

## 상습음주운전자와 단순음주운전자 음주운전성향 비교 연구

A Comparative Study of the Drunk Driving Inclination  
Between Inveterate Drunk Drivers and Simple Drunk Drivers



박상호



장석용

### 서론

#### 1. 연구의 배경 및 목적

우리나라에서 발생하는 교통사고 사망사고의 약 20%를 차지하는 음주운전 적발자 수는 처벌 강화와 운전자 의식 개선 등으로 최근 몇 년간 지속적으로 감소하고 있다. 하지만, 음주운전 적발자 수는 경찰청의 음주운전 단속 의지가 가장 크게 영향을 미치게 됨으로 적발자 수가 감소하였다고 하여 음주운전자 수가 줄어들었다고 하기에는 오류가 있을 수 있다.

특히, 음주운전 적발자 중 5년 내 2회 이상 적발되는 상습음주운전자의 비율이 지속적으로 증가하는 것은 사회적으로 큰 문제이다. 이러한 상습음주운전자의 심각성을 인식하여 2012년 6월 1일

부터 도로교통법 개정을 통해 상습음주운전자 교육이 시작되었다. 기존의 혈중알코올 농도를 기준으로 취소자반(0.1% 이상)과 정지자반(0.05-0.099%)으로 교육반을 구분하던 것을 5년 내 음주운전 1회 적발자반, 2회 적발자반, 3회 이상 적발자반으로 특성화하고 3회 이상의 적발자에게는 집단 심리상담을 국내 최초로 도입하여 수요자 맞춤형 교육을 시작하였다.

하지만, 2014년 9월 현재 법 개정 후 2년 3개월이 지났지만, 법 개정 시 2012년 6월 1일부터 적발되는 음주운전 횟수만을 반구별에 적용한다는 세부조항 때문에 음주운전 2회자반의 경우 전국적으로 월평균 100여명이 교육을 이수하고 있고, 음주운전 3회 이상반은 2014년 말부터 교육생이 오면서 일부지역에서만 교육이 시작되었다.

이와 같이 도로교통법 개정 이후 2년이 넘어서면서 법 개정 시 도입한 세부규정의 영향도 점차

박상호 : 도로교통공단 인천광역시지부, shpark@koroad.or.kr, Phone: 032-830-6165

장석용 : 도로교통공단 교육관리처, j95511056@koroad.or.kr, Phone: 02-2230-6124, Fax: 02-2230-6139

회석되어 음주운전 적발자 교통안전교육이 정상화가 진행되기 시작한 현 시점에서 마련된 교육과정 이 음주운전자 운전특성에 맞게 진행되는지 효과 분석 및 교과과정 검토를 통한 수정·보완의 필요성이 부각되고 있다. 특히, 음주운전이 재발한 음주운전 2회자 반의 경우 심층상담으로 진행되는 음주운전 3회 이상반과는 달리 강의식으로 진행되는 바 교육생이 점차 증가하기 시작한 현 시점에서 상습 음주운전자로 가지 않기 위한 교육의 중요성이 가장 크다고 할 수 있을 것이다.

따라서 본 연구는 음주운전 2회 이상 적발자를 대상으로 음주운전과 관련된 특성을 미시적인 통계분석 기법인 Q분석기법을 활용하여 정확하게 분석하고, 음주운전 2회반 교육과정의 보완 및 교육 효과 향상을 위한 대책 마련 등을 목적으로 연구를 진행하였다.

## 2. 연구의 내용 및 방법

교통사고는 교통참가자, 자동차, 도로·환경 등의 요인들이 복합적으로 작용하여 발생하게 된다. Sabey & Taylor(1980)에 따르면, 교통사고의 95%는 운전자 또는 보행자의 오류나 실수에서 기인하는 것으로 나타났다. 이러한 교통사고를 줄이기 위해서는 일반적으로 교육(Education), 단속(Enforcement), 시설(Engineering)의 3요소(3E)가 필요하다. 1970년대 경제발전과 함께 증가한 교통사고 사망자는 1990년대 최고조에 이르러 국가적 대책마련을 통해 점차 감소되고 있다.

특히, 시설에 대한 집중투자와 단속을 통하여 교통사고를 줄이는 등 괄목할 만한 성과를 내었지만, 시설보강과 단속만으로 교통안전을 확보하는 데는 한계가 있을 수밖에 없었다. 교통선진국과 같이 올바른 교통문화 확립을 위한 교육을 통해서 고품격의 교통문화를 뿌리내리는 것이야말로 교통사고를 줄일 수 있는 근본적인 해결책임을 파악한 것이다. 이러한 교통안전교육을 통한 국민의식 전환을 바탕으로 단속과 시설보강이 결합되었을 때

시너지 효과가 발생하고, 더 나아가 선진국형 교통문화 정착이 가능할 것이다.

사실 도로 시설의 확충이나 차량의 정비를 통한 교통사고 저감효과는 매우 높으나, 천문학적인 비용의 투입에 비해 그 효율은 극히 낮게 나타나고 있다. 이에 반해 교통법규 위반 내지 교통사고 야기 운전자들에 대해 운전성향을 정확히 파악하여 문제점을 도출하여 교통법규위반 성향과 교통사고 야기성향 저감 및 억제에 관련된 교육관련 대처방안을 강구한다면 적은 비용으로 교통사고를 크게 감소시킬 수도 있을 것이다. 특히 국내 교통사고 사망자의 약 20%를 차지하는 음주운전으로 인한 교통사고 사망자를 줄이기 위한 교통안전교육의 효율화에도 큰 도움을 줄 수 있을 것이다.

## 이론적 고찰

### 1. 기존 연구 고찰

운전자의 여러 교통법규 위반행동 중 음주운전은 교통사고 유발에 영향을 미치는 직접 및 간접 원인들 중에서 졸음운전이나 과속운전과 더불어 매우 중요한 요인이며 치명적이라는 사실이 잘 알려져 있다. 또한 운전자들 역시 음주운전이 자신을 포함하여 주변 차량이나 보행자에게도 매우 위험한 결과를 가져올 것이라는 사실을 충분히 인식하고 있다. 그럼에도 불구하고 운전자의 인식과는 달리 음주운전 행동이 근절되지 않고 오히려 증가하는 추세에 있으며 이로 인한 인적·물적 손상을 포함하여 막대한 사회경제적 비용이 소요되고 있는 실정이다(신용균, 강수철, 류준범, 2008).

알코올이 신체에 미치는 영향을 살펴보면 인간의 안구운동에 영향을 주어 동체시력을 저하시키거나 대뇌에 영향을 주어 주의집중력과 정보처리능력 저하 및 돌발 상황에 대한 반응시간을 떨어뜨리기 때문에 안전운전에 방해요인이 된다(National Institute on Alcohol abuse and Alcoholism, 1994). 알코올이 운전과 관련된 지각적 그리고

정신운동 기술들을 손상시킬 수 있다는 것을 나타내는 여러 문헌들이 있다(Mitchell, 1985; Irving & Jones, 1992; Hindmarch Bhatti, Starmer, Mascord, Kerr, & Sherwood, 1992; Liguori, D'Agostino, Dworkin, Edwards, & Robinson, 1999).

또한 알코올을 관련 교통사고 분석 결과를 살펴보면, 교통사고에서 알코올은 운전자로 하여금 일탈적인 운전 행동에 참여할 의지를 증가시킨다고 알려져 있다(Waller, 1985). 가령, 알코올의 영향 하에 있는 운전자들이 술을 마시지 않은 운전자들보다 더 과속으로 운전하는 경향을 보였다(McGwin & Brown, 1999; Stoduto, Vingilis, Kapur, Sheu, McLellan, & Liban, 1993).

기존의 알코올 또는 음주운전에 관한 선행연구들에서는 다양한 정신운동검사 결과를 중심으로 혈중 알코올 농도 수준에 따른 음주운전의 위험성을 보고하였으나 정신운동검사 결과를 중심으로 실제 운전수행을 예측하는 데에는 한계가 있다. 즉, 운전행동은 정신운동검사와는 달리 습관적으로 이루어지는 요소들이 포함되어 있을 뿐만 아니라 다양한 인지행동적 능력들의 조합으로 이루어지기 때문이다.

이러한 음주운전자의 운전행동 특성을 반영하여 상습 음주운전자를 예방하기 위해서는 음주운전 성향을 미시적인 통계분석을 통해 분석해야할 필요성이 더욱 커졌다. 따라서 본 연구는 상습음주운전자의 성향을 Q분석 기법을 통해 미시적으로 분석하고자 하였다.

## 2. Q분석 방법론

본 연구에서 운전자의 운전심리 또는 운전성향을 분석하기 위해 사용된 Q기법 또는 Q분석 방법론(이하 Q기법)은 여러 가지 다원적 판단, 기호, 혹은 인상 등을 측정하고, 기록하는 심리 측정적 방법과 통계적 절차를 통틀어 지칭하는 말이다. 이 방법은 등위법의 변형이고, 다원적 자료를 분류하

는데 강조점을 두면서 사람간의 상관 또는 요인을 탐색함으로써 사람간의 유사성 및 유형을 찾아보려는데 그 목적을 두고 있다(황정규, 1989).

William Stephenson(1953)에 의해 처음 개발된 Q기법은 복잡한 심리적인 특성을 밝히고자 하는 연구들 중 하나로써, 개인의 내적 구조에 대한 상세한 정보를 얻는데 유용한 방법이다. Stephenson은 인간의 행동, 특히 정신의 창조적 가능성을 측정하기 위한 다양한 연구를 실시한 결과, 전통적인 요인분석법을 Q요인분석으로 전환할 수 있는 가능성을 시사하였다(김순은, 1999).

일반적으로 전통적인 요인분석법은 변인간의 상관관계를 기초로 발전시키는 반면, Q요인분석법은 변인을 갖는 인간들 간의 상관관계가 그 기초라 할 수 있다. 이 방법은 Stephenson 이후 주로 이론을 검증하거나 인간의 특성을 유형화하는 연구, 심리검사의 타당화 연구 등에 적용되고 있다.

사람에 대한 유형화 방법의 측면에 있어 군집분석과 Q 분류법(Q-sort)이 종종 사용된다. Q 분류법은 자신과 가까운 정도에 따라 강제로 서열을 정하도록 되어 있는데, 이는 실제로 유사한 정도로 느끼는 것까지도 모두 세세하게 서열화 해야 한다는 면에서 약점이 되지만, 각 개인의 주관적인 우선순위를 정한다는 면에서는 강점이 되기도 한다. 특히 내적인 동기 구조를 파악하는 데 있어, Q 분류법을 사용한다면 좀 더 분명한 유형화 작업이 가능하다는 장점이 본 연구에서 통계적 기법으로 Q 분석을 채택하는데 결정적인 역할을 담당하였다.

## 3. Q기법과 전통적 방법론과의 차이

Q기법과 다른 기법들과의 차이는 그림 1에 제시하고 있는 Cattell의 공변도(Covariation chart) 입방체 모형을 이용하여 설명하고자 한다. 먼저 한 가지의 검사 결과 나타난 점수(측정치)는 특정한 사람에게 일정한 시기 동안 검사를 실시해서 얻은 값이며, 모든 심리측정에는 세 가지 요소를 내포하고 있다. R. B. Cattell(1952)은 이 세

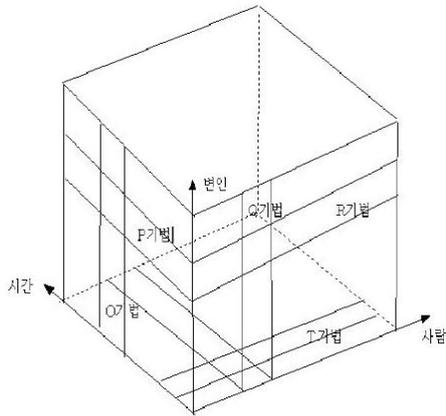


그림 1. Cattell의 공변도

요소를 기하학적 축으로 하는 입방체를 고안하고 이를 바탕으로 여섯 가지 요인분석 방법을 제안했는데, 이것이 O, P, Q, R, S, T의 기법이다. 그림 1을 보면, 사람의 축과 변인이 이루는 면에는 가로로 R기법이 있고, 세로로는 Q기법이 있다.

일반적으로 요인분석에서 널리 사용하는 R기법은 여러 사람에게 두 개의 검사를 실시해서 얻은 점수로서 두 변인간의 관계를 추구하는 것으로 우리가 일반적으로 사용하고 있는 전통적인 방법이다. 하지만 Q기법에서는 한 검사를 여러 사람에게 실시해서 얻은 점수로 검사를 받은 사람간의 관계를 추구하는 것이다. 이 두 방법론의 차이점을 정리하면 표 1과 같이 구분된다(백용덕, 1985).

#### 4. 음주운전성향 분석을 위한 Q-set 제작

##### 1) Q-set 진술문의 작성

운전 성향을 파악하기 위한 Q-set 진술문은 음주운전과 관련하여 사전연구 등을 통해 연관성이

높다고 인정되는 자존감 요인, 음주특성 요인, 알코올 요인(要因) 등에 대하여, 교통 관련 전문가들의 의견 및 반복된 예비 설문조사를 통한 신뢰성 검증을 거쳐, 표 2와 같이 4개의 상위 영역에 총 12가지 차원에 대해서, 최종적으로 66문항을 선정, 운전 성향 분석 도구로 사용하였다.

본 연구는 Q분석 기법을 개발한 W. Stephenson(1953)의 이론에 따라 제작되었으며, 설문에 의한 응답이 특정점수에 따라 정규분포를 이루었을 때 가장 정확도가 높고 정황적 타당성의 문제점을 없애기 위해서 정상분포가 되도록 강제분포를 하도록 응답치의 개수만큼 번호가 적힌 스티커를 부착한 답안지를 특별히 제작하여 사용하였다. 이러한 분류 분포는 Tokuda와 Hantano(1959)의 진술문 수에 따른 분류 단계에 입각해서 제작되어 정규분포를 이루도록 분류하여 표 3과 같이 나타

표 2. 진술문 주제

영역	하위 영역	문항 수
자존감	긍정	5
	부정	5
음주운전 처벌	긍정	6
	부정	6
음주운전 상황	긍정	10
	부정	10
알코올 중독	긍정	12
	부정	12

표 3. 분류 분포 특성

반응	매우(자주) 많이 그렇지 않다			◀ ▶	매우(자주) 많이 그렇다		
스티커 매수	1	5	16	22	16	5	1
점수	-3	-2	-1	0	1	2	3

표 1. Q기법과 R기법의 차이점

Q-기법	R-기법
1) 모집단이 특성(traits)이다.	1) 모집단이 사람이다.
2) 변량은 상호작용의 장면에서 개인의 분류이다.	2) 변량은 속성(attributes)이다.
3) 가정은 유의한 개인 내적 차에 둔다.	3) 가정은 개인간의 차에 둔다.
4) 변인은 상호작용한다.	4) 변인(검사 등)은 상호작용하지 않는다.
5) 점수들은 정상분포에 가깝다.	5) 정상분포의 점수가 필요하지 않다.
6) 개인의 모든 반응(분류)은 주관적이다.	6) 모든 반응은 단일 변인에 대해 주관적이다.

난다. 연구대상 1set(척도별로 강제 분류된 스티커<sup>1)</sup> 66개)를 나누어 주어 활용하였다.

## 2) 연구 대상 및 표본의 선정

운전 성향 Q-set 타당화를 위한 연구 대상은 인천지역에서 2014년 4월부터 7월 사이에 음주운전에 적발되어 교통안전교육에 참여한 운전자를 대상으로 실시하였다.

# 상습 음주운전자의 운전성향 분석 및 교육적 대책 마련

## 1. 음주운전 2회 적발자반 음주운전 성향 분석

먼저 Q분석의 기본이 되는 요인분석을 수행할 때 가장 기본이 되는 요인의 수를 결정하여야 한다는 과제가 있다. Q기법을 연구하는 연구자들은 인자(Factor)의 수를 정하는 것에 많은 어려움을 느끼고 있다. 인자의 수가 많으면 ‘여러 가지의 특성을 모두 분석할 수 있다’는 입장과 ‘응답자의 공통된 특성을 알 수 있는 정도의 적은 수가 좋다’라고 하는 학자들이 자신들의 입장을 고수하고 있는 상황이다. 이러한 사유로 금번 연구에서는 통계학적인 접근을 통하여 요인의 수를 결정 하였다. 즉 직교회전(Varimax Rotation)<sup>2)</sup>을 한 후의 고유값(eigen value)이 1.0<sup>3)</sup> 이상이고, 인자의 값이 통계학적으로 유의한 값을 가질 때를 기준으로 하여 인자의 수를 결정하였다.

일반적으로 요인의 수를 결정하는 방식은 고유값(Eigen value)을 기준으로 결정하는 방법과 총

분산 중에서 요인이 설명해 주는 정도를 기준으로 정하는 방법, 연구자가 사전에 요인의 수를 결정하는 방법이 있다. 표 4는 직교회전 후의 고유값을 각각 나타내었다.

분석 결과, 금번 연구는 요인의 수를 7개로 결정하고 Q분석을 수행 하였다. 이렇게 36명(36 Sort)이 응답한 설문을 7개의 요인으로 구분하여 본 결과 7개의 요인에만 해당하는 응답자가 존재하였으며, 표 5에서 보는 바와 같이, 연구 대상자 19명이 포함된 7개의 요인대하여 분석을 시행하였다. 이렇게 분류된 7개의 요인을 분석의 편리를 위해 각각 A, B, C, D, E, F, G로 명명하였다. 이렇게 분류된 7개의 요인 중 2명 이상의 연구대상자가 포함되어 공통적인 특성이라 할 수 있는 4개 요인(A, B, D, E)에 대해 정밀분석을 실시하였다.

표 4. 직교회전<sup>1)</sup> 후의 고유값과 분산비

요인	1	2	3	4	5	6	7	합계
고유값	5.13	3.78	1.46	3.53	1.84	1.17	1.16	18.06
분산비 (%)	14	11	4	10	5	3	3	50

표 5. 각 요인별 기여정도 및 직교회전 후 요인별 유의한 인자 부하량 분류

N	각 요인별로 분류된 응답자						
5	A	응답자	1	5	7	29	35
4	B	응답자	8	23	28	32	
1	C	응답자	16				
5	D	응답자	2	6	9	10	22
2	E	응답자	30	33			
1	F	응답자	15				
1	G	응답자	25				

- 1) 스티커를 활용한 이유는 설문지를 설문 후 언제든지 재검토하는 과정에서 응답자가 수정할 수 있고, 강제배분방식을 잘 반영하기 위함이다.
- 2) 금번 연구에서는 요인의 직교회전 방식 중, 하나의 요인에 높이 적재되는 변수의 수를 줄여서 요인의 해석에 중점을 둔 방식인 VARIMAX 방식을 사용하였다.
- 3) 요인분석에서는 인자(Factor)의 적절한 개수를 정해야 하는데, ‘인자의 수가 많으면 여러 가지의 특성을 모두 분석할 수 있다’는 입장과 ‘응답자의 공통된 특성을 알 수 있는 정도의 적은 수가 좋다’라고 하는 입장을 가진 학자들이 자신들의 입장을 밝히고 있다. 요인의 수를 결정하는 방식은 고유 값(eigen value)을 기준으로 결정하는 방법과 총 분산 중에서 요인이 설명해 주는 정도를 기준으로 정하는 방법, 연구자가 사전에 요인의 수를 결정하는 방법이 있다. 고유값을 기준으로 하는 경우는 통상적으로 1.0을 기준으로 한다. 고유 값이 1.0 이상이 라는 의미는 하나의 요인이 변수 1개 이상의 분산을 설명해 줄 수 있음을 의미하고, 1.0이하의 경우는 요인이 1개의 분산도 설명을 할 수 없다는 의미이다.

표 6은 요인 A의 문항별 대푯값이다. 따라서 요인 A에서 응답한 주요 응답 항목은 표 7과 같이 나타났고 이를 통하여 요인분석을 실시한다.

1) 요인 A의 운전성향 분석

요인 A의 음주운전 성향 중 ±2 이상의 강한 응답 항목들을 중심으로 정리하면,

첫째, “나는 내가 다른 사람들만큼 가치 있는 사람이라고 느낀다”라는 자존감 긍정 항목과 관련하여 “전혀 그렇지 않다(-3)”라고 응답 하는 등 자존감 긍정 부분이 지극히 낮게 나타났다. 또한 “술을 마시고 싶은 충동이 일어나면 거의 참을 수가 없다”라는 알코올 중독 부정 항목과 관련하여 “매우 그렇다(+3)”라고 응답하는 등 알코올 자제가 거의 되지 않음을 알 수 있다.

표 6. 직교회전 후 요인 A의 인자 부하량

매우(자주) 그렇지 않다		보통		매우(자주) 그렇다		
-3	-2	-1	0	1	2	3
1	2	5	13	7	9	26
	3	10	14	12	25	
	4	11	15	21	33	
	6	23	16	24	34	
	8	27	17	31	37	
		29	18	35		
		32	19	38		
		36	20	39		
		40	22	41		
		42	28	43		
		49	30	44		
		54	45	55		
		56	46	57		
		58	47	60		
		61	48	62		
		66	50	65		
		51				
		52				
		53				
		59				
		63				
		64				

표 7. 요인 A의 주요 응답 항목명자 FGI 설문내용

매우(자주) 그렇지 않다(-3)	
1 자존+	나는 내가 다른 사람들만큼 가치 있는 사람이라고 느낀다.
매우(자주) 그렇다(3)	
26 중독-	술을 마시고 싶은 충동이 일어나면 거의 참을 수가 없다.
많이(자주) 그렇지 않다(-2)	
2 자존+	나는 내가 많은 장점을 가지고 있다고 생각한다.
3 자존+	나 자신에 대해 긍정적으로 생각한다.
4 자존+	대체로 나 자신에 대해 만족한다.
6 처벌+	나는 음주운전이 범죄라고 생각한다.
8 처벌+	나는 음주 운전자들이 죄인이라고 생각한다.
많이(자주) 그렇다(2)	
9 처벌-	나는 음주 운전자들이 죄인이 아니라고 생각한다.
25 중독-	혼자 마시는 것을 좋아한다.
33 중독-	술이 깨면서 공포(섬망)나 몸이 심하게 떨리는 것을 경험하거나, 헛것을 보거나 헛소리를 들은 적이 있다.
34 자존-	대체로 나는 실패자라고 느끼는 경향이 있다.
37 자존-	나는 내가 정말 쓸모없다고 느낀다.

둘째, “나는 내가 많은 장점을 가지고 있다고 생각한다, 나 자신에 대해 긍정적으로 생각한다, 대체로 나 자신에 대해 만족한다”라는 자존감 긍정 항목과 관련하여서도 “많이 그렇지 않다(-2)”라고 응답 하는 등 전반적으로 자존감 긍정 부분이 낮게 나타났다.

셋째, “나는 음주운전이 범죄라고 생각한다, 나는 음주운전자들이 죄인이라고 생각한다”와 같은 음주운전 처벌 긍정 항목과 관련하여서도 “많이 그렇지 않다(-2)”라고 응답하는 등 음주운전이 범죄가 아니고 음주운전자들이 죄인이 아니라고 생각하는 등 잘못된 음주운전과 관련된 사고를 지니고 있었다.

넷째, “나는 음주운전자들이 죄인이 아니라고 생각한다”라는 처벌의 부정과 관련된 항목과 “혼자 마시는 것을 좋아한다, 술이 깨면서 공포(섬망)나 몸이 심하게 떨리는 것을 경험하거나, 헛것을 보거나 헛소리를 들은 적이 있다.” 등의 중독 부정 항목, “대체로 나는 실패자라고 느끼는 경향이 있다,

나는 내가 정말 쓸모없다고 느낀다”라는 자존감 부정과 관련된 항목에 대해서도 “많이 그렇다(+2)”라고 응답하는 등 전반적으로 자존감이 낮고 알코올 중독에 접어들었으며, 음주운전이 위법행위가 아니고 처벌이 대수롭지 않게 생각하였다.

## 2) 추출된 요인 A의 운전성향

첫째, 자신이 가치 있는 사람이라는 자존감 긍정부분이 매우 낮음.

둘째, 술을 마시고 싶은 충동이 일어나면 거의

표 8. 음주운전 위반 성향 억제 및 감소를 위한 교육적 대책

대책	음주운전 성향별 교육적 대책	
요인	추출된 요인별 음주운전 성향	교육적 대책
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자신이 가치 있는 사람이라는 자존감 긍정부분이 매우 낮음.</li> <li>• 술을 마시고 싶은 충동이 일어나면 거의 참을 수 없는 알코올 중독.</li> <li>• 자신의 장점과 자신에 대한 만족도에 대한 인식이 매우 불량.</li> <li>• 자신이 실패자이고 쓸모없다는 자존감 부정부분도 매우 높음.</li> <li>• 음주운전이 범죄이고 음주운전자도 죄인이라는 생각을 거의 안함.</li> <li>• 혼자 술을 마시는 것을 좋아함.</li> <li>• 술이 깨면서 공포(심장)나 몸이 떨리는 것을 경험하거나, 헛것을 본 경험이 많음을 통해 알코올 중독일 가능성이 매우 높음.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 알코올 중독을 치료할 수 있도록 알코올 중독 체크리스트를 통한 자가진단과 함께 이를 확인하고 스스로 인정하도록 확인시키는 교육과정과 함께 알코올 중독을 치료받을 수 있는 유관기관 정보를 제공하는 교육내용 포함.</li> <li>• 잘못된 음주습관의 교정을 통해 음주운전과 같은 음주의 부작용을 예방할 수 있도록 올바른 음주습관 형성을 위한 정보전달 및 자기 다짐의 내용을 다룰 수 있는 교육과정이 마련.</li> <li>• 자신을 좀 더 가치 있고 많은 장점이 있다는 사실을 알 수 있도록 자존감을 향상시킬 수 있는 교육과정과 교육내용이 포함.</li> <li>• 음주운전이 범죄행위이고 음주운전자도 죄인이라는 인식을 강화하기 위해 음주운전의 위험성과 음주운전 교통사고 피해자의 사례를 간접 체험할 수 있는 교육과정과 교육내용이 강화.</li> <li>• 술을 마시고 싶은 충동이 일어났을 때 이를 참을 수 있도록 하는 대체 수단을 전문가의 자문을 받아 행동지침형식으로 전달하고, 수업 중에 이를 구호제량 및 자기다짐의 시간을 갖는 교육과정과 교육내용이 추가.</li> </ul>
B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자신이 가치 있는 사람이라는 자존감 긍정부분이 매우 낮음.</li> <li>• 음주운전이 범죄가 아니라는 생각이 매우 강함.</li> <li>• 주변에 음주운전 단속 사실이 알려지는 것에 개의치 않음.</li> <li>• 음주운전 단속탕을 술자리 일행의 탕으로 돌림.</li> <li>• 음주운전 상황을 급한일 탕으로 돌림.</li> <li>• 술 마시고 몇 시간만 지나면 운전해도 된다고 생각함.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 음주운전은 결과적으로 자신의 선택이었음을 명확하게 하고 남의 탕으로 돌리지 않게 하는 사례 전달식 교육과정과 내용 마련.</li> <li>• 자신을 좀 더 가치 있고 많은 장점이 있다는 사실을 알 수 있도록 자존감을 향상시킬 수 있는 교육과정과 교육내용이 포함.</li> <li>• 음주운전이 범죄행위이고 음주운전자도 죄인이라는 인식을 강화하기 위해 음주운전의 위험성과 음주운전 교통사고 피해자의 사례를 간접 체험할 수 있는 교육과정과 교육내용이 강화.</li> <li>• 술 마시고 몇 시간만 지나면 운전해도 된다는 생각을 교정하기 위해 알코올의 흡수와 분해 과정을 전달하는 교육내용을 강화.</li> </ul>
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 음주운전이 범죄라고 매우 강하게 생각함.</li> <li>• 전반적으로 음주운전과 음주운전자에 대한 죄의식이 높음.</li> <li>• 음주운전 단속과 처벌을 타인의 탕으로 돌리지 않음.</li> <li>• 부득이한 상황에서 음주운전한 것이 아니었음을 스스로 인지함.</li> <li>• 음주습관이 잘못됨.</li> <li>• 자신도 모르게 술을 마시면 운전을 함.</li> <li>• 술 마신 후 자기 제어가 잘 안됨.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 잘못된 음주습관의 교정을 통해 음주운전과 같은 음주의 부작용을 예방할 수 있도록 올바른 음주습관 형성을 위한 정보전달 및 자기 다짐의 내용을 다룰 수 있는 교육과정이 마련.</li> <li>• 자신도 모르게 술을 마시면 운전을 하게 되므로 술자리에 차를 두고 갈 수 있도록 실천행동 수칙을 전달하고 다짐하는 교육과정과 교육내용이 포함.</li> <li>• 자기 자신을 제어할 수 있는 자기제어 및 통제와 관련된 교육과정과 교육내용을 포함하고, 음주량 조절을 통해 통제불능이 되지 않기 위한 교육과정과 교육내용 강화.</li> </ul>
E	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 술로 인한 문제는 없다고 나타남.</li> <li>• 급한 일, 빨리 오라는 연락으로 음주운전을 하였다고 원인을 돌림.</li> <li>• 음주운전을 상황과 타인의 탕으로 돌림.</li> <li>• 자존감 긍정 항목 점수가 매우 낮음.</li> <li>• 자존감 부정 항목 점수가 매우 낮음.</li> <li>• 자존감 점수가 긍정, 부정 모두 낮음.</li> <li>• 음주단속사실이 주변에 알려지는 것을 부담스러워함.</li> <li>• 음주운전이 부끄러운 행위임은 인식함.</li> <li>• 음주단속 시 동승자의 동조로 단속되었다고 생각함.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 음주운전 행위를 상황과 타인의 탕으로 돌리는 자기 합리화를 교정할 수 있는 교육과정과 교육내용을 포함. 특히, 강의식 보다 소그룹의 토론을 통한 교육방법이 효과 높음.</li> <li>• 자신을 좀 더 가치 있고 많은 장점이 있다는 사실을 알 수 있도록 자존감 긍정을 향상시킬 수 있는 교육과정과 교육내용이 포함. 더불어, 자존감 부정의 점수가 매우 낮음을 교정할 수 있는 교육내용도 함께 시행.</li> <li>• 음주운전은 결과적으로 자신의 선택이었음을 명확하게 하고 남의 탕으로 돌리지 않게 하는 사례 전달식 교육과정과 내용 마련.</li> </ul>

참을 수 없는 알코올 중독.

셋째, 자신의 장점과 자신에 대한 만족도에 대한 인식이 매우 불량.

넷째, 음주운전이 범죄이고 음주운전자도 죄인이라는 생각을 거의 안함.

다섯째, 혼자 술을 마시는 것을 좋아함.

여섯째, 술이 깨면서 공포(섬망)나 몸이 떨리는 것을 경험하거나, 헛것을 본 경험이 많음을 통해 알코올 중독일 가능성이 매우 높음.

일곱째, 자신이 실패자이고 쓸모없다는 자존감 부정부분도 매우 높음.

이와 같은 방법으로 요인 B, D, E의 요인별 음주운전 성향을 미시적으로 분석하여 표 8에 정리할 수 있었다.

### 3. 음주운전 성향별 교육적 대책 마련

현재 교통안전교육의 문제점들을 극복하기 위하여 금번 연구에서 앞서 분석된 음주운전 적발자의 음주운전성향의 특성을 추출하고, 이를 억제하거나 저감할 수 있는 교육적 대책을 마련하여 표 8에 함께 제시하였다.

예를 들어, 요인 A의 경우 응답자 1번, 5번, 7번, 29번, 35번에 해당하는 5명에 대한 음주운전 성향을 추출하여 일반화하면 다음의 5가지로 나타낼 수 있고, 이러한 특성에 대한 교육적 대책을 다음과 같이 마련할 수 있다.

첫째, 가장 먼저 알코올 중독을 치료할 수 있도록 알코올 중독 체크리스트를 통한 자가진단과 함께 이를 확인하고 스스로 인정하도록 확인시키는 교육과정과 함께 알코올 중독을 치료받을 수 있는 유관기관 정보를 제공하는 교육내용이 포함되어야 할 것이다.

둘째, 잘못된 음주습관의 교정을 통해 음주운전과 같은 음주의 부작용을 예방할 수 있도록 올바른 음주습관 형성을 위한 정보전달 및 자기 다짐의 내용을 다룰 수 있는 교육과정이 마련되어야 할 것이다. 더불어 잘못된 음주습관의 예외 위험성을 전달

하고 이를 바로잡기 위한 명확한 지침을 제시하는 교육내용도 포함되어져야 할 것이다.

셋째, 자존감과 관련하여 자신을 좀 더 가치 있고 많은 장점이 있다는 사실을 알 수 있도록 자존감을 향상시킬 수 있는 교육과정과 교육내용이 포함되어져야 할 것이다.

넷째, 음주운전이 범죄행위이고 음주운전자도 죄인이라는 인식을 강화하기 위해 음주운전의 위험성과 음주운전 교통사고 피해자의 사례를 간접 체험할 수 있는 교육과정과 교육내용이 강화되어져야 할 것이다.

다섯째, 술을 마시고 싶은 충동이 일어났을 때 이를 참을 수 있도록 하는 대체 수단을 전문가의 자문을 받아 행동지침형식으로 전달하고, 수업 중에 구호제창 및 자기다짐의 시간을 갖는 교육과정과 교육내용이 추가되어져야 할 것이다.

이와 같은 방식으로 요인 B, D, E의 요인별 음주운전 성향과 이를 해결하기 위한 교육적 대책을 간략히 요약하여 표 8에 함께 정리할 수 있었다.

### 결론 및 향후 연구과제

아무리 훌륭한 도로시설이나 환경이 갖추어지고 제공되더라도 그것을 이용하는 사람이 어떤 태도와 의도로 접근하느냐에 따라서 도로시설과 환경의 효용성은 달라질 것이다. 또한 열악한 도로환경이라 할지라도, 이용자가 안전하게 그리고 효과적으로 사용할 수 있다면, 교통사고는 예방되거나 감소될 수 있을 것이다.

이러한 연구의 목적을 위하여 주로 이론검증, 특성의 유형화연구, 심리치료 및 상담 전문의 변화연구, 심리검사의 타당화 연구 등 교육과 심리분야 뿐만 아니라 정치학, 사회학, 경영학, 언론, 광고 등의 분야에도 널리 적용되어온 Q기법을 적용하여 음주운전 적발자의 음주운전성향을 분석하였으며, 분석된 음주운전 성향의 특성을 통하여 운전자들의 음주운전 상습화를 사전에 예방하거나 저감시키기 위한 교통안전교육 과정의 개선 및 보완을 진

행할 수 있었다.

음주운전 적발자들의 음주운전성향별 맞춤형 교육을 통해서, 고품격의 교통문화를 뿌리내리는 것이야말로 음주운전으로 인한 교통사고 사망자를 줄일 수 있는 근본적인 해결책으로서 교육을 바탕으로 단속과 시설보강이 결합되었을 때 시너지 효과가 발생하고, 더 나아가 선진국형 교통문화의 정착이 가능할 것이다.

본 연구의 결과를 요약하면,

첫째, 상담심리 및 정신분석학에서 이용하는 Q기법을 이용하여, 국내 최초로 상습음주운전 성향을 유형화 할 수 있었다. 상습 음주운전자로 접어든 음주운전 2회 적발자의 경우 7개의 요인으로 구분되었고, 4개의 요인이 주요 요인으로 선정하고 정밀분석을 실시할 수 있었다.

둘째, 현재 시점에서 연구대상이 된 2회 적발자의 음주운전 요인별 운전특성을 7개의 운전성향으로 유형화하여 분석한 결과, 음주운전으로 인한 교통사고 저감을 위한 교육적 대책을 현행 도로교통법의 법률의 범위 내에서 수정 및 보완 작업을 할 수 있었다. 현행 교육과정과 교육내용 분석결과 음주운전성향을 대부분 잘 반영하였으나 자존감과 같은 일부 분야가 누락되어 추가하였으며, 기존 교육과정도 수정·보완하여 제시할 수 있었다.

이러한 교육과정 수정·보완 과정을 반영하여 음주운전 2회 적발자반교육을 진행한다면 음주운전으로 또다시 재발하는 것을 예방할 수 있을 것이며 더불어 음주운전 교통사고도 줄일 수 있을 것이라 판단된다.

마지막으로, 운전성향 별 교통안전교육 대책 수립 시 우선순위의 선정을 Q분석 시 많은 대상을 포함하는 요인에 가중치를 부여하여 대책을 마련할 수 있었다. 또한 추후 음주운전자의 교육 시 운전성향 분석을 시행하여 기존의 대표적인 운전성향에 대하여 마련된 교육과정 중 가장 비슷한 성향의 대책을 이용하여 효과적인 맞춤형 교육이 가능하다는 방법을 제시한 것도 금번 연구의 성과라고 할 수 있을 것이다.

본 연구는 설문방식의 특성으로 인해 연구자가 근무하는 인천시에 거주하는 운전자를 대상으로 연구가 수행되어 인천의 지역적 특성이 반영되었을 가능성이 높다. 따라서 향후에 서울, 경기, 대구, 부산과 같은 대도시와 경북, 경남, 충청, 전라와 같은 지방지역에서도 동일한 연구를 진행하여 지역별 운전자들의 특성에 맞는 교육과정을 마련하여야 할 것이다.

## 참고문헌

- 국회입법조사처 (2010), 고령사회를 대비한 고령운전자의 교통안전대책, 현안보고서, 85.
- 김누리 (2001), Q기법을 이용한 아동의 실제적 지능개념에 대한 구성요인 분석, 숙명여자대학교 대학원 석사학위논문.
- 김순은 (1999), Q방법론의 이론적 배경과 비판적 고찰, 정책분석평가학회보, 201-216.
- 김준권 (1989), 자아개념 Q-set의 개발과 타당화 연구, 원광대학교 대학원 박사학위 논문.
- 김준권 (1990), Q기법을 통한 심리검사의 타당화 연구, 공주대학교교육연구7, 63-80.
- 백용덕 (1992), Q기법의 이론과 적용에 관한 고찰, 인하대학교, 인문과학연구소 논문집 19, 283-323.
- 백용덕 (1999), Q 방법론의 이론과 실제, 인하대학교 출판부.
- 송인섭 (1993), 인간심리와 자아개념, 서울 : 양서원.
- 신은영 (1992), 학문 자아 개념과 학교 학습 태도에 관한 Q-SET의 개발 및 타당화 연구, 숙명여자대학교 대학원 석사학위 논문.
- 이순철 (2000), 교통심리학, 학지사.
- 이해춘 (1993), 인간특성의 분류를 위한 Q-기법적 분석, 원광대학교 대학원 박사학위 논문.
- 장석용 외 (2008), Q분석 방법을 이용한 운전자 운전성향별 유형화에 관한 연구, 대한교통학회지, 26(1), 대한교통학회, 165-180.
- 장석용 외 (2008), 택시 운전자의 교통사고 야

기 성향 분석에 관한 연구, 대한토목학회지, 28(2D), 191-203.

최정훈 (1996), 인간행동의 이해, 법문사.

Cattell R.B. (1952), The three factor analytic research designs, Psychological Bulletin, 21.

Kerlinger F.N. (1972), Q methodology in behavioral research, In S.R. Brown and D.J. Brenner(eds.), Science, Psychology, and Communication, New York, Teachers College Press.

Stephenson W. (1935), Technique of factor analysis, Nature, 136, 297.

Stephenson W. (1953), The Study of Behavior : Q Technique & its Methodology, Chicago, University of Chicago Press.

알림 : 본 연구는 도로교통공단에서 자체적으로 실시하는 교수연구논문으로 작성한 연구 성과를 알리기 위해 교통기술과 정책의 편집의도와 목적에 맞게 수정·보완한 것임을 알립니다.