

[제목] 부실 안전정책 운전면허제도가 사회 전반에 미치는 영향에 대하여

건의자(민원인) : 2014. 7. 15. 정 강 녹색교통정책연구소장

“세월호 참사는 국민의 재산과 생명을 지켜야할 국가기관의 책무를 유병언으로 대변되는 이익집단에 위탁함으로써 빚어졌다는 사실을 아직도 깨닫지 못했습니까?”

- 부실정책 보완 목적의 처벌규정과 공권력의 감시는 부정부패를 가속화 한다.
- 참사의 원인을 경제위주 정책기조 때문이라는 주장은 그야말로 흑세무민이다.

어떻습니까. 세월호 참사를 야기한 해상안전 관련 법제의 경우가 그러했듯이 세계 모든 나라가 시행하고 있는 안전관련 법제 중 하나로서 현행 운전면허제도에 대하여 “안전강화를 요구하는 국민과 운전면허 취득비용 경감 및 응시 편의성 확대를 요구하는 국민” 모두가 바라는 방향이며 추가적인 예산을 편성하지 아니하고도 즉시 개선시행이 가능한 다음과 같은 개선점이 존재함에도 불구하고 안전정책을 입안하고 시행하는 국회와 정부가 그 문제점을 방치하고 있다면 그만한 이유가 있어야할 것인데, 그 부실법제를 입안하여 방치해 온 이유를 무엇이라고 답하겠습니까?

□ 운전면허시험의 공신력 및 실효성 확대를 위한 제도개선 기본 방향

- ① 운전면허시험업무와 시험면제기능검정업무 통폐합 공적기관으로 일원화
- ② 운전면허 취득단계의 교통안전교육, “친환경안전운전” 실습형으로 전환 시행
- ③ 각 운전면허 종별차량 특성에 따른 학과시험 문항개발, 면허종별 학과시험 시행
- ④ 제1종 연습면허 및 제2종 연습면허 기능시험제 폐지, 도로주행시험으로 통폐합
- ⑤ 제1종 보통면허 및 제2종 보통면허 도로주행시험 실효성 강화
- ⑥ 인구 1백만명 단위로 나누어 적용한 소규모 학과 및 도로주행시험장 설치 운영
- ⑦ 개인운전교사제 도입을 통한 운전교육서비스 공급 안정 및 질적 향상 유도
- ⑧ 도로주행시험 체험용 운전면허 시뮬레이터, 장애인 교습서비스용으로 대체
- ⑨ 전국 운전면허시험장 도로주행시험 코스를 이용한 응시자 연습운전 허용
- ⑩ 생애 최초 운전면허 취득자 교통사고 예방을 위한 예비(잠정)면허제 도입
- ⑪ 고령자운전자 운전능력 평가제 도입 및 재활교육서비스 개발 제공
- ⑫ 제1종 대형면허 및 특수면허 도로주행시험제 또는 안전운전능력평가제 도입 시행

위 건의자의 개선점 제시에 대한 경찰청의 반대의견으로서 오늘 이 시점 어떤 이유로 위와 같은 개선점이 필요하게 되었고 위의 개선점이 원칙과 기본에 충실한 법제를 완성하는 길이라고 가정할 경우, 그동안은 어떠한 이유와 계기로 위와 같은 원칙과 기본을 배제한 법제가 입안되었고 어떠한 방법으로 시행해 왔었는지, 그 이유와 원인을 진정으로 알고자 하거나, 위 건의자 제시 개선점에 대하여 반론제기가 필요할 경우에는 결코 짧지 않은 다음의 논거들을 모두 살펴야 할 것입니다.

□ 국민이 원하는 세월호 참사 이후의 변화는 원칙과 기본에 충실한 법제운영

지난 2011년 5월 13일 필자(민원인)는 자동차 통행방향을 지시하는 삼색화살표 신호등체계 도입과 관련한 공청회에서 “초록색과 주황색 화살표가 함께 하는 상태의 빨간색 화살표 신호등을 ‘빨리 가라’는 의미로 오인할 수 있으므로 위험하다.”는 논거를 내세워 삼색화살표신호등체계 도입을 반대하는 일단의 지식인들을 향하여 “구대기가 무서우니 장을 담지 말라.”는 형국으로서 운전면허를 취득하고 자동차를 운전하는 국민을 ‘바보’로 취급하는 주장이라는 취지로 공개 반박한 사실이 있고 이러한 논란이 기사화 된 사례가 있습니다.

지난 15년 부실 안전정책에 의한 피해와 폐단을 지적하고 그 피해와 폐단을 줄이고 예방할 개선안을 국회 또는 정부를 상대로 제시해 온 민원인은, 세월호 참사가 발생한 2014년 4월 16일 이후에 이 땅의 지도층이라는 자처하는 사람들과 공직자들이 보여주는 말과 행동에 대하여 “세월호 참사 빚댄...견강부회 지나치다.” “박근혜 정부의 관피아 척결, 이번엔 믿어도 좋은가.”로 대표되는 글들을 인터넷과 언론사를 통해서 배포하고 세월호 참사의 원인으로 지목함에 누구도 이견이 없을 파행으로서 **“국가 안전정책 사실상 영리목적의 민간 위탁 시행”**으로 빚어진 폐단의 원인을 제거하기 위한 개선방안을 정부 관계당국에 다시금 제시한 사실이 있습니다.

하지만, 여전히 돌아오는 말과 보여주는 자세는 세월호 참사 이전과 이후가 전혀 다르지 않았기 때문에 이제 그 문제제기의 방법과 설명을 달리하여 도망자 유병언의 죄보다 더 크고 무거운 뿐 아니라, 그 죄의 원천이기 때문으로 도망자 유병언보다 더 깊숙한 곳에 숨어 있는 범죄자를 밝혀보고자 합니다.

안타깝게도 반면교사로 삼을 참사는 매일같이 발생하고 있었습니다.

세월호 사고 직후 도망 나온 조타수는 언론 인터뷰에서 “사고 직전 조종기가 평소보다 많이 돌아갔다.”고 말한 사실이 있는데, 어떤 의미를 내포하는 말이었을까요.

금번 세월호 해상사고가 여러 복합적인 사고요인을 안고 있었던 게 사실이고 선장과 선원을 고용하여 선박을 운행한 자는 선주이므로 그 관리 책임은 두말할 것도 없이 선주에게 있지만, 선령이 높아 낡았거나 복원력이 낮아진 선박일지라도 안전운항속도로 서진하고 급격한 방향전환을 삼가는 등의 방법으로 사고위험을 낮춰 운항하고 있는 게 일부 선진국을 제외한 대다수 국가들의 현실이고 그렇기 때문에 여러 위험요소를 안고 있는 선박을 운항할 수 있는 자격을 제한하는 면허발급을 비롯한 교육 및 안전관리를 국가가 담당하고 있습니다.

마찬가지로, 도로를 달리는 자동차도 과적을 하거나 과속을 하는 상태에서 핸들을 급하게 조작하면 복원력을 잃고 전복할 수밖에 없고 그 때문에 안전관련 법제와 정부는 자동차에 대한 안전점검을 비롯하여서 안전운전 능력을 갖춘 사람에게 자동차를 운전할 수 있는 면허를 발급하고 면허발급 전후의 안전교육을 담당하여 시행하고 있음에도 불구하고 어떤 국가기관도 매일 5,000여명의 사람이 교통사고로 사상(死傷)하는 오늘 날의 참사에 대하여 책임진 사실이 없었다는 점으로부터 금번 세월호 참사의 원인을 찾고 재발방지 방안을 강구해야 할 필요가 있습니다.

다시 말하면, 어느 면으로 보거나 수십 명의 승객을 태운 대형버스를 운전해서는 안 되는 운전자로서 시속 20km 미만의 속도로 700m 가량의 장내도로를 약 12분간 정상 주행해 본 경험이 전부인 상태로 이제 막 제1종 대형면허를 취득한 초보운전자가 험준한 산악도로에서 대형 관광버스를 운전하도록 내버려 방치하고 있는 도로교통 안전관련 법제에 따른 현상과 마찬가지로 세월호 사고는 거센 물살을 거슬러 역진해야 하는 맹골수도와 같은 위험항로에서 결코 안전운항을 담보할 수 없는 초보 항해사와 조타수에게 초대형 선박의 조종을 맡겨 운항할 수 있는 환경을 제공하고 방치한 해양 안전 관련 법제로부터 비롯되었다는 것입니다.

언제까지 날고 기듯(?) 도망 다니는 범죄자만 탓하고 있을 셈입니까.

남다른 국가관과 전문성을 묻고 있는 게 아닙니다. ‘사망’ 또는 ‘불구’에 이르는 내 가족의 사고를 상상하는 것조차 힘겨운 보통 사람의 경우가 그런 것처럼 공직자 또한 가족이 있어 결코 무관할 수 없는 참사의 원인에 대하여 어찌 이리도 둔감할 수 있는지를 묻고 있습니다.

안전교육의 시작과 끝도 인성교육이라는 사실은 알고 있습니까.

생각하지 않는 사람이 결코 지혜로울 수 없듯이, 자기 자신의 선택과 행동에 따른 책임의식으로서 스스로를 위험으로부터 지켜낼 수 있는 지혜와 용기를 심어주기보다는 마치 국가가 그 모든 위험으로부터 지켜줄 수 있는 것처럼 호도하여 의식화하고 그에 따른 의존적인 성향과 즉흥적인 판단에 힘입어 자리를 보전하고 있는 권력집단의 구성원과 그들의 곁에서 대국민 교육이라는 명분으로 연구, 개발, 홍보, 시험업무를 담당하고 있는 사람들로 부터 자리에 걸 맞는 책임의식과 선진 법제를 기대할 수 있는지를 묻고 있습니다.

진정으로 세월호 참사의 원흉, 적폐의 근원을 모르십니까.

원칙과 기본을 무시하고 도입한 법제에 의한 사회적 폐단으로서 이 땅에 만연한 무감각과 안전불감증에 따른 국가적 피해의 본보기가 세월호 참사라면, 그 무감각과 안전불감증을 잉태하고 양산한 원인은 책임 회피와 자리보전을 위한 목적으로 여러 갈래로 분산시켜 시행하고 있는 안전관련 법제와 사후처리 및 관리제도일 것입니다.

법제에 가려진 위선과 거짓이 이토록 많은 말과 글을 쓰게 합니다.

적폐의 결과로서 세월호 참사 이전 15년 간, 참사 이후 수회에 걸쳐서 다시 따져보고 물어 보지만 관행으로 굳어진 이 땅 대한민국 공직자의 무감각과 안전불감증은 조금도 변할 기미를 보이지 않고 오히려 진솔한 답변조차도 기대하기가 어려운 지경에 이르고 말았습니다.

이러한 건의자의 비판을 “어디 그게 우리 탓이나. 법률을 입안한 위정자와 전임에 의해 굳어진 관행을 우린들 어찌겠느냐.”며 지나치다고 여겨 반감을 갖는 현직 공무원도 없지 않겠지만, 아래 현행 운전면허시험 제도의 문제점을 지적하는 건의자에 대하여 한 귀청의 솔직하지 못한 답변과 비교적 정확하고 솔직한 “자동차운전전문학원연합회의 건의에 대한 귀청의 답변”을 다시 살펴서 이 두 가지 답변에 대해서 느낄 국민감정을 헤아려 보기 바랍니다.

다시 확인하여 건의하지만, 법제를 관리하는 정부당국이 국민에게 올바르게 정직하게 답하고 설명할 수 없는 법제적 모순점이 존재한다는 점은 해당 법제를 구성하는 법령이 위헌적으로 개정되었고 편법적으로 시행 관리되고 있기 때문에 적폐를 양산하고 있음을 의미하고 이는 다시 그러한 사실을 알고도 방치하고 있음을 의미함으로 즉시 그 모순을 해소함이 마땅합니다.

하지만, 별첨사실과 같이 정부당국 교통안전기획 담당부서는 비정상 제도가 이미 만들어져 시행하고 있고 비정상 제도로 인하여 발생하는 부정부패와 위법행위를 처벌할 수 있는 법적근거를 마련하고 위법행위를 단속하기 위한 고정인력을 투입하여 감시하고 있으므로 문제가 없다는 취지의 답변으로 세월호 참사 이전과 다름없는 무감각과 안전불감증의 원인을 그대로 드러내 보여주고 있습니다.

△ **별첨자료 1, 3, 건의자의 건의 및 유권해석 청구와 경찰청 답변자료 참조 바람**

현행 유지는 국민과 통치자가 바라는 국가개조의 방향이 아닙니다.

우리나라의 제도 뿐 아니라, 세계의 운전면허제도와 관련된 지식과 동향에 대하여 건의자가 잘 알고 있다는 것을 전제한 “국민신문고 등을 통한 문제제기 및 개선 제안에 대한 경찰청의 답변 사례(예: 개선 시 귀하의 의견을 반영 또는 참고하겠습니다.)”와 다르게 첨부 별첨자료를 통해서 확인 할 수 있듯이 금번의 경찰청 답변은 건의자 외에도 국무조정실과 규제개혁위원회가 함께 지켜보고 검토하기 때문에 비교적 구체적으로 답변할 수밖에 없었을 것입니다.

따라서 금번 “규제개혁신문고”를 통한 건의자의 개선의견과 자동차운전전문학원연합회의 요구사항에 대한 경찰청의 답변을 통해서 운전면허제도에 대한 경찰청의 문제의식을 확인 수 있을 뿐 아니라, 동일 사안에 대한 사실관계를 각기 달리 설명한 경찰청의 답변을 통해서 국무조정기능을 담당하는 부처는 물론이고 정책에 대한 최종 결정권자인 대통령과 국민의 법제에 대한 이해와 시각이 정책 담당부서의 사실왜곡에 의하여 얼마만큼이나 오도될 수 있는지를 다시금 확인할 수 있다고 할 것입니다.

△ **별첨자료 2, 자동차운전전문학원연합회의 건의 및 경찰청 답변자료 참조 바람**

이러한 정부당국의 자세는 결국, 적폐가 쌓여 참사를 마지하게 된 원인으로 기득권 집단의 심부름꾼을 자처해 온 관피아의 로비에 휘둘린 공직사회의 무책임으로 얼룩진 안전관련 법제의 문제점을 부정하지 못하는 와중에서도 그동안 물심양면으로 지원해 온 기득권의 입을 막아야만 가능한 자리보전을 위해서 허위사실과 치졸한 변명을 동원한 현행 법제유지의 당위성을 설파하기에 여념이 없는 모습이라고 할 것입니다.

처벌규정과 공권력의 감시가 부실 법제를 정당화할 수는 없습니다.

경찰청의 답변을 정리하면, 최선도 차선도 아닌 세계 유일무이한 최악을 모방하여 도입된 “고양이에게 생선가게를 맡겨 놓은 꼴”의 법제가 부정부패의 원인으로 작용하고 그로 인한 폐해가 상당함을 인정하지만 위법 행위자를 처벌할 수 있는 법적 근거를 마련해 놓았고 위법행위를 감시할 수 있는 공권력을 구축하고 있으므로 문제될 게 없다는 그런 주장일 것입니다.

하지만, 고양이에게 생선 가게를 맡겨 놓은 뒤 그 고양이를 감시하고 처벌하기보다는 처음부터 잘 훈련된 충견으로 하여금 생선 가게를 지키게 함이 옳지 않겠습니까.

이렇게 물으면 또 다시, 미처 예측하지 못하여 대비하지 못한 시대적 상황으로서 1990년대 초경부터 폭증하기 시작한 면허수요를 전국 26개 시험장으로는 감당할 수 없었기 때문에 동원할 수밖에 없었던 교육지책으로 “사설 운전학원에 사실상의 운전면허시험 업무를 맡기는 자동차운전전문학원제”를 도입한 것이라고 말하겠습니다.

하지만, 일찍이 여러 폐단과 사후처리로 골머리를 썩었던 ‘한시택시’의 사례가 없지 않았고 선진국의 사례에 비추어 볼 때에 1980년대 후반부터 시작된 면허수효 증가 및 적체현상에 따른 국민 불편은 일시적으로 찾아 온 현상임을 능히 예측할 수 있었고 1997년 문제의 자동차운전전문학원제를 도입하여 본격시행하기 직전까지 지방경찰청 소속 경찰공무원이 운전학원으로 출장하여 시험을 실시하고 있었습니다.

나아가서 문제의 자동차운전전문학원제 도입 시 함께 도입한 도로주행시험제는 이때까지 시행해 오던 운전면허 기능시험으로서 이른바 장내기능코스시험을 대신하기 위한 것이었음에도 불구하고 “국민안전을 위한 공적기능 강화”라는 명분을 내세워 장내기능시험을 폐지하지 아니하고 2가지 기능시험 모두를 함께 시행함으로써 적체현상을 심화시켜 응시자 불편과 경제적 부담을 가중시킴으로서 운전전문학원의 운영자 측과 수강생이 상호 타협하여 “시험면제 조건부 의무교육시간”을 단축하는 등의 부정으로 운전전문학원의 배를 불리는 대신에 부실면허와 안전불감증을 양산해 온 것입니다.

이렇게 말하면 이번엔 연습운전자 사고예방을 위해 불가피했다고 말하겠습니다.

하지만, 학과시험을 합격하거나 적성심사 후 연습운전면허를 취득한 사람의 운전연습시 발생할 수 있는 교통사고를 예방할 목적으로 여러 제한규정을 함께 시행하고 있는 교통 선진국을 비롯한 세계 다른 모든 나라의 사례가 없지 않았고 1995년 도로주행시험제 도입 당시 우리나라도 동일한 수준의 “연습면허 운전자에 대한 제한규정”을 함께 도입하여 시행하고 있습니다.

뿐만 아니라, 지난 2011년 6월 11일 “자동차운전전문학원의 역할과 기능을 대폭 축소하는 결과로서 운전전문학원의 시험 면제조건부 의무교육시간을 대폭 축소하고 연습면허 취득 단계의 종전 장내기능코스시험 항목을 폐지하는 대신에 주차항목 등을 도로주행시험에 편입시키는 등의 개선 정책”을 시행한 이후 오히려 면허취득 1년 미만 초보운전자에 의한 교통사고 뿐 아니라, 전체 교통사고가 감소하는 긍정적인 현상을 마치고 있습니다.

그럼에도 정부당국은 여전히 당시나 현행의 운전면허제도는 일본을 본받았기 때문에 아무런 문제와 책임이 없다고 주장하는 한편으로 “현행의 골격을 그대로 유지한 상태로 국민 부담을 늘리지 않으면서도 안전을 더욱 확보하는 개선책을 강구하겠다고 거듭 공언”하고 있습니다.

하지만, 다음과 같은 이유로 건의자(민원인)는 법치주의의 원칙과 기본으로 돌아가 시험과 교육을 분리 운영하거나 최소한 “연습면허 단계의 기능시험을 폐지하는 대신에 도로주행시험을 보완 강화”하고 “예비(잠정)면허제와 개인운전교사제”를 도입하는 등의 근본적인 개선방안을 배제한 “안전 강화 정부공언”은 또 다른 눈속임이라고 감히 단언합니다.

위와 같은 건의자의 단언은, 세계 모든 나라가 질서유지와 국민안전을 위해 시행하고 있어 충분히 검증된 제도로서 상대적으로 적은 관리예산으로 법제시행의 목적을 달성하고 있는 세계 다른 모든 나라가 시행하지 않는 “연습운전면허 기능시험제와 운전면허 취득수단을 사실상 이원화 한 자동차운전전문학원제”에 의한 적폐를 부정하지 못하면서도 “OECD 회원국 자동차 1만대당 교통사고 발생건수 및 사상자 발생건수” 부문에서 제1위를 고수하고 있는 우리나라 다음 순위를 차지하고 있는 일본의 제도를 모방하여 도입했다는 이유로 정당성과 합리성을 주장하고 있기 때문에 그러합니다.

나아가서, 다른 모든 나라와 교통 선진국의 사례를 통해서 확인할 수 있는 것처럼 다른 해소 수단이 없지 않음에도 불구하고 응시적체 해소와 국민편의라는 미명하에 법제의 원칙과 기본을 무너트리고 도입한 자동차운전전문학원제를 보전할 목적으로 공연한 국가적 관리예산과 국민의 경제적 부담을 강제하며 존치시키고 있는 연습운전면허 기능시험제를 시행하고 있기 때문으로 다른 모든 나라가 국민안전과 교통발전을 위해 지향하고 있는 선진법제를 도입하지 못하고 있는 것이며, 관계당국 또한 그와 같은 사실을 모르고 있지 않다는 점이 오늘 민원인과 대다수 국민으로 하여금 “적폐 해소 국가개조 공언”에 대한 기대가 헛되고 부질없다고 말하는 것입니다.

운전면허제도는 일본과 우리나라만이 시행하는 제도가 아닙니다.

연습운전면허 취득단계에서 기능시험을 시행하는 등, 2단계 운전기능시험을 시행하는 나라는 우리나라와 일본이 유일하고 세계 다른 모든 나라는 학과시험을 합격한 사람이나 적성심사를 마친 사람(영국 등)에게 연습운전면허를 발급하고 있으며, EU, 남미 등지의 국가들은 자동차시물레이터 운전교습을 의무화하여 시행하거나 권장하여 올바르게 정확한 법규 습득 및 운전습관을 유도하고 있습니다.

현행에 따른 기능검정료(7만~9만원) 부담만으로 우리나라와 일본의 경우를 훨씬 능가하는 응시편의를 제공하고 있는 다른 모든 나라의 경우와 그 나라들 중에서 상대적으로 국민소득 수준이 높고 교통사고가 현저한 수준으로 적게 발생하는 교통선진국의 사례가 없지 않음에도 불구하고 그야말로 고비용 저효율의 극치를 보여주고 있는 나라의 정책으로서 세계 최고수준의 운전면허 취득비용을 자랑하고 있는 한편으로 여전히 “교통사고를 일자리 보전과 내수유지 먹거리로 삼고 있는 일본”의 제도를 본딴 현행을 고집하는 공직자의 자세를 “실정을 감추고 자리보전을 위한 구실”이라고 아니하면 어떤 또 다른 이유가 있다고 하겠습니까.

더 중요한 사실은, 현행의 운전면허제도는 법제의 원칙과 기본이라는 측면에서 일본의 그것에도 미치지 못하는 상태로 시행하고 있다는 데에 또 다른 문제가 있습니다.

운전면허 취득 경험을 통해서 알고 있거나 듣고 보아서 알고 있듯이, 운전면허 제도 시행의 목적 그대로 운전면허시험을 통과하여 면허를 취득한 이후 아무런 문제없이 단독운전이 가능한 교통 선진국의 초보운전자와 다르게 운전면허를 취득한 이후에도 다시 개별운전강사나 운전학원이 제공하는 도로연수를 받아야만 단독운전이 가능한 초보운전자를 배출하고 있는 나라가 일본이며, 관계 당국의 변과 같이 이러한 일본을 본 따 만든 현행 운전면허시험제도에 의하여 운전면허를 취득한 우리나라 초보운전자들의 운전능력과 안전을 위한 스스로의 선택 또한 그와 같습니다.

하지만 현행은 자동차운전전문학원제의 원조 격인 자동차지정교습소제 시행에 따른 입법체계의 훼손을 최소화하고 운전면허 취득 초보운전자의 편의를 위해서 일본이 시행하고 있는 최소한 2가지 이상의 법치주의의 원칙과 가치마저 배척하고 있습니다.

일본의 운전면허 취득절차를 통해서 확인할 수 있듯이 일본의 위정자와 정부당국이 그나마 지켜내고 있는 법치주의의 가치 중 하나는 자동차운전전문학원 졸업을 끝으로 운전면허가 발급되는 우리나라의 경우와 다르게 자동차지정교습소를 졸업한 이후에도 국가적 기관에서 실시하는 최종적인 시험절차(학과시험, 안전운전능력평가)를 통과해야만 비로소 단독운전이 허용되는 운전면허를 발급받을 수 있도록 규정하여 입법체계 훼손의 정도를 최소화하고 있습니다.

또한, 세계의 모든 나라가 운전교습서비스의 질적 향상과 응시자 편익을 위한 목적으로 개인운전교사(강사)제를 시행하고 있는 것처럼 일본은, 고비용 저효율 제도의 폐단 중 하나인 연습운전면허 기능검정을 거쳐서 도로주행검정 및 최종 국가적 기관 실시 지식(학과)시험 및 안전운전 능력시험을 통과하여 운전면허를 취득하였음에도 불구하고 단독운전이 불가능한 초보운전자를 상대로 도로연수 서비스를 제공하는 개별운전 강사제를 시행하고 있지만, 우리나라는 이마저도 불허하여 초보운전자의 불편과 사고 발생 위험을 가중시키고 있습니다.

굳이, 법인(회사)택시보다는 개인택시를 선호하는 일반(특히 부녀자)의 경향과 사고 및 범죄예방을 위한 보편적인 상식과 통계를 동원한 비교우위를 언급할 필요도 없이 세계의 모든 나라가 운전교습 중 발생할 수 있는 교통사고 예방과 수요자(교습생)의 편익을 위해서 시행하고 있는 개인운전교사제는 다년간의 교통업무를 수행한 경험이 있거나 보다 수준 높은 시험과 연수과정을 거쳐서 그 자격을 취득한 사람에게 운전교습업을 허용하는 제도로써 세계의 모든 나라가 아무런 문제없이 시행하고 있습니다.

더욱이 개인운전교사는 필히 “교습자 주변의 가까운 사람들과 가족의 추천”에 의하여 선택받기 때문에 이러한 교습서비스를 선택하여 경험한 사람 누구도 불만을 제기하지 않음은 물론이고 유사 이래로, 운전강사를 고용하여 서비스를 제공하는 운전학원의 경우보다 더 많은 민원과 성범죄가 발생하는 것으로 나타난 보고서가 전무하고 이를 부정하는 국가나 전문가가 일체 존재하지 않음에도 불구하고 도입을 불허하고 있는 우리나라의 위정자와 관계당국의 속셈은 실정과 부정을 감추고 자리보전을 위해서 존치시켜야할 자동차운전전문학원의 수익보전 목적일 따름이라고 할 것입니다.

또한, 재단법인도 사단법인도 아닌 자동차운전전문학원은 시장의 요구에 따라서 그 수요와 공급이 조절될 수밖에 없는 민간 사설 업체로서 오롯이 영리목적으로 설립하여 운영하고 있기 때문에 금력 앞에 균형감을 잃고 무력해진 무책임한 위정자의 악의적이고 위헌적인 기득권 보전정책이 아닌 다음에는 자동차운전전문학원제를 통해서 질 높은 운전교육 및 안정적인 운전면허 취득편의를 도모할 수단이 전무합니다.

면허수요 감소현상과 더불어서 환경오염 및 교통위험에 따른 민원의 증가에 의하여 도심지 밖으로 쫓겨날 수밖에 없었기 때문에 남녀노소를 불문하고 지정교습소 측이 제공하는 기숙사에 머물며 운전면허 취득을 준비하는 일본의 사례를 통해서 알 수 있듯이 장내기능연습장 보유를 운전학원 설립 운영의 전제 조건으로 한 운전교습서비스 공급정책은 결코 범죄예방과 국민편의를 위한 정책으로 자리매김할 수 없습니다.

오늘 날의 교통 무질서와 안전불감증의 원흉은 자동차운전전문학원제

결국, 이렇듯 영리목적의 운전학원 운영자의 선택에 의하여 고용된 사람들에 의하여 같은 장소에서 이루어지는 운전교육과 자체검정을 끝으로 운전면허가 발급되는 등, 부정부패의 온상을 만들어 놓고 다시 이를 감시하기 위해 공권력을 동원하는 등의 부실법제에 의하여 적폐가 쌓여 온 것이며 그 적폐는 급기야 영리목적의 자동차운전전문학원과 국민 혈세로 설립하여 운영하는 도로교통공단이 “빠르고 쉽게 따는 면허”라는 홍보문구를 거리낌 없이 난발하면서 “면허수요 확보 경쟁”을 자행하는 무감각과 안전불감증을 확대 만연시켜 온 것입니다.

따라서 관계 공무원의 지적수준을 의심받을만한 기상천외한 논거로써 각각의 출신별 면허취득자 수 대비 운전을 시작한 사람의 수를 감안하지 아니한 “국가시험장과 전문학원 출신 초보운전자 1년 내 교통사고 야기비율 비교자료”를 근거로 한 경찰청의 자동차운전전문학원제 비교우위 주장사실을 그대로 인정할 경우에도 결과적으로는 자동차운전전문학원제가 전체 운전면허제도와 국가시험장의 부실운영을 불러온 주범이라는 사실은 변하지 않을 것입니다.

전직 고위관료의 무감각이 안전정책에 대한 불신을 가중시키고 있습니다.

자본의 속성이 그러하고 영리목적으로 설립하여 운영하는 사설업체 본연의 속성이 그러함으로 자동차운전전문학원의 실태야 그렇다하더라도 국민안전 및 교통질서를 위한 목적으로 국가가 설립하여 운영하는 도로교통공단의 책임자들마저도 무감각의 극치를 보여주고 있습니다.

운전면허시험장 주변도로를 도로주행시험 코스로 사용하고 있는 도로교통공단과 경찰청은 이 시험코스를 주변거주 주민들로부터 빌려 사용하고 있음에도 불구하고 정작 일반운전학원 수강생의 시험코스 주행연습을 단속하는 한편으로, “도로주행시험 응시자의 막연한 불안감을 해소시킬 목적”이라는 구실을 내세워 고가로 구매한 “도로주행 시험코스 사전 체험용 차량시뮬레이터”를 전국의 시험장에 설치하는 등의 이중성으로 공신력을 실추시키고 예산을 낭비하여 응시수수료 부담을 증대시키고 있습니다.

무책임한 관피아의 무감각과 무능에 의한 폐단이 어디 이 뿐이겠습니까.

경찰청은 오늘 날, 연습운전면허 기능시험 단계에 적용해 오다가 조급증을 비롯한 잘못된 운전습관을 유발한다는 이유로 폐지한 이른바 S자 T자 장내기능코스시험과 동일한 내용과 방식의 시험으로서 “20k/h 미만의 속도로 장내기능시험코스를 통과하는 대형면허시험” 하나 만으로 제1종 특수면허 및 제2종 소형면허 종별에 해당하는 자동차 외의 모든 자동차를 운전할 수 있는 대형면허를 발급하고 있는 한편으로, 국토교통부 및 산하 공공기관은 허술하게 배출된 대형면허를 보완하는 재교육을 담당하는 등의 방법으로 책임소재를 분산시키고 혈세를 헛되이 낭비하고 있습니다.

이러한 책임당국의 자세는 결국, 관광용 뿐 아니라 출퇴근용 및 스쿨버스로도 이용하고 있는 전세버스의 운전자 대부분이 최저 수준에도 미치지 못하는 임금으로 만족하는 대신에 마을버스, 시내(외)버스, 고속버스 운전직과 같은 좀 더 나은 직장에 취업하기 위한 연수과정으로 전세버스 운전직을 이용하거나 지입 전세버스 운송업에 종사할 목적으로 이제 막 대형면허를 취득한 퇴직자들이 그 전세버스를 운전하고 있기 때문으로 운전미숙에 의한 전세버스 대형사고가 하루가 멀다고 발생하고 있다는 사실조차 인지하지 못한 나머지 어떤 공무원도 대책을 말하거나 마련하지 못하고 있습니다.

“알아야 면장을 한다.”는 속된 표현처럼 대형차량의 특성은커녕, 일반 승용차의 경우와는 전혀 다른 형태로 발생하는 교통위험을 경험한 사실이 없어 그 각각의 종별 자동차 운행에 내제된 위험요인을 정확히 알지 못하기 때문에 정책의 우선순위와 중요도를 인식하지 못하는 사람들이 안전을 위한 정책을 입안하고 교육과 시험을 담당하고 있기 때문에 정작 시행해야할 검증절차를 생략하고 이를 보완한다는 미명하에 여러 불필요한 교육을 헛되이 실시하고 있는 것입니다.

여기에 더하여 이미 완전한 수준의 장비가 엄존함에도 불구하고 그 앞선 장비의 품질과 기술력의 수준을 가늠할 능력조차 없는 사람들이 주도하여 연구하고 개발하겠다고 해서 혈세를 낭비하고 그 결과물이 앞서 공급되고 있는 장비의 품질 수준에 현저히 미치지 못하기 때문에 사용자(피교육자)의 이용자체가 불가능한 수준이어서 이를 다시 개선하겠다고 하면서 거듭하여 혈세를 탕진하고 공연한 국민 불편을 가중시키고 있습니다.

이렇듯 제대로 행하는 일이 없어 내세울 것도 없기 때문에 교통사고 수혜집단이라 할 수 있는 보험업계와 손잡고 교통사고통계를 조작하여 논공행상을 벌여오던 저들은 이제 다시, 안전정책과 무관한 현상으로서 운전자 및 차량소유자의 자발적인 선택에 따른 결과내지는 단속의 결과이거나 경제성장에 따른 현상으로서 교통사고 사상자 수가 증가하거나 감소하지 않는 와중에서도 교통사고 사망자 수가 감소하고 있는 현상을 두고서 안전띠 미착용을 단속해 온 경찰청과 뒤늦게 안전띠 착용을 권고(홍보)하고 나선 국토교통부가 서로 공적다툼을 벌이고 있습니다.

위와 같은 교통사고 발생률 및 사상자 발생률이 감소하지 않는 가운데 사망률이 감소하는 현상은 본의든 타의든 안전띠 착용률이 증가하고 자동차의 안전성 향상과 응급구조 시스템의 발전 및 의료기술 발전에 힘입어서 죽을 뻔 했던 목숨이 구해진 결과임에도 불구하고 말입니다.

어떻습니까. 금번 세월호 참사의 근원과 너무도 유사하지 않습니까.

매일같이 5,000여 명의 사상자가 발생하는 대부분의 교통사고는 운전자가 교통법규와 안전상식을 정확히 알지 못하거나 알고도 지키지 않음으로서 발생하고 이러한 참사의 원인은 결국, 운전면허제도와 단속업무, 그리고 사후관리의 부실로부터 비롯되고 있다

고 판단해 온 공직자가 존재했거나 그 부실 지적과 대안제시를 귀담아 들었다면 최소한 세월호 참사를 예견하고 점검할 수는 있었지 않겠는가를 묻고 있는 것입니다.

진정으로 공적기능의 공신력 확보를 통한 국민안전을 바라고 원하십니까.

그렇다면 오늘 즉시, 적체해소를 위한 목적으로 도입한 자동차운전전문학원제에 의하여 형성된 기득권 집단이 차량보유율 증가추세 및 인구증가율 감소에 따른 시대적 현상에 순응하기보다는 수명을 다한 자신들의 사업체를 보전하기 위한 방편으로 그나마 어렵사리 지켜내고 있는 공적기능의 마지막 보루라 할 수 있는 ‘학과시험 관리업무’를 마저 넘겨달라고 지속적으로 요구하는 등의 위법적인 청탁으로 정상적인 공무집행을 방해하고 있는 자동차운전전문학원연합회의 대표자를 사법당국에 고발하기 바랍니다.

그런 다음, 운전면허시험의 실효성을 담보할 수 있는 공정성을 확보한 뒤 시험의 난이도를 높여 보다 우수한 운전자를 배출할 것을 요구하는 국민과 불필요한 돈과 시간을 낭비하는 것에 반대하는 국민 모두를 만족시킬 수 있는 방향으로 제도를 개선하기 바랍니다.

□ 국민안전 확보를 위한 운전면허시험 제도 순차적 개선방안

- ① 제1종 연습면허 및 제2종 연습면허 기능시험제 폐지, 도로주행시험으로 통폐합
- ② 제1종 보통면허 및 제2종 보통면허 도로주행시험 실효성 강화
- ③ 개인운전교사제 도입을 통한 운전교육서비스 공급 안정 및 질적 향상 유도
- ④ 전국 운전면허시험장 도로주행시험 코스를 이용한 응시자 연습운전 허용
- ⑤ 도로주행시험 체험용 운전면허 시뮬레이터, 장애인 교습서비스용으로 대체
- ⑥ 고령자운전자 운전능력 평가제 도입 및 재활교육서비스 개발 제공
- ⑦ 운전면허 취득단계의 교통안전교육, “친환경안전운전” 실습형으로 전환 시행
- ⑧ 생애 최초 운전면허 취득자 교통사고 예방을 위한 예비(잠정)면허제 도입
- ⑨ 인구 1백만명 단위로 나누어 적용한 소규모 학과 및 도로주행시험장 설치 운영
- ⑩ 운전면허시험업무와 시험면제기능검정업무 통폐합 공적기관으로 일원화
- ⑪ 각 운전면허 종별차량 특성에 따른 학과시험 문항개발, 면허종별 학과시험 시행
- ⑫ 제1종대형 및 특수 면허 도로주행시험제 또는 안전운전능력평가제 도입 시행

□ 대국민 안전교육을 위한 가상훈련시스템 신성장 산업 육성 가능한가.

흔히들 먹고 살기가 바빠서, 다시 말하면 경제발전을 우선 시 한 정치적 정책적 관행 때문이라고 말하여 책임을 회피하고 있는데, 이야말로 국민을 ‘바보’로 알고 행하는 배은망덕이며 새빨간 거짓으로서 사실은 올바른 안전정책은 오히려 경제를 촉진시키고 다수를 위한 경제정책은 국민안전을 확대 증진시킵니다.

따라서 건의자는 이제, 사고야기 운전자의 운전능력 및 교통지식 수준을 벗어나지 못하는 것은 물론이고 아무런 책임의식이 없는 사람들에 의하여 만들어 지고 운용되고 있는 운전면허시험 제도 및 교육에 관한 정부시책으로부터 비롯된 폐단은 결국, 운전면허 취득 운전자의 부족한 운전기능을 보완한다는 구실로 해마다 수백억여원에 달하는 혈세를 헛되이 낭비하고 나라의 산업발전을 저해하고 있는 공적기관의 행태로 이어지고 있음을 입증하여 그 새빨간 거짓을 밝혀보고자 합니다.

□ 다음은 민원인의 민원사항(혈세탕진 가상훈련시스템 구매 관리 계획에 대한 제언)에 대한 일부 대국민 안전교육 담당 부처 및 산하 공공기관의 답변입니다.

[다부처 민원제목] 혈세탕진 가상훈련시스템 구매 관리 계획에 대하여

첨부파일 : 첨부파일 박근혜 정부의 관피아 척결 이번엔 믿어도 좋은가.pdf

첨부파일 : 국민권익위원회 행정문화교육민원과님 안녕하십니까.pdf

민원내용 :

국민권익과 나라발전을 위한 노고에 거듭 감사드립니다.

금번의 민원은 귀 위원회가 지난번(2014. 06. 27.) 청와대비서실로 이첩한 민원인의 2014. 05. 30. 민원내용(박근혜 정부의 관피아 척결, 이번엔 믿어도 좋은가) 중 일부 내용 “가상현실 훈련시스템”과 관련한 사항입니다. 따라서 검토하여 처리해 주시면 감사하겠습니다.

산업통상자원부가 신기술로 오인한 채로 2014.5.22. 이후 뒤늦게 신 성장 산업으로 선정(채택) 정책적 지원을 시도하고 있는 “가상훈련 시스템”은 이미 전 세계적으로 상용화하여 적극 활용하고 있는 안전교육 및 문화산업 관련 시설이며 우리나라의 정부 부처 및 산하 공공기관이 15년 전부터 연구개발이라는 명목으로 막대한 혈세를 투입해 온 컴퓨터 관련 응용기술 분야입니다.

다른 나라들이 이미 10년 전부터 상용화하여 대량 생산체계를 갖추고 대국민 안전교육 및 문화상품으로 공급하기 시작한 컴퓨터 그래픽과 모션플랫폼을 기반으로 한 가상현실 시스템을 두고서 산업통상자원부가 뒤늦게 ‘신기술’ ‘신 성장 산업’을 운운할 수밖에 없었던 이유는, 국내의 여러 공공기관이 개발하거나 발주해 온 저급한 기술수준의 가상훈련장비로 인한 혈세낭비의 책임을 물을 사람도 그 결과물에 대한 검증의 능력을 지닌 사람도 없는 환경 속에서 발주 공공기관에 소속된 사람들의 능력에 의하여 주도돼 왔기 때문입니다.

따라서 세계적 기술수준과 활용경향 및 추세를 정확히 알지 못하거나 알려고 애쓰지도 않는 저들 공공기관은 오늘도 여전히 “사용자가 느껴 온 실제의 현상 및 감각과 차이가 커 교육 및 훈련효과를 제대로 얻을 수 없는 가상훈련장비”의 개발을 위해서 해마다 한 종류의 장비개발에 적게는 수십억원에서 많게는 수백억원에 달하는 혈세를 헛되이 탕진하고 있습니다.

나아가서 저들 공공기관은 국내 관련 분야의 권위자(?)라 자처하는 교수들이 모여서 설립한 기업을 제작공급기관으로 선정하고 그 권위자에 의해 길러진 사람들이 개발 제작한 장비에 대한 검증 또한 저급한 수준의 장비를 공급해 온 사람들과 별반 차이가 없는 수준의 지식을 지니고 있을 뿐이고 피교육자가 그 장비를 통해서 느껴야 할 현상과 감각을 경험하지 못한 사람들을 내세워 검증하기 때문으로 올바르게 정확한 훈련효과를 거둘 수 있는 장비를 개발하지 못한 채로 여전히 혈세만을 거둬들이고 탕진하고 있는 것입니다.

또한, 앞선 기술수준에 의하여 개발 공급되고 있는 세계적 경향을 모르지 않는 저들 공공기관과 결탁된 기업 및 검증기구는 그 세계적 수준의 장비를 개발한 국내기업의

품질 비교평가를 위한 시승 및 참관 제안조차 수용하지 못하고 있는데, 그 거부 사유는 그동안 관피아에 의하여 쌓여온 적폐에 따른 감독기관의 무감각과 무사안일, 그리고 관계 공공기관 관리자의 저급한 수준의 안목이 드러나고 결탁의 원인이 밝혀진 이후의 파장과 결과에 대한 두려움이 크기 때문입니다.

따라서 이제라도, 이미 세계적으로 모듈화 상용화 된 소프트웨어를 연구개발이라는 이름으로 눈속임하고 그 훈련효과가 미흡할 뿐 아니라 오히려 변별력을 잃게 하는 등의 역효과를 일으키는 저급한 수준의 장비를 터무니없는 가격으로 구입하고 이 저급한 장비에 대한 유지보수비를 해마다 헛되이 소진하면서도 여전히 독점적 공급구조를 고집함으로써 관련 산업분야의 숙련공 하나를 제대로 키워내지 못함으로써 나라의 산업발전을 저해하고 있는 해묵은 적폐를 해소하기 위한 철저한 조사가 필요합니다.

그 고가의 장비 개발 및 구매관리에 대한 조사에는 필히 해당 장비를 이용하여 교육을 담당하고 있는 현장 실무책임자 및 교육수료자와 해당 가상훈련장비가 모델로 한 실제의 장비를 오랜 시간 경험한 사람이 함께해야 하고 저들 공공기관이 배척해 온 기업의 장비와 비교평가하기 위한 품평회를 공개 실시해야 합니다.

우선 조사대상 공공기관 및 장비는 다음과 같습니다.

□ 우선 조사대상 공공기관 및 가상훈련시스템

1. 국토교통부 산하 교통안전공단의 차량운전시뮬레이터 해외 발주 설치 이후의 사업용자동차운전자교육용, 에코드라이빙(친환경운전)용, 사업용자동차운전자 특별정밀적성검사용 운전시뮬레이터 연구개발과정, 해당 각 장비의 도입경위, 발주기업 선정과정 및 구매가격 결정과정, 품질비교평가 및 교육성과, 각 도입장비의 유지보수 관리실태, 향후의 도입(구매) 계획

2. 경찰청 산하 도로교통공단의 차량시뮬레이터 해외 발주 설치 이후의 음주운전자교육용, 운전면허시험응시자서비스용 차량시뮬레이터 연구개발과정, 해당 각 장비의 도입경위, 발주기업 선정과정 및 구매가격 결정과정, 품질비교평가 및 교육성과, 각 도입장비의 유지보수 관리실태, 향후의 도입(구매) 계획

3. 보건복지부 산하 국립재활원의 장애인 운전재활평가 및 훈련용 차량시뮬레이터 개발현황 및 품질비교평가
4. 국방부 육해공군의 각종 군사용 가상훈련시스템 도입경위 및 훈련효과, 각 도입장비의 유지보수 및 관리실태
5. 소방방재청 소방차 및 구급차 시뮬레이터 개발현황

끝으로 민원인은 그 조사대상 및 기간과 관계없이 적극 협조할 것이며, 그동안 확보한 부처별 민원에 대한 대응자세에 관한 정보를 모두 제공할 것입니다.

다음의 내용은 참고사항으로서 견적서 제출을 제안해 온 기관에 대한 민원인의 답변입니다.

○○○○○관리단님 안녕하십니까. 녹색교통정책연구소장 정 강입니다.
먼저 국민안전을 위한 밤낮 없는 노고에 감사드립니다.

의뢰하신 "○○○○○ 운전교육 시뮬레이터 성능개선 사업" 은 이미 해당 기관으로부터 참가 요청을 전달 받았던 바가 있으며, 우리 연구소는 해당 부대가 요구하는 제품의 성능과 품질을 훨씬 능가하는 시뮬레이터 구축은 물론이고 수대의 시뮬레이터를 운전하는 사용자(피교육자) 간 상호 연동하여 대열주행(행렬유지 돌발상황 대응) 훈련 (Military transport Motorcade or convoy)수행이 가능한 프로그램을 탑재할 수 있는 기술력을 보유하고 있고 관련 제안서와 제품안내서를 전달한 사실이 있습니다.

익히 잘 알고 계시겠지만, 차량시뮬레이터 개발 기술의 핵심은 가상현실을 구현하는 그래픽 센서 및 데이터베이스와 연동하여 운전차량의 동특성을 구현하는 모션플랫폼 부분이며, 이 구성요소들은 사용자의 조종 및 제어 행동에 의하여 변화하는 스크린상의 주행환경과 차량의 동작(요동)을 정확하게 일치시킬 수 있어야만 어지럼증이 발생하지 않고 시뮬레이터 운용의 본래 목적대로 실제차량을 이용한 훈련의 경우보다 더 높은 훈련효과를 얻어 낼 수 있습니다.

이 또한 잘 알고 계시겠지만, 오늘 날 세계적 수준의 시뮬레이터 제작 기술은 오류와 고장이 발생하지 않으므로 구동 컴퓨터의 소모품 교체 외에는 보수 유지가 불필요한 수준에 도달해 있으며, 컴퓨터를 이용한 경험이 있는 사람으로서 실제차량 운전 시 멀미를 느끼는 경우를 제외한 사용자가 멀미를 느끼는 수준의 시뮬레이터는 정상적인 수준의 기술력으로 제작 설치한 시뮬레이터라 말할 수 없습니다.

참고로, 스크린과 모션플랫폼을 일체형으로 제작함으로써 스크린과 모션플랫폼이 함께 동작하는 시뮬레이터 제작 설치 방식은 실제의 상황과 동일한 가상현실을 구현할 수 없으므로 필히 어지럼증을 수반할 수밖에 없습니다.

국방부 근무지원단 설치 시뮬레이터 및 모 대학의 운전재활교육 실습용 시뮬레이터를 개발한 경험이 있는 우리 연구소는 최근, 모 국가기관이 계획하고 있는 시뮬레이터 설치사업을 공동 계획하고 있는 중이며, 이 기관 교육팀은 국내의 설치 운용 중인 각사의 시뮬레이터를 모두 시승해 본 끝에 우리 연구소와 동 프로젝트(VIP convoy escort) 수행을 준비하고 있습니다.

결과적으로 설치 시뮬레이터의 구성요소 전체를 모듈화 한 일체형으로 제작하여 보급하고 있는 우리 연구소 개발 시뮬레이터의 제품적 특성은 오늘 날은 사용하지 않는 제작 설치 방식을 이용하고 있는 그래드스페이스나 주)이노시뮬레이션과 같은 타 회사의 시뮬레이터 구성요소와 구동방식과 차이가 크므로 우리 연구소는 요청하신 설치 사용 중인 시뮬레이터 보수 유지 사업의 참여가 사실상 불가합니다.

따라서 가급적 군 전력향상을 위한 차량시뮬레이터 사업의 안정적이고 실효적인 운영을 위해서 우리 연구소의 개발 제품(중대형자동차용 시뮬레이터)를 직접 시승해 보실 것을 권고해 드립니다. [감사합니다.]

이상으로 민원인의 금번 민원내용을 마칩니다. 대단히 감사합니다.

2014. 6. 29. 정 강 녹색교통정책연구소장

□ 2014. 7. 14. 현재 민원처리현황

1. 국토교통부 산하 교통안전공단 도로안전본부 자격관리처

*민원처리일시 : 2014.07.04. 17:43:02

*민원처리내용 :

교통안전공단에서는 각종 시뮬레이터 시스템 개발 등의 사업에 있어서 법령과 규정에 따른 공개입찰을 통해 적법한 절차에 의해 업체를 선정하여 사업을 추진하였음을 알려드립니다.

***민원처리에 대한 민원인의 추가의견 :**

여전히 민원의 내용 및 취지와 동 떨어진 답변으로 질문의 본질을 외면하여 민원인으로 하여금 무시당하는 느낌을 지우지 못하게 하는군요.

예컨대, 귀 공단의 앞선 답변 1~4항에 해당하는 각 사업을 수행하는 과정에서 시뮬레이터를 연구, 개발, 제작한 업체가 주)이노시뮬레이션으로 동일한데, 다른 업체가 참여하지 못하거나 참여하지 않은 이유가 무엇인지와,

다른 업체가 참여하지 못하거나 참여하지 아니한 이유가 합당하고 선정과정이 적절했다면 개발 제작 기간과 과정, 그리고 그 개발제작 비용과 결과물을 이용한 사업의 성과 및 유지 보수 실태를 밝히지 못할 이유가 없지 않겠는가를 묻고 있는 게 민원인의 질문 취지이었습니다.

2. 경찰청 산하 도로교통공단 운전면허본부 면허시험처

*민원처리일시 : 2014.07.11. 13:49:43

*민원처리내용 :

안녕하십니까 정강님 도로교통공단 업무에 관심을 가져주셔서 감사드립니다.

전에 문의하신 내용에 대해 원하시는 답변을 충분히 드리지 못해 죄송합니다.

다시 한 번 문의하신 내용에 대해 첨부물과 같이 답변을 드리오니, 더 궁금하신 사항은 도로교통공단 면허시험처(02-2230-5385) 또는 교육관리처(02-2230-6126)로 문의해 주시면 성심성의껏 답변해 드리겠습니다. 감사합니다.

***민원처리에 대한 민원인의 추가의견 :**

아무래도 “우리나라의 시뮬레이터 제작업체가 그레이드스페이스와 주)이노시뮬레이션이 전부가 아닐 것인데, 모든 공공기관이 그러하듯이 귀 공단 역시 이 두 회사와의 거래를 고집하고 있는지와 가만히 앉아서 물건을 팔러 온 업자에게서만 물품을 구매해도 좋을 만큼의 정확한 판단능력과 안목을 지니고 있고 그 판단의 기준은 무엇인가?”를 묻고 있는 민원의 취지를 이해하지 못하거나 민원의 본질을 부러 회피하고 있는 것으로 여겨집니다.

예컨대, 연구용 및 음주운전자 교육용 시뮬레이터 부문에 대한 구체적 언급이 없고, 그 시험의 방법이 무엇이든 간에 누구든지 불안할 수밖에 없는 생애 최초 도로주행시험 응시자의 경향을 '막연한 불안감'이라는 그야말로 막연한 구실을 내세워 본래의 도입의도를 말하지 않고 기피하고 있는데, 그 '응시자의 막연한 불안감에 따른 안전사고 예측'의 근거가 무엇인지와, 4개 이상의 도로주행시험 코스 중 하나의 코스를 체험하는 방식의 응시자 시험 전 체험서비스 제공을 위해서 비싼 값으로 도입한 운전면허시뮬레이터 운용 효과가 "도로주행시험 코스 및 전자채점에 대한 동영상 시청 및 시험장 종사자의 구두 설명 안내"에 의한 효과보다 더 높고 크다는 근거가 무엇인지를 묻고 있음을 이해하지 못한 채로 답하고 있습니다.

참고로, 위 귀 공단의 운전면허 시뮬레이터 개발 설치목적은 오늘 날 전국 각 지역 관할 지방경찰청과 귀 공단이 전국 26개소의 운전면허시험장 주변도로의 일부를 임시로 빌려 사용하고 있는 도로주행시험 코스에서 일반운전학원 수강생의 도로주행연습을 불허하고 있는 이유로서 “좀 더 많은 연습으로 다변하는 도로상황에 적응하고 대응할 수 있는 능력을 갖추게 할 목적”이라는 본래의 시행목적에 정면으로 반하는 공적행위임을 아니 지적할 수 없음입니다.

또한, 오늘 날 세계적 수준의 시뮬레이터 활용 경향 및 가격에 비추어 볼 때에 귀 공단이 오늘 현재 보유하고 있는 재고재산으로서 전체 보유 시뮬레이터를 개발하고 구입하는 과정과 그 용도별 시뮬레이터 개발기간 및 구입비용, 그리고 그 각각의 시뮬레이터에 대한 보수 유지 업그레이드 시점 및 정상 사용연한과 그에 따른 예산집행이 적절하고 합당한 것인지를 묻고 있음을 이해하지 못하고 있습니다.

3. 보건복지부 국립재활원 총무과

*민원처리일시 : 2014.07.03. 15:01:37

*민원처리내용 :

국립재활원 장애인 운전 시뮬레이터는 여러 기술적인 한계성에도 불구하고 현재 국내에 존재하는 장애인을 위한 운전 시뮬레이터로 앞선 기술과 콘텐츠가 담긴 시뮬레이터입니다.

장애인 운전 시뮬레이터 개발 목표는 장애인이 운전 시 부족한 부분을 효과적으로 반복 훈련함으로써 운전 능력을 향상 시킬 수 있는 훈련 시나리오 및 인지평가 프로그램을 개발하고 편마비, 하반신 마비, 중증 장애인 등을 위한 운전 보조장치가 장착되고 휠체어를 직접 타고 훈련하거나 운전석으로 갈아 탈 수 있는 트랜스퍼 장치가 부착되어 훈련할 수 있는 시뮬레이터 HW를 개발함으로써 장애인들에게 운전교육과 장애인용 차량 이용법을 동시에 교육시킬 수 있는 시뮬레이터로 만들어졌습니다.

실제 자동차(카니발)에 장착하여 운전자가 주행과 노면에 따른 차체움직임을 느낄 수 있도록 (4D) 하였으며, 3개의 대형 HD 전방 스크린과 3개의 소형 스크린 후방 미러를 구현하여 현실감을 더하였습니다.

소프트웨어 측면에서도 2D와 3D 변환이 가능하고 2개의 실제 운전 면허 시험 코스와 날씨 노면 등 다양한 운전 상황과에 따른 주행경험이 가능하고 국내 최초로 휠체어 시뮬레이터 시나리오를 포함하고 있을 뿐 아니라 여러 가지 운전에서 필요한 시/지각 능력을 테스트하고 훈련할 수 있는 인지평가 훈련 도구가 포함되어있습니다.

운전시뮬레이터 개발과 기술 활용은 다음과 같습니다.

1) 기술적 측면

가. 3D 입체 영상 기술

가상 공간을 표현함에 있어서 3D 입체 영상은 기존의 3D 영상보다 시뮬레이터에 대한 훈련자의 몰입감을 증대시키고 좀더 효과적인 시뮬레이터 교육을 실시할수 있음. 이에 3D 입체 영상 기술을 장애인을 위한 여러 훈련 도구 콘텐츠 개발에 사용함으로써 여러 가지 장애인 훈련 및 교육에 사용할 수 있음.

나. 조향 반력 장치 기술

운전자의 운전 조작행위를 정확히 검출하여 시스템에 피드백하고 , 부가적으로 실제 감을 느끼게 하기 위하여 계기판에 차량의 주행상태 정보를 적절히 표시하고, 각종 운전 조작부가 실차와 같은 느낌이 들도록 운전자에게 반력 및 반 토크를 재현하는 기술로서 기존의 기계식 스프링 방식에서 벗어난 실차량의 모터를 이용한 제어 기술은 향후 운전 교육용 시뮬레이터 개발에 있어서 중요한 요소가 될것으로 기대됨.

다. 모션베이스 기술

차량 시뮬레이터 뿐만아니라 다양한 스포츠 시뮬레이터 및 모션 관련된 여러 연구에 사용될 수 있으며, 이를 통한 좀 더 몰입감 있고 실질적이며, 사실감있는 시뮬레이터 개발에 사용될 수 있음

(2) 교육적 측면

가. 운전시뮬레이터 활용

운전자가 주행중에 발생할 수 있는 상황은 매우 다양하고 복잡한데 반하여 실제의 실기 시험코스는 대표적인 상황에 대한 체험교육으로 구성되어 있으며, 실제 다른 차량으로 인한 교통사고 위험상황 등을 재현할 수 없어 교육자가 보다 다양한 교육을 체험할 수 없는 문제가 있음. 따라서 본 연구과제에서 개발된 시뮬레이터의 3D 가상 운전 체험 기술을 이용하여 현실적으로 재현하기 어려운 상황을 가상현실 안에서 구현하고 이를 체험할 수 있음.

운전 시뮬레이터를 이용한 교육코스는 현실적으로 실기체험 코스에서 재현할수 없는 실제 교통사고 위험 상황을 임의적으로 가상현실 안에서 구현할수 있으며, 체험 교육자가 실제 주행 중인 상황에서의 다양한 운전 특성 및 성향을 특정하여 교육할 수 있는 자료를 제공할 수 있을 것이라 기대됨

지금까지 지체장애인이 운전을 연습하려면 서울 국립재활원에서만 가능함. 따라서 현재 개발된 장애인용 운전 시뮬레이터를 좀더 보안하고 소형화하여 각각의 지자체 및 장애인 시설에 보급한다면 보다 많은 장애인의 운전 연습의 확대 및 교육에 도움이 될 것임.

나. 뇌손상환자들을 위한 인지평가 도구

우리나라에서의 운전 능력평가는 운동능력 평가를 위주로 평가가 행해지고 있으며, 운전이 인지기능과 지각능력 및 운동기술, 환경적 요소의 복합적인 상호작용인데도 불구하고, 장애인의 운전능력을 단순한 신체능력 평가 및 인지기능을 따로 실행을 함으로써 그 객관성이 결여되었음. 또한 객관적인 평가를 위해 실제 차량과 실제 주행을 행하여 평가하는 방법이 시행되고 있으나 이러한 방법은 위험성을 내재하고 있어 잘 시행되지 않고 있음.

뇌손상 환자의 경우 부적절한 판단, 증가된 충동, 감소된 공간지각능력 등이 문제점이 되어 있으며, 이러한 뇌기능이 운전을 하기 어려울 정도로 손상되어 있는 장애인도 적절한 평가 방법이 없어서 신체적인 힘만 있으면 운전면허를 갱신하여 운전을 할 수 있는 상황이 발생됨.

따라서 뇌기능 손상을 입은 장애인의 감각지각과 인지기능 등을 정확히 파악할수 있는 평가도구의 사용은 뇌손상환자들의 운전능력 평가에 큰 도움이 될 것으로 판단됨.

다. 국립재활원 휠체어 주행 시뮬레이터

국립재활원의 내왕 또는 입원한 보행일 불가하여 휠체어를 이용하는 환자들에 대한 본 시뮬레이터를 이용한 교육은 국립 재활원내의 복잡한 복도에 대한 이해력을 증대시킬 수 있고, 국립재활원을 처음 내왕하는 환자들에게도 선험적인 교육을 통해 재활원 내에서 환자가 가고자하는 장소를 쉽게 찾을 수 있는 효과가 기대됨.

위의 개발기술에도 불구하고 핸들 회전각, 브레이크, 어지러움증 문제 등 운전시뮬레이터 개선점이 필요하며 앞으로 지속적인 연구와 수정을 통해 개선하겠습니다. 또한 제작사인 (주)그리드스페이스와 국립재활원은 모니터 크기/성능/해상도, 모델링, 차량 역학, 가속/브레이크/핸들 반응에 대한 연구를 꾸준히 하고 있습니다. 특히 차량 역학부분이 많은 역할을 보고 보다 정밀한 차량역학을 만들기 위해 꾸준히 연구하고 있습니다. 특히 제작사와 국립재활이 시뮬레이터에 대한 정량적인 기준을 마련할 필요가 있으며, 이를 이해 노력하고 있습니다. 또한 데이터 축적을 통해 표준화하게 된다면 세계적으로도 손색이 없는 장애인 운전시뮬레이터가 될 수 있음을 확신합니다.

*** 연구책임자 국립재활원 재활연구소 운동인지기능재활연구과장 최 현**

***민원처리에 대한 민원인의 추가의견 :**

먼저 귀 국립재활원의 진솔하고 성실한 답변에 감사드립니다.

다만, 문제가 있다면 이미 완성된 세계적인 수준의 기술력에 미달하는 제작사의 기술력에 기대어 뒤늦은 연구개발에 예산을 낭비하고 있는가의 여부입니다.

귀 원이 필요로 하는 콘텐츠의 구성요소를 충족시킬 수 있는 운전재활시뮬레이터가 존재하고 귀 원의 답변으로 미루어 볼 때에 그 사실을 이미 알고 있는 것으로 여겨집니다.

따라서 귀 원의 경우가 그러한 것처럼 국방부 등 각 공공기관이 지난 10여년 전부터 개발 제작을 맡겨온 이노시뮬레이션의 기술력이 그레이드스페이스의 제작능력에 미치지 못하여 그레이드스페이스를 개발 파트너로 선택하였음에도 불구하고 여전히 세계적인 수준의 기술력에 미달하는 시뮬레이터를 제작하여 수요자의 욕구를 충족시키지 못하고 있다면 이 또한 잘못된 선택이라는 것입니다

인정사실과 같이 핸들의 회전각, 브레이크 등과 같은 가감속 장치에 대한 기술력 부재에 따른 체험자별 반응결과 측정불가, 어지러움증 발생에 따른 체험자 이용 불가 등과 같은 문제점이 발생하는 시뮬레이터 제작기술은 이미 정상적인 시뮬레이터를 제작할 수 있는 능력이 없었음을 의미하기 때문에 그러합니다.

참고로, 귀 원이 뒤늦게 개선하려 노력하고 있는 문제점이 발생하지 아니하는 동일 목적의 시뮬레이터로서 타 기업 또는 타 연구기관이 개발한 동일 차량시뮬레이터의 품질을 확인할 수 있었음에도 불구하고 이를 확인하지 아니한 채로 개발 파트너를 고집하고 있다면 이는 결코 정상적인 공적업무라 말할 수 없을 것입니다.

끝으로 위와 같은 민원인의 견해에 대한 추가 답변(의견)은 귀 원의 입장에 유리한 방향으로 선택하여 가부를 결정해 주셔도 무방합니다. 감사합니다.

4. 국방부 국방정책실 국방교육정책관 교육훈련정책과

*2014. 7. 14. 현재 민원 미처리

5. 소방방재청 기획조정관 기획재정담당관

*2014. 7. 14. 현재 민원 미처리

□ 국회 및 정부부처님 이상의 문답을 살펴 본 소감은 어떻습니까.

참으로 기이하지 않습니까. 지난 15년간 수천억원의 예산을 투입하며 시도해 온 연구 개발에 참여한 업체가 고작 2개의 업체에 불과하고 위 5개의 공공기관 중 가장 후발 주자가 보건복지부 산하 국립재활원임에도 불구하고 아직도 하드웨어적인 문제점조차 개선하지 못한 시뮬레이터를 제작 구매해야 하는 등의 현상을 납득할 수 있겠습니까.

본의든 아니든, 이미 양산체계를 갖추고 세계 각지에 다양한 형태의 시뮬레이터를 수출하고 있는 해외 업체들의 기술력과 이러한 해외 우수업체와 협업 개발하여 공급하고 있는 국내 다른 업체의 제품을 확인할 수 있는 기회를 갖지 못하였기 때문임을 감안하고, 업체 스스로 공모 조달계획에 참여하지 않는 한 관계 공공기관의 종사자가 우수한 기술력을 보유한 기업과 좋은 제품을 직접 찾아 나설 이유가 없도록 규정하고 있는 현행 공공기관 물품조달 관계 법령상의 문제점을 감안하고도 말입니다.

앞에서 보고 들었듯이 어느 틈엔가 우리 사회에는 대학의 명성을 이용한 한탕주의를 위해 학벌과 인맥으로 구축한 마피아적 집단은 있으나, 진정한 의미의 연구자와 학자로서 세계시장에 내놓고 견줄 수 있는 상품을 개발할 후학(연구자, 숙련공)을 양성할 식견과 의지를 지닌 스승과 전문가가 종적을 감추고 말았습니다.

따라서 지금 즉시 살펴 점검하여 반드시 개조해야만 합니다.

우리 사회가 선진국으로 도약하기 위해서는 반드시 갖추어야 할 조건으로서 학벌보다는 능력을 우선하는 사회, 정직하게 노력하는 사람이 대접받고 성공하는 사회, 학위 취득만이 살길이라 여기지 않아도 좋을 그런 세상을 진정으로 희망한다면 말입니다.



2014. 7. 15. 정 강 녹색교통정책연구소장

[별첨자료 1] 건의자의 건의 및 경찰청 답변자료

건의정보

박근혜 정부, 비정상 제도 정상화...참인가

건의일자 2014-05-18 건의번호 16320

첨부파일  해경의 수상 조종면허와 경찰청의 육상 운전면허 닮은 꼴.pdf
 [발제안]도로교통관련법제개선을통한교통문제해소및발전방안.pdf



담당기관 경찰청 답변일자 2014-06-03 담당연락처 02-3150-2253

책임자 **[국장]** 교통국장 김치원 **[과장]** 교통기획과장 김수영 **[담당]** 김철우

○ 규제신문고를 이용해 주셔서 감사합니다.

○ 운전면허시험장과 운전전문학원에서 운전면허시험을 볼 수 있도록 2원화하여 응시생의 접근성을 보장하고, 시험응시에 대한 적체현상이 발생하지 않도록 편의를 제공하고 있으나,

- 운전전문학원에서 발생할 수 있는 부실 검정을 방지하기 위해 기능교육 강사와 기능검정원을 분리하여 기능교육을 실시한 강사가 해당 교육생의 검정을 실시하지 못하도록 함으로써 시험의 공정성을 확보하고 있습니다.

※ 검정결과는 컴퓨터에 입력 저장되고, 합격여부는 경찰청으로 전송, 합격자는 해당 학감의 확인을 받아 운전면허시험장에서 운전면허증을 발급

○ 운전전문학원에 대하여 해당 지방청에서 수시 감독 및 년 2회 집중단속 실시하고,

- 각 지방청은 해당 학원의 교육시간 준수 여부 등이 바로 확인되도록 시스템이 설치되어 있어 민간 사업자가 부실한 면허를 남발하는 것을 방지하도록 하고 있습니다.

○ 전문학원에서 시험과 관련된 불법행위 발생시 검정원 및 학감에 대하여 공무원으로 의제하여 처벌하여 부실검정이 발생하지 않도록 관리하고 있습니다.

○ 면허 취득자의 취득일로부터 1년간 사고율(경찰청 접수)은 전문학원 취득자가 시험장 취득자 보다 더 낮은 것으로 나타납니다.

○ 독일과 일본의 경우에도 전문학원 취득자의 취득일로부터 1년간 사고율(경찰청 접수)은 전문학원 취득자가 시험장 취득자 보다 더 낮은 것으로 나타납니다.

○ 일본에서도 운전면허 시험을 운전면허시험장과 지정자동차 교습소로 이원화하여 운영하고 있고, 독일은 학과 시험, 기능시험의 실시 관리는 주정부와 위탁계약을 맺은 민간기술시험기관인 기술관리협회, 독일자동차관리협회에서 주관하고 있습니다.

○ 따라서 운전전문학원의 폐지보다는 교육과 검정이 공정하기 이루어질 수 있도록 철저히 관리하도록 하는 것이 타당합니다. 소중한 건의에 감사드립니다.



이제 더는 건강부회와 흑세무민을 보고 듣지 않았으면 합니다.

영리목적으로 설립하여 운영하는 사설 운전전문학원의 운전교육과 자체평가를 끝으로 운전면허를 발급하는 위험천만한 자동차운전전문학원제도를 도입할 당시나 현재 그리고 앞으로도 그보다 더 낮은 예산과 국민부담으로 더 높고 많은 편의와 안전을 담보한 운전면허시험제도를 얼마든지 운용할 수 있었고 운용할 수 있습니다.

1. 운전면허시험장 출신 운전자가 운전전문학원 출신자의 경우보다 교통사고를 더 많이 야기한다는 근거로서 각각의 출신별 운전자 중 운전을 시작한 사람의 수 대비 교통사고 야기자 수를 집계 분석한 통계자료를 제시해 주시기 바랍니다. 만약에 이러한 최소한의 객관성을 담보할 수 있는 자료를 보관하고 있지 아니하고 단순 면허취득자 수 대비 사고야기건수를 두고서 말하는 것이라면 더 이상의 관리무능 표출과 건강부회를 삼가할 것을 권고합니다.

2. 최종 검증을 국가적 기관에서 실시하는 일본의 운전면허제도가 우리의 경우와 동일하다는 답변은 명백한 허위사실임을 지적하고 "OECD 회원국 자동차 1만대당 교통사고 발생건수 및 사상자 발생건수" 부문에서 우리나라 다음으로 제2위 자리를 고수하고 있는 일본을 따라 흉내야 할 이유를 밝혀 주시기 바랍니다.

3. 마지막으로 모든 사람이 시험에 합격해야만 운전면허를 취득할 수 있는 독일의 운전면허시험 기관으로서 기술관리협회(TUV)나 독일자동차관리협회의 시험은 독일 국민 뿐 아니라 선진세계가 그 공정성과 신뢰성을 인정하는 인증기관 및 국가적 기관이므로 오롯이 영리목적으로 설립하여 운영하는 우리나라의 사설 운전전문학원의 교육 및 자체평가 후 면허발급과 비교하는 것 자체가 흑세무민이고 이 독일의 기관을 굳이 우리나라의 기관과 비교하자면 도로교통공단 및 교통안전공단과 같은 준정부기관 및 비영리공익법인과 비교할 수는 있을 것입니다.

다시 말하면, 독일의 기술관리협회(TUV)나 독일자동차관리협회는 영리목적의 운전교육기관이 아니고 국가로부터 운전면허시험 위탁받아 시행하는 인증기관이라는 것입니다.

알고 답하였든 모르고 한 답이든 상관 없이 간곡한 마음으로 당부하고 권고합니다. "누구를 위한 편의이고 안전인가?"라는 질문으로부터 답을 구해보시기 바랍니다.

"쉽게 따는 면허 공급을 미끼로 수요 이끌기 경쟁"이라는 망국적인 현상으로 안전불감증과 무감각을 양산해 온 현행의 운전면허시험제도가 상대적으로 돈과 시간이 부족하기 때문에 운전면허시험장을 이용하는 예비운전자에게 어떤 편의를 제공하고 있는지에 대한 자문과 비교적 여유가 있는 사람들이 운전면허 취득수단으로 이용하는 운전전문학원의 운전교육 및 자체검정이 어떤 안전을 담보할 수 있는지에 대한 자문을 말하는 것이며, 이 둘을 함께 운용하고 있는 현행제도의 어떤 측면이 매년 배출되는 신규(예비)운전자로서 자라나는 청소년의 안전의식을 담보할 수 있는지에 대한 자문을 말하는 것입니다.

참고 하시어 진술하고 합당한 답변 주시기 바랍니다.



① 운전면허 취득관련 미원화 문제

○ 운전면허를 취득하는 방법은 일반학원, 전문학원, 면허시험장 이용 등 3가지 방법이 있으며, 이를 통해 ① 응시생의 운전교육 접근성향상, ② 경제적 약자의 선택권 보장, ③ 응시생의 적체현상이 해소되는 효과가 있습니다.
○ 운전전문학원에서 발생할 수 있는 부실 검정을 방지하기 위해 기능교육 강사와 기능검정원을 분리하여 기능교육을 실시한 강사가 해당 교육생의 검정을 실시하지 못하도록 함으로써 시험의 공정성 확보하고 있으며

※ 검정결과는 컴퓨터에 입력 저장되고, 합격여부는 경찰청으로 전송, 합격자는 해당 학감의 확인을 받아 운전면허시험장에서 운전면허증을 발급

- 운전전문학원에 대하여 해당 지방청에서 수시 감독 및 년 2회 집중단속 실시하고,
- 각 지방청은 해당 학원의 교육시간 준수 여부 등이 바로 확인되도록 시스템이 설치되어 있어 민간 사업자가 부실한 면허를 남발하는 것을 방지하도록 하고 있으며
- 전문학원에서 시험과 관련된 불법행위 발생시 검정원 및 학감에 대하여 공무원으로 의제하여 처벌하여 부실검정이 발생하지 않도록 관리하고 있습니다.

② 도로교통공단의 학과시험 문답 매매행위 및 도로주행시험코스 사전 유출행위

○ 학과시험을 문제은행식으로 운영하면서 사전에 출판사에 관권없이 무료로 제공하여 국민에게 공개하고 있는데 이는 응시생이 사전에 문제은행을 통해 운전에 필요한 지식을 익히도록 하는 것입니다.

○ 도로주행 시험은 도로에서 교통법규 준수능력 및 다른 교통수단과의 적응력을 확인하는 시험입니다. 도로주행 시험 장소가 공개되었다고 하나 도로상 차량의 이동량, 기상상황, 신호 변화 등 교통상황은 수시로 변하는 특성이 있기 때문에 도로주행코스를 미리 공개하였다고 하여 사전 유출로 보기는 어렵습니다. 다만, 도로주행 코스의 공개는 4개의 코스에서 무작위로 선택되는 도로주행 코스를 몰라 시험 도중 길을 잃어 시험목적(도로에서 적응력 확인)과 무관하게 시험에 떨어지는 것을 방지하기 위한 것입니다.

③ 이익단체 자동차운전전문학원연합회 판피아 채용

○ 현재 자동차운전전문학원연합회의 상임고문 자리는 공석이며 민원인이 문제시하는 표현처럼 판피아 문제, 강화되는 공직자윤리법의 개정 취지에 따라 향후 민간 유착문제가 발생하지 않도록 철저히 관리하겠습니다.

④ 개인운전교사제 도입 및 운전학원 설립 운영기준 완화

○ 운전면허 취득자 수요는 감소하고 있는 추세에서 개인 도로운전교육 사업자가 대량으로 증가하게 되면 과다경쟁에 의한 탈·불법 교육이 성행하게 될 우려가 있으며, 밀폐된 자동차라는 공간에서 운전자만을 상대로 행해지는 운전교육 특성으로 각종 범죄에 노출될 수 있고 범죄 발생시 단속이 현실적으로 어려울 것입니다.

○ 아울러, 영세업자나 무자격자에 의한 운전교육으로 인해 교통사고 발생시 수강생이 사고비용을 배상해야하는 피해가 발생하는 등 수강생의 불이익이 가중될 수 있기 때문에 현행과 같이 운전교육을 할 수 있는 범위를 운전학원으로 한정하는 것이 바람직하다 할 것입니다.

○ 다만, 운전학원의 시설기준에 대해서는 연구용역 결과에 따라 개선할 예정으로 있음을 알려드립니다.

⑤ 교통안전체험교육 및 도로교통체험교육 시행기관 민간으로 확대

○ 교통안전교육을 하기 위해서는 도로교통법 제74조에 따라 지방경찰청장으로부터 지정받은 기관이나 시설이면 가능한 것으로 같은 법 시행령 제39조에 따른 기준에 부합하는 경우에 한하여 허가됨을 알려드립니다.

⑥ 중고교생(청소년) 등을 상대로 하는 "도로교통체험교육" 신설

○ 도로교통공단에서는 초·중·고교의 요청이 있는 경우 방문하여 교통안전교육을 실시하고 있음을 알려드립니다.


귀하의 소중한 의견에 감사드립니다.

건의정보

전국의 지방경찰청장에 바란다

건의일자 2014-07-02

건의번호 19587

첨부파일  전국의 지방경찰청장에게 바란다.pdf



담당기관 경찰청 답변일자 2014-07-07 담당연락처 02-3150-2253

책임자 **【국장】** 교통국장 김치원 **【과장】** 교통기획과장 김수영 **【담당】** 조우종

○ 도로교통의 안전을 위해 항상 관심을 가지고 애정을 쏟아 주시는 귀하의 질의에 대하여 감사를 드리며 다음과 같이 답변드립니다.



- ① 자체 검정 후 시험을 면제하는 운전전문학원제도의 폐지
 - 운전면허는 도로에서 운전하기 전 갖추어야 하는 기본적 소양 등의 운전능력을 갖추었다고 확인하는 것입니다. 해당 확인을 위한 방법으로 시험장의 시험으로 일원화하는 방법도 있을 것이나, 일본의 경우와 같이 운전전문학원과 시험장의 이원화 된 방법으로 하는 경우도 있습니다.
 - 운전면허시험장과 운전전문학원으로 2원화하여 운전면허를 취득할 수 있도록 함으로써 응시생의 교육 접근성을 보장하고, 시험응시 시 발생할 수 있는 응시 적체현상이 발생하지 않도록 편의를 제공하는 것입니다.
 - 다만, 민원인께서 우려하는 바와 같이 부정한 방법으로 운전면허가 발급되지 않도록 철저한 관리가 필요할 것입니다.
 - 이에 따라 운전전문학원에서 발생할 수 있는 부실 검정을 방지하기 위해 기능교육 강사와 기능검정원을 분리하여 기능교육을 실시한 강사가 해당 교육생의 검정을 실시하지 못하도록 함으로써 시험의 공정성을 확보하도록 하고 있습니다.
 - ※ 검정결과는 컴퓨터에 입력 저장되고, 합격여부는 경찰청으로 전송, 합격자는 해당 학감의 확인을 받아 운전면허시험장에서 운전면허증을 발급
 - 해당 지방청에서는 운전전문학원에서 불법행위가 발생하지 않도록 수시 감독 및 년 2회 집중단속 실시하고 있으며 해당 학원에서 교육생에 대한 교육시간 준수 여부 등을 바로 확인하도록 시스템을 설치하여 민간 사업자가 부실한 면허를 발급하는 것을 방지하도록 하고 있습니다.
 - 전문학원에서 시험과 관련된 불법행위 발생시 검정원 및 학감에 대하여 공무원으로 의제하여 처벌하도록 하여 부실검정이 발생하지 않도록 철저히 관리하고 있습니다.

- ② 공신력을 담보할 수 없는 학감제도의 폐지
 - 자동차운전전문학원은 장래기능 및 도로주행에 대한 검정권을 가지고 있어, 검정에 대한 객관성과 공정성을 담보하기 위하여 학감(부학감)을 의무적으로 두도록 하고 있습니다.
 - 이에 따라 학감의 자격요건으로 ① 도로교통에 관한 업무에 3년 이상 근무한 경력(관리직 경력만 해당한다.)이 있는 사람, ② 학원 등의 운영·관리에 관한 업무에 3년 이상 근무한 경력을 요구하여 해당 분야에 전문성을 구비하였는지 여부를 확인하고 있습니다.
 - 또한 학감의 기능검정 관련 업무에 대하여 부정행위가 발생하지 않도록 하기 위하여 기능검정관련 업무에 대한 위법행위 발생시에는 학감을 공무원으로 의제하여 처벌하는 등 위법행위가 발생하지 않도록 철저히 관리하고 있습니다.

건의정보

전국의 지방경찰청장에 바란다(2).

건의일자 2014-06-28 건의번호 19433

첨부파일  전국의 지방경찰청장에게 바란다.pdf
 전국의 지방경찰청장에게 바란다.hwp



담당기관 경찰청 답변일자 2014-07-07 담당연락처 02-3150-2253



책임자 **[국장]** 교통국장 김치원 **[과장]** 교통기획과장 김수영 **[담당]** 조우종

- 귀하의 도로교통안전을 위한 정책제언에 대하여 매우 감사드리며, 다음과 같이 답변드립니다
- 운전면허가 발급되어야 도로에서 자동차등을 운전할 수 있기 때문에 운전하기를 희망하는 경우에는 반드시 운전면허를 취득하여야 합니다. 이에 따라 운전면허 취득과 관련하여 경찰청에서는 민원인의 질의와 같은 내용의 고민을 계속하고 있습니다.
- 운전면허를 취득하기 전에는 반드시 일정수준의 운전능력 및 소양을 갖추어야 할 것입니다. 현재 도로교통법에서 해당 능력과 소양을 갖추었다고 보는 판단기준이 운전면허 시험장의 과정별 시험 및 운전전문학원에서의 과정별 교육 후 검정에 합격하는 것입니다.
- 우선 도로교통법 제83조제1항 및 제2항의 규정에서 운전면허 시험은 지방경찰청장 및 도로교통공단에서 실시하도록 규정하고 있으나,
- 같은 법 제84조제1항 제8호에는 운전전문학원의 수료자 또는 졸업자에게 해당 시험을 면제하고 있는데, 운전면허 관련 기능검정은 운전전문학원의 학감이 기능검정원을 통해 실시하도록 하고 있습니다.
- 운전면허 시험권은 지방경찰청장 및 도로교통공단에 있기 때문에 운전전문학원에서 기능에 대한 시험을 실시한다면 학감 및 기능검정원이 해당 지방경찰청장의 소속으로 운영하여야 할 것이나, 운전전문학원에서 기능검정에 합격하고 해당 내용증명이 시험장에 제출되는 경우에 동일한 기능시험이 면제되는 것이기 때문에 학감 및 기능검정원은 자동차운전학원에 소속되어 운영되고 있는 것입니다.
- 다만, 민원인께서 걱정하는 바와 같이 운전전문학원에서 운전교육 및 검정하는 과정에서 부정한 행위가 발생할 소지가 있을 수 있기 때문에 이미 답변한 바와 같이 운전면허 기능검정과 관련된 업무에 대하여 학감 및 기능검정원을 공무원으로 의제하여 처벌하고 있으며 해당 지방청에서는 운전학원에 대한 수시 감독 및 년2회 특별단속 등을 통해 기능검정에 대한 위법행위가 발생하지 않도록 관리를 철저히 하고 있습니다. 다시 한번 도로교통 안전을 위해 제안해주신 민원인의 소중한 의견에 감사드립니다.

건의정보

전국의 지방경찰청장에 바란다(3)

건의일자 2014-06-28 건의번호 19433

첨부파일  전국의 지방경찰청장에게 바란다.pdf
 전국의 지방경찰청장에게 바란다.hwp



담당기관 경찰청 답변일자 2014-07-14 담당연락처 02-3150-2253

책임자 **[국장]** 교통국장 김치원 **[과장]** 교통기획과장 김수영 **[담당]** 조우종

○ 귀하의 도로교통안전을 위한 정책제언에 대하여 매우 감사드리며, 다음과 같이 답변드립니다

① 현재 300문항의 문제은행으로는 운전시 필요한 내용을 설명하기 부족하다는 지적에 따라 문제은행의 문항수를 늘리는 방안을 추진하고 있으며, 이미 저작권료 없이 출판사를 통해 공개하고 있는 것에 이어서 문제은행에 대한 개선안 시행 후 인터넷을 통해 공개할 예정입니다.

② 전자 채점기를 통한 시험은 시험관의 자의에 의해 시험의 당락이 좌우될 수 있는 불합리를 개선하고자 도입된 것이고, 채점기 지시내용은 도로주행 코스를 사전에 안내하는 것으로 주로 방향전환 시점을 사전 안내하는 것입니다. 해당 채점기는 센서 등이 부착되어 주행 중 발생하는 위반 항목을 자동으로 확인하고 항목에 해당하는 점수를 감점하고 있습니다.

하지만 일정 구간에서는 시험관의 지시를 통해 일정 속도 이상을 유지하는 지 등의 운전 능력도 확인하고 있으며, 운전면허시험 중 응시생이 운전하기 곤란한 운전능력의 현저한 미숙이 발견되는 경우 시험관이 수기로 기록하고 해당 운전자를 실격시키고 있습니다.

도로주행 시험은 도로에서 운전할 수 있는 능력을 확인하는 것입니다. 이에 따라 사전에 도로에 대한 정보가 제공되는 것은 시험과 무관한 지리 속지를 평가하는 것이 아니기 때문입니다.

응시생에 대해 실시간 변화하는 차량의 움직임 등을 확인하여 안전 운전하는 지를 종합적으로 평가하여 합격여부를 판정하는 것입니다.

③ 운전학원제도를 두는 것은 운전교육에 필요한 이론까지 체계적으로 교육하도록 하기 위함입니다. 민원인께서 건의하신 바와 같이 개인운전교육을 허용하는 경우에는 이론교육에 대한 체계적인 교육을 할 수 있는 여건 조성이 어렵고, 1:1 교육 특성상 해당 감사에 대한 정보를 확인할 수 없어 교육시 발생하는 제반 문제에 대하여 해결하기가 매우 어려워 질 것입니다.

④ 교통안전교육은 직접 도로상에서 자동차를 운전하는 내용을 교육하는 것이 아니라 일반적인 교통안전의식을 함양하는 것이 목적입니다. 때문에 민원인이 질의하는 내용에서처럼 교통안전교육에 실습하는 부분을 추가하여 교육하는 것도 타당한 면이 있을 수 있으나, 교통안전의식을 높이면서 일정 인원 이상에 대한 교육을 효과적으로 실시하기 위해서는 현행과 같이 이론 교육으로 실시하는 것이 적합하다고 할 것입니다.

※ 서울 소재 시험장 1회 강의시(1시간 무료 교육) 평균 19명 참석


다시 한번 도로교통 안전을 위해 제안해 주신 민원인의 소중한 의견에 감사드립니다.

[별첨자료 2] 자동차운전전문학원연합회의 건의 및 경찰청 답변자료

건의정보

자동차운전면허 학과시험을 운전전문학원에서도 실시

건의일자 2014-04-18 건의번호 14279

첨부파일  2014.04.19 전문학원학과시험 실시(규제개혁위).hwp



담당기관 경찰청 답변일자 2014-05-07 담당연락처 02-3150-2253

책임자 [국장] 김치원 [과장] 김수영 [담당] 조우종

- 규제개혁 신문고를 이용해 주셔서 감사합니다.
- 운전면허시험은 국민의 안전과 직결되는 국가자격시험으로, 시험의 객관성 확보를 위해 원칙적으로 교육과 시험을 분리하는 것이 타당합니다.
- 기능·도로주행시험도 면허시험장에서만 실시하다가 응시자 적체현상이 발생하여 부득이 교육기관인 운전전문학원에 검정권을 부여('95.7.1)하게 되었습니다.
- 선진 외국 어느 곳에서도 하나의 영리단체에 교육권과 시험권을 모두 부여하고 있는 경우는 없으며,
 - ※ 독일은 제외하고 민간단체에 학과시험권이 부여된 경우는 없으며, 독일도 교육권과 시험권을 서로 다른 민간인증기관에 분리하여 부여하고 있음
- 시험 전부를 학원에서 실시하면 세계 130개국에서 인정받는 우리 면허의 국제적 공신력을 잃게 되어 국가 이미지 실추로 이어질 우려가 있습니다.
 - ※ 우리 면허제도가 국제표준에 부합하여 세계 130개국에서 우리 면허를 인정받고 있으나, 공신력 상실시 기존 협약 파기 및 향후 협약 체결에 어려움 예상
- 운전면허증은 '민원사무처리에 관한 법률'에 따라, 주민등록증에 같은 신분증으로 통용, 국가(공공)기관의 신분확인 절차 등 엄격한 관리가 필요합니다.
- 또한, PC 학과시험을 실시하려면 시스템 구축, 인력채용 등 투자가 수반되고 투자비용은 응시로 인상요인으로 작용하여 국민부담이 오히려 증가될 가능성이 있습니다.
- 다만, 한정된 학과시험 장소로 인한 응시생 불편을 해소하기 위해 도로교통공단 지부·교육장('13.8월 광주, 울산, '13.10월군산) 등을 시험장소로 활용하고 출장시험을 활성화 하는 등 응시생들의 접근성을 제고하고 있습니다.
 - ※ 접근성이 떨어지는 도서지역은 PC학과 시스템이 장착된 버스(2대)로 출장시험을 실시중이며, 태블릿pc를 이용한 출장시험도 시행 중
- 따라서, 학과시험을 운전전문학원에서 실시하자는 건의는 수용이 곤란합니다.

별첨. 위 첨부파일(2014.04.19.전문학원학과시험 실시(규제개혁위).hwp) 참조바람.

[별첨자료 3] 2014. 7. 15. 법령에 대한 해석 청구사례

경찰청장님 안녕하십니까.

청구인은 법제업무 운영규정이 정하고 있는 바에 따라서 다음과 같이 법령에 대한 해석을 청구하니, 처리해 주시기 바랍니다.

1. 법령에 대한 유권해석 청구 취지

현행 도로교통법 제119조 제4항은 "제3항에 따른 정관은 경찰청장의 인가를 받아야 한다. 정관을 변경하는 경우에도 또한 같다."라고 규정하고 있으며, 위 도로교통법 제119조의 규정에 의하여 설립한 자동차운전전문학원연합회의 정관 제37조(보고)는 "연합회의 예산서와 결산서는 총회의 승인을 거쳐 매년 4월말까지 경찰청장에게 보고하여야 한다."라고 규정하고 있습니다.

2. 청구 이유

민원인은 2014.6.23.자 2014.7.3.자 총 2회 공공기관의 정보공개에 관한 법률의 규정에 따라서 "도로교통법 제119조의 규정에 의하여 설립한 사단법인 자동차운전전문학원연합회의 재산 및 회계"에 관한 정보공개를 요청한 사실이 있으나 귀청 관계부서의 1차거부사유 "자동차운전전문학원연합회의 공개거부"와 2차거부사유 "해당정보 부존재"라는 이유로 공개를 거부당했습니다.

이에 청구인은 위 자동차운전전문학원연합회의 2014년 현재의 정관을 인가한 경찰청장이 보고받아야 할 해당 정관 제37조로 규정한 바에 따라서 매 회계결산연도별 결산서 및 회계서를 보고받지 아니하는 등의 법률위반으로 국민의 알권리를 침해한 것으로 판단하고 있습니다.

따라서 위 청구취지의 법률 규정에 대한 귀 경찰청 업무처리와 청구인의 판단에 대한 적법성 여부를 가름하여 통보해 줄 것을 요청합니다. 감사합니다.

2014. 7. 15. 정 강 녹색교통정책연구소장