

# 새로운 지리학습 주제로서의 교통 및 모빌리티 지리의 가능성 탐색\*

심승희\*\*

## Exploring the Possibilities of Transport and Mobilities Geography as New Geography Learning Subjects\*

Seung Hee Shim\*\*

**요약 :** 본 연구의 목적은 지리교육과정 학습내용의 지평을 확대하기 위하여 새로운 지리학습 주제로서의 교통 및 모빌리티 지리의 가능성을 탐색하고 구체적인 구성 방안을 제안하는 것이다. 이를 위해 먼저 지리교육과정에서는 교통 관련 지리학습내용이 어떻게 변화해왔는지를 살펴보았다. 그 결과 교통 관련 학습내용은 계통지리 주제로서 경제지리 단원에서 서비스 산업의 내용 일부로 다루어져 왔고, 지역지리적으로는 지역성을 구성하는 한 요소로 다루어져 왔으나 지역지리 단원의 비중이 줄고 지역-주제 중심 체제로 바뀌면서 교통 관련 주요 학습내용은 경제지리 단원의 하위주제 위주로 축소되었다. 다음으로는 지리교육에서 교통지리 관련 주제가 미약한 이유를 추론하고 교통지리 연구주제의 확장 및 모빌리티 패러다임의 출현 등으로 인한 새로운 변화 가능성을 탐색했다. 이를 바탕으로 기존의 교통지리 관련 지리학습내용을 심화·확대할 수 있는 방안으로 ‘교통 및 모빌리티’를 중심으로 한 새로운 지리학습주제 개발 방안을 제안하였다. 개발 방안은 크게 두 가지인데, 하나는 기존 교통 관련 지리학습주제의 내용을 심화 및 확대하는 방안과 또 하나는 고등학교 진로선택과목인 여행지리 과목의 주요 학습주제로 개발하는 방안이다.

**주요어 :** 교통, 교통 지리, 모빌리티 지리, 지리교육과정, 지리학습 주제

**Abstract :** The purpose of this study is to explore the possibilities of transport and mobilities geography as a new geography learning subjects for expanding the horizon of the learning content of the geography curriculum. To this end, I first examined how the transport geography learning contents have changed in the geography education curriculum. Secondly, I inferred the reason why the subjects of transportation geography were weak in geography education and explored the possibility of new change due to the expansion of the research topic of transportation geography and the emergence of the mobilities paradigm. As a result, a new geography learning subjects development plan centered on ‘transportation and mobilities’ was proposed as a way to deepen and expand the existing geography learning contents related to transportation geography.

**Key Words :** Transport, Transport geography, Geography of mobilities, Curriculum of geography, Geography learning subjects

\*본 논문은 2021년 한국지리학회 춘계학술대회에서 발표된 논문 “새로운(또는 수정된) 지리학습 주제로서의 교통 및 모빌리티 지리”를 수정·보완한 것임.

\*\*청주교육대학교 사회과교육과 교수(Professor, Department of Social Studies, Cheongju National University of Education, geossh@cje.ac.kr)

## I. 들어가며: 지리 수업 관련 세 장면

이 연구를 시작한 계기가 된 지리 수업 관련 세 장면이 있다. 첫 번째 장면은 교육부가 2015 교육과정 개발에 참여한 전체 교과 연구진을 대상으로 마련한 워크숍에서의 일이다. 당시 교육과정 개발에서 중책을 맡았던 교육부의 교육연구관이 이번 교육과정 개정은 창의융합형 인재 양성을 위해 핵심역량 중심 교육과정으로 구성할 것이며, 교과별 핵심 개념과 원리를 중심으로 학습내용을 적정화(실질적 의미는 학습내용 축소)해야 함을 강조해서 설명했다. 이 과정에서 기존 교육과정의 문제점을 지적하고 새로운 교육과정 개정의 필요성을 부각하기 위해, 자신의 학생 시절 지리 수업을 예로 들었다. 이때 언급된 구체적인 지명까지 정확히 기억나진 않지만 어떤 지역을 통과하는 철도노선 등을 외우게 하는 수업처럼 핵심 개념도, 원리도 아닌 많은 사실적 지식들로 학습 부담을 가중시키는 교육과정이 변해야 한다는 것이 교육연구관이 말하고 싶은 요지였다. 지리 개발진들은 그런 내용이 지리교육과정에서 사라진지 오래데 몇십 년 전의 경험을 근거로 현행 교육과정 개정 필요성을 말하는 무지함과 불실실함에 아연실색했다. 연구자 역시 당시 느꼈던 불쾌감이 생생한데, 그러면서도 몇 가지 궁금증이 생겼다. 지리교육과정에서는 언제부터 이런 교통노선 관련 학습내용들이 사라졌을까? 현대 사회에서 이 같은 지역의 주요 교통노선에 대한 학습이 정말 불필요한 지식일까? 현대사회뿐 아니라 우리의 삶에서 교통이 갈수록 중요해지고 있는데 지리에서는 교통에 대해 현재 어떻게 가르치고 있으며 그것은 적절한가? 등등의 질문이었다. 이런 질문을 마음에 품고 있던 차에 연구자는 두 번째 지리 수업 장면과 마주하게 되었다.

진로선택 과목 『여행지리』 과목이 본격적으로 고교 교육과정에 적용되는 시점을 맞이하여 전국지리교사모임의 계간지 『아우라지』가 2020년 여행지리 특집호를 냈는데, 거기 실린 글 “지리교육의 새로운 기회 ‘여행지리’ 체험기”(박동한, 2020)가 두 번째 장면이다. 박동한(2020:57-58)은 그 글에서 『여행지리』를 가르치면서 느낀 소회와 경험을 정리했는데, 학생들이 생각하는 ‘여행’과 제법 거리가 있어 ‘속았다’는 학생 반응이 대부분이었다고 한다. 그래서 교사가 학생들의 관심과 맥락을 고려하여 구체적인 수업 내용을 재구성할 수밖에 없었는데, 수업에 적용했을 때 가장 반응이 좋았던 주제가 바로 교통

이었다고 한다. 관련 수업 사례를 옮겨보면 다음과 같다.

‘런던에서 파리까지 이동할 때 영국에서 프랑스로 국경을 넘어야 하는데 어느 교통수단이 가장 빠를까?’라는 질문을 던졌다. 학생들 90% 이상이 비행기를 택했고 나머지 10%는 모르겠다고 대답했다. 정답은 무엇일까? 바로 기차다. 런던에서 파리까지 비행기로 이동하려면 국제선 항공편이기 때문에 적어도 2시간 전에는 공항에 도착해야 한다. 공항까지 가는 데 적어도 1시간이 소요되니 이미 3시간이 소요되었다. 거기에서 비행기로 이동시간 1시간 20분에 파리 공항에 도착해서 수하물을 찾고 입국수속을 밟은 뒤 다시 파리로 가는 데 2시간, 총 6시간 20분이 소요되어 버렸다. 하지만 기차는 공항 to 공항이 아닌 도심 to 도심이기 때문에 2시간 전에 도착할 필요가 없으며, 기차역까지 가는 데 시간이 많이 들지 않는다. 또한 파리에 도착하는 지점도 도심 지역이기 때문에 다음 목적지까지 그리 오랜 시간이 걸리지 않는다. 실제 런던에서 파리까지 유로스타가 2시간 27분밖에 소요되지 않는다. 모든 경우에 이런 예를 적용할 수 없겠지만 적어도 학생들이 실질적으로 여행을 할 때 훨씬 더 의미있는 수업이 될 것이라는 생각으로 수업 시간에 적용했고, 학생들은 스마트폰으로 직접 항공권을 검색하고 기차표도 검색했으며 구글맵을 통해 도심에서 공항까지 이동거리와 시간까지 계산했다(박동한, 2020:57-58).

박동한(2020:58)은 “뜻밖에 가장 지리적이면서도 가장 여행에 적합한 그리고 가장 실용적인 수업이 바로 이 수업이었다”고 평가했다. 현재 지리교육과정에서는 비중이 높지 않은 교통을 주제로 한 학습 활동이 가장 지리적 특성이 강하면서도 학생들에게 반응도 좋았다는 이 평가를 접하면서 연구자는 교통을 주제로 한 매력적이면서도 유용한 지리학습에 대해 탐구해보고 싶어졌다.

세 번째 장면은 2021년 1학기 연구자가 근무하는 ○○교대 1학년 교양 강좌 〈세계지리여행〉에서 ‘교통수단과 여행의 방식’이란 학습 주제로 온라인 강의를 마치고 학생들이 제출한 과제 워크시트중에서 발견한 다음의 문구이다. “그동안 지리 과목을 공부해오면서 교통 수단이 가져온 변화에 깊이 생각해볼 시간이 없었는데” 이번 차시 강의주제인 교통수단이 전근대에서 근대에 걸쳐 변화하면서 지역과 사람들의 여행 방식이 어떻게 변화했는지에 대해 알게 되고 또 생각해 보게 되었다는 내용이

었다. 연구자는 이를 읽으며, 초등학교와 중학교 『사회』 과목부터 고등학교 『통합 사회』 과목까지 지리를 필수적으로 배웠을텐데, 어떻게 지리 시간에 교통 수단이 가져온 변화에 대해 생각해볼 기회가 없었다는 것인지 의문이 들었다.

최근 2022 교육과정 개발이 추진되고 있고 지리교육 관계자들은 새로운 교육과정 개발이 어떤 방향, 어떤 내용으로 구성되어야 할 것인가의 문제로 고민하고 있다. 연구자 역시 2022 교육과정을 포함하여 앞으로 지리교육과정은 어떻게 변화해야 하는가에 대해 고민해왔으며, 그중 한 가닥을 '교통 또는 모빌리티'에서 찾고자 한다. 교통 관련 학습 주제는 그동안 지리교육과정에서 낮은 비중이 아니기 때문에 새로운 지리학습 주제라고 명명하기 어려울 수 있다. 또한 그동안 지리교육과정에서 교통 관련 학습내용의 비중이 높지 않았던 데는 관련 학습내용이 사회적·교육적 요구에 맞지 않는 등 그만큼 이유가 있었을 것이다. 또한 연구자는 국내 지리교육에서 교통을 주제로 한 연구물을 살펴보았는데, 주요 학술DB 검색 결과 인문계 고등학생을 대상으로 튀넨의 고립국 이론, 베버의 공업입지론, 호이트의 선형이론, 버제스의 동심원 구조론과 교통로의 관계를 학습한 뒤에, 교통로의 발달이 지역 변화에 미칠 일반적 원리를 가상의 지도 자료를 통해 예측하게 함으로써 지리적 사고력을 신장시키고자 한 송중홍(1991)의 연구가 유일했다. 그만큼 지리교육에서 교통이란 주제는 독립적인 연구주제로서 관심 대상이 아니었던 것이다.

그럼에도 불구하고 연구자는 최근 일련의 변화를 통해 '교통 및 모빌리티 지리'가 새로운 지리학습 주제로 개발될만한 가능성이 높은 지리학습 콘텐츠라고 본다. 따라서 본 연구의 목적은 새로운 지리학습 주제로서의 교통 및 모빌리티 지리의 가능성을 탐색하는 것이다.

이를 위하여 본 논문에서는 먼저 여러 지리교육과정을 거치면서 교통 관련 지리학습내용이 어떻게 변화해왔는지를 살펴보았다. 두 번째는 그동안 지리교육에서 교통지리가 미약했던 이유와 모빌리티 패러다임의 부상 등을 중심으로 새로운 변화 가능성을 탐색해 보고자 한다. 마지막으로 세 번째는 교통 및 모빌리티를 중심으로 한 새로운 지리학습주제 개발 방안을 제안해 보고자 한다.

## II. 교육과정기별 교통 관련 지리학습 내용의 변화

여기서는 교수요목기부터 현행 2015 교육과정기까지 지리교육과정에서 '교통' 관련 지리학습 내용이 어떻게 변화해왔는지 살펴보았다. 이를 위해 먼저 교수요목기부터 2009 교육과정기까지 고등학교 지리 과목들에서 교통 관련 단원 내용의 변화를 표 1과 같이 정리해 보았다. 표 1에 따르면 그동안 지리교육과정에서 교통 관련 지리학습은 크게 두 영역에서 이루어져 왔는데, 먼저 계통지리 단원에서 주로 산업의 한 분야, 즉 3차 산업 관련 하위 주제로 학습되어 왔다. 또 하나는 지역지리 단원에서 지역성을 구성하는 한 요소로 구성되었다. 예를 들어 교수요목기의 「우리나라 지리」 과목의 경우, II. 관북지방의 소단원이 헤트너식 지역지리 체제에 따라 위치, 지질과 지형, 기후 등으로 구성되는데 이 중 18번째 소단원이 '교통'으로 구성되는 식이다. 2차교육과정 고등학교 「지리」의 지역지리 단원 VI. 각 지방의 특색에서 교통의 요지인 김천에 대해 서술할 때는 "김천은 추풍령을 넘어 경부선에서 경북선이 분기하는 교통의 요지에 자리잡고 있어서 큰 시장이 서고, 유기, 농기구 등의 공업이 성하다"(강대현 등, 1968:202)처럼 교통을 중심으로 지역지리적 학습내용을 구성하는 방식을 취했다.

그런데 교육과정기별 지리교육과정의 변화 속에서 상대적으로 지역지리 단원의 비중이 줄었을뿐 아니라, 지역지리 단원의 구성 역시 헤트너식의 백과사전식 지역지리 체제가 아니라 지역-주제 중심으로 구성되는 방식으로 변화하면서 지역지리 단원에서 교통이 하위주제로 구성되는 사례는 더욱 줄어들게 되었다. 따라서 전체 지리교육과정에서 교통 관련 지리학습 주제는 계통지리 단원에 치중되는 경향을 보인다.

특히 교통지리학이 전통적으로 경제지리학의 하위 분야로 발전해온 배경으로 인해,<sup>1)</sup> 교통 관련 단원은 계통지리 단원 중에서도 산업이나 무역 같은 경제지리 단원의 하위 학습주제로 편제되어 왔다. 예를 들어 1차교육과정의 「지리」 과목에서는 V. 세계의 결합 단원에서 교통의 발달이 무역의 발달을 촉진하여 세계 지역 간의 결합이 심화된다는 학습내용으로 구성되었다. 이 같은 주제는 2차교육과정에서 세계지리 과목에 해당하는 「지리 II」의 대단원 VI. 세계의 경제활동의 하위 단원 2. 교통과 무역으로 이어지고, 3차교육과정에서도 세계지리에

표 1. 교수요목기~2009 교육과정기까지의 고교 지리과목에서의 교통 관련 단원

교육과정	계통지리 단원	지역지리 단원	비고*
교수요목기		「우리나라 지리」 II. 관북지방 1. 위치/ 2. 지질과 지형/3. 기후/...18. <b>교통</b> /19. 주요 항구와 도시의 특색...	지역지리 단원별 교통이 소주제로 편성
1차교육과정	「지리」 V. 세계의 결합 <b>1. 근대 교통기관의 발달</b> <b>2. 교통이 발달된 지역과 미개발 지역</b> 3. 각 지역의 무역 관계 4. 각 지역 간의 긴밀화 5. 세계와 UN		
2차교육과정	「지리」 III. 우리나라의 산업(2) 1. 동력 및 지하자원 2. 공업 <b>3. 교통</b> 4. 산업과 무역  「지리II」 VI. 세계의 경제활동 1. 주요 산업 지역 (1) 농목업 지역 (2) 임업 지역 (3) 수산업 지역 (4) 광공업 지역 <b>2. 교통과 무역</b>	「지리」 VI. 우리나라의 각 지역의 특색 1. 각 지역의 자연 2. 각 지역의 생활	강대현 등, 1968, 「지리」 III. 우리나라의 산업(2) 6. 교통과 통신 교통의 발달/도로와 자동차교통/철도교통/수상교통/항공교통/한국의 교통문제/통신  VI. 각 지방의 특색 - 지역별 교통 여건 기술 포함
3차교육과정	「국토지리」 II. 자원과 산업 1. 자원의 종류와 이용 2. 제1차 산업 3. 제2차 산업 <b>4. 제3차 산업</b>  「인문지리」 IV. 세계의 경제활동 1. 세계의 산업 구조 2. 농목업 3. 임업과 수산업 4. 지하자원과 동력자원 5. 근대 공업 <b>6. 교통·통신과 무역</b> 7. 국토개발		문교부, 1979, 「국토지리」 II. 자원과 산업 4. 유통과 관광산업 (1) 교통: 도로교통, 철도교통, 하천 및 해상교통, 항공교통 (2) 산업과 무역 (3) 관광산업

표 1. 교수요목기~2009 교육과정기까지의 고교 지리과목에서의 교통 관련 단원(계속)

교육과정	계통지리 단원	지역지리 단원	비고*
4차교육과정	「지리」 III. 자원과 산업 1. 자원과 산업 2. 농임수산업 3. 동력 지하자원 4. 공업 5. <b>유통 및 관광 산업</b>	「지리II」 II. 우리나라의 여러 지역 1. 수도권 2. 남서 지역 3. 태백산 지역 4. 도서 지역 5. 대동강 유역 V. 아메리카 및 오세아니아 여러 지역 1. 세계적으로 공업이 발달한 5대호 지역	조동규 등, 1989, 「지리」 7. 유통·관광산업 (1) 교통과 무역의 발달 (2) 우리나라의 교통 ... (5) 세계의 교통 - 일반적인 교통발달사(육상, 수상, 항공 교통) + 대표적 교통 사례(지역)
			박동원 등, 1986, 「지리」 5. 유통과 관광산업 (1) 유통과 운송비 관계 (2) 교통과 통신 - 우리나라와 세계의 육상(도로, 철도), 수상, 항공교통 발달사 + 대표적 사례(지역)
			이찬 등, 1990, 「지리」 5. 유통 및 관광산업 (1) 유통의 발달과 원리 (2) 우리나라의 교통 (3) 세계의 교통
5차교육과정	「한국지리」 III. 자원과 산업 1. 산업구조의 변화와 자원문제 2. 농임수산업 3. 동력자원과 지하자원 4. 공업 5. <b>유통 및 관광산업</b>	「한국지리」 V. 지역 구조의 변화 1. 수도권 2. 태백산 지역 3. 남서 지역 4. 남동 지역 5. 북부 지방	이찬 등, 1986, 「지리II」 II. 우리나라의 여러 지역 1. 수도권 (5) 서울 중심의 교통망 2. 남서지역 (5) 교통의 발달 : 호남고속도로, 88올림픽고속국도 3. 태백산지역 (5) 교통과 관광 : 태백선, 영동선, 정선선 4. 낙동강유역 (5) 교통 V. 아메리카 및 오세아니아 여러 지역 2. 세계적으로 공업이 발달한 5대호 지역 (2) 공업 발달의 기초 - 5대호의 수운
			황재기 등, 1991, 「한국지리」 III. 자원과 산업 5. 유통 및 관광산업 (1) 교통 V. 지역 구조의 변화 1. 수도권 (3) 교통과 관광

표 1. 교수요목기~2009 교육과정기까지의 고교 지리과목에서의 교통 관련 단원(계속)

교육과정	계통지리 단원	지역지리 단원	비고*
6차교육과정	「공통사회」 XI. 경제활동의 지역 구조 1. 산업 구조의 변화 2. 농임수산업 3. 에너지 자원과 지하자원 4. 공업 <b>5. 상업과 서비스업</b> : 상업과 무역, 교통, 통신과 정보, 관광산업	「공통사회」 XIII. 각 지역의 생활 1. 서울~인천 지역 2. 군산~장항 지역 3. 영남 북부 산지 지역 4. 평양~남포 지역	
7차교육과정	「한국지리」 III. 생활권 형성 기능 1. 자원 2. 공업 <b>3. 서비스 산업</b> - 교통, 통신의 발달 과정, 특색과 문제점 등 「경제지리」 IV. 서비스 산업 1. 서비스산업과 인간생활 2. 도소매업의 입지와 변화 <b>3. 교통과 정보 및 지식 산업</b> 4. 여가 및 관광산업	「한국지리」 V. 여러 지역의 생활 1. 수도권 2. 평야 지역 3. 산지 지역 4. 해안 지역	
2007 교육과정	「한국지리」 V. 생산과 소비의 공간 <b>3. 교통 통신의 발달에 따른 공간의 변화</b> 를 이해하고, 다양한 규모에서 주민 생활에 미치는 영향 및 미래의 변화상을 파악한다. 「경제지리」 III. 유통과 소비의 지리적 특성 - <b>교통과 통신의 역할과 발달 과정</b> 을 알아보고, 그것이 공간에 미친 영향을 탐색한다.	「한국지리」 VII. 우리나라의 지역이해II 2. <b>교통의 발달로 수도권과의 연계성이 높아지고 있는 충청지방의 지역 구조</b> 를 이해한다.	* 2007 교육과정기부터 학습내용이 아닌 성취기준으로 교육과정 기술
2009 교육과정	「한국지리」 V. 생산과 소비의 공간 <b>5. 교통, 통신의 발달에 따른 공간의 변화</b> 를 이해하고 다양한 규모에서 주민 생활에 미치는 영향 및 미래의 변화상을 파악한다.	「한국지리」 VII. 우리나라의 지역이해II 2. <b>교통의 발달로 수도권과의 연계성이 높아지고 있는 충청지방의 지역 구조</b> 를 이해한다.	

자료 : 국가교육과정정보센터(NCCI); 강대현 등, 1968; 문교부, 1979; 조동규 등, 1989; 강창숙, 2020.

\* 비고에는 각 교육과정기별 교통 관련 단원 구성의 특징 또는 실제 교과서의 교통 관련 내용 구성 사례를 정리하였다.

해당하는 「인문지리」에서 2차교육과정과 동일한 제목의 대단원의 하위 단원 '6. 교통·통신과 무역'으로 구성되었다. 4차교육과정에서는 계통지리 과목에 해당하는 「지리」에서 대단원 'III. 자원과 산업'의 소단원 '5. 유통 및 관광산업' 안에 유통과 운송비의 관계, 우리나라와 세

계의 교통발달에 대한 학습 내용이 포함되었다. 이처럼 세계지리나 계통지리 과목에만 교통이 경제지리 단원의 하위 학습주제로 편제되었던 것은 아니고, 한국지리에 해당하는 과목에서도 우리나라의 산업 관련 하위 주제로 편제되었다. 즉 2차교육과정기에는 한국지리 과목에

표 2. 7차 교육과정 고교 「경제지리」 과목의 단원 구성 및 교통 관련 소단원의 주요 학습내용

교통 관련 대단원 및 중단원 구성	교통 관련 소단원의 주요 학습 내용(허우궁 등, 2002)	교통 관련 소단원의 주요 학습 내용(최운식 등, 2003)
IV. 서비스 산업 1. 서비스 산업과 인간 생활 2. 도·소매업의 입지와 변화 3. <b>교통</b> 과 지식 정보 산업* 4. 여가 및 관광 산업	1) 현대사회의 대동맥-교통 - 교통의 발달 과정: 주요 교통수단의 발전 - 교통의 기능과 중요성 - 교통 수단의 특성과 운송비 구조: 기중점 비용, 주행비용, 비용체감 현상 등  2) 교통은 지역을 어떻게 변화시키는가? - 교통망과 지역의 성장 과정 - 교통의 개선과 지역의 변화	1) 교통 산업의 특성은 무엇인가? - 교통 산업의 의미와 역할 - 교통 산업의 분류 및 특성: 도로 교통, 철도교통, 항공교통, 수상교통 - 여객 및 화물의 교통수단별 운송 분담률 - 주요 도시교통의 여객 수송 분담률 - 교통수단별 거리비용(기중점 비용, 주행비용)  2) 교통은 지역에 어떤 영향을 끼치는가? - 교통 발달과 지역 변화 - 교통망의 변화: 교통망의 발달로 산업화, 도시화, 인구 증가 촉진

자료 : 교육부, 1997; 허우궁 등, 2002; 최운식 등, 2003.

\* 교통 관련 소단원

해당하는 「지리」에서 우리나라 산업의 하위 분야로 ‘교통’을 다루는 단원이 편제되었고, 3차교육과정기의 「 국토지리」에서도 3차산업에 해당하는 ‘유통과 관광산업’의 하위 주제로 ‘상업과 무역’, ‘관광산업’과 함께 ‘교통’을 주제로 한 소단원이 독립적으로 구성되었다.

하지만 5차교육과정부터 「한국지리」, 「세계지리」 두 과목으로의 편제가 정착되면서 교통 관련 주제는 「한국지리」 과목의 대단원 Ⅲ. 자원과 산업의 소단원 5. 유통 및 관광산업의 하위 주제로 편제되었고, 「세계지리」 과목에서는, 즉 세계지리적 수준에서 교통을 독립적인 소단원으로 편제할 사례는 나타나지 않는다. 6차교육과정에서는 「공통사회(하): 한국지리」 과목에서 대단원 XI. 경제활동의 지역구조의 소단원 5. 상업과 서비스업의 하위 주제로 교통 주제가 편제되었는데, 이처럼 교통 관련 주제가 서비스업의 하위주제로 편제된 것은 7차교육과정에서도 유사하게 이어진다.

그런데 7차교육과정과 2007 교육과정기에는 「경제지리」 과목이 추가되어 「한국지리」 과목에서보다 더 자세하게 교통 관련 학습 주제가 편제되었다. 「경제지리」 과목에서의 교통 관련 단원에 대한 분석은 뒤에서 다루기로 한다. 하지만 2009 교육과정기부터 「경제지리」 과목이 없어지면서 다시 교통 관련 학습주제는 「한국지리」 과목의 대단원 Ⅵ. 생산과 소비의 공간의 소단원 6. 교통·통신의 발달과 공간 변화에 편제되었고 이는 2015 교육과정에도 그대로 이어진다.

지금까지의 교육과정 분석을 통해 우리나라 지리교육과정에서 교통 관련 주요 학습내용을 지역지리 단원에서의 사실적 지식 수준이 아닌 학습주제 중심으로 파악하는 가장 효과적인 방법은, 계통지리 단원에서 교통 관련 학습내용을 분석하는 것임을 알 수 있다. 그런데 교통 관련 학습내용은 계통지리 단원 중에서도 주로 경제지리 단원에서 다루어져 왔기 때문에, 본 연구에서는 7차 교육과정 및 2007 교육과정기 고등학교 「경제지리」 과목에서의 교통 관련 학습내용이 우리나라 지리교육과정에서 교통관련 학습내용을 가장 상세하게 다뤘다는 판단하에 「경제지리」 교과서 관련 단원을 분석했다. 그런데 7차교육과정과 2007 교육과정기의 「경제지리」 교과서의 교통 관련 학습내용은 큰 차이가 없기 때문에<sup>2)</sup> 여기서는 7차 교육과정 「경제지리」 교과서 2종을 분석 정리하였다(표 2).

표 2를 보면 교통 관련 주요 학습내용은 크게 두 가지인데, 하나는 현대 사회에서 널리 이용되고 있는 교통수단의 종류(도로교통, 철도교통, 항공교통, 수상교통)와 특성(주로 운송비 특성)이다. 이 운송비 관련 학습내용은 같은 「경제지리」 과목 대단원의 Ⅲ. 공업과 무역의 ‘공업 입지’ 학습주제 그리고 「한국지리」 과목의 중단원 2. 공업에서의 ‘공업 입지’ 학습주제에서 다루고 있는 운송비 관련 원료 지향 공업, 시장 지향 공업, 적환지 지향 공업의 특성과 연계되기도 한다.

다른 하나는 교통이 지역 성장에 미치는 영향이다. 즉

교통이 지역의 산업화와 도시화, 인구증가에 영향을 미친다는 일반화된 지식을 구체적인 지역(주로 수도권외의 교통망)을 사례로 학습하는 내용으로 구성되어 있다. 또한 이 같은 교통과 지역의 관계는 「한국지리」 과목 도시단원에서 접근성에 따른 지가 변화와 그에 따른 토지이용 변화(상업·업무 기능, 공업 기능, 주거 기능), 교통망과 대도시권의 형성, 교통 문제 및 환경 문제 등에서도 다뤄진다. 이처럼 교통은 경제지리 단원뿐만 아니라 아니라 도시지리 단원에서도 다뤄지고 있지만 독립된 학

습주제로 구성되기보다 도시 성장, 도시 내부 구조, 도시 문제를 설명하는 한 요인으로서 다뤄지고 있음을 알 수 있다.

그렇다면 「경제지리」 과목이 교육과정에서 없어진 이후인 현행 2015 교육과정에서는 초·중·고등학교에 걸쳐 교통 관련 학습내용이 어떻게 구성되어 있는지 알아보기 위해, ‘교통’이란 용어가 포함되어 있는 성취기준만을 선정하여 관련 주요 학습내용을 표 3에 정리해 보았다. 표 3을 통해 다음과 같은 특징을 추출할 수 있다. 첫째

표 3. 2015 초·중·고 지리교육과정에서의 ‘교통’ 관련 성취기준과 주요 학습 내용

과목명	성취기준	주요 학습 내용	
초등 사회	[4사01-05] 옛날과 오늘날의 <b>교통</b> 수단에 관한 자료를 바탕으로 하여 <b>교통</b> 수단의 발달에 따른 생활 모습의 변화를 설명한다.	- 옛날의 교통수단과 오늘날의 교통수단 특징 - 교통수단의 발달로 달라진 생활모습: 터미널, 정류장, 공항, 주유소, 휴게소 등의 시설과 직업 생성 - 고장의 환경에 따라 사람들이 이용하는 다양한 교통수단 - 교통수단의 발달로 달라질 미래의 생활모습	
	[4사03-02] 고장 사람들의 생활과 밀접하게 관련이 있는 지역의 다양한 중심지(행정, <b>교통</b> , 상업, 산업, 관광 등)를 조사하고, 각 중심지의 위치, 기능, 경관의 특성을 탐색한다.	- 교통의 발달이 중심지의 기능에 기여: 교통과 지역의 관계	
	[6사01-06] 우리나라의 산업구조의 변화와 <b>교통</b> 발달 과정에서 나타난 특징을 탐구한다.	- 우리나라의 교통 발달과 생활의 변화: 1970년대와 2004년 이후 3시간 내 이동 가능 거리 변화 비교/ 1980년대와 2018년대의 교통도 비교	
중학교 사회	없음	- ‘성취기준 해설’에서 대단원 ‘글로벌 경제활동과 지역 변화’에서 서비스업 입지 변화의 요인으로 교통 언급: 인터넷 쇼핑의 발달로 택배산업의 발달 등	
고등 학교	통합 사회	[10통사03-02] <b>교통</b> ·통신의 발달과 정보화로 인해 나타난 생활공간과 생활양식의 변화 양상을 조사하고, 이에 따른 문제점을 해결하기 위한 방안을 제안한다.	- 교통의 발달에 따른 생활공간 및 생활양식의 변화: 통근·통학권 및 소비공간의 확대, 여행문화의 변화 - 교통의 발달에 따른 문제점과 해결 방안: 교통 여건에 따른 지역 격차의 문제 및 환경 문제
	한국 지리	[12한지05-04] 상업 및 서비스 산업의 입지에 영향을 미치는 요인과 최근의 변화상을 파악하고, <b>교통</b> ·통신의 발달이 생산 및 소비 공간에 미치는 영향을 평가한다.	- 교통의 발달: 교통수단별 국내 여객 및 화물 수송분담률 - 교통의 발달과 공간의 변화: 교통 여건에 따른 지역간 불균형 발전, 교통의 발달에 따른 공업 입지 및 물류산업의 변화(택배 산업, 대형 물류 창고업) - 교통수단별 운송비 구조: 기종점비용, 주행비용
	[12한지07-05] 충청 지방의 지역 구조 변화를 <b>교통</b> 발달, 도시 및 산업 단지 개발 등을 중심으로 설명한다.	- 교통의 발달로 성장하는 충청 지방: 금강 수운, 철도 교통 및 도로 교통, 중부지방 물류 거점, 청주국제 공항, 수도권 광역전철망	
세계 지리	없음	없음	
여행 지리	[12여지01-02] <b>교통</b> 수단의 발전에 따라 여행의 일정, 경로, 방식 등이 어떻게 변화했는지 탐구함으로써 <b>교통</b> 수단과 여행의 관계를 이해한다.	- 교통수단의 발달과 여행의 변화: 교통수단의 발달 과정, 교통수단별 여행의 장단점 - 교통수단과 여행의 관계: 열기구 여행, 크루즈 여행, 기차 여행, 걷기 여행	

자료 : 교육부, 2015; 2018a; 2018b; 2019; 구정화 등, 2020; 박종관 등, 2020; 신정엽 등, 2020; 조성호 등, 2022.



는 교통 관련 주요 학습내용은 주로 교통이 통신과 함께 묶여 교통 및 통신의 발달로 인해 우리 생활권이 넓어지고 있다는 매우 거시적이고 개괄적인 수준에서 학습되고 있다. 다시 말해 전근대에서 현대에 이르는 광범위한 시간적 범위와 지구적 수준의 공간적 범위에서 교통발달의 특성과 그 영향이 매우 개괄적으로 기술되고 있다. 이 같은 개괄적이고 일반론적인 학습내용으로 인해 초, 중, 고등학교 교육과정으로 갈수록 학습내용이 심화되기 어렵고 실제로 초등 3학년에서의 교통수단의 발달에 대한 내용이나 고등학교 지리과목에서의 관련 내용이 별 차별성이 없다. 그 외에 학교급별 심화된 내용으로는 고등학교 한국지리 과목에서 교통수단별 차이를 수송분담률 및 운송비 구조라는 측면에서 비교하는 내용, 그리고 교통의 발달에 따른 지역의 차별적 성장에 대한 내용이 사례 중심 또는 지역지리적으로 제시되고 있다는 점을 꼽을 수 있을 뿐이다.

둘째, 중학교 사회와 고등학교 세계지리 과목에서는 ‘교통’이 성취기준에 포함되지 않고 있을 정도로,<sup>3)</sup> 전체적으로 전체 지리교육과정에서 교통의 비중은 상당히 낮다고 볼 수 있다.

셋째, 고등학교 진로선택과목으로 신설된 여행지리 과목에서는 기존 교통 관련 성취기준과 달리 ‘교통 수단과 여행의 관계를 교통수단의 발전에 따른 여행의 일정, 경로, 방식 등의 변화 측면에서 탐구’하도록 보다 구체화된 성취기준을 제시하고 있다. 하지만 출판된 여행지리 교과서(박종관 등, 2020; 조성호 등, 2022)의 내용 역시 교통수단의 발달에 대한 개괄적 수준에 그치고 있고, 추가된 것이 있다면 ‘교통수단에 따른 여행의 장단점’과 열기구, 크루즈, 기차, 도보 같은 ‘특별한 교통수단을 이용한 여행 사례’에 대한 내용이다. 교통수단의 발달에 따른 여행의 변화에 대한 보다 체계적이고 구체적인 학습내용이 구성되면 좋겠지만, 이에 대한 축적된 연구성과가 없는 현 상황에서는 쉽지 않았을 것으로 생각된다.

지금까지 지리교육과정에서 교통 관련 학습내용의 변화를 검토해본 결과 다음과 같은 질문들이 제기된다. 현대 사회는 기술의 발달과 지구화로 교통이 우리 삶에 차지하는 비중이 더 커지고 있을뿐 아니라 교통은 다른 어떤 현상보다도 명확한 지리적 현상임에도 불구하고 왜 지리교육과정에서는 교통 관련 학습 내용의 비중이 의외로 적다고 느껴질뿐 아니라 초기 교육과정기에 비해 더 적어진 것으로 보이는 걸까? 또한 교통 관련 주요 학

습내용은 여러 교육과정 개정을 거치면서도 왜 변화했다는 느낌이 들지 않을까? 변화하는 공간환경과 사회의 특성에 맞춰 교통 관련 학습내용도 변화를 추구해야 하지 않을까? 따라서 다음 장에서는 이 같은 질문들에 대한 답을 찾아보고자 한다.

### III. 지리교육에서 교통지리가 미약했던 이유와 새로운 변화 가능성

#### 1. 지리교육에서 교통지리가 미약했던 이유

사실 교통지리는 지리교육과정뿐만 아니라 지리학에서도 도시지리나 경제지리 등에 비해 그 위상이 크지 않다. 왜 지리학 및 지리교육에서 교통지리의 비중이 미약했을까? 이 문제를 다루기 위해 먼저 교통 지리의 정의와 특징을 살펴보았다.

허우궁(2018:413)은 교통지리학(transport 또는 transportation geography)은 학문적 대상으로서의 ‘교통 현상’과 접근법으로서의 ‘지리학적 관점’을 조합한 표현으로, 여러 교통 현상을 지역성, 공간조직 및 생태적 측면에서 다루는 지리학의 한 분야로 정의한다. 이 정의에서 말하는 ‘교통현상’은 교통체계, 교통체계 위에서 이루어지는 이동과 교류, 그리고 교통의 배경인 지역과 주고받는 영향 모두를 가리킨다. 또한 허우궁은 왜 교통 현상을 지리학의 연구대상으로 삼아 지리학적 관점으로 탐구해야 하는지 다음과 같이 4가지 근거를 들어 설명한다.

우선 교통은 인간의 주요 활동이며 지리적 속성을 강하게 지녔으므로, 그 자체로 훌륭한 연구대상이다. 철도와 도로 등 교통시설은 여러 장소에 걸쳐 분포하고 있으며, 공항이나 항만의 사례에서 보듯이 교통시설은 그 입지가 독특하고 규모가 방대하며 토지를 넓게 차지하고 있는 데다 여러 곳에 분산되어 있어 전형적인 지리 현상이다. 둘째 이러한 교통시설을 이용해 발생하는 흐름과 교류 역시 매우 지리적인 현상이다. 셋째 교통은 그 배후지역과 공생 관계에 있다. 교통은 다른 사회활동과 경제활동의 공간적 입지와 분포에 영향을 주는 주요 요인이며, 자연환경에 미치는 영향도 무시할 수 없다. 더 나아가 교통은 지역과 거기서 사는 사람들의 생활을 반영하므로 지역을 들여다보는 창과 같다(허우궁, 2018:413).

이 같은 교통 현상에 대한 지리학적 접근은 전공자만이 아니라 누구나 합리적이고 성찰적인 삶을 영위하기 위해 필요한 기본 교양이기도 하다.<sup>4)</sup> 하지만 교통지리학의 다면적이고 학제적인 성격은 교통지리학의 지리학 내 정체성에 대한 의문으로 이어지는 빌미를 제공하기도 했고, 교통지리학의 다면적 특성 중에서도 경제적 측면이 강조되어 경제지리학의 한 분야로 간주되기도 했다(허우궁, 2018:416,419). 이러한 배경에서 앞 장에서 살펴보았듯 고등학교 경제지리 과목이나 한국지리 과목에서 교통을 서비스 산업에 편제한 것으로 보인다.

하지만 1950년대 교통지리학이 지리학의 하위 분야로 독립하게 되었고, 특히 1950년대 후반과 1960년대 계량혁명에 의해 공간과학으로서의 지리학으로 패러다임이 전환되던 시기에 교통지리학은 그 선봉장 역할을 했다(허우궁, 2018:419). 하지만 계량적 접근에 토대한 교통지리학의 발전은 계량화가 가능한 효율성, 규모의 경제 위주로 교통에 접근함으로써 인본주의적, 구조주의적 접근으로부터 강한 비판을 받았을 뿐 아니라, 지리학 내에서 연구분야가 협소하고 고립되어 있다는 비판을 받기도 했다(Warf, 2010:2872).

이처럼 교통지리학은 계량분석적 특성이 강해 지리교육에서 교통 관련 학습 주제를 구성하기에는 학습 주제의 협의성, 전문성, 수학적 난이도 등이 높았던 것으로 보인다. 그 결과 수학적 계산이 포함된 교통지리 관련 학습 주제로 교통수단별 운송비 구조(기종점 비용과 주행 비용)만이 교육과정에 포함될 수 있었던 것으로 보인다. 요약하면 지리교육에서 교통 관련 학습 주제가 널리 수용되지 못한 이유로 먼저 교통지리학의 강한 계량분석적 특성을 꼽을 수 있다.

두 번째 이유는 교통 수요가 본질적으로 파생수요적 특성이라는 관점 때문에 교통지리가 독립적 학습 주제로 설정되기 어려웠던 것으로 보인다. 즉 교통 수요는 교통 그 자체가 목적인 경우는 드물고(여행은 교통 그 자체가 목적이 될 수 있다. 이와 관련해서는 다음 장에서 다룰 것이다), 어떤 활동을 수행하기 위하여 요구되는 수단이기 때문에 교통 수요는 본질적으로 파생수요(derived demand)라고 보는 것이다. 따라서 사람과 물자가 한 장소에서 다른 장소로 옮겨져 파생수요가 충족되면 사람의 활동에 대한 만족도와 물자의 가치가 향상되며 거기에 교통의 효용이 있다고 본다(허우궁, 2018:11-12). 이러한 이유 때문에 지리교육과정에서는 교통을 독립적인

학습 주제로 설정하기보다, 교통이라는 파생수요를 창출하는 활동 유형, 예를 들어 경제(농업, 광업, 제조업, 서비스업 등), 도시(출퇴근, 소비활동 등)를 중심으로 학습 주제를 설정하게 된 것으로 보인다.

세 번째 이유는 교통 인프라라는 기후와 지형, 경제, 도시 같은 다른 지리적 현상에 비해 가변성이 커서(예를 들어 고속도로 노선, 철도 노선 등은 매우 자주 변경된다), 교육과정 및 교과서가 이 가변성에 맞춰 현행화하기 어렵고, 일반화된 지식 수준에서 특정 지역 수준의 지식으로 구체화할 경우 사실적 지식의 비중이 지나치게 커지는 경우가 많기 때문이다. 이렇게 되면 지역마다 사실적 지식 성격의 교통 관련 지식을 학습해야 한다는 학습 부담을 가중시킬 우려가 있고, 이것이 자칫 지리는 암기과목이라는 편견을 심어줄 수 있기 때문에 지속적으로 교통 인프라 관련 학습내용이 지역지리 교육과정에서 축소되어 온 것으로 보인다.

지금까지의 분석을 정리해보면 교통이 지리적으로 중요한 현상이자 요인이기는 하지만, 개괄적이고 포괄적 수준의 일반화된 지식과 구체적 수준의 사실적 지식 사이를 적절하게 매개해줄 만한 중간 수준의 일반화된 지식이 많이 개발되지 못한 탓에, 지리교육과정에서 교통 관련 학습내용이 비중있는 지리학습 주제로 자리잡지 못한 것으로 보인다.

하지만 다음 절에서 살펴볼 최근의 변화는 교통에 대한 기존 관점을 변화시킬 것을 요구하고 있으며, 이것이 새로운 지리학 학습 주제 개발로 이어질 수 있는 가능성을 높이고 있다.

## 2. 기존 교통지리의 변화 가능성

앞 절에서 살펴보았듯이 교통지리학은 계량혁명에 의한 공간과학으로서의 지리학의 시기에 지리학의 하위학문으로서의 위상을 정립했을 만큼 계량적 접근에 토대한 법칙성, 효율성을 추구했기 때문에 가치내재적 문제와는 거리가 먼 분야로 보인다. 하지만 교통지리학의 접근법에도 변화가 생겼다.

1970년대 말 Rimmer(1978)는 교통지리학의 역사를 4 시기로 구분했는데, 첫 번째 시기인 기술적(記述的) 교통지리학의 시기에서 두 번째 시기인 계량화와 예측의 시기로 전환되었으며, 세 번째 시기는 계량화와 예측 시기의 토대가 되었던 논리실증주의에 대한 비판과 반발

의 시기였고, 이후 네 번째 시기인 교통지리학의 방향 재정립 시기가 도래했다고 보았다. 여기서 말하는 교통 지리학의 방향 재정립이란 인본주의 지리학과 급진 지리학의 영향을 받아 이를 절충한 사회계층적 관점에서 교통문제에 접근하는 것이다. 즉 갈등, 권력, 불평등의 관점에서 교통시설의 공급, 접근성, 이동성의 문제에 접근함으로써 교통지리학의 사회적 기여를 높이려 했다. 이처럼 이미 70년대 말에 교통지리학이 계량적 효율성만큼이나 형평성(equity)에 중점을 두게 되었다는 것은, 뒤에서 소개할 모빌리티 패러다임 역시 기존 교통지리학이 수행해온 형평성 논의의 맥을 잇고 있음을 방증하는 것이기도 하다. 왜냐하면 모빌리티 패러다임의 본질이 모빌리티 정의(justice)를 둘러싼 모빌리티의 정치이기 때문이다.

Rimmer가 말한 방향 재정립의 시기 이후에도 교통지리학은 새로운 연구 주제들을 발전시켰다. 허우궁(2018: 424)은 주목할 만한 새로운 연구 주제로 다음과 같은 주제를 들었는데, 이중 상당 부분은 지리교육의 학습주제로 활용될 수 있을 것이다.

첫째 교통 수요 측면에서 사회 및 인구 구조의 변화가 교통, 특히 통행에 어떤 함의를 가지며 어떤 교통 정책을 추진해야 하는가에 대한 연구이다. 예를 들어 저출산·고령화 현상으로 가구 규모 및 구성이 바뀌고 있고 여성의 역할과 사회 참여 양상의 변화에 맞추어 그에 맞는 교통 정책을 추진해야 한다. 건강에 도움이 되는 통행 방식(걷기와 자전거 등)을 모색하는 활동적 통행(active commuting) 개념도 최근에 이러한 배경에서 출현했다(전현우, 2020:411). 2021년에 발표된 제4차 국가철도망 계획(국토교통부, 2021:15)은 고령자가 많아지는 인구구조의 변화에 따라 안전한 철도에 대한 수요가 증가할 것으로 예측하고 있으며 이를 계획에 반영하고 있다. 둘째 제도와 정치 및 경제 부문에서 교통자원의 민영화와 규제완화, 민주화, 세계화 관련 연구가 활발해졌다. 특히 민영화와 규제완화는 교통지리학의 제도적 쟁점에서 중요한 주제이다. 셋째, 기술 부문으로, 기술의 발달로 발생하게 될 교통지리적 현상에 관한 연구이다. 특히 지능형 교통체계, 자율주행차의 출현과 관련된 연구가 활발하다. 넷째 환경 부문에서 지속가능한 교통에 대한 연구 흐름이다. 이 연구는 환경문제를 넘어 환경 정의까지 그 범위를 넓혔고, 앞에서 언급한 활동적 통행은 건강뿐 아니라 환경의 지속가능성과도 연결되어 활발히 연구되고

있다. 마지막으로 관광과 순례 등 종래 교통지리학의 통행 연구 범주에서 다소 비껴나 있던 활동들도 연구대상에 포함되는 경향이 뚜렷하다.

이 같은 교통지리학 내에서의 연구 흐름의 변화 및 확대 외에도 지리학 및 지리교육 내에서의 관점의 변화가 교통지리학에 주목하게 했다. 그것은 지리학이 그동안 지역(面)과 장소(點)의 이해에 더 집중하느라 선(線)과 망(網), 흐름에 대해 상대적으로 소홀했다는 반성과 함께 네트워크 지리학에 대한 관심이 강화된 것이다(허우궁, 2018:429). 지리교육학자 김병연(2018)도 영역 속에 갇힌 지역에 대한 이해는 지역을 흐름, 이동, 연결을 통하여 끊임없이 변화하고 구성되는 실체로서 바라보지 못하게 만드는 한계가 있으며, 따라서 네트워크와 유동체로서의 지역을 이해하고자 하는 관계적 관점을 강화할 필요가 있다고 주장한 바 있다.

무엇보다 교통지리학의 지평 확장에 가장 큰 영향을 준 것은 지리학뿐만 아니라 사회과학 전체 차원에서의 모빌리티(mobilities) 패러다임의 출현이다. 사회학자인 Sheller and Urry(2006)는 인류학, 문화연구, 지리학, 이주 연구, 과학기술 연구, 관광과 교통 연구, 사회학 등 사회과학 분야에서 뚜렷이 나타나고 있는 모빌리티 연구의 흐름을 ‘모빌리티 패러다임’으로 규정하고 사회과학 내에서 이 같은 ‘모빌리티 전환’이 이루어지고 있다고 선언했다.

이 선언 이후 10년만인 2016년 미국지리학회지 AAAG에서는 모빌리티 특집호(106권 2호)를 냈다. 이 특집호의 첫 번째 논문으로 모빌리티 지리학을 개관한 Kwan and Schwanen(2016:243)은 Sheller and Urry(2006)의 선언 이후 지리학 내에서 모빌리티 연구가 더욱 비상하게 되었는데, 이 같은 모빌리티 전환이 지리학에 미친 긍정적 영향을 두 가지로 설명했다. 첫 번째는 ‘모빌리티는 우리 삶, 사회, 공간 곳곳에서 일어나는 현상으로서, 예외적인 현상이 아니다’라는 모빌리티 패러다임의 핵심 교리를 지리학자들이 수용하게 되었고, 이에 따라 학술적으로 관심 가질 만한 가치가 있다고 기존에 생각하던 모빌리티 현상보다 훨씬 다양한 범주의 모빌리티 현상에 지리학자들이 관심을 갖게 되었다는 점이다. 두 번째는 모빌리티 패러다임의 가장 큰 성과라고 볼 수 있는데, 모빌리티가 공간, 장소, 네트워크, 스케일, 영역 같은 지리학의 핵심 개념으로 격상되었다는 점이다.

모빌리티 연구의 대표적 지리학자로는 Tim Cresswell,

Peter Merriman, Peter Adey 등이 있지만, 이 중에서 Tim Cresswell의 영향력이 가장 큰 것으로 보인다. 앞서 소개한 Kwan and Schwanen(2016)의 모빌리티 지리학 개관 뿐만 아니라 Cook(2018)의 모빌리티 지리학 연구 동향 소개도 Cresswell의 저작을 중심으로 이루어졌고, 그의 모빌리티 이론이 개념적으로 가장 잘 정립되었다고 평가되기 때문이다(Cook, 2018:142). 특히 Cresswell(2010a; 2010b)은 기존의 지리학에서도, 특히 교통, 관광, 이주에 관한 지리학 연구에서도 이동(movement)에 대해 계속 연구해오긴 했지만, 최근의 모빌리티(mobility) 지리학이 기존의 이 같은 연구와 어떤 차별점이 있는지 설명하는 데 주력했다.

Cresswell(2010b:554)은 모빌리티 연구의 가장 직접적인 선구자는 교통지리학이라 할 수 있는데, 모빌리티 연구가 기존 교통지리학에 비해 전체론적(holistic) 관점을 띠며 이 관점 때문에 모빌리티 연구는 과학과 사회과학을 인문학과 연결시키는 역할을 한다고 설명한다. 즉 기존의 교통지리학에서는 A 지점에서 B 지점에서의 측정 가능하면서 지도화가 가능한 이동이라는 객관적, 일차적 영역에만 관심을 가졌다면, 모빌리티 연구에서는 이 이동의 과정에서 어떤 경험을 하고 어떤 의미를 부여받게 되며, A 지점과 B 지점을 연결시키는 선과 관련된 사회적, 문화적, 정치적 맥락이라는 질적, 이차적 영역까지 관심을 갖는다.

이 같은 모빌리티 연구의 특성으로 인해, Shaw and Hesse(2010)를 비롯한 상당수 지리학자들은 기존 교통지리학과 모빌리티 연구 간의 결합 또는 다리놓기를 통해 얻을 이점이 많다고 보았다. 즉 기존 교통지리학의 관심이 A 지점에서 B 지점으로 가는 효율적인 방법에 대한 이해에 그쳤다면, 모빌리티 연구와의 결합을 통해 A 지점에서 B 지점으로 가는 것 그 이상을 이해할 수 있다고 기대한다(Cresswell, 2010b).<sup>5)</sup> 이처럼 모빌리티 연구가 이동의 경험, 의미에 대한 관심이 높다보니, 상당수 모빌리티 연구가 문화기술적 연구로서 비재현적, 수행론적 연구물인 경우가 많다. 모빌리티 패러다임에서 모빌리티를 단순(mobility)가 아니라 복수(mobilities)로 표현하는 것도 이러한 맥락에서이다(Sheller and Urry, 2006:221).

따라서 모빌리티 패러다임에서 이동은 단지 장소와 장소 사이를 오가는 행동이나 일터와 사회 편의시설에 접근하는 과정으로만 간주되지 않는다. 이동이란 세상의 존재 방식의 하나이므로, 이동을 일으키는 기회와 제

약, 이동의 경험과 의미, 이동이 사회, 경제, 정치 전반에 가져오는 영향을 조명할 수 있게 도움으로써 전통적인 교통지리학이 다루지 못했던 부분을 채우는 역할을 한다고 평가할 수 있다. 예를 들어 그동안 이동속도에 대한 집착 때문에 오랫동안 기술적 개선과 교통시설 공급에 치중해왔는데, 이처럼 속도에 집착하여 통행시간의 '조그만' 감축에 '큰' 의미를 부여한 결과는, 자동차 의존도의 심화, 자연환경의 훼손, 지속가능하지 못한 거대도시의 출현, 불균등한 공간의 생산이었다. 하지만 모빌리티의 관점에서 보면 통행 시간이 목적지로 가는 데 겪어야만 하는 비효용이기만 한 것이 아니라 그 자체로 유용한 활동이자 시간이 될 수 있다. 예를 들어 이동하는 과정에서 속도감을 느끼고, 이동 경로에서 풍경의 아름다움이나 다양한 매력을 즐길 수 있다(Urry, 2007; 강현수·이희상 역, 2016; Lyons and Chatterjee, 2008; 허우궁, 2018).

모빌리티에 대한 이 같은 관점은 교통이 그 자체로 목적이 아닌, 특정 활동을 위한 수단, 즉 파생수요이기 때문에 주요 학습대상이 되지 못했던 기존의 제약을 극복할 수 있는 근거가 될 수 있다.

또한 셸러(Sheller, 2018; 최영석 역, 2019)는 현재 전지구적인 주요 이슈인 기후변화, 도시화, 이주라는 세 가지 위기는 이동성(mobility) 및 부동성(immobility)의 문제와 얽혀 있고 불균등한 모빌리티가 보여주는 부당한 권력 관계에 주목하게 한다는 공통 분모를 갖고 있기 때문에, 모빌리티 정의의 관점에서 기존의 기후 정의, 환경 정의, 공간 정의를 모두 연결시키고 아울러야 한다고 주장한다. 이는 모빌리티의 문제가 궁극적으로 '정의'라는 가치지향적 관점과 연결된다는 의미이기도 하다.

그러나 모빌리티 패러다임 이후에야 교통지리학에서 계량적 접근이 아닌 사회정적 접근을 취하기 시작했다고 볼 수는 없다. 앞서 Rimmer(1978)에서 확인했다시피 이미 1970년대 말에는 교통지리학의 방향 재정립에 의해 효율성뿐 아니라 형평성의 문제를 교통지리학의 2대 접근법으로 설정했다. 교통지리학이 교통 자원의 배분을 둘러싼 형평성의 문제에 관심을 가질 수밖에 없었던 이유는 교통지리학은 지리학의 다른 하위 분야 중에서도 정책 결정에 상당히 많이 개입하는 분야이기 때문이다(Warff, 2010:2872).

다시 말해 산업단지의 입지 같은 문제는 전문가의 판단에 많이 의존하는 영역인데 비해, 교통자원의 배분과

같은 문제는 많은 사람들의 삶에 직접적이고 지속적으로 영향을 미치는 영역이기 때문에 시민들의 정책 참여와 평가가 점점 더 중요해지고 있다. 따라서 시민들이 합리적이고 민주주의 정신에 입각한 의사결정을 할 수 있는 능력을 갖추게 하려면, 일찍부터 초중고 교육과정을 통해 다양한 교통 현상에 대한 정확하고 풍부한 지식을 갖추고 그에 토대한 바람직한 가치판단을 할 수 있는 교육이 강화되어야 한다. 그런 점에서 교통 및 모빌리티에 관한 학습은 우리 삶에서 여러 부문과 연결되면서 갈수록 중요해지고 있는 교통 및 모빌리티 현상에 대한 풍부한 이해와 더불어 그동안 지리교육에서 부족하거나 미숙하게 다뤄져 온 가치 학습을 강화하는 계기가 될 수 있다.

따라서 다음 장에서는 지리교육의 지평 확장을 위하여 교통 및 모빌리티를 주제로 한 새로운 지리학습주제 개발안을 제안해 보고자 한다.

#### IV. 교통 및 모빌리티를 중심으로 한 새로운 지리학습주제 개발안

본 연구에서 ‘교통 및 모빌리티’라는 병립적 표현을 사용하는 이유를 먼저 설명하고자 한다. 3장까지 살펴본 바에 따르면 모빌리티 패러다임은 기존 교통지리 연구와는 다른 변화를 주도하고 있다. 하지만 모빌리티 지리학의 대표 연구자 중 한 명인 Merriman(2015:93)조차 모빌리티 연구가 기존의 교통 연구 등에 비해 얼마나 새로운지, 얼마나 유용한가에 대해 확신하지 못하는 연구자들이 분명 존재하며, 모빌리티 학자들이 기존 교통 연구 영역 등에서 성취한 중요한 연구성과를 간과하고 있다는 점도 인정한다. 그러나 동시에 그는 지리학자들이 모빌리티 패러다임을 통해 예술, 인문학, 사회과학 간에 놓인 칸막이에 다리를 놓으면서 지리적 접근법의 프로파일(profile)을 넓힐 수 있기를 바란다고 밝혔다. 따라서 본 연구에서도 기존 교통지리학의 연구 성과를 이어받으면서도 새로운 모빌리티 패러다임의 접근법을 수용하는 방식을 취하고자 한다. 그래서 ‘교통’이란 전통적 연구주제를 새로운 연구주제인 ‘모빌리티’로 완전히 대체하지 않고 ‘교통 및 모빌리티’라는 병립적 표현을 사용하는 것이 적절하다고 판단했다.

지금까지 논의된 교통 및 모빌리티를 중심으로 한 새

로운 지리학습주제를 구성하는 방안으로 크게 두 가지 접근을 취했다. 한 가지 접근은 기존 지리교육과정 체제에 교통 및 모빌리티 관련 학습주제를 추가 및 보완하는 방법이다. 또 한 가지 접근은 2015 교육과정때 신설된 진로선택 과목 여행지리 과목에 적용하는 방법이다. 특히 최근의 모빌리티 연구는 객관적인 지식 외에도 경험, 의미, 상상과 관련된 주관적·정의적 영역의 비중이 높기 때문에 논란불가한 정답이 도출되는 지식의 비중이 높아야 하는 한국지리나 세계지리 같은 수능선택과목에 적용하기가 쉽지 않다. 반면 여행지리 과목은, 수능선택 과목의 한계로 인해 제공하지 못한 다양한 학습 경험을 제공할 수 있다는 장점을 이 모빌리티 관련 학습주제를 통해 적극적으로 활용할 수 있을 것이다.

따라서 다음 절에서는 이 두 가지 접근을 각각 ‘기존 교통 관련 지리학습주제의 내용 심화 및 확대 방안’ 그리고 ‘여행지리 과목의 학습주제로 개발하는 방안’으로 명명하여 구체적 내용을 제안하고자 한다.

#### 1. 기존 교통 관련 지리학습주제의 내용 심화 및 확대 방안

기존 교통 관련 지리학습주제의 내용을 심화 및 확대하는 방안으로 제안하는 방안은 3가지인데, 기존 교통수단의 발달 관련 내용을 보완하는 방안이 첫 번째이다. 그리고 두 번째와 세 번째 방안은 스케일과 관련 있다. 즉 교통과 공간의 관계는 국가-대륙적 수준인가, 도시-개인 수준인가에 따라 접근법이 다를 수밖에 없는데(허우궁, 2018:4), 특히 지구적 스케일로 확대하면 여객보다 화물 운송이 중요해지고, 도시 스케일에서는 사람들의 이동이 더 중요해지는 특성이 있다(Rani, 2019:1899). 이 점을 고려하여 두 번째 방안은 교통과 글로벌 경제, 세 번째 방안은 교통과 정주환경으로 명명하였다.

##### 1) 교통수단의 발달 관련 학습 내용 심화 및 확대

교통수단의 발달은 교통 관련 지리학습주제로 가장 오랜 역사를 가진 전통적이고 필수적인 학습주제이다. 하지만 구체적인 학습내용은 앞에서 살펴본 것처럼 개괄적이고 일반적인 서술에 그치고 있어 별도의 학습이 필요 없는 상식 수준의 지식으로 보인다. 하지만 교통수단의 발달은 실질적인 지리적 변화를 유발했고, 이 같은 지리적 변화가 우리의 삶에 많은 영향을 주었다.

따라서 각 교통수단별로 어떠한 공간적 변화를 가져왔는지에 대한 구체적이고 상세한 학습내용으로 심화 및 확대될 필요가 있다.

다시 말해 각 시대별 대표적 교통수단의 혁신을 구체적인 사례, 특히 기술을 이용한 자연에의 적응 및 극복을 통한 지리적 변화 사례에 초점을 맞춘 내용을 보완할 수 있다. 예를 들어 역풍에도 운항가능한 캐러벨 배의 특성이 어떻게 대항해시대를 열 수 있었는지를 학습함으로써 교통수단의 발달과 원양항해 간의 관계를 이해할 수 있다. 또한 1966년 컨테이너의 발명 이후 컨테이너를 이용한 화물수송이 보편화되면서 컨테이너 전용선의 표준화가 진행되었는데, 1980년대 컨테이너 용량 표준이 된 파나마스급(Panamax)은 파나마 운하와 무슨 관련이 있으며, 최근 파나마 운하 확장공사는 컨테이너 용량 표준의 확대와 무슨 관련이 있는가 등을 학습함으로써 오늘날과 같은 세계화 시대에도 여전히 각 지역의 지리적 특성에 적응하거나 지리적 특성을 변형시킴으로써 원활한 세계 교류가 이루어지고 있음을 이해할 수 있다. 또한 항공교통 부문에 처음 도입된 허브-앤-스포크(hub-and-spoke) 시스템의 특성과 이 시스템이 추구하는 밀도의 경제와 범위의 경제 효과로 인해 지리적 현상이 어떻게 변화하고 교통 접근성은 어떻게 변화하고 있는지에 대한 학습 내용도 이 주제학습에 포함될 수 있다. 이뿐 아니라 공유 자동차나 공유 전동킥보드(고민경, 2020) 같은 모바일 기술과 교통수단과의 결합 등으로 인한 생활문화의 변화 등이 보다 적극적으로 새로운 지리학습 주제로 개발될 수 있을 것이다.

이를 위해서는 교통수단의 발달이 공간환경에 미친 영향에 대한 연구성고가 보다 풍부하고 체계적으로 정리될 필요가 있는데, 이는 후속 연구 등을 통해 추진되어야 할 것이다.

## 2) 교통과 글로벌 경제 관련 학습 내용의 심화 및 확대

교통과 글로벌 경제 관련 학습 내용으로는 주로 화물 운송에 대한 내용이 중심이 된다. 국제물류에서 활용되는 화물운송 수단으로는 도로, 철도, 파이프라인, 항공, 해운 등 다양하나, 가장 중요한 역할을 하는 것은 해운이다. 이는 지구 표면의 대부분이 바다로 이루어진 탓이 주된 원인이지만, 1970년대 이후 컨테이너선로 대표되는 물류 분야의 혁신이 큰 영향을 미치고 있기 때문이다. 더

구나 1990년대 이후에는 해운에만 특화되었던 컨테이너가 복합운송시스템을 통해 내륙 수송까지 확대되면서 글로벌 경제 시스템에 많은 영향을 주고 있다(이정운, 2015).

복합수송(intermodal transport)이란 출발지에서 목적지까지 적어도 두 가지 이상의 운송 수단을 이용하여 화물을 수송하는 것을 말한다. 예를 들어 트럭으로 운송된 내륙화물을 항구에서 다시 배에 실어 대양을 횡단한 다음 항구에서 하역한 화물을 다시 트럭이나 기차 같은 내륙화물 운송수단을 이용하여 목적지까지 수송하는 것을 말한다. 이 과정에서 운송수단이 바뀔 때마다 ‘적환지 비용’이 추가로 소요된다. 그런데 컨테이너의 발명을 통해 복합수송도 일관수송이 가능하게 되었다. 일관수송(unit load system)이란 컨테이너나 짐판(pallet) 등을 활용하여 화물을 표준규격의 크기나 무게로 묶어 출발지에서 목적지까지 한번도 풀어헤치지 않고 운송하는 방식을 말한다. 이 같은 일관수송 체계의 정립은 운송비(특히 적환지 비용)를 혁신적으로 낮추면서 글로벌 경제를 활성화시키는 데 기여하였다.

현행 지리교육과정에서는 세계지리 과목에서 주요 식량 및 에너지 자원의 이동을 수출입국의 방향성 측면에서만 다루고 있고, 한국지리 과목에서는 다국적 기업의 생산단계별 입지 분산 전략을 학습할 때 원료 및 상품 운송비만 간략하게 다루고 있다. 하지만 2021년 수에즈 운하에서의 대형 컨테이너선 에버그린호 좌초 사건이 세계적 주목을 끌었던 이유도 이 사건으로 수에즈 운하의 운항이 막히면서 세계 물류에 미친 막대한 영향 때문이었다. 따라서 세계 물류의 주요 지리적 이동 경로, 그에 따른 지경학적·지정학적 주요 지점의 특성, 컨테이너선 같은 물류 수송 교통수단의 변화가 세계 물류의 지리적 이동 경로에 미치는 변화와 그에 따른 지역 변화 등이 지리학습 주제로 개발될 수 있을 것이다. 최근에는 국내에도 「나는 커피를 마실 때 물류를 함께 마신다」(이성우, 2020) 같은 우리의 생활 및 환경과 밀접한 관련 있는 물류에 대한 대중 교양서가 출판되었는데, 이를 통해서도 물류에 대한 지식이 현대사회 시민들에게 기초 교양이 되고 있음을 알 수 있다.

또한 일관수송 체계의 확산은 세계적 물류 흐름에만 영향을 주는 것이 아니다. 일관수송 체계의 확산은 내륙의 도로, 다리, 육교, 신호등, 도로표지판 등도 컨테이너 기차나 컨테이너 트럭이 무리없이 지나다닐 수 있도록

정비되어야 함을 의미한다(허우궁, 2018:80-81). 2018년 남양주시 다산신도시 아파트 단지에 택배 대란이 발생한 근본적 원인은 기존 지하주차장 높이 관련 건축 규정이 택배 차량의 높이에 맞게 미리 개정되지 못한 탓이었다. 이 같은 사례를 통해서도 원활한 물류 이동을 위한 일관수송 체계가 구축되기 위해서는 전체 공간에 걸친 체계적이고 계획적인 변화가 요구됨을 알 수 있는데, 이 같은 내용도 새로운 지리학습주제로 구성될 수 있을 것이다.

### 3) 교통과 정주환경 관련 학습내용의 심화 및 확대

교통과 정주환경 관련 지리학습주제로는 사람들의 이동의 기본 단위인 통행과 관련된 내용을 우선적으로 고려할 수 있다. 통행이란 한 장소에서 수행되는 활동과 다른 장소에서 수행되는 활동 사이에서 발생하는 이동(movement)을 말한다. 도시 내에서의 사람들의 통행은 매우 복잡다기하지만 지리적 측면에서 주목하는 경향성, 즉 통행 패턴은 거리조락성(distance decay)과 시공간동조성(time-space synchronization) 두 가지이다(허우궁, 2018:173-179). 거리조락성은 거리가 멀어질수록 이동이 줄어드는 경향성을 말하는 것이고, 시공간동조성은 '러시 아워(rush hour)'처럼 특정 시간대에 특정 공간에서 이루어지는 활동이 규칙성을 띠는 현상을 말한다. 이 시공간동조성으로 인해 하루, 한 주를 주기로 통행의 빈도, 방향, 목적지 등에서 규칙성을 발견할 수 있다. 대표적인 현상이 도시내 통근이라고 할 수 있다. 러시 아워도 도시 내에서 공통된 출퇴근 시간대에 공통된 공간 쪽으로 대규모 이동이 집중되면서 발생하는 교통 정체 현상을 말하는 것이다.

모빌리티 지리학자인 데이비드 비셀(Bissell, 2018; 박광형·전희진 역, 2019)의 「통근하는 삶: 통근은 어떻게 도시를 변화시키는가」는 호주 시드니를 사례로 도시 통근자들의 모빌리티에 대한 수행적 방법론을 적용한 연구이다. 예를 들어 통근이라는 반복적인 이동 경험 속에서 사람들은 어떤 사회적 관계를 맺고, 대중교통 속에서도 휴대용 음악 재생기 등 전자기기의 활용을 통해 어떻게 자신만의 개인화된 환경을 만들어내는지, 그리고 "이동은 그 자체가 목적이 아니라, 매우 빠르고 효율적이어야 한다는 기대 때문에" 이동의 지체가 얼마나 일상적 분노와 짜증을 유발하는지, 그리고 이러한 어려움을 보다 많은 사람들이 회피하거나 줄일 수 있도록 어떻게 통

근자들이 서로 연대하는지 등도 세밀히 보여주고 있다. 비셀은 시드니 시민들이 삶의 질을 높이기 위한 시민운동으로 벌인 '교통이 그런 변화를 만든다 프로젝트(The Transit Makes Such a Change project)'를 그 사례로 소개한다. 시드니 시민들이 이 프로젝트에서 만든 슬로건은 "400에서 15에서 1"인데, 사람들이 있는 곳에서 400미터 이내에 대중교통이 있을 것, 대중교통이 15분 이내의 빈도로 운행될 것, 1개의 승차권으로 모든 여정이 완료될 수 있을 것을 뜻한다.

이같은 학습주제는 도시뿐 아니라 섬 같은 교통소의 지역에도 적용할 수 있다. 즉 교통소외지역에 거주하는 사람들의 통행 패턴에서 나타나는 특성과 그것을 틀지우는 공간의 구조적 특성 그리고 사람들이 통행을 실천하는 과정에서 느끼는 문제들을 도출하여 해결방안을 모색함으로써 정주환경의 질을 높이는 지리학습주제를 개발하는 방안을 고려해볼 수 있다. 이는 특히 고등학교 통합사회 대주제 '행복의 지리 영역 주제인 '행복한 정주환경 만들기'와 연결될 수 있으며, 또 다른 대주제 '생활 공간'에도 다양하게 적용될 수 있다.

예를 들어 자동차 중심의 불완전한 도로가 아니라 버스, 자전거, 보행자를 포함한 모든 도로 교통수단 이용자가 안전하게 이용할 수 있는 도로를 만들자는 완전도로(complete streets) 운동도 교통 문제 해결뿐만 아니라 교통 안전, 국민 건강, 기후변화 대응, 교통약자, 경제활성화 등을 위한 다면적 정책(정경옥 등, 2011)으로서 교통과 정주환경 관련 학습사례로 활용할 수 있을 것이다.

무엇보다 이 완전도로 운동을 포함하여 교통 및 모빌리티라는 주제는 '사회적 배제'(노시학, 2007; 2014)의 문제를 가장 현실적이고 구체적이며 가치적으로 다룰 수 있는 주제이기도 해서 정의 및 가치 중심의 지리학습 주제로 적극 개발할 필요가 있다.

## 2. 여행지리 과목의 주요 학습주제로 개발하는 방안

교통 및 모빌리티 학습주제는 여행지리 과목에 적용하기에 매우 적합하다. 먼저 여행지리 과목은 승능 출제 등의 이유로 일반화된 지식의 비중이 커야 하는 일반선택과목과는 달리 수행평가 위주의 과목이면서 비승능과목이라는 진로선택과목의 특성으로 인해, 사례중심 학습주제가 가능하고 이를 통해 구체적이고 생생하고 세

부적인 지식, 기능, 가치 및 태도 등을 학습하고 적용할 수 있다.

또한 여행에서 교통은 이동 시간 및 경비, 거리의 최소화를 최선으로 보지 않고, 교통수단의 이용 경험 자체가 여행의 목적이자 대상이기도 해서 새로운 모빌리티 패러다임의 연구성과를 적용하기에도 매우 적합한 과목이다. 모빌리티 패러다임을 선도한 존 어리(John Urry)가 관광현상을 사회과학적 관점에서 탐구한 명저 「관광객의 시선 *Tourist Gaze*」(Urry, 1990)의 저자이기도 하다는 점에서도 모빌리티와 여행 간의 긴밀한 관계를 짐작해 볼 수 있다.

이러한 배경에서 현행 여행지리 과목의 성취 기준에 포함된, 교통수단의 발달이 여행의 방식에 어떠한 영향을 주었는지를 보다 구체적이고 세부적으로 학습할 수 있도록 내용이 보완될 필요가 있다. 예를 들어 다음과 같이 교통수단의 발달에 따른 여행자의 경험 변화 관련 내용을 학습할 수 있다.

과거 동물이 끌던 교통수단은 여행자가 공간을 친숙하게 느끼게 해주었다. 그러나 증기력의 도입으로 동물이 끌던 교통수단은 시대착오적으로 느껴졌고, 여행자와 여행 공간 간의 밀접한 관계는 분리되었다. 속도와 평탄함이 동물이 끌던 불규칙했던 교통수단과는 달리, 철도는 일관된 속도로 부드럽게 이동했으며, 기차를 움직이는 메커니즘이 대부분의 여행자에게는 잘 보이지도, 이해되지도 않았다. ...비행기는 공간 축소 기술의 경이적 사례인데, 속도를 영광스럽게 느껴지도록 하는 경향이 있는데, 빠른 속도는 권력, 진보, 지위, 부와 동등시하는 문화를 반영한다(Warf, 2011:147).

이처럼 여행지리 과목은 교통 및 모빌리티 관련 학습 주제를 보다 과감하고 도전적으로 구성하고 적용해볼 수 있는 적절한 과목으로 판단된다. 또한 2022 개정 교육과정에서는 여행지리 과목이 융합선택과목으로 편제될 예정이므로 더욱 적극적으로 학제적 성격이 강한 교통 및 모빌리티 관련 지리학습 주제를 융합적으로 개발할 수 있을 것이다.

여기서 구체적으로 제안하고자 하는 여행지리 과목에서의 교통 및 모빌리티 관련 지리학습 주제는 3가지이다. 첫 번째는 여행의 의미와 교통수단 이용 경험 간의 관계에 대한 학습주제이다. Jain and Lyons(2008)은 그

동안 경제적인 관점에서만 해석되어온 여행에 소요되는 시간, 특히 교통수단 이용 시간은 최소화되어야 한다는 것이 최고의 목적이었다고, 이 때문에 여행에 소요되는 시간은 희생되는 시간으로 취급되어 왔다는 전통적 관점을 새로운 관점에서 접근했다. 즉 개인 수준에서 여행에 소요되는 시간이 짐(burden)이 아니라 선물(gift)이 될 수 있다는 점을 질적 연구방법을 통해 드러냈다. 통근을 위해 규칙적으로 교통수단을 이용하는 사람들에게도 통근에 소요되는 시간이 긍정적인 의미를 갖기도 하는데, 이 긍정적 의미의 여행 시간은 크게 3가지 유형으로 분류될 수 있다. 한 가지 유형은 출발지와는 다른 목적지의 사회적 환경과 정체성 등에 적응하거나 준비하는 시간, 즉 '전환 시간(transition time)'으로서의 여행 시간의 의미이다. 두 번째 유형은 여행 시간이 외부 세계와의 단절을 통해 명상하고 휴식할 수 있는 시간, 즉 '단절의 시간(time out)'으로서의 의미이다. 세 번째 유형은 앞의 두 가지 유형의 시간과도 관련이 있고 정보화 시대의 도래로 가능해진 것인데, 이동하는 시간을 서류나 책, 신문을 읽으면서 보내거나 최근에는 스마트폰 등을 통해 음악을 듣거나 사회적 네트워크에 참여하는 시간으로 활용하는데 이를 '도구 활용 시간(equipped time)'으로 유형화했다.

이 같은 3가지 유형의 시간은 통근뿐 아니라 실제 여행을 할 때 교통수단 이용시 어떤 유형의 시간을 선택함으로써 여행의 의미와 경험을 구성할 것인가를 결정할 때 유용한 지식이 되어줄 것이다. 또한 이 같은 3가지 유형의 여행 시간을 구성하기 위해 공항이나 터미널의 시설(터미널 및 공항의 서점 등) 및 장치, 교통수단 내에 구비된 설비와 서비스 등의 특성을 탐구해볼 수도 있다.

두 번째 학습주제는 교통수단의 발달과 여행의 유형 간의 관계에 대한 심화된 학습 주제이다. 예를 들어 1841년 설립된 세계 최초의 여행사로서 오늘날과 같은 대중관광의 시대를 개막한 Thomas Cook and Son의 설립 배경은 당시 영국에서 적자 운행되고 있던 기차 회사와 협상하여 단체할인요금 적용을 통해 대중적이고 조직적인 기차여행상품을 기획한 데 있었다(Lash and Urry, 1994; 박형준·권기돈 역, 1998). 또한 크루즈 여행 산업의 출현은 대중적 항공기(보잉 747)의 보급으로 속도에서 경쟁력을 상실한 대서양 횡단 정기선의 운항이 중단된 1960년대 이후이다. 당시 보잉 747기는 런던-뉴욕 간 이동에 8시간이 소요된 반면 대서양 횡단 정기선



은 4일이나 소요되었기 때문에, 대서양 횡단 정기선을 크루즈선으로 개조한 크루즈회사에서는 속도에 집착하는 대신 비좁은 비행기와는 달리 넓은 보행로, 수영장, 레스토랑, 극장, 카지노 시설처럼 호텔이나 테마파크 같은 선내 서비스와 쾌적함(amenity)에 주력함으로써 차별화된 여행 경험 자체를 경쟁력으로 삼아 새로운 여행 유형으로 부상할 수 있었다(Rodrigue *et al.*, 2013). 이처럼 교통수단의 발달이 새로운 여행 유형의 출현과 어떤 관련이 있으며, 이것이 우리의 여행 경험과 지리적 세계의 변화에 어떤 영향을 주었는지와 관련된 구체적인 학습내용들이 개발될 필요가 있다.

세 번째 학습주제는 교통수단 이용을 둘러싼 여행의 민주화 관련 학습주제이다. 앞에서 살펴보았듯이 교통수단을 둘러싼 형평성, 정의의 문제는 교통 및 모빌리티 연구에서 중요한 주제인데, 이는 여행의 영역에서도 마찬가지이다. 1867년에 설립된 미국 풀먼 궁전차 회사(Pullman Palace Car Company)의 침대차 운행을 둘러싼 흑백 인종차별(흑인 이용 불가) 및 계급 갈등(비싼 요금)의 문제를 다룬 이민용(2020)의 연구에서도 알 수 있듯이, 여행의 영역에서도 사회정의 및 형평성을 둘러싼 이슈는 중요한 학습주제이며, 이는 여행의 민주화와 밀접히 관련 있는 주제이다.

특히 1967년 UN이 국제관광의 해를 지정해 관광은 모든 사람들, 모든 나라의 정부가 찬양하고 권장할 가치가 있는 기본적이면서 가장 바람직한 인간활동이라는 결의문을 채택한 이후로 복지 관광 개념이 확산되어 왔다. 이에 따라 관광(여행)은 인간의 삶의 질을 높이는 기본권으로서 이러한 권리를 행사하기 어려운 여건에 놓인 소외계층(청소년, 노약자, 장애인, 저소득층 등)을 위한 국가 차원의 복지관광 정책이 추진되고 있다(문보영·김광남, 2012). 2005년에는 UN 세계관광기구(UNWTO) 총회에서 '모두를 위한 접근가능한 관광(accessible tourism for all)'이 정책의제로 채택되면서 장애인, 고령자, 임산부, 영유아·어린이, 외국인 등을 포함한 '모든 사람이 자유롭게 즐기는 관광'을 위한 보다 적극적인 정책들이 실현되고 있다. 이중 대표적인 정책이 무장애(barrier-free) 관광 정책인데, 여기서 '무장애란 의미는 물리적·사회적·제도적·심리적 장벽을 제거한다는 포괄적 의미이다(조아라, 2019). 하지만 이중에서도 여행의 본질적 특성이 집을 떠나 이동한다는 것이기 때문에 무장애 관광 정책의 핵심중 하나가 교통 및 모빌리티의 접근성이라 할

수 있다. 따라서 교통 및 모빌리티 접근성을 둘러싼 사회정의 및 복지 등 여행의 민주화 관련 학습주제도 여행지리 과목에서 집중적으로 개발해야 할 학습주제라 할 수 있다.

## V. 나가며

본 연구는 지리교육과정 학습내용의 지평을 확대하기 위하여 새로운 지리학습 주제로서의 교통 및 모빌리티 지리의 가능성을 탐색하고 구체적인 제안을 하려는 목적으로 수행되었다. 이를 위하여 먼저 그동안 지리교육과정에서는 교통 관련 지리학습내용이 어떻게 변화해왔는지를 살펴보았다. 그 결과 교통 관련 학습내용은 계통 지리적 접근으로 경제지리 단원에서 서비스 산업의 내용 일부로 다루어져 왔고, 지역지리적 접근으로는 지역성을 구성하는 한 요소로서 다루어져 왔으나 지역지리 단원의 비중이 줄어들고 지역주제 중심 체제로 바뀌면서 교통 관련 주요 학습내용은 경제지리 단원의 하위주제 위주로 축소되었고 2015 교육과정에서는 중학교 사회 과목과 고등학교 세계지리 과목의 성취기준에 '교통'이 포함되지 않을 만큼 상대적으로 내용 비중이 줄어든 경향을 보인다.

이에 따라 본 연구에서는 지리교육에서 교통지리 관련 주제가 미약했던 이유를 추론하고 교통지리 연구주제의 확장 및 모빌리티 패러다임의 출현 등으로 인한 새로운 변화 가능성을 탐색했다. 그 결과 기존의 교통지리 관련 지리학습내용을 심화·확대할 수 있는 방안으로 '교통 및 모빌리티'를 중심으로 한 새로운 지리학습주제 개발 방안을 제안하였다. 개발 방안은 크게 두 가지인데, 하나는 기존 교통 관련 지리학습주제의 내용을 심화 및 확대하는 방안과 또 하나는 고등학교 진로선택과목인 여행지리 과목의 주요 학습주제로 개발하는 방안이다. 여기서 제안한 '교통 및 모빌리티'를 중심으로 한 새로운 지리학습주제에 대해서는 후속 연구를 통해 보다 체계적이고 엄밀하게 검토될 필요가 있을 것이다.

마지막으로 첨언하고 싶은 바는, 독일의 초등 지리교육과정을 분석한 이강용(2019)의 연구를 통해 독일에서는 초등 저학년년부터 이동 개념을 학습할 때 보행자 및 자전거 또는 대중교통 이용 같은 교통 관련 생활밀착형 지리학습내용이 상당히 다루지고 있음을 알 수 있는데,

이처럼 우리 삶과 밀접한 주제이면서 일반화된 지식과 구체적인 사실적 지식 사이에 의미 있고 유용한 중간 수준의 교통 및 모빌리티 관련 지식들이 초·중·고에 걸쳐 계열성 있게 개발될 수 있도록 기존 여러 학문 및 새로운 학문 분야에서 생산해낸 성과물들을 발굴하고 융합하는데 지리교육 연구자들도 더욱 더 적극적으로 도전해보자는 것이다. 이는 새로운 지리학의 연구성과를 받아들여 미래지향적 교육과정에 대비해야 한다는 주장(박철웅, 2012)을 넘어, 미래지향적 교육과정을 주도하는 지리교육의 과감한 도전이 될 것이다.

註

- 1) 교통지리학은 본래 경제지리학에서 시작되었기 때문에, 오래 전부터 이동성과 경제발전 간의 관계에 관심을 가졌다(Warf, 2010:2875).
- 2) 경제지리 과목 전체적으로도 7차 교육과정과 2007 개정교육과정 모두 6개 대단원으로 구성되었고, 2007 개정 교육과정에서 서비스 산업이 기존 1개 단원에서 2개 단원으로 확대되어 서비스산업의 비중이 늘었다는 점을 제외하면 큰 차이가 없으며(조성욱, 2014:5), 이 서비스산업도 정보사회 관련 비중이 늘었을뿐 교통 관련 학습내용의 차이는 거의 없다.
- 3) 다만 표 3의 ‘주요학습내용’에서와 같이 중학교에서는 성취기준 해설에서 서비스업의 입지 변화에 영향을 주는 요인으로 교통이 언급되고 있다.
- 4) 허우궁(2018:5) 역시 교통을 다루는 책은 전공 교재로서뿐 아니라 누구나 읽을만한 것이어야 한다는 생각하에 자신의 교통 지리학 개론서 제목을 ‘교통 지리학’이 아닌 ‘교통의 지리’라 붙였다.
- 5) 물론 모빌리티 연구에 대한 비판도 있다. 예를 들어 모빌리티 연구는 거의 모든 현상을 모빌리티의 범주에 포함시키고 있는데 이처럼 모든 것이 모빌리티라면, 모빌리티는 결국 아무것도 아니게 된다는 비판, 그리고 모빌리티 연구는 지리학 내에서 오랜 전통을 가진 기존의 이동(movement) 연구와의 차별성을 강조하지만 이 차이는 실제보다 과장되기 쉽다는 비판 등이 있다(Cook, 2018:143).

참고문헌

강대현 등, 1968, 「지리I」, 서울: 교학사.  
 교육부, 1997, 「사회과 교육과정(교육부 고시 제1997-15호 [별책7])」.  
 교육부, 2015, 「사회과 교육과정(교육부 고시 제2015-74호 [별책7])」.  
 교육부, 2018a, 「사회 3-1」.  
 교육부, 2018b, 「사회 4-1」.  
 교육부, 2019, 「사회 5-1」.  
 구정화·변순용·장준현·김재준·황병삼·최준화·황지숙·박상재·엄정훈·한보라, 2020, 「통합사회」, 서울: 천재교육.  
 문교부, 1979, 「국토지리」.  
 박동원 등, 1986, 「지리I」, 서울: 동아출판.  
 박종관·홍현철·양향자·윤지현·김기남·김지호·신혜은, 2020, 「여행지리」, 서울: 천재교과서.  
 신정엽·이정식·이경희·양희경·김봉수·유상철·박재현·박찬영·박철진, 2020, 「한국지리」, 서울: 천재교과서.  
 이찬 등, 1986, 「지리II」, 서울: 교학사.  
 이찬 등, 1990, 「지리I」, 서울: 교학사.  
 조동규·형기주·반용부, 1989, 「지리」, 파주: 고려서적주식회사.  
 조성호·이강준·홍철희·박성계·백승진·신준, 2022, 「여행지리」, 서울: 씨마스.  
 최운식·황만익·김학훈·장영진·이경희, 2003, 「경제지리」, 서울: 지학사.  
 허우궁·김혁제·전성빈·정진권·표명래, 2002, 「경제지리」, 서울: 교학사.  
 황재기·허우궁·성효현, 1991, 「한국지리」, 서울: 교학사.  
 강창숙, 2020, “고등학교 한국지리 교육과정 변천과 지역 단위 구성의 특징” 한국지리환경교육학회지, 28(2), 1-23.  
 고민경, 2020, “공유 퍼스널 모빌리티 이용에 따른 도시 경합 정동적 플랫폼 도시론(affective platform urbanism)을 위한 시론적 연구” 한국도시지리학회지, 23(3), 35-47.  
 국토교통부, 2021, 제4차 국가철도망 구축계획(2021-2030).  
 김병연, 2018, “지역지리 교육에서 ‘지역’ 이해의 한계와 대안 탐색” 한국지역지리학회지, 24(1), 222-236.  
 노시학, 2007, “교통이 사회적 배제에 미치는 영향” 국토지리학회지, 41(4), 457-467.  
 노시학, 2014, “교통의 사회적 영향에 관한 이론적 고찰: 형평성과 사회적 배제 개념을 중심으로” 교통연구, 21(4), 67-86.

- 문보영·김광남, 2012, 「재미있는 관광이야기」, 파주: 교문사.
- 박동한, 2020, “지리교육의 새로운 기회 ‘여행지리’ 체험기,” 전국지리교사모임, 아우라지, 72, 51-65.
- 박철웅, 2012, “국가 교육과정 개정에서 지리교육의 현재와 문제점” 한국지리학회지, 1(1), 11-17.
- 송중홍, 1991, “교통로 발달과 지역 변화와의 관계학을 통한 지리적 사고력 신장에 관한 연구” 국토지리학회지, 18, 1-18.
- 이간용, 2019, “독일의 초등 지리교육과정 변화 특성 및 그 함의 고찰” 한국지리환경교육학회지, 27(2), 1-17.
- 이민웅, 2020, “용광로 속의 궁전차? 18세기 후반 미국의 국민 통합과 풀먼 침대차 여행의 정치학,” 미국사연구, 51, 1-33.
- 이성우, 2020, 「나는 커피를 마실 때 물류를 함께 마신다」, 서울: 바다위의정원.
- 이정윤, 2015, “국제물류 네트워크의 공간적 특성: 글로벌 컨테이너 해운시장을 중심으로” 허우궁·손정렬·박배균 편, 「네트워크의 지리학」, 서울: 푸른길 149-175.
- 전현우, 2020, 「거대도시 서울 철도: 기후 위기 시대의 미래 환승법」, 서울: 위크룸 프레스.
- 정경옥·설재훈·박병정, 2011, 완전도로(Complete Streets) 구현 방안 연구, 한국교통연구원.
- 조성욱, 2014, “경제지리 교육내용 구성 방법의 문제점과 대안 검토” 한국지리학회지, 3(1), 1-15.
- 조아라, 2019, “모두를 위한 관광(Tourism for All) 실현을 위한 정책과제” 한국관광정책, 75, 46-51.
- 허우궁, 2018, 「교통의 지리」, 서울: 푸른길.
- Bissell, D., 2018, *Transit Life: How Commuting is Transforming Our Cities*, Cambridge, MA: MIT Press(박광형·전희진 역, 2019, 「통근하는 삶: 통근은 어떻게 도시를 변화시키는가」, 서울: 엘피).
- Cook, S., 2018, Geographies of mobility: a brief introduction, *Geography*, 103(3), 137-145.
- Cresswell, T., 2010a, Towards a politics of mobility, *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31.
- Cresswell, T., 2010b, Mobilities I: Catching up, *Progress in Human Geography*, 35(4), 550-558.
- Jain, J. and Lyons, G., 2008, The gift of travel time, *Journal of Transport Geography*, 16(2), 81-89.
- Kwan, M.P. and Schwanen, T., 2016, Geographies of Mobility, *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), 243-256.
- Lash, S. and Urry, J., 1994, *Economies of Sign and Space*, London: SAGE Publications(박형준·권기돈 역, 1998, 「기호와 공간의 경제」, 서울: 현대미학사).
- Lyons, G. and Chatterjee, K., 2008, A human perspective on the daily commute: costs, benefits, and tradeoffs, *Transport Reviews*, 28(2), 181-198.
- Merriman, P., 2015, Mobilities I: Departures, *Progress in Human Geography*, 39(1), 87-95.
- Sheller, M., 2018, *Mobility Justice*, London: Verso(최영석 역, 2019, 「모빌리티 정의와 왜 이동의 정치학인가」, 서울: 엘피).
- Rani, A., 2019, Transport Geography Education: Approaches and Challenges, *Research Review International Journal of Multidisciplinary*, 4(4), 1898-1899.
- Rimmer, P.J., 1978, Redirections in transport geography, *Progress in Human Geography*, 2(1), 76-100.
- Rodrigue, J.P., Comtois, C., and Slack, B., 2013, *The Geography of Transport Systems*, 3rd ed., London: Routledge.
- Shaw, J. and Hesse, M., 2010, Transport, geography and the ‘new’ mobilities, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(3), 305-312.
- Sheller, M. and Urry, J., 2006, The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Urry, J., 1990, *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*, London: SAGE Publications.
- Urry, J., 2007, *Mobilities*, Cambridge: Polity(강현수·이희상 역, 2016, 「모빌리티」, 서울: 아가넷).
- Warf, B., ed., 2010, *Encyclopedia of Geography*, vol.1, Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.
- Warf, B., 2011, Teaching Time-Space Compression, *Journal of Geography in Higher Education*, 35(2), 143-161.
- 국가교육과정정보센터(NCCI), <http://ncic.re.kr>
- 교신 : 심승희, 28690, 충청북도 청주시 서원구 청남로 2065, 청주교육대학교 사회과교육과(이메일: geossh@cje.ac.kr)

심승희

Correspondence : Seung Hee Shim, 28690, 2065,  
Cheongnam-ro, Seowon-gu, Cheongju-si, Chung-  
cheongbuk-do, Korea, Department of Social Studies,  
Cheongju National University of Education (Email:  
geossh@cje.ac.kr)

투고접수일: 2022년 2월 28일

심사완료일: 2022년 3월 14일

게재확정일: 2022년 3월 18일