

성격, 인지, 사회적 환경 및 음주행동과 음주운전간의 관계*

채 규 만[†]

성신여자대학교 심리학과

류 명 은

서울대학병원 소아정신과

본 연구는 음주운전에 영향을 미치는 성격요인, 환경요인, 인지요인, 행동요인 등이 음주운전자와 일반운전자들에게서 어떤 차이를 보이는지 살펴보았다. 그 결과, 음주운전자들이 일반운전자들보다 더 충동적이고, 주위 사람들이 음주운전에 대해 더 안일한 태도를 보였으며, 음주운전의 위험성을 지각하고는 있지만 간과하는 경향이 높고, 평균주량 및 술을 마시는 빈도 등이 높아 알콜 중독자가 더 많이 나타났다. 또한 음주운전자 중 알콜을 중독자와 비중독자를 분류하여 음주운전에 영향을 미치는 요인에 대한 집단간 차이를 살펴본 결과 알콜 중독인 음주운전자가 성격, 환경, 인지, 행동요인의 측면에서 더 심각한 문제를 보이고 있었다. 그리고 음주운전에 영향을 미치는 요인들 중 반사회적 행동이 음주운전에 대한 가장 강력한 예언변인이었으며, 이외에도 음주빈도, 교육수준, 주위 사람들의 음주운전 모델 음주운전으로 인해 나타나는 사고나 적발 가능성에 대한 인지, 알콜을 중독정도 등이 음주운전에 대해 유의미하게 설명하고 있는 변인들로 나타났다. 마지막으로 음주운전의 예방방안과 심리학적 측면에서의 대책마련에 대해 논의하였다.

주요어 : 음주운전, 음주운전자, 알콜을 중독, 성격특성, 인지요인, 환경요인

* 본 논문은 2001년 교내 이세웅 박사 학술 진흥 연구비 지원에 의해 수행되었음

* 본 논문은 2002년 한국 임상심리학회 춘계 학술대회에서 포스터 발표되었음

[†] 교신저자(Corresponding Author) : 채 규 만 / 성신여대 심리학과, 서울 성북구 동선동 3가 249-1(136-742) /
TEL : 02-920-7447 / FAX : 02-920-7132 / E-mail : kmchae@cc.sungshin.ac.kr

최근 경찰청의 통계에 의하면 음주운전자에 대한 더욱 엄격한 단속과 강도 높은 처벌에도 불구하고, 경찰에 적발된 음주운전자들은 해마다 늘어나고 있는 추세이다. 최근 8년간 음주운전 사고의 추이를 살펴보면, 1992년 10,319건이던 음주운전 사고가 1996년에는 25,764건으로 2배 이상 증가하였으며, 2000년에는 그 수치가 약 3배에 가까워짐을 알 수 있다. 또한 사고 사망자는 483명에서 1,217명으로 증가하였고, 부상자 역시 1992년 14,971명에서 2000년 47,155 명으로 3 배 이상 증가하였다(표 1).

일반적인 음주운전은 술을 조금이라도 마시고 운전하는 것을 말하지만, 도로교통법에 근거한 음주운전은 음주로 인하여 정상적인 운전을 할 수 없는 즉, 운전자의 체내에 보유하고 있는 혈 중 알코올 농도(Blood Alcohol Concentration, BAC)가 0.05% 이상인 상태에서의 운전을 말한다(장문

섭, 1998). 혈중 알코올 농도가 0.05% 라는 것은 혈액 1ml에 알코올 0.5mg 또는 호흡 1ml에 대하여 알코올 0.25mg 이상인 것을 의미하는데, 통상 체중 65kg의 건강한 성인 남자가 소주의 경우는 2잔, 맥주의 경우는 2잔 반, 정종의 경우는 3잔, 양주의 경우 1잔을 마시면 나타나는 수치이다(황성익, 1996). 알코올 섭취로 인해 일차적으로 영향을 받는 것은 주위판단, 이해 등 훈련이나 경험을 통해 얻어지는 것들이며, 이차적으로는 사고, 주의, 그리고 기술 등을 덜 요구하는 익숙하거나 습관적인 작업들을 들 수 있다(유병림 1999). 특히 운전을 하는데는 심리-운동 협응 능력, 시각 능력, 사물에 대한 지각 능력, 추적 능력, 정보처리 능력과 주의집중의 종합적인 능력이 필요하다. 따라서 운전자가 알코올을 섭취하게 되면 알코올이 대뇌활동을 억제하여 운전 중 졸음이 오고, 판단 및 판별 능력을 저하시켜(정문상, 1996) 필요이상의 추월, 속도조절, 방향전환 등을 하게 되며, 이러한 결과는 숙련된 운전자들보다 초보운전자들에게 더 많이 나타난다(도로교통안전협회, 1985). 그리고 시각·공간 파악 능력, 위협대처 능력, 순간적인 판단 능력 등이 떨어져 주의가 한 곳으로 집중되어(도로교통안전협회, 1985) 주변시야가 둔해지고 타사물을 볼 수 없게 된다(조병인, 박철현, 1997; 장문섭, 1998). 또한 혈 중 알코올 농도(BAC) 0.03 ~0.04%에서는 빨리 초조해지고 농도가 높아질수록 행동이 거칠어져(정문상, 1996) 급핸들, 급브레이크의 조작행동이 늘어나고 작업순서도 가능한 한 생략하려 한다(조병인, 박철현, 1997; 장문섭, 1998). 그리고 무엇보다 자기 능력을 과대평가하여 위험한 상황인데도 불구하고 운전기술을 자랑하고 싶은 충동에 휩싸이게 된다(정문상, 1996). 따라서 음주를 하게 되면 다소 복잡한 정보처리과정이 요구되는 운전기능은 상당히 손상되게 되고(이순철, 이원영, 신용

표 1. 음주운전으로 인한 교통사고 추세 경찰청 2001)

연도	구분 발생건수 (점유율)	사망자수 (점유율)	부상자수 (점유율)
1992	10,319(4.01)	483(4.15)	14,971(4.59)
1993	14,961(5.73)	596(5.73)	21,765(6.45)
1994	17,900(6.72)	565(5.60)	26,918(7.67)
1995	17,777(7.14)	690(6.68)	26,300(7.93)
1996	25,764(9.72)	979(7.73)	38,897(10.93)
1997	22,892(9.29)	1,004(8.65)	36,023(10.50)
1998	25,269(10.54)	1,113(12.29)	40,489(11.89)
1999	23,718(8.60)	998(10.67)	39,282(9.75)
2000	28,074(9.66)	1,217(11.89)	47,155(11.04)
연평균 증가율 (%)	10.45	9.31	8.97

주. ()안은 순서대로 전체 교통사고 중 음주운전 발생건수, 사망자수, 부상자수에 대한 점유율

균, 오현재, 이의용, 1993), 낮은 농도의 알코올이라도 운전행위에 많은 영향을 미칠 수 있다(조병인, 박철현, 1997; 장문섭, 1998).

음주운전자들이 음주운전의 위험성을 지각하고 있음에도 불구하고 음주운전을 하는 이유로는 우선, 차를 다시 가지러와야 한다는 불편함(도로교통안전협회, 1999; 홍성삼, 1999), 음주운전을 대체할 수 있는 교통수단의 부족(홍성삼, 1999; Thurman, Jackson & Zhao, 1993; Turrissi & Jaccard, 1992), 집과의 거리(이순철, 1998; 이순철, 2000; Thurman, Jackson & Zhao, 1993; Lapham, Skipper, Chang, Barton & Kennedy, 1998) 등과 같은 단기적 편리성 때문에 음주운전을 하는 것으로 보고되고 있고, 음주운전을 해도 사고를 내지 않을 운전에 대한 자신감(도로교통안전협회, 1999; 홍성삼, 1999), 이 정도의 술은 음주측정검문에 걸릴 정도는 아니며, 그렇게 위험하지도 않다는 마음가짐(도로교통안전협회, 1999; 이순철, 1998; Turrissi & Jaccard, 1992), 설마 나한테 무슨 일이 생길까 하는 낙관적 기대(도로교통안전협회, 1999) 등과 같은 음주운전의 위험성에 대한 운전자의 인식부족 등으로 인해 음주운전의 발생률이 증가된다고 보고하고 있다.

물론 이러한 이유들만으로도 음주운전 발생률 증가에 대한 단편적인 이해는 할 수 있지만, 음주운전의 보다 효율적인 감소방안 마련을 위해서는 음주운전에 대한 운전자의 단일한 태도에 영향을 미치는 심리적 특성들에 주목할 필요가 있다.

기존 연구들에서는 다양한 성격특성들이 알코올 소비수준(음주량과 빈도)을 증가시켜 간접적으로 음주운전에 영향을 미칠 수 있고, 음주문제에 직접적으로도 영향을 미칠 수 있으며, 알코올 소비와 상호작용하여 음주문제에 영향을 미칠 수도 있다고 보고하고 있다. 지금까지 음주문제와 관련되어 연관성 있게 나타난 특성은 “행동 통제

의 부족(behavior undercontrol)”과 “부정적 정서성(negative affectivity)”이다(Cox, 1987; Nathan, 1988; Sher & Trull, 1994; Stacy, Newcomb & Bentler, 1991). 행동통제부족이란 과활동성, 충동성, 공격성, 반사회성 및 감각추구성향과 같은 성격특성에 대한 가설적 개념을 말하고(Sher, Walitzer, Wood & Brent, 1991), 부정적 정서성은 우울이나 불안같은 부정적 정서상태를 경험하게 되는 경향성을 말한다(신행우, 1998). 구체적으로 Cloninger 등(1993)은 그가 제안한 세 가지 성격구조 즉, 새로운 경험추구(Novelty Seeking), 위해회피(Harm Avoidance), 그리고 보상의존성(Reward Dependence)이 유전적으로 서로 독립적인 신경생물학적 체계와 관련 있고, 알코올 남용과도 관련 있다고 가정하였다. 새로운 경험추구는 주로 충동성, 반사회성과 같은 행동통제의 부족을 반영하는 성격특성으로 새로운 경험 추구 성향이 높은 사람들은 음주의 양이나 빈도 같은 음주정도에 대한 통제력이 부족하여 잦은 과음과 폭음의 경향성을 보일 수 있고, 음주정도와는 별개로 음주 후의 행동에 대한 통제력이 부족하여 여러 가지 음주문제를 일으킬 가능성이 높다는 것을 알 수 있다(신행우, 1998). 따라서 이러한 성격특성을 보이는 사람들은 그렇지 않은 사람들에 비해 음주문제의 하나인 음주운전과도 관련성이 높다는 것을 가정해 볼 수 있다. 위해회피 차원은 불안 및 우울과 높은 관련성이 있으며, 부정적 정서성을 반영하는 성격차원으로 음주문제 및 알코올 중독의 성격적 위험요인으로 일관성 있게 언급되어 왔다(신행우, 1998). 보상의존성 차원은 보상신호들, 특히 사회적 승인이나 원조에 대한 언어적 신호들에 강렬하게 반응하고, 이전에 보상과 연합되었던 행동의 소거에 저항하고 그 행동을 유지하려는 유전적 경향성이다(Cloninger, 1987). Sutker, Brantley와 Allain(1980)이 음주운전자 집단과 비음주운전자

집단의 MMPI프로파일을 비교한 결과, 음주운전자 집단이 비음주운전자 집단에 비해 반사회적 경향과 우울증 경향이 높게 나타났으며, 이는 알코올 소비 및 음주패턴과 아주 관련이 높았다고 주장한다. 또한 공격성, 권위에 대한 불허용, 불일치성, 현실도피, 미성숙, 부진한 학업수행, 사회적 활동에 과다 참여, 음주와 음주운전에 대한 긍정적 태도가 음주운전의 증가와 연관되어 있으며, 다른 심리학적 지표들로는 일반운전자 집단과 비교해서 음주운전자 집단이 좀 더 감각추구 경향이 많고, 정서적 적응이 부진하며, 통제위치가 외부에 있으며, 자존감이 낮고, 우울, 자살, 편집증 수준이 높다고 보고했다(Donovan, 1980; Selzer & Barton, 1977). McCord(1984)의 연구에서도 음주 문제와 반사회적 행동이 음주운전의 중요한 예언변인이 된다고 밝혔다. 특히 몇가지 성격특성과 정신건강 특성들은 음주운전행동에 영향을 미친다. 첫째, 감각추구, 부진한 통제력, 이탈경향 등과 같은 성격특성들은 운전자들이 술을 마시건 안마시건 간에 안전하지 못한 운전행동에 영향을 미치고, 둘째, 부진한 통제력, 충동성 등은 운전행동 양상에 영향을 미치며, 셋째, 공격성, 적대감 등은 스트레스가 되는 생활사건발생(배우자나 가족 구성원들간의 언쟁이나 다툼)에 영향을 미친다. 이렇듯 대부분의 기존 연구들에서는 이러한 성격특성들로 인해 음주운전자들이 술을 많이 마시게 되어 알코올 문제를 보이고, 무모한 운전을 하게 된다고 보고하고 있다(Noyes, 1985; Selzer, Rogers & Kern, 1968; Selzer & Vinokur, 1974). 그러므로 음주운전자들의 성격특성에 대해 알아보는 것은 그 집단을 이해하는데 필요하고, 또한 이 집단에서 심한 알코올 문제가 어떻게 나타나는가에 대한 역동을 이해하기 위해서도 중요하다.

또한 Turrisi와 Jaccard(1992)는 인지행동적 관점에서 음주운전행동과 관련된 요인들에 대해 여러

측면으로 연구하였다. 특히 음주운전으로 인한 사고 및 적발 결과에 대한 인지나 사고 및 적발 가능성에 대한 인지가 높을수록 음주운전을 하지 않는 것으로 나타났다. Turrisi와 Jaccard(1992)의 연구결과에 의하면 이러한 경향성은 음주운전자 집단이나 일반운전자 집단 모두에서 동일하게 나타난다고 한다. 즉, 행동을 수행하는 것에 대한 태도는 그 행동을 수행하는 것에 대한 이득과 손실을 지각하는 것에 영향을 받기 때문에(Beck, 1981; Davidson & Jaccard, 1979; Fishbein & Ajzen, 1975; Jaccard, 1981; MacGuire, 1982), 음주운전을 하는 것에 대한 태도를 변화시키는 것이 음주운전 행위를 줄일 수 있는 효과적인 교육방법이 될 수 있다.

그리고 한 개인의 사회적 환경이 그 사람의 행동에 영향을 미친다는 것은 아주 잘 알려져 있는 사실이다(Cohen, 1988). 여러 연구들에서 개인의 건강과 관련된 행동 - 즉, 흡연, 음주, 안전벨트 착용 등 - 은 그들의 사회적 환경 속에서 다른 사람과의 행동간의 상관을 보여주고 있다(Broman, 1993). Jessor(1987)는 젊은 성인들은 특히 부모보다 친구 혹은 동료들에게서 더 많은 영향을 받고, 그들의 친구들은 위험한 운전행위에 대한 모델이 되기도 하며, 오히려 그들이 친구들보다 더 위험한 운전행위를 하기도 한다고 보고했다. 즉, 사회적 규준에 대한 지각이 음주운전 의도에 많은 영향을 미치는데(Aberg, 1993; Parker, Manstead, Stradling, Reason & Baxter, 1992; Brown, 1995), Carver와 Scheiner(1981) 및 Turner(1987)는 사람들이 그들의 행동과 태도를 참조집단 혹은 개인들의 규준과 비교한다고 제안했다. 이러한 비교는 참조집단에 동조하게 만드는데, 동조하는 이유는 동료들로부터의 부정적인 피드백을 원하지 않기 때문이다(Grasmick & Bursik, 1990). 특히 음주운전은 동료의 음주운전에 대한 태도 및 행동과 많이 관련되어 있다(Brown, 1998; Aberg, 1993; Brown,

1995; Parker 등, 1992). 따라서 Cohen과 Lichtenstein (1990)의 연구결과와 같이 동료들이 음주운전을 적극적으로 저지한다면 음주운전을 덜하게 되고, 반대로 운전하기 전에 술 마시기를 계속 권유하는 동료들은 음주운전을 부추기게 될 것이다.

마지막으로, MacDonald와 Mann(1996)는 음주운전을 하게 되는 근본적인 원인은 무수히 많이 존재하지만 특히 알코올 의존 혹은 남용을 음주운전의 직접적인 원인이라고 보고하고 있다. 대부분 음주운전으로 적발된 사람들은 종종 문제성 음주자이고 (Reynolds, Kuncie & Cope, 1991; Sandler, Palmer, Holman & Wynkoop, 1975; Selzer, Payne, Gilford & Kelly, 1963), 알코올 중독 위험집단으로도 나타난다(Donovan & Marlatt, 1982). 음주운전자에 대한 종단적 연구에서는 대략적으로 표본의 절반 정도가 나중에 알코올 중독으로 발전되었다고 한다(McCord, 1984). 즉, 음주운전자들은 일반 운전자들과는 달리 술을 좀 더 자주 많이 마시고, 긴장감을 위해 술을 마시며, 술을 마심으로써 좀 더 부정적인 결과를 많이 경험하는 것으로 나타났다(Donovan & Marlatt, 1982; Donovan, 1980; Selzer & Barton, 1977; Selzer, Vinokur & Wilson, 1977). 따라서, 음주운전자들이 사교성 음주(social drinking)보다는 강박적 내지는 중독성 음주(compulsive and addictive drinking)를 하는 경향이 강하다는 것을 알 수 있다.

음주운전자들이 술을 마시는 이유는 Donovan (1980)에 의해 구체적으로 분석되어졌는데, 그 이유는 크게 세 가지로 분류되고 있다. 첫째, 대인관계로 인한(분노, 화남, 좌절 등의 표출) 부정적 감정에 대한 반응, 둘째, 지루함 또는 외로움에 대한 반응, 셋째, 사회적 이유(분위기를 띄우거나 재밌게 하기 위해 혹은 사회구성원의 일원이 되기 위해)로 인한 음주 등이다. 즉, 사고를 위해서, 무엇인가를 축하하기 위해서, 자신의 고민을 잠

시 잊기 위해서 등 음주동기는 다양하나 이 중 자신의 문제 상황을 대처 또는 회피하거나 부정적인 감정을 다루려는 이유로 음주를 하는 것에 주의를 기울일 필요가 있다. 즉, 음주동기가 문제 상황에 대처하기 위한 경우 그 개인은 음주가 자신에게 주는 긍정적인 효과를 기대하게 되고, 이와 같은 행위가 반복될 경우 개인은 점차 알코올에 의존하게 된다(김용석, 2000). 따라서 음주동기에 대한 이해가 충분할 때 이에 대한 개입방안이 마련될 수 있다.

한편, 음주운전자들은 범죄 및 이탈행동 등의 반사회적 행동을 많이 보이고 있었는데(Argeriou, McCarty & Blacker, 1985; Wells-Parker, Cosby & Landrum, 1986), 이러한 특성은 음주운전의 중요한 예언변인으로 작용하고, 알코올 중독자들과 비슷하게 나타나고 있다(McCord, 1984). Sutker, Brantley와 Allain(1980)은 음주운전으로 적발된 남성 500명의 MMPI 프로파일로 그들의 성격에 대해 연구한 결과 사회적 이탈에서 가장 높은 점수를 보였고, Steer, Fine과 Scoles(1979)는 우울과 적개심, 그리고 높은 혈중 알코올 농도(BAC)가 결합되면 높은 비율의 자동차 사고와 연관된다고 보고했다. 이러한 연구결과들은 음주운전자 집단에서의 반사회적 행동이 심각한 알코올 문제와 연관된다는 것을 제안한다 (Donovan & Marlatt, 1982; Donovan, Marlatt & Salzberg, 1983).

이렇듯 음주운전에 가장 영향을 많이 미치는 요인이 운전자의 성격, 음주운전에 대한 인지행동적 태도, 주위 환경, 알코올 남용 및 의존 등이라는 점을 감안할 때 처벌위주의 단속보다는 운전자 자신의 내면화된 규범과 주위사람들의 기대 준거가 변화될 필요성이 있음을 보여준다. 뿐만 아니라 알콜 중독과 같이 술에 관한 통제에 문제가 있는 사람들은 본인의 의지와 협조가 없이는 행동수정이 어렵다는 점도 심리학적 개입을 요구

하는 측면이므로(조대경, 1995), 알코올 중독을 보이는 음주운전자들에게는 처벌 위주의 단속보다는 처벌과 치료를 병행하는 것이 효과적일 것이다.

이에 본 연구에서는 혈중 알코올 농도(BAC) 0.05% 이상으로 음주운전에 적발된 사람들을 음주운전자로 정의하고, 음주운전에 적발되지 않고 평소에 음주운전을 거의 하지 않는 사람들을 일반운전자로 정의하였다. 이 두 집단을 대상으로 음주운전과 관련된 변인들에서 어떠한 차이를 보이는지 살펴본다. 음주운전자 집단의 특성을 정의하고, 음주운전 문제에 대한 효과적인 관리대책 마련에 목적을 둘 것이다. 뿐만 아니라 음주운전자들이 대부분 문제성 음주자라는 데에 초점을 맞추어 이들에 대한 임상적 접근이 가능하도록 알코올 중독 증상을 보이는 음주운전자들을 선별하여 알코올 중독집단과 알코올 중독이 아닌 집단간의 차이 등을 규명하고, 이들에게 효과적인 교육이나 치료 프로그램 개발에 도움을 주고자 한다.

방 법

연구 대상

본 연구에 참여한 연구집단으로는 음주운전으로 인한 법규 위반으로 도로교통안전관리공단에서 주취운전자반 교통 소양 교육을 받고 있는 음주운전자들(80명)과 서울, 인천, 수원, 청주 보호관찰소에서 보호관찰을 받고 있는 교통법규 위반 대상자중 음주운전으로 인한 면허취소자 및 교통사고범들(71명)을 포함시켰다. 비교집단으로는 운전면허 소지자 중에서 자동차를 보유하고 있는 사람들을 대상으로 자동차를 이용하여 출퇴근하고 있는 일반성인 뿐만 아니라 직업운전자들도 조사대상으로 포함시켰으며, 서울, 경기지역에 한

해 조사하였다. 이들에게 총 170부의 질문지를 배부하여 163부를 수거하였으며, 여성운전자 23명은 음주운전자 집단과의 성별차이를 통제하기 위해 분석에서 제외되었으며, 순수한 비음주운전자를 가려내기 위해 음주운전 적발 경험이 있는 사람들을 제외한 후, 평소 음주운전을 거의 하지 않는 104명만을 일반운전자로 분류하였다(일반운전자; 104명, 음주운전자; 15명).

측정 도구

성격측정

자기 - 보고형 질문지인 3차원 성격검사(Tridimensional Personality Questionnaire; 이하 TPQ로 약함)는 Cloninger, Przybeck과 Svrakic(1991)이 세 가지 성격차원들 즉, 새로운 경험추구, 위해회피, 보상의존성 차원을 평가하기 위해 개발한 것으로 생애초기에 나타나는 기질 차원들을 측정함으로써, 주로 성격의 표현형 구조(phenotypic structure)를 기술하는 다른 검사들에 비해 성격의 내재된 유전적 구조(genetic structure)를 잘 반영해주는 것으로 가정된다. 이 TPQ 성격차원들은 여러 연구들에서 문제성 음주 및 알코올 중독과 관련있다는 것이 밝혀졌다. Howard, Kivlahan과 Walker(1997)는 새로운 경험 추구 차원이 알코올 중독자와 알코올 중독자가 아닌 사람을 구분할 수 있고, 조기 발병하는 알코올 남용과 범죄성을 예언해주며, 반사회적 행동을 보이는 알코올 중독자와 그렇지 않은 알코올 중독자를 구분할 수 있다는 것을 보여주었다.

본 연구에서는 이 3차원 성격검사를 신행우(1998)가 예비연구를 통해 46 문항으로 구성한 단축형 TPQ를 사용하였다. 단축형 TPQ는 세 가지 성격차원 즉, 새로운 경험의 추구(Novelty Seeking; 15문항), 위해회피(Harm Avoidance; 25문항) 그리고

보상의존성(Reward Dependence; 6문항)으로 구성된 성격 검사이다.

각 문항은 ‘그렇다’와 ‘아니다’ 중 하나를 선택하도록 되어 있는데, 각 척도의 점수는 ‘그렇다’라고 응답한 문항수를 합하여 몇몇 문항들은 역방향으로 채점하여 합산하였다. 내적 일관성 신뢰도 α 는 새로운 경험 추구차원이 .76, 위해회피차원이 .82, 보상 의존성차원은 .57로 나타났다.

인지적 요인

음주운전 관련 법규지식: 음주운전 관련 법규 지식은 운전자들이 음주운전에 관련된 지식을 어느 정도 보유하고 있는지를 측정하고자 제시된 척도로 유병림(1999)의 연구에서 사용되어진 것이다. 총 6문항으로, 음주운전의 단속기준과 면허취소 기준 및 음주운전 관련규정으로 구성되어져 있고, 6문항 중 총 맞은 문항의 개수를 이용하여 음주운전 관련 법규 지식 정도를 측정했다.

음주운전으로 인한 사고 및 적발 결과에 대한 인지: 본 연구에서는 음주운전으로 인해 발생할 수 있는 사고 결과와 적발 결과에 대한 인지 측정을 위해 Jaccard(1990)가 고안하고 유병림(1999)이 번역·수정하여 사용한 CAcc(Consequenced of an Accident)와 CArr(Consequenced of being Arrested)척도를 사용하였다. CAcc척도는 음주운전을 하였을 때, 법적, 감정적, 사회적, 경제적, 신체적 요인에 대한 인지를 측정하는 문항들로 구성되어 있으며, 각각의 요인은 4문항을 포함하고 있어 총 20문항으로 이루어져 있다. 이 중 음주운전으로 인한 사고 결과에 대한 인지는 Jaccard의 CAcc척도 문항 중 유병림(1999)의 연구에서 번역하여 수정한 후 사용된 감정적·신체적 결과 2개 요인의 8개 문항만을 사용하였다. 음주운전으로 인한 적발결과에 대한 인지도 유병림(1999)이

Jaccard의 CArr척도 중 감정적, 행정적 요인의 8개 문항만을 번역·수정하여 사용한 척도를 사용하였다. 사고결과와 적발결과에 대한 인지 모두 각 항목에 대한 점수는 “매우 그렇다”를 5점, “전혀 그렇지 않다”를 1점으로 부여하여 총 8점부터 40점까지 분포할 수 있도록 채점하였다. 사고결과와 적발결과 인지에 대한 내적 일관성 신뢰도 α 는 모두 .86으로 나타났다.

음주운전으로 인한 사고 및 적발 가능성에 대한 인지: 음주운전으로 인한 사고와 적발의 가능성에 대한 인지는 Jaccard(1990)가 고안하여 자신의 연구에서 사용한 pACC(Perceived possibility of being in an accident)와 pARR(Perceived possibility of being in arrested)을 유병림(1999)이 자기-기입식 조건과 문화적 요인들을 감안하여 4가지 요인을 포함하고 있는 2가지 상황을 설정하여 운전자가 그 상황에서 운전하였을 경우 사고와 적발의 가능성에 대한 판단을 하도록 하는 것이다. 주어지는 상황에는 다음과 같은 요인들이 포함되는데 그 때 소비한 술의 양, 술을 마신 시간, 그 날의 날씨 조건, 운전을 하고 가야할 거리 등이다. 각 항목에 대한 점수는 “매우 높다”는 1점, “매우 낮다”를 5점으로 하여 역치로 계산하였으며, 2개의 상황을 합하여 총 2점에서 10점까지 분포할 수 있도록 하였다. 내적 일관성 신뢰도 α 는 .77로 나타났다.

지각된 환경

지각된 환경에 대한 문항은 술 마시는 장소에 자동차를 가지고 갔을 경우 동료 및 직장상사의 술 권유정도와 음주운전에 대한 주위사람들의 태도 및 주위사람들의 음주운전 빈도 등 3개의 질문들로 구성하였다. 술 마시는 장소에 자동차를 가지고 갔을 경우 동료 및 직장상사의 술 권유정도와 주위사람들의 음주운전 빈도는 “매번 한다”

를 4점, “가끔 한다”를 3점, “거의 하지 않는다”를 2점, “전혀 하지 않는다”를 1점으로 4점 척도 상에서 채점하였고, 음주운전에 대한 주위사람들의 태도는 “적극적으로 저지한다”가 1점, “오히려 격려해주거나 고무시켜준다”를 5점으로 5점 척도로 채점하였다.

행동적 요인

음주동기 (Drinking Motives Scale): 음주운전자와 일반운전자들의 음주동기를 측정하기 위해 신행우와 한성열(1999)이 제작한 음주동기 척도를 사용하였다. 각 문항은 술을 마시는 이유에 대한 내용을 포함하고 있는 상황들로 표현되어 있고, 고양(긍정적 기분이나 안녕감을 증진시키기 위한 음주), 대처(부정적인 정서를 감소시키거나 조절하기 위한 음주), 동조(사회적 비난이나 거부불 회피하기 위한 음주) 및 사교(긍정적인 사회적 보상을 획득하기 위한 음주)등의 네 가지 하위 척도로 구성되어 있다. 각각의 음주동기들은 4개의 문항으로 이루어져 있으며, 총 16문항으로 구성되어 있다. 각 문항의 내용들을 살펴보면 우선 고양동기는 “지루하거나 심심해서 기분 전환을 하고 싶을 때”, 대처동기는 “스트레스를 받을 때”, 동조동기는 “술 생각이 없었지만 술 마시는 친구들의 그룹에 끼고 싶을 때”, 사교동기는 “모임의 분위기를 부드럽게 만들고 싶을 때” 등의 상황들로 표현되어져 있다. 응답은 각 문항이 가리키는 음주상황에서 지난 3개월 동안 얼마나 자주 술을 마셨는지에 대해 “거의 항상 마신다”는 5점, “자주 마신다”는 4점, “가끔 마신다”는 3점, “거의 마시지 않는다”는 2점, “전혀 마시지 않는다”는 1점으로 5점 척도 상에서 평정하게 하는 방식을 사용하였다. 내적 일관성 신뢰도 α 는 고양동기 .82, 대처동기 .92, 동조동기 .80, 사교동기가 .86으로 나타났다.

음주정도와 운전행동: 음주운전자와 일반운전자의 음주정도와 운전행동의 차이를 알아보고자 선행연구들을 토대로 몇 개의 문항을 선정하였다. 즉, 음주정도에는 1회 평균주량, 음주속도 및 음주빈도 등 기본적인 음주습관과 관련된 3개의 문항으로 구성하였다. 평균주량은 “소주 1-2잔 이하”를 1점, “소주 반병”을 2점, “소주 1병”을 3점, “소주 1병 이상”을 4점까지 4점 척도 상에서 채점하였고, 음주속도는 “아주 천천히 마신다”는 1점, “아주 빨리 마신다”는 7점으로, 음주빈도는 “거의 매일 마신다”는 1점, “1년에 1-2회”는 7점으로 7점 척도 상에서 역치로 계산하였다.

운전행동으로는 운전경력, 연평균주행거리, 음주운전의외의 교통법규위반 횟수 등의 질문으로 구성하였다. 운전경력과 음주운전의외의 교통법규 위반 횟수는 개방형 질문으로 구성하였고, 연평균주행거리는 “5,000 km 이하”를 1점, “5,000 ~ 10,000 km”를 2점, “10,000 ~ 20,000 km”를 3점, “20,000 ~ 30,000 km”를 4점, “30,000 km 이상”을 5점으로 채점하였다. 한편, 일반 운전자 집단에서 비음주운전자를 가려내기 위해 음주운전으로 적발된 횟수와 평상시 음주운전 횟수 등의 질문을 포함시켰다.

음주절제력 (Drinking Self-regulation Scale): 음주절제력이란 술을 마실 때 지나친 음주를 피하고 자신의 주량에 맞게 적절한 음주를 할 수 있는 자기조절능력으로, 이를 측정하기 위해 신행우(2001)가 제작한 음주절제력 척도를 사용하였다. 신행우(2001)는 음주에 대한 자기조절 능력을 크게 음주수준의 설정(문항 예; 술 마시러 갈 때 어느 정도까지만 마셔야겠다고 미리 생각한다), 음주압력의 거절(문항 예; 다른 사람이 술을 권해도 내 페이스를 잃을 것 같으면 분명하게 거절한다) 그리고 음주의 완급조절(문항 예; 다른 사람이

원샷을 제안하면 술잔을 완전히 비운다) 등 세 가지 요소로 이루어져 있다고 보고 각각 해당하는 문항들로 구성하였다. 채점방법은 “거의 항상 그렇다”는 4점, “자주 그렇다”는 3점, “가끔 그렇다”는 2점, “거의 그런 적이 없다”는 1점으로 한다. 총 20문항에 대한 내적 일관성 신뢰도 α 는 .89였으며, 음주수준의 설정(6문항)은 .66, 음주압력의 거절(7문항)은 .67 그리고 음주완급의 조절(7문항)은 .72이었다.

알콜 중독 검사지(Michigan Alcoholism Screening Test; MAST): MAST(Michigan Alcoholism Screening Test)는 Selzer(1971)가 알코올 중독을 선별하기 위해 고안한 것으로, 총 25문항으로 구성되어 있으며, 각 문항은 음주패턴, 음주와 관련된 사회적 직업적, 건강상태, 이전의 알코올 치료경험 등 알코올 남용 및 의존과 관련된 문제에 대해 측정하고 있다. 각 문항마다 ‘예’ 또는 ‘아니오’로 표시하도록 되어 있고, 각 문항에서 최저 0점7번 문항에서 최고 5점(9,20,21번 문항)까지 응답항목별로 가중치 점수를 주어 계산하였다. 보통 0-4점은 비알코올 중독자, 5-6점은 알코올 중독의 가능성을 지닌 상태, 7점 이상은 알코올 중독자로 범주화하며, 7점 이상의 점수는 다시 7-19점은 경증 알코올 중독자, 20-29점은 중등도 알코올 중독자 그리고 30-53점은 중증 알코올 중독자로 나눈다(이미형, 1998). 이에 본 연구에서도 7점 이상을 알코올 중독으로 분류하였다. Spring과 Rasmussen (1987)은 MAST 신뢰도가 .86에서부터 .96에 이르고 음주자와 비음주자를 잘 구별해준다고 보고했다.

연구 절차

본 연구는 2001년 8월 21일부터 2001년 9월 17일까지 대략 4주에 걸쳐 자료를 수집하였다. 연

구대상자들의 선택에 있어서 일반운전자들은 자동차를 소유하고 있거나 직업운전을 하는 성인들로, 이들에게 자기 보고식 방법의 질문지를 총 170부 배부한 후 163부를 수거하였다. 이들 중 음주운전으로 적발된 경험이 있거나 평소에 음주운전을 하는 사람들을 제외하였고, 음주운전자 집단에 여성이 한 명도 없는 점을 고려하여 성차를 통제하기 위해 일반운전자 집단에서 여성운전자는 분석에서 제외시켰다. 따라서 표집된 163명의 일반운전자 중 104명만이 순수한 비음주운전자로서 비교집단에 포함되었다.

한편, 연구집단에 해당되는 음주운전자들은 도로교통안전관리공단에서 주취운전자반 교통소양 교육에 참여하고 있는 사람들을 대상으로 협조를 구한 후, 질문지 86부를 배부하여 이 중 무응답 및 불성실하게 응답한 설문지 6부를 제외하고 총 80개의 표본을 표집하였다. 또한 비음주운전자 집단에 비해 음주운전자 집단의 표본수가 적어 추가적으로 서울, 인천, 수원, 청주 보호관찰소 직원들의 협조를 받아 보호관찰소 직원이 직접 음주운전으로 인한 면허취소자 및 교통사고범들에게 질문지를 배부, 작성하게 하여 총 130부를 배부하여 77개의 표본을 표집한 후, 이 중 분석에 적절하지 않은 6부를 제외하고 71개의 표본만을 표집하였다. 따라서 151부만을 음주운전자 집단으로 분류하였다. 따라서 총 수거된 자료는 326부이고, 최종분석에 활용된 자료는 총 255부이다.

자료 분석

본 연구에서 수집된 자료는 SPSSWIN 10.0을 통해 분석되었다.

1) 인구통계학적 변인을 통제하여 음주운전자 집단과 일반운전자 집단간의 특성차이를 검증하기 위해 공변량 분석(ANCOVA)을 실시하였다.

2) 각 집단별로 알코올 중독자의 비율을 살펴 보기 위해 빈도분석을 실시한 후 알코올 중독자들을 분류하여, 일반운전자 집단에서 알코올 중독자들을 제외하고, 음주운전자 집단에서는 알코올 중독자들을 분류하여 알코올 중독이 아닌 일반운전자 집단, 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단, 알코올 중독인 음주운전자 집단의 특성을 인구통계학적 특성을 통제한 상태에서 공변량분석(ANCOVA)을 이용하여 비교하였다.

3) 인구통계학적 변인 및 다른 변인들이 음주운전에 미치는 영향정도를 알아보기 위해 단계식 중다회귀분석(step-wise multiple regression analysis)을 실시하였다.

결과 및 논의

일반운전자와 음주운전자의 특성 비교

음주운전자 집단과 일반운전자 집단간의 인구통계학적 특성 차이를 비교하기 위해 χ^2 검정과 카이검정(χ^2)을 실시하였다. 인구통계학적 특성으로 는 연령, 결혼여부, 교육년수, 직업, 월수입 등으로 구성하였다. 비교결과 결혼상태를 제외한 모든 변인에서 유의미한 차이를 보이고 있었다. 두 집단간 연령차이는 일반운전자 집단(35.63 ± 6.67)보다 음주운전자 집단(38.30 ± 8.43)의 연령이 유의미하게 더 높았고, $t = -2.82$, $p < .01$, 일반운전자 집단보다 음주운전자 집단의 교육수준이 유의미하게 더 낮았다, $\chi^2 = 41.32$, $p < .001$. 또한 일반운전자 집단은 사무·기술직, 경영·관리직, 전문직 등이 많은 반면, 음주운전자 집단은 상대적으로 자영업에 종사하는 사람들이 많았으며, $\chi^2 = 63.65$, $p < .001$, 월수입에서도 음주운전자 집단보다 일반운전자 집단이 유의미하게 더 높았다, $\chi^2 = 12.94$,

$p < .05$. 이러한 연구결과는 음주운전자의 사회적·인구통계학적 특성에 대한 선행연구 결과를 지지하고 있는데, 대개 남자가 여자보다 대략 10배 정도 많이 음주운전을 하는 경향이 있고(Nathan & Turnbull, 1974; Gurnack, 1986), 사회경제적 지위가 낮을수록 음주운전 경향이 높으며, 교육수준이 높을수록 음주운전을 자제하는 경향이 있다고 한다(이순래, 박철현, 1997; Holubowycz & McLean, 1995). 따라서 두집단간의 인구통계학적 특성 차이가 심리학적 변인에 미칠 영향을 배제하기 위해 연령, 교육년수, 월수입 이 세 변인을 통제한 상태에서 두 집단간의 특성 차이를 살펴보았다.

표 2에 제시된 바와 같이 음주운전자 집단이 일반운전자 집단보다 새로운 경험추구와 보상의 존성에서는 유의미한 차이를 보이지 않았으나 위해 회피 차원의 평균점수가 유의미하게 더 낮은 바, $F = 4.69$, $p < .05$, 자기 자신에 대한 자신감이 넘치고, 긴장하지 않으며, 조심스럽지 못하고, 자신의 행동을 억제하지 않음을 알 수 있었다. 음주운전의 위험성에 대해 더 안일한 태도를 보이는 것은 대부분의 선행연구들과 동일한 결과를 나타내는 것이지만, 통제력에서 차이가 나지 않는 것은 기존 연구결과와 상반되는 것이다.

음주운전 관련 법규 지식과 음주운전으로 인한 사고 및 적발 결과에 대한 인지, 음주운전을 함으로써 사고가 나지 않거나 적발되지 않을 가능성에 대한 지각 등의 인지적 요인에서는 두 집단간에 유의미한 차이를 발견하지 못했다(표 3). 이는 Turrisi와 Jaccard(1992)의 연구에서 음주운전자들이 일반운전자들보다 사고 및 적발가능성과 결과에 대한 인지정도가 낮아 음주운전을 할 가능성이 높다는 결과와 상반되고 있다. 이는 우선 표집된 음주운전자들이 음주운전으로 인한 교통소양교육을 받고 있었던 중이었고, 또 음주운전

표 2. 성격특성에 대한 두 집단간 공변량분석(ANCOVA)결과

성격특성	일반운전자(n=104)		음주운전자 (n=151)		F
	평균	표준편차	평균	표준편차	
새로운 경험추구	4.86	3.33	5.50	3.44	2.13
위해회피	10.75	4.85	9.92	4.04	4.69*
보상의존성	2.98	1.80	3.34	1.69	3.32

* $p < .05$

표 3. 인지적 요인에 대한 두 집단간 공변량분석(ANCOVA) 결과

인지적 요인	일반운전자 (n=104)		음주운전자 (n=151)		F
	평균	표준편차	평균	표준편차	
음주운전처벌에 대한 지식	2.92	1.51	3.40	1.25	3.47
사고 결과에 대한 인지	36.69	5.22	36.09	4.33	.47
적발 결과에 대한 인지	35.12	5.61	35.01	4.87	.00
사고?적발 결과에 대한 인지	71.81	10.27	71.09	8.26	.15
무사고 가능성에 대한 인지	5.90	2.54	6.19	2.21	.56
비적발 가능성에 대한 인지	5.37	2.37	5.51	2.24	.08
사고·적발 가능성에 대한 인지	11.27	4.40	11.70	3.86	.35

자들이 상습적으로 음주운전을 한다는 여러 선행 연구들을 토대로 생각해볼 때 음주운전자 집단이 일반운전자 집단보다 음주운전 관련 법규에 좀 더 많이 노출되어 관련법규에 대한 지식이 더 많다고 볼 수 있다. 또한 음주운전으로 인한 사고 및 적발 결과에 대한 인지와 사고 및 적발가능성에 대한 인지는 두 집단 모두 높게 지각하고있었는데, 이는 음주운전자 집단이 음주운전으로 인한 행정 및 형사처벌을 받은 뒤였기 때문에 음주운전으로 인한 부정적 결과에 대한 지각이 높게 나타난 것으로 보인다. 또한 지속적인 음주운전 단속과 홍보강화로 음주운전으로 인한 부정적 결과에 대한 인지는 높아졌지만, 그것 자체가 음주운전의 감소와 직접 연결되는 데에는 한계가

있는 것으로 보인다. 즉, 이러한 부정적 결과에 대한 지각이 높음에도 불구하고 이들이 상습적으로 음주운전을 한 것을 생각해 볼 때 음주운전으로 인한 부정적 결과에 대해 덜 강조하고, 자신의 음주운전 행동을 정당화시키려는 경향이 있는 것으로 보이며, 이러한 결과로 여전히 고의성의 문제가 드러나고 있음을 알 수 있다. 따라서 음주운전 법규에 대한 교육이나 단속만으로는 그 효과를 기대하기 어렵고, 음주운전과 관련된 성격, 음주운전에 대한 인지적 태도 등을 고려하여 인지 재구조화와 같은 교육을 함으로써 음주운전에 대해 효율적으로 관리할 때 그 효과는 더 클 것이라 생각된다.

한편, 표 4에 제시된 바와 같이 술 마시는 장

표 4. 지각된 환경에 대한 두 집단간 공변량분석(ANCOVA) 결과

지각된 환경	일반운전자(n=104)		음주운전자(n=151)		F
	평균	표준편차	평균	표준편차	
친구들의 술권유	2.45	.81	2.71	.79	3.08
친구의 음주운전태도	1.53	.86	1.81	.79	4.06*
친구의 음주운전모델	2.22	.50	2.61	.68	10.82**
전 체	6.19	1.31	7.12	1.43	12.80***

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

소에 자동차를 가지고 갔을 경우 친구나 주위 사람들의 술 권유 정도와 본인이 음주운전을 하려 할 때 주위사람들이 보이는 태도 및 주위사람들의 음주운전 빈도 등의 지각된 환경 요인에서 음주운전자 집단이 일반운전자 집단보다 술 권유를 더 많이 받았고, 주위 사람들이 음주운전에 대해 적극적으로 저지하는 편이 아니었으며 ($F=4.06$, $p<.05$), 주위사람들의 음주운전 빈도가 더 유의미하게 많은 것으로 나타났다 ($F=10.82$, $p<.01$). 즉 이러한 결과는 음주운전이 주위 사람들의 음주운전에 대한 태도 및 행동과 관련되어 있다(Brown, 1998; Aberg, 1993; Brown, 1995; Parker 등 1992)는 기존의 연구결과들과 동일한 것을 알 수 있다. 이에 무엇보다 음주운전에 대해 안일한 태도를 보이는 사람들의 의식구조 변화가 시급한데, 선행연구 결과와 본 연구 결과를 고려해볼 때 음주운전하는 사람을 비난하고 음주운전으로 체면이 손상되는 분위기를 조성한다면, 음주운전을 억제할 수 있을 것으로 보여진다.

음주동기 중 특히 대처동기($F=6.98$, $p<.01$)와 사교동기($F=9.15$, $p<.01$)에서 유의미한 차이가 나타났다. 이는 음주운전자 집단이 일반운전자 집단보다 스트레스를 풀거나 사람들과의 친교 목적으로 술을 더 많이 마시고 있음을 나타내는 것이었다(표 5). 음주동기는 음주정도와 음주문제에

유의한 영향을 미치는데, 특히 대처동기는 음주정도를 통해서 간접적으로 음주문제에 영향을 미칠 뿐만 아니라 음주정도와 상관없이 직접적으로 음주문제의 정도를 유의하게 예언한다(신행우, 1998). 즉, 대처동기가 특히 행동상의 문제와 대인관계문제에 대한 가장 강력한 예언변인으로, 대처를 위해 술을 마시는 사람들은 술을 꼭 자주 마시지 않더라도 음주문제를 일으킬 가능성이 높다. 따라서 표 5에서 제시하고 있는 결과는 신행우(1998)가 보고했듯이 음주동기가 음주문제에 속하는 음주운전에 대해 유의하게 예언하는 요인이 될 수 있음을 지지한다고 볼 수 있다. 그리고 평균주량($F=19.09$, $p<.001$), 술 마시는 속도($F=6.49$, $p<.05$), 술 마시는 빈도($F=25.81$, $p<.001$) 등에서는 일반운전자 집단보다 음주운전자 집단이 높은 경향을 보이고 있었으며, 알코올 중독 정도($F=50.07$, $p<.001$)도 심한 것으로 나타났다. 즉, 음주운전자 집단이 일반운전자 집단보다 문제상황에 효과적이고 긍정적인 방법으로 대처하지 못할 경우, 술을 마시는 빈도가 잦아지고, 마시는 술의 양이 증가하며, 음주문제를 가질 가능성이 높음을 시사해주고 있다. 또한 이러한 알코올 의존 정도는 음주절제력과도 연관시켜 생각해 볼 수 있는데, 음주수준의 설정에서는 두 집단 모두 처음에 술을 어느 정도 마시겠다는 생각에서는 차

표 5. 음주행동에 대한 두 집단간 공변량분석(ANCOVA) 결과

음주행동		일반운전자(n=104)		음주운전자(n=151)		F
		평균	표준편차	평균	표준편차	
음주동기	고양동기	9.47	3.22	10.20	3.57	2.75
	대처동기	9.95	3.56	11.69	4.29	6.98**
	동조동기	9.30	2.64	9.71	3.43	3.46
	사교동기	12.49	2.89	13.28	3.12	9.15**
음주정도	평균주량	2.48	1.16	3.05	.79	19.09**
	음주속도	3.88	1.52	4.48	1.25	64.49**
	음주빈도	4.37	1.05	5.28	1.09	25.81**
	전 체	10.74	3.18	12.81	2.27	23.69**
음주절제력	음주수준의 설정	15.18	3.85	15.04	3.63	.31
	음주압력의 거절	20.21	4.02	18.089	4.09	6.90**
	음주완급의 조절	17.40	4.045	15.88	4.23	7.76**
	전 체	52.80	9.82	49.81	9.12	6.94**
알코올 중독 정도		4.64	4.13	12.32	7.93	50.07**

주. 알코올 중독 정도비교에서 일반운전자 집단에서는 6개, 음주운전자 집단에서는 12개가 missing 처리됨
 *** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

이가 없었지만, 음주운전자 집단이 주위에서 술을 권유할 때 거절하지 못하는 편이고 ($F=6.90$, $p < .01$), 또 한번 술을 마시게 되면 음주속도 조절 능력도 떨어지는 것 ($F=7.76$, $p < .01$)을 알 수 있다. 즉 전체적으로 일반운전자들에 비해 음주운전자들의 음주절제력이 더 떨어지는 경향을 나타내고 있었다($F=6.94$, $p < .01$). 이러한 결과 역시 McCord

(1984)의 연구결과에서 제시하고 있듯이 부진한 통제력과 관련되어 보이므로 음주운전자 교육 프로그램 고안시 통제능력에 대한 교육이 필요하다는 것을 시사하는 결과라고 볼 수 있다.

운전행동에 있어서는 음주운전자 집단이 운전경력($F=5.02$, $p < .05$)과 연평균주행거리($F=18.47$, $p < .001$)가 유의미하게 더 많았으며, 음주운전이의

표 6. 운전행동에 대한 두 집단간 공변량분석(ANCOVA) 결과

운전행동	일반운전자 (n=104)		일반운전자(n=104)		F
	평균	표준편차	평균	표준편차	
운전경력	7.27	5.24	10.17	6.31	5.02*
연평균 주행거리	2.77	1.18	3.45	1.30	18.47***
교통법규위반	9.62E-02	.45	1.11	.69	128.97***

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

의 교통법규 위반 횟수($F=128.97, p<.001$)가 유의미하게 더 많았다(표 6). 즉, 음주운전자들이 운전 경력이 많고 연평균주행거리가 많아 자신의 운전 실력을 과신하여 음주운전을 할 가능성이 높은 것으로 보여진다. 또한 Steer, Fine와 Scoles(1979)의 연구결과와 같이 음주운전뿐만 아니라 다른 교통법규 위반을 많이 하는 것도 음주운전자 집단이 다른 통제집단보다 이탈행동 및 범죄행동 등의 반사회적 행동을 많이 보이는 특성으로 보여진다. 즉, 음주운전자들의 반사회적 특성을 고려하여 음주운전자들을 위한 교육 프로그램을 고안할 필요가 있으며, 이들의 이러한 특성을 안다면 좀 더 효과적인 예방과 개입을 할 수 있을 것이다.

일반운전자 집단과 음주운전자 집단에서의 알코올 중독비율

앞에서 음주운전자 집단과 일반운전자 집단의 여러 특성을 비교한 결과 특히 음주행동과 관련된 변인에서 대체적으로 유의미한 결과를 발견할 수 있었다. 이에 음주운전자 집단과 일반운

전자 집단간에 알코올 중독 여부에 따른 특성차이를 살펴볼 필요가 있어, 두 집단에서의 알코올 중독 운전자 비율을 살펴보았다. 그림 1에서 제시하고 있는 바와 같이 일반운전자 집단에서는 알코올 중독으로 변별되는 사람이 전체 28.6% 정도만을 차지하고 있지만, 음주운전자 집단에서는 72.7%로 나타났다. 이에 음주운전자 집단이 일반운전자 집단보다 알코올 의존 정도가 심각하다는 것을 알 수 있다. 따라서 알코올 중독인 음주운전자들에게는 단순한 교정교육 뿐만 아니라 알코올 치료 프로그램이 병행되어야 할 것이다.

일반운전자, 알코올 중독이 아닌 음주운전자, 알코올 중독인 음주운전자의 특성 비교

일반운전자 집단($n=98$)과 음주운전자 집단($n=139$)에서 알코올 중독자의 비율을 살펴본 결과 알코올 중독자의 비율이 일반운전자 집단보다 음주운전자 집단에서 매우 높게 나타났다. 이에 음주운전자 집단의 구성원들도 모두 동일한 특성을 보인다고보다는 오히려 알코올 중독자들이 많이

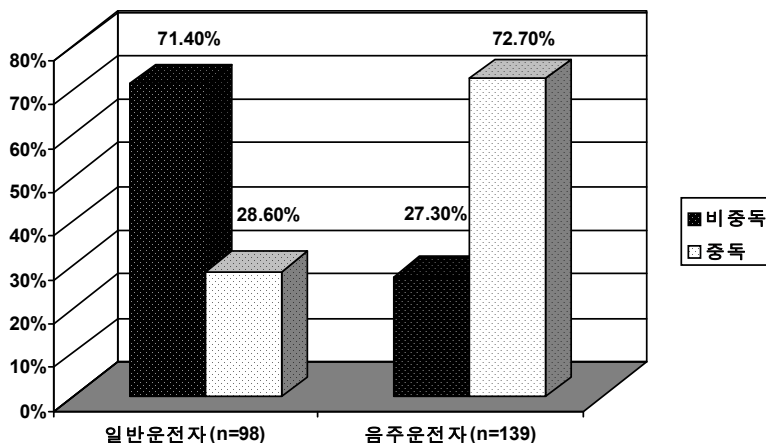


그림 1. 일반운전자와 음주운전자 집단별 알코올 중독 빈도

주. 일반운전자 집단에서는 6개, 음주운전자 집단에서는 12개가 missing 처리됨

포함되어 있어 음주운전자 집단내의 특성이 다를 것으로 판단되었다. 이에 음주운전자 집단에서 알코올 중독자를 따로 선별하여 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단(n=38)과 알코올 중독인 음주운전자 집단(n=101) 등 두 개의 집단으로 정의 및 분류하고, 각 변인들에 대한 집단간의 차이를 살펴보았다. 각 변인들에 대한 집단간 비교시 기준이 될 수 있도록 일반운전자 집단을 기준집단으로 선정하였다. 단, 일반운전자 집단이 음주운전을 거의 하지 않는다고 보고했지만, 알코올 의존 정도가 음주운전과 관련성이 높다는 것을 감안할 때, 알코올 중독을 보이지 않는 일반운전자 집단을 선별할 필요가 있다. 따라서 일반운전자 집단에서 발견되는 알코올 중독자들(n= 28)을 제외시킨 순수한 비음주운전자들(n=70)을 대상으로, 두 집단 비교시와 마찬가지로 인구통계학적 변인인 연령, 교육년수, 월수입을 통제한 후 공변량분석(ANCOVA)을 실시하였다.

표 7의 결과에서 보여지듯이 성격특성에서는 음주운전자 집단과 일반운전자 집단간의 비교결과와는 다르게 위해회피 차원에서는 유의미한 차이를 보이지 않았고, 새로운 경험추구 차원 $F(2, 203)=19.49, p<.001$ 과 보상의존성 차원 $F(2, 203)$

보이고 있었다.

단순히 일반운전자와 음주운전자의 성격특성 비교시에는 새로운 경험추구 차원에서 유의미한 차이를 보이지 않았는데, 그것은 알코올에 대한 의존이 증가하면서 나타나는 성격상의 변화가 반영된 결과이거나 음주운전자 집단내에서 알코올 중독 여부를 고려하지 않았기 때문에 나타난 결과로 보여진다. 즉, 충동성과 반사회성 등의 행동통제 부족을 반영하는 성격특성인 새로운 경험추구 차원에서 알코올 중독 음주운전자 집단이 다른 두 집단에 비해 새로운 경험 추구 차원에서 가장 높은 점수를 보이고 있었다. 이는 이 집단의 사람들이 다른 두 집단의 사람들보다 새로운 것에 흥미를 보이고, 행동통제가 부족하여 충동적이고, 변덕이 심하며, 흥분을 잘하고, 성미가 급하며, 무질서하다는 것을 의미한다. 한편 보상의존성 차원에서는 일반운전자 집단보다 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단이 유의미하게 더 큰 점수를 보이는 것으로 보아 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단이 칭찬과 사회적 단서들에 민감하다는 것을 예측할 수 있는 반면, 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단보다 알코올 중독인 음주운전자 집단이 낮은 점수를 보이고 있는데, 이는 알코올 중독 음주운전자 집단이 사회적으로

표 7. 성격특성에 대한 세 집단간 공변량분석(ANCOVA) 결과

성격특성	일반(n=70)	비중독음주(n=38)	중독음주(n=101)	F	사후검증
	평균(표준편차)	평균(표준편차)	평균(표준편차)		
새로운 경험추구	4.07(3.08)	3.21(2.21)	6.40(4.80)	19.49***	1-3***, 2-3***
위해회피	9.86(4.80)	9.34(4.24)	10.06(4.11)	.30	
보상의존성	2.89(1.74)	3.79(1.58)	3.21(1.63)	3.43*	1-2*

주. 사후검증에서 1-일반운전자, 2-알코올 중독이 아닌 음주운전자, 3- 알코올중독 음주운전자집단을 말한다.

*** $p<.001$, * $p<.05$

=3.43, $p<.05$)에서 세 집단 모두 유의미한 차이를 고립되어 있으며, 정서적으로 냉담하고 독립적이

표 8. 인지적 요인에 대한 세 집단간 공변량분석(ANCOVA) 결과

인지적 요인	일반(n=70)	비중독음주(n=38)	중독음주(n=101)	F	사후검증
	평균(표준편차)	평균(표준편차)	평균(표준편차)		
음주운전법규 지식	2.73(1.44)	3.61(1.48)	3.32(1.13)	5.48**	1-2** 1-3*
사고 결과에 대한 인지	36.00(5.84)	35.61(4.69)	36.11(4.37)	.22	
적발 결과에 대한 인지	34.70(5.95)	34.24(4.43)	35.35(4.91)	.58	
사고?적발 결과 인지	70.70(11.45)	69.84(8.13)	71.46(8.44)	.43	
무사고 가능성에 대한 인지	5.54(2.34)	5.92(2.14)	6.15(2.27)	1.34	
비적발 가능성에 대한 인지	5.21(2.32)	4.92(2.20)	5.60(2.21)	1.45	
사고?적발 가능성 인지	10.76(4.15)	10.84(3.84)	11.75(3.81)	1.47	

주. 사후검증에서 1-일반운전자, 2-알코올 중독이 아닌 음주운전자, 3- 알코올중독 음주운전자집단을 말한다.

** $p < .01$, * $p < .05$

라는 것을 예측할 수 있다. 또한 이들은 실제적인 보상에는 반응하지만 사회적 강화의 언어적 신호들에는 둔감하며, 더 이상 욕구충족을 시켜 주지 않는 활동들에 무관심해진다. 이러한 결과는 알코올 중독이 아닌 음주운전자들과 알코올 중독인 음주운전자들의 성격특성이 완전히 동일하다고 볼 수 없다는 것을 시사하고, 특히 충동적이고, 반사회적인 성격특성이 알코올 중독과 관련 있다는 것을 알 수 있었다.

인지적 요인 중 음주운전 관련 법규에 대한 지식에서는 세 집단간에 유의미한 차이를 보였지만 ($F(2, 203)=5.48, p<.01$), 음주운전으로 인한 사고 및 적발 결과에 대한 인지, 사고 및 적발 가능성에 대한 인지에서는 집단간 차이가 유의미하지 않았다(표 8).

한편, 음주운전 관련법규에 대한 지식은 알코올 중독 음주운전자보다 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단에서 더 높게 나타났는데, 이는 알코올 중독 음주운전자가 알코올 중독이 아닌 음주운전자보다 관련법규를 더 많이 알고 있음에도

불구하고 중독성 음주로 인해 법규에 대한 철저함이 떨어진 것으로 보인다. 또한 사고 및 적발 결과에 대한 인지와 사고 및 적발 가능성에 대한 인지에서는 두 집단 비교시와 같이 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단이나 알코올 중독인 음주운전자 집단 모두 행정처벌 및 형사처벌을 받은 뒤였기 때문에 부정적 결과에 대한 지각 정도가 높게 나타나 일반운전자 집단과 유의미한 차이를 보이지 않는 것으로 생각해볼 수 있겠다. 즉, Turrisi와 Jaccard(1992)의 연구결과와는 달리 본 연구에서는 알코올 중독이 아닌 음주운전자나 알코올 중독인 음주운전자 모두 음주운전으로 인한 부정적인 결과를 인지하고 있으면서도 그 결과의 위험성은 덜 강조하고 자신의 음주운전을 정당화시키려하기 때문에 고의적으로 음주운전을 계속한다는 것을 알 수 있다.

지각된 환경 요인도 두 집단 비교시에는 친구의 술권유 정도에서 유의미한 차이를 보이지 않았지만, 이는 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단이 알코올 중독인 음주운전자 집단보다 평균점

표 9. 지각된 환경에 대한 세 집단간 공변량분석(ANCOVA) 결과

지각된 환경	일반(n=70)	비중독음주(n=38)	중독음주(n=101)	F	사후검증
	평균(표준편차)	평균(표준편차)	평균(표준편차)		
친구들의 술권유	2.30(.81)	2.59(.61)	2.77(.86)	3.66*	1-3**
음주운전친구태도	1.44(.56)	1.68(.59)	1.82(.75)	2.87	1-3**
음주운전친구모델	2.21(.48)	2.32(.68)	2.71(.67)	7.68**	1-3**, 2-3**
전 체	6.09(1.26)	6.59(1.33)	7.32(1.47)	8.82***	1-3***, 2-3*

주. 사후검증에서 1- 일반운전자, 2- 알코올 중독이 아닌 음주운전자, 3- 알코올중독 음주운전자집단을 말한다
*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

수가 낮았기 때문인 것으로 보여진다. 하지만 표 9에서 제시된 바와 같이 세 집단 비교시에는 일반운전자 집단과 알코올 중독인 음주운전자 집단 간에는 유의미한 차이를 보였다, 즉, 참조집단 혹은 개인들의 기준과 비교하여 자신의 행동과 태도를 결정한다는 연구결과를 고려해 볼 때 (Carver, Scheiner, 1981; Turner, 1987), 알코올 중독인 음주운전자 집단의 주위사람들이 다른 두 집단의 주위사람들보다 음주운전의 위험성을 더 간과하고 안일한 태도를 보이고 있기 때문에 알코올 중독인 음주운전자 집단의 사람들이 자신의 내면화된 규범을 잘못 형성시킬 가능성이 더 높은 것으로 보여진다. 특히 우리나라에서는 상대방의 주량이나 의사와는 상관없이 무조건 술 마시기를 강요하고, 만취할 때까지 술을 마시는 것이 일반적이다. 그리고 대부분의 사람들이 취중행동에 대해서는 매우 관대한 태도를 보이고, 음주자 본인도 자신의 음주 후 행동에 대해 면죄부를 받아 놓은 것처럼 생각한다. 또한 음주운전 후 단속되지 않았을 경우 영웅시하는 우리 사회의 분위기 역시 큰 사회문제라 할 수 있다. 이러한 우리나라의 음주문화와 그에 대한 사람들의 의식구조 때문에 음주문제가 계속 재발할 수 있는 제반조건들을 갖추고 있다고 볼 수 있다.

음주행동에 대한 세 집단간의 차이결과가 표 10에 제시되어 있다. 즉, 일반운전자들보다는 알코올 중독이 아닌 음주운전자들이, 또 알코올 중독이 아닌 음주운전자들보다 알코올 중독인 음주운전자들이 기분을 고양시키고 싶을 때($F(2, 203) = 6.39, p < .01$), 스트레스에 대처할 때($F(2, 203) = 10.22, p < .001$), 사회적 비난을 회피하기 위해($F(2, 203) = 5.55, p < .01$), 그리고 다른 사람들과의 친분관계 때문에($F(2, 203) = 9.62, p < .001$), 술을 더 많이 마시는 것을 알 수 있었다. 즉 알코올 중독인 음주운전자 집단은 여러 가지 이유로 술을 많이 마신다는 것을 알 수 있었다. 그 중 스트레스 대처수단으로 술을 많이 마시는 것에 주의를 둘 필요가 있다. 즉, 앞에서도 제시했듯이 대처동기는 음주문제에 직·간접적으로 영향을 미치는 주요인이기 때문에(김용석, 2000), 이들 집단이 대처수단으로 술을 마시는 일만 자체할 수 있다면 음주운전의 가능성은 한 층 더 완화될 수 있을 것이다. 따라서 이러한 부분에 초점을 맞추어 스트레스를 받을 때 술이 아닌 다른 대안적인 대처방식을 사용할 수 있도록 훈련시키고, 감정표현 기술을 가르치는 것 등이 음주운전자들에 대한 교육 및 치료 프로그램을 고안할 때 적용되어야 할 것이다. 또한 일반운전자 알코올 중독이 아닌

표 10. 음주행동에 대한 세 집단간 공변량분석(ANCOVA)결과

음주행동		일반(n=70)	비중독음주(n=38)	중독음주(n=101)	F	사후검증
		평균(표준편차)	평균(표준편차)	평균(표준편차)		
음주동기	고양동기	9.00(2.90)	8.97(3.18)	10.70(3.61)	6.39**	1-3**, 2-3**
	대처동기	9.23(3.32)	9.97(4.28)	12.32(4.12)	10.22***	1-3***, 2-3**
	동조동기	8.80(2.38)	8.87(3.56)	9.93(3.42)	5.55**	1-3**
	사교동기	12.01(2.70)	12.61(3.49)	13.60(2.93)	9.62***	1-3***, 2-3*
음주정도	평균주량	2.24(1.15)	2.66(.71)	3.24(.74)	25.70***	1-2*, 2-3***, 1-3***
	음주속도	3.54(1.43)	4.13(1.32)	4.58(1.18)	10.03***	1-2*, 1-3***
	음주빈도	4.19(1.03)	4.68(1.12)	5.47(1.02)	23.51***	1-3***, 2-3***
	전 체	9.97(2.97)	11.47(2.51)	13.28(1.99)	30.28***	1-2**, 2-3***, 1-3***
음주절제	음주수준 설정	15.95(3.61)	16.11(3.61)	14.69(3.56)	3.35*	1-3*, 2-3*
	음주압력 거절	21.21(3.54)	21.76(3.50)	17.74(3.63)	29.51***	1-3***, 2-3***
	음주완급 조절	18.44(3.90)	16.84(4.43)	15.37(4.08)	14.08***	1-2*, 2-3*, 1-3***
	전 체	55.61(8.53)	54.71(9.14)	47.81(8.14)	23.15***	1-3***, 2-3***

주. 사후검증에서 1- 일반운전자, 2- 알코올 중독이 아닌 음주운전자, 3- 알코올중독 음주운전자집단을 말한다.

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

음주운전자, 알코올 중독인 음주운전자 집단간에 음주정도에 대한 평균점수가 평균주량($F(2, 203)=25.70$, $p < .001$)과 음주속도($F(2, 203)=10.03$, $p < .001$), 음주빈도($F(2, 203)=23.51$, $p < .001$)에서 모두 유의미한 차이를 보였다. 즉, 알코올 중독 음주운전자 집단이 다른 두 집단보다 문제성 음주를 더 많이 보인다고 볼 수 있다. 또한 음주수준을 설정($F(2, 203)=3.35$, $p < .05$)하고 음주압력을 거절하며($F(2, 203)=29.51$, $p < .001$), 음주완급을 조절하는 것($F(2, 203)=14.08$, $p < .001$) 등의 음주절제력에서 알코올 중독 음주운전자 집단이 다른 두 집단에 비해 더 낮은 수준을 보이고 있음을 알 수 있었다. 즉, 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단과 알코올 중독인 음주운전자 집단간에 음주행동에서 유의미한 차이를 보인 결과 이들에 대한 교육

프로그램시 음주운전자들의 중독성 음주를 중재할 수 있는 치료 프로그램이 고안되어야 할 것이고, 음주에 대한 조절능력을 키울 수 있는 방법을 사용하여 훈련시 개입할 필요성이 있다. 이러한 결과를 통해 음주동기, 음주정도, 음주절제력이 모두 관련 변인으로 보여지고, 알코올 중독을 보이는 음주운전자에 대한 중요한 예언지표로 생각해 볼 수 있다.

일반운전자, 알코올 중독이 아닌 음주운전자, 알코올 중독 음주운전자 집단간에 운전경력, 연평균주행거리 및 음주운전 이외의 교통법규 위반 횟수 등의 운전행동을 비교한 결과 연평균주행거리와 음주운전 이외의 교통법규 위반 횟수에서 세 집단간에 유의미한 차이를 보이고 있었다(표 11).

표 11. 운전행동에 대한 세 집단간 공변량분석(ANCOVA)결과

운전행동	일반(n=70)	비중독음주(n=38)	중독음주(n=101)	F	사후검증
	평균(표준편차)	평균(표준편차)	평균(표준편차)		
운전경력	7.41(5.49)	9.20(4.96)	10.41(6.87)	1.17	
연평균주행거리	2.84(1.27)	3.82(1.18)	3.33(1.33)	7.82**	1-2***, 2-3*, 1-3*
교통법규위반 횟수	5.71E-02(.23)	1.05(.61)	1.07(.67)	62.64***	1-2***, 1-3***

주. 사후검증에서 1- 일반운전자, 2- 알코올 중독이 아닌 음주운전자, 3- 알코올중독 음주운전자집단을 말한다.

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

운전경력에서는 세 집단간에 유의미한 차이를 보이지는 않았지만, 다른 집단에 비해 알코올 중독 음주운전자 집단의 평균점수 10.41(± 6.87)가 높은 것을 알 수 있었다. 연평균주행거리는 알코올 중독이 아닌 음주운전자 집단이 다른 두 집단과 비교하여 유의미하게 더 많은 것으로 나타났다.

각 변인들이 음주운전에 미치는 영향

인구통계학적 변인 역시 음주운전과 관련있다는 선행연구결과들을 토대로(Nather & Turnbull, 1974; Gurnack, 1986; 이순래, 박철현, 1997; Holubowycz & McLean, 1995) 인구통계학적 변인을 포함하여 심리적 특성들이 음주운전에 미치는 영향을 알아보기 위해 단계식 중다 회귀분석(step-wise multiple regression analysis)을 실시하였다. 독립변인에는 연령, 교육년수, 월수입 등의 인구통계학적 변인과 성격차원, 인지적 요인, 지각된 환경, 음주행동 및 개인의 운전행동이라 볼 수 있는 연평균 주행거리, 운전경력, 교통법규위반 횟수 등의 행동적 요인들을 포함시켰다. 종속변인은 음주운전에 적발된 횟수이다.

여러 가지 변인들 중 어떤 변인이 음주운전에 가장 중요하게 영향을 미치는지를 살펴본 결과, 음주운전 이외의 교통법규 위반 횟수, 음주빈도,

교육수준, 주위 사람들의 음주운전 모델, 음주운전으로 인해 나타나는 사고나 적발 가능성에 대한 인지, 알코올 중독정도 등이 음주운전에 대해 유의미하게 설명하고 있는 변인들로 나타났으며, 음주운전에 대해 각각 약 15.7%, 7%, 3.1%, 1.8%, 1.7%, 1.2%씩 설명하고 있다. 즉, 음주운전 이외의 교통법규위반 횟수가 제일 많은 설명량을 갖는데, 이는 음주운전자들이 일반운전자들에 비해 음주운전 이외의 다른 교통법규 위반을 유의미하게 더 많이 하는 것으로 보아 음주운전자들이 문제행동을 많이 보임을 알 수 있고, 그 결과 문제행동 중 하나인 음주운전의 가능성이 높아지는 것을 예측할 수 있다. 그러나 이들이 교통법규 위반으로 교통소양교육을 받았지만 이 교육만으로는 음주운전을 효율적으로 감소시키는데 한계가 있는 것으로 보여진다. 그 이유를 두 가지 측면으로 다시 생각해 볼 수 있는데, 우선 앞의 결과와 같이 음주운전자들이 개인적으로 알코올성 장애를 많이 보이기 때문에 단지 음주운전의 위험성에 대한 교육만으로는 음주운전을 근절시키기에 미약할 수 있고, 또한 본인과 주위사람들의 음주운전에 대한 낙관적인 생각이나 음주운전 단속에 걸리지 않은 것을 영용시키는 사회분위기가 개인의 내면화된 규범을 잘못 형성시켜 음주운전 가능성에 많은 영향을 미친다는 것이다. 따라서

표 12. 음주운전에 영향을 미치는 요인들의 회귀분석결과(n=237)

종속변인	예측변인	R ²	ΔR	F	Beta	t
음주운전	교통법규위반 횟수	.157	.157	43.91***	.40	6.63***
	교통법규위반 횟수	.228	.070	34.47***	.33	5.56***
	음주빈도				.27	4.61***
	교통법규위반 횟수	.259	.031	27.12***	.29	4.81***
	음주빈도				.24	4.07***
	교육년수				-.19	-3.13**
	교통법규위반 횟수	.277	.018	22.24***	.24	3.75***
	음주빈도				.22	3.76***
	교육년수				-.17	-2.77**
	음주운전 친구모델				.15	2.43*
	교통법규위반 횟수	.294	.017	19.26***	.23	3.73***
	음주빈도				.25	4.15***
	교육년수				-.16	-2.62**
	음주운전 친구모델				.17	2.77**
	사고·적발가능성지각				-.14	-2.36*
	교통법규위반 횟수	.306	.012	16.92***	.21	3.35**
	음주빈도				.21	3.30**
	교육년수				-.14	-2.36*
	음주운전 친구모델				.15	2.30*
	사고·적발가능성지각				-.14	-2.40*
	알코올 중독				.13	2.00*

주. 전체집단에서 18 개 missing 처리됨

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

음주운전을 감소시키기 위해서는 법적인 제도 정비뿐만 아니라 알코올 중독 개선과 같은 개인문제의 해결 및 음주운전에 대한 사회의식수준의 변화 역시 필요한 것으로 보여진다.

전체논의

본 연구는 날로 증가하고 있는 음주운전의 심

각성을 깨닫고 음주운전 행동 경향과 관련된 심리적 요인들을 분석하여 음주운전자들을 위한 사전·사후관리 프로그램을 개발하여 예방 및 관리할 뿐만 아니라 음주운전과 관련성이 매우 높은 문제성 음주를 다룰 수 있는 알코올 관리 프로그램의 개발을 위한 기초 연구가 되고자 실시하였다.

이에 음주운전자와 일반운전자 및 일반운전자와 알코올 중독이 아닌 음주운전자, 알코올 중독

인 음주운전자들간의 특징들을 살펴보았다. 그 결과 음주운전자가 일반운전자보다 성격적인 측면에서 더 자신감이 넘치고, 긴장하지 않으며, 조심스럽지 못하고, 자신의 행동을 억제하지 않아 음주운전의 위험성에 대해 더 안일한 태도를 보이고 있음을 알 수 있었다. 이는 Stacy, Newcomb와 Bentler(1991)의 연구에서도 제시하고 있듯이 음주운전자들이 자신의 행동통제에 대한 인식이 부족하다는 것을 지지하고 있다. 하지만 음주운전자들이 자신감 넘친다는 결과는 Donovan(1980)의 연구와 Selzer와 Barton(1977)의 연구에서 음주운전자들이 정서적으로 잘 적응하지 못하여 자존감이 낮거나 우울, 자살, 편집증 수준이 높다는 결과와는 상반된다. 또한 음주운전자들이 일반운전자들보다 음주운전의 위험성을 지각하고 있다는 점에서 고의성이 드러나고 음주운전의 위험성에 대해 안일하게 생각하고 있다는 것을 알 수 있다. 이는 Turrisi와 Jaccard(1992)의 연구와는 다른 결과로 음주운전에 대한 우리나라 운전자들의 인식이나 태도변화가 무엇보다 시급하다는 것을 보여준다고 할 수 있다. 뿐만 아니라 음주운전자들의 주위사람들이 일반운전자들의 주위사람들보다 음주운전에 대해 좀 더 안일한 태도를 보이고 있었으며, 실제로 음주운전을 하는 빈도가 높은 것으로 보고되었다. 따라서 이는 기존 연구결과들에서도 제시하고 있듯이(Brown, 1998; Aberg, 1993; Brown, 1995; Parker 등, 1992), 단지 한 개인의 태도변화가 아닌 우리 사회의 의식수준에 대한 다각적인 변화가 시급하다는 것을 보여주는 결과라 할 수 있다. 한편, 알코올 의존과 음주운전과의 관련성이 높다는 것을 고려해볼 때 좀 더 근본적인 개인내 문제 해결 역시 필요할 것으로 보여지는데, 이에 음주운전자들 중 알코올 중독자들을 선별해본 결과 72.8%정도의 높은 비율로 변별되었으며, 음주운전자를 알코올 중독자와 비중독자

로 분류하여 그 특성을 비교한 결과 일반운전자와 음주운전자를 비교했을 때보다 알코올 중독인 음주운전자들에게서 좀 더 심각한 정도의 문제성 행동을 발견할 수 있었다. 이러한 결과는 음주운전자들에게 알코올 중독이라는 개인내 문제가 있을 경우 음주운전에 대한 보수교육 뿐만 아니라 알코올 중독 치료가 병행되어야 한다는 것을 의미한다. 본 연구결과에서도 제시하고 있듯이 알코올 중독인 음주운전자들이 통제력 부족, 음주운전에 대한 안일한 태도, 음주조절 능력 등이 떨어지는 것으로 보아 음주운전자들을 대상으로 한 알코올 중독 치료프로그램시 통제능력 향상, 스트레스 대처 훈련, 감정표현훈련, 인지재구조화 등의 교육이 근본적으로 필요할 것으로 보여지며, 이와 병행하여 음주운전에 대한 법규교육이 이루어져야 할 것이다.

따라서 본 연구결과에서 제시한 음주운전자와 일반운전자, 알코올 중독이 아닌 음주운전자와 알코올 중독인 음주운전자간의 구별되는 특징들을 토대로 음주운전자들과 알코올 중독인 음주운전자들을 위한 정책 및 특별 프로그램 고안에 기초자료를 제공할 수 있을 것이다. 즉, 음주운전자들의 음주양상에 관한 자료에 기초하여 일반인들이 음주운전을 하지 않도록 하는 계몽방안과 문제성 음주자들을 조기에 규명하여 적절한 개입을 위한 예방프로그램을 개발할 수 있을 것이다. 또한, 음주운전자들의 성격특성, 인지적인 특성, 환경적 요인, 알코올 중독과 같은 문제성 음주정도 등에 따라 차별화된 사후 관리 방식이 제안될 수 있으며, 음주운전에 관한 보수교육 및 알코올 문제 치료를 위한 프로그램을 개발하는데 좋은 자료를 제공할 수 있을 것이다. 무엇보다 음주운전은 단 하나의 요인으로 이루어지는 것은 아니고, 위에서 제시한 성격특성, 지각된 환경, 인지적 요인, 행동적 요인 등 여러 요인들에 의해 발

생되어지는 것이기 때문에 개인의 의식구조변화 및 사회의 의식구조변화 그리고 개인내 문제를 해결하는 측면에서 음주운전을 다뤄야 할 것이다.

본 연구에서의 제한점과 후속연구에 대한 제언을 하고자 한다. 첫째, 질문지 배포와 수거에 있어서 현실적인 여건을 따랐기 때문에 피험자들의 교육수준과 직업수준을 효과적으로 통제하지 못하여, 본 연구결과를 일반화시키기에는 한계가 있는 것으로 보여진다. 그러므로 후속연구에서는 일반운전자 집단의 선택시 피험자의 사회적·인구통계학적 변인을 고려하여 표집할 것을 제안한다.

둘째, 순수하게 단 한번도 음주운전을 하지 않은 사람들만을 표집하기에 어려움이 있었다. 이에 본 연구에서는 음주운전 적발 경험 및 평소의 음주운전 빈도에 따라 순수한 일반운전자 집단을 구분하였지만, 이 역시 피험자의 자기보고에 의한 것으로 통제에 한계가 있었을 것으로 보여진다. Stacy, Newcomb와 Bentler(1991)의 연구에서도 음주운전 적발횟수를 사용하여 음주운전자들의 특성을 살펴보고 있으나, 자기보고 및 측정값의 편차로 인해 결과의 일반화는 매우 신중하게 논의해야 한다고 지적하고 있다. 따라서 후속 연구에서는 이러한 편차를 줄이고 좀 더 연구결과를 일반화시킬 수 있도록 음주운전시의 정확한 혈중알코올 농도(BAC)를 확인하는 등의 보다 명확한 기준이 필요할 것으로 보여진다.

셋째, 질문지의 길이가 길어서 작성하는데 시간이 오래 걸리다보니 피험자들이 질문지를 작성하는데 지루해했으며, 그로 인해 불성실하거나 정확하지 않은 응답이 많았을 수도 있다. 또한 본 연구에서는 대부분 회고적 자기보고 측정방식을 사용하여 피험자들이 자신의 기억에 의존하여 반응하여서 이 측정방식으로 생길 수 있는 반응편향(response bias)이 연구결과에 영향을 미쳤을 것으로 보인다. 따라서 후속 연구에서는 조사대

상자에 대한 추적 연구와 주위사람들의 평정을 같이 활용할 것을 제안한다.

넷째, 음주운전자 집단 중 도로교통안전관리공단에서 표집된 조사대상자들은 교통소양교육을 받고 있었고, 보호관찰소에서 표집된 조사대상자들은 보호관찰을 받던 중이었기 때문에 질문지 응답시 올바른 방향으로 대답하려는 경향이 강했을 것으로 보인다. 순수한 음주운전에 관한 연구는 직접 운전자가 술을 마시고 운전하게 되기까지의 그 당시 상황에서 이루어지는 것이 가장 타당하나 현실여건상 그러한 연구는 불가능한 것으로 사료된다. 따라서 이에 대한 효과적인 연구방향의 설정이 필요할 것으로 보여진다.

다섯째, 본 연구에서는 일반운전자와 음주운전자의 특성 및 문제성 음주 여부에 따른 집단간의 특성에 관하여 연구하였고, 어떤 특성이 음주운전을 얼마나 설명해주는지에 대해서 살펴보고 있다. 따라서 후속 연구에서는 좀 더 효과적인 치료프로그램 고안을 위해 음주운전에 직접 혹은 간접적으로 영향을 미치는 변인들을 파악하여, 이 변인들이 어떤 경로로 음주운전을 설명하는지에 대해 접근할 것을 제안한다.

이러한 제한점에도 불구하고 본 연구는 음주운전자들의 심리적 특성에 대한 연구가 미비한 실정에서 기초연구가 되었다는 것에 의의가 있을 것이고, 또한 단순한 음주운전자가 아닌 알코올 중독 음주운전자들의 특성을 세부적으로 연구한 바, 보다 근본적인 측면에서 음주운전을 근절시킬 수 있는 방안에 대한 기초적인 자료를 제시하고 있다는 점에서 그 의의가 클 것이다. 따라서 본 연구결과를 바탕으로 음주운전을 효과적으로 예방하고 관리할 수 있다면, 음주운전이 사회, 경제 및 가정에 미치는 물질적 손해를 줄이고, 더 나아가 국민의 생명을 보호하고 삶의 질을 향상시킬 수 있겠다. 즉, 사고후의 뒷수습으로 행하여

지는 교육이 아닌 사전교육을 함으로써 막대한 피해를 줄일 수 있을 것이다.

참고문헌

- 경찰청 (2001). 음주교통사고 발생현황. http://www.police.go.kr/data/statistics/defense_06.shtml. 에서 2001. 10, 13 인출.
- 김용석(2000). 대처수단으로서의 음주동기와 음주 행위, 음주문제간의 관계. 정신보건과 사회 사업, 제 9집.
- 도로교통안전협회 (1985). 운전자의 음주가 안전 운전 에 미치는 영향.
- 도로교통안전협회 (1999). 음주운전자의 음주동기 에 관한 연구.
- 신행우 (1998). 성격과 음주동기가 음주문제에 미치는 영향. 고려대학교 대학원 석사학위논문.
- 신행우 (2001). 남성성 과잉(hypermaleculinity)과 음 주의 관계. 한국심리학회지: 임상, 20(2), 391-398.
- 신행우, 한성열 (1999). 음주동기 척도 개발을 위 한 예비연구. 한국심리학회지: 사회문제, 5 (1), 77-92.
- 유병림 (1999). 음주운전에 영향을 미치는 인지- 행동적 요인에 관한 연구. 이화여자대학교 대학원 석사학위 논문.
- 이미형 (1998). 음주운전 교육프로그램에 참여한 대상자의 알코올성 장애와 정신건강. 정신 간호학회지, 7(2), 333-343.
- 이순래, 박철현 (1997). 음주운전의 원인에 관한 연구: 억제이론과 수치이론을 중심으로. 형 사정책연구.
- 이순철 (1998). 음주운전행동과 교통사고 위험. 손 해보험.
- 이순철 (2000). 교통심리학. 서울:학지사.
- 이순철, 이원영, 신용균, 오현재, 이의용 (1993). 음주운전에 관한 단속 및 사법처리 방안 연구. 도로교통안전협회.
- 장문섭 (1998). 음주운전에 관한 고찰. 도로교통안 전협회.
- 정문상 (1996). 음주운전과 교통사고. 교통안전, 170, 10-13.
- 조대경 (1995). 알코올과 운전. 심리과학, 4(2), 67-77.
- 조병인, 박철현 (1997). 서울시 자가운전자의 음주 운전에 관한 연구. 한국형사정책연구원.
- 황성익 (1996). 음주운전에는 엄한 규제가 교통안 전, 170, 14-18.
- 홍성삼 (1999). 교통안전규제의 억제효과에 관한 연구: 음주운전을 중심으로. 서울대 행정대 학원 박사학위논문.
- Aberg, L. (1993). Drinking and driving: Intentions, attitudes and social norms of Swedish male drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 25(3), 289-296.
- Argeriou, M., McCarty, D., & Blacker, E. (1985). Criminality among individuals arraigned for drinking and driving in Massachusetts. *Journal of Studies on Alcohol*, 46(6), 525-530.
- Beck, K. H. (1981). Driving while under the influence of alcohol: Relationship to attitudes and beliefs in a college population. *American Journal of Drug Alcohol Abuse*, 8, 377-388.
- Broman, C. L. (1993). Social relationships and health-related behavior. *Journal of Behavioral Medicine*, 16, 335-350.
- Brown, S. L. (1995). Associations between peer attitudes and behavior, random breath testing experience and drink driving in a population

- representative sample of South Austalians. In C. N. Kloeden & A. J. McLean (Eds.), *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drug and Traffic Safety*. Adelaide, South Australia: NH & MRC Road Accident Research Unit, University of Adelaide.
- Brown, S. L. (1998). Associations between peer drink driving, Peer attitudes toward drinking, and personal drink driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 28(5), 423-436.
- Carver, C. S., & Schenier, M. F. (1981). *Attention and self-regulation: A control theory approach to human behavior*. New York, NY: Springer.
- Cloninger, C. R., Przybeck, T. R., & Svrakic, D. M. (1991). The Tridimensional Personality Questionnaire: U. S. normative data. *Psychological Reports*, 69, 1047-1057.
- Cloninger, C. R., Dragan, M., Svrakic, D. M. & Przybeck, T. R. (1993). A psychobiological model of temperament and character. *Archives of General Psychiatry*, 50, 975-990.
- Cohen, S. (1988). Psychosocial models of the role of social support in the etiology of physical disease. *Health Psychology*, 7, 269-297.
- Cohen, S., & Lichtenstein, E. (1990). Partner behaviors that support quitting smoking. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 58, 304-309.
- Cox, W. M. (1987). Personality theory and research. In H. T. Blane & K. E. Leonard (Eds), *Psychological theories of drinking and alcoholism*. (pp.55-89). New York: Guilford Press.
- Davidson, A. R., & Jaccard, J. (1979). Variables that moderate the attitude-behavior relation: Results of a longitudinal survey. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 1364-1376.
- Donovan, D. M. (1980). *Drinking behavior, personality factors and high-risk driving*. University of Washington, Seattle.
- Donovan, D. M., & Marlatt, G. A. (1982). Personality subtypes among Driving-While-Intoxicates offenders: Relationship to drinking behavior and driving risk. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 50(2), 241-249.
- Donovan, D. M., Marlatt, G. A., & Salzbeg, P. M. (1983). Drinking behavior, personality factors and high-risk driving: A review and theoretical formulation. *Journal of Studies on Alcohol*, 44, 395-428.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research, reading, mass:* Addison-Wesley Publishing Co., Inc.
- Grasmick, H. G., & Bursik, R. J., Jr. (1990). Conscience, significant others and rational choice: Extending the deterrence model. *Law and Society Review*, 24, 837-861.
- Gurnack, A. M. (1986). Population characteristics of drunk drivers refered for assessment in two wisconsin countries, 1981-1983, *Journal of Alcohol and Drug Education*, 31, 8-22.
- Holubowycz, O. T., McLean, A. J. (1995). Demographic characteristics, drinking patterns and drinking, driving behavior of injured male drivers and motorcycle riders. *Journal of Studies on Alcohol*, 56, 513-521.
- Howard, M. O., Kivlahan, D., & Walker, R. D. (1997). Cloninger trimentional theory of personality and psychopathology-Applications to substance use disorders. *Journal of Studies on Alcohol*, 58, 48-66.

- Jaccard, J. (1981). Attitudes and Behavior: Implications of attitudes toward behavioral alternatives. *Journal of Experiment and Social Psychology*, 17, 286-307.
- Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behavior: An extension of problem behavior theory. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3(3-4), 1-11.
- Lapham, S. C., Skipper, B. J., Chang, I., Barton, K., & Kenney, R. (1998). Factors related to miles driven between drinking and arrest locations among convicted drunk drivers. *Accident of Annual and Prevention*, 30(2).
- MacDonald, S., & Mann, R. E. (1996). Distinguishing causes and correlates of drinking and driving. *Contemporary Drug Problems*, 23. Federal legal publication.
- MacGuire, F. L. (1982). Treatment of the drinking driver. *Health psychology*, 137-152.
- McCord, J. (1984). Drunken drivers in longitudinal perspective. *Journal of Studies on Alcohol*, 45(4), 316-320.
- Nathan, P. E. (1988). The addictive personality is behavior of the addict. *Journal of Consulting and Clinical psychology*, 56, 183-188.
- Nathan, H., & Turnbull, J. (1974). The psychiatrist's role in combating drunken driving. *Canadian Psychiatric Association*, 19, 381-385
- Noyes, R., Jr. (1985). Motor vehicle accidents related to psychiatric impairment. *Psychosomatics*, 26, 569-580.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 77, 94-101.
- Reynolds, J. R., Kuncie, J. T., & Cope, C. S. (1991). Personality differences of first-time and repeated offenders arrested for driving while intoxicated. *Journal of Counseling Psychology*, 38(2), 289-295.
- Sandler, I., Palmer, S., Holman, M., & Wynkoop, R. (1975). Drinking characteristics of DWIs screened as problem drinkers. *Alcohol, Health, and Research World*, 3, 19-23.
- Selzer, M. L. (1971). The Michigan Alcoholism Screening Test: The quest for a new diagnostic instrument. *American Journal of Psychiatry*, 127, 1653-1658.
- Selzer, M. L., & Barton, E. (1977). The Drunken driver: A psychosocial study. *Drug and Alcohol Dependency*, 2, 239-253.
- Selzer, M. L., Payne, C. E., Gilford, J. D., & Kelly, W.L. (1963). Alcoholism, mental illness, and the drunk driver. *American Psychiatrist*, 120, 326-331.
- Selzer, M. L., Vinokur, A. (1974). Life events, subjective stress, and traffic accidents. *American Journal of Psychiatry*, 131, 903-906.
- Selzer, M. L., Vinokur, A., & Wilson, T. D. (1977). A psychosocial comparison of drunken drivers and alcoholics. *Journal of Studies on Alcohol*, 38, 1294-1312.
- Sher, K. J., & Trull, T. J. (1994). Personality and disinhibitory psychopathology: Alcoholism and antisocial personality disorder. *Journal of Abnormal Psychology*, 103, 92-102.
- Sher, K. J., Walitzer, K. S., Wood, P. K., & Brent, E. E. (1991). Characteristics of children of alcoholics: Putative risk factors, substance use and abuse, and psychopathology. *Journal of Abnormal Psychology*, 100, 427-448.
- Stacy, A. W., Newcomb, M. D., & Bentler, P. M. (1991). Personality, problem drinking, and

- drunk driving: Mediating, moderating, and direct-effect models. *Journal of Personality and Social Psychology*, 60(5), 795-811.
- Steer, R. A., Fine, E. W., & Scoles, P. E. (1979). Classification of men arrested for driving while intoxicated, and treatment complications: A cluster analytic study. *Journal of Studies on Alcohol*, 40, 222-229.
- Sutker, P. B., Brantley, P. J., & Allain, A. N. (1980). MMPI response patterns and alcohol consumption in DUI offenders. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 48(3), 350-355.
- Thurman, Q., Jackson, S., & Zhao, J. (1993). Drunk-driving research and innovation: A factorial survey study of decisions to drink and drive. *Social Science Research*, 22.
- Turner, J. C. (1987). *Rediscovering the social group: A self-categorization theory*. Oxford, England: Blackwell.
- Turrisi, R., & Jaccard, J. (1992). Cognitive and attitudinal factors in the analysis of alternatives to drunk driving. *Journal of Studies on Alcohol*, 53, 405-414.
- Wells-Parker, E., Cosby, P. J., & Landrum, J. W. (1986). A typology for drinking driving offenders: Methods for classification and policy implication. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 443-453.
- 원 고 접 수 일 : 2002. 4. 26.
수정원고접수일 : 2002. 8. 22.
게 재 확 정 일 : 2002. 10. 24.

The relationship between personality, cognition, social environment, drinking behavior, and drinking driving

Kyu-Man Chae

Department of Psychology,
Sungshin Women's University

Myung-Eun Ryu

Department of Child & Adolescent Psychiatry,
Seoul National University Children's Hospital

The purpose of the study is to find out the psychological characteristics of drunk drivers and alcoholic drunk drivers and the seriousness of drinking driving, and thus to make a effective reducing plan and to develop an effective remedial program for the drunk drivers. The ANCOVA was performed to test hypothesis about the personality characteristics, the perceived environments, and the cognitive and behavioral factors, controlling the demographic variables. The results of the study are as follows: First, the drunk drivers tend to be more careless and impulsive, and showed problematic drinking and deviant behaviors than the non-drunk drivers. They reported that their peers also had a more neglected attitudes about drinking driving than those of the non-drunk drivers. Second, the 72.7% of drunk drivers were classified as alcoholic based on MAST. Third, non-drunk drivers, non-alcoholic drunk drivers, alcoholic drunk drivers were evaluated based on personality traits, perceived environment, cognitive factors, on behavioral factors. The results demonstrated that the alcoholic drunk drivers tend to be more impulsive, deviant, isolated, sarcastic, independent-minded than non-alcoholic drivers. Alcoholic drunk driver's peers tended to ignore the risky consequences of drinking driving, and did frequently drinking driving. In addition, the alcoholic drunk drivers tend to exhibit a very serious problematic drinking behaviors, and showed antisocial behaviors such as traffic violations. Finally, The step-wise regression analysis demonstrated that the deviant behaviors such as traffic violation was the most important variable explaining and related to drinking driving. The problematic drinking, peer's attitudes about drinking driving, perceived possibility of having an accident and being arrested for drinking driving were significant variables explaining for drinking driving. According to the results, the development of effective remedial education program designed to deal with drunk drivers is very important and necessary as well as a legal and institutional preparation.

Keywords : drinking driving, drunk driver, alcoholism, personality trait, cognition, social environment