**기획서 전체 분석 방향성 및 해석 방향성 정리**

남유진

## 배경설명(남유진)

* 1. 이 프로젝트를 시작한 이유 - 직장인 숙취운전 단속에 걸리는 사람이 늘어나고 있다. 관련하여 데이터 분석을 해보자.  
     <https://youtu.be/BKQWlqZey6s?si=aq0yPjL2UPBDln7P>  
     <https://youtu.be/7MQTPElyRhA?si=Lg-uqWLGYGe1zbvt>

텍스트, 스크린샷, 멀티미디어 소프트웨어, 온라인 광고이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

텍스트, 스크린샷, 멀티미디어 소프트웨어, 자동차이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

음료, 텍스트, 알코올, 알코올 음료이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

## 

## - 숙취 시간: 6 ~ 10시간 정의, 강사님 피드백 : 너무 마음에 든다. 출근 시간대 혹은 강남의 대부분의 나이트가 폐장할 시간 - 알코올 농도가 해독되지 않은 상태 강조 - 시간대를 잘 선정했다. 포트폴리오 작성해야 된다. - 술을 마시고 바로 운전대를 잡은 사람도 있겠지만, 비율은 매우 낮을 것이므로 괜찮다. 뉴스 기사와 꼭 함께 첨부할 것

## 음주와 음주 추세 변화(남유진)

## 전체적인 음주량 변화 데이터 (주류 판매량)

## 절주온에 있는 데이터나 기사 첨부 가능

## [코로나19 이후 줄어든 음주 다시 늘어… < 언론보도 < 알림 - 절주온](https://www.khepi.or.kr/board/view?pageNum=2&rowCnt=10&no1=84&linkId=1003101&menuId=MENU01180&schType=0&schText=&searchType=&boardStyle=&categoryId=&continent=&country=&contents1=)

## [2번의 a.docx](https://docs.google.com/document/d/1MmDuuP_SJs6_JSJ7dme7RBLs0i-aXxep/edit?usp=drive_link&ouid=113565932150465872596&rtpof=true&sd=true)

텍스트, 스크린샷, 라인, 그래프이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

1. 그래프 해석

* 연도별 1인당 20세 이상의 음주 소비량의 경우 2008년 9.65L를 이후로 점차 감소하는 추세로 접어들고 있다.
* 2020년대에는 9L 미만으로 떨어졌다가 2021년 기준으로 7.53L까지 감소했다.
* 코로나 19로 인해 전반적인 사회적 분위기가 ‘술을 덜 마시는 문화’로 자리 잡히기 시작했음을 추론해볼 수 있다.

1. 해석 포인트

* 음주량 자체가 줄었기 때문에, 음주 단속의 횟수도 줄었을 것이라고 추측해볼 수 있지만, 단순히 음주량과 단속 건수를 연결 짓기엔 다른 데이터도 함께 봐야 한다.
* 전체적인 사회적 문화가 이렇게 흘러가고 있다는 추이 분석 정도만 추가해도 괜찮을지?
* 2008년 이후 음주량이 꾸준히 줄고 있다는 점을 통해 사회적 음주 문화의 변화를 반영한다.
* 전체 음주량이 줄어들고 있음에도 불구하고 숙취 운전이 여전히 존재한다면, 단순 음주 습관의 문제가 아닌, 구조적인 문제일 수 있다.

## 전체적인 음주운전 단속 변화 데이터 (연도별 총 건수) *연도별 건수 계산해서, 그래프로 비교* - [2번의 b.docx](https://docs.google.com/document/d/1j4En0uXiZCAhJpbG966sCHRQNAjkxugj/edit?usp=drive_link&ouid=113565932150465872596&rtpof=true&sd=true)

## 텍스트, 그래프, 라인, 도표이(가) 표시된 사진 AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

1. 그래프 해석

* 2014 ~ 2020년까지는 전반적으로 단속 건수가 지속적으로 감소했다.
* 2021년부터 다시 급격히 증가하면서 2023까지 전반적으로 증가 추세를 보이고 있다.

1. 해석 포인트

* 음주량 감소와 별개로 단속 강화 정책의 강도나 방식에 따라 음주 운전 적발 건수는 달라질 수 있음을 알 수 있다.
* 2020년 이후 증가세의 경우 코로나 19 이후의 야외 활동 증가, 단속 강화(윤창호 법), 사회 분위기의 변화 등의 다양한 요인과 관련 지을 수 있다.
* 최종 인사이트

위의 두 가지 그래프를 연결했을 때

* 음주량은 감소하고 있지만, 음주 단속 건수의 경우 2020년 이후 증가추세
* 개인의 음주 습관 변화와 별개로 정책, 단속 시간대, 운전자의 행동 패턴 등의 복합적인 요소를 분석해볼 필요성이 제기된다.
* 두 번째 그래프 이후에 숙취 단속의 추이를 분석해보자는 연결성
* 전체 단속 건수는 알 수 있지만, 그 속의 6~10시 사이의 음주 단속 건수는 어떻게 분포되고 있는지 분석으로 자연스럽게 연결된다.

## 숙취 단속 추이 변화(세희님)

## 숙취운전 단속 추이 데이터 분석 1 (연도별 전체 단속 건수 변화 & 연도별 숙취 시간 단속 건수 변화) 전체 연도 시간대별 단속 건수 비교

## *6시 ~ 10시: 숙취 나머지 제외 시간대: 일반 음주운전*

*이런식으로 해서 그래프로 시간대별 비교  
- fixedData*

[*3-a.docx*](https://drive.google.com/file/d/18lsgBjDoCWu-QoBreIQFomXDnMCg0FS0/view?usp=drive_link)

텍스트, 폰트, 스크린샷, 디자인이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.텍스트, 라인, 도표, 그래프이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

1. 비숙취 음주 단속 건수 그래프 해석

* 일반 음주 운전의 단속 건수의 경우 2014년 232,310에서 2020년 81,495로 급격하게 감소했다.
* 2021년부터 소폭 증가해여 2023년에 112, 963건
* 이는 정책 변화, 코로나로 인한 야외 활동 감소, 단속 강도 조절 등의 영향을 반영할 수 있다.
* 반영할 수 있다는 점을 어떻게 포트폴리오에 적용할 수 있을까?

1. 숙취 시간대의 그래프 해석

* 숙취 단속의 경우 2016년 22,781건으로 정점을 찍은 뒤에 2020년 7,876건, 2021년 6,337건으로 떨어졌다가, 2023년 12,268건으로 소폭 반등했다.
* 여기서 주목할 점은 전체 단속 건수가 줄어듦에도 불구하고, 숙취 단속은 아주 급격한 추세로 줄어든 것은 아니다.

1. 숙취 시간대의 단속 건수는 전체의 일부지만, 무시할 수 없는 비중이다.

* 수치상으로 봤을 때, 숙취 단속은 항상 전체 단속의 5~10% 내의 꾸준한 비중을 차지해왔다.
* 특히 2023년 기준 숙취 단속은 12,268건으로 전체 단속의 약 10.8%로 해당한다.  
  (12,268 / (112,963 + 12,268)

1. 숙취 단속은 줄지 않았고, 다시 증가세

* 단순히 전체 단속이 줄었다는 이유로 숙취 운전을 간과해서는 안된다.
* 특히 코로나 이후 회복세에서 숙취 단속도 다시 증가하고 있다.
* 단속 기준(0.03%)이 여전히 적절한가에 관한 재논의가 필요하다는 근거로서 활용이 가능하다.

1. 그래프를 통해 살펴볼 수 있는 인사이트

사회적인 음주량은 감소하고, 전체 음주 단속도 줄었지만, 숙취 운전 단속의 경우 여전히 존재하고 있으며 최근 반등세를 보이고 있다. 이는 숙취 운전이 단순이 술을 덜 마셔서 해결될 문제가 아닌, 시간대에 따른 별도의 기준이나 정책이 필요하다는 것을 알 수 있다.

텍스트, 폰트, 화이트, 디자인이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

텍스트, 라인, 도표, 그래프이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

1. 밤 시간대의 음주 단속 건수와 숙취 시간대의 음주 단속 건수 비교

* 야간(22~02시)의 경우 단속 건수는 전체적으로 감소하지만, 여전히 숙취 시간보다 많다.
* 하지만 아침 숙취 시간대의 경우 단속 건수도 적지 않은 비중을 차지하고 있고 2020년 이후 소폭 증가세를 보인다.

1. 대부분의 사람들이 밤에 술을 마시고 바로 운전하는 것을 음주운전으로 인식하지만, 실제로는 전날 술을 마시고 해독되지 않은 상태에서 운전하는 숙취 운전도 적발 건수가 적지 않다.

* 운전자 스스로 나는 숙취 상태이니까 괜찮다는 잘못된 인식
* 단속 시에 아침 시간대의 단속을 상대적으로 소홀히 할 수 있다.
* 정책상의 음주 기준과 실제 위험도가 과연 일치하는가?
  1. 숙취운전 단속 추이 데이터 분석 2 (연도별 평균 알콜 농도 & 연도별 숙취 시간 알콜 농도)

## [3-b김성철.숙취운전 단속 추이 데이터 분석 2 (연도별 평균 알콜 농도 & 연도별 숙취 시간 알콜 농도)docx.docx](https://docs.google.com/document/d/1VzY3i0wlPWmA3rBzHcbgcdxnU-XxBKlo/edit?usp=drive_link&ouid=111398859085641878302&rtpof=true&sd=true)

## 숙취운전 -> 계산된필드만들기 조건설정 (시간대 그룹) *2019년 알콜농도평균*

## *2020년 알콜농도평균*

## *2021년 알콜농도평균*

## *구해서 그래프로 비교 - 숙취 운전의 년도별 평균 알코올 농도 구하기 위함*

스크린샷, 그래프, 라인이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

1. 그래프를 통해 해석할 수 있는 점

* 숙취 시간대도 전체 시간대만큼 위험하다.  
  - 전체 평균 알코올 농도와 유사하거나 약간 낮은 수준  
  - 예외 없이 모든 연도에서 0.10% 이상 유지된다. 즉 기준치 0.03%를 초과한 수치라는 점에서 숙취 운전이 은근한 위험이 아닐 수도 있다는 점을 알 수 있다.
* 숙취라는 것이 전날 마시니까 괜찮겠지라는 인지적 방심을 유도하기 쉽다.  
  - 실제 데이터에서는 혈중 알코올 수치에서 큰 차이가 없으며, 동일한 수준의 사고 위험이 존재한다고 볼 수 있다.
* 단속 기준(0.03%)은 숙취 시간에도 똑같이 적용될 정당성이 존재한다.

1. 그래프를 통한 인사이트

* 숙취 시간대의 평균 혈중 알코올 농도는 일반 단속 시간대와 큰 차이가 없다.
* 이는 숙취 운전도 명백한 음주운전이며, 현행 0.03%의 시간대에도 동일한 기준을 적용하는 것이 타당하다는 근거가 된다.
* 또한 이러한 수치를 통해 숙취 운전이 단순한 부주의가 아닌, 잠재적 사고 위험을 내포한 행위임을 증명할 수 있다.

## 숙취 운전 위험도 분석(성철님)

* 1. 숙취 음주운전 교통사고 건수 (자료 필요 - 전체 교통사고 시간대와 원인 있는 데이터?, 음주운전 교통사고 데이터?)

[4-a.docx](https://drive.google.com/file/d/1hmus_DO5LnIsyoiHLNThGCHrtpAJGJHU/view?usp=drive_link)

1. 숙취운전 시간대에 음주사고가 지속적으로 발생

* 21년도를 제외하고 매년 1,000건 이상의 음주사고가 오전 6-10시 사이에 발생
* 이는 통상적인 심야 음주 운전이 아닌 수면 후 알코올이 완전히 분해되지 않은 상태로 출근하거나 이동 중 발생한 사고로 추정됨

1. 전체 사고 대비 비율은 낮지만 절대적인 사고 건수는 무시할 수 없음

* 오전 06-10시는 전체 교통량이 많고 보행자 밀집도가 높은 출근 시간대임
* 제3자(보행자, 출근 차량 등)에게 피해를 유발할 가능성 높음

1. 숙취운전은 인식 부족에서 기인한 위험임

* 대부분의 운전자는 음주 당일 밤의 운전만이 위험하다고 인식
* 다음 날 아침엔 괜찮다고 착각하는 경우 많음
* 알코올은 체내에서 천천히 분해되며, 전날 밤 과음 시 오전에도 혈중 알코올 농도가 면허취소/정시 수치 이상일 수 있음

**숙취운전도 야간 음주운전 못지않게 위험하다.**

1. 음주운전 사고는 유의미한 감소세 → 그러나 최근 다시 반등,

• 2015년: 2,193건 • 2021년: 893건 (약 60% 감소) • 2023년: 1,300건대\*\* 수준으로 증가 -> 사회적 거리두기와 회식 자제 등의 영향으로 2020년 최저치 -> 이후 일상 회복 흐름 속에서 숙취 음주사고가 다시 증가하는 경향

1. 숙취 시간대의 음주운전 사고 비율 변화가 중요,

• 단순 수치보다 중요한 건 전체 사고 중 숙취운전이 차지하는 비율   
• 예시 계산: o 2015년: (2,193 / 35,985) ≈ 6.1% o 2021년: (893 / 30,379) ≈ 2.9% o 2023년: (1,385 / 33,737) ≈ 4.1% -> 음주운전 사고의 절대 건수는 감소했지만, 최근엔 비중이 다시 오름세 -> 숙취 운전의 위험성은 여전히 유효, 단속이나 캠페인 필요성 여전

## 음주 운전 사고가 다른 교통사고보다 더 치명적인가 *임세희님 전체사고데이터/음주사고데이터 자료(2015~2024) 출처: 한국도로교통공단 교통사고분석시스템* [*4-b. 숙취 운전 위험도 분석 - 음주운전 사고의 치명율(임세희).xlsx*](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1wwOkInFC4C0QXSh25dHedeI54rUGd3Mq/edit?usp=drive_link&ouid=100670599824338733060&rtpof=true&sd=true)

**음주운전 사고의 치명률은 1.9%로, 전체 교통사고의 치명률(1.6%)보다 약 0.3%p 높다.**  
이는 **상대적으로 약 18.75% 더 높은 사망 확률**을 의미.  
음주사고의 부상률은 **100건당 약 166.6명**으로, 전체 사고의 **146.7명 대비 약 14% 더 높다.**

단속 및 예방의 우선순위를 높여야 하는 명확한 근거

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 총 건수(a) | 사망자 수(b) | 부상자 수(c) | b/a | c/a |
| 전체 사고 | 2,120,300 | 34,032 | 3,111,584 | 0.016 | 1.47 |
| 음주 사고 | 170,053 | 3,148 | 283,295 | 0.019 | 1.67 |

## 숙취운전 진짜 위험한가?

## 전체 음주 단속 시 혈중 알콜농도는 어떤가? *음주단속 데이터 전체 알콜농도 평균 성철님의 전처리 데이터 참고 하나의 숫자로 도출된 것*

## *0.1130(전체 음주 운전)*

## 숙취 단속 시 혈중 알콜 농도는 어떤가? *출근시간 알콜농도 평균(6~10시) 하나의 숫자로 도출될 것. 0.107796(숙취 운전)*

## *0.113455(일반 운전)*

## [*4번c\_일반음주운전, 숙취 운전의\_평균알콜농도.ipynb*](https://drive.google.com/file/d/1GA44t5PF0ekvP7v5qvYQhI7WeP0Docvc/view?usp=drive_link)

## 

* + 1. 음주 교통사고 시 알콜농도(임세희님이 공유해주신 pdf 파일)

[가해자\_음주정도별\_주야별\_교통사고\_20250529134346.xlsx](https://drive.google.com/file/d/1ZCcKPD7WlPitB7wmvajTp7KW0FAM9WPl/view?usp=drive_link)

[4-c-3.docx](https://drive.google.com/file/d/1z3VGLJj_GK0PQj6qjZwmRKXsQ6JIZs7n/view?usp=drive_link)

1. 혈중 알코올 농도 0.08~0.149% 구간이 가장 많은 사고를 유발

* 2020년에 정점을 찍고 이후 점진적으로 감소하는 추세
* 면허 취소 기준을 초과하는 수치 구간으로 심각한 음주 상태에서의 사고가 여전히 다수 발생하고 있음을 의미

1. 전체적인 사고 건수는 감소하는 추세

* 모든 구간에서 2020년 이후로는 전반적으로 사고 건수가 줄어드는 추세
* 이는 단속 강화, 제도 개선, 음주운전에 대한 인식 변화 등의 효과로 해석될 수 있음

1. 먼허정지/취소 기준 전후 구간에서의 차이

* 0.03~0.049%와 0.05~0.079% 구간에서는 상대적으로 낮은 사고 건수 유지
* 이 구간에 해당하는 운전자는 상대적으로 위험성이 낮거나 단속을 피하는 경향이 있음을 시사
* 0.088% 이상 구간부터 사고 건수가 급증하는 형태
* 음주 농도가 짙어질수록 사고 가능성이 현저히 높아지는 사실을 보여줌

1. 정책 및 제도 제안 관점

* 고농도 음주 상태 (0.08% 이상)의 사고 비중이 높은 만큼 해당 구간에 대한 형사 처벌 강화 및 사고 시 보험 불인정 등 강력한 제재 필요

저농도 구간(0.03~0.079%)에서의 사고도 무시할 수준은 아니므로 가벼운 한잔에 대한 경각심 강화 캠페인 등이 필요

## 일반 음주운전 vs 숙취운전 치명도 비교

## [관련뉴스기사](https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=3339068) & [전처리데이터](https://drive.google.com/file/d/1ftwCVZ7rPVdtLKhkhbm-Uz1Hn62aESTP/view?usp=drive_link)

## [4-c-4 일반 음주운전 vs 숙취운전 치명도 비교(김성철).docx](https://docs.google.com/document/d/1awumtoxhR_eeq83d-QadQZtMw6HG9Ijt/edit?usp=sharing&ouid=111398859085641878302&rtpof=true&sd=true)

## [*4-b. 숙취 운전 위험도 분석 - 음주운전 사고의 치명율(임세희).xlsx*](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1wwOkInFC4C0QXSh25dHedeI54rUGd3Mq/edit?usp=drive_link&ouid=100670599824338733060&rtpof=true&sd=true) *숙취 운전 위험도 분석 자료 참고*

텍스트, 라인, 그래프, 도표이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

그래프에 따르면, 숙취운전과 일반 음주운전의 **치사율 격차는 점차 줄어들고 있으며**,  
2024년에는 동일한 수준(1.222%)을 기록했습니다.  
이는 숙취운전도 일반 음주운전만큼 **동등한 수준의 단속과 예방 대상이 되어야 함**을 뒷받침하는 근거.

아침 단속을 유지하거나 강화해야되는 근거가 된다.

<보조 자료로써 활용 가능함>

## (2020년 이후) 연령대별 숙취운전 경향성 조사(연령대별로 숙취운전과 음주운전 연령대를 계산하여 둘을 나눠 비율 측정) 숙취운전 10대 음주운전 수/전체 10대 음주운전 수 = 높으면 10대 숙취운전을 많이한다.

## 각 연령대 별 전체 음주 단속 건수 대비 숙취 단속 건수가 차지하는 비율율

텍스트, 스크린샷, 도표, 번호이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

텍스트, 스크린샷, 번호, 그래프이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

전체 연령대 별 단속 건수를 연령대로 비교했을 때 직장인인 30대 ~ 50대의 비율이 높았지만, 연령대 별 1000건 당 숙취 운전 건수를 비교했을 때 오히려 10대와 20대의 비율이 높았음을 알 수 있다.

따라서 예방 정책을 실행한다면 10대와 20대를 기준으로 실시하는 게 더 적합할 수 있다.

## [측정시간대 별 음주농도량 추이분석.ipynb](https://drive.google.com/file/d/1eiynf-i3CROZG7LQB7XLM4EmZBurzp-Q/view?usp=drive_link)

[C의5번\_비율.docx](https://docs.google.com/document/d/1SX17yNoiKJX2LRGytJEMqO-j9J_vuRnO/edit?usp=drive_link&ouid=113565932150465872596&rtpof=true&sd=true)

## [C의5번(수정본).docx](https://docs.google.com/document/d/1WnBbapqdjQuCH6M0Zv9xJoDjbli4NU7e/edit?usp=drive_link&ouid=113565932150465872596&rtpof=true&sd=true)

스크린샷, 원, 텍스트, 도표이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

### 1. **단속 비중이 낮은 것 = 발생 자체가 적은 것 아님**

* **숙취운전은 자주 발생하지만 단속이 어렵거나 간과되어 왔을 가능성**.
* 출근길은 일반적으로 교통량이 많고 경찰 집중 단속이 어렵기 때문에 **적발률이 낮게 집계될 수 있음**.
* 단속건수별이아닌 전체음주운전 사고중 아침시간대 사고비중 을 알면 배스트일 듯

텍스트, 폰트, 스크린샷, 로고이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.사고 비율

텍스트, 폰트, 스크린샷, 디자인이(가) 표시된 사진

AI가 생성한 콘텐츠는 부정확할 수 있습니다.

* 1. 6번 자료 구할 수 있으면, 전체 시간대 별 음주운전 사고 비율 구하기\*

[4-d.docx](https://drive.google.com/file/d/11EgOnyF88RBHGXlbfG7tiRgnFi90wxvd/view?usp=drive_link)

(1) 06-10시의 음주운전 사고 비율

- 그래프 상에서 음주운전 사고 비율이 눈에 띄게 존재함

- 이 시간대의 사고 비율은 전체에 비해 높지는 않지만, 절대 사라지지 않고 지속적으로 존재한다는 점이 숙취운전의 위험성을 시사함

(2) 숙취운전의 사고 비율은 최근 몇 년간 뚜렷한 감소세가 아님

- 2022년~2024년 사이 08시~10시 시간대의 음주사고 비율이 줄어들지 않고 유지되고 있음

- 이는 단속 집중 시간대인 심야에 비해, 아침 시간대에는 단속이 비교적 느슨하고 운전자들이 숙취상태를 과소평가할 가능성이 높다는 문제점 시사

(3) 2021년-2022년에 음주사고 비율 다소 증가함

- 코로나 이후 사회활동이 재개되면서 전날 밤 음주량 증가 -> 숙취운전 증가 가능성

=> 숙취 운전 단속 강화 필요

=> 캠페인을 통해 메시지 전달

## e. 알콜농도별 인간의 인지 능력 변화(논문 분명 있음)

## -[The Effects of Alcohol on Psychomotor Skill and Driving Behaviors.pdf](https://drive.google.com/file/d/1aSSpkU7_AbA9BNu2Adkt4QDBuS5Ra4hr/view?usp=drive_link)

## -[인지능력저하\_논문정리.docx](https://docs.google.com/document/d/14-CSJq0Cl3RG-5Ic0xx42bnuDG6F0gvf/edit?usp=sharing&ouid=111398859085641878302&rtpof=true&sd=true)

## 

## 우리가 술을 깼다고 생각해도 처벌을 해야하나?

1. 우리가 일반적으로 음주 운전을 하는 이유  
   [5-a. 음주 운전자들의 운전확신수준 특성이 교통사고에 미치는 영향: 경로분석을 이용한 연구.pdf](https://drive.google.com/file/d/1NyNBFyA-eAkV-Avv4_EOOxeuDlTPLe-I/view?usp=drive_link) [음주 운전자들의 운전확신수준 특성이 교통사고에 미치는 영향 주요 정리(남유진).docx](https://docs.google.com/document/d/1u3awxqe_HsWEMdEA0VIbjUB0EmWGoxa3/edit?usp=drive_link&ouid=113565932150465872596&rtpof=true&sd=true)
2. 알콜 해독 시간 얼마나 걸리나(논문 분명 있음)  
   [5-b.음주 후의 혈중 알콜의 농도-시간 관계.pdf](https://drive.google.com/file/d/1vnFNlIccRff0gB4oOvfiJxL1Yda-yrdr/view?usp=drive_link)

## [5-b\_ 요약\_김성철.docx](https://docs.google.com/document/d/1liEeP7aVW2huDEmhIZEwoRr6FSIXqM5n/edit?usp=drive_link&ouid=111398859085641878302&rtpof=true&sd=true)

1. 스스로 깼다고 인지를 한 경우 처벌을 해야하나?  
   (현재는 술 안취했다고 인지한 상태면 의도성이 없다고 참작을 해줌)[5-c. 음주운전죄에 대한 비판적 고찰 - 입법적 개선방안을 중심으로.pdf](https://drive.google.com/file/d/1ku8j9i0ahth2RINSpNK2HQCo6o7r3XJa/view?usp=drive_link)

## [5-c음주운전죄에 대한 비판적 고찰요약(김성철).docx](https://docs.google.com/document/d/1hEdHp0NrHFZhgepVGEpQJpXPF-nXNDiz/edit?usp=drive_link&ouid=111398859085641878302&rtpof=true&sd=true)

## 결론: 위의 우리 분석 데이터를 합쳐서 13번 결론 내면 될듯 1. 현재 음주 단속의 추이를 보며 숙취 운전과 비숙취 운전의 추이를 비교한다. 2. 일반 음주 못지 않게 숙취 운전도 빈번하게 발생하며, 평균 혈중 알코올 농도도 비슷한 수치를 기록했다. 3. 추가적으로 연령대 별 숙취 운전 비율을 분석해보니, 10대와 20대와 의외로 높은 결과를 보였고, 관련된 예방 정책 강화가 필요하다. - 어떻게에 관해서 논의해보면 된다.