creative commons

COMMONS DEED

저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

[UCI]I804:24011-200000276328

2014년 8월
석사학위 논문

운전자의 생활습관이 음주운전의도에 미치는 영향

- 흡연과 운동습관을 중심으로 -

조선대학교 대학원
전 산 통 계 학 과
이 기 형

dCollection @ chosun

운전자의 생활습관이 음주운전의도에 미치는 영향

- 흡연과 운동습관을 중심으로 -

Drinking and Driving intention ; the influence of smoking and exercise

2014년 8월 25일

조선대학교 대학원

전 산 통 계 학 과

이 기 형

dCollection @ chosun

운전자의 생활습관이 음주운전의도에 미치는 영향

- 흡연과 운동습관을 중심으로 -

지도교수 권 용 만

이 논문을 통계학 석사학위신청 논문으로 제출함

2014년 4월

조선대학교 대학원

전 산 통 계 학 과

이 기 형

dCollection @ chosun

이기형의 석사학위논문을 인준함

위원장 조선대학교 교 수 장 인 홍 (인)

위 원 조선대학교 조교수 이민정 (인)

위 원 조선대학교 부교수 권 용만 (인)

2014 년 5 월

조선대학교 대학원

dCollection @ chosun

목 차

제1장 서론 ····· 1
1.1 문제제기 및 연구의 필요성 ····· 1
1.2 음주운전 실태 ····· 2
1.3 음주운전의 개념 및 법적요건 ····· 4

제2장 국내외 선행연구 분석 ····· 6
2.1 음주운전자의 특성 ····· 6
2.2 억제이론 ····· 6
2.3 수치이론 ····· 7
2.4 음주운전과 계획된 행동이론 ····· 8
2.5 음주운전 행동 설명에 중요한 다른 요인들 ····· 9

제3장 도로교통법의 음주운전 규제정책과 그 한계 ····· 11
3.1 음주운전 규제정책 ····· 11
3.2 운전자 규제정책과 그 한계 ····· 12
3.3 스키너의 강화이론과 운전면허정책 ····· 14

제4장 도로교통공단의 음주운전 교육정책 ····· 17
4.1 음주운전 교육의 변화 ····· 17
4.2 음주운전 교육과 교육내용 ····· 17

dCollection @ chosun

제5장 음주운전에 영향을 미치는 심리사회적 요인들과 건강요인 ····· 19
5.1 연구방법 ····· 19
5.2 자료분석방법 ····· 25
5.3 연구결과 ····· 25
제6장 결과요약 및 논의 ····· 33

dCollection @ chosun

표 목 차

<표 1-1> 교통여건 ····· 1
<표 1-2> 최근 5년간 음주운전 교통사고(경찰청) ····· 2
<표 1-3> 2012년 음주운전교통사고 사상자 비용 ····· 3
<표 3-1> 혈중알코올 농도별, 위반횟수별 형사처벌 ····· 11
<표 3-2> 음주운전 행정처분 ····· 12
<표 3-3> 음주운전 교통사고 추세 ····· 13
<표 4-1> 음주운전 교육제도의 변천 ····· 17
<표 4-2> 음주운전 소양교육 시간 및 교육내용 ····· 17
<표 4-3> 음주운전 참여교육 시간 및 교육내용 ····· 18
<표 5-1> 음주운전 의도에 대한 관련문항의 인자적재행렬 21
<표 5-2> 음주운전 심리사회적 변인들에 대한 관련문항의 인자적재행렬 ····· 21
<표 5-3> 생활습관에 대한 관련문항의 인자적재행렬 ····· 22
<표 5-4> 음주운전 의도에 대한 척도의 신뢰도 ····· 22
<표 5-5> 행동통제력 지각에 대한 척도의 신뢰도 ····· 23
<표 5-6> 예견된 후회에 대한 척도의 신뢰도 ····· 23
<표 5-7> 음주운전 태도에 대한 척도의 신뢰도 ····· 23
<표 5-8> 주관적 규범에 대한 척도의 신뢰도 ····· 24
<표 5-9> 흡연습관에 대한 척도의 신뢰도 ····· 24
<표 5-10> 운동습관에 대한 척도의 신뢰도 ····· 24
<표 5-11> 단순상관관계분석 ····· 25

dCollection @ chosun

<표 5-12> 성별차이검증 ····· 26
<표 5-13> 연령별차이검증 ····· 26
<표 5-14> 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향 27
<표 5-15> 흡연과 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향 ····· 28
<표 5-16> 흡연과 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향(단계별) ····· 28
<표 5-17> 운동과 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향 ····· 29
<표 5-18> 운동과 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향(단계별) ····· 29
<표 5-19> 흡연, 운동, 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향(단계별) ····· 30
<표 5-20> 흡연, 운동, 심리사회적 변인이 음주운전의도에 상대적 영향 ····· 31

dCollection @ chosun

그 림 목 차

<그림 2-1> Ajzen의 TPB 모형 ····· 9
<그림 3-1> 음주운전교통사고 점유비와 처벌강화 ····· 14
<그림 3-2> 스키너의 강화이론과 운전면허정책 ····· 16
<그림 5-1> 성별분포 ····· 19
<그림 5-2> 연령분포 ····· 19
<그림 5-3> 학력분포 ····· 20
<그림 5-4> 결혼여부 ····· 20
<그림 5-5> 운전경력분포 ····· 20
<그림 5-6> 차종 ····· 20

dCollection @ chosun

ABSTRACT

Drinking and Driving intention

The influence of smoking and exercise

Lee Ki-hyeong
Advisor : Prof. Kwon Yong-man, Ph.D.
Department of Computer science and Statistics,
Graduate School of Chosun University

This paper investigated various factors influencing the intentions of drink-driving from multiple perspectives, in order to uncover ways to reduce the number of motor accidents caused by drink-driving. The paper examined sociopsychological aspects as well as driver's life styles such as smoking and exercise, in addition to attitude, regulation and sensory perception of control suggested by behaviour theories. In addition, this paper comparatively studied reinforcement theory by B.F. Skinner and drivers license policies. Set out below is synopses of findings.

Perception of behaviour controls among drink-drivers' sociopsychological characteristics had the highest influence on the intentions of drink-driving, followed by influence of smoking and exercise on the intentions of drink-driving. This finding indicates that drivers' life style such as smoking or exercise influences more on the intentions of drink-driving than attitude toward drink-driving or subjective regulations, which affirms that drivers' life style such as smoking or exercise has significant effects on the intentions of drink-driving.

Therefore, it is concluded that rehabilitative curriculum for drink-drivers should include a program to diminish drink-driving through quitting and exercise.

Additionally this paper recommended the stipulation of negative reinforcement to disqualified drives due to drink-driving, following the comparative study of Skinner's reinforcement theory and drivers license policies.

dCollection @ chosun

1장 서론

1.1 문제제기 및 연구의 필요성

국민소득의 증가로 인하여 삶의 질이 향상됨에 따라 편리하고 안전한 교통수단으로서 자동차의 보유가 보편화된 지 오래되었다.

<표 1-1>은 1980년 이후 우리나라 교통여건 및 교통사고의 변화를 보여주고 있다. 2012년 우리나라 국내총생산(GDP)은 1,270조를 넘어서 37조원에 불과하던 1980년에 비해 외형적으로는 거의 34배 이상 증가하였다. 단기간의 경제성장에 힘입어 자동차 수요 역시 폭발적으로 증가한 것으로 나타났다.1980년도 우리나라의 총 자동차 등록대수는 52만 7천여 대에 불과하였으나, 1980년대 후반부터 급격한 증가로 2012년 말 현재 2,260만대를 초과하였다.자동차, 도로연장, 운전면허소지자수, 인구수, 국민경제 등의 교통여건은 상호간에 밀접한 연관성을 가지고 있다.

<표1-1> 교통여건 [1)]

단위:명,대,Km

연도	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
추계인구(명)	48,948,698	49,182,038	49,410,366	49,779,440	50,004,441
면허 소지자수(명)	25,268,379	25,822,149	26,402,364	27,251,153	28,263,317
자동차 등록대수(대)	20,387,694	20,831,653	21,449,302	21,908,758	22,602,098
도로연장(Km)	104,236	104,983	105,565	105,931	105,703

국민경제의 성장은 보다 편리한 교통수단으로서 자동차의 증가를 가져왔고, 자동차의 증가는 도로의 신설 및 확장, 운전면허취득인구의 증가, 교통사고의 증가 등을 유발시키게 된다. 그리고 인구의 증가, 운전면허소지자의 증가 등은 다시 교통수요 증가의 요인이 되어 국민들의 자동차 보유대수를 증가시키게 되는 상호 순화적인 성격을 보인다고 할 것이다.

편리하고 쾌적한 소송수단으로서 우리가 자동차로부터 얻게 되는 편익이 증가할수록 자동차의 증가로 야기되는 대기오염과 이로 인한 환경 파괴, 교통사고 등과 같은 각종 교통문제를 심각하게 고려해야 된다. 특히 교통사고 중 음주운전으로 인한 사고는 매년 증가하고 있다. <표 1-2>은 최근 5년간 음주운전 교통사고를 보여주고 있다. 2008년도에 26,873건 이었던 음주운전 사고는 2012년도에 29,093건으로 늘어났고 부상자 수는 2008년 48,497명에서 2012년 52,345명으로 늘어났다. 사망자 수 또한 2008년에 969명에서 2012년 815명으로 크게 줄어들지 않고 있어 음주운전 교통사

1) 교통사고 통계요약 도로교통공단 2013

dCollection @ chosun

고를 줄이기 위한 대책이 필요하다.

<표1-2> 최근 5년간 음주운전 교통사고(경찰청)

연도	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
발생건수(건)	26,873	28,207	28,641	28,461	29,093
사망자수(명)	969	898	781	733	815
부상자수(명)	48,497	50,797	51,364	51,135	52,345
치사율	3.6	3.2	2.7	2.6	2.8

음주운전사고를 줄이기 위한 지금까지의 연구들을 살펴보면 처벌의 강화, 운전자의 심리, 음주습관과 음주운전 등에 관한 여러 연구들이 있지만 음주운전의도에 영향을 미치는 운전자의 생활습관과 관련된 연구는 거의 없는 상태이다.

따라서 본 연구에서는 첫째 선행연구에서 제시된 음주운전 규제이론을 알아보고 음주운전 감소를 위한 운전자 규제정책과 그 한계를 알아보고 둘째 스키너의 강화이론을 기초로 해 음주운전의 억제정책과 함께 바람직한 행위의 증가를 위해 필요한 다른 강화 정책들도 제안해본다.

셋째 음주운전에 영향을 미치는 심리사회적 요인 이외에 운전자의 생활습관이 음주운전에 미치는 영향이 있는지 알아본다.

1.2 음주운전 실태

2012년도에 음주운전으로 인한 사고는 경찰 전체교통사고 발생건수의 13.0%인 29,093건으로 815명의 사망자가 발생하였는데, 전년과 비교하여 발생건수는 2.2%, 사망자는 11.2% 증가한 수치이다.

또한 2012년도 음주운전으로 인하여 형사입건 된 운전자는 246,283명으로 전년대비 4.6%가 감소했고, 하루 평균 674.7명, 자동차 등록대수 100대 당 1.1명 꼴로 음주운전으로 입건되고 있다. 이와 같이 경찰의 지속적인 음주단속에도 불구하고 음주운전 사고가 증가했다는 것은 아직도 운전자들의 음주운전 습관이 근절되지 않고 있음을 보여주는 것이라고 할 수 있다.

2012년 음주운전 교통사고는 31,118건으로 전제사고건수 1,133,145건의 2.7%를 차지하고 있지만 음주운전 교통사고의 사상자 비용은 약 1조 1,468억원으로 전체 인명피해 교통사고비용 약 14조 3,257억원의 8.0%를 차지하고 있다. 음주운전 교통사고의 건강 평균 사상자 비용은 약 3,865만원으로 전체 교통사고의 건당 평균 사상자비용 약 1,264만원의 약 2.9배에 이르고 있다.[2)]

dCollection @ chosun

<표1-3 2012년 음주운전교통사고 사상자 비용[3]>

연도	발생 건수 (건)	사망 자수 (명)	부상자수 (명)	중상	경상	부상 신고	교통사고 사상자비용 (백만)	건당평균 사상자비용 (천원)
합계	1,133,145	5,392	1,777,604	166,956	1,053,932	556,716	14,325,642	12,642
음주운전	31,118	815	55,519	13,624	38,438	3,457	1,146,757	36,852
비음주운전	1,102,027	4,577	1,722,085	153,332	1,015,494	553,259	13,178,884	11,959

이와 같은 음주운전의 증가에는 기본적으로 우리나라 사회 전반에 걸친 잘못된 음주문화가 중요한 원인으로 작용하고 있다. 전통적으로 우리사회는 술을 통해 인간관계의 친숙성을 높이려 하고 있고, 문제해결의 한 방법으로 활용하는 경향이 있다. 또한 음주에 대해 매우 관대하고 허용적인 문화적 특성으로 음주에 따른 사소한 실수나 사회적 물의를 야기한 경우조차도 대수롭지 않게 넘어가려는 경향이 있다. 이러한 특성이 음주운전으로까지 이어져 '어느 정도는 괜찮다'라는 안일한 생각으로까지 이어지고 있는 것이다.

또한 음주운전에 대한 정책적 대응과 이에 따른 결과가 미흡하게 나타나고 있는데, 관련 정책부서에서 지속적인 단속과 홍보를 하였지만 정책의 실효성이 낮고 일반국민들 또한 대형사고로 이어지는 음주교통사고 피해의 심각성에 대한 인식이 미흡한 실정이다.

그동안 음주운전예방정책의 대부분은 형사적, 행정적 측면에서 음주 운전자에 대한 법적, 제도적 차원에서 접근하여 음주 운전자에 대한 처벌 강화에 비중을 두었다. 그러나 법적 처벌에 의한 음주운전 예방정책의 효과성에 관한 연구들은 음주운전에 대한 법적처벌이 제한적이거나 일관성이 없는 것으로 보고하고 있다(전영실 2004;최인섭 외 1996;Turrisi1997).

이러한 결과는 음주운전예방을 개인의 음주운전 유발환경을 고려하지 않고 단순히 법적 처벌에 의한 공포심 유발이라는 측면에서만 접근한데에 따른 결과로 볼 수 있다.즉 운전자의 심리적 특성이나 사회적 규범, 우리의 음주문화 등의 유발요인을 무시한 채 단순히 법적, 제도적 제재만으로 음주운전 행동을 통제한다는 것이 한계가 있음을 보여주는 것이다.(유지인 2008)

음주운전은 음주라는 선행행위를 필요로 한다. 그리고 개인의 음주행위는 개인의 욕구가 반영된 성격특성뿐만 아니라 주변사람들의 음주행동이나 음주문화에 영향을 받을 수밖에 없다. 따라서 음주운전 예방을 위해서는 단일차원을 통한 접근보다는 다차원적 음주운전유발행위 분석 등으로 다각적인 접근이 필요하며, 재발방지를 위해 운전자의 의식개선 이외에 생활습관변화 및 효과적인 강화방법이 필요하다.

2) '12 도로교통 사고비용의 추계와 평가
3) '12 도로교통 사고비용의 추계와 평가

dCollection @ chosun

1.3 음주운전의 개념 및 법적요건

1.3.1.음주운전 개념

보통 한두잔의 술을 마시고 운전을 하는 것은 괜찮다. 라고 생각하는 운전자들이 많은데, 일반적으로 음주운전은 술을 조금이라도 마시고 운전하는 것을 의미하는 것으로 법적으로는 혈중 알코올 농도가 법에서 규정하고 있는 한계치를 초과한 상태에서 운전한 경우를 말한다. 외국의 경우 스웨덴, 핀란드, 노르웨이 등 북유럽 국가들은 음주의 사회적 병폐 때문에 일찍부터 혈중알코올 농도의 법적 처벌한계에 대한 기준을 적용, 50년 이상의 전통 속에서 0.5㎎/㎖의 처벌기준을 적용하고 있는 반면, 미국 등에서는 혈중 알코올 농도의 법적 한계를 포함하는 음주운전 법이 늦게 소개되었으며 그 처벌의 한계도 많은 주에서 1.0㎎/㎖로 허용수준이 높은 편이다.

음주운전은 대형 교통사고를 유발하는 한 원인으로 볼 수 있는데, 다음과 같은 몇 가지의 특징을 가진다. 첫째, 최근까지 음주운전은 의도적이 아닌 과실의 성격을 띠는 행위로 인식되어 왔다. 둘째, 비록 잠재적이라 할지라도 범죄에는 대부분 피해자가 발생하는데, 음주운전의 경우 사고만 나지 않으면 잠재적인 희생자조차도 없는 행위이다. 셋째, 근대에 와서 자동차가 발명되었기 때문에 다른 전통적인 범죄에 비해 역사가 짧다. 마지막으로 범죄자(음주운전자)와 비 범죄자(비음주운전자)를 명확히 가려내는 것이 쉽지 않다는 것이다(박상호 2007).

1.3.2.음주운전의 법적요건

음주운전은 술에 취한 상태에서 운전을 하는 것이며 도로교통법 제 44조 제1항은 “누구든지 술에 취한 상태에서 자동차 등을 운전하여서는 아니 된다.”라고 규정되고 도로교통법 제 44조 제 4항은 술에 취한 상태의 기준은 운전자의 혈중알코올농도가 0.05%이상인 경우로 한다고 규정하고 있다. 이러한 음주운전의 구성요건은 다음과 같다.

1)술에 취한 상태

음주운전의 핵심적인 개념표지는 기본적으로 ‘술에 취한 상태’이다. 각 나라마다 법적인 단속과 처벌의 기준이 되는 음주운전의 기준치가 상이한데, 미국의 일부 주에서는 혈중 알코올 농도 1.0㎎/㎖이상을 음주운전으로 규정하고 있기도 하나 대부분의 나라에서는 혈중 알코올 농도 0.05㎎/㎖이상을 음주운전의 기준으로 삼고 있다. 이는 현행법이 취한 상태에서 내보이는 개개인의 ‘구체적 사고위험’이 아니라 술에 취하면 일반적으로 사고위험이 증가할 것이라는 하나의 일반적 내지 ‘추상적 위험’에 초점을 맞추고 있음을 보여준다. 따라서 법적인 단속과 처벌이 되는 음주운전은 혈중알코올 농도 0.05㎎/㎖이상인 상태에서 운전한 경우로 보며, 술을 마시고 운전을 하였다 하더라도 혈중알코올 농도 0.05㎎/㎖미만인 상태에서 운전한 경우라면 음주운전으로 보지 않기 때문에 단속과 처벌의 대상이 되지 않는다.

dCollection @ chosun

2)자동차 등

누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등(「건설기계관리법」 제26조제1항 단서에 따른 건설기계 외의 건설기계를 포함한다.)을 운전하여서는 아니 된다.

음주운전 개념의 두 번째 요소는 '자동차 등'의 운전행위이다. 도로교통법 제2조 제18호를 보면 '자동차 등'은 철길이나 가설된 선에 의하지 않고 "원동기를 사용하여 운전되는 (자동)차"와 원동기장치자전거를 포괄하는 개념이다. 따라서 배기량 50cc미만의 이륜자동차는 물론이고, 원동기를 장치한 자전거 일체가 '자동차 등'에 포함된다. 하지만 일반적인 자전거와 우마, 기차, 케이블카 등은 원동기장치자전거 내지 자동차가 아니므로 '자동차 등'에 포함되지 않는다.

3)운전행위

"운전"이란 음주운전 개념의 마지막 요소는 '운전행위'이다. 여기에서 운전의 장소가 도로교통법 소정의 '도로'이어야 하는 것으로 대법원은 판시하고 있다.

"불특정 다수의 사람 또는 차량의 통행을 위하여 공개된 장소로서 교통질서유지 등을 목적으로 하는 일반교통경찰권이 미치는 공공성이 있는 곳"이어야 한다는 것이다(대판 99도 2127).따라서 아파트의 구내 노상주차장이나 빌딩주차장 및 주점 옆의 공터 등은 음주운전을 근거하기 위한 도로가 아니라고 보고 있다. 하지만 대법원은 차량의 일부만 도로에 나오더라도 음주운전의 운전행위로 보고, 심지어는 자동차의 바퀴 하나만 도로에 걸치더라도 도로상의 운전으로 간주한다(대판 93도1574;대판 2004도4308).

그런데 음주운전죄의 장소적 적용범위가 도로교통법의 '도로'에 제한되다가 2010년 7월 23일 도로교통법이 개정되면서 도로교통법의 '도로'가 아닌 곳에서의 음주운전도 음주운전죄로 처벌되도록 바뀌었다. 이는 도로가 아닌 곳에서의 음주운전 불 처벌로 인한 형평성 논란 등을 방지하고 공공의 안전을 강화하기 위해서라고 판단된다.

그리고 '운전'은 도로에서 차마를 그 본래의 사용방법에 따라 사용하는 것(조종을 포함한다)을 말한다. 즉 고의의 운전행위만을 지칭한다. 가령 자동차를 이동할 의도없이 다른 목적을 위해 시동을 걸었는데 단지 실수로 차량이 발진한 경우라면 이는 운전행위에 해당하지 않게 된다(대판 2004도1109).

dCollection @ chosun

제2장 국내외 선행연구 분석

2.1 음주운전자의 특성

운전자의 여러 운전행동들 중 음주운전은 교통사고 유발에 영향을 미치는 직접 및 간접 원인들 중 과속운전이나 졸음운전과 더불어 매우 중요한 요인이며 치명적이라는 사실이 잘 알려져 있다. 또한 운전자들 역시 음주운전이 자신을 포함하여 주변 차량이나 보행자에게 조차 매우 위험한 결과를 가져올 것이라는 사실을 충분히 인식하고 있다. 그럼에도 불구하고 운전자의 인식과는 달리 음주운전 행동이 근절되지 않고 오히려 증가하는 추세에 있으며 이로 인한 인적·물적 손상을 포함하여 막대한 사회 경제적 비용이 소요되고 있는 실정이다.

특히, 음주운전은 착오나 실수로 인한 운전행동이기 보다는 운전자의 의도적인 행동이기 때문에 다른 여러 심리사회적 변인들 중 음주운전 의도를 결정짓는 요인들이 주요한 예측변인이 될 것으로 판단된다. 따라서 억제이론, 수치이론, 합리적 행위이론, 계획된 행동이론 등을 살펴볼 것이다.

2.2 억제이론

음주운전을 규제하기 위한 정책으로 사회 통제론적 입장의 억제이론에 근거한 정책이 발달하여 왔다. 억제이론에 의하면, 모든 사람은 행위로부터 얻어지는 잠재적 쾌락과 고통을 합리적으로 계산하여 법을 준수하거나 위반하게 된다고 본다. 이렇게 볼 때 범죄로부터 얻어지는 이득보다 법적 처벌로 받는 고통이 크다면 범죄를 저지르지 않게 된다(민수홍 외 2000,34).

억제이론에서는 인간의 자유의지와 도덕적 책임감을 강조하며 범죄자를 합리적(경제적)으로 결정하고 행동하는 존재자로 파악하고 있다. 즉 즐거움을 극대화하고 고통을 극소화하려는 속성을 갖고 있는 인간을 전제한다. 개인은 자유의사에 의하여 범죄를 저지른다. 즉 범죄를 할 것인가, 하지 말 것인가를 스스로 선택하고 행동한다. 따라서 범죄를 저지를 것인가의 여부는 전적으로 개인 스스로의 책임이지 결코 사회의 책임이 아니다. 그러므로 국가는 범죄를 저지른 사람을 처벌함으로써 그 대가를 받게 하고 이러한 처벌을 통하여 미래의 범죄를 예방하려는 것이다. 이와 같이 억제이론에서는 범죄자보다는 범죄 행위 그 자체에 관심을 가지고 있다. 즉 범죄자가 범죄를 저지르게 되는 동기나 원인 사회적 환경 등에는 관심이 없고 범죄에 대한 적절한 처벌에 초점을 두고 있다. 따라서 억제이론에서는 범죄 행위에 대한 제재가 주요 관심거리이다. 이는 응보주의적 입장에서 범죄에 대한 사후의 처벌과 범죄억제를 위한 적절한 처벌이 문제시된다. 즉 처벌에는 범죄에 대한 사회의 응보 및 다시 범죄를 저지르지 못하게 하기 위한 범죄억제효과가 고려되어야 한다는 것이다. 따라서 처벌을 통한 범죄억제를 효과적으로 하기 위해서는 처벌의 신속성, 확실성, 엄격성이 요구된다.

처벌의 엄중성은 특정범죄에 요구되는 형벌을 엄격하게 적용해야 하며, 범죄의 해악에 비례해서 처벌을 엄중하게 해야 한다는 것을 의미한다. 처벌의 신속성은 형사제재가 범행 후에 얼마나 빨리 이루어지는가를 의미하며, 처벌의 확실성은 범죄자의 체포와 처벌의 가능성을 말한다. 범죄에 대

dCollection @ chosun

한 처벌이 엄격하고, 확실하고, 신속하다면 사람들은 범죄로부터 얻는 것보다 잃는 것이 더 많다고 합리적으로 계산할 것이다. 이에 따라서 법을 위반하지 않을 것이다.

처벌에 의한 범죄억제효과는 두 유형으로 구분된다. 즉 일반 예방효과와 특별예방효과이다. 범죄에 대한 처벌의 확실성에 의하여 일반예방효과가 나타난다. 이는 범죄행위에 대한 국가의 확실한 처벌이 잠재적 범죄자로 하여금 범죄를 저지르지 못하게 하는 효과이다. 즉 법을 위반하면 어김없이 처벌된다는 것을 일반 공중에게 보여줌으로써 일반인의 범죄를 예방하려는 것이다. 또한 범죄에 대한 처벌의 엄격성은 특별예방효과를 낳는다. 범죄자 개인으로 하여금 처벌기간과 이후의 생활에서 처벌의 두려움으로 범죄행위를 하지 못하게 하는 효과이다. 특별예방효과는 범죄자가 다시 범죄를 저지르지 못하게 하려는 것, 즉 재범을 줄이려는 시도라 할 수 있다.

법적 처벌을 중심으로 한 억제이론을 통해 음주운전을 설명해 보면, 억제이론은 강절도와 같은 일반 범죄자보다는 음주 운전자에게 보다 더 효과적으로 적용될 수 있다. 그 이유는 다음과 같다. 대부분의 음주운전자들은 사회의 광범위한 계층을 대표하는 일상적인 사람이라고 볼 수 있다. 이들은 사회규범을 지킴으로써 인정, 보상을 받아 왔거나 안정된 직장, 가족이 있는 사람들이다. 따라서 이들에게는 처벌위협이 다른 범죄자들에 비해 더 큰 억제효과를 발휘할 수 있을 것이다(주희종1995,124-125). 또한 음주운전은 편의로움 때문에 행해지는 경우들이 있기 때문에 음주운전에 대한 법적 처벌이 신속하게, 확실하게, 엄격하게 이루어진다면 음주운전을 통한 이득보다는 고통이 많다고 계산하게 되어 음주운전이 억제될 수 있을 것이라고 연구되었다.

2.3 수치이론

1980년대 중반 이후 비공식적인 통제에 대한 관심이 커지면서 죄의식, 수치심, 내면화된 규범 등을 도입하여 설명하기 시작하였다. 그 시대에 수행된 많은 연구들(Berger & Snortum, 1985; Grasmick & Bursik,1990)은 법 지식이나 체포의 위험, 처벌의 엄격성 등은 음주운전에 유의미한 영향을 미치지 못하나 도덕적 태도는 강한 영향력을 지니고 있는 것으로 보고 하면서 내면화된 규범이나 타인들을 의식한 비공식적 통제에 의한 억제에 관심을 보이기 시작하였다.

Grasmick과 Bursik(1990)은 억제이론을 확장하여 내면화된 규범과 중요한 타인을 강조하는 합리적 선택이론으로 재 개념화하면서 도덕적 차원은 수치심(shame)과 곤혹감(embarrassment)의 위협으로부터 유용하게 개념화 할 수 있다고 주장하고 이 개념들은 법적 처벌의 위험과 유사하게 작동한다고 하면서 실증적 연구를 통해 수치심과 곤혹감이 범죄행위에 영향을 준다는 것을 밝히고 있다.

Berger와 Snortum(1985)도 기존의 억제연구의 한계를 비판하면서 도덕적 요소를 도입하여 음주운전을 설명하고자 하였는데, 1,000여명의 미국 운전자 대상의 연구에서 도덕적 태도가 음주운전에 강한 영향을 미치는 것으로 밝히고 있고, Grasmick과 Bursik(1990)은 18세 이상의 성인 남자를 대상으로 한 연구에서 수치심이 음주운전에 대해 유의미한 영향을 미치는 것을 확인하였다. 분석결과 월간 알코올 소비량이 혈중 알코올 농도에 강한 영향을 미치고 있었으며, 또한 음주운전에 대한 도덕적 태도 역시 강한 영향력을 가지고 있었다. 그러나 법 지식이나 지각된 체포의 위험은 유의미한 영향을 주지 않는 것으로 나타났다. 음주운전자와 비 음주 운전자를 비교한 국내 연구에

dCollection @ chosun

도 법 지식이나 지각된 체포의 위험은 두 집단간에 유의미한 차이가 없었다.(박선영,2005)

Guppy와 Julie(1995)는 사업용운전자를 대상으로 한 연구에서 지각된 체포의 위험(확실성)과 처벌의 엄격성은 음주운전에 별다른 유의미한 영향을 미치지 못하는 것으로 나타났지만, 음주운전에 대한 도덕적 태도, 이전의 음주운전경향, 그리고 이전의 단속된 경험은 음주운전에 대해 유의미한 효과를 미치는 것으로 보고하였다.

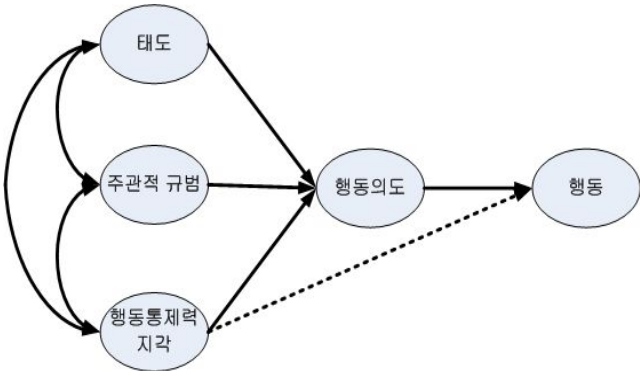
Grasmick과 Green(1980)도 범죄행동의 통제방법으로 내면화된 규범위반에서 오는 죄의식, 동료들의 비공식적 처벌에서 나오는 사회적 낙인위협 그리고 법적인 처벌에 따른 박탈의 두려움 등을 제시하고 있어 죄의식과 비난에 대한 인식이 범죄동기를 억제할 수 있다고 보았다. Grasmick과 Bursik(1990)은 양심과 중요한 타인이 개인의 범죄행동 의사결정 과정에 중요한 영향을 미치는 요인으로 제시하면서 실증적인 연구를 통해서 그 효과를 입증하였고, 사람들은 다른 사람의 관점을 통해 자신들의 사고와 행동을 지속적으로 숙고한다고 보는데 그러한 과정을 동반하는 수치심은 동조행위의 주요 원인이 된다고 보면서 사회통제의 도구로서 수치심의 역할을 강조하고 있다. 국내에서 연구한 김두섭 등(1996)은 자기 통제력이 낮은 사람은 다른 사람보다 범죄와 비행을 저지르기 쉽다고 하면서 개인의 내면의식이 범죄를 억제하는 중요한 역할을 할 것으로 예측하고 있다.

이상의 연구들은 한결같이 범죄의 억제요인으로 개인의 내면화된 규범과 같은 자기통제와 주변인의 비난에 따른 사회통제가 유의미한 영향을 미치는 것으로 밝히고 있다.

2.4 음주운전과 계획된 행동이론

Fishbein과 Ajzen(1975)의 합리적 행위이론(TRA; Theory of Reasoned Action)에 따르면, 의도적 행동의 근접 결정요인은 행동에 대한 태도가 아니라 행동을 수행하고자 하는 의도이며, 이러한 행동의도는 태도와 주관적 규범이라는 두 요인들에 의해 결정된다고 가정하였기 때문에 행동의도에 영향을 미치는 간접경로를 통하여 행동에 영향을 미친다고 보았다. 그러나 음주운전의 경우, 일반적으로 대부분의 운전자들은 음주운전이 위험하며 바람직하지 않다는 생각과 감정을 지니고 있음에도 불구하고 음주운전에 대한 부정적인 태도와 주관적인 규범만으로는 음주운전 행동을 설명하기에는 불충분한 것으로 보인다. 가령, '음주를 하더라도 운전을 잘 할 수 있다'거나 '음주운전을 하더라도 단속에 걸리지 않을 것'이라는 행동 통제와 관련된 신념들이 중요한 설명요인이 될 수 있다. 즉, 현실에 있어서 사람들이 수행하는 많은 행동들은 개인의 의지뿐만 아니라 특정 행동을 수행하기 쉽거나 어렵다고 지각하는 수준 즉, 행동통제력 지각에 따라 영향을 받을 수 있다는 것이다. Ajzen(1985)은 TRA의 문제점을 지적하면서, 이러한 행동통제력 지각은 행동에 직접 영향을 미치거나 또한 행동의도를 통해서 간접적으로 행동에 영향을 주게 된다는 계획된 행동이론(TPB; Theory of Planned Behavior)을 제안하였다

dCollection @ chosun



<그림 2-1> Ajzen의 TPB 모형

TPB를 검증한 국내외 여러 연구들에서 인간의 행동을 예측하는데 행동통제력 지각 요인을 포함시키면 더 잘 예측된다는 가설이 지지되었다(Ajzen, 1991; Parker, Manstead, Stradling, Reason, & Baxter, 1992; 한덕웅, 한인순, 2001; 한덕웅, 이민규, 2001). 가령, Parker 등(1992)은 TRA에 행동통제력 지각을 덧붙이면 교통법규 위반의도의 설명변량을 유의하게 증가시킨다는 결과를 보고했다. 국내 연구의 경우, 한덕웅과 한인순(2001), 신용균, 류준범 및 강수철(2006)은 과속운전 행동에 대한 연구에서 행동통제력 지각 요인을 추가하면 과속의도의 설명변량 뿐만 아니라 과속운전 행동의 설명변량을 유의하게 증가시킨다는 결과를 보고하였다. 또한 한덕웅과 이민규(2001)의 음주운전 행동에 관한 연구에서도 행동통제력 지각요인을 추가하면 음주운전 의도의 설명변량 뿐만 아니라 음주운전 행동의 설명변량을 유의하게 증가시킨다는 결과를 보고하였다.

2.5 음주운전 행동 설명에 중요한 다른 요인들

자신이 음주운전을 하더라도 사고를 내지 않거나 단속에 걸리지 않을 것이라고 지각하는 운전자의 경우에도 자신의 의지와 상관없이 음주운전을 하게 되는 경우가 있다. 특히 운전행동의 경우, 다른 운동행동과 마찬가지로 일정기간 동안 경험을 통해서 숙련되면 도식화되어 동기가 작동하는 경우에는 절차기억의 기제를 통하여 거의 자동적으로 실행될 수 있다(한덕웅, 한인순, 2001). 특히 음주운전의 경우는, 알코올이라는 단서가 일련의 경험을 통해서 조건형성 된다면 운전자의 의지와는 상관없이 음주운전 행동을 자극하거나 음주운전에 이르는 자동적 기제를 활성화 할 수 있다.

TRA나 TPB는 의도적으로 계획된 행동을 설명하는데 초점이 맞추어져 있기 때문에, 음주운전과 같은 습관행동 또는 중독행동을 설명하는데 미흡한 점이 있다. 가령, Bentler와 Speckart(1979)는 태도와 행동간에 직접적인 인과경로가 추가되고 과거행동 변인을 포함시킨 대안모형을 제안하였으며, 이 모형에서 과거행동은 의도에 직접 및 간접 경로로 영향을 미칠 뿐만 아니라 후속 행동에도 직접 영향을 미친다고 주장하였다. 한편 Triandis(1977)는 과거행동 대신에 습관을 '자동적이어서 자기 지시 없이 일어나는 상황-특정적 결과'라고 정의하고 과거에 그 행동을 수행하였던 횟수로 측정하도록 제안하였다. 특히 음주운전과 같은 운전행동은 음주운전에 대한 부정적인 태도와 주관적 규범을 갖는 사람일지라도 음주운전을 하였던 과거경험이 많다면, 이 경험에 의하여 음주운전이 습관적으로 행해질 수 있다는 것이다. 습관이 음주운전에 미치는 영향을 다룬 실증연구를 살펴보면. Aberg(1993)가 18~54세의 남자 음주자 1,085명을 대상으로 수행한 조사 연구를 들 수

dCollection @ chosun

있다. LISREL 분석 결과, 음주운전의 의도는 태도, 사회적 규범, 음주운전에 대한 제재의 평가 이외에도 음주습관에 의해서 유의하게 영향을 받았다.

TRA 및 TPB를 비판하는 연구자들은 의도가 태도나 주관적 규범보다 다른 더 광범위한 변인들에 의해 결정된다고 주장하였으며, 그 변인들 중 하나가 지각된 도덕적 의무 즉, 당위이다. 당위 변인은 당위적으로 옳고 그름에 대한 개인의 신념을 말하는 것으로 개인내에 내면화되어 있는 도덕적 규범을 반영하는데(Ajzen, 1991), 음주운전은 극단적인 경우 자신을 포함하여 수많은 인명을 일시에 해치거나 영구적으로 신체 손상을 초래할 수 있다는 점에서 사회구성원으로서 운전자의 책임이 매우 큰 행동이라 볼 수 있다. 특히 서구문화권에 비해 한국사회에서는 역사적으로 유교의 영향으로 인간의 도덕적 의무를 중요시하는 문화적 특징을 지니기 때문에 각 개인의 권리와 주장보다는 의무와 책임이 사회적으로 더 강조된다고 가정할 수 있다(한덕웅, 한인순, 2001). 따라서 당위는 앞서 기술되었던 계획된 행동이론에서 제안한 변인들 이외에, 과거행동이나 습관 변인들과 함께 음주운전 행동을 예측하고자 할 때 다루어야 할 중요한 변인으로 고려할 필요가 있다(신용균 등, 2006).

이외에도 본 연구에서는 예견된 후회, 사고가능성 또는 위험지각, 자신의 운전능력 지각 등을 음주운전의 잠재적인 심리사회적 결정인자로서 고려하였다. 예견된 후회의 경우, Newnam, Waston 그리고 Murray(2004)의 연구에 따르면 인구통계적 변인들과 TPB 변인들의 효과를 제외하고도 업무용 자동차와 개인용 자동차의 과속의도에 있어서 유의한 설명변량을 나타내었다. 위험지각과 관련하여서는, 채규만, 류명은(2002)이 음주운전에 영향을 미치는 성격, 환경, 행동 요인 등을 일반운전자와 비교 연구한 결과, 음주운전자들이 일반운전자들에 비해 더 충동적이고 위험성을 간과하는 경향이 높았다. 운전능력 지각은 DWI(Driving While-Intoxicated) 위반자들 중 일부 운전자들이 술 마신 후에 더 운전을 잘한다고 지각하였다는 MacDonald와 Dooley(1993)의 연구결과처럼 음주운전 의도 및 행동에 유의미한 영향을 미칠 수 있다. 이순열과 이순철(2007)의 연구에서도 음주운전자 집단의 운전확신 수준과 가해교통사고의 정적인 상관관계가 보고되었다.

한편, 문제음주 유형과 관련하여 Stacy, Newcomb, 및 Bentler(1991)는 614명들의 남성과 여성들을 대상으로 성격과 음주운전간의 관련을 모형검증을 통해 실시하였다. 모형검증 결과, 감각추구 성향이 알코올 사용을 완전매개, 인지적 동기화(예를 들면, 정적정서, 부적정서 등)는 알코올사용을 부분 매개하여 음주운전에 직접 또는 간접으로 영향을 주었다. 또한 문제 음주성향과 음주운전과는 상관이 높은 것으로 보고되었다.

dCollection @ chosun

제3장 도로교통법의 음주운전 규제정책과 그 한계

3.1 음주운전 규제정책

도로교통법 제44조에서는 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전하여서는 아니 되며, 경찰공무원은 교통의 안전과 위험방지를 위하여 필요하다고 인정하거나 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우에는 운전자가 술에 취하였는지를 호흡조사로 측정할 수 있다. 호흡조사 측정 결과에 불복하는 운전자에 대하여는 그 운전자의 동의를 받아 혈액 채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다. 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 운전자의 혈중알코올농도가 0.05퍼센트 이상인 경우라고 명시하고 있다.

3.1.1 도로교통법 형사처벌

음주운전을 2회 이상 위반한 사람이 다시 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 사람과 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람이 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 사람은 1년 이상 3년 이하의 징역이나 500만원 이상 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 다시 말해 음주운전이 세 번째인 경우와 측정거부는 최하 벌금이 500이거나 징역형이라면 최하 1년의 징역에 처한다.

그리고 혈중알코올농도별로 차이를 두어 처벌하고 있는데 혈중알코올농도가 0.2퍼센트 이상인 사람은 1년 이상 3년 이하의 징역이나 500만원 이상 1천만원 이하의 벌금, 혈중알코올농도가 0.1퍼센트 이상 0.2퍼센트 미만인 사람은 6개월 이상 1년 이하의 징역이나 300만원 이상 500만원 이하의 벌금, 혈중알코올농도가 0.05퍼센트 이상 0.1퍼센트 미만인 사람은 6개월 이하의 징역이나 300만원 이하의 벌금으로 처벌하고 있다.

<표 3-1> 혈중알코올 농도별, 위반횟수별 형사처벌

위반횟수	혈중알코올 농도별 형사처벌	
1~2회	0.2%이상	1년 이상 3년 이하의 징역이나 500만원 이상 1천만원 이하의 벌금
	0.1%이상~0.2%미만	6개월 이상 1년 이하의 징역이나 300만원 이상 500만원 이하의 벌금
	0.05%이상~0.1%미만	6개월 이하의 징역이나 300만원 이하의 벌금
3회이상, 측정거부	1년 이상 3년 이하의 징역이나 500만원 이상 1천만원 이하의 벌금	

3.1.2 도로교통법 행정처벌

음주운전에 단속된 경우 혈중알코올농도가 0.05%에서 0.1% 미만인 경우 운전면허 벌점이 100점 부과되고, 대물사고인 경우에는 0.05%에서 0.1% 미만인 경우 운전면허 벌점이 110점 부과된다. 혈중알코올농도가 0.1%이상인 경우에는 운전면허가 취소된다. 음주운전 중 대인사고가 발생할 경우

dCollection @ chosun

나 음주측정에 불응하는 경우는 혈중알코올농도에 관계없이 운전면허가 취소된다.

<표 3-2> 음주운전 행정처분

	0.05%이상~0.1%미만	0.1%이상
음주단속	100점	면허취소
대물사고	110점	
대인사고	면허취소	
측정거부	면허취소	

또 2001년 6월 30일 부터는 음주운전 삼진아웃제도가 시행되었다. 이 제도는 2001년 6월 30일 이후 음주운전 단속이나 사고의 경험이 2회 이상인 운전자가 다시 술에 취해 음주운전을 할 경우 혈중알코올농도에 관계없이 운전면허를 취소시키고, 운전면허 응시제한기간을 2년으로 하도록 하고 있다. 음주운전으로 운전면허가 취소되면 취소사유에 따라 일정기간 운전면허 재취득이 금지된다. 음주운전 중 사상사고 야기 후 도주한 경우에는 5년, 음주운전을 하다가 3회 이상 교통사고를 야기한 경우에는 3년, 단순음주운전 삼진아웃 해당자는 2년, 그 외의 경우는 1년의 응시제한 기간이 있다.

3.2. 운전자 규제정책과 그 한계

도로교통법상의 음주운전 처벌은 1980년부터 현재까지 꾸준히 강화되고 있다. 1990년도에는 기존 1년 이하의 징역 또는 50만원 이하의 벌금의 처벌을 2년 이하의 징역 또는 300만원 이하의 벌금으로 1999년도에는 다시 2년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금으로 변경하였으며 2009년도에는 3년 이하의 징역 또는 1,000만원 이하의 벌금으로 상향조정하였으며 2011년도에는 혈중알코올농도와 단속횟수에 따라 더 강하게 처벌하는 것으로 변경되었다.

이와 같은 형사처벌의 강화가 있었지만 음주운전 교통사고가 줄어들지 않고 있는데 아래의 표에서처럼 음주운전 사고는 1990년 7,303건에서 꾸준히 증가하여 2012년에는 29,093건으로 1990년에 비해 4배 가까이 증가하였다. 음주운전 사고로 인한 사망자도 1990년 379명에서 2012년에는 815명으로 2배 가까이 증가하는 등 발생건수와 마찬가지로 꾸준히 증가하고 있다.[4)]

4) 2013년판 교통사고 통계분석 도로교통공단

dCollection @ chosun

<표3-3> 음주운전 교통사고 추세

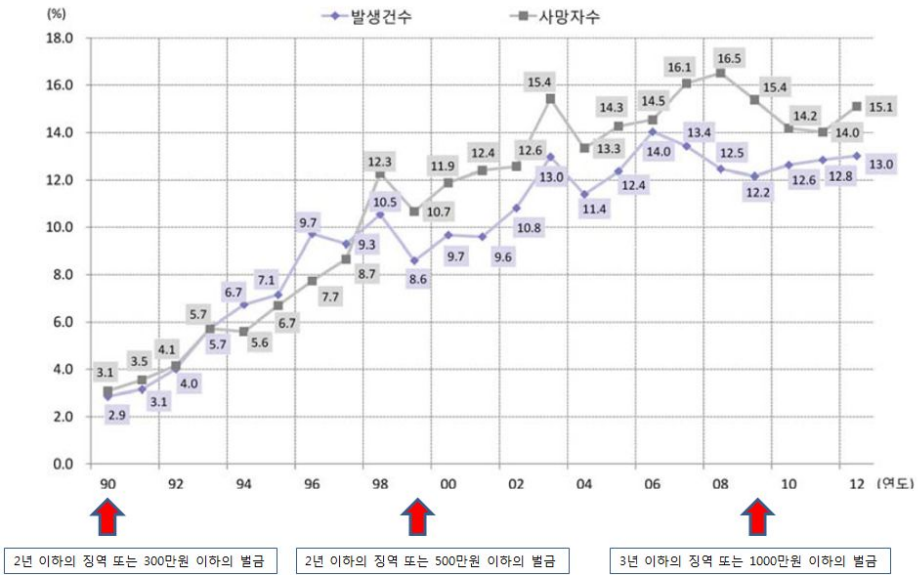
구분 / 연도	발생건수			사망자수			부상자수	
		증감률	점유율	(명)	증감률	점유율	(명)	증감률
계	534,849	-	-	19,416	-	-	906,623	-
1990	7,303	-2.1	2.9	379	-17.6	3.1	10,707	-2.4
1991	8,377	14.7	3.1	476	25.6	3.5	11,967	11.8
1992	10,319	23.2	4.0	483	1.5	4.1	14,971	25.1
1993	14,961	45.0	5.7	596	23.4	5.7	21,765	45.4
1994	17,900	19.6	6.7	565	-5.2	5.6	26,918	23.7
1995	17,777	-0.7	7.1	690	22.1	6.7	26,300	-2.3
1996	25,764	44.9	9.7	979	41.9	7.7	38,897	47.9
1997	22,892	-11.1	9.3	1,004	2.6	8.7	36,023	-7.4
1998	25,269	10.4	10.5	1,113	10.9	12.3	40,489	12.4
1999	23,718	-6.1	8.6	998	-10.3	10.7	39,282	-3.0
2000	28,074	18.4	9.7	1,217	21.9	11.9	47,155	20.0
2001	24,994	-11.0	9.6	1,004	-17.5	12.4	42,165	-10.6
2002	24,983	-0.0	10.8	907	-9.7	12.6	42,316	12.2
2003	31,227	25.0	13.0	1,113	22.7	15.4	55,230	14.7
2004	25,150	-19.5	11.4	875	-21.4	13.3	44,522	12.8
2005	26,460	5.2	12.4	910	4.0	14.3	48,153	8.2
2006	29,990	13.4	14.0	920	1.1	14.5	54,255	12.7
2007	28,416	-5.2	13.4	991	7.7	16.1	51,370	-5.3
2008	26,873	-5.4	12.5	969	-2.2	16.5	48,497	-5.6
2009	28,207	5.0	12.2	898	-7.3	15.4	50,797	4.7
2010	28,641	1.5	12.6	781	-13.0	14.2	51,364	1.1
2011	28,461	-0.6	12.8	733	-6.1	14.0	51,135	-0.4
2012	29,093	2.2	13.0	815	11.2	15.1	52,345	2.4

증감률은 전년대비 증가 및 감소율을 말함.
점유율 = (음주운전사고/경찰 전체교통사고)×100 [5]

음주운전사고가 전체사고에서 차지하는 점유율 추세를 보면 아래 그림처럼 발생건수의 경우 1990년 2.9%에서 2012년에는 13.0%로 10.1%p 증가하였으며, 사망자 수의 경우는 3.1%에서 15.1%로 12.0%p 증가하였다. 또 음주운전 형사처벌의 강화된 시점을 화살표로 표시하였는데 강화 당해에는 약간 감소하는 듯하였지만 전체사고에서 차지하는 점유율의 큰 변화를 가져오지 않았다.

5) 2013년판 교통사고 통계분석

dCollection @ chosun



<그림 3-1> 음주운전교통사고점유비와 음주운전처벌 강화

3.3 스키너의 강화이론과 운전면허 정책

3.3.1 강화이론

강화전략의 유형에는 긍정적강화와 부정적강화의 두 가지 형태로 구분된다. 긍정적강화(positive reinforcement)는 행동과 관계있는 자극의 제시 혹은 자극 강도의 증가로 행동 발생 가능성이 증가하는 과정이며, 부정적강화(negative reinforcement)는 혐오자극의 제거나 자극 강도의 감소로 인해 행동 발생 가능성이 증가하는 과정이다.

3.3.2 긍정적강화

긍정적강화는 행동과 관계있는 자극의 제시 혹은 자극 강도의 증가로 행동 발생 가능성이 증가하는 과정으로 도로교통법상의 행정처분 중 모범운전자 혜택, 도주검거자 혜택이나 최근에 시행되기 시작한 착한 운전자 마일리지 제도는 이에 가깝다고 볼 수 있다.

1) 착한운전자 마일리지 제도

경찰청장이 정하여 고시하는 바에 따라 무위반·무사고 서약을 하고 1년간 이를 실천한 운전자에게는 실천할 때마다 10점의 특혜점수를 부여하여 기간에 관계없이 그 운전자가 정지처분을 받게 될 경우 누산점수에서 이를 공제한다. 이 경우 공제되는 점수는 10점 단위로 한다. 교통법규준수의 행위를 증가시키기 위하여 보상으로 10점의 마일리지를 제공하고 있다.

2) 모범운전자에 대한 처분집행일수 감경

dCollection @ chosun

모범운전자(법 제146조에 따라 무사고운전자 또는 유공운전자의 표시장을 받은 사람으로서 교통안전 봉사활동에 종사하는 사람을 말한다.)가 면허정지처분을 받게 되면 정지처분의 집행기간을 2분의 1로 감경한다 (다만, 처분벌점에 교통사고 야기로 인한 벌점이 포함된 경우에는 감경하지 아니한다.) 교통안전봉사활동에 참여를 증가시키기 위하여 보상으로 50%의 감경의 마일리지를 제공하고 있다.

3)도주운전자 검거 운전자 혜택

인적 피해 있는 교통사고를 야기하고 도주한 차량의 운전자를 검거하거나 신고하여 검거하게 한 운전자(교통사고의 피해자가 아닌 경우로 한정한다)에게는 검거 또는 신고할 때마다 40점의 특혜점수를 부여하여 기간에 관계없이 그 운전자가 정지 또는 취소처분을 받게될 경우 누산점수에서 이를 공제한다. 이 경우 공제되는 점수는 40점 단위로 한다. 도주운전자 검거 행위를 증가시키기 위하여 40점의 마일리지를 제공하고 있다.

3.3.3 부정적 강화

부정적 강화는 혐오자극의 제거나 자극 강도의 감소로 인해 행동 발생 가능성이 증가하는 과정으로 운전면허 정지자에게 특별교통안전교육을 통해 정지일수를 20일에서 50일까지 감경시키는 제도가 이에 해당된다. 교통법규준수의식을 높이기 위한 특별교통안전교육 수강행위를 증가시키기 위해 혐오자극인 정지기간 감소를 혜택을 제공하고 있다.

1) 소양교육

면허정지처분을 받은 사람이 교통소양교육을 마친 경우에는 경찰서장에게 교육필증을 제출한 날부터 정지처분기간에서 20일을 감경한다. 다만, 해당 위반행위에 대하여 운전면허행정처분 이의심의위원회의 심의를 거치거나 행정심판 또는 행정소송을 통하여 행정처분이 감경된 경우에는 정지처분기간을 추가로 감경하지 아니하고, 정지처분이 감경된 때에 한정하여 누산점수를 20점 감경한다.

2) 참여교육

면허정지처분을 받은 사람이 교통소양교육을 마친 후에 교통참여교육을 마친 경우에는 경찰서장에게 교육필증을 제출한 날부터 정지처분기간에서 30일을 추가로 감경한다. 다만, 해당 위반행위에 대하여 운전면허행정처분 이의심의위원회의 심의를 거치거나 행정심판 또는 행정소송을 통하여 행정처분이 감경된 경우에는 그러하지 아니하다.

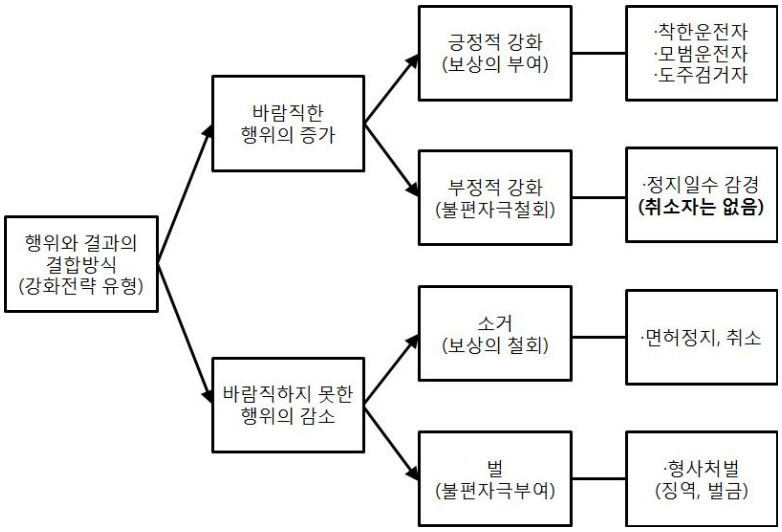
3.3.4 소거

소거(extinction)는 소거는 이전에는 보상을 받아 강화된 행동이지만 그 정도가 지나쳐 이제 바람직하지 않게 된 행동에 대해 바람직한 결과를 소거함으로써 행동의 빈도를 줄이는 것을 말하는데 이는 그 동안 누려왔던 운전을 할 수 있는 자격을 박탈하는 운전면허의 정지 혹은 취소가 이에 가깝다.

dCollection @ chosun

3.3.5 처벌

처벌(punishment)은 바람직하지 않은 행동에 대해 바람직하지 않은 결과를 제시함으로써 그 행동이 야기될 확률을 낮추는 강화 요인을 말하는데 음주운전행위의 감소를 위하여 불편자극인 벌로 벌금이나 징역 등의 형사처벌이 여기에 해당된다.



<그림 3-2> 스키너의 강화이론과 운전면허정책

주목해서 봐야 할 것은 도로교통법에서 면허 정지자에게는 부정적 강화인 정지일수 감경이 있지만, 면허가 취소된 사람들에게는 결격기간을 단축시키는 방법 등의 부정적 강화 제도가 없는 실정이다.(물론 생계형 운전자 면허 구제제도가 있지만 이 혜택을 받을 수 있는 운전자들은 매우 소수이기 때문에 이 제도는 설명 대상에서 제외하였다.) 따라서 면허가 취소 된 운전자들에게도 교통안전교육 수강을 유도하기 위하여 결격기간을 감소시켜주는 부적강화 제도가 필요하다.

dCollection @ chosun

제 4장 도로교통공단의 음주운전 교육정책

4.1 음주운전교육의 변화

1999년도에 음주운전자 교육이 신설되면서 지금까지 음주운전교육에 많은 변화가 있었다. 2002년도에는 음주운전자 교육이 의무화되면서 음주운전 후 음주운전자 교육을 이수하지 않으면 범칙금을 받았다. 2005년도에는 음주운전 의무교육을 이수한 운전자가 추가적인 교육을 통해서 정지일수를 더 감경 받을 수 있는 교통참여교육을 신설하였다. 2006년도에는 음주운전취소처분자반이 신설되었고 2012년도부터는 단속횟수에 따라 1회반, 2회반, 3회반을 구분하여 교통안전교육 및 상담을 받을 수 있도록 하였다.

<표 4-1> 음주운전 교육제도의 변천

시행년도	요목	내용
1999년	운전자 교육제도 개선	음주운전자 교육반 신설
2002년	도로교통법 시행령 개정	음주운전자반 소양교육 의무화(4시간)
2005년	도로교통법 시행령 및 시행규칙 개정	교통참여교육 음주운전자반(8시간) 신설로 교육을 이수하고 하는 자가 교육 이수 시 정지일수 추가 감경
2006년	도로교통법 개정	음주운전 취소처분자 교육 실시(6시간)
2012년	도로교통법 개정	단속, 사고 횟수별로 음주운전 교육반 구분 - 1회 (6시간), 2회(8시간), 3회(16시간 상담)

4.2 음주운전 교육과 교육내용

1)소양교육

현재 음주운전 단속 횟수별로 도로교통공단에서 음주1회반, 음주2회반, 음주3회반의 교육이 이루어지고 있으며, 음주운전 정지자가 소양교육을 이수하게 되면 정지일수가 20일 감경되고 취소자에게는 결결기간 감경혜택이 없고 면허 취득 전 이수가 의무적이다. 교육과목을 살펴보면 1회에는 음주운전의 위험성에 대해서 강조되고 있고, 2회에는 음주운전의 재발이유와 극복에 대해서 강조되고 있으며, 3회에는 행동변화를 위한 상담이 이뤄지고 있다.

<표 4-2> 음주운전 소양교육 시간 및 교육내용

교육대상자	교육 시간	교육과목 및 내용	교육방법
1회의 음주 운전자	6시간	(1) 음주운전 실태 (2) 음주운전의 주요 원인 (3) 알코올이 운전에 미치는 영향 (4) 음주운전 유형 (5) 음주운전 극복	강의 · 시청각 · 발표 · 토의 · 영화상영 등

dCollection @ chosun

		(6) 주요 생활 교통법규 등	
과거 5년 이내 2회 음주운전 한 사람	8시간	(1) 음주문화와 교통안전 (2) 음주운전 재발의 원인 및 유형 (3) 음주운전 재발자의 심리적 특성 (4) 음주운전 관련 교통법규 (5) 음주운전 예방 (6) 운전성격 · 행동검사 (7) 안전운전과 교통법규 등	강의 · 시청각 · 토의 · 지필검사 · 과제작성 · 영화상영 등
과거 5년 이내 3회 이상 음주운전한 사람	16시간	(1) 안전운전과 교통법규 등 (2) 안전운전 체험 (3) 행동 변화를 위한 상담 등	강의 · 시청각 · 영화상영 · 실습 · 상담 등

2)참여교육

음주운전으로 정지되어 소양교육을 이수한 운전자 중 교육을 받고자 희망하는 운전자가 받을 수 있는 교육으로 현장체험(4시간)과 교육(4시간)으로 이루어져 있고, 참여교육 8시간을 이수하면 남아있는 정지일 수 중 최대 30일까지 추가로 감경혜택이 주어진다.

<표 4-3> 음주운전 참여교육 시간 및 교육내용

교육 대상자	교육시간	교육과목 및 내용	교육방법
1) 음주운전으로 운전면허효력 정지처분을 받게 되거나 받은 사람으로서 그 처분기간이 만료되기 전에 있는 사람	4시간	(1) 음주운전 사례분석 (2) 음주와 자기통제 등	강의 · 시청각 · 토의 · 영화상영 등
	4시간	교통안전 참여활동 등	출퇴근시간대의 교통안전 참여활동, 교통단속 현장체험 등 경찰청장이 정하는 교육

dCollection @ chosun

제 5장 음주운전에 영향을 미치는 심리사회적 요인들과 건강요인

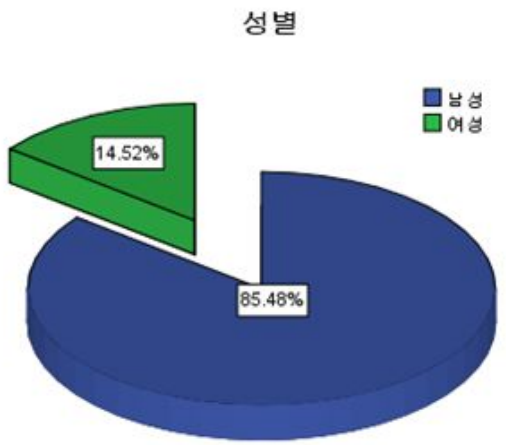
일반적으로 교통사고의 90% 이상은 운전자 요인에 의해 발생한다고 알려져 있다. 인적요인에는 운전자 개인의 성격특성, 안전운전에 대한 태도, 동기 또는 행동의도, 규범, 주변 운전자와의 의사소통 등과 같은 심리적 특성과 약물, 피로, 시각 및 청각특성 그리고 근육운동기능과 같은 인체 생리적 특성 등이 있다.(도로교통공단, 2004)

본 연구에서는 음주운전 행동의 발생과정을 고찰하여 심리적 요인들이 차지하는 비중을 확인하고, 특히 계획된 행동이론(TPB; Ajzen, 1958, 1991)을 중심으로 운전자의 음주운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범, 행동통제력 지각이 음주운전 의도에 미치는 영향을 알아보고 계획된 행동이론의 대안 이론에서 제안되고 있는 예견된 후회 이외에 운동과 흡연 변이가 더해졌을 때 음주운전 의도를 통계적으로 유의하게 설명하는지를 살펴보았다.

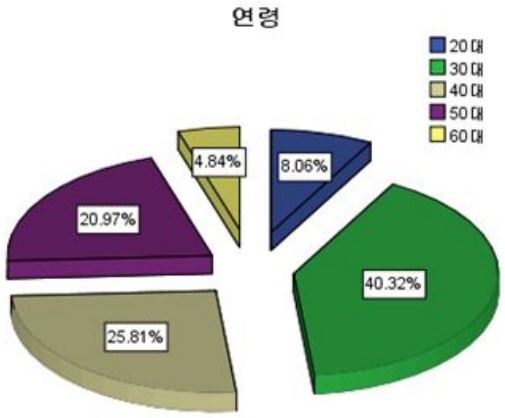
5.1 연구방법

5.1.1조사대상

조사는 2013년 상반기 동안 도로교통공단 광주전남지부에서 음주운전교육을 받은 운전자들 400명을 대상으로 실시하였으며, 이 중 질문지를 완성하지 못한 자료 28부를 제외하고 372부를 자료분석에 사용하였다. 남성 318명 여성 54명이었으며 연령대별로는 20대 30명, 30대 150명, 40대 96명, 50대 78명, 60대 18명 이었다.



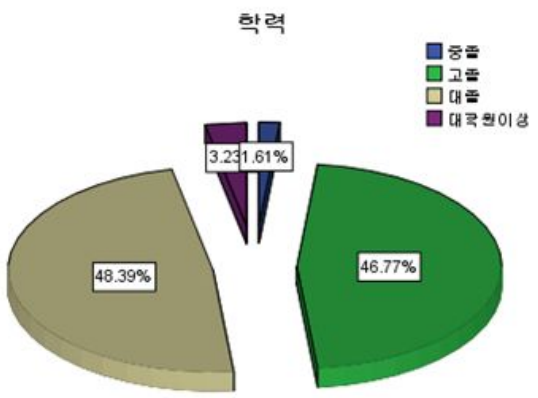
<그림 5-1> 성별분포



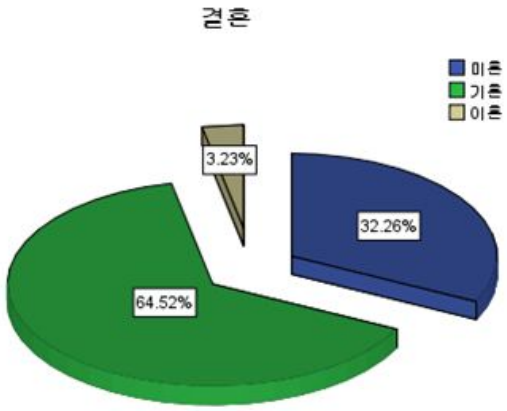
<그림 5-2> 연령분포

조사대상자의 학력은 중학교 졸업자가 6명, 고등학교 졸업은 174명, 대학교 졸업자는 180명, 대학원 이상은 12명이며, 결혼여부는 미혼자가 120명 기혼자가 240명 이혼한 사람은 12명 이었다.

dCollection @ chosun

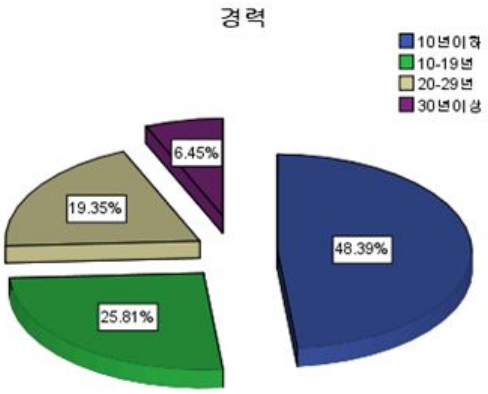


<그림 5-3> 학력분포

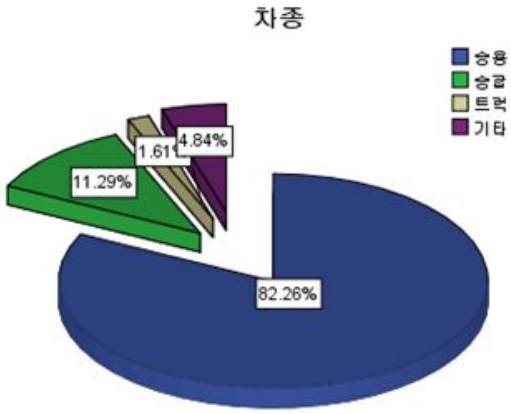


<그림 5-4> 결혼여부

조사 대상자의 운전경력은 10년 이하가 180명, 10년 초과 20년 이하가 96명, 20년 이상 30년 미만이 72명이며 30년 이상은 24명이었으며, 차종은 승용이 306명, 승합이 42명, 트럭이 6명 기타가 18명 이었다.



<그림 5-5> 운전경력분포



<그림 5-6> 차종

5.1.2 조사도구

본 연구에서 이용된 설문지의 구성 타당도(construct validity)를 검증하기 위하여 인자분석을 실시하였다. 설문지의 구성 타당도는 설문지에 포함된 문항이 본 연구에서 설정한 일련의 가설적 개념(constructs)을 평가할 수 있는 적합성에 의하여 결정되는데 인자 타당도(factorial validity)는 요인분석을 통하여 타당도를 증명하는 구성타당도의 형태(Allen, 1979)이므로 음주운전의도, 음주운전의 심리사회적변인 및 생활습관에 관련된 문항의 타당도를 검증하기 위하여 탐색적 요인분석(exploratory factor analysis)을 실시하였다.

측정변수는 척도 순화과정을 통하여 일부항목을 제거하였다. 주성분 방법으로 요인을 추출하였고 직교회전방법으로 베리맥스(varimax)방법을 사용하였다. 문항의 선택기준은 고유값(eigen value)은 1.0이상, 요인적재치는 0.5 이상을 기준으로 하였다. <표 5-1>~<표 5-3>에 의하면 음주

dCollection @ chosun

운전의도 관련문항은 1개의 하위요인으로 묶여 62.646% 설명되어지고 있으며, 심리사회적 변인들은 5개의 하위요인들로 묶였으며 5개의 하위요인들에 의해 74.069% 설명되어지고 있으며, 건강 관련문항은 2개의 하위요인으로 묶였으며, 2개의 하위 요인들에 의해 73.342% 설명되어지고 있다. 음주운전의도, 음주운전 심리사회적변인들, 건강습관에 대한 설문 문항은 요인분석을 통해 42개 문항 중 17개 문항이 이론 구조에 맞지 않게 적재되어 제거하고 최종적으로 25개 문항을 분석에 이용하였다.

1)설문지의 타당도

<표 5-1> 음주운전 의도에 대한 관련문항의 인자적재행렬

문항	요인1
문Ⅰ-18	.871
문Ⅰ-19	.834
문Ⅰ-21	.733
문Ⅰ-17	.718
고유값	2.506
설명력	62.646
누적분산	62.646

<표 5-2> 음주운전 심리사회적 변인들에 대한 관련문항의 인자적재행렬

문항	요인1	요인2	요인3	요인4
문Ⅰ-12	.818	-.187	-.060	.279
문Ⅰ-14	.809	-.216	-.142	.019
문Ⅰ-15	.781	-.121	-.081	-.003
문Ⅰ-16	.732	-.046	-.160	.335
문Ⅰ-30	-.208	.875	.068	.054
문Ⅰ-28	-.279	.867	.201	-.108
문Ⅰ-29	-.500	.699	.138	-.161
문Ⅰ-31	.287	.686	.460	-.110
문Ⅰ-4	-.245	-.027	.817	.041
문Ⅰ-1	-.036	.226	.808	-.173
문Ⅰ-2	-.161	.400	.770	.162
문Ⅰ-6	-.098	.016	.029	.892
문Ⅰ-9	.354	.029	-.060	.665
문Ⅰ-5	.253	-.200	.007	.602
고유값	3.208	2.828	2.250	1.903
설명력	22.915	20.199	16.073	13.591
누적분산	22.915	43.113	59.186	72.777

dCollection @ chosun

<표 5-3> 생활습관에 대한 관련문항의 인자적재행렬

문항	요인1	요인2
문Ⅱ-5	.919	.068
문Ⅱ-9	.889	-.118
문Ⅱ-7	.703	-.310
문Ⅱ-8	.678	-.073
문Ⅱ-1	-.061	.902
문Ⅱ-4	-.090	.897
문Ⅱ-3	-.150	.879
고유값	2.622	2.512
설명력	37.460	35.881
누적분산	37.460	73.342

2) 설문지의 신뢰도

신뢰도는 측정도구의 안정성(stability) 및 일관성(consistency)과 관계가 있으며, 조작된 정의나 지표가 측정의 대상을 일관성 있고 믿을 만하게 측정하는가의 문제이다. 따라서 신뢰도는 연구방법을 확립하는데 있어서 고려하여야 할 가장 중요한 요인 중의 하나이며 인지적 경험을 측정하는 설문지 조사는 비체계적이고 임의적인 오차를 유발 할 여지가 많다는 점에서 반드시 고려해야 할 사항이다.

신뢰도 측정 방법으로 몇 가지 방법이 제안되고 있으나 본 연구에서는 문항 내적 일관성(item internal consistency)을 검증하기 위한 방법인 Cronbach's α 검정방법을 이용하였다. 아래의 <표 5-4>~<표 5-10>는 본 연구에서 이용된 설문문항에 대한 신뢰도 검증결과이다. 측정문항의 각 하위요인들의 Cronbach's α 계수는 모두 0.6이상이므로 신뢰성이 있는 것으로 볼 수 있다.

(1) 음주운전 의도

음주운전 의도는 '음주운전을 하겠다는 의향'이 어느 정도인지를 평정하도록 한 문항들이며, 총 4문항으로 구성되어 있다. 내적일치도 계수는 0.794 요인부하량은 최저 0.718이었다. 문항은 아래와 같다.

<표 5-4> 음주운전 의도에 대한 척도의 신뢰도

문항내용	요인부하량	문항제거 신뢰도
나는 택시 잡기가 힘들면 취했더라도 음주운전 하겠다	0.871	0.779
나는 급한 일이 생기면 술을 마셨더라도 음주운전 하겠다	0.834	0.692
나는 술을 마셨더라도 차를 두고 가지는 않을 생각이다	0.733	0.718
술을 마셨더라도 취하지 않았다고 생각되면 음주운전을 하겠다	0.718	0.780
		Cronbach 알파 0.794

dCollection @ chosun

(2) 행동통제력 지각

음주운전에 대한 행동통제력 지각은 '음주운전 행동을 하기가 쉽거나 어려움을 지각하는 수준'으로 정의하였으며, 총 4문항으로 구성되어 있다. 내적일치도 계수는 0.850 요인부하량은 최저 0.731이었다. 문항은 아래와 같다.

<표 5-5> 행동통제력 지각에 대한 척도의 신뢰도

문항내용	요인부하량	문항제거 신뢰도
나는 음주운전 하더라도 사고를 안 낼 자신이 있다	.827	.766
나는 음주운전을 하더라도 운전을 잘 할 수 있다	.812	.780
나는 음주운전 하더라도 단속에 걸리지 않을 자신이 있다	.767	.846
음주운전을 하는 것은 나에게 쉬운 일이다	.731	.829
		Cronbach 알파 0.850

(3) 예견된 후회

음주운전 관련 예견된 회회는 '음주운전으로 발생할 수 있는 부정결과에 대한 후회' 정도를 평정하도록 한 문항들이며, 총 4문항으로 구성되어 있다. 내적일치도 계수는 0.836 요인부하량은 최저 0.683이었다. 문항은 아래와 같다.

<표 5-6> 예견된 후회에 대한 척도의 신뢰도

문항내용	요인부하량	문항제거 신뢰도
음주운전 교통사고가 발생한다면 후회할 것이다	.875	.785
음주운전을 하다가 단속되면 후회할 것이다	.861	.691
음주운전으로 벌금이나 행정처분을 받게 되면 경제적 손해를 보게 될 것이다	.691	.801
음주운전 교통사고를 당한다면 가족들이 마음 아파 할 것이다	.683	.884
		Cronbach 알파 0.836

(4) 음주운전 태도

음주운전 태도는 '음주운전 위험성의 지각된 결과' 정도를 평정하도록 한 문항들이며, 총 3문항으로 구성되어 있다. 내적일치도 계수는 0.771 요인부하량은 최저 0.771이었다. 문항은 아래와 같다.

<표 5-7> 음주운전 태도에 대한 척도의 신뢰도

dCollection @ chosun

문항내용	요인부하량	문항제거 신뢰도
음주운전은 살인행위이다	.806	.767
음주운전에 대한 처벌을 강화해야 한다	.801	.698
음주운전을 하면 위험하다	.771	.630
		Cronbach 알파 0.771

(5) 주관적 규범

음주운전에 대한 주관점 규범은 '주변사람들이 음주운전행동에 대해서 미치는 사회적 영향'으로 정의 하였으며, 총 3문항으로 구성되어 있다. 내적일치도 계수는 0.614 요인부하량은 최저 0.547이었다. 문항은 아래와 같다.

<표 5-8> 주관적 규범에 대한 척도의 신뢰도

문항내용	요인부하량	문항제거 신뢰도
함께 술 마신 사람들이 음주운전을 하도록 부추긴다	.908	.456
남들을 따라서 나도 음주운전 한다	.643	.533
내가 음주운전을 해도 말리는 사람이 아무도 없다	.547	.563
		Cronbach 알파 0.614

(6)흡연습관

개인 생활습관 중 흡연은 '직·간접 흡연을 하는 습관' 정도를 평정하도록 한 문항들이며, 총 4문항으로 구성되어 있다. 내적일치도 계수는 0.822 요인부하량은 최저 0.678이었다. 문항은 아래와 같다.

<표 5-9> 흡연습관에 대한 척도의 신뢰도

문항내용	요인부하량	문항제거 신뢰도
나는 담배를 자주 피운다	.919	.706
나는 술을 마실 때 마다 담배를 피우고 싶다	.889	.714
나는 영화속에 흡연장면을 보면 담배를 피우고 싶다	.703	.841
내 주변 사람들의 상당수는 애연가다	.678	.813
		Cronbach 알파 0.822

(7) 운동습관

개인 생활습관 중 운동은 '알맞는 운동을 정기적으로 하는 습관' 정도를 평정하도록 한 문항들이며, 총 3문항으로 구성되어 있다. 내적일치도 계수는 0.882 요인부하량은 최저 0.879이었다. 문항은 아래와 같다.

dCollection @ chosun

<표 5-10> 운동습관에 대한 척도의 신뢰도

문항내용	요인부하량	문항제거 신뢰도
나는 땀이 나는 운동을 자주 한다	.902	.831
나는 운동시에는 준비운동과 정리운동을 꼭 한다	.897	.822
내 몸 상태에 알맞게 고안된 운동을 한다	.879	.844
		Cronbach 알파 0.882

5.2 자료분석방법

자료분석은 요인들간 상관을 알아보기 위하여 단순상호상관분석, 집단 간 차이를 검증하기 위하여 t-검증 및 One Way ANOVA를 실시하였으며 사후 검증은 Scheffe 검정을 하였다. 또한 음주운전 관련 심리사회적 변인들과 생활습관(운동, 흡연)이 음주운전 의도에 미치는 영향을 알아보기 위하여 다중회귀분석과 위계적회귀분석을 실시하였다.

5.3 연구결과

5.3.1 음주운전 심리사회적 변인들 및 건강요인들과 단순 상관관계분석

<표 5-11> 단순상관관계분석

	구성개념간상관관계						
	음주운전 태도	주관적 규범	행동통제 력지각	음주운전 의도	예견된 후회	흡연	운동
음주운전 태도	1						
주관적 규범	-.084	1					
행동 통제력 지각	-.316**	.415**	1				
음주운전 의도	-.325**	.337**	.520**	1			
예견된 후회	.457**	-.093	-.182**	-.283**	1		
흡연	.095	.009	-.004	.223**	.096	1	
운동	.081	-.082	-.010	-.249**	.111*	-.225**	1

**. 상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의합니다.
*. 상관계수는 0.05 수준(양쪽)에서 유의합니다.

5.3.2 음주운전 관련 심리사회적 변인, 흡연, 운동과 음주운전 의도 차이 검증

1) 성별 차이검증

성별에 따른 음주운전 관련 심리사회적 변인, 흡연, 운동 변인의 차이 검증 결과를 보면 태도(f=-2.221, p=0.027), 주관적규범(t=2.763, p=0.006), 행동통제력지각(t=3.670, p=0.000), 음주운전의도(t=3.246, p=0.001), 음주운전습관(t=2.419, p=0.016), 예견된후회(t=-2.567, p=0.011), 흡연(t=6.852, p=0.000), 운동(t=4.862, p=0.000) 모두에서 유의한 차이를 나타내었다.

여성이 남성에 비해서 음주운전에 부정적인 태도를 지니고 주관적 규범, 행동통제력, 예견된 후회

dCollection @ chosun

를 더 높게 인식하였으며 흡연, 운동은 더 낮은 것으로 나타났다.

<표 5-12> 성별차이검증

구분	평균		표준편차		t	유의확률 (양쪽)
	남성	여성	남성	여성		
음주운전태도	5.5786	6.0370	1.49468	.60281	-2.221	.027
주관적규범	2.5094	1.9630	1.42030	.73449	2.763	.006
행동통제력지각	2.8538	2.0556	1.54846	.95001	3.670	.000
음주운전의도	2.6840	2.0000	1.47547	1.13478	3.246	.001
예견된후회	6.6651	6.9444	.79620	.15861	-2.567	.011
흡연	4.1368	2.4444	1.69656	1.56364	6.852	.000
운동	3.9308	2.7778	1.67916	1.12154	4.862	.000

2)연령별 차이 검증

연령대별 따른 음주운전 관련 심리사회적 변인, 흡연, 운동 변인의 차이 검증 결과를 보면 태도(F=7.221, p=0.000), 주관적규범(F=13.356, p=0.000), 행동통제력지각(F=13.778, p=0.000), 음주운전의도(F=21.582, p=0.000), 흡연(F=12.071, p=0.000), 운동(t=11.887, p=0.000) 예견된 후회를 제외하고 모두에서 유의한 차이를 나타내었다.

20대가 음주운전의 위험성에 대해서 더 잘 인식하고 있고 음주운전의 의도가 가장 낮은 것으로 나타났다.

<표5-13> 연령별차이검증

		평균	표준편차	F값 /유의확률	Scheffe
음주운전태도	20대(a)	6.7333	.33218	7.221 /.000***	a>d,b,c
	30대(b)	5.5600	1.20669		
	40대(c)	5.7917	1.59330		
	50대(d)	5.2051	1.63054		
	60대(e)	5.6667	1.00976		
주관적규범	20대(a)	1.1333	.27123	13.356 /.000***	a>e,b,c,d
	30대(b)	2.3600	1.13485		
	40대(c)	2.4167	1.59605		
	50대(d)	3.1026	1.35726		
	60대(e)	2.3333	1.00976		
행동통제력지각	20대(a)	2.8000	1.17517	13.778 /.000***	c>d,e
	30대(b)	2.6500	1.56407		

dCollection @ chosun

	40대(c)	2.0938	1.11287		
	50대(d)	3.3269	1.55229		
	60대(e)	4.2500	1.09141		
음주운전의도	20대(a)	1.7000	.68983	21.582 /.000***	a>b,d
	30대(b)	2.5700	1.26621		
	40대(c)	2.0625	1.37506		
	50대(d)	3.6923	1.59490		
	60대(e)	2.1667	.43724		
예견된후회	20대(a)	7.0000	.00000	1.895 /.111	-
	30대(b)	6.6800	.67127		
	40대(c)	6.6875	1.09003		
	50대(d)	6.6154	.52794		
	60대(e)	6.9167	.12127		
흡연	20대(a)	4.5000	1.74692	12.071 /.000***	e>c,d
	30대(b)	4.3300	1.49111		
	40대(c)	3.5313	1.94031		
	50대(d)	3.7500	1.81444		
	60대(e)	1.7500	.63013		
운동	20대(a)	4.2000	1.51012	11.877 /.000***	e>b,d,c,a
	30대(b)	3.4000	1.51355		
	40대(c)	4.0000	1.54466		
	50대(d)	3.5128	1.71379		
	60대(e)	5.8889	1.61690		

*** p<0.001

5.3.3 음주운전 심리사회적 변인들이 음주운전에 미치는 영향

음주운전 심리사회적 변인들이 음주운전의도에 미치는 영향을 알아보기 위하여 다중회귀분석을 실시하였다.

<표5-14> 심리사회적 변인들이 음주운전의도에 미치는 영향

종속변수	독립변수	표준오차	표준화된 베타	t	유의확률	공차
음주운전의도	(상수)	.607		6.115	.000	
	음주운전태도	.051	-.124	-2.488	.013	.731
	주관적규범	.050	.151	3.210	.001	.823
	행동통제력지각	.048	.392	7.970	.000	.748
	예견된후회	.093	-.141	-2.935	.004	.788
	R=.579 R제곱=.335 수정된R제곱=.328 F=46.179 p=.000 Durbin-Watson=2.278					

dCollection @ chosun

음주운전태도 t값이 -2.488, 주관적규범 t값이 3.210, 행동통제력지각 t값이 7.970, 예견된 후회 t값이 -2.935으로 모두 통계적 유의수준 하에서 영향을 미치는 것으로 나타났다. 회귀모형은 F값이 p=.000에서 46.179의 수치를 보이고 있으며, 회귀식에 대한 R제곱=.335으로 33.5%의 설명력을 보이고 있다 Durbin-Watson은 2.233으로 잔차들 간에 상관관계가 없어 회귀모형이 적합한 것으로 나타나고 있다.

5.3.4 음주운전 심리사회적 변인들과 건강습관이 음주운전에 미치는 영향

1) 흡연과 음주운전 심리사회적 변인들이 음주운전에 미치는 영향

흡연과 음주운전 심리사회적 변인들이 음주운전의도에 미치는 영향을 알아보기 위하여 다중회귀분석을 실시하였다.

<표 5-15> 흡연과 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향

종속변수	독립변수	표준오차	표준화된베타	t	유의확률	공차
음주운전의도	(상수)	.583		5.613	.000	
	음주운전태도	.049	-.142	-2.994	.003	.729
	주관적규범	.048	.148	3.313	.001	.823
	행동통제력지각	.045	.385	8.207	.000	.747
	예견된후회	.089	-.158	-3.449	.001	.785
	흡연	**.033**	**.251**	**6.153**	**.000**	**.986**
	R=.630 R제곱=.397 수정된R제곱=.389 F=48.226 p=.000 Durbin-Watson=2.255					

음주운전태도 t값이 -2.994, 주관적규범 t값이 3.313, 행동통제력지각 t값이 8.207, 예견된 후회 t값이 -3.449 흡연 t값이 6.153으로 통계적 유의수준 하에서 영향을 미치는 것으로 나타났다. 회귀모형은 F값이 p=.000에서 48.226의 수치를 보이고 있으며, 회귀식에 대한 R제곱=.397로 39.7%의 설명력을 보이고 있다. Durbin-Watson은 2.255로 잔차들 간에 상관관계가 없어 회귀모형이 적합한 것으로 나타나고 있다.

<표 5-16> 흡연과 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향(단계별)

단계	변인	표준오차	표준화된베타	t	유의확률	공차	통계량
1	(상수)	.607		6.115	.000		R=.579 R제곱=.335 수정된R제곱=.328 F=46.179
	음주운전태도	.051	-.124	-2.488	.013	.731	
	주관적규범	.050	.151	3.210	.001	.823	
	행동통제력지각	.048	.392	7.970	.000	.748	

dCollection @ chosun

	예견된후회	.093	-.141	-2.935	.004	.788	p=.000
2	(상수)	.583		5.613	.000		R=.630 R제곱=.397 수정된R제곱=.389 R제곱변화량=.062 F=48.226 p=.000
	음주운전태도	.049	-.142	-2.994	.003	.729	
	주관적규범	.048	.148	3.313	.001	.823	
	행동통제력지각	.045	.385	8.207	.000	.747	
	예견된후회	.089	-.158	-3.449	.001	.785	
	흡연	**.033**	**.251**	**6.153**	**.000**	**.986**	

위와 같이 흡연과 심리사회적 변인들이 음주운전의도에 미치는 영향을 살펴본 결과, 1단계에서는 설명력은 33.5%로 나타났으며, 2단계에서는 심리사회적 변인들에 흡연을 포함였더니 설명력은 39.7%로 나타났다. R제곱의 변화량은 0.62로 설명력이 6.2% 증가하였다.

2) 운동과 음주운전 심리사회적 변인들이 음주운전에 미치는 영향

운동과 음주운전 심리사회적 변인들이 음주운전의도에 미치는 영향을 알아보기 위하여 다중회귀분석을 실시하였다.

<표 5-17> 운동과 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향

종속변수	독립변수	표준오차	표준화된베타	t	유의확률	공차
음주운전의도	(상수)	.593		6.940	.000	
	음주운전태도	.050	-.113	-2.344	.020	.730
	주관적규범	.049	.131	2.865	.004	.817
	행동통제력지각	.046	.406	8.500	.000	.745
	예견된후회	.091	-.122	-2.610	.009	.782
	운동	**.036**	**-.212**	**-5.090**	**.000**	**.979**
	R=.615 R제곱=.397 수정된R제곱=.370 F=44.632 p=.000 Durbin-Watson=2.297					

음주운전태도 t값이 -2.344, 주관적규범 t값이 2.865, 행동통제력지각 t값이 8.5, 예견된 후회 t값이 -2.610 운동 t값이 -5.090으로 통계적 유의수준 하에서 영향을 미치는 것으로 나타났다. 회귀모형은 F값이 p=.000에서 44.632의 수치를 보이고 있으며, 회귀식에 대한 R제곱=.397로 39.7%의 설명력을 보이고 있다. Durbin-Watson은 2.297로 잔차들 간에 상관관계가 없어 회귀모형이 적합한 것으로 나타나고 있다.

<표 5-18> 운동과 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향(단계별)

dCollection @ chosun

단계	변인	표준오차	표준화 된 베타	t	유의확률	공차	통계량
1	(상수)	.607		6.115	.000		R=.579
	음주운전태도	.051	-.124	-2.488	.013	.731	R제곱=.335
	주관적규범	.050	.151	3.210	.001	.823	수정된R제곱=.328
	행동통제력지각	.048	.392	7.970	.000	.748	F=46.179
	예견된후회	.093	-.141	-2.935	.004	.788	p=.000
2	(상수)	.593		6.940	.000		R=.615
	음주운전태도	.050	-.113	-2.344	.020	.730	R제곱=.379
	주관적규범	.049	.131	2.865	.004	.817	수정된R제곱=.370
	행동통제력지각	.046	.406	8.500	.000	.745	R제곱변화량=.044
	예견된후회	.091	-.122	-2.610	.009	.782	F=44.632
	운동	**.036**	**-.212**	**-5.090**	**.000**	**.979**	p=.000

위와 같이 운동과 심리사회적 변인들이 음주운전의도에 미치는 영향을 살펴본 결과, 1단계에서는 설명력은 33.5%로 나타났으며, 2단계에서는 심리사회적 변인들에 운동을 포함였더니 설명력은 37.9%로 나타났다. R제곱의 변화량은 0.44로 설명력이 4.4% 증가하였다.

3) 흡연과 운동이 음주운전 심리사회적 변인들이 음주운전에 미치는 영향

<표 5-19> 흡연, 운동, 심리사회적 변인이 음주운전의도에 미치는 영향(단계별)

단계	변인	표준오차	표준화 된 베타	t	유의확률	공차	통계량
1	(상수)	.607		6.115	.000		R=.579
	음주운전태도	.051	-.124	-2.488	.013	.731	R제곱=.335
	주관적규범	.050	.151	3.210	.001	.823	수정된R제곱=.328
	행동통제력지각	.048	.392	7.970	.000	.748	F=46.179
	예견된후회	.093	-.141	-2.935	.004	.788	p=.000
2	(상수)	.580		6.279	.000		R=.649
	음주운전태도	.048	-.131	-2.809	.005	.726	R제곱=.421
	주관적규범	.047	.133	3.026	.003	.817	수정된R제곱=.411
	행동통제력지각	.045	.396	8.585	.000	.744	R제곱변화량=.086
	예견된후회	.088	-.141	-3.117	.002	.777	F=46.179
	흡연	**.034**	**.213**	**5.149**	**.000**	**.929**	p=.000
	운동	**.036**	**-.160**	**-3.863**	**.000**	**.921**	

dCollection @ chosun

위와 같이 흡연, 운동, 심리사회적 변인들이 음주운전의도에 미치는 영향을 살펴본 결과, 1단계에서는 설명력은 33.5%로 나타났으며, 2단계에서는 심리사회적 변인들에 흡연과 운동을 포함였더니 설명력은 42.1%로 나타났다. R제곱의 변화량은 0.86로 설명력이 8.6% 증가하였다. Durbin-Watson=2.281로 2에 근접하고 0또는 4에 가깝지 않기 때문에 잔차들 간에 상관관계는 없는 것으로 판단된다.

5.3.5 음주운전 심리사회적 변인들과 건강습관이 음주운전에 미치는 상대적 영향력 평가

인구통계학적 변인과 심리사회적변인 건강습관이 음주운전의도에 미치는 상대적 영향력을 평가하기 위해 단계적 분석을 하였다.

<표 5-20> 흡연, 운동, 심리사회적 변인이 음주운전의도에 상대적 영향

단계	변인	표준오차	표준화된베타	t	유의확률	공차	통계량
1	(상수)	.134		9.051	.000		R=.520 R제곱=.270 수정된R제곱=.268 F=136.929 p=.000
	행동통제력지각	.043	.520	11.702	.000	1.000	
2	(상수)	.191		10.585	.000		R=.574 R제곱=.330 수정된R제곱=.326 F=90.770 p=.000
	행동통제력지각	.041	.517	12.138	.000	1.000	
	운동	.037	-.244	-5.730	.000	1.000	
3	(상수)	.251		5.252	.000		R=.600 R제곱=.360 수정된R제곱=.355 F=69.002 p=.000
	행동통제력지각	.040	.518	12.429	.000	1.000	
	운동	.037	-.204	-4.766	.000	.949	
	흡연	.035	.179	4.171	.000	.949	
4	(상수)	.584		6.483	.000		R=.629 R제곱=.396 수정된R제곱=.389 F=60.062 p=.000
	행동통제력지각	.040	.483	11.707	.000	.966	
	운동	.037	-.177	-4.212	.000	.931	
	흡연	.034	.203	4.840	.000	.934	
	예견된후회	.081	-.195	-4.651	.000	.940	
5	(상수)	.585		6.072	.000		R=.639 R제곱=.408 수정된R제곱=.400
	행동통제력지각	.043	.432	9.637	.000	.805	
	운동	.037	-.167	-4.004	.000	.925	

dCollection @ chosun

	흡연	.034	.204	4.904	.000	.934	F=50.516 p=.000
	예견된후회	.081	-.194	-4.669	.000	.940	
	주관적규범	.047	.124	2.802	.005	.821	
6	(상수)	.580		6.279	.000		R=.649 R제곱=.421 수정된R제곱=.411 F=44.204 p=.000
	행동통제력지각	.045	.396	8.585	.000	.744	
	운동	.036	-.160	-3.863	.000	.921	
	흡연	.034	.213	5.149	.000	.929	
	예견된후회	.088	-.141	-3.117	.002	.777	
	주관적규범	.047	.133	3.026	.003	.817	
	음주운전태도	.048	-.131	-2.809	.005	.726	

음주운전의도에 영향을 미치는 변수들간의 상대적 영향력을 평가하면 행동통제력지각이 음주운전의도에 가장 큰 영향력을 보이는 변수로 나타나고 있으며, 다음은 운동, 흡연, 예견된후회, 주관적규범, 음주운전태도순으로 나타난다.

공차한계는 모두 0.1이상의 수치를 보여 다중공선성에는 문제가 없는 것으로 판단할 수 있고, Durbin-Watson=2.281로 2에 근접하고 0또는 4에 가깝지 않기 때문에 잔차들 간에 상관관계는 없는 것으로 판단된다.

dCollection @ chosun

제 6장 결과요약 및 논의

음주운전 교통사고가 전체 교통사고에서 차지하는 비율이 지속적으로 증가하고 있으며, 최근 여성운전자에게까지 확산추세를 보이는 등 심각한 사회문제가 되고 있다. 이로 인한 교통사고 사망자 및 부상자를 최소화하고 사회경제적 비용을 감소시키기 위하여 음주운전 예방을 위한 지속적인 단속과 법적규제를 실시하고 있음에도 불구하고 음주운전 관련 사고는 줄어들지 않고 있다. 따라서 음주운전자들의 심리사회적 결정요인 이외에도 운전자의 생활습관 중 건강과 관련된 부분이 음주운전의도에 미치는 영향이 있는지 알아보았다.

연구결과를 요약해보면 음주운전자들의 심리사회적 특징 중 행동통제력지각(음주운전을 해도 단속이나 사고를 피할 수 있고 운전을 잘 할 수 있다)이 음주운전의 의도에 미치는 영향이 가장 높았지만, 그 외의 심리사회적 변인들인 예견된 후회(음주운전을 발생할 수 있는 부정결과에 대한 후회), 음주운전태도(음주운전 위험성의 지각된 결과), 주관적규범(주변사람들이 음주운전행동에 대해서 미치는 사회적 영향)보다 운전자의 건강관련 개인 습관인 흡연(직·간접 흡연을 하는 습관), 운동(알맞은 운동을 정기적으로 하는 습관)이 음주운전의 의도에 미치는 영향이 더 높았다.

이는 음주운전자들의 음주운전의 의식과 함께 운전자의 생활습관이 음주운전에 미치는 영향이 있다는 것을 알 수 있다. 따라서 음주운전자들을 대상으로 금연과 운동을 통하여 음주운전을 줄여나가는 프로그램이 필요하다. 또한 기타 생활습관이 음주운전에 미치는 영향에 관한 추가적인 연구가 필요할 것으로 판단되며, 그에 따라 도로교통공단에서 실시하는 음주운전자 교육과정에 운전자들의 생활습관개선을 위한 내용을 추가 해야한다.

그리고 제도적으로 음주운전 취소자들의 부정적강화(불편자극제거)가 필요하며 음주운전의 취소결격기간을 줄여주는 생활습관개선 교육내용이 포함된 교육제도를 신설해야 함을 제안한다.

dCollection @ chosun

참고문헌

2008 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책연구(1) 도로교통공단
2008년판 “음주운전 규제 적정화 방안” 도로교통공단 · 경찰청
2009 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책연구(2) 도로교통공단
2010 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책연구(3) 도로교통공단
2013년판 “2012 도로교통사고비용의 추계와 평가” 도로교통공단
2013년판 “교통사고 통계분석” 도로교통공단
2013년판 “교통사고 통계요약” 도로교통공단
2013년판 “교통사고통계” 경찰청
민수홍,박기석,박강우,기광도,전영실,2000 “범죄학이론” 지산출판사
강동화,2002, “음주운전사고와 그 방지대책에 관한 연구” ,도로교통공단 교수논문집(1)
김남현,1996,"음주운전에 관한 형사법적 연구",연세대학교대학원
김남현,2006, “음주운전에 관한 형사법적 연구:음주운전죄 및 음주측정불응죄를 중심으로” ,연세대학교대학원
김두섭,1996, “개인의 자기통제력이 범죄억제에 미치는 영향” ,한국형사정책연구원
김만배·명묘희,2006,"위법 운전자 제재수단의 효율성 확보방안 연구",도로교통공단
김영만,2002, “주취운전의 성향과 주취운전 감소를 위한 방안” ,도로교통안전관리공단 교수논문집(1)
문성도,1996, “음주측정 불응죄 규정의 진술거부권 침해여부” ,경찰대 논문집 16
박경민,2005, “음주행동과 음주동기, 음주욕구를 설명하는 심리적 요인의 탐색” 경상대학교 대학원
박기범,2005, “음주운전 규제정책과 그 개선방안” ,계명대학교 대학원
박상식,2005, “음주운전에 대한 형사법적 고찰” ,경상대학교 법학연구회
박상진,2011, “VR을 이용한 음주운전자의 운전특성분석에 관한연구” 한밭대학교 대학원
박상호,2007, “음주운전에 영향을 미치는 요인 탐색” ,도로교통공단 연구논문집
박선영,2005, “성격과 음주운전 관계에서 인지 요인의 매개 효과 검증” 이화여자대학교 대학원
박애령,2013, “음주운전자의 심리적 특성에 관한 연구” 경성대학교 대학원
박찬혁,2014, “음주운전 억제요인이 음주운전의도에 미치는 영향” 동국대학교 대학원
설재훈,2003, “선진국의 교통안전 정책” ,교통개발연구원
신용균,류준범,강수철,2006 “과속운전행동에 영향을 미치는 중요한 심리적 인들” 대한교통학회지
양시훈,2011, “상습음주운전자들의 습관적 음주운전 행태 분석” 서울시립대학교 대학원
오 훈,2013, “음주운전 교통사고에 관한 형사법적 고찰” 고려대학교 대학원
유병림,1999, “음주운전에 영향을 미치는 인지, 행동적 요인에 관한 연구” 이화여자대학교
유지인,2008, “음주운전 감소를 위한 교육홍보정책의 효과성에 관한 연구”
이순재,박철현,1997, “음주운전의 원인에 관한 연구” ,한국형사정책연구원
이원영,2002, “음주운전 감소를 위한 연구과제” ,도로교통공단
이원영,2007, “음주운전 단속기준 및 처벌강화방안” ,음주운전 처벌강화에 대한 전문가 토론회

dCollection @ chosun

발표논문, 도로교통공단
이현주,2005, “음주운전자의 음주정도,귀인성향 및 동기가 음주문제 행동에 미치는 영향” ,도로교통공단
장영채 외,2007, “음주운전 교통사고 감소를 위한 제언” ,도로교통공단
전영실,2004, “음주운전의 실태에 관한 연구” ,한국형사정책연구원
정금숙,2011, “음주운전에 영향을 미치는 요인들의 구조적 관계에 관한 연구” 도로교통공단 교수연구집
조대환,1999, “현행 음주운전처벌법규의 문제점 고찰” ,법조협회
주희종,1995,"음주운전 단속,이대로 좋은가",여의도정책논단 4,여의도연구소
채규만,류명은,2002, “성격,인지,사회적환경 및 음주행동과 음두운전간의 관계” 한국심리학회지
채규만 · 류명은,2002, “성격,인지,사회적 환경 및 음주행동과 음주운전간의 관계” ,한국심리학회
최인섭·박철현,1996, “음주운전의 규제에 관한 연구” ,한국형사정책연구원
한덕웅,이민규,2001, “계획된 행동이론에 의한 음주운전 행동의 설명” 한국심리학회지
한덕웅,한인순,2001, “과속운전 행동에 영향을 미치는 심리요인들” 한국심리학회지
홍성삼,1998, “교통안전 규제의 억제효과에 관한 연구:음주운전을 중심으로” ,서울대학교 행정대학원
이순열, 이순철(2007), 운전확신수준이 초보운전자의 위험한 운전행동에 미치는 영향, 사회문제심리학회 연차학술대회

Aberg, L.(1993). “Drinking and driving; intentions, attitudes and social norms of Wsedish male drivers.” Accident Analysis and Prevention.
Ajzen. I.(1985), "From intentions to actions : A theory of planned behavior", In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), Action control : From cognition to behavior. NY : Springer-Verlag
Ajzen. I.(1991), "The theory of planned behavior", Organizational Behavior and Human decision Processes, Vol. 50,
Allen, D. E.,(1979). A Monte Carlo simulation study of selected distributed lan estimators., University of Utah,
Bagogi, R.P.,(1980) “Performance and Satisfaction in an Industrial Sales Force : An Examination of their Antecedunts and Simultaneity” , Journal of Marketing, vol. 44, no. 2,
Bentler, P. M., & Speckart, G,(1979). “Models of attitude-behavior relations.” Psychological Revies
Berger,D.E.& J.R.Snourtum,(1985), “Alcoholics Beverage Preference of Dringking-Driving Violators.” JournalofStudiesonAlcohol
Berger,D.E.& J.R.Snourtum,(1986), “A Structural Model of Drinkingand Driving: Alcohol Consumption, Social Norms, and Moral Commitments” ,Criminology:Vol.24.
Brenner, C.(1976). “Psychoanalytic technique and psychic conflict”. New York: International University Press.
Brenner, C.(1980), “Psychoanalytic Technique and Psychic Conflict”, New York:

dCollection @ chosun

International University Press,
Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). "Belief, Attitude, Intention, and Behavior". NY: Wiley.
Grasmick, H.G., Bursik, R. J. and Arneklev, B. J.(1993), "Reduction in Drunk Driving as a Response to Increased Threats of Shame, Embarrassment, and Legal Sanctions", Criminology, vol. 31
Grasmik,H.G.,Bursik,R.J.Jr& Arneklev,B.J.,(1990), "Reduction in Drink Driving As a Response to Increased Threats of Shame,Embarrassment and Legal Sanction",Criminology:Vol.31,
Guppy,A.,& Julie,R.,(1995), "Behavior and Perceptions Related to Drink-Driving Among an International Sample of Company VehicleDrivers." JournalofStudiesonAlcohol,56
Ihilevich, D., & Glaser, G. C.(1986). "Defense mechanism: Their classfication, correlate and measurement with the defense mechanism inventory". Owosso, MI: DMI Assoc.
Macdonald, S, & Dooldy, S(1993), A case-control study of driving-while-impaired offenders. Drug and Alcohol Dependence
Ng, R.(1993). "The construction of true and false selves in adolescence. Paper presented at the viennial meetings of the society for research in child development", New Orleans, LA.
Piquero, A. and Raymond, R.(1998), "An Application of Stafford and Warr's Reconceptualization of Deterrence to Driking and Driving", Journal of Research in Crime and Delinquency, vol. 35, no. 1
Rosenberg, M. (1985). "Self-concept and psychology well-being in adolescence". In R, L, Leahy(Ed.), The development the self (pp. 205-246). New York: Academic press.
Ross,H.L.,(1982), "Deterring the Dringking Driver:LegalPolicy and SocialControl" .Lexington ,Mass :LexingtonBooks.
Slagel, S. J.(1965). "Self esteem and patterns of defense". Unpublished doctroal dissertation. University of Michigan.
Stacy, A. W., Newcomb, M. D., & Bentler, P. M. (1993). Cognitive motivations and sensation seeking as long term predictors of drinking problems. Journal of Social and Clinical Psychology, 12
Triandis, H. C.(1977). Attitude and Attitude Change. NY; Wiley
Turrisi,R.,Jaccard,J.& Mcdonnell,D.,(1997), "An Examination of the Relationships Between Personality, Attitudes and Cognitions Relevant to Alcohol-Impaired Driving Tendencies", Journal of AppliedPsychology:Vol.27
Yu, J.(1994), "Punishment Celerity and Severity : Testing a Specific Deterrence Model on Drunk Driving Recidivism", Journal of Criminal Justice, vol. 22

dCollection @ chosun

안녕하십니까
도로교통공단 광주전남지부 교육홍보부에서는 음주운전과 생활환경에 관한 운전자의 행동에 관한 연구를 진행하고 있습니다.

선생님들의 조사자료는 교통사고를 줄이기 위한 소중한 자료로 사용되오니 질문 내용을 잘 읽으시고 각 문항들에 성실하게 답변해 주시면 감사하겠습니다. 참고로 본 조사 내용은 비밀이 보장되며 연구 이외의 목적으로는 절대 사용되지 않습니다.

설문에 응답해 주신 선생님들께 진심으로 감사드립니다

광주전남지부 교육홍보부 이기형

dCollection @ chosun

Ⅰ. 다음은 운전습관 관련된 생각이나 행동에 관한 질문들입니다. 각 질문을 잘 읽으시고 선생님의 운전과 관련된 생각이나 행동과 가장 일치되는 숫자에 √표 해주시기 바랍니다.

번호	문항내용	전혀 그렇지 않다	거의 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다
문1	음주운전에 대한 처벌을 강화해야 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문2	음주운전을 하면 위험하다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문3	음주운전을 해도 조심하면 사고가 일어나지 않는다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문4	음주운전은 살인행위이다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문5	내가 음주운전을 해도 말리는 사람이 아무도 없다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문6	함께 술 마신 사람들이 음주운전을 하도록 부추긴다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문7	내가 음주운전하면 가족들이 걱정한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문8	단속에 걸리지 않는다면 음주운전을 해도 괜찮다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문9	남들을 따라서 나도 음주운전 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문10	주위 사람들이 음주운전을 못하게 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문11	내가 음주운전을 하면 가족들이 말린다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문12	나는 음주운전 하더라도 사고를 안 낼 자신이 있다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문13	나는 술을 마시면 운전을 자제할 수 있다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문14	나는 음주운전을 하더라도 운전을 잘 할 수 있다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문15	나는 음주운전 하더라도 단속에 걸리지 않을 자신이 있다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문16	음주운전을 하는 것은 나에게 쉬운 일이다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문17	술을 마셨더라도 취하지 않았다고 생각되면 음주운전을 하겠다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문18	나는 택시 잡기가 힘들면 취했더라도 음주운전 하겠다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문19	나는 급한 일이 생기면 술을 마셨더라도 음주운전 하겠다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문20	나는 음주운전하지 않을 의사가 있다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문21	나는 술을 마셨더라도 차를 두고 가지는 않을 생각이다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문22	나는 단속이 없으면 음주운전을 하겠다.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
번호	문항내용	전혀 그렇지 않다	거의 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다

dCollection @ chosun

번호	문항내용	전혀 그렇지 않다	거의 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다
문23	술을 마시면 나도 모르게 음주운전을 하는 경우가 있다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문24	나는 습관적으로 음주운전을 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문25	나는 음주운전이 습관이 되어 고치기 어렵다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문26	나는 술 마실 일이 있으면 차를 두고 가는 습관이 있다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문27	나는 초보 운전자일 때부터 음주운전을 하였다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문28	음주운전을 하다가 단속되면 후회할 것이다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문29	음주운전으로 벌금이나 행정처분을 받게 되면 경제적 손해를 보게 될 것이다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문30	음주운전 교통사고가 발생한다면 후회할 것이다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문31	음주운전 교통사고를 당한다면 가족들이 마음 아파할 것이다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문32	가정을 위해서 음주운전을 하지 말아야 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문33	운전자면 누구나 음주운전을 하지 말아야 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
번호	문항내용	전혀 그렇지 않다	거의 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다

Ⅱ. 다음은 생활습관 관련된 생각이나 행동에 관한 질문들입니다. 각 질문을 잘 읽으시고 선생님의 운전과 관련된 생각이나 행동과 가장 일치되는 숫자에 √표 해주시기 바랍니다.

번호	문항내용	전혀 그렇지 않다	거의 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다
문1	나는 땀이 나는 운동을 자주 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문2	활동적인 일과 여가활동에 적극적으로 참여한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문3	내 몸 상태에 알맞게 고안된 운동을 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문4	나는 운동시에는 준비운동과 정리운동을 꼭 한다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문5	나는 담배를 자주 피운다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문6	나는 간접흡연이 가능한 장소에 자주 간다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문7	내 주변 사람들의 상당수는 애연가다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문8	나는 영화속에 흡연장면을 보면 담배를 피우고 싶다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
문9	나는 술을 마실 때 마다 담배를 피우고 싶다	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
번호	문항내용	전혀 그렇지 않다	거의 그렇지 않다	조금 그렇지 않다	보통이다	약간 그렇다	상당히 그렇다	매우 그렇다

dCollection @ chosun

Ⅲ. 아래의 질문에 대해서도 응답해 주시면 감사하겠습니다.

1. 선생님의 **연령**은? 만 (　　)세
2. 선생님의 **성별**은? ① 남성 ② 여성
3. 선생님의 **결혼여부**는? ① 미혼 ② 기혼 ③ 이혼 ④ 사별
4. 선생님의 **학력**은? ① 초졸 ② 중졸 ③ 고졸 ④ 대졸 ⑤대학원졸 이상
5. 선생님의 **동거 가족수**는? (본인포함:　　) 명
6. 선생님의 **월 평균 수입**은 약(　　)원
7. 선생님의 **통근거리**는? (왕복:　　)Km
8. 선생님의 **실제 운전 경력**은 어떻게 되십니까? (　　)년
9. 선생님의 **주 운전차종**은 무엇입니까? ① 승용 ② 승합 ③ 택시 ④ 트럭 ⑤ 기타
10. 차량의 **주 용도**는 무엇입니까? ① 출 · 퇴근 ② 영업 ③ 업무 ④ 레저 ⑤ 기타

질문에 성실하게 응답해 주셔서 진심으로 감사합니다.

dCollection @ chosun