본 면허까지를 취득하는 전문학원의 경우와 다르게 운전시험장에서 면허를 취득하는 사람들의 경우에는 일상생활 틈틈이 시험단계별로 나누어 자습하거나 일반 운전학원 등을 이용하여 교습한 뒤 응시하여 취득하고 있으며 교통공단의 조사결과에 의하면 평균 18시간 이상을 자습 또는 교습하고 있는 것으로 나타났음.

## □ 평등권 침해법제 전문학원제에 의한 피해와 폐단

▷ 만약, 전문학원제를 유지하여 얻어질 공익이 있다거나 합리적이고 합헌적인 제도라 여겨지고 판단할만한 요소를 찾으려 할 경우에는 다음 10개항의 질문에 관한 해답을 먼저 찾아보아야 할 것임.

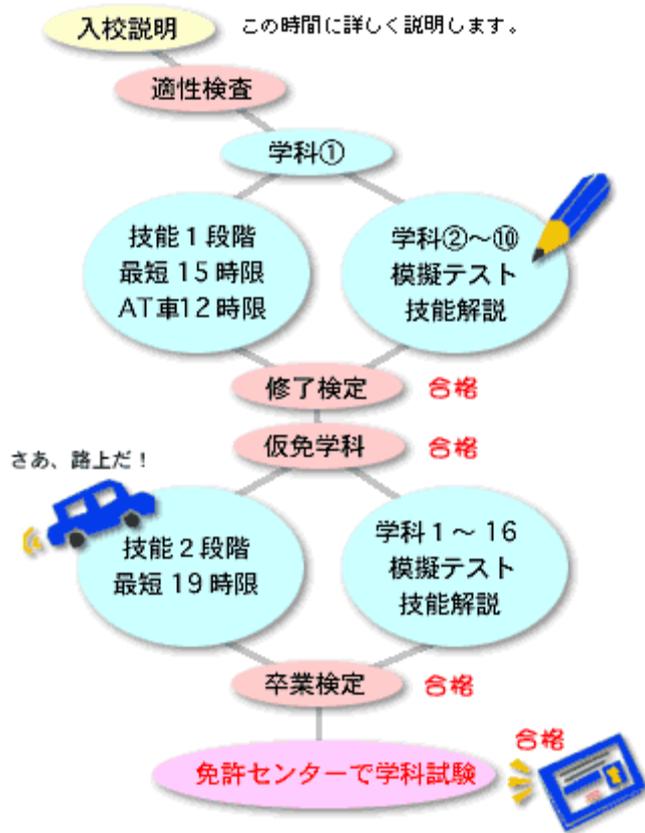
- 1) 전문학원에서 양질의 운전교육을 하고 있다고 하는데, 어느 기준에 비추어 양질의 교육이고 과거나 현재, 또는 미래의 교육 중 어떤 내용이 양질의 운전자 양성을 위한 교육인가?
- 2) 전문학원의 교육내용이 일반운전학원의 교육과 질적으로 다른 점은?
- 3) 전문학원의 지식교육과 일반운전학원의 지식교육의 차이점은?
- 4) 전문학원의 지식교육이 양서를 통한 자습보다 우월하다는 근거는?
- 5) 전문학원의 기능교육이 일반운전학원이나 그 밖의 교습방법보다 우월하다는 근거는?
- 6) 전문학원의 도로주행교육이 일반운전학원이나 부모형제와 함께 하는 도로주행연습보다 안전하고 우월하다는 근거는?
- 7) 전문학원 수강생의 교통안전교육 및 시험면제조건에 해당하는 교육과 자체실시 검정결과가 운전면허시험에 응시하여 면허를 취득하는 사람의 교습시간보다 더 길고 효과적이라는 근거는?
- 8) 전문학원 및 운전학원의 전체 교육내용은 어차피 “검정 또는 시험 합격요령 익히기”라는 주장에 반박할만한 교육적 내용이 있다면?
- 9) 지난 2011.6.10. 운전면허시험 간소화 조치에 의하여 초보운전자 교통사고가 36%나 감소했다는 경찰청 발표에 대한 의견은?
- 10) 전문학원을 운전면허시험기관으로 오인하여 발생하는 선의의 피해와 사회전체에 미치는 부정적인 영향이 상당한데, 그 원인과 대책은?

공적기능을 약화시키고 교통안전의식을 저해하는 세계 유일무이한 자동차운전 전문학원제 도입으로 운전면허 제도 시행의 목적과 취지 모두가 실종돼 버렸습니다.

□ 자동차운전 전문학원제는 세계 유일무이한 제도이며 세계 최악의 고비용 저효율의 제도

- ▷ 도로교통법 제84조제1항 제8호 및 제104조의 규정 등에 따른 “자동차운전 전문학원제”는 지난 1995년 정치 사회적 과도기를 틈타 처음 도입한 세계 유일무이한 법제로서 일본의 지정교습소 제도를 변형시켜 도입한 법제이며 운전면허 취득창구를 사실상 이원화 한 제도라 정의할 수 있음.
  
- ▷ 하지만, 세계에서 가장 높은 운전교습비용과 운전면허취득비용을 유발하는 반면에 가장 효율성이 낮다는 지적을 받고 있는 일본의 지정교습소제를 포함한 운전면허제도는 최소한 운전면허 취득 최종 단계의 시험만큼은 국가적 기관(운전면허시험장)에서 실시하고 있음.
  
- ▷ 세계의 모든 국가 중에서 연습운전면허 취득단계에 기능시험을 포함하고 있는 나라 역시 일본과 우리나라가 유일한데, 문제의 기능시험은 지정교습소제와 전문학원제의 절대적인 수익원으로 작용하는 것은 물론이고 동 제도를 존치시킬 수 있는 유일한 구실로 작용하고 있음.

[표] 일본의 지정교습소를 통한 운전면허취득절차



□ 연습면허 기능시험제는 전문학원제 유지를 위한 제도

- ▷ 자동차문화의 발상지라 할 수 있는 영국의 경우에는 유사 이래로 우편 또는 인터넷으로 신청하는 16세 이상의 국민에게 연습운전면허를 발급하고 있고 그 밖의 모든 국가는 학과(필기)시험에 합격한 사람에게 연습운전면허를 발급하고 있음.
- ▷ 예외적으로, 아직까지 연습운전면허 제도를 도입하지 않고 있는 중국과 북한의 경우에는 학과교육을 비롯한 모든 교육과정을 이수한 사람에 한하여 운전면허시험에 응시할 수 있는 자격을 부여하고 필기와 기능 및 도로주행시험에 합격한 사람에게 운전면허를 발급하고 있음.

- ▷ 공연한 규제로서 연습운전면허 발급 전 기능시험은 불필요한 국민의 경제적 부담과 사회적 비용을 유발하고 “선 무당 사람 잡는 역효과”를 불러 올 수 있다는 판단 때문에 일본과 우리나라를 제외한 세계 모든 나라가 연습운전면허 기능시험제도를 시행하지 않고 있음.

#### □ 사전 법제지식교육 실종시켜 교통위험 증대

- ▷ 모든 공적기능을 사설 교습소에 맡겨 실종시키는 법제운영으로서 전문학원을 운전면허시험기관으로 오인하여 발생하는 선의의 피해를 방지하기 위한 사전 법제교육마저 일체 실시하지 않고 있음.
- ▷ 우리나라와 일본의 경우가 그런 것처럼 연습운전면허 제도를 시행하고 있는 모든 국가가 도로연습운전에 사용할 자동차에 대한 관리 규정과 동등하여 지도할 사람의 자격을 통해서 연습운전 중 발생할 수 있는 교통위험을 방지하고 있음.
- ▷ 사전 시험절차가 없이 연습운전면허를 발급하거나 학과시험을 통과한 사람에게 연습운전면허를 발급하는 영국을 비롯한 다른 모든 나라들의 경우에는 공적기관이 배포하는 책자와 차량시뮬레이터를 이용한 교통안전교육 등을 통하여 연습운전 시 필히 지켜야할 법제교육과 올바른 운전습관을 유도하는 기초기능교육을 실시하고 있음.

## □ 중국, 남미 브라질도 차량시뮬레이터 교육 법제화

- ▷ 컴퓨터와 3차원 영상기술의 발전에 따라 가상의 현실을 완벽한 수준으로 구현하는 차량시뮬레이터가 적절한 가격으로 공급되고 있는 오늘날의 세계는 일찍이 최소 5시간의 차량시뮬레이터를 이용한 운전교육과 교통안전교육을 의무화하여 실시하고 있는 EU국가들을 본받아 시행하거나 도입을 준비하고 있는 추세임.
- ▷ 참고로, 중국의 경우 2005년부터 차량시뮬레이터를 이용한 조기 청소년 교통안전교육을 실시하고 있으며, 2013년 초경에 5시간의 차량시뮬레이터를 이용한 운전교육 의무수료를 법제화한 브라질을 필두로 한 남미와 세계 전역으로 확대되고 있는 추세임.



▲ 중국 북경사범대학 부속3중학교의 교통안전교육실(2005년 6월)

[그림] 수백억원대의 연구용 차량시뮬레이터(들)



[그림] 다양한 교육적 내용을 담아 구현하는 교육용 차량시뮬레이터



[표] 프랑스 등 EU의 차량시뮬레이터 교육의 내용(상세자료 별첨)

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1)기본조작	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 편의장치 사용법</li> <li>2. 조명장치 사용법</li> <li>3. 운전장치 사용법</li> <li>4. 시동요령</li> <li>5. 출발과 정지</li> <li>6. 핸들 조작 요령</li> <li>7. 기어 변속 요령</li> <li>8. 저속 주행 연습</li> <li>9. 제동과 차간거리</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분
(2)응용주행-1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 사각지대 확인하기</li> <li>2. 차로(선) 진입하기</li> <li>3. 고속도로등 가속차로(선) 이용하기</li> <li>4. 운행 중 주정차하기</li> <li>5. 고속도로등 감속차로 이용하기</li> <li>6. 무신호교차로 통행하기</li> <li>7. 신호등교차로 통행하기</li> <li>8. 회전교차로 통행하기</li> <li>9. 교통 장애물 피해가기</li> <li>10. 추월양보 및 추월하기</li> <li>11. 연습주행 및 평가</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분
(3)응용주행-2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 야간운전 기초강습</li> <li>2. 야간 위험인지 및 대처요령</li> <li>3. 야간 추월차량 배려하기</li> <li>4. 야간 추월하기</li> <li>5. 야간 장애물 식별하기</li> <li>6. 야간 주정차하기</li> <li>7. 야간 시험주행 및 평가</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분
(4)응용주행-3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 점검과 예측</li> <li>2. 위험상황 대처하기</li> <li>3. 돌발상황 인지 및 대응연습(1)</li> <li>4. 돌발상황 인지 및 대응연습(2)</li> <li>5. 돌발상황 인지 및 대응연습(3)</li> <li>6. 평가주행</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분
(5)친환경경제운전	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 교습 전 체험운전</li> <li>2. 체험운전결과</li> <li>3. 에코운전교습</li> <li>4. 최종 평가주행</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분

[표] 실제차량 연습 전 차량시뮬레이터 운전교육의 특징 및 장점

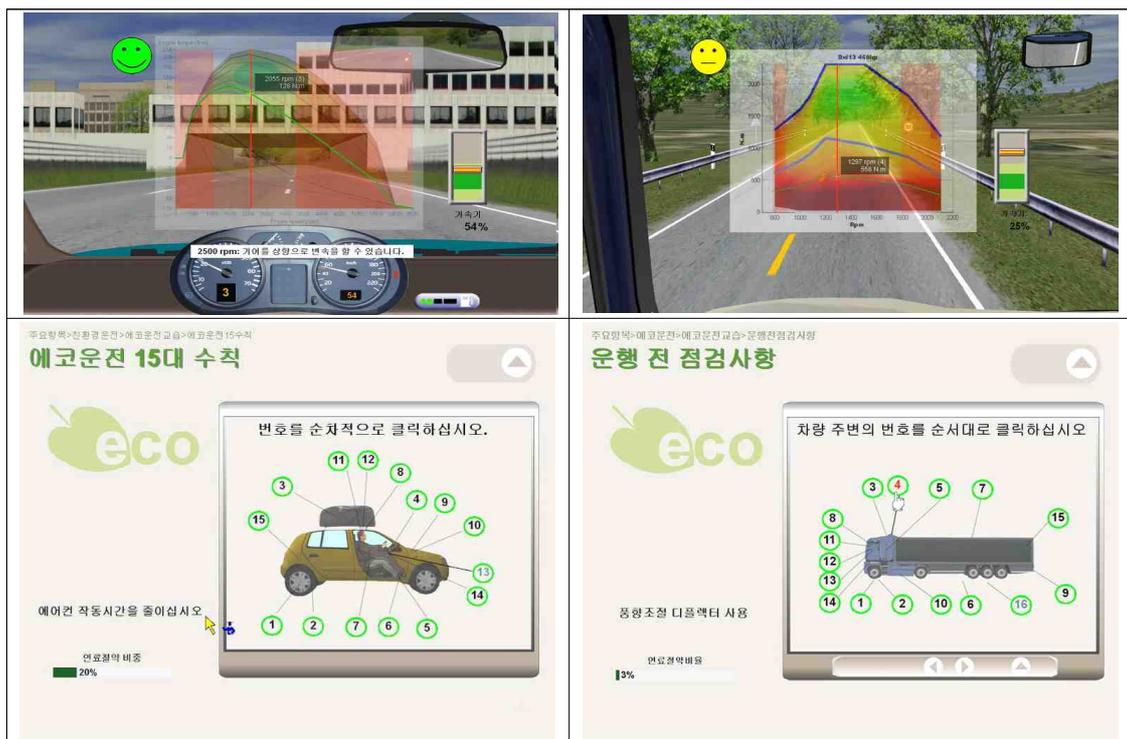
올바르고 정확한 교통법규 및 안전상식 습득	차량시뮬레이터 운전교육의 특징 및 장점은 우선, 각기 다른 지적능력과 성향을 지닌 조연자(지도자) 능력차로부터 비롯되는 오류를 극복할 수 있는 양서(良書)와 같은 역할과 기능으로서 간섭이 없는 상태에서 직접 도로를 주행하는 것과 동일한 영상과 해설을 통하여 올바른 교통지식과 안전상식을 습득할 수가 있음
안전이 확보된 상태에서 기초기능 습득 및 향상	남녀노소를 불문하고 누구나 언제든지 심리적으로 안정된 상태에서 반복적인 연습이 가능하므로, “친환경 안전운전”의 기초가 되는 각종 운전기기 조작능력을 올바로 습득하고 향상시킬 수 있음
위험인지 및 대응능력 사전 습득 및 향상	실제차량으로는 불가능한 연습조건으로서 다양한 도로여건 및 교통조건과 빗길 눈길 안개길 등과 같은 기상조건하에서 연습이 가능하므로, 위험상황을 미리 예측하여 대처하는 능력을 사전에 습득하고 향상시킬 수 있음
올바른 운전자세 습득 및 향상	처음으로 운전을 배우는 사람의 친환경 안전운전 능력을 급속도로 발전시킬 수 있는 역할과 기능으로서 스스로 한 운전행동에 대한 즉각적인 평가가 가능하며 다시 보기를 통하여 분석하고 즉시 교정할 수 있음

구분	구성	내용
4 세 대 차 량 시 뮬 레 이 터	텍스트 및 보이스 S/W	올바른 지식 및 상식을 안내하는 문자와 설명
	차량시뮬레이션 S/W	시뮬레이터 구동 및 응용프로그램(다양한 기상여건 및 교통개체 수 설정 기능)
	기본 훈련 및 평가 S/W	교육생 특성에 따른 5단계 교육과정 및 평가프로그램
	위험예측 대응훈련 S/W	다양한 위험상황에 따른 대응훈련 및 평가용 D/B
	3차원 그래픽 D/B	다양한 도로 및 교통여건 제공(도심, 시골, 산악, 고속화 도로 등, 최소 200km 이상의 도로구간)
	음향효과 D/B	실제 주행환경에서 발생하는 모든 소음 재생
	주행훈련 S/W	영상 속의 다른 모든 차량 인공지능 탑재, 사용자 운전차량과 상호 인지 반응
	위반행위별 평가 S/W	교통법규위반행위별, 운전행동별 평가 및 기록 재생
	에코드라이빙 S/W	차량별(면허종별) 훈련 및 평가 프로그램 제공

[표] EU, 미주, 중국 등지의 차량시뮬레이터 교통안전교육의 구성

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1)도로교통 법령	○ 안전운전을 위한 태도, 성격 및 행동의 형성 ○ 법질서 교통법규에 대한 이해 ○ 대기환경보전정책에 대한 이해	시청각 교육	120분
(2)안전상식	○ 도로와 자동차에 대한 이해 ○ 자동차의 일상점검 및 응급조치	시청각 교육	50분
(3)기초기능	○ 운전기기 조작 ○ 응용주행	체험교육	50분
(4)친환경경제운전	○ 친환경 경제운전에 기능	체험교육	120분
(5)안전운전	○ 위험예측과 방어운전 ○ 어린이·장애인·노인 교통사고예방	체험교육	50분

[그림] 차량시뮬레이터를 이용한 친환경 경제운전 교육(상세자료 별첨)



## □ 교통 및 환경 민원 유발하고 최소 2만개의 일자리 잠식

- ▷ 세계에서 유일하게 일본과 우리나라가 시행하고 있는 문제의 연습운전면허 발급 전 기능시험은 필히 일정 규모의 연습장을 요구함으로써 운전교습비용의 원가를 높이는 원인으로 작용할 뿐 아니라, 환경보전 및 국토의 효율적 이용원칙에도 반하고 연습운전을 운전학원 주변에 집중시킴으로서 교통 및 환경오염에 대한 민원을 유발하고 있음.
- ▷ 전문학원제를 시행하는 우리나라의 경우 인구 약1,200,000명당 1개소의 전문학원(평균종사자 수 약25명) 또는 운전학원이 운영되고 있는 반면에, 연습운전면허 기능시험제를 시행하지 아니하므로 장내기능연습장이 불필요하고 찾아가는 서비스가 가능한 개인운전교사 자격제도를 시행하고 있는 다른 나라들의 경우에는 인구 약16,000명당 1개소의 운전학원(평균종사자 수 약1.2인)이 운영되고 있음.
- ▷ 따라서 최소 75명의 일자리를 1개소의 전문학원이 대신하고 있는 셈이고 이는 다시 최소 약20,000개의 일자리를 잠식시키고 있는 셈이며 2만명에게 고루 분배되어야 할 소득을 약400명 내외의 전문학원 또는 운전학원 운영자가 독식하고 있는 셈이라고 할 것임.
- ▷ 참고로, 잠식된 20,000개의 일자리 외에도 오늘 현재 도로교통공단과 전문학원으로 사실상 이원화돼 운영되고 있는 운전면허취득창구를 공적기관인 도로교통공단으로 일원화하여 시행할 경우 약2,000개의 일자리를 추가로 창출할 수 있으며, 전문학원 수강생 1인당 부담하고 있는 8만원 ~ 10만원의 검정비용을 약 50%가량 절감할 수 있음.

□ 전문학원과 공공기관 공히 3일이면 본 면허 취득

▷ “쉽게 따는 면허”라는 홍보경쟁을 유발한 전문학원제 도입으로 말미암아 교통안전을 위한 제도적 장치로서의 운전면허제도가 단지 “교통사고에 대한 면죄부”를 얻기 위한 수단으로 전락하였고 면죄부를 위해 증가시킨 국민적 부담은 고스란히 극소수 공급자의 부당이득으로 돌아가는 악습을 초래함으로써 모든 운전자가 같은 방향으로 이해하고 지켜야 할 도로교통법규를 각자에게 편하고 유리한 쪽으로 해석하고 실행하여 교통위험을 증대시키는 등의 악순환을 거듭하고 있음.

□ 효과는 낮고 비용과 부담은 높은 운전면허제도

▷ 이렇듯, 일본과 한국의 운전면허제도가 다른 나라들의 경우보다 더 많고 복잡한 취득절차와 비용부담에도 불구하고 효과가 낮은 이유는 기능시험을 존치시켜야만 살아남을 수 있는 전문학원제 때문임.



**자동차운전전문학원**

**전국최저가  
3일완성!**

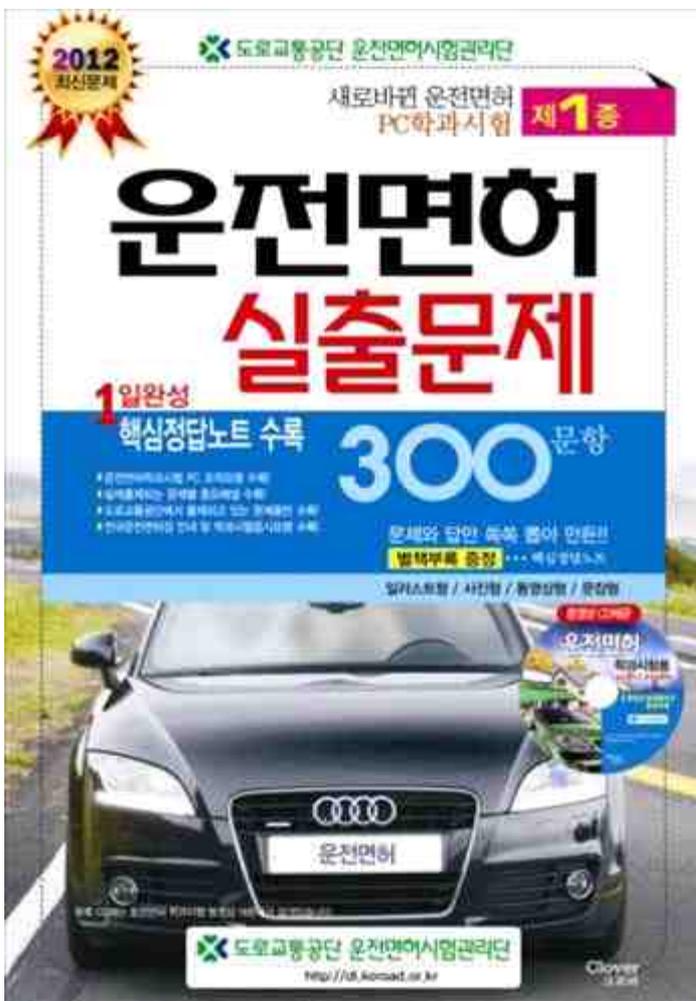
- \* 직장인을 위한 [특별반]
- \* 야간반 및 주말반 운영
- \* 학원자체 매일시험
- \* 입학즉시 당일교육

**최저수강료.최단기면허 TEL 1688- [ ]**

□ 전문학원제 도입으로 공적기능 실종

▷ 그러나 그 무엇보다도 전문학원제 도입으로 인한 중대한 피해는 당연히 지켜야할 공적기능(면허시험 관리 및 시행)을 오롯이 영리목적으로 설립 운영하는 전문학원과 공공기관으로 사실상 이원화하는 결과를 초래함으로써 교통안전의식과 안전운전능력을 습득할 수 있는 기회를 제공하고 내실 있는 교습을 유도하기 위한 목적으로 시행하는 제도적 기능 모두를 잃어버렸다는 점에 있음.

[그림] 학과시험 문제와 정답을 대가를 받고 공개적으로 유출



## □ 스스로 공신력 실추시키고 국제적 망신 자처

- ▷ 반드시 밝혀야 할 사실을 말하지 않는 것도 거짓이라고 할 것인데, 국제 표준에 맞춰 제도를 개혁하겠다는 약속을 전제로 가입한 국제운전면허시험위원회(CIECA)는 우리나라의 전문학원제가 어디에서 어떻게 배우고 익혔던지 간에 국가적 기관에서 실시하는 시험에 응시하여 합격해야만 하는 다른 나라들의 경우처럼, 단지 차원 높고 전문화된 운전교육만을 실시하는 시설에 관한 법제(규정)로 오인하고 있음.
- ▷ 국가 신인도를 약화시키는 행위로서 실제 발생사고의 30% 수준에 불과한 경찰신고 교통사고를 보고하는 한편으로 “운전면허시험을 주관하는 기관이 학과시험의 문항과 정답 그대로를 대가를 받고 유출하는 행위”가 마치 다른 나라의 문제은행제와 동일한 것으로 오인하게끔 보고하는가 하면 “시험시설 내에 합격요령 알려주는 차량시뮬레이터를 설치”하여 면허수효를 유도하는 위법적인 업무행태로 안전운전능력과 교통안전의식을 약화시키고 나라 망신을 자초하고 있음.

## [그림] 공적기능 약화시키는 나라 망신용 차량시뮬레이터



※지난해 주상용 미사장이 직접 참석했던 시뮬레이터 시연회※

자동차운전 전문학원제가 포함된 현행의 운전면허제도는 구조적으로 교육의 내실을 기할 수 없을 뿐 아니라, 내실을 기하도록 유도할 수 있는 수단 일체가 실종된 법제로서 시행하지 않는 것보다 못한 법제입니다.

#### □ 운전교육의 내실화를 유도하는 공적기능 실종

- ▷ 그동안의 결과가 그러했고 스스로 자청했던 헌법재판소의 결정이 그러했듯이 전문학원 의무교육 시간의 많고 적음은 전문학원 졸업자의 교통안전의식 및 안전운전능력에 아무런 영향도 미치지 아니함.
- ▷ 공정하지 못할 이유도 엄격하게 시행하지 못할 이유도 없는 운전면허 시험 관리가 공적기관으로 일원화돼 독립적으로 실시될 때에만 비로소 의무교육 강화의 명분을 확보할 수 있음은 물론이고 그에 따른 효과 또한 기대할 수 있다고 할 것임.
- ▷ 하지만, 현행과 같이 사실상 이원화해 시행하는 것과 다름이 없는 전문학원제가 포함된 운전면허제도를 시행함으로써 공공기관마저 한정된 면허수요를 경쟁적으로 유인하기 위해 애써야 하는 상황에서는 올바르게 정확한 교통지식을 바탕으로 한 다양한 체험교육을 통하여 습득하고 향상시킬 수 있는 안전운전능력을 유도하는 공기로서의 역할 일체를 결코 수행할 수 없다고 할 것임.

- ▷ 더욱이, 서로 다른 개성을 지닌 수강생이 각기 다른 지도능력을 지닌 강사로부터 불과 몇 시간의 교육을 받고 연습한 장소에서 당해 학원에 소속된 기능검정원의 의해 실시하는 자체실시 검정(학원 자체평가)을 통과했다는 이유만으로 국가기관이 주관하는 교육과 시험을 면제하는 전문학원제가 상존하는 한, 교통안전의식과 안전운전능력을 위한 어떠한 공적기능도 결코 그 효력을 발휘할 수 없다고 할 것임.
- ▷ 우리나라와 일본을 제외한 다른 나라들이 좀 더 내실을 기한 운전교육(안)을 개발하여 보급하고 예비운전자들로 하여금 그 내실을 기한 교육을 좀 더 많은 시간을 할애하여 습득하도록 유도하여 교통사고를 예방하고 있는 공적기능의 원동력은 운전면허시험제도의 본질을 훼손하지 않는 방향으로 제도를 운용하기 있기 때문임.
- ▷ 운전교습의 과정은 가급적 선택의 폭을 넓혀 시행하는 반면에 운전면허시험 만큼은 예외를 두지 않고 국가적 기관으로 일원화하여 시행하는 다른 나라들의 경우에는 운전면허를 취득한 이후 단독운전을 하는데 아무런 문제가 없는 운전자를 배출하고 있음.

## □ 한국과 일본 면허취득 후 도로연수 받아야 운전 가능

- ▷ 하지만, 우리나라와 일본의 예비운전자들은 더 많은 취득절차와 취득비용을 부담하고 운전면허를 취득하고 있음에도 불구하고 면허취득 이후에도 다시 도로연수를 받아야만 단독운전이 가능한 운전능력을 갖추고 있다는 점으로부터 지정교습소제와 이를 변형시킨 전문학원제

가 안고 있는 문제점들을 확인할 수 있다고 할 것임.

- ▷ OECD가 회원국 등의 교통사고 통계를 집계한 이래로 우리나라와 일본이 “자동차 1만대당 교통사고 발생건수 및 사상자 발생건수” 부문에서 제1위와 2위 자리를 나란히 고수하고 있는 이유와 원인도 전문학원제와 같은 법제를 시행하고 있음과 결코 무관하지 않음.

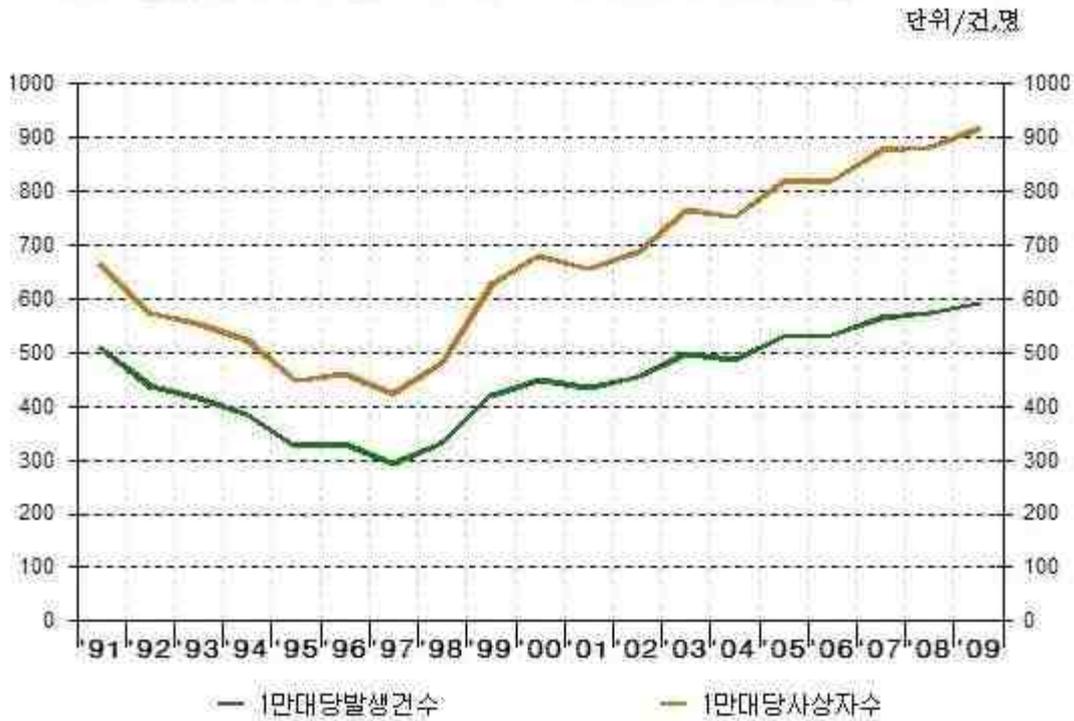
[표] OECD회원국 자동차 1만대 당 인적피해 교통사고 발생건수



□ 전문학원제 본격 시행 이후 교통사고 급증

- ▷ 1988년 서울올림픽을 치른 이후 점진적으로 감소하던 우리나라의 “자동차 1만대당 교통사고 발생건수 및 사상자 발생건수”가 문제의 전문학원제가 본격 시행되기 시작한 1997년을 기점으로 다시 급증세로 돌아선 현상에 대하여 어떤 정부기관도 어느 연구 보고서도 전문학원제에 의한 현상 외, 다른 타당한 원인을 제시하지 못하고 있음.

[표] 우리나라의 자동차 1만대 당 교통사고 및 사상자 발생건수



□ 국제기구 공인 객관적인 교통사고 통계조차 인용 못해

▷ 지난 2009년 이후 교통사고 통계 관리당국이 교통사고 비교분석에 있어서 가장 객관적인 평가지표로 활용해 오던 위의 “자동차 1만대당 인적피해 교통사고 발생건수” 부문을 제외시키고 그 자리에 “자동차 1만대당 사망자 발생건수”로 대신한 이유 역시 국민의 교통안전의식을 좀 먹는 전문학원제와 결코 무관하지 않음.

▷ 교통사고 부상자 또는 사상자 발생률 증감여부와 관계없이 교통사고 사망자 발생률이 당해 국가의 경제성장과 함께 감소하는 현상은 세계 공통의 현상으로서 자동차의 안전성 향상과 응급구호체계 및 의료기

술의 발전에 따른 결과라는 판단은 가능하나 교통정책이나 운전면허 제도의 발전에 따른 영향으로 판단할 수는 없다고 할 것인데, 이렇듯 책임당국이 국제기구의 발표 자료조차 인용할 수 없는 지경에 처한 이유는 세계 어느 나라 못지않은 교통안전예산을 투입하여 여러 정책과 교통안전시설을 마련하여 시행하고 있지만 교통안전의식이 그것을 따라잡지 못하여 교통사고가 줄어들지 않고 있기 때문임.

## □ 전문학원제, 국민 이익 편취하고 사회적 부담 가중시켜

- ▷ 운전면허제도와 교통안전의식이 이렇듯 백약이 무효인 지경까지 이르게 된 이유와 원인은 모든 약효를 중간에서 가로채 흡수해버리는 전문학원제가 자리하고 있기 때문임.
  
- ▷ 결과적으로 전문학원제는 값비싼 교습의 대가를 지불했다는 이유만으로 법질서 확보와 교통안전을 위한 목적으로 국가가 시행하는 교통안전교육과 운전면허시험을 면제하는 등의 혜택을 미끼로 국민의 이익과 사회적 부담을 편취하는 한편으로, 의식적인 선택이라기보다는 어쩔 수 없는 올바른 선택의 결과로서 신체적인 결함이 있거나 시간적 경제적 여유가 상대적으로 부족하여 운전면허시험장을 이용하는 다수 국민의 평등권과 행복추구권을 침해하고 있다고 할 것임.

자동차운전 전문학원제는 다수 국민의 평등권과 행복추구권을 침해하고 법질서와 교통발전을 가로막아 막대한 사회적비용을 유발하고 있습니다.

#### □ 현재, 전문학원의 교육과 교통사고의 인과관계 불인정

- ▷ 지난 2005년 헌법재판소는 전문학원 측이 제기한 위헌법령심판청구의 소(2004헌가30)에 대한 심판을 통해서 “교통사고의 귀책은 운전자에게 있을 뿐 그를 지도한 사람에게 책임을 물을 수 없다.”는 취지로서 “전문학원의 교육과 당해 학원을 졸업한 1년 미만 운전면허 취득 경력의 초보운전자가 야기한 교통사고는 인과관계가 불성립한다.”라는 취지의 결정을 내린 바가 있음.
  
- ▷ 위 현재의 결정은 1995년 일본의 지정교습소제를 변형시켜 처음으로 도입할 당시, 일본의 경우가 그런 것처럼 전문학원로부터 운전에 필요한 지식과 기능을 익히고 시험의 일부를 면제받은 사람들이 야기한 교통사고율이 일정기준을 초과할 경우에 당해 전문학원에 대하여 행정적 처벌을 가할 수 있도록 규정한 법령이 포괄위임입법금지원칙 및 전문학원 운영자의 영업 또는 직업의 자유를 침해한다는 이유로 제기된 사건으로부터 비롯되었음.

## □ 법원, 운전면허 부정 취득한 전문학원 졸업자 무죄 선고

- ▷ 지난 2013년 3월, 인천지법은 그동안의 판례를 뒤집고 “일반적으로 전문학원의 수강생이 교육과정을 미리 조사해 학원 측에 정상적인 강습과 시험을 치러줄 것을 요구하는 것은 기대하기 어렵기 때문에 피의자 최모씨가 편법 교습을 받고 운전면허를 취득한 점만으로 학원 운영자의 불법 행위에 공모·가담했다고 인정하기 어렵다.”는 이유로 거짓이나 부정한 방법으로 운전면허를 취득한 죄로 기소된 사람에 대하여 무죄를 선고한 원심을 확정판 바가 있음.
  
- ▷ 위 판결의 원인이 된 사건은 인천지방법원 관할지역의 모전문학원에서 검정이 포함된 교육과정을 제대로 이수하지 아니한 수강생들에게 수료증과 졸업증을 발급함으로써 무려 155명의 사람들이 한꺼번에 “거짓이나 부정한 수단으로 운전면허를 취득한 죄 또는 위계에 의한 공무집행방해의 죄”로 무더기로 기소된 전대미문의 사건임.
  
- ▷ 당해 사건 피의자들에 대한 무죄선고의 의미 역시 “전문학원의 운전교육과 그 전문학원 졸업자가 야기한 교통사고는 인과관계가 성립하지 아니한다.”라는 헌법재판소의 결정과 일맥상통하는 판결로서 아무런 공익과 실익이 없는 법제에 의하여 공연히 범법자를 양산하고 사회적 혼란을 야기하고 있다는 점을 입법부와 행정부에 바로 알리고 폐지 또는 개정을 권고하는 판결이라고 할 것임.

## □ 전문학원제 시행 이후로 매년 수백에 달하는 전과자 양산

- ▷ 155명을 한꺼번에 범법자로 만들어버린 위 사건의 원흉으로서 그동안 매년 수백에 달하는 전문학원의 수강생과 기능강사 및 기능검정원을 범법자로 만들어 온 전문학원은 영리법인 또는 개인사업자가 운영하는 운전교육시설일 따름이라는 법률적 사실관계가 엄연함에도 불구하고 거짓이나 과장광고를 통해서 마치 전문학원이 국가로부터 운전면허시험을 위탁받아 시행하는 공적기관으로 오인하게끔 유도하거나 “쉽게 딸 수 있는 면허”라는 미끼를 통해서 그렇게 믿고 싶게끔 현혹하는 등, 전문학원제가 우리사회에 미치고 있는 피해와 폐단의 크기를 여실히 보여준 사건이라고 할 것임.

## □ 전문학원제, 운전면허제도 안정적 운영 저해

- ▷ 이렇듯, 시행함으로써 얻어지는 공익과 실익이 일체 부존재하는 반면에 앞서 열거된 내용들처럼 전문학원제로 인한 피해와 폐단이 명백하고 비록, 간접적이기는 하지만 그들 스스로도 백해무익함을 인정하고 있는 마당에도 불필요한 국민의 경제적 부담과 막대한 사회적비용을 유발하는 한편으로 사람을 죽고 다치게 하거나 최소한 법질서를 무너트리고 교통안전의식을 약화시키는 전문학원제를 그냥 내버려 방치하는 것은 결코 올바른 국가가 취할 수 있는 자세가 아니라고 할 것임.
- ▷ 뿐만 아니라, 국가 또는 지방정부의 지원을 받아 운영하는 공공기관의 경우와 다르게 영리법인 또는 개인사업자가 오롯이 영리를 목적으로

로 설립하여 운영하는 사설 전문학원의 특성상 언제고 문을 여닫을 수 있으므로 제도의 안정적인 운영을 기할 수 없음.



- ▷ 그럼에도 부족하다면, 1995년 전문학원제를 도입한 이래로 끈이지 않고 지속돼 온 부정적인 언론보도로서 전문학원의 난잡한 운영 실태와 그 폐해를 전하는 언론보도들을 집대성한 방송물이라 할만한 MBC-TV 방송물(▶운전면허학원의 실태 고발)을 통해서 전문학원제의 본 모습을 확인할 수 있음.



## □ 원하지 않는 국민편의 내세워 국가적 피해 가중시켜

- ▷ 수요자 부담원칙을 굳이 언급할 필요도 없이 좀 더 많고 질 높은 국가적 서비스를 제공할 여력이 없다고 하여 공적기능을 무너뜨리고 민간에 맡겨 안전을 해하는 것은 오히려 사회적 자기 책임성을 각자의 의지에 맡겨 두는 것보다 못한 결과를 얻는 미욕함으로서 “고양이에게 생선가게를 맡기는 꼴”과 다름이 아니라고 할 것임.
  
- ▷ 선진세계와 선진시민이 그렇게 하고 있는 것처럼, 원칙대로 올바른 방향으로 제도를 개정하여 시행할 경우에도 지금보다 더 적은 운전면허취득 희망자의 경제적 부담으로 지금보다 더 나은 응시자편의를 제공하지 못할 이유가 없다고 할 것이나, 안전을 외면하고 얻어질 편의나 외면해도 좋을 만큼의 편의는 일체 없다고 할 것임.
  
- ▷ 1995년 전문학원제를 도입하기 이전에는 누구도 불만을 제기한 적이 없었다는 엄연한 사실과 수많은 피해와 폐단을 남겼고 여전히 양산하고 있다는 사실이 엄존함에도 불구하고 전문학원제 폐지에 따른 국민 불편을 말한다면 상대적으로 적은 수의 운전면허시험장에 따른 이동의 불편이라고 할 것인데, 출장시험으로 대신하여 그 국민편의를 도모하지 못할 까닭이 일체 없다는 것임.

## □ 전문학원의 역할과 기능 축소시키자 교통사고 감소

- ▷ 2013년 경찰청은 지난 2011. 6. 10.자 단행한 “운전면허 취득절차 간소화” 조치 이후 “운전면허 취득 1년미만 초보운전자 야기 교통사고 발생률”이 간소화 조치 이전 3년간의 평균치에 비해 약36% 가량 감소한 결과를 여러 차례에 걸쳐서 공식적으로 발표한 바가 있음.
- ▷ 전문학원의 의무교육시간이 60시간일 때에나 30시간일 때에도 줄어들지 않았던 교통사고 발생률이 기능코스시험 항목의 대부분을 폐지하고 교육시간을 13시간으로 대폭 축소하는 등의 조치를 통해서 전문학원의 역할과 기능을 축소하는 조치만으로도 교통사고를 상당한 수준으로 감소시킨 결과를 통해서도 전문학원제가 우리사회에 미치고 있는 피해와 폐단의 크기를 능히 가늠할 수 있다고 할 것임.
- ▷ 이처럼, 전문학원의 의무교육시간을 아무리 크게 늘려 실시할 경우라도 그 교육과정 전체가 모의시험(시험 또는 검정 합격요령 익히기)일 수밖에 없는 구조적이고 근본적인 문제로서 “교육을 수행한 자가 교육의 결과를 평가하고 그 결과에 의해 시험을 면제하는 전문학원제의 근본적인 문제점”을 해소하지 아니한 채로는 어떠한 조치도 그 난잡한 운영 실태에 따른 국가적 피해와 폐단을 막을 수 없다고 할 것임.

## □ 기능검정은 합격요령 익히기의 연장선 스스로도 인정

- ▷ 위기의식을 감지한 저들은 최근(2013. 3. 6.), 자신들의 이익을 대변하는 단체 회장단 명의를 호소문(원장님께 드리는 의견 : “교육 시간

이 25교시에서 8시간으로 축소되었음에도 불구하고 합격률은 반비례 하게 상승 한다는 것은, 경찰청에서 주장하는 교육시간과 사고율은 상관관계가 없다는 논리에 부합될 뿐만 아니라, 경찰청의 도로주행(검정)합격률에 대한 부정적이고 전문학원을 부정면허 발급의 산실로 보고 있는 경찰청의 시각과 공신력부재의 대외적 논리에 동의하는 것과 다를 바 없다는 결론으로 추정해 본다면, 이는 연합회서 역량을 다해 추진하고 있는 제도의 유치 P/C학과시험, 면허업무 순수민간이양, 연습면허자체발급, 교육 시스템의 강화와 연계한 교육시간의 확장 등에 매우 큰 핸디캡으로 되돌아 올 수 밖에 없게 돼 결국은 우리 모두가 지양하고 희망하는 모든 것이 무산 될 매우 위험한 현실에 직면 할 수도 있음을 우리 모두는 절대 외면하여서는 안 될 것이며 또한 자승자박의 어리석은 결과를 만들지 말아야 할 것이다”)을 통해서 전문학원의 도로주행검정 합격률은 운전교육시간의 많고 적음과 관계없이 전문학원 운영자의 마음먹기에 달렸음을 스스로 인정하고 있음.

The screenshot shows the website of the Korea Federation of Specimen Driver Training Schools. The main banner reads: "아름답고 편리한 교통질서는 운전전문학원에서부터 시작됩니다." Below the banner, there is a sidebar menu with categories like "정보/미/당", "교통뉴스", "관계법령질문", "경찰청 질의 회시", "영상 갤러리", "자격증 시험안내", "이런 학원 조심하세요", "자료실", and "모의 시험". The main content area displays a "교통 뉴스" section with a table of news items. Two items are highlighted with red boxes:

번호	제목	등록일
176	법제처 참여마당에 국민제안을 회원에게 열람추천을 공지하고 연합회는 추진해 주세요	2013-05-06
175	도로주행 합격률의 문제점에 관한 류재연 연합회부회장님의 의견 문입니다.	2013-03-06

## □ 전문학원의 기능검정은 부실교육의 원인이자 연장선

- ▷ 적극적인 협력자에서 본래의 역할(감시자)로 돌아선 경찰청의 태도변화에 불만이 많은 것으로 여겨지는 위 이해집단 구성원들과 그들에게 협력하는 사람들의 주장으로서 “교육시간을 축소한 이후로 졸업자의 운전능력이 떨어졌다.”는 것은 결국, 그들 자신이 행하고 있는 “최종적인 운전능력 검증수단(도로주행검정)”은 부실교육의 연장선에 불과함으로 졸업자의 운전능력에 아무런 영향을 미치지 않는다는 지적을 스스로 인정하는 셈이라고 할 것임.
- ▷ 반대로, 장내 기능코스시험 항목 대부분을 폐지하고 종전 25시간(장내15, 도로10)의 기능교육시간을 8시간(장내2, 도로6)으로 대폭 축소한 6.10.간소화 조치 이후에 교통사고발생률이 감소한 이유 역시 전문학원제의 폐단이 있는 그대로 드러난 결과로서 “전문학원 졸업자 스스로 교통위험을 자각하여 안전에 대비하고 있기 때문”이라는 분석이 가능함으로 전문학원 자체 실시 도로주행검정은 부실교육을 부르고 있을 따름이고 교육시간의 많고 적음은 졸업자의 안전운전능력에 아무런 영향을 미치지 않는다는 점을 충분히 반증하고 있다고 할 것임.

## □ 경찰청, 안실련과 사전합의 운운하며 위법행위 자행

- ▷ 위 내용에서 언급하고 있는 자신들의 이익을 위한 지향점이라 함은 지난 2013. 4. 1.자에 국회 전병헌의원이 대표 발의한 도로교통법 중 일부 개정법률안의 내용과 경찰청의 사전내락이 있었다는 법령개정 사항으로서 발의안 국회 통과와 책임당국의 내락을 기정사실화라도

하려는 듯이 이미 거금을 들여 사업을 개시한 통합전산망 구축사업과 연관된 희망사항들을 말하는 것인데, 그야말로 “전문학원은 시험면제의 수단일 따름”이라는 자신들의 법률적 사회적 위치를 망각한 매우 위험하고 위헌적인 시도로서 경찰청의 사전내락을 운운하는 것 자체가 위법성이 내제돼 있다고 할 것이며, 전병헌의원 대표발의 개정안이야말로 포괄위임입법금지원칙에 위배되는 입법행위라 할 것임.

- ▷ 나쁜 짓을 자주하면 죄의식을 느끼지 못하는 것처럼 국민을 기만하여 도입한 제도를 악용하여 편취하고 갈취한 금원으로 입법기관의 눈과 귀를 가려 반헌법적 불구로 만들고, 사익을 추구하는 이익집단을 견제하고 감시해야할交通安全시민단체 안실련(대표: 송자)과 주무당국 경찰청이 자신들과 결탁한 것으로 오인할 수 있는 “합의”를 운운하며 나라 전체를 부패하고 불법적인 집단으로 매도하고 있음.
  
- ▷ 이처럼 시정잡배들의 집단적 범죄행위가 공공연하게 자행되고 있는 현상만으로도 퇴출이유가 충분하지만 결정적으로, 역할과 기능을 축소하자 교통사고가 감소한 결과는 곧 폐지하여 원칙을 바로하면 더 많이 줄일 수 있다는 것이고 당해 제도 때문에 줄어든 수만명의 사람들이 억울하게 죽거나 다쳤다는 게 부정할 수 없는 통계적 사실이므로, 더 이상의 존치는 알고서도 외면하여 방치하거나 두둔하여 감추어 사람을 죽고 다치게 하는 집단적 국가적 폭력행위라고 할 것임.

[소결론] 자동차운전 전문학원제에 의한 부정적인 현상과 폐지해야 할 이유는 100가지도 넘지만 존치시켜 얻어질 법익과 실익이 일체 존재하지 않으므로 즉각 폐지해야 합니다.

## □ 전문학원제는 국익과 생명을 해하는 위헌법제

- ▷ 다른 국가자격 또는 면허시험제도의 시험면제조건에 비해 턱없이 부족한 면제조건일 뿐 아니라, 일반 운전학원이나 다른 교습방법을 통해서 운전에 필요한 지식 및 기능을 습득한 경우보다 더 많은 시간과 노력을 기우렸다고 인정할만한 아무런 근거가 없는 전문학원 교육과정을 이수한 사람에게 의무이수 교통안전교육과 기능 및 도로주행시험을 면제하는 것은 어느 면으로 보거나 다른 사람의 평등권과 행복추구권을 침해하는 특혜라 할 것이고 전체 국민의 행복과 안전을 해하고 기초질서를 무너트리는 백해무익한 법제라 할 것임.
- ▷ 따라서 이제 우리나라도 위헌적인 법제로 인한 혼란을 막고 안정적인 제도운영을 위해서 위 도로교통법 제84조제1항 제8호를 폐지 또는 개정하여 도로교통법 제83조 제1항 및 제2항의 규정에 의한 운전면허시험의 기능과 역할을 사실상 통합 일원화해야 할 것임.
- ▷ 또한 전문학원제는, 현행 도로교통법 제99조의 규정에 의한 운전학원의 그것과 차별화된 교육의 질과 내용으로 평가를 받아 수익을 증대시키는 교통안전교육기관 및 운전전문교육기관으로 거듭나는 방향으로 보다 내실화한 교통안전교육과 운전교육을 전문적으로 실시하고

“어린이와 청소년을 상대로 하는 평생학습 차원의 도로교통체험교육”을 정부와 학교, 지자체로부터 위탁받아 실시하도록 개선해야 함.

□ 그 시행을 위한 개선방안(요약)으로는

- ① 도로교통법 상에 청소년 교통안전체험교육 부문을 신설하고 교통안전법 제56조에 따른 교통안전체험교육기관의 설립기준을 완화하여 그 사업영역을 민간으로 확대하는 것과 함께
- ② 교통안전교육 및 도로교통체험교육의 내용과 다양성을 확대하여 내실을 기해야 하고
- ③ 개별운전교사제 도입과 함께 일반운전학원의 설립기준을 대폭 완화하여 운전교육서비스의 질적 향상과 국토의 효율적 이용을 꾀하는 것과 함께 전문학원제로 인하여 잠식된 일자리를 복원 확대하고
- ④ 첨단과학 장비(차량시뮬레이터 등)를 이용한 적성검사와 교통안전체험교육 및 친환경 경제운전교육을 실시하고 이를 수료한 사람에게는 연습운전면허 기능시험을 면제하여 국민 편익을 도모하고
- ⑤ 운전면허 취득창구를 일원화하는 방향으로 관계 법률을 개정하고
- ⑥ 시험장의 시설 및 주변도로 외의 지역으로 출장하여 시험을 실시하는 방안을 강구하여 응시자 편익을 도모하고
- ⑦ 정형화 규격화 한 5시간의 차량시뮬레이터 교육을 법정하여 추가한 의무교육을 20시간 내외로 강화할 필요가 있으며
- ⑧ 최소한 1년 이상의 기간을 정하여 올바르고 정확한 운전행동과 습관을 유도하는 예비면허제를 도입하여 시행할 필요가 있음.

나아가서, 반드시 누락하여서는 안 될 사항으로서 운전전문 교육시설을 이용할 수 없는 사람도 큰 불편이 없이 운전면허를 취득할 수 있는 길을 열어 주어야 하는데, 평생학습 차원의 도로교통체험교육이나 운전면허 교통안전교육 등을 통하여 기본적인 교통법규와 기초적인 운전기능을 익힐 수 있도록 그 교육과정을 편성해야 함.

또한, 최종적인 운전능력 검증절차에 해당하는 도로주행시험의 내용과 방법을 운전면허를 취득한 이후 추가적인 도로연수가 불필요한 수준으로 강화하여 예비면허 기간 동안 정확하고 올바른 안전상식과 운전습관을 습득하고 들일 수 있도록 유도해야 함.

## 나. 교통안전체험교육 및 교통안전교육

교통위험과 환경오염이 날로 심화됨에 따라서 국민이 부담해야 할 사회적 비용이 증대되고 지구환경보전을 위해 국제사회에 지불해야 할 국가적 부담도 점점 높아지고 있는 마당에도 대국민 교통안전과 환경오염 방지를 위한 연구 및 교육 사업 모두를 배타적이고 생산성이 낮은 공공기관이 독점하고 있음.

배타적인 독점적 구조는 결국, 지속 발전을 위한 연구와 개발보다는 전시행정을 우선 시 하는 관행을 답습하는 구조로서 전문성이 떨어지는 인적구성에 따른 고비용 저효율의 교육시설 및 장비 구축에 따른 예산낭비를 부르고 국토의 효율적 이용률을 떨어뜨리고 있으며, 형식적이고 구시대적인 교육방식에 따른 부작용을 양산하고 있음.

### 1) 교통안전공단의 교통안전체험교육

교통안전법 제56의 규정에 의한 교통안전체험교육 등을 교통행정기관 및 지자체로부터 위탁받아 실시할 수 있는 기관을 시행령 제46조를 통해서 규정함에 있어서 필히 방대한 규모의 체험시설을 갖춰야 하는 아래(시행규칙 별표7)와 같은 교육의 내용과 방법으로 법정하여 민간사업자가 참여할 수 있는 여지를 원천적으로 봉쇄함으로써 공급자(국가)와 수요자(국민, 시민) 모두에게 필요이상의 과도한 비용과 불편을 요구하고 있음.

[별표 7] <개정 2009.12.31>

교통안전체험 연구·교육시설의 교육과정 등(제31조제2항관련)

1. 기본교육(8시간)

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1) 교통문화	○ 운송 서비스에 관한 사항 ○ 운송질서의 확립 ○ 응급처치의 방법	강의 및 시청각 교육	40분
(2) 교통법규와 안전이론	○ 신호와 안전한 통행 ○ 운전자의 준수사항 및 안전수칙 ○ 사고유형별 교통사고처리 ○ 음주운전의 위험 및 금지 ○ 운수사업 관계 법령 ○ 면허관리, 자동차 및 화물취급 요령	강의 및 시청각 교육	80분
(3) 운행점검 및 운전자세	○ 자동차의 일상점검 및 응급조치 방법 ○ 타이어 한계 체험 ○ 슬라롬(Slalom) 주행 등 기본 운전자세 ○ 자동차의 사각	자동차 실습 교육	90분
(4) 자동차의 특성	○ ABS(Anti-Lock Brake System) 등 자동차의 제동특성 ○ 빗길 등 이상기후 시 제동특성	자동차 실습 교육	90분
(5) 고속주행 특성	○ 운전자 감각변화 ○ 속도와 제동거리	자동차 실습 교육	90분
(6) 돌발상황 및 위험회피	○ 장애물 앞 정지 ○ 장애물 앞 회피	자동차 실습 교육	90분

2. 심화교육(16시간)

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1) 교통문화	○ 운송 서비스에 관한 사항 ○ 운송질서의 확립 ○ 응급처치의 방법	강의 및 시청각 교육	40분
(2) 교통법규와 안전이론	○ 신호와 안전한 통행 ○ 운전자의 준수사항 및 안전수칙 ○ 사고유형별 교통사고처리 요령 ○ 음주운전의 위험 및 금지 ○ 운수사업 관계 법령 ○ 면허관리, 자동차 및 화물취급 요령	강의 및 시청각 교육	80분
(3) 도로특성별 안전운전	○ 고속도로 안전운전 ○ 도시부도로(都市部道路) 안전운전 ○ 지방부도로(地方部道路) 안전운전	차량시뮬레이터 교육	80분

(4) 운행점검 및 운전자세	○ 자동차의 일상점검 및 응급조치 방법 ○ 타이어 한계 체험 ○ 슬라롬 등 기본 운전자세 ○ 자동차의 사각	자동차 실습 교육	120분
(5) 자동차의 특성	○ ABS 등 자동차의 제동특성 ○ 빗길 등 이상기후 시 제동특성	자동차 실습 교육	120분
(6) 타이어의 한계	○ 급제동 시 타이어의 한계 ○ 횡방향 미끄럼 체험	자동차 실습 교육	120분
(7) 고속주행 특성	○ 운전자 감각변화 ○ 속도와 제동거리	자동차 실습 교육	120분
(8) 돌발상황 및 위험회피	○ 장애물 앞 정지 ○ 장애물 앞 회피	자동차 실습 교육	120분
(9) 야간운행 특성	○ 보행자 시인성(視認性) ○ 증발·현혹현상 ○ 착각현상	자동차 실습 교육	120분
(10) 교통사고 사례분석	○ 대형 교통사고의 사고원인 및 예방대책	토의	40분

비고

: 교육·훈련 대상자에 따른 교육·훈련기간, 교육·훈련과정의 편성 등은 교통안전체험 연구·교육시설을 운영하는 자가 정한다.

- 위 교육과정 제1호 및 제2호에 따른 체험교육을 실시함에 있어서 보다 구체적이고 다양한 교통조건과 운전환경(예: 주야간, 교통개체, 빗길 안개길 빙판길 등과 같은 다양한 기상조건과 노면의 형태) 뿐 아니라, 차량의 진동(피칭, 롤링, 요잉)과 미끄러짐과 같은 물리적인 요소 그대로를 완벽하게 구현할 수 있기 때문에 선진 세계가 보다 높은 교육효과를 얻기 위한 목적으로 개발하여 적극 활용하고 있는 차량시뮬레이터를 통한 체험교육방식을 배제하고, 체험실습 상황의 대부분을 구현할 수 없는 방대한 규모의 실습장과 오염물질을 방출하는 실제 차량 등을 갖추도록 규정하고 있음.

▶ 검색키워드: 에코스타, 대형차량시뮬레이터, 차량운전시뮬레이터

- 보다 교육효과가 높은 차량시뮬레이터를 배척하고 수백억원의 건립비용과 연간 수억원에 달하는 관리비용을 요구하는 체험실습시설을 갖추게 함에 따라서 모든 교육수호가 전국을 통틀어 단 한 곳에 불과한 시설을 이용해야 하는 불편과 비용을 초래하고 있을 뿐 아니라, 당해 교육시설은 인위적인 빗길과 일방 단독주행 외, 교통안전체험교육의 필수조건에 해당하는 쌍방향 교통 및 개체 수의 조절, 안개길 빙판길 등과 같은 기상조건, 다양한 형태로 나타나는 노면의 상태, 야간운전 등을 통한 연습조건을 제공할 수 없다는 점에 문제가 있음.
- 한편, 위와 같은 첨단장비를 통한 교육의 효과를 국제기구의 거듭된 권고사항을 보고 들어 뒤늦게나마 깨달은 교통안전공단도 차량시뮬레이터를 이용한 교육효과가 실제차량과 시설, 실제차량과 도로를 이용한 교육의 결과보다 2배 이상의 높은 효과를 얻을 수 있다는 사실을 알게 되어 2003년경부터 그 개발을 시작한 바가 있으나 여전히 그 기술력이 세계적 수준과는 거리가 먼 걸음마 수준에 머물러 있기 때문에 위 표의 체험교육 중 제2호 심화교육 (3)의 내용조차 제대로 충족시키지 못하고 있는 실정임.

- 세계 각국에서는 이미 오래전부터 개인용 단말기와 PC를 사용하여 인터넷과 게임을 즐기는 수준의 손쉬운 사용기능과 안정적인 운영시스템을 갖춘 비교적 저렴한 가격의 차량시뮬레이터가 안정맞춤으로 제작돼 널리 활용되고 있음에도 불구하고 매년, 세계적 기준에 비추어서 그 기술력이 현격한 수준으로 뒤떨어지는 결과물을 내놓을 수밖에 없었던 이유는 전문성이 결여된 주문자(교통안전공단)와 학자적 양심을 저버린 특정기업 간에 형성된 유착관계 때문임.
- 이처럼 감독기관의 방임 하에 자행되는 무분별하고 방만한 사업운영에 의하여 “보다 현실적이고 효과적인 교육(안)을 담아 실현시킬 수 있는 차량시뮬레이터”를 개발하지도 활용하지도 못한 채로 작게는 연간 수백억원 많게는 연간 수천억원에 달하는 교통안전기금과 예산을 헛되이 낭비하여 교통발전과 관련 산업의 발전을 저해하고 국가적 부담을 가중시키는 등의 사회전반에 부정적인 영향을 미치고 있음.
- 차량운전시뮬레이터는 특정한 교육목적 별로 나누어 제작하는 게 아니라, 여러 형태의 도로와 기상조건을 나타내는 교통 환경에서 실제 차량을 운전하듯이 다양한 환경과 조건을 설정하고 선택할 수 있게끔 제대로 제작된 차량운전시뮬레이터의 프로그램 중에서 각각의 교육목적에 맞는 부분을 선택하여 사용하는 것임을 아는지 모르는지 저들은 하나의 프로그램을 여러 개로 나누어 제작하는 등, 중복투자와 실적 쌓기에 여념이 없어 바라보는 이의 마음을 안타깝게 하고 있음.

- [그림] 차의 측면상황조차 구현할 수 없는 1.5세대 차량운전시뮬레이터



## 2) 도로교통공단의 교통안전교육

또 하나의 걸치레와 낭비적인 사례로서 국가적 예산지원과 경찰청의 관리 감독 하에 도로교통법 제73조 및 제83조의 규정에 따른 교통안전교육(운전면허시험 응시 전 1시간 의무이수)과 특별한 교통안전교육(사안에 따라 차등을 둔 별칙성 교육) 및 검정업무 등을 국가로부터 위탁을 받아 독점적으로 실시하고 있는 도로교통공단 역시 위의 교통안전공단의 업무 형태와 크게 다르지 않은 방만한 사업의 운영으로 교통안전공단 못지않은 낭비와 부작용을 양산하고 있는데, 이는 그동안 무사안일을 부추기고 방치한 국회와 정부 감독기관의 무책임과 결코 무관하지 아니함.

- 우선, 지난 2011.6.8.자에 개정된 현행 도로교통법 제73조는 이례적으로 도로교통공단이 경찰청으로부터 위탁받아 실시하고 있는 교통안전교육의 내용을 비교적 상세하고 구체적으로 규정하고 있는데, 이를 통해서 입법자의 의도가 어디에 있는지를 충분히 짐작하고도 남음이 있다고 할 것임.

도로교통법 제73조(교통안전교육) ① 운전면허를 받으려는 사람은 대통령령으로 정하는 바에 따라 제83조제1항제2호와 제3호에 따른 시험에 응시하기 전에 다음 각 호의 사항에 관한 교통안전교육을 받아야 한다. 다만, 제2항제1호에 따라 특별한 교통안전교육을 받은 사람 또는 제104조제1항에 따른 자동차운전 전문학원에서 학과교육을 수료한 사람은 그러하지 아니하다.

1. 운전자가 갖추어야 하는 기본예절
2. 도로교통에 관한 법령과 지식
3. 안전운전 능력
4. 어린이·장애인 및 노인의 교통사고 예방에 관한 사항
5. 친환경 경제운전에 필요한 지식과 기능
6. 그밖에 교통안전의 확보를 위하여 필요한 사항 [전문개정 2011.6.8]

- 위 도로교통법 제73조제1항 제5호를 비롯한 동법 제83조(운전면허시험) 제1항 제5호, 동법 제48조(운전자의 의무) 등에 속한 “친환경 경제운전에 필요한 지식과 기능” 부문은 대한민국이 국제사회의 일원으로서 지켜야 할 의무이자 약속으로서 교통발전 뿐 아니라, 국가의 위상과 신뢰도에도 크게 영향을 미치는 중대한 사안에 해당함.
- 그럼에도 정부는 위 제73조의 개정이후 이를 시행할 수 있는 시행령과 시행규칙을 개정하지 아니한 채로 방치하고 있는데, 이는 감독당국의 방임과 막대한 교통안전 예산을 쏟아 부어 방만하게 운영하고

있는 도로교통공단의 구조적인 문제점으로부터 기인함.

[별표 16]

교통안전교육의 과목·내용·방법 및 시간(제46조제1항 관련)

1. 교통안전교육

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1)교통질서	○ 안전운전을 위한 태도, 성격 및 행동의 형성	시청각 교육	20분
(2)교통사고와 예방	○ 위험예측과 방어운전 ○ 어린이·장애인 및 노인의 교통 사고 예방	시청각 교육	20분
(3)자동차운전의 기초이론	○ 도로교통 이해하기	시청각 교육	20분

(비고)

1. 교통안전교육은 운전면허 학과시험 전에 함께 실시할 수 있다.
2. 교육과목, 교육내용 및 교육방법은 교통여건 등 변화에 따라 조정할 수 있다.

- 연간 1백만이 넘는 교육수효를 담당하고 있는 현행의 시행령 및 시행규칙에 따른 교통안전교육(안)에 위 제73조제1항 제1호부터 제6호까지 열거된 내용을 수용하여 충족시키기 위해서는 최소 3시간의 교육과정과 그 교육실행을 위한 기능실습시설이나 그에 준하는 장비가 필요한데, 그 대안 또한 차량시뮬레이터이었고 도로교통공단 역시도 운전면허시험 응시 단계의 교통안전교육 뿐 아니라, 벌칙성 교육 등에 사용할 차량시뮬레이터의 개발을 2002년경부터 추진해 오고 있었음.

- 하지만, 위의 교통안전공단과 유착 관계에 있는 업체(위 교통안전공단과 유착 관계에 있는 업체)의 기술력에 의존하여 제작하거나 그 기업의 기술력에도 미치지 못하는 업체가 제작한 차량시뮬레이터를 거액을 들여 구입하고 있는 실정이고 그 때문에 교육의 질적 수준이 오히려 퇴보하고 있는 것임.
- 더욱 안타까운 것은 초급수준의 차량시뮬레이터로서 미리 짜여진 시나리오에 의한 위험상황인 까닭으로 모든 실험자가 한 운전행위의 결과가 동일한 장소에서 동일한 모습으로 나타나기 때문에 곁에서 지켜본 사람이나 이미 사용한 경험이 있는 사람에게는 별무소용인 저급한 수준의 차량시뮬레이터를 음주운전 및 운전 중 휴대전화 사용에 따른 교통위험 예방교육을 실시하고 있는 실정임.
- 운전교육 또는 교통안전교육에 차량시뮬레이터가 필요한 이유이며 실제차량으로는 불가능한 교육효과 중 하나인 “개별 운전자의 위험행동에 따른 다양한 결과 표출”은 오늘 날 저들이 개발했다는 1.5세대 시뮬레이터를 2세대쯤 앞서가는 차량시뮬레이터로서 “내가 운전하는 자동차의 행동 여하에 따라서 영상속의 다른 자동차가 인지하고 반응하는 수준의 차량시뮬레이터”이어야만 얻을 수 있음.

- [그림] 모든 실험자의 결과가 동일하고 차의 측면상황을 반영할 수 없는 1.5세대 음주운전자 교육용 차량시뮬레이터



- 이처럼 세계적으로 널리 사용되고 있는 차량시뮬레이터의 현주소조차 알지 못하는 사람들에 의하여 주문 제작된 나머지, 고작해야 잘 찍어 제작한 동영상에 포함된 시청각 교재를 통한 교육효과를 뛰어 넘지 못하는 “음주운전자 체험교육용 시뮬레이터”와 운전면허 관련 시책에 반하는 “도로주행시험 코스 답습용 시뮬레이터”를 제작 전시한 게 전부이고 오락게임기 제작수준에도 미치지 못하는 개발(?)능력을 위하여 오늘 이 시간에도 막대한 교통예산을 헛되이 낭비하고 있음.

- 자신의 경험에 비춘 “도로주행시험 코스 답습용 시뮬레이터”의 효과 예측으로서 초보운전자 시절의 경험과 초행길 운전의 경험을 돌이켜 본 다음, 내비게이션 음성 길안내에 따라서 진행되는 도로주행시험 응시자의 운전능력과 비교하여 판단해 볼 경우, 득보다는 실이 크다는 사실을 알 수 있을 뿐 아니라, 운전면허제도 시행의 목적과 취지에도 반하는 것임을 쉽게 가늠할 수 있었음에도 불구하고 거액을 들여서 당해 사업을 강행했던 이유는 비전문가(경영책임자)의 독단과 기관 내 부서 간의 협업 및 정보교류를 가로막는 ‘칸막이’가 그 무엇보다 더 크게 작용했기 때문임.
- 선진 기술력으로 개발한 앞선 장비에 대한 정보를 알려하지도 들으려 하지도 않고 애써 외면하는 한편으로 공개입찰에 끼어 들 여지조차 원천적으로 봉쇄한 채로 사업을 진행하는가 하면, 동일 기관 내 부서 간의 정보 교류와 업무협조가 이루어지지 않음으로써, 무엇에 쓰려는 누구를 위한 무엇을 위한 사업의 결과물인지조차 구분하기 어려운 그 알량한 결과물마저도 중복 투자되는 결과를 초래하고 있음.

**[소결론]** 따라서 이제라도 방만하기가 이를 데 없고 비효율적인 사업운영의 원인을 철저히 분석하고 밝혀내 중복투자와 혈세낭비를 방지하는 것과 함께, 교육의 내용 및 장비를 개선하고 그 교육사업의 영역을 민간으로 확대하여 예산의 효율성을 높이고 교육의 내실화를 기하여 질적 향상을 꾀해야 할 것임.

또한, 지난 2011.6.8.자에 개정된 도로교통법 제73조를 충실히 이행할 교통안전교육(안)을 마련해야 할 것인데, 개선할 교통안전교육을 이수한 사람의 능력이 현행의 장내기능시험을 통과한 사람의 능력을 능가하는 수준을 갖출 수 있도록 그 교육의 내용을 편성해야 하고 당해 교통안전교육을 수료한 사람에게는 장내기능시험을 면제하는 방향으로 관련 법령을 개정할 필요가 있음.

나아가서 일상 또는 정기점검의 소홀로 인하여 발생하는 자동차 고장에 따른 2차사고 발생 등과 같은 유형의 교통위험과 보험손해율도 날로 증대되는 있으므로, 도로교통법 상에 중고교생을 비롯한 청소년을 상대로 하는 평생학습 차원의 도로교통체험교육을 신설하고 그 교육(안)에 법규와 기능 뿐 아니라, 자동차 일상점검 및 응급조치 요령을 포함시켜 시행하는 것과 함께 당해 도로교통체험교육을 수료한 사람에게는 향후 운전 면허 취득 시 장내기능시험을 면제하는 방향으로 관계 법령을 개정할 필요가 있음.

## 2. 개선 방안

### 가. 예산낭비 방지 및 정책의 실효성 증대를 위한 개선 사항

- 1) 교통안전 관련 공공기관의 중복투자 및 전시행정 점검 개선
- 2) 중고교생(청소년) 등을 상대로 하는 “도로교통체험교육” 신설
- 3) 도로교통법 상의 교통안전교육 내용 확대 및 개선
- 4) 교통안전교육 수단 개선과 선진 첨단장비 도입을 통한 예산낭비 방지
- 5) 교통안전체험교육 및 도로교통체험교육 시행기관 민간으로 확대
- 6) 개인운전교사제 도입 및 운전학원 설립 운영기준 완화
- 7) 운전면허시험기관 일원화 공정성 확보를 통한 제도적 안정성 확보
- 8) 친환경 경제운전 보급 및 확산을 위한 정책의 실효성 제고 및 내실화
- 9) 교통안전 및 운전교육 장비 첨단화를 통한 온실가스 배출량 감축

### 1) 교통안전 관련 공공기관의 중복투자 및 전시행정 점검 개선

도로교통 분야의 발전을 위한 연구 및 개발과 대국민 교통안전에 관한 교육 및 홍보를 전담하는 경찰청 산하 도로교통공단이 존재함에도 불구하고 국토교통부 산하 교통안전공단은 해양, 항공, 철도 분야 뿐 아니라, 도로교통 분야의 교통안전 교육 및 홍보까지를 담당하고 있음.

때문에, 그 중복사업을 위한 국가적 예산의 합리적 근거로 내세우고 있는 바와 같이 “사업용자동차의 영역과 비사업용자동차의 영역”을 구분하여 운영해야 할 이유가 무엇인지를 물어 점검하여 개선할 필요가 있음.

또, 그 각각의 구분영역 시행과정의 일부분이 중첩되기 때문에 상호 협력체계를 구축하기 보다는 논공행상을 위한 전시행정으로 생산성을 떨어트리고 교통발전을 저해하고 있다는 등의 공적기관에 대한 문제제기에 따른 국민의 부정적인 시각을 해소할 필요가 있음.

나아가서, 두 기관의 수장을 비롯한 주요부서 책임자의 비전문성으로 인하여 야기되는 문제점으로서 동일 기관 내 부서 간의 반목과 견제로 인하여 낭비되거나 발전을 저해하는 요소가 무엇인지, 교통안전교육의 수준과 결과가 정체 또는 퇴보하고 있는 요인은 또 무엇인지를 살펴 점검하는 작업을 통하여 교통안전 기금 및 예산의 낭비를 막고 교통안전 관련 공공서비스의 질적 수준을 향상시킬 필요가 있음.

## 2) 중고교생 등을 상대로 하는 “도로교통체험교육” 신설

일찍이 시행해 온 다른 나라들에 비해 너무 늦은 청소년(14세 이상) 조기 교통안전교육을 통한 교통사고 예방 및 기초질서 확보를 위하여 도로교통법 상에 관련 조항을 신설하여 의무 수료하도록 정함.

어느 순간 지리멸렬하여 자칫 형식에 그칠 수 있었던 청소년 교통안전교육을 흥미를 유발하여 적극적인 참여를 유도하는 차량운전시뮬레이터를 이용한 교육방식으로 전환한 이후 기대 이상의 효과를 거두고 있는 교통선진국의 경우와 2005년에 처음 시작한 중국의 경우가 그런 것처럼 모든 교통수요자에게 법제운용의 필요성과 자동차의 특성을 정확히 알려 안전하고 건전한 선진교통의 기틀을 마련해야 함.

나아가서, 2차적 교통사고 방지를 위한 자동차 일상점검요령과 기본적인 정비교육(안)을 함께 편성하여 교통안전교육을 실시할 필요가 있고, 교통사고유자녀 보호라는 명분으로 거둬들여 허투루 관리되고 있는 기금을 교통사고 예방 목적의 청소년 조기 교통안전교육 발전을 위한 목적으로 사용할 수 있도록 조치할 필요가 있음.

### **3) 교통안전교육의 내용 확대 및 개선을 통한 실효성 제고**

2011.6.28.자 개정의 도로교통법 제73조의 규정에 따른 범위와 내용을 충족시키지 못한 채로 시행하고 있는 현행의 교통안전교육 부문을 현행과 같은 1시간의 시청각 교육과 2시간의 기능체험 실습교육이 추가된 도로교통체험교육(3시간)으로 구분하여 시행하고 당해 도로교통체험교육을 이수한 사람에게는 연습운전면허 기능시험을 면제 함.

### **4) 최첨단 교통안전교육 수단 개선과 장비 도입을 통한 예산낭비 방지**

기획과 연출이 아닌 지능형 운전교육 장비로서 실제차량으로는 연습이 불가능한 위험상황에서의 연습이 가능함으로 실제차량을 이용한 연습의 경우보다 2배나 높은 효과를 얻을 수 있으며, 사용자의 행동에 따라서 반응하고 변화하는 수준의 교통여건과 운전환경을 구현할 수 있는 차량 시뮬레이터를 활용하여 교통안전법 상의 교통안전체험교육과 도로교통법 상에 신설할 도로교통체험교육 등을 실시함.

#### 5) 교통안전체험교육 및 교통안전교육 등의 시행기관 민간으로 확대

신설할 도로교통법 상의 도로교통체험교육 뿐 아니라, 필히 방대한 고속주행 시설을 요구하는 교통안전법 상의 교통안전체험교육을 기왕에 구축돼 있는 운전전문학원의 시설을 적극 활용할 수 있는 방향으로 관계 법령을 개정하고 그 교육의 수단과 내용을 실효성(비용대비 효과)을 배가시킬 수 있는 방향으로 변경함으로써 유휴시설 활용을 통한 국토의 효율적 이용을 제고하는 것과 함께 독점 중복운영에 따른 예산낭비를 막고 국민 불편을 해소함.

#### 6) 개인운전교사제 도입 및 운전학원 설립기준 완화

중국과 북한을 제외한 세계 모든 나라는 운전학원과 관련한 법제를 운영함에 있어서 그 설립 및 운영기준을 시설에 두지 아니하고 지도하는 사람의 능력을 시장이 평가하는 방향으로 운영하고 있음.

이러한 세계적 정책기조는 자본으로부터 비롯되는 서비스의 품질저하 및 수강료 폭리 등, 독점적 시장구조에 따른 폐해를 차단할 목적으로서 국가로부터 그 자격을 취득한 개인운전강사 또는 개인운전교사의 능력을 시장이 평가하고 선택할 수 있는 수요자 중심의 운영구조임

### 7) 운전면허시험기관 일원화 공정성 확보를 통한 제도적 안정성 확보

비용대비 효과가 낮을 뿐더러, 불평등 요소에 따른 위헌논란 등을 비롯한 온갖 사회적 부작용과 폐단을 불러일으키고 있기 때문에 더 이상의 발전을 기대할 수 없는 자동차운전전문학원제의 핵심적인 요소인 기능 및 도로주행 검정 부문을 공공기관으로 일원화 함.

일원화를 통하여 시험의 내용을 선진국 수준으로 높여 현실화할 수 있는 명분과 공감대를 확보하고 실제적이며 안전한 운전능력 습득 및 향상을 위한 수준 높은 교육과 좀 더 많은 연습기간을 유도함으로써, 국가시험의 공정성을 확보하고 운전전문학원의 수익을 증대시킬 수 있는 토대를 마련하여 운전면허시험제도의 선진화와 안정적인 운영체계를 정착시킴.

### 8) 친환경 경제운전 보급 및 확산을 위한 정책의 실효성 제고 및 내실화

현행 도로교통법 제73조제1항 제5호 및 제83조제1항 제5호의 규정에 의한 “친환경 경제운전에 필요한 지식 및 기능”은 도로에서 자동차를 가급적 연료를 적게 사용하는 방법과 오염물질을 적게 배출하는 방법으로 사용할 수 있는 운전능력을 말하는 것임.

당해 친환경 경제운전은, 일상적인 자동차 점검과 과속을 하지 않는 등의 준법운전은 물론이고 눈앞에 펼쳐지는 교통상황을 정확히 분석하고 적절히 대응하여 위험상황을 유발하지 않는 것과 함께 돌발적인 상황에 적절히 대처할 수 있는 능력을 갖춰야만 가능함.

결론적으로, 모든 운전자에게 위와 같은 능력을 갖출 것을 요구하는 “친환경 경제운전에 필요한 지식 및 기능에 관한 교육 및 시험”은 일상 점검과 준법운전을 정확히 알고 행할 수 있는 능력, 적절한 기어변속 및 가속과 감속 능력, 급제동으로 인한 속도의 손실을 줄여 연료 절약과 온실가스 배출량을 줄이고 제동장치로부터 발생하는 오염물질을 줄이고 소모품의 수명을 늘릴 수 있는 운전능력을 갖추게 하는 것이고 그 능력을 갖추었는지를 점검하는 것을 말함.

따라서 오늘 날 시행하고 있는 운전면허취득절차에 따른 결과를 훨씬 능가하는 운전능력을 갖출 수 있도록 교통안전교육과 운전면허시험을 시행할 것을 요구하는 도로교통법 제73조제1항 제5호 및 제83조제1항 제5호의 입법목적 및 취지를 달성할 수 있는 방향으로 관계 시행령 또는 시행규칙을 개정하여 시행해야 할 것임.

나아가서, 그 사용 가능한 범위와 여건이 매우 제한적이고 비용대비 연습효과가 낮은 실제차량을 이용한 운전교습만으로는 친환경 경제운전 능력을 갖출 수 없다고 할 것이므로, 전체 교육 및 시험의 상당 부분을 최근 개발돼 보급하고 있는 4세대 차량시뮬레이터로 대체하여 입법목적을 달성하고 운전면허 취득비용과 예산을 절감해야 할 것임.

▶ 검색키워드: 차량운전시뮬레이터 / 대형차량시뮬레이터

9) **교통안전 및 운전교육 장비 현대화 첨단화를 통한 온실가스 배출량 감축**  
현행 도로교통법 시행규칙 별표32(제106조제1항 관련) 제3호 라목의 규정에 의한 “모의운전장치교육” 및 동법 제2조 제32호 다목의 규정에 의한 “전산장치에 의한 모의운전연습시설”이라 함은 “차량시뮬레이터를 이용한 운전전문학원의 교육”과 “차량시뮬레이터를 이용하여 운전을 연습하는 시설”을 말함.

우리나라가 위의 차량시뮬레이터를 이용한 운전교육을 처음으로 도입한 시기는 1995년 자동차운전전문학원제와 도로주행시험제를 도입했던 시기와 같고 1997년경부터 본격 사용하기 시작한 차량시뮬레이터를 1세대라 할 수 있음.

그 기술수준이 워낙이 미약한 나머지 호응도와 효용성이 낮아 사용을 기피하는 현상이 잦아지고 그 때문에 발생한 오랜 공백기를 거쳐서 최근(2005년 이후)에 다시 공공기관이 특정업체와 협업하여 개발했다는 “교통안전공단의 에코드라이빙 교육용 차량시뮬레이터 및 교통안전체험교육용 차량시뮬레이터”와 “도로교통공단의 음주운전자 교육용 및 도로주행시험 코스 답습용 차량시뮬레이터”를 1.5세대 또는 2세대 차량시뮬레이터라고 말할 수 있음.

앞에서 언급한 바와 같이 두 공단이 오늘 날 사용하고 있는 제2세대 차량시뮬레이터 역시 심화교육(안) 뒷받침할 수 없을뿐더러 실제차량을 이용한 교통 및 운전상황과 감각을 구현할 수 없는 기술력의 한계점 때문으로 전시용내지는 논공행상용으로 전락할 수밖에 없는 수준임.

하지만, 공백기를 거치지 아니하고 지속적으로 연구 개발해 온 교통선진국이 오늘 날 매우 유용하게 활용하고 있는 4세대 차량시뮬레이터와 국내 기업이 이들의 기술력을 차용하여 개발한 차량시뮬레이터를 이용한 운전연습 효과는 실제차량을 이용한 운전교육 효과를 2배 이상 증가하는데, 이러한 효과는 4세대 차량운전시뮬레이터를 사용하고 있는 미국, 유럽 등지의 모든 나라와 직접 체험해 본 사람들이 공히 인정하고 있음.

위의 4세대 차량운전시뮬레이터는 교통안전법 시행규칙 별표7(제31조제2항 관련) 제1호(기본교육) 및 제2호(심화교육)의 교육방법 중 ‘자동차실습교육’ 모두를 대신할 수 있음은 물론이고 그 기반시설이 아무리 방대할지라도 실제차량으로 결코 실행할 수 없는 부분까지를 완벽하게 구현할 수 있다는 점도 세계적으로 공히 인정된 기술력임.

따라서 이제 고급인력을 동원한 공공기관의 10년여 간의 연구 개발의 결과가 고작 2세대 차량시뮬레이터를 제작하는 수준에 머물러 있다는 사실을 감추고 비호하는 자세와 모처럼 맞이한 절호의 기회를 배척하는 등의 미움함으로 국가적 예산을 거둬 탕진하기보다는 솔직히 인정하고 따라잡아 적절히 사용하여 “보다 높은 법질서 교통안전을 확보할 수 있는 운전면허제도”와 저탄소 녹색성장을 위한 국가적 과제를 완성하고 청년층 일자리 확대와 과학인재 및 원천기술 개발의 원동력으로 적극 활용해야 할 것임.

## □결론 및 개선효과

이상과 같은 방향으로 법제를 개선할 경우,

- 중복투자에 따른 예산낭비를 막아 생산성을 높일 수 있고
- 국가적 예산 추가편성과 국민의 추가적 부담을 요구하지 아  
니한 채로 오랜 숙원사업 중 하나인 청소년 조기 교통안전  
교육을 시행할 수 있으며,
- 전국에 산재해 있는 400여개 소의 자동차운전전문학원의  
운영수익을 높여 보전이 가능하여 교습자 및 응시자 편의를  
지속제공 유지할 수 있으며,
- 운전교육(연습) 및 운전면허취득 비용의 원가를 낮추는 효  
과와 보다 높은 양질의 운전교육서비스를 제공할 수 있는  
기회를 동시에 얻을 수 있으며,
- 원천기술 개발능력과 청년층 일자리를 확보 확대할 수 있고
- 운전을 처음으로 배우는 시기부터 올바른 운전기법을 습득  
하여 에너지절감과 지구환경보전에 크게 기여할 수 있으며,
- 차량시뮬레이터를 사용한 시간만큼의 실제차량 연습시간을  
줄일 수 있으므로 화석연료 사용량과 오염물질 배출량을 크  
게 줄일 수 있음.

## 4. 법령 개정령안

△교통안전법 제56조의 제목 및 제1항을 다음과 같이 한다.

제56조(교통안전체험에 관한 교육시설의 설치 등) ① 교통행정기관의 장은 교통수단을 운전·운행하는 자의 교통안전의식과 안전운전능력을 효과적으로 배양하고 이를 현장에서 적극적으로 실천할 수 있도록 교통안전체험에 관한 교육시설을 이용자의 불편이 없도록 전국에 고루 설치·운영해야 한다. 이 경우, 도로교통법 제74조의 규정에 따른 교통안전교육기관으로 지정을 받은 시설의 경우에는 교통안전체험에 관한 교육시설을 갖춘 것으로 본다.

△교통안전법 시행령 제46조 제1항을 다음과 같이 한다.

제46조(교통안전체험에 관한 교육시설의 설치·운영) ① 법 제56조제1항에 따른 교통안전체험에 관한 교육시설(이하 "교통안전체험교육시설"이라 한다)은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 시설 : 야간운전, 빗길, 빙판길, 안개길, 산악도로주행, 고속주행과 다양한 형태의 도로 및 노면 등에 따른 자동차의 동적변화와 특성을 체험할 수 있도록 설계된 차량시뮬레이터
2. 전문인력 : 국토해양부령으로 정하는 자격과 경력을 갖춘 자로서 교통안전체험에 관하여 국토해양부령으로 정하는 교육·훈련과정을 마친 자 또는 도로교통법 제76조제2항 규정에 의한 교통안전교육강사
3. 장비 : 공인된 교통안전체험용 차량시뮬레이터

△교통안전법 시행규칙 별표7(제31조제2항 관련)을 다음과 같이 한다.

제1호(기본교육) 및 제2호(심화교육)의 교육방법 중 ‘자동차실습교육’을 ‘차량시뮬레이터교육’으로 변경한다.

[별표 7]

교통안전체험 교육시설의 교육과정 등(제31조제2항관련)

1. 기본교육(8시간)

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1) 교통문화	○ 운송 서비스에 관한 사항 ○ 운송질서의 확립 ○ 응급처치의 방법	강의 및 시청각 교육	40분
(2) 교통법규와 안전이론	○ 신호와 안전한 통행 ○ 운전자의 준수사항 및 안전수칙 ○ 사고유형별 교통사고처리 ○ 음주운전의 위험 및 금지 ○ 운수사업 관계 법령 ○ 면허관리, 자동차 및 화물취급 요령	강의 및 시청각 교육	80분
(3) 운행점검 및 운전자세	○ 자동차의 일상점검 및 응급조치 방법 ○ 타이어 한계 체험 ○ 슬라롬(Slalom) 주행 등 기본 운전자세 ○ 자동차의 사각	차량시뮬레이터 교육	90분
(4) 자동차의 특성	○ ABS(Anti-Lock Brake System) 등 자동차의 제동특성 ○ 빗길 등 이상기후 시 제동특성	차량시뮬레이터 교육	90분
(5) 고속주행 특성	○ 운전자 감각변화 ○ 속도와 제동거리	차량시뮬레이터 교육	90분
(6) 돌발상황 및 위험회피	○ 장애물 앞 정지 ○ 장애물 앞 회피	차량시뮬레이터 교육	90분

2. 심화교육(16시간)

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1) 교통문화	○ 운송 서비스에 관한 사항 ○ 운송질서의 확립 ○ 응급처치의 방법	강의 및 시청각 교육	40분
(2) 교통법규와 안전이론	○ 신호와 안전한 통행 ○ 운전자의 준수사항 및 안전수칙 ○ 사고유형별 교통사고처리 요령 ○ 음주운전의 위험 및 금지 ○ 운수사업 관계 법령 ○ 면허관리, 자동차 및 화물취급 요령	강의 및 시청각 교육	80분
(3) 도로특성별 안전운전	○ 고속도로 안전운전 ○ 도시부도로(都市部道路) 안전운전 ○ 지방부도로(地方部道路) 안전운전	차량시뮬레이터 교육	80분
(4) 운행점검 및 운전자세	○ 자동차의 일상점검 및 응급조치 방법 ○ 타이어 한계 체험 ○ 슬라롬 등 기본 운전자세 ○ 자동차의 사각	차량시뮬레이터 교육	120분
(5) 자동차의 특성	○ ABS 등 자동차의 제동특성 ○ 빗길 등 이상기후 시 제동특성	차량시뮬레이터 교육	120분
(6) 타이어의 한계	○ 급제동 시 타이어의 한계 ○ 횡방향 미끄럼 체험	차량시뮬레이터 교육	120분
(7) 고속주행 특성	○ 운전자 감각변화 ○ 속도와 제동거리	차량시뮬레이터 교육	120분
(8) 돌발상황 및 위험회피	○ 장애물 앞 정지 ○ 장애물 앞 회피	차량시뮬레이터 교육	120분
(9) 야간운행 특성	○ 보행자 시인성(視認性) ○ 증발·현혹현상 ○ 착각현상	차량시뮬레이터 교육	120분
(10) 교통사고 사례분석	○ 대형 교통사고의 사고원인 및 예방대책	토의	40분

비고

: 삭제

△도로교통법 제2조(정의) 제32호 사목을 다음과 같이 신설한다.

사. 대통령령으로 정하는 개인운전강사의 자격을 취득한 사람

△도로교통법 제73조(교통안전교육) 제1항을 다음과 같이 한다.

① 운전면허를 받으려는 사람은 대통령령으로 정하는 바에 따라 제83조제1항제2호와 제3호에 따른 시험에 응시하기 전에 다음 각 호의 사항에 관한 교통안전교육을 받아야 한다. 다만, 제2항제1호에 따라 특별한 교통안전교육을 받은 사람과 본조 제3항에 따라 도로교통체험교육 및 평가를 받은 사람은 그렇지 아니하다.

△도로교통법 제73조 제3항을 다음과 같이 신설한다.

③ 14세 이상의 모든 사람은 다음 각 호의 사항에 대하여 시청각 또는 모의운전장치를 이용한 도로교통체험교육 및 평가(이하, “도로교통체험교육 평가”라 한다.)를 받아야 한다. 다만, 이 법 제83조제1항 및 제2항에 따라 운전면허시험에 합격하고 운전면허를 받은 사람은 그렇지 아니하다.

1. 보행자 및 운전자가 갖추어야 하는 기본예절
2. 도로교통에 관한 법령과 안전수칙
3. 교통수단에 관한 안전상식 및 기초기능
4. 친환경 경제운전에 필요한 지식과 기능
5. 어린이·장애인 및 노인의 교통사고 예방에 관한 사항
6. 위 제1호부터 제5호까지의 교육에 대한 평가

△도로교통법 제73조 제4항을 다음과 같이 신설한다.

④ 교통안전법 제3조제3항 소정의 '국가등'은 14세 이상의 모든 사람이 제3항의 규정에 따른 '도로교통체험교육평가'를 받을 수 있도록 학교당국의 협조를 구하는 등의 방법을 통하여 적극 지원해야 한다.

△도로교통법 제73조 제5항을 다음과 같이 신설한다.

⑤ 교통안전교육기관의 장은 제3항의 도로교통체험교육평가를 받은 사람에게 수료증을 발급하고 대통령령이 정하는 바에 따라 전산기록 보관해야 한다.

△도로교통법 제73조 제6항을 다음과 같이 신설한다.

⑥ 지방경찰청장은 제3항의 규정에 따른 도로교통체험교육평가를 받은 사람이 생애 최초로 운전면허시험에 응시할 때에는 제1종 보통연습면허 및 제2종 보통연습면허 기능시험을 면제해야 한다.

△도로교통법 제84조 제1항 제8호를 다음과 같이 한다.

8. 제73조제3항의 규정에 따른 '도로교통체험교육평가'를 받은 사람.

△도로교통법 시행령 제37조제1항을 다음과 같이 한다.

① 법 제73조제1항에 따른 교통안전교육(이하 "교통안전교육"이라 한다)은 같은 항 각 호의 사항에 대하여 시청각교육 등의 방법으로 1시간의 교육을 실시하고 법 제73조제3항에 따른 도로교통체험교육평가는 같은 항 각 호의 사항에 대하여 시청각교육 및 체험교육 등의 방법으로 3시간의 교육을 실시한다.

△도로교통법 시행규칙 별표16 제1-1호를 다음과 같이 신설한다.

1-1. 도로교통체험교육

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1)도로교통 법령	○ 안전운전을 위한 태도, 성격 및 행동의 형성 ○ 법질서 교통법규에 대한 이해 ○ 대기환경보전정책에 대한 이해	시청각 교육	30분
(2)안전상식	○ 도로와 자동차에 대한 이해 ○ 자동차의 일상점검 및 응급조치	시청각 교육	30분
(3)기초기능	○ 운전기기 조작 ○ 응용주행	체험교육	50분
(4)친환경경제운전	○ 친환경 경제운전에 기능	체험교육	50분
(5)안전운전	○ 위험예측과 방어운전 ○ 어린이·장애인·노인 교통사고예방	체험교육	20분

(비고)

1. 위 교육방법 중 체험교육은 경찰청장이 인증한 차량시뮬레이터로 실시한다.
2. 도로교통체험교육은 운전면허 학과시험 전에 함께 실시할 수 있다.
3. 교육 수료 후 장내기능시험을 면제받으려는 사람은 제1-2호에 따른 “도로교통체험교육평가”에 합격해야 한다.

△도로교통법 시행규칙 별표16 제1-2호를 다음과 같이 신설한다.

1-2. 도로교통체험교육평가

평가항목	평가내용	감점
(1)교통지식	○ 교통지식 및 안전상식에 관한 OX 또는 객관식 문항에 대하여 오답을 선택할 때마다 감점	각각의 문항별로 오답을 선택할 때마다 2점씩 감점
(2)운전기기 조작능력 점검	○ 시동장치, 기어장치, 전조등, 방향지시등, 와이퍼 등을 정확하게 조작하지 못하고 오류를 범할 때마다 감점	각각의 점검 항목별로 오류를 범할 때마다 5점씩 감점
(3)출발 및 제동능력 점검	○ 급출발, 급가속, 급제동을 할 때마다 감점	항목별로 위반 시마다 5점씩 감점
(4)안전거리 유지 능력 점검	○ 차의 속도에 비례한 안전거리를 유지하지 못할 때마다 감점	안전거리미확보 시마다 5점씩 감점
(5)차선(차로) 변경 및 유지 능력 점검	○ 부적절하고 부정확한 방법으로 차선을 변경하여 다른 교통을 위협에 빠트릴 때마다 감점 ○ 자기의 차로를 정확하게 유지하지 못하고 다른 차로를 침범할 때마다 감점	항목별로 위반 시마다 5점씩 감점
(6)위험인지 및 반응속도 점검	○ 위험을 미리 인지하지 못하거나 적절히 대응하지 못하여 교통사고가 발생할 때마다 감점	교통사고 1회 발생 시마다 30점 감점
(7)친환경 경제운전 능력 점검	○ 평가주행 결과가 평균 이산화탄소 배출량을 초과하였을 때에 감점 ○ 평가주행 결과가 평균 연료소모량을 초과하였을 때에 감점	이산화탄소 평균 배출량을 초과하였거나 평균 연료소모량을 초과하였을 때 : 10점 감점

(비고)

1. 도로교통체험교육평가는 경찰청장이 인증한 차량시뮬레이터로 실시한다.
2. 평가의 합격기준은 100점 만점에 60점 이상으로 한다.

△도로교통법 시행규칙 제67조제1항 관련 별표25를 다음과 같이 한다.

[별표 25] 도로주행시험을 실시하기 위한 도로의 기준(제67조제1항관련)			
실시항목	설정기준	내 용	허용범위
총 주행거리	15km 이상	○ 주행여건이 <b>비교적</b> 양호한 도로	

△도로교통법 시행규칙 제106조제1항 관련 별표32를 다음과 같이 한다.

별표32 운전면허 종별 교육과목·교육시간 및 교육방법 등(제106조제1항관련)

1. 전문학원의 교육과목 및 교육시간

(단위: 시간)

교육과목		면허종별			
		보통(연습)면허	대형면허 및 특수면허	소형면허	원동기장치 자전거면허
학과 교육	운전이론 등	5	3	5	5
모의 운전 교육	기본조작	5	5	5	4
	응용주행		5	5	4
	소 계		10	10	8
도로주행교육 (연습면허소지자)		10	.	.	.
계		20	13	15	13

다. 모의운전교육 및 도로주행교육은 위 표에서 정한 시간 이상의 교육을 실시함을 원칙으로 하되, 다음 각 호의 경우에는 예외로 할 수 있다.

라. 보통(연습)면허의 모의운전교육시간과 도로주행교육시간은 전문학원의 설립·운영자가 교육생과 협의하여 자율적으로 정할 수 있다. 다만 모의운전교육과 도로주행교육을 합하여 총 15시간 이상 교육하여야 한다.

## 2. 전문학원의 교육과정별·단계별 교육내용

면허 종별	교육과정	단계별	시간	교육 내용
제1종 보통(연 습)면 허 및 제2종 보통(연 습)면 허	학 과 교 육	1교시 ~ 5교시		교통사고 실태 및 인명 존중, 사각지대와 운전, 인간의 능력과 차에 작용하는 자연의 힘, 초보운전자의 교통사고사례, 야간운전, 악천후운전, 교통사고발생 시 조치, 보험, 안전운전 장치의 이해, 고속주행 시 안전운전
	모의운전 교 육	1단계	1교시 ~ 5교시	운전기기조작, 차로준수, 모퉁이 통행, 방향전환, 기어변속요령, 위험회피요령, 친환경경제운전요령, 기 능평가 등
	도로주행 교 육	1단계	6교시 ~ 15교시	도로주행 시 운전자의 마음가짐, 주변교통과 합류하는 방법, 속도선택, 교차로 통행방법, 위험을 예측한 방어운전 요령 등

## 3. 전문학원의 모의운전교육 방법

라. 모의운전장치교육: 제1종 보통면허 및 제2종 보통면허의 운전교육과목 중 모의운전교육 5시간은 아래 표(3-1)의 내용과 동일한 교육프로그램이 담긴 모의운전장치로 실시해야 한다.

### 3-1. 모의운전교육 및 능력평가의 내용·방법·시간

교육과목	교육내용	교육방법	교육시간
(1)기본조작	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 편의장치 사용법</li> <li>2. 조명장치 사용법</li> <li>3. 운전장치 사용법</li> <li>4. 시동요령</li> <li>5. 출발과 정지</li> <li>6. 핸들 조작 요령</li> <li>7. 기어 변속 요령</li> <li>8. 저속 주행 연습</li> <li>9. 제동과 차간거리</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분
(2)응용주행-1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 사각지대 확인하기</li> <li>2. 차로(선) 진입하기</li> <li>3. 고속도로등 가속차로(선) 이용하기</li> <li>4. 운행 중 주정차하기</li> <li>5. 고속도로등 감속차로 이용하기</li> <li>6. 무신호교차로 통행하기</li> <li>7. 신호등교차로 통행하기</li> <li>8. 회전교차로 통행하기</li> <li>9. 교통 장애물 피해가기</li> <li>10. 추월양보 및 추월하기</li> <li>11. 연습주행 및 평가</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분
(3)응용주행-2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 야간운전 기초강습</li> <li>2. 야간 위험인지 및 대처요령</li> <li>3. 야간 추월차량 배려하기</li> <li>4. 야간 추월하기</li> <li>5. 야간 장애물 식별하기</li> <li>6. 야간 주정차하기</li> <li>7. 야간 시험주행 및 평가</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분
(4)응용주행-3	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 점검과 예측</li> <li>2. 위험상황 대처하기</li> <li>3. 돌발상황 인지 및 대응연습(1)</li> <li>4. 돌발상황 인지 및 대응연습(2)</li> <li>5. 돌발상황 인지 및 대응연습(3)</li> <li>6. 평가주행</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분
(5)친환경경제운전	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 교습 전 체험운전</li> <li>2. 체험운전결과</li> <li>3. 에코운전교습</li> <li>4. 최종 평가주행</li> </ol>	체험교육 및 평가	60분

## 5. 개정 법령에 따른 제1,2종 보통면허 취득절차

구 분	교육 및 시험(검사) 항목	비 고
1	적성(신체)검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 시험장 내 신체검사실</li> <li>○ 신체검사지정병원</li> </ul>
2	교통안전교육	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 무상 시청각교육 1시간</li> <li>○ 시험장 내 교육장 또는 교통안전교육기관(자동차운전전문학원) 이용 수료</li> <li>○ 도로교통체험교육평가에 합격한 사람으로서 생애 처음 운전면허 시험에 응시하는 사람은 면제</li> </ul>
3	학과시험	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 시험장 내에서 실시</li> <li>○ PC학과시험과 페이퍼 시험 중, 선택 응시 가능</li> </ul>
4	연습면허 기능시험	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 시험장 내에서 실시</li> <li>○ 도로교통체험교육평가에 합격한 사람으로서 생애 처음 운전면허 시험에 응시하는 사람은 면제</li> </ul>
5	도로주행시험	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 시험용자동차 내에 설치된 주행 코스 안내 내비게이션의 지시에 따라서 진행</li> <li>○ 전국의 시험장 별 주변도로 코스에서 실시하거나 전국의 자동차운전전문학원의 주변도로 코스로 출장하여 실시</li> </ul>

법률 제 호

## 교통안전법 일부 개정 법률안

교통안전법 중 일부를 다음과 같이 개정한다.

제56조를 다음과 같이 한다.

제56조(교통안전체험에 관한 교육시설의 설치 등) ①교통행정기관의 장은 교통수단을 운전·운행하는 자의 교통안전의식과 안전운전능력을 효과적으로 배양하고 이를 현장에서 적극적으로 실천할 수 있도록 교통안전체험에 관한 교육시설 이용자의 불편이 없도록 전국에 교루 설치·운영해야 한다. 이 경우, 도로교통법 제74조의 규정에 따른 교통안전교육기관으로 지정을 받은 시설의 경우에는 교통안전체험에 관한 교육시설을 갖춘 것으로 본다.

## 부 칙

① (시행일)이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

### 신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
<p>제56조(교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치 등)</p> <p>① 교통행정기관의 장은 교통수단을 운전·운행하는 자의 교통안전의식과 안전운전 능력을 효과적으로 배양하고 이를 현장에서 적극적으로 실천할 수 있도록 교통안전 체험에 관한 <u>연구·교육시설</u>을 설치·운영할 수 있다.---</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p>	<p>제56조(교통안전체험에 관한 교육시설의 설치 등)</p> <p>① 교통행정기관의 장은 교통수단을 운전·운행하는 자의 교통안전의식과 안전운전 능력을 효과적으로 배양하고 이를 현장에서 적극적으로 실천할 수 있도록 교통안전 체험에 관한 <u>교육시설 이용</u>자의 불편이 없도록 전국에 <u>고루 설치·운영해야 한다.</u></p> <p><u>이 경우, 도로교통법 제74조</u>의 규정에 따른 <u>교통안전교육기관으로</u> 지정을 받은 시설의 경우에는 <u>교통안전체험에 관한 교육시설을</u> 갖춘 것으로 본다.</p>

## 교통안전법 시행령 일부 개정령안

교통안전법 시행령 중 일부를 다음과 같이 개정한다.

교통안전법 시행령 제46조 제1항을 다음과 같이 한다.

제46조(교통안전체험에 관한 교육시설의 설치·운영) ①법 제56조 제1항에 따른 교통안전체험에 관한 교육시설(이하 "교통안전체험 교육시설"이라 한다)은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 시설 : 야간운전, 빗길, 빙판길, 안개길, 산악도로주행, 고속주행과 다양한 형태의 도로 및 노면 등에 따른 자동차의 동적변화와 특성을 체험할 수 있도록 설계된 차량시뮬레이터
2. 전문인력 : 국토해양부령으로 정하는 자격과 경력을 갖춘 자로서 교통안전체험에 관하여 국토해양부령으로 정하는 교육·훈련과정을 마친 자 또는 도로교통법 제76조제2항의 규정에 의한 교통안전교육강사
3. 장비 : 공인된 교통안전체험용 차량시뮬레이터

### 신·구조문대비표

현 행	개 정 안
<p>제46조(교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치·운영) ① 법 제56조제1항에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설(이하 "교통안전체험연구·교육시설"이라 한다)은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.</p> <p>1. 시설 : <u>고속주행에 따른 자동차의 변화와 특성을 체험할 수 있는 고속주행 코스 및 통제시설 등 국토해양부령으로 정하는 시설.</u>----- ----- -----</p> <p>2. 전문인력 : 국토해양부령으로 정하는 자격과 경력을 갖춘 자로서 교통안전체험에</p>	<p>제46조(교통안전체험에 관한 교육시설의 설치·운영) ① 법 제56조제1항에 따른 교통안전체험에 관한 교육시설(이하 "교통안전체험교육시설"이라 한다)은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.-- -----.</p> <p>1. 시설 : <u>야간운전, 빗길, 빙판길, 안개길주행, 산악도로주행, 고속주행과 다양한 형태의 도로 및 노면 등에 따른 자동차의 동적변화와 특성을 체험할 수 있도록 설계된 차량시뮬레이터.</u></p> <p>2. 전문인력 : 국토해양부령으로 정하는 자격과 경력을 갖춘 자로서 교통안전체험에</p>

관하여 국토해양부령으로 정  
하는 교육·훈련과정을 마친  
자-----  
-----  
-----

3. 장비 : 국토해양부령으로  
정하는 교통안전체험용 자동  
차.

관하여 국토해양부령으로 정  
하는 교육·훈련과정을 마친  
자 또는 도로교통법 제76조  
제2항의 규정에 의한 교통안  
전교육강사.

3. 장비 : 공인된 교통안전체  
험용 차량시뮬레이터-----  
--.

## 도로교통법 일부 개정 법률안

제2조 제32호 사목을 다음과 같이 신설한다.

사. 대통령령으로 정한 개인운전교사의 자격을 취득한 사람

제73조 제1항을 다음과 같이 한다.

① 운전면허를 받으려는 사람은 대통령령으로 정하는 바에 따라 제83조제1항제2호와 제3호에 따른 시험에 응시하기 전에 다음 각 호의 사항에 관한 교통안전교육을 받아야 한다. 다만, 제2항제1호에 따라 특별한 교통안전교육을 받은 사람과 본조 제3항에 따른 도로교통체험교육 및 평가를 받은 사람은 그러하지 아니하다.

제73조 제3항을 다음과 같이 신설한다.

③ 14세 이상의 모든 사람은 다음 각 호의 사항에 대하여 시청각 또는 모의운전장치를 이용한 도로교통체험교육 및 평가(이하, “도로교통체험교육평가”라 한다.)를 받아야 한다. 다만, 이 법 제83조 제1항 및 제2항에 따라서 운전면허시험에 합격하고 운전면허를 받은 사람은 그러하지 아니하다.

1. 보행자 및 운전자가 갖추어야 하는 기본예절
2. 도로교통에 관한 법령과 안전수칙
3. 교통수단에 관한 안전상식 및 기초기능

4. 친환경 경제운전에 필요한 지식과 기능
5. 어린이·장애인 및 노인의 교통사고 예방에 관한 사항
6. 위 제1호부터 제5호까지의 교육에 대한 평가

제73조 제4항을 다음과 같이 신설한다.

④ 교통안전법 제3조제3항 소정의 ‘국가등’은 14세 이상의 모든 사람이 제3항의 규정에 따른 ‘도로교통체험교육평가’를 받을 수 있도록 학교당국의 협조를 구하는 등의 방법을 통하여 적극 지원해야 한다.

제73조 제5항을 다음과 같이 신설한다.

⑤ 교통안전교육기관의 장은 제3항의 도로교통체험교육평가를 받은 사람에게 수료증을 발급하고 그 사실을 대통령령이 정하는 바에 따라 기록 보관해야 한다.

제73조 제6항을 다음과 같이 신설한다.

⑥ 지방경찰청장은 제3항의 규정에 따른 도로교통체험교육평가를 받은 사람이 생애 최초로 운전면허시험에 응시할 때에는 제1종 보통연습면허 및 제2종 보통연습면허 기능시험을 면제해야 한다.

제84조제1항 제8호를 다음과 같이 한다.

8. 제73조제3항의 규정에 따른 도로교통체험교육평가를 받은 사람.



받은 사람 또는 제104조제1항에 따른 자동차운전 전문학원에서 학과교육을 수료한 사람은 그러하지 아니하다.

1. ~ 6. (생략)

<신 설>

----- 과 본조 제3항에 따른 도로교통체험교육 및 평가를 받은 사람은 그러하지 아니하다.

1. ~ 6. (현행과 같음)

③ 14세 이상의 모든 사람은 다음 각 호의 사항에 대하여 시청각 또는 모의운전장치를 이용한 도로교통체험교육 및 평가(이하, “도로교통체험교육평가”라 한다.)를 받아야 한다. 다만, 이 법 제83조제1항 및 제2항에 따라서 운전면허시험에 합격하고 운전면허를 받은 사람은 그러하지 아니하다.

1. 보행자 및 운전자가 갖추어야 하는 기본예절

2. 도로교통에 관한 법령과 안전수칙

<신 설>

<신 설>

3. 교통수단에 관한 안전상식 및 기초기능

4. 친환경 경제운전에 필요한 지식과 기능

5. 어린이·장애인 및 노인의 교통사고 예방에 관한 사항

6. 위 제1호부터 제5호까지의 교육에 대한 평가

④ 교통안전법 제3조제3항 소정의 ‘국가등’은 14세 이상의 모든 사람이 제3항의 규정에 따른 도로교통체험교육 평가를 받을 수 있도록 학교당국의 협조를 구하는 등의 방법을 통하여 적극 지원해야 한다.

⑤ 교통안전교육기관의 장은 제3항의 도로교통체험교육평가를 받은 사람에게 수료증을 발급하고 그 사실을 대통

<신 설>

제84조(운전면허시험의 면제)

①다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 운전면허시험의 일부를 면제한다.

1. ~ 7. (생략)
8. 제108조제5항에 따른 자동차운전 전문학원의 수료증 또는 졸업증을 소지한 사람
9. (생략)

령령이 정하는 바에 따라 전산기록 보관해야 한다.

⑥ 지방경찰청장은 제3항의 규정에 따른 도로교통체험교육평가를 수료한 사람이 생애 최초로 운전면허시험에 응시할 때에는 제1종 보통연습면허 및 제2종 보통연습면허 기능시험을 면제해야 한다.

제84조(운전면허시험의 면제)

-----  
-----  
-----  
-----.

1. ~ 7. (현행과 같음)
8. 제73조제3항의 규정에 따른 도로교통체험교육평가를 받은 사람.
9. (현행과 같음)

## 도로교통법 시행령 일부 개정령안

도로교통법 시행령 중 일부를 다음과 같이 개정한다.

제37조제1항을 다음과 같이 한다.

①법 제73조제1항에 따른 교통안전교육(이하 "교통안전교육"이라 한다)은 같은 항 각 호의 사항에 대하여 시청각교육 등의 방법으로 1시간의 교육을 실시하고 법 제73조제3항에 따른 도로교통체험교육평가(이하, "도로교통체험교육평가"이라 한다.)는 같은 항 각 호의 사항에 대하여 시청각교육 및 체험교육 등의 방법으로 3시간의 교육을 실시한다.

제40조의 1을 다음과 같이 신설한다.

제40조의 1(개인운전교사에 대한 자격 등) ① 법 제2조제32호 사목에서 "대통령령으로 정한 개인운전교사"란 다음 각호의 규정에 따라서 그 자격을 취득한 사람을 말한다.

1. 안전행정부령이 정하는 규정에 따라서 도로교통공단이 실시하는 개인운전강사자격시험에 합격하고 안전행정부령이 정하는 연수교육을 수료한 사람.

2. 법 제120조의 규정에 의한 도로교통공단에 소속돼 근무한 사람으로서 법 제83조의 규정에 의한 운전면허시험업무에 3년 이상을 종사한 사람 중에서 안전행정부령이 정하는 연수교육을 수료한 사람.
  3. 법 제106조의 규정에 의한 전문학원의 강사 또는 법 제107조의 규정에 의한 검정원의 자격을 취득하고 전문학원에서 5년 이상을 근무한 경력이 있는 사람 중에서 안전행정부령이 정하는 연수교육을 수료한 사람.
- ②제1항 각호의 개인운전교사에 대한 연수교육에 관하여는 제70조의 규정을 준용하고, 그밖에 개인운전교사의 결격사유 및 자격취소에 관하여는 법 제106조 및 제107의 규정을 준용한다.

## 부 칙

- ① (시행일)이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.



각호의 규정에 따라서 그 자격을 취득한 사람을 말한다.

1. 안전행정부령이 정하는 규정에 따라서 도로교통공단이 실시하는 개인운전강사 자격시험에 합격하고 안전행정부령이 정하는 연수교육을 수료한 사람.
2. 법 제120조의 규정에 의한 도로교통공단에 소속돼 근무한 사람으로서 법 제83조의 규정에 의한 운전면허시험업무에 3년 이상을 종사한 사람 중에서 안전행정부령이 정하는 연수교육을 수료한 사람.
3. 법 제106조의 규정에 의한 전문학원의 강사 또는 법 제107조의 규정에 의한 검정원의 자격을 취득하고

전문학원에서 5년 이상을  
근무한 경력이 있는 사람  
중에서 안전행정부령이 정  
하는 연수교육을 수료한  
사람.

②제1항 각호의 개인운전교사  
에 대한 연수교육에 관하여  
는 제70조의 규정을 준용하  
고, 그밖에 개인운전교사의  
결격사유 및 자격취소에 관  
하여는 법 제106조 및 제107  
의 규정을 준용한다.