음주운전 교통사고 감소를 위한 제언

장영채, 황정현

Ⅰ. 들어가며

음주운전 교통사고는 뺑소니사고, 무면허운전사고와 함께 도로 교통의 3대 악이라 불릴 만큼 심각한 사회문제를 야기하고 있다. 2000년 이후 우리나라 교통사고는 꾸준히 감소 추세를 보이고 있지만, 음주운전 교통사고는 도리어 매년 증가하고 있다.

도로교통안전관리공단의 도로교통사고비용 추계에 따르면 음주운전으로 인한 직접적인 교통사고 사상자 비용은 2005년 6,147억원으로, 전체 교통사고 사상자 비용 약 4조 3,328억원의 14.2%를 차지하고 교통경찰 예산 약 6,795억원에 육박하고 있다.

음주운전자는 물론 음주운전과 무관한 타인에게도 심각한 피해를 주는 음주운전 교통사고가 줄어들지 않는 이유로는 우리 사회의 잘못된 음주문화를 들 수 있다. 운전자들이 음주운전의 심각성을 인식하지 못하고 발생하는 피해에 대해서도 죄의식을 크게 느끼지 못하고 있다. 음주운전사고는 피해가 큰 대형사고일 경우도 많으며 음주운전사실을 은폐하기 위해 도주하는 뺑소니사고로 발전될 가능성도 배제할 수 없다. 그렇기 때문에 음주운전에 대한 강력한 단속과 처벌은 반드시 필요하고, 음주운전 교통사고의 감소를 위한 효과적인 대책들이 꾸준히 실시되어야 한다. 단속과 처벌의 강화와 더불어 사회 전반에 걸친 음주운전에 대한 관대한 동정과 용인을 허용해서는 안되며 의식개선을 통해 교통선진국 수준으로 음주운전 근절이 필요하다.

여기에서는 2000년 이후 2006년까지의 음주운전 교통사고 발생 추세와 특성을 분석하고 음주운전 교통사고를 감소하기 위한 대책을 제안하고자 한다.

장영채 : 도로교통공단 교통사고종합분석센터, cyc1218@rtsa.or.kr, 직장전화:2230-6065, 직장팩스:2230-6113
황정현 : 도로교통공단 교통사고종합분석센터, hyun1214@rtsa.or.kr, 직장전화:2230-6480, 직장팩스:2230-6113

Ⅱ. 음주운전 교통사고 특성

1. 음주운전 교통사고의 추세와 특성

1) 음주운전 교통사고의 추세

2000년 이후 우리나라 교통사고 발생건수는 꾸준히 감소(연평균 5%)하고 있지만, 음주운전 교통사고 발생건수는 2000년 2만 8,074건에서 2006년 2만 9,990건으로 연평균 1.1% 증가한 것으로 나타났다. 전체 교통사고 중 음주운전 교통사고의 점유율은 2000년 9.7%에서 2006년 14%로 4.3% 상승하였다. 음주운전 교통사고로 인한 사망자는 2000년 1,217명에서 2006년에는 920명으로 감소했지만, 전체교통사고 사망자 중 음주운전 교통사고 사망자 비중은 2000년 11.9%에서 2006년 14.5%로 높아졌다. 〈표 1〉에서 음주운전 교통사고가 줄어들다가 2003년과 2006년에 증가한 것은 도로교통법 위반사범에 대한 특별 사면도 영향을 주었을 것으로 추측된다[1].

〈표 1〉 음주운전 교통사고 추세

구분	발생건수			사망자			부상자	
	(건)	전년 대비	점유율*	(명)	전년 대비	점유율*	(명)	전년 대비
계	190,878	-	-	6,946	-	-	333,796	-
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	15.9

* 점유율 : 음주교통사고 발생건수(or 사망자수) / 전체교통사고 발생건수(or 사망자수) × 100

1) 이원영(2007), "음주운전 단속 기준 및 처벌 강화 방안" 세미나 발표자료, 도로교통안전관리공단, pp. 5.
(2003년 : 월드컵 성공기념 도로교통법위반사범 포함 특별사면 481만여 명(2002. 7. 9)
2006년 : 도로교통법 위반사범 포함 특별사면 420만여 명 (2005. 8.15))

2) 계절별 발생현황

2000년 이후 음주운전 교통사고의 계절별 추세를 살펴보면 〈표 2〉에서와 같이 가을철(9월, 10월, 11월)의 사고비율이 2005년 27.5%, 2006년 28.9% 등으로 다른 계절에 비해 높음을 알 수 있다. 이는 가을 행락철을 맞아 여행이 증가하고 행락지에서 들뜬 기분에 음주 후 운전이 안전운전에 영향을 미치는 것을 인식하지 못하고 있음을 시사해 주고 있다.

〈표 2〉 계절별 음주운전 교통사고 발생건수 (구성비 : %)

구분	계	봄	여름	가을	겨울
계	190,878	48,346	49,091	51,114	42,327
구성비	100	25.3	25.7	**26.8**	22.2
2000	28,074	7,700	6,564	7,189	6,621
구성비	100.0	**27.4**	**23.4**	**25.6**	23.6
2001	24,994	6,126	6,589	6,361	5,918
구성비	100.0	24.5	**26.4**	**25.5**	23.7
2002	24,983	5,979	6,019	7,076	5,909
구성비	100.0	23.9	**24.1**	**28.3**	23.7
2003	31,227	8,768	8,677	8,004	5,778
구성비	100.0	**28.1**	**27.8**	**25.6**	18.5
2004	25,150	6,304	6,460	6,533	5,853
구성비	100.0	**25.1**	**25.7**	**26.0**	23.3
2005	26,460	6,353	6,825	7,272	6,010
구성비	100.0	24.0	**25.8**	**27.5**	22.7
2006	29,990	7,116	7,957	8,679	6,238
구성비	100.0	23.7	**26.5**	**28.9**	20.8

또한 사고발생이 많은 가을철 음주운전 교통사고를 요일별로 살펴보면 〈표 3〉에서와 같이 토요일과 일요일의 주말 음주운전 교통사고의 비율이 높게 나타나고 있다. 주말이 평일에 비해 음주운전 발생건수의 비율이 높은 것은 각종 모임 및 행사가 평일보다는 주말에 많고 회식에서 운전자에게도 술잔을 권하는 풍토가 좀처럼 사라지지 않고 있기 때문이다. 우리나라의 음주문화는 음주운전을 교통선진국에 비해 덜 고려하는 후진성을 면하지 못하고 있다. 음주운전 교통사고의 요일별 분포를 보면 수요일부터 일요일까지 계속 증가하다가 월요일에서야 감소하는 경향을 보이고 있다.

〈표 3〉 가을철 요일별 음주운전 교통사고 발생건수 (구성비 : %)

구분	계	일	월	화	수	목	금	토
계	51,114	8,945	5,956	6,694	6,711	6,992	7,245	8,571
구성비	100.0	**17.5**	11.7	13.1	13.1	13.7	14.2	**16.8**
2000	7,189	1,255	885	926	1,000	998	966	1,159
구성비	100.0	**17.5**	12.3	12.9	13.9	13.9	13.4	**16.1**
2001	6,361	1,190	767	851	872	864	847	970
구성비	100.0	**18.7**	12.1	13.4	13.7	13.6	13.3	**15.2**
2002	7,076	1,380	803	875	854	998	1,012	1,154
구성비	100.0	**19.5**	11.3	12.4	12.1	14.1	**14.3**	**16.3**
2003	8,004	1,304	918	1,121	1,048	1,134	1,162	1,317
구성비	100.0	**16.3**	11.5	14.0	13.1	14.2	**14.5**	**16.5**
2004	6,533	1,128	795	867	858	810	927	1,148
구성비	100.0	**17.3**	12.2	13.3	13.1	12.4	14.2	**17.6**
2005	7,272	1,178	792	949	940	951	1,133	1,329
구성비	100.0	**16.2**	10.9	13.1	12.9	13.1	**15.6**	**18.3**
2006	8,679	1,510	996	1,105	1,139	1,237	1,198	1,494
구성비	100.0	**17.4**	11.5	12.7	13.1	**14.3**	13.8	**17.2**

또한 〈표 4〉와 같이, 가을철 주말의 음주운전 교통사고를 시간대로 보면 0~2시 시간대가 16.6%로 가장 높고, 22~24시 시간대 13.7%, 2~4시 시간대가 13.0%의 순으로 높게 나타났다. 오후 6-8시 시간대에 11.6%로 0~2시 시간대까지 증가하다가 점점 감소하는 추세를 보이고 있다.

〈표 4〉 가을철 주말 시간대별 음주운전 교통사고 발생건수 (구성비 : %)

구분	계	00-02	02-04	04-06	06-08	08-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24
계	17,516	2,900	2,284	1,671	1,182	576	324	335	621	1,096	2,032	2,090	2,405
구성비	100.0	**16.6**	**13.0**	**9.5**	6.7	3.3	1.8	1.9	3.5	6.3	**11.6**	**11.9**	**13.7**
2000	2,414	419	328	225	139	57	41	41	70	158	293	307	336
구성비	100.0	**17.4**	**13.6**	**9.3**	5.8	2.4	1.7	1.7	2.9	6.5	**12.1**	**12.7**	**13.9**
2001	2,160	338	301	235	149	78	43	50	71	133	245	236	281
구성비	100.0	**15.6**	**13.9**	**10.9**	6.9	3.6	2.0	2.3	3.3	6.2	**11.3**	**10.9**	**13.0**
2002	2,534	399	320	271	198	86	40	48	100	158	296	272	346
구성비	100.0	**15.7**	**12.6**	**10.7**	7.8	3.4	1.6	1.9	3.9	6.2	**11.7**	**10.7**	**13.7**
2003	2,621	414	332	235	179	76	50	48	106	181	328	320	352
구성비	100.0	**15.8**	**12.7**	**9.0**	6.8	2.9	1.9	1.8	4.0	6.9	**12.5**	**12.2**	**13.4**
2004	2,276	362	298	212	150	82	36	39	88	122	269	300	318
구성비	100.0	**15.9**	**13.1**	**9.3**	6.6	3.6	1.6	1.7	3.9	5.4	**11.8**	**13.2**	**14.0**
2005	2,507	422	356	225	170	92	52	58	71	148	283	296	334
구성비	100.0	**16.8**	**14.2**	**9.0**	6.8	3.7	2.1	2.3	2.8	5.9	**11.3**	**11.8**	**13.3**
2006	3,004	546	349	268	197	105	62	51	115	196	318	359	438
구성비	100.0	**18.2**	**11.6**	**8.9**	6.6	3.5	2.1	1.7	3.8	6.5	**10.6**	**12.0**	**14.6**

3) 음주운전자의 특성

음주운전자를 성별·연령층별로 보면, 여성운전자와 고령운전자의 구성비가 증가하고 있다. 〈표 5〉에서와 같이, 여성의 음주운전 교통사고 구성비가 2000년 4.7%에서 2006년 8.2%로 증가하였고, 61세 이상 연령층의 음주운전 교통사고 구성비가 2000년 1.5%에서 2006년 3.3%로 2배 이상이나 증가한 것으로 나타났다. 음주운전 교통사고를 발생시킨 운전자의 연령층은 31-40세가 가장 많으며, 40세 이하의 음주운전 교통사고는 감소하고 있지만, 41세 이상은 증가하고 있는 추세를 보이고 있다.

〈표 5〉 음주운전 교통사고 발생건수 성별, 연령별 구성비 추세 (단위 : %)

연도	계	성별		연령별					
		남	여	20세 이하	21~30세	31~40세	41~50세	51~60세	61세 이상
2000	100.0	95.3	4.7	3.8	31.3	34.1	22.2	7.1	1.5
2001	100.0	94.2	5.8	4.0	32.1	32.5	22.6	6.9	2.0
2002	100.0	93.1	6.9	3.4	31.5	31.5	24.4	7.2	1.9
2003	100.0	92.2	7.8	3.1	28.9	31.9	25.9	8.0	2.2
2004	100.0	92.4	7.6	2.5	26.8	31.4	27.6	8.9	2.8
2005	100.0	92.3	7.7	1.8	26.0	31.4	28.3	9.4	3.1
2006	100.0	91.8	8.2	1.8	25.5	30.0	28.9	10.6	3.3

이와 같은 추세로 전체 여성운전자의 사고에서 여성운전자 음주운전 교통사고가 차지하는 비율도 동기간 4.6%에서 7.8%로 증가한 것으로 나타났다. 2000년 이후 여성운전자 교통사고는 연평균 1.6%밖에 증가하지 않았지만, 도리어 여성운전자 음주운전 교통사고는 연평균 증가율은 무려

〈표 6〉 여성운전자 교통사고 발생추세

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	연평균 증가율
여성운전자 교통사고	28,728	28,832	28,936	35,364	33,341	31,589	31,648	1.6%
여성운전자 음주운전 교통사고	1,314	1,446	1,712	2,434	1,912	2,038	2,469	11.1%
점유율	4.6	5.0	5.9	6.9	5.7	6.5	7.8	

11.1%에 이르고 있다. (〈표 6〉 참고)

한편, 고령화 사회의 전환으로 65세 이상 고령운전자의 음주운전 교통사고가 급격하게 증가하고 있다. 2000년 이후 고령운전자의 교통사고는 13.3% 증가하였지만, 고령운전자의 음주운전 교통사고는 19.4%의 증가추세를 보이고 있다. (〈표 7〉 참고)

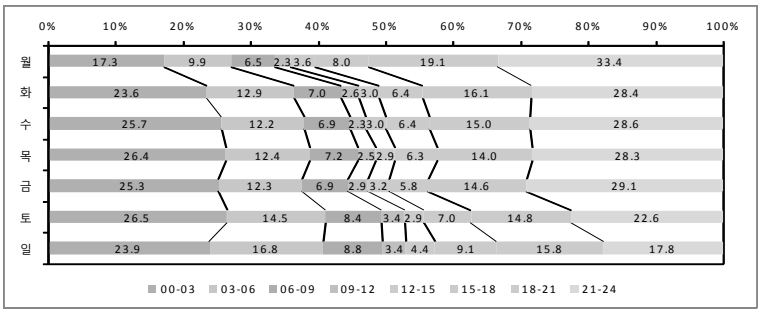
〈표 7〉 고령운전자 교통사고 발생추세

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	연평균 증가율
고령운전자 교통사고	3,375	3,768	3,810	4,562	5,184	6,111	7,131	13.3%
고령운전자 음주운전 교통사고	165	205	185	261	310	368	477	19.4%
점유율	4.9	5.4	4.9	5.7	6.0	6.0	6.7	

2. 2006년 음주운전 교통사고 분석

1) 요일・시간대별

요일별・시간대별 음주운전 교통사고 발생건수 구성비를 3시간 간격으로 분석하면, 〈그림 1〉에서와 같이 평일의 경우 21시에서 24시까지의 저녁 시간대의 음주운전 교통사고가 많고, 주말의 경우에는 자정부터 새벽 3시까지의 새벽 시간대의 음주운전 교통사고가 많은 것으로 나타났다.



〈그림 1〉 요일별・시간대별 음주운전 교통사고 발생건수 구성비

이는 주말의 경우 저녁부터 시작된 술자리가 다음날 새벽까지 이어진 후 운전자가 음주운전의 위험성을 무시하거나 인식하지 못하고, 새벽 시간대에 운전대를 잡는 경향이 많기 때문이다.

2) 혈중알코올농도별

음주운전 교통사고에서 운전자의 혈중알코올농도별로 발생건수와 사망자수를 보면 〈표 8〉과 같다. 혈중알코올농도 0.05% 미만의 음주상태에서 운전으로 발생한 교통사고 건수는 0.2%에 불과하지만, 사망자 발생비율이 2.6%로 높아 사고발생시 심각도가 상대적으로 더 높게 나타났다.

〈표 8〉 혈중알코올 농도별 교통사고 발생건수와 사망자수 (구성비 : %)

구분	총계	0.05% 미만	음주운전									측정불능	정상운전	기타
			소계	0.05-0.09	0.10-0.14	0.15-0.19	0.20-0.24	0.25-0.29	0.30-0.34	0.35	측정불응			
발생건수	213,745	467	29,990	4,564	9,136	9,579	4,524	1,237	267	78	605	195	180,607	2,486
구성비	100.0	0.2	14.0	2.1	4.3	4.5	2.1	0.6	0.1	0.0	0.3	0.1	84.5	1.2
사망자수	6,327	164	920	164	253	254	168	54	16	5	6	18	5,154	71
구성비	100.0	2.6	14.5	2.6	4.0	4.0	2.7	0.9	0.3	0.1	0.1	0.3	81.5	1.1

3) 면허취득경과년수별

면허경과년수별로는 〈표 9〉에서 같이 5년 미만의 운전자의 경우 음주운전 교통사고 발생건수의 구성비가 34.3%로 전체 교통사고 24.2%에 비해 상대적으로 높은 것으로 나타났다. 5년이상 10년 미만의 경우도 각각 23.1%와 19.8%로 나타나지만 10년 이상부터는 상대적으로 낮게 나타나고 있다.

〈표 9〉 면허경과년수별 전체 교통사고 및 음주운전 교통사고 발생건수 구성비

구분	계	1년 미만	2년 미만	3년 미만	4년 미만	5년 미만	10년 미만	15년 미만	15년 이상	무면허	기타/불명
음주 교통사고	100	6.6	6.4	5.5	5.3	10.5	23.1	16.4	15.0	10.7	0.5
전체 교통사고	100	4.5	4.2	3.9	3.7	7.9	19.8	19.2	27.5	5.1	4.3

4) 연령층별

음주운전 교통사고에서 음주운전자를 연령층별로 보면 〈표 10〉과 같다. 교통사고 치사율[2]을 보면, 20세 이하 음주운전자 교통사고의 경우 7.2%, 61세 이상 4.8%, 51-60세 4.2%로 전체 음주사고 치사율 3.1%에 비해 높게 나타나 이들 연령에 대한 대책이 필요함을 알 수 있다.

〈표 10〉 연령별 음주운전 교통사고 발생건수와 사망자수 (구성비 : %)

구분		계	20세 이하	21-30세	31-40세	41-50세	51-60세	61세이상
발생건수		29,990	530	7,662	8,990	8,661	3,166	981
	구성비	100.0	1.8	25.5	30.0	28.9	10.6	3.3
사망자수		920	38	224	241	238	132	47
	구성비	100.0	4.1	24.3	26.2	25.9	14.3	5.1
	치사율	3.1	7.2	2.9	2.7	2.7	4.2	4.8

특히 〈그림 2〉에서 같이 20세 이하와 61세 이상의 경우 음주상태에서 이륜차 운전시 교통사고가 다른 연령대에 비해 상대적으로 높은 편이다. 차종별 음주운전 교통사고를 보면, 승용차 73.2%, 화물차 15.6%, 승합차 4.8%, 이륜차 3.2%인데 비해, 20세이하와 61세 이상의 이륜차 음주운전 교통사고는 각각 21.3%, 18.8%로, 전체 이륜차 음주교통사고 구성비 3.2%에 비해 6-7배 높게 나타났다.

〈그림 2〉 연령별 · 차종별 음주운전 교통사고 발생건수 구성비

2) 치사율 = 교통사고 사망자수 / 교통사고 발생건수 × 100

3. 시사점

우리나라의 교통사고는 2000년을 정점으로 감소추세이지만 음주사고는 도리어 증가하고 있어, 음주운전 교통사고 감소를 위한 대책이 시급히 요구되고 있다.

몇 년 전 음주운전을 포함한 도로교통법 위반 사범에 대한 특별 사면은 오히려 음주운전 사고의 증가를 초래하였으며, 또한 특별 사면 결과 상습음주운전자 대책의 일환으로 검찰에서 도입한 음주운전 삼진아웃제도의 실효성을 낮추는 원인이라는 주장도 있다.[3)]

2000년부터 2006년까지 음주운전 교통사고를 분석한 결과 음주운전 교통사고는 주로 가을행락철에 많이 발생되며, 주말 심야시간에 집중되고 있다. 수요일부터 증가하기 시작하여 일요일에 최대 발생건수를 기록하다가 월요일에 감소하는 추세를 보이고 있다.

음주운전자는 상대적으로 여성이 많아지고 연령별로는 고령화 추세에 따라 65세 이상의 노인이 많아지고 있다. 이러한 추세에 걸맞는 음주운전 대책이 요구되어지고 있다. 단속 및 홍보 등 음주운전에 대한 대책은 관련 통계 분석을 통해 합리적으로 접근할 필요가 있다.

2006년 음주운전 교통사고를 분석해보면, 운전면허 정지처분까지는 이르지 못하는 혈중알코올농도 0.05% 미만의 음주상태에서 교통사고가 심각한 인명피해를 가져오고 있다. 전체 교통사고에서 0.2%에 불과하지만 사망자는 전체 교통사고 사망자의 2.6% 차지하고 있다. 현행 법규상 비록 음주운전으로 분류되고 있지 않지만, 사고 발생시 피해가 심각한 실정이다. 면허 취득경과년수를 기준으로 보면 5년 미만의 경우가 34.3%나 차지하고 있다. 음주운전 운전자의 연령층을 많은 순서로 보면 31-40세, 41-50세, 21-30세 순이었다. 비록 점유율은 낮지만 20세 이하와 61세 이상의 음주운전 교통사고가 상대적으로 높은 치사율을 보여주고 있다. 특히 이륜차의 음주운전 사고에서 20세 이하와 61세 이상의 운전자의 비중은 높게 나타나고 있다. 비록 단속의 손길이 잘 미치지 못하는 이륜차의 경우라도 이 연령층에 대한 각별한 관심과 단속이 시급하다.

---

3) 이원영, 전게서, p. 8.

Ⅲ. 각국의 음주운전 규제 현황

이원영(1998)에 따르면, 음주 문화는 각국의 정치, 경제, 사회 및 문화에 따라 다르며 그에 따른 규제 역시 다르다고 하였다.[4)]

대부분의 나라에서 음주운전의 법적 기준치로서 혈중알코올농도 또는 호흡중알코올농도를 채택하고 있다.[5)] 일반운전자에게 적용하는 음주운전의 최저 기준치를 우리나라의 혈중알코올농도 중 %로 환산해보면, 0.02%에서 0.10%로 나타났다.

1. 미국

미국은 음주운전의 법적기준치를 0.10%(일부 주 0.08%)로 규정하고 있다. 하지만, 21세 이하의 청소년에 대해서는 0.02%(일부 Zero-BAC[6)])로 일반 운전자와 차등 BAC(Blood Alcohol Concentration)를 적용하고 있다. 상습음주운전자에 대한 처벌 기준은 주마다 다르지만, BAC수준과 위반횟수가 동시에 고려되어 벌칙이 강화된다. 또한, 대부분의 주에서 음주운전자에 대한 운전자 재교육 과정의 이수를 요구하고 있다.

2. 일본

일본은 2002년부터 혈중알코올농도 0.03%이상인 경우 주기 운전으로 간주하여 벌점과 면허정지를 부여함으로써 음주운전에 대한 기준치가 낮은 나라 중 하나이다. 음주운전의 경우, 1차 위반시 주기운전과 주취운전[7)]으

4) 이원영(1998), "음주운전추방을 위한 우리의 과제" 음주운전 추방을 위한 세미나, 도로교통안전협회, p81.
5) 배상훈(2003), "음주운전 규제정책의 효과분석 : 삼진아웃제도를 중심으로", 석사학위논문, 성균관대대학원. p32-37.
6) Zero-BAC : 혈중알코올농도가 0.00%인 상태
7) 주취운전 : 알콜의 영향으로 정상적인 운전을 할 수 없는 상태에서 운전을 한 경우를 의미하며, 법적으로 운전자의 BAC를 정하고 있지 않다. 따라서 알코올로 인한 중독증상을 일으키거나 정상적인 운전을 할 수 없는 경우, 알코올 보유량이 도로교통법 시행령에서 정한 요건을 충족하고 있지 않아도 처벌의 대상이 된다.

로 구분하여 처벌한다. 주기운전의 경우에는 1년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금과 벌점 6점에 처하고, 주취운전의 경우에는 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금과 벌점 15점을 부여한다. 상습음주운전자에 대해서는 가중처벌을 규정하고 있지는 않지만, 3년 이내에 면허정지 이상의 위반을 반복하는 경우에 실질적으로 가중처벌을 하고 있다. 또한 음주운전으로 면허가 정지된 경우, 정지처분자 강습을 그리고 면허가 취소된 경우 취소처분자 강습을 이수해야 한다.

3. 영국

영국의 음주운전 법적기준치는 BAC 0.08%이다. BAC 0.20%이상 또는 10년 내 2번 이상의 음주운전 또는 측정거부 등의 고위험 위반자가 면허를 회복하기 위해서는 의학적 검사를 통과하는 것을 필수조건으로 하고 있고, 피해자가 사망한 경우에는 음주운전자에 대한 유죄형량을 부과하는 등의 정부대책으로 전체 교통사고 중 음주운전 교통사고의 비율이 점점 낮아지는 추세이다. 음주운전 처벌은 1차 위반시 5,000파운드까지의 벌금을 부과하며, 2회 이상 위반시 최근 10년간 음주운전 위반이 있는 경우 최소 3년간 면허정지 또는 6개월까지의 금고가 가능하다. 주취운전자를 위해서 재교육 과정이 운영되고 있다.

4. 호주

호주는 음주운전의 법적기준치를 BAC 0.05%로 규정하고 있다. 주별 기준은 다르지만, 일반적으로 25세 이하의 초보운전자와 면허취득 3년 이내의 운전자는 0.02%로 기준치를 강화・운영하고 있다. 음주운전에 대한 처벌은 알코올 농도(저범위 0.05%이상 0.08%미만, 중범위 0.08%이상 0.15%미만, 고범위 0.15% 이상)에 따라 달리 적용하고 있으며, 위반횟수에 따라 높은 벌점이 높아진다. 운전자의 재교육에 대한 규정은 없으나, 법원에서는 특정한 프로그램을 이수할 것을 권고한다.

5. 캐나다

캐나다의 형법은 BAC를 0.08%로 규정하고 있다. 일부 주에서는 초보 및 젊은 운전자에게 Zero-BAC 또는 0.01%의 기준치를 적용하고 있다. 또한, 상습음주운전자들의 재발을 방지할 목적으로 2회 이상의 음주운전자에 대해서는 가중처벌을 하고 있다.

6. 프랑스

프랑스는 단순위반인 경우 0.05%, 벌점위반인 경우 0.08%으로 기준치를 적용하고 있다. 또한 BAC수치에 따른 음주운전자의 처벌이 다르고, 상습위반시 가중처벌되는 특징이 있다. 음주운전자에 대한 재교육 과정은 의무사항은 아니나 판사가 권고할 수 있다. 하지만 면허를 재취득하고자 할 경우 의료위원회의 진단과 시험을 통과해야만 면허 재발급이 가능하다.

7. 독일

독일의 음주운전에 대한 처벌기준은 일반위반일 경우 0.05%, 형사위반일 경우 0.11%이다. BAC수준에 따라 벌점이 차등 부과된다. 초보운전자에 대해서는 Zero-BAC (0.00%)의 법안이 통과되어 2007년 8월 1일자로 발효되었다[8].

8. 스웨덴

스웨덴은 서구에서 가장 낮은 음주운전 기준치를 적용하는 나라로, 1990년에 처음으로 0.05%에서 0.02%로 음주기준을 강화하였다. 또한, 음주운전시 BAC에 따라 처벌 강도가 차등 부과한다. 최근에는 상습주취운전자의 공식적인 금고형과 함께 전자 감시장치를 통한 가정 내 유치도 이루어지고 있다. 음주운전자는 진단서를 제출해야 하고, 문제 음주자는 재교육 프로그램을 수료해야 한다.

8) ETSC(2007), "Drink Driving Monitor" ETSC's Newsletter, July 2007, p2.

Ⅳ. 음주운전 교통사고의 감소 방안

1. 음주운전에 대한 사회적 의식개선

OECD국가별 15세 이상 인구 1인당 연간 순수 알코올 소비량은, 2002년도 기준으로 프랑스가 1인당 순수 알코올 소비량이 14.8ℓ로 가장 많았고 룩셈부르크 14.7ℓ, 아일랜드 14.3ℓ순으로 높게 나타났다. 우리나라의 경우 9.2ℓ로 OECD 회원국 중 중간 수준이다[9].

우리나라보다 알코올 소비량이 많은 유럽의 국가들은 Zero-BAC가 아닌 경우 절대 운전을 해서는 안된다는 사회적 인식이 형성되어 음주운전 교통사고가 획기적으로 감소하고 있다.[10]

음주운전을 감소시키기 위해서는 운전자들이 음주운전 교통사고 현장을 직접 목격하거나 영상매체를 통한 간접경험을 통해서 음주운전에 대한 경각심을 갖게해야 한다. 음주운전자들은 음주가 안전운전에 미치는 영향을 과소평가하는 경향이 있다. 다시 말해 음주운전사고와 같은 부정적 결과를 자기 스스로 통제할 수 있다고 생각한다.

한편으로 음주운전으로 인한 처벌 및 단속의 강화는 대체적으로 단기적인 억제효과만 있기 때문에[11] 수치이론(Shaming Theory)[12]을 이용한 방안을 도입할 필요가 있다. 음주운전자들의 신상을 공개하며 일정기간 음주운전차량이라는 스티커를 부착, 사회적으로 깊은 관계를 맺고 있는 사람들 앞에서 음주운전사실을 공개 사과하도록 한다.

현재 우리나라는 여성의 사회참여확대와 고령화사회로 여성운전자와 고령운전자들이 크게 증가하고 있지만 이들이 음주운전 교통사고의 심각성을 잘 인식하지 못하고 있다. 특히 20세 이하와 61세 이상의 이륜차 음주운전자들에 대한 의식개선이 시급한 실정이다.

---

9) 보건복지부(2005), "절주 및 알코올 정책 수립을 위한 지표개발", p.61.

10) 1997년에서 2005년까지 체코 11.3%, 벨기에 9.4%, 독일 6.2%의 높은 음주사고 감소율을 보였다. (ETSC(2007), "Drink Driving Monitor" ETSC's Newsletter, July 2007, p1.)

11) 양성영(2007), "음주운전 감소방안에 관한 연구", 교수연구논문집 2002, 도로교통안전관리공단, p266.

12) 범죄억제이론으로 수치이론은 사람들이 범죄를 회피하는 가장 큰 이유가 체포나 처벌의 두려움 때문이 아니라 범죄 행위 자체가 혐오스럽고 수치스럽기 때문이라는 사실에 기초하고 있다.

규제대상은 아니더라도 심각한 인명피해를 가져오는 혈중알코올농도 0.05% 미만 음주상태 운전자들을 음주운전 교통사고 위험군(群)으로 분류하여 지속적인 관리가 필요하다. 이들에게 음주운전이 가져오는 심각한 피해와 사회적 책임을 인식시키는 교육과 홍보 프로그램을 국가적 차원에서 마련해야 한다.

2. 음주운전을 반대하는 시민단체의 육성

미국의 경우, 반음주운전 단체의 활동이 매우 활발하다. 그 대표적인 예로 1980년 Candy Lightner에 의해 창설된 MADD(Mothers Against Drunk Driving) 즉 음주운전에 반대하는 어머니들이라는 NGO단체로 2005년 현재 약 200만명의 회원이 가입되어 있다. 주요 정책은 음주운전을 줄이기 위한 노력, 음주운전 피해자 지원과 미성년자 음주 예방활동, 음주운전에 대한 법 강화, 그리고 시민들을 교육시키는 운동을 하고 있다. 이들의 활동으로 인해 2,000개 이상의 반음주운전 법안이 만들어졌으며, 합법적 음주 연령이 21세로 상향 조정되었다. 이들의 헌신적인 노력을 통해 미국내 많은 음주 관련 제도가 변화되었고 많은 사고가 예방되었다.

그 외에도 Doris Aiken에 의해 1978년에 창설된 RID(Remove Intoxicated Drivers), 고등학생들의 조직인 SADD(Students Against Drunk Drivers), 대학생들의 조직인 BACCHUS(Blood Alcohol Consciousness Concerning Health of University Students) 그리고 NIPID(National Coalition to Prevent Impaired Driving) 등이 많은 활동을 하고 있다.

반면, 우리나라의 경우 경찰과 시민단체에서 올바른 음주문화 정착을 위한 음주운전 예방캠페인이 진행되고 있지만, 일회성 캠페인으로 그치고 있어, 체계적이고 지속적인 예방활동을 위해서는 미국의 MADD와 같이 음주운전으로 피해를 당한 사람들을 중심으로 한 조직의 결성과 육성이 필요하다.

최근 교통문화운동본부가 시작한 "Smart Driving"의 'Don't drink & drive' 운동이 지속되기 위해서는 주류판매업의 사회적 책임만 강조되어서는 안되며 전국민의 관심과 참여를 필요로 하고 있다[13].

13) http://www.smartdriving.co.kr

3. 우리나라 음주운전 단속제도 개선

교통법규위반의 빈도는 위반시 단속당할 확률과 처벌의 강도가 높아짐에 따라 감소한다[14]. 즉 음주운전에 대해서는 때와 장소를 가리지 않는 상시 단속체계와 엄중한 처벌이 음주운전을 추방하는 결정적인 역할을 한다.

하지만 처벌에 관한 시행효과를 분석한 연구에서는 공통적으로 음주운전에 의한 처벌이나 단속의 강화는 대체로 단기적인 억제 효과에 그친다고 하였다[15]. 음주운전 교통사고를 줄이기 위해서는 경찰의 지속적인 단속도 중요하지만, 음주 규제정책 시행 후의 효과를 지속적으로 분석하여 정책의 효과가 사라지기 전에 새로운 정책을 수립해 나아가는 것이 필요하다. 현재 우리나라의 음주운전에 대한 단속제도에 대한 개선방안 을 제도적 측면에서 다음과 같이 제시한다.

첫째, 음주운전을 하면 단속이 된다는 의식을 심어주기 위해 음주운전에 대한 적발율을 높여야 한다. 음주운전 교통사고가 가을철에 많이 발생되며, 주말과 휴일, 그리고 야간 시간대에 집중되는 것을 고려하여 시의적절한 단속계획을 수립하여 집중적인 단속을 하여야 할 것이다. 무작위로 지점과 시간을 달리해서 단속하는 상시단속체계의 확립은 음주운전단속을 피할 것이라는 운전자의 요행이 없어질 것이다.

둘째, 음주운전 단속기준을 강화할 필요가 있다. 일본의 경우 음주운전단속기준을 0.05%에서 2002년 0.03%로 강화한 이후, 음주운전 교통사고가 급격히 감소하고 있다.[16] 우리나라의 경우 혈중알코올농도 0.05% 이하 음주 상태의 운전으로 인한 교통사고는 발생건수에 비해 사망자 발생비율이 높아 사고의 심각도가 높게 나타났다. 0.05% 이하의 낮은 BAC 수준에서도 일부 개인에게 있어서는 주의분할, 심리운동기능, 경계력 등에 손상이 있을 수 있다. 따라서, 현재 규제기준치인 혈중알코올농도 0.05%를 0.03%로 강화를 검토할 필요가 있다. 단속기준의 강화는 술 한두 잔이라도 마시면 음주운전으로 단속되기 때문에 아예 운전을 포기하게 될 것이다.

술에 대한 내성이 적은 청소년, 초보운전자나 2회 이상의 상습음주운전

14) 장영채,(1999) "교통단속 최적화방안 연구", 교통안전연구논집, 제18권, 도로교통안전관리공단.
15) 양성영, 전게서, p266.
16) 2006년의 음주운전 교통사고가 2002년에 비해 42% 감소했다.
(警察廳交通局(2007), "平成１８年中の交通事故の發生狀況", p36)

자 등에게는 외국에서와 같이 현행보다 강화된 혈중알코올농도를 적용하는 방안을 추진해야 한다[17].

셋째, 음주운전에 대한 처벌은 음주운전 위반 횟수, 음주운전 당시의 혈중알코올 농도 등에 따른 가중처벌이 일반적인 추세이다. 상습음주운전자들의 경우에는 알코올 중독 등의 문제를 지니고 있을 가능성이 크기 때문에, 우리나라 도로교통법 상에 누범자에 대한 가중처벌 조항을 신설해야 한다.

넷째, 상습위반자에 대한 알코올 시동잠금장치(BAIID 또는 IDD: Breath Alcohol Ignition Interlock Device)의 사용이 필요하다. 상습음주운전자 등에 대해서는 본인 소유의 차량에 시동잠금장치를 장착할 때에만 운전을 할 수 있도록 함으로서 음주운전을 근원적으로 차단할 수 있다.

다섯째, 음주운전자들의 재범을 막기위해 위반자 교육 및 취소자 교육을 실시하고 있으나, 상습음주운전자에 대한 진단과 치료를 요구하는 절차를 마련해야 한다. 특히 상습음주운전으로 면허가 취소된 사람에게 진단과 치료를 요구함으로써, 국민의 알코올 문제에 대한 인식을 높이는 계기가 될 것이다.

여섯째, 음주운전자의 동승자에 대한 처벌규정을 신설해야 한다. 대법원에서도 "자동차에 같이 탄 사람이 운전자와 함께 술을 마시고 승차했을 때 비록 술에 취한 운전자의 과실로 교통사고가 일어났다 하더라도 이러한 경우에는 공동정범으로 같이 탄 사람에게도 형사책임을 물어야 한다" (대법원 판결 1978. 8.21. 과실의 공동정범에 관한 법리)는 판결이 있다.

Ⅴ. 나오며

음주운전 사고를 감소시키기 위해서는 도로교통법 위반사범 사면과 같은

17) 국가별 운전자에 따른 음주운전 단속기준(한계치)

국가명	한계치	적용대상
호주	0.02%	예비면허, 19-25세 이하, 면허취득 3년 미만
오스트리아	0.01%	20세 이하, 면허취득 2년 미만, 이륜차운전자, 7.5t 이상
캐나다	0.00%	일부주에서 면허취득 20개월 이하 초보운전자
네덜란드	0.02%	초보운전자, 면허 정지자
스페인	0.03%	경력2년 이하, 면허정지 후 2년 이내, 직업운전자
독일	0.00%	초보운전자
미국	0.02%	21세 이하

(이원영(2007), 전개서, p9.)

일시적 선심성 정책을 회피해야 하며, 단순히 처벌의 강화와 같은 대책만으로 접근해서는 안된다. 음주운전의 주요원인인 음주 후 자기과신에 따른 음주운전 이행의 억제, 음주운전의 적발 및 차단, 처벌을 통한 재발 억제, 교육 등을 통한 행동 변화 등 여러 측면에서 유기적인 대책을 종합적으로 실시해 음주에 대한 부정적 인식을 사회 전반에 심어주는 것이 가장 중요하다.

이를 위해, 우리나라도 미국의 MADD와 같은 NGO를 활성화시키고 교통안전관련 시민단체들이 제공하는 정보와 교통장애인의 경험담을 교훈으로 사회적 의식개선 캠페인을 지속적으로 추진해 나가야 할 것이다.

음주운전 교통사고를 줄이기 위한 경찰의 지속적인 단속도 중요하지만, 음주 규제정책 시행 후의 효과를 지속적으로 분석하여 정책의 효과가 사라지기 전에 새로운 정책을 수립해 나아가는 것이 필요하다.

그러기 위해 과학적 분석을 통하여 음주다발지역에 대한 표적단속을 실시, 음주단속기준을 차별화 및 강화, 상습운전자에 대한 처벌 강화 등 여러 대책에 대한 실효성을 종합적으로 검토하여 시행해 나아가야 할 것이다.

우리나라는 10년 후 자동차 1만대당 사망자를 1.5명 이내로 줄여 OECD 국가의 10위권 진입을 목표로 하는 비전을 가지고 있는 만큼, 선진국 수준의 복지와 안전을 위해서는 도로상에서 음주운전을 사라지게 하는 것이 선행되어야 한다.

참고문헌

1. 배상훈(2003), “음주운전 규제정책의 효과분석 : 삼진아웃제도를 중심으로”, 석사학위논문, 성균관대대학원.
2. 양성영(2002), “음주운전 감소방안에 관한 연구”, 교수연구논문집 2002, 도로교통안전관리공단.
3. 이원영(1998), “음주운전추방을 위한 우리의 과제”, 음주운전 추방을 위한 세미나, 도로교통안전협회.
4. 이원영(2007), “음주운전 단속 기준 및 처벌 강화 방안”, 세미나 발표자료, 도로교통안전관리공단.
5. 이현주(2006), “음주운전자 특성분석”, 교통정책연구, 제13권 1호.
6. 장영채(1999), “교통단속 최적화방안 연구”, 교통안전연구논집, 제18

권, 도로교통안전관리공단.
7. 전대양(2004), “음주운전 단속과 개입기법의 다양화 방안”, 행정논집 제31집, 동국대학교행정대학원.
8. 경찰청, “교통사고 통계”, 각년도판.
9. 도로교통안전관리공단(2006), “05 도로교통 사고비용의 추계와 평가”.
10. 보건복지부(2005), “절주 및 알코올 정책 수립을 위한 지표개발”.
11. 警察廳交通局(2007), “平成１８年中の交通事故の發生狀況”.
12. ETSC(2007), "Drink Driving Monitor", ETSC's Newsletter, July 2007.
13. http://www.madd.org/
14. http://www.etsc.be/
15. http://www.smartdriving.co.kr/

장영채

황정현