

음주운전 공식적 억제와 교통안전교육 효과: 한국과 일본을 중심으로

정 미 숙

제주대학교/도로교통공단

최 보 영[†]

제주대학교

본 연구는 한국과 일본의 음주운전 예방을 위하여 공식적 억제 효과를 비교하여 양국의 음주운전 교통사고에 미치는 영향을 분석하였다. 또한 공식적 억제의 한계를 극복하고 보완하기 위한 방법인 교통안전교육을 추가 비교하였다. 공식적 억제에 해당하는 음주운전 관련 판결형량을 분석한 결과, 일본은 음주운전 관련 법률이 강화될 때 마다 음주운전 사망자수가 급격하게 감소하였는데 이는 강력한 법 집행에 따른 공식적 억제의 효과인 것으로 나타났다. 그러나 한국은 음주운전 사망사고의 증감이 반복되고 윤창호법의 개정에도 감소가 두드러지지 않아 일본에 비해 법률강화로 인한 공식적 억제 효과가 낮은 것으로 나타났다. 또한 억제효과의 한계를 보완하기 위한 심리학적 접근의 필요성을 제시하며 양국의 교통안전교육을 비교하였다. 양국 모두 심리학적 이론을 기반으로 교통안전교육을 구성, 진행하고 있었으나 몇 가지 차이점을 보였다. 특히 음주운전 전력자 즉 상습 음주운전자에 대하여 일본보다 한국이 효과적인 교통안전교육을 제공하고 있음을 알 수 있었다. 이에 음주운전을 예방하고 상습 음주운전을 예방하기 위한 공식적 억제와 심리학적 접근에 대하여 상호보완의 중요성을 제안하였다. 마지막으로 본 연구의 제언과 한계점을 제시하였다.

주요어 : 음주운전, 억제이론, 공식적 억제, 인지행동치료, 교통안전교육

[†] 교신저자: 최보영, 제주대학교 교육학과, 제주특별자치도 제주시 제주대학로 102

Tel: 064-754-2168, E-mail: bychoi@jeju.ac.kr

This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. Copyright ©2024, The Korean Association of Psychology and Law

지난 2018년 9월 25일, 부산의 한 교차로에서 혈중알코올농도 0.181%의 만취 상태로 운전 중인 운전자가 횡단보도에서 신호를 대기하고 있던 보행자들을 충격하는 교통사고가 발생하였다. 이 사고로 인해 보행자 중 한 명은 뇌사상태에 이르렀으며 결국 그 해 11월 9일 사망하였다.¹⁾ 이 사건은 음주운전에 대한 강력한 규제의 필요성을 사회로 대두시켰고, 피해자의 이름을 딴 소위 ‘윤창호법’이 제정되었다. 이 법은 도로교통법에 대한 일부 개정을 포함하여 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률(제5조의11 위험운전치사상죄)²⁾에 따른 형량을 상향하는 내용을 담고 있다.

분명 음주운전 교통사고와 그에 따른 사회적 반향은 처벌기준의 강화를 가져왔다. 그러나 이러한 강화된 처벌기준이 실제 음주운전 가해운전자의 형사처벌에 얼마나 교화적으로 적용되며, 실제 음주운전 교통사고감소에 실질적인 역할을 하였다고 평가할 수 있을까?

*동생 잃은 첫째가 물었다
“아빠, 판사님이 30년 주셨지?”*

코로나19 사회적 거리두기가 한창이던 2020년 9월 6일, 서울 홍은동에서 음주운전자가 보도로 돌진하여 가로등을 충격, 이로 인해 보도에 서있던 6세 아동이 사망한 사건이 발생하였다. 피해자 아동의 형은 동생을 사망케 한 운전자에게 자신이 생각한 적정형량을 징역 30년으로 제시하였다. 그러나 법원은 음주운전으로 벌금형 선고 전력이 있는 이 음주운전 가해자에게 징역 8년 형이 선고하였다. 실제 국민권익위원회(2023)에 따르면 많은 국민들이 음주운전의 형량이 부족하다고 느끼고 있으며, 사법부의 판결형량에 괴리감을 경험하고 있는 것으로 나타났다.

표 1에서 제시하였듯 한국의 음주운전 사고 건수와 사망자는 분명 감소하고 있다(교통사고분석시스템TAAS, 2024). 그러나 이러한 일련의 음주운전 교통사고와 그에 대한 처벌수준으로 미루어보아 과연 ‘윤창호법’은 음주운전 예방에 효과적인가에 의문을 가지게 된다.

이에 본 연구는 한국과 일본의 음주운전 관련 법률과 주요 사고사례 그리고 판결형량을 비교 분석하여, 양국의 억제이론의 효과를 평

표 1. 한국의 음주운전 교통사고 통계(출처: 교통사고분석시스템TAAS)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
사고 (건)	26,589	24,043	24,399	19,769	19,517	19,381	15,708	17,247	14,894	15,059
사망 (명)	727	592	583	481	439	346	295	287	206	214
부상 (명)	47,711	42,772	42,880	34,423	33,364	32,952	25,961	28,063	23,653	24,261

1) 윤창호 씨 교통사고를 포함하여 본 원고에서 제시하는 모든 사고 사례의 출처는 참고문헌으로 제시하였음

2) 이하 위험운전치사상죄로 표기하였음

가하고자 한다. 특히 양국에서 시행 중인 위험운전치사상죄에 대한 입법 동기와 내용, 구성이 매우 유사하므로 해당 법률에 의한 판결 형량과 사고건수 등을 분석하는 것은 사법적 결과의 차이점을 조명하여 억제이론의 영향과 한계를 분석하는데 도움이 될 것이다. 또한 억제이론의 한계를 넘어서기 위해 양국의 심리학 기반의 교통안전교육 프로그램을 검토하여 음주운전 예방에 어떠한 영향을 미치고 있는지 분석하려고 한다. 마지막으로 양국의 억제이론과 교통안전교육의 효과와 차이점을 제시하여 양국의 효과적인 음주운전 예방방법을 제안하고자 한다.

음주운전에 대한 예방이론

음주운전 예방에 대한 이론으로는 법적인 처벌을 강조하는 범죄학 이론, 사회적 통제 이론, 중독모델, 폐해감소접근, 단기개입(Brief Intervention) 등이 있다(Donovan, Umlauf & Salzberg, 1990; Nochajski & Stasiewicz, 2006).

범죄학 이론은 범죄를 유발하는 요인과 제어하는 요인에 대하여 처벌이나 공식적 통제 즉 국가와 법이 범죄제어의 중요한 역할을 하는 것으로 정의하고 있다(신동준, 2018). 특히 국가가 공식적으로 부여하는 처벌이 실제적이고 인지적으로 위협을 느낄 수 있으면 범죄의 억제가 가능하다(박기범, 2007). 이러한 범죄학에서 제시하는 음주운전에 대한 예방 혹은 다양한 정책에 대한 이론 중 억제이론이 현재 가장 유용하게 사용되고 있다(양시훈, 2011). 특히 이 억제이론은 음주운전으로 인한 피해 및 엄격한 처벌을 바탕으로 음주운전의 정책과 처벌의 중요성을 지지하는 매우 중요한 이

론이다(Yu, 1994, 松村良之, 2017).

억제이론(Deterrence Theory)은 개인이 특정 상황에서 발생하는 비용과 이익을 근거로 자신의 행동을 선택할 수 있다는 이론이다(Nochajski & Stasiewicz, 2006). 따라서 특정 행동에 대한 처벌이 하나의 비용으로서 작용하여, 확실하고 신속하며 그 결과가 엄하다면 해당 행동을 해서 얻는 이익보다 비용이 크다고 판단하여 문제행동을 기피하게 되는 것이다(양시훈, 2011; Nochajski & Stasiewicz, 2006).

즉 처벌의 확실성과 엄중함은 법규위반이 단속이 될 가능성이 높은 경우, 그리고 실제 그에 대한 법적 제재 강도가 강한 경우 결국 자신이 책임져야 할 비용이라고 하는 음주운전이라는 법규위반 행위를 선택하지 않는다는 것이다(Becker, 1968; 김연수, 2016에서 재인용).

억제이론은 공식적, 비공식적 억제로 나눌 수 있다. 공식적 억제(formal deterrence)란 음주운전자에게 적용되는 형사처벌과 면허행정처분 등과 같이 당사자의 신상에 대한 직접적인 처벌을 의미한다. 비공식적인 억제(informal deterrence)는 가족과 친구의 비난, 명예훼손, 대인관계손실 등을 포함하며, 이 또한 음주운전을 결정하는 중요한 요인이 될 수 있다(기광도, 2010; Grasmick & Bursik, 1990; Williams & Hawkins, 1986).

비공식적 억제와 비슷한 맥락인 사회적 통제이론은 도덕적 규범과 사회적 지원을 통한 행동 조절의 효과를 설명한다. 이 사회적 통제이론의 중요한 요소는 수치심과 죄책감이다(Grasmick & Bursik, 1990; Nochajski & Stasiewicz, 2006; 김연수, 2016; 이순래, 박철현, 1997). 다시 말해 사회와 개인이 음주운전을 용인하는 태도를 취한다면, 음주운전 관련 행동변화를 기대하기 어려울 것이다. 따라서 사회적 규범

의 변화를 통해 개인의 행동규범을 변화시키는 방법으로 음주운전을 억제할 수 있다. 이러한 사회적 통제의 대표적인 사례로는 1980년대 미국에서 시작된 음주운전에 반대하는 어머니(MADD)와 같은 시민단체의 활동이 있다. 이 단체들은 음주운전에 대한 사회적 인식을 변화시켜 음주운전을 사회적 문제로 부각시키고, 이를 통해 사회적 규범을 변화시키는 데 중요한 역할을 하였다(Nochajski & Stasiewicz, 2006).

중독이론과 계획된 행동이론도 음주운전 예방의 주요이론 중 하나이다. 중독이론 중 Marlatt과 Gordon(1985)에 의해 제안된 인지행동적 모델은 환경적 상황, 스트레스, 대처기술, 자기효능감 등이 음주운전 결정에 중요한 영향을 미친다고 보았다. 이러한 관점에서 Prochaska과 DiClemente(1992)는 문제행동 변화 전략, 즉 변화의 단계(Stages of Change)를 중심으로 한 행동 변화 전략과 강화 방안을 음주운전 재발방지에 적용하고 있다(Nochajski & Stasiewicz, 2005; Nochajski, Stasiewicz, & Gonzales 2000). 특히 주요전략 중 하나인 동기강화(Motivational interviewing, MI)는 행동변화를 촉진하는데 중점을 두고 있으며, 개인이 자신의 행동에 주체적으로 책임을 지고 변화를 추구하도록 돕는 방식으로 음주운전과 같은 문제행동 방지에 매우 효과적이라고 알려져 있다(Miller& Rollnick, 2002).

음주문제에 대한 피해감소접근은 음주가 사회전반에 걸쳐 사용자와 그 주변인에게 끼치는 피해에 대하여 국가와 세계기구가 알코올에 대한 규제를 통해 제어하는 일종의 정책적 맥락에서 접근하는 방식이다(김광기, 2008). 따라서 피해감소접근은 정부주도의 정책과정으로 알코올의 소비 관리, 음주문화 변화, 법령

의 정비, 관련 데이터 수집 및 관리 등으로 문제음주를 예방하기 위한 시스템을 마련하는 것이다(김광기, 2003). 특히 음주운전 관련 공익광고, 홍보, 캠페인과 같은 음주의 폐해에 대해 예방적 차원의 활동을 전개하는 것이 중요하다(Quatremère, Guignard, Cogordan, Andler, Gallopel-Morvan, & Nguyen-Thanh, 2023; Anderson et al., 2018). 이러한 사회적 공익활동 외에도 박성수(2011)은 심각한 문제음주 즉 음주운전 교통사고자, 강력범죄자에 대해서는 형사사법기관 즉 정부의 치료적 개입도 필요하다고 하였다.

단기개입은 문제음주와 음주운전 예방에 있어 다양한 기관에서 효과적으로 활용할 수 있는 대표적인 이론이다(Utter et al., 2014). 단기개입의 목표는 음주운전에 대한 정보제공, 질문에 대한 피드백과 문제행동의 대안 제공으로 운전자의 의식을 제고하는 것이다(Bagnardi, Sorini, Disalvatore, Assi, Corrao & Stefani, 2011; Holder, 2000). 특히 단기간에 제공 가능하다는 특성에 따라 의료현장, 사법부, 교육, 지역사회 등 다양한 장소에서 시행될 수 있으며, 대상자의 연령, 학력과 같은 사회경제적 위치에 유연하게 대응하며 개입회기 및 시간구성이 자유로워 현장에서 쉽게 시행하고 있다(오경수, 2020).

단기개입은 법률 강화로 인한 단순한 처벌 외에도 적절한 보상도 효과를 높이는 중요한 요인으로 알려져 있다(Kok et al., 2015). 이에 따라 피해감소접근과 병행되기도 하는데 음주운전 단속 경찰의 음주운전 예방교육, 지역사회의 음주운전 예방 캠페인 등이 단기개입의 정보제공 역할을 하며 규범을 만드는 효과적인 방법이기도 하다(Beadnell, Nason, Stafford & Rosengren, 2012; Treno, Gruenewald, Lee &

Remer, 2007). 단기개입이 더욱 효과적이기 위해서 개입의 시기가 조기에야 하며, 최근 변화하고 있는 정보전달 매체를 활용하여 웹 기반 프로그램을 활용하는 방법도 필요하다(강경화, 2018).

이와 같이 음주운전 예방을 위한 다양한 이론을 종합하면, 엄격한 처벌과 심리적 접근이 통합적으로 이루어질 때 음주운전의 예방에 가장 효과적일 것으로 판단된다. 실제 많은 연구에서 음주운전의 공식적 억제와 함께 맞춤형 교육훈련의 통합적인 접근을 제안하였다(Hubicka, Laurell, & Bergman, 2008; Miller, Curtis, Sønderlund, Day, & Droste, 2015; 김상균, 2001; 박용수, 2017; 최철호, 2011).

한·일 음주운전 관련 법률과 억제효과

한국과 일본은 음주운전 교통사고와 관련된 법률의 구조가 유사하기 때문에, 법률과 형량의 비교연구 등 양국의 비교연구가 활발하게 이루어지고 있다(김연주, 2017; 박용수, 2017). 특히 한국의 운창호법은 일본의 위험운전치사상죄를 모델로 삼았기 때문에, 양국 간 비교는 해당 법률의 억제효과를 분석하는데 타당할 것이다(손지선, 2017). 이에 본 연구에서는 양국의 음주운전 관련 법률 제정 과정과 그 과정에 영향을 미친 대표사건, 그리고 선고형량 분석을 통해 음주운전에 대한 억제효과를 비교하고자 한다.

일본의 음주운전 법률

음주운전에 대한 강력한 법률이 개정된 가장 유명한 사건은 1999년 발생한 일명 토메이

고속도로 교통사고이다. 차량충격 후 발생한 화재로 유아 2명이 사망한 이 사건은 음주운전에 대한 성찰의 계기가 되었다. 당시 현장을 지나던 언론인이 촬영한 현장 동영상이 제보되면서 일본 전역이 음주운전에 대한 경각심을 가지게 된 사건이다. 관련 법률에 따라 가해운전자는 업무상 과실치사상죄에 해당, 징역 4년을 선고받게 되면서 판결형량에 대한 비판이 제기되었다. 이듬해 2000년, 코이케대 교에서 경찰의 검문을 피해 과속으로 도주하던 음주운전자가 보도를 통행하던 20대 2명을 충격하여 사망케 한 사건이 발생하였다. 해당 사건의 가해운전자 또한 업무상 과실치사상죄로 징역 5년 6개월을 선고받았다. 이 사건은 토메이고속도로 교통사고와 함께 음주운전에 대한 처벌 강화를 촉구하는 사회운동의 계기가 되었다(川本哲郎, 2020).

이 사건을 계기로 2001년 위험운전치사상죄³⁾가 형법 상 독립적인 특별법으로 신설되어, 사람을 다치게 한 경우 10년 이하의 징역, 사망에 이르게 한 경우는 1년 이상 20년 이하의 유기징역에 처하도록 법이 강화되었다.⁴⁾ 이어 2002년 음주운전에 대한 운전면허 처분이 강화되어 복수의 도로교통법 위반 시 음주운전인 경우엔 가중벌점이 부과되며, 면허 취소 결격 기간도 3년에서 최대 10년으로 늘어났다.

2006년 후쿠오카 우미노나카미치 대교에서

3) 본 논문의 일본 법령은 세계법제정보센터에서 검색하여 기술하였음

4) 2005년 일본 형법의 유기징역 상한이 상향됨에 따라 위험운전치사상죄가 개정되어 치사의 대해 15년 이하의 징역, 치사에 대해 1년 이상의 유기징역(최고 20년, 가중에 의해 최고 30년)이 되었다.

발생한 음주운전 교통사고가 다시 사회적 파장을 일으켰다. 후쿠오카시 공무원의 음주운전으로 피해차량의 해양추락사고가 발생, 일가족 5명 중 자녀 3명이 사망하는 비극이 발생했다. 사망한 피해자 4세, 3세 그리고 1세의 영유아였으며, 사고 당시 가해운전자가 구조활동 없이 도주를 시도하며 음주운전 사실을 은폐하려는 정황이 드러나면서 사회적 공분을 샀다. 또한 사고 당시 음주운전을 은폐하기 위해 도움을 준 동승자들의 문제가 드러나면서 음주운전 법률 개정의 필요성이 다시 한번 강조되었다. 이에 2007년 업무상과실치사상죄를 개정하여 사륜자동차 뿐 아니라 이륜차(오토바이)에 대해서도 적용범위를 확대하고, 술을 마신 상태인 것은 인지하고도 차량이나 주류를 제공하거나 동승한 경우에 대한 금지 및 벌칙 신설되었다. 그리고 2013년 위험운전치사상죄가 형법에서 자동차운전사상처벌법(自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律)으로 이관되어 시행되고 있다.

한국의 음주운전 법률

1962년 도로교통법이 제정되면서 음주운전의 금지규정이 명시되고, 1982년 교통사고처리특례법 제정으로 음주운전 교통사고 시 5년 이하의 금고 또는 500만 원이하의 벌금형에 처하는 형사처벌이 신설되었다. 1986년, 법률의 형이 5년 이하의 금고 또는 2천만 원 이하의 벌금형으로 강화되었지만 음주운전 사망자수가 감소하지 않자. 2001년 상습 음주운전자의 처벌을 강화하는 ‘3진 아웃제도’가 도입되었다.⁵⁾

5) 본 논문의 한국 법령은 법제처에서 검색하여 기술하였음

그럼에도 불구하고 지속적으로 발생하는 음주운전을 예방하기 위해 2007년 12월 일본의 법률을 모델로 한 위험운전치사상죄가 신설되어 음주운전에 대한 형사적 책임을 강화하였다(김잔디, 2016). 이에 따라 음주운전으로 사람을 다치게 하였을 경우 10년 이하의 징역 또는 500~3,000만 원 이하의 벌금에 처하게 되며, 사망하였을 경우 1년 이상의 유기징역에 처하게 되었다.

2018년 9월 부산에서 발생한 음주운전 사고는 한국 사회에 큰 반향을 일으켰는데, 음주운전자의 차량이 횡단보도를 지나가던 행인 2명을 충격하여 한 명이 사망, 한 명이 부상당한 사고였다. 가해운전자의 혈중알코올농도는 0.181%였으며, 피해자인 윤창호씨는 사고의 충격으로 뇌사상태에 빠진 후 46일 뒤에 사망하였다. 윤창호씨의 지인과 가족은 당시 청와대 국민청원으로 음주운전에 대한 관대한 사회적 분위기와 이에 편승한 양형기준의 문제점을 제기하고 관련된 처벌과 실질적인 형량 부여를 요구하였다. 이 사건을 계기로 일명 ‘윤창호법’, 즉 2018년 위험운전치사상죄를 개정하여, 사람을 다치게 하였을 경우 1년 이상 15년 이하의 징역 또는 1천 만원, 사망하였을 경우 무기 또는 3년 이상의 징역으로 처벌 기준을 강화하였다. 또한 윤창호법 후속조치로 도로교통법이 개정되어 음주운전 기준이 혈중알코올농도 0.05%에서 0.03%로, 만취운전의 기준이 0.1%에서 0.08%로 하향 조정되었다.

한·일 음주운전 억제효과 비교

그렇다면 음주운전 예방을 위한 양국의 관련 법 개정은 음주운전에 대한 억제효과를 보였을까? 연도별 양국의 음주운전 교통사고로

인한 사망자 수와 사망사고 감소구간을 세션별로 설정하여 살펴보았다. 음주운전 사망자 수 통계는 한국의 경우 교통사고분석시스템(TAAS)에서, 일본은 일본 경찰청 교통안전 통계를 활용하였다. 감소구간설정을 위하여 사망사고 수치를 엑셀 프로그램을 활용하여 그래프로 표시하였다. 주요 감소구간에 대하여 白石洋一와 萩田賢司(2006)의 연구논문의 그림(Fig. 1 全事故と飲酒運転事故件数)을 참고하여 연구자가 총 5구간을 설정하였다. 상세한 그래프와 통계수치, 그리고 감소구간에 대하여 그림 1에 제시하였다.

2003년 이전에는 일본이 한국보다 많은 사망자가 발생하였으나, 그 이후로는 한국에서 지속적으로 더 많은 사망자가 발생하고 있음을 알 수 있다. 일본의 인구수가 한국의 2배인 것을 고려하면, 한국의 음주운전으로 인한 인명피해는 심각한 수준이라 볼 수 있다. 또한 한국은 감소와 증가가 번갈아 가면서 나타나고 있지만 일본은 지속적인 감소형태를 보이고 있다.

일본에서는 음주운전 사망사고가 급격히 감소한 구간이 두 번 있는데, 이는 각각 음주운전 관련 법률이 강화된 연도와 일치한다. [가]구간은 일본에서 음주운전에 대한 경각심을 높인 대표적인 두 건의 교통사고 발생 후 위험운전치사상죄의 신설이 된 시기로, 해당 시기인 2001년부터 2003년까지 음주운전 사망자가 34.4% 감소하였다. [나]구간은 2005년 유기징역 상한이 상향되었고, 2006년 후쿠오카 교통사고가 발생, 2007년 동승자 처벌 등 도로교통법이 개정된 시기로, 이 시기의 음주운전 사망자는 50% 감소하여 공식적 억제의 효과가 두드러졌다고 평가된다(谷口俊治, 2007). 일본의 음주운전으로 인한 교통사고 사망률 관찰 및 예측에 관한 연구에서도 관련된 공식적 억제의 효과의 유효성이 입증되었다(Nagata, Setoguchi, Hemenway & Perry, 2008; 白石洋一 & 萩田賢司, 2006).

이에 비해 한국은 음주운전 사망사고가 전반적으로 감소하고 있으나, 구간별로 감소와 증가가 번갈아 가면서 나타나는 경향을 보였

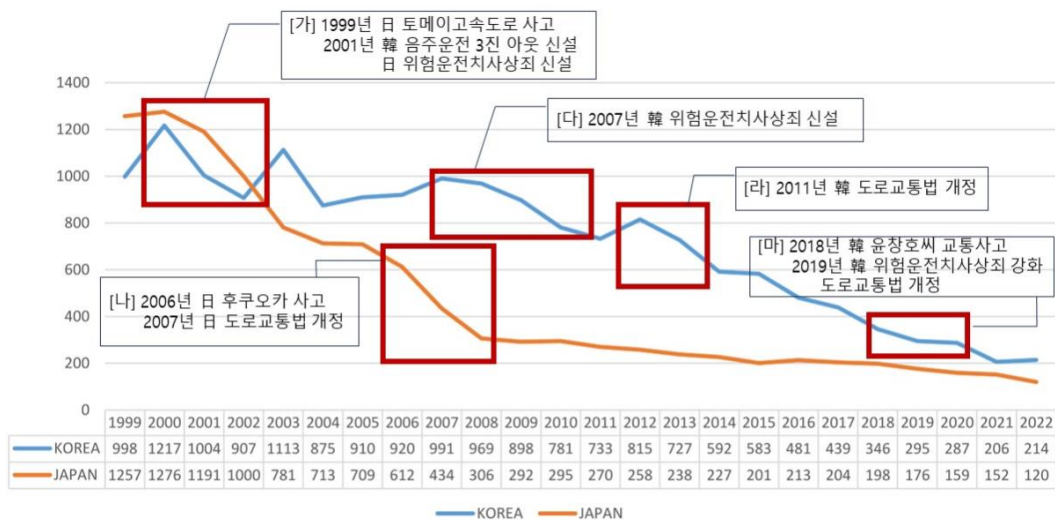


그림 1. 한국과 일본의 음주운전 교통사고 사망자 수와 주요 법률 개정 시기

다. [가]구간은 음주운전 3진아웃 제도의 도입으로 상습 음주운전에 대한 법률적 처벌이 처음으로 시도된 시기로, 2000년부터 2002년 사이 음주운전 사망자는 25.5% 감소하였다. [다]구간은 음주운전 교통사고에 대해 ‘교통사고 처리특례법’상 처벌규정은 미약하다고 판단, 위험운전치사상죄가 신설되고, 음주운전 인명피해 사고의 형이 징역형으로 강화된 시기이다. 해당 기간은 2007년부터 2011년까지로, 이 시기 동안 음주운전 사망자수는 4년간 총 26%가 감소했다. 이후 [라]구간은 도로교통개정으로 음주운전 횡수와 혈중알코올농도에 따라 처벌을 세분화하고 하한선을 두어 음주운전자에 대한 처벌을 강화한 시기이다. 그러나 운창호씨 교통사고의 발생 및 이로 인한 운창호법의 개정 및 시행이 있었던 [마]구간의 음주운전 사망사고 감소는 두드러지지 않았다.

한·일 음주운전 주요 선고 사례 및 판결 형량 분석

이에 본 연구에서는 한국과 일본에서 발생한 대표적인 음주운전 교통사고 사례를 통해 공식적 억제 차이를 분석하였다. 특히 사건의 개요가 비슷한 두 건의 사례와 양국에서의 주요 판결 형량을 비교함으로써, 음주운전에 대한 법적 대응의 차이점을 조명하였다.

첫 번째 사례는 2015년 6월 일본 홋카이도에서 발생한 사건으로, 음주 및 난폭운전으로 인해 일가족 5명 중 4명이 사망하고 1명이 중상을 입은 사건이다. 가해운전자 2명은 양형부당 무죄를 주장했지만 각각 징역 23년형이 선고되었다. 2016년 6월 한국 인천 청라지구에의 한 교차로에서 신호대기 중이던 차량을 추돌하여 일가족 4명 중 5세 아동을 비롯해 3명

이 사망, 1명이 부상당한 음주운전 교통사고가 발생하였다. 가해운전자는 만취운전, 과속운전으로 1심에서 징역 4년형이 선고되었다. 이후 가해운전자와 검찰이 항소하여 최종 징역 5년으로 선고가 확정되었다. 두 사례를 비교한 바, 음주운전으로 인한 인명피해가 크고 음주외의 법규위반 행위가 있는 교통사고였으나 한국과 일본 사이에는 처벌의 간극이 크다는 것을 확인할 수 있었다.

두 번째 사례는 어린이 보호구역에서의 음주운전으로 2021년 6월 일본 치바현의 한 초등학교 음주운전차량이 돌진하여 초등학교 2명이 사망하는 사건이 발생하였다. 해당 운전자는 이듬해 징역 14년을 선고받았다. 해당 사건과 유사한 한국 음주운전 교통사고는 2022년 12월 한국 서울 강남구의 한 스쿨존에서 발생한 사고이다. 초등학교 앞 스쿨존에서 하교하던 초등학교생을 음주운전자가 충격하였고, 운전자는 그대로 자리를 이탈하여 40초 후 다시 사고장소로 돌아왔던 사건이었다. 2023년 2심까지 진행된 이 사건의 1심에서 검찰은 징역 20년을 구형하였지만 1심은 징역 7년을, 2심은 운전자의 건강상태를 고려하여 징역 5년을 선고하였다. 어린이 보호구역이라는 특수한 장소에서 발생한 사건임에도 불구하고, 역시 한국과 일본의 선고형량에 큰 차이가 있는 것으로 나타났다.

특정 사례만으로 한국의 음주운전 선고형량이 낮다고 보기 어려우므로 실제 음주운전처벌이 강화된 시기의 판결 형량을 살펴보았다. 양국 모두 음주운전의 경각심을 가지고 신설된 위험운전치사상죄 신설과 도로교통법이 개정된 시기까지를 한정하여 판결 형량을 조사하였다. 한국은 위험운전치사상죄가 신설된 2007년 이듬해인 2008년부터 2014년까지, 대한

민국 법원 인터넷 사이트에서 판결서 열람으로 관련 법령 ‘특정범죄가중처벌법’, 검색어 ‘사망’으로 7년의 기간 동안 검색하여 나온 사건 건수와 연도별 선고형량을 분석하였다.

일본도 동일하게 위험운전치사상죄가 신설된 2001년 이듬해인 2002년부터 2008년까지 7년간의 치사사건 선고 형량을 분석하였다. 한국과 같이 개별 사건을 열람할 수는 없었으나 일본 법무성 법제심의회(法制審議會第167回會議)의 자료를 통해 2001년부터 2011년까지 형사처벌 분포를 확인할 수 있었다.

공식적 억제의 중요한 요인인 처벌의 엄중함을 형량으로 정의하여 살펴보면 한국은 2007년부터 2014년까지 위험운전치사상죄가 신설된 이후 최고형량은 2013년의 징역 4년이였다. 이에 비해 일본의 최고형량은 2007년 징역 23년이였다. 이 형량은 현재까지 일본에서 가장 높게 선고된 형량이다. 이를 통해 처벌의 엄중함은 한국보다 일본이 강하다는 것을 알 수 있다. 자세한 상세통계는 부록으로 제시하였다.

처벌의 확실성을 집행유예로 정의하여 집행유예 비율을 살펴본바 한국은 실형 251건 중 집행유예 143건으로 약 57%의 비율로 집행유예가 선고되는 것으로 나타났다. 반면 일본은 실형 350건 중 집행유예 11건으로 약 3%의 비율로 집행유예가 선고되었다.

결국 일본은 집행유예 판결이 거의 없는 것으로 처벌의 확실성을 제고하였으나, 한국은 집행유예 선고가 절반 이상을 차지함으로써 위험운전치사상죄의 신설로 인한 억제효과가 낮은 것을 확인할 수 있다. 이와 같은 일본의 강력한 처벌은 공식적 억제로서 음주운전을 감소시키는 효과를 발생시키는 것으로 평가되며(伊藤満 & 樋口進, 2017, 真殿誠志, 2008), 구

속과 유죄판결이 일관적으로 적용되고 처벌의 심각성이 높아지면 효과적인 억제가 가능하다는 연구결과를 지지한다(Nochajski & Stasiewicz, 2006).

억제효과의 한계와 심리학적 접근의 필요성

양국의 법률개정과 이에 따른 법집행 결과를 분석한 바, 처벌의 엄중함과 확실성을 통하여 공식적 억제의 효과는 입증되었으나 억제의 지속성에 대한 문제는 여전히 논란의 대상이 되고 있다(기광도, 2010; 정철우 정진성, 2012; Nagata, Setoguchi, Hemenway & Perry, 2008; Wiliszowski, Murphy, Jones & Lacey, 1996). 특히 한국은 공식적 억제가 법률개정 당시 초기효과만이 유의한 것으로 나타났고(지연환, 2022, p.74), 집행유예와 보호관찰 명령을 받은 음주운전자에 대한 연구에서는 형사처벌만으로 음주운전의 재범 억제를 담보하기 어렵다는 결론이 도출되었다(박성수, 2007). 일본의 음주운전 예방 효과에 대한 연구에서는 만취운전자에 대한 처벌의 강화가 공식적 억제효과를 높이지 못한다는 연구결과가 제시되기도 하였다(白石洋一 & 萩田賢司, 2006). 또한 사건의 과정과 결과에 대한 경중을 고려하여 신중한 법 개정이 이루어지지 않고, 사회적 여론에 의해 급하게 이루어져 오히려 억제효과를 퇴색하게 할 수 있다는 평가도 존재한다(김연주, 2017).

이러한 공식적 억제의 한계를 보완하기 위해서 운전자 스스로의 행동과 신념의 변화를 촉진할 수 있는 활동을 병행하는 것이 필수적이다(조대경, 1995; Ditter, Elder, Shults, Sleet, Compton & Nichols, 2005; 長 徹二, 林竜也 & 猪野亜朗, 2006). 공식적 억제뿐만 아니라, 비

공식적 억제 즉 운전자의 심리적 특성을 고려하여 운전자의 규범과 같은 내적 변화를 유도하는 심리학적 접근이 음주운전 예방에 있어 중요한 역할을 할 것이다(白石洋一, 萩田賢司, 2006; 岡村和子, 2015).

다양한 선행연구에서도 음주운전자를 위한 교육은 매우 중요하며 행동변화와 유지에 있어 효과적인 방법이라 제시하였다(안희제, 강경미, 김도경, 2013; 장석용, 정현영, 백상근, 이순열, 류준범, 2013; 채규만, 류명은, 2002; 尾崎米厚, 2012). 특히 교육과 심리상담 그리고 치료는 상습 음주운전자의 재범방지에 효과적인 방법이라 하였다(Nochajski & Stasiewicz, 2006).

상습 음주운전자는 통제감의 착각과 같은 인지 왜곡 현상을 보이며, 합리화 경향이 높아, 일반적인 정보 전달 방식의 교육만으로는 예방 효과를 기대하기 어려운 특성이 있다(장석용, 박원범, 정현영, 고상권, 백상근, 2012; 박선영, 2009). 상습 음주운전자의 음주운전의 습관은 매우 다양한 원인이 존재하므로 일반적인 교육은 예방효과가 저조할 것이며, 교육과 함께 알코올에 관한 치료적 접근의 병행이 효과적일 수 있다(윤일홍, 권해수, 2021; 八尋光秀, 2011; 長徹二, 2012). 이러한 음주운전자의 심리적 특성을 고려한 교육은 공식적 억제의 한계를 보완하는데 중요한 역할을 할 것으로 볼 수 있다.

이에 따라 해외에서는 현재 일반 강의형태에서 벗어나 다양한 방법으로 구성하여 실시하고 있다. 영국은 운전자의 음주에 대한 정보제공과 위험성에 대한 그룹토론, 행동변화에 대한 전략 등을 실시하고 있다(小菅律, 岡村和子 & 藤田悟郎, 2013). 미국은 음주의존치료와 함께 문제행동 변화를 위한 행동계획 세

우기를 중요한 과제로 하는 교육 프로그램 등을 제공하고 있다(정한중, 2012). 해당 교육프로그램은 상습 음주운전자 교통안전교육은 일반적인 강의식 교육, 알코올남용에 관한 치료, 심리상담, 유가족이 직접 강사로 강연하는 VIP(Victim Impact Panel) 등으로 구성되어 있다(Nochajski & Stasiewicz, 2006).

교통안전교육의 주요 목표는 재범을 예방하기 위한 운전자의 변화이다. 음주운전에 대한 자신의 규범을 변화시키고 음주운전과 같은 위험행동을 거부할 수 있는 자기통제력 향상이 상습 음주운전의 주요 예방방법이다(Wells-Parker & Williams, 2002). 음주자에게 인지행동이론에 기반한 대처기술훈련 등을 실시한 결과 처치집단의 음주전수, 음주량, 과음 모두 감소하였다고 보고하였다(Donovan, Kivlahan, Doyle, Longabaugh & Greenfield, 2006).

한국에서 실시한 교육형태별 교육안전교육 효과분석에 관한 연구에서는 체험식, 토론식 교육이 일반적 강의식 교육에 비해 재범률이 12% 감소하여 효과가 큰 것으로 나타났다(정철우, 장명순, 2011). 음주거절 자기효능성 및 합리적-정서적-행동적 치료이론(REBT) 기반의 집단상담프로그램 실시 결과, 강의집단과 비교하여 상담 집단은 음주운전에 대한 태도, 주관적 규범, 행동 통제력 지각 및 음주운전의도가 상담 후 유의미하게 개선되었음을 보여주었다(류준범, 이세원, 김순나, 2014; Markl, 2016). 상습 음주운전자의 심리적 메커니즘에 대한 연구에서는 자기합리화의 방어기제가 높은 특성을 고려하여 집단상담 형태의 교육 및 처방이 이루어져야 할 것으로 제안하였다(장석용, 박원범, 정현영, 고상선, 백상근, 2012). 따라서 음주운전 예방을 위해 공식적 억제의 확실성과 엄중함과 함께 운전자 스스로 문제

음주 및 음주운전에 대한 경각심을 가지고 행동 변화를 이룰 수 있도록 돕는 심리학적 기반의 교통안전교육이 필수적이라 할 수 있다 (Nochajski & Stasiewicz, 2006)

이러한 선행연구를 바탕으로 한국과 일본은 음주운전자에 대한 교통안전교육⁶⁾ 수강을 의무화하고 있다. 이에 본 연구에서는 양국의 교통안전교육의 주요 내용과 차이점을 분석하여 공식적 억제의 한계를 극복하고 운전자의 변화를 도모하기 위하여 어떠한 방식으로 심리학적 접근을 고려하였는지 살펴보고자 한다.

한·일 음주운전 교통안전교육 비교

교통안전교육 기본 구성 비교

한국은 2011년 개정된 도로교통법에 따라 음주운전으로 운전면허가 정지 혹은 취소가 된 자를 구분하지 않고 5년 내 음주운전 단속 횟수에 따라 구분하여 프로그램이 제공되었다. 이후 2022년 7월 도로교통법이 추가 개정되어 5년 내 음주운전 위반이 1회인 경우 3일간 4시간 씩 총 12시간, 2회의 경우 4일간 4시간 씩 총 16시간 그리고 3회 이상인 경우 기본강의(16시간)을 이수한 후 주 1회 4시간 집단상담 프로그램을 8주 진행하여 총 32시간의 교통안전교육이 진행되고 있다.

음주전력 횟수와는 상관없이 모든 교육 시 음주운전성향검사를 진행하여 음주운전에 영향을 미치는 개인별 심리성향에 대한 이해를 돕는다. 1회 음주반은 기본 강의식 교육으로

구성되어 있고 2회 음주반은 기본 강의식 교육과 함께 음주운전 패턴과 자신만의 음주운전 예방방법 찾기 등에 대한 집단 토론식 교육이 병행하여 진행된다. 3회 이상 음주반은 인지행동치료, 명상, 동기강화 등으로 구성된 집단상담 프로그램으로 진행된다. 해당 교육의 참여자 수는 1회 음주운전자의 경우 제한하지 않고, 2회는 최대 25명, 3회 이상은 최대 12명으로 제한하고 있다.

일본은 2014년 음주운전 면허취소자의 새로운 교육과정을 마련한 이후 현재까지 총 2일간 13시간의 교육으로 진행되고 있다. 특이점은 1일차와 2일차 교육 사이 30일의 기간을 두며, 이 기간 동안 음주일기를 작성하여 이를 바탕으로 2일차 교육을 실시하는 것이다. 음주일기는 1일차 교육 시 제공하는 교재에 개인이 직접 수기로 매일 마신 술의 종류와 양, 술을 마신 장소 및 술을 마신 이유를 작성한다. 해당 자료는 2일차 교육 시 제출한 음주일기의 내용에 대하여 참여자들과 공유, 토론하게 된다.

1일차 교육은 일반 운전적성검사와 알코올 사용장애 선별 검사(Alcohol use disorders identification test:AUDIT)를 실시하여 운전 미치는 개인성격과 문제음주에 대한 토론, 알코올이 신체와 운전 미치는 영향에 대한 강의가 진행된다. 2일차 교육은 제출된 음주일기를 바탕으로 자신의 음주에 대하여 참여자와 토론한다. 위험운전에 대한 예방을 위한 강의와 해당 교육에 대한 자신의 감상문을 작성하여 제출한다. 해당 교육 참여자는 총 3명이며 1일차와 2일차 참여자는 동일함을 원칙으로 구성한다. 양국의 교통안전교육의 상세내용은 부록으로 제시하였다.

양국의 교통안전교육의 가장 큰 차이점은

6) 한국은 ‘교통안전교육’, 일본은 ‘取消処分者講習(취소처분자강습)’이라 명하나 본 연구에서는 ‘교통안전교육’으로 통일하여 지칭함

음주운전 단속 횟수에 따른 교육 프로그램이라고 할 수 있다. 일본은 음주운전의 전력의 유무와 상관없이 교육을 진행하고 있으나, 한국은 음주운전의 발생 메커니즘에 따른 상습 음주운전자의 특성을 고려한 교통안전교육 개발, 운영하고 있다(류준범, 이세원, 김순나, 2014; 장석용, 박원범, 정현영, 고상선, 백상근, 2012; 장석용, 정현영, 백상근, 이순열, 류준범, 2013).

교통안전교육 진행자 비교

한국의 교통안전교육 중 강의식 교육은 경찰청 산하 기관인 도로교통공단의 강의교수가 진행하며 3회 음주자반의 집단상담은 심리상담 혹은 임상심리 전공자로서 상담 관련 전문 자격증(국가자격증)을 소지한 도로교통공단 상담교수가 전담한다.⁷⁾ 일본은 경찰 중 운전적성검사 등의 경험이 있으며 알코올 스크리닝 테스트(AUDIT), 단기개입(Brief Intervention)과 토의 등에 대해서 전문가의 연수와 강습을 받은 자가 담당, 진행한다.⁸⁾

양국 모두 상담기법에 익숙한 자가 관련 교육을 담당하고 있으나, 한국은 관련 전공의 대학을 졸업하고 다양한 상담기법과 이론과 실제에 대한 연수 및 일정 기간의 수련을 받은 심리학 전공이나 관련 자격의 소지자가 담

당한다. 일본의 단기개입은 음주운전자의 현재 상황 파악, 알코올의 문제와 영향에 관한 정보에 대한 조언을 중심의 상담으로 프로그램 진행자가 상담전문가가 아님에 따라 프로그램의 효과가 한정적일 수 있다(Kaner, Dickinson & Beyer, 2009; 노성원, 이해국, 기선완, 2009). 이에 단기개입에 관한 전문가 연수, 교통심리학 관련 연수 등을 충분히 이수한 자에 한하여 강습지도원으로 선정되며, 2022년 이후 강습지도원의 자질향상에 관하여 연수회 등을 수시로 개최하여 심리학 전문가를 초빙하는 연수가 진행되도록 경찰청 내부 규정이 바뀌었다(日本 警察庁通達, 2022).

교통안전교육 주요 내용의 비교

한국의 3회 이상 음주운전자 집단상담 프로그램은 크게 동기강화와 행동변화 상담 프로그램이 구성되어 있다. 이는 미국 미시시피주의 음주운전자 교통안전교육의 40년에 대한 연구(Robertson, Gardner, Xu, Chi & McCluskey, 2013)에서 발표한 심리학 기반으로 변화된 교통안전교육과 유사하다.

동기강화 시간을 통하여 변화를 위한 준비, 이익과 손실을 계산하는 결정저울, 변화계획 설정 및 준비를 마치면 행동변화 시간을 통하여 실제 자신의 음주행동을 분석하고 미래의 변화 방법을 작성한다(Prochaska et al., 1994). 후반부는 변화를 지속적으로 유지하기 위한 음주거절 훈련 등 대처기술을 제시한다(이혜일, 손정락 2009). 또한 한국사회의 스트레스가 음주에 미치는 영향에 관한 연구결과를 토대로 명상, 스트레스 관리와 분노조절 등에 대한 추가 상담을 제공한다(이민규, 1993; 신원우, 2010).

7) 도로교통공단 2023년도 상반기 NCS기반 신규직원 공개채용 공고(심리상담 분야 자격증)

https://www.koroad.or.kr/synap/skin/doc.html?fn=BD_202304250730083760.pdf&rs=/upfilePath/koroadNew/synap/result/

8) 取消処分者講習実施要領の制定について(令和4年12月20日) 2. 講習指導員及び運転適性指導員 https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/menkyo/menkyo20221220_035.pdf

일본 교통안전교육의 기본원칙은 절주 등을 통한 음주행동 변화에 초점을 맞춘 것으로, 단기개입과 과제수행의 형식으로 진행된다. 특히 자신의 음주문제에 대하여 스스로 목표를 설정할 수 있도록 하고 조언과 정보제공을 해주는 단기개입을 주요하게 활용한다. 단기개입은 음주와 약물과 같은 문제 행동에 큰 효과를 보이는 간단한 개입이다(Wells-Parker, Kenne, Spratke & Williams, 2002). Wells-Parker, Bangert-Drowns, McMillen과 Williams(1995)의 메타분석 연구 결과 음주운전자에 대한 적절한 행동교정을 위한 개입은 중요한 역할을 한다고 보고하였고, 伊藤滿와 樋口進(2017)는 간단한 상담형태의 음주의 피해에 대한 정확한 정보전달은 음주문제를 감소에 효과가 있다고 하였다.

일본의 교통안전교육의 특이점인 30일간의 음주일기는 자신이 설정한 목표를 위한 자신의 행동통제력을 볼 수 있는 프로그램으로 자기효능감을 높일 수 있는 숙제 등을 제공한 상담 프로그램(Moore, Harrison, Young & Ochshorn, 2008)과 같은 결과를 기대할 수 있다.

결론적으로 한국은 장석용 외(2012)의 상습 음주운전자의 심리적 메카니즘 연구결과를 바탕으로 3회 이상의 상습 음주운전자를 선별하여 인지와 행동의 변화, 변화를 지속시키기 위한 동기강화 그리고 다양한 음주상황의 대처기술 훈련으로 구성된 집단상담프로그램을 진행한다고 요약할 수 있다. 이는 음주운전에 대한 안전교육에 있어 변화동기와 대안활동이 유의미한 효과를 거둔 선행연구(박은경, 2003)와 같은 맥락의 교육이 진행되고 있음을 알 수 있다.

그에 반해 일본은 음주에 대한 경각심을 고

취시키는 정보제공과 함께 운전자가 설정한 절주 등의 목표 달성을 위한 단기개입으로, 자기효능감을 높여 스스로 음주운전을 예방할 수 있는 동기를 제공한다. 특히 30일간의 일기작성은 음주운전자에 대한 경험적인 글쓰기와 단기개입이 알코올에 대한 지식과 행동 변화에 긍정적인 영향을 주었던 실험연구와 같은 맥락임을 알 수 있다(Scheck, Hoffmann, Proctor, & Couillou, 2013).

이렇듯 양국은 교통안전교육의 구성, 내용 등의 차이를 보였으나 어느 국가의 교통안전교육이 더욱 효과적인지 단편적으로 비교할 수는 없다. 예를 들어 사회문화적으로 개인주의 성향이 강한 서구권보다 관계주의 성향이 강한 동양권에서는 상담자는 치료자의 역할과 함께 지도편달을 위한 어른으로서의 역할도 중요하게 작용하므로 일본의 정보제공과 같은 단기개입의 효과도 한국의 집단상담 못지않을 것으로 예상할 수 있다(장성숙, 2004).

음주운전 교통안전교육의 한계와 의의

한국과 일본의 음주운전자에 대한 교통안전교육에 대하여 분석한 결과, 음주운전에 대한 인식의 변화가 행동의 변화로 연결되는 것이 매우 어렵기 때문에 운전자가 합리적인 선택으로 자신의 행동을 스스로 통제할 수 있도록 돕는 것이 음주운전 예방에 중요한 역할이라는 것을 양국 모두 인식하고 있는 것으로 나타났다(류준범, 이세원, 김순나, 2014; 岡村和子, 2015). 그럼에도 불구하고 양국의 교통안전교육은 공통적으로 몇 가지 한계를 보인다.

첫째, 해당 교육은 한국과 일본 모두 운전면허를 다시 취득하기 위한 강제성을 가지고 있다는 것이다. 비자발적인 내담자 즉 음주운

전자는 교육과 상담과정에 비협조적일 수 있다(양미진, 이영희, 2006). 또한 상담에 대한 기대감은 자발적, 비자발적인 내담자의 차이 중 하나의 요인으로서 상담에 대한 생각, 상담사와의 라포형성과 그로 인해 어떻게 행동해야 하는지를 결정하는 것을 의미하므로 해당 교육과 상담을 받고자 하는 자발성은 프로그램의 효과에 영향을 미치는 요인이 된다(최성희, 2007).

따라서 한국의 3회 이상 음주운전자에 대한 상담 프로그램에서는 동기강화를 강습 초반부에 배치하여 변화에 대한 자발적 동기를 키우고 교육과 상담에 대한 저항을 줄이도록 하였다(부록 참조). 일본 또한 AUDIT검사, 운전적성검사와 30일간의 음주일기를 작성함으로써 자신의 행동을 객관적으로 볼 수 있으며 동기를 강화시키는 방법을 사용하고 있다. 그러나 양국 모두 비자발적인 운전자가 해당 교육과 상담을 통해 인지와 행동의 변화를 경험할 수 있는지 의문을 제기할 수 있다(小菅律, 岡村和子, & 藤田悟郎). 교통안전교육은 대상자의 자발성이라는 차이로 효과가 달라질 수 있기 때문이다(박은경, 2003; 정철우, 장명순, 2011).

둘째, 상습 음주운전 예방을 위한 프로그램의 시간이다. 한국은 3회 이상 음주운전자의 집단상담 프로그램은 동기강화상담, 행동변화 관련 개입, 음주거절훈련, 스트레스와 분노 조절 프로그램 등 다양한 세부 상담프로그램이 8회 32시간 동안 진행됨을 고려한다면 다소 많은 프로그램으로 구성되어 있다고 할 수 있다. 알코올중독 집단상담에 대한 선행연구에서는 가장 큰 효과크기가 나타난 회기를 11~16회로 제시하고 있으므로 해당 집단상담 시간이 다소 부족할 수 있을 것이다(연영란, 이경순, 2012; 윤소현, 신성만, 2012).

일본은 1, 2일차 모두 동일하게 1시간 40분의 단기개입으로 진행되어 매우 짧은 시간이지만 참여자를 3명으로 한정하여 진행하기 때문에 해당 단점을 보완할 수 있다(Park, Kim & Choi, 2019). 그러나 일본은 음주운전 전력 등을 고려하지 않고 단일 교육 프로그램만 운영하고 있어 상습 음주운전자 특성을 고려한 추가적인 단기개입의 시간과 횟수의 변화를 고려해야 할 것이다(장석용, 박원범, 정현영, 고상선, 백상근, 2012). 음주운전자에 대한 질적 연구에서는 참가자들이 다양한 유형의 교통안전교육과 상담 프로그램과 반복적인 제공이 필요하다고 제안한 바, 일본도 보다 다양한 형태의 교통안전교육을 제공할 필요가 있다(Carlson, Sexton, Hammar & Reese, 2011).

셋째, 동일 집단에 대한 교육과 상담 프로그램 제공의 한계이다. 앞서 거론한 바와 같이 양국 모두 음주운전자 교통안전교육은 비용, 장소 등이 모두 법률로 정해져 있으므로 원칙적으로는 교육과 상담의 기회와 수준은 지역, 장소 등을 불문하고 동일해야 한다(小菅律, 岡村和子, & 藤田悟郎). 그러나 한국의 3회 이상 음주운전자의 집단상담의 경우 집단원들 간의 상호작용으로 인한 역동이 집단원의 변화 촉진의 핵심적인 기제임에도 불구하고(구승영, 김영근, 2019; Logren, Johanna, Ruusuvaori, Laitinen, 2017), 회기 별로 원하는 시간의 간격을 두고 수강할 수 있고 타 지역으로 이동하여 수강할 수 있는 등의 민원편의가 제공되어 참가자가 수시로 변경될 수 있어 집단역동의 형성이 어려울 수 있다.9) 이에 반해 일본은 1일차 교육의 참여자가 반드시 2일차 교육에 참여하는 것을 원칙이므로 집단원의 구성으로

9) 도로교통공단 안전운전통합민원: 특별교통안전교육 안내에 따른 교육 수강 순서 참고

인한 문제는 없을 것으로 판단된다.

이와 같은 교통안전교육이 가지고 있는 몇 가지의 한계에도 불구하고 음주운전자에 대한 교육의 효과는 오랫동안 다양한 연구에서 입증되었다. 일반적인 처벌형태의 강의식 교육의 효과부터 최근 새로운 매체의 등장으로 개발된 웹 기반의 교육, 심리학적 기반의 상담 형태의 교통안전교육까지 그 효과는 유의미하게 나타났다(정철우, 장명순, 2011; Burns, Brogan & Gall, 2022; Raymond, 1982; Markl, 2016; Treno, Gruenewald, Lee & Remer, 2007)). 따라서 운전자의 행동과 규범의 변화에 효과적인 심리학 기반의 교통안전교육은 공식적 억제의 한계를 보완하는 중요한 역할을 하는 것으로 평가할 수 있다.

결론 및 제언

본 연구는 한국과 일본의 음주운전 관련 법률, 음주운전 사고 통계, 형량과 대표적인 음주운전 사고 등을 통하여 양국의 음주운전 예방을 위한 공식적 억제와 교통안전교육의 효과를 설명하고, 차이점을 분석하여 양국이 음주운전에 효과적인 정책을 개발할 수 있는 방안을 제언하고자 하였다.

음주운전 예방이론 중 억제이론의 공식적 억제의 효과를 알아보기 위하여 법률 강화와 음주운전 사망자 통계를 분석한 결과, 일본은 음주운전에 대한 강력한 억제효과 조치 후 음주운전 사망사고가 눈에 띄게 감소한 것으로 나타났다. 그러나 한국은 일본과 비슷한 수준으로 음주운전 관련 처벌기준이 강화되었으나 해당 시기의 사망자의 급격한 감소추세는 보이지 않았다.

한국과 일본의 음주운전에 대한 법률강화와 이에 따른 형량을 분석한 결과, 처벌의 엄중성에 해당하는 선고형량은 한국이 낮으며, 처벌의 확실성인 집행유예 선고는 한국이 일본에 비해 17배가 높은 것으로 나타났다. 이러한 낮은 형량과 높은 집행유예 비율은 한국의 공식적 억제의 효과를 낮게 하는 주요 원인이라 제시한 연구결과를 지지한다(김연수, 2016; 지연환, 2022). 실제 한국의 음주운전 정책의 효과에 관한 연구에서도 전반적인 법률강화에 따른 음주운전 억제 효과가 미미하고, 특히 운창호법의 차별적인 효과는 없는 것으로 나타났다는데 이러한 현상의 원인으로는 처벌의 엄중함과 확실성의 부족이라 제시한 연구결과와 같음을 알 수 있다(김상균, 2001; 지연환, 2022).

최근 한국에서 발생한 2023년 4월 8일 어린이보호구역의 음주운전으로 1명의 어린이를 사망케 하고 3명을 다치게 한 일명 배승아양 음주운전 교통사고로 음주운전의 공식적 억제의 중요성에 대하여 사법부에서도 본격적인 논의가 시작되었다. 해당 사고 발생 직후인 4월 24일 대법원 양형위원회가 어린이 보호구역에서 음주운전으로 인한 어린이 치사상죄의 양형기준을 처음으로 제시하기에 이르렀다(한국대법원, 2023). 그러나 양형기준에 의지한 판결이 계속 된다면 음주운전 제범발생율을 낮추지 못할 것이다(김현준, 최민, 황원석, 2023). 결론적으로 한국이 일본과 같은 음주운전 사망사고의 급격한 감소를 원한다면 법률을 강화하는 것이 그치지 않고 실제 운전자에게 가해지는 처벌의 엄중함과 확실성을 제고해야 한다.

뿐만 아니라 한국과 일본의 사회문화적 차이를 고려하여 처벌의 공식적 억제를 강화하

는 방안을 마련하기를 바란다. 보수적인 일본은 갈등관계에 있어서도 수용적인 면이 한국보다 강하다(서보윤, 2006). 따라서 강력한 처벌을 사회적으로 당연히 받아들이는 문화가 있다. 반면 한국인은 자신의 의견을 피력하는 것을 중요하게 여기고(장후석, 2014), 법문화에 있어서도 주체적으로 자신의 권리를 찾고 인정을 받고 서로간의 좋은 형식으로 갈등관계를 해결하는 경우가 많다(권보원, 2020; 서보윤, 2006). 그렇기 때문에 자신의 상황에 대해 협상하는 형식의 한국의 특수한 형사소송의 관행인 형사합의를 통해 가해운전자의 형사상 책임을 합의금으로 대신하는 경우가 있다(정다해, 2012). 이러한 형사합의는 양형인자 중 감경요소에 속하게 되어 형량이 감해지는데, 재판부는 피해자와 유가족의 의사에 반하는 형사합의 등에 주의하여 형량을 선고해야 할 것이다(김자희, 방희명, 주성구; 2016). 음주운전의 처벌이 약하면 결국 그 행위에 대한 인지부조화로 인해 음주운전 재범이 높아질 수 있기 때문에(허태균, 황재원, 김재신, 2005), 음주운전 전력과 그 기간, 교통사고 당시 음주의 법규위반 행위 등을 고려하여 형 선고의 효력이 사라지는 집행유예의 지양하고 가중요소를 적극적으로 고려해야 한다.

그러나 법개정에 따른 강력한 법실행으로 인한 공식적 억제와 한국이 일본에 비해 낮다 하더라도, 한국의 음주운전 교통사고는 지속적으로 감소하고 있다. 이러한 현상은 공식적 억제 외의 음주운전자 교통안전교육의 효과로 설명할 수 있다. 음주운전 관련 수강명령대상자의 교통안전교육의 효과를 검증한 박은경(2003)의 연구에서는 음주행동 변화동기의 사전, 사후 검사 결과 교육의 효과가 유의함을 증명하였다. 운전면허행정처분을 받은 음주운

전자의 교통안전교육 효과를 분석한 정철우(2010)의 연구에서도 도로교통공단의 교육을 이수하지 않은 집단이 이수한 집단보다 재범의 확률이 30%가 높은 것으로 나타나 음주운전 예방의 교통안전교육의 효과를 유의하다 하였다. 이 외에도 2011년 도로교통법 개정으로 음주운전 전력에 따른 강의식과 심리학 기반의 상담프로그램 교육 운영에 대한 황준승과 신승예(2017)의 연구에서 해당 교통안전교육을 수료하지 않은 운전자는 음주운전 재범에 영향을 미친다는 결과가 제시되었다.

일본에서도 음주운전자의 교통안전교육의 효과에 대하여 긍정적으로 평가하고 있다(小嶋理江, 谷伊織 & 北折充隆, 2015). 그러나 음주운전 재범자의 잘못된 인식과 낮은 규범의 문제로 인하여, 상습 음주운전자에 대한 개인 규범과 인식변화를 위한 교육 프로그램의 필요성도 대두되고 있다(日本警察庁, 2008, 2009). 특히 음주운전의 위험요인들에 대한 Nishitani(2019)의 연구에서는 지역별, 개인특성별 음주운전 취약성이 다르므로 각 위험요소에 맞는 개인별 교육을 제공하는 것을 제안하였다. 예를 들어 대중교통수단이 활발하여 자가운전 필요성이 적은 대도시에 비해 대중교통환경이 열악하여 일상생활을 위한 자가운전이 많아 재범의 위험도 높을 것이다(Nishitani, 2019). 따라서 한국의 음주운전 횡수에 따른 다양한 방식의 교통안전교육을 모델로 하여 새로운 교통안전교육 프로그램의 도입을 권하는 바이다.

결론적으로 음주운전 사망사고 감소를 위해서 한국은 형사처벌의 판결형량의 상향을 고려하고 집행유예의 적용을 최소화하여 실제 집행형량을 높여야 하며, 일본은 음주운전의 횡수가 많은 운전자를 대상으로 인지 및 행동 변화를 촉진하고 교통안전교육을 강화할 필요

가 있다. 이와 함께 한국의 교통안전교육이 좀 더 효과적으로 진행되기 위해 현재 12명을 대상으로 하는 3회 이상 음주운전자의 집단상담의 크기를 작게 설계, 운영하여 비자발적 참여로 인한 문제를 해결해야 한다(최성희, 2007). 이후 점차적으로 운전자 개인이 스스로 자신의 문제행동을 인식하고 행동을 변화시킬 수 있도록 개인상담으로 진행하는 것을 권하는 바이다(Nochajski & Stasiewicz, 2006; 김상균, 2001; 박용수, 2017).

본 연구의 한계점은 다음과 같다. 음주운전 사망사고 통계 추이와 함께 공식적 억제와 교육안전교육의 효과 및 상호관계에 대하여 통계적으로 설명하지 못하였다는 것이다. 음주운전은 형사처벌과 교육 외에도 자동차보험의 자기부담금의 상향, 음주운전에 대한 홍보, 음주에 대한 사회적 인식의 변화 그리고 경찰의 강력한 단속 등 다양한 변수가 영향을 미친다(기광도, 2010; 박동균, 박은미, 2010). 따라서 공식적 억제와 교통안전교육 외 다른 요인들의 효과도 존재하므로 음주운전 교통사고 사망자 수의 감소에 미치는 영향을 모두 설명하지 못하는 한계가 있다.

최근 한국과 일본 모두 일반 음주운전은 낮아지고 있으나 재범률이 높아짐에 따라 보다 근본적인 알코올 사용에 관한 문제가 떠오르고 있다(박상호, 장석용, 2015; 伊藤満, 樋口進, 2017). 이에 음주문화에 대한 사회적 변화가 음주운전 교통사고 감소에 미치는 영향을 고려해야 한다. 음주운전과 문제음주를 윤리와 도덕성의 시각으로 보는 사회적 변화가 생김으로서 정치인, 공직자, 운동선수, 연예인 등의 음주운전에 대해 매우 비판적으로 평가하게 되었다(이상현, 정태성, 김필수, 2023; 홍성삼, 2018; 津田和之, 2021). 공인에 대한 비판

외에도 일반인의 음주운전에 대해 신상공개, 음주운전 방지장치 의무화가 필요하다는 의견이 강해졌고(국민권익위원회, 2023), 음주문화도 강압적인 음주문화가 많이 사라지고 있고 절주가 필요하다는 인식의 변화도 나타났다(마크로밀엠브레인, 2021). 이러한 국민의 음주운전에 대한 인식과 음주문화의 변화는 음주운전 교통사고에 유의한 영향을 미쳤을 것이다. 따라서 음주운전 교통사고 감소에 공식적 억제와 교통안전교육 외 다양한 홍보, 캠페인, 예방적 차원의 교통안전교육 등에 대한 효과를 함께 분석되어야 할 것이다.

또한 교통안전교육의 효과성에 대해 정확한 수치로 입증하지 못하였다. 특히 윤창호법이 개정된 이후의 한국의 3회 이상 음주운전자의 집단상담 효과측정을 위해 통계·실험집단의 비교연구나 상습 음주운전자의 추적조사 등을 통하여 실증적인 효과 분석이 추가로 요구된다. 뿐만 아니라 교육효과와 억제효과를 통합 분석하여 음주운전 교통사고 예방에 더욱 효과적인 방법과 개선해야 할 부분을 제시하여 교통안전교육의 효과에 대한 논리적인 필요에 대한 근거를 확보하길 바란다. 이러한 후속 연구를 통하여 도로교통법 개정 시 새로운 교통안전 프로그램의 재구성할 기회를 통해 양국의 프로그램을 참고하여 보다 효율적인 상습 음주운전자 예방교육을 구성할 수 있을 것이다. 미국과 같이 상담이 널리 활용되지 않은 상황에서, 한국과 일본의 비교는 양국의 상담 교육의 발전에 도움이 될 수 있을 것이다.

이러한 한계에도 불구하고 상습 음주운전자에 대한 실제 교통사고 사례와 형량 그리고 교통안전교육의 비교를 통하여 양국의 음주운전 예방 정책 수립과 교통사고 사망자 감소를

위한 다양한 대책에 대한 아이디어를 제공할 수 있는 단초가 될 것이다. 무엇보다 연구의 한계점에서 제시한 후속 연구가 진행되고 관련 데이터를 공유하여 음주운전으로부터 소중한 생명을 지키는 정책을 수립, 운영하기를 바란다.

참고문헌

- 강경화 (2018). 성인대상 알코올중독 예방 조기개입의 단기효과. *한국콘텐츠학회논문지*, 18(11), 550-561.
- 곽동화 (2023년 4월 17일). 배승아 양 사망사고 음주운전한 전직 공무원 구속총치. *KBS*. Retrieved from <https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=7653008>
- 권보원 (2020). 음주운전 처벌법이 사회규범으로 작동하기 위한 조건: 통계와 행동경제학이 주는 교훈. *법경제학연구*, 17(1), 55-136.
- 교통사고분석시스템 (2024). 도로교통공단 교통사고분석시스템, TAAS
- 구승영, 김영근 (2019). 집단상담의 치료적 요인에 관한 집단원의 지각 차원. *Korean Journal of Counseling*, 20(1), 165-190.
- 국민권익위원회 (2023). 국민 97.7%, 더 강력한 음주운전 방지 대책 필요: 음주운전 방지 대책 국민생각함 설문조사 결과 발표, 보도자료
- 기광도 (2010). 음주운전의 결정요인에 관한 분석. *한국경찰연구*, 9(2), 3-28.
- 김광기 (2003). 알코올 소비와 음주폐해 감소를 위한 사회경제적 통제: 문헌고찰. *알코올과 건강행동연구*, 4(1), 5-23.
- 김광기 (2008). 음주폐해 예방과 감소를 위한 국제적 동향과 시사점. *보건과 사회과학*, 24, 103-119.
- 김상균 (2001). 개인적 특성 및 처벌인식과 음주운전의 관계. *한국공안행정학회보*, 12, 35-52.
- 김연수 (2016). 음주운전 의도와 행동에 대한 억제요인 연구. *한국치안행정논집*, 13(3), 67-92.
- 김연주 (2017). 일본 위험운전치사상죄의 개정 현황과 그 시사점. *법학논총*, 41(3), 169-203.
- 김자희, 방희명, 주성구 (2016). 교통사고 형사합의에 대한 법적 고찰. *입법과 정책*, 8(1), 183-208.
- 김잔디 (2016). 위험운전에 대한 입법적 대응: 일본과의 비교검토를 중심으로. *형사정책연구*, 27(3), 189-214.
- 김현준, 최민, 황원석 (2023). 판결문 데이터를 통해 본 음주운전 처벌규정 변경이 불러온 변화-재범발생율과 법원 선고형 변화를 중심으로. *형사정책연구*, 34(4), 33-61.
- 노성원, 이해국, 기선완 (2009). 알코올정책의 개념과 효과성. *중독정신의학*, 13(2), 104-113.
- 류준범, 이세원, 김순나 (2014). 음주운전자 대상 단기 집단상담 프로그램 효과 연구. *교통연구*, 21(4), 119-134.
- 마크로밀엠브레인 (2021). 2021 주류 음용 U&A 및 음주문화 관련 인식 조사. (주)마크로밀엠브레인.
- 문지연 (2021년 1월 15일). 동생 잃은 첫째가 물었다. “아빠, 판사님이 30년 주셨지?”. *국민일보*. Retrieved from

- <https://www.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=0015428495>(홍은동 음주운전 사고)
- 박기범 (2007). 형사처벌의 범죄억제효과에 대한 규범논리적 고찰. *한국치안행정논집*, 4(2), 19-36.
- 박동균, 박은미 (2010). 음주운전 실태 및 유발 요인에 관한 연구. *한국치안행정논집*, 7(1), 1-17.
- 박상호, 장석용 (2015). 상습음주운전자와 단순 음주운전자 음주운전성향 비교 연구. *교통 기술과 정책*, 12(2), 29-38.
- 박선영 (2009). 음주운전과 성격과의 관계에서 인지 요인의 매개효과 검증. *한국심리학회지: 사회 및 성격*, 23, 97-113.
- 박성수 (2007). 음주교통사범 수강명령의 효과에 관한 연구. *한국공안행정학회보*, 16(3), 140-168.
- 박성수 (2011). 음주로 인한 범죄행위에 대한 강제 치료적 개입방안. *한국치안행정논집*, 7(4), 223-246.
- 박용수 (2017). 상습 음주운전자 가중처벌이 교통사고 억제효과에 미치는 영향. *한국경찰연구*, 16(3), 133-150.
- 박은경 (2003). 음주운전 수강명령교육 대상자들의 변화동기와 변화전략에 관한 연구. *국내석사학위논문 이화여자대학교 대학원*.
- 손지선 (2017). 위험운전치사상죄의 형법입법을 위한 제안-결과범의 원인에 있어서 자유로운 행위론의 적용. *형사법연구*, 29(1), 35-65.
- 신동준 (2018). 범죄학 이론의 이해와 분석. *한국범죄학*, 12(2), 73-97.
- 신원우 (2010). 심리적 취약성이 음주문제에 미치는 영향에 대한 연구: 음주동기의 매개효과를 중심으로. *사회과학연구*, 21(3), 81-105.
- 안성열, 김형선 (2018년 11월 26일). 음주운전 사망사고 ‘징역2년 공식’ 깨야. *내일신문*. Retrieved from <https://www.naeil.com/news/read/295967> (인천 청라지구 음주운전)
- 안희제, 강경미, 김도경 (2013). 운전자 심리적 요인과 음주운전 재발 가능성과의 상관관계 규명. *대한교통학회 학술대회 논문집*, 68, 112-117.
- 양시훈 (2011). 상습음주운전자들의 습관적 음주운전 행태분석. *국내석사학위논문 서울 시립대학교 일반대학원*, p.8.
- 양은경 (2023년 11월 24일). 강남 스쿨존 사고 2심서 감형, 재판부 “공탁은 매우 제한적으로만 고려”. *조선일보* Retrieved from https://www.chosun.com/national/court_law/2023/11/24/PFUL7HGN6JFZLP4DBAGKQ7AXHI/
- 오경수 (2020). 문제음주운전자 단기개입 프로그램 개발 및 효과에 관한 연구. *국내박사학위논문 청주대학교 대학원*, pp.9-51.
- 윤일홍, 권해수 (2021). 상습음주운전에 대한 뇌신경과학적 고찰. *한국공안행정학회보*, 30(4), 433-460.
- 윤창호 사건 (2023년 9월 26일). 위키백과 https://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%9C%A4%EC%B0%BD%ED%98%B8_%EC%82%AC%EA%B1%B4 (윤창호 음주운전 사고)
- 이민규 (1993). 음주행동과 관련된 심리사회적 요인. *한국심리학회지: 임상*, 12(1), 165-179.
- 이상현, 정태성, 김필수 (2023). 음주운전에 대한 대중의 인식 변화에 따른 프로스포츠 팀의 커뮤니케이션 전략: 한국프로농구리그의 사례. *한국스포츠사회학회지*, 36(1),

- pp.21-41.
- 이순래, 박철현 (1997). 음주운전의 원인에 관한 연구: 억제이론과 수취이론을 중심으로. *형사정책연구*.
- 이혜일, 손정락 (2009). 동기화 프로그램이 대학생의 알코올 기대, 금주 효능감 및 문제 음주에 미치는 효과. *스트레스研究*, 17(3), 237-245.
- 장석용, 박원범, 정현영, 고상선, 백상근 (2012). 음주운전 전력 집단별 심리적 메커니즘 차이 분석을 통한 음주운전 상습화 예방 대책 연구. *대한교통학회지*, 30(4), 107-118.
- 장석용, 정현영, 백상근, 이순열, 류준범 (2013). 음주운전 전력에 따른 행동특성별 대책 연구: 계획된 행동이론 (TPB) 모형을 중심으로. *교통연구*, 20(2), 45-58.
- 장성숙 (2004). 한국문화에서 상담자의 초점. *한국심리학회지: 사회 및 성격*, 18(3), 15-27.
- 장다혜 (2012). 형사소송절차상 관행으로서 형사합의에 관한 실증적 연구. *형사정책*, 24(3), 131-160.
- 장후석 (2014). 지속가능 성장을 위한 VIP 리포트: 선진국 진입, 사회자본 확충이 최우한다. 사회자본 (Social Capital) 관련 대국민 여론조사. VIP Report, 553, 1-20.
- 정철우 (2010). 형벌, 행정처분, 교육의 음주운전 재범감소 효과에 대한 연구. *국내박사학위논문 한양대학교 대학원*, pp.78-87.
- 정철우, 장명순 (2011). 교통안전교육의 음주운전억제 효과분석. *대한교통학회지*, 29(3), 21-29.
- 정철우, 정진성 (2012). 형벌의 음주운전 억제 효과에 관한 실증적 연구. *경찰법연구*, 10(2), 105-125.
- 정한중 (2012). 미국의 상습적 음주운전 방지 대책과 시사점. *동아법학*, (56), 191-226.
- 조대경 (1995). 알코올과 운전. *심리과학*, 4(2), 67-77.
- 지연환 (2022). 음주운전 처벌강화 정책이 교통안전도에 미치는 영향. *국내석사학위논문 서울대학교 대학원*, p.74.
- 채규만, 류명은 (2002). 성격, 인지, 사회적 환경 및 음주행동과 음주운전간의 관계. *Korean Journal of Clinical Psychology*, 21(4), 763-789.
- 최성희 (2007). 내담자의 상담 자발성에 따른 상담에 대한 기대와 상담성과와의 관계. *학생생활상담*.
- 최철호 (2011). 음주운전에 대한 행정처분 및 처벌기준에 관한 입법평가:일본의 도로교통법령의 처분기준 강화를 중심으로. *한국경찰학회보*, 13(1), 173-204.
- 한국대법원 양형위원회 (2023). 양형위원회 제 123차 회의자료.
- 황준승, 신승예 (2017). 음주운전 재범률에 영향을 미치는 요인에 관한 연구. *교통안전연구*, 36, 79-90.
- 허태균, 황재원, 김재신 (2005). 바늘 도둑이 소도둑 된다 : 준법의식의 약화에서 인지 부조화의 역할. *한국심리학회지: 문화 및 사회문제*, 11(1), 25-42.
- 홍성삼 (2018). 공직자의 음주운전 억제 실패 원인과 대책 연구. *경찰학논총*, 13(3), 201-226.
- Bagnardi. V., Sorini. E., Disalvatore. D., Assi. V., Corrao. G., Stefani. R. D. (2011). "Alcohol, less is better" project: Outcomes of an Italian communitybased prevention programme on

- reducing per-capita alcohol consumption. *Addiction*, 106, 102-110.
- Beadnell, B., Nason, M., Stafford, P. A., Rosengren, D. B., & Daugherty, R. (2012). Short-term outcomes of a motivation-enhancing approach to DUI intervention. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 792-801.
- Burns, E. R., Brogan, J., & Gall, R. (2022). The DUI Game: A Study of a Psychoeducational Intervention for DUI Level II Education. *The Practitioner Scholar: Journal of the International Trauma Training Institute*, 4(1), 31-50.
- Carlson, R. G., Sexton, R., Hammar, L., & Reese, T. H. (2011). Driving themselves to drink: Qualitative perspectives from “hardcore” DUI repeat offenders in Ohio. *Journal of ethnicity in substance abuse*, 10(4), 363-379.
- Ditter, S. M., Elder, R. W., Shults, R. A., Sleet, D. A., Compton, R., & Nichols, J. L. (2005). Effectiveness of designated driver programs for reducing alcohol-impaired driving: a systematic review. *American journal of preventive medicine*, 28(5), 280-287.
- Donovan, D. M., Kivlahan, D. R., Doyle, S. R., Longabaugh, R., & Greenfield, S. F. (2006). Concurrent validity of the Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT) and AUDIT zones in defining levels of severity among out patients with alcohol dependence in the COMBINE study. *Addiction*, 101(12), 1696-1704.
- Donovan, D. M., Umlauf, R. L., & Salzberg, P. M. (1990). Bad drivers: identification of a target group for alcohol-related prevention and early intervention. *Journal of Studies on Alcohol*, 51(2), 136-141.
- Grasmick, H. G., & Bursik Jr, R. J. (1990). Conscience, significant others, and rational choice: Extending the deterrence model. *Law and society review*, 837-861.
- Holder, H. D. (2000). Community prevention of alcohol problems. *Addictive Behaviors*, 25, 843-859
- Hubicka, B., Laurell, H., & Bergman, H. (2008). Criminal and alcohol problems among Swedish drunk drivers—Predictors of DUI relapse. *International journal of law and psychiatry*, 31(6), 471-478.
- Park, H. S., Kim, H. J., Choi, C. S. (2019). A Study on the Effectiveness of DUI(driving under the influence) Alcohol Treatment Program. *한국컴퓨터정보학회논문지*, 24(10), 215-223.
- Jacot, A., Raemdonck, I., & Frenay, M. (2018). Intra-individual differences in offenders’ motivation and behavioral change after a driver rehabilitation program. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 58, 302-318.
- Kaner, E. F., Dickinson, H. O., Beyer, F., Pienaar, E., Schlesinger, C., Campbell, F., ... & Heather, N. (2009). The effectiveness of brief alcohol interventions in primary care settings: a systematic review. *Drug and alcohol review*, 28(3), 301-323.
- Kok, G., Gottlieb, N. H., Peters, G. Y., Dolan, P., Parcel, G. S., Ruiter, R., Fernández, E. M., Markham, C., Bartholomew, L. K. (2016). A taxonomy of behaviour change methods: An intervention mapping approach.

- Health Psychology Review*, 10(3), 297-312.
- Logren, A., Ruusuvaori, J., & Laitinen, J. (2017). Self-reflective talk in group counselling. *Discourse Studies*, 19(4), 422-440.
- Markl, M. (2016). Effectiveness of road safety educational program for pre-drivers about DUI: practical implication of the TPB in developing new preventive program in Slovenia. *Transportation research procedia*, 14, 3829-3838.
- Marlatt, G. A., & Donovan, D. M. (Eds.). (2005). *Relapse prevention: Maintenance strategies in the treatment of addictive behaviors*. Guilford press.
- Miller, P. G., Curtis, A., Sønderlund, A., Day, A., & Droste, N. (2015). Effectiveness of interventions for convicted DUI offenders in reducing recidivism: a systematic review of the peer-reviewed scientific literature. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 41(1), 16-29.
- Miller, W. R. & Rollnick, S. (2002). *Motivational interviewing: Preparing people for change* (2nd ed.). New York, NY: Guilford Press.
- Moore, K. A., Harrison, M., Young, M. S., & Ochshorn, E. (2008). A cognitive therapy treatment program for repeat DUI offenders. *Journal of Criminal Justice*, 36(6), 539-545.
- Nagata, T., Setoguchi, S., Hemenway, D. E., & Perry, M. J. (2008). Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan. *Injury prevention*, 14(1), 19-23.
- Nishitani, Y. (2019). Alcohol and traffic accidents in Japan. *IATSS research*, 43(2), 79-83.
- Nochajski, T. H., & Stasiewicz, P. R. (2005). Assessing stages of change in DUI offenders: A comparison of two measures. *Journal of Addictions Nursing*, 16(1-2), 57-67.
- Nochajski, T. H., & Stasiewicz, P. R. (2006). Relapse to driving under the influence (DUI): A review. *Clinical psychology review*, 26(2), 179-195.
- Nochajski, T. H., Stasiewicz, P. R., & Gonzalez, S. (2000). Use of motivational interviewing to engage and retain DWI offenders in treatment. In *Proceedings International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety Conference* (Vol. 2000). International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety.
- Porthé, V., García-Subirats, I., Ariza, C., Villalbí, J. R., Bartroli, M., Juárez, O., & Díez E. (2021). Community-Based Interventions to Reduce Alcohol Consumption and Alcohol-Related Harm in Adults, *Journal of Community Health*, 46(3), 565 - 576
- Prochaska, J. O., & DiClemente, C. C. (1983). Stage and process of self-change of smoking: toward and integrative model of change. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 51(3), 390-395
- Prochaska, J. O., Velicer, W. F., Rossi, J. S., Goldstein, M. G., Marcus, B. H., Rakowski, W., ... & Rossi, S. R. (1994). Stages of change and decisional balance for 12 problem behaviors. *Health psychology*, 13(1), 39.
- Quatremère, G., Guignard, R., Cogordan, C., Andler, R., Gallopel-Morvan, K., & Nguyen-Thanh, V. (2023). Effectiveness of a French mass-media campaign in raising knowledge of both long-term alcohol-related harms and low-risk drinking guidelines, and

- in lowering alcohol consumption. *Addiction*, 118(4), 658-668.
- Reis, R. E., & County, S. (1982). The traffic safety effectiveness of education programs for first offense drunk drivers (No. DOT-HS-806-558). United States. National Highway Traffic Safety Administration.
- Richardson, M., Abraham, C., & Bond, R. (2012). Psychological correlates of university students' academic performance: a systematic review and meta-analysis. *Psychological bulletin*, 138(2), 353.
- Robertson, A. A., Gardner, S., Xu, X., Chi, G., & McCluskey, D. L. (2013). Mississippi's DUI offender intervention: 40 Years of programming and research. *Journal of Offender Rehabilitation*, 52(2), 138-155.
- Scheck, A. M., Hoffmann, N. G., Proctor, S. L., & Couillou, R. J. (2013). Interactive journaling as a brief intervention for level-II DUI and DWI offenders. *Journal of alcohol and drug education*, 57(3), 66-85.
- Treno, A. J., Gruenewald, P., Lee, J., & Remer, L. (2007). The Sacramento neighborhood alcohol prevention project: Outcomes from a community prevention trial. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, 68, 197-207.
- Utter, G. H., Young, J. B., Theard, L. A., Cropp, D. M., Mohar, C. J., Eisenberg, D., Schermer, C. R., & Owens, L. J. (2014). The effect on problematic drinking behavior of a brief motivational interview shortly after a first arrest for driving under the influence of alcohol: A randomized trial. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 76 (3), 661-671.
- Yu, J. (1994). Punishment celerity and severity: Testing a specific deterrence model on drunk driving recidivism. *Journal of Criminal Justice*, 22(4), 355-366.
- Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., McMillen, R., & Williams, M. (1995). Final results from a meta analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction*, 90(7), 907-926.
- Wells-Parker, E., Kenne, D., Spratke, K., and Williams, M. (2000). Selfefficacy and motivation for controlling drinking and drinking/driving: an investigation of changes across a driving under the influence (DUI) intervention program and of recidivism prediction. *Addictive Behaviours*, 25 (2), 229-238.
- Wells-Parker, E., & Williams, M. (2002). Enhancing the effectiveness of traditional interventions with drinking drivers by adding brief individual intervention components. *Journal of studies on alcohol*, 63(6), 655-664.
- Wiliszowski, C. H., Murphy, P., Jones, R., & Lacey, J. (1996). Determine reasons for repeat drinking and driving, NHTSA Report
- Williams, K. R., & Hawkins, R. (1986). Perceptual research on general deterrence: A critical review. *Law & Society Review*, 20, 545.
- 日本 警察庁 (2008). 常習飲酒運転者に講ずべ安全対策に関する調査 I
- 日本 警察庁 (2009). 常習飲酒運転者に講ずべ安全対策に関する調査 II
- 日本 法務省 (2012). 法制審議会第167回会議, 統計資料
- 日本 警察庁 (2022). 取消処分者講習の運用について

- 日本 警察庁 (2024). みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」,
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/info.html>
- 松村良之 (2017). 「法の抑止」と「法的社会化」. *北大法学論集* 68(4), 142-135.
- 川本哲郎 (2020). 刑法の原理: A・アシュワース & J・ホーダー『刑法の原理』を中心として. *同志社法学= The Doshisha law review*, 72(1), 1-14.
- 谷口俊治 (2007). 交通事故研究の現状と抑止対策に関する検討. *椋山女学園大学研究論集 社会科学篇* 38, 53-69.
- 白石洋一, & 萩田賢司 (2006). 飲酒運転に関する道路交通法の改正の効果. *IATSS review= 国際交通安全学会誌* 31(2), 105-112.
- 伊藤満, & 樋口進 (2017). 特集 改正道路交通法と医療の視点 飲酒運転対策としてのアルコール依存症への介入. *精神医学*, 59(4), 317-324.
- 真殿誠志 (2008). 2002 年飲酒運転厳罰化効果の計測. *専修経済学論集* 42(3), 37-53.
- 尾崎米厚 (2012). 特集 アルコール関連問題 わが国の飲酒運転の現状と今後の対策. *公衆衛生*, 76(3), 200-204.
- 八尋光秀 (2011). 飲酒運転事故と道路交通法等の改正を中心とする法的取り組み. *日本アルコール・薬物医学会雑誌*, 46(1), 60-66.
- 長徹二 (2012). 今月の主題 アルコール依存症 話題 アルコール依存症と飲酒運転. *臨床検査*, 56(13), 1477-1480.
- 長徹二, 林竜也, & 猪野亜朗 (2006). 飲酒運転実態調査. *精神医学= Clinical psychiatry*, 48(8), 859-867.
- 岡村和子 (2015). 飲酒運転対策の成果と今後の方向. *医学のあゆみ*, 254(10), 997-1002.
- 小菅律, 岡村和子, & 藤田悟郎 (2013). 英国における飲酒運転対策—再犯抑止のための講習について—. *交通心理学研究* 29(1), 32-41.
- 小嶋理江, 谷伊織, & 北折充隆 (2015). 運転免許停止処分者講習の受講に関する実践的研究—講習前後の態度変化—. *交通心理学研究* 31(1), 14-25.
- 津田和之 (2021). 地方公務員による飲酒運転と懲戒処分について. *法と政治*, 72(1), 239-239.
- 井上保孝, 井上郁美 n.d. 飲酒運転事故遺族・井上保孝・郁美さんご夫妻の手記. Retrieved from <https://www.ask.or.jp/article/1048> (토메이고속도로 교통사고)
- 号危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪を分ける「法律の壁」(2017년 10월 21일) https://www.news-postseven.com/archives/20171021_622395.html?DETAIL (코이케대교 교통사고)
- 福岡海の中道大橋飲酒運転事故 (2023년 12월 13일). <https://www.wikiwand.com/ko/wiki/%E7%A6%8F%E5%B2%A1%E6%B5%B7%E3%81%AE%E4%B8%AD%E9%81%93%E5%A4%A7%E6%A9%8B%E9%A3%B2%E9%85%92%E9%81%8B%E8%BB%A2%E4%BA%8B%E6%95%85%E6%A6%82%E8%A6%81> (후쿠오카 우미노나카미치 대교 교통사고)
- 砂川市一家3人死傷事故 (2023년 12월 17일). <https://www.wikiwand.com/ja/wiki/%E5%B7%9D%E5%B8%82%E4%B8%80%E5%AE%B6%E4%BA%BA%E6%AD%BB%E5%82%B7%E4%BA%8B%E6%95%85> (일본 홋카이도 음주운전 일가족 5명 사망사고)

八街児童5人死傷事故 (2024년 2월 19일).

wekidipia.

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%85%AB%E8%A1%97%E5%85%90%E7%AB%A5%E4%BA%BA%E6%AD%BB%E5%82%B7%E4%BA%8B%E6%95%85> (일본 치바 초등학교 음주 운전)

1 차원고접수 : 2024. 02. 12.

심사통과접수 : 2024. 03. 18.

최종원고접수 : 2024. 03. 19.

The Effects of Drunk Driving Deterrence and Traffic Safety Education: Focusing on South Korea and Japan

Mi sook Chung

Jeju National University/KoROAD

Bo young Choi

Jeju National University

This study analyzed the impact of formal deterrent effects, a component of deterrence theory, on drunk driving traffic accidents in South Korea and Japan, aiming to compare these effects in preventing drunk driving. Additionally, as a means to overcome and complement the limitations of formal deterrence, this study further compared traffic safety education, a representative psychological approach. The analysis of sentencing outcomes related to drunk driving showed that in Japan, the number of drunk driving fatalities significantly decreased with each strengthening of drunk driving-related laws, demonstrating the effect of strong law enforcement as an formal deterrent. However, while South Korea has seen a continuous decrease in drunk driving fatalities, it lacks a consistent trend, indicating that the effect of official deterrence is comparatively less significant than in Japan. However, in South Korea, the pattern of increase and decrease in drunk driving fatalities has repeated, and there has not been a significant decrease even after the amendment of the Yoon Chang-ho law, indicating that the effect of official deterrence is comparatively less significant than in Japan. The study also emphasized the need for a psychological approach to supplement the limitations of deterrence effects and compared traffic safety education in both countries. Both countries have developed and implemented traffic safety education based on psychological theories, yet showed several differences. Notably, it was found that Korea offers more effective traffic safety education for individuals with a history of drunk driving, i.e., habitual drunk drivers, than Japan. Therefore, this study proposed the importance of mutual complementarity between official deterrence and psychological approaches to prevent drunk driving and habitual drunk driving. Finally, the study presented its recommendations and limitations.

Key words : *Drunk Driving, Deterrence Theory, Formal Deterrence, Cognitive behavioural therapy, Traffic Safety Education*

부 록

1. 한국의 음주운전 치사사건 신고 형량 분포(위험운전치사상죄 신설 이후 7년)

연도	25년 이하	20년 이하	15년 이하	10년 이하	7년 이하	5년 이하	3년이하		2년 이하	
							실형	집행 유예	실형	집행 유예
2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
2012	-	-	-	-	-	-	2	0	9	1
2013	-	-	-	-	-	-	5	1	55	33
2014	-	-	-	-	-	-	2	-	43	58

2. 일본의 음주운전 치사사건 신고 형량 분포(위험운전치사상죄 신설 이후 7년)

연도	25년 이하	20년 이하	15년 이하	10년 이하	7년 이하	5년 이하	3년이하		2년 이하	
							실형	집행 유예	실형	집행 유예
2002	-	-	-	2	7	17	-	1	2	-
2003	-	-	3	3	13	24	3	2	5	-
2004	-	1	-	5	12	23	4	2	5	-
2005	-	-	-	-	12	23	2	4	1	-
2006	-	3	3	6	12	22	2	-	2	-
2007	1	-	-	12	16	17	2	1	-	-
2008	-	1	2	4	9	11	-	1	-	-

3. 한국의 3회 이상 음주운전자 교통안전교육(집단상담)

회기	주제	내용	기법 등
1회기 (4시간)	시작하기	1. 오리엔테이션 및 상담구조화(규칙서약 등) 2. 음주운전금지 목표설정, 실현가능성 점검 3. 기질 및 성격검사(TCI) 실시 4. 마무리(실천 과제 정하기)	면접상담 심리검사
2회기 (4시간)	마음 움직이기	1. 도입: 한 주간 있었던 일 나누기, 과제점검 2. 음주운전이 삶에 미치는 영향력 이해하기 3. 변화를 위한 자원 찾기(TCI검사 결과 해석) 4. 구체적인 변화전략세우기 5. 마무리(실천 과제 정하기)	검사해석
3회기 (4시간)	변화 만들기	1. 도입: 한 주간 있었던 일 나누기, 과제점검 2. 음주운전 인지재구조화(REBT이론) 3. 마무리(실천 과제 정하기)	REBT상담
4회기 (4시간)	자기조절 하기	1. 도입: 한 주간 있었던 일 나누기, 과제점검 2. 자기조절의 이해 3. 마음챙김명상의 이해와 실습 4. 마무리(실천 과제 정하기)	명상
5회기 (4시간)	술과 생각 알아차림	1. 도입: 한 주간 있었던 일 나누기, 과제점검 2. 알코올의 문제 3. 마무리(실천 과제 정하기)	동기강화 영상시청
6회기 (4시간)	술과 행동	1. 도입: 한 주간 있었던 일 나누기, 과제점검 2. 음주운전 장단점 및 대안 활동 3. 음주 거절 훈련 4. 마무리(실천 과제 정하기)	음주거절훈련 및 역할극
7회기 (4시간)	마음 다스리기	1. 도입: 한 주간 있었던 일 나누기, 과제점검 2. 스트레스 진단 평가 3. 성격유형 별 스트레스 대처 행동 4. 마무리(실천 과제 정하기)	스트레스 측정 및 상담
8회기 (4시간)	끝내기	1. 도입: 한 주간 있었던 일 나누기, 과제점검 2. 변화계획점검 및 수정 3. 영상시청: 문제음주 관련 영상 시청(50분) 4. 소감 나누기	

4. 일본의 음주운전자 교통안전교육

회기	내용	기법 등
1회기 (7시간)	1. 현장 음주측정 및 운전적성검사 2. 1차 실차지도(시뮬레이터를 이용한 운전실습) 3. AUDIT - 결과에 따른 음주 행동의 개선을 위한 지도 - 알코올이 신체에 미치는 영향 등 4. 단기개입 - 적성검사와 AUDIT검사 결과를 바탕으로 자신의 음주운전에 대한 경각심 등에 대하여 토론	강의 및 체험 상담 및 토론
30일 기간	30일간 음주일기 작성	
2회기 (6시간)	1. 현장 음주측정 2. 위험인지운전(사각지대) 3. 2차 실차지도(실제 차량 탑승 후 운전행동 점검) - 검사와 실제운전 등을 통합한 안전운전 지도 및 토론 4. 단기개입 - 음주일기를 바탕으로 음주행동변화를 위한 단기개입 - 음주운전을 주제로 위험성 등에 대한 토론 5. 안전운전의 중요성 등을 포함한 마무리 및 감상문 작성	강의 및 상담 토론