

# 상습 음주운전자의 심리적 특성에 따른 음주운전 대책에 관한 실증적 연구

An Empirical Study on Measures for reducing Drunk Driving exploiting Psychological Characteristics of Inveterate Drunk Drivers

**박 원 범**  
(도로교통공단 부장)

**장 석 용**  
(도로교통공단 교수)

**정 현 영**  
(부산대학교 도시공학과 교수)

## 목 차

- I. 서론
    - 1. 연구의 필요성 및 목적
    - 2. 연구의 범위 및 방법
  - II. 이론적 배경
    - 1. 방어기제와 자존감 관련 선행연구
    - 2. 음주운전 관련 운전자 심리
    - 3. 분석 기법 고찰
  - III. 상습 음주운전자의 심리적 특성 분석
    - 1. 자료의 수집 및 구성
  - IV. 결론 및 향후 연구과제
    - 1. 결론 및 연구의 요약
    - 2. 향후 연구과제
- 참고문헌

Key Words : 상습 음주운전자, 방어기제, 합리화, 투사, 승화, 자존감  
Inveterate Drunk Drivers, Defense Mechanism, Rationalization, Projection, Sublimation, Self-esteem

## 요 약

최근 음주운전자 중 과거 음주운전 전력이 2회 이상인 경우가 많아 음주운전을 상습적으로 하는 운전자가 사회적 문제로 대두되고 있다. 본 연구는 상습적 음주운전자들이 가지고 있는 심리적 특성 및 대책을 모색하고자 비음주운전자들과 1~2회 이상 음주운전자를 집단 간 차이를 구조방정식의 확인적 요인 분석으로 알아보고 대책마련을 하고자 했다. 연구결과를 정리하면,

첫째, 음주운전 단속 전력별로 운전자들의 희망 치료 방식 및 교육내용을 파악하여 제시할 수 있었다. 둘째, 방어기제(합리화, 투사, 승화)와 음주운전 심리(죄의식, 수치심, 곤혹감), 자존감(긍정, 부정)을 이론변수로 사용하여 음주운전 전력별 음주운전 심리특성 모형을 구조방정식을 통해 구축할 수 있었다. 셋째, 음주운전 심리특성 모형의 분석 결과 각 집단의 특성에 맞는 음주운전 예방 및 저감대책을 제시할 수 있었다. 넷째, 음주운전 단속 전력과 한국형 알코올 중독자 선별 검사 점수를 대응분석하여 개인의 음주특성에 따른 음주운전 대책 부분을 보완 할 수 있었다. 또한, 음주운전 2회 이상 전력을 상습 음주운전자로 제시하였다.

According to statistics, drunk drivers who repeatedly violate the DUI (Driving under influence) regulation have been continuously increased, and now the habitual drunk drivers become a societal problem. Employing a confirmative factorial analysis of structural equation model to analysis psychological characteristics of habitual drunk drivers and also seek countermeasures, this study identify the difference among three different groups of drivers: 1) sober drivers, 2) drivers with a DUI violation record, and 3) drivers with more than two records. The results of this study are as follows:

First, remedies and educational contents to rectify drunk drivers can be differentiated according to their drunk driving records. Second, using defense mechanism (e.g., rationalization, projection, sublimation), drunk driving psychology (such e.g., sense of guilt, shame, embarrassment) and self-esteem (e.g., affirmation, denial) as theory variables, a Structural Equation is constructed to represent Psychological Characteristics of drunk driving according to records on drunk driving. Third, as a result of analysis of the Psychological Characteristics Model, measures for prevention and reduction of drunk driving suitable for the characteristics of respective group are also suggested. Forth, drunk driving measures based on drinking individuality are complemented by concurrence analysis on records of drunk driving records and National Alcoholism Screening Test (NAST) score. Also, two or more times recorded drunk drivers are classified as inveterate drunk drivers.

# 1. 서론

## 1. 연구의 필요성 및 목적

우리나라의 교통사고는 1999년 이후 지난 10년간 연 평균 발생건수는 1.7%, 사망자는 4.6%, 부상자는 1.1% 씩 감소하는 추이를 보이고 있다. 그러나 전체 교통사고 추세와는 달리 음주운전으로 인한 교통사고 발생건수는 1990년 7,303건에서 2009년 28,207건으로 4배 가까이 증가하였고, 사망자는 같은 기간에 379명에서 898명으로 2배 이상 증가하였다. 이처럼 전체 교통사고의 감소에도 불구하고 음주운전 교통사고는 지속적으로 증가하고 있다. 그 결과 2009년 음주운전으로 인한 사회적 손실비용이 7,100억원에 이르렀다(도로교통공단, 2010)<sup>1)</sup>.

이렇게 음주운전으로 인한 교통사고의 심각성으로 인해 정부에서는 음주운전 처벌을 2009년 10월 2일부터 3년(중전 2년) 이하의 징역 또는 1,000만원(중전 500만원) 이하의 벌금으로 강화하였다. 또한, 2011년 1월 24일부터는 도로가 아닌 곳에서의 음주운전도 형사처벌을 할 수 있도록 도로교통법을 개정하였으며, 2011년 12월 8일 부터는 3회 이상 음주운전자는 1년 이상 3년 이하의 징역 또는 500만원 이상 1,000만원 이하의 벌금형이 강제화 되는 음주운전 처벌 하한제도 시행한다.

그러나 이와 같이 음주운전에 대한 처벌이나 단속이 지속적으로 강화되었음에도 불구하고 음주운전으로 인한 교통사고가 늘고 있다는 측면에서 새로운 진단과 처방이 필요한 상황이다. 이런 점에서 최근 음주운전자의 특성을 살펴보면, <표 1>에서 보는 바와 같이 2010년 적발된 음주운전자 중 41.2%가 과거에 음주운전 단속에 적

발된 경험을 가지고 있었던 것으로 나타났다. 특히 3회 이상의 음주운전 전력을 가지고있었던 운전자가 매년 지속적으로 늘고 있다는 점이다.

이렇게 음주운전으로 처벌 받을 적이 있는 운전자가 다시 음주운전을 하는 이유는 여러 가지가 있겠지만 기본적으로 규제 및 처벌만으로 이들의 음주운전 욕구를 통제하기 곤란하다는 것을 시사해 주고 있다. 이와 같은 점에도 불구하고 현행 상습적 음주운전자에 대한 대책은 음주운전 횟수에 따른 벌금의 강화 및 구속 등과 같은 처벌 위주의 처방 외에 별다른 대안이 없는 실정이다.

따라서 본 연구는 상습 음주운전자의 대안을 모색하기 위해 음주운전에 대한 경험 횟수를 근거로 3회 이상 단속 및 사고 운전자들을 상습 음주운전자 집단(집단-4)으로 초기 설정하고 2회 전력이자 집단(집단-3), 1회 전력이자 집단(집단-2) 및 무 전력이자 집단(집단-1)과의 심리적 차이를 찾아봄으로써 상습 음주운전자의 특성을 분석함으로써 효과적인 음주운전 예방 및 저감 대책을 강구해 보고자 한다.

## 2. 연구의 범위 및 방법

본 연구에서는 연구대상 선정을 위하여 부산광역시 및 인근 시도의 음주운전자를 연구대상으로 하였다. 상습 음주운전자의 범위는 최근 5년 이내에 3회 이상 경찰청의 음주운전 적발 및 사고 경험 운전자로 초기 선정하였다. 본 연구는 음주운전자의 심리적 특성을 파악하기 위하여 기존 음주운전 관련 심리적 이론을 중심으로 방어기제와 자존감, 죄의식, 수치심, 곤혹감과 관련한 선행 연구를 검토한 후 설문 내용 및 대상을 결정하였다<sup>2)</sup>.

<표 1> 경찰청 음주운전 적발 현황

	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
누계	353,580	412,482	434,148	327,606	300,230
1회	238,589(67.5)	269,618(65.4)	276,637(63.7)	200,828(61.3)	176,609(58.8)
2회	84,947(24.0)	100,769(24.4)	108,535(25.0)	83,731(25.6)	79,314(26.4)
3회 이상	30,044(8.5)	42,095(10.2)	48,976(11.3)	43,047(13.1)	44,307(14.8)

자료 : 경찰청, (단위 : 건, %).

주) 음주운전 전력은 2000년 이후 누계 임.

1) 우리나라는 도로교통사고 비용 산출을 물적자본 비용과 인적자본 비용으로 구분하고 있으며 인적자본 비용 산출 일반 공식은 다음과 같다.

$$HCC_n^a = \sum_{s=1}^{85} R_{t,s}^{(n)} E_s^{(n)} Y_s^{(n)} \left( \frac{1+T}{1+r} \right)^{n-a}$$

여기서  $HCC_n^a$  : s성별과 a연령의 인적자본비용(Human Capital Costs), a : 사고당시의 연령( $a \leq n$ ), T : 노동생산성 변화율, s : 사상자의 성별, r : 할인율,  $R_{t,s}^{(n)}$  : a연령의 s성별 사람이 n연령에서 생존가능률,  $E_s^{(n)}$  : s성별의 사람이 n연령에 취업할 수 있는 확률,  $Y_s^{(n)}$  : s성별의 사람의 n연령에서의 연간소득(도로교통공단, 2010, 2009년 도로교통 사고비용의 추계와 평가)

2) 음주운전 억제요인을 다른 연구를 검토하면 공식적 억제(예 : 법적인 처벌) 뿐만 아니라 비공식적 억제(예 : 수치, 당황)도 상당한 효과를 나타내고 있으며, 비공식적 억제를 포함하는 연구가 음주운전을 보다 잘 설명해 줄 수 있음을 시사해 주고 있다(전영실, 2009).

설문방법은 2011년 3월 부산보호관찰소에서 법원으로 부터 수강명령을 받은 상습 음주운전자들과 도로교통공단 음주운전 관련 교육생을 대상으로 조사를 실시하였다. 이렇게 수집된 자료를 통해 음주운전 횟수에 따른 음주운전 관련 심리학적 이론인 죄의식, 수치심, 곤혹감 그리고 자존감 등에 관한 집단별 차이를 분석하면서 상습 음주운전자 집단을 확정하였다.

마지막으로, 구조방정식 기법을 통해 상습 음주운전이 음주운전자 자신의 자존감과 방어기제, 음주운전 처벌을 바라보는 심리적 특성과 관련이 있다는 가정 하에 경로 및 구조 분석을 시행했다. 구축된 모형을 중심으로 상습 음주운전자 심리적 특성을 감안한 음주운전 예방 및 대책을 마련하고자 한다.

이러한 연구의 진행을 위해 SPSS V.18을 통해 기초 통계분석 및 대응분석 등을 시행하였으며, AMOS를 통해 구조 및 경로분석을 진행했다.

## II. 이론적 배경

### 1. 방어기제와 자존감 관련 선행연구

최근 음주운전에 대한 경각심이 예전보다 높아지면서 음주운전에 대한 많은 연구들이 행하여지고 있다. 그러나 기존의 음주운전에 대한 연구들은 음주운전의 단속과 처벌이라는 시각으로 접근하고 있다. 즉, 음주운전이라는 규제에 대한 순응 및 불응에 미치는 영향을 파악하여 규제정책의 성공적인 집행을 위한 연구가 대부분이다<sup>3)</sup>.

그러나 처벌이나 규제가 효과를 거두기 위해서는 기본적으로 처벌대상자가 처벌이나 규제를 어떻게 인식하느냐가 중요하다. 이런 점에서 음주운전 규제에 대한 순응 및 불응의 결정은 운전자가 음주운전 행위를 어떻게 생각하고 있는가에 의한 것이라 할 수 있다. 특히 상습 음주운전자의 경우 자신의 음주운전 행위를 방어하기 위한 방어기제가 음주운전을 하지 않는 운전자들과 다를 것이며 자신을 바라보는 자존감 또한 일반 운전자와 차이가 있을 것이다. 이런 점에서 기존 음주운전과 관련한 심리학적 이론을 정리해 보면 다음과 같다.

#### 1) 방어기제(합리화, 투사, 승화)

방어기제란 합리적인 방법으로 자아가 불안에 대처하지 못할 때 비현실적인 방법으로 현실을 도피하기 위해 사용하는 기제를 말한다. 방어기제는 신경증상의 결정적 요소(Freud, 1894, 1926)인 동시에 개인의 성격적 특징, 생활 양식, 적응방식 등에 많은 영향을 준다(Brenner, 1976; maddi, 1980). 방어기제에 의한 행동은 일시적으로 긴장을 해소해 주고, 현재의 자아를 용인하기 때문에 긍정적인 측면이 있다. 그러나 지나친 방어기제의 사용은 새로운 스트레스 요인으로 작용하여 심각한 부적응의 원인이 된다. 이는 무의식 수준에서 작용하며 현실을 왜곡, 변형 또는 기만하는 공통점을 보인다. 이러한 측면에서 음주운전과 관련성이 클 것이라 예상되는 방어기제는 합리화, 투사, 승화로 나타났다.

먼저, 합리화(Rationalization)는 상황을 그럴 듯하게 꾸미고 사실과 다르게 인식하여 자아가 상처받지 않도록 정당화시키는 방법이다.

이러한 방법은 스스로 인정하기 어려운 상황을 자신도 의식하지 못하는 사이에 그럴 듯한 이유를 붙임으로서 자존심이 손상당하거나 죄책감을 느끼는 것에서 벗어나게 해준다. 합리화는 대부분 자신이 간절히 바라는 어떤 것을 이루기 어려울 때 그것의 가치를 낮추는 것과, 인정하고 싶지 않은 것을 인정해야만 할 때 그것의 가치를 높이는 두 가지 경향으로 나타난다. 이런 점에서 음주운전자는 자신의 음주운전 행위를 합리화 할 것이다.

투사(Projection)는 자신의 감정이나 동기를 다른 사람에게 돌려서 어려움에 대처하는 방법이다. 예를 들면 어떤 사람을 미워하여 해치고 싶은 충동을 느꼈을 때 자신의 증오심을 상대에게 떠넘겨 그 사람이 자신을 미워해서 해칠지도 모른다고 생각하는 경우이다. 투사는 자신의 욕구나 문제를 옹기 깨닫는 대신 다른 사람이나 주변에 탓을 돌리고 진실을 감추어 현실을 왜곡시키므로 바람직하지 않은 방어기제이다. 음주운전자는 술자리 참석자 또는 동승자, 음주운전과 연관된 사람들에게 자신의 음주운전 행위의 책임을 어떠한 형태로든 전가 할 것이다.

승화(Sublimation)는 반사회적 충동을 사회가 허용하는 방향으로 나타내는 방법이다. 성적충동은 누드를 그린다가나 관능적인 춤을 추는 것 등을 통해서 사회가

3) 현재까지 음주운전자를 대상으로 한 규제정책에 대한 순응 및 불응에 관한 연구는 박원범(2007), 이순우(2011) 등에 의해 이루어졌으며 최상진(외 2001) 등에 의해 음주운전에 영향을 미치는 심리적 요인은 단속경시 심리, 경제적 부담 등인 것으로 나타났으며, 전영실(2009)는 조사대상자의 개인적 특성이 공식·비공식적 억제요인에 비해 음주운전에 더 영향을 미치는 것으로 나타났다.

인정하는 방식으로 표현될 수 있는데, 이것이 승화이다. 공격적 충동은 권투나 야구, 축구와 같은 공격적인 스포츠를 함으로써 표현될 수 있다. 음주운전자는 음주량이 2잔 미만으로 적거나 일정 시간이 지나 술이 깎았다고 판단될 경우, 술로 인해 음주단속이나 교통사고의 위험이 없다고 판단 될 경우 운전을 해도 될 것이라 생각할 수 있을 것이다.

## 2) 자존감(Self-Esteem)

자존감은 인간의 적응과 건강, 성격발달의 이해, 정신병리에 큰 영향을 미치는 것으로 알려져 있다. 이러한 자존감은 음주운전자에게도 영향을 미쳐 음주운전 단속시의 운전행위에도 영향을 미쳤을 것이라 판단된다. 자존감에 대한 선행연구로 Ng(1993)은 청소년의 거짓 자아행동과 사회적 승인 정도가 자존감과 관계된다고 보고하였다. 즉 높은 거짓자아행동은 낮은 자존감과 관계되고 낮은 거짓 자아행동은 높은 자존감과 관계된다고 하였다.

본 연구에서는 Rosenberg(1965)의 자존감 척도 (SES : Self-esteem Scale)을 최미례(2000)가 번안한 자존감 측정 도구를 응용하였다<sup>4)</sup>. 본 연구에서는 자존감 척도의 차등을 위해 4점 척도가 아닌 7점 척도로 변경하였다.

자존감과 방어기제와의 관계는 여러 선행연구를 통해 연구되었다. Slagel(1965)은 낮은 자존감을 가진 사람이 미성숙한 방어기제들을 사용하는데 반해 높은 자존감을 가진 사람들은 성숙한 방어기제를 사용한다고 하였다. 또한, Ihilevich & Glaser(1986)는 높은 자존감은 지성화, 억제와 긍정적인 관련이 있고, 이 방어기제들은 높은 수준의 자아성숙의 단계에서 일어남을 보여주었다. 한편 구분권은 지체장애인의 자존감과 방어기제에 대한 연구(1992)에서 자존감이 낮은 집단이 높은 집단에 비해 방어기제를 많이 사용하고 있음을 확인하였다.

## 2. 음주운전 관련 운전자 심리

### 1) 죄의식(sense of guilt)

죄의식에 대한 초기 연구는 종교적 차원에서 비롯되

었다. 죄의식에 대한 지금까지의 연구들을 종합해 보면 기본적으로 '죄에 대한 내적 반응(C. 호호프, 1988)'이라 할 수 있다. 죄의식은 악(惡)의 행위에 대한 걱정, 근심, 그리고 갈등으로 인한 고통이라는 의미로 해석할 수 있다(김성민, 1999).

일반적으로 죄의식은 규정이나 윤리에 위배되는 행위를 할 때 나타나는 현상이다. 여기서 음주운전에 대한 죄의식이란 음주운전 행위 자체를 얼마나 잘못했다고 느끼는 정도를 의미하는 것이다.

이는 개인이나 집단에 따라 차이를 보일 가능성이 높다. 음주운전 행위로 단속이나 사고를 일으킨 경우에도 자신의 잘못을 인정하고 재발하지 않도록 재무장하는 경우도 있고, 그저 운이 없어서 또는 얼떨결에(또는 부지중에) 나타난 현상으로 이해하는 경우도 있을 수 있다.

### 2) 수치심(Shame)

수치심은 보통 거부 또는 조롱을 당하거나 다른 사람으로부터 존중받지 못한다고 느낄 때 나타나는 인간의 심리이다. 수치심은 단순히 특정 상황에 대한 부끄러움의 문제가 아니라 자기 존재에 대한 공허감과 부적절감을 포함하는 문제이다(이인숙, 최해림, 2005).

Lewis(1971)에 의하면 수치심은 자신의 무가치하고 바보 같은 모습을 타인에게 숨기게 되며 스스로 잘 못된 행위를 인정하고 자신의 행위를 타인도 잘 못했다고 바라볼 것이기 때문에 쉽게 모욕감을 느끼게 된다는 것이다. 이런 점에서 자신의 결점이 타인에게 노출되는 것을 두려워하는 특성을 가지고 있다(박지현, 2007). 이런 점에서 음주운전 행위에 대한 수치심은 음주운전은 옳지 못한 일이며 자신의 음주운전 행위를 타인이 알게 된다면 비난하게 될 것이라는 점이다<sup>5)</sup>.

### 3) 곤혹감(embarrassment)

곤혹감에 대한 사전적 의미는 곤란한 일을 당하여 어찌할 바를 모르는 정도를 말한다. 다시 말해 곤혹감은 의도된 행동이든 실수이든 스스로의 잘못된 행위에 대한 당황스럽고 난처한 감정을 의미하는 것이다. 여기서 음주운전과 관련한 곤혹감이란 음주운전으로 인한 단속의

4) 이 측정 도구 진술문 10문항으로 구성되어 있으며 5개는 긍정적 문항이고, 5개는 부정적 문항이다. 점수의 범위는 10~40점으로 점수가 높을수록 자존감이 높다. 이 척도의 내적 일관성으로 본 신뢰도 계수는 0.83이었다(신지영, 2002).

5) 앞에서 살펴본 죄의식과 수치심의 차이점은 죄의식이 1인칭의 관점에서 음주운전 행위에 대한 잘못의 정도를 나타낸 것인 반면 수치심은 3인칭의 관점에서 음주운전 행위에 대한 평가를 의미하는 것이다.

적발이나 사고 시에 당해 운전자가 느끼는 낭패감의 정도라 할 수 있다.

즉, 음주운전으로 말미암아 자신이 부담해야 할 정신적 고통이나 피해를 말하는 것이다. 동일한 처벌이라 하더라도 개인 또는 집단에 따라 받는 정신적 부담이나 자극 그리고 충격의 크기는 다를 수 있다<sup>6)</sup>.

### 3. 분석 기법 고찰

#### 1) 구조방정식 모델

구조방정식 분석에서 가장 많이 사용되는 Amos는 독립 모델, 포화 모델, 제로 모델의 세 가지 모델이 있다.

첫째, 독립 모델이란 관측변수 간에 상관성이 없다는 것을 가정한 것이다. 관측된 분산공분산행렬은 대각요소에만 분산 외에는 모두 0으로 가정한 것으로 모델 적합성이 나쁜 것이 될 것이다. 둘째, 포화 모델이란 파라미터에 구속을 전혀 가하지 않는 것이다. 아무런 구속도 없으므로 모델을 데이터에 완전히 적합 시킬 수 있다. 가장 일반화된 모델, 혹은 초기적인 모델이라고 할 수 있다. 셋째, 제로 모델이란 모든 파라미터를 0으로 고정한 것이다. 따라서 구속이 가장 엄한 모델이다.

본 연구에서는 단순히 독립변수가 잠재변수를 통해 미치는 영향력의 크기와 방향성 분석이라는 연구의 취지에 맞게 포화 모델(saturated model)을 사용하였다.

#### 2) 파라미터의 추정

파라미터의 추정에서 해가 구해진다고 하는 것은 추정할 경로계수나 변수의 분산이 얻어진다고 하는 것이다. 이와 같은 해를 구하는 방법으로는 크게 두 가지 방법이 있다. 하나는 최소자승법이고 다른 하나는 최우추정법이다.

Amos에서는 최소자승법에 의한 기준으로서 점근적 분포비의존법, 일반화 최소자승법, 척도불변 최소자승법, 가중치 없는 최소자승법 이렇게 네 가지 방법 등이 있다.

본 연구에서는 파라미터의 추정을 음주운전 전력별 그룹의 비교를 용이하게 위하여 척도 불변 최소 자승법(Scale-free least squares)을 통해 추정하였다. 파라

미터 추정 함수는 식(1)과 같다.

$$F = \frac{1}{2} \text{trace}(D^{-1}(S - C))^2 \quad (1)$$

S : 분산공분산행렬

C : 모델로부터 얻어진 재현 분산공분산행렬

D : diagS(SiagS는 행렬 S의 대각성분만으로 이루어지며 나머지 요소는 0인 행렬을 의미)

#### 3) 대응분석(correspondence analysis, 대응일치분석)

대응분석은 앙케트의 질문에 대한 회답의 패턴에 주목하여, 패턴이 비슷한 회답자(개인 또는 집단)와 비슷하지 않은 회답자를 분류하기 위한 기법이다. 이 기법은 질문항목끼리의 관계도 분석할 수 있다.

대응분석은 분할표의 행과 열의 정보를 2차원 또는 3차원상의 그림에 표현하는 것을 목적으로 한 기법으로 이 모델은 분할표의 상세한 분석에 적합하다. 이를 통해 2차원 공간에서의 거리계산 공식인 식(2)를 활용하여 두 변수 값 간의 동질성 및 관계를 분석한다.

$$(\text{거리}) = \sqrt{(x_2 - x_1)^2 + (y_2 - y_1)^2} \quad (2)$$

## III. 상습 음주운전자의 심리적 특성 분석

### 1. 자료의 수집 및 구성

본 조사는 2011년 3월 ~ 4월 부산광역시 보호관찰소에서 사회봉사명령을 받은 상습 음주운전자와 도로교통공단 부산광역시지부에서 음주운전과 관련하여 교육을 이수 한 운전자 그리고 일반 비음주 운전자를 대상으로 설문하였다.

설문 문항은 음주운전자의 심리적 특성과 관련한 방어기제, 자존감 및 음주운전자 재발 관련 항목, 개인특성 및 알코올 중독자 선별 항목 등으로 구성되었다. 설문의 주요 내용 및 개요는 <표 2>와 같다.

설문조사 결과 3회 이상 전력자 64명, 2회 전력자 74명, 1회 전력자 155명, 무 전력자 94명으로 전체

6) 예를 들면 음주운전으로 인해 형사처벌로 벌금 100만원의 처벌을 받더라도 어떤 운전자는 술값 100만원에 비유되는 경우도 있을 것이고 또 다른 경우에는 나의 잘못된 행위로 사법절차 속에 형사처벌까지 받게 되었다는 자괴감을 갖게 되는 경우도 있을 것이다. 결국 음주운전에 대한 운전자 심리적 특성에 따라 곤혹감은 차이를 보일 가능성 높다.

〈표 2〉 설문 조사 시 요인별 세부 항목의 변수 설정

설문조사 자료 및 변수		세부 항목
개인 속성 자료	사회·경제적 요인	- 성별, 연령, 학력, 직업, 월 평균 소득, 주로 운전하는 지역
	음주 특성 요인	- 1회 평균 음주량, 월 평균 음주횟수, 음주운전에 단속된 요일, 5년 이내 음주 단속 경험, 음주운전 처벌 항목 관련 4문항
	재발 방지 지원 요인	- 재발방지 제도 필요성, 재발방지 제도 찬반, 정책 방식, 교육과정, 교육시간
음주 관련 자료	심리 특성 요인	- 합리화 관련 3문항, 투사 관련 3문항, 승화 관련 3문항, 죄의식 관련 2문항 수치심 관련 2문항, 곤혹감 관련 2문항
	자존감 요인	- 최미례(2000)가 번안한 Rosenberg(1965)의 자존감 긍정 관련 5문항, 자존감 부정 관련 5문항
	알콜 중독 선별 요인	- 한국형 알코올 중독 선별 진단표(NAST) <sup>7)</sup> 관련 12문항

〈표 3〉 음주운전 재발방지 및 알코올 치료 관련 응답(%)

	매우 그렇지 않다	많이 그렇지 않다	그렇지 않다	보통	그렇다	많이 그렇다	매우 그렇다	합계
재발방지 제도 필요성	7.5	1.6	1.6	<b>14.0</b>	<b>22.0</b>	<b>16.8</b>	<b>36.7</b>	100.0
알코올치료 관련 제도 찬성	13.2	10.9	6.7	<b>17.6</b>	<b>15.8</b>	<b>14.2</b>	<b>21.7</b>	100.0

〈표 4〉 음주운전 전력 별 희망하는 치료 방식 응답(%)

희망 치료 방식	음주운전 전력			
	없음	1회	2회	3회 이상
병원을 통한 의료적인 치료	8.0	2.9	3.4	3.9
상담전문가를 통한 상담 치료	23.4	17.7	16.2	13.3
교육을 통한 교육적 치료	21.8	32.6	31.1	37.5
시청각 교재를 통한 치료	10.1	19.0	23.6	18.0
약물 치료	6.4	1.3	0.7	1.6
체험센터 등을 통한 치료	29.8	24.8	24.3	24.2
기타	0.5	1.6	0.7	1.6
집단 별 누계	100.0	100.0	100.0	100.0

〈표 5〉 음주운전 전력 별 희망하는 교육 내용 응답(%)

교육 내용	음주운전 전력			
	없음	1회	2회	3회 이상
음주문화의 현실과 문제점	5.7	5.8	5.9	6.8
음주운전의 위험성과 교통사고	19.9	22.2	20.3	20.3
알코올과 인체(알코올과 건강)	0.4	2.4	2.7	3.6
알코올이 운전 미치는 영향	10.6	11.0	12.6	9.9
알코올의 흡수와 분해 특성	2.1	2.2	1.4	3.6
음주운전 단속의 확실성	6.0	5.2	5.9	7.3
음주운전의 기준과 처벌 규정	8.2	10.1	9.9	7.8
음주운전으로 인한 불이익 기타 (음주운전으로 인한 경제적손실)	10.6	11.4	10.4	10.4
주요 음주운전 심리와 예방 대책	7.1	6.7	5.4	9.9
음주와 자기 통제	7.1	8.0	9.0	5.2
음주운전의 위험성 체험교육	22.3	15.3	16.7	15.1
집단 별 누계	100.0	100.0	100.0	100.0

387명의 표본을 마련할 수 있었다.

먼저, 음주운전 재발 방지 및 예방을 위한 필요성 및 알코올 치료 관련 제도의 필요성 항목에 대한 응답결과 〈표 3〉과 같이 89.5% 이상이 필요하다고 응답하였으며, 69.3%가 알코올 치료 관련 제도의 도입을 찬성하는 것으로 나타났다.

〈표 4〉는 음주운전 단속 전력별로 상습 음주운전자의 저감 및 예방을 위한 희망 치료 방식을 나타낸 것이다. 음주운전 전력이 없는 운전자들은 상담 전문가를 통한 치료, “교육을 통한 치료” 순으로 대책마련을 할 것을 선호하였다. 하지만, 음주운전 전력자들은 모두 “교육적 치료”, “체험센터 등을 통한 치료”, “시청각 교재를 통한 치료” 순으로 대책마련을 해 줄 것을 희망하였다.

〈표 5〉는 음주운전 단속 횟수별로 상습 음주운전 자

감 및 예방을 위한 희망 교육내용을 정리한 것이다. 음주운전 단속 전력 유·무에 관계없이 “음주운전의 위험성과 교통사고”, “음주운전으로 인한 불이익”, “음주운전의 위험성 체험교육”, “알코올이 운전 미치는 영향”의 내용을 선호하였다.

하지만, 음주운전 무 전력 운전자가 “음주운전의 위험성 체험교육”을 가장 선호한 반면, 음주운전 전력자들은 “음주운전의 위험성과 교통사고”의 교육내용을 가장 선호하는 것으로 나타났다.

더불어, 음주운전 무 전력자는 “알코올과 인체(알코올과 건강)”를 0.4% 만이 희망하였지만, 전력자들은 6

7) NAST 점수 설명(3점 이상 : 알코올 의존의 가능성이 높음, 4점 이상 : 알코올 의존으로 치료가 필요)

배 이상 많은 2.4% ~ 3.6%를 선택하였다. 이를 통해, 음주 운전자들 중 일부는 알코올의 특성과 알코올이 운전 에 미치는 영향을 정확하게 인지하지 못하여 음주운전을 하게 되었음을 추정 할 수 있었다.

음주운전 전력 별 자존감 점수의 평균을 나타낸 <표 6>에서 음주운전 단속 횟수가 많아질수록 자존감의 긍정적인 점수와 부정적인 점수의 격차가 작아지고 수치도 낮아졌다. 또한, 2회 전력자부터 자존감의 수치가 급격히 감소함을 알 수 있다. 이를 통해 음주전력 2회 이상의 운전자들이 자신을 부정적이고 냉철하게 바라보는 심리가 무 전력자에 비해 낮고, 자신을 긍정적으로 바라보는 심리도 낮게 나타났다.

## 2. 대응 분석을 통한 상습음주운전자의 선별

### 1) 국외 상습음주운전자의 정의

대부분의 유럽 국가는 음주운전 단속 시 수치가 일정 수준(0.12%~0.15%)을 초과하거나 재범일 경우 강력하고도 엄격한 교육 및 치료방법을 동원하고 있다. 알코올관련 국제학계도 2회 이상 적발된 운전자를 알코올중독자, 알코올중독 전력자, 알코올남용 경험자로 인식하여 약물치료, 심리치료 등을 강제적인 방식이나 면허재발급 기회를 제한할 것을 권고하고 있다. 실제로 음주운전 처벌이 관대한 미국과 캐나다도 <표 7>과 같이 음주운전자를 초범과 재범으로 구분한 프로그램을 운영하고 있다.

### 2) 상습 음주운전자의 선별

본 연구에서는 국내에서도 음주운전 3진 아웃제도를 2011년부터 시행하고 있음을 감안하여 음주운전 전력(무 전력, 1회, 2회, 3회 이상)별로 집단을 구분하였다<sup>8)</sup>.

이러한 사유로 인해 집단 구분이 국외 상습음주운전자 정의 일치하지 않는 것을 보완하기 위하여 음주운전자 개인의 음주 특성을 반영하기 위한 연구를 진행하였다. 이를 위하여 한국형 알코올 중독자 선별 검사(National Alcoholism Screening Test, 이하 NAST) 점수와 음주운전 단속횟수를 대응분석하여 <표 8> ~ <표 10>, <그림 1>과 같이 나타내었다.

<표 6> 음주운전 전력 별 자존감 점수 평균

구분	자존감 부정 평균	자존감 긍정 평균
단속 횟수		
없음	5.527	4.230
1회	4.010	4.025
2회	2.955	2.970
3회 이상	2.840	2.841

주) 자존감 부정과 긍정의 점수는 0 ~6점의 7점 척도임.

<표 7> 국외 음주치료 프로그램 사례 요약

국가	프로그램 명칭	음주치료 구분
미국	ASAP(Alcohol & Substance Abuse Program)	초범, 재범 분류 Massachusetts
	DWI(DWI education)	초범, 재범 분류 Texas
	DDRP(Drinking Driver Rehabilitation Program)	초범, 재범 분류 Vermont
캐나다	IMPACT	초범, 재범 분류 Alberta

주) 대부분 유럽국가에서 0.15% 이상 음주운전자 강제 교육

<표 8>의 대응분석 요약에 나타난 관성비율을 통해 차원1의 설명력이 61.6%, 차원2의 설명력이 30.9%로 이들 두 개의 차원으로 원래 정보의 92.5% 설명할 수 있었다.

<표 9>은 음주운전 단속 횟수를 차원1과 차원2에 정규화 점수로 계산한 결과이며, <표 10>은 NAST 점수를 차원1과 차원2에 정규화 점수로 계산한 결과이다. 대응분석법의 목적인 음주운전 단속 횟수와 NAST의 차원별 정규화 점수를 시각적으로 분석이 용이하게 2차원 평면 상에 나타낸 것이 <그림 1>이다. 이를 통해 NAST 점수와 음주운전 단속 횟수와의 관련이 있다는 가설을 검증할 수 있다.

분석 결과, NAST 점수가 1 ~ 2점인 운전자는 음주운전 단속 횟수가 없는 무 전력 집단과 인접하고 있으며, NAST 점수가 8 ~ 9점인 경우 2회 전력자 집단, 4 ~ 6점인 경우 3회 전력자 집단, NAST 점수가 3점인 경우 1회 전력자 집단과 인접하였다. NAST 점수가 높으면 알콜 중독 가능성과 음주운전의 가능성이 높아진다는 일반적인 상황과 4점 이상이면 치료가 필요하다는 사항이 반영된 결과가 도출되었다.

하지만, NAST 점수가 7점 이상일 경우 알코올로 인한 문제의 심각성 및 운전면허 취득의 어려움 등<sup>9)</sup>으로

8) 2011년 12월 8일부터 개정되는 도로교통법은 음주운전 3진 아웃제도를 명확히 하고 처벌의 하한제를 시행하도록 다음과 같이 개정되었다. “도로교통법 제148조의2(벌칙) ①다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 1년 이상 3년 이하의 징역이나 500만원 이상 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 제44조 제1항을 2회 이상 위반한 사람으로서 다시 같은 조 제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 사람”

〈표 8〉 대응분석 요약

차원	비정칙값	요약 관성	카이제곱	유의확률	관성비율	
					설명됨	누적
1	0.288	0.083			0.616	0.616
2	0.204	0.042			0.309	0.925
3	0.1	0.01			0.075	1
요약 전체		0.134	43.759	.100(a)	1	1

〈표 9〉 대응분석 행 포인트 개요

음주운전 단속 횟수	매스	차원의 점수		개요 관성
		1	2	
없음	0.224	-0.767	0.358	0.045
1회	0.405	-0.144	-0.27	0.013
2회	0.202	0.728	0.646	0.048
3회 이상	0.169	0.488	-0.602	0.028
액티브 전체	1.000			0.134

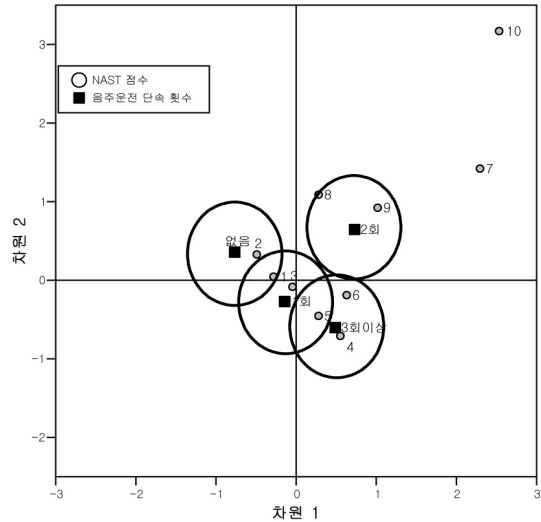
〈표 10〉 대응분석 열 포인트 개요

NAST 점수	매스	차원의 점수		개요 관성
		1	2	
1	0.282	-0.283	0.046	0.009
2	0.23	-0.491	0.329	0.021
3	0.163	-0.045	-0.083	0.002
4	0.113	0.552	-0.709	0.022
5	0.098	0.279	-0.453	0.007
6	0.067	0.63	-0.189	0.008
7	0.021	2.294	1.421	0.043
8	0.015	0.28	1.089	0.006
9	0.006	1.017	0.923	0.005
10	0.003	2.533	3.171	0.012
11	0.000	.	.	.
12	0.000	.	.	.
액티브 전체	1.000			0.134

인해 NAST 점수가 4점 ~ 6점인 운전자들에 비해 음주운전 단속횟수가 2회 단속된 집단에 인접하는 것을 파악할 수 있었다. 이러한 분석결과 및 국의 상황을 종합하여 본 연구는 상승음주운전자 집단을 2회 이상 집단으로 규정하고 이들 집단에 대한 음주운전자 심리적 특성 분석을 진행하였다.

### 3. 상승 음주운전자 특성 모형 구축

본 연구는 음주운전자들의 심리에는 방어기제(합리



〈그림 1〉 음주단속 횟수별 NAST점수 대응분석

화, 투사, 승화)와 음주운전 심리적 특성(죄의식, 수치심, 곤혹감)이 있을 것이라고 가정하였다. 또한, 음주운전 무 전력자와 1~2회 전력자, 3회 이상 전력자는 이러한 특성이 다르게 나타날 것이라 추정하였다.

따라서 본 연구는 최근 5년 이내 음주운전 단속 경험을 바탕으로 4개의 집단으로 구분하여 〈표 11〉과 같이 변수를 사용하여 구조 및 경로 분석을 시행하였다. 본 연구에서는 포화 모델(saturated model)을 사용하였으며 이 모형의 적합도 판정 시 가장 많이 사용되는 기초부합지수(Goodness of Fit Index), 표준적합지수(Normed Fit Index) 모두 1.000으로 설정되어 모형이 매우 유의 한 것으로 나타났다.

모형의 구축은 3개의 집단별 비교분석을 용이하게 하기 위해 표준화 해(Standardized estimates)<sup>10)</sup>를 중심으로 정리하였으며 그 결과는 〈표 12〉와 같다. 음주운전 심리특성(ξ)과 결부되는 항목 17가지(x1~x17)를

9) 국내에서는 알코올과 관련하여 병·의원 치료를 받게 될 경우 경찰청으로 진료 및 치료 자료가 통보되어 거주지 인근 운전면허시험장에서 의사와 교통안전 전문가로 구성된 운전적성판정위원회에서 인·허가를 받아야 운전면허 취득이 가능.  
10) 표준화 해(Standardized estimates)란 변수의 분산을 1로 표준화했을 때의 해이다. 추정치의 경우 비표준화 해이므로 추정치 간의 상대적 크기를 가지고 서로 비교할 수 없기 때문에 본 연구의 목적에 부합하도록 항목간의 상대적 비교를 위하여 표준화 해를 제시하였다.



〈표 11〉 상습 음주운전자 특성 분석 모형의 변수

변수명	설문 내용
합리화	x1 1 나는 대리운전이나 대중교통을 이용할 수 없어서 어쩔 수 없이 음주운전을 할 수 밖에 없었다.
	x2 1 나는 술자리 일행을 태워 주어야 하기 때문에 어쩔 수 없이 음주운전을 할 수 밖에 없었다.
	x3 1 내가 아닌 다른 사람이라도 그 상황에서는 음주운전을 했을 것이다.
투사	x4 2 나는 차에 함께 탑승한 동승자가 그냥 운전해도 된다고 해서 음주운전을 하다가 단속되었다.
	x5 2 술자리 일행들이 괜찮다고 해서 운전을 하다가 음주운전에 단속되었다.
	x6 2 급한 일이 생겼다고 빨리 오라는 연락을 받고, 어쩔 수 없이 음주운전을 하다가 단속되었다.
승화	x7 3 나는 음주 수치가 단속 기준만 넘지 않으면, 운전을 해도 된다고 생각한다.
	x8 3 나는 술을 마시고 몇 시간이 지나면, 운전을 해도 된다고 생각한다.
	x9 3 나는 술을 2잔 까지만 마시고 운전하는 것은 괜찮다고 생각한다.
죄의식	x10 4 나는 음주운전이 범죄라고 생각한다.
	x11 4 나는 음주운전자들이 죄인이라고 생각한다.
수치심	x12 5 나는 평소에 음주운전이 부끄러운 일이라고 생각한다.
	x13 5 나의 이번 음주운전 단속 사실을 남들이 알게 되면 부끄러울 것 같다.
곤혹감	x14 6 나는 직장동료가 나의 음주운전 단속 사실을 알게 되는 것이 심리적으로 부담스럽다.
	x15 6 가족, 친구, 친척 등 주변 사람들이 나의 음주운전 단속 사실을 알게 되는 것이 부담스럽다.
자존감	x16 7 최미례(2000)가 번안한 Rosenberg(1965)의 자존감 부정 관련 5문항 점수 합계.
	x17 7 최미례(2000)가 번안한 Rosenberg(1965)의 자존감 긍정 관련 5문항 점수 합계.

관측변수로 사용하고, 합리화( $\eta_1$ ), 투사( $\eta_2$ ), 승화( $\eta_3$ ), 죄의식( $\eta_4$ ), 수치심( $\eta_5$ ), 곤혹감( $\eta_6$ ), 자존감( $\eta_7$ )은 이론변수(외생 잠재변수)로 사용하여 모형을 구축하였다.

#### 4. 상습 음주운전자 특성 모형 분석

구조방정식 모형의 분석 결과, 각각의 관측변수와 잠재변수 간의 경로계수는 집단별로 차이가 있음을 확인할 수 있었다. 이를 통해 음주운전의 단속 전력에 따라 음주운전 심리특성에 차이가 있다는 연구의 가설이 채택되었다. 대조군으로 선정된 집단-1에 비해 경로계수가 15% 이상 변동이 발생한 추정치는 〈표 11〉과 같다.

실제로 무 전력자 집단(집단-1)은 “음주운전 심리특성”에 미치는 경로계수가 “수치심(-1.030)”, “곤혹감(-0.683)”, “죄의식(-0.634)”, “승화(0.396)”의 순으로 나타났지만, 5년 이내 2회 이상 전력자 집단(집단-3)의 경우 “음주운전 심리특성”에 미치는 경로계수가 “수치심(-0.982)”, “죄의식(-0.729)”, “곤혹감(-0.708)”, “승화(0.356)”, “합리화(0.354)”의 순으로 나타났다. 또한, 집단-1에 비해 “음주운전 심리특성”에 이르는 경로계수가 약 15% 이상 증가한 요인으로는 “합리화” 요인이며

약 15% 이상 감소한 것은 “투사” 요인으로 나타났으며, “죄의식”은 음(-)의 방향으로 15% 이상 증가한 것으로 나타났다<sup>11)</sup>.

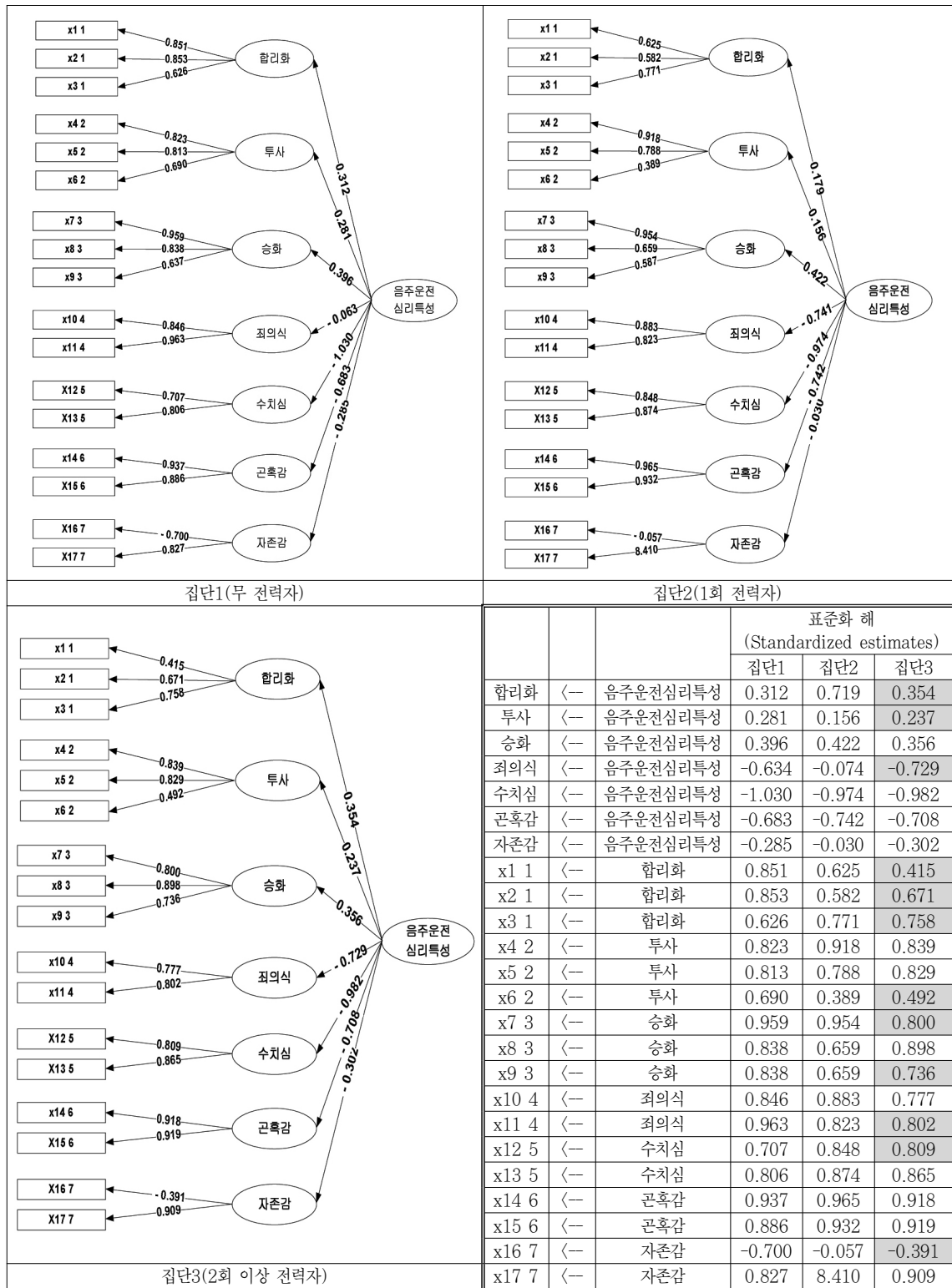
이를 통해 집단-1에 비해 2회 이상 전력자의 요인별 분석을 정리하면, 자신의 음주운전을 합리화하는 심리가 강화되고 음주운전을 남의 탓으로 돌리는 심리가 감소되었으며, 죄의식이 음주운전의 심리에 미치는 영향이 부정적으로 증가한 것을 파악할 수 있었다.

다음으로 관측변수가 이론변수에 미치는 영향력의 변화가 집단-1에 비해 집단-3이 15% 이상 변화를 나타낸 요인을 요약하면 다음과 같다.

먼저, “합리화” 요인에서 집단-1은 “x1 1(0.851)”, “x2 1(0.853)”, “x3 1(0.626)”인 반면, 2회 이상 전력자 집단은 “x1 1(0.415)”, “x2 1(0.671)”, “x3 1(0.758)”로 나타났다. 이를 통해, 2회 이상 전력자 집단은 무 전력자 집단에 비해 ‘대리운전이나 대중교통을 이용할 수 없어서 어쩔 수 없이 음주운전을 할 수 밖에 없었다’는 생각은 51% 감소하였고, ‘나는 술자리 일행을 태워 주어야 하기 때문에 어쩔 수 없이 음주운전을 할 수 밖에 없었다’는 생각은 21% 감소하였다. 하지만 ‘내가 아닌 다른 사람이라도 그 상황에서는 음주운전을 했을 것이다’는 생각은 21% 증가하였다.

11) 본 연구에서 음(-)의 상관은 코딩을 7점 척도(1=매우 그렇지 않다, 2=그렇지 않다, 3=약간 그렇지 않다, 4=보통, 5=약간 그렇다, 6=그렇다, 7=매우 그렇다)로 입력을 함으로써, ‘승화’와 관련된 항목이 7점 쪽으로 증가할수록 죄의식, 수치심, 곤혹감 항목은 1점 쪽으로 낮아짐을 의미함.

〈표 12〉 확인적 요인분석을 통한 음주운전자의 심리적 특성



다음으로, “투사”요인에서는 그룹-1에서 “x6 2 (0.690)”인 반면, 2회 이상 전력자 집단은 “x6 2 (0.492)”로 나타났다. 즉, ‘급한 일이 생겼다고 빨리 오라는 연락을 받고, 어쩔 수 없이 음주운전을 하다가 단속되었다’는 생각이 28% 감소하여 음주운전이 결국은 자신의 탓이라는 사실을 받아들였다.

이와 같은 방법으로 요인분석을 정리하면 “승화” 요인에서는 x7 3의 나는 음주 수치가 단속 기준만 넘지 않으면 운전을 해도 된다고 생각이 16.6% 감소하였고 x9 3의 나는 술을 2잔 까지만 마시고 운전하는 것은 괜찮다고 생각도 12.1% 감소한 것으로 나타났다. “죄의식” 요인에서는 x11 4의 나는 음주운전자들이 죄인이라고 생각이 16.7% 감소하였다. 하지만, “수치심” 요인에서는 x12 5의 나는 평소에 음주운전이 부끄러운 일이라고 생각은 14.4% 증가하여 상습음주운전자들도 수치심은 나타나는 것으로 분석되었다.

마지막으로, “자존감” 요인에서 x16 7의 부정적인 자존감과 관련한 5문항 점수 합계가 음(-)의 방향으로 44%를 감소하였다. “자존감” 요인이 “음주운전 심리특성”이 미치는 경로계수가 -0.302이다. 식(3)의 관측변수가 이론변수를 통해 “음주운전 심리특성”에 미치는 직접적인 영향력을 명확하게 파악하였다.

$$\begin{aligned} \eta &= B\eta + \Gamma\xi + \zeta \\ y &= \Lambda_y\eta + \epsilon \end{aligned} \quad (3)$$

그룹-1은  $-0.285 \times -0.700 = 0.199$  이지만, 2회 이상 전력자 그룹은  $-0.302 \times -0.391 = 0.118$ 로 자신을 냉철하고 부정적으로 바라보는 시각이 작아졌음을 파악 할 수 있었다. 자존감 긍정과 관련한 분석도 식(3)을 통해 시행하면, 그룹-1은  $-0.285 \times 0.827 = -0.235$  이지만, 2회 이상 전력자 그룹은  $-0.302 \times 0.909 = -0.274$ 로 자신을 긍정적으로 바라보는 시각이 음(-)의 방향으로 증가하였음을 파악할 수 있었다.

이를 통해 2회 이상 음주운전 전력자들은 자신을 냉철하고 부정적으로 바라보는 시각은 무 전력자들에 비해 작아지고, 자신을 긍정적으로 바라보는 시각은 무 전력자들에 비해 부정적으로 바라보는 시각이 증가하는 것으로 나타났다. 이는 <표 6>의 결과와도 일치하는 결과이다.

## 5. 상습 음주운전자 저감 대책

이상의 연구결과에서 음주운전 행위의 예방 및 저감

을 위한 운전자들 정책번호 및 방식 및 집단별 맞춤형 대책은 <표 13>과 같이 마련 정리할 수 있다.

또한, 각각의 집단별 음주운전 심리특성에 영향을 미치는 관측변수와 이론변수 간의 경로 및 구조를 구조방정식 기법을 통하여 비교 분석하여 심리특성에 맞는 대책을 마련하여 <표 13>에 함께 제시하였다. 또한 집단별 특성별 대책 외에도 음주운전 예방을 위한 공통적인 대책도 도출할 수 있었고 그 결과를 <표 13>에 함께 정리하였다.

## IV. 결론 및 향후 연구과제

### 1. 결론 및 연구의 요약

본 연구는 음주운전 전력의 유무와 전력 횟수에 따른 운전자의 심리적 특성을 집단별로 구조화하고, 상습적 음주 운전자에 대한 대책을 제시해 보고자 했다. 이를 위해 음주운전과 관련된 방어기제(합리, 투사, 승화)와 자존감, 그리고 운전자의 심리(죄의식, 수치심, 곤혹감) 등의 요인들을 확인적 요인분석을 통해 이론변수로 구축했으며 이 변수들이 각 집단들에 미치는 영향력의 크기 및 경로를 분석하여 대책 마련에 사용하였다.

분석 결과 음주운전 전력자들은 그 횟수에 따라 음주운전 관련 심리적 변수의 집단 간 차이가 큰 것으로 나타났다. 이는 음주운전자들에 대한 대책은 음주운전 전력에 따라 세분화해야 하며 특히 상습 음주 운전자에 대한 기존 제도의 보완의 필요성이 높은 것이라 할 수 있다.

본 연구 결과에서 나타난 음주운전과 관련한 집단별 심리적 특성에 따른 예방대책을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 음주운전 예방을 위해 운전자들이 희망하는 치료 방식 및 교육 측면에서는 음주운전 단속 전력·무에 관계없이 “음주운전의 위험성과 교통사고”, “음주운전으로 인한 불이익”, “음주운전의 위험성 체험교육”, “알코올이 운전엔 미치는 영향”등의 교육내용을 선호하는 것으로 나타났다. 그러나 음주운전의 전력이 없는 집단은 “알코올과 인체(알코올과 건강)”에 대한 교육을 거의 희망하지 않았지만 음주운전 전력자들은 이 부분에 대한 교육수요가 6~8배 많은 것으로 조사되었다. 이는 음주운전 전력이 있는 집단은 무전력자 집단에 비해 알코올 정보에 대한 수요가 매우 높은 것으로 나타났다.

둘째, 음주운전 관련 방어기제(합리화, 투사, 승화) 및 운전자 심리(죄의식, 수치심, 곤혹감) 그리고 자존감

〈표 13〉 모형분석 결과에 따른 음주운전 전력별 대책

	집단별 음주운전 예방 대책	
	제도 및 대책	주요 내용 및 주요 방법
공통 및 무전력 집단	<ul style="list-style-type: none"> <li>•알코올 상담전문가를 통한 상설 상담치료 기관의 설치 및 운영.</li> <li>•음주운전으로 단속되지 않은 운전자 대상 음주운전 예방 교육 확대.</li> <li>•음주운전 예방을 위한 시청각 교재를 통한 치료제도 마련 및 확대.</li> <li>•음주운전 체험센터 및 체험장비의 도입 및 운영.</li> <li>•자존감 관련 교육의 강화.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 의료기관 및 상담전문 기관과의 연계로 희생자 대상 음주운전자 상담의 기회 제공.</li> <li>- 운전면허 취득자를 대상으로 음주운전의 위험성 및 처벌규정 등 교육 (음주운전의 위험성과 교통사고, 알코올이 운전엔 미치는 영향, 음주운전으로 인한 기타적인 불이익에 관한 내용을 중점적으로 교육).</li> <li>- 민방위, 직장, 학교와 연계한 음주운전을 하지 않는 운전자에 대한 음주운전 예방 시청각 자료 시청 확대.</li> <li>- 음주운전자 대상 교통안전교육 시 음주운전의 위험성을 직접 체험하는 장비의 도입 및 운영.</li> <li>- 운전자 자신의 긍정적인 자존감을 확대 및 부정적 자존감 축소 교육 (“나는 내가 다른 사람들만큼 가치 있는 사람이라고 느낀다”, “나는 내가 많은 장점을 가지고 있다고 생각한다”, “나 자신에 대해 긍정적으로 생각한다”, “대체로 나 자신에 대해 만족한다”, “나는 대부분의 다른 사람들처럼 일을 잘 할 수 있다”, “대체로 나는 실패자라고 느끼는 경향이 있다”, “나는 자랑할 만한 것이 별로 없다”, “내가 나 자신을 좀 더 존중할 수 있었으면 좋겠다”, “나는 내가 정말 쓸모없다고 느낀다”, “때때로 내가 전혀 좋은 사람이 아니라고 생각한다”라는 사고 긍정적으로 교정).</li> <li>- NAST 점수별 일집단 음주저감 대책을 적용 및 4점 이상 특별 관리</li> </ul>
1회 전력 집단	<ul style="list-style-type: none"> <li>•합리화 관련 대책 강화(x1 1, x2 1, x3 1)</li> <li>•투사 관련 대책 강화(x6 2)</li> <li>•죄의식 관련 대책 강화((x12 5)</li> <li>•자존감 관련 대책 강화(x16 7, x17 7)</li> <li>•전체적으로 알코올 정보 요망</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “나는 대리운전이나 대중교통을 이용할 수 없어서 어쩔 수 없이 음주운전을 할 수 밖에 없었다”, “나는 술자리 일행을 태워 주어야 하기 때문에 어쩔 수 없이 음주운전을 할 수 밖에 없었다”, “내가 아닌 다른 사람이라도 그 상황에 서는 음주운전을 했을 것이다”라는 운전자의 잘못된 사고를 교정.</li> <li>- “급한 일이 생겼다고 빨리 오라는 연락을 받고, 어쩔 수 없이 음주운전을 하다가 단속되었다”라는 운전자의 3자에게 원인을 돌리는 생각을 교정.</li> <li>- “나는 평소에 음주운전이 부끄러운 일이라고 생각한다”라는 운전자의 도덕성을 강화.</li> <li>- 자존감과 관련된 교육을 중점적으로 강화하는 교육 및 상담 시행.</li> <li>- 알코올과 인체와 운전엔 미치는 영향에 관한 정보 전달 교육 강화</li> <li>- 음주운전의 위험성을 체험하는 교육 및 과정 도입.</li> </ul>
2회 이상 전력 집단	<ul style="list-style-type: none"> <li>•합리화 관련 대책 강화(x1 1, x2 1, x3 1)</li> <li>•투사 관련 대책 강화(x6 2)</li> <li>•승화 관련 교재 강화(x7 3, x9 3)</li> <li>•죄의식 관련 대책 강화(x11 4)</li> <li>•수치심 관련 대책 강화(x12 5)</li> <li>•자존감 관련 대책 강화(x16 7)</li> <li>•NAST와 음주전력 대응분석 결과</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “나는 대리운전이나 대중교통을 이용할 수 없어서 어쩔 수 없이 음주운전을 할 수 밖에 없었다”, “나는 술자리 일행을 태워 주어야 하기 때문에 어쩔 수 없이 음주운전을 할 수 밖에 없었다”, “내가 아닌 다른 사람이라도 그 상황에 서는 음주운전을 했을 것이다”라는 운전자의 잘못된 합리화 사고를 교정.</li> <li>- “급한 일이 생겼다고 빨리 오라는 연락을 받고, 어쩔 수 없이 음주운전을 하다가 단속되었다”라는 운전자의 3자에게 원인을 돌리는 생각을 교정하여 음주운전은 결국 운전자의 잘못임을 인정하도록 함.</li> <li>- 음주운전의 책임은 운전자가 받음을 명확히 함.</li> <li>- “나는 음주 수치가 단속 기준만 넘지 않으면, 운전을 해도 된다고 생각한다”, “나는 술을 2잔 까지만 마시고 운전하는 것은 괜찮다고 생각한다”라는 운전자의 음주운전에 대한 생각을 교정.</li> <li>- 컨디션과 음주 시 상태에 따라 적은 음주량도 단속 될 수 있다는 사실과 자신의 음주량을 과신하지 않도록 하는 사고(思考)를 강화.</li> <li>- “나는 음주운전이 범죄라고 생각한다”라는 운전자의 죄의식을 강화.</li> <li>- “나는 평소에 음주운전이 부끄러운 일이라고 생각한다”라는 운전자의 생각 교정 및 도덕성 회복.</li> <li>- 운전면허증에 음주운전 경력사항을 표시</li> <li>- 음주운전자 전용 자동차 번호판 사용 제도 제시.</li> <li>- 음주운전자의 명단 공개 및 운전면허증에 상습 음주운전자 표시.</li> <li>- 2회 음주 전력자 및 7점 이상의 NAST 점수 응답자 심화교육 시행.</li> </ul>

(긍정, 부정)의 이론변수가 음주운전 경험의 유무 및 전력 횟수에 따른 집단들에 어느 정도의 영향을 미쳤는지 (영향력의 크기)를 파악하여 음주운전자의 심리적 특성에 관한 모형을 구축할 수 있었다. 이를 통한 집단별 음주운전 예방대책은 〈표 13〉과 같다. 먼저 1회 전력자 집

단은 우선적으로 음주운전의 예방을 위해서 알코올과 운전엔 관한 정보전달 위주의 교육이 필요하며 음주운전 행위에 대한 자신의 변명(합리화) 및 제3자에게 책임 전가(투사)를 극복할 수 있어야 하며 음주운전이 부끄러운 일(수치심)이라는 생각을 갖도록 해야 하는 것으로 나타

났다. 또한 2회 이상 전력자 집단은 음주운전 예방을 위해서 음주운전은 죄를 짓는 일(죄의식)이라는 인식의 확산과 단속 강화에 의한 적발을 제고(확실성)가 시급한 것으로 나타났다.

셋째, 음주운전 전력자들은 공통적으로 곤혹감이 매우 높은 것으로 나타나 향후 음주운전자의 명단 공개 및 운전면허증에 음주운전 경력 표시, 음주운전자용 자동차 번호판 사용 등이 음주운전을 예방효과에 크게 기여할 것으로 전망되었다. 또한 앞에서 살펴보았듯이 음주운전에 대한 심리적 특성이 집단별로 많은 차이를 보이고 있는 점을 감안했을 때 현재 음주 운전자 교육이 전력을 고려하지 않는 채 시행되고 있는 점은 음주운전 전력을 고려한 교육제도로 재편되는 것이 바람직한 것으로 나타났다.

넷째, 음주운전 단속 전력자 NAST 점수를 대응분석한 결과 2회 전력자의 NAST 점수가 7점 이상으로 가장 높게 나타나 2회 이상 전력자를 상습 음주운전자로 구분하여 이들에 대한 음주운전 예방대책을 별도로 세우는 것이 적합한 것으로 나타났다. 따라서 현재 우리나라에서 음주운전에 대한 3진 아웃제는 제도의 효용성이 높은 것이라 할 수 있으며 미국과 캐나다, 독일 등의 2회 전력자를 대상 및 단속수치 0.15% 이상으로 한 알코올 치료 프로그램의 도입은 상습 음주운전자 저감대책으로 유용할 것이다. 이를 통해 개인의 음주특성에 따른 음주운전 대책마련 부분도 보완 할 수 있을 것이다.

## 2. 향후 연구과제

본 연구는 부산광역시에 위치한 보호관찰소 및 도로교통공단 교육장에서 설문조사를 시행함으로 인하여 부산광역시의 음주운전자 특성이 반영될 수 있을 것이다. 이러한 문제점을 극복하기 위해 전국적인 단위의 설문조사를 통한 후속 연구가 필요 할 것이다.

또한, 음주운전자의 횡수가 1회, 2회, 3회로 증가하는 연결고리를 끊기 위한 상습 음주운전자의 심리요인 상호간의 구조적인 메커니즘 분석이 추가로 필요한 것으로 나타나 이를 향후 연구과제로 제시하였다.

## 참고문헌

1. 구분권(1994), "방어기제에 관한 고찰", 강남대논문집 신학인문사회, 25, pp.273~304.
2. 김재은·이근후·김정규·박영숙(1991), "이화방어기

- 제검사 실시요강", 서울 : 하나 의학사.
3. 도로교통공단(2008), "음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책연구I, II".
4. 도로교통공단(2010), "2009년 도로교통 사고비용의 추계화 평가".
5. 박원범(2007), "규제정책의 순응 및 불응 요인에 관한 실증적 연구 : 음주운전을 중심으로", 경상대학교 대학원 박사학위 논문.
6. 여광웅(외 1992), "교사를 위한 교육심리학", 양서원.
7. 이순우(2011), "음주운전 규제정책이 규제순응의도에 미치는 영향에 관한 연구", 영남대학교 대학원 박사학위 논문.
8. 장석용·정현영·고상선(2011), "교통사고 야기자의 외상 후 스트레스 장애 발생과 운전태도 변화 메커니즘 분석", 대한교통학회지, 제29권 제1호, 대한교통학회, pp.57~62.
9. 장석용·정현영·이원규·고상선(2008), "Q 분석 방법을 이용한 운전자 운전성향별 유형화에 관한 연구(교통법규 위반자 및 교통사고 야기자를 중심으로)", 대한교통학회지, 제26권 제1호, 대한교통학회, pp.165~180.
10. 전영실(2009), "음주운전의 억제요인에 대한 연구, 형사정책연구", 제20권 제1호, pp.257~277.
11. 정채기(2003), "교육심리학", 학문사.
12. 최재원·정현영·장석용·김광욱(2010), "시내버스 준공영제가 시내버스 교통사고 및 시내버스 운전자의 운전태도 변화에 미치는 영향 분석", 대한교통학회지, 제28권 제4호, 대한교통학회, pp.73~83.
13. Brenner, C.(1976), "Psychoanalytic technique and psychic conflict", New York: International University Press.
14. Ihilevich, D., & Glaser, G. C.(1986), "Defense mechanism: Their classification, correlate and measurement with the defense mechanism inventory", Owosso, MI: DMI Assoc.
15. 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.
16. 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.

17. Slagel, S. J.(1965), “Self esteem and patterns of defense”, Unpublished doctroal dissertation, University of Michigan.

✿ 주 작 성 자 : 박원범

✿ 교 신 저 자 : 장석용

✿ 논문투고일 : 2011. 5. 20

✿ 논문심사일 : 2011. 7. 6 (1차)  
2011. 8. 8 (2차)

✿ 심사판정일 : 2011. 8. 8

✿ 반론접수기한 : 2012. 2. 28

✿ 3인 익명 심사필

✿ 1인 abstract 교정필