

어린이 교통사고 예방을 위한
효율적 교통안전 지도

목 차

I. 교통사고 현황 및 통계분석	247
1. 우리나라 교통사고 발생 현황	247
2. 어린이 교통사고 현황 및 분석	248
II. 어린이의 발달적 특성과 어린이 교통사고 유형	253
1. 어린이의 발달적 특성	253
2. 어린이 교통사고의 유형	256
3. 자동차 특성에 따른 사고 위험	258
III. 어린이 교통안전 지도 요령	262
1. 어린이 교통안전 교육의 목표와 내용	262
2. 어린이 교통안전 교육훈련 프로그램	266
IV. 교통안전 지도의 효율화 방안	270
1. 체계적인 교육 시행	270
2. 교보재의 적극적인 활용	271
3. 실습 위주의 교육	271
4. 유기적인 교육체계 확립	272
5. 특별활동의 활성화	273
6. 교과목을 통한 지도	274
참고문헌	277

I. 교통사고 현황 및 통계분석

1. 우리나라 교통사고 발생 현황

가. 교통사고 발생건수 및 인명피해 추이

2002년도 우리나라에서 발생한 교통사고는 230,953건으로 인명피해는 사망 7,090명, 부상 348,184명으로 나타났다. 이는 전년대비 사망자는 12.4%(1,007명) 감소하였으며, 부상자와 발생건수는 각각 9.9%와 11.3%가 감소하였다.

표1-1. 우리나라 교통사고발생 추이 및 인명피해 추이

구분	발생건수	사망자	부상자
1990	255,303	12,325	324,229
1991	265,964	13,429	331,610
1992	257,194	11,640	325,943
1993	260,921	10,402	337,679
1994	266,107	10,087	350,892
1995	248,865	10,323	331,747
1996	265,052	12,653	355,962
1997	246,452	11,603	343,159
1998	239,721	9,057	340,564
1999	275,938	9,353	402,967
2000	290,481	10,236	426,984
2001	260,579	8,097	386,539
2002	230,953	7,090	348,184
전년대비 증가율(%)	-11.3	-12.4	-9.9

2002년 현재 전체 사고건수 및 사상자수를 기준으로 1일 평균 633건의 교통사고가 발생하여 19명이 사망하고 954명이 부상당하는 것으로 분석되었다. 자동차 1만대당 사망자수도 감소하는 추세로 2001년 5.5명에서 2002년 4.5명으로 1.0명(18.2%)이 감소하였으며, 1990년 36명이었던 사망자가 2002년은 4.5명으로 1990년~2002년의 연평균 증가율은 -16%를 나타내고 있다.

나. 교통사고 피해

1) 연령별 교통사고 사망순위

우리나라 1~29세의 사망원인 중 가장 큰 요인은 교통사고이며 30~39세의 사망원인 중에서도 2위를 차지한다. 연령이 늘어나면 노화에 의한 자연사 혹은 각종 질병에 의한 사망원인이 높아지지만 젊은 연령에서는 교통사고로 인한 사망이 가장 큰 비중을 차지하고 있다.

표1-2. 연령별 교통사고 사망순위

연령층	1~29	30~39	40~49	50~59	60~69	70이상
교통사고 순위	1위	2위	4위	5위	6위	10위

2) 교통사고 피해 유형

우리나라 교통사고 피해의 유형 중 가장 많은 부분을 차지하고 있는 것이 차대 보행자 사고이다. 2001년을 기준 했을 때 보행자는 전체 사망자의 38.7%에 달하고 있다.

이중 고령자와 어린이가 많으며 사고시 치사율이 높은 특징이 있다. 부상자의 경우는 자동차 승차시가 71.6%로 가장 많으며 다음이 보행중 사고로 16.7%를 차지하고 있다. 야간의 사고발생은 38.1%이지만 사망자는 50.9%에 달하고 있어 치사율이 높게 나타나고 있으며 야간의 시인성 저하, 속도감 상실에 의한 과속이 많은 것으로 나타났다.

2. 어린이 교통사고 현황 및 분석

가. 연령별 어린이 교통사고

우리나라의 전체 교통사고 사망자 중 어린이가 차지하는 비중은 지속적으로 감소하고 있는 추세다.

2002년도의 14세 이하 어린이 교통사고 사망자를 살펴보면 전체 교통사고 사망자 7,090명 중 어린이 사망자는 391명으로 5.5%를 차지하고 있다. 어린이 사망

자 중 7세 이하의 어린이가 210명으로 총 어린이 사망자의 절반을 넘는 54%를 나타내고 있어 연령이 낮을수록 사망률이 높은 것을 알 수 있으며 사고예방을 위해 유아나 어린이들에 대한 조기교육이 지속적으로 이루어져야 한다.

표1-3. 연령별 어린이 사상자

구 분	계	취학전(0~7세)	초등학생	중학생
발생건수	20,262	7,835	9,155	3,272
사망자	391	210	141	40
부상자	23,324	9,305	10,429	3,590

나. 요일별 어린이 교통사고

어린이 사망자(중학생 이하)를 요일별로 분석해 보면 평일에는 대개 비슷한 분포를 보이고 있으나 수요일과 금요일, 토요일의 경우 평균을 상회하는 것으로 나타나고 있다.

평일인 수요일에 사망자가 가장 많은 것은 주초의 긴장했던 마음이 풀리면서 어른들이나 어린이들의 주의 부족에서 기인한다고 볼 때 앞으로 계속 주시해야 할 사항이며, 금요일과 토요일에 사망자가 많이 발생하는 것은 주 5일제 근무의 시행 등으로 평일에 비해 상대적으로 소홀해지기 쉬운 학교 및 봉사단체의 하교지도, 그리고 보호자들의 손길이 미치지 못하면서 이루어지는 어린이들의 놀이시간 증가 등이 요인이다.

표1-4. 요일별 어린이 사상자

구분	계	일	월	화	수	목	금	토
사망	391	55	53	43	63	55	61	61
부상	23,324	3,996	3,020	3,053	3,018	2,858	3,158	4,221

다. 보행 어린이 교통사고

보행 어린이(중학생 이하) 사망자의 분포를 보면, 총 사망자 279명 중 60%가 취학전 아동(0~7세)으로 가장 높고, 초등학생(35%), 중학생(5%) 순으로 나타났다. 학년별로 보면 학년이 낮을수록 사망자가 더욱 많이 발생하는 것으로 나타났다.

표1-5. 보행 어린이 사상자

구분	계	취학전(0~7세)	초등학생	중학생
사망	279	167	97	15
부상	12,246	4,562	6,120	1,474

라. 시간대별 어린이 교통사고

교통사고로 인한 어린이 사망자를 시간대별로 보면 16~18시간대가 20%로 가장 많았고, 그 다음이 14~16시간대, 18~20시간대, 12~14시간대로 각각 17%, 15%, 12%로 나타났다. 결국 12~20시간대가 전체 어린이 사망자의 64%를 차지하는 것으로 나타났다.

부상자 또한 사망자가 많은 시간대와 비슷한 양상을 보이고 있으며, 이 같은 결과는 방과 후 어린이 활동시간대(12~20시간대)와 관련이 있는 것으로 분석된다.

표1-6. 시간대별 어린이 사상자

구분	사망	부상
계	391	23,324
0-2	7	371
2-4	4	185
4-6	4	149
6-8	15	600
8-10	39	1,925
10-12	30	1,633
12-14	45	2,709
14-16	65	4,021
16-18	77	4,674
18-20	60	3,813
20-22	24	2,121
22-24	21	1,123

마. 월별 어린이 교통사고

월별 어린이 교통사고를 살펴보면 7월부터 9월까지의 기간의 교통사고 발생률이 다른 달 보다 높게 나타났으며, 그 다음이 4월부터 6월까지로 나타나고 있다. 한편 여름방학과 겨울방학이 있는 휴한기와 휴서기는 어린이들이 비교적 교통사고 위험에 덜 노출됨으로써 사고가 줄어든 것으로 나타났으나 봄철이 시작되면서 어린이 교통사고 사상자도 증가하여 본격적인 행락철인 5월과 9월에 사망자와 부상자가 가장 높게 나타나고 있어 이 시기에 학교와 가정에서 어린이 교통안전교육이 집중적으로 이루어져야 됨을 알 수 있다.

표1-7. 월별 어린이 사상자

구분	발생건수	사망	부상
계	20,262	391	23,324
1월	1,078	25	1,302
2월	1,288	25	1,502
3월	1,796	30	2,024
4월	2,019	35	2,286
5월	2,180	41	2,450
6월	1,954	33	2,188
7월	1,788	39	2,110
8월	1,783	27	2,159
9월	2,002	47	2,300
10월	1,824	29	2,085
11월	1,404	24	1,595
12월	1,146	26	1,323

바. 집으로부터의 거리별 어린이 교통사고

보행어린이 교통사고를 집으로부터의 거리로 분석해 보면 500m 이하에서 69명이 사망하여 25%를 나타내고 있으며, 거리가 불확실한 164명을 제외하면 115명 중 60%를 나타내고 있다.

이는 교통사고로 사망한 보행어린이 중 상당수가 집으로부터 반경 500m 이내인 가까운 곳에서 희생당하고 있는 것으로 특히 등·하교 길이 교통류의 위험에 노출된 곳은 집에서 학교까지의 등·하교 길을 안전하게 이용할 수 있도록 반복적인 교육이 필요하며, 어린이들이 마음껏 뛰놀 수 있는 놀이공간 확보가 시급함을 나타내고 있다.

표1-8. 집으로부터 거리별 어린이 사상자

구분	계	50m 이하	51-100m 이하	101-500m 이하	501-1km 이하	1km-2km 이하	2km 이상	기타
사망	279	24	19	26	16	16	14	164
부상	12,246	8	25	55	43	45	67	12,003

Ⅱ. 어린이의 발달적 특성과 어린이 교통사고 유형

1. 어린이의 발달적 특성

어린이의 발달적 특성을 이해하는 것은 어린이의 자연적인 성숙 단계를 이해함으로써 교통안전 교육의 내용이나 방향을 제대로 구성하기 위한 전제조건이 된다. 아동기는 성인과는 다른 특성을 가지고 있고 커다란 변화를 경험하는 시기로서 어린이 교통안전에 대한 책임이 있는 교사들은 이들의 특성을 잘 이해하고 지도하여야 한다.

아동기에는 육체적, 정신적 성장이 급속히 이루어진다. 이 시기의 아동은 육체적 활동이 왕성하며 다른 사람을 존중해야 한다는 사실을 깨닫기 시작한다. 이와 함께 분배와 자아 통제 그리고 복종에 대한 보다 성숙한 의미를 이해하게 된다. 어린이는 이러한 자신의 특징들을 발전시킬 수 있는 많은 기회를 필요로 하게 된다.

이러한 어린이들의 발달적 특성을 고려하여 어린이의 행동특성을 살펴보면 다음과 같다.

가. 탐험에 대한 충동

아동기에는 끊임없는 놀이를 통해 활기있게 새로운 세계를 탐험하는 것을 특징으로 한다. 어린이가 성장하고 성숙해짐에 따라 어린이의 놀이와 일상생활은 점차 현실적으로 변모해 간다. 예를 들어 전자 손목시계를 차며, 집안일을 돕기 위해 어른들이 사용하는 도구를 사용하게 되는 것 등이다.

놀이에 있어서도 단순한 탐험이나 실험의 단계에서 능력을 개발시키기 위한 목적있는 유용성의 단계로 변화한다. 능력을 개발한다는 것은 보다 복잡한 책임감 있는 과업을 성취하기 위한 활동을 말한다.

어린이의 개성은 그들 자신에 있어서 상당히 중요하다. 그러나 동시에 어린이는 함께 살아가기 위한 규칙을 원하고 필요로 한다. 규칙 역시 새로운 의미를 가져야 할 것이다. 규칙은 결코 깨어져서는 안된다는 어린이들의 단순한 견해

에서 규칙은 문명화된 사회를 기초로 하는 원리들과 연결되어 있다는 성숙한 견해를 갖게 된다. 이러한 원리에 대한 어린이의 인식이 개선됨에 따라 어린이는 자아 통제와 자아 단련 그리고 주변세계에서의 자신에 대한 인식 능력을 더욱 발전시켜 나가게 된다.

따라서 어린이들은 늘 새로운 세계에 대한 충동을 가지게 됨으로써, 성인들이 예상치 못한 사고를 유발할 수 있다. 즉 탐험에 대한 충동과 호기심을 충족하고자 하는 어린이들의 욕망은 어린이를 둘러싼 세계에서 늘 사고의 위험성을 가져올 수 있는 것이다. 그럼에도 불구하고 어린이들은 주변 사회의 규칙을 이해하고 규칙을 필요로 함으로써 스스로 자아 통제력을 가질 수 있기도 한다. 따라서 어린이들에 대한 교통안전교육은 사회의 질서 및 규칙과 관련하여 교통 안전을 스스로 생각하도록 하고, 교통안전 수칙을 지키도록 함으로써 새로운 세계에 대한 어린이들의 탐험심이나 호기심을 규칙과 질서 내에서 승화시켜 나갈 수 있도록 지도해야 한다.

나. 자아통제와 자아 단련

어린이들은 사고에 대한 자가 보호 능력을 가지게 됨에 따라 자아통제와 자아 단련 그리고 스스로를 보호해야 하는 자신의 역할을 발전시켜가게 된다. 어린이를 위험으로부터 보호하는 것은 어린이가 성장함에 따라 더욱 어려워진다. 어린이에게 필요하고 바람직한 행동을 하도록 지도하는 것도 중요하지만 위험한 상황에 대처하는 능력을 키워주는 것이 더욱 바람직하다.

사고의 위험에 직면한 어린이는 그 위험을 회피하기 위하여 상황을 파악하고 그에 따른 어떤 결정을 해서 곧 실천으로 옮긴다. 그러나 이 행동은 사고의 위험을 감소시켜 주기도 하지만 어떤 경우에는 더 위험한 상황에 빠져들게 만들기도 한다. 따라서 어린이들의 일상적인 생활 속에서 요구되는 행동에 대해 스스로 대처할 수 있는 능력을 키워 주어야 한다.

어린이로 하여금 매일 안전하게 통학할 수 있도록 지도해 주어야 한다. 걸어서 통학하는 어린이들은 종종 차도로 뛰어들어 사고를 당하게 된다. 어린이에게 차도를 건널 때는 반드시 횡단보도를 이용하여 건너야 한다는 것이나 신호등이 바뀌어 정지신호가 켜지거나 횡단보도를 건너 갈 때에는 늘 주위를 살피고 조심해야 한다는 것을 어린이들에게 가르쳐야 한다.

다. 방어적 행동

어린이들은 차츰 방어적인 행동을 배우기 시작한다.

어린이들은 규칙을 지키지 않는 사람들도 있다는 사실을 이해하게 된다. 따라서 어린이들로 하여금 규칙을 준수하지 않는 다른 사람들의 잘못에 대처하기 위한 준비를 마련해 주어야 한다. 자전거를 타고 통학할 경우 건널목에서 정지하는 규칙과 회전을 허용하는 신호표시의 기초를 알고 있어야 하며, 자전거를 타고 통학할 때는 복잡한 교통질서에 안전하게 대처할 수 있을 만큼 충분한 능력과 기능을 제대로 갖추고 있는지를 확인해야 한다. 대부분 초등학교 1학년 학생들은 이런 능력을 갖추지 못하고 있다. 만6세의 어린이는 자전거를 타고 통학할 수 없을 만큼 손발의 동작도 미숙하다는 것이 사실이다.

버스나 자동차로 통학하는 어린이들은 안전하게 승하차하는 방법을 배워야 한다. 그리고 자동차 안에서는 안전하게 행동하며 시끄러운 괴성을 지르거나 장난을 쳐서 운전자를 어수선하게 만들지 않도록 주의를 주어야 한다.

어린이들에게 안전에 대한 습관을 길러 주는 것은 이들에게 사랑과 관심을 갖는다는 것이다. 어린이 스스로가 자신을 보호할 수 있도록 격려하면서 자신을 고귀한 존재로 인식시키는 것 역시 교통안전에 대한 습관을 길러 주는데 도움을 준다.

라. 풍부한 상상 활동

아동기에는 상상 활동이 풍부하게 되는데 이 경우 창조적 상상과 함께 남이 상상하는 바를 그대로 따라 하는 모방적 상상이 있다. 상상의 특성에는 비현실성, 자발성, 미래성, 융통성 등이 있으며, 개인에 따라 차이가 크게 나타난다.

창조적인 상상은 8~9세부터 점차 발달하여 13~14세 사이에 왕성해 진다. 이때는 상상과 현실이 분화하며 자연현상이나 물리적인 변화에 대한 호기심과 모험적이고 탐구적인 욕구가 높아지기 때문에 이 시기를 자식 생활시대, 객관적 생활시대라고도 한다.

어린이들의 풍부한 상상활동은 마스크에서 나오는 주인공들이나 흥미로운 동작

에 대한 모방을 자극하여 사고를 일으키게 되는 원인이 된다. 따라서 이 시기에는 어린이들의 풍부한 상상활동이 긍정적으로 이루어질 수 있도록 하며, 단순모방에 따른 위험요인을 일깨워 주는 것이 좋다.

규칙을 배우고 자기를 통제하며 방어적으로 행동하는 이런 능력은 보다 먼 미래에 완전히 독립하게 될 것에 대비해서 성장과정을 통해 계속 발전시켜 나가야 한다. 그리고 어린이들의 성숙과 안전에 방해가 될 수도 있는 감정변화를 예방하기 위해서는 그 어린이에게 관심이 있고 그가 좋아하는 사람과 상호 교류할 수 있도록 만들어 줄 필요가 있다. 어린이들은 일반적으로 자기 자신과 자신의 주변환경에 만족을 느낄 때 협동적이 되고 긍정적으로 된다. 부모는 어린이의 자기 불신, 혼돈 그리고 비난 등으로 인한 스트레스를 이해하고 이에 대비해야 한다.

어린이들의 교통안전을 위협하는 가장 심각한 도전은 금지된 행동에 대해서 매우 호기심을 갖기 때문에 어린이들에게 자아 통제와 독립적 판단력을 가질 수 있도록 일찍부터 지도해야 한다

2. 어린이 교통사고의 유형

어린이 교통사고는 성인의 사고유형과는 다른 특성이 있다. 어린이의 교통사고는 대체로 통행량이 많은 낮시간에 주로 집부근에서 발생하며, 또한 보행자 사고가 대부분이고 성인에 비하여 치사율도 대단히 높다. 어린이가 당하기 쉬운 교통사고 유형을 살펴보면 다음과 같다.

가. 도로에서 갑자기 뛰어들다가 일어나는 사고

어린이 보행자 사고의 70%정도는 도로에 갑자기 뛰어들기로 인하여 발생되고 있다 특히 뛰어들기 사고는 주거지역내의 폭이 좁고 보도와 차도가 구분되지 않은 이면도로에서 많이 발생하고, 어린이의 정서적 사회적 특성 과도 관계가 있다. 예를 들면 시야가 나쁜 골목이나 대문 밖이 바로 도로인 집앞에서 그대로 도로에 뛰어들어 달려오는 차와 부딪치는 경우, 길 건너편에서 어머니가 부르거나 가게에 진열되어 있는 물건을 사기 위하여 도로로 뛰어드는 경우, 놀이

터나 공터에서 놀다 공이나 풍선 등을 잡기 위하여 도로에 뛰어드는 경우 등으로 달려오는 자동차에 사고를 당한다.

나. 도로 횡단 중의 부주의로 인한 사고

- 1) 무단횡단 중 일어나는 사고
- 2) 버스의 바로 앞이나 뒤로 횡단하다 일어나는 사고
- 3) 주·정차된 차 사이 횡단사고
- 4) 신호를 잘못 보거나 갑자기 바뀌어 일어나는 사고
- 5) 신호등 없는 횡단보도에서 먼저가려다 일어나는 사고

어린이는 몸이 작기 때문에 주차 또는 정차한 차량 바로 앞·뒤로 도로를 횡단하면 차를 운전하는 운전자는 어린이를 볼 수 없으며, 어린이 역시 주차나 정차된 차에 가려 다른 차를 볼 수 없다. 따라서 자동차가 많은 길에서 어린이가 도로를 횡단하기에는 대단히 위험하다. 예를 들면 부모와 같이 버스를 타고 오던 어린이가 부모보다 먼저 내려 타고 온 버스의 앞이나 뒤로 횡단하다가 버스 뒤에서 달려오는 차나 맞은편에서 오는 차에 의하여 사고를 당한다거나, 횡단보도가 아닌 곳에서 신호대기로 서있는 자동차 사이로 건너가다가 운전석이 높아 바로 앞이 잘 보이지 않는 큰 차(대형트럭이나 버스 등)가 움직이는 바람에 사고를 당할 수 있으며, 신호등이 있는 횡단보도를 횡단할 때에도 신호를 잘못 보거나 신호가 갑자기 바뀌어 당황하다가 사고를 당하는 경우도 있다.

다. 도로상에서 위험한 놀이 중 당하는 사고

- 1) 차의 뒤나 밑에서 놀다가 일어나는 사고
- 2) 길가에서 공놀이 하다가 일어나는 사고

어린이들이 길거리나 주차한 차량 가까이서 놀다가 당하는 사고도 10% 이상을 차지한다. 예를 들면 어린이들이 노는 것에만 열중하다 보면 달려오는 자동차에 뛰어 들기도 하고, 갑자기 다가오는 차에 당황하여 사고를 당하기도 한다. 또한 집앞에 주차되어 있는 차의 뒤나 옆에서 놀던 어린이가 운전자가 확인하지 않고 차를 후진하거나 움직이는 바람에 사고를 당하는 경우가 있다.

라. 자전거, 킥보드로 인한 사고

차도에서 자전거나 킥보드를 타고 놀거나 골목길에서 일단 멈추지 않고 그대로 넓은 길로 달려 나오다가 자동차와 부딪치는 사고가 발생하기도 한다.

어린이들에게 자전거나 킥보드를 사줄 때는 그냥 사 줄 것이 아니라 ‘자전거나 킥보드의 안전장치에 이상이 없는지’에 대한 점검과 안전하게 자전거를 탈 수 있는 장소와 타서는 되지 않는 장소에 대한 교육을 실시하여야 한다.

마. 차내 안전사고(보호장구 미착용 등)

자동차가 빠른 속도로 달리다 급정지 할 경우에는 관성에 의해 몸이 앞으로 쏠리면서 차 내부의 돌기물에 부딪치게 된다.

그렇기 때문에 반드시 안전벨트나 보호장구를 착용하게 하고 차안에서 장난하거나, 머리카락이나 손을 창 밖으로 내밀지 않도록 해야 한다. 간혹 운행중에 차문을 여는 경우도 있으므로 안전장치의 확인에도 신경을 써야 한다.

바. 큰 차의 회전 중에 일어나는 사고

내륜차와 외륜차의 궤적차이에 의해 회전하는 차의 안쪽에 서있을 경우 뒷바퀴에 치일 수 있으므로 큰 차가 지나갈 때는 인도라 하더라도 도로의 모서리로부터 멀리 떨어져 있어야 한다.

3. 자동차 특성에 따른 사고 위험

어린이를 교통사고로부터 보호하기 위해서는 교통안전시설을 보호하고 운전자에 대한 교통안전교육을 철저히 시키고 법규위반에 대한 단속을 강화하는 것도 중요하지만 무엇보다도 어린이 스스로가 교통사고로부터 자기 자신을 지킬 수 있도록 하여야 한다.

특히 자동차의 특성에 대해 잘 모르고 있는 상태에서 교통사고를 많이 당하기 때문에 어린이의 특성뿐만 아니라 자동차의 특성을 알고 어린이를 지도하여야 한다.

가. 자동차의 제동특성 및 정지거리

달리던 자동차의 운전자가 갑자기 차도로 뛰어드는 어린이를 발견하고 급브레이크를 밟아서 자동차가 완전히 멈출 때까지 움직인 차의 진행거리를 정지거리라고 하는데 차의 정지거리는 보통 운전자의 반응시간 내에 주행한 공주거리와 브레이크가 듣기 시작하여 차가 완전히 멈출 때까지의 제동거리를 포함한 것이다. 또 자동차의 정지거리는 자동차의 속도와 밀접한 관계가 있는데 속도가 빠르면 차의 정지거리도 길어지게 된다.

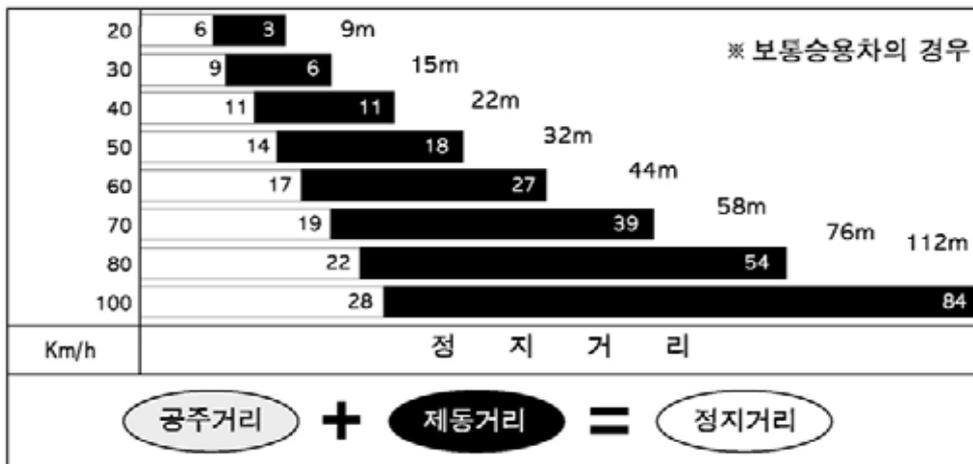


그림 2-1. 자동차 제동특성과 속도에 따른 정지거리

나. 자동차의 사각지점

운전자가 운전석에 앉아 앞, 뒤나 옆을 내다볼 때 자동차의 바로 앞, 뒤나 창유리 받침대에 가려져서 운전자의 눈에 보이지 않는 부분을 사각이라 한다. 자동차가 클수록 운전자가 볼 수 없는 부분이 많아진다. 특히 어린이의 경우 체구가 작기 때문에 자동차 주위에 있게 되면 이 사각안에 들어가게 되므로 운전자가 볼 수 없어 사고의 위험이 크다

1) 차의 전방 및 후방사각

자동차의 앞쪽과 뒤쪽이 보이지 않는 범위로서 차종에 따라 다르게 나타난다. 운전석의 눈높이가 1.2m인 승용차의 경우 전방은 4.25m가 사각에 들게 되며 후방의 경우는 7.15m가 사각에 들게 된다.

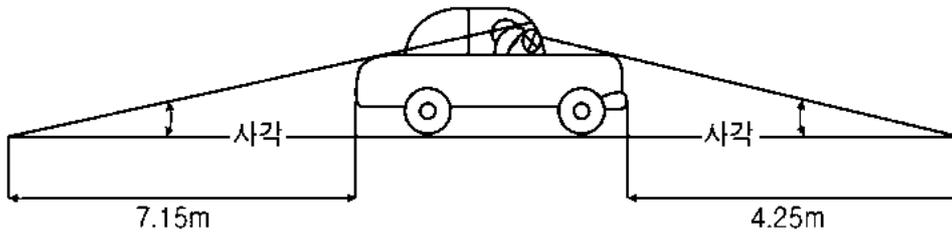


그림 2-2. 자동차의 전방 및 후방사각

2) 측면사각

자동차의 옆면으로 보이지 않는 범위로서 운전석쪽인 좌측사각이 1.15m이고, 우측사각이 4.4m가 된다

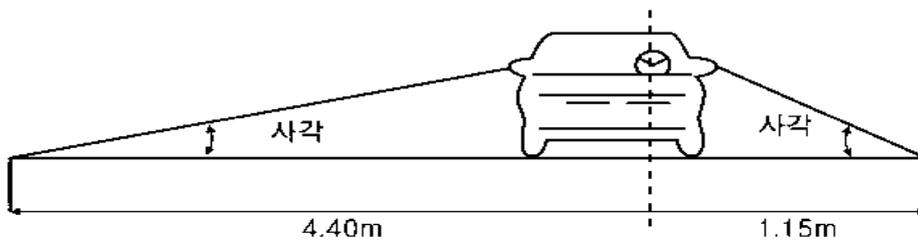


그림 2-3. 자동차의 측면사각

다. 내륜차와 외륜차

자동차의 바퀴가 지나간 궤적을 보면 직진할 때에는 앞바퀴가 지나간 곳을 그대로 뒷바퀴가 따라가지만 핸들을 조작했을 때는 4개의 바퀴가 제각기 서로 다른 원을 그리면서 통과하게 된다. 핸들을 우측으로 돌렸을 경우[그림 2-4]처럼 뒷바퀴의 연장선상 한 점을 중심으로 4개의 바퀴가 동심원을 그리게 된다. 이때 앞바퀴의 안쪽과 뒷바퀴의 안쪽과의 차이를 내륜차라 하고, 바깥바퀴의 차이를 외륜차라고 한다. 전진할 경우 내륜차에 의해, 후진할 경우 외륜차에 의해 어린이가 희생당할 우려가 있기 때문에 어린이에게는 길 모퉁이에 서 있거나 교차로 횡단보도에서 차도에 내려와 서있지 않도록 해야 한다.

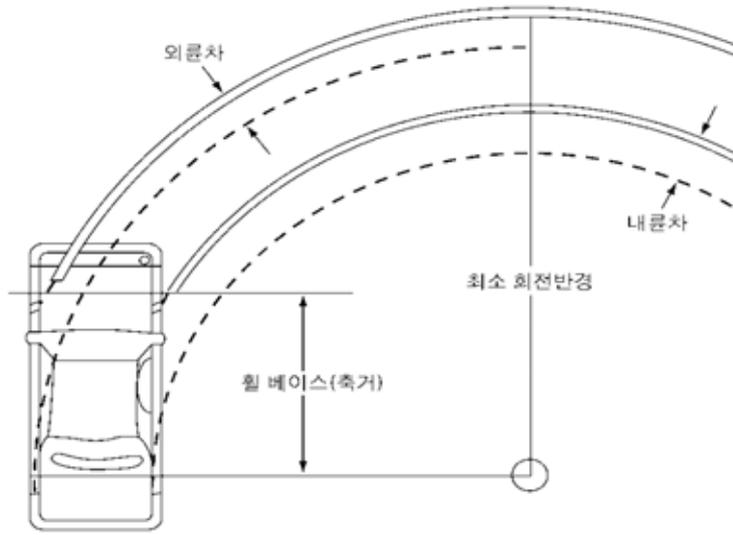


그림 2-4. 자동차의 내률회차와 외률회차

Ⅲ. 어린이 교통안전 지도요령

1. 어린이 교통안전 교육의 목표와 내용

가. 교통안전 교육의 목표

교통안전 교육의 목표를 살펴보는 것은 교통안전 교육의 방향을 잡는 순서가 될 것이다. 궁극적으로 달성하려는 큰 목표를 비롯하여 큰 목표를 달성하기 위한 중간목표를 달성하기 위한 하위목표 등을 분명히 책정해야만 체계적인 교육이 가능할 것이다.

그렇다면 교통안전 교육을 통하여 궁극적으로 달성해야 될 어린이 상은 어떤 모습일까?

‘지덕체가 조화를 이룬 인간됨이 풍부한 인격체’인 전인적 인간이어야 한다.

교육목표를 위한 대 목표를 전인적 인간을 형성에 두고 이를 달성하기 위한 중간목표는 다음과 같다.

- 1) 신체적 측면에서 감각기관이 정상적으로 발휘되도록 한다.
‘건전한 신체에 건전한 정신이 깃든다’ 는 말이 이를 말해준다. 몸이 병들면 조정력을 상실하며 위험에 노출될 가능성이 높을 수밖에 없다.
- 2) 지식·기능 측면에서 위험한 교통상황을 예측하여 자기를 방어할 수 있는 안전한 생활양식을 체질화 한다. 어린이가 교통장면을 보고 위험한지 여부를 판단하여 올바르게 대처할 수 있도록 하기 위해서는 교통안전 지식을 충분히 전달하고 갖춰야겠다. 이것과 관련하여 말 할 수 있는 것은 이론과 실습이 조화를 이루어야 한다는 것이다.
- 3) 정서·성격 측면에서 정서적으로 안정되고 자기 통제력이 있는 어린이가 되도록 한다. 정서적으로 불안정한 어린이는 주의력이 산만하고 충동적이기 때문에 교통사고에 취약할 수밖에 없다.

4) 규범·도덕적 측면에서 자타의 생명을 존경하는 의식과 질서의식을 지키는 어린이가 되도록 한다.

중간목표를 달성하기 위하여 구체적으로 실천목표를 제시하면 다음과 같다.

- (가) 도로상에서 안전한 보행 방법과 여러 가지 위험한 교통상황에 대해서 이해시켜 안전하게 길을 다닐 수 있도록 한다.
- (나) 신호등이 있는 도로와 없는 도로 그리고 횡단보도의 횡단방법에 대해서 이해시켜 안전하게 도로를 횡단할 수 있도록 한다.
- (다) 교통기관의 안전한 이용방법과 기본적인 자동차의 기능을 이해시켜 안전하게 행동할 수 있도록 한다.
- (라) 보행자를 위한 교통안전 시설의 종류 및 역할과 교통규제에 대하여 이해를 시켜서 안전하게 행동할 수 있도록 한다.
- (마) 자전거의 안전한 이용에 대하여 이해시켜 자전거를 안전하게 타고 내릴 수 있도록 한다.

나. 교통안전교육의 내용

1) 안전한 보행

- (가) 좌측통행과 바르게 걷기
- (나) 지정된 통학로(학교 다니는 길)의 이용과 통학로에 있어서의 위험한 교통상황을 고려한 안전한 통학
- (다) 뛰어나가기의 위험과 안전한 행동
- (라) 집단보행 때(함께 다닐 때) 유의할 점
- (마) 도로의 상황에 따른 안전한 보행
- (바) 나쁜 날씨일 때의 안전한 보행

2) 도로횡단(길 건너기)

- (가) 신호등이 있는 도로와 신호등이 없는 도로의 횡단방법
- (나) 안전한 횡단장소(안전하게 건너는 곳) 찾아내기
- (다) 도로의 상황에 따른 횡단방법
- (라) 야간의 도로횡단(밤에 길 건너기)

3) 교통기관의 안전한 이용과 자동차의 기능

- (가) 교통기관의 종류와 특성
- (나) 차를 타고 내릴 때 지켜야 할 것
- (다) 차내에서의 안전한 행동
- (라) 자동차 신호의 의미와 안전한 행동
- (마) 자동차의 특성(제동특성, 사각, 내륜차 등)과 안전한 행동

4) 교통안전시설과 교통규제

- (가) 교통안전시설(육교, 지하도, 가드레일 등)에 대한 이해와 안전한 행동
- (나) 교통안전표지에 대한 이해와 안전한 행동
- (다) 신호등의 의미와 보는 방법
- (라) 교통규제에 대한 이해와 안전한 행동

5) 자전거의 안전한 이용

- (가) 자전거를 타는 곳, 출발 · 정지 · 주행법과 교차로 통행방법
- (나) 도로의 상황을 고려한 자전거 이용
- (다) 자전거의 점검과 사용후의 손질

다. 지도원칙

실효성 있는 교통안전 교육을 시키기 위해서는 아동의 발달단계 특성 등을 비롯하여 지도계획을 세우기 이전부터 다음과 같은 몇가지 기본적인 사항을 충분히 고려할 필요가 있다.

첫째, 초등학교에서의 교통안전교육은 무엇보다도 어린이들이 일상생활 속에서 스스로의 안전을 도모할 수 있는 바른습관 및 생명존중의 가치관을 형성하기 위한 것이라야 한다. 사회의 안전을 확보하기 위해서는 어릴 때부터 생명을 소중히 여기는 정신을 길러 개개인이 자신과 남의 생명을 존중하여 안전하게 행동하는 습관이 몸에 배게 하도록 할 필요가 있다.

둘째, 초등학교에서의 교통안전지도는 실제적인 장면에서 어린이가 실천 할 수 있는 행동을 지도하는데 목표를 두어야 한다. 실생활에서 안전하게 행동

할 수 있도록 하기 위해서는 실생활에서의 위험에 대해 충분히 인식시키고 그에 따라 올바르게 행동하는 것이 몸에 충분히 익히도록 연주시킬 필요가 있다.

셋째, 교통안전지도는 집중적이고 지속적으로 이루어져야 한다. 예컨대, 신호에 따라 올바르게 횡단하는 것과 같은 행동에는 여러 가지 부분적인 행동이 계열을 이루고 있으며, 부분적 행동을 올바로 실천하고 순서있게 규칙에 따라 전체적인 행동계열을 올바로 실행하기 위해서는 집중적인 반복연습을 통해 올바른 행동을 몸에 익혀야 한다.

맹목적이고 기계적인 반복 교육을 피하고 어린이 스스로 올바른 행동의 중요성을 인식할 수 있도록 이해의 정도를 심화시키고 습관화를 도모하는 측면에서 주기적으로 반복지도 할 필요가 있다.

넷째, 어린이에 대한 교통안전지도는 어린이의 발달단계에 따라 체계적으로 이루어져야 한다. 아동기의 신체적 발달이나 정신적 발달은 나이에 따라 큰 차이가 있을 뿐 아니라 개인간에도 큰 차이가 있다. 그러나 안전한 생활을 하기위해서 필요한 행동에는 차이가 있을 수 없다. 예컨대 1학년 어린이와 6학년 어린이간에 안전한 생활을 위한 행동에는 차이가 없다는 것이다. 따라서 1학년 어린이에게 가르치는 보행규칙의 내용과 6학년 어린이에게 가르치는 보행규칙의 내용이 본질적으로 다를 수 없으며 구체적인 지도 내용과 방법면에서 그 수준의 아동에게 이해가 될 수 있도록 차이를 두어야 한다는 것이다.

이를 위해서는 교사 스스로가 아동의 발달단계 특성에 대해 충분히 이해를 하고 그에 따라 지도계획을 작성할 수 있어야 한다. 예를들면 도시와 시골은 교통환경면에서 큰 차이가 나며 그에 따른 위험의 정도에 있어서도 큰 차이가 있는데 획일적으로 도시환경에 대한 교통안전지도를 한다면 그것은 도시 어린이에게는 도움이 되겠지만 시골 어린이에게는 단지 지식의 전달로 그칠 뿐 실천적인 행동을 유도하는데는 별로 도움이 되지 않을 것이다. 따라서 안전지도의 목적이 일상생활 속에서 어린이 스스로 안전하게 행동할 수 있도록 하는 것이라면 어린이의 생활 장면이 충분히 고려되어야 할 것이다.

현재 각급 학교에서의 교통안전교육은 어린이들에게 교통안전 의식을 고취하고 교통질서를 생활화하기 위해서 교과활동, 특별활동, 생활지도, 학교행사 등 학교

의 모든 교육활동 속에서 지역여건과 학생수준에 알맞게 실시할 수 있도록 각 학교에 대한 교통안전담당 교사의 지정, 학교별 교통안전교육의 최소 필요시간 설정 등 교육행정 차원에서 내실을 기하기 위한 기본취지는 어느정도 마련되어 있다고 할 수 있겠으나 각급 학교의 교통안전교육에 대한 기본교육 방침이 결여되어 있는 가운데 교통안전교육용 교보재 미비, 교통안전교육에 대한 적극적인 관심 결여 등으로 실효성 있는 교통안전교육이 실시되지 못하고 있는 실정이다.

2. 어린이 교통안전 교육훈련 프로그램

가. 도로횡단 교육훈련 프로그램

1) 걷기 훈련 단계

(가) 관찰 및 대화

- ① 집 또는 학교에서 큰길로 나가는 주변에 있는 것들에 대해 이야기 한다.(주변에 있는 건물, 다니는 차, 차의 움직임과 하는 일)
- ② 골목길의 위험에 대하여 이야기 한다.(도로에서 사람을 다치게 하는 것들, 다쳤을 때 가정 및 학교 등에서 일어나는 결과)
- ③ 골목길과 큰길의 차이점에 대해 관찰하고 그에 대해 이야기 한다.(도로에 따른 차의 종류, 속도와 교통량, 신호등 등 여러 가지 시설물, 차도와 보도)

(나) 연습

- ① 집 또는 학교를 나서면서 올바르게 걷기를 연습시킨다.
- ② 「개념의 설명 - 시범 및 설명 - 연습 - 피드백 제시」의 원리에 입각하여 진행한다.
- ③ 골목길이 꺾어지는 곳에서는 멈춰 서서 확인하고 건너가도록 한다. (멈추어 선다. 좌우를 살피고 귀로도 차 소리를 듣는다. 차 없을 때 건넌다)
- ④ 건너는 도중에 뛰지 않도록 한다.
- ⑤ 어떤 것이 앞에서 다가오고 있는가를 계속 관찰하도록 여러 가지 질문을 한다.

2) 도로횡단 훈련 1단계

(가) 관찰과 대화

- ① 사람이 다니는 길과 차가 다니는 길을 관찰한다.(보도블럭 또는 백색(또는 황색) 길가장자리 선으로 구분해 놓은 곳, 보차도의 구분이 없는 곳의 통행)

- ② 사람이 다니는 길에서 차가 통과하는 곳에 대해 관찰하고 이야기 한다.(건물이나 주차장 입구 등의 차가 통과하는 곳, 그러한 곳에서의 멈추기와 건너기)

(나) 연습

- ① 집 또는 학교에서 나서면서 골목길 걷기 연습을 하면서 큰길가로 나간다.
- ② 큰길로 나가서 보차도의 구분이 있는 곳과 없는 곳의 걷기 연습을 시킨다.
- ③ 골목길로 들어가는 입구쪽에서 선다, 본다, 건넌다를 연습시킨다.
- ④ 골목길로는 어떤 차들이 들어오고 나가는가를 관찰시킨다.
- ⑤ 도로횡단 연습 중간 중간에 큰길 차들의 진행방향, 차에 타고 있는 승객의 수, 차의 용도 등에 대해 관찰 시킨다.
- ⑥ 혼자 걷기, 둘이걷기 순으로 연습시킨다.

3) 도로횡단 훈련 2단계

(가) 관찰과 대화

- ① 교통신호등에 관하여 이야기 한다.(신호등 색깔과 의미)
- ② 신호등의 의미를 이야기 한다.(신호등의 색깔과 의미)
- ③ 보행자 신호등의 신호에 따라 차의 움직임을 관찰하고 이야기 한다.(신호등의 색깔에 따른 차의 움직임, 녹색신호일 때도 정지하지 않는 차)

(나) 연습

- ① 횡단보도가 있는 큰길가로 나가 보행자 신호등을 관찰시킨다.
- ② 신호가 바뀔때 따른 위험을 이해시킨다.(신호가 바뀔때 따라 차는 바로 설 수 없다는 것, 녹색신호 점멸 후 적색신호로 바뀌자마자 바로 움직이는 차들이 있다는 것을 주지시킨다)
- ③ 고개를 돌려 좌우를 관찰하는 연습을 시킨다.(반드시 고개를 돌려 좌우를 관찰하도록 하고, 중앙선을 경계로 차의 진행방향이 달라진 다는 것을 이해시킨다)
- ④ 횡단보도에 도착시 연석선에서 한걸음 물러서 있게 한다.(횡단보도가 골목길과 이어져서 연석선이 없는 경우 횡단보도 좌우의 가장자리)
- ⑤ 신호가 녹색으로 바뀌었을 때 좌우좌를 관찰하고 차가 멈춘 다음 도로를 횡단한다.
- ⑥ 횡단중에는 뛰지말고, 신속하게 직선으로 건넌다.
- ⑦ 횡단 전반에는 좌측을, 후반에는 우측을 살피도록 한다.

- ⑧ 횡단중에는 손을 들어 신호하고, 운전자와 눈을 마주치도록 한다.
- ⑨ 횡단보도에 도착하여 녹색신호가 점멸중이면 다음 녹색신호까지 기다리도록 한다.
- ⑩ 어린이가 틀리게 행동할 때는 바로 교정해 주도록 한다.

4) 도로횡단 훈련 평가

- (가) 도로가로 걷는가?
- (나) 교차되는 이면도로 앞에서 천천히 걸거나 멈추어서 좌우를 살피는가?
- (다) 연석 앞에서 멈추는가?
- (라) 전방의 보행자 신호등을 살피는가?
- (마) 보행자의 신호등이 녹색으로 바뀔 때 좌우를 살피며 횡단하는가?
- (바) 횡단을 시작할 때 손을 드는가?
- (사) 횡단보도 전반에는 좌측, 후반에는 우측을 확인하는가?
- (아) 직선으로 횡단하는가?
- (자) 횡단 완료 때까지 보행은 신속한가?
- (차) 횡단보도에 도착하여 녹색신호가 점멸이면 다음신호까지 기다리는가?

나. 자전거타기 교육훈련 프로그램

1) 자전거 탈 때의 교통규칙 훈련단계

- (가) 관찰 및 대화
 - ① 자전거가 다니는 길과 차가 다니는 길을 관찰한다.(자전거전용도로)
 - ② 도로에서 자전거의 통행방법을 관찰하고 이야기 한다.(차와 자전거가 같이 다닐 때, 자전거가 다녀서는 안되는 곳, 구부러져 있거나 교차로가 있음을 알리는 곳)
 - ③ 도로에서의 우선권에 대해서 이야기 한다.(횡단보도에서 통행의 우선, 자동차와 같이 다닐 때의 우선)
- (나) 연습
 - ① 자전거를 타고 집이나 학교에서 나서서 목적지까지 갈 때 가장 안전한 경로를 미리 선택한다.(차가 다니지 않는 곳 등)
 - ② 도로에서 자전거를 탈 때에는 도로 우측의 갓길 쪽으로 바짝 붙여서 통행하도록 연습 시킨다.
 - ③ 교차로를 건널 때는 반드시 일시정지하여 안전을 확인하고 직진, 좌우회전 하도록 연습시킨다.

- ④ 횡단보도를 건널 때는 자전거에서 내려서 끌고 간다.

2) 자전거타기 훈련단계

(가) 관찰 및 연습

- ① 자전거가 자기의 몸에 맞는지에 관하여 관찰하고 이야기 한다. (자전거에 올라타서 두발이 땅에 닿는가, 핸들의 높이가 너무 높지 않은가)
- ② 자전거를 타기전에 안전점검 방법에 관하여 이야기 한다.(자전거의 브레이크, 반사체의 부착, 등화장치의 작동 등)
- ③ 자전거를 탈 때의 안전한 장소를 관찰하고 이야기 한다.(학교 운동장이나 놀이터 등의 안전한 곳, 교차로, 비탈길, 횡단보도 등의 위험한 곳)
- ④ 날씨가 나쁘거나 밤에 자전거를 탈 때의 위험을 관찰하고 이야기한다.

(나) 연습

- ① 도로의 건너기를 연습 시킨다.(횡단보도가 있는 도로는 보행자와 같이 행동하고, 횡단보도가 없는 도로는 차가 없을 때 건넌다)
- ② 자전거의 신호방법을 연습 시킨다.(정지신호 우회전 신호, 좌회전신호)
- ③ 기본적인 자전거타기를 연습 시킨다.(코스를 따라가기, 장애물 피해가기, 교차로 건너기)
- ④ 자전거를 타고 위험한 행동을 하지 않도록 연습 시킨다.(둘이타기, 급정지, 급방향전환, 지그재그로 타기)
- ⑤ 자전거를 타고 올바른 도로횡단방법을 연습시킨다.

3) 자전거타기 훈련평가

- (가) 자전거를 탈 때 올바르게 경로를 선택하였는가?
- (나) 자전거를 탈 때 교통규칙을 올바르게 알고 있는가?
- (다) 자전거를 타고 도로를 올바르게 건널 수 있는가?
- (라) 위험한 주행방법을 알고 안전하게 타려는 태도를 가졌는가?

IV. 교통안전 지도의 효율화 방안

1. 체계적인 교육시행

어린이 교통안전 교육의 조직적이고 체계적인 교육시행을 시행하여 교육성과를 극대화하기 위해서는 학습의 준비성의 법칙과 개별화의 원리에 입각하여 교통안전 교육을 해야 한다.

즉 저학년(1~2), 중급학년(3~4), 고학년(5~6)으로 나누어 교육내용을 달리 적용하고, 학년별 지도지침에서의 주제는 안전한 보행, 도로횡단, 교통수단의 안전한 이용과 자동차의 특성, 교통안전시설 및 교통규제, 자전거의 안전한 이용의 5가지로 구분하고 각 주제에 맞도록 목표, 내용, 중점지도 사항으로 나누어 구체적으로 서술하여야 한다.

교통안전 교육은 교과활동, 특별활동 그리고 교육과정 이외의 교육활동까지 포함하는 내용을 계획적이고 조직적으로 추진해야 바라는 바의 성과를 기대할 수 있기 때문에 학교에서는 연간 추진해야 할 종합적인 교통안전 지도계획을 수립해야 하고 여기에서 선정된 주제들은 초등학교 6년간의 과정에 맞추어서 학년별, 월별로 적절하게 할당하여야 한다. 또한 지도계획을 수립할 때는 각 주제의 난이도 수준, 각 주제의 연결성, 아동의 발달수준 등을 고려하여 수립하여야 하는데, 그 내용은 다음과 같다.

첫째, 관련교과를 중심으로 지도내용을 분석하고 지도 계획을 수립한다.

초등학교 교통안전 교육의 영역별 지도 내용을 분석하고, 교통안전 관련교과의 단원을 추출하여 교통안전생활 관련단원 연간 지도계획을 수립하고, 교통안전 관련단원의 교수-학습지도안을 작성하여 교통안전교육을 실시한다.

둘째, 현장학습을 통한 교통안전지도로 자율적인 습관을 형성한다.

영역별 현장학습에 의한 지도(교내생활, 횡단보도, 차도, 통학로), 학교(학급)행사와 관련된 현장학습, 교통안전 생활 실천카드의 활용으로 교통안전을 습관화 한다.

셋째, 학부모와의 연계지도를 통한 교통안전 지도로 사고를 미연에 방지한다.

안전한 통행을 위한 지역주민의 봉사, 통학로 안전을 위한 홍보활동, 가정 통신문을 이용한 학부모 계도, 집근처에서의 안전한 놀이지도 등이다.

2. 교보재의 적극적인 활용

교통안전 교육이 효율적으로 이루어지기 위해서는 시청각 교보재를 포함한 각종 교재가 적절히 활용되어야 한다. 교통안전 전문기관의 자료에만 의존할 것이 아니라 학교 스스로 지역 설정에 맞는 교통안전 교보재를 제작하여 사용하는 것이 효과적이다.

예를 들면 학교 통학로 주변을 비디오 카메라로 촬영하여 분석한 다음 위험한 지역과 불안정한 보행 장면을 보여주는 것이 좋을 것이며, 또한 교통안전 전문잡지와 신문을 참고로 하여 교재를 편성하는 것도 효과적일 것이다.

- 1) 각종 포스터, 사진자료, 화보, 표어 등 자료를 구하는 일은 의도적으로 필요하다. 스크랩을 만들고 학교에서의 지도방법과 유사하게 지도할 수 있다.
- 2) 작은 그림이나 사진자료를 책이나 공책의 표지에 붙여 항상 접하게 한다.
- 3) 간단한 표어를 작은 카드에 적어 신주머니나 책가방 한쪽에 붙여준다.
- 4) 포스터 게시장소에 수시로 교대 게시함으로써 효과를 높일 수 있다.
- 5) 그림이나 사진을 보며 이야기 꾸미기 활동으로 실감나고 유익한 이야기시간으로 활용함으로써 효과를 올릴 수 있다.(사고 사례 중심의 이야기)

3. 실습 위주의 교육

교통안전은 행동으로 옮겨야 할 사항이다. 즉 횡단보도에서의 안전한 횡단방법 위험지역에서의 안전한 보행방법, 안전한 승차방법, 안전한 자전거타기 등을 현장에서 반복적으로 실습하면 그 내용을 실천할 가능성이 높다는 것이다. 교통안전교육은 실천교육이므로 실제훈련이 매우 중요하다.

교통공원이나 위험한 횡단보도에 학생을 태우고 가서 안전한 행동요령을 직접 시범을 보이고 실습을 시켜야 할 것이다.

4. 유기적인 교육체계 확립

어린이 교통안전을 시행하는데 있어 선진외국처럼 지역사회의 교통안전 단체를 통한 교육, 부모를 통한 가정교육 등과 연계하여 교통안전 교육을 실시하는 것도 효과적이다. 그러나 교통안전교육의 매개자로서 부모를 통한 교육활동에는 다음과 같은 문제해결이 선행되어야 한다.

부모들은 성공적으로 사용될 수 있는 훈련방법(예, 행동수정기법 등)에 관해서 잘 모르며 교육적 노력으로 경고와 질책에 의존하는 경향이 있다.

또한 어린이의 한정된 능력에 대해 일반적으로 잘 모르며 발달단계에 따른 교통교육을 적용하는데 경험이 부족하다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 먼저 교사는 부모에게 교실학습이나 교통공원 등에서 부모들의 교통안전교육을 실시하고 실제장면에서 부모가 어린이들을 교육시킬 수 있도록 하여야 한다. 부모를 통한 어린이 교통안전 교육을 실시하는 프로그램은 다음과 같다.

가. 교실학습

교사에 의해 청각 시각학습 실시.

나. 모델링(Modeling)

올바른 횡단행동을 부모가 설명해준다. 즉 부모가 위험하지 않은 한산한 접근처 도로를 횡단하면서 주변상황과 연계시켜 필요한 행동을 언어적으로 설명해준다.

다. 동시 실행 및 연계단계

어린이가 횡단을 수행하도록 부모에 의해서 안내된다. 이때 부모는 어린이의 행동에 대해 언어적으로 격려해 주며 정확하게 수행한 횡단의 각 요소에 대해 칭찬해 주고, 잘못된 행동에 대해서는 수정시켜 준다. 또한 일련의 행동계열이 형성될 때까지는 횡단절차의 구성요소들이 실행되도록 한다.

라. 단독실행 및 강화

어린이가 부모의 도움없이 횡단할 수 있을 때 실시한다. 부모는 어린이가 실수 없이 횡단할 때 언어적으로 또는 신체적 접촉을 통하여 강화해 준다. 이때 부모는 주변에 위치한다.

마. 일반화를 위한 실행

나. 다. 라.의 단계를 좀더 복잡한 통학로 길에서 시행한다. 왜냐하면 특정지역에의 훈련효과는 좀더 복잡한 교통장면으로 전이효과가 나타나지 않기 때문이다. 이상과 같은 훈련계획은 최소한 잡 근처와 통학로 주변에서의 위험을 감소시키는데 기여할 것이다. 또한, 교사들이 부모교육시에는 다음과 같은 내용을 강조해야한다.

첫째는 부모가 어린이를 데리고 거리에 나갈 때 도로교통 상에서의 부모 자신의 행동이 어린이의 습관형성에 영향을 주기 때문에 적색신호에서는 도로를 횡단하지 않는다는 횡단도로상에서 너무 성급하게 또는 너무 느리게 행동하지 말아야 한다는 것이다. 그리고 어린이에게 잘못 행동하는 모든 교통행위자를 지적해주고 그로부터 예상되는 위험상황을 설명해 준다.

둘째는 부모는 어린이가 집에서, 도로상에서, 놀이터에서 있을 때 어린이의 눈에 띄지 않게 관찰하면서 어린이의 신체적 부분의 결함이나 습관을 발견하여 교통안전교육에 어떻게 반영할 것 인가를 강구한다.

셋째는 부모는 어린이의 생활공간이 어떻게 어린이에게 어떤 위험을 발생하게 하는가를 알아두어야 한다는 것이다. 부모의 이러한 관심과 관찰을 통해 비로소 교통안전교육의 방향이 설정됨으로써 교통행동의 관행화가 실현될 수 있다고 보고 있다. 뿐만 아니라 교통행동의 관행화는 어려서부터 부모의 관심, 관찰, 교육지도의 과정을 거침으로써 가능하다고 보는 것이다.

5. 특별활동의 활성화

- 1) 학생자치회 활동시 교통안전을 주제로 삼아 스스로 자신을 지키는 일을 권장하고 교내 특별 행사인 글짓기, 웅변대회에서 교통안전을 주제로 다루어 포상하고 교내방송 등을 활용한다.

- 2) 학교내에 교통안전 전시관을 설치하여 반복 교육을 실시하는 것도 좋다.
- 3) 교통안전 생활일기 작성 즉, 안전하게 길 건너기, 안전을 위하여 협력할 일 등 안전과 관련된 일을 주별로 교통일기를 쓰도록 하고, 교사와 학부모가 확인한다. 교통안전 생활일기를 통하여 스스로 반성하고 실천과제를 실행케 함으로써 사고예방에 기여할 수 있다. 안전한 길건너기, 신호등이 없는 곳 건너기, 날씨가 나쁜 날의 안전한 보행, 밤에 길건너기, 차를 타고 내릴 때의 일, 차안에서 안전을 위해 협력할일, 자전거 타기, 위험한 놀이에서 지켜야 할 일 등을 항목별로 세분하여 정하고 주별 또는 월별로 교사·아동, 학부모·아동이 같이 확인해 보는 것이 좋다.
- 4) 수업후 약 3분간의 생활 반성 시간을 이용해 하교시에 교통안전 수칙을 지키도록 교육함과 아울러 ‘교통안전 생활 약속표’를 작성하여 매일 2~3항목씩 낭독하도록 하고 매월 1, 3주 월요일 6교시에 약 20분간에 걸쳐 교통관련 기관에서 제작·배포한 VTR 자료를 통해 교통안전에 관한 내용을 지도한다.

6. 교과목을 통한 지도

사고란 순간적으로 발생한 것이므로 이에 대처하기 위하여 신체적, 정신적 자기능력을 배양해야 한다.

가. 체육활동을 통한 훈련

표4-1. 신체의 민첩성 지도

월	구 분	내 용	교통상황과 관련
3월	걷기	자연스럽게 왼쪽으로 걷기	
	걷다가 빨리 달리기	자연스럽게 걷다가 신호에 의해 빨리 달리기	
	걷다가 뒷걸음치기	빠르게 가다가 신호에 의하여 뒷걸음치기	
~	달리다가 방향 바꾸기	빨리 달리다가 방향 바꾸기	
7월	달리다가 뒷걸음하기	전력으로 달리다가 신호에 의하여 뒷걸음하기	
	좌우 돌면서 걷기	자연스럽게 가다가 왼쪽을 보고 걷다가 오른쪽보고 걷기	

나. 바르게 걷기 지각훈련

교통질서를 유지하기 위하여 학교생활에서 쉬는 시간에 바르게 걷기 지각 훈련을 실시하였다.

표4-2. 바르게 걷기 지각훈련

학 기	장 소	개 인	집 단
1학기	복도통행	<ul style="list-style-type: none"> · 왼쪽으로 다니기 · 사뿐사뿐 걷기 · 조용히 걷기 · 뛰지 않기 	<ul style="list-style-type: none"> · 1보 간격으로 걷는다. · 왼쪽으로 걷기 · 밀지않고 뛰지 않기 · 조용히 걷기
2학기	총 계	<ul style="list-style-type: none"> · 한층계씩 오르기 · 뛰지 않기 · 왼쪽으로 걷기 · 미끄럼 타지 않기 	<ul style="list-style-type: none"> · 한층계씩 오르고 내리기 · 뛰지 않고 밀지 않기 · 왼쪽으로 걷기 · 미끄럼 타지 않기

다. 국어

- 1) 과정 중 도로환경에서 발생했던 일을 기록하도록 한 다음 충분한 토의를 거쳐 안전한 횡단전략을 체질화하도록 한다.
- 2) 횡단할 때 안전한 곳을 선택하는 방법에 관해 어린이들이 어떻게 생각하는지를 토의한다.
- 3) 운전자가 어린이를 발견할 수 있고 어린이가 움직이는 차량을 쉽게 발견할 수 있는 적절한 장소가 없다고 우선 방어횡단 안전시설을 선택해야 한다.
- 4) 모범적인 횡단모습을 활용하여 횡단전략에 관한 어린이의 생각을 확실히 정리하도록 한다.

라. 수학

- 1) 정지거리- 운동장에 선을 그리고 차량을 동원하여 실연을 보이고 거리를 측정하라. 예를 들면 최적의 상태에서 50km로 달리는 차는 정지거리가 32m가 된다는 사실을 인식하게 될 것이다.

마. 과학

시인성이 제약되는 곳이 왜 위험한지를 운동장에서 실험해 볼 수 있다.

- 1) 운동장에서 어린이를 바깥쪽으로 향해 서 있도록 하되 그 모양은 반원인 커브 모양으로 배치한다. 선을 따라 자전거를 이동시키고 어린이가 자전거를 볼 수 있을 때가 언제인지를 말하도록 한다.
- 2) 언덕의 양쪽 경사로에서 어린이를 서로 올라오도록 함으로써 언덕에서 시야가 어떻게 제약받는지 말하도록 한다.

바. 지리

- 1) 승용차, 버스, 도보 등 어떤 교통수단으로 학교에 가는지를 설명하도록 한다.
- 2) 부모님, 조부모님과 학교에 함께 가는 것과 혼자 가는 것을 비교하여 설명하도록 한다.
- 3) 학교통학로 지도에 안전한 곳과 불안정한 곳이 어디인지를 표기하도록 숙제를 부여한다.
- 4) 주변지역 특징, 도로와 보도의 경계, 교통표지, 안전시설 등을 이야기하도록 한다.
- 5) 지역사회 안전을 위하여 수고하는 사람들을 이야기 하도록 한다.
- 6) 날씨의 변화가 어떻게 교통에 영향을 주는지 그 효과를 토의하도록 한다.

<참 고 문 헌>

1. 교육인적자원부, 어린이 안전을 위한 안전교육담당 전문직 워크샵, 2004. 2
2. 건설교통부, 제5차 교통안전기본계획(2002~2006), 2001. 7
3. 건설교통부, 2002년도 교통안전연차보고서, 2002
4. 국무총리실 안전관리개선기획단, 안전관리 종합대책, 2000. 9
5. 국토연구원, 교통안전 추진체계 정비방안 연구, 2003. 2
6. 경찰청, 2003년판 교통사고통계, 2003. 5
7. 경찰청, 2002년판 교통사고통계, 2002. 5
8. 교통안전공단, '97초등학교 교통안전담당교사용 교재, 1996. 12
9. 교통안전공단, 국민학교 교통안전교실, 1995
10. 도로교통안전관리공단, 중학생을 위한 안전한 교통생활, 2002. 12
11. 도로교통안전관리공단, 고등학생을 위한 안전한 교통생활, 2002. 12
12. 어린이교통안전협회, 어린이 교통안전, 1997. 7
13. 어린이교통안전협회, 어린이 교통안전, 1996. 5
14. 도로교통안전관리공단, 차조심 길조심, 2001. 12
15. 경찰청, 2002 도로교통안전백서, 2002. 10
16. 동문사, 교육심리학, 1993. 7