

■ 論 文 ■

### 음주운전 결정요인에 관한 심리학적 연구

A psychological study of determinant factors on drunk-driving judgements

**최 상 진** (중앙대학교 심리학과 교수)   
 **손 영 미** (중앙대학교 심리학과)   
 **김 정 인** (중앙대학교 심리학과)   
 **박 정 열** (중앙대학교 심리학과)

#### 목 차

- I. 서론
  - II. 연구방법 및 절차
    - 1. 조사대상자
    - 2. 조사도구 및 분석방법
  - III. 연구결과
    - 1. 음주운전결정요인에 관한 연구결과
    - 2. 음주운전집단과 비음주운전집단 간 차이검증
  - IV. 논의 및 결론
    - 1. 음주운전결정요인 탐색
    - 2. 음주운전결정요인들에 대한 음주운전집단과 비음주운전집단간 차이검증
- 참고문헌

Key Words : drunk-driving, driving, drink, drive, judgement, 음주운전, 음주, 운전

#### 요 약

본 연구는 운전자가 음주 후 운전여부를 결정할 때 가장 중요하게 고려하는 음주운전결정요인에 대해 탐색하고, 이들 요인들에 대해 음주운전자와 비음주운전자 간 차이를 보이는지를 알아보는 것을 목적으로 한다. 이를 위하여 본 연구에서는 집단심층면접과 기존 문헌 고찰을 통해 얻은 음주운전에 영향을 미치는 인지적·사회심리적 요인들을 종합하여 설문지를 작성하였다. 전체 조사대상자는 음주운전 경험이 있는 운전자 136(남자 122명, 여자 13명)명이었다. 연구결과를 살펴보면, 우선 운전자들은 음주 후 운전여부를 결정할 때 1) 음주정도, 2) 음주 후 경과시간 정도, 그리고 3) 다음날 이동시의 불편함, 4) 집과의 거리 정도를 가장 중요하게 고려하는 것으로 나타났다. 다음으로 음주 후 운전여부를 결정할 때 중요하게 고려하는 요인들에 대해 음주운전자와 비음주운전자 간 차이를 검증해 본 결과, 크게 세 가지 차원에서 차이를 보이고 있다. 첫째, '잘못된 신념'에 해당하는 요인들로 음주운전자들이 비음주운전자들에 비해 음주단속에 걸리지 않을 것이라는 신념을 가지고 있으며, 음주단속과 교통사고 발생가능성을 낮게 평가하고, 자신의 운전실력을 과신하는 경향이 있다. 둘째, '목적(目前) 단기이익 추구 경향성'에 해당하는 요인들로 음주운전자들이 비음주운전자들보다 음주 후 차를 두고 갈 경우 야기되는 비용부담, 다음날 이동시의 불편함 그리고 집과의 거리 정도에 더욱 민감한 것으로 나타났다. 마지막으로 음주운전자들이 비음주운전자들보다 마신 술의 양(음주량)에 대해 더욱 과소평가하는 것으로 나타났다. 본 연구는 이와 같은 연구결과들을 바탕으로 향후 음주운전에 대한 개선 방안을 함께 제시하고자 한다.

본 연구는 2001년도 교육부 21세기 지식기반사회대비 고등인력 양성사업 핵심분야 지원으로 수행된 연구임.

## 1. 서론

사람들은 하루에도 수차례 여러 가지 형태의 의사결정을 하면서 살아가고 있다. 아침에 무슨 옷을 입고 학교(회사)에 갈까 에서부터 수업(출근)에 늦었을 때 버스를 탈지 택시를 탈지 망설이며, 점심으로는 무엇을 먹을지를 고심한다. 회식이라도 있을라치면 차를 가지고 가야 할지 말아야 할지 결정해야 하며, 술을 마신 후 운전을 해야 할지도 결정해야 한다. 이렇듯 사람들은 시시때때로 어떤 행동을 선택하기 위해 판단을 해야 하는 상황에 직면한다.

그렇다면 이와 같이 의사결정을 해야 할 때 사람들은 어떠한 인지적 처리과정(cognitive processing)을 경험하게 되는 것일까? 사람들의 의사결정과정은 <그림 1>에서 제시한 5단계 즉, 문제인식, 정보탐색, 대안평가, 의사결정, 행동의 과정을 거치게 된다(김세범 외, 2000). 그러나 전반적인 과정이 이렇다 하더라도 이 과정에서 정보탐색과 대안평가를 어떤 방식으로 할 것인가는 의사결정의 또 다른 측면이다.

인간을 '합리적인 의사결정자'로 본다면, 사람들은 의사결정을 하기 위해 필요한 모든 정보를 탐색하고, 그 정보들이 가지는 효용가치를 서로 비교·합리적으로 평가하여 의사결정을 해야 한다(이정모 외, 1999). 그러나 실제로 사람들이 이와 같이 합리적으로 의사결정을 하는 데에는 많은 제한 요소들이 존재한다. 우선, 특정 시점에서 정보들을 처리할 수 있는 작업 기억(working memory)의 용량제한을 들 수 있다. 의사결정과정은 장기기억 속에서 인출되어진 정보와 외부에서 들어오는 정보가 작업기억(working memory) 속에서 처리되어지는 과정이다(오세진 외, 1999). 그러나 안타깝게도 작업기억이 한번에 처리할 수 있는 용량은 제한되어져 있기 때문에 한꺼번에 많은 정보를 처리하기 위해서는 상당한 인지적인 노력이 요구된다. 또한 동기적인 측면에서 사람들은 일반적으로 인지적인 노력을 기울이기는 것을 싫어하는 인지적인 구두쇠(cognitive miser)이며(한규석, 1995), '시간 제한'이라는 상황적 요소 또한 의사결정을 합리적으로 처리하는데 제한 요소로 작용한다(이정모 외, 1999;

Baron, 1994).

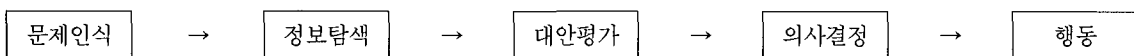
이와 같은 이유들로 사람들은 의사결정시 어렵법(heuristics)을 사용하는 것이다. 여기서 어렵법(heuristics)이란 사람들이 의사결정을 할 때 모든 정보들을 합리적으로 계산·평가하지 않고 나름대로 간편한 방법을 사용하는 정보처리방략을 의미한다(이정모 외, 1999).

사람들이 주로 사용하는 대표적인 어렵법으로 가용성 어렵법(availability heuristic)과 만족하기(satisficing) 어렵법이 있다. 가용성 어렵법을 살펴보면, 사람들은 의사결정을 할 때 여러 정보들 중 가장 쉽게 많이 머리에 떠오르는 정보를 의사결정의 중요한 잣대로 삼는 경향이 있으며, 특히 자신이 중요하다고 생각하는 것, 다른 정보들에 비해 두드러지는 정보, 그리고 가장 최근에 접한 정보들이 가장 쉽게 많이 머리에 떠오르게 된다(한규석, 1995; Tversky & Kahneman, 1973).

후자를 살펴보면, 사람들은 부적인 결과를 피할 수 있는 어느 정도 만족할 만한 정보나 자기가 생각하고 있는 최소한의 기준을 넘어서는 대안을 찾게 되면 더 이상 다른 대안들을 고려하지 않고 의사결정을 하는 경향이 있다(이정모 외, 1999; Haberlandt, 1997). 이러한 경향성 때문에 사람들은 의사결정과정에서 자신의 행동을 정당화시켜줄 수 있는 이유를 찾으려고 한다(한규석, 1995).

의사결정과정에서 정보탐색과 대안평가를 합리적인 방식으로 처리할지 혹은 지름길적인 방식인 어렵법을 사용할지는 의사결정을 해야 하는 문제의 중요성이나 자신의 관여정도에 따라 달라질 수 있다(Haberlandt, 1997). 또한 의사결정을 처음 하는 것인지 아니면 이전에도 동일한 문제에 대해 의사결정을 한 경험이 있는지에 따라 역시 달라질 수 있다. 만일 의사결정을 해야 하는 문제가 중요하거나 고관여되어 있을 경우에는 '합리적인 정보처리'과정을 거칠 가능성이 높다. 그리고 동일한 문제에 대해 의사결정을 한 경험이 있는 경우, 이미 의사결정으로 야기된 결과를 경험하였기 때문에 합리적인 정보처리방식보다는 어렵법을 사용하는 경향이 있다(김세범 외, 2000).

지금까지 사람들이 의사결정을 하는 과정에 대해 2



출처 : 소비자 행동론(김세범 외, 2000) p.85.

<그림 1> 의사결정과정

가지 관점 -합리적 정보처리와 지름길적 정보처리-을 중심으로 살펴보았다. 이러한 의사결정과정은 음주 후 운전여부를 결정하는 과정에도 그대로 적용되어질 수 있다.

우선 음주운전경험이 전혀 없는 운전자의 경우 음주 후 운전여부를 결정할 때는 비록 많은 인지적인 노력을 들인다 하더라도 비교적<sup>1)</sup> '합리적인 정보처리과정'을 거칠 확률이 높다. 즉, 음주량, 음주 후 경과시간, 사고나 단속의 발생가능성, 단속이나 사고가 발생했을 경우 야기되는 결과들, 음주운전에 대한 두려움 정도 그리고 차를 가지고 가지 않을 경우 발생할 수 있는 불이익 등과 같은 정보들에 대해 비교적 많은 정보를 수집하고, 비교·평가를 한 후 의사결정을 한다.

그러나 음주운전에 대해 의사결정을 내린 경험이 있는 운전자들의 경우(동일한 문제에 대해 의사결정을 할 경우) 지름길적인 정보처리과정을 거칠 확률이 높다. 즉, 운전자들은 음주운전여부를 결정할 때 여러 정보들 중 자신이 중요하다고 생각하는 정보를 기준으로 삼게 되는데(가용성 어렵법), 이 때 그 정보가 자신의 기준에 도달하는지의 여부에 따라 행동을 결정한다. 예를 들어 한 운전자가 음주운전여부를 결정할 때 다른 어떤 정보들 보다 '마신 술의 양'을 중요하게 고려한다고 가정해 보자. 이 경우 그 운전자는 '얼마나 술을 마셨는지'에 관한 정보를 제외한 나머지 정보에 대해서는 더 이상 고려하지 않으며, 자신의 주관적인 판단이 개입된 '운전을 해도 괜찮다고 생각하는 음주량'과 비교했을 때 그것보다 많이 마셨는지 적게 마셨는지에만 관심을 둔다. 따라서 적게 마셨을 경우 '음주운전을 해도 된다'라고 결정을 내리는 것이다. 이와 유사한 맥락에서 정보탐색과정에서도 운전자들은 여러 정보들 중 자신이 중요하다고 생각하는 정보들에만 주의를 기울여 탐색하는 경향이 있다(선택적 주의). 따라서 음주운전여부를 결정할 때 운전자가 음주정도를 중요하게 여긴다면 그것에 관한 정보에 더욱 주의를 하게 되는 것이다.

기존 연구들을 살펴보면, 운전자들이 음주운전여부를 결정할 때 평가하는 주된 대안 정보들로 '차를 다시 가지러 와야 하거나 이동할 때의 불편함', 그리고 '집과의 거리'가 두드러지게 나타났다(이순철, 1998;

이순철, 2000; 홍성삼, 1999; Lapham, Skipper, Chang, Barton, & Kennedy, 1998; Thurman, Jackson, Zhao, 1993; 도로교통안전협회, 1999).

위의 응답결과 역시 운전자들이 의사결정과정에서 자신의 행동을 설명해 줄 수 있는 최소한의 정보만 있어도 그것에 '만족하여' 결정하는 경향성을 반영하고 있다(만족하기 어렵법). 즉, 음주 후 운전여부를 결정하는 상황에서, 차를 가지고 가지 않을 경우 차를 다시 가지러 와야 하거나, 이동할 때 불편하기 때문에 음주운전을 하고 싶지만 술을 마셨기 때문에 운전을 할지에 대해 결정을 못내리고 있는 경우(음주운전여부에 대한 갈등상황), 집과의 거리가 가깝거나 너무 멀다는 정보는 자신의 행동을 정당화 시켜줄 수 있는 최소한의 기준정보로 작용하게 되는 것이다.

지금까지 살펴본 바와 같이 운전자들은 음주 후 운전여부를 결정할 때 모든 대안적인 정보들을 합리적으로 계산, 평가하기보다는 '어렵법'을 주로 사용하는 경향이 있다. 이 때 '어렵법'에 주로 사용되는 정보들은 운전자들이 '주관적으로' 중요하게 생각하거나 자신의 행동을 정당화시켜줄 수 있는 정보들, 그리고 두드러지는 정보들이다. 따라서 운전자들이 이와 같은 정보들을 중심으로 음주운전여부를 결정한다면 운전자들의 음주운전행동을 변화시키기 위해서는 이 정보들의 내용과 그 정보들을 중요하게 생각하게 된 일련의 심리적 과정을 밝혀낼 필요가 있다.

그러나 이를 위해서는 우선 선행되어야 할 작업이 있는데, 즉, 음주운전에 영향을 미치는 우리나라의 음주 및 음주운전문화를 살펴보아야 하며, 더불어 음주운전을 하기까지 이루어지는 의사결정과정에서 운전자들이 고려하는 정보들을 모두 찾아내야 한다.

본 연구자들은 이와 같은 선행작업을 위해 운전자들이 중요하게 생각하는 정보와 그것들이 형성된 심리적·상황적 과정을 밝히기 위해 사전 연구를 실시하였다(최상진 외, 2000). 사전 연구는 음주운전을 하기까지 이루어지는 3단계 의사결정과정상에서 고려하는 정보들을 개방형질문을 통해 탐색하는 것을 목적으로 하였다. 음주운전의사결정의 3단계과정은 1) '술자리에 차를 가지고 갈 것인가 말 것인가'를 결정하는 단계, 2) '술자리에 차를 가지고 갔을 경우 술을

1) 여기서 '비교적'이라는 말은 실제 사람들이 의사결정을 해야 할 때 '합리적인 정보처리자' 모델에서 제시하는 바와는 달리 모든 정보를 100% 비교, 평가하여 의사결정을 내리는 것은 아니라는 것을 내포한다.

마실 것인가 마시지 않을 것인가'를 결정하는 단계, 3)'술을 마셨을 경우 운전을 할 것인가 하지 않을 것인가'를 결정하는 단계이다(이순철, 2000).

연구결과를 간략히 기술해 보면, 1단계에서 술자리에 차를 가지고 갈지 여부를 판단할 때 운전자들은 일반적으로 차를 가지고 가지 않을 경우 경험하게 되는 불편함 정도, 예상되는 음주량 정도, 음주사고나 단속 가능성 등에 관한 정보를 평가하는 것으로 나타났다. 2단계에서 주로 평가하는 정보로는 술을 권유하는 동료나 상사들의 압력정도, 음주사고나 단속 가능성 그리고 적게 마시면 운전해도 괜찮을 것이라는 생각 등이었다. 3단계 즉, 음주 후 운전여부를 결정하는 단계에서는 차를 가지고 가지 않을 경우 이동시 불편함 정도, 음주량 및 음주 후 경과시간, 사고나 단속 가능성 등에 대한 판단이 중요한 평가정보인 것으로 드러났다.

사전 연구의 목적은 앞서 언급했듯이 음주 및 음주 운전 문화 그리고 3단계 음주운전의사결정과정 각각에서 일반적으로 운전자들이 어떠한 정보들을 판단하는지에 대해 탐색해 보는 것이었다. 그렇기 때문에 운전자들이 음주 후 운전여부를 판단할 때 영향을 미치는 정보들에 대한 단순한 기술에 그쳤으며, 운전자들의 음주 운전행동결정에 어떤 정보들이 상대적으로 더욱 중요하게 영향을 미치는지에 대해 직접적으로 알기는 어렵다.

따라서 본 연구에서는 앞서 기술한 사전 연구에 대한 후속연구로 음주 후 운전여부를 결정할 때 다른 정보들에 비해 상대적으로 더욱 중요하게 고려하는 것이 무엇인지를 살펴보고자 한다. 구체적으로, 1)운전자가 음주 후 운전여부를 결정할 때 여러 요인들 중에서 가장 중요하게 많이 고려하는 요인이 무엇이며, 2)음주운전을 결정할 때 고려하는 요인들에 대해 음주운전 경험자와 무경험자간에 어떠한 차이를 보이는가를 알아보고자 한다.

## II. 연구방법 및 절차

### 1. 조사대상자

음주운전에 관한 기존의 연구들은 주로 법규위반으로 소양교육을 받으러 온 사람들을 조사대상자로 선

〈표 1〉 조사대상자의 인구통계적 분포

	대상	빈도	평균
성별 (무응답=1)	남	122	
	여	13	
학력 (무응답=5)	중졸 이하	4	
	고졸	50	
	대졸	69	
	대졸 이상	8	
연령			35.4
운전경력			약 7년 5개월
하루평균 주행거리			52.21km

정하여 이루어졌다. 그러나 소양교육을 받으러 온 사람들은 이미 일반모집단을 대표하기에는 그 대표성이 떨어질 뿐만 아니라, 이들은 실험이나 질문지에 응답을 할 경우 그 결과가 소양교육평가에 영향을 미칠 수 있다고 판단하여 사회적으로 바람직한 방향으로 응답하려는 경향을 보일 수 있다는 문제가 있다. 그리고 본 연구의 목적 -음주 후 운전여부를 결정할 때 운전자들이 가장 중요하게 고려하는 요인을 알아보는 것- 을 알아보기 위해서는 실제 음주운전을 해본 경험이 있는 운전자를 조사대상자로 선정하는 것이 바람직하다고 판단하였다.

따라서 본 연구는 이러한 측면을 감안하여, 음주운전 경험이 있는 운전자 136(남자 122명, 여자 13명)명을 대상으로 조사를 실시하였다. 이들의 연령분포는 21-57세로 평균연령 35.4세이며, 운전경력은 약 7년 5개월 정도이며 하루 평균 주행거리는 52.21km이다.

### 2. 조사도구 및 분석방법

#### 1) 음주운전결정요인<sup>2)</sup>에 관한 측정치

음주 후 운전여부를 결정하는 과정에서 운전자들이 중요하게 고려하는 요인들은 무엇인지, 그리고 음주운전자와 비음주운전자 간에 이 요인들에 대해 유의미한 차이가 있는지 알아보기 위해 구조화된 질문지가 사용되었다. 구조화된 질문지의 문항을 구성하기 위해 3가지 절차를 거쳤다. 우선, 음주운전경험자 5인을 대상으로 1)음주운전을 하게 된 상황적 배경, 2)음주운전을 하게 된 이유, 3)음주운전시 가장 걱정이

2) 본 연구에서는 다음에 기술된 절차를 통해 구성된 설문 문항을 음주 후 운전여부를 결정하고자 할 때 고려하는 정보들이라는 의미에서 '음주운전결정요인'으로 명명하였다.

되었던 부분, 4)음주운전을 하였을 때 느낀 정서 및 인지적 상태 등에 관하여 집단심층면접(FGI)을 실시하였다. 다음으로 음주운전에 관련된 기존 연구들에서 제시된 음주운전에 영향을 미칠 수 있는 요인들과 서론에서 제시한 사전 연구를 통해 얻은 결과들을 고찰하였다(양중현, 1994; 유병림, 1999; 이순재, 박철현, 1997; 이재희, 1995; 최상진 외, 2000; 홍성삼, 1999; Berger & Snortum, 1986; Grasmik, Bursik & Arneklev, 1993; Brown, 1998; Grasmik, Bursik, & Arneklev, 1993; Turrisi, Jaccard, 1992; Veneziano, Veneziano, 1992 등).

마지막으로 4명의 연구자들이 이상 두 가지 절차를 통해 얻은 자료들을 토론과정을 거쳐 종합하여 문항을 구성하였다.

질문지의 전체적인 구성을 살펴보면, 첫째, 음주운전을 했던 상황을 회상해서 그 당시에 다음의 문항들(음주운전결정요인들)에 대해 어느 정도 생각하였는지 '절대 아니다(1)'에서 '매우 그렇다(5)'의 Likert형 5점 척도로 응답하는 것이었고, 둘째 부분은 제시된 요인들 중 음주운전을 결정할 때 중요하게 고려했던 요인에 대해 순서대로 3가지를 선택하도록 하는 것이었다. 모든 질문에 대한 응답은 자신의 음주경험에 근거하도록 요구하였다.

**2) 음주운전집단과 비음주운전집단 측정치**

본 연구는 음주운전경험자를 대상으로 실시되었기 때문에 순수하게 음주운전경험이 전혀 없는 집단과 있는 집단으로 구분하는 데에는 무리가 있다. 더욱이 본 연구자들은 실제 음주운전 경험이 한번도 없는 운전자를 구한다는 것이 현실적으로 어렵다고 판단하였다. 따라서 음주운전집단과 비음주운전집단은 지난 1년 동안 적발여부에 관계없이 음주운전을 한 경험이 있는지의 여부로 구분하였다. 즉, 지난 1년 동안 음주운전 경험이 있는 조사대상자를 음주운전집단으로, 음주운전경험이 없는 조사대상자를 비음주운전집단으로 하였다. 음주운전 경험자집단은 전체 조사대상자 136명 중 65명이며, 음주운전 무경험자집단은 70명, 그리고 지난 1년 동안의 음주운전여부에 대해 응답을 하지 않은 조사대상자가 1명이다.

**3) 자료분석**

우선, 첫 번째 연구목적 즉, 음주 후 운전여부를

결정할 때 운전자들이 일반적으로 가장 많이 고려하는 요인들이 무엇인지 알아보기 위해 요인에 대한 전체 평균과 표준편차 그리고 각 요인들에 대한 순위별 빈도를 살펴보았다. 여기서 평균이 높을수록, 그리고 각 순위별로 빈도가 많을수록 운전자들이 더욱 고려하는 요인들이다.

두 번째 연구목적인 음주 후 운전여부를 결정할 때 가장 많이 고려하는 요인들에 대해 음주운전집단과 비음주운전집단간 차이를 보이는지를 알아보기 위해 집단간 평균을 비교하였다. 우선, 집단간 평균비교에 앞서 각 음주운전결정요인들(종속변인)에 대한 연령, 운전경력, 하루평균 주행거리(가외변인)의 효과를 살펴보기 위해 변인들간 상관을 실시하였다. 여기서 가외변인과 종속변인간에 상관이 높다는 것은 음주운전결정요인들에 대한 응답결과에 연령, 운전경력 그리고 하루평균 주행거리가 영향을 미칠 수 있음을 의미한다.

음주운전결정요인에 대한 음주운전집단과 비음주운전집단의 순수한 차이를 검증하기 위해 가외변인과 종속변인간 유의미한 상관을 보인 문항(a3, a4, a9, a11, a13)에 대해서는 공변량 분석을 실시하여 가외변인의 효과를 통제하였다. 그리고 이들 변인간 상관이 유의미하게 나오지 않은 요인들에 대해서는 독립 t 검증을 실시하였다.

**III. 연구결과**

**1. 음주운전결정요인에 관한 연구결과**

조사대상자들이 음주 후 운전여부를 결정하는 과정에서 가장 많이 고려하는 측면이 무엇인지를 알아보기 위해 '음주운전을 하기 전에 각 요인들에 대해 어느 정도 생각하는지' 절대 아니다(1)에서 매우 그렇다(5)의 Likert형 5점 척도로 응답하도록 하였다. 응답결과를 살펴보면 <표 2>와 같다.

음주 후 운전여부를 결정하는 데 있어 운전자들이 가장 많이 고려하는 요인으로 1)'술을 마신 후 오랜 시간이 지났기 때문에 술이 깼을 것이라 생각해서 운전을 했다(음주 후 경과시간, a4)'는 요인이 평균 3.62로 가장 높았으며, 2)'차를 놓고 가면 다음날 불편하므로 운전을 했다(이동시의 불편함, a9)'는 요인이 평균 3.54로 나타났다. 그리고 3)'술을 몇 잔

〈표 2〉 음주운전 결정요인에 대한 평균

문항 번호	음주운전결정요인 (문항내용)	빈 도	평 균	표준 편차
a4	음주 후 경과시간	132	3.62	1.23
a9	이동시의 불편함	131	3.54	1.35
a1	적은 음주량	131	3.34	1.33
a6	집과의 거리	132	3.27	1.43
a2	교통사고 발생 가능성	132	3.17	1.48
a12	적발가능성	132	3.03	1.33
a10	설마하는 생각	132	2.88	1.28
a13	비용부담	132	2.83	1.39
a8	음주단속에 대한 낙관적 기대	132	2.56	1.33
a11	별 다른 생각없이	133	2.37	1.27
a3	운전실력에 대한 자신감	132	2.36	1.32
a5	차량손상이나 견인우려	131	2.17	1.25
a7	주위의 시선	132	1.40	0.75

안마셨다고 생각했기 때문에 운전을 했다(적은 음주량, a1)'는 요인이 3.34의 평균을 보이며, 마지막으로 4) '집과의 거리가 너무 가깝거나 너무 멀어서 운전을 했다(집과의 거리, a6)'는 요인이 평균 3.27로 나타났다. 결국, 운전자들은 음주후 운전여부를 결정하는 과정에서 일반적으로 여러 많은 요인들 중 '음주 후 경과시간', '이동시의 불편함', '적은 음주량' 그리고 '집과의 거리'를 가장 중요하게 고려하는 경향이 있다.

위의 연구결과는 '음주운전을 하게 되는 주된 이유 3가지를 다음에 제시된 예에서 선택하여 가장 많이 고려하는 순서대로 ( ) 안에 번호로 적어주십시오' 라는 질문에 대한 응답결과를 살펴보면 더욱 명료화되어진다.

〈표 3〉에서 음주운전을 하는 데 있어 1순위로 중요하게 고려하는 항목을 살펴보면, '마신 술의 양(음주량)'이 전체 133명 중 46명(33.8%)으로 가장 많은 빈도를 보이고 있으며, 다음으로 '음주 후 경과시간'이 전체의 17.6%(24/133)를 차지하고 있다. 세 번째로 중요하게 고려하는 요인은 '집과의 거리'와 '이동시의 불편함'으로 각각 15.4%(21/133)를 차지하고 있다.

음주운전을 하는 데 있어 2순위로 중요하게 고려하는 요인들에 대한 빈도분석 결과를 살펴보면 〈표 4〉와 같다.

〈표 3〉 음주운전결정요인에 대한 1순위 응답결과

순위	문항	빈도	퍼센트	누적
1	마신 술의 양(음주량)	46	33.8	33.8
2	음주 후 경과시간	24	17.6	51.4
3	집과의 거리	21	15.4	66.8
4	이동시의 불편함	21	15.4	82.2
5	음주단속가능성	9	6.6	88.8
6	운전실력에 대한 자신감	4	2.9	91.7
7	차량손상이나 견인우려	3	2.2	93.9
8	비용부담(택시, 대리운전 등)	2	1.5	95.4
9	교통사고 발생가능성	2	1.5	96.9
10	주위의 시선	1	0.7	97.6
	합계	133		

〈표 4〉 음주운전결정요인에 대한 2순위 응답

순위	문항	빈도	퍼센트	누적
1	음주 후 경과시간	33	24.3	24.3
2	마신 술의 양(음주량)	28	20.6	43.9
3	집과의 거리	27	19.9	63.8
4	이동시의 불편함	19	14.0	77.8
5	음주단속가능성	7	5.1	82.9
6	차량손상이나 견인우려	6	4.4	87.3
7	비용부담(택시, 대리운전 등)	5	3.7	91
8	교통사고의 발생가능성	5	3.7	94.7
9	운전실력에 대한 자신감	4	2.9	97.6
10	주위의 시선	·	·	
	합계	134		

2순위 응답으로 가장 빈도수가 많은 문항은 '음주 후 경과시간'으로 전체 134명 중 33명(24.3%)이 선택하였다. 두 번째는 '마신 술의 양(음주량)'으로 28명(20.6%)이 응답하였으며, 다음으로 '집과의 거리'(27명/19.9%), '이동시의 불편함'(19명/14%) 순으로 나타났다.

음주운전결정요인에 대한 3순위 응답결과를 살펴보면 〈표 5〉와 같다.

〈표 5〉에서 보여지는 바와 같이, 가장 많은 빈도를 차지하고 있는 요인으로 '이동시의 불편함'으로 나타났다. 전체 132명중 33명(24.3%)이 선택하였다. 다음으로 '집과의 거리'는 24명(17.6%), '음주 후 경과시간'은 21명(15.4%), '마신 술의 양(음주량)'은 19명(14%)으로 나타났다.

〈표 5〉 음주운전결정요인에 대한 3순위 응답

순위	문항	빈도	퍼센트	누적
1	이동시의 불편함	33	24.3	24.3
2	집과의 거리	24	17.6	41.9
3	음주후 경과시간	21	15.4	57.3
4	마신 술의 양(음주량)	19	14.0	71.3
5	음주단속가능성	10	7.4	78.7
6	비용부담(택시,대리운전 등)	8	5.9	84.6
7	교통사고 발생가능성	6	4.4	89
8	운전실력에 대한 자신감	6	4.4	93.4
9	차량손상이나 견인 염려	4	2.9	96.3
10	주위의 시선	1	0.7	97
	합계	132		

〈표 3, 4, 5〉를 종합해 보면, '적은 음주량', '음주 후 충분한 시간경과', '이동시의 불편함', '집과의 거리'가 공통적으로 중요하게 선택되었다는 것을 알 수 있다. 즉, 제 1순위에서 이 네 항목이 선택된 퍼센트를 보면 전체 97.6%에서 82.2%를 차지하고 있으며, 2순위에서는 전체 97.6%에서 77.8%, 3순위에서는 전체 97%에서 71.3%를 차지하고 있다.

지금까지의 연구결과(〈표 2, 3, 4, 5〉)를 통해 음주운전여부를 결정하는 과정에서 작용하는 두 가지 심리적 기제를 발견할 수 있다. 첫째, 운전자들은 음주운전여부를 결정할 때 '이동시의 불편함'과 '집과의 거리'를 중요하게 고려하는 것으로 나타났다.

이것은 처벌(보상)의 강도보다 처벌(보상)의 확실성이 행동변화에 더 중요하게 영향을 미친다는 것을 보여준다(Martin & Pear, 1992). 즉, 음주운전여부를 결정하는 과정에서 운전자들은 '발생했을 때 피해는 크지만 음주운전을 했다고 해서 반드시 일어나는 것은 아닌' 요인들(예, 음주운전사고나 단속)보다 '차를 두고 갔을 경우에 당연히(확실하게) 경험하게 되는' 불편함과 같은 요인을 더욱 중요하게 고려한다.

둘째, '음주 후 경과시간'과 '마신 술의 양'에 대한 운전자의 판단이 음주운전 여부를 결정하는데 있어 가장 중요한 요인으로 나타났다. 그러나 운전자들은 적당한 음주량과 음주 후 시간경과정도에 대한 객관

〈표 6〉 운전자들이 지각하는 음주량 한계 허용치

	사례수	평균	표준편차
소주	126	4.65잔	3.64
맥주	114	2.88잔 (375ml/잔)	2.11

〈표 7〉 혈중알콜농도(BAC) 0.05%에 해당하는 술의 양<sup>3)</sup>

60kg 성인남자기준	술의 양	BAC
소주	2잔(50ml/잔)	0.47mg/ml
맥주	1.5잔(375ml/잔)	0.53mg/ml

적인(믿을만한) 지식에 근거하여 판단하는 것이 아니라 자신의 경험과 주관적 판단에 기인하는 경향이 있는 것으로 나타났다. 이를 보다 명확하게 알아보기 위해 운전자들이 지각하는 적정 음주량과 음주 후 경과시간이 객관적인 지식과 어느 정도 차이를 보이는지 비교해 보았다.

우선, '당신이 생각하기에 적발되지 않고, 운전에 위협하지 않은 적당한 술의 양이 어느 정도인가'라는 질문을 통해 음주량에 대한 운전자의 판단을 살펴보았다.

〈표 6〉을 살펴보면, 운전자들은 소주 4.65잔, 맥주(375ml) 2.88잔까지는 마셔도 운전에 별 지장이 없으며, 위협하지 않다고 응답하고 있다. 그러나 음주운전에 대한 규정을 살펴보면(도로교통법 제31조), '음주운전은 혈액 1밀리리터(ml)에 대하여 알콜 0.5밀리그램(mg) 이상 또는 호흡 1리터(l)에 대하여 알콜 0.25밀리그램(mg)이상으로 한다'고 제시하고 있으며, 이 규정에 따라 알코올 섭취정도를 살펴보면, 성인남자(60kg 기준)의 경우, 맥주 1.5잔을 마실 경우 BAC는 0.53mg/ml, 소주 2잔의 경우 BAC는 0.47mg/ml에 해당한다(WIDMARK 공식<sup>4)</sup> 적용). 따라서 실제 음주운전위반에 걸리는 BAC 0.05%(0.5mg/ml)에 해당하는 음주량과 운전자들이 지각하는 음주량 한계 허용치를 비교해 보면 2배 정도 과대평가되어 있다는 것을 확인할 수 있다.

다음으로, 운전자가 지각하는 '음주 후 운전가능한 경과시간'과 비교적 객관적인 적정경과시간을 비교하기 위해 '당신이 생각하기에 맥주 2잔 혹은 소주 4잔을

3) 소주 2잔과 500cc 맥주 1잔에 해당하는 양을 알아본 결과 소주는 100ml 정도, 맥주는 375ml 정도 됨을 알 수 있었다.

4) WIDMARK 공식에 따르면  $C=A/(P \times r)$  단, C : 알콜농도, A : 섭취한 알콜량(음주량×술의 농도%)×0.7894

\* 0.7894는 알콜의 비중 P : 체중(kg), r : 성별계수(남 : 0.7, 여 : 0.6), 도로교통안전협회(1997) 재인용

〈표 8〉 운전자가 지각하는 운전가능한 경과시간

BAC	사례수	평균	표준편차
소주(4잔=0.94mg/ml)	133	3시간 27분	132.2
맥주(2잔=0.71mg/ml)	132	2시간 24분	79.6

〈표 9〉 실제 음주 후 적정 경과시간

(60Kg 성인남자기준)	BAC	경과시간
소주(4잔=200ml)	0.94mg/ml	최소 4시간10분
맥주(2잔=750ml)	0.71mg/ml	최소 3시간20분

마셨을 경우 어느 정도 시간이 경과하면 운전을 해도 괜찮다고 생각하십니까?’라는 질문을 하였다. ‘음주 후 운전가능한 경과시간’에 대한 운전자의 판단을 살펴본 결과는 〈표 8, 9〉와 같다.

위에서 보여지는 바와 같이, 운전자가 지각하는 ‘운전가능한 적정 경과시간’으로 맥주의 경우 음주 후 2시간 24분, 소주의 경우 3시간 27분 정도의 시간이 지나면 운전해도 크게 위험하지 않다고 응답하였다. 그러나 소주 4잔, 맥주 2잔을 마셨을 경우 적정 경과시간으로는 소주의 경우 최소 4시간 10분, 맥주의 경우 최소 3시간 20분이 필요한 것으로 나타나고 있어 맥주의 경우는 56분, 소주의 경우는 43분 정도 차이가 남을 확인할 수 있다. 그러나 여기서 주의할 점은 실제 알콜농도가 0.05% 이하로 내려가기 위해 필요한 적정 시간이란 ‘음주를 그친 후부터 운전을 하기 전’까지를 의미한다. 그러나 운전자들이 지각하는 운전가능한 적정시간은 ‘운전을 하기 위해 술을 조금씩 조절하는 시간’까지 포함하고 있을 가능성이 높다. 따라서 실제 운전자가 지각하는 음주 후 적정경과시간과 실제 필요한 적정시간과는 표에서 제시되는 것보다 더 차이가 클 가능성이 있다.

결국, 위의 〈표 6, 7, 8, 9〉를 통해, 운전자들이 지각하는 음주량 한계허용치와 적정 경과시간은 BAC 0.05% 이하에 해당하는 적정음주량과 적정경과시간과는 차이가 있으며, 이는 운전자들이 음주운전여부를 결정할 때 가장 중요하게 고려하는 요인인 ‘적은 음주량’과 ‘음주 후 충분한 시간경과’를 판단할 때 다

분히 운전자의 주관적인 기준에 근거하여 판단하고 있다는 것을 의미한다.

## 2. 음주운전집단과 비음주운전집단간 차이검증

음주 후 운전여부를 결정할 때 음주운전집단과 비음주운전집단 간에 음주운전결정요인들에 대해 고려하는 정도가 서로 차이가 나는지를 알아보기 위해 이들 요인에 대한 두 집단간 평균차를 살펴보았다. 〈표 10〉은 두 집단 간 차이검증을 실시하기 전에 연령과 운전경력, 그리고 하루평균 주행거리와 같은 변인들이 종속변인(음주운전결정요인)들에 영향을 미치는지를 살펴보기 위한 상관계수 행렬표이다.

이를 보면, 연령은 a4(음주 후 충분한 시간 경과) 요인과 유의미한 정적 상관을 보이고 있으며, 운전 경력은 a3(운전실력에 대한 자신감), a11(설마 무슨 일이 생길까 하는 마음으로), 그리고 a13(비용 부담) 요인들에서 유의미한 정적 상관을 보이고 있다. 그리고 하루평균 주행거리는 a9(다음날 이동 불편함)요인에서 정적 상관을 보이고 있다. 이와 같은 결과는 연령, 운전경력, 하루 평균 주행거리가 각각 상관을 보이고 있는 종속변인들(a3, a4, a9, a11, a13)에 대해 영향을 미칠 수 있음을 시사하고 있다.

따라서 〈표 10〉에서 연령, 운전경력, 그리고 하루 평균 주행거리와 유의미한 상관을 보이고 있는 a3, a4, a9, a11, a13 요인들에 대해서는 그 영향력을 통제하기 위해 공변량분석을 실시하였다. 그리고 유의미한 상관을 보이지 않은 나머지 요인들에 대해서는 독립 t 검증을 실시하였다.

음주운전결정요인에 대한 음주운전집단과 비음주운전집단 간 평균을 비교해 본 결과, 크게 세 차원에서 두드러지는 차이를 보이고 있다는 것을 알 수 있었다<sup>5)</sup>. 그 결과를 살펴보면 〈표 11〉<sup>6)</sup>과 같다.

우선, 두 집단 간에 가장 두드러지게 차이가 나는 부분은 ‘잘못된 신념’차원에 해당하는 요인들이다. 즉, ‘나에게는 절대 음주단속에 걸리는 일은 발생하지 않

5) 차원구성은 문항에 대한 설명을 보다 효율적으로 하기 위해 4명의 연구자들의 토론회를 거쳐 임의로 부여되었다.

6) 〈표 11〉은 공변량분석 결과와 독립 t 검증 결과가 같이 제시되어 있다. 공변량분석을 한 문항은 a3, a4, a9, a11, a13이며, 공변량분석을 통한 F값은 (F)로 표시하였다.



〈표 10〉 나이, 운전경력, 주행거리와 증속변수간 상관계수 행렬표

	연령	운전경력	주행거리	a1	a2	a3	a4	a5	a6	a7	a8	a9	a10	a11	a12	a13
연령	1.000															
운전경력	.630*	1.000														
주행거리	-.004	.320*	1.000													
a1	.092	.104	-.046	1.000												
a2	.060	.163	.004	.508*	1.000											
a3	.054	.190*	.130	.353*	.479*	1.000										
a4	.231*	.113	.076	.485*	.320*	.159	1.000									
a5	-.003	-.056	-.043	.118	.136	.314*	.129	1.000								
a6	.113	.040	.023	.304*	.415*	.276*	.236*	.202*	1.000							
a7	.021	-.026	-.111	-.009	.132	.199*	.057	.392*	.039	1.000						
a8	.015	.127	.148	.310*	.435*	.324*	.070	.117	.454*	.087	1.000					
a9	.082	.146	.228*	.343*	.333*	.327*	.383*	.259*	.460*	.085	.512*	1.000				
a10	.071	.096	.141	.435*	.389*	.316*	.154	.087	.467*	-.020	.259*	.531*	1.000			
a11	.095	.216*	.079	.178*	.164	.178*	.094	.136	.140	.250*	.189*	.259*	.350*	1.000		
a12	.003	.135	.127	.428*	.517*	.395*	.190*	.124	.589*	.102	.643*	.590*	.610*	.311*	1.000	
a13	.054	.219*	.110	.302*	.401*	.314*	.246*	.135	.219*	.079	.271*	.496*	.404*	.364*	.433*	1.000

a<sub>n</sub> : 〈표 1〉에 제시된 문항. \* : p < .05

을 것이라는 믿음이 있어서 운전을 했다(a8)'는 요인은  $t(130)=3.613$ ,  $p<.01$ 로 나타났으며, '집까지 가는 길에 교통사고를 당할 가능성이 적다고 생각해서 운전을 했다(a2)'는 요인은  $t(130)=4.478$ ,  $p<.01$ 로 나타났다. 그리고 '집까지 가는 길에 음주단속을 거의 하지 않기 때문에 적발될 가능성이 적다고 생각해서 운전을 했다(a12)'는 요인은  $t(130)=3.537$ ,  $p<.01$ 로, '나는 운전을 잘하기 때문에 절대 사고를 내지 않을 것이라는 자신이 있어서 운전을 했다(a3)'는 요인은  $F(129.442)=6.029$ ,  $p<.05$ 로 두 집단간 유의미한 차이를 보이고 있다. 결국, 음주운전집단의 경우 비음주운전집단에 비해 교통사고나 단속에 걸릴 확률에 대해 과소평가하는 경향이 있으며, 자신에게 불행한 일(단속)은 생기지 않을 것이라는 낙관적 기대를 가지고 있다. 또한 '운전실력에 자신이 있기 때문에 술을 마셨다 하더라도 운전하는데는 문제없다'고 생각해서 음주운전을 하는 경향이 있다.

두 번째 요인은 운전자들의 '목적(目前) 단기이익 추구경향성' 차원과 관련된 요인들이다. '비용부담(a13)'은  $F(130)=13.563$ ,  $p<.01$ 로 나타났으며, '다음날 이동시의 불편함(a9)'은  $F(116.030)=12.110$ ,  $p<.01$ , '집과의 거리가 너무 가깝거나 너무 멀어서 운전을

했다(a6)'는 요인은  $t(130)=2.507$ ,  $p<.05$ 로 나타났다. 이는 음주운전집단이 비음주운전자집단보다 '음주운전을 하지 않을 경우 발생하는 비용부담(택시비, 대리운전 등)'과 '음주 후 차를 두고 갈 경우 야기되는 다음날의 이동시의 불편함', 그리고 '집과의 거리'에 대해 더 민감하게 반응한다는 것을 보여 준다.

마지막 차원은 '지각오류'에 관한 것으로 '술을 몇 잔 안마셨다고 생각했기 때문에 운전을 했다(a1)'는 요인이 유의미하게 나타났다( $t(115.832)=2.553$ ,  $p<.05$ ). 이러한 결과는 '운전자가 지각하는 적발되지 않고 운전을 해도 괜찮은 적정 음주량'에 대한 응답결과인 〈표 12〉를 통해 더욱 명확하게 살펴볼 수 있다.

즉, 음주운전 경험자의 경우 소주 5.53잔, 맥주 3.17잔정도 까지는 마시고 운전해도 괜찮은 음주량이라고 응답하였으며, 무경험자의 경우는 소주 3.74잔, 맥주 2.52잔으로 응답하였음을 알 수 있다. 이것은 결국 음주운전 경험자가 무경험자에 비해 자신이 마신 음주량에 대해 과소평가하고 있으며, 혈중 알콜농도 0.05%에 해당하는 음주량보다 훨씬 많은 양을 마셔도 '이 정도의 음주는 운전하는데 지장을 주지 않는다'라고 판단하는 경향성을 보여주는 것이다.

<표 11> 음주운전집단과 비음주운전집단 간 평균차 비교

문항번호	음주운전결정요인(문항내용)	집단	평균	표준편차	자유도	t값	p값
<b>■ 잘못된 신념</b>							
a8	음주단속에 대한 낙관적 기대	1	2.94	1.34	130	3.613	.000**
		2	2.14	1.19			
a2	교통사고 발생 가능성 과소평가	1	3.68	1.30	130	4.478	.000**
		2	2.60	1.47			
a12	음주단속 발생 가능성 과소평가	1	3.41	1.26	130	3.540	.001**
		2	2.62	1.29			
a3	운전실력에 대한 자신감	1	2.62	1.38	129.442	6.029(F)	.015*
		2	2.08	1.18			
<b>■ 목전(目前) 단기이익추구경향성</b>							
a13	비용부담	1	3.25	1.31	130	13.563(F)	.000**
		2	2.38	1.34			
a9	이동시의 불편함	1	3.88	1.16	116.030	12.110(F)	.001**
		2	3.16	1.46			
a6	집과의 거리	1	3.57	1.34	130	2.507	.013*
		2	2.95	1.46			
<b>■ 지각오류</b>							
a1	적은 음주량	1	3.62	1.15	115.832	2.553	.012*
		2	3.03	1.46			
<b>■ 두 집단 간 차이가 없는 문항들</b>							
a4	음주 후 충분한 경과시간	1	3.69	1.12	130	.883(F)	.349
		2	3.03	1.46			
a5	차량손상이나 견인에 대한 우려	1	2.37	1.27	129	1.914	.058
		2	1.95	1.21			
a7	주위의 시선	1	1.48	.83	126.585	1.247	.215
		2	1.32	.64			
a10	실마하는 생각	1	3.06	1.25	130	1.689	.094
		2	2.68	1.31			
a11	별다른 생각없이	1	2.48	1.31	131	1.279(F)	.260
		2	2.25	1.22			

1 : 음주운전집단, 2 : 비음주운전집단, (F) : 공변량분석을 통한 F값, \*\* : p<.01, \* : p<.05

<표 12> 음주량에 대한 두 집단 간 차이검증

	대상	사례수	평균	표준편차
소주	음주운전집단	64	5.53잔	4.25
(50ml/잔)	비음주운전집단	62	3.74잔	2.6
맥주	음주운전집단	59	3.17잔	2.24
(375ml/잔)	비음주운전집단	56	2.52잔	1.94

**IV. 논의 및 결론**

본 연구는 1)운전자들이 음주 후 운전여부를 결정할 때 가장 중요하게 많이 고려하는 요인이 무엇이며, 2)음주운전을 결정할 때 음주운전집단과 비음주운전집단 간에 중요하게 고려하는 요인에서 차이가 있는지를 살펴보고자 하였다. 연구결과에 입각해서 논의 및 결론사항을 제시하면 다음과 같다.

### 1. 음주운전결정요인 탐색

운전자들이 음주 후 운전여부를 결정할 때 가장 중요하게 고려하는 요인을 살펴본 결과, 마신 술의 양이 어느 정도인지(음주량), 얼마나 충분한 시간이 경과했는지(음주후 경과시간), 그리고 차를 두고 갈 경우 이동시에 불편함 정도(다음날 이동시의 불편함)와 집과의 거리가 가장 중요한 음주운전 결정요인들로 나타났다.

이 요인들을 보다 구체적으로 살펴보면 우선 '음주량과 음주후 경과시간에 대한 운전자들의 판단'에는 운전자의 주관적인 판단이나 신념이 개입될 가능성이 높다는 것을 알 수 있었다. 즉, 운전자들은 혈중알콜농도 0.05% 이하에 해당하는 음주량보다 훨씬 많은 양을 섭취하였음에도 불구하고 운전해도 괜찮다고 생각하며, 또한 혈중알콜농도 0.05% 이하로 떨어지기 위해 필요한 음주 후 경과시간이 지나지 않아도 '충분히 술이 깼다'고 생각하는 경향이 있다.

운전자들이 이와 같이 음주량과 음주 후 적정 경과시간에 대해 주관적인 판단을 하는 이유는 두 가지로 설명이 가능하다. 그 첫 번째로 운전자들은 자신이 어느 정도 마셔야, 그리고 어느 정도 시간이 지나야 혈중알콜농도 0.05%에 해당하는지에 대한 직접적인 경험이나 객관적인 지식이 부족하기 때문에 판단된다.

둘째, 이와 같은 현상은 '음주 후 운전을 해도 된다' 혹은 '해서는 안된다'는 판단기준을 체내 혈중알콜농도 0.05%에 두지 않고, '이 정도 술을 마시고 운전해도 사고가 발생하거나 단속에 걸리지 않았다', '이 정도 시간이 지나고 운전했더니 평상시 운전하는 것과 별로 차이가 없었다'와 같은 개인의 '주관적인' 음주운전 경험에 근거하기 때문에 판단된다. 즉, 운전자들이 음주운전여부를 결정하기 위해 평소 자신이 마시고 운전하던 주량을 판단준거로 삼게 되면 술을 평소에 많이 마시는 사람들은 자신의 주량에서 어느 정도나 더 마셨는지를 가지고 추정을 하게 되므로 이 정도의 술, 혹은 평소보다 약간 덜 마시거나 더 마신 것은 운전을 해도 괜찮은 정도라고 생각하게 된다(홍성삼, 1999).

다음으로 '다음날 이동시의 불편함' 요인을 살펴보면, 이는 운전자의 '목전(目前)단기이익 추구 경향성'을 반영한다고 볼 수 있다.

일반적으로 사람들은 발생할 수 있는 손실이 크더라도 발생 가능성이 적다고 판단하거나, 자신의

행위에 대해 항상 당연한 결과로 따르는 것이 아니면 눈앞에 보이는 보다 직접적인 이익을 추구하는 경향이 있다(Mook, 1987). 음주운전행동도 마찬가지이다. 즉, 음주운전행동을 해도 사고나 단속을 경험하지 않았던 운전자들은 비록 사고나 단속이 발생하였을 때 그 손실이 크다는 것을 '머리로' 알고 있다 하더라도 그러한 일들이 자신에게 생길 것이라고는 생각하지 않는다. 따라서 '차를 놓고 가면 내일 출근이나 이동할 때 불편하지만 차를 가지고 가면 그런 불편함은 겪지 않아도 된다'는 단기적이며, 발생확률이 확실한 이익을 추구하게 되는 것이다.

마지막으로 '집과의 거리가 가깝거나 멀어서 운전을 했다(집과의 거리)'는 요인을 살펴보면, 이는 음주운전여부를 결정할 때 '집과의 거리' 요인을 음주운전행위에 정당화된 '효율적인 핑계거리'로 삼으려고 하는 심리를 반영하고 있다고 볼 수 있다.

즉, 운전자들은 집과의 거리가 가까울 때는 '조금만 운전하면 되는데 설마 가는 길에 무슨 일이 생기겠어'라는 안일한 생각과 '조금만 운전하면 되는데 굳이 차를 두고 가면 내일 이동할 때 불편하고, 차를 다시 가지러 와야 되니까 번거롭다'라는 심리상태를 지니고 있으며, 심지어는 단속에 적발되었다 하더라도 '짧은 거리를 잠깐 운전한 것으로 딱지를 떼는 것은 부당하다'고 생각하는 경향이 있다(최상진 외, 2001). 그리고 집과의 거리가 멀 때 경우에는 '집이 너무 멀어서 택시비도 많이 나오고, 집에 가는데 혹은 내일 출근할 때 시간도 많이 소요되므로 좀 무리해서라도 차를 몰고 가는 것이 더 낫겠다'와 같이 단기이익을 추구하려는 경향성을 보이며, 이때 집과의 거리가 멀다는 것은 그러한 단기이익추구경향성을 합리화시켜주는 '핑계거리'가 되는 것이다.

### 2. 음주운전결정요인들에 대한 음주운전집단과 비음주운전집단간 차이검증

음주운전 경험이 있는 운전자와 없는 운전자 간에 음주운전여부를 결정할 때 고려하는 요인들(음주운전결정요인)에 대해 차이가 있는지를 살펴본 결과, 크게 세 가지 차원 -잘못된 신념과 목전 단기이익추구경향성 그리고 체내 혈중알콜농도에 대한 지식오류- 에서 차이를 보였다.

구체적으로 살펴보면, 우선 음주운전경험자와 무경

험자간에는 '잘못된 신념' 차원에 해당하는 요인들에서 두드러진 차이를 보이고 있다는 것을 알 수 있다. 연구결과에 따르면(〈표 11〉 참고), 음주운전 경험자들은 무경험자들에 비해 자신은 절대 음주단속에 걸리지 않을 것이라는 낙관적인 기대를 가지고 있으며, 음주단속과 교통사고 발생가능성에 대해 낮게 평가하고 있다. 또한 자신의 운전실력에 대해 더욱 과신하는 것으로 나타났다. 이와 같은 운전자 심리는 '강화의 원리(오세진 외, 1999)'로 설명해 볼 수 있다.

즉, 음주운전시 단속과 사고의 발생을 경험하지 않았던 음주운전자들의 경우 이 경험 자체가 음주운전 행동에 대한 강화인으로 작용하게 되며, 이러한 일이 반복되어질 경우 결국 음주단속과 사고발생확률에 대해 과소평가를 하게 되며, '음주운전사고와 단속'은 더 이상 음주운전여부를 결정하는 과정에서 중요하게 고려하는 요인이 되지 못하게 된다. 그리고 심지어 '나는 절대 단속에 걸리거나 사고를 당하는 일이 없을 거야'라는 터무니없는 낙관적인 기대까지 갖게 될 수 있으며, 단속에 걸리거나 사고를 당하는 일 없이 무사히 귀가를 하게 된 것은 자신의 운전실력이 뛰어나기 때문이라고 오귀인시킬 수 있다.

실제 본 연구에서도 음주운전 단속에 적발된 경험이 있는지를 알아본 결과, 조사대상자 136명 중 단지 6명만이 적발된 경험이 있었으며, 지난 1년 동안 음주운전 경험이 있는 조사대상자 69명 중 4명만이 적발을 경험한 것으로 나타났다.

두 번째 차원은 '목적(目前) 단기기익추구 경향성'에 해당하는 요인들로, 음주운전자들이 비음주운전자들보다 음주 후 차를 두고 갈 경우 야기되는 비용부담, 다음날 이동시의 불편함, 그리고 집과의 거리정도에 더욱 민감한 것으로 나타났다.

앞서 제시한 〈표 2〉를 보면 대부분의 운전자들이 음주운전여부를 결정할 때 단기적인 이익과 관련된 '다음날 이동시의 불편함'이나 '집과의 거리' 요인을 중요하게 여긴다는 것을 알 수 있다. 그러나 위의 연구결과는 음주운전자들이 비경험자들보다 음주운전여부를 결정하는 과정에서 단기적인 이익에 더 민감하게 반응한다는 것을 보여준다.

마지막 차원은 '지각오류'에 관한 요인으로 음주운

전자들이 비음주운전자들보다 마신 술의 양(음주량)에 대해 더욱 과소평가하는 경향이 있는 것으로 나타났다.

이와 같은 '음주량에 대한 과소평가' 현상은 음주운전에 대한 사고나 단속과 같은 부적 자극의 유무가 운전자가 마신 음주량에 대한 평가단서의 역할을 하는 과정을 통해 설명해 볼 수 있다<sup>7)</sup>. 즉, 음주운전자들은 혈중알콜농도 0.05%이상에 해당하는 음주를 한 후 운전을 했다 하더라도 사고나 단속이 발생하지 않았다면 '이 정도의 술은 마셔도 괜찮구나'라고 판단하게 된다. 그리고 혈중알콜농도 0.05%보다 훨씬 높은 수치에 도달하도록 음주를 한 후 운전을 했어도 역시 사고나 단속과 같은 부적 자극이 제시되지 않는다면 운전자들은 역시 '이 정도의 술은 마셔도 운전하는데 지장이 없구나'라고 생각하게 된다. 이와 같은 과정을 통해 음주운전자들은 적정 음주량에 대한 주관적인 기준을 갖게 되며, 이후 음주운전여부를 결정할 때 이 기준을 근거로 판단하게 된다. 즉, 자신의 주관적인 기준에 미치지 않게 음주를 하였다면 비록 그 양이 혈중알콜농도 0.05% 이상이라 할지라도 적게 마신 것으로 해석해서 '음주운전을 해도 된다'고 결정하는 것이다.

이상의 연구결과들을 종합해 볼 때 상당한 시사점을 발견할 수 있다.

우선, 음주운전결정요인에 대한 음주운전집단과 비음주운전집단 간 차이를 살펴본 결과(〈표 11〉 참고), 앞서 〈표 2〉에서 제시된 평균분석결과에서는 중요한 요인으로 나타나지 않았던 '잘못된 신념' 차원에 해당하는 요인들(a8, a2, a13, a3)이 유의도 .01수준에서 유의미한 것으로 나타났다. 이와 같은 연구결과는 음주운전행동을 감소시키기 위해서는 보다 체계적이며, 세분화된 전략 즉, 일반 운전자를 대상으로 하는 일반적인(general) 음주운전감소책과 음주운전경험자를 대상으로 하는 구체적인(specific) 음주운전 감소책이 필요하다는 것을 말해주고 있다.

본 연구결과를 바탕으로 일반적인 음주운전감소책을 제안해 보면, 우선 운전자들에게 '어떤 경우에는 운전을 해도 되는지 어떤 경우에는 해서는 안되는지'에 대한 확실한 준거점을 제시해줄 필요가 있다. 본

7) 이와 같은 설명이 가능하기 위해서는 기본적으로 2가지 조건이 전제되어야 한다: ①음주운전경험이 있어야 하며, ②사고나 단속과 같은 부적 자극이 있거나 없어야 한다.

연구의 <표 2>에서 운전자들은 적정 음주량과 음주 후 경과시간에 대해 지각오류를 범하고 있는 것으로 나타났는데 이것은 운전자들이 기본적으로 어느 정도 술을 마셔야 혈중알콜농도 0.05% 이상이 되는지를 모르기 때문에 음주운전여부를 결정할 때 자신이 가지고 있는 주관적인 판단기준을 준거로 사용하게 된다는 것을 의미한다.

따라서 음주운전행동을 감소시키기 위해서는 운전자가 지각하는 음주량이나 음주 후 경과시간이 실제와 많이 다르다는 것에 대해 적극적으로 알리고 또한 자신이 술을 어느 정도 마셔야 혈중알콜농도가 0.05% 이상이 되는지, 그리고 어느 정도 시간이 경과하여야 0.05% 미만으로 떨어지는 알도록 하는 것이 가장 먼저 선행되어야 한다. 알리는 방법으로는 1)몇 잔을 마시면 혈중알콜농도 0.05% 이상이 되는지, 어느 정도 지나야 0.05% 미만으로 떨어지는지 자신이 직접 측정할 수 있는 기회를 가지게 함으로써 실제 자신의 적정 음주량을 경험하도록 한다. 예컨대 기업에서 연수나 신체검사를 할 때 이것을 측정하도록 권장 혹은 법제화할 수도 있다. 2)WIDMARK 공식<sup>8)</sup>과 같이 혈중알콜농도 0.05%에 해당하는 음주량과 음주 후 적정 경과시간을 계산할 수 있는 공식을 일반화시키는 것이 있다.

그러나 우리는 개인의 기질적 차이에 따라 동일한 음주를 하여도 혈중알콜농도는 상이하게 나타난다는 것을 상식적으로 알고 있다. 따라서 WIDMARK 공식은 운전자들에게 신뢰롭게 여겨지지 않을 가능성이 높다. 그리고 직접경험이 대리적·간접 경험에 비해 그 효과가 강력하며 지속적이다(오세진, 1999). 이와 같은 이유들로 WIDMARK공식보다는 자신이 직접 자신의 체질에 맞는 음주량을 경험하도록 하는 것이 더욱 효과적인 방법이라고 판단된다.

다음으로 음주운전결정요인에 대한 순위별 응답결과(<표 3, 4, 5>)에서 '사고발생가능성'에 대해 운전자들이 거의 고려하고 있지 않다는 점은 주목해 보아야 할 점이라 사료된다. 음주운전여부를 결정할 때 사고발생가능성에 대해 1순위로 생각하는 운전자들은 전체 조사대상자 중 겨우 1.5%에 지나지 않으며, 2순위로는 3.7%, 3순위로는 4.4%로 미미한 수준에

머무르고 있다. 이것은 운전자들이 실제 직접 사고를 경험하거나 혹은 관찰한 적이 거의 없기 때문에 '사고발생가능성'에 대해 과소평가하게 되고, 음주운전을 결정할 때도 이 점에 대해서는 거의 고려를 하지 않는 것이라 예상된다.

따라서 음주운전으로 인한 '사고는 남의 일이 아니며', '사고는 조금만 부주의하면 언제 어느 때라도 발생할 수 있다'는 경각심을 운전자들에게 심어줄 필요가 있음을 시사하고 있다. 그 방법으로 자신이 직접 사고를 당해보거나 사고장면을 목격하도록 하는 것이 효과적이지만 이와 같은 직접 경험은 인위적으로 조작할 수 있는 것이 아니므로 TV와 같은 매체를 통해 음주운전으로 인한 사고가 얼마나 치명적인지 간접 경험을 하도록 하는 방법이 있다. 이러한 관점에서 최근 음주운전사고현장을 직접 찾아가 실시간 현장중계를 했던 모 프로그램은 시사적이라고 하겠다.

본 연구결과를 바탕으로 구체적인 음주운전 감소책을 제안해 보면, 우선, 음주운전 경험자들이 무경험자들에 비해 음주단속에 대해 낙관적 기대를 갖고 있으며, 사고 및 단속에 대해 과소평가하는 것으로 나타났다. 이것은 앞서 언급했던 바와 같이 음주운전을 해도 처벌이 즉각적으로 주어지지 않고 오히려 사고 및 단속을 피했다는 것이 강화인으로 작용한 결과라고 볼 수 있다. 따라서 음주운전 경험자들의 음주운전행동을 억제시키기 위해서는 무엇보다도 지속적인 단속이 필수적이다. 그러나 현실적으로 지속적인 단속을 한다는 것은 많은 어려움을 지니고 있는 것이 사실이다. 그러므로 대안적인 방안으로 처벌강도를 조절할 수 있는데, 특히 '나는 절대 음주운전단속에 걸리지 않을 것이다'라는 낙관적 기대와 '술을 마셨는데도 사고가 나지 않은 것을 보면 나는 정말 운전을 잘하는 것 같다'와 같은 자신의 운전실력에 대한 자신감 등과 같은 '잘못된 신념'이 형성되기 전인 음주운전단속에 걸린 초기 1~3회에 특히 처벌강도의 증폭을 강화시킬 필요가 있다고 판단된다.

마지막으로, 음주운전집단과 비음주운전집단간에 유의미한 차이를 보이고 있는 음주운전결정요인들 즉, 음주단속에 대한 낙관적 기대, 사고 및 단속 가능성에 대한 과소평가, 운전실력에 대한 자신감, 이동시

8) WIDMARK 공식의 경우, 일반인들이 손쉽게 사용하기에는 다소 복잡한 면이 있다. 또한 그것이 한국인에게 적합한지의 여부 또한 검증되지 않았다. 따라서 한국인에게 적합하며, 일반인이 사용하기에 간편한 공식을 만들 필요가 있겠다.

불편함, 그리고 비용부담들에 초점을 맞추어 안전한 전홍보프로그램을 구성하거나 집중적이고 체계적인 소양교육과 심리교육을 실시해야 한다고 사료된다.

본 연구의 제한점을 들자면 다음과 같다. 우선 조사대상자의 대표성에 관한 문제이다. 본 연구는 서울, 울산, 대전에 거주하고 있는 운전자들을 대상으로 실시하였기 때문에 조사집단이 전체 운전자를 대표한다고 보기에는 무리가 있다. 또한 남성운전자의 수(122명)에 비해 여성운전자의 수(13명)가 상대적으로 너무 적다. 본 연구가 음주운전경험이 있는 운전자들을 대상으로 실시되어졌다는 이유 때문에 여성운전자의 수가 상대적으로 적을 수 있다는 점을 감안하더라도 그 차이가 너무 크다는 점은 역시 본 연구의 제한점일 수밖에 없으며, 추후 연구에서는 이 점을 고려해야 할 것으로 사료된다. 다음으로 음주운전결정요인에 대한 음주운전집단과 비음주운전집단 간 차이검증을 실시하기 위해서는 엄밀한 의미에서 음주운전경험이 한번도 없는 집단과 있는 집단으로 구분해야 하지만 본 연구에서는 지난 1년 동안 음주운전경험이 있는 집단과 없는 집단으로 대신하여 차이검증을 실시하였다. 비록 의도적으로 음주운전경험이 있는 운전자들을 대상으로 조사를 실시하였지만, 보다 명확하며 일반화시킬 수 있는 결과를 얻기 위해서 추후연구에서 이 점을 반드시 보완해야 할 것이다. 마지막으로 음주운전행동의 감소책에 대한 제한점을 들 수 있다. 본 연구 결과에서는 '다음날 이동시 불편함'과 '집과의 거리' 요인이 음주운전여부를 결정할 때 중요한 요인으로 작용한다는 것을 보여주고 있다. 그러나 본 연구자들은 이 요인들을 바탕으로 음주운전감소책을 제시하는데 많은 어려움을 겪었다. 이 점을 극복하기 위해서는 보다 심층적인 연구가 필요하다고 생각된다.

본 연구를 바탕으로 추후 연구에서는 1)앞서 제시한 제한점들을 수정, 보완해야 하며, 2)음주 후 운전여부를 결정할 때 중요한 요인들로 나타난 것들이 실제 운전자들의 음주운전행동을 예측할 수 있는 결정적인 요인들인지 즉, 음주운전행동을 가장 강력하게 예측할 수 있는 요인들에 대한 연구가 필요하다. 그리고 3)앞서 음주운전감소책으로 제시했던 것들이 실제 효과가 있는지, 있다면 가장 강력하며, 지속적인 효과를 가지고 있는 감소책은 무엇인지 실험을 통해 살펴볼 필요가 있다고 판단된다.

## 참고문헌

1. 김세범·전영중·허남일, "소비자행동론", 서울 : 형설출판사, 2000.
2. 도로교통안전관리공단, "음주운전에 의한 교통사고와 그 방지대책에 관한 연구", 1997.
3. 도로교통안전관리공단, "음주운전에 관한 소고", 1998.
4. 양중현, "교통사고의 예방과 관리대책 : 음주운전으로 인한 교통사고예방에 관한 연구", 영남대 행정대학원 석사학위논문, 1994.
5. 오세진 외, "인간행동과 심리학", 서울:학지사, 1999.
6. 유병림, "음주운전에 영향을 미치는 인지·행동적 요인에 관한 연구", 이화대학교 대학원 석사학위논문, 1999.
7. 이순래·박철현, "음주운전의 원인에 관한 연구: 억제이론과 수취이론을 중심으로", 형사정책연구, 1997.
8. 이순철, "안전운전과 교통심리", 서울 : 한국가이던스, 1993.
9. 이순철, "교통심리학", 서울: 학지사, 2000.
10. 이정모 외, "인지심리학", 서울 : 학지사, 1999.
11. 이재희, "음주운전의 최적벌칙에 관한 실증적 연구", 서울대 보건대학원 석사학위논문, 1995.
12. 최상진 외, "음주운전에 영향을 미치는 인지적, 사회·문화적 요인탐색", 도로교통안전관리공단 : 교통안전연구논집, 2000.
13. 최상진·손영미·김정인, "음주운전에 미치는 운전자의 태도 및 성격의 영향", 한국심리학회 연차학술발표대회, pp.329~343, 2001.
14. 한규석, "사회심리학의 이해", 서울: 학지사, 1995.
15. 홍성삼, "교통안전규제의 억제효과에 관한 연구: 음주운전을 중심으로", 서울대 행정대학원 박사학위 논문, 1999.
16. Baron, J., "Thinking and deciding", NY : Cambridge University Press, 1994.
17. Berger, D. E. & R. Snourtum, "A Structural Model of Drinking and Driving: Alcohol Consumption, Social Norms, and Moral Commitments", Criminology, Vol. 24, 1986.
18. Brown, S. L., "Association Between Peer Drink Driving, Peer Attitudes Toward Drink Driving, and Personal Drink Driving", Journal

- of Applied Social Psychology, Vol. 28, 1998.
19. Grasmik, H. G., R. J. Bursik, Jr. & Arneklev, B. J., "Reduction in Drunk Driving as a response to increased Threats of Shame, Embarrassment and legal sanction", Criminology, Vol. 31, 1993.
  20. Haberlandt, K., "Cognitive Psychology", MA : Allyn & Bacon, 1997.
  21. Lapham, S. C., Skipper, B. J., Chang, I., Barton, K., Kennedy, R., "Factors related to Miles Driven Between Drinking and Arrest Locations Among Convicted Drunk Drivers", Accid. Anal. and Prev., Vol. 30., No. 2, 1998.
  22. Martin, G. & Pear J., "Behavioral Modification", NJ : Prentice-Hall, 1992.
  23. Mook, D. G., "Motivation: The organization of action", NY: W. W. Norton and Company, 1987.
  24. Thurman, Q., Jackson, S., Zhao, J., "Drunk-Driving Research and Innovation: A Factorial Survey Study of Decisions to Drink and Drive", Social Science Research, 22, 1993.
  25. Turrisi, R., Jaccard, J., "Cognitive and Attitudinal Factors in the Analysis of Alternatives to Drunk Driving", Journal of Studies on Alcohol, 1992.
  26. Tversky, A. & Kahneman, D., "Availability : A heuristic for judging frequency and probability", Cognitive Psychology, Vol. 5. pp.453~458, 1973.

✉ 주 작 성 자 : 최상진

✉ 논문투고일 : 2001. 5. 21

논문심사일 : 2001. 8. 2 (1차)

2001. 9. 17 (2차)

2001. 11. 12 (3차)

2001. 12. 7 (4차)

심사판정일 : 2001. 12. 7