

음주행태와 음주운전에 관한 관련성 분석

박영미* · 김현숙** · 김광기*

*인제대학교 보건대학원 · **신흥대학 간호과

< 목 차 >

- | | |
|---------------|-------------|
| I. 연구배경 및 필요성 | IV. 결론 및 고찰 |
| II. 연구방법 | 참고문헌 |
| III. 연구결과 | Abstract |

I. 연구배경 및 필요성

지나친 음주는 질병과 사고를 일으키는 원인이 되며 폭력, 자살, 살인 및 음주운전과 같은 사회 문제를 야기 시킨다. 특히 우리가 가지고 있는 독특한 음주문화는 때로는 심각하고 다양한 음주폐해를 발생시킨다(김광기, 1997). 사회적으로 문제가 되는 음주폐해의 심각한 양상 중 하나는 음주운전이다(노인철 등, 1997). 알코올로 인한 중추신경계의 단기적 마취효과는 운전 시 시야가 좁아지고 속도감파 거리감울 인식하는 능력이 둔화 되어 사고를 일으킬 위험성이 높아져, 음주운전 시 심각한 결과가 초래될 수 있다. 이와 같은 외부효과 때문에 음주운전 단속은 대부분의 국가에서 우선순위가 높은 정책대안이 되고 있다.

음주운전으로 인한 사망자수와 부상자수는

1993년(사망자수:596, 부상자수:14,96명)에서 2000년(사망자수:1,217, 부상자수:28,074명)까지 계속 증가하는 추세를 보이다가, 2000년 이후 2003년(사망자수:891명, 부상자수: 24,994명)에는 점차 감소하는 양상을 보이고 있다. 그러나 2001년 이후 음주운전 사망자 수와 부상자 수가 절대크기에서는 감소하고 있지만 전체 교통사고에서 차지하는 비율은 오히려 증가하는 추세이다(도로교통안전관리공단, 2003). 또한 음주운전으로 인한 사회적 비용은 2001년 기준으로 6,147억원에 이르고 있어 음주운전은 시급히 해결하여야 할 중요한 사회문제 중의 하나로 볼 수 있다(노인철 등, 1997; 박선영 2002). 음주운전 단속이 강화되고 있음에도 불구하고 이로 인한 부상이나 사망자의 비율이 계속적으로 증가하는 것은 음주운전을 하는 사람들이 많이 감소하였지만 아직도 상당수가 음

교신저자: 김현숙

경기도 의정부시 호원동 117 신흥대학 간호과 (우: 480-701)

전화번호: 031-870-3603, E-mail: roundwise@yahoo.com

주운전을 하고 있다는 것을 의미한다(서문희, 1998).

음주운전으로 인한 피해를 감소시키려면 음주단속과 더불어 음주운전 예방을 위한 교육을 강화하는 것이 필요하다. 교육을 효과적으로 하려면 지역사회 전체 주민을 대상으로 하는 교육, 홍보활동과 더불어 음주운전자들을 대상으로 하는 교육과 홍보활동이 병행되어야 한다. 음주운전은 반복되는 경향(유병립, 1999)을 나타내므로, 음주운전자들에게 특성화된 교육을 하는 것이 필요하다. 이를 위해서는 음주운전자들이 가지고 있는 사회인구학적 특성과 음주행동의 행태 등을 파악하는 것은 필수적이다. 본 연구에서는 음주운전자의 사회인구학적 특성과 음주행동을 기술하고 이들의 관계를 규명하여 음주운전감소를 위한 정책자료를 제공하고자 한다. 이를 위한 구체적인 목적은 다음과 같다. 첫째, 연도별 음주운전자의 사회인구학적 특성을 기술한다. 둘째, 연도별 남자음주운전자의 음주행동을 기술한다. 셋째, 사회인구학적 특성 및 음주행동과 음주운전간의 관련성을 규명하는 것이다.

II. 연구방법

본 연구는 이차자료를 분석(secondary data analysis) 한 연구로, 분석을 위한 원자료(raw data)는 보건복지부가 한국보건사회 연구원을 통해 실시하고 있는 국민건강영양조사 2개년도(1998, 2001년) 자료이다. 이 조사는 전국을 대표하는 표본집단을 대상으로 면접방법에 의해 자료를 수집한 것으로, 모집단은 20세 이상 한국 성인이다. 본 연구의 분석대상자는 20세 이

상 성인 중, 운전자만을 선정하여 분석하였고, 운전자 중, 여자 음주운전자의 수가 적은 것으로 나타나 최종 분석에서는 남자만을 선정하였다. 따라서 본 연구의 대상은 20세 이상 성인 중, 현재 운전을 하고 있는 남자이다.

자료분석은 SPSS WIN 10.0을 이용하였고, 사회인구학적 특성과 음주행동이 음주운전빈도에 관련된 관계는 카이제곱 검정을 하였고, 음주운전여부와 사회 인구학적 특성 및 음주행동과의 관계는 로지스틱 회귀분석을 활용하였다. 본 연구의 종속 변수는 음주운전 경험으로, 지난 1년간 음주운전을 한 경험이 있는 횟수를 측정하였다. 횟수를 측정하는 응답은 1번, 2 3번, 4 5번, 그리고 6번 이상으로 분류되었고, 1998년과 2001년의 연간 음주운전 경험횟수를 측정한 것이다.

본 연구의 독립변수는 사회인구학적 특성과 음주행동으로 구성되었다. 사회인구학적 특성에 따라 음주운전은 다른 양상을 보이므로, 음주운전 경험은 성별(유병립, 1998; 김통원, 2001), 연령 및 직업(김통원, 2001)에 따라 다른 분포를 나타내며, 결혼 상태, 교육수준, 지위 및 월 소득을 분석에 포함하였다. 건강하지 않다면 운전을 하지 않거나 하지 않으려고 할 것이라는 전제에서 평소 건강인식도도 분석에 포함하였다.

음주행동이란 음주빈도, 음주량, 과음빈도, 과음 시 주량 및 알코올 의존 여부를 포함하였다. 음주빈도는 한 달간 한잔이라도 음주한 날을 측정한 월간 음주빈도를, 음주량은 한 달간 술을 마실 때 대개 한번에 어느 정도 마시는지를 측정하였다. 과음빈도는 1년간 몇 번이나 과음(만취하도록 마심)했는지를 측정하였으며, 과음했을 때 한번의 양은 어느 정도 이었는지를 과음 시

음주량으로 측정하였다. 알코올 의존여부는 CAGE 문제음주 선별도구(Mayfield 등, 1974; Hays 등, 1995) 설문지 1) 술을 끊어야 한다고 생각한 적이 있습니까? 술을 마시는 것 때문에 남들이 비난한 적이 있습니까? 3) 음주 때문에 죄책감을 느끼거나 기분이 나쁜 적이 있습니까? 4) 술 마신 날 다음날 아침 불쾌감을 없애고 기운을 차리기 위해 해장술을 마실 때가 있습니까? 의 4가지 질문에 2개 이상에서 긍정적인 답변을 한 경우 알코올 의존으로 정의하였다. 평소의 건강 인식도는 매우 건강, 건강하진 편, 보통, 건강치 못한 편, 매우 약함의 5점 척도로 구성하였다.

III. 연구결과

1. 음주운전자의 사회인구학적 특성

본 연구의 분석 대상인 현재 운전을 하고 있는 성인은 1998년에 2,326명 그리고 2001년에 3,254명이었다. 이들 중 성인 남자는 1998년에 34.2%, 2001년에는 19.8%로 음주운전률이 감소하는 경향을 보였다.

연도별 사회인구학적 특성에 따른 음주운전률은, 1998년의 경우, 30대의 음주운전비율이 38.8%가장 높고 그 다음이 40대(36.3%), 20대(35.9%)의 순서이었다. 2001년의 경우에는 20대가 22.2%로 가장 높고 그 다음이 30대(22.0%), 40대(21.3%)의 순서이었다. 가장 낮은 연령대는 60대 이었다. 60대를 제외한 모든 연령대에서 1998년에 비해 2001년의 음주운전률이 낮아지는 양상이었으며 그 폭은 30대가 가장 컸다. 음주운전률은 연령대에 따라 다른

양상을 보였으며 이는 통계적으로 유의하였다 ($p < 0.001$).

교육수준에 따른 음주운전비율의 경우, 1998년은 통계적 차이가 없었지만 2001년은 차이를 보였다($p < 0.05$). 고등학교 졸업의 학력수준을 가진 운전자가 22.1%로 가장 음주운전율이 높았고, 대학(19.9%), 대학원(15.3%), 중학교 졸업수준(4.9%)의 순서이었다. 1998년보다 2001년의 비율이 낮아지는 경향에서 가장 변화의 폭이 큰 것은 중학교이하의 교육수준이었고 가장 낮은 것은 대학원이상이었다.

결혼상태별로는 유배우자가 그렇지 않은 경우(미혼, 사별, 별거 및 이혼의 경우)에 비해 음주운전을 조금 더 많이 하는 비율이었지만 이러한 차이가 두 개년도 모두에서 통계적 의미를 가지지는 않았다($p > 0.05$).

직업에 따른 음주운전비율은 농업이나 어업에 종사하는 직업군에서 가장 높았다 (1998년 41.0%, 2001년에 30.8%). 그 다음으로 높은 직업군은 1998년의 경우, 서비스 및 판매근로자 (39.2%), 기능원 및 관련기능종사자 (36.0%), 단순 노무종사자(34.5%)의 순서이었다고 가장 음주운전이 낮은 직업군은 군인, 학생 및 주부로서 17.4%이었다. 2001년의 경우에는 농어업 종사자 다음으로 높은 직업군은 단순 노무종사자(23.8%), 사무직원(21.0%), 기술공 및 준 전문가(20.3%)의 순서이었으며 공무원, 고위 임직원 및 관리자 직업군이 17.2%로 가장 낮았다. 직업군 간의 이러한 차이는 1998년의 경우에만 통계적으로 유의하였다 ($p < 0.001$). 음주운전은 년도 별로 감소하는 추세이었으며, 가장 변화의 폭이 큰 집단은 서비스 및 판매근로자 직업군 이었다(표 1).

직위별 음주운전비율에서 가장 높은 비율은

〈표 1〉 사회인구학적 특성에 따른 연도별 지난 1년간 음주운전 경험비율

단위(%)

사회인구학적 특성		1998년(N=2424)	2001년(N=2326)
성별	남자	34.2	19.8
	여자	7.9	6.5
연령	20-29세	35.9	22.2
	30-39세	38.8	22.0
	40-49세	36.3	21.3
	50-59세	22.7	13.3
	60세 이상	6.7	7.5
		$\chi^2 - 57.14^{***}$	$\chi^2 - 26.53^{***}$
교육수준	중학교이하	34.8	14.9
	고등학교	35.6	22.1
	대학교(전문대)	33.3	19.9
	대학원이상	21.7	15.3
		$\chi^2 - 7.65ns$	$\chi^2 - 10.99^*$
결혼상태	미혼, 사별, 별거, 이혼	32.0	21.0
	유배우자	34.7 ns	19.5 ns
직업	공무원, 고위임직원 및 관리자, 전문가	28.4	17.2
	기술공 및 준 전문가	31.7	20.3
	사무직원	31.9	21.0
	서비스근로자, 판매근로자	39.2	19.6
	농업, 임업, 어업 숙련 종사자	41.0	30.8
	기능원 및 관련기능 종사자	36.0	19.5
	단순노무 종사자	34.5	23.8
	군인, 학생, 주부	17.4	13.2
	무직	28.9	18.1
		$\chi^2 - 26.89^{***}$	ns
직위	자영업자	37.6	20.4
	고용주	42.3	17.3

(표 계속)

〈표 1 계속〉

사회인구학적 특성	1998년(N-2424)	2001년(N-2326)
상용근로자	32.9	20.3
근로자	34.4	24.0
무급가족 종사자	46.2 ns	16.7 ns
월 소득		
50만원 이하	35.2	17.2
51-100만원	38.3	20.6
101-150만원	32.3	22.4
151-200만원	34.4	19.3
201-250만원	30.0	20.6
250이상	30.4 ns	17.3 ns
평소건강인식도		
매우 건강	24.2	19.1
건강한 편	33.7	18.4
보통	35.6	21.6
건강치 못함	39.0	18.7
매우 약함	30.4 $\chi^2 - 11.45^*$	27.3 ns

***: < 0.001, **: < 0.01, *: < 0.05, ns: not significant

고용주(1998년 42.3%)와 근로자 (2001년 24.0%)이었으며 가장 낮은 비율을 보인 직위는 상용근로자(1998년 32.9%)와 무급가족 종사자(2001년 16.7%) 이었다. 직위별 음주운전률은 통계적 차이를 찾을 수가 없었다. 월 소득에 따른 음주운전비율 역시 통계적으로 의미 있는 차이를 관찰 할 수 없었으며 1998년보다는 2001년의 비율이 상대적으로 낮은 양상이었다.

평소 건강에 대하여 어떻게 인식하는 지에 따라 음주운전 비율은 년도에 따라 다른 양상이

었다. 1998년에는 건강에 대한 인식이 부정적일수록(매우 약함을 제외 하고는) 음주운전비율이증가하는 양상이었으나($p < 0.05$) 2001년에는 건강인식에 따라 통계적으로 의미 있는 양상을 나타내지 않았다.

음주운전을 반복하는 정도와 이들의 사회인구학적 특성을 살펴보면, 전체적으로 음주운전을 일년에 2번 이상 해본 경험이 있는 운전자는 1998년에 22.1%이었으며 2001년에는 11.7%이었다. 음주운전을 반복한 경험은 남자운전자에서 26.1%(1998년)와 14.3%(2001년)로 여

자운전자 5.4% (1998년)와 4.1% (2001년)보다 높았다.

연령별 분포에서는 30-40대가 다른 연령층에 비해 2회 이상 반복하는 비율이 높았으며 60세 이상이 낮은 양상이었다. 연령에 따른 이러한 양상은 1998년도와 2001년 공히 통계적으로 의미 있는 것으로 나타났다. 음주운전을 2회 이상 반복해서 하는 것이 1998년보다 2001년의 경우가 감소하는 추세이지만 60대 이상에서는 오히려 증가하는 양상을 보였다.

교육수준에 따른 음주운전 반복비율은 1998년의 경우에는 통계적으로 의미 있는 분포를 보이지 않았지만 2001년은 의미 있는 분포를 나타내었다. 고등학교 수준의 학력을 가진 운전자의 15.9%가 지난 일년 동안 2회 이상의 음주운전을 하여 가장 높았고 그 다음이 대학교 (14.0%), 중학교 (12.2%)의 순서이었다. 결혼 상태에 따라서는 통계적으로 유의하지 않았다.

직업의 경우에는 농어업에 종사하는 직업군이 1998년과 2001년 공히 음주운전을 반복하는 비율이 각각 32.2%와 25.0%로 가장 높았다. 지위와 월 소득에 따른 반복음주운전의 비율 분포는 통계적으로 의미 있는 차이를 보이지 않았다. 주관적 건강 인식에 따른 음주운전 반복비율은 년도 별로 다른 양상이었다. 1998년의 경우에는 건강에 대한 주관적 인식이 건강할수록 음주운전을 2번 이상한 비율이 낮아지는 추세 ($p < 0.05$)인 반면 2001년에는 건강인식 정도에 따라 통계적으로 의미 있는 추세를 나타내지 않았다 ($p > 0.05$).

2. 음주운전자의 음주행태

음주행태에 따른 음주운전률의 분포를 살펴

보면, 1998년과 2001년 모두 월간 음주빈도가 증가하면 음주운전률이 증가하는 추세를 보이며 이는 통계적으로 유의하였다 ($p < 0.001$). 월간 음주빈도에 따른 음주경험비율은 전체적으로 1998년이 2001년보다 높았다.

월간평균음주량의 경우에도 한번에 마시는 주량이 증가할수록 음주운전률이 증가하고 있었으며 이는 두 개 년도에서 동일한 양상이었다. 한번에 3병 이상 마시는 주량을 가진 남자 운전자의 50.0% (1998)와 41.2% (2001)가 음주운전을 하고 있었다. 연간 과음빈도의 경우에도 과음빈도가 증가할수록 음주 경험비율이 일관성 있게 증가하는 양상이었다. 1998년의 경우에는 주 1회 이상 과음 하는 운전자가 51.4%로 1개월에 1-3회 과음하는 비율 (57.6%)보다 약간 낮은 양상이 있기는 하지만 전체적으로는 과음빈도가 증가하면 음주운전 비율이 증가하는 추세이었다. 과음 시에 마시는 음주량도 이와 유사한 양상이었다. 알코올의존이라고 진단할 수 있는 운전자는 음주운전 비율이 각각 53.8% (1998년)와 40.1% (2001년)로 그렇지 않은 운전자에 비해 높았으며 통계적으로 의미 있는 차이가 있었다 ($p < 0.001$).

음주 행태별 음주운전 빈도의 분포를 살펴보면, 월간 음주 빈도별로 음주운전을 2회 이상한 비율은 음주빈도가 증가할수록 증가하는 양상이었고 1번만 하였다고 보고하는 비율은 일정한 양상을 보이지 않았으며 통계적으로 의미 있었다 ($p < 0.001$). 월간 평균음주량의 경우에도 음주량이 증가할수록 음주운전을 반복하는 비율이 증가하였다. 즉 2001년의 경우에는 평균 음주량의 증가에 따라 반복음주비율이 선형적으로 증가하는 양상이었지만 1998년은 평균 음주량이 두병 까지만 선형적으로 증가하다가 그

이후부터는 감소하였다. 연간 과음빈도의 경우 과음한 적이 없이 음주하는 운전자가 연간 2회 이상 음주운전을 한 비율은 각각 13.8%(1998년)와 10.3%(2001년)이었지만 주1회 이상 과음하는 음주자는 반복해서 음주운전을 했다는 비율이 42.5%(1998년)와 38.1%(2001년)로 크게 증가하는 것을 관찰할 수 있었다. 두 개년도 모두에서 과음빈도가 많아질수록 반복해서 음주운전을 했다는 비율이 증가하였으며 이는 통계적으로 유의하였다($p < 0.001$).

과음 시에 마시는 음주량도 과음빈도와 유사한 양상이었다. 즉 음주량이 증가 할수록 2회 이상 음주운전을 한 비율이 증가 하였다. 그러나 음주운전에 일년에 한번만 하였다고 보고한 운전자의 비율은 과음 시 음주량에 따라 일정한 양상을 보이지 않았다. 알코올 의존여부에 따른 반복 음주운전 비율은, CAGE 문제음주 선별도구에 의해 알코올 의존이라고 진단되는 운전자가 일년에 2회 이상 음주운전을 하였다는 비율은 1998년에 41.0%, 2001년에 28.9%로 알코올 의존이라고 볼 수 없는 운전자들에 비해 높았다(표 2).

3. 사회인구학적 특성, 음주행태와 음주운전 관련성

음주운전 여부를 종속변수로 하고 사회인구학적 특성 및 음주 행태를 독립변수로 하는 로지스틱 회귀분석을 실시하였다. 두 개 년도를 구분하여 모형을 설정하였으며 통계적으로 의미 있는 관계를 선정하기 위해 모형선택은 조건부 단계적 선택법(conditional stepwise method)에 따랐다.

사회인구학적 특성 및 음주행태에 관한 변수

중 연령, 월수입, 직위, 월간 및 연간 음주빈도와 과음 시 음주량이 모형에 포함되었으며 이들 모형은 통계적으로 적합하였다(Hosmer and Lemeshow Goodness of fit Chi Square = 4.29, df = 8, p = .83). 연령을 고려하여 볼 때, 월수입, 직위, 월간 음주빈도 및 과음 시 음주량을 통제한 경우에 20대는 60대 이상에 비해 18.8배, 30대는 17.0배, 40대는 15.5배, 50대는 9.8배 정도로 음주운전을 할 위험이 관찰되었다. 연령, 직위, 월간 음주빈도 및 과음 시 음주량의 영향을 제거한 경우, 월 소득이 251만원 이상인 집단보다 50만원 이하인 집단이 음주운전을 할 가능성이 4.6배나 높았다. 직위는 무급가족종사자를 기준으로 했을 때, 자영업자가 5.6배, 고용주가 6.2배 음주운전을 할 가능성이 높았고 통계적으로 유의하였다. 월간음주빈도에서는 다른 교란변수들을 통제하고 난 후, 한 달에 한번 이하로 음주하는 운전자들에 비해, 주 3 4회 음주자는 4.4배, 거의 매일 음주하는 운전자들은 7.8배 이상 음주운전 할 가능성이 높았고, 월간 음주 빈도가 많을수록 음주운전의 가능성이 높은 것으로 나타났다. 연간 과음 빈도의 경우 월 3회 이내 과음하는 자는 연 3회 이내 과음하는 운전자에 비해 음주운전의 가능성이 2배 높았다. 한편 과음시음주량을 고려할 경우에는 한번에 소주 3병을 마시는 정도로 과음한다는 운전자는 소주반병을 마시는 운전자에 비해 음주운전을 할 가능성이 3배 정도 높았고 이는 통계적으로 유의하였다(표 3).

2001년도 음주운전여부를 종속 변수로 한 로지스틱 분석 결과, 직업, 교육수준, 월간음주빈도, 연간과음 빈도, 과음 시 음주량, 알코올 의존 여부 등이 의미 있는 공변량으로 모형에 포함되었으며 이 모형은 통계적으로 적합한 것으로 나

〈표 2〉 음주행태별 음주운전자 분포

단위(%)

구분	음주운전 경험율		음주운전 빈도율			
	1998년	2001년	1998년		2001년	
년도			1번	2번이상	1번	2번이상
월간음주빈도						
1번이하	15.9	14.3	8.7	7.2	6.2	8.1
2 4회/월	27.7	22.3	8.3	19.4	9.7	12.6
1 2회/주	38.9	23.4	9.7	29.2	6.1	17.3
3 4회/주	45.2	36.6	10.7	34.5	6.4	30.2
거의매일	57.6	30.6	9.2	48.5	5.2	25.4
χ^2	$\chi^2 = 121.82^{***}$	$\chi^2 = 38.48^{***}$	$\chi^2 = 139.7^{***}$		$\chi^2 = 64.5^{***}$	
월간평균음주량						
소주1 2잔	25.2	16.0	8.2	16.9	4.3	11.8
반병	40.2	23.9	9.6	30.6	7.6	16.4
1병정도	48.1	26.3	11.0	37.1	6.6	19.7
2병	52.3	33.3	5.9	46.4	8.6	24.7
3병이상	50.0	41.2	7.9	42.1	8.8	32.4
χ^2	$\chi^2 = 72.05^{***}$	$\chi^2 = 20.42^{***}$	$\chi^2 = 85.1^{***}$		$\chi^2 = 22.9^{**}$	
연간 과음빈도						
없다	19.3	14.0	5.5	13.8	3.7	10.3
1년에 3회 이내	38.6	23.7	10.0	28.6	6.8	16.8
3개월에1 3회	49.2	28.3	11.9	37.2	9.4	18.8
1개월에 1 3회	57.6	35.2	11.3	46.3	9.6	25.6
주1회이상	51.4	45.2	8.9	42.5	7.1	38.1
χ^2	$\chi^2 = 160.51^{***}$	$\chi^2 = 70.93^{***}$	$\chi^2 = 166.4^{***}$		$\chi^2 = 80.0^{***}$	
과음 시 음주량						
2홉 소주반병 (맥주2병, 양주3잔)	37.8	27.6	7.1	30.7	9.5	18.1
2홉 소주1병 (맥주4병, 양주6잔)	39.6	28.0	11.3	28.4	9.4	18.5
2홉 소주2병 (맥주8병, 양주12잔)	48.2	25.9	11.2	37.0	6.8	19.1
2홉 소주3병 (맥주12병, 양주18잔)	55.2	35.2	10.4	44.8	8.2	27.0
χ^2	$\chi^2 = 19.68^{***}$	$\chi^2 = 10.08^*$	$\chi^2 = 23.9^{***}$		$\chi^2 = 13.6^*$	
알코올의존여부						
비의존	37.2	23.9	8.8	28.5	6.6	17.4
의존	53.8	40.1	12.8	41.0	11.2	28.9
χ^2	$\chi^2 = 26.29^{***}$	$\chi^2 = 27.19^{***}$	$\chi^2 = 26.3^{***}$		$\chi^2 = 27.2^{***}$	

***: < 0.001, **: < 0.01, *: < 0.05

〈표 3〉 음주운전 여부를 종속변수로 한 로지스틱 회귀분석 결과 (1998년)

	B	S.E.	OR	95.0% 신뢰구간	
				하한	상한
연령	(기준:60세이상)				
20-29	2.939	1.096	18.891	2.205	161.837**
30-39	2.836	1.091	17.046	2.008	144.718**
40-49	2.746	1.093	15.574	1.830	132.549*
50-59	2.287	1.103	9.848	1.133	85.583*
월수입	(기준:251만원이상)				
50만원이하	.906	.325	2.474	1.308	4.681**
51-100이하	.244	.199	1.277	.864	1.887
101-150이하	-.173	.196	.841	.573	1.236
151-200이하	-.124	.199	.884	.599	1.304
201-250이하	-.228	.276	.796	.463	1.367
월간음주빈도	(기준1번이하/월)				
2-4회/월	.495	.372	1.640	.792	3.400
1-2회/주	.668	.369	1.950	.947	4.015
3-4회/주	.755	.370	2.128	1.030	4.397*
거의 매일	1.315	.379	3.724	1.771	7.831***
과음시 음주량	(기준:2홉소주 반병)				
2홉소주1병	.051	.249	1.053	.646	1.715
2홉소주2병	.265	.240	1.303	.814	2.085
2홉소주3병	.594	.260	1.812	1.089	3.015*
연간과음빈도	(기준:3번이내/연)				
1-3회/3월	.306	.148	1.358	1.016	1.815*
1-3/월	.420	.169	1.521	1.093	2.117*
주1회이상	-.043	.227	.958	.614	1.493
직위	(기준: 무급가족종사자)				
자영업자	.895	.427	2.447	1.059	5.657*
고용주	.935	.455	2.548	1.044	6.216*
상용근로자	.410	.422	1.507	.659	3.445
근로자	.403	.457	1.496	.611	3.662

B: 회귀계수, SE: standard error, OR: Odds Ratio

***: <0.001, **: <0.01, *: <0.05

타났다(Hosmer and Lemeshow Goodness of fit Chi Square=10.02, df=8, p=.26). 이들 간의 관계를 살펴보면 직업의 경우는 무직을 기준 집단으로 농업, 임업, 어업숙련 종사자가 8.2배 음주운전 할 가능성이 높았다. 그러나 무직과 다른 직업군과의 비교는 통계적으로 의미 있는 관계가 아니었다. 교육수준은 대학원 이상의 고학력을 가진 운전자들에 비해 중학교 이하의 학력을 가진 운전자가 음주운전을 할 가능성은 0.98배 낮았다. 월간 음주빈도는 회귀 모형에 포함되었으나 거의 매일 술을 마신다는 운전자들과 다른 횟수로 음주하는 운전자들 간에 음주운전을 할 가능성에 대한 차이는 관찰되지 않았다. 그러나 연간 과음빈도는 다른 양상이었다. 일주일에 한번 정도 과음을 한다는 운전자들과 비교해볼 때, 다른 교란변수들의 영향을 통제하고 한 후, 일주에 3번 정도 과음하는 운전자는 4.3배 정도 음주운전 할 가능성이 높았다. 과음 시 음주량은 음주운전과 통계적으로 유의한 결과를 도출하지 못하였다. 연간 과음빈도가 많을수록 음주운전 할 가능성이 높았는데, 주 1회 이상 과음자는 2.9배, 월 1 3회 과음자는 2.2배 운전할 가능성이 높게 나타났다. CAGE 측정 방법에 의해 알코올 의존이라고 판정되는 운전자는 알코올의존이 아니라고 여겨지는 운전자에 비해 음주운전을 할 가능성이 2배로 높았다(표 4).

IV. 결론 및 고찰

전체적인 교통사고가 감소 추세를 보이는 것과는 달리 음주운전으로 사망과 부상자 비율은 오히려 매년 증가하고 있어 음주운전은 중요한

보건문제가 되고 있다. 음주운전은 예방만으로 문제를 해결할 수 있음에도 불구하고 지속적인 보건문제가 된다는 것은 보건 정책적인 과제이다(Room 1984). 이를 위해서는 어떤 사람들이 음주운전을 하는 지를 파악하여 이들을 대상으로 음주운전 예방교육을 강화하는 것과 더불어 음주운전 단속을 강화하는 것이 필요하다. 이런 맥락에서 본 연구는 사회인구학적 특성 및 음주행태에 따라 음주운전 정도가 어떻게 다른 지를 살펴보고 음주운전, 사회인구학적 특성 및 음주행태 간의 관련성을 규명하기 위해 2차 자료분석을 실시하였다.

전체 응답자 중 음주운전 경험비율은 1998년에 29.1%, 2001년에 16.4%로 이전 연구결과(김통원, 2001) 33.8% 보다는 낮았으나, 본 연구는 전국에서 추출한 대상으로 조사한 것을 근거로 했다는 점에서 연구결과에 신뢰성을 더할 수 있다.

단 2개년도 만을 가지고 음주운전의 추세를 논의할 수는 없지만 최근 들어 음주운전을 경험한 사람의 비율이 감소하는 것을 관찰할 수 있었다. 또한 음주운전 경험비율은 남녀별로 뚜렷한 차이를 보였다. 남자(1998년에 34.2%, 2001년 19.8%)가 여자(1998년 7.9%, 2001년 6.5%)에 비해 월등하게 높았다. 남녀간의 이러한 차이는 이전의 연구(이원영, 1998; 서문희, 1998)와도 일치하는 것이다.

남자 운전자 중에서 음주운전을 가장 많이 하는 연령군은 1998년에 30대가 38.8%로 가장 높았고 2001년에는 20대(22.2%)가 가장 높은 분포를 나타내었다. 그 다음으로는 40대(1998년)와 30대(2001년)이었다. 전체적으로 보면 20대에서 40대에 이르는 연령층이 음주운전을 가장 많이 하는 것으로 볼 수 있다. 특별히

〈표 4〉 음주운전 여부를 종속변수로 한 로지스틱 회귀분석 결과 (2001년)

특성	B	S.E.	OR	95.0% 신뢰구간	
				하한	상한
직업(기준:무직)					
공무원 전문가	-.136	.319	.873	.467	1.632
기술공 및 준전문가	.023	.335	1.023	.530	1.973
사무직원	-.081	.291	.922	.522	1.630
서비스근로자	-.041	.317	.960	.515	1.789
판매근로자	.018	.283	1.018	.585	1.772
농업/임업/어업숙련근로자	1.316	.401	3.729	1.698	8.188***
기능원 및 관련기능근로자	-.086	.269	.917	.542	1.553
단순노무직근로자	.708	.410	2.030	.909	4.535
군인/학생/주부	-.240	.364	.787	.385	1.607
교육수준(기준:대학원이상)					
중학교이하	-.759	.376	.468	.224	.977*
고등학교 졸	.086	.315	1.090	.587	2.021
대학(전문대학)졸	-.142	.297	.867	.484	1.554
월간음주빈도(기준:1번이하/월)					
2-4회/월	.493	.310	1.637	.892	3.005
1-2회/주	.301	.306	1.351	.741	2.462
3-4회/주	.823	.323	2.278	1.209	4.294*
거의매일	.463	.356	1.588	.790	3.194
과음시 음주량 (기준 소주 1-2잔)					
소주3-4잔	-.867	1.269	.420	.035	5.056
소주5 잔	.943	1.137	2.568	.276	23.850
2홉소주 1병	.483	1.124	1.621	.179	14.683
2홉소주2병	.421	1.122	1.523	.169	13.738
2홉소주3병	.710	1.124	2.035	.225	18.424
연간과음빈도 (기준:3회이내/년)					
1-3회/3월	.185	.153	1.203	.892	1.623
1-3회/월	.454	.175	1.574	1.117	2.217**
1회이상/주	.612	.231	1.844	1.173	2.899**
알코올 의존	.442	.164	1.556	1.128	2.147**

B: 회귀계수, SE: standard error, OR: Odds Ratio

***: <0.001, **: <0.01, *: <0.05

1998년의 경우에는 이들 연령층이 60대 이상의 연령층에 비해 음주운전을 할 가능성이 최고 18배나 되는 것으로 나타나고 있었다. 이는 음주운전 사고의 56.6%가 26-40세 사이의 연령층에 의해 발생한다는 근거(박선영, 2002)와 일치하며 이들 연령층이 사회적 활동이 가장 활발하고 사회경제적 수준으로 볼 때도 자가차량 소유율과 음주 빈도가 높은 것과(김상호, 1997; 박은경, 2002) 관련이 되는 것으로 여겨진다.

교육수준은 고등학교 졸업 정도의 학력수준을 가진 운전자가 가장 높은 음주운전율(1998년 35.6%, 2001년 22.1%)을 보인 반면, 가장 낮은율은 대학원 졸업(1998년 21.7%)과 중학교 이하(2001년 14.9%)이었다(김광기, 2003). 학력이 증가하면 음주운전 비율이 감소하는 양상을 보였으나, 의미 있는 차이를 발견하지 못하여, 이에 대한 추후연구가 필요하다고 본다. 학력에 따른 음주운전차이는 음주운전으로 적발되어 수감 명령 받은 사람들의 학력 분포에서도 확인되고 있다(박은경, 2002).

직업은 농업, 임업, 어업 숙련 종사자들이 음주운전 비율이 가장 높았으며, 이는 이들이 가지고 있는 독특한 특성과 관련이 있다고 여겨진다. 농업이나 어업이 전통적으로 고된 직업으로 술을 자주하게 되는 경향이 있고(이원재 1996; 김미혜, 2002), 농촌에 위치하고 있어 도시에 비해 운전거리가 짧아 음주운전을 쉽게 할 가능성이 있으며(조병인 등, 1996; 서문희, 1998) 도시에 비해 단속 강도가 약한 것과 관련이 있다고 판단된다.

사회인구학적 특성 중, 결혼상태, 직위, 월 소득 및 평소건강인식정도에 따라 음주운전비율이 통계적으로 의미 있는 차이를 나타내지는

않았다. 이변량에서 의미 있는 차이를 보인다고 하더라도 다변량 분석에서는 의미 있는 관계를 확인할 수 없었다.

음주행태와 음주운전과의 관계는 빈도와 음주량, 알코올의존 여부로 판단하였다. 1998년과 2001년 모두 음주빈도가 빈번할수록 음주운전 비율은 선형적으로 증가하는 양상으로 나타내어, 음주 기회가 많을수록 음주운전을 할 가능성이 높아지며, 평균 음주량과 과음 시 음주량이 증가할수록 음주운전을 하는 비율이 증가하고 있었다. 알코올의 의존이라고 볼 수 있는 운전자는 그렇지 않은 운전자에 비해 음주운전을 더 많이 하고 있었다. 평균주량이 증가할수록 음주운전 가능성이 높아진다는 것은 다른 연구(박선영, 2002)에서도 확인되고 있다. 평균주량이 많은 사람과 그렇지 않은 사람들도 음주운전 할 가능성이 높아지고 있는 점에 주목할 필요가 있다. 음주운전으로 인한 사고의 경우, 알코올 혈중농도가 높지 않은 경우에도 즉 소량을 마신 경우에도 사고를 발생(이원영, 1998; 채구만, 2002) 시킨다는 점을 고려해 볼 때, 음주운전 예방대책은 문제 음주자만 대상으로 하게 되는 경우 효과가 적을 것이라는 것을 알 수가 있다. 이런 맥락에서는 음주빈도와 음주량을 줄이도록 하는 것이 음주운전을 예방할 수 있는 방법 중의 하나임을 시사 받을 수 있다. 알코올의 의존이라고 볼 수 있는 운전자는 그렇지 않은 운전자에 비해 음주운전을 더 많이 하고 있었으며 이는 선행연구와도(김통원, 2001) 일치한다.

음주운전자의 대부분이 상습적으로 행하고 있음(이원영, 1998)을 본 연구에서도 확인할 수 있었다. 전체적으로 22.1%(1998년)와 11.7%(2001년)의 운전자들이 2회 이상 음주운

전 하였다고 보고하고 있고, 이들의 음주운전 행위는 사회인구학적 특성에 따른 차이를 보여주었다. 이처럼 음주운전을 상습적으로 하는 운전자가 상당히 있다는 것은 음주운전에 대한 대책이 강화되어야 함을 의미한다. 이를 위해서는 단속과 교육 홍보활동을 동시에 강화하는 것이 필요하며 특히 농민이나 어민의 음주운전 비율이 높고 연령별 음주운전 비율이 다양하다는 연구결과에 근거하여 지역이나 사회인구학적 특성 별로 차별화 된 프로그램이 필요하다고 본다.

미국에서 전체 주에 있는 대학생을 대상으로 음주와 음주운전과의 관계를 분석한 연구에서 고등학교 때 폭음자이었던 학생이 그렇지 않았던 학생보다, 대학교 때 3배나 높은 음주운전을 하는 것으로 나타나 과거의 음주력과 음주운전은 상당히 밀접한 관련성이 있음을 시사했다(Wechsler 등, 2003). 대학생의 경우 각 주의 법, 즉 주류 판매량과 판매시간의 제한이나 주류를 살 수 있는 나이의 제한에 관한 법이 음주운전 감소와 강력한 연관성이 있는 것으로 보고되고 있다(Wechsler 등, 2003).

대부분의 사람들은 그들이 평균이상의 능숙한 운전자이며, 운전하는 환경에 잘 대처 할 수 있다고 생각한다. 자기 스스로 채점한(self rated) 운전기술은 이전의 사고경험에도 불구하고 운전 실력이 높다고 응답하는 경향이 있고, 미국에서 조사한 많은 사람들이(89%) 본인이 평균 이상의 운전기술을 가진 운전자 이고, 오직 1%만이 평균이하의 운전 실력이 있다고 답하여, 본인의 운전 실력을 과장되게 믿는 것이 일반적인 경향이다. 30 40대의 연령대가 20대나 50 60대의 사람들보다, 여자보다 남자가 자신의 운전기술을 높게 평가하는 경향이 있다

(Williams, 2003).

안전한 운전을 위한 가장 영향력 있는 요소는 차량에 다른 사람이 동승했을 때, 이들의 안전을 고려했을 때이며, 다음으로 사고(crash)나 보험료인상과 벌금에 대한 우려였다(Williams 등, 1995; Williams, 2003). 10대 운전자의 경우, 같은 10대가 동승했을 때 사고의 위험이 증가되나, 나이가 든 동승자가 있을 경우 사고의 위험이 감소하는 경향을 보였다(Chen 등, 2000; Vollrath 등, 2002).

안전운전에 가장 영향력 있는 위해요소는 음주운전이며, 다음으로 신호위반(red light runner)이 사고의 위험을 증가시킬 수 있는 요인이다(Williams, 2003). 그러나 이는 타인의 운전행위에 대한 것으로, 본인이 운전할 때는 위험한 상황에서도 잘 대처할 수 있다고 생각하여, 본인과 타인에 대한 이중적 시각을 가지고 있음이 문제였다. 또한 음주운전시의 위험성에 대한 인지도가 낮아, 음주운전 시 사고의 위험성을 가중시키고 있는 것으로 보여진다.

사람들은 운전 시 문제가 발생 할 때는 본인이 아닌 다른 운전자라고 생각하며, 본인이 운전 시에 발생 할 수 있는 부정적 결과에 대해 과소평가 하는 경향을 보였다(McKenna, 1993). 이는 안전운전을 위협하는 중요한 요인으로 많은 사람들이 음주에 대해 관대하게 생각하고, 음주운전이 심각한 상황을 초래하지 않을 것 이라고 생각하는 경향은, 안전운전을 위한 음주운전자의 인식에 대해 심각히 고려해야 할 사항이라고 본다. 사람들은 음주운전이 사회적 문제라고 생각하는 것에는 공감을 하지만, 음주운전이 그들에게 특별히 영향을 주지는 않는다고 생각하는 경향이 있다(Williams, 2001).

이와 같은 반응이 음주운전자들의 음주운전 습관을 변화시키는데 장애요소가 되며, 더구나 음주운전자들은 음주운전과 관련된 많은 경고나 메시지가 다른 사람을 위한 것이지 본인들과 연관된다고 생각하지 않는다는 점에서 더욱 큰 우려가 있다(Williams, 2003). 그러므로 음주운전자들이 그들 스스로 음주운전에 대한 인식과 음주운전 시에 위험상황에 대처 할 수 있는 능력이 떨어진다는 인식을 제고 하는 것이 무엇보다도 음주운전을 막을 수 있는 요인이라고 생각된다.

한편, 일반적으로 음주운전과 관련된 캠페인이나 교육은 음주운전자에게만 초점이 모아지고 있으나, 음주운전자의 차에 동승하는 사람들의 위험행동에 대해서는 도외시하고 있다. 따라서 음주운전자의 차에 동승하는 승객들에 대한 교육과 이들이 음주운전자가 차를 운전 할 경우 이를 제지 하거나, 동승하는 것에 대한 책임감에 대해서도 고려해 볼 필요가 있다(Wechsler 등, 2003). 주세(alcohol tax)의 증가가 음주운전의 사망을 감소시킨다는 연구가(Ruhm, 1996) 있으나, 주세와 음주운전으로 인한 사망이 관련이 없다는 보고(Dee, 1999)도 있어 아직 토론의 여지가 남아있다.

미국의 연구보고서에 따르면, 음주문제와 음주운전에 대해 지역사회를 중심으로 한 노력이 음주운전과 이로 인한 상병과 사망률의 감소효과를 가져왔다고 보고하고 있다(Holder 등, 2000; Wagenaar 등, 2000a; Wagenaar 등, 2000b). 따라서 보건소나 지역사회를 중심으로 음주와 음주운전의 감소를 위한 중재적 접근은 바람직한 하나의 전략일 수 있다.

음주운전을 감소시키기 위해서는 단지 법이나 규제에 의한 음주축정, 그리고 법적규제 만

은 음주운전을 감소시키기 위한 제한적 전략일 지도 모른다. 이와 더불어 보건의교육과 대중의 음주운전에 대한 경각심을 일깨우는 통합적인 정책과 규제를 통한 접근 방법이 요구되어진다. 본 연구는 전국적 표본에 근거하여 음주행태와 음주운전과의 관계를 규명하였지만 몇 가지 제한점이 있다. 음주운전 여부를 자가보고 응답을 이용하여 분석한 관계로 기억편차(recall bias)가 개입될 가능성이 있고, 이로 인해 음주운전 비율이 과소평가되었을 수 있다(Makela 등, 1981). 이와 같은 기억편차가 음주운전 경험자와 음주운전 비경험자에 따라 다른 양상을 보인다고 한다(손영미 등, 2001). 즉, 음주운전자가 비음주운전자 보다 음주량을 과소평가하는 경향이 있기 때문에 기억편차가 집단에 따라 차별적으로 적용됨에 따른 교란을 본 연구는 극복할 수 없을 것이다. 또한 본 연구는 이차자료를 분석하였기 때문에 원자료에 포함되어 있지 않지만 음주운전을 결정하는 중요한 변수들인 인지적 요인이나 사회 문화적 요인 등이 분석에서 제외되었다는 점이다. 그리고 본 연구는 단면연구(cross sectional analysis) 이므로 음주행위와 음주운전의 정확한 인과관계를 규명하는데 제한점이 있으므로, 향후 연구는 종단적 연구(longitudinal analysis)의 필요성이 제기될 수 있고, 또한 음주정책의 변화에 따른 음주율의 추이를 분석하는 것도 필요하다고 본다. 그럼에도 불구하고 본 연구는 전국적인 표본을 대상으로 사회인구학적 특성을 중심으로 음주운전과 음주행태 간의 관계를 분석하였다는 측면에서 의미가 있다고 본다.

참고문헌

- 김광기. 알코올 소비양태 및 음주운전관련문제. 건전한 음주문화 조성을 위한 심포지엄 연제집. 인제대학교 보건대학원. 1997:1-44.
- 김광기, 김상덕, 김공현. 고등학생의 음주행동과 관련요인. *보건과 사회과학* 2003;14:291-317.
- 김광기. 참여정부의 음주운전 단속. *한겨레신문*, 2003.5.24.
- 김미혜. 농촌주민의 적정음주 습관형성을 위한 보건교육 전략에 관한 연구. 대한보건협회. 보건학 종합학술대회, 2002.
- 김성호. 음주운전과 그 대책. *동아법학*. 1997; 175-192.
- 김통원. 도시직장인의 음주 및 음주운전에 관한 실태조사. *한국가족복지학* 2001;7:35-57.
- 노인철, 서문희, 김영래. 음주경제사회적 비용과 정책과제. 한국보건사회연구원 정책보고서, 1997(5).
- 박선영. 음주운전에 영향을 미치는 개인적·사회적 요인에 관한연구. 교통안전공단, 2002.
- 박은경. 음주운전 수감명령 대상자들의 변화 동기와 변화전략에 관한 연구[석사학위논문]. 서울: 이화여자대학교 대학원, 2002.
- 서문희. 음주운전 실태와 개선방안. 한국보건사회연구원 보건복지포럼, 1998;17:57.
- 신명식. 문제음주형태 관련요인 분석[석사학위논문]. 부산: 인제대학교 보건대학원, 2002.
- 이원영. 음주운전 추방을 위한 우리의 과제, 도로교통안전협회 주관, 음주운전 추방을 위한 세미나, 1998.9.3.
- 이원재. 대학생의 음주양태. *보건과 사회과학* 2001;10:79-95.
- 이원재. 음주감소를 위한 정책 방안. *한국보건사회교육학회지* 1996;13(2):97-114.
- 전준희, 임달오. 한국인의 알코올과 관련된 사망력 분석. *한국보건통계학회지* 1998;23(1):109-123.
- 조성기. 미국의 음주문화와 음주문제 대책. 한국음주문화연구센터, www.kodcar.or.kr.
- 제갈정. 한국인의 음주실태. 한국음주문화연구센터 연구보고서, 2001.
- 채규만, 류명은. 성격, 인지, 사회적환경 및 음주행동과 음주운전 관계. *한국심리학회지*. 2002;21(4):763-789.
- 우리나라의 음주문화와 알코올 문제. 주류소비자보호사업. www.kalia.or.kr
- 도로교통안전관리공단. 2002년도 교통사고통계분석. 2003.
- 통계청. 한국의 사회지표. 2003www.nos.go.kr
- Chen LH, Baker SP, Braver ER, Li G. Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16- and 17-year-old drivers. *JAMA* 2000; 283(12):1578-1582.
- Holder HD et al. Effect of community-based interventions on high-risk drinking and alcohol-related injuries. *JAMA* 2000;284(18):2341-2347.
- Ruhm CJ. Alcohol policies and highway vehicle fatalities. *J Health Econ*, 1996;5(4):435-454.
- Vollrath M, Meilinger T, Kruger HP. How the presence of passengers influences the risk of a collision with another vehicle. *Accid Anal Prev*. 2000;34(5): 649-654.
- Wagenaar AC et al. Communities mobilizing for change on alcohol: outcomes from a randomized community trial. *J Stud Alcohol* 2000;61(1):85-94.
- Wagenaar AC, Murray DM, Toomey TL. Communities mobilizing for change on alcohol(CMCA): effects of a randomized trial on arrests and traffic crashes. *Addiction* 2000;95(2):209-217.

- Wechsler H, Lee JE, Nelson TF, Lee H. Drinking and driving among college students: the influence of alcohol-control policies. *Am J Prev Med* 2003; 25(3): 212-218.
- Williams AF. Barriers and opportunities in reducing motor vehicle injuries. *Inj Prev* 2001;7(2):83-84.
- Williams AF. Views of US drivers about driving safety. *J Safety Res* 2003;34(5):491-494.
- Williams AF, Paek NN, Lund AK. Factors that drivers say motivate safe driving practices. *Journal of Safety Research* 1995;26:19-124.

<ABSTRACT>

Relationship between Drinking Behavior and Drinking Drive among Koreans

Young-Mi Park* · Hyeon-Suk Kim** · Kwang-Kee Kim*

**Graduate School of Public Health, Inje Univeristy*

***Department of Nursing, ShinHeung College*

Objective: Drinking drive is a nationally recognized social problem. This research aimed to describe the relationship between drinking behavior and drinking drive based on the social demographic characteristics.

Methods: This paper used secondary data for analyses which was derived from the national representative samples of adults; National Health and Nutrition Surveys by Korea Institute for Health and Social Affairs in 1998 and 2001. For data analyses, univariate analysis, Chi-square test and logistic regression analysis were adopted for the samples of male adults who were driving and 20 years old and more.

Results: The prevalence of drinking drive varied significantly among socio-demographic characteristics. The year prevalence rates of drinking drive were 29.1% in 1998 and 16.4% in 2001. In the rates of drinking drive, males were higher than those of females in both years. By age, twenties to thirties showed the highest ratio of drinking drive(odd ratio=18.8), compared with the sixties. Related to the occupation, the persons who were engaging in farming and fishery showed the highest ratio(odd ratio=3.73) of drinking drive in comparison to the unemployed.

Conclusions: People who drink alcohol frequently tended to have more experiences of drinking drive. In addition, the drivers who drink more amount of alcohol drinking were significantly associated with higher rates of drinking drive, as well. Strategy based on the socio-demographic characteristics may provide a promising prevention of reducing drinking drive. Community-based efforts, education, self-awareness and public-awareness to address drinking and drinking drive problems are effective in reducing drinking drive. Enacting comprehensive regulations which control drinking drive can reduce both alcohol use and drinking drive.

Key words : Drinking Drive, Alcohol Drinking Behavior, Secondary Data Analysis