

중소도시 음주운전의 실태와 교통경찰의 대응전략

박 동 균*

I. 서 론

II. 음주교통사고의 특징과 단속기준

1. 음주교통사고의 특징
2. 음주운전에 대한 단속기준과 처벌

III. 시민의견조사 : 안동시 음주운전의 실태와 교통경찰의 단속방향

1. 음주운전의 경험유무
2. 음주후 자동차에 대한 조치

3. 음주운전 시간대와 음주량, 이유
4. 교통경찰의 음주단속에 대한 시민의
견해

IV. 결 론

◎ 참고문헌

* 안동과대학 경호경찰학과 교수, 행정학박사, 현 안동경찰서 경찰행정발전위원.

I. 서론

우리 나라의 자동차 교통사고나 교통무질서는 실로 심각한 수준이다. 우리 나라 국민들의 교통무질서에 대하여 싱가포르의 한 주간지는 “한국에서 외국인이 자동차로 운전한다는 것은 미친 짓이다”라고 악평을 할 정도이다.

교통사고는 도로를 이용하는 이용자, 도로환경, 차량결함 등 여러 가지 요인들이 복합적으로 작용하는 현대 사회가 직면하고 있는 주요한 사회문제이다. 따라서 안전한 사회를 만들기 위해서는 일반시민들을 보호하기 위한 교통안전 대책이 필수적이다.

도로교통법상 음주운전사고의 정의는 “운전자가 음주로 인하여 혈중알코올농도 0.05% 이상인 상태에서 운전을 하다가 교통사고를 발생시킨 경우”를 말한다.

본 연구에서 분석하고자 하는 음주운전(Drunken Driving)은 운전과실의 성격을 띠는 다른 교통법규 위반과는 달리 운전자의 책임성이 매우 강하고, 또한 그 사고의 피해가 특정개인에 국한된다기 보다는 불특정다수의 전사회구성원을 대상으로 발생되며, 그 피해가 매우 심각한 경우가 많다.¹⁾

우리 나라는 자동차 등록대수가 1,200만대를 넘어서고 있고, 곧 다가올 2009년의 2,000만대 시대가 예측되고 있는 실정이다.

본 연구에서는 최근 자가승용차의 보편화와 함께 음주운전사고가 자주 발생하고 있고, 또한 지속적인 경찰의 단속에도 불구하고, 음주운전 차량이 경감되지 않는 현실에서 과연 음주운전의 실태는 어느 정도인지, 또한 음주운전자의 성향은 어떤지를 살펴봄으로써 이를 근절시키기 위한 방안을 모색해 보고자 한다.

교통개발연구원과 동아일보가 공동으로 1998년 11월 서울, 부산, 대구, 광주, 대전의 5개 도시 운전자 1,538명(남자 1,290명, 여자 248명)을 대상으로 실시한 설문조사 결과에서 98년 한차례 이상 음주운전한 사람이 전체운전자의 44.2%에 이르는 것으로 나타났다. 또한, 앞으로도 계속해서 술을 마신 상태에서 차를 운전하겠다고 응답한 운전자가 전체의 26.5%에 이르는 것으로 조사되었다.²⁾

2000년도에 음주운전으로 인한 사고는 전체 교통사고 발생건수의 9.7%인 2만 8천 74건이 발생하여 1,217명이 사망하고, 47,155명이 부상당한 것으로 나타났다. 이

0) 민예기, “치사율 높고 대형사고 많아- 음주운전 실태와 사고의 특성”, 도로교통 76호, 도로교통안전협회, 1986, pp. 14-19.

0) 설재훈, “음주운전을 뿌리 뽑자”, 교통안전 99년 1월호, 도로교통안전협회, pp. 1-3.

는 전년도 건수의 18.4%, 사망자 21.9%, 부상자는 20%가 증가한 수치이다. 이는 우리 사회의 잘못된 음주문화 때문으로 운전자에게 술잔을 권하는 풍토가 좀처럼 사라지지 않고 있으며, 술잔을 사양하기 보다는 일단 마시고 나서 단속을 피하는 습관도 여전히 전한 것으로 볼 수 있다.

이와 같은 음주운전은 우리 나라 전체 뺑소니 교통사고의 약 30%에 이르며, 자신뿐만 아니라 다른 무고한 생명을 희생시킬 수 있는 범죄행위라고 할 수 있다.

이러한 맥락에서 본 연구는 중소도시의 음주운전 실태와 음주운전자의 의식을 조사하여 분석하고, 교통경찰의 대처방향을 제시하고자 하는데 궁극적인 목적이 있다.

II. 음주교통사고의 특징과 단속기준

1. 음주교통사고의 특징

음주운전으로 인한 자동차 교통사고는 보편적으로 다음과 같은 특징을 갖고 있다.

첫째, 야간에 많이 발생하는 특징을 지

닌다. 이는 음주시간대가 거의 야간이라는 운전상황에 기인하는 특징이라고 할 수 있다.³⁾

둘째, 도로이탈, 추락, 전복 및 공작물과의 충돌, 주차 및 정차해 있는 차에 추돌 등 차량단독사고가 많다는 점이다.

셋째, 음주운전사고는 치사율이 매우 높고, 일단 발생하면 대형사고라는 특징을 갖는다.⁴⁾ 적은 양의 술을 마시더라도 그것이 운전행위에 미치는 영향은 대단히 크다.

2. 음주운전에 대한 단속기준과 처벌

음주운전은 그 자체가 하나의 범죄행위라고 할 수 있으며, 항상 음주운전으로 인한 위험이 잠재적으로 내포되고 있는 상황이다. 이와 같은 음주운전의 위험을 인식하고 그 예방을 위해 각 국가는 규제를 강화하고 있는 추세이다. 음주에 대한 욕구가 음주운전사고로 발전하는 모든 단계에서 음주운전에 대한 처벌 및 단속강화는 유효한 억제수단이 된다. 이것은 음주운전자가 합리적인 사고로 자신의 행동을 결정할 때, 처벌 및 단속강화가 음주운전행위에 대한 기대벌칙을 상승하게 만들어 음주운전을 억제하는

0) 이상두, 교통사고조사 실무편람, 1991, p. 11.

0) 미국의 경우, 음주운전으로 인하여 사고가 발생하면, 운전자의 44%가 사망하였다는 통계가 있다.(Halverson, 1970 : 1)

효과가 있기 때문이다.⁵⁾

음주운전은 운전과실의 성격을 띠는 다른 교통법규위반과는 달리 책임성이 강하고, 또한 그 피해가 특정개인에 국한된다기 보다는 불특정다수의 전사회구성원을 대상으로 발생될 뿐 아니라 그 피해가 매우 심각한 경우가 많다. 따라서, 음주운전에 대한 제도적 벌칙의 수준과 내용은 형사정책적 입장 즉 음주운전행위의 억제측면에서 결정되고 있다.

교통경찰의 음주단속과 벌점 및 행정처분에 대하여 살펴 보면, 음주운전 측정시에는 최종음주후 구강내 잔류알코올 소거 소요시간이 20분이므로 20분이 지난 뒤 측정, 음

주측정 결과에 대하여 불복할 경우에는 단속자에게 채혈을 요구하고, 가까운 병원에서 채혈할 수 있다.(단, 측정후 1시간 이내에 채혈하여야 함)

다음의 [표 1]은 음주운전에 대한 행정처분 내용이다.

단, 음주운전으로 운전면허 행정처분을 받은 사람이 그 처분이 현저하게 불합리하다고 주장하는 경우에

- ① 과거 5년 이내에 음주운전 전력이 없는 자
- ② 운전 이외에는 가족생계를 감당할 수단이 없는 자
- ③ 모범운전자로 현재 3년 이상 교통봉사

[표 1] 음주운전에 대한 행정처분

결과, 알코올농도	0.05%~0.1% 미만	0.1% 이상
단순음주	- 면허정지 - 형사입건	- 면허취소 - 형사입건
대인사고	- 면허취소 - 형사입건	- 면허취소 - 형사입건
음주측정 거부시	- 면허취소, 형사입건	

* 형사입건시 : 2년 이하 징역 또는 500만원 이하의 벌금.

0) G. Becker는 법을 어기는 범법자도 주어진 제약 속에서 자신의 효용을 극대화하는 합리적 인간이므로 기대비용이나 기대이익에 따라 반응함을 지적하고, 기대벌칙의 유용성을 강조했다. 음주운전자는 일부의 알코올중독자 이외에는 대부분이 정상인으로서 합리적 사고를 하므로 Becker의 설명은 더욱 잘 적용되는 경우라고 할 수 있다.(G. Becker, 1968 : 169)

활동을 한 자

- ④ 과거 뺑소니 운전자를 검거하여 경찰서장 이상의 표창을 받은 자에 한하여 지방경찰청 운전면허 시험위원의 심의를 거쳐 다음 각 호를 제외하고는 정상을 참작하여 그 처분을 감경할 수 있다.
 - 혈중 알코올 0.12% 이상으로 운전한 때
 - 음주운전 중 인사상 피해 교통사고를 야기한 때
 - 단속과정에서 경찰관 음주측정 요구를 불응, 도주하거나 경찰관을 폭행한 때
 - 과거 5년 이내 인사상 교통사고를 3회 이상 전력에 있는 자

회원국 중 5위이며, 인구 10만명당 교통사고 사망자수도 3위에 올라있다는 사실은 음주운전이 매우 높은 빈도로 행해지고 있다는 결정적 증거가 될 수 있다. 그 동안 음주운전이 심각한 사회문제임에도 불구하고, 음주운전의 실태를 파악하려는 노력은 별로 없었다.

안동시의 음주운전 실태를 파악하기 위하여 본 연구에서는 2000년 7월 1일부터 31일까지 한달간 운전자를 대상으로 설문조사를 실시하였다. 전체 안동시 운전자 중 무작위 표본추출하여 300부의 설문지를 배포하였는데, 이 중에서 무응답과 기재내용이 불성실한 응답지를 제외한 220부의 설문지를 회수하여 분석하였다.

III. 시민의견조사

: 안동시 음주운전의 실태와 교통경찰의 단속방향

90년대 이후 우리 나라에서는 음주운전이 심각한 사회문제로 등장하게 되었는데, 현재 우리 나라 음주운전 빈도는 매우 높은 수준으로 추정된다. 예를 들면, 음주운전의 지표가 될 수 있는 차량 1만대당 교통사고 사망자수가 국제도로교통안전협회의 56개

1. 음주운전의 경험유무

음주운전의 경험이 있느냐에 대한 물음에 응답자의 11.4%가 '자주 하는 편'이라고 응답하였고, '가끔 하는 편'이라고 응답한 사람의 비율도 56.4%에 이르렀다. 이와 같은 결과는 전체 응답자 중 67.8%에 이르는 운전자가 음주운전의 경험이 있는 것으로서 대도시의 44.8%⁶⁾에 비해 상당히 높은 것으로 나타났다.

0) 이 수치는 1998년 11월에 교통개발연구원과 동아일보가 공동으로 서울, 부산, 대구, 대전, 광주 등 대도시를 대상으로 시민 1,500여명을 대상으로 설문조사한 결과이다.

2. 음주후 자동차에 대한 조치

부득이하게 음주를 하는 장소에 자동차를 운전하고 갔을 경우, 음주후 자동차에 대한 조치를 물어 본 결과, ‘자동차를 놓고 간다’고 응답한 운전자가 40.5%, ‘술이 깬 다음 운전하고 간다’가 17.7%, ‘그냥 조심해서 운전한다’가 38.2%, ‘음주단속이 끝날 때까지 기다렸다가 운전한다’는 응답이 3.6%로 나타났다.

이와 같은 결과를 분석해 보면, 안동시 운전자들의 음주운전 행태를 알 수 있다. 즉, 음주운전의 사고 위험성을 알면서도 그러한 사고위험성 때문에 오히려 긴장하고 조심스럽게 운전하는 운전자들이 38.2%에

달했다. 결국 그냥 조심해서 운전한다와 음주단속이 끝날 때까지 기다렸다가 운전한다는 응답을 합치면 41.8%의 운전자가 음주후에도 자동차를 운전한다는 결과를 알 수 있다. 아울러 술이 깬 다음 운전한다는 응답자가 17.7%인데, 이것 또한 음주운전의 축소판으로 볼 수 있는 행위이다.

3. 음주운전 시간대와 음주량, 이유

1) 음주운전 시간대

음주운전을 하는 경우, 시간대를 물어 본 질문에 대하여 ‘오후 10시 이전’에 운전한다고 응답한 운전자가 2.7%, ‘오후 10-11시’

[표 2] 음주운전의 경험여부

음주운전 경험여부	빈도(명)	비율(%)
음주운전을 자주 하는 편이다	25	11.4
음주운전을 가끔 하는 편이다.	124	56.4
음주운전을 한 적이 전혀 없다	71	32.3

[표 3] 음주후 자동차에 대한 조치

음주후 자동차에 대한 조치	빈도(명)	비율(%)
음주후에는 자동차를 세워두고 간다	89	40.5
음주후에는 술이 깬 다음 운전하고 간다	39	17.7
음주후에도 그냥 조심해서 운전한다	84	38.2
음주단속이 끝날 때까지 기다렸다가 운전한다	8	3.6

가 15.5%, ‘오후 11시-12시’가 15.9%, ‘12시부터 새벽 1시’가 10.9%, ‘새벽 1시 이후’가 22.3%로 나타났다.

이와 같은 결과를 분석해 보면, 오후 10시 이후부터 새벽까지 고르게 분포되어 있으며, 특히 음주단속이 끝날 시점인 새벽 1시 이후에 운전한다는 응답자가 22.3%에 이르렀다. 이와 같은 결과는 중요한 의미를 가지며, 음주단속에 있어 사각지대라고 할 수 있는 새벽시간의 음주단속에 대한 대책이 강구되어야 할 것이다. 다시 말해서, 음주운전은 일반적으로 그 위반시간대가 집중

되어 있으므로 그 시간대에 맞추어 단속경찰력을 집중시키는 것이 바람직하다. 본 연구조사 결과에서도 나타난 바와 같이 오후 10시 이후부터 새벽까지 음주운전이 고르게 분포되어 있고, 새벽 2시 이후에도 5명 중 1명의 응답자가 음주운전을 하는 것으로 보아, 이 시간대에 경찰력을 집중배치하여 단속을 실시하는 것이 필요하다.

2) 음주운전시 음주량

음주운전을 하는 경우, 음주량에 대한 질문에 ‘소주1-2잔’을 마시고 운전한다는 응답

[표 4] 음주운전 시간대

음주운전 시간대	빈도(명)	비율(%)
오후 10시 이전	6	2.7
오후 10- 11시	34	15.5
오후 11시 - 12시	35	15.9
12시 - 새벽 1시	24	10.9
새벽 1시 이후	49	22.3

[표 5] 음주운전시 음주량(소주 기준)

음주운전시 음주량(소주 기준)	빈도(명)	비율(%)
소주 1-2잔	39	17.7
소주반병	56	25.5
소주 한병	25	11.4
소주 1병 이상	20	9.1
기타(양주, 막걸리, 맥주 등)으로 응답	8	3.6

자가 17.7%, ‘소주 반병’이 25.5%, ‘소주 한병’이 11.4%, ‘소주 1병 이상’이 9.1%로 나타났다. 이와 같은 음주량은 조사의 편의상 소주를 기준⁷⁾으로 하였다. 이러한 응답결과를 분석해 보면, 소주 반병 이상 마시고 운전하는 응답이 45%에 이르렀다. 물론 술은 사람에 따라 약한 사람도 있고, 강한 사람도 있지만 일반적으로 소주 반병을 마시고 운전하는 행위는 운전 상 상당한 영향을 미치는 것으로 조사된 바, 우려할 수준이다.

3) 음주운전을 하는 이유

음주운전을 하는 이유에 대한 질문에 대하여 ‘이 정도면 운전해도 괜찮겠지’ 하는 생각에 핸들을 잡는 경우가 69.1%로 나타났고, ‘음주운전이 습관화되었다’고 응답한 운전자도 18.6%에 이르렀다.

대도시에 비해 중소도시인 안동에서 음주운전이 많은 이유는 『잘못된 음주문화』가 중요한 이유가 된다고 할 수 있다. 운전자에게 술을 권하는 그릇된 문화 때문에 음주운전을 하게 되는 경우이다. 이러한 맥락에서 볼 때, 운전을 하거나 할 사람에게 술을 권하거나 제공하는 행위를 보다 규제하여야 한다. 실제로 대법원에서도 자동차에 같이 탄 사람이 운전자와 함께 술을 마시고 승차했을 때, 비록 운전자의 과실로 교통사고가 발생했다 하더라도 이러한 경우 공동정범으로 같이 탄 사람에게도 형사책임을 물어야 한다는 판례가 있다.⁸⁾

또한, 음주운전의 경험이 있는 운전자를 상대로 면접조사를 한 결과, 술을 마시고 운전을 할 경우에 사고의 위험성과 처벌의 두려움을 알면서도 차를 세워 놓고 갈 경우의 다음날의 불편함 때문에 음주운전을 하

[표 6] 음주운전을 하는 이유

음주운전을 하는 이유	빈도(명)	비율(%)
음주운전을 해도 음주단속을 피하는 새길을 안다	11	5.0
지역사회이기 때문에 단속경찰을 잘 안다	16	7.3
음주운전 습관이 들었다	41	18.6
괜찮겠지 하는 생각에 하게 되었다	152	69.1

0) 음주의 주종(酒種)에는 사람들의 기호에 따라서 소주, 맥주, 막걸리, 양주, 정종 등이 있는데, 이들 모두를 문항에 포함시키는 것은 불합리한 점이 많아, 가장 보편적인 대중주인 소주를 기준으로 질문하였다.

0) 대법원 판례, 과실범의 공동정범에 대한 법리, 1979. 8. 21.

게 된다고 말하는 운전자도 많았다.
 이를 해결하기 위해서는 대리운전을 할 수 있는 여건을 조성해 주어야 한다. 최근 대중음식점이나 유흥업소에 대리운전사를 고용하거나 대기하게 하여 손님이 원할 경우, 대리운전을 해주는 경우가 많고, 택시 운전사가 대리운전을 하는 경우도 있다. 그러나 대리운전사가 없는 업소에서는 음주운전의 가능성이 높으므로 이러한 대리운전사 제도를 활성화하여 보험회사나 신뢰성있는 단체에 각 지역별로 설치할 필요가 있다. 아울러 유흥업소 종사자에게 음주운전을 방관할 경우, 적절한 제재를 강하여 대리운전사제도나 대중교통수단을 이용하는 방법도 고려해 볼 수 있을 것이다.⁹⁾

4. 교통경찰의 음주단속에 대한 시민의 견해

안동시 교통안전정책의 최종목표는 시민의 인명과 재산의 피해를 교통사고로부터 보호 또는 감소시키는데 있다. 음주운전행위에 대한 처벌도 음주운전행위를 감소시킴으로써 인명피해나 부상의 감소, 또는 재산피해를 감소시키는 것을 목적으로 하고 있다.

안동시에서 발생한 교통사고를 분석해 보면, 1999년부터 2001년까지 전체 교통사고 중 10% 내외의 교통사고가 음주로 인한 교통사고로 나타나고 있다. 또한, 2001년 한해 동안 262건의 음주교통사고가 발생하

[표 7] 안동시 교통사고 원인별, 연도별 현황 단위: 건수, (%)

구분	총계	안전거리 미확보	중앙선 침범	속도 위반 (과속)	신호 위반	앞지르기 위반	횡단보도 (보행자보호 의무위반)	무면허	안전운전 불이행	음주	기타	
년 도	1999	3,058 (100.0)	186 (6.1)	172 (5.6)	17 (0.6)	93 (3.0)	27 (0.9)	56 (1.8)	56 (1.8)	2,035 (66.6)	386 (12.6)	30 (1.0)
	2000	2,991 (100.0)	163 (5.4)	161 (5.4)	21 (0.7)	136 (4.5)	15 (0.5)	41 (1.4)	96 (3.2)	1,536 (51.4)	288 (9.6)	534 (17.9)
	2001	2,547 (100.0)	121 (4.8)	118 (4.6)	9 (0.4)	106 (4.2)	6 (0.2)	45 (1.8)	70 (2.7)	1,274 (50.0)	262 (10.3)	536 (21.0)

자료: 안동경찰서 내부자료, 2000~2002

0) 조대경, “음주운전 막을 수 없나”, 도로교통, 도로교통안전협회, 1990, p. 64.

었는데, 이 중 3명이 사망하고, 169명이 부상을 입었다.

또한, 2002년 올해는 4월까지 총108건의 음주교통사고가 발생하였다. 이 중에서

화요일과 일요일에 가장 많이 발생하였고, 연령별로는 40대, 20대, 30대의 순으로 발생하였다.

[표 8] 2002년 안동시 음주교통사고 현황

구분 월별	총계	요 일 별							연 령 별						
		월	화	수	목	금	토	일	10대	20대	30대	40대	50대	60대	70대
총계	108	11	23	12	17	13	11	21	3	33	22	36	11	3	
1월	29	2	7	4	5	3	5	3		8	4	12	4	1	
2월	25	3	2	4	4	2	2	8		11	8	4	1	1	
3월	23	2	1	3	3	6	3	5	3	4	7	8	1		
4월	31	4	13	1	5	2	1	5		10	3	12	5	1	

자료: 안동경찰서 내부자료, 2002

[표 9] 2002년 안동시 음주단속 현황

구분 월별	총계	요 일 별							연 령 별							민간단체 참 관
		월	화	수	목	금	토	일	10대	20대	30대	40대	50대	60대	70대	
총계	198	9	25	20	28	46	32	38	2	51	67	58	18	2		20회 268명
1월	61	1	6	8	8	15	10	13		16	18	19	7	1		6회 68명
2월	33	2	5	4	7	2	7	6		6	11	11	5			7회 75명
3월	45		4	4	2	18	7	10		12	20	7	5	1		5회 83명
4월	59	6	10	4	11	11	8	9	2	17	18	21	1			2회 42명

자료: 안동경찰서 내부자료, 2002

음주운전을 한 경우에 단속된 경험이 있는지에 대한 질문에 대하여 ‘단속경험이 있다’고 응답한 운전자가 22.3%, ‘단속된 경험이 없다’고 응답한 운전자가 44.6%에 이르렀다.

현재 안동경찰서에서는 안동경찰서 Homepage 공지사항 부분에 음주단속 예고제를 실시함으로써 음주운전을 예방하도록 노력하고 있다. 또한 음주단속의 투명성과 공정성을 기하기 위해 단속현장에 시민단체를 참관시켜 음주운전의 문제점을 현장감 있게 시민들에게 홍보하고, 단속의 고충 등을 체험케 함으로써 음주운전 예방은 물론 경찰 업무에 대한 홍보를 병행하고 있어 시민들

로부터 좋은 반응을 얻고 있다. 실제로 지난 2001년도에는 ○ 모범운전자 : 27회 391명 ○ 경찰행정발전위원회 : 25회 152명 ○ 사회문제연구소 : 1회 6명 ○ 전국주부교실 : 2회 8명 등 총 55회 557명이 음주단속에 참여함으로써 큰 호응을 얻고 있다.(안동경찰서 경비교통과 자료 참조)

또한, 교통경찰의 음주단속에 대한 방향에 대한 질문에 대하여 ‘보다 강화되어야 한다’고 응답한 운전자가 58.2%, ‘현행대로 해야 한다’가 27.7%, ‘약화되어야 한다’고 응답한 운전자가 9.5%에 이르렀다. 이와 같이 음주운전 경험의 유무와 관계없이 음주단속이 강화되어야 한다고 응답한 운전자

- 2002년 5월중 음주단속 안내
 - 일자 : 1일, 4일, 6일, 7일, 9일, 12일, 17일, 18일, 21일, 23일, 24일, 26일, 27일, 29일
 - 시간 : 위 기간중 21:00~익일 02:00
 - 장소 : 10여개소에서 단속
- 경찰서 자체 음주단속
 - 일자 : 도내 일제 외 매일
 - 시간 : 20:00~익일 04:00
 - 시내 곳곳에서 단속

[표 10] 음주운전시 단속경험

음주운전시 단속경험	빈도(명)	비율(%)
있 다	49	22.3
없 다	98	44.6

가 월등하게 많은 것으로 나타났다.

또한, 현행 음주운전에 대한 처벌규정에 대해서는 ‘보통이다’라고 응답한 운전자가 47.3%, ‘처벌이 매우 강한 편이다’라고 응답한 운전자가 24.5%, ‘처벌이 매우 미약하다’고 응답한 운전자가 27.3%에 이르렀다. 이와 같이 처벌규정에 대해서는 특이한 점을 발견할 수 없어 현행 음주운전에 대한 처벌규정에 대한 개정논의는 시급하지 않은 것으로 판단할 수 있다.

최근 일부 지역에서는 낮시간대에 음주단속을 하는 경우를 볼 수 있다. 안동에서 낮시간대에 음주단속을 해야 하느냐에 대한 질문에 대하여 낮에 술을 먹고 운전하는 경향이 있으므로 ‘단속해야 한다’고 응답한 운전자가 47.7%, ‘극히 일부이므로 단속할

필요가 없다’가 13.6%, ‘경찰의 판단하에 자유재량적으로 실시하는 것이 타당하다’고 응답한 운전자가 31.8%, 낮시간대의 ‘단속은 지나친 행위’라고 응답한 운전자가 6.8%에 이르렀다. 이와 같이 낮시간대에도 간헐적으로 음주단속을 하는 것을 찬성하는 응답도 80%에 달하여 교통소통을 방해하지 않는 범위내에서 간헐적인 단속도 고려해 볼 필요가 있다. 특히, 도농통합형 도시인 안동시의 경우, 농번기 때 막걸리를 마시고 운전을 하는 사례가 종종 발생하는 것으로 알려져 있어 우려되는 점이다.

음주운전이 교통사고에 얼마나 영향을 미치는냐에 대한 질문에 ‘매우 큰 위협을 준다’고 응답한 운전자가 71.8%, ‘어느 정도 영향을 준다’고 응답한 운전자가 26.4%라

[표 11] 교통경찰의 음주단속 방향

교통경찰의 음주단속 방향	빈도(명)	비율(%)
보다 강화되어야 한다	128	58.2
현행대로 되어야 한다	61	27.7
보다 약화되어야 한다	21	9.5

[표 12] 음주운전 처벌규정에 대한 견해

음주운전 처벌규정에 대한 견해	빈도(명)	비율(%)
처벌이 매우 강한 편이다	54	24.5
그저 그렇다(보통이다)	104	47.3
처벌이 매우 미약하다	60	27.3

고 응답함으로써 운전자들의 98% 이상이 음주운전의 사고위험성을 인지하고 있는 것으로 나타났다.

마지막으로, 음주운전에 대한 근절책으로 안동시의 운전자들은 ‘교통경찰의 강력한 단속과 처벌’에 응답한 운전자가 46.8%, ‘매스컴의 홍보’가 29.1%, ‘운전자의 양심과 자율’이 24.1%로 나타났다.

최근 여러 시민단체나 매스컴에서 음주운전 근절에 대한 각종 홍보활동이 진행되고 있다. 이를 보다 활성화하고 체계적으로 진행시킬 필요가 있다.

이를 위해서는 국내외 음주운전 관련 연구를 체계적으로 분석하여 가장 효과적인 홍보내용을 편성하고, 홍보매체의 특성에

따라 구성을 하여 보다 체계적으로 실시할 필요가 있다. 지역방송과 신문, 케이블 TV를 적극적으로 활용하는 방법과 대중음식점이나 유흥업소 실내에 홍보지를 부착하도록 권고하거나 술병에 의무적으로 부착하게 하는 방법도 고려해 볼 수 있을 것이다.

또한, 음주운전의 최종적인 책임은 운전자 자신의 자율과 양심이라고 할 수 있다. 따라서, 사회의 일원이 되기 시작할 때부터 지속적으로 음주운전의 위험성에 대한 인식형성이 되어 이를 계속 유지할 수 있도록 강화시켜 나가야 한다. 즉, 유아기부터 생애교육을 체계적으로 하는 것이 필요한데, 유아원, 유치원, 초·중·고등학교 교육과정에서 교통안전 교육 프로그램을 실시하고,

[표 13] 낮시간대에 음주단속에 대한 견해

낮시간대에 음주단속에 대한 견해	빈도(명)	비율(%)
낮에 술을 먹고 운전하는 경향이 있으므로 단속해야 한다	105	47.7
극히 일부이므로 단속할 필요가 없다	30	13.6
경찰의 판단하에 자유재량적으로 실시하는 것이 타당하다	70	31.8
낮시간대의 단속은 지나친 행위이다	15	6.8

[표 14] 음주운전이 교통사고에 미치는 영향에 대한 견해

음주운전이 교통사고에 미치는 영향에 대한 견해	빈도(명)	비율(%)
교통사고에 매우 큰 위협을 준다	158	71.8
교통사고에 어느 정도 영향을 준다	58	26.4
교통사고에 별 영향을 주지 않는다	3	1.4

음주운전의 위험성에 대한 교육을 지속적으로 실시하여 본인 뿐만 아니라 사회전체 분위기 조성과 타인의 음주운전행위에 대한 제지능력도 강화할 필요가 있다.¹⁰⁾ 실제로 대부분의 선진국에서도 교통안전에 대한 교육은 고등학교 졸업이전까지 거의 이수하도록 하고 있다. 우리 나라 정부당국 역시 유치원 및 초, 중, 고등학교 단계에서 교통안전교육의 중요성을 인식하고, 매년 교통안전교육 추진계획을 수립, 각 시도에 시달하여 준법정신, 공중도덕, 교통질서, 교통법규를 지도하고, 특히 중고교생에게는 이륜차 안전교육 및 헬멧착용을 지도하도록 강조하고 있다. 그러나 유치원 및 저학년을 벗어나면 대학입시 열풍에 휩싸여 교통안전 교육이 제대로 운영되지 않는다.¹¹⁾

IV. 결 론

우리 나라의 교통문화는 인구 10만명당 교통사고 사망자수, 자동차 1만대당 교통사고 사망자수 등에서 OECD국가 중 최하위 그룹을 차지하고 있다. 이러한 교통사고는 최근 자가용의 증대에 따라 더욱 심각한 문제로 대두되는데, 경찰에서는 교통사고 감소를 위한 교통경찰활동을 ‘생명산업활동’으로 규정하고 각종 노력을 기울이고 있다.

특히, 음주운전은 운전과실의 성격을 띠는 다른 교통법규위반과는 달리 책임성이 강하고, 또한 그 피해가 특정개인에게 국한된다기 보다는 불특정다수의 전사회구성원을 대상으로 발생될 뿐 아니라 그 피해가 매우 심각한 경우가 많으므로 매우 심각한 사회문제이다.

[표 15] 음주운전 근절책에 대한 견해

음주운전 근절대책에 대한 견해	빈도(명)	비율(%)
강력한 단속과 처벌	103	46.8
매스컴의 홍보	64	29.1
운전자의 양심과 자율	53	24.1

0) 김호윤, “음주운전과 그 규제에 관한 연구”, 연세대학교 행정학석사학위논문, 연세대학교 행정대학원, 1994, p. 81.

0) 백승엽, “우리 나라 대학교육과정에서의 교통안전교육 실시방안에 관한 연구”, 경찰학연구 2호, 경찰대학, 2002, p. 65.

안동시에서 설문조사에 응답한 운전자 중 음주운전을 한 경험이 있는 운전자가 전체의 67.8%이며, 이 중 자주 음주운전을 하는 경우가 11.4%로 나타났다.

음주운전 시간대를 보면, 오후 10시 이전이 6명으로 2.7%, 오후 10시-11시가 34명으로 15.55%, 11시-12시가 35명으로 15.9%, 12시-새벽 1시가 24명으로 10.9%, 새벽 1시 이후가 49명으로 22.3%로 나타났다. 이와 같이 음주운전은 밤 10시부터 새벽까지 고르게 발생하고 있으며, 특히 음주단속이 마감될 시점인 새벽 1시 이후에도 많은 운전자들이 음주후 운전을 하는 것으로 나타났다.

또한, 음주운전을 하게 되는 경우 음주량을 살펴 보면, 소주 1-2잔이 17.7%, 소주 반병이 25.5%, 소주1병이 11.4%, 소주1병 이상이 9.1%로 나타남으로써 소주반병 이상을 마시고 운전하는 운전자가 46%에 달하는 것으로 확인되었다.

음주운전을 하게 되는 이유는 '음주운전이 습관화되었다'가 18.6%, '이 정도면 괜찮겠지 하고 운전하는 경우'가 70%에 이르렀다.

음주운전을 한 경우 단속을 당한 경험이 있는 사람이 22.3%, 단속당한 경우가 없다고 응답한 사람이 44.6%에 이르렀다.

또한, 응답자의 60%이상이 음주단속이 보다 강화되어야 한다고 응답하고 있으며, 특히

낮시간대에도 간헐적으로 음주단속을 하는 것을 찬성하는 응답도 80%에 이르렀다.

마지막으로 음주운전에 대한 근절대책에 대해서는 응답자의 47%가 강력한 단속과 처벌, 매스컴의 홍보가 29.1%, 운전자의 자율과 양심이 24.1%로 나타났다.

이상과 같이 안동시 운전자들의 음주운전 실태를 설문조사 내용을 중심으로 살펴보았다. 결국 음주운전을 근절시키기 위해서는 운전자에게 술을 권하는 문화, 운전자 자신이 술을 먹고 운전해도 된다는 방심과 자만이 사라져야 하며, 교통경찰의 체계적이고 지속적인 단속과 처벌이 병행되어야 할 것이다.

다시 강조하건대, 운전자들의 의식이 바뀌어야 한다. 회식이나 모임이 있을 때, 30분의 시간여유를 가지고 집에 차를 두고 있는 습관이 필요하다. 또한, 무엇보다도 음주운전은 신호위반과 같이 단순한 교통위반행위가 아니라 본인과 다른 운전자의 생명을 뺏을 수도 있는 범죄행위라는 인식이 사회에 정착되어야 할 것이다. 결국 음주운전은 본인에게는 자살행위이며, 타인에게는 살인행위인 범죄행위임을 스스로 인식해야 하고, 우리 사회도 이에 대해 용납하지 않는 분위기가 절실하다.

참 고 문 헌

1. 국내문헌

- 경찰청(2001), 경찰백서.
- 교통안전진흥공단(1985), “음주자의 음주가 안전운전에 미치는 영향”, 교통안전 제34호.
- 김민배(1994), “음주운전과 교통사고”, 인하대학교 사회과학연구소 논문집 제12집.
- 김호운(1994), “음주운전과 그 규제에 관한 연구”, 연세대학교 행정학석사학위논문, 연세대학교 행정대학원.
- 대법원 판례(1979. 8. 21), 과실범의 공동정범에 관한 법리.
- 도로교통안전관리공단(1998), 교통질서 및 안전에 관한 운전자 의식조사.
- 도철웅(1998), 교통공학원론(하), 청문각.
- 민예기(1986), “치사율 높고 대형사고 많아 : 음주운전 실태와 사고의 특성”, 도로교통 76호, 도로교통안전협회.
- 백승엽(2002), “우리 나라 대학교육과정에서의 교통안전교육 실시방안에 관한 연구”, 경찰학연구 제2호, 경찰대학.
- 설재훈(1999), “음주운전을 뿌리 뽑자”, 교통안전 99년 1월호, 도로교통안전협회.
- 신부용(1994), 교통이나 교통이나, 현암사.
- 이상두(1991), 교통사고조사 실무편람(하).
- 조대경(1990), “음주운전 막을 수 없나”, 도로교통, 도로교통안전협회.
- 최광순(1993), “음주운전과 교통사고”, 인하대학교 법정대학보 12집, 인하대학교.
- 한국형사정책연구원(1996), 서울시 자가운전자의 음주운전에 관한 연구.
- 홍성삼(1998), “교통안전규제의 억제효과에 관한 연구 - 음주운전을 중심으로”, 서울대학교 행정대학원 행정학박사학위 논문.

2. 외국문헌

- Becker, G.(1968), “Crime and Punishment : An Economic Approach”, Journal of Political Economy 76.
- Gerald(1972), Drugs and Driving, Vol. 1. of monographs on Drugs, Sydney.