

목차

서론

- ① 주제 소개
- ② 연구 목적 (1분)
- ③ 연구 범위 및 데이터 소개 (1분)

본론

- 1. 음주운전의 위험성(경각심)[2분]
 - ① 음주운전 정의
 - ② 음주운전으로 인한 사상자 수
 - ③ 음주운전 재범률
- 2. 음주운전 단속 및 사고 현황 분석[5분]
 - ① 음주운전 발생건수(2분)
 - (a) 연도별
 - (b) 요일별
 - (c) 면허취득경과별
 - ② 주간 야간 음주운전 사고 비교(3분)
 - (a) 건수 비교
 - (b) 음주 정도별 비교
 - (c) 시간대별 비교
- 3. 음주운전으로 인한 사회적 영향[8분]
 - ① 사회적 파장이 컸던 3~4개 사례 소개(3분)
 - ② 음주문화, 음주운전에 대한 인식 변화(5분)
 - (a) 음주운전 동승률**
 - i. 동승자 처벌
 - ii. 음주운전에 대한 사회적 인식
 - (b) 음주운전과 음주율 비교 (음주문화)

마무리

서론[3분]

① 주제 소개

안녕하세요. 저희 3조 발표 주제는 "음주운전의 현황 및 실태 조사를 통한 경각심 재고"입니다.

② 연구 목적 (1분)

이 발표는 음주운전에 대한 데이터 분석을 통해 우리가 직면한 현실을 살펴보고, 이에 대한 경각심을 일깨우는 목적으로 준비되었습니다.

대한민국 사회에서 음주운전은 매년 많은 인명피해와 재산피해를 야기하며, 교통안전에 대한 큰 도전 과제 중 하나입니다. (뉴스 기사1)

이에 따라 정부와 관련 기관들은 음주운전을 예방하고 교통사고를 줄이기 위해 다양한 노력을 기울이고 있습니다. (음주운전 관련 정부 포스트)

그러나 여전히 음주운전 사고는 꾸준히 발생하고 있으며, 이에 대한 인식 변화와 조치의 필요성이 점차 대두되고 있습니다. (음주운전 처벌 강화를 촉구하는 시민들)

따라서 이번 발표에서는 우리의 일상 생활에서 음주운전이 차지하는 비중과 음주운전에 따른 사고 발생 현황을 분석하여 전반적인 실태를 파악하고자 합니다. 이를 통해 우리가 직면한 실제 상황을 정확히 이해하고, 개인 및 사회 차원에서 경각심을 가질 필요성을 알리고자 합니다.(목차)

③ 연구 범위 및 데이터 소개 (1분)

저희가 분석한 데이터들을 소개하겠습니다. 데이터는 공공데이터 포털 및 해당 기관 홈페이지에서 구했습니다. 데이터는 크게 도로교통공단, 경찰청, 질병관리청의 데이터로 분류될 수 있습니다. 각기 기간이 다르지만 다행히 2010년부터 2021년까지의 데이터가 공통으로 존재하는 경우가 많아 해당 기간으로 데이터의 범위를 조정했습니다. 데이터 파일을 열어 각 요소별로 데이터를 분리하고 결측치 및 이상치를 점검한 뒤, 팀원끼리 상의하여 제거하거나 대체했습니다. 이를 통해 음주운전 적발 건수 및 재범률, 사고 수, 동승률, 경험률 그리고 음주율 등 다양한 데이터들을 추출하여 분석의 대상으로 삼을 수 있었습니다.

1. 음주운전의 위험성(경각심) [2분]

① 음주운전 정의

음주운전의 사전적 정의는 이와 같습니다.



← ppt에 띄워준 후 읽기

음주운전은 대한민국 현행법 상 **도로교통법 제44조**에서 규정하는 '술에 취한 상태에서의 운전'에 해당하며, 더 큰 위험을 야기해 사람을 상해하거나 사망하게 할 경우에는 **특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률상 위험은 전치사상죄**로도 가중 처벌이 되는 **중대 범죄**에 해당합니다.

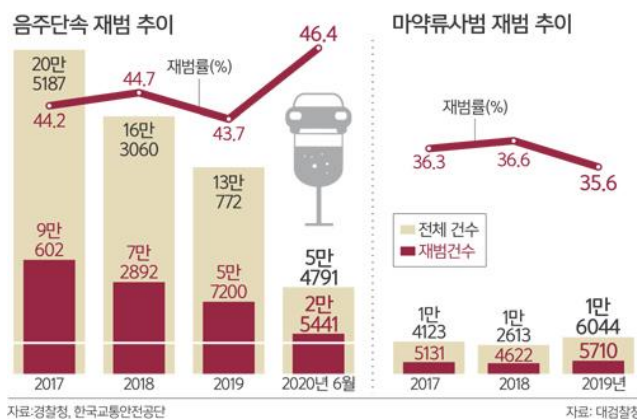
② 음주운전으로 인한 사상자 수

음주운전으로 인한 하루 평균 몇 명의 사상자가 발생하는지 아시나요? **하루에 약 12명이 사망하고 919명이** 다치고 있으며, 피해자는 내 가족, 친구 혹은 '나 자신'이 될 수 있습니다.

구분	음주운전사고(건)	사망(명)	부상(명)
2010년	226878	5503	352458
2011년	221711	5229	341391
2012년	223656	5392	344565
2013년	215354	5092	328711
2014년	223552	4762	337497
2015년	232035	4621	350400
2016년	220917	4292	331720
2017년	216335	4185	322829
2018년	217148	3781	323037
2019년	229600	3349	341712
2020년	209654	3081	306194
2021년	203130	2916	291608
연평균(건)	219998	4350	331010
일평균(건)	611	12	919

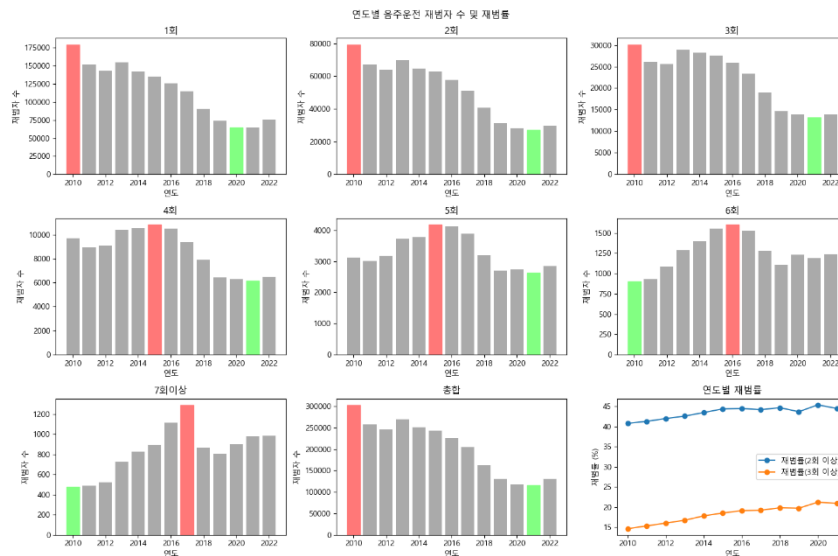
④ 음주운전 재범률

음주운전을 '살인'이라고도 말하는 요즘, 소중한 사람을 잃게 만드는 것 외에도 치명적인 위험성이 있습니다. **마약사범보다 더 높은 재범률**인데요, 2020년 기준으로 마약사범 재범률은 35.6%인 반면 음주운전 재범률은 46.4%로 훨씬 중독성이 높은 것을 알 수 있습니다. 전체적으로 음주운전이 감소하는 상황에서 재범률이 오히려 증가하는 이유는 **'괜찮겠지', '이 정도쯤 이야'** 라는 안일한 생각에 습관적으로 음주운전을 반복하는 이들이 여전하기 때문입니다.



**자료 출처 : <https://n.news.naver.com/mnews/article/022/0003486984>

이 그래프를 봐주세요.

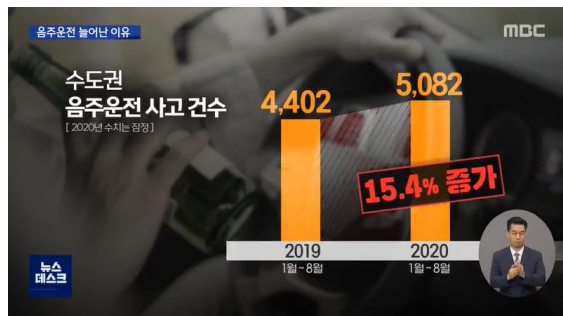


← ppt에 띄워줌

이것은 2010년부터 2022년까지의 음주운전 재범률을 통계적으로 분석한 그래프입니다. 음주운전의 재범률은 해마다 늘어나다 **2018년부터 2019년까지 일명 '윤창호 법' 시행으로 음주운전의 인식이 강화되어 하락하다 2020년 코로나 시기에 음주 단속이 원활하지 않아서 운전자들의 경각심이 낮아져 대폭 증가하는** 모양세를 보입니다. 2021년보다 2022년의 적발자 수가 모든 경우에 있어 높다는 사실을 확인할 수 있습니다.

****관련 뉴스 :** https://imnews.imbc.com/replay/2020/nwdesk/article/5902807_32524.html

▼ 관련된 뉴스 보도 캡처 자료



2. 음주운전 단속 및 사고 현황 분석(청중들에게 배경지식을 전달하는 단계) [5분]

① 음주운전 발생건수 [2분]

(a) 연도별 : 2012에 정점을 찍고 점점 내려오는 모습을 보이고 있고, 특정년도에 더 감소하는 경향을 보이고 있습니다.

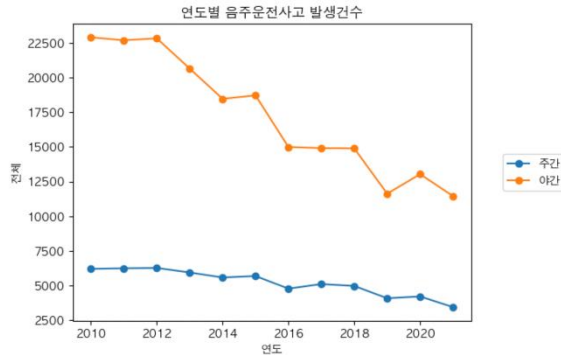


그림 1. 연도별 음주운전 교통사고 발생건수

(b) 요일별 : 평일에는 점점 우상향 그래프를 그리고 있다가 주말 특히 토요일에 급등하는 그래프를 보여주고 주말이 끝난 월요일에 급 하락하는 그래프를 보여주고 있습니다.

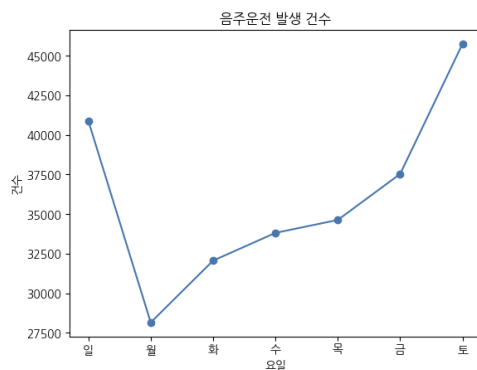


그림 2. 요일별 음주운전 발생 건수

(c) 면허취득경과별 : 면허를 딴 지 5년이 안된 사람들보다 10년 이상의 면허를 딴 지 오래된 사람들이 훨씬 더 많이 음주운전 사고를 내는 것을 보여주고 있습니다. 그러나 2014년 기준 운전면허 취득년수를 보면, 5년 미만인 4,114,129(사백십일만 사천백이십구), 5~10년 미만인 4,136,737(사백십삼만 육천칠백삼십칠), 10년 이상이 21,293,379(이천백이십구만 삼천삼백칠십구)명입니다. 비율로 따지면 10년 이상이 5년 미만의 수의 약 5.2배인데, 음주운전사고 비율은 약 1.7배 밖에 차이하지 않습니다.(10년 이상 : 10,695건, 5년 미만 : 6,422건) 음주운전 사고를 낼 확률은 오히려 면허취득 후 5년 미만의 사람들이 높습니다.

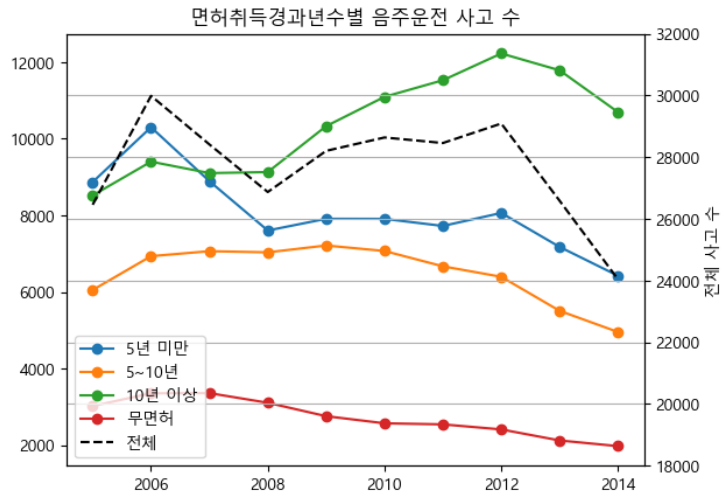


그림 3. 면허취득경과년수별 음주운전 발생건수

② 주간 야간 음주운전 사고 비교(각 단계마다 사상자 수 그래프는 옆에 띄우기.) [3분]

(a) 건수 비교 :

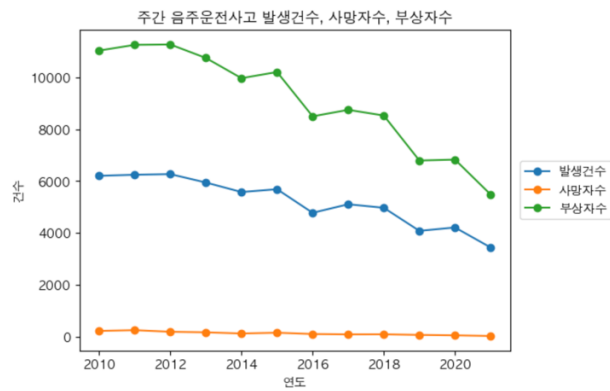


그림 4. 주간 음주운전 발생건수, 사망자수, 부상자수

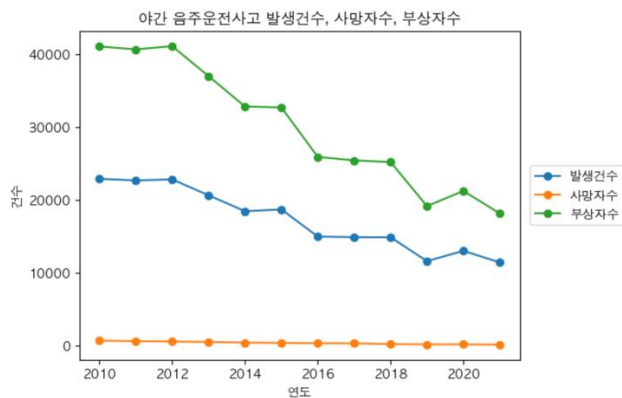


그림 5. 야간 음주운전사고 발생건수, 사망자수, 부상자수

- 주야 둘 다 발생건수보다 부상자수가 더 많다. 음주운전 사고로 운전자 뿐 아니라 다른 사람도 피해를 입는다는 것을 의미한다.

- 사망자수(연평균 약556명)은 2010년부터 2021년까지 주간의 경우 234명부터 40명까지, 야간의 경우 727명부터 166명까지로 감소했다.
- 주야 모두 비슷한 추이로 감소하는 모습을 보인다.

(b) 음주 정도별 비교 :

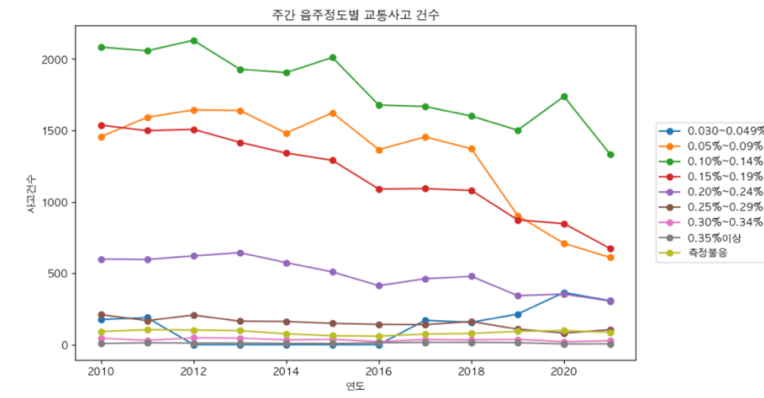


그림 6. 주간 음주정도별 교통사고 건수

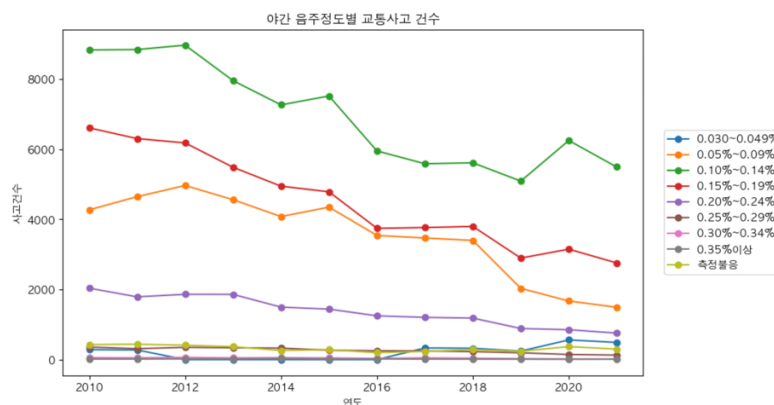


그림 7. 야간 음주정도별 교통사고 건수

- 운전자의 혈중알코올 수치가 0.05%부터 0.24%까지인 경우가 주야간 음주정도별 교통사고 건수의 약94% 를 차지함.
- 0.05%는 소주 두잔 반, 맥주 500cc를 마시고 한 시간 뒤 혈중알코올 수치이다. 면허 정지, 형사 입건이다.
- 다른 점은 주간에는 0.05%~0.09%가 두 번째이지만, 야간에는 세 번째로 많다는 점이다. 주간보다 야간에 술을 더 많이 마시는 점이 반영된 것?
- 증감 추이는 비슷하다.

(c) 시간대별 비교 :

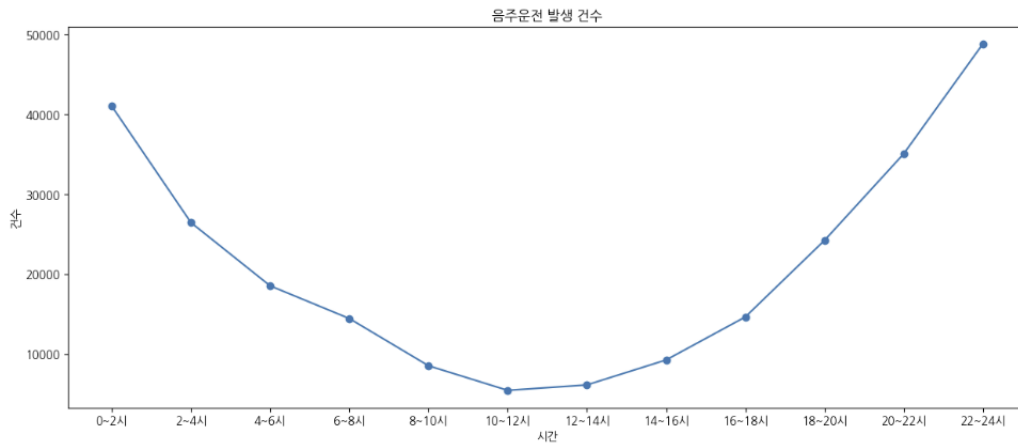


그림 8. 시간대1

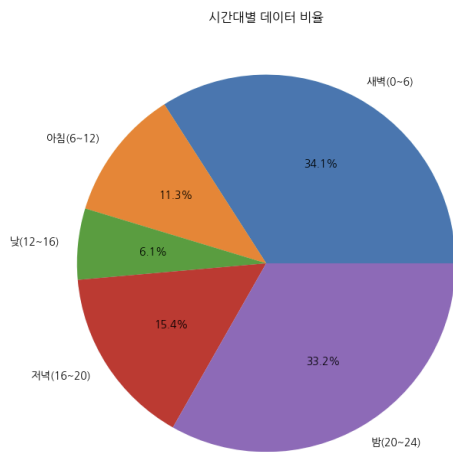


그림 9. 시간대2

- 야간에는 많아지고 주간에는 적어지는 완만한 U자형 분포를 나타내고 있다.
- 밤에는 음주 문화나 저녁 시간대의 사회활동이 증가하여 음주운전 발생 건수가 높아지지만, 낮에는 직장 등 필수적인 사회활동에 참여하고 있어 음주운전 발생 건수가 낮아지는 것으로 해석할 수 있다.
- 저녁 20시부터 다음날 새벽 6시까지의 발생건수가 전체의 67.3%를 차지하며 해가 뜬 낮시간대인 6시부터 16시까지는 17.4%의 발생건수만 발생했다. 같은 10시간이지만 약 3.9배의 차이가 발생한 것이다.

3. 음주운전으로 인한 사회적 영향 [8분]

① 사회적 파장이 컸던 음주운전 관련 사례 소개 [3분]

사례 소개, 법률 변화, 뉴스 기사 헤드라인, 방송 장면 등(김진영 님)

- 윤창호 사건
- 대전 스쿨존 사건 (배승아양)
- 대전스쿨존 사망사건(배승아양 사망사건) 같은경우 60대 전공무원이 스쿨존에서 4명의아이를 치고 그 중 1명이 사망한 사건이다, 이때 시속은 42km로 스쿨존 제한속도인30km를 초과한 속도이다. 이때 혈중 알코올 농도는 0.108%(면허취소) 였다.
- 윤창호사건으로 알려진 이 사건은 2018년 9월25일에 카투사에 복무중이던 윤창호님과 친구들을 혈중알코올농도 0.181%의 만취 상태로 들이박은 사건이다. 이 사건으로 윤창호님은 사망하였고 나머지 친구들도 부상을 입었다. 이 사건을 계기로 음주운전에 처벌이 약하다는 여론이 형성되고 처벌을 더 강화하는 법인 윤창호법이 생겼다.

② 음주문화, 음주운전에 대한 인식 변화 [5분]

(a) 음주운전 동승률

- i. 동승자 처벌
- ii. 음주운전에 대한 사회적 인식

이러한 큰 사건들이 우리 사회를 강타할 때마다 음주운전에 대한 우리의 인식도 변해갑니다. 음주운전이 별 일 아니라고 생각했던 사람들도 피해자들의 호소를 듣고 사회 여론에 영향을 받으며 음주운전에 대한 인식을 다시 정립하게 됩니다. 저희 3조는 음주운전에 대한 사회적 인식을 어떻게 조사해야 할지 고민하다가 음주운전 동승률에 주목하게 되었습니다.

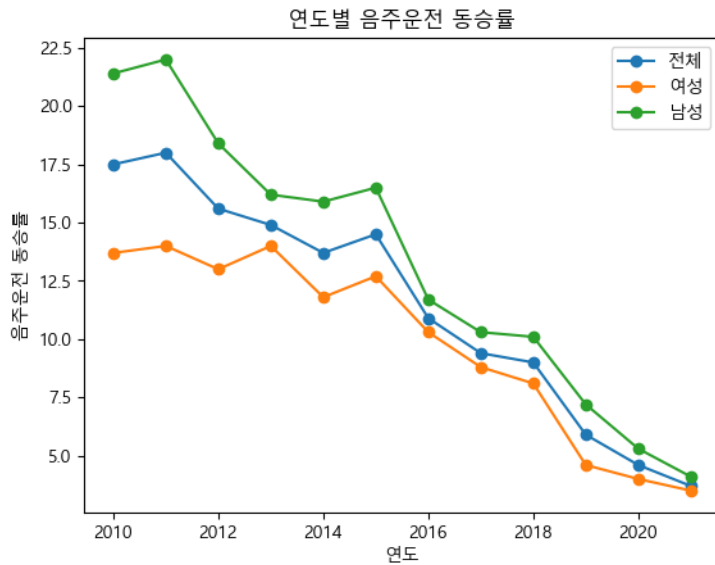


그림 10. 연도별 음주운전 동승률_성별, [「국민건강영양조사」, 질병관리청]

- 음주운전 동승률이란, 최근 1년 동안 조금이라도 술을 마신 사람이 운전하는 차량에 동승한 적이 있는 분율을 뜻합니다. 직접 운전하는 사람이 아니라, 음주 상태의 운전자와 같은 차량에 본인의 의지로 탑승하고, 음주운전을 말리거나 신고하지 않은 사람들입니다. 음주운전을 방조하고 묵인하며 사실상 음주운전에 가담하는 행위입니다. 그러한 행동이 가능하려면 음주운전에 대한 경각심이 없거나 적어야 하며, 음주운전에 대해 강경하게 반대하지 않아야 합니다.
- 2010년 17.5%의 음주운전 동승률은 2021년 3.7%로 감소하였다.
- 성별에 관계없이 감소하였는데, 남성 동승률은 21.4%에서 4.1%로, 여성 동승률은 13.7%에서 3.5%로 감소하였다.
- 2016년과 2019년에 음주운전 동승률이 남녀 모두 크게 감소한 것을 볼 수 있다. (2011도 감소, 이유 정확히 파악하지 못함. 소주값 인상, 음주운전 오토바이 사망자를 빙빙 대성이 차로 밟고 간 사건 등이 있음)
- 2016년은 음주운전 동승자 처벌이 강화된 연도이며, 2018년 9월 25일에 윤창호 사건이 발생하였고, 2018년 12월 18일부터 윤창호 법이 시행되었다. 당시 조수석에는 여성이 동승하고 있었다.

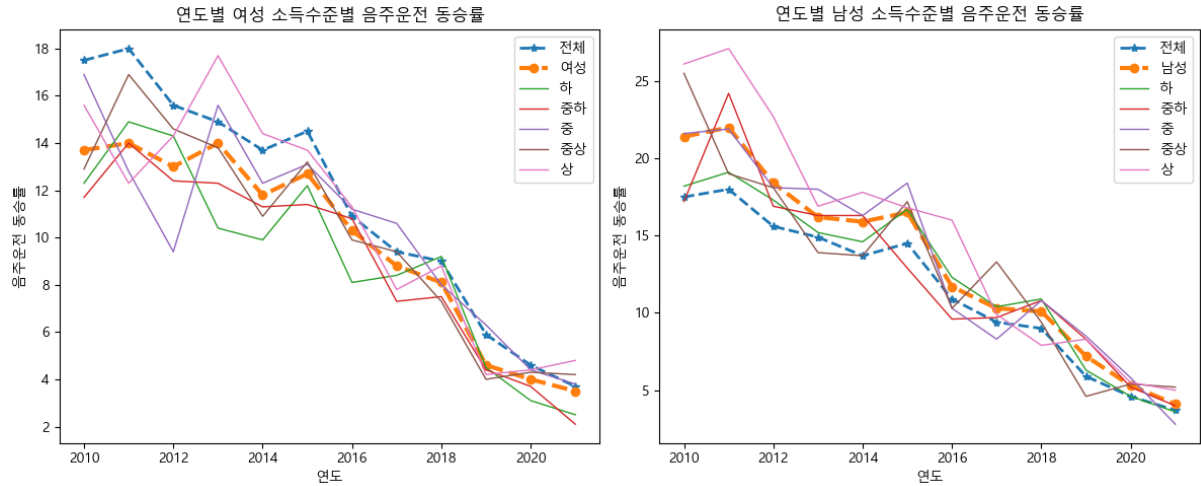


그림 11. 연도별, 성별, 소득수준별 음주운전 동승률

- OLS(Ordinary Least Squares) 회귀 분석 결과. 각 소득 수준을 독립변수로 두고 동승률을 종속 변수로 두었을 때, 남성의 경우 소득이 '하'일 때, 여성의 경우 소득이 '상'일 때 음주운전 차량 동승률에 영향을 더 큰 영향을 미친다는 해석이 가능했다.
- 각 독립변수의 coef 값은 해당 독립 변수가 종속 변수에 미치는 영향을 나타낸다.

- coef	- 남성	- 여성
- 하	- 0.2536	- 0.1712
- 중하	- 0.1902	- 0.2054
- 중	- 0.2186	- 0.1854
- 중상	- 0.1731	- 0.2114
- 상	- 0.1651	- 0.2161



그림 12. 연도별, 성별, 연령대별 음주운전 동승률

- 남성과 여성의 분포에서 차이점을 발견할 수 있다. 그러나 동승자 처벌이 강화된 2016년을 기점으로

로 남녀 모두 급격하게 감소하는 추세를 볼 수 있으며 2021년에는 남성은 10%미만, 여성의 5%미만으로 감소한 것을 볼 수 있다.

- 남성은 연령과 크게 상관없이 음주운전 차량에 동승하는 것에 대한 인식이 비슷함을 알 수 있고, 여성은 연령에 따라 음주운전 차량에 동승하는 것에 대한 인식이 다르다는 것을 알 수 있었습니다.

2016년 음주운전 동승자 처벌 범위

- 음주운전을 권유하거나 방조한 경우 처벌을 받게 된다. 음주운전 사실을 알면서도 차량(열쇠)을 제공한 자, 음주운전을 권유/독려/공모하여 그 차량에 함께 동승한 자, 피용자 등 지휘감독관계에 있는 사람의 음주운전 사실을 알면서도 이를 방치한 자, 음주운전을 예상하면서 술을 제공한 자가 처벌 대상에 포함되며, 음주운전자 처벌 수위의 절반까지 처벌 받게 된다.

- 2016년 음주운전 동승자 처벌 강화

: 음주운전을 하는 것을 말리지 않는 등 단순한 방조의 경우에는 1년 6개월 이하의 징역형 또는 500만원 이하의 벌금형이 주어진다. 또한, 음주운전자가 술을 마셨다는 것을 알고 있었음에도 자동차 키를 적극적으로 독려하고 권유하는 행위를 했다는 것이 입증되면 3년 이하의 징역형 또는 1000만원 이하의 벌금형이 내려진다.

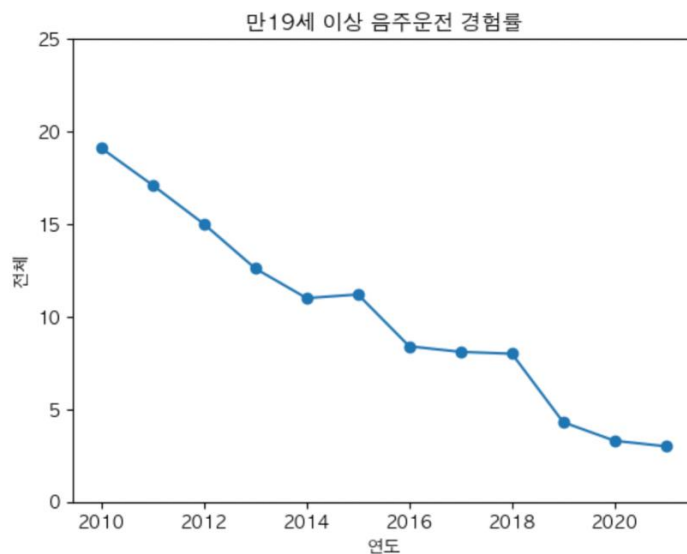


그림 13. 만19세 이상 음주운전 경험률_전체

- 그 외 다양한 요인별로 음주운전 경험률을 살펴볼 수 있다.

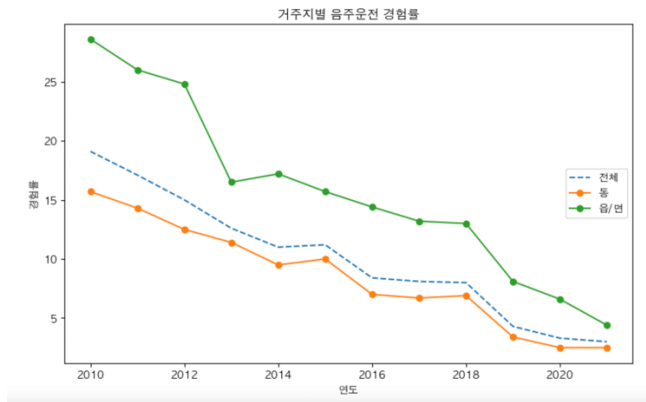


그림 14. 만 19세 이상 음주운전 경험률_거주지별

- 만 19세 이상 음주운전 경험률_거주지별. 을 보면, 동(도시 지역에 속한 지역)보다 읍(인구 2만 이상)/면(인구 2만 미만)이 (읍>면>동) 더 많은 음주운전 경험이 있는 것으로 나타났다.

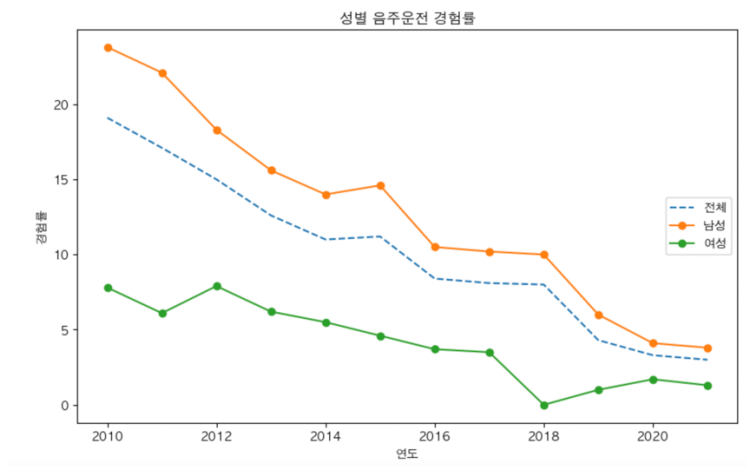


그림 15. 만 19세 이상 음주운전 경험률_성별

- 만 19세 이상 음주운전 경험률_성별. 을 보면 남성이 여성보다 음주운전을 많이 하는 것으로 나타났다.

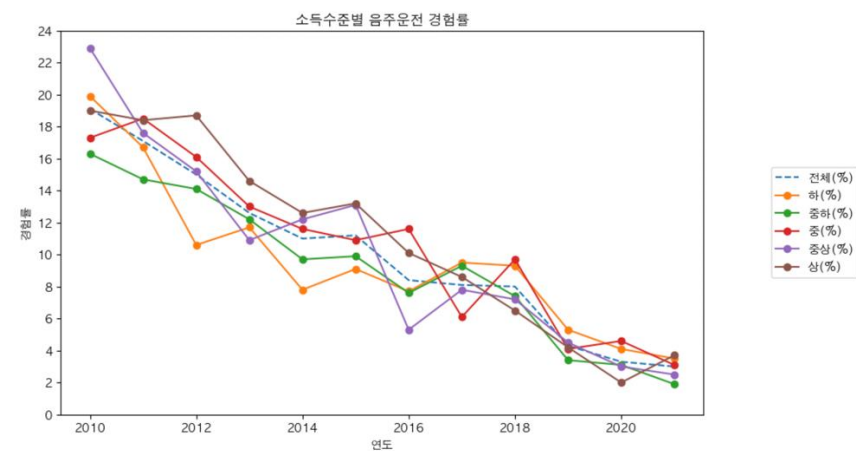


그림 16. 만19세 이상 음주운전 경험률_소득수준별

- 만 19세 이상 음주운전 경험률_소득수준별. 을 보면 비슷하게 감소하고는 있지만 COVID-19 이후 소득수준 상에서 음주운전 경험률이 상승함을 볼 수 있다.

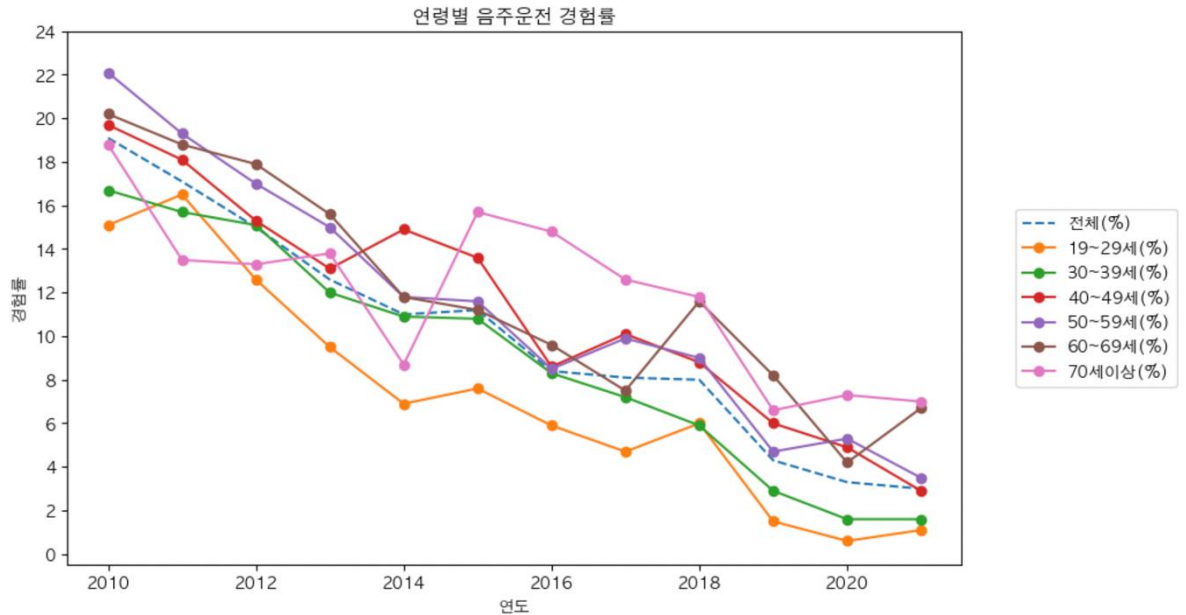


그림 17. 만 19세 이상 음주운전 경험률_연령별

- 만 19세 이상 음주운전 경험률_연령별. 을 보면 40대 이상의 연령층에서 음주운전 경험률이 전체 보다 높음을 볼 수 있으며, 70세 이상의 경우 2015년에 급증한 후 거의 매년 음주운전 경험률이 가장 높은 것을 나타냈다.

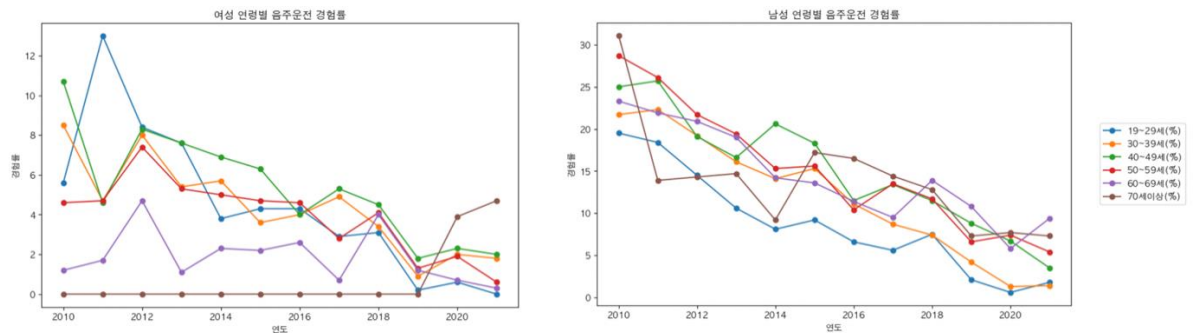


그림 18. 연령별 음주운전 경험률_여성vs남성

- 연령별 음주운전 경험률 여성 vs 남성. 을 보면 우선 여성 70대 이상은 결측치를 0으로 처리해서 2019년까지 0으로 나타난 것이다. 여성의 경우 70대 이상, 남성의 경우 60~69세가 1위, 70대 이상이 2위로 나타났다.

- 만 19세 이상 음주운전 경험률_전체. 를 보면, 시간이 지날수록 음주운전을 한 적이 있다고 응답한 비율이 줄어드는 것을 볼 수 있다. 왜 줄어들었는지 찾고자, 음주율과 연관지어 살펴보려고 했다. 만약에 음주율이 줄어들었다면 음주운전이 줄어드는 것은 당연하게 보이는 결과로 생각해볼 여지가 있기 때문이다.

(b) 음주운전과 음주율 비교 (음주문화)

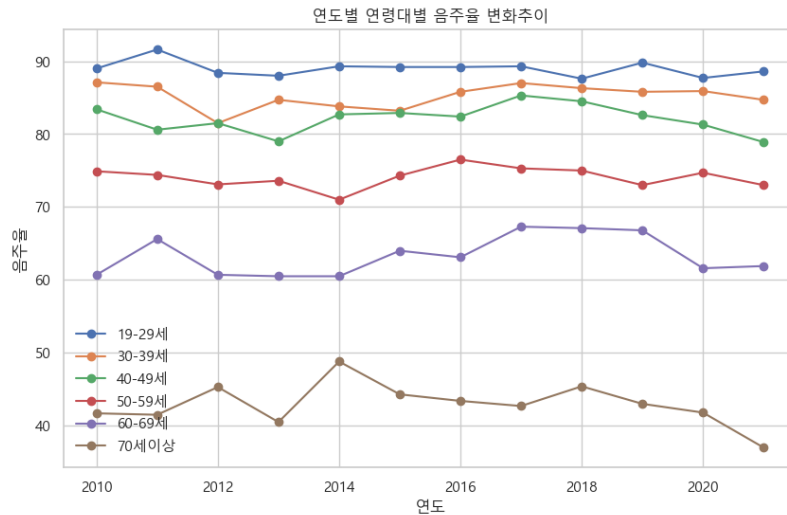


그림 19. 연도별 연령대별 음주율 변화 추이

- 연도별 연령대별 음주율 변화 추이. 를 보면 70대 이상의 음주율이 가장 낮은데도 음주운전 경험률은 가장 높으니, 초고령화 사회를 앞두고 있는 대한민국에서 고연령층 음주운전 문제가 새롭게 대두될 수도 있을 것 같다.
- (참고로 2011년은 소주값이 3천원에서 4천원이 된 해이다. 2019년에 소주값이 또 올라 5천원이 되었다.)

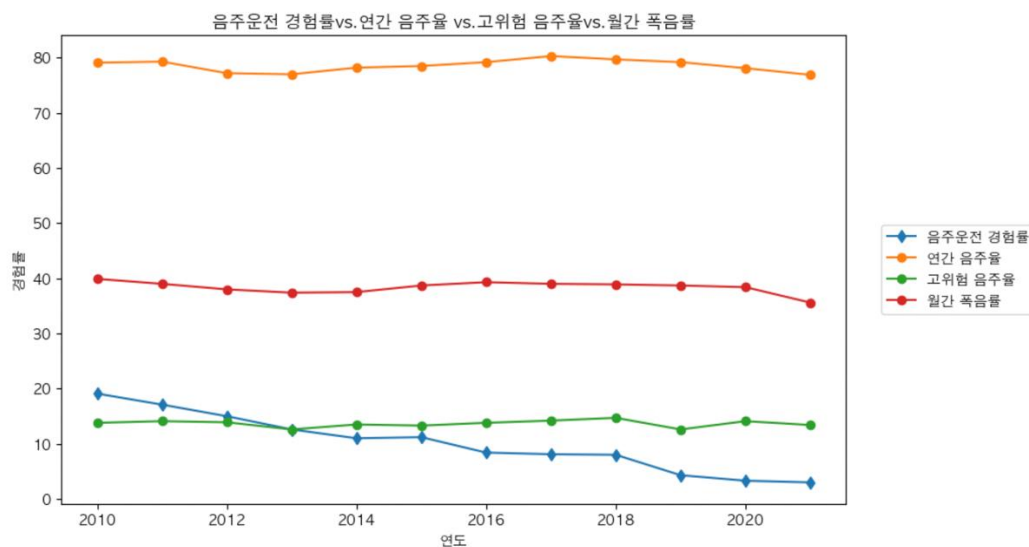


그림 20. 음주운전 경험률 vs 음주율

- 2010년에서 2021년까지의 변화를 보면, 연간 음주율은 (2.2%) 감소, 고위험 음주율은 (0.4%)감소, 월간 폭음률은 (4.3%) 감소함을 알 수 있다.
- 반면, 음주운전 경험률은 2010년 (19.1%)에서 2021년 (3.0%)로 6배 이상 차이가 날 정도로 감소하였다. 술을 마시는 사람의 수 감소 추이보다 음주운전 경험률이 훨씬 많이 감소한 것이다.
- 그러나 음주운전 경험률만으로는 정말 음주운전이 감소하였는지 확인하기 어렵다.
- 음주운전 적발 건수와 음주교통사고 비율을 살펴보면 음주운전이 정말 감소하였는지 확인하고자 했습니다. 그런데 단속 자체가 적어졌다면 음주운전이 데이터 상으로는 감소할 수 있겠지만, 실질적으로는 감소하지 않을 수 있습니다. 따라서 단속 규모에 대한 데이터를 찾았지만, 음주운전 단속에 대한 정확한 데이터가 없어서 경찰청에 문의하였습니다.
- 경찰청 교통운영과 첨단교통계의 모 경위 님과 통화한 결과 COVID-19 이전 음주운전 단속은 규모가 줄어들지 않았고 늘어났거나 유지하는 추이를 보였다는 답변을 얻었습니다.

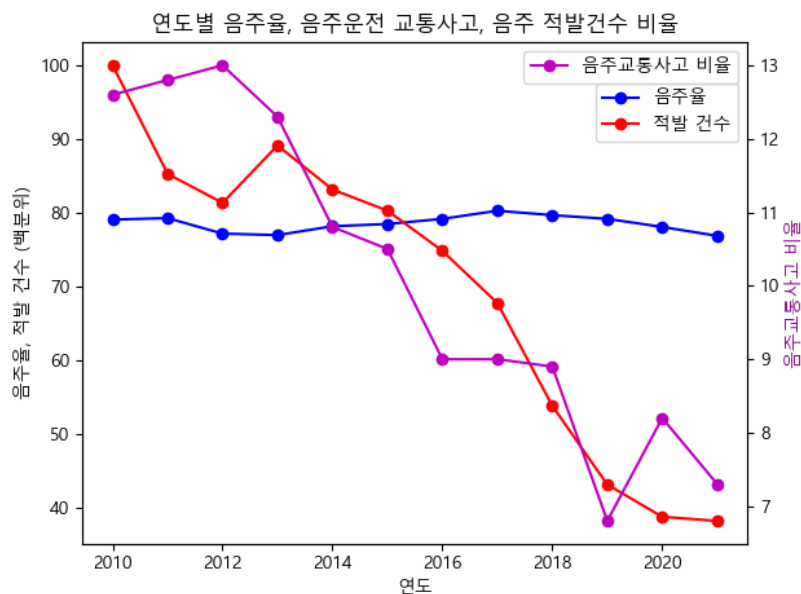


그림 21. 연도별 음주율, 음주운전 교통사고, 음주 적발건수 비교

- 연도별 음주율, 음주운전 교통사고, 음주 적발건수 비율. 을 보면, 음주율의 변화 대비 음주 교통사고와 음주운전 적발 건수를 비교할 수 있다.
- 여기서 음주운전 적발 건수는 2010년 기준 30만 2천 7백 7건을 100으로 치환하여 비율로 나타낸 것이다. 음주운전 적발 건수는 2010년 302,707건에서 2021년 115,882건으로 약 62% 감소하였다.
- 음주교통사고 비율은 2010년 12.6%에서 2021년 7.3%로 약 42% 감소하였다.
- 반면 음주율은 약 2.8% 감소하였다.
- 음주율의 변화가 음주운전 사고나 적발에 막대한 영향을 주는 것은 아닌 듯 하다.

마무리

소감

COVID-19 종식으로 인한 음주운전 사고 및 적발 수 증가에 대한 경고 및 경각심 고취.
(COVID-19 이후 음주운전이 증가하고 있다는 의미가 담긴 사진들)

COVID-19에 대한 종식 선언 이후 우리의 일상은 점점 회복되어 가고 있습니다. 잘 만나지 못했던 사람들도 만나고 반가운 마음에 술 한 잔 마시며 즐거운 시간을 다시 보낼 수 있게 되었습니다. 그러나 동시에 COVID-19으로 인해 줄어들었던 술자리가 회복되며 술로 인한 문제도 다시 나타나기 시작했습니다. 사회 전체가 음주운전의 위험성과 법적 제재에 대해 재차 강조하고 있습니다. 그럼에도 다시 끔찍한 음주운전 사고가 우리의 곁을 끊임없이 스쳐 지나가고 있습니다. 음주운전은 우리 모두의 생명과 안전에 직결되는 심각한 문제입니다. 즐거운 시간은 즐겁게 마무리 되어야 합니다. 일상의 회복이 타인의 죽음으로 이어지지 않게 우리 모두 음주운전에 대한 경각심을 가지고 우리 자신 뿐만 아니라 타인도 잘못된 선택을 하지 않게 도와야 합니다. 이상으로 3조 발표를 마치겠습니다. 감사합니다.