

飲酒運轉의 效果的 規制方案

朴 炳 允*

〈目 次〉

- | | |
|-------------------------|---------------|
| I. 飲酒運轉規制에 관한 論理的
考察 | IV. 飲酒運轉 規制對策 |
| II. 알콜과 運轉行爲와의 關係 | V. 結 論 |
| III. 現行 飲酒運轉 規制制度의 問題點 | 參 考 文 獻 |

I. 飲酒運轉規制에 관한 論理的 考察

1. 飲酒運轉의 規制의 法的 性質

行政法學에서 일반적으로 規制行政이라 함은 「經濟秩序 및 生活環境의 健全한 發展을 圖謀함으로써 公共福利를 증진하기 위하여 個人의 生活活動을 規律·調整하는 行政作用」¹⁾으로서 이해되고 있기 때문에 飲酒運轉의 規制에 관한 접근은 特別行政作用法중에서 秩序行政法 또는 警察行政法에서 시작해야 한다.

* 警察大學 教官

1) 金南辰, 「行政法」(서울: 法文社, 1989), 5

本 研究에서의 飲酒運轉 規制制度는 음주운전에 관한 단속활동과 형사처벌, 행정처분은 물론 교통교육과 홍보 및 교통환경을 포함한 개념으로 이해한다. 다만 飲酒運轉의 規制에 관한 法的 性質, 실정법상의 규정과 경찰의 단속활동, 형사처벌 및 행정처분의 측면에서 고찰한다.

세계 각국 대부분의 나라에서 飲酒運轉에 관한 規制는 法律의 형식으로 규제하고 있다. 우리나라는 道路交通法 제41조에서 酒醉 中 運轉禁止 조항을 규정하여 飲酒運轉 規制에 관한 法律的 規制를 하고 있다. 또한 동법 제107조의 2(벌칙)과 交通事故處理特例法 등에서 위반시 벌칙을 규정하고 있다.

道路交通法 제41조(주취중 운전금지)에서는

①운전면허를 받은 사람이라 할지라도 술이 취한 상태에서는 자동차를 운전하여서는 안된다(개정 1980.12.31. 법률 제3346호).

②경찰공무원은 교통안전과 사고방지를 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 운전자가 술에 취하였는지의 여부를 측정할 수 있으며 운전자는 이러한 경찰공무원의 측정에 응하여야 한다(신설 1963. 3.12. 법령 제1300호).

③제 1 항의 규정에 의하여 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 대통령령으로 정한다(개정 1970. 8.12. 법률 제2236호).

운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 道路交通法施行令에 다음과 같이 규정하고 있다. 道路交通法施行令 제31조(술에 취한 상태의 기준)에는 「법률 제41조의 규정에 의한 술에 취한 상태의 기준은 혈액 1 ml에 대하여 알콜 0.5 mg이상 또는 호흡 1 l에 대하여 알콜 0.25ml이상으로 한다(개정 1977. 3. 8. 대통령령 제8474호).」고 규정하고 있다.

飲酒運轉者에 대한 處罰規定을 살펴보면 刑事處罰로서 道路交通法 제107조의 2(벌칙)에 「다음 각호의 1에 해당하는 사람은 2년 이하의 징역이나 300만원 이하의 벌금형으로 벌한다.

· 제41조 제 1 항의 규정에 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차 등을 운전한 사람

· 술에 취한 상태에 있다고 의심할 만한 상당한 이유가 있는 사람으로서 제 41조 제 2 항의 규정에 의한 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 사람」으로 규정하고 交通事故處理特例法에서는 「주취운전으로 인한 사고야기시 형법 제 268조의 죄(업무상과실치사상)를 범한 때는 5년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금에 처한다」고 규정하여 交通事故特例法の 特例規定에서 제외되는 위반사항으로 명시되어 있다.

酒醉運轉者의 運轉免許行政處分에 관하여는 道路交通法 및 同法 施行規則에 다음과 같이 규정하고 있다. 道路交通施行令 제78조(면허 취소·정지)에서 「지방경찰청장은 운전면허를 받은 사람이 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 경찰훈령이 정하는 기준에 의하여 운전면허를 취소하거나 1년의 범위내에서 그 운전면허의 효력을 정지시킬 수 있다. 제 8 호;이 법 및 이 법에 의하여 도로교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 행하는 명령이나 처분을 위반했을 때」로 규정하고 있고 道路交通法 施行規則 제53조(면허의 취소·정지) 제 1 항에서는 「법 제78조의 규정에 의하여 운전면허를 취소 또는 정지시킬 수 있는 기준과 법 제81조 제 1 항의 규정에 의하여 자동차 등의 운전을 금지시킬 수 있는 기준은 별표 16과 같다」고 규정하고 있는 바, 飲酒運轉과 관련된 運轉免許의 行政處分基準만을 간추려 보면 다음과 같다.

먼저 運轉免許의 取消處分인데 술에 취한 상태의 기준 혈액 1ml에 대하여 알콜 0.5mg, 호흡 1 l 에 대하여 알콜 0.25ml 이상을 넘어서 운전하다가 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 한 때, 교통사고를 야기하지 않은 단순음주 운전이라도 혈중알콜 농도가 0.10%이상인 때, 그리고 음주측정에 불응한 때에는 면허가 취소된다. 또한 교통사고 및 법규위반점수의 초과에 의한, 매년

1월 1일~12월 31일까지 교통사고 법규위반의 누산벌점이 121점을 넘을 때 免許가 取消된다.

다음은 運轉免許의 停止處分인데 혈중알콜농도 0.05%~0.09%의 단순음주시 운전면허 정지처분기준에 의거 刑事立件이 되는 동시에 다음과 같이 運轉免許의 效力이 停止된다. 즉 혈중알콜농도가 0.05%~0.09%의 음주운전은 교통사고를 수반하지 않았을시 점수제 배점이 100점이하이므로 100일 이내의 運轉免許停止處分을 받게 된다.

또한 運轉免許取消者의 資格停止가 있는데 道路交通法 제70조(운전면허의 실격사유) 제5호에 「운전면허가 취소된 날로부터 1년이 지나지 아니하였거나 운전면허 효력의 정지처분을 받고 있는 사람은 운전면허를 받은 자격이 없다」라고 규정하고 있다. 즉 酒醉運轉으로 사람을 죽게 하거나 다치게 하여 運轉免許가 取消되었다면 그날로부터 1년이 지난 후에는 다시 運轉免許를 取得할 資格이 있고 1년이 경과하기 전에는 資格이 없다. 또한 교통사고가 아닌 단순한 酒醉運轉違反으로 적발되었을 때는 點數制 配點이 100점 이하이므로 다른 法規違反 點數配點과 합한 계산점수가 121점이 초과되어 免許가 取消되었다 하더라도 1년 후에는 다시 免許를 取得할 資格이 있게 된다.

아울러 自動車의 使用停止 處分도 규정되어 있는 바, 道路交通法施行規則 제62조에 의하여 자동차의 사용을 정지하는 처분기준은 5일로 규정하고 있다. 즉 주취운전으로 교통사고를 일으켰을 때는 그 차의 소유자가 운전자의 음주를 인식한 경우에 한하여 자동차의 사용을 5일간 정지시킬 수 있다.

다음으로 交通團束活動에 대해 살펴보면 일반적으로 경찰업무의 기능별 분류에 따라 交通警察과 外勤警察이 교통의 지도단속활동을 수행한다.

交通團束이라는 원어에서 (Road Traffic Law Enforcement) 道路交通法 집행용어와 行政法學的 法律用語上 또는 實務上에서 서로 다른 의미로 사용되고

있다.

우선, 行政法學上으로는 공권력의 행사라고 하는 측면에서 교통질서유지를 위한 경찰작용 전체를 총칭하는 의미로 사용되고 있다. 즉, 警察官職務執行法 제 2 조에 의해서 경찰은 국민의 생명, 신체, 재산의 보호를 임무로 「犯罪의 豫防, 鎮壓搜查, 警護警備 및 大間諜作戰 遂行, 交通團束과 기타 公共의 安全과 秩序維持를 職務로 하고 있다」고 규정하고 있어, 동 규정에서 交通團束이라는 용어는 交通規制, 迅速한 交通法規 執行으로써 警察의 信賴性을 유지케 하는 概念 및 運轉免許行政까지 包含한 交通警察作用 全體를 의미하고 있다.

또한, 교통지도단속활동이 교통경찰작용의 실무상 측면에서 보면,

① 설정된 交通規則의 준수를 강제하고 위반자를 검거해서 법적 제재를 가하기 위한 처리상의 절차 및 도로교통 현장에서 교통약자 등의 보호·유도활동을 중심으로 하는 交通指導團束 業務

② 교통규칙의 자발적 준수와 도로교통 현장에서의 안전행동 능력의 향상을 목적으로한 交通安全 教育과 交通弘報 業務

③ 운전면허 자격의 부여와 정지 및 취소의 運轉資格管理 業務

④ 도로에 적합한 개별적 규칙의 설정, 현장에 적응한 자동차 交通流의 조정을 위한 交通管理 및 交通規制 業務

⑤ 도로교통에 관한 제행정의 당위성 추구하고 업무의 효과적 추진을 위한 交通企劃 業務

⑥ 교통사고 사건, 뺑소니사건 그 밖의 교통범죄사건의 搜查處理 業務 등 몇 개의 영역으로 분류되는 것이 통례이다.

그러므로, 交通指導團束活動에는 交通管理를 위한 情報蒐集, 道路 利用者에 대한 각종 援助와 交通流를 統制管理하고 交通違反 行爲를 抑制하기 爲한 警戒, 巡察 그 밖에 監視活動 등을 포함하여 公權力 行使 以外的 施設物인 標識

標示·信號機 등 交通을 統制 規制하는 Traffic Control Tool로서 交通指導團束 機能까지도 포함되는 것으로 해석하고 있다.

따라서, 交通指導團束은 交通警察의 作用으로 하는 “교통의 안전과 효율을 높이고 도로교통에서 기인하는 장애를 방지하기 위한 운전자와 보행자 그 밖의 도로이용자에게 법령의 준수를 촉구하고, 법령에 위반되는 행위의 억제와 위반자의 검거, 형사처분, 행정처분의 법적 제재력을 과하기 위한 절차를 취하는 활동 이외에, 교통정보의 수집과 도로이용자의 보호, 원조활동 및 교통정리 등 도로교통 현장에서의 교통경찰 활동”의 Observation기능을 포함한 Road Traffic Law Enforcement(도로교통법집행)을 업무로 한다.²⁾

지금까지 살펴 본 飲酒運轉 規制의 법적·행정적 측면의 제과정을 요약하면 도로교통법이라는 法律에 의거하여 委任 또는 執行命令으로서 道路交通法 施行令과 道路交通法 施行規則이 있고 이러한 規則에 의하여 警察의 飲酒運轉 團束活動이 法規에 의한 警察下命으로서 집행된다고 볼 수 있다. 특히 警察의 飲酒運轉 團束을 위한 飲酒測定行爲는 行政法上 警察上 調査는 주민의 신체나 재산에 침해를 가져오는 權力的 調査作用을 말한다.³⁾ 警察上의 調査는 주민의 신체나 재산에 침해를 가져오는 權力的 調査作用이므로 법률의 근거가 필요한데, 음주운전의 측정을 도로교통법 제41조 2항에 규정하고 있다 할 수 있으나 強制的 態樣이 상대방에 대하여 직접 물리적인 강제를 결과하는 것이 아닌 조사작용의 경우는 令狀主義가 적용되지 않으므로⁴⁾ 飲酒運轉의 測定에는 令狀主義가 適用되지 않는다.

이러한 警察上의 調査에 대한 救濟로 適法한 調査에 의한 경우는 법률상 규

2) 道路交通安全協會, 「交通指導團束의 效率的 運用方案 研究」(서울: 道路交通安全協會, 1987), 27면.

3) 석종현, 「일반행정법(下)」(서울: 三英社, 1990), 327면.

4) 上揭書, 329면.

정에 따른 補償을 청구할 수 있고, 違法한 調査에 의한 경우는 行政爭訟이나 民事上·刑事上 救濟가 가능하다.

음주운전 관련조항의 위반자는 처벌을 받는데 이는 行政法上 警察罰에 해당한다. 警察罰이란 警察法規上의 義務違反, 즉 警察法規에 의한 命令 또는 禁止違反에 대한 制裁로서 一般統治權에 의거하여 과하는 處罰을 말한다.⁵⁾ 우리나라에서는 警察犯의 處罰에 관한 특별한 總則的 規程이 존재하지 않으며, 각 單行法에서 警察犯의 特殊性을 고려하여 刑事犯의 處罰과 구별되는 個別的 特則을 규정하고 있다. 警察罰은 警察刑罰과 警察秩序罰이 있는데 警察刑罰은 刑事訴訟法上의 節次와 通告處分 및 即決審判 節次에 의하고 警察秩序罰은 非訟事件節次法에 의한다.

2. 飲酒運轉의 法的 要件

음주운전에 대하여 규제하고 있는 규정은 運轉者 및 雇用主 등의 義務를 정하고 있는 道路交通法 제 4 장의 제41조 (주취 중 운전금지조항)이다. 그런데 음주운전에 관한 동법 제41조는 自動車 運轉者의 注意義務를 규정하고 있는 것으로 운전자에게 음주할 기회에 있을 때에 이를 전면적으로 억제하든지 적어도 음주량이라도 자제할 제 1 차적인 의무를 부여하고 있는 것이다. 그리고 운전이 착수함에 있어 음주상태를 자각하고 있을 때는 酒氣가 깨어날 때까지 운전을 잠시 미루고, 또는 운전을 계속한 후에도 이성적 판단이 가능한 단계에서 운전을 정지하여 주기를 깨우고 정상적인 운전을 할 수 있을 때까지 기다렸다가 운전해야 할 注意義務를 갖는다.

위와 같은 음주운전위반은 道路交通法의 기본목적인 교통의 안전과 원활을 확보하기 위하여 특정의 교통사고의 발생결과 유무에 상관없이 법규상에 규정

5) 前掲書, 331면.

하고 있는 주취의 한계를 초과하여 운전하는 것을 금지시키는 운전자에게 부과된 業務上 注意義務의 규정이다.

酒醉運轉에 있어 注意義務違反의 時期는 정상적인 운전은 매우 곤란한 상태이지만 아직은 통상의 위험에 대하여 사고를 회피할 능력이 남아 있다고 알아차릴 수 있는 단계에서는 각각의 사태에서 적절하지 못한 태도를 보아서 바로 그 시점에서 주의의무를 위반했다고 인정해야 한다. 그러나 위험한 사태에 적응해서 적절한 危險防止措置를 취하기가 현저히 곤란하다고 인정하는 경우에는 심리적인 판단능력이 남아 있는 단계에서 운전을 일시 정지하고 주기가 깨어나는 것을 기다려야 하는 의무를 이행하지 않는 시점이므로 酒醉狀態에서 運轉에 着手한 때를 注意違反 時期로 보아야 할 것이다.

다음은 飲酒運轉違反의 成立要件을 살펴보면 먼저 그 客觀的 構成要件을 들 수 있다.

道路交通法 제41조 제1항은 「운전면허를 받은 사람이라고 할지라도 술에 취한 상태에서는 자동차 등을 운전하여서 아니된다」고 규정하고 있다. 또 동조 제3항은 「제1항의 규정에 의하여 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 대통령령으로 정한다」고 규정하여 동법 시행령 제31조에서 그 기준을 「혈액 1밀리리터(ml)에 대하여 알콜 0.5밀리그램(mg)이상 또는 호흡 1리터(ℓ)에 대하여 알콜 0.25밀리그램(mg)이상으로 한다」고 규정하고 있다.

위에서 말한 술에 취한 상태에 자동차 등을 운전하는 것이 음주운전의 위반행위이다. 道路交通法에서는 음주운전자가 실제로 운전이 불안한 상태에 있을 때 이를 처벌하는 것이 아니라 신체내에 보유된 알콜의 정도가 혈액 1밀리리터당 0.5밀리그램 또는 호흡 1리터당 0.25밀리그램 이상인 상태로 규정하고 있다. 따라서 道路交通法上的 기준을 초과하면 실제로 운전이 불안한 상태에 있었는지 또는 특별한 교통사고의 결과를 발생시켰는지의 여부를 불문하고 동

법 제41조 제1항에서 규정하고 있는 飲酒運轉 違反으로 처벌하는 것이다. 그러나 우리의 경우에 있어서는 日本 道路交通法 제65조 제1항에서 규정하고 있는 이른바 酒氣 旣 運轉行爲에 대해서는 그 禁止나 處罰規定을 두고 있지 않다.

위와 같은 신체내의 알콜 보유량의 측정방법이나 절차에 대해서 우리 道路交通法上은 규정을 두고 있지 않으나 일반적으로 飲酒測定器에 의한 呼吸檢査, 輸血에 의한 血液檢査 또는 採尿에 의한 小便檢査 등 과학적인 방법과 절차에 따라 행하여져야 한다.

判例에 의하면 과학적인 측정방법이 불가능한 경우에는 외관적 모습, 음주량, 경과 시간 등으로부터 경험칙상 알콜농도가 판정되면 飲酒運轉違反罪가 성립된다고 하였다.⁶⁾

또한 道路交通法에 규정하고 있는 飲酒基準의 違反時期에 관해서도 명시적인 규정을 두고 있지 않으나 행위당시의 혈중알콜농도일 것을 요하는 것은 당연하다. 그러나 알콜 보유량의 측정은 대부분 검사당시의 수치를 사용하고 있다. 따라서 알콜 보유량에 대한 정확한 수치는 검사당시의 수치에 역산방법을 사용하고 행위 당시의 알콜 보유정도를 산출해 내는 것이 타당할 것이다.

主觀的 構成要件을 살펴보면 飲酒運轉違反은 故意的인 것으로서 당해 운전자는 운전시 신체에 道路交通法 施行令 제31조에서 규정하고 있는 정도 보유량의 수치를 수량적으로 인식 자각할 필요는 없고 다만 음주정도의 기초가 되고 이를 형성하는 사실의 인식만 있으면 된다.

당해 운전자는 최소한 그의 알콜 섭취가 운전 중 위험성이 있는 알콜보유수치 이상이 된다는 것을 고려해 놓고 이를 인식하고 있어야 한다(未必的 故意). 判例에서는 당해 운전자에게 있어서 알콜을 자기의 신체에 보유하고 차

6) 日最判 昭和, 41.9.20, 集 160.772.

량 등의 운전을 한다는 인식이 있으면 죽하고 범규정상의 알콜보유기준량까지 인식하고 있을 필요는 없다고 判決하였다.⁷⁾

또한 차량의 선임 탑승자는 당해 운전자의 안전운행을 감독해야 할 책임이 있고 차량운전중 위험을 인식하고 음주를 적극 제지하여야 한다고 하여 過失犯의 共同正犯을 인정하고 있는 판례도 있다.⁸⁾

여기서 당해 운전자는 물론 선임 탑승자조차도 음주운전을 방지해야 한다는 의무를 부과하여 危險性的의 認識만 있으면 飲酒運轉 違反罪는 抽象的 危險犯으로서 차량의 운전자가 통상의 위험성을 인식하면 본 죄가 성립한다고 보는 것이 타당하다.

II. 알콜과 運轉行爲와의 關係

1. 알콜과 술에 對한 分析

알코올 含有量과 濃度를 살펴보면 알코올 含有量이란 各種 알코올 飲料에 包含되어 있는 알코올량을 말하며 含有量이 높으면 強(毒)한 술이라고 한다. 알코올 농도는 알코올이 肉體를 循環할 때 血液으로 들어간 것을 血中 알코올 濃度(Blood alcohol "BAL")라고 한다.

또한 飲酒量과 알코올 濃度에 있어서는 알코올 섭취량과 血中 알코올 濃度 및 술에 취하는 程度와의 關係는 個人의 差가 있다. 卽 心身機能의 狀態, 飲酒時의 환경 및 飲酒時間 等に 따라 差異가 있다.

法上 酒醉限界(血中濃度 0.5mg/ml)에 이르는 飲酒量은 通商 引用되고 있는

7) 日最判, 昭和 52.9.19., 集31,5,100.

8) 大判, 1979.8.21., 79도 1249.

량 등의 운전을 한다는 인식이 있으면 죽하고 범규정상의 알콜보유기준량까지 인식하고 있을 필요는 없다고 判決하였다.⁷⁾

또한 차량의 선임 탑승자는 당해 운전자의 안전운행을 감독해야 할 책임이 있고 차량운전중 위험을 인식하고 음주를 적극 제지하여야 한다고 하여 過失犯의 共同正犯을 인정하고 있는 판례도 있다.⁸⁾

여기서 당해 운전자는 물론 선임 탑승자조차도 음주운전을 방지해야 한다는 의무를 부과하여 危險性的의 認識만 있으면 飲酒運轉 違反罪는 抽象的 危險犯으로서 차량의 운전자가 통상의 위험성을 인식하면 본 죄가 성립한다고 보는 것이 타당하다.

II. 알콜과 運轉行爲와의 關係

1. 알콜과 술에 對한 分析

알코올 含有量과 濃度를 살펴보면 알코올 含有量이란 各種 알코올 飲料에 包含되어 있는 알코올량을 말하며 含有量이 높으면 強(毒)한 술이라고 한다. 알코올 농도는 알코올이 肉體를 循環할 때 血液으로 들어간 것을 血中 알코올 濃度(Blood alcohol "BAL")라고 한다.

또한 飲酒量과 알코올 濃度에 있어서는 알코올 섭취량과 血中 알코올 濃度 및 술에 취하는 程度와의 關係는 個人의 差가 있다. 卽 心身機能의 狀態, 飲酒時의 환경 및 飲酒時間 等に 따라 差異가 있다.

法上 酒醉限界(血中濃度 0.5mg/ml)에 이르는 飲酒量은 通商 引用되고 있는

7) 日最判, 昭和 52.9.19., 集31,5,100.

8) 大 判, 1979.8.21., 79도 1249.

飲酒量基準을 보면 다음 列擧하는 술을 5分內 마시고 30分 前後에 測定한 狀態라 하고 있다.

〈표 2-1〉 음주량 기준

酒 種	飲 酒 量	備 考
소 주 (30°)	70ml (0.4 홉)	소주 25°를 基準할 때는 100ml(0.5홉)
맥 주 (4°)	880ml (4.8 홉)	
위스키 (40°)	65ml (0.35홉)	섭씨 50°C로 데운 것
청 주 (16°)	220ml (1.1 홉)	
막걸리 (6°)	880ml (4.8 홉)	

그러나 위와 같은 數値는 日本酒를 基準한 것이며 또한 알코올의 個人差 等を 考慮치 않은 것이므로 꼭 우리 實情에 적합하다고 할 수 없다.

• 알코올 濃度를 推定하는 關係式

(wid. mark. E.M.P의 提案)

$$C = \frac{A}{P \times r}$$

但: C = 血中 알코올 濃度

A = 攝取한 알코올 量

(음주량 × 술의 度數 × 0.7894 - 알코올비중)

P = 飲酒者의 體重

r = 性別關係: 男子 - 0.7

女子 - 0.6

〈判 示〉

體重 60kg의 男子가 25度の 소주 1홉(180ml)을 마셨을 때 最高度에 達하는 血中 알코올 濃度는 위의 關係式에 代入

$$C = \frac{(180\text{ml} \times 0.25\%) \times 0.7894}{60\text{kg} \times 0.7} = \frac{35.53}{42.0} = 0.85x$$

된다.

그러므로 사람의 血中알코올 濃度는 0.85mg/ml라 할 수 있다.

2. 알콜이 運轉行爲에 미치는 影響 實驗

外部의 實驗結果와 本 研究의 實驗(T.K.K.Computer System 活用制度)結果를 綜合할 때 알코올이 運轉行動에 미치는 영향은 다음과 같다고 볼 수 있다.

알코올의 生理的 作用은 個人差가 있다. 즉 習慣의으로 술을 마시는 사람은 술을 자주 마시지 않는 사람보다 빨리 醉하고 늦게 깨어나며 一定量의 술을 마셨다 하더라도 體重이 무거운 사람은 體重이 가벼운 사람보다 덜 醉한다.

또한 女子는 男子보다 빨리 醉하고 빨리 깨어나며 一般的으로 適當量의 술을 마셨을 때 血中알코올濃度는 飲酒 後 30分頃에 最高度에 達했다가 時間이 經過함에 따라 低下되고, 5~6時間 後에는 零(zero)이 된다.

適當量을 超過하여 過飲했을 때 血中알코올濃度는 24時間 後에도 나타난다.

음주와 運轉行動의 單純反應을 살펴보면 血中알코올濃度가 0.3~0.4mg/ml일 때에는 15%以上 늦어지고 1.0mg/ml 以上일 때는 動謠度가 甚하게 나타난다.

그러므로 運轉行動의 選擇反應은 血中알코올濃度가 높아짐에 따라 感覺系의 反應時間이 늦어져 判斷能力이 低下되고 運動系의 反應時間은 거칠어진다.

또한 視覺機能의 低下로 認知·判斷에 錯誤가 많다.

즉 深經覺：血中알코올濃度가 높아짐에 따라 隔差가 많이 나타나며 夜間視力：平常時보다 2/3以上の 低下現象이 나타나고, 視力回復力도 鈍化된다.

動體視力：血中알코올濃度가 높으면 높을수록 低下現象이 두드러지게 나타나고 注意해야 할 것을看過해 버리는 境遇가 많아진다.

그러므로 運轉行動能力은 血中알코올濃度 0.3mg/ml에서 부터 低下現象이 나타나서 1.0mg/ml에서 15%, 1.5mg/ml에서 30%의 低下가 나타난다는 研究結果도 있다.

또한 交通事故發生確率은 술을 마시지 않았을 때에 비해 血中알코올濃度 0.

된다.

그러므로 사람의 血中알코올 濃度는 0.85mg/ml라 할 수 있다.

2. 알콜이 運轉行爲에 미치는 影響 實驗

外部의 實驗結果와 本 研究의 實驗(T.K.K.Computer System 活用制度)結果를 綜合할 때 알코올이 運轉行動에 미치는 영향은 다음과 같다고 볼 수 있다.

알코올의 生理的 作用은 個人差가 있다. 즉 習慣의으로 술을 마시는 사람은 술을 자주 마시지 않는 사람보다 빨리 醉하고 늦게 깨어나며 一定量의 술을 마셨다 하더라도 體重이 무거운 사람은 體重이 가벼운 사람보다 덜 醉한다.

또한 女子는 男子보다 빨리 醉하고 빨리 깨어나며 一般的으로 適當量의 술을 마셨을 때 血中알코올濃度는 飲酒 後 30分頃에 最高度에 達했다가 時間이 經過함에 따라 低下되고, 5~6時間 後에는 零(zero)이 된다.

適當量을 超過하여 過飲했을 때 血中알코올濃度는 24時間 後에도 나타난다.

음주와 運轉行動의 單純反應을 살펴보면 血中알코올濃度가 0.3~0.4mg/ml일 때에는 15%以上 늦어지고 1.0mg/ml 以上일 때는 動謠度가 甚하게 나타난다.

그러므로 運轉行動의 選擇反應은 血中알코올濃度가 높아짐에 따라 感覺系의 反應時間이 늦어져 判斷能力이 低下되고 運動系의 反應時間은 거칠어진다.

또한 視覺機能의 低下로 認知·判斷에 錯誤가 많다.

즉 深經覺：血中알코올濃度가 높아짐에 따라 隔差가 많이 나타나며 夜間視力：平常時보다 2/3以上の 低下現象이 나타나고, 視力回復力도 鈍化된다.

動體視力：血中알코올濃度가 높으면 높을수록 低下現象이 두드러지게 나타나고 注意해야 할 것을看過해 버리는 境遇가 많아진다.

그러므로 運轉行動能力은 血中알코올濃度 0.3mg/ml에서 부터 低下現象이 나타나서 1.0mg/ml에서 15%, 1.5mg/ml에서 30%의 低下가 나타난다는 研究結果도 있다.

또한 交通事故發生確率은 술을 마시지 않았을 때에 비해 血中알코올濃度 0.

3~0.9mg/ml일때 7배, 1.0~1.4mg/ml일때 31배, 1.5mg/ml이상 일때는 128배가 된다는 研究結果도 있다.

3. 飲酒運轉으로 인한 交通事故 發生 實態

교통은 국가와 지역경제활동의 기반이 되는 서비스로서 經濟的 能率과 生産性을 극대화시켜 줄 뿐만아니라, 전반적인 産業構造를 재편해 가는 데 중심적인 역할을 하고 있다. 우리나라 GNP의 약 7%가 교통부문에서 나오며 사회적 측면에서도 현대사회가 안고 있는 대부분의 문제점이 교통과 관련을 맺고 있다. '80년도에 1인당 國民總生産(경상가격)이 1,582달러에서 '91년도에 6,498달러로 크게 증대되었는데 이와같은 경제소득의 증가는 지속적인 工業化 政策과 輸出增大 政策에 힘입었으며 여기에 교통의 기능이 큰 역할을 하였음에 틀림없다.

교통에 관련되는 자동차 및 도로 등의 變化 推移를 살펴보면, 自動車는 '80년 52만 7천여대에 불과하였으나, 경제소득 증가에 따라 '91년말 현재 424만 7천 여대로 무려 8배로 급증하여 연평균 20.9%의 증가율을 보이고 있다. 運轉免許 所持者 역시 자동차 급증 등에 따라 동 기간중 5.3배로 증가하여 연평균 16.4%의 증가율을 나타내고 있다. 이에 따라 인구 100인당 자동차는 '80년 1.4대 에서 '91년 9.8대로, 運轉免許 所持者는 4.9명에서 22.8명으로 급증하였으며 이같은 증가추세는 당분간 계속될 전망이다.⁹⁾

人口의 變化推移를 보면 '80~'84년 기간에는 1.5% 정도의 증가율을 보였으나 '85년 이후부터는 1% 정도의 증가율로 안정추세를 나타내고 있다. 道路는 '80년 총연장이 46,950km에서 '91년말 현재 58,088km로 연평균 2.0%의 낮은 증가율을 나타내 공사비 부담 등에 따라 새로운 도로건설이 쉽지 않음을 보여 주고 있는데, 포장율은 33.2%에서 76.4%로 크게 높아져 앞으로도 도로건설에

9) 道路交通安全協會, 「交通事故 統計分析」(서울: 道路交通安全協會, 1992), 17면.

3~0.9mg/ml일때 7배, 1.0~1.4mg/ml일때 31배, 1.5mg/ml이상 일때는 128배가 된다는 研究結果도 있다.

3. 飲酒運轉으로 인한 交通事故 發生 實態

교통은 국가와 지역경제활동의 기반이 되는 서비스로서 經濟的 能率과 生産性을 극대화시켜 줄 뿐만아니라, 전반적인 産業構造를 재편해 가는 데 중심적인 역할을 하고 있다. 우리나라 GNP의 약 7%가 교통부문에서 나오며 사회적 측면에서도 현대사회가 안고 있는 대부분의 문제점이 교통과 관련을 맺고 있다. '80년도에 1인당 國民總生産(경상가격)이 1,582달러에서 '91년도에 6,498달러로 크게 증대되었는데 이와같은 경제소득의 증가는 지속적인 工業化 政策과 輸出增大 政策에 힘입었으며 여기에 교통의 기능이 큰 역할을 하였음에 틀림없다.

교통에 관련되는 자동차 및 도로 등의 變化 推移를 살펴보면, 自動車는 '80년 52만 7천여대에 불과하였으나, 경제소득 증가에 따라 '91년말 현재 424만 7천 여대로 무려 8배로 급증하여 연평균 20.9%의 증가율을 보이고 있다. 運轉免許 所持者 역시 자동차 급증 등에 따라 동 기간중 5.3배로 증가하여 연평균 16.4%의 증가율을 나타내고 있다. 이에 따라 인구 100인당 자동차는 '80년 1.4대 에서 '91년 9.8대로, 運轉免許 所持者는 4.9명에서 22.8명으로 급증하였으며 이같은 증가추세는 당분간 계속될 전망이다.⁹⁾

人口의 變化推移를 보면 '80~'84년 기간에는 1.5% 정도의 증가율을 보였으나 '85년 이후부터는 1% 정도의 증가율로 안정추세를 나타내고 있다. 道路는 '80년 총연장이 46,950km에서 '91년말 현재 58,088km로 연평균 2.0%의 낮은 증가율을 나타내 공사비 부담 등에 따라 새로운 도로건설이 쉽지 않음을 보여 주고 있는데, 포장율은 33.2%에서 76.4%로 크게 높아져 앞으로도 도로건설에

9) 道路交通安全協會, 「交通事故 統計分析」(서울: 道路交通安全協會, 1992), 17면.

우리나라는 경제의 고도성장으로 소득수준이 날로 향상되고 산업구조가 복잡 다양해짐에 따라 자동차대수도 증가일로에 있으며 이에 비례하여 교통사고도 급격히 증가하고 있어 심각한 사회문제로 대두되고 있다.

이러한 현상은 하루 이틀에 이루어지는 일은 아니지만 점진적인 증가현상이어야 할 自動車와 運轉免許 所持者는 급격히 증가한 반면, 道路 등 交通環境과 國民들의 秩序意識은 완만하게 변화한 데서 비롯되는 것으로 종합적인 조정체계가 확립되고 실효성 있는 凡政府的 推進體制가 이루어져야 할 것이다.

지난 10년간 交通事故 發生趨勢를 살펴보면 '81년에는 87,119건이 발생했으나 '91년에는 265,964건(인적피해통계임)이 발생하여 10년간 무려 3.1배가 늘어나 연평균 11.8%의 증가율을 보이고 있다. 이로 인한 사망자수도 '81년에는 5,804명이었던 것이 '91년에는 13,429명으로 늘어나 2.3배에 이르러 연평균 8.8%씩 증가하였고, 부상자 역시 '81년에는 115,289명이었던 것이 '91년에는 331,610명으로 2.9배가 증가하여 연평균 11.1%의 증가율을 보였다.

財産被害를 살펴보면 '81년에는 130억여원이었던 것이 '91년에는 2,492억여원으로 약 19.2배에 달하여 연평균 34.3%가 증가하고 있음을 알 수 있다.

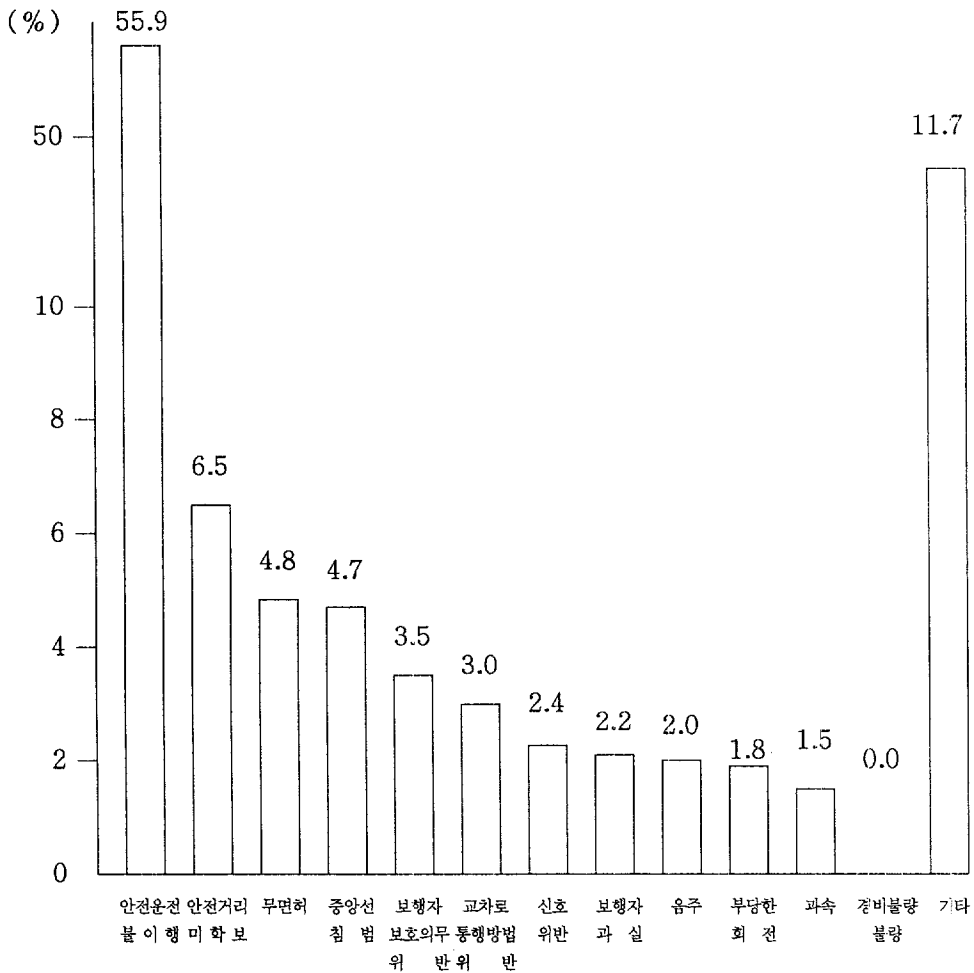
이와같이 '81년말부터 '91년말까지 10년간 자동차대수 증가율은 연평균 22.2%로 이를 교통사고 증가율과 비교하여 보면 밀접한 함수관계에 있음을 알 수 있을 것이다.

최근 6년간의 제 1 당사자 法規違反別 事故發生件數는 安全運轉不履行이 55.9%로 절반이상을 차지하였으며, 다음이 安全距離未確保 6.5%, 無免許 4.8%, 中央線侵犯 4.7% 등으로 나타났다.

그외에 步行者 保護義務違反이 3.5% 交叉路 通行方法違反 3.0%, 信號違反 2.4%, 步行者過失 2.2%, 飲酒 2.0%의 순이다. '85~'88년도에 비해 최근 3년간 安全運轉不履行과 中央線侵犯, 信號違反은 증가하였으며 安全距離 未確保,

無免許, 歩行者 保護義務違反, 交叉路 交通方法違反, 飲酒, 歩行者過失 등은 감소된 것으로 나타났다. 특히, 歩行者 過失로 인한 사고는 '88년도 부터 100~200건에 불과하게 큰 폭으로 감소된 것으로 나타났는데, 이같은 현상은 보행자 과실이 있더라도 운전자에게 조금이라도 과실이 있으면 운전자 과실로 처리했기 때문인 것으로 보인다.

〈그림 2-2〉법규위반별 발생건수 구성비('85~'91년 합계)



우리나라 자동차 교통사고의 심각성은 交通事故統計의 國際比較를 통하여 보면 잘 알 수 있다. '81년도 각국의 死亡者를 보면 美國이 49,301명, 獨逸 11,674명, 日本 8,719명, 이탈리아 8,072명, 프랑스 12,428명, 英國 6,069명, 네덜란드 1,807명, 韓國 5,804명이었다.

'91년도 先進外國의 交通事故 死亡者는 美國 46,900명('89), 프랑스가 10,289명('90), 日本 11,105명, 獨逸 11,248명, 이탈리아 6,500명, 英國 5,230명('88년), 네덜란드 1,376명('90)으로 歐美諸國과 日本 등 先進諸國 모두 감소현상을 보이고 있으나, 우리나라는 13,429명으로 '81년도에 비하여 오히려 2.3배의 증가를 보여 국민 모두가 교통사고에 대하여 두려움을 갖게 하고 있다. 그러나 우리나라도 '90년도에는 '89년도에 비하여 0.2%가 감소되어 희망적이었으나, '91년도에는 '90년도 보다 사망자가 9.1%까지 증가하여 교통사고로 인한 사망자의 증가는 멈출 줄을 모르는 결과로 비쳐지고 있다. 이러한 교통사고의 증가와 사망, 부상 등 교통사고로 인한 피해의 최소화를 위한 특단의 대책으로 交通事故 줄이기 運動을 凡政府的으로 추진하게 된 것이다.

'81년도를 기준년도로 하여 '91년도까지 10년동안의 先進外國 交通事故 死亡者 年平均 增加率을 살펴보면 독일 -0.4%('91), 네덜란드 -3.0%('90), 이탈리아 -2.1%('91), 영국 -2.1%('88), 프랑스 -2.0%('90), 미국 -0.6%('89)인데 반해 우리나라는 8.8%의 증가를 보이고 있는 실정이다.〈표 2-2〉

그러나 死亡者數의 絕對值 比較는 각 나라의 교통사고 규모 또는 증가의 정도는 가늠할 수 있으나 사고발생 또는 위협의 가능성을 비교하는 정확한 척도는 될 수 없다.

따라서 交通事故의 國際比較는 통상 사망자수를 그 나라의 인구와 자동차수에 대한 비율을 기준으로 하고 있다.

인구 10만명당 交通事故 死亡者를 비교하면 우리나라는 31.1명('91)으로 중국 45.3명('89)년보다는 낮으나 스웨덴 8.4명, 일본 8.9명, 네덜란드 9.2명 보다는 훨씬 높게 나타나고 있다. 또한 자동차 1만대당 사망자를 보아도 우리나라

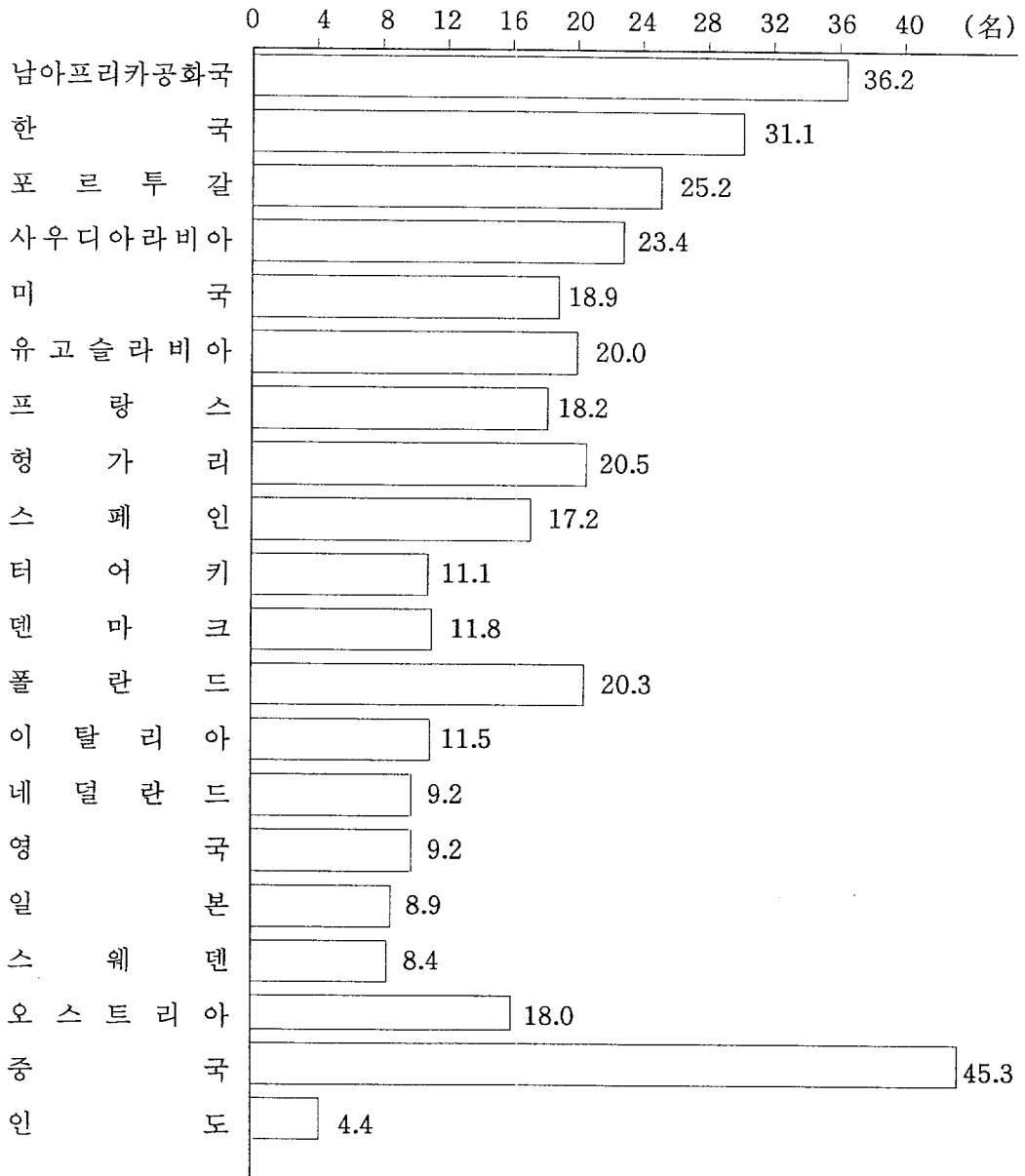
라는 31.7명으로 중국 387.7명('89)을 제외하고는 아주 높게 나타나고 있어 우리나라의 경제적 위치를 고려할 때 아직도 交通事故 多發國중의 하나라고 볼 수 있다.<그림 2-3>, <그림 2-4>

<표 2-2> 교통사고 사망자의 국제추이¹⁰⁾

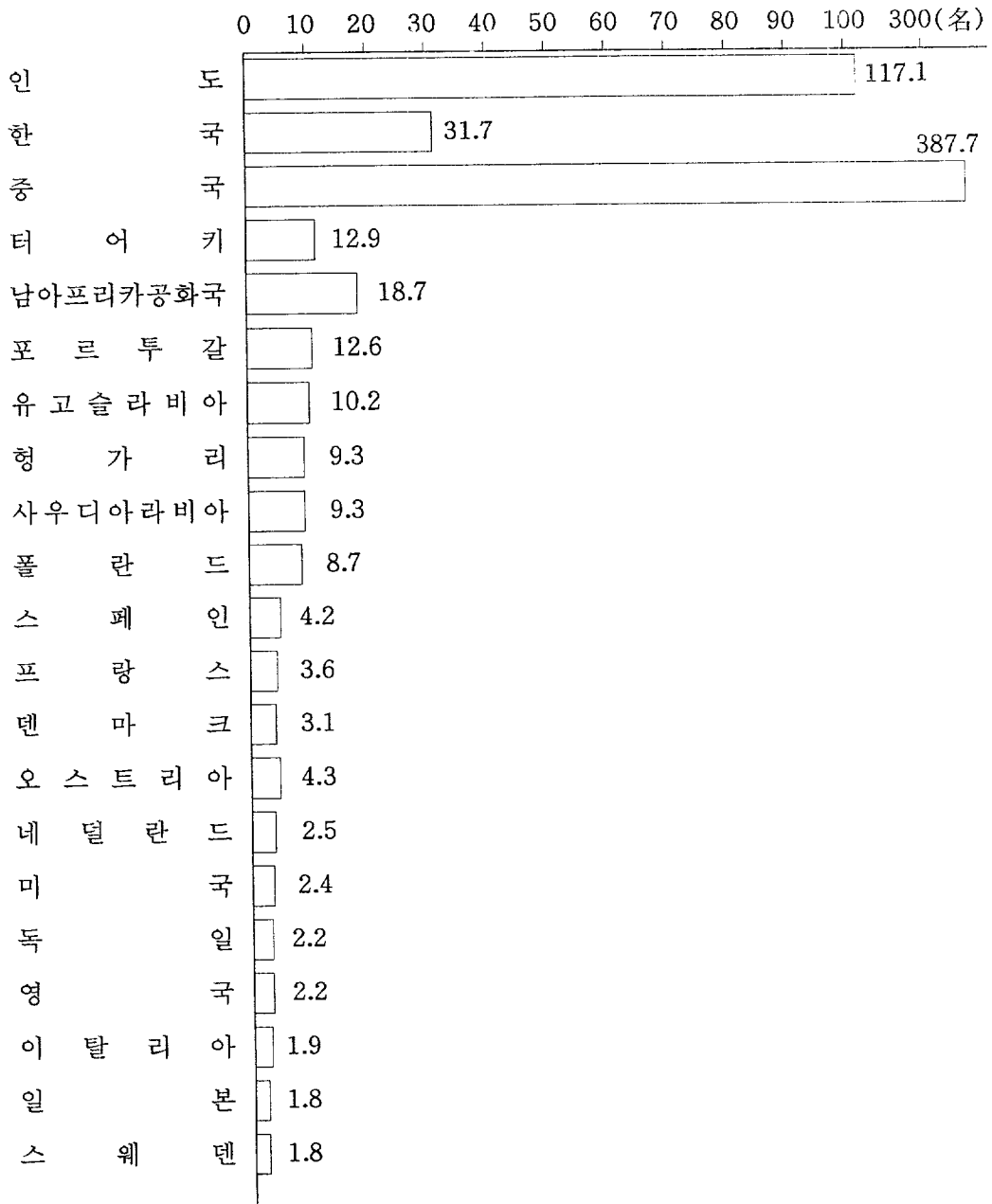
(單位: 名)

국명 연도	독 일	프 랑 스	이탈리아	네덜란드	영 국	미 국	일 본	한 국
1981	11,674	12,428	8,072	1,807	6,069	49,301	8,719	5,804
1982	11,604	12,102	7,706	1,710	6,150	43,721	9,073	6,110
1983	11,732	11,677	7,685	1,756	5,618	42,584	9,520	6,834
1984	10,199	11,525	7,184	1,615	5,788	44,241	9,262	7,468
1985	8,400	10,447	7,130	1,438	5,342	43,795	9,261	7,522
1986	8,948	10,961	7,076	1,529	5,618	46,056	9,317	7,702
1987	7,967	9,855	7,000	1,485	5,339	46,390	9,347	7,206
1988	8,213	10,548	6,750	1,366	5,230	49,000	10,344	11,563
1989	7,985	10,528	6,500	1,456	—	46,900	11,086	12,603
1990	7,906	10,289	6,621	1,376	—	—	11,277	12,303
1991	1,1248	—	6,500	—	—	—	11,105	13,429
연평균증 가율(%)	-0.4	-2.0	-2.1	-3.0	-2.1	-0.6	2.4	8.8

10) 日本의 交通統計, P.R.I, N.S.C, 警察廳 資料의 再編成



〈그림 2-3〉인구 10만명당 사망자의 국제비교



<그림 2-4>자동차 1만대당 사망자의 국제비교

第1當事者의 飲酒運轉으로 인한 交通事故는 '91년 총 8,377건이 발생하여 전년대비 14.7%나 증가한 것으로 나타났다. 飲酒運轉으로 인한 事故의 死亡者는 476명, 負傷者는 11,967명으로 전년 대비 각각 25.6%와 11.8%씩 증가되었다. 또한 飲酒運轉으로 인한 사고는 全體事故 中 發生件數는 3.1%, 死亡者 3.5%, 負傷者는 3.6%를 차지하고 있는데, 이는 '90년도의 發生件數는 2.9%, 死亡者 3.1%, 負傷者 3.3%에 비해 그 構成比가 모두 증가된 것으로 이에 대한 弘報 및 강력한 團束이 필요하다. 한편 飲酒運轉으로 인한 事故 中 死亡事故는 433건으로 5.2%를 차지해 전체사고에서의 死亡事故 占有率 4.6%보다 높게 나타났다. 日本에서 1991년 飲酒運轉 違反件數가 337,140건으로 1987년에 비하여 6.5% 감소한 것과 대조를 이룬다.¹¹⁾

〈표 2-3〉 前年對比 飲酒運轉 交通事故

연도 \ 구분	발생건수		사 망 자		부 상 자	
	(건)	전체사고 점유율	(명)	전체사고 점유율	(명)	전체사고 점유율
1991	8,377	3.1	476	3.5	11,967	3.6
1990	7,303	2.9	379	3.1	10,707	3.6
증감율(%)	+14.7	+0.2	+25.4	+0.4	+11.8	+0.3

時間帶別 飲酒運轉 交通事故는 〈표 2-4〉에서 보는 바와같이 전체의 43.9%인 3,678건이 22~24시간대의 순으로 나타났다. 飲酒로 인한 事故는 야간 뿐만 아니라 주간에도 발생하고 있는데 특히, 낮 12시 이후에는 飲酒事故가 크게 증가하고 있다. 曜日別로는 목요일이 1,261건으로 가장 많았으며 월요일이 1,061건으로 가장 적게 발생하였는데, 曜日別·時間帶別로는 목요일 22~24시

11) 경찰청, 「일본경찰백서」(서울: 경찰청, 1992), 260면.

간대가 가장 많이 발생하였다.

〈표 2-4〉 時間帶別·曜日別 飲酒運轉事故 發生件數

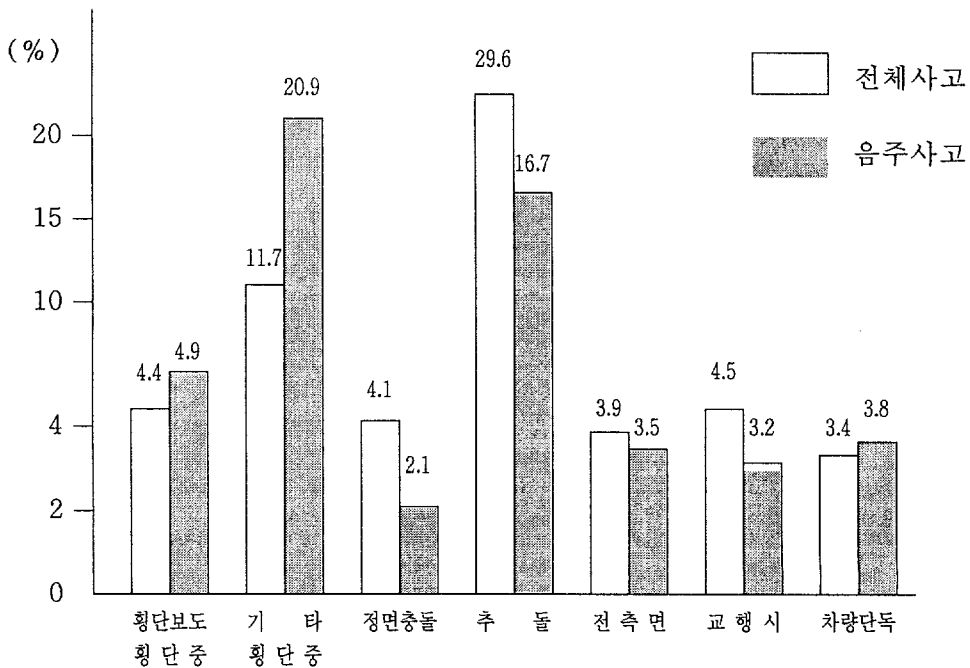
시간 \ 요일	계		日	月	火	水	木	金	土
	계	구성비							
계	8,377	-	1,223	1,061	1,206	1,224	1,261	1,221	1,181
구성비	-	100	14.6	12.7	14.4	14.6	15.1	14.6	14.1
0-2	704	8.4	129	81	106	111	81	95	101
2-4	595	7.1	108	47	91	79	97	82	91
4-6	180	2.1	29	17	23	27	30	31	23
6-8	89	1.1	19	9	15	12	11	15	8
8-10	48	0.6	10	7	6	5	5	7	8
10-12	65	0.8	14	8	12	6	8	9	8
12-14	97	1.2	15	10	10	15	9	20	18
14-16	192	2.3	53	15	18	27	30	27	22
16-18	382	4.6	88	46	52	46	48	56	46
18-20	846	10.1	157	122	110	114	123	104	116
20-22	1,501	17.9	206	205	216	213	232	203	226
22-24	3,678	43.9	395	494	547	569	587	572	514

飲酒運轉으로 인한 事故를 類型別로 살펴보면 〈표 2-5〉에서와 같이 車對 사람이 33.1%, 車對車 63.4%, 車輛單獨事故 3.4%로 나타나 全體事故 類型別 構成比와 비교할 때 飲酒運轉 事故는 車對車가 車對사람보다 훨씬 많은 것으로 나타났다. 또한 死亡者는 車대 사람이 54.0%, 負傷者는 車對車 事故가 70.6%로 더 많은 것으로 밝혀졌다.

〈표 2-5〉 飲酒運傳 事故類型別 發生件數

사고 유형	구분	발생건수 (건)		사망자 (명)		부상자 (명)		
		음주운전사고						
			구성비		구성비		구성비	
계		8,377	100	100	476	100	11,967	100
차대사람		2,776	33.1	51.5	257	54.0	3,097	25.6
차대차		5,312	63.4	44.7	173	36.3	8,443	70.6
차량단독		289	3.4	3.8	46	9.7	427	3.6

다음 〈그림 2-5〉은 飲酒運轉으로 인한 事故類型을 세분하여 나타낸 것으



〈그림 2-5〉 事故類型別 發生件數 構成比 比較

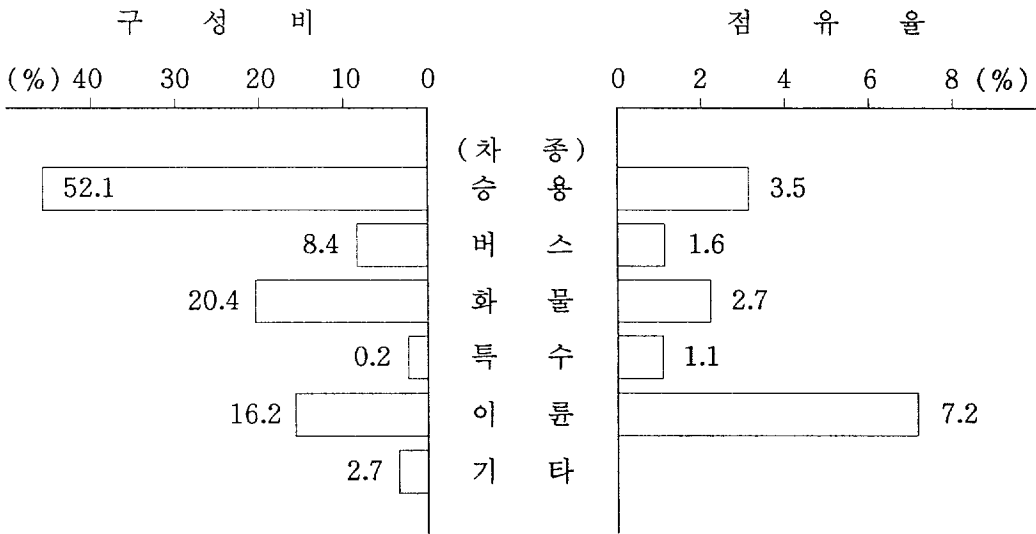
로 追突事故가 29.6%로 가장 많고, 다음이 기타 橫斷中 11.7%, 交行時 4.5%, 橫斷歩道 橫斷中 4.4%의 순이다. 全體 事故類型과 비교해 볼 때 正面衝突과 追突事故, 交行時 事故 등의 구성비가 높게 나타났음을 알 수 있다.

第1 當事者 車種別 飲酒運轉事故 發生件數는 <표 2-6>과 <그림 2-6>에서 알 수 있는 바와 같이 乘用車에 의한 事故가 4,365건으로 52.1%를 차지해 가장 많았으며 貨物 20.4%, 二輪 16.2%, 버스 8.4% 등의 순으로 나타났다.

全體事故 車種別 구성비와 비교할 때 버스의 경우는 음주가 매우 낮은편이며 이륜의 경우가 飲酒運轉事故가 많은 것으로 나타났다. 자동차 1만대당 발생건수는 승용 16.0건, 화물 15.9건 등으로 비슷하게 나타났지만 車種別 飲酒運轉事故 占有率은 이륜이 7.2%로 가장 높고 다음이 승용이며 버스는 1.6%로 승용에 비해 낮게 나타났다.

<표 2-6> 車種別 飲酒運轉事故 發生件數

구분 \ 차종		구분						
		계	승용	버스	화물	특수	이륜	기타
음주 운전 사고		8,377	4,365	707	1,711	16	1,354	224
	구성비	100	52.1	8.4	20.4	0.2	16.2	2.7
	1만대당	19.7	16.0	16.5	15.9	10.8	8.6	—
	구성비	100	46.7	16.8	23.7	0.5	7.1	5.1
	1만대당	626	455	1,048	584	961	120	—
음주사고점유율(%)		3.1	3.5	1.6	2.7	1.1	7.2	—

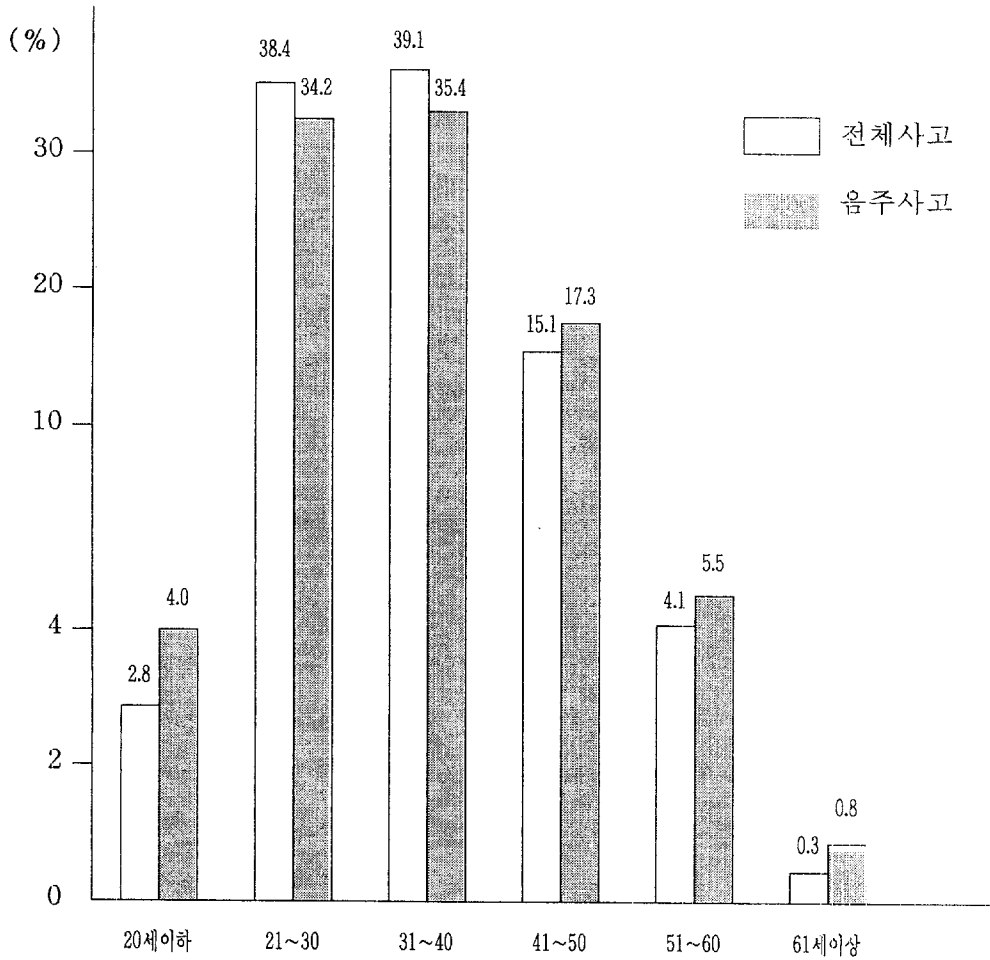


〈그림 2-6〉車種別 發生件數 構成比 및 飲酒事故 占有率

飲酒運轉者의 年齡層別 發生件數는 〈표 2-7〉에서 알 수 있는 바와 같이 26~30세가 24.2%, 31~35세가 23.8%로 이들 26~35세의 젊은 연령층이 전체 飲酒運轉事故의 절반가까이를 차지한 것으로 나타났다. 31~35세 연령층 이후로는 연령층이 높아질수록 飲酒運轉事故 發生이 줄어들었다.

다음 〈그림 2-7〉은 年齡層別로 全體事故와 飲酒運轉事故 發生件數 構成比를 비교한 것으로 21~30, 31~40대에서는 飲酒運轉事故 構成比가 많은 반면, 40대 이후에는 飲酒運轉事故 構成比가 적음을 알 수 있다.

年齡層別·車種別로는 〈그림 2-8〉에서 보는 바와 같이 20세 이하의 경우 이륜을 음주운전하다 발생한 사고가 54.4%를 차지해 다른 연령층의 이륜 구성비에 비해 월등히 높았으며, 61세 이상의 경우에도 이륜이 31.0%를 차지해 다른 연령층의 구성비에 비해 높게 나타났다. 승용차의 구성비는 20세이하 연령층을 제외한 모든 연령층에서 가장 높았는데 화물차의 경우는 21~30세가 26.4%로 타 연령층의 화물구성비에 비해 상대적으로 높은 것으로 밝혀졌다.



〈그림 2-7〉연령층별·발생건수 구성비 비교

운전면허 취득 經過年數別 飲酒운전사고 發生件數는 〈표 2-8〉에서 보는 바와 같이 1년 미만이 17.6%로 가장 많았으며, 5년 미만의 운전자가 61.5%, 5~10년이 15.2%, 10년이상 9.5%로 나타나 전체사고의 면허취득 경과년수별

〈표 2-7〉 年齡層別·車種別 發生件數

차종 구분	(년) 계		승 용		승 합		화 물		이 른		기 타	
	구성비		구성비		구성비		구성비		구성비		구성비	
계	8377	100	4365	100	707	100	1711	100	1354	100	240	100
20세이하	237	2.8	47	1.1	11	1.6	35	2.0	129	9.5	15	6.3
21~25	1185	14.1	482	11.0	102	14.4	337	19.7	222	16.4	42	17.5
26~30	2037	24.3	1051	24.1	194	27.4	457	26.7	291	21.5	44	18.3
31~35	1966	23.8	1139	26.1	165	23.3	394	23.0	259	19.1	39	16.3
36~40	1281	15.3	733	16.8	105	14.9	217	12.7	195	14.4	31	12.9
41~45	745	8.9	419	9.6	58	8.2	137	8.0	111	8.2	20	8.3
46~50	522	6.2	300	6.9	43	6.1	74	4.3	85	6.3	20	8.3
51~55	257	3.1	140	3.2	21	3.0	48	2.8	33	2.4	15	6.3
56~60	80	1.0	41	0.9	5	0.7	10	0.6	17	1.3	7	2.9
61세이상	29	0.3	12	0.3	3	0.4	2	0.1	9	0.7	3	1.3
보행자불명	8	0.1	1	0.0	0	0.0	0	0.0	3	0.2	4	1.7

발생건수 구성비에 비해 5년미만은 약 5% 정도 높으며 모두 음주운전사고 구성비가 낮게 나타났다. 免許所持者 1만명당 飲酒運轉事故 發生件數도 5년미만이 8.8건, 5~10년이 5.3건, 10년 이상이 4.8건으로 낮아지는 것으로 나타났으나, 5년미만을 세분해 보면 4~5년이 11.6건으로 가장 많았다. 〈그림 2-9〉에서 알 수 있는 바와 같이 전체사고에 대한 飲酒運轉事故 占有率은 1년미만이 3.9%로 가장 높으며 면허취득 경과년수가 많아질수록 음주운전사고 점유율은 낮아지는 것으로 나타나 新規免許取得者 가운데 음주운전 사고를 많이 발생시키는 것으로 밝혀졌다.

구 성 비 (%)

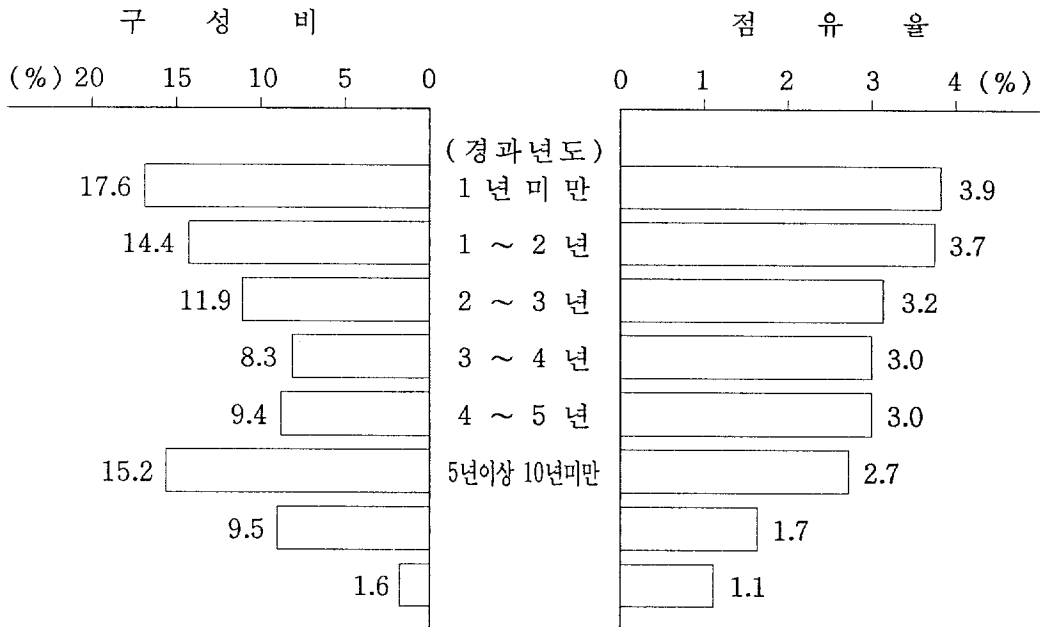
	0 20 40 60 80 100						
20세 이하	19.8	4.6	14.8	54.4			6.3
21~30	47.6			9.2	24.6	15.9	2.7
31~40	57.1			8.2	18.6	13.9	2.1
41~50	56.7			8.0	16.7	15.4	3.2
51~60	53.7			7.7	17.2	14.8	6.5
60세 이상	41.4			10.3	6.9	31.0	10.3

승 용 — 승 합 — 화 물 — 이 료 — 기 타

〈그림 2-8〉연령층별·차종별 발생건수 구성비

〈표 2-8〉 면허취득 경과년수별 발생건수

경과년수	구분	음 주 사 고		전 체 사 고		점유율 A B	면허소지자 1만명당 음주사고
		(A)	구성비	(B)	구성비		
총 계		8,377	100	265,964	100	3.1	8.5
5 년 미 만	소계	5,152	61.5	150,326	56.5	3.4	8.8
	1년미만	1,473	17.6	37,464	14.1	3.9	9.8
	1~2	1,206	14.4	32,960	12.4	3.7	8.0
	2~3	994	11.9	30,791	11.6	3.2	8.9
	3~4	694	8.3	22,888	8.6	3.0	7.0
	4~5	785	9.4	26,223	9.9	3.0	11.6
5년이상 10년 미만		1,277	15.2	47,975	18.0	2.7	5.3
10년 이상		792	9.5	45,487	17.1	1.7	4.8
무 면 허		1,018	12.2	9,393	3.5	10.8	—
기 타		138	1.6	12,783	4.8	1.1	—



〈그림 2-9〉면허취득 경과년수별 발생건수 구성비 및 점유율

제 1 당사자의 飲酒運轉으로 인한 事故에서 飲酒程度別 發生件數 構成比를 보면 0.05%~0.1%가 33.7%로 가장 많았으며 0.1%이상은 3,955건으로 전체 음주운전사고의 42.7%를 차지한 것으로 나타났다. 음주로 인한 사고중 전체의 80.9%에 해당되는 6,781건이 음주정도 0.05% 이상으로 交通事故處理特例法 8개 항목 음주운전사고에 해당되는 것으로 나타났다.

〈표 2-9〉 음주정도별 교통사고 발생건수

음주정도	계	0.05% 미만	0.05~0.1% 미만	0.1~0.05% 미만	0.15% 이상	측정불응
발생건수	8,377	1,492	2,862	1,482	2,473	104
(건) 구성비	100	17.8	33.7	17.7	29.5	1.2
사 망 자 (명)	476	86	165	99	123	3
부 상 자 (명)	11,967	2,172	3,971	2,068	3,615	141

Ⅲ. 現行 飲酒運轉 規制制度의 問題點

1. 法的 規制上の 問題點

우리의 道路交通法에서 정하고 있는 음주기준에서의 운전양상을 살펴 보면 운동기능이 활발해짐으로 인하여 난폭한 운전유형이 나타나 급핸들조작, 급제동 등의 조작행동이 늘어나고 운전작업 순서도 생략하려는 경향이 짙다.

위와 같이 음주운전은 운전자의 신체적 조건에 직접적인 영향을 주어 정상적인 운전행위에 지장을 줌으로써 交通事故의 蓋然性を 높이고 그 위험성도 치명적이어서 도로교통에 있어서 가장 심각한 위반행위가 되고 있다.

그런데 우리나라 道路交通法上 飲酒基準은 혈액 1밀리리터(ml)당 0.5밀리그램(mg) 또는 호흡 1리터(l)당 0.25밀리그램(mg)의 한계를 넘는 상태로 규정하고 있어 위 기준 이하에서의 飲酒運轉에 대하여 團束이나 處罰規定을 두고 있지 않다. 이것은 운전자들에게 음주운전에 대한 여지를 줄 뿐만 아니라 음주운전의 위험성에 대하여도 그 정도를 稀釋化시킬 가능성을 갖고 있는 것이다.

日本이나 歐美 各國에서도 飲酒基準을 法에 정하여 두고 있지만 이와 더불어 飲酒運轉을 기본적으로 봉쇄시키는 규정으로 정도에 관계없이 음주를 하고는 운전을 할 수 없다는 규정을 두고 있는 국가가 많다. 飲酒運轉者에 대한 團束은 적발만하고 통행케하고 있는데 사고를 방지하기 위하여는 車輛運轉을 禁止시키는 團束이 되어야 한다. 즉, 차량을 일단 경찰관서 또는 지정된 장소에 보존하게 하여야 한다.

2. 交通團束上的 問題點

교통경찰이 음주운전을 단속함에 있어서 대부분의 교통경찰들은 교통상황에 따라 개인적으로 결정하고 있는 실정이다. 이는 교통경찰이 飲酒運轉團束에 대한 一般的인 指針에 따라 地域的·時間的 및 車輛에 따른 飲酒運轉 團束의 具體的 指針이 없이 교통상황에 따라 개인적으로 飲酒運轉 團束을 臨機應變式으로 대처하고 있다는 것을 보여주고 있는 것이라 하겠다.

또한 교통경찰이 음주운전자를 단속함에 있어서 飲酒運轉의 檢問 또는 摘發과 團束의 一連의 節次가 필요하다. 즉, 검문시 음주여부의 판단을 위해 당해 운전자의 顔色·言語 觀察, 嗅覺을 이용한 판단 또는 飲酒測定器에 의한 判斷 등이 정확한 상황판단에 따라 이루어져야 할 것이며, 적발시에는 앞에서 언급한 다양한 음주운전 양상에 따라 음주운전의 의심이 가는 차량은 정지시켜 검문을 하여야 할 것이며 團束時에도 확실한 위반이면 절차에 따라 엄격히 처리할 것 등의 절차가 요구된다.

그리고 飲酒運轉의 團束에 있어서 과학적으로 분석된 違反 多發地域, 事故 多發地域, 多發時間帶 등에 따라 團束警力の 投入程度, 人員의 構成 등의 施行計劃이 정립되어 있지 않다. 개개의 團束必要地點에서 구성원 각자의 團束業務體系도 확립되어 있지 않다. 즉, 檢問과 團束 및 立證의 業務體制가 합리적으로 분담되어 있지 않는 문제점을 갖고 있다.

다음은 交通警察의 公正한 團束態度에 관하여 명시적인 통계자료는 없지만 警察懲戒事由의 분석이나 음주운전 단속을 당한 운전자의 경험 등을 볼 때 과거에는 飲酒運轉者 團束時 金品收受에 의한 默認, 情實의 介入 등이 있었다고 볼수있다. 이러한 교통경찰의 태도는 결국 음주운전을 해도 현장에서 금품으로 해결할 수 있다는 운전자의 의식을 갖게 됨으로써 음주운전의 가능성을 높

이는 결과를 초래하게 되었다고 볼 수 있다.

현행 교통경찰이 사용하고 있는 음주측정기는 미국 인콰시미터사가 개발한 휴대용을 국산제품화한 것인데 여러가지 실험결과 동일인에 대한 같은 음주량을 측정해도 측정치가 다르게 나오는 것으로 밝혀졌다. 그리하여 경찰의 음주측정기 자체에 대한 의구심이 높아지고 있고 구속·불구속의 자체 지침에도 불구하고 법원에서 완전한 證據能力을 인정하고 있지 않는 실정이다. 아울러 일선 교통경찰관의 경험을 들어보면, 현장에서의 측정이외에 다른 證據確保가 없는 경우 음주운전에 대한 처벌은 음주측정기의 측정에 전적으로 의존될 수밖에 없고 그 처벌은 인권에 상당한 영향을 미친다는 것을 고려할 때 飲酒測定器의 信賴性은 심각한 문제로 받아들여진다.

3. 運轉者 認識上의 問題點

음주운전으로 인한 교통사고의 위험성에 대한 사회전반의 경고에도 불구하고 '90년과 '91년의 통계를 대비해 보면 14.7%가 증가한 것을 알 수 있다. 물론 차량증가율을 고려해야 하겠지만 이처럼 음주운전에 의한 교통사고가 증가하고 있고 단속당하지 않은 음주운전자와 단속은 당했지만 교통경찰의 묵인으로 통과한 음주운전자, 음주운전 단속으로 처벌은 받았지만 교통사고는 야기하지 않는 운전자 등을 합하면 이보다 훨씬 많은 음주운전자가 있을 것으로 추정된다.

또한 일반적으로 음주운전은 여러 측면에서 여타 법규위반과는 다른 양상을 띠고있어 교통사고의 원인을 음주운전으로 정확히 판별할 수 없는 애로가 있어 음주운전과 관련된 타법규위반으로 인한 사고는 음주사실이 뚜렷이 나타나지 않는 한 직접원인으로 된 법규위반으로 처리하게 된다. 아울러 운전자의 혈중알콜농도가 술에 취한 상태의 기준인 0.5mg/ml를 넘는 상태에서 교통사고

를 야기했다 하더라도 사고 즉시 운전자의 혈중알콜농도를 검출해 낸다는 것이 쉬운일이 아니다. 운전자의 酒醉與否는 保險 또는 刑事問題 등과 미묘한 관계가 있어 신중하게 다루지 않으면 운전자에게 엉뚱한 피해를 주게 되므로 음주현상이 뚜렷하지 않는 한 주취운전으로 단정하기 어려운 점 등을 감안한다면 음주사고는 실제보다 높은 비율이 될 것으로 추측된다. 이러한 飲酒運轉의 增加趨勢는 결국 운전자의 飲酒運轉에 대한 認識如何에 歸着된다고 할 수 있다.

음주운전행위로 인한 위험성 정도에 대하여 조사한 자료에 따르면 전체 조사대상자의 65.5%가 음주운전에 대하여 위험하다고 응답하고 있다. 그러나 28.9%에 해당하는 운전자는 음주운전이 위험하지 않다고 응답하고 있다. 이는 앞으로의 음주운전 규제에 있어서 그 위험성과 심각성에 대한 홍보가 우선적으로 필요하며 더불어 엄격한 단속이 요구된다는 것을 시사해 주고 있다. 운전자의 위와 같은 인식에 반해서 교통경찰의 경우는 조사대상자의 100.0%에 해당하는 전원이 음주운전은 위험하다고 응답한 사실을 볼 때 양자의 인식 차이를 알 수 있다.¹²⁾

12) 道路交通安全協會, 「交通團東의 多角的 方案 研究」(서울: 道路交通安全協會, 1988), 322면.

Ⅳ. 飲酒運轉의 規制對策

人間의 行動生成 原則에 입각하여 생각할 때 飲酒運轉行動과 飲酒行動의 兩段階에 대해 생각해야 하겠지만 음주 후에는 판단력이 저하되고 대담해지기 때문에 이 단계에서 당사자에게 주체성을 둔 대책을 강구한다는 것은 실제로는 불가능하기 때문에 최상의 방법은 「飲酒運轉의 前提가 되는 飲酒行動」에 焦點을 둔 심리적 과정을 고찰해 보는 것이다.

우선 그 첫째는, 飲酒가 어떠한 形便에서 이루어지는가 하는 것이다.〈그림 5-1〉은 인간행동의 원칙에 입각하여 음주행동이 나타나는 과정을 나타낸 것이다. 때문에 욕구를 구체적인 음주행동으로 직결되지 않게 하기 위해서는 술을 입에 대는 기회가 없도록 하든가 술의 존재를 직접 눈에 띄지 않게 하는 것이다.

둘째는, 飲酒의 欲求를 자동적으로 沮止해 줄 수 있는 抑制力이다. 이러한 억제력에는 法律違反이라는 강력한 規制措置 등이 있을 것이며 또는 주위 사람들의 眼目·雰圍氣, 동료간의 理解 또는 約束, 自己自身の 努力·羞恥心·自尊心 등이 있을 것이다. 이상의 억제력이 적절하게 작용할 수 있다면 바람직한 것이 되겠으나 그렇지 못할 경우는 2가지로 분류하여 생각할 수 있다. 즉 첫째 유형은 抑制力의 役割을 當事者가 認識하지 못하는 경우이고 둘째 유형은 認識은 하고 있지만 欲求가 抑制力보다 강한 경우이다. 첫째의 경우는 物理的으로 존재하고 있지만 心理的으로 존재하지 않는 경우이다. 즉 飲酒와 酒醉運轉은 별개의 것으로 양자를 결부시켜 생각하지 않으려는 마음의 작용이다. 그로 인하여 「飲酒 그 自體는 違法이 아니다」라는 안심감 등으로 억제력을 무시해 버리는 경우이고 둘째의 경우는 一時的으로 그 抑制力을 認識하였다 하더라도 欲求가 너무 강하기 때문에 느끼지 못하는 경우이다.

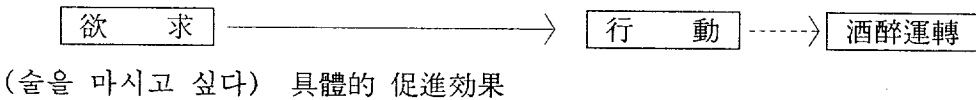
끝으로 세번째는, 屈從하는 心理的 強度가 欲求보다 강하여 欲求를 抑制할 수 있을 때이다. 이로 인하여 운전이 전제가 되는 음주는 일을 억제할 수 있지만 기분상 그 후의 영향으로 남게 된다는 것이 문제가 될 수 있다. 결국 欲求不滿의 氣分이 생겨 새로운 心理的 에너지가 蓄積되기 때문이다.

「술을 마시지 않는 것이 차라리 좋았을 것을」하고 후회하는 체험 또는 마시지 않은 만족감으로 연결되지 않으면 이 欲求不滿 에너지는 직접 또는 변형적으로 당사자의 행동에 간접적으로 영향을 미치게 된다. 직접적으로는 욕구를 부채질하게 되어 다음 기회에는 「欲求를 充足시키고 말겠다」는 강한 충동을 갖게 될 우려도 있다. 變形된 心理는 조금해 진다든가, 공격적이 되어 비뚤어진 행동을 하게 될 가능성이 있다. 이는 안전운전에 있어서 또 다른 위험을 내포하게 된다.

이를 回避할 수 있는 方策으로는 술이 있는 곳은 피해 간다든가 술에 관한 것은 생각지 않는 것이며 대신 음료수로 참을 수 있게 하는 등 안전운전상 사

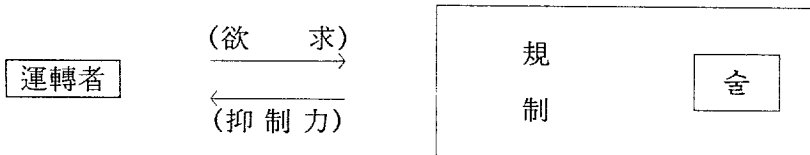
誘 引

(술·음주장소 등)



〈그림 4-1〉 음주행동을 일으키는 심리적과정

(正·負의 誘發性的의 葛藤)



〈그림 4-2〉 欲求와 抑制力의 屈從關係

회적으로 용인되는 행동을 취하게 하는 것이 바람직할 것이다.¹³⁾

위와 같은 과정과 교통관리의 3E 원칙¹⁴⁾ 즉 交通施設, 交通教育, 交通團束 측면에 交通環境을 추가하되 음주운전 규제와 관련성이 적은 交通施設을 제외한 세가지 측면에서 대책을 제시하고자 한다.

1. 交通教育的 規制對策

음주운전 방지의 歸着點은 당사자 자신의 의식에 관련된 문제이기 때문에 當事者が 自覺만 하면 해결될 수 있는 問題이다. 따라서 사회의 일원이 되기 시작할 때부터 지속적으로 飲酒運轉의 危險性에 대한 認識形成이 되어 이를 계속 維持 또는 強化시켜 나가야 한다.

유아기에서부터 生涯教育을 체계적으로 행하는 것이 필요하며 특히 중요한 것은 안전태도가 형성되어지는 청년기까지 인식을 높여 주어 강한 의지로 욕구자제를 할 수 있도록 해야 한다.

유아원·유치원과 초·중·고등 교육과정 및 직장과 사회교육과정에 교통안전에 관한 교육 프로그램을 설치하고 특히 음주운전의 위험성에 대한 교육을 지속적으로 실시하여 본인 뿐만 아니라 사회전체 분위기 조성 및 타인의 음주운전행위에 대한 적극적 제지까지 유도할 수 있도록 해야 한다.

이와 같은 교육과 아울러 飲酒運轉을 한 者에 대해 矯正教育을 義務化해야 한다. 單純飲酒運轉者, 飲酒運轉으로 인한 事故惹起者 등에 대하여 공식적인 처벌을 부과함과 동시에 소정의 교육을 받게 하여 單純한 處罰에서 기대되는 消極的인 矯正活動을 해서는 안된다. 拘束·不拘束, 矯正所나 留置場 收監與否, 罰金刑의 有無 등을 떠나 음주운전에 관련된 모든 사람들을 義務的으로 이 教

13) 민운기, “飲酒運轉 實態와 事故의 特性”, 「道路交通」(1986. 12), 16면.

14) 道路交通安全協會, 「交通安全에 대한 論理的 體系定立研究」(서울: 道路交通安全協會, 1982), 18면.

育을 履修하게 하여 재발을 최대한 억제하여야 한다. 그러기 위해서는 實効있는 教育프로그램의 開發과 制度의 改善이 要求된다.

최근 交通문제의 심각성으로 인하여 음주운전에 대한 각종 홍보활동이 강화되고 있으나 아직까지도 미흡한 실정이다. 국내의 음주운전 관련연구를 체계적으로 분석하여 가장 효과적인 홍보내용을 편성하고 홍보매체의 특성에 따라 구성을 하여 현재보다 체계적으로 실시할 필요가 있다.

T.V나 라디오 등의 매체를 이용할 때에는 成人 集中 視聽帶를 할애하여 Spot 放送으로 실시하고 유흥가 주변에는 대형 광고판(특히 네온사인)을 설치하는 것도 한 방법으로 제시될 수 있다. 또한 대중음식점이나 유흥음식점의 실내에 홍보지를 부착하도록 권고하거나 술병에 의무적으로 부착하게 할 수도 있을 것이다. 담배갑의 표지에 경고문을 부착한 예를 보아도 이는 가능하면서도 효과적인 방법이라고 생각된다.

2. 交通團束的 規制對策

먼저 警察의 交通指導團束 活動面에서 規制對策을 제시하면 문제점에서도 지적했듯이 현행 음주측정기는 측정 당시의 외부환경에 따라서 차이가 많이 나고 동일인에 대한 동일량의 음주량을 측정해도 오차가 많이 발생하고 단속자의 조작방법에 따라 수치가 달리 나올 수도 있다는 점 등으로 信賴性이 상당히 低下되어 있다.

따라서 위와 같은 문제점을 보완할 수 있는 飲酒測定器를 開發하여 다른 證據가 없이 飲酒測定值數만으로도 證據能力을 충분히 인정 받을 수 있도록 해야 한다. 심각한 人權侵害의 여지를 一掃하고 嚴正·公平한 團束을 위해서는 이러한 飲酒測定器의 採擇이 시급한 문제이다.

또한 飲酒運轉 團束活動의 전체적인 목적과 목표를 명확하게 설정하고 그에

다른 단속활동의 방향을 통일하면, 음주운전단속의 수단과 방법의 모든 것을 통합하여 全體的인 團束의 效率性을 최대로 할 수 있는 飲酒運轉 團束上 一般 指針을 確立시킬 필요가 있다. 이는 음주운전 단속상 그 직무수행 과정을 확보하기 위한 방침을 명백하게 하고 더불어 단속요원의 판단과 의사의 통일과 이해를 도모함으로써 조직집단의 힘을 강화시키고 그 기능을 발휘할 수 있도록 할 수 있기 때문이다.

위와 같은 飲酒運轉 團束의 一般的인 指針에 따라 각 경찰서 단위로 관할구역내의 도로상태, 교통여건 및 지역적 특성에 대한 사전분석과 함께 음주운전 행위로 인한 교통사고 다발장소 또는 그 개연성이 높은 장소, 차량 및 시간대에 따른 음주운전 단속활동인원의 구성과 편제, 團束警力의 투입정도 및 단속방법 등에 관한 구체적인 지침을 확립시켜야 할 것이다.

團束體制의 構成에 있어서는 일상적·개별적 지도단속을 다음과 같이 실시해야 한다. 음주운전행위나 사고다발지점을 선정하여 기동·교통경찰의 단속·순찰 계획을 설정한다. 그리고 사전에 분석·검토된 지역 및 사고 다발 시간대에 따라 음주운전단속집중 시간대를 설정하여 운용한다. 순찰 중 의심차량이 발견되면 적극적으로 직무질문을 실시하여 음주운전 차량을 단속한다. 아울러서 團束體制의 構成時 다음과 같은 計劃的·集中的 指導團束이 요구된다. 음주운전에 대하여 집단적·집중적으로 단속을 실시할 경우에는 광역에 걸쳐 공개적으로 단속활동을 행하는 것이 유효하므로 단속실시의 일시와 지역에 대하여 홍보를 하고 위반자에게 공평하고 적정하게 단속활동을 하되 엄격하고 철저히 적용하여 강력한 단속력을 보여 주어야 한다. 지방경찰청과 경찰서에서는 집중적으로 음주운전을 단속할 경우에는 계속적으로 조정하여 지점, 시간 등에 따른 단속력의 균형을 잡고 항시적·효율적으로 운용되도록 배치하여야 한다.

集中警力의 運用에 있어서는 운용가능한 경찰력은 될 수 있는 한 음주운전

사고가 많은 노선에 배치시키는 것이 타당하다. 따라서 음주운전에 대한 단속력도 그 발생빈도가 높은 간선도로에 집중시키고 단속지점도 규칙준수를 지도하고 단속 및 검거에 따라 압력을 받는 정도가 높은 다리, 도시외로 연결되는 간선도로의 단속필요장소에 團束警力を 重點配置하는 것이 타당하다. 團束警力の 增減을 運轉者들이 느끼고 違反抑制에 효과가 있도록 特定地域에 團束警力を 집중시켜 당해 지역의 團束警력이 비약적으로 증가된 것을 운전자들이 느끼고 위반억제에 효과가 있도록 하는 것도 합리적인 방법이다. 그러므로 음주운전에 대한 단속경력도 음주를 가능하게 하는 지역 특히 도심지 상가지역, 유흥가지역과 연결되는 도로에 단속지점을 설정하여 이곳에 단속력을 집중적으로 투입하여 위반의 억제와 단속활동을 행하는 것이 합리적이다.

〈표 4-1〉 음주운전 단속방법

방 법	종 별
遊興街의 包圍檢問	<ul style="list-style-type: none"> • 유흥가의 외곽을 포위한 검문으로 전 출구에 검문요원을 배치하는 경우와 일부 탈출구를 만들어 놓은 후 나오는 위반자를 포착하는 경우 등 상황에 따라 알맞게 실시한다. • 이 검문을 회수를 거듭함에 따라, 또는 적절한 단속홍보를 실시함으로써 발생원 대책으로서의 예방적 효과가 크다.
幹線道路의 檢問	<ul style="list-style-type: none"> • 통과교통대책으로서 통과교통이 많은 지역(노선)에서의 검문으로서 효과가 있지만 특히 展示檢問으로서의 예방적 효과가 크다. • 검문기자재를 최대한으로 활용한 것이며, 될 수 있는대로 눈에 띄는 배치를 함과 동시에 부근의 우회도로주변에도 미리 2선배치를 해두어야 한다.

방 법	종 별
高速道路에 의 出·入口에서의 檢問	<ul style="list-style-type: none"> • 유흥가에 근접한 입구도로, 교외의 출입도로 부근에서 실시한다. • 고속도로로 진입하기만 하면 걱정할 것이 없다고 생각하는 운전자를 포착하는데 효과가 있다.
脫出口 道路에 서의 檢問	<ul style="list-style-type: none"> • 음주운전자가 주거지로 귀가하기 위하여 검문을 피하고 통행할 가능성이 많은 도로에서의 검거를 중점적으로 행하는 것이다. • 小檢問(미니 검문)을 실시하는 장소로서는 최적이지만 조명이 희미한 장소가 많기 때문에 기자재의 활용에 신중한 배려가 필요하다.
潛伏 檢問	<ul style="list-style-type: none"> • 관내의 여관, 레스토랑, 요리점 등 주차장을 만들어 놓고 손님에게 음식을 파는 점포, 유흥가 또는 역 근처의 정비업소, 주차장 등 중에서 특히 악질적인 업자에게 표적을 정하고 그곳에서 나오는 음주운전자를 대상으로 행하는 것이며 검거의 확률이 높은 방법이다.
陽動 檢問	<ul style="list-style-type: none"> • 검문기자재를 눈에 잘 띄는 주도로의 전망 좋은 곳에 설치하고 검문은 우회도주하는 옆길, 이면도로 등에 검문원의 주력을 배치하여 실시하는 것이다. • 특히 부근에 우회도로가 있는 간선도로에서 행하는 경우와 단속체제가 충분히 확보 안될 때 등에는 효과적이다.

음주운전은 일반적으로 그 위반 시간대가 집중되고 있으므로 그 시간대에 맞추어 團束警力을 집중시키는 것이 타당하다. 음주운전은 대개 18:00~02:00시 사이에 집중적으로 발생하고 있으므로 團束警力도 위 시간대에 일치시켜 集中配置하는 것이 합리적이다. 특히 야간에는 어떤 위반유형보다도 음주운전이 많고 다른 위반유형도 음주가 원인이 되고 있는 경우가 많으므로 야간에 단속경력의 대부분을 음주운전 단속에 집중시키는 것이 타당하다.

具體的인 團束要領을 살펴 보면 먼저 주행 중 다음과 같은 상황이 나타나면 음주운전의 가능성이 높다. 도로의 여건으로 보아 이상하게 속도가 빠르거나, 직통거리 또는 고속도로에서 매우 낮은 속도, 지그재그운전, 정지하지 못하거나 갑작스럽게 정지하는 등 불안전하고 조악한 운전을 하는 경우, 정지 신호시에 오랜 정지나 교차로 등에서 제동, 조정, 신호조작의 명백한 혼동을 보일 때, 단속이 행하여 지고 있는 데도 信號無視, 速度違反, 信號不履行 등을 행하는 경우, 접근할 때 좌우로 움직이거나 지정된 지점에 도달하기 전에 멈추는 차량, 단속의 현장 부근에서 급정지, 급회전, 좌우회전 또는 운전자를 교대하는 행위 등이다.

위와 같이 飲酒運轉의 特性은 정상운전시와는 달리 차량운전함에 있어 그 조작이 조악하고 위험성이 높은 태도가 빈번히 나타난다.

차량검문 기타 직무수행이 음주를 하고 있느냐의 여부는 일반적으로 주랑에 의하여 판단하는 것이 보통이지만, 그 외 運轉者의 言語, 態度나 血色 등으로 부터도 알 수 있다. 주취가 있느냐 없느냐는 당해 운전자에 접근하여 냄새를 맡음으로 판단되는 바, 최근에는 음주측정기에 의해 음주여부를 판단하고 있는데 전술한 것과 같은 음주측정기의 신뢰성 제고가 요청된다.

음주운전을 발견하고 단속할 때 음주운전 사실을 명확히 하기 위해서는 다음과 같은 방법에 의해서 飲酒運轉 事實을 立證하는 것이 타당하다.

飲酒의 日時, 場所, 酒類 및 飲酒量, 飲酒 後의 經過時間 등을 확인하고, 필요에 따라서 關係者의 陳述書를 작성한다. 飲酒運轉의 經路와 運轉去就, 運轉狀況과 運轉時의 態度, 다른 交通에 미치는 危險 程度 등을 확인하여 그 사실을 명확히 한다. 그리고 飲酒測定을 엄격히 하고 더불어 당해 운전자의 言語, 態度 등에 의한 酒醉事實을 客觀的으로 한다. 飲酒測定 및 當該 違反者의 外觀의 觀察에 대한 사실을 記錄하여 둔다. 2인이상이 승차하고 있을 경우에는

交替運轉이 예견되는 바 차량의 停止前부터 철저히 확인한다. 음주측정을 거부하였을 때에는 음주의 일시, 장소, 음주량, 음주후의 경과 시간 등에 대한 背後檢査를 한다. 음주측정을 거부한 운전자에 대하여는 令狀의 發付를 얻어 의사에 의하여 당해 운전자의 혈액을 채취하여 알콜 보유량을 측정한다.

다음은 法的 規制 側面에서의 對策을 살펴보면 道路交通法 제41조 酒醉運轉禁止 및 同法 施行令 제31조(술에 취한 상태의 기준)에 의하여 음주운전이 금지되어 있다. 이에 위반한 사람은 동법 제109조에 의거 2년 이상의 懲役 또는 300만원 이상의 罰金으로 處罰하고 있으며, 음주운전으로 인한 사고를 야기했을 때는 交通事故處理特例法 제3조에 의거 5년 이하의 禁錮 또는 500만원 이하의 罰金으로 처벌하고 있다. 이 兩者의 處罰規定은 單純飲酒運轉과 飲酒運轉 後 事故惹起라는 현격한 차이가 있음에도 불구하고 그 처벌정도에 있어서 形평이 맞지 않는 등의 문제점이 노출된다. 따라서 사고를 야기한 운전자의 形량을 단순음주자의 形량보다 높게 책정하고 양자 공히 形량의 上향조정을 하여 法施行上의 問題點을 보완할 필요가 있다.

또한 現行法上 酒醉狀態의 基準(혈중알콜농도 0.5mg/ml 이상)은 단속과정에서 음주측정기에 의해서만 감지할 수 있는 것이기 때문에 운전자의 입장에서 어느 정도의 술을 마셔야 그 한계기준에 도달하는지 알아낼 방법이 없다. 그래서 통상 예를 들어 인용하고 있는 기준은 다음에 예시하는 술을 5분 이내에 마시고 30분이 경과하지 않은 상태라고 한다. 즉, 소주는 0.4홉, 맥주는 3홉, 위스키는 0.3홉, 청주는 1.5홉을 마셨을 때라고 전해오고 있다.

그러나 이와 같은 주취상태의 기준은 전술한 실험결과에서 알 수 있듯이 술을 마신 사람의 체질, 주량, 성별, 연령, 정신적·심리적 조건을 감안하여 판단되어야 한다. 사실상 술을 마신 사람의 언어, 보행, 직립능력, 술냄새, 혈색, 눈, 손, 태도 등의 외관적 관찰로 판단하는 것이 상례이며, 당시의 알콜체내

보유량을 알아내기 위해서는 과학적 기구(음주측정)로 측정하는 방법 이외는 다른 방법이 없다.

한편, 본 연구에서 인용한 실험에서 확인된 바와 같이 법상의 음주상태기준 이하(혈중알콜농도 0.3~0.4mg/ml)의 음주량에서도 운전행동에 영향을 미치고 있음을 확인할 수 있었다. 그러나 이에 대한 규제규정이 없다. 예를 들어 다방 등에서 흔히 파는 “위스키티” 한 잔이나 맥주 한 캔을 마셨을 때는 酒醉가 아닌 飲酒로 보아야 타당할 것이고 따라서 이러한 사람의 운전행동은 酒醉運轉이 아닌 飲酒運轉에 해당된다. 적은양의 음주일지라도 알콜성분은 中樞神經을 억제하여 胃腸을 이완시키고 이성적인 판단을 저지하게 되며 졸음을 유발하게 된다. 이 중에서도 운전시 가장 위험한 결과를 초래하는 것은 판단력의 저하라 할 수 있다.

그러나 우리나라 道路交通法상에는 酒醉運轉 禁止 事項만 있을 뿐 飲酒運轉 禁止에 대한 事項이 없어 法規적으로 모호한 점이 없지 않아 문제가 있다. 그러므로 酒醉運轉과 飲酒運轉(酒氣 運轉)으로 구별하여 처벌을 달리 규정해야 한다.

酒醉運轉이란 알콜의 영향에 의해 정상적인 운전을 할 수 없는 우려가 있는 상태로서 알콜의 정도여하에 관계없이 과중한 처벌의 대상으로 해야한다. 즉, 술에 취한 사람이 예를 들어 혈액 1ml에 대하여 0.5mg 이상의 알콜을 신체에 보유하고 있지 않더라도 처벌대상으로 해야 하고 운전한 경우 술에 취한 상태이면 그 상태에 있다는 것을 행위자 자신이 인식할 필요없이 술을 마셨다는 사실만 인식하면 족한 것을 판정해야 한다.

飲酒(酒氣 運轉)이란 운전자가 운전시 신체에 보유하고 알콜농도가 현행법상(법시행령 제31조 술에 취한 상태의 기준) 제정한 기준치 이하(혈중알콜농도 0.3mg/ml)하고 이러한 기준치 이상의 알콜을 신체에 보유하고 있는 상

태에서 차량 등을 운전하고 있다는 인식은 필요없고, 다만 술을 마시고 차량을 운전하고 있다는 인식만 있으면 족한 것으로 규정해야 한다.

내외학자의 연구에 의하면 호흡 1ℓ에 대하여 0.25mg을 초과하여 0.75mg 이 내인 것은 때에는 술에 취하였다고도 할 수 없고 또한 취하지 않았다고도 단정할 수 없다는 것이 통설(美國 統一 車輛法典 제 5 편 5 장 54 ⑥ ②)로 되어 있으며 실제로 알콜영향에 의하여 정상적인 운전을 할 수 없는 상태에는 이르지 않는 것이 보통이기 때문이다.¹⁵⁾

일반적으로 운전자가 술을 마시고 운전하게 되는 이유로 술을 약간 마셔도 운전이 지장이 없다고 하는 것이나 오히려 술을 약간 마시면 운전조작이 수월해진다고 하는 착각을 갖고 있는 운전자가 많다는 것을 감안할 때 이러한 의견을 비약시키기 위해서도 필요한 규정이라 할 수 있다.

또한 운전을 하거나 해야 할 사람에게 술을 권하거나 제공하는 행위를 규제할 수 있는 규정을 두어야 한다. 자동차를 운전하거나 해야 할 사람에게 그 사정을 알면서 술을 권하거나 제공하여 그 운전자가 음주운전을 하다가 과실로 교통사고를 야기하였다면 이 때 그 운전자에 술을 권하였거나 제공한 사람도 주취운전에 대한 책임을 물을 수 있는 근거규정을 마련해야 한다.

실제로 大法院에서도 자동차에 같이 탄 사람이 운전자와 함께 술을 마시고 승차했을 때 비록 술에 취한 운전자의 과실로 교통사고가 일어났다 하더라도 이러한 경우는 共同正犯으로 같이 탄 사람에게도 刑事責任을 물어야 한다는 判決을 내린바 있다.¹⁶⁾

이와 같은 判例에서 관심을 끌게 하는 것은 예를 들어 관광버스를 전세내어 야유회 등 관광놀이를 하는 사람들이 운전자에게 함께 술을 마시자고 권하는

15) 道路交通安全協會, 「알콜이 運轉行動을 阻害하는데 대한 研究」(서울: 道路交通安全協會, 1985), 226면.

16) 大法院 判例, 1979. 8.21. 過失犯의 共同正犯에 관한 法理

것이나 자가운전을 하는 사람에게 동료나 친지들이 술을 권하는 경우 등을 볼 수 있다.

또한 運轉免許 取得要件을 強化하는 동시, 위반자는 長期間 交通社會에서 隔離시켜야 한다. 현행 道路交通法 施行規則 제53조(면허의 취소, 정지)에 의거하여 술에 취한 상태의 기준을 넘어서 운전하다가 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 한때와 혈중알콜농도 0.10% 이상의 단순음주운전시, 그리고 음주측정을 불응한 때에는 면허가 취소된다.

그러나 음주운전행위는 운전자가 자각만 한다면 위반하지 않을 것이고 또한 음주운전행위를 교통사회의 최대악의 하나로 취급하여 악질적인 위반행위로 간주한다면 마땅히 이에 대한 行政處分도 強化되어야 한다. 때문에 위반자의 운전면허는 1회의 음주운전위반으로도 취소되어야 한다.

또한 道路交通法 제70조(운전면허의 실격사유) 제 5 조 규정에 의하여, 酒醉 運轉으로 交通事故를 일으켜 免許가 取消된 자라 할지라도 취소 후 1년이 경과한 후에는 다시 면허를 취득할 수 있게 되어 있다. 외국의 경우 주취운전위반으로 면허가 취소된 자는 3~5년의 免許自格을 剝奪하여 交通社會로부터 장기간 격리하고 있는 실정이며 전술한 바와 같이 주취위반행위가 交通社會에서의 악질적인 위반행위로 간주한다면 우리나라도 이 조류에 발맞추어 최소 3년 이상의 免許缺格期間을 정하여 운전자의 음주운전행위에 대한 경각심을 높여야 할 것이다.

3. 交通環境的 規制對策

음주 후 운전을 하게 되는 이유 중의 하나로 위험성은 느끼지만 부득이하여 운전을 하게 된다는 운전자가 상당히 있음을 감안할 때 代理運轉을 할 수 있는 制度를 活性化시키는 것이 바람직하다.

최근 대중음식점이나 유흥업소에 代理運轉員을 고용하거나 대기하게 하여 손님이 원할 경우 代理運轉을 해 주는 경우가 많고 택시 운전기사가 代理運轉 해 주는 경우도 있다. 그러나 代理運轉員이 없는 업소에서는 음주운전의 가능성이 높으므로 이러한 代理運轉員 制度를 活性化하여 保險會社나 信賴性 있는 團體에 각 地域別로 설치할 필요가 있다. 아울러서 유흥업소 종사자에게 음주운전을 방관할 경우 적절한 제재를 가하여 代理運轉員 利用이나 大衆交通手段 利用을 誘導하는 방법도 고려할 수 있다.

또한 음주운전행위로 인한 사고야기 현장사진이나 음주운전사고 야기자의 사회적, 경제적, 가정적 불행을 내용으로 하는 홍보물 등을 전술한 교통교육과 병행하여 사회전반에 지속적으로 홍보할 때 운전자 뿐만 아니라 모든 사람들이 음주운전 억제를 위해 노력할 것이다.

미국의 Alliance for Traffic Safety의 회장이었던 R.L.Marshall은 알콜과 교통안전을 위한 포괄적인 프로그램의 요소들을 다음과 같이 들고 있다. 즉 法律體制의 側面에서 警察·檢事·判事·保護觀察官·保健要員 등의 책임에 관한 뚜렷한 명시가 필요하고, 支援體制의 側面에서는 서로 다른 지방의 법 집행기관에 의한 사고자료 수집과 분석의 통합된 프로그램의 수립을, 治療의 側面에서는 만성적인 음주운전 반복자와 문제음주자의 공개 및 인계와 진단·치료체계의 확립을, 教育의 側面에서는 각급 학교에서의 교육·홍보·운전자 교육·의사 결정 기술의 발전을, 研究의 側面에서는 각종 사실의 발견 및 유효한 결과들의 활용을 들고 있다.¹⁷⁾

17) 조대경, “飲酒運轉 막을 수 없다” 「道路交通」(1990. 12), 64면

V. 結 論

지금까지 음주운전의 규제에 대한 이론적 고찰과 알콜과 운전행위와의 관계, 현행 음주운전 규제제도의 문제점과 음주운전 규제대책을 살펴보았다.

이를 要約整理하면 다음과 같다.

● 飲酒運轉의 規制에 대한 理論的 考察

- 음주운전 규제제도는 음주운전에 대한 법적 규제 뿐만 아니라 경찰의 지도단속활동, 교육과 홍보, 교통환경적 측면까지 고려하여야 한다.

- 우리나라의 飲酒運轉 規制를 위한 法的 制度로는 道路交通法과 道路交通法 施行令 및 道路交通法 施行規則에서 法律과 委任 및 執行命令의 형태로 규정되어 있다.

- 警察의 飲酒運轉 團束活動은 法規에 의한 警察下命으로서 집행되고 특히 음주측정행위는 行政法上 警察上의 調査에 해당한다.

- 음주운전 금지조항의 위반시는 行政法上 警察罰의 제재를 받는데 그 형태는 警察刑罰과 警察秩序罰이다.

● 알콜과 運轉行爲와의 關係

- 알콜의 생리적작용은 개인차가 있다.

- 習慣的 飲酒者는 그렇지 않은 사람보다 빨리 취하고 늦게 깬다.

- 定量의 음주시 體重과 醉하는 程度는 반비례한다.

- 女子는 男子보다 빨리 취하고 빨리 깬다.

- 일반적으로 적당량의 음주시 혈중알콜농도는 음주 후 30분경에 최고치에 달했다가 시간경과에 따라 저하되고 5~6시간 후에 영(zero)이 된다. 그러나 적당량 초과 음주시는 24시간 후에도 나타난다.

• 알콜은 운전행동을 저해한다.

-알콜은 대뇌의 활동을 억제하여 판단 및 변별능력을 저하시킨다.

-單純反應은 혈중알콜농도 0.3~0.4mg/ml에서 평상시보다 10%이상 빨리 초조성이 나타나고 농도가 높아짐에 따라 그 반응은 점차 늦어지고 있다.

-選擇反應은 혈중알콜농도가 높아짐에 따라 感覺系의 반응이 늦어져 판단 능력이 저하되고 行動系의 반응시간은 짧아져 행동이 거칠어지며 視覺機能의 저하로 認知判斷에 錯誤가 늘어나고 주의해야 할 것을 간과해버리는 경우가 많아진다.

-運動行動能力은 혈중알콜농도 0.3mg/ml에서부터 저하현상이 나타나며 1.0mg/ml에서 15.0%, 1.5mg/ml에서 30.0%의 저하를 나타낸다는 연구결과가 있다.

-음주운전으로 인한 교통사고 발생확률은 비음주시에 비해 혈중알콜농도 0.3mg/ml에서 약 7배, 1.0~1.4mg/ml에 31배, 1.5mg/ml 이상에서 128배로 높아진다는 연구결과도 있다.

• 飲酒運轉으로 인한 交通事故 發生實態는 다음과 같다.

-우리나라의 교통여건은 경제적 측면과 사회적 측면 등 모든 인간활동의 효율성을 저하할 정도로 약화되어 심각한 사회문제로 대두되고 있다.

-지난 10년간 교통사고 발생추세는 3.1배가 증가되어 연평균 11.8%의 증가율을 보여 교통사고율이 세계적으로 선두그룹에 속해 있다.

-飲酒運轉으로 인한 交通事故는 '91년에 비해 '92년은 14.7%가 증가하였고 발생건수의 특징은 다음과 같다.

- 日曜別·時間帶別로는 목요일 22시~24시대에 가장 많이 발생하였다.
- 事故類型別로는 車對車, 追突事故가 많이 일어났다.
- 車種別은 승용차가 가장 많고, 車種別 飲酒事故 占有率은 이륜차가 많다.
- 年齡層別·車種別은 26~35세의 젊은층이 많으며 특히 20세 이하의 이륜차 사고가 많았다.
- 免許取得 經過年數別은 1년미만이 가장 많고 經年數가 많을수록 감소했다.
- 飲酒程度別은 0.05%~0.1%가 가장 많다.

● 現行 우리나라의 飲酒運轉 規制制度는 위의 결과와 외국제도 비교시 법적 규제상, 교통단속상, 운전자 인식상 문제점이 많다.

● 飲酒運轉 規制 對策

· 交通教育的 規制對策으로서 生涯教育 프로그램의 실시와 음주운전자에 대한 矯正教育의 義務化, 積極的인 弘報活動 強化가 필요하다.

· 交通團束的 規制對策으로서 信賴性 높은 飲酒測定器의 採擇과 飲酒運轉 團束活動의 效率的 運用 및 法規制를 強化해야 한다.

· 交通環境的 規制對策으로서 代理運轉制度의 活性化와 社會 全般的인 霧圍氣 助成이 필요하다.

음주운전의 심각성은 운전자의 고의에 의해 시작되며 사고야기시 자기뿐만 아니라 타인의 생명까지 위협하고 또한 대형사고로 이어질 가능성이 지극히 높다는데 있다.

자신의 신체적 안전과 생명에 대해서 평상시는 너무나 많은 노력과 시간을 투자하면서도 교통안전에 관한 한 특히, 음주운전에 관해서는 쉽게 생각하는 운전자가 많다.

이와 같은 사실은 운전자나 일반국민이 알콜이 운전행위에 미치는 영향에 대한 이해 부족과 효과적 규제 대책의 결여에 있다고 할 수 있다. 그러므로 본 연구를 통하여 알콜이 운전행위에 미치는 심각한 영향을 직시하고 운전자는 자기의 한순간 잘못이 인명을 앗아갈 수 있는 위험한 일에 종사하고 있다는 책임감을 통감하여 「술을 마셨으면 운전을 하지 않는다」 「운전을 하려면 술을 마시지 않는다」는 자각과 함께 이를 실천해야 한다. 일반국민은 음주운전행위가 직접적으로 나에게 위협적인 것이 된다는 사실을 인식하여 운전을 해야 할 사람에게 술을 권하거나 제공하는 일이 없도록 하여 음주운전행위가 우리 사회에서 발 붙일 수 없는 霧圍氣 助成에 힘쓰는 것이 法規制와 團束活動 以前에 強調되어야 한다. 이런 분위기 속에서도 자제하지 못하는 경우에는 위에서 제시한 效果的 事後 規制制度로써 對策을 강구하여야 한다.

參 考 文 獻

● 國內 文獻

1. 單 行 本

警察廳, 「道路交通安全白書」, 서울: 警察廳 1990~1992.

警察廳, 「日本警察白書」, 서울: 警察廳, 1992.

警察大學, 「警察交通論」, 경기 용인: 警察大學, 1990.

서울特別市 警察局, 「交通實務概論」, 서울: 서울市警, 1987.

道路交通安全協會, 「交通事故統計分析」, 서울: 道路交通安全協會, 1992.

道路交通安全協會, 「地域別 交通事故統計」, 서울: 道路交通安全協會, 1992.

道路交通安全協會, 「外國道路交通法 翻譯集」, 서울: 道路交通安全協會, 1981

道路交通安全協會, 「알콜이 運轉行動을 阻害하는데 대한 研究」, 서울: 道路交
通安全協會, 1985.

道路交通安全協會, 「交通團束의 多角的 方案研究」, 서울: 道路交通安全協會,
1988.

道路交通安全協會, 「道路交通法 比較分析 研究」, 서울: 道路交通安全協會,
1984.

道路交通安全協會, 「交通指導 團束의 效率的 運用方案 研究」, 서울: 道路交
通安全協會, 1987.

道路交通安全協會, 「交通安全에 대한 理論的 體系定立研究」, 서울: 道路交
通安全協會, 1982.

金南辰, 「行政法」, 서울: 法文社, 1989.

石琮顯, 「一般行政法(下)」, 서울: 螢雪出版社, 1986.

鄭振煥, 「比較警察制度」, 서울: 大正社, 1991.

李根熙, 「交通安全」, 서울: 倉知社, 1985.

金昌烈, 「道路交通法 解說」, 서울: 交通文化社, 1991.

李連洙 外, 「判例中心 刑事特例法 研究」, 서울: 東民出版社, 1991.

2. 論 文

高錫珍, “우리나라 自動車 交通事故 防止策에 관한 研究”, 「碩士學位論文」, 延世
大學校 行政大學院, 1982.

민운기, “飲酒運轉 實態와 事故의 特性”, 「道路交通」, 1986. 12.

조대경, “飲酒運轉 막을 수 없나”, 「道路交通」, 1990. 12.

박정수, “飲酒運轉團束의 效果的 推進方案”, 「搜查研究」, 1987. 12.

韓國酒類工業協會, 「酒類工業」通卷 第63號, 1984. 4.

●外國 文獻

宇留野藏雄等, 「改正交通心理學」, 1976.

日本 科學警察研究所, 「交通用語와 基礎知識」, 1979.

OECD Road Research Group, New research on the Role of Alcohol and Drugs
in Road Accidents, 1978. 9.

American Medical Association, alcohol and Impaired drive, 1981.

P.R.I.(國際道路交通安全協會)와 N.S.C.(美國安全協會)의 統計資料