

입법평가 회의자료집 ⑩

「

가」 3 가

2010. 8. 11.

전문가회의 일정

- 일 시 : 2010.08.11.(수) 10:00~11:30
- 장 소 : 한국법제연구원 대회의실
- 목 적 : 2010년도 수사과제[음주운전단속과 처벌기준에 관한
입법평가] 연구를 수행함에 있어, 일반인 대상 설문조
사에 대한 방법, 연구내용 등에 관한 전문가 자문을
연고자 함.
- 참석자

성 명	소속 및 직위	비 고
명묘희	도로교통공단 선임연구원	원외
전영실	한국형사정책연구원 연구위원	
황해봉	국민권익위원회 행정심판총괄과장	
이항노	국민권익위원회 행정심판총괄과 사무관	
정종원	리서치앤리서치 선임연구원	
이순태	한국법제연구원 연구위원	원내
윤광진	한국법제연구원 부연구위원	
차현숙	한국법제연구원 부연구위원	
윤석진	한국법제연구원 부연구위원	
윤계형	한국법제연구원 초청연구원	
조용준	한국법제연구원 초청연구원	
조영기	한국법제연구원 초청연구원	
배건이	한국법제연구원 연구인턴	
원외 5인, 원내 8인, 총 13인		

목 차

▣ 설문조사계획서	7
1. 개 요	7
2. 주요 연구내용	10
3. 설문조사를 위한 선행연구 검토	16
▣ 설문조사문항개발	43

설문조사계획서

1.

▣ 연구내용

“음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가” 일반인대상 설문조사

▣ 연구담당자

조영기(입법평가연구센터 초빙연구원)

▣ 연구의 필요성 및 목적

현재 음주운전단속과 처벌이 지속적으로 행해지고 있음에도 불구하고 음주운전사고는 줄지 않고 있다. 따라서 현행 음주운전단속과 처벌기준에 대해 일반 자가운전자들을 대상으로 설문조사를 실시하여, 수범자들의 인식을 살펴보고, 현행 체계에 대한 입법목적 달성여부를 평가해보고자 한다.

음주운전단속 기준과 처벌 기준에 관해 심리학적, 사회학적 접근들이 많다. 선행연구 결과들을 살펴보면, 음주운전을 하는 데에는 개인적 특성이 크게 작용한다는 결과를 도출하며, 이에 따라 지속적인 교육과 홍보 등을 해결방안으로 제시하고 있다. 그러나 음주운전은 실제 우리 사회에 만연해있다. 그렇다면, 교육과 홍보 이외에 억제이론 등에 의거한 음주운전 관련 제 규정들을 점검해보는 것도 음주운전사고 경감을 위한 해결책의 하나로 고려해볼 수 있을 것이다. 이를 위해 법령들이 입법취지에 걸맞게 작동하고 있는지, 구체적으로 음주운전 단속 및 처벌에 대해 운전자들이 어떻게 여기고 있는지 등을 살펴보고자 한다.

이를 통해 향후 보다 효율적인 단속 및 처벌기준을 마련하는데 기초자료로 활용할 수 있을 것이다. 또한 음주운전에 영향을 미치는 요인들을 설명함으로써, 음주운전을 줄이기 위해 일조하고자 한다.

▣ 선행연구 현황 및 선행연구와 본연구의 차별성

음주운전단속과 관련한 선행연구들에서 실시한 조사들을 살펴보면, 실태를 파악하기 위해 서울시내 남녀 운전자를 대상으로 하였거나(전영실, 2004), 도로교통공단에서 실시하는 소양교육을 받으러 온 사람들을 대상으로 한 경우(경찰청·도로교통안전관리공단, 2006), 음주운전으로 인해 면허 취소 혹은 정지 처분 후 교통안전교육을 받는 사람들을 대상으로 한 경우(경찰청·도로교통안전관리공단, 2008; 도로교통공단, 2009)가 대부분이었다. 음주운전단속과 처벌기준에 대해 일반인들의 의식 및 법 제도 개선에 대한 의견을 살펴보기 위해서는 전국에 분포하는 일반운전자들을 대상으로 하는 것이 가장 적절할 것이다. 수강명령 대상자들은 사회적으로 바람직하다고 판단되는 응답을 하려는 경향을 보이고 있기 때문에(최상진·손영미·김정인·박정열, 2001), 일반운전자들을 조사대상으로 삼고자 하였다. 일반운전자와 교통안전교육을 받는 수강자들을 모두 표본으로 삼은 연구(경찰청·도로교통안전관리공단, 2006, 2008)들의 경우 조사지역의 편중성, 교통소양교육 대상자들의 비율이 절반에 달하고 있다. 교통소양교육 수강자들은 일반적인 운전자를 대표한다고 보기 어렵고, 단지 재범 발생과 관련하여 효과적인 대상임을 고려할 때, 본 조사의 목적을 고려할 때, 일반 시민들을 표본으로 선정하는 것이 타당하다고 판단된다.

음주운전사고가 해마다 증가하고 있다는 점을 고려할 때, 일반운전자들을 대상으로 한 선행연구들의 조사 결과와 비교해볼 수 있을 것이다. 비교작업을 통해, 지속적으로 나타나는 문제점들을 파악하는 동시에, 조사시점 차이에 발생한 응답 차이에 대해 그 원인과 해결 방

안을 모색하고자 한다.

이번 조사를 통해 음주운전의도에 영향을 미치는 요인들을 살펴봄으로써, 법제도적 측면에서 해당 요인들을 개선할 수 있는 방안을 마련할 수 있을 것이다. 또한 현재 국회 등에서 논의되고 있는 음주운전단속 및 처벌기준 개선안과 더불어 외국의 사례를 참고한 개선안을 제시하여 일반인들의 의견을 살펴봄으로써, 향후 개선하려는 법제도에 대한 수용성을 파악하고자 한다. 이와 같은 일련의 과정을 통해, 음주운전단속기준과 처벌기준에 대한 입법평가를 실시하는데 보다 객관적인 자료를 제시함으로써 향후 최적의 입법대안을 마련하는데 도움이 될 수 있을 것이다.

비용 등 제반 사항의 제약으로 말미암아, 전국의 일반인 1000명을 대상으로 조사를 실시함에 따른 제한점이 있다. 우선 경찰청 데이터의 부재와 함께 단속이 활발히 벌어지는 지역과의 차이를 살펴보는 것이 불가능하다. 또한 음주단속에서 적발, 처분, 이의신청, 행정심판 등에 대해 경험자가 아니어서는 답하기 어려운 부분에 대해서는 조사의 효율성 측면에서 제외하였다. 이 밖에 몇몇 문제들은 조사의 한계로 두고자 한다.

2.

I. 조사설계

: 전국 16개 광역시도

조사 대상	→	▪ 전국 16개 시도 자가운전자 1,000명
표본 오차	→	▪ 95% 신뢰수준에서 최대허용 표본오차는 ± 3.1% point
조사 방법	→	▪ CATI (Computer Aided Telephone Interview)
표본 추출	→	▪ 성/연령/지역 별 인구 할당 표본추출(Quota Sampling)
조사 기간	→	2010년 8월 9 ~ 20일 (주말 제외. 분석기간 포함)

II. 표 본

가. 설문조사대상 :

도로교통공단의 교통사고 통계시스템 데이터에 의하면 지역별로 전체 교통사고 중 음주운전 교통사고 발생 건수의 비율이 지역별 차이 (예. 서울 8.3%, 충남 19.2%)를 보이고 있기 때문에, 전국 16개 시도의 운전자를 대상으로 선정하고자 한다. 운전자라 함은 주말여가용으로 자동차를 사용하는 사람을 고려하여 주1회 이상 운전하는 이들을 대상으로 한다.

성별 할당은 경찰청 데이터에 의하면 면허소지자가 남 61.8%, 여자 31.2%인 것으로 나타나고 있으나, 실제 남자 운전자의 경우 여자 운전자보다 음주운전을 더 많이 한다는 점에서(전영실, 2004; 도로교통안전공단 자료집 외), 성별 할당은 7:3으로 하고자 한다. 면허소지 비율 등에 비추어 볼 때 무리가 없는 할당비율이라 판단된다.

연령과 지역 할당의 경우 전국 16개 지역 인구에 비례하여 할당하고자 한다. 2010년 3월 주민통계 기준으로 아래 표와 같이 할당하였다.

<표 1> 조사대상 표본할당표

구 분	남 성						여 성						합계
	19~29세	30대	40대	50대	60대 이상	소계	19~29세	30대	40대	50대	60대 이상	소계	
서울특별시	32	35	31	25	23	146	13	14	13	11	12	63	209
부산광역시	11	10	11	10	9	51	4	4	5	4	5	22	73
대구광역시	7	7	8	6	5	33	3	3	3	3	3	15	48
인천광역시	8	9	10	7	5	39	3	3	4	3	3	16	55
광주광역시	4	4	4	3	3	18	2	2	2	1	2	9	27
대전광역시	5	5	5	4	3	22	2	2	2	1	2	9	31
울산광역시	3	3	4	3	2	15	1	1	2	1	1	6	21
경기도	32	39	40	26	22	159	13	16	16	10	12	67	226
강원도	4	4	5	4	5	22	1	2	2	2	3	10	32
충청북도	4	4	5	4	4	21	2	2	2	1	2	9	30
충청남도	6	6	6	5	6	29	2	2	2	2	3	11	40
전라북도	5	5	6	5	6	27	2	2	2	2	3	11	38
전라남도	5	5	6	5	7	28	2	2	2	2	4	12	40
경상북도	7	7	8	7	8	37	3	3	3	3	5	17	54
경상남도	9	10	11	8	8	46	3	4	4	3	5	19	65
제주특별자치도	1	2	2	1	1	7	1	1	1	0	1	4	11
전 국	143	155	162	123	117	700	57	63	65	49	66	300	1000

조사대상자의 특성(자가운전자)상, 낮시간 조사에만 국한할 경우 주부가 주로 조사되는 경향이 있다. 편향된 조사결과 방지를 위해, 저녁 시간 조사를 적극 활용(직장인, 20-30대 연령층)하여 조사결과의 대표성 및 직업쿼터(주부 편향되지 않도록) 고려하려 한다.

Ⅲ. 조사일정

구 분	8월 6일	8월 9일	8월 10일	8월 11일	8월 12일	8월 13일	8월 16일	8월 17일	8월 18일	8월 19일	8월 20일
설문초안											
연구원 검토											
설문 확정											
조사원 교육											
설문인쇄											
실사											
에디팅/검증											
1차 분석											
보고서 작성											
최종 납품											
데스크 리서치											

Ⅳ. 조사내용

	분 류	항 목	비 고	개 발
	SQ	주당 운전횟수(1회 이상만 선택), 거주지(16개 시도), 성별, 연령		
음주운전경험	음주운전 경험	지난 1년간 음주운전 경험 여부(단속 아님)	소주2 or 맥주 500 : N, Y(횟수)	
		음주운전 했던 이유(해)	1,2순위	
		음주운전 귀가만족도(해)	100점 만점 or open	
		음주운전시 음주단속경험(해)	0-3회	

	분 류	항 목	비 고	개 발
지식 및 우려하는점	현행 단속, 행정처분 인지	혈중 알코올 농도에 따른 100일 정지, 취소를 Y or N로 파악	합산 후 상중하(2,1,0)로 분석	
	적발시 애로점	적발되었을 경우 걱정되는 점	1,2순위	
	음주운전시 두려운 점	음주운전 할 경우 걱정되는 점 1,2순위	보류 or 수정	
	음주운전의 위험인식	음주운전에 대해 가지고 있는 위험도		김상구 (2008) 참조하여 의도에 맞게 변형
음주운전 의도	음주운전 의도 (10,11은 단기적 편의추구)	비용(대리 or 택시)으로 인해 음주운전의도	필터 사용고려	
		타 교통수단 이용불편으로 인해 음주운전의도	타당도 신뢰도 검증 후 사용	
		단속이나 경찰 없을 경우 음주운전의도	5점 척도	
		음주량이 많지 않을 경우 음주운전의도		
행정심판제도	행정심판제도	행정심판제도에 대한 인지도	내용, 이름 정도로 구분	
		음주운전자의 행정심판절차를 통한 구제에 대한 의견	적절성 5점 척도	
처벌기준 관련사항	목표의 정당성	사고예방의 타당성(or 당위성 측정)	5점 척도	김상구 (2008) 연구의 당위성 변형
		처벌의 필요성		
	처벌의 형평성	음주운전 처벌의 다른 교통법규 위반 처벌 정도와 비교	과한지 여부 5점척도	
	경감 내용	생계형 운전자에 대한 행정처분 경감	적절성 5점 척도	
처벌기준 차등화		초보운전자에 대한 현행 기준 적용에 대한 의견 상습(3회 이상)운전자에 대한 현행 기준 적용에 대한 의견	가중,경감 5점척도	
억제요인	낙관적 기대	음주운전 귀가시 음주단속 걸릴 확률	100%	
		음주운전 귀가시 교통사고 날 확률		
	적발 확실성	단속횟수에 대한 의견(현재보다 증감)	현재 현황(평균)설명 후 증감 5점척도	
		음주운전 시 반드시 적발될 것이라 예상정도		
억제변수	음주운전 적발시 제재의 신속성 예상정도	적발확실성 포 합하여 억제변 수의 영향력 점 검 5점척도		
	음주운전 적발시 제재의 엄중함 예상정도			

	분 류	항 목	비 고	개 발
	지각된 자기통제력	술마시고 운전해도 통제할 수 있는 정도(2문항)	5점 척도	한덕웅, 순환인(2001) 연구 문항을 변형
	준거집단	준거집단에 비추어 음주운전 해도 괜찮은지에 대한 생각(2문항)	5점 척도	
개선안 수용도	단속기준 강화안	단속기준 강화안(.05->.03%)에 대한 의견	일,독 및 개정안 참고하여 5점척도	
	처벌 관련	불응시 제재(행정처분)에 대한 순응	5점 척도	현행 기준 대비 강화안에 대한 선구 참조하여 변형
		벌점 정도 강화에 대한 의견(100-> 이상)		
		과도한 기준초과자에 대한 가중처벌에 대한 의견		
	기간 강화	결격기간 강화에 대한 의견(1년->이상)	5점 척도	일본 등 외국사례 및 개정안 참고하여 문항개발
재취득 제한 적발횟수 강화(3->2회)				
상습자 재취득 제한기간 강화(2년->3년)				
동승자 처벌	동승자 처벌 도입안에 관한 의견	5점 척도	개정 법안 일본 사례 참고하여 개발	
	효율적 개선방안	효율적 음주운전 단속 방법	보기 제시 (명목척도)	
	DQ	운전경력, 1년간 음주(표준잔)유무, 차량이용용도(생계형 판단), 학력, 가구월평균소득		

V. 분석내용 및 방법

법, 제도적 억제책 제안에 대한 일반인들의 의견을 조사하여 타당성 확보하고자 다음의 내용을 중심으로 분석을 실시하려 한다. 설문 문항 가운데 음주운전 경험/비경험을 포함하여 결과 값을 비교하고자 한다. 음주운전 행동과 관련된 요인들을 살펴볼 때, 어떤 요인들 때문에 경험자들이 음주운전을 하고, 비경험자들이 하지 않는지 비교하기 위함이다.

또한 조사대상자가 음주를 하지 않는 운전자라 하더라도 음주운전에 대한 생각이나 법 제도 개선에 대한 의견은 존재한다는 점에서, 조사대상자를 음주를 하는 운전자로 한정하지 않았다.

내 용	분석방법	비 고
음주운전 경험에 따라 다른 문항들과의 차이 비교	t-test	
음주운전 했던 이유(실제 벌어진)와 음주운전 의도와와의 관계.	교차분석	
귀가만족도, 단속경험, 낙관적기대(적발, 사고)와 음주운전의도와 관계	상관관계 or 회귀분석	의도 개념 형성을 위해 측정값들의 신뢰도분석, 타당도분석
단속, 처분 인지정도(상중하)에 따라 다른 문항들과의 차이 비교	ANOVA	
개선안에 대한 순응도 파악(SES, ref. 항목과 비교)	교차분석 or t-test (ANOVA)	

3.

명묘희 (2009). 음주운전 감소를 위한 효과적 정책방안
- 경찰청 · 도로교통안전관리공단 (2008) 음주운전 규제
적정화 방안 연구와 동일.

개 요

음주운전으로 인한 교통사고가 증가하고 있으며, 이에 대한 새로운 접근과 대안이 요구되고 있다. 본 연구는 처벌 중심으로 되어 있는 음주운전 감소대책의 효과성에 대해 의문을 제기하며 음주운전 제재 효과에 대한 선행연구와 외국의 사례, 음주운전 제재 효과 및 효과적 예방대책에 대한 의견 조사 결과 등을 토대로 음주운전을 감소시킬 수 있는 효과적인 정책방안을 제시하고자 한다.

선행연구

- 알콜은 뇌의 정보처리 능력에 부정적인 영향을 주어 도로 표지판, 교통신호와 같은 자극에 대하여 반응이 늦어지게 하며, 이로 인해 의사결정능력이 손상됨에 따라 도로상의 위험에 대한 반응이 늦어져 음주운전자의 교통사고 가능성이 높아지게 만든다(Barzelay, 1986).
- Institute of Alcohol Studies(2002) 연구에서는 알콜이 신경계의 활동을 느리게 하고 뇌의 기능을 떨어뜨리며 반응시간을 더디게 한다고 나타났다.
- Moskowitz & Robinson(1988)에 의하면 혈중알콜농도 0.04%에서는 21%, 0.05%에서는 34%, 0.08%에서는 66%, 0.1% 수준에서는 거의 모든 수행능력이 손상된 것으로 나타났다. 손상유형은 분

할된 주의 기술, 시력 기능, 추적기능은 낮은 수준의 혈중알콜농도에서 손상되기 시작하였으며 단순한 반응시간, 지각, 근육운동은 높은 수준의 혈중알콜농도에서 시작되었다.

대 상

1. 운전자 의견 조사

운전경험이 있는 운전자 1000명을 대상. (남성 76.5% 여성 23.5%)

- 토대가 되는 2008년 보고서에서는 508명을 대상.

2. 전문가 의견조사

형사정책, 교통안전, 교통교육, 교통단속분야의 전문가 및 관계자 23인을 대상.(교수, 연구원 65.2%, 공무원 4.3%, 교통관련 교육 17.4%, 시민단체 13.0%)

변 수

전체적인 단속기준 강화, 특정 운전자집단에 대한 단속기준 강화, 음주운전자에 대한 처벌 강화, 음주운전 예방대책의 효과, 음주운전자 이외의 사람에 대한 처벌, 상습운전자에 대한 처벌 강화에 대한 의견.

방 법

빈도분석

결 과

- 전체적인 단속 기준 강화: 운전자들은 단속기준이 너무 강화되어 있다는 생각을 한 반면, 전문가들은 음주운전 단속기준을 강화해야 한다는 의견이 많았다. 두 집단 모두 음주운전 단속기준의 설정근거로는 운전 영향 미치는 정도라고 생각하고 있었다.

- 특정 운전자집단에 대한 단속기준 강화: 초보운전자, 저연령 운전자 사업용 운전자 등에 대한 단속기준을 강화하는 것에 대해 운전자와 전문가 모두 강화할 필요가 있다고 응답하였다.
- 음주운전자에 대한 처벌 강화: 현행 형사처벌기준에 대해 운전자 집단은 많거나 적당하다고 응답한 반면, 전문가들을 적다고 생각하고 있었다. 행정처분 기준에 대해서는 적당하다는 의견이 많았다. 전문가들은 음주전력, 운전행태, 사고야기 여부 등을 감안하여 다양한 처벌의 적용이 필요하다고 생각했으며, 형사처벌 수준 강화는 단기적, 장기적으로 효과가 있을 것이라고 응답했다.
- 음주운전자 이외의 사람에 대한 처벌: 운전자 집단, 전문가 모두 음주운전을 방조하거나 부추긴 동승자에 대한 처벌이 필요하다고 응답하였다.
- 상습운전자에 대한 처벌 강화: 현재의 상습운전자 처벌 강화책에 대해 약하거나 적당하다는 의견이 많았고, 처벌 강화책으로는 운전면허 결격기간을 늘리거나 재발금 요건을 강화해야 한다고 응답했다. 예방책으로는 시동잠금장치 설치, 교육 또는 홍보강화, 행정처분 강화가 상대적으로 효과가 있을 것이라고 밝혔다.

합 의

음주운전 예방을 위한 기존의 전략은 지속적인 단속과 보다 강한 처벌을 통해 억제하고자 하는 것이었다. 연구결과에 의하면 처벌의 억제력을 중심으로 한 음주운전 예방대책은 효과적이지 못한 것으로 나타났고 있으며, 효과적이고 위반억제력이 높은 종합적인 대책 개발이 필요하다.

음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구 2 (2009).
도로교통공단

개 요

본 연구는 음주운전으로 면허가 정지되거나 취소된 운전자들을 대상으로 상습 음주운전자의 심리사회적 결정요인을 밝히고, 국내 교통안전 교육실정에 적합한 교육 및 치료 프로그램을 개발하고자 한다.

선행연구

- Syrcle & White(2006)은 음주운전 위반자 486명을 대상으로 연구를 실시했는데, 전체 위반자 중 73.7%가 남성이었으며, 두 번 이상 위반자의 경우 남성이 82.4%로 여성에 비해 높았다. 전체 위반자 중 58%가 결혼을 하지 않은 상태였으며, 첫 번째 위반자의 경우 21~25세 집단이 가장 비율이 높았으며, 두 번째 위반자의 경우 31~35세 집단의 비율이 가장 높았다.
- Ferguson, Sheehan, Schonfeld & Davey(1998)의 148명의 위반자들의 면담결과에 의하면 위반자 대부분은 남성(79.7%)였으며, 독신(60.8%)이었다.

대 상

음주운전으로 인해 면허가 정지되거나 취소되어 음주운전 소양교육반, 음주운전 참여교육반에서 교통안전교육을 받는 운전자 364명을 대상(경기권 19.0%, 경상권 37.4%, 충청권 19.0%, 전라권 24.7% / 남자 87.8%, 여자 12.2%).

변 수

음주운전태도, 주관적 규범, 행동통제력 지각, 음주운전 의도, 예견된 후회, 음주운전 습관, 자기 조절, 음주운전 행동, 기타(음주운전 단속확률, 교통사고 확률, 평소 음주운전 하는 정도)

방법론

빈도분석, 단순상호상관분석, T-test, ANOVA

결 과

음주운전 원인분석: 차를 놓고 가면 다음날 불편하기 때문이라는 이유가 가장 높은 점수를 나타냈다.

성별에 따라서는 남성 운전자가 행동통제력 지각, 교통사고 확률, 경찰에 단속되어 면허 정지나 취소된 빈도가 더 높게 나타났다.

음주운전 의도: 음주운전 의도에 영향을 미치는 요인으로는 음주운전 태도, 주관적 규범, 행동통제력 지각, 음주운전 습관, 자기조절, 경찰단속 확률로 나타났다.

음주운전 행동: 음주운전 행동에 영향을 미치는 요인으로는 음주운전 의도, 음주운전 습관이 영향을 미치는 것으로 나타났다.

함 의

음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구 1은 전체 운전자를 대상으로 한 연구인 반면 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구 2는 음주운전으로 인한 적발로 처벌을 받은 경험이 있는 집단을 대상으로 연구를 진행하였다. 음주운전이 행동으로 실천되는 것은 습관적인 부분이 많으며 재발의 소지가 높기 때문에 이에 대한 관리와 관심이 필요할 것으로 보인다.

음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구 1 (2008).
도로교통공단

개 요

이 연구는 음주운전에 영향을 미치는 심리사회적 결정요인과 음주운전 관련 규제에도 불구하고 지속적으로 술을 마시고 운전하는 행위를 교통경제학적 측면에서 살펴보았다. 본 연구의 기대효과는 음주운전 교육 또는 예방프로그램의 이론적 기반을 만들고, 혈중알콜농도에 따른 운전자 행동분석을 통해 음주운전 규제 관련 정책의 과학적 기반을 마련하는 것이다.

선행연구

- 계획된 행동이론(Fishbein & Ajzen, 1975): 의도적 행동의 근접 결정요인은 행동에 대한 태도가 아니라 행동을 수행하고자 하는 의도이며, 행동의도는 태도와 주관적 규범이라는 두 요인에 의해 결정된다고 가정
- 과속운전 행동에 대한 연구(한덕웅 & 한인순, 2001; 신용균, 류준범 & 강수철, 2006)에서는 행동통제력 지각 요인을 추가하여 과속의도 설명변량 뿐만 아니라 과속운전 행동의 설명변량을 유의하게 증가시킨다는 결과를 보고하였다.
- 음주운전 행동에 관한 연구(한덕웅 & 이민규, 2001)에서는 행동통제력 지각 요인을 추가하면 음주운전 의도의 설명변량 뿐만 아니라 음주운전 행동의 설명변량을 유의하게 증가시킨다는 결과를 보고하였다.

- 음주정도와 사고 위험: Borkenstein, 1964; Kruger & Vollrath, 2004의 연구에 의하면 혈중알콜농도가 증가할수록 사고와 관련된 위험성이 급격하게 올라간다고 보고되었다. 혈중알콜농도 0.05%와 0.10% 사이에 있는 운전자들은 술을 마시지 않은 운전자에 비해 사고 발생가능성이 두 배 더 높으며, 0.10%와 0.15% 사이의 운전자는 사고 발생가능성이 10배 이상 높은 것으로 나타났다.

대 상

일반운전자 400명을 대상으로 조사 불성실한 답변을 제외한 370부의 유효 자료를 분석(서울, 경기권 38.4%, 경상권 24.6%, 충청권 17.8%, 전라권 19.2%). 성별은 남자가 70.3%, 여자가 29.7%.

변 수

음주운전태도, 주관적 규범, 행동통제력 지각, 음주운전 습관, 당위, 예견된 후회, 음주운전 의도, 음주운전 행동, 문제음주

방법론

요인분석, 다중회귀분석, 판별분석, 변량분석 실시.

결 과

- 음주운전 의도: 음주운전 의도에 영향을 미치는 변인으로는 성별, 연령, 주관적 규범, 행동통제력 지각, 습관으로 나타났다.
- 음주운전 행동: 1개월 간 음주운전 행동에 영향을 미치는 요인으로는 성별, 주행거리, 의도, 행동통제력 지각, 습관, 예견된 후회로 나타났으며, 3개월 간 음주운전 행동에 영향을 미치는 요인으로는 성별, 의도, 습관, 예견된 후회, 사고가능성 지각으로 나타났다. 지난 1년간 음주운전 행동에 영향을 미친 요인은 당위가 유의미한 값을 나타냈다.

**운전면허 행정처분기준 개선연구 (2006). 경찰청,
도로교통안전관리공단**

개 요

최근 교통 환경 변화 등에 따라 운전면허 행정처분사유에 대한 정비 필요성이 제기됨에 따라 외국 입법례 및 연구결과 등을 토대로 운전면허 행정처분기준 정비가 필요하게 되었다. 따라서 본 연구는 교통안전에 기여도가 높으면서 형평성이 담보되는 운전면허 행정처분기준 및 벌점체계, 결격기간 운영에 개선방안을 제시하는 것이 목적이다.

선행연구

- 행정처분 실시효과: Hagen(1977)은 캘리포니아주 1501명을 대상으로 위반 후 6년간 교통사고 법규위반 기록을 추적, 음주운전으로 인한 정지처분을 받은 운전자가 처분을 면제받은 운전자에 비해 우수한 운전기록을 보유한 것으로 나타났다. Salzburg(1970)는 워싱턴주의 기록을 5년간 추적, 운전면허 취소처분을 받은 사람이 유예처분을 받은 사람보다 재범률이 낮았다. Sadler(1986)는 캘리포니아주에서 음주측정거부로 면허정지를 받은 사람과 회피한 사람을 비교, 행정처분을 받은 사람의 사고율이 낮은 것으로 나타났다.
- 행정처분과 부가적 프로그램 적용의 효과: Deyoung(1997)은 초범자의 경우 면허정지처분과 부가 프로그램 적용했을 때 구속 처분에 비해 2배 이상의 효과가 있는 것으로 나타났고, 재범자의 경우도 초범자와 비슷한 결과를 보여주었다. Lapham(2006)은 감시강화 프로그램 참여집단이 비교집단에 비해 음주운전, 행정처분기간 중 운전행위가 낮게 나타났다.

대 상

- 일반 운전자 조사: 전국 10개 도시 면접조사원을 통한 조사와 공단지부 교육장에서 소양교육을 받는 운전자를 대상으로 한 설문조사 실시. 조사대상자 1000명 중 942명이 응답(남자 77.8%, 여자 22.2%)
- 전문가 설문 조사: 학계, 연구계, 시민단체 등 전문가 16인; 운전면허 행정처분과 교통사고 조사 담당 공무원 각 12인; 도로교통공단 연구원 10인; 교수요원 20인으로 총 70명 대상

변 수

- 일반 운전자 조사: 교통법규 및 행정처분에 대한 지식, 평소 운전행태와 위반, 사고야기 경력, 운전면허 행정처분제도의 운영과 개선 방안
- 전문가 설문 조사: 운전면허 행정처분제도의 운영과 개선방안에 대한 의견, 도로교통 위반행위의 위험성 또는 처벌 정도

방법론

t-test, ANCOVA

결 과

- 일반 운전자 집단에서 운전면허 행정처분의 효과에 대해 효과가 높다고 응답한 경우가 절반가량으로 나타났다. 제재수단을 강화하는 경우 상습위반자에게 운전면허 행정처분기간을 연장하는 방안이 가장 효과적일 것이라고 응답했다.
- 전문가 집단에서는 벌과금 부과, 운전면허 행정처분, 교육 실시, 사회봉사활동, 경제적 부담 가중의 다섯 가지 제재 방안 모두가 비교적 효과가 있다고 응답했는데, 그 중 운전면허 행정처분, 경제적 부담 가중, 벌과금 부과 순으로 효과가 높다고 답변했다. 운전면허 행정처분을 경감해주는 사면정책, 생계형 운전자 구제제도에 대해서

두 가지 모두 현재보다 축소하거나 폐지하는 것이 바람직하다는 의견이 많았다. 상습위반자 처벌 강화에 대해 긍정적으로 답변했다.

박기범 (2006). 현행 음주운전 규제정책의 문제점과 그 개선방안.

요 약

음주운전으로 인한 교통사고는 꾸준한 단속에도 불구하고 매년 증가, 인명과 재산에 막대한 피해를 주고 있다. 이에 대한 대책으로 정부는 처벌 강화만으로 일관하고 있는데 그 실효성은 실망스러운 수준이다. 음주운전의 적발이 10%도 되지 않는 현실 속에서 혈중알콜농도 0.1%이상의 음주운전이 적발될 확률은 0.0005~0.001%정도에 불과하다는 것이 많은 연구에서 입증된 사실이다. 음주운전규제정책에 있어서 엄격성의 강화는 단기적인 효과에 불과하며 별다른 효과를 나타내기 어렵다는 점은 각국의 음주운전관련연구자들에 의해 합의가 이루어진 상태이다(최회균, 1999).

관용적인 음주문화와 낮은 음주운전 적발율은 단속에 걸리는 것이 재수가 없었을 뿐이라고 생각하는데 그치게 한다는 점이다. 음주운전이 비난받아야 할 살인예비행위라고 사회적 수치심을 느낄만한 일이라면 지금처럼 관대한 태도나 대응을 하지는 않을 것이다. 음주운전자와 일반시민의 구분자체가 무색할 정도로 음주운전이 대중적인 행위인 마당에 현행의 규제 정책은 정책에 대한 불만만 불러일으키고 있다.

음주사고를 제외한 다른 모든 교통사고의 발생건수를 줄이거나 현상유지에 성공했는데 유독 음주운전은 심화되고 있다. 현행 음주운전

규제정책의 치명적인 결함과 문제점을 제대로 인식, 이에 대한 근본적인 재구성과 손질이 필요하다. 처벌은 단기간에 효과를 볼 수 있는 손쉬운 수단이지만, 형벌의 남발, 과잉현상은 국민들의 준법의식을 약화시키고, 처벌당사자들에게는 불신과 반발을 가져와 갈수록 처벌의 강도를 높일 수밖에 없는 딜레마에 빠지게 한다.

이현주(2005). 음주운전자의 음주정도, 귀인성향 및 동기가 음주문제행동에 미치는 영향. 『교통안전연구논집』

개 요

음주운전의 원인을 개인의 인지적, 정의적 특성을 통해 규명하여 개별 지향적 접근 교통 안전 교육을 필요성을 제고.

선행연구

- 최문희 & 조현섭(2004) 음주운전 수강명령 교육대상자들은 충동성, 비순응성, 좌절, 인내력 부족, 사회적 규범 무시, 자신의 행동으로 인한 결과에 대한 무관심, 경험으로부터 교훈을 얻지 못하고 행동문제를 반복적으로 야기하는 경향성을 가지고 있다고 연구결과를 밝혔다.
- 최상진 등(2000)은 음주운전을 하기까지 이루어지는 의사결정과정을 통해 음주운전 유발요인과 억제요인을 탐색.
- Turrisi 등(1997)은 성격이 음주운전에 직접적, 간접적, 중재적 영향을 미칠 수 있으며, 운전공격성과 정서적 통제성이 음주운전경향성이 직접적인 영향력을 미치고 있음을 보고.

- Cox & Klinger(1988; 1990)는 음주동기를 동조동기, 고양동기, 사교동기, 대처동기로 나누어 제시함으로써 음주운전행동을 설명.

대 상

주취운전법규 위반자 219명을 대상

변 수

- 귀인성향: 개인의 행동에 많은 영향을 미치는 인성적 특성의 한 가지(안정성, 소재, 통제가능성).
- 음주동기: 한 개인이 술을 마시는 자각적인 이유 (사교동기, 고양동기, 대처동기, 동조동기).
- 음주행동문제: 술을 마시는 동안이나 술을 마신 후에 경험할 수 있는 음주로 인한 단,장기적인 문제.

방법론

빈도분석, T-test, 회귀분석

결 과

<음주정도에 따른 귀인성향의 차이 검증>

위험음주집단이 정상 집단에 비해 자신의 행동결과를 불안정적이며, 외부로부터 통제 불가능한 원인으로 기인된 것으로 인식하는 경향이 높았음.

위험음주운전자는 정상운전자 집단에 비해 자신의 행동결과를 자신 스스로에 의한 것이라기보다 외적 요소에 의해 설명하려는 경향이 조금 더 크게 나타남.

<음주정도에 따른 음주동기의 차이 검증>

동조동기에서 위험음주집단이 정상집단에 비해 평균치가 더 높게 나타남으로써 사회적 거절이나 책망을 회피하기 위해 음주하는 경향이 더 높은 것으로 나타남.

사고동기 역시 위험음주집단의 평균치가 정상집단에 비해 높게 나타남.

대처동기에서도 위험음주집단의 평균이 높게 나타났는데, 이는 개인의 부정적 정서를 감소시키기 위해 음주하는 경향이 더 높다고 볼 수 있다.

<음주정도에 따른 음주문제행동의 차이 검증>

위험음주집단이 정상집단에 비해 2.3배 높은 평균치를 보여주었다. 행동상의 문제와 관련하여 ‘술을 마시는 동안 또는 술에 취한 후에 분노를 터뜨린다거나 술 때문에 사고를 당해 다친 적이 있다는 점은 음주 운전 후 사고와 연결될 가능성을 시사한다.

<음주정도, 귀인성향, 음주동기가 음주 문제 행동에 미치는 영향>

음주문제 행동을 예측하는데 있어 의존성 음주(22%), 고양동기(7%), 대처동기(2.2%), 운(1.8%), 동조동기(1.6%) 순으로 나타났다. 이는 장기적 영향을 미치는 의존성 음주로 인해 음주문제 행동이 발생할 가능성이 높음을 시사하며, 운이 나빠서 문제 행동이 발생하는 것으로 생각하고 있음을 보여준다. 또한 음주문제행동에 대한 결과를 해석할 때, 음주운전자들은 내적으로 긍정적인 강화를 받기 위해 음주하는 경향이 있음을 보여준다.

함 의

교통안전교육의 효과를 높이기 위해 음주운전자의 개인별 특성을 고려한 개별화 작업이 필요함을 제시.

최충신 (2005). 음주운전 중 운전행동에 미치는 영향에 관한 연구.

개 요

음주운전이나 음주교통사고는 사회 전반에 지대한 영향을 미치고 있는 문제임에도 불구하고 똑같은 문제가 되풀이 되어도 이를 줄이기 위한 예산확보나 음주 운전자를 위한 재활센터 한 곳도 없는 것이 현실이다. 본 연구는 실제 음주운전 경험이 있 운전자와 음주운전으로 교통사고를 경험하여 가해자가 되어 본 운전자를 대상으로 그 문제점과 개선방안을 도출하여 최종적으로 음주운전자의 재발방지를 위한 법률 재정 및 개정까지 제안하는데 목적이 있다.

대 상

운전면허증을 소지하고 있다가 음주운전으로 운전면허가 정지된 행정처분 대상자와 운전면허증이 취소되어 결격기간을 마치고 운전면허를 취득하고자 하는 사람 420명 대상(100일 면허정지자 62%, 면허취소자 38%).

변 수

음주운전의 처벌 및 단속결과, 음주운전의 교통사고 발생 가능성, 음주운전의 안전의식, 음주운전의 감정변화

방법론

빈도분석

결 과

- 음주운전 처벌 및 단속 결과: 음주운전처벌 인식에 대한 운전자의 법률상식에서는 65.9%의 운전자가 처벌을 받는 것을 인식하고 있으면서도 음주운전하는 것으로 나타났다. 음주운전 교통사고시 보험처리 부담에서는 대인사고시 55.3%가 자기부담금 200만원에 응답을 했으며 이는 어느 정도 경제적 부분을 감수하고 음주운전을 감행하고 있다는 것을 의미한다. 또한 음주운전 중 교통사고에서 종합보험에 가입이 되어 있으면 보험처리가 된다는 심리적 안정감을 가지고 운전 행위를 하는 것으로 나타났다. 대물사고시 자기부담금은 41.2%가 잘 모른다고 응답했으며, 현실적인 보상한도에 대한 인지가 부족했다. 음주운전 단속 가능성에 대해서는 71.8%가 단속을 두려워하지 않는 것으로 파악되었다. 음주운전 단속현장에서 도주의 충동을 묻는 문항에서는 57.7% 도주의 위험성이 있는 응답을 했다. 음주단속 후 불편 사항에 대해서는 35.6%가 무면허운전의 가능성에 응답했으며 29.4%는 체면이라는 주위의 시선에 신경쓰고 있음을 보여주었다. 음주단속으로 처벌 받는 벌금에 대해 60.1%가 벌금액수가 높다고 생각한다고 응답했다. 전과자 처리와 관련하여 77.1%의 운전자는 전과자 신분과 별개의 사안으로 생각하고 있었는데 그 중 34.2%는 전과임을 알면서도 음주운전을 했으며, 21.4%는 신경쓰지 않았고, 21.5%는 광복절 사면이 있을 것이라고 응답했다.
- 음주운전 중 교통사고 유발 가능성: 82.3%의 응답자는 실제로 음주운전을 하면 교통사고가 발생할 가능성이 낮다고 인식하고 있었다. 면허취소자를 중심으로 음주운전 교통사고 경험을 알아본 결과 대부분이 1회 정도의 교통사고 경험을 가지고 있는 것으로 나타났다. 음주운전을 하고 있는 운전자는 실제로 운전을 하면서

설마 사망사고가 날 것을 예측하지 않는 경우가 79.9%를 차지했다. 응답자 100%가 언론매체를 통해 교통사고의 위험성과 대형사고의 원인이 된다는 인식을 하고 있어 어느 정도의 경각심을 파악하고 있는 것으로 드러났다.

- 음주운전 중 운전자의 안전의식: 음주운전으로 인한 안전운전 위험 요인이 존재하는 것으로 드러났으며, 안전운전에 대한 불안요소는 거의 모든 운전자에게서 나타났다.
- 운전자의 감정 변화: 흐린 날씨에 음주운전의 유혹을 가장 많이 받는 것으로 나타났으며, 차가 없으면 불편하다는 생각이 감정변화에 많은 영향을 주어 음주운전을 하게 하는 것으로 나타났다.

합 의

면허정지나 취소라는 행정처분과 전과자라는 굴레만으로 음주운전 재발을 방지하기에는 부족하며, 적어도 음주운전의 경험이 있는 운전자에게 재발방지 교육이 꾸준히 이루어지는 제도의 도입이 필요하다.

전영실 (2004). 음주운전의 실태에 관한 연구

개 요

음주운전의 억제에 있어서 개인 스스로의 통제는 중요한 문제이며 이와 관련된 요인을 파악하려는 노력이 필요하다. 국내의 음주운전 연구는 실무적 관점에만 치우쳐 자가 운전자들을 대상으로 한 음주운전 실태 파악은 소홀하였다. 이 연구는 자가운전자들의 음주운전 실태를 살펴보고 음주운전을 억제할 수 있는 방안을 모색하는데 목적이 있다.

대 상

서울 25개구 각 동별로 10명씩 1000명을 무작위로 추출(성별 분포는 남 7: 여 3의 비율로 할당).

변 수

- 음주운전: 법적 기준 혈중알콜농도 0.05%를 기준
- 운전특성: 안전운전, 방어운전, 교통법규위반
- 음주특성: 처음 술을 마신 시기, 음주빈도, 음주량, 음주동기, 문제 음주
- 심리적 특성: 가족에 대한 애착, 인습적 가치에 대한 신념, 자기통제력
- 행동특성: 기초질서위반, 폭력, 재산범죄, 음주 후 문제행동
- 음주운전에 대한 우호적인 태도: 사회적 학습이론에서 논의되는 내용 중심
- 음주운전에 대한 주변 사람들의 태도:
- 음주운전과 관련된 공식적/비공식적 통제력: 공식적(처벌의 확실성, 신속성, 엄격성), 비공식적(외부로부터 당하는 비난, 곤란함, 내면적 통제)

방법론

회귀분석

결 과

음주운전에 대한 설명력을 가지는 변인은 가구월소득, 음주시작연령, 문제음주, 안전운전습관, 신념, 음주운전에 대한 태도, 공식적 통제력 인식으로 나타났다. 가구소득이 높을 수록, 음주시작연령이 빠를 수록, 문제음주가 심각할수록, 평소 안전 운전을 하지 않을수록, 인습

적 가치에 대한 신념이 약할수록, 음주운전에 대해 우호적인 태도가 강할수록, 음주운전에 대한 공식적 통제력 인식이 약할수록 음주운전을 많이 하였다.

함 의

음주운전은 그 피해가 운전자 개인에 그치는 것이 아니라 불특정 다수에게 영향을 미칠 수 있기 때문에 그 심각성이 사회적으로 인식될 필요가 있다. 음주운전뿐만 아니라 음주 후 문제행동에 대한 변명이 통하지 않는다는 사회적 인식이 확산되어야 한다. 또한 문제 음주자가 음주습관을 변화할 수 있도록 사회적으로 도와주는 것이 필요하다.

김병석, 이병일 (2002). 감각 추구 성향 및 도덕적 요인과 음주 운전과의 관계. 『청소년상담연구』, 10권 2호

개 요

이 연구에서는 청소년 및 젊은 층 운전자의 음주운전 관련 성격변인인 감각추구성향과 음주운전의 억제요인으로 밝혀진 도덕적 요인(죄의식, 수치심)이 우리나라 20대 운전자의 음주운전행동과 어떤 관계가 있는지 또한 두 변인 중 보다 더 큰 영향을 미치는 변인은 어떤 것인지를 밝히고자 한다.

대 상

최근 3개월 동안 최소 한번 이상 술을 마신 적이 있는 자가용 출,퇴근자 20대 남성 중 고등학교 졸업 학력인 자 111명.

변 수

- **감각추구척도-V** (Zuckerman, 1985): 신체적, 사회적 위험을 기꺼이 감수하면서 다양하고 신기하고 복잡한 감각과 경험을 추구하려는 욕구.
- **도덕적 요인**
죄의식: 개인적 도덕기준이 위배되는 잘못된 행동이나 실수를 했을 때 잘못된 행동이나 실수를 자신의 전반적인 자이에 관련 시키기보다 잘못된 행위에 초점을 두는 경향
수치심: 죄의식과 같이 타자들이 자신이 수립한 자아 이미지를 받아 들이지 않을 때 느끼는 감정(Schott, 1979). 자아에 대한 부정적 평가에서 발생.
- **음주운전 빈도**(최근 6개월 간, 자기보고형식)

방법론

상관분석, 회귀분석, 변량분석

결 과

- 감각추구성향은 정적 상관을 도덕적 요인은 부적 상관을 보임
- 감각추구 성향이 높을수록, 도덕적 요인의 수준이 낮을수록 음주운전을 더 많이 하는 것으로 나타났다.
- 감각추구성향과 도덕적 요인의 조합에 의해 분류한 각 집단은 차이가 있는 것으로 나타났는데, 감각추구성향이 높고 도덕적 요인 수준이 낮은 집단은 감각추구성향이 낮고 도덕적 요인 수준이 높은 집단/감각추구성향과 도덕적 요인 수준이 모두 낮은 집단에 비해 음주운전을 더 많이 하는 것으로 나타났다.

함 의

음주운전에 대하여 유발요인과 억제요인을 동시에 고려하여 통합적인 설명을 시도했다는데 의의가 있다. 감각추구성향이라는 것 외의 성격변인에 대한 고려가 필요하며, 도덕적 요인 외의 다른 억제요인에 대한 연구도 필요하다.

장영채(2002). 음주운전으로 인한 사회적 비용의 추계와 평가

요 약

2001년 음주운전 교통사고로 발생한 사망자나 부상자는 지난 10년간 증가추세를 보이고 있다. 26~40세 사이에서 전체 음주운전사고의 56.6%를 차지하고 있으며, 성별은 당사자 대부분이 남성이 차지하고 있으나 여성운전자의 증가에 따라 여성음주운전자의 비율도 고 있는 추세이다. 음주운전 단속지수는 전체단속지수에 비해 4.4배 적은 것으로 나타나고 있다.

음주운전은 각종 피해와 손실을 가져오는데, 당사자들간의 손실뿐만 아니라 교통장애, 정신적 피해 등 음주운전과 무관한 제3자의 손실과, 관련기관의 행정비용을 발생시킨다. 교통사고 감소를 위한 지속적인 노력으로 전반적인 사고는 감소추세를 보이고 있음에도 불구하고 음주운전 교통사고는 오히려 10.3%나 늘어났고 이로 인한 사망자와 부상자는 각각 8.5%, 12.2%의 증가 추세를 보이고 있다.

이렇게 심각한 음주운전 교통사고를 감소시키기 위해서는 예방치안론 입장에서 최선의 대응방법이 필요하다. 음주운전 후 면허가 취소

되었다가 재취득한 자 3년 내에 다시 단속된 것이 16.1%로 신규 면허 취득자보다 높게 나타나고 있는 만큼 이에 대한 집중관리방안이 시급하다. 또한 장기적으로 다양한 음주운전 방지대책 수립과 건전한 음주문화를 위한 새로운 접근이 모색되어야 한다.

김상균 (2001). 개인적 특성 및 처벌인식과 음주운전의 관계. 『한국공안행정학회보』, 12호

개 요

운전자 처벌에 대한 인식과 음주운전습관(개인적 특성)이 음주운전 행동에 얼마나 영향을 미치는지를 살펴 봄

대 상

대구지역 운전자 250명(남자 180명, 여자 70명 / 20대 78명, 30대 86명, 40대 46명, 50대 이상 40명)

선행연구

억제이론: 18세기 전개된 고전학파의 범죄이론을 바탕으로 처벌의 억제효과를 강조하여 범죄예방을 시도하려는 이론

Chambllis(1969)는 공식적 법 처벌의 효과는 폭행에 의한 살인과 같은 걱정범보다 절도와 같은 도구적, 목적 지향적 범죄에 더욱 효과적.

Murray & Cox(1993)은 엄한 처벌을 받은 사람이 그렇지 않은 범죄자보다 재범률이 훨씬 적다고 밝힘으로 법적 처벌의 효과성을 인정

이상안(1991)은 처벌의 확실성과 준법 행위 간의 상관성이 약하다고 주장.

Ross(1982)는 음주운전에 대한 처벌의 강화는 교통사고의 사망률을 감소시키는 데 전혀 기여하지 못하는 반면 음주운전의 단속을 빈번히 하여 적발의 확실성을 높이는 경우에는 교통사고로 인한 사망자수가 확실히 줄어든다는 사실을 발견.

최상진(2001)은 운전자의 음주운전억제요인으로 ‘단속’이 1/4을 차지하고 있음을 지적.

변 수

억제변수(처벌의 확신성, 엄격성, 신속성), 개인적 특성 변수(성별, 음주운전습관, 음주운전적발경험), 인구통계학적 변수(성별, 학력, 나이, 직업)

방법론

회귀분석

연구결과

- 성별에 있어 남자가 음주운전을 할 가능성이 많은 것으로 나타났다.
- 처벌의 확실성에 대한 인식은 음주운전을 억제할 것으로 예측되지만, 엄격성과 신속성은 유의미한 영향 변수가 아닌 것으로 나타났다.
- 음주운전 습관, 음주운전 적발경험은 음주운전 의도에 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다.

함 의

전국적 표집이 아닌 제한적 표집의 한계를 지님. 표집 대상의 조직적 연구의 필요성을 제기하며 규범의식과 같은 심리적 특성에 대한 이해가 필요할 것으로 보인다.

한덕웅, 이민규 (2001). 계획된 행동이론에 의한 음주운전 행동의 설명. 『한국심리학회지:사회와 성격』, 15권 2호

개 요

음주운전의 행동의도와 행동을 합리적 행위이론, 계획된 행동이론과 이 이론에 대한 비판적 대안모형을 바탕으로 검증한 논문.

대 상

서울, 부산, 경기, 강원, 충남, 전북, 전남, 경남, 경북, 인천 및 대전 지역의 자가용 운전자 548명 중 411명이 유효

선행연구

계획된 행동 이론(Fishbein, Ajzen, 1975): 의도적 행동의 근접관 결정 요인은 행동에 대한 태도가 아니라 행동을 수행하고자 하는 의도. 행동의도는 태도와 주관적 규범이라는 두 요인에 의해 결정.

태도-행동모형(Bentler, Specker, 1979): 합리적 행위이론을 비판하면서 대안적으로 등장. 습관과 과거 행동에 대한 변수가 추가 됨

변 수

음주운전 행동에 대한 태도, 음주운전에 대한 주관적 규범, 음주운전에 대한 지각된 통제력, 음주운전 의도, 현재 음주운전 행동, 음주운전 습관, 과거 음주운전 행동, 음주운전을 하지 않아야 한다는 지각적 도덕적 당위

결 과

- 합리적 행위이론, 계획된 행동이론, Bentler & Speckart의 모형, Triandis의 모형, 당위가 포함된 모형을 비교한 결과, 합리적 행위이론에서 제안한 행동의도에 지각된 행동통제력이나 당위 요소가 추가될 때보다 과거행동이 투입되었을 때 전체 설명량 증가분이 큰 것으로 나타났다.
- 음주운전 의도를 설명하는데 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 과거 행동 순으로 투입했을 때 추가 설명력이 상대적으로 크게 나타났다.

합 의

음주운전의 행동측정에 있어 행동의도를 포함한 선행요인을 파악하는데 시사점을 제공한다.

부록(기존 설문문항 참조 목록)

연구명	연도	설문 제목	연구 개요
음주운전 감소를 위한 효과적 정책 방안	2009	음주운전에 대한 건조사-운전자용(명묘희, 최미선) & 전문가용	음주운전으로 인한 교통사고가 증가하고 있으며, 이에 대한 새로운 접근과 대안이 요구되고 있다. 본 연구는 처벌 중심으로 되어 있는 음주운전 감소대책의 효과성에 대해 의문을 제기하며 음주운전 제재효과에 대한 선행연구와 외국의 사례, 음주운전 제재 효과 및 효과적 예방대책에 대한 의견 조사 결과 등을 토대로 음주운전을 감소시킬 수 있는 효과적인 정책방안을 제시하고자 한다.
음주운전의 심리 사회적 결정요인과 대책 연구 2	2009	음주운전에 관한 운전자운전 행동 및 의견에 관한 연구 (류준범)	본 연구는 음주운전으로 면허가 정지되거나 취소된 운전자들을 대상으로 상습 음주운전자의 심리 사회적 결정요인을 밝히고, 국내 교통안전 교육실정에 적합한 교육 및 치료 프로그램 개발하고자 한다.
음주운전의 심리 사회적 결정요인과 대책 연구 1	2008	운전자 행동 및 의견 조사 (강수철, 류준범)	이 연구는 음주운전에 영향을 미치는 심리 사회적 결정요인과 음주운전 관련 규제에도 불구하고 지속적으로 술을 마시고 운전하는 행위를 교통경제학적 측면에서 살펴보았다. 본 연구의 기대효과는 음주운전 교육 또는 예방프로그램의 이론적 기반을 만들고, 혈중알콜농도에 따른 운전자 행동 분석을 통해 음주운전 규제 관련 정책의 과학적 기반을 마련하는 것이다.
음주운전 예방정책에 관한 연구: 외국 사례와 유발요인 분석을 중심으로	2008	음주운전 예방정책에 대한 설문조사 (이규환, 김상구)	음주운전에 대한 법적 처벌을 강하게 하여 공포심을 유발하는 억제 정책에서 벗어나 사전 예방적 차원에서 접근하고자 하고, 그러기 위해 음주운전의 유발요인을 종합적으로 규명하고, 효과적 예방정책을 제시하고자 한다.
규제정책의 순응 및 불응요인에 관한 실증적 연구: 음주운전 규제를 중심으로	2007	음주운전에 관한 설문지 (박원범, 배병룡)	음주운전으로 인한 교통사고를 예방하기 위한 규제 대상자의 순응 및 불응에 대한 연구를 통해 정책적 시사점 및 함의를 제시하고자 한다.

연구명	연도	설문 제목	연구 개요
운전면허 행정처분기준 개선 연구	2006	운전면허행정 처분제도개선에 대한의견조사-운전자용 (경찰청, 도로교통안전관리공단)	음주운전의 억제에 있어서 개인 스스로의 통제는 중요한 문제이며 이와 관련된 요인을 파악하려는 노력이 필요하다. 국내의 음주운전 연구는 실무적 관점에만 치우쳐 자가 운전자들을 대상으로 한 음주운전 실태 파악은 소홀하였다. 이 연구는 자가운전자들의 음주운전 실태를 살펴보고 음주운전을 억제할 수 있는 방안을 모색하는데 목적이 있다.
		도로교통법령 위반의위험성에 대한의견조사-운전자용	
		운전면허행정 처분제도개선에 대한의견조사-전문가용	
음주운전 중 운전행동에 미치는 영향에 관한 연구-운전면허취소자 및 정지대상자를 중심으로	2005	음주운전자의 운전행동에 대한설문지 (최충신)	음주운전이나 음주교통사고는 사회 전반에 지대한 영향을 미치고 있는 문제임에도 불구하고 똑같은 문제가 되풀이 되어도 이를 줄이기 위한 예산확보나 음주운전자를 위한 재활센터 한 곳도 없는 것이 현실이다. 본 연구는 실제 음주운전 경험이 있 운전자와 음주운전으로 교통사고를 경험하여 가해자가 되어 본 운전자를 대상으로 그 문제점과 개선방안을 도출하여 최종적으로 음주운전자의 재발방지를 위한 법률 제정 및 개정까지 제안하는데 목적이 있다.
음주운전 실태에 관한 연구	2004	음주운전실태에 관한연구 (전영실)	음주운전의 억제에 있어서 개인 스스로의 통제는 중요한 문제이며 이와 관련된 요인을 파악하려는 노력이 필요하다. 국내의 음주운전 연구는 실무적 관점에만 치우쳐 자가 운전자들을 대상으로 한 음주운전 실태 파악은 소홀하였다. 이 연구는 자가운전자들의 음주운전 실태를 살펴보고 음주운전을 억제할 수 있는 방안을 모색하는데 목적이 있다.

설문조사문항개발

접근문	음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가 2010. 8			
<p>안녕하세요? 여기는 서울 서초구 잠원동 46-3에 위치한 여론조사 전문 기관인 리서치 앤 리서치입니다. 금번에 저희 연구소에서는 음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가를 위하여 여론조사를 실시하게 되었습니다. 바쁘시더라도 잠시만 시간을 내어 솔직히 답해 주시면 입법평가연구사업에 많은 도움이 될 것입니다. 선생님의 응답은 통계법에 의해 엄격히 보호됩니다.</p>				
<p>SQ1. 선생님은 평균적으로 1주일에 몇 번 정도 운전을 하십니까? ① 운전 안함(면접중단) ② 1회 ③ 2회 ④ 3회 ⑤ 4회 ⑥ 5회 이상</p>				
<p>SQ2. 거주지 ① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 충북 ⑪ 충남 ⑫ 전북 ⑬ 전남 ⑭ 경북 ⑮ 경남 ⑯ 제주</p>				
<p>SQ3. 성별(목소리로 판단할 것!) ① 남자 ② 여자</p>				
<p>SQ4. 선생님의 연령은 만으로 어떻게 되십니까? (만 19세 미만 면접중단) ① 19-29세 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 이상</p>				

<음주운전 경험>

1. 지난 1년간 소주 2잔 혹은 맥주 500cc를 마신 후 운전한 적이 몇 번 있습니까? 있다면 몇 회입니까?
 ① 없다(☞ Q03번으로) ② 있다면 몇 회()
 ③ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답(☞ Q03번으로)
2. 술 마시고 운전을 하게 된 계기는 무엇입니까? 가장 중요한 것부터 2가지만 말씀해 주십시오.
 ① 습관적으로 운전하였음 ② 본인 생각에 안취했다고 생각해서
 ③ 이동거리가 짧아서 ④ 음주운전 단속 시간이나 지역이 아니라서
 ⑤ 급박한 상황이 생겨서 ⑥ 택시나 대리 비용이 아까워서
 ⑦ 다음날 꼭 차가 필요해서 ⑧ (☞ 불러주지 말 것!) 기타

⑨ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

3. 술 마시고 운전하여 귀가할 때의 만족도를 100% 기준으로 몇 %라고 생각하십니까?()
4. 지난 1년간 술 마시고 운전한 경우 음주 단속에 걸린 경험이 몇 번 있습니까?
① 없다 ② 1번 ③ 2번 ④ 3번 이상
⑤ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

<현행 단속, 행정처분 인지>

- 5-1. 혈중 알콜농도 0.05%~0.1%로 음주운전 적발시 100일간 면허정지인 것을 알고 계십니까?
① 알고 있다 ② 모르고 있다
- 5-2. 혈중 알콜농도 0.1% 이상시에는 면허취소가 된다는 사실을 알고 계십니까?
① 알고 있다 ② 모르고 있다

<적발시 애로점>

6. 음주운전으로 적발 되었을 때 가장 걱정되는 것은 무엇입니까? 가장 걱정되는 것부터 순서대로 2가지를 말씀해 주십시오. (R)
① 징역형등의 육체적 구금 ② 벌금형 등의 경제적 부담
③ 운전면허 정지 또는 취소 ④ 주변의 비난
⑤ 체면이나 지위 손상 ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답
7. 술 마시고 운전할 경우 가장 걱정되는 것은 무엇입니까? 가장 걱정되는 것부터 순서대로 2가지를 말씀해 주십시오.(R)
① 징역형등의 육체적 구금 ② 벌금형 등의 경제적 부담
③ 운전면허 정지 또는 취소 ④ 주변의 비난
⑤ 체면이나 지위 손상 ⑥ 상해나 사망 위험성

⑦ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

<음주운전 위험인식>

8. 일반적으로 음주 운전 시 사고의 위험성이 얼마라고 생각하십니까?
100% 기준으로 말씀해 주시기 바랍니다.
()

<음주운전 의도>

※ 다음 상황에서 답을 5점 만점으로 대답해 주시기 바랍니다.

9. 대리운전이나 택시 비용이 아깝기 때문에 술 마시더라도 운전할 것이다.

전혀 그렇지 않다		보통		매우 그렇다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답/해당없음

10. 다른 교통수단을 이용하기 불편하거나 용의하지 않기 때문에 술 마시더라도 운전할 것이다.

전혀 그렇지 않다		보통		매우 그렇다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답/해당없음

11. 단속이나 경찰이 없으면 술 마시더라도 운전할 것이다.

전혀 그렇지 않다		보통		매우 그렇다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답/해당없음

12. 음주량이 많지 않으면 운전할 것이다.

전혀 그렇지 않다		보통		매우 그렇다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답/해당없음

<행정심판 제도>

13. 선생님께서는 음주운전으로 처벌받은 자를 대상으로 하는 행정심판 제도에 대해 알고 계십니까?

- ① 행정심판제도 내용까지 알고 있다
- ② 행정심판제도 이름 정도 들어봤다 ③ 모른다

14. 그렇다면 음주운전으로 처벌받은 후 행정심판제도를 통한 운전면허 정지나 취소처분을 경감시켜주는 구제책에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

- ① 매우 취지가 부적절한 제도이다
- ② 대체로 취지가 부적절한 제도이다
- ③ 보통이다
- ④ 대체로 취지가 적절한 제도이다
- ⑤ 매우 취지가 적절한 제도이다
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

<목표의 정당성>

15. 음주운전 단속은 사고 예방을 위해 꼭 필요하다고 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

16. 음주운전에 대한 처벌이 꼭 필요하다고 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

<처벌의 형평성>

17. 음주 운전 처벌이 다른 교통법규위반 처벌에 비해 과하다고 생각하십니까?

전혀 과하지않다		보통		매우 과하다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

<경감 내용>

18. 음주운전으로 처벌받은 생계형 운전자에 대해서 운전면허 정지나 취소처분을 경감시켜주는 것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

- ① 매우 부정적이다 ② 대체로 부정적이다 ③ 보통이다
- ④ 대체로 긍정적이다 ⑤ 매우 긍정적이다
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

<처벌기준 차등화>

19. 음주운전을 한 초보운전자에게는 현재의 행정처분(면허정지나 취소)을 그대로 적용해야 한다고 생각하십니까?

- ① 크게 가중 처벌해야 한다 ② 가중 처벌한다.
- ③ 현재와 같이 해야 한다 ④ 경감 적용한다.
- ⑤ 크게 경감 적용해야 한다. ⑥ (☞ 불러주지 말 것!)잘모름/무응답

20. 1년 사이 3회 이상 음주운전 적발된 음주운전 상습범에게 현재의 행정처분(면허정지나 취소)을 그대로 적용해야 한다고 생각하십니까?

- ① 크게 가중 처벌해야 한다 ② 가중 처벌한다.
- ③ 현재와 같이 해야 한다 ④ 경감 적용한다.
- ⑤ 크게 경감 적용해야 한다. ⑥ (☞ 불러주지 말 것!)잘모름/무응답

<낙관적 기대>

21. 술마시고 운전하여 귀가 시 음주 단속에 적발될 확률은 100% 기준으로 몇 %라고 생각하십니까? ()

22. 술마시고 운전하여 귀가 시 교통사고가 날 확률은 100% 기준으로 몇 %라고 생각하십니까? ()

<적발 확실성>

23. 현재 음주운전 단속횟수는 적당하다고 생각하십니까?

- ① 단속횟수를 크게 늘려야 한다 ② 단속횟수를 약간 늘려야 한다
- ③ 현재 수준을 유지해야 한다 ④ 단속횟수를 약간 줄여야 한다
- ⑤ 단속횟수를 크게 줄여야 한다
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!)잘모름/무응답

24. 선생님께서는 음주운전을 한다면 반드시 경찰에 적발될 것이라고 생각하십니까?

- ① 반드시 적발될 것 같다 ② 대체로 적발될 것 같다 ③ 보통이다
- ④ 대체로 적발 안 될 것 같다 ⑤ 전혀 적발 안 될 것 같다
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!)잘모름/무응답

<억제변수>

25. 선생님께서는 음주운전 해서 적발되면 바로 법적인 제재를 받을 것이라고 생각하십니까?

- ① 매우 신속하게 제재를 받을 것이다
- ② 대체로 신속하게 제재를 받을 것이다
- ③ 보통이다
- ④ 대체로 느리게 제재를 받을 것이다
- ⑤ 매우 느리게 제재를 받을 것이다
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!)잘모름/무응답

26. 선생님께서는 음주운전을 한다면 엄중한 법적 제재를 받을 것이라고 생각하십니까?

- ① 매우 엄중한 제재를 받을 것이다
- ② 대체로 엄중한 제재를 받을 것이다

- ③ 보통이다
- ④ 대체로 가벼운 제재를 받을 것이다
- ⑤ 매우 가벼운 제재를 받을 것이다
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!)잘모름/무응답

<지각된 자기통제력>

27-1. 나는 술마시고 운전해도 사고내지 않을 자신이 있다.

전혀 그렇지 않다		보통		매우 그렇다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

27-2. 나는 술마시고 운전해도 운전을 잘 할 자신이 있다.

전혀 그렇지 않다		보통		매우 그렇다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

<준거집단>

28-1. 몇 잔쯤 괜찮다고 주변에서 권유할 때 차를 운전해도 되겠지 싶을 때가 있다.

전혀 그렇지 않다		보통		매우 그렇다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

28-2. 다른 이들도 술마시고 운전하기 때문에 내가 술마시고 운전하는 것도 문제가 되지 않는다.

전혀 그렇지 않다		보통		매우 그렇다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

<단속기준 강화안>

29. 현재 혈중 알코올 농도 0.05%부터 음주단속기준에 걸립니다. 현재 이 기준을 0.03%로 낮추어 단속 기준을 강화하자는 의견에 대해서 어떻게 생각하십니까? 혈중 알코올 농도 0.05%는 개인마다 차이가 있지만 성인 기준 소주 2잔이나 맥주 500cc를 마신 경우입니다.

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

or

29. 현재 혈중 알코올 농도 0.05%부터 음주단속기준에 걸립니다. 현재 이 단속 기준을 변경한다면 혈중 알코올 농도 얼마로 바꾸는 것이 좋다고 생각하십니까? 혈중 알코올 농도 0.05%는 개인마다 차이가 있지만 성인 기준 소주 2잔이나 맥주 500cc를 마신 경우입니다.

0.01%로 단속 강화한다	0.03%로 단속 강화한다	현행 0.05% 유지	0.08%로 단속 완화한다	0.1%로 단속 완화한다.
①	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

<처벌 관련>

30. 음주 운전 단속 거부 시 면허 취소의 행정 처분을 어떻게 생각하십니까?

취소 기간을 매우 낮춰야 한다	대체로 취소 기간을 낮춰야 한다	적당하다고 생각한다	대체로 취소 기간을 높여야 한다.	취소 기간을 매우 높여야 한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

31. 면허 정지 처분 시 벌점 100점을 부가하는 것을 더 높이자는 의견에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

32. 면허 취소에 해당하는 혈중 알코올 농도 0.1% 기준을 훨씬 초과한 음주 운전자에 대한 가중 처벌에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

<기간 강화>

33. 음주운전 단속으로 인한 면허 취소 기간을 현행 1년에서 그 이상으로 연장하는 것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

34. 현행 3번의 음주 운전 단속에 걸리면 면허 취소를 하고 있습니다. 이 3번의 단속 횟수를 2번으로 줄이는 것에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

35. 음주운전 상습자의 면허 재취득 제한 기간을 현행 2년에서 3년으로 연장하는 것에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

<동승자 처벌>

36. 음주운전 차량 동승자에 대한 처벌 조항 신설을 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

<효율적 개선방안>

37. 경찰의 음주운전 단속을 효율적으로 개선하기 위한 방안으로 다음중 어떤 것이 효율적이라고 보십니까? (R)

- ① 주택가 주변에서 음주 단속한다.
- ② 유흥가 주변에서 음주 단속한다
- ③ 신호 대기중 차량에 대해 단속한다.
- ③ 정기적으로 정해진 지역에서 음주 단속한다.
- ④ 지역과 시간이 부정기적인 음주운전 단속을 강화한다
- ⑤ 음주 운전 단속 지역을 당일 공개하고 발표한다.
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 기타 ()
- ⑦ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

※ 이제 끝으로 통계처리를 위해 몇 가지 여쭙겠습니다 ※

DQ1. 선생님의 운전경력은 얼마나 되십니까?

- ① 1년 미만 ② 1~2년 사이 ③ 2~5년 사이 ④ 6~10년 사이
- ⑤ 11~20년 사이 ⑥ 21년 이상
- ⑦ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

DQ2. 지난 1년간 술을 마신 경험이 있습니까?

- ① 없다 ② 있다

DQ3. 선생님께서는 자동차를 어떠한 용도로 쓰십니까? 가장 주된 용도를 답해주시기 바랍니다.

- ① 출퇴근용 ② 주말여가용 ③ 개인용무용(쇼핑,약속)
- ④ 업무용(회사업무용, 회사택시기사, 운전비서 등)
- ⑤ 영업용(개인사업자, 개인택시기사, 개인 운송업 종사자, 트럭이용 영업 등)
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 기타
- ⑦ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

DQ4. 실례지만 학교는 어디까지 마치셨습니까?

- ① 중졸이하 ② 고졸 ③ 대재이상
- ④ (☞ 불러주지 말 것!)모름/무응답

DQ5. 선생님 댁 가족 전체의 보너스를 포함한 월평균 소득은 얼마입니까?

- ① 150만원 미만 ② 150만원~249만원 ③ 250만원~349만원
- ④ 350만원~449만원 ⑤ 450만원 이상
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!)모름/무응답