

어린이집 통학버스 운전자의 유형에 따른 안전의식에 관한 비교연구

Safety Consciousness according to School Bus Driver's Type at Child Care Centers

전병주, 윤경미

충북대학교 아동복지학과

Byeong-Joo Jeon(okbjb@cbnu.ac.kr), Kyeong-Mi Yun(ykm5244@naver.com)

요약

본 연구는 어린이집 통학버스 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 분석하였다. 이를 위하여 대전, 충·남북 지역의 어린이집에서 통학버스를 운전하는 어린이집 원장과 지입형태의 운전자 276명을 조사대상자로 하였다. 자료분석을 위하여 PASW Statistics 18.0을 이용하였다. 본 연구의 주요결과는 다음과 같다. 첫째, 어린이집 원장과 지입형태 운전자의 안전의식 수준은 각각 6.46(SD=1.65)과 6.82(SD=1.75)로 나타나 지입형태의 운전자가 유의미하게 더 높은 것으로 나타났다($t=1.958, p<.05$). 둘째, 조사대상자의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 각 집단별로 크게 다른 것으로 나타났다. 어린이집 원장의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 사고 경험 유무, 감각추구성향, 안전지향동기, 보호자 등의 안전의식, 지각-운동기술 순으로 나타났다. 반면에, 지입형태의 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 안전지향동기, 건강상태, 일일 운전시간, 경제상태, 보호자 등의 안전의식 순으로 나타났다. 이러한 연구결과에 기초하여 어린이집 통학버스 운전자의 안전의식을 향상하고, 교통사고를 방지할 수 있는 몇 가지의 실질적인 방안을 제시하였다.

■ 중심어 : | 어린이집 | 운전자 유형 | 안전의식 |

Abstract

This study has analyzed the factors that influence the safety consciousness of school bus drivers at Child Care Centers. To achieve this, 276 directors and drivers of owner-operator who drives the school bus at Child Care Centers in Chungnam, Chungbuk and Daejeon area were selected as study subjects. For the data analysis, PASW Statistics 18.0 was used. The main results of this study are as follows. The level of safety consciousness of directors and drivers of owner-operator were 6.46 and 6.82 respectively showing that drivers of owner-operator were significantly higher. Second, the factors that influence the safety consciousness were shown to be significantly different for each group. The factors that influence the safety consciousness of directors were shown in the order of whether or not the accident was experienced, safety-seeking motivation, sensation-seeking disposition, safety consciousness of caregivers, perception-motor skill. The factors that influence the safety consciousness of drivers of owner-operator were shown in the order of safety-seeking motivation, health status, daily driving hours, economic status, safety consciousness of caregivers. Based on these results, several ways were suggested to improve the safety consciousness of school bus drivers at Child Care Centers and prevent the traffic accidents.

■ keyword : | Child Care Center | Type of Driver | Safety Consciousness |

1. 서론

2014년 7월 발표된 OECD 국가에서의 인구 100만 명당 교통사고 사망자 수와 관련하여, 한국은 105명으로 나타나 OECD 국가 중에서 폴란드에 이어 두 번째로 높은 것으로 나타났다[1]. 이러한 결과는 2001년 인구 100만 명당 교통사고 사망자 수가 171명이었던 점과 비교하여 10년 간 38.6% 감소한 것이지만, OECD 국가들이 41.7% 감소한 것에 비하면 아직까지 많이 미흡함을 알 수 있다. 특히, 다양한 교통사고의 유형 중에서 어린이집 통학버스의 사고는 해마다 끊이지 않고 있다. 지난 2009년부터 2012년까지 4년간 전국 어린이집 통학버스의 안전사고는 203건이 발생하였고, 이런 사고로 인해 9명이 사망하였으며, 344명이 부상을 입었다[2].

최근에도 경남 양산과 충북 청주에서 주택가 이면도로에서 통학버스에 의해 2살 아동과 4살 아동이 사망하는 사고가 있었다. 또한, 일반 운전자의 부주의로 인해 운행 중인 어린이집 통학버스와 충돌하여 통학버스의 운전자와 영유아들이 크게 다친 경우도 전남 해남 지역에서 발생하였다. 심지어 충남 보령의 어린이집 통학버스는 통과높이 제한 구조물을 충돌하는 사고가 발생하였다. 이 사고는 통학버스 운전자가 2m 높이의 제한 구조물이 있음에도 이 상황을 인지하지 못하고 충돌한 것이어서 운전자의 심각한 안전 불감증과 안전의식에 문제가 있음을 보여주었다.

이와 같이 최근까지도 어린이집 통학버스에 의한 사고는 계속 발생하고 있어 정부와 지방자치단체는 통학버스는 관할 경찰서에 신고하도록 규정하였고, 통학버스의 운행 중에는 보육교직원 내지는 어린이집 운영자가 지정한 사람 등의 보호자가 동승하여 영유아의 안전을 담보하도록 규정하였다. 또한, 교통사고를 예방하기 위해 통학버스에 대한 차량을 전수조사를 실시하고 있고, 정지표지판과 후방카메라 또는 후진경고음 발생장치 설치 등의 안전기준을 강화하고 있다. 2014년 7월부터는 교통사고에 대한 처벌을 강화하여 사망자가 발생한 사고의 경우에는 합의 또는 공탁 여부와 상관없이 운전자를 구속하기로 하는 등 엄격한 처벌을 통하여 교통사고에 대한 국민적 경각심을 일깨우고 있다.

하지만, 이런 제도 내지는 차량의 안전장비를 강화하

는 것만큼 중요한 것이 어린이집 통학버스 운전자 및 운전자, 학부모들의 안전의식이라고 할 수 있다. 과거에는 도로 등의 환경적 요인에서 교통사고의 원인을 찾았으나, 지금은 운전자의 교통행동이 가장 중요한 요인으로 작용한다[3]. 어린이집 통학버스와 관련된 사고는 대부분이 운전자, 학부모, 일반 차량 운전자 등의 순간적인 방심과 안전의식의 결여에 의해 발생한다고 볼 수 있다. 더욱이 통학버스의 안전사고는 영유아의 생명과도 직결될 수 있는 문제이고, 실제로 어린이 통학버스의 교통사고 치사율은 전체 교통사고 치사율보다 2배 더 높게 나타나므로[2] 통학버스 운전자의 안전의식을 향상할 수 있는 연구가 반드시 진행되어야 한다.

그러나, 지금까지 어린이집 통학버스 운전자의 안전의식에 대한 연구는 운전자 운행태도(정차태도, 정차장소 등), 차량안전기준(어린이 보호표지판, 발판 설치 등) 준수 여부 등의 실태에 대한 연구[4]가 진행되는데 그치고 있다. 통학버스 안전사고는 영유아의 생명을 직접적으로 위협할 정도로 치명적이며, 영유아는 위험을 인지하고 대처하는 능력이 매우 부족하므로 사고 방지를 위한 방안이 요구된다. 더욱이 안전의식에 영향을 미치는 요인은 다양한 하위범주로 구성되므로[5] 통학버스 운전자에 대한 실증적이고 포괄적인 연구를 통해서 그 요인을 분석할 필요가 있다. 이 과정에서 현재 어린이집 통학버스를 운전하는 사람은 어린이집 원장과 지입형태의 운전자 등의 2개 집단이 주를 이루고 있으므로 그들에 대한 연구가 요구된다.

따라서, 본 연구에서는 어린이집 통학버스를 주로 운전하는 어린이집 원장 및 지입형태의 운전자를 대상으로 각 집단의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 비교 분석하여 맞춤형 방안을 수립함으로써 그들의 안전의식을 제고하여 교통사고를 사전에 방지하고, 미래 국가의 성장 동력인 영유아들의 건강한 성장을 도모하는데 기초자료를 제공하고자 한다.

본 연구의 연구문제는 다음과 같다.

첫째, 어린이집 통학버스 운전자의 유형에 따라 안전의식은 차이가 있는가?

둘째, 어린이집 통학버스 운전자의 유형에 따라 안전의식에 영향을 미치는 요인은 어떠한가?

II. 이론적 배경

전국적으로 어린이집 통학버스의 사고가 지속적으로 발생되어 지난 1월 국회는 통학버스 사고에 대한 안전관리를 강화하기 위해 영유아보육법과 도로교통법을 개정하였다. 이 법률에 위반해 보육교직원 등의 보호자 동승 없이 어린이 통학버스 운행 중 발생한 교통사고로 영유아가 사망하거나 신체에 중상해를 입은 경우 어린이집 운영정지 및 폐쇄를 명할 수 있게 되었다¹⁾. 그리고 도로교통법에서 어린이집 통학버스 운영자 등에 대한 안전교육을 제·개정하여 실질적인 안전교육 실시로 교통질서의식 제고와 어린이 교통사고를 예방하고자 하였다²⁾.

그러나, 아직까지 국민들은 교통안전에 대하여 너무 쉽게 생각하는 경향이 있고, 안전의식이 개선되고 있지만 여전히 다른 국가들에 비해 낮은 상태에서^{6)[7]} 교통과 안전에 대한 제도 개선만으로는 한계가 있으므로 사회 전반적으로 통학버스에 대한 주의 수준이 향상되어야 하며, 어린이집 통학버스 운전자들의 안전의식이 제고되어야 교통사고 방지에 대한 실질적인 효과를 기대할 수 있을 것이다.

지금까지의 국내·외의 선행연구에서 운전에서의 안전의식과 관련되어 제기되는 요인으로는 운전능력, 감각추구성향 등의 인성요인 등이 있다. 이에 대한 선행 연구를 중심으로 살펴보면, 그에 대한 첫 번째 요인으

로 운전자의 운전능력을 고려할 수 있다. 이 능력에 따라 비슷한 교통 환경이나 운행조건에 있더라도 법규위반과 사고가능성이 달라진다고 보고되었다^{8)[9]}. 이와 관련한 초기의 연구에서는 운전능력은 지각-운동기술만으로 이루어져 있다고 정의하였으나⁹⁾, 후속연구에서는 지각-운동기술 이외에 안전지향동기를 포함하여야 한다고 주장한다^{10)[11]}. 지각-운동기술의 점수가 높을수록 조심과 안전을 강조하기보다 기술을 강조하는 운전자라고 볼 수 있으며, 보다 위험한 운전습관을 가지고 있어 더욱 교통사고에 연루되기 쉽다고 볼 수 있다⁸⁾.

교통사고와의 관련성은 지각-운동기술과 같은 운전능력 이외에도 인성적 특성에 의해서도 영향을 미친다. 교통사고 다발자들은 정서적으로 불안정하고, 부주의한 경향이 있다¹²⁾. 특히, 감각추구성향은 신기하고 강렬한 경험을 추구하려는 인간의 경향을 말하며, 이러한 성향의 사람들은 긴장감을 즐기고, 감각적인 경험을 추구하기 때문에 위험행동도 감수하는 경향이 있다¹³⁾. 이러한 성향은 운전 중에 과속, 공격적 운전, 그리고 음주운전 등과 같은 위험한 운전의 비율이 상대적으로 더 높게 나타났다^{13)[14]}. 이러한 감각추구성향이 강할수록 모험 내지는 위험한 상황을 추구하는 것으로 볼 수 있다.

마지막으로, 운전자가 인식하는 외부 환경에 의해서도 운전에 대한 주의 정도는 다르게 된다. 차량 사고는 운전자 본인의 주의뿐만 아니라 차량 동승자, 학부모의 안전의식도 큰 영향을 받게 된다. 실제로 작업장에서 사고는 본인의 안전의식 수준뿐만 아니라 동료들의 안전의식 수준도 사고 발생에 영향을 미친다고 보고되었고, 이에 따라 개인의 안전의식이 포함된 조직이나 집단의 안전 분위기와 안전문화에 대한 연구들이 진행되었다^{15)[16]}. 결국, 운전자가 인식하는 타인의 안전의식은 사고 발생에 기여하는 메커니즘이 존재할 수 있을 것이다¹⁷⁾.

어린이집 통학버스의 사고는 영유아의 소중한 생명을 잃게 하거나, 신체·정신적 손상을 초래하며, 국가적으로 정부와 지방자치단체의 보육정책에 대한 불신으로 이어져 다양한 사회적 문제를 야기할 수 있음을 인

1) 영유아보육법 일부개정(법률 제12697호, 2014. 5. 28. 시행)으로 다음과 제45조제1항에 제5호를 신설한다.

5. 「도로교통법」 제53조제3항을 위반하여 어린이 통학버스(제33조의2 「도로교통법」 제52조에 따른 신고를 하지 아니한 경우를 포함한다)에 보육교직원을 함께 태우지 아니한 채 어린이 통학버스 운행 중 발생한 교통사고로 영유아가 사망하거나 신체에 보건복지부령으로 정하는 중상해를 입은 경우

2) 제53조의3(어린이통학버스 운영자 등에 대한 안전교육)

① 어린이통학버스를 운영하는 사람과 운전하는 사람은 어린이통학버스의 안전운행 등에 관한 교육(이하 “어린이 통학버스 안전교육”이라 한다)을 받아야 한다.

② 어린이통학버스 안전교육은 다음 각 호 구분에 따라 실시한다.

1. 신규 안전교육: 어린이통학버스를 운영하려는 사람과 운전하려는 사람을 대상으로 그 운영 또는 운전을 하기 전에 실시하는 교육

2. 정기 안전교육: 어린이통학버스를 계속하여 운영하는 사람과 운전하는 사람을 대상으로 2년마다 정기적으로 실시하는 교육

③ 어린이통학버스를 운영하는 사람은 어린이통학버스 안전교육을 받지 아니한 사람에게 어린이통학버스를 운전하게 하여서는 아니 된다.

식해야 한다. 따라서, 본 연구에서는 국내·외 여러 선행 연구를 토대로 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 구성하여 통학버스를 운전하는 어린이집 원장과 지입형태 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 분석하고자 한다.

III. 연구방법

1. 연구대상 및 자료수집

본 연구 조사대상자는 충남·북, 대전 지역의 어린이집 통학버스 운전자이며, 어린이집 원장과 지입형태의 운전자로 구성되었다. 자료를 수집하기 위해 운전자에게 연구의 취지를 설명하고, 구조화된 설문지를 이용하여 조사였다. 조사대상자들의 질문에 대한 이해도를 점검하고 조사의 정확도를 높이기 위해서 2014년 5월에 예비조사를 실시하였고, 이를 토대로 문항을 수정하여 2014년 6월에 본조사를 실시하였다. 설문지는 325부를 배포하여 297부가 회수(회수율: 91.4%)되었으며, 그 중에서 응답이 불성실한 것을 제외한 276부를 최종분석에 사용하였다.

2. 연구도구

어린이집 통학버스 운전자의 안전의식은 ‘현재 본인의 안전의식 수준이 어느 정도라고 생각하는가’의 문항을 이용하였고 10점의 보기카드를 측정하였다. 이 점수가 높을수록 안전의식이 높다고 할 수 있다.

안전의식에 영향을 미치는 요인은 선행연구를 토대로 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 운전자가 인식하는 보육교직원 및 학부모의 안전의식(이하에서는 ‘보호자 등의 안전의식’이라고 함) 등의 3개 하위영역으로 구성하였으며, 각 영역은 5점 리커트 척도를 이용하여 측정하였다. 우선, 조사대상자의 운전능력을 측정하기 위해 Lajunen & Summala[10]가 개발한 Driver Skill Inventory 도구를 사용하였으며, 29 문항으로 되어 있다. 이 영역에서 지각-운동기술 점수가 높을수록 교통사고를 발생할 가능성이 높다고 볼 수 있으며, 안전지향동기 점수가 높을수록 보다 안전하게

운전하는 경향이 높음을 의미한다. 또한, 감각추구성향을 측정하기 위해 Amett[18]가 개발한 척도를 이용하였으며, 22문항으로 되어 있다. 이 영역의 점수가 높을수록 운전자가 위험한 상황을 추구하는 것으로 볼 수 있다. 본 연구에서 사용된 척도의 Cronbach's α 값은 지각-운동기술 영역 .709, 안전지향 동기 .733, 감각추구성향 영역 .787로 나타나 척도의 내적 일관성이 비교적 높은 것으로 나타났다.

마지막으로 보호자 등의 안전의식을 측정하기 위해 ‘보육교직원, 학부모 등의 보호자의 안전의식 수준은 어느 정도라고 생각하는가’의 문항을 이용하였고, 이 영역에 대한 점수가 높을수록 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식이 높다고 할 수 있다.

3. 자료분석

본 연구에서는 수집된 자료를 분석하기 위해서 PASW Statistics 18.0을 이용하였다. 어린이집 원장과 지입형태 운전자 등의 2개 집단으로 나누어 인구사회학적 특성을 알아보기 위해 빈도분석을 실시하였다. 그리고 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식 및 운전자 본인의 안전의식 수준을 살펴보기 위하여 기술통계를 실시하였으며, 각 집단별 차이를 살펴보기 위해 t-test를 하였다. 관련 변인들의 관계를 살펴보기 위해 상관분석을 실시하였고, 안전의식에 미치는 요인들의 영향력을 살펴보기 위해서 위계적 회귀분석을 실시하였다. 이 과정에서 자료의 다중공선성을 확인하기 위해 분산팽창계수(VIF)를 확인하였다.

IV. 연구결과

1. 조사대상자의 인구사회학적 특성

본 연구를 위한 조사대상자 276명의 인구사회학적 특성은 다음 [표 1]과 같다. 조사대상자들은 어린이집 원장 94명(34.1%)과 지입형태의 통학버스 운전자 182명(65.9%)으로 구성되었다. 조사대상자의 성별은 여성 131명(47.8%), 남성 143명(52.2%)으로 나타났으며, 어

린이집 원장은 91명이 여성이었고, 지입형태 운전자는 140명이 남성이었다. 연령은 '50세 이상~60세 미만'이 82명(30.1%)으로 가장 많았고, '40세 이상~50세 미만'이 80명(29.4%)으로 나타났다. 어린이집 원장은 '50세 이상~60세 미만'이 31명으로 가장 많았고, 지입형태 운전자는 '40세 이상~50세 미만'이 54명으로 가장 많았다. 학력은 '대학교 졸업 이상'이 109명(40.7%)으로 가장 많았으며, '대학(2년제) 졸업'이 68명(25.4%)으로 나타났다. 어린이집 원장과 지입형태의 운전자 모두 '대학교 졸업 이상'이 가장 많은 것으로 나타났다.

다음으로, 조사대상자들이 인식하는 건강상태에 대해 조사한 결과, '나쁘다'라고 응답한 경우가 95명(35.3%)으로 가장 많았고, '보통이다' 78명(29.0%), '대체로 좋다' 38명(14.1%)인 것으로 나타났다. 어린이집 원장은 '보통이다'라고 응답한 경우가 37명으로 가장 많았고, 지입형태의 운전자는 '나쁘다'라고 응답한 경우가 71명으로 가장 많았다. 경제상태는 '보통이다'라고 응답한 경우가 86명(32.3%)으로 가장 많았으며, '나쁘다' 73명(27.4%), '대체로 좋다' 50명(18.8%)인 것으로 나타났다. 어린이집 원장은 '보통이다'라고 응답한 경우가 33명으로 가장 많았고, 지입형태의 운전자는 '나쁘다', '보통이다'라고 응답한 경우가 각각 53명으로 가장 많은 것으로 나타났다.

그리고, 어린이집 통학버스를 주로 운행하는 지역을 조사한 결과, 군 지역이 97명(35.4%), 시 지역이 177명(64.6%)인 것으로 나타났으며, 어린이집 원장과 지입형태의 운전자 모두 시 지역이 더 많은 것으로 나타났다. 어린이집 통학버스의 일일 운전시간은 '10시간 이상'이 가장 많은 82명(30.1%)이었고, '1시간 이상~2시간 미만' 74명(27.2%), '5시간 이상~10시간 미만' 54명(19.9%)으로 나타났다. 어린이집 원장은 '1시간 이상~2시간 미만'이 가장 많았고, 지입형태의 운전자는 '10시간 이상'이 가장 많은 것으로 나타났다. 마지막으로, 어린이집 통학버스 운행 중 사고 경험에 대해서 조사한 결과, '사고 경험이 있다'라고 응답한 경우는 85명(31.6%)이었으며, 사고 경험이 있다고 응답한 비율은 어린이집 원장 집단(39.1%)이 지입형태의 운전자 집단(27.7%)보다 더 높은 것으로 나타났다.

표 1. 연구대상자의 인구사회학적 특성

구분		원장	지입	N(%)
유형(n=276)		94 (34.1)	182 (65.9)	276 (100.0)
성별 (n=274)	여성	91	40	131(47.8)
	남성	3	140	143(52.2)
연령 (n=272)	30세이상~40세미만	22	30	52(19.1)
	40세이상~50세미만	26	54	80(29.4)
	50세이상~60세미만	31	51	82(30.1)
	60세 이상	14	44	58(21.4)
교육수준 (n=268)	중학교 졸업 이하		26	26(9.7)
	고등학교 졸업	26	39	65(24.3)
	대학(2년제) 졸업	26	42	68(25.4)
	대학교 졸업 이상	40	69	109(40.7)
건강상태 (n=269)	매우 좋지 않다	12	22	34(12.6)
	대체로 좋지 않다	24	71	95(35.3)
	보통이다	37	41	78(29.0)
	대체로 좋다	14	24	38(14.1)
	매우 좋다	5	19	24(8.9)
경제상태 (n=266)	매우 좋지 않다	8	22	30(11.3)
	대체로 좋지 않다	20	53	73(27.4)
	보통이다	33	53	86(32.3)
	대체로 좋다	25	25	50(18.8)
	매우 좋다	6	21	27(10.2)
운행지역 (n=274)	군	33	64	97(35.4)
	시	60	117	177(64.6)
운전 시간 (n=272)	1시간 미만	30		30(11.0)
	1시간이상~2시간미만	54	20	74(27.2)
	2시간이상~5시간미만	8	24	32(11.8)
	5시간이상~10시간미만		54	54(19.9)
	10시간 이상		82	82(30.1)
사고경험 (n=269)	없음	56	128	184(68.4)
	있음	36	49	85(31.6)

2. 주요 변수의 기술통계

어린이집 통학버스 운전자의 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식, 운전자 본인의 안전의식 수준을 어린이집 원장과 지입형태의 운전자 집단으로 나누어 살펴보고, 그 결과는 다음 [표 2]와 같다.

우선, 지각-운동기술에 대한 수준은 어린이집 원장, 지입형태 운전자가 각각 3.32(SD=1.09), 2.96(SD=.78)로 나타나 어린이집 원장이 유의미하게 높은 것으로 나타났다($t=3.210, p<.001$). 안전지향동기 수준은 어린이집 원장, 지입형태 운전자가 각각 2.90(SD=.83), 3.21(SD=.81)로 나타나 지입형태의 운전자가 유의미하게 높은 것으로 나타났다($t=-1.075, p<.05$).

감각추구성향은 어린이집 원장, 지입형태 운전자가 각각 3.08(SD=.88), 3.03(SD=.74)로 나타나 두 집단 간

에 유의미한 차이가 나타나지 않았다. 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식 수준은 어린이집 원장, 지입형태 운전자가 각각 2.97 (SD=.93), 2.98(SD=.89)로 나타나 두 집단 간에 유의미한 차이가 나타나지 않았다. 마지막으로 운전자 본인의 안전의식 수준은 어린이집 원장과 지입형태의 운전자가 각각 6.46(SD=1.65), 6.82 (SD=1.75)로 나타나 지입형태의 운전자가 유의미하게 높은 것으로 나타났다($t=-1.958, p<.05$).

표 2. 주요 변수의 기술통계

구분			M(SD)	t
운전 능력	지각-운동기술	원장 지입	3.32(1.09) 2.96(.78)	3.210***
	안전지향동기	원장 지입	2.90(.83) 3.21(.81)	
감각추구성향		원장 지입	3.08(.88) 3.03(.74)	.513
보호자 등의 안전의식		원장 지입	2.97(.93) 2.98(.89)	-.089
운전자의 안전의식		원장 지입	6.46(1.65) 6.82(1.75)	-1.958*

* $p<.05$, *** $p<.001$

3. 주요 변수의 상관관계

조사대상자들의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 알아보기 위해 변수들의 상관관계를 분석하였고 그 결과는 다음 [표 3]과 같다. 우선, 어린이집 원장 집단의 경우에는 건강상태($r=.246, p<.01$), 주로 운행하는 지역($r=.145, p<.05$), 안전지향동기($r=.268, p<.01$) 등은 안전의식과 정적 상관관계를 갖는 것으로 나타났으며, 사고 경험($r=-.343, p<.01$), 지각-운동기술($r=-.212, p<.05$), 감각추구성향($r=-.299, p<.01$), 보호자 등의 안전의식($r=-.257, p<.01$) 등은 안전의식과 부적 상관관계를 갖는 것으로 나타났다.

표 3. 상관관계

구분	성별	연령	교육 수준	건강 상태	경제 상태	운행 지역	운전 시간	사고 경험	지각-운동기술	안전지향동기	감각추구성향	보호자 등의 안전의식
안전 의식	-.052 (-.090)	.015 (-.047)	-.041 (-.100)	.246** (.326**)	-.116 (-.233**)	.145* (.013)	.073 (-.271**)	-.343** (-.161*)	-.212* (-.164*)	.268** (.355**)	-.299** (-.070)	-.257** (-.176*)

더미변수: 성별(남-1), 운행지역(시-1), 사고경험(있음-1)

* $p<.05$, ** $p<.01$

다음으로, 지입형태의 운전자 경우에는 건강상태($r=.326, p<.01$), 안전지향동기($r=.355, p<.01$)는 안전의식과 정적인 상관관계를 갖는 것으로 나타났으며, 경제상태($r=-.233, p<.01$), 일일 운전시간($r=-.271, p<.01$), 사고 경험($r=-.161, p<.05$), 지각-운동기술($r=-.164, p<.05$), 보호자 등의 안전의식($r=-.176, p<.05$)은 안전의식과 부적 상관관계를 갖는 것으로 나타났다.

따라서, 어린이집 원장의 경우에는 건강상태가 양호할수록, 주로 운행하는 지역이 시 지역인 경우에, 사고 경험이 없는 경우에, 지각-운동기술이 낮을수록, 안전지향동기가 높을수록, 감각추구성향이 낮을수록, 보호자 등의 안전의식이 낮다고 인식할수록 운전자 본인의 안전의식이 높다고 할 수 있다.

반면에, 지입형태의 운전자 경우에는 건강상태가 양호할수록, 경제상태가 어렵다고 인식할수록, 일일 운전시간이 짧을수록, 사고 경험이 없을수록, 지각-운동기술이 낮을수록, 안전지향동기가 높을수록, 보호자 등의 안전의식이 낮다고 인식할수록 운전자 본인의 안전의식이 높다고 할 수 있다.

4. 안전의식에 영향을 미치는 요인

조사대상자들의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 알아보기 위하여 어린이집 원장 및 지입형태의 운전자 집단으로 나누어 위계적 회귀분석을 실시하였고, 그 결과는 다음 [표 4]와 같다.

모델 I에서는 조사대상자들의 성별, 연령, 학력, 건강상태, 경제상태, 주로 운행하는 지역, 일일 운전시간, 어린이집 통학버스를 운행하면서 사고 난 경험 등의 요인들이 통학버스 운전자의 안전의식에 미치는 영향을 조사하였다. 모델 II에서는 운전능력(지각-운동기술, 안전지향동기), 감각추구성향, 조사대상자가 인식하는 보호자 등의 안전의식을 추가적으로 투입하였다. 이 과정에

서 각 변수들간의 다중공선성 발생 여부를 알아보기 위해 VIF(Variance Inflation Factor)값을 확인한 결과 모두 2.0 이하인 것으로 나타나 각 변수들간에 다중공선성이 없는 것으로 확인되었다.

어린이집 원장 집단에 대한 결과를 보면, 모델 I에서는 건강상태(p<.05), 주로 운행하는 지역(p<.05), 사고 경험 유무(p<.01)가 안전의식에 영향을 미치는 것으로 조사되었고, 이 모델 설명력은 16.1%로 나타났다. 모델 II에서는 지각-운동기술(p<.05), 안전지향동기(p<.01), 감각추구성향(p<.01), 보호자 등의 안전의식(p<.05)이 추가적으로 안전의식에 영향을 미치는 것으로 조사되었고, 모델의 설명력은 모델 I에서 14.3% 유의미하게 증가한 28.1%로 나타났다. 즉, 어린이집 원장 안전의식에 영향을 미치는 요인은 사고 경험 유무, 감각추구성향, 안전지향동기, 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식, 지각-운동기술, 건강상태, 주로 운행하는 지역 순서로 영향을 미치는 것으로 나타났다(F=3.668, p<.001).

다음으로, 지입형태의 운전자 집단에 대한 결과는 다음과 같다. 우선, 모델 I에서는 건강상태(p<.001), 경제상태(p<.01), 일일 운전시간(p<.01), 사고경험 유무(p<.05)가 안전의식에 영향을 미치는 것으로 조사되었으며, 이 모델의 설명력은 21.0%로 나타났다. 모델 II에서는 지각-운동기술(p<.05), 안전지향동기(p<.001), 보

호자 등의 안전의식(p<.05)이 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 것으로 조사되었으며, 이 모델의 설명력은 모델 I에서 10.1% 유의미하게 증가한 29.6%로 나타났다. 즉, 지입형태 운전자의 안전의식에 영향을 미치는 요인은 안전지향동기, 건강상태, 일일 운전시간, 경제상태, 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식, 지각-운동기술, 사고 경험 순서로 영향을 미치는 것으로 나타났다(F=6.232, p<.001).

V. 결론

1. 요약 및 논의

본 연구는 충남·북, 대전 지역에서 어린이집 통학버스를 운전하고 있는 어린이집 원장 및 지입형태의 운전자들을 대상으로 각 집단별 안전의식 수준 및 영향요인을 분석하였다. 본 연구의 주요결과는 다음과 같다.

첫째, 두 집단에서의 주요 요인별 수준은 다음과 같다. 우선, 안전의식은 지입형태의 운전자 집단이 어린이집 원장 집단보다 유의미하게 더 높은 것으로 나타났다. 지각-운동기술은 어린이집 원장 집단이 유의미하게 더 높은 것으로 나타났으며, 안전지향동기는 지입형태의 운전자 집단이 유의미하게 더 높은 것으로 나타났

표 4. 안전의식에 영향을 미치는 요인

구분	원장					지입				
	model I		model II			model I		model II		
	β	t	β	t	VIF	β	t	β	t	VIF
성별	-.025	-.239	-.029	-.264	1.281	-.072	-.960	-.032	-.438	1.113
연령	.063	.606	.051	.544	1.133	-.053	-.704	-.020	-.273	1.150
교육수준	-.153	-1.449	-.110	-1.052	1.144	-.094	-1.264	-.062	-.869	1.060
건강상태	.220	2.034*	.170	1.712*	1.169	.289	3.901***	.248	3.508***	1.059
경제상태	-.117	-1.142	-.012	-.123	1.119	-.223	-2.987**	-.185	-2.612*	1.063
운전지역	.168	1.645*	.164	1.602*	1.038	.008	.108	.022	.306	1.106
운전시간	.133	1.276	.122	1.276	1.133	-.208	-2.660**	-.204	-2.830**	1.103
사고경험	-.336	-3.086**	-.243	-2.277**	1.296	-.161	-2.189*	-.148	-2.123*	1.030
안전능력	지각-운동기술	안전지향동기	-.172	-1.784*	1.343			-.163	-1.977*	1.398
			.215	2.084**	1.556			.285	3.784***	1.432
감각추구성향 보호자안전의식			-.219	-2.158**	1.333			-.076	-.933	1.201
			-.196	-1.923*	1.179			-.169	-2.200*	1.181
R ²	.243		.386			.252		.353		
Adj. R ²	.161		.281			.210		.296		
ΔR ²			.143***					.101***		
F	2.972***		3.668***			5.941***		6.232***		

더미변수: 성별(남자-1), 운행지역(사-1), 사고 경험(있음-1)

*p<.05, **p<.01, ***p<.001

다. 감각추구성향과 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식은 두 집단에서 유의미한 차이가 나타나지 않았다.

이러한 결과를 볼 때, 어린이집 통학버스의 운행에 부정적 영향을 미치는 요인은 어린이집 원장 집단이 더 높은 것으로 나타났다. 특히, 여러 선행연구[8][10][12]에서 안전의식에 부정적 영향을 미치는 것으로 나타난 지각-운동기술이 원장 집단이 유의미하게 더 높은 것으로 나타난 반면에, 안전지향동기는 오히려 유의미하게 더 낮은 것으로 나타났다. 또한, 감각추구성향도 통계적으로 유의미한 차이는 나타나지 않았지만, 어린이집 원장 집단이 다소 높은 것으로 나타났다. 여성운전자의 교통사고를 분석한 연구[19]에서도 여성들이 상대적으로 운전 중 교통의식 결여 및 도덕적 행위 부족함이 더 높은 것으로 나타났고, 운전 시에 위험한 행동을 더 자주하여 교통사고가 증가하는 것으로 나타났다. 실제로 본 연구에서도 어린이집 원장 집단의 안전의식이 유의미하게 더 낮은 것으로 나타났으므로 이 집단의 안전의식을 강화할 수 있는 방안이 조속히 마련되어야 함을 시사한다.

둘째, 조사대상자의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 분석한 결과, 두 집단이 크게 다른 것으로 나타났다. 어린이집 원장 집단에서는 사고 경험 유무, 감각추구성향, 안전지향동기, 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식, 지각-운동기술, 건강상태, 주로 운행하는 지역 등의 순서로 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 지입형태의 운전자 집단에서는 안전지향동기, 건강상태, 일일 운전시간, 경제상태, 운전자가 인식하는 보호자 등의 안전의식, 지각-운동기술, 사고 경험 등의 순서로 영향을 미치는 것으로 나타났다.

어린이집 원장의 경우에는 사고 경험 유무와 통학버스의 운행 지역에 대해 주목할 필요가 있다. 우선, 사고 경험 유무가 안전의식에 가장 큰 영향을 미치는 것으로 나타났으므로 사고처리 과정은 물론, 사고처리 후에도 보다 철저한 관심과 주의를 요한다고 볼 수 있다. 또한, 통학버스를 주로 운행하는 지역이 안전의식에 영향을 미치고 있다는 점이 지입형태 운전자와 구별된다. 시 지역에서 주로 운행하는 경우에는 교통이 혼잡하여 사고 발생의 위험이 상대적으로 높아 더 많은 주의가 요

구되며, 시 지역은 교통법규 위반과 위험 운전에 대한 지역 주민들의 시선이 더 많이 집중되므로 이러한 요인들이 안전의식에도 긍정적인 영향을 미쳤다고 볼 수 있다.

다음으로, 지입형태 운전자들은 건강, 경제상태, 일일 운전시간 등의 사회경제적 요인이 안전의식에 크게 영향을 미치고 있으므로 이러한 점을 먼저 개선하여 안전의식을 제고할 필요가 있다. 다만, 지입형태 운전자의 감각추구성향은 선행연구에서의 결과[13]와 달리 안전의식에 영향을 미치지 않는 것으로 나타났고, 안전지향동기가 안전의식에 가장 큰 영향을 미치는 것으로 나타난 점을 볼 때, 이 집단은 어린이집 원장과 달리 직업적으로 운전하면서 안전의식이 보다 높게 형성되었고, 사고에 대한 보다 많은 위험 노출 내지 경험을 통해서 안전 운행에 대한 중요성을 더욱 강하게 인식하고 있는 것으로 볼 수 있다.

2. 정책적·실천적 제언

이와 같이 어린이집 통학버스 운전자들의 안전의식 수준은 단일한 요인에 의해서 영향을 받는 것이 아니라, 관련 요인들이 상호 연관된 구조 속에서 형성되고 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 통학버스 운전자들의 사회적 특성에 따라 그 요인이 크게 상이한 것으로 나타났다. 이러한 연구결과에 기초하여 각 집단별로 몇 가지 정책적·실천적 제언을 하면 다음과 같다.

첫째, 어린이집 원장들의 안전의식은 통학버스 운전 중 사고 경험 유무가 가장 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다. 사고 경험자보다 무경험자가 안전의식이 높아지는 것을 볼 때, 사고에 대한 원만한 처리와 함께 사고 처리과정에서 운전자에 대한 적절한 교육이 이루어져 사고의 재발 방지는 물론 사고에 대한 경각심을 제고할 필요가 있음을 시사한다. 또한, 원장들은 91.3%가 2시간 이내의 운전을 하고 있음에도 안전지향동기가 낮게 나타난 것은 직업적으로 운전하는 사람보다 사고에 대한 경각심이 부족하거나, 물적 내지 인적 사고로 인한 큰 피해를 목격한 경험이 상대적으로 적어서 나타난 결과이기도 할 것이다. 더욱이, 통학버스 운행 전·후에 연속적으로 어린이집의 업무를 담당하면서 운전

대한 집중도가 낮아진 것이고, 통학버스를 사적용도로 자주 사용하면서 통학버스에 대한 보다 많은 주의의무가 희석된 것이라고 볼 수도 있다.

이러한 점을 고려하여 통학버스 운전자에 대한 교육 과정에서 원장들에 대한 교육을 강화하고, 실질적인 교육을 통해서 안전의식을 제고할 필요가 있다. 구체적으로는 어린이 통학버스에 대한 기준을 강화하여 차량 개조 및 장치 설치를 의무화하여 안전 확보는 물론, 이러한 작업과정에 원장들이 직접 참여하여 실질적인 안전의식 및 사고 경각심을 고취해야 할 것이다³⁾. 장기적으로는 원장들의 통학버스의 사적인 사용을 금지하고, 통학버스 운전을 제한하여 그들로 하여금 어린이집 관리와 영유아 교육에만 집중할 수 있는 환경을 조성하는 것이 바람직할 것이다.

그리고 어린이집 원장의 경우에는 주로 운행하는 지역적 요인도 안전의식에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이에 대한 방안으로, 상대적으로 교통량이 적은 군 지역의 경우에는 RFID, 블루투스, GPS 등의 무선통신 기술을 활용해 통학버스의 이동경로와 차량 속도 등을 학부모에게 실시간 전송하는 방안도 고려할 수 있다. 시 지역의 경우에는 해당 지방자치단체에서 지역의 교통 흐름에 영향을 주는 다양한 데이터들을 수집하고 종합적으로 분석할 필요가 있다. 이를 통해 최적의 교통 안내 서비스를 운전자들에게 제공함으로써 스스로 교통상황을 예측하고 원활한 교통 흐름 속에서 교통사고를 방지할 수 있을 것이다. 또한, 어린이집 통학버스는 아파트 단지 및 이면도로의 운행이 많을 수밖에 없으므로 운전자와 시민들의 선진교통 문화의 정착이 무엇보다 요구된다고 할 수 있다[20].

둘째, 지입형태 운전자들의 건강 및 일일 운전시간 등의 사회경제적 요인을 우선적으로 개선할 필요가 있다. 본 연구에서 지입형태의 운전자들은 일일 10시간 이상 운전하는 경우가 45.6%에 이르고, 주관적으로 인식하는 건강상태도 52.5%가 '나쁘다' 내지 '매우 나쁘다'라고 응답했으므로 장시간 운전을 제한하거나, 장시

간 운전에 따른 적절한 건강 대비책이 반드시 요구된다.

이에 대한 구체적인 방안으로는 어린이집 통학버스 등의 운전자에게는 각 지방자치단체의 지원을 통해서 차량 운행비를 현실화하고, 각 지역에 운전자들의 휴게 시설을 마련하여 운행 대기 중 피로를 회복하고 차량 점검 등을 할 수 있어야 한다. 또한, EU와 일본에서 사업용 자동차 운전자의 운전시간 제한 규정을 참고하여 관련 규정을 제정해야 하며, 무사고 통학버스 운전자에게도 버스, 택시 등의 대중교통을 운전하는 기사들에게 제공되는 혜택을 부여할 필요가 있다. 이러한 과정을 통해서 통학버스 운전자들은 경제적 상황 때문에 할 수 밖에 없었던 장시간 운전을 자제하고, 영유아들에 대한 안전을 담보하고는 있다는 자부심과 자신들의 건강한 삶의 추구 속에서 보다 안전한 차량운행을 기대할 수 있을 것이다.

셋째, 보호자 등의 안전의식이 운전자의 안전의식에 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 어린이집 통학버스 운전자들의 안전의식 향상을 위한 다양한 방안을 마련하면서, 보육교직원 및 학부모 등의 안전의식을 향상할 수 있는 방안이 함께 마련되어야 할 것이다. 그 동안 3년에 한 번씩 실시되었던 안전교육에 참여했던 교사는 18만여 명의 전체 보육교사 가운데 4천여 명(3.0%)에 불과한 것으로 나타나[21] 안전문제에 대한 무관심 내지는 불감증을 확인할 수 있다. 또한 중앙 정부와 각 지방자치단체는 관련 규정을 개정하고 보육교직원들의 안전교육에 대한 참여를 의무화하여 그들에 대한 철저한 교육 이수를 이행하고 점검할 필요가 있다. 이러한 교육과정에서 대형사고 내지 응급상황 관련 대처 요령 등을 교육내용에 포함하고, 어린이집의 현실적인 상황을 고려한 주말교육 실시 및 사이버교육을 적극적으로 개발하여 교육의 참여도와 만족도를 제고해야 할 것이다.

학부모에게는 어린이집 통학버스의 운행상황을 실제로 체험하거나, 자녀와 함께 운행상황을 체험할 수 있는 체험학습장을 설치하여 안전문제에 대한 관심과 스스로의 안전의식을 제고할 필요가 있다. 또한, 영유아의 이동 상황 및 안심 등 하원 관련 정보를 학부모에게 실

3) 미국은 35개 연방차량안전기준(Federal Motor and Vehicle Safety Standard)을 통해서 차량의 통로 넓이, 좌석구조, 유리 탈부착 등에 대한 기준을 강화하여 어린이 통학버스를 위한 차량 개조 및 장치 설치를 의무화하고 있다.

시간으로 제공하거나, 어린이집 통학버스의 기관명, 운행지역 등을 차량 외부에 표시하거나, 차량 운행속도를 외부에서 식별할 수 있도록 함으로써 다시금 통학버스 운전자들의 주의를 환기시켜 안전한 차량운행을 기대할 수 있을 것이다.

지금까지 어린이집 통학버스 운전자들의 안전의식에 영향을 미치는 요인을 분석하여 몇 가지 연구결과 및 정책적·실천적 제언을 하였다. 지금까지의 선행연구에서는 어린이집 통학버스 운전자들의 안전의식에 대한 실증적인 연구가 진행된 적이 없었으며, 본 연구결과를 토대로 통학버스 운전자들의 사회적 특성에 따라 각 집단별로 보다 안전한 운행을 위한 실질적인 제언을 하였다는 점에서 본 연구의 의의를 찾을 수 있다. 또한, 어린이집 원장이 본연의 임무에 충실할 수 있는 환경을 조성하고 보다 안전한 통학버스 운행을 위해 어린이집 원장들의 통학버스 운전에 대한 통제가 필요하다는 근거를 제시하였다. 이와 함께, 어린이집 통학버스의 안전한 운행을 위해서는 정부와 각 지방자치단체의 지원이 반드시 필요하다는 결과를 도출했다는 점에서 본 연구는 최근의 어린이집 통학버스와 관련한 사회적 문제를 해결할 수 있는 실질적인 방안을 제시했다고 할 수 있다.

3. 연구의 한계점 및 후속연구의 방향

다만, 본 연구는 일부 지역의 어린이집 통학버스 운전자만을 대상으로 하였기 때문에 연구결과를 일반화하기에는 한계가 있으며, 통학버스의 사적사용 여부를 기준으로 비교분석을 시도하여 안전의식 향상 방안을 구체화할 필요가 있다. 또한, 어린이집 원장들이 대다수가 여성이고, 본 연구의 조사대상자 역시 여성들이 절대적으로 많은 비율을 차지하고 있음을 볼 때, 성별이 본 연구결과에 영향을 미치고 있음을 고려한 추가적인 해석이 요구되며, 이에 대한 보다 정확한 결과 도출은 후속연구의 과제로 남긴다.

참고 문헌

- [1] OECD, *The International Traffic Safety Data and Analysis*, 2014.
- [2] 경찰청, *교통사고 분석*, 2014.
- [3] 권민정, 오영태, “운전자의 정서가 운전행동에 미치는 영향에 관한 연구”, *대한교통학회지*, 제31권, 제6호, pp.34-42, 2013.
- [4] 윤선화, “유치원과 어린이집에서 운행 중인 어린이통학버스 안전 실태”, *한국위기관리논집*, 제9권, 제2호, pp.73-94, 2013.
- [5] A. Neal and M. A. Griffin, “Safety Climate and Safety Behavior,” *Journal of Management*, Vol.27, pp.67-75, 2002.
- [6] 이만수, “운전자 특성에 따른 안전의식 수준과 제해예방 대책에 대한 연구”, *대한안전경영과학회지*, 제15권, 제4호, pp.131-138, 2013.
- [7] 강맹진, “교통사고 분석과 교통경찰활동”, *한국콘텐츠학회논문지*, 제9권, 제9호, pp.199-209, 2009.
- [8] 이현주, “운전자의 개인적 특성에 따른 운전행동의 차이 및 법규위반횟수에 대한 인과관계 분석”, *대한교통학회지*, 제25권, 제2호, pp.39-50, 2007.
- [9] R. West, J. Elander, and D. French, “Mild social deviance,” *British Journal of Psychology*, Vol.84, No.2, pp.207-219, 1993.
- [10] T. Lajunen and H. Summala, “Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers’ self-assessments,” *Personality and Individual Difference*, Vol.19, pp.307-318, 1995.
- [11] N. Sümer, T. Özkan, and T. Lajunen, “Asymmetric relationship between driving and safety skills,” *Accident Analysis and Prevention*, Vol.38, pp.703-711, 2006.
- [12] F. L. McGuire, “Personality factor in highway accident,” *Human Factor*, Vol.18, pp.433-442, 1996.
- [13] 서경현, 조은희, “감각추구 성향 및 음주에 대한

기대와 음주동기 및 문제음주 간의 관계”, 한국알코올과학회지, 제12권, 제1호, pp.1-14, 2011.

- [14] 이재식, “운전분노에 대한 운전확신과 감각추구성향의 상호작용 효과”, 한국심리학회지: 사회문제, 제18권, 제3호, pp.389-413, 2012.
- [15] D. Zohar, “A group-level model of safety climate. *Journal of Applied Psychology*,” Vol.85, No.4, pp.587-596, 2000.
- [16] D. Zohar and G. Luria, “The use of supervisory practices as leverage to improve safety behavior,” *Journal of Safety Research*, Vol.34, No.5, pp.567-577, 2003.
- [17] 이경용, 안상현, 김기식, “퀵서비스 종사자의 사고경험에 영향을 미치는 안전의식의 복잡적 특성 분석”, 대한안전경영과학회지, 제15권, 제4호, pp. 145-152, 2013.
- [18] J. Arnett, “Sensation seeking: a new conceptualization and a new scale,” *Personality and Individual Difference*, Vol.16, pp.289-296, 1994.
- [19] 채범석, 고명수, “여성 운전자 교통사고 분석 및 예방대책에 관한 연구”, 대한교통학회 학술대회지, 제1권, pp.621-630, 2008.
- [20] 박종관, “도시교통문제에 대한 연구”, 한국콘텐츠학회논문지, 제10권, 제12호, pp.254-266, 2010.
- [21] 보건복지부, *어린이집 안전사고 실태조사*, 2013.

저 자 소 개

전 병 주(Byeong-Joo Jeon)

정회원



- 2002년 8월 : 동국대학교 법학과 (법학사)
- 2009년 8월 : 충북대학교 법학과 (법학석사)
- 2014년 2월 : 충북대학교 아동복지학과(문학박사)

<관심분야> : 사회보장, 보건의료, 아동복지

윤 경 미(Kyeong-Mi Yun)

정회원



- 2002년 2월 : 충청대학교 아동복지학과(아동복지학사)
- 2007년 3월 ~ 현재 : 어린이집 원장
- 2013년 3월 ~ 현재 : 충북대학교 아동복지학과 석사과정

<관심분야> : 아동발달, 유아교육, 보육정책