

한국사회의 교통문화*

최 상 진[†] 박 정 열 김 정 인 손 영 미

중앙대학교 심리학과

본 논문은 이제까지 필자들이 교통문제와 관련하여 교육부의 BK 21 연구지원 과제를 수행하면서 발표한 여러 논문들의 결과를 정리하는 작업의 일환으로 쓰여졌다. 필자들의 이러한 작업은 교통문제와 관련한 여러 논문을 쓰는 개별 과정(주차위반, 신호위반, 과속운전, 음주운전)에서 비록 연구의 주제는 다르고 구체적 주제에 따른 위반의 상황과 일반인의 심리가 상이한 측면이 있지만, 그럼에도 불구하고 그 면면에는 공통점이 많다는 경험과 이를 종합해서 정리할 필요성을 느꼈기 때문이다. 따라서 이러한 작업은 종합적이고 포괄적인 시각에서 한국사회의 교통문화를 파악하고, 이를 토대로 교통문제와 관련된 여러 사회문제를 풀 수 있는 기초를 마련하는데 일조할 수 있을 것으로 기대된다.

주요어 : 교통문화, 운전행동, 주차위반, 신호위반, 과속운전, 음주운전

* 본 연구는 2002년도 교육부 21세기 지식기반사회대비 고등인력양성사업 핵심분야 지원으로 수행된 연구임.

† 교신저자 : 최상진, (156-756) 서울시 동작구 흑석동 221, 중앙대학교 심리학과, e-mail : choi@cau.ac.kr

1903년 우리나라에 처음으로 자동차가 도입된 지 채 100년도 되지 않은 2000년 현재 전국의 자동차 등록대수는 1,100만대를 넘어섰다(경찰청, 2000a). 과거에는 자동차가 자신의 부(富)를 과시하는 수단이었지만 산업화와 도시화의 과정을 거치면서 자동차는 더 이상 사치품이 아니라 생활 필수품의 개념으로 자리잡게 되었다. 자동차가 신속하게 사람과 물자를 이동시킴으로 인해 인간은 시간과 공간의 제약으로부터 상당 부분 벗어날 수 있게 되었다. 그러나 현재 우리 사회가 안고 있는 여러 가지 사회문제를 언급할 때 자동차와 관련된 문제는 빠지지 않고 등장하는 문제 중의 하나이다. 1992년도에는 우리나라가 ‘교통사고율 세계 1위’를 기록했으며, 1999년 한해 교통사고로 인한 사상자 수가 사상 최고인 70여만 명에 이른 것으로 나타났다(조선일보, 2000년 5월 11일자). 교통과 관련한 문제는 비단 교통사고뿐만 아니라 과속운전, 음주운전 등을 비롯한 각종 교통법규위반, 주차문제, 교통체증, 자동차로 인한 사람들간의 분쟁 등 광범위한 분야에 걸쳐 있으며, 이러한 문제를 해결하기 위해 사회적, 국가적 차원의 수많은 시도들이 이루어져 오고 있다.

이러한 교통문제와 관련하여 필자들은 이제까지 주차위반(최상진, 김정인, 박정열, 손영미, 2001), 속도위반(최상진, 박정열, 김정인, 손영미, 2000), 신호위반(김정인, 최광혁, 최상진, 2001), 음주운전(최상진, 손영미, 김정인, 2001; 최상진, 손영미, 김정인, 박정열, 2000, 2001) 등에 대한 연구를 수행해 왔다. 필자들이 교통문제와 관련하여 이러한 영역을 선택하여 연구의 주제로 삼은

것은 위에서 열거한 4가지의 것들이 운전자들이 가장 빈번하게 일상적으로 위반하는 사항이면서 동시에 교통사고의 주요 원인으로 꼽히는 것들이기 때문이다. 표 1에 제시된 바와 같이 지방자치단체에서 단속하는 주차위반을 제외하고 경찰에서 중점적으로 단속하는 위반 사항을 보면 속도위반, 신호위반, 음주운전의 순으로 나타나고 있다.

본 고의 논의의 전개는 우선 이제까지 필자들이 연구한 교통관련 연구들에 대한 개별적 결과들을 논의하고, 이를 정리하는 과정에서 우리나라 운전자들의 운전행동과 관련한 심리와 한국사회의 교통문화에 대하여 포괄적으로 논의하고자 한다.

연구 1. 주차위반

불법주차행위는 일상적인 운전행동에서 가장 흔하게 범하는 교통법규 사례라고 볼 수 있다. 그러나 여타의 다른 위반행위에 비해 주차위반으로 인해서 야기되는 인명 및 재산피해가 거의 없다보니 운전자들이 위반행위를 가볍게 여기는 경향이 있다. 그러나 주차위반으로 인한 인적 및 물질적 피해의 심각성이 여타의 위반행위에 비해서 미약할 지는 모르겠지만, 이러한 행위는 습관화를 통해서 상습적인 교통법규 위반을 부추기고 교통사고의 최대의 주범인 안전운전 불이행을 유도한다는 점에서 그 문제의 심각성이 크다고 볼 수 있다. 따라서 주차위반과 관련된 연구에서는

표 1. 1999년 주요 교통사고 요인행위 단속 내용별 현황(경찰청, 2000a)

단속내용	속도위반	신호위반	음주	중앙선침범	무면허	전 체
단속건수	3,997,364	387,470	241,373	127,494	94,639	8,510,795

주차법규 준수가 운전법규를 준수하고 안전운전 이행의 기저가 된다고 판단되어 주차위반을 유발하는 상황과 이에 대한 위반자들의 해석양식 및 위반자들의 심리적 특성 파악에 중점을 두고 연구를 진행하였다.

주차위반 유발요인 탐색

평상시 주차위반의 소지가 높은 장소 6곳(아파트 단지 내, 종합병원 앞, 장애인 주차구역, 대형 백화점 앞 도로, 전자상가 도로변, 대형 음식점 앞)을 선정하여 가상적인 상황을 제시했을 때(주차위반을 할 것인지에 대한 여부와 그 이유), 이 중에서 전자상가, 음식점, 아파트 등이 위반의 가능성이 높은(응답자의 50% 이상이 위반할 것이라고 응답) 지역으로 나타났다. 이들 장소에서 불법 주차를 하는 이유를 물어본 결과, ‘잠깐이면 일을 마칠 수 있고, 신속한 조치가 가능하기 때문으로(전자상가)’, ‘식당 측에서 주차문제를 책임지므로(음식점)’, ‘차량 및 보행자 통행에 불편을 주지 않으며, 귀찮고 편해서(아파트)’라고 등으로 응답하였다.

개방형 질문을 통해서 나타난 이상의 결과만 본다면, 일단 우리나라 운전자들이 주차위반을 하게 되는 주된 이유는 주차상황에 따라 약간은 다르게 나타나지만, 잠깐이면 일을 마칠 수 있다는 위반에 대한 자기중심적 정당화, 주차문제를 책임져야할 건물에서 알아서 조치를 취해 줄 것이라는 운전자 편의위주의 주차관리에 대한 기대, 차량 및 보행자 통행에 불편을 주지 않기 때문이라는 상황에 대한 자기중심적 판단에 의한 합리화, 귀찮고 편해서라는 개인편익 우선주의가 작용하는 것으로 볼 수 있다.

결국 주차위반을 하는 운전자들의 공통된 심리적 속성은 주차상황에 대한 해석과정을 통해서

자신의 행위를 정당화 시켜줄 수 있는 요소만 있으면 위반을 하려 든다는 것이다. 특히, 단속위험이 적거나 단속에 신속하게 대응할 수 있다고 판단되고, 행위를 정당화 할 수 있는 근거만 찾을 수 있다면 얼마든지 위반을 한다고 볼 수 있다.

위반행위 인식

우리나라 사람들이 주차위반을 하는 주된 이유를 묻은 본 결과 앞서 6가지 가상적 상황의 개방형 질문에서 거의 언급되지 않았던 주차시설 부족을 주차위반의 주된 요인으로 보았고, 이어서 남들도 하니까, 급한 용무 때문에, 조금이라도 덜 걸기 위하여 등의 순으로 나타났다. 이상의 결과에 의하면 운전자들의 위반을 부추기는 가장 중요한 요인이 주차시설 부족이라는 구조적 문제이지만, 그 이면을 들여다보면 위반시 자신의 행위를 정당화하기 위하여 그 책임을 정부나 사회에 돌리려는 동기(구조적 문제였다 책임을 전가하려는)가 깔려 있음을 알 수 있다. 또한 ‘남들도 하니까 나도 위반을 한다’라는 응답자들의 심리에는 여러 사람이 하면 죄가 아니다(무죄)라는 생각이 은연중에 내포되어 있으며, 결국 이와 같은 상황에서 질서 규정을 준수하는 것이 오히려 바보 같다는 생각이 들게끔 할 수도 있다. 이어서 세 번째와 네 번째 이유로 급한 용무와 조금이라도 덜 걸기 위해서라는 응답이 나왔는데, 이것은 운전자들이 위반에 대한 자기정당화 및 개인편익 우선주의에 의해서 주차위반을 한다고 볼 수 있다.

이와는 반대로 우리나라 사람들이 주차위반을 하지 않는 이유는 무엇이라고 생각하느냐에 대한 응답에서, 벌금/견인/차량훼손 걱정(41.4%), 준법정신/질서의식(27.6%), 통행에 불편을 주지 않기 위해(9.7%), 도덕성(6.5%)의 순으로 나타났다. 이는

우리나라 운전자들은 위반을 하지 않는 이유가 법질서를 준수하거나 타인을 배려하려는 도덕적 측면보다는 처벌 및 물질적 손해를 피하려는 경향성에 의해 좌우되는 것으로 볼 수 있다. 특히 위반시 가장 걱정되는 부분이 무엇인가를 질문하였을 때, 응답자들은 단속/스티커 발부/견인(79.6%), 교통방해(9.7%), 차량손상(6.5%), 타인의 시선(2.4%)의 순으로 걱정이 된다고 한 사실에 비추어 볼 때, 주차위반을 줄이는데는 강력한 법적체제가 가장 효율적인 수단일 수 있음을 암시하는 것이다.

운전자가 주차위반 행위를 하였을 경우 스티커 발부의 책임소재를 물어본 결과 운이 나빴기 때문이라고 응답한 사람이 50.4%, 불법주차를 한 자신의 잘못이라고 응답한 사람이 48%이었다. 이와 같은 결과는 법규위반 자체에 대해서도 잘못이라고 생각하지 않는 사람이 과반수나 된다는 것을 보여주는 것이다. 즉 적발에 대해 부당하다는 법감정이 만연되어 있고 전반적으로 운전자들의 법규준수 의식이 약하다는 것을 의미한다. 이것은 행정당국의 일관성 없는 단속과 간헐적 단속이 운전자의 위반행위를 강화(특히 적발이 되지 않을 때)시키고 위반을 인정하려 들지 않으려는 태도에 기여한 것으로 볼 수 있다. 결국 이것은 본인이 주차위반 스티커를 발부 받았을 때 느낀 감정이나 생각을 확인해 본 결과에서도 잘 반영되고 있다. 위반사항이 적발되었을 때, 운전자들은 위반에 대한 책임 인식(28.4%)보다는 재수 없고 억울한 감정(71.6%)이 앞서는 것으로 밝혀졌다. 이 같은 결과는 위반자들이 자신의 위반 사실을 인정하기보다는 법 절차나 집행에 대하여 저항할 가능성이 높음을 시사하는 것이다. 결국 주차질서를 확립하기 위해서는 엄격한 법적체제와 아울러 운전 이해 당사자들이 수긍할 수 있는 공정하고 지속적인 법 집행이 확립되어야 할 것

으로 본다.

이어서 본인과 타인의 주차법규 준수수준을 물어본 결과 자신은 “매우 잘 지킨다”(13%)와 “가급적 지키려고 한다”(70.7%)가 83.7%인데 비해, 타인에 대해서는 “매우 잘 지킨다”는 사람은 한 명도 없었으며, “가끔 위반한다”(43.1%), “자주 위반한다”(27.6%)가 70.7%인 것으로 나타났다. 이것은 우리 사회의 주차위반과 관련된 문제를 운전자들이 본인의 책임보다는 타인의 탓으로 돌릴 가능성이 있음을 시사하는 것이다. 이와 같은 결과는 운전자들이 손해를 감수하면서 주차질서를 준수하려는 상황에서 많은 타인의 위반행위를 목격하였을 때 피해의식을 가질 수도 있음을 보여준다. 법규준수 수준에 대한 이 같은 상이한 지각차는 결국 법규 준수자에게는 피해의식을, 위반자들에게는 주차위반에 대한 양심 가책의 둔화와 ‘남들도 다 하는데 나라고 못하느냐’라는 식의 태도를 형성할 수 있다.

주차관련 태도상의 위반자 집단과 준수자 집단간 차이

주차문제에 대한 일반적인 태도를 확인한 결과 개인편익과 피해의식, 자기정당화, 운전자 편의 위주의 주차관리기대 등에서 주차 위반자들이 주차 법규 준수자들간에 유의미한 차이를 나타내 보였다.

위반자와 준수자간의 차이는 우선 개인 편익과 피해의식에서 나타나고 있다. 연구결과 주차 위반자들은 준수자들에 비해 자기편익 혹은 이기적 불법주차에 대한 양심의 가책을 덜 느끼는 것으로 나타났으며, 남들도 관례적으로 다하는 주차 위반 상황에서 나 혼자 규정을 준수한다는 것은 어리석다라는 ‘나’만 피해의식이 강한 것으로 나타났다. 이러한 과정에서 주차규범과 관련해서

본인만 편하면 된다는 이기심과 ‘나’만 피해를 볼 수 없다는 피해 불수용 의식이 강하게 작용하여 주차위반을 유발하는 것으로 볼 수 있다.

또한 주차 위반자들은 준수자들에 비해서 자신의 위반 사실에 대한 자기정당화가 강하게 나타났다. 이들은 주차위반과 관련해서 위반에 대한 자기중심적 합리화를 통해서 그리고 주차위반의 원인을 주차시설이 부족하다는 구조적 문제점에 책임을 돌림으로서 위반상황에 대하여 정당성을 부여하려는 경향성이 높았다.

이상의 주차위반과 관련된 개인의 심리적 기제는 운전자 편의위주의 주차관리 및 위반사항이나 위반자에 대한 관용적 태도로 이어질 수 있다. 즉, 위반자들은 주차 문제와 관련해서 공공의 이익 혹은 질서준수라는 차원보다는 운전자 편의를 생각한 주차 행정 및 단속을 기대하는 경향이 강하게 나타났다. 결국 이러한 의식은 주차시설 부족이라는 구조적 특성과 함께 위반상황에 대한 자기정당성을 부여하여 정상적인 법집행(주차단속)을 경시하려는 태도로 이어질 가능성이 있다.

또한 위반행위에 대해서는 주차위반을 할 수밖에 없는 주차시설 부족이라는 구조적 문제점을 들어 위반을 정당화하고 위반자들에 대해서는 개인의 의식상에서 문제점을 찾기보다는 상황의 불가피성을 통해서 위반자들에 대해 관용적 태도를 갖는 경향이 있다. 결국 위반자들은 심정적으로 타위반자의 행위에 대해서 내심 동조하고 있는 것으로 볼 수 있다. 이러한 사고는 주차위반에 수반되는 양심의 가책 내지는 자신의 행위로 인한 타인의 피해사항에 대해서 둔감해지도록 하고 위반을 당연시 하는 사고로 이어질 수 있다.

주차문제와 관련된 연구결과를 종합해 보면, 우리나라 운전자들은 주차위반행위가 일차적으로는 현재 턱없이 부족한 주차시설에 기인하는 것으로 보고 있지만, 그 이면에 가려져 있는 운전

자들의 심리적 특성 즉 개인편익 및 피해의식 그리고 자기정당화가 중요한 요인으로 작용하고 있다고 볼 수 있다. 따라서 이러한 맥락에서 본다면, 우리나라 운전자들이 범하고 있는 주차위반행위는 주차질서를 지키고자 할 때 느끼는 피해의식, 즉 피해 불수용 의식과 함께 자기만 편하면 된다는 자기중심적 편익의식이 운전자의 심리 기저에 깔려 있다. 이러한 심리적 기저에다 운전자들은 위반상황에 직면했을 때, 자신의 위반 사실에 대해서 남에게 불편만 초래하지 않는다면이라는 위반에 대한 자기중심적 합리화를 통해서 그리고 주차시설이 부족하다는 구조적 책임귀인 의식을 통해서 자신의 행위를 정당화하고자 한다.

이러한 운전자 개인의 심리적 기제는 주차문제에 대해서 운전자 편의위주의 주차관리를 기대하게 하며 아울러 위반사항이나 위반자에 대한 관용적 태도로 이어질 수 있다. 즉, 운전자들은 주차 문제를 공공의 이익 혹은 질서준수라는 차원보다는 운전자 편의차원에서 다루어지기를 기대하며, 결국 이러한 기대는 주차시설 부족이라는 구조적 특성과 함께 위반상황에 대한 자기정당성을 부여하여 정상적인 법집행(주차단속)을 경시하려는 태도로 이어질 가능성이 있다. 한편 타운전자 위반행위에 대한 관용적 태도는 주차위반에 수반되는 양심의 가책 내지는 자신의 행위로 인한 타인의 피해사실에 대해서 둔감해지도록 한다. 결국 이러한 행위는 주차질서를 지키려는 다수의 운전자들로 하여금 피해의식과 자기정당화를 촉발시켜 주차위반 유혹에 쉽게 빠져들도록 하는 악순환이 거듭되도록 한다.

결론적으로 개인편익과 피해의식이라는 위반동기와 위반행위에 대한 자기정당화가 운전자들의 주차위반을 유발한다고 볼 수 있으며, 이어서 편의위주의 주차관리에 대한 기대가 만연되면서 상

황논리가 엄격한 법 집행을 압도함으로 인해서 법을 경시하는 태도로 이어지고, 또한 위반행위에 대한 관용적 태도는 타인의 위반행위에 대한 묵시적 동조를 부추겨 운전자들이 양심의 가책없이 위반을 당연시하도록 유도하게 된다고 볼 수 있다.

연구 2. 신호위반

2001년 육상교통사고율에서 신호위반에 의한 사고는 4.1%에 지나지 않지만 교통위반 단속 사례 중에서 82%를 차지하고 있다(건설교통부, 2001). 이와 같은 결과만 보면 신호위반이 비교적 교통사고와는 무관한 것이라고 생각할 수도 있으나, 여기에는 간과해서는 안될 점이 있다. 즉, 전체 교통위반 단속사례 중 신호위반이 차지하는 비율이 82%라는 것은 운전자가 신호위반을 심각한 것으로 여기지 않는다는 것을 의미하며, 이것은 곧 신호위반이 교통사고의 강력한 잠재변인이 될 수 있다는 것을 함축한다.

신호위반이 교통사고의 잠재변인이 될 수 있음에도 불구하고 단속대비 사고 발생율은 음주운전이나 과속처럼 높지 않기 때문에 지금까지 등한시되어져 왔다. 기존 연구를 살펴보다라도 신호위반은 법규위반의 한 부분으로만 다루어졌을 뿐(윤봉남, 1998; 한덕웅, 신용균, 이민규, 박군석, 1999; 홍성국, 1999) 그것 자체에 대한 연구, 예컨대 신호위반을 유발하는 상황적, 개인적 요인에 대한 연구는 거의 없다. 설혹 신호위반에 관한 연구가 있다하더라도 운전시 자극에 대한 운전자의 지각 및 반응 속도, 신호기 및 도로설계 상의 문제들과 관련된 것이 대부분이다. 따라서, 신호위반에 관한 연구는 지금까지 ‘중요하지만’ 등한시 되어온 운전자들의 심리적 특성, 특히 일반

운전자들의 신호위반에 영향을 미치는 개인요인 및 상황요인들을 파악해 보고자 하는 의도에서 이루어졌다.

신호위반 상황 및 신호위반 이유 탐색

상황에 따른 신호위반 여부를 살펴본 결과, 운전자들은 다른 상황에 비해 정체되지 않은 상황에서 황색등이 켜졌을 때 신호위반을 가장 많이 하는 것으로 나타났다. 다음으로 우회전시 횡단 보도에 청색등이 켜지거나 깜박일 때, 적신호에서 청신호로 바뀌기 직전 황색등을 때, 정체상황에서 정지전 황색신호시 꼬리를 물고 진행하는 경우 등의 순으로 신호위반을 하는 것으로 밝혀졌다. 이러한 측면에서 본다면 우리나라 운전자들은 주로 황색등과 관련된 신호위반을 주로 하고 있음을 알 수 있다.

이들 각 상황에 대한 위반 이유를 개방형질문을 통해서 확인한 결과 운전자들은 비정체시 황색등 상황에서는 속도통제의 어려움과 사고의 위험성을 피하기 위하여 신호를 위반하게 된다고 응답하였다. 정체시 진행중 황색등으로 바뀔 때 혹은 적신호에서 청신호로 바뀌기 직전 황색등에서는 주로 기다리기 싫고 빨리 가려는 마음에 신호를 위반하게 된다고 응답하였다. 적신호시 위반에 대해서는 야간 주행시 한적하고 단속이 없을 것으로 판단하여, 우회전시 횡단보도 상의 신호를 무시하는 것은 행인이 없기 때문이라고 응답하였으며, 좌회전시 직진 이유에 대해서는 진행방향에 차량이 없기 때문이라고 응답하였다.

이상의 결과를 보면 운전자들은 주로 황색등 상황에서 신호위반을 많이 하고, 주된 이유로는 사고방지 혹은 기다리기 싫고 빨리 가려는 마음에서 신호를 위반하는 것으로 볼 수 있다. 이러

한 결과는 위반 상황과 관계없이 운전상황에서 나타날 수 있는 위반이유들을 요인별로 묶어서 질문한 결과에서도 잘 나타나고 있다. 조사결과 대부분의 운전자들은 신호를 위반하게 되는 주된 이유를 ‘사고방지’와 ‘단기적 이익추구’ 때문이라고 하였다. 신호위반 유발요인에서 운전자들이 사고방지를 가장 주된 이유로 선정하였다는 것은 물론, 신호체계상 언제 황색등이 켜질지를 예측할 수 없는 상황적 요인도 있겠지만, 또 다른 측면에서는 운전자들이 자신의 행위에 대해서 도덕적 비난을 피하기 위해서 다른 사람들이 가장 잘 납득할 수 있는 사고방지에 그 원인을 돌려 자신의 행위를 정당화하려는 것으로 해석할 수 있다. 즉 운전자들은 위반 이유를 상황적 요인인 사고방지에 돌리고 있지만 그 이면에는 ‘조금이라도 빨리 가기 위해서’ 혹은 ‘위반하면 다음 신호를 기다릴 필요가 없기 때문에’라는 운전자들의 단기적 이익추구 심리가 작용한 것으로 볼 수 있다.

신호준수에 대한 운전자들의 일반적 태도

운전자들의 신호준수에 대한 일반적인 태도를 확인한 결과 경계운전, 피해의식, 조급성, 단기적 이익추구 경향성 및 조급함과 경계운전에 대해서 높은 점수를 보여주었다. 이와 같은 결과는 운전자들이 일단 신호가 개입된 운전상황에서는 조급함을 보이면서 한편으로 신호등이 바뀌는 상황에서 주위를 경계하면서 운전을 하고 있음을 보여준다고 볼 수 있다. 조급성과 관련된 문항에서, 운전자들은 일반적으로 타운전자들이 신호를 위반하는 것은 조금이라도 빨리 가려고 하기 때문이라고 생각하면서, 사거리 진입시 황색등으로 바뀔 경우 그대로 지나치는 것이 안전하다고 생각하고, 신호가 바뀌면 즉시 출발해야 한다는 조

급한 행동성향을 보여주고 있다. 한편, 경계운전과 관련된 문항에서는 운전자들이 일부 모순된 행동을 보여주고 있다. 운전자들은 사거리 진입시 청색등이 켜졌을 때도 주의를 살피면서 위반 차량 유무를 확인하면서 운전한다고 반응하였지만, 신호가 바뀔 때를 대비해서 속도를 줄인다거나 다른 차량이 신호를 위반해도 본인은 지킨다는 반응에서는 낮은 점수를 보여준다. 이러한 반응은 결국 운전자들이 타인의 위반행위 가능성에 대해서는 민감하게 반응하면서 자신의 위반행위에 대해서 무감각한 행태를 보이고 있음을 반영한 것으로 볼 수 있다.

한편 신호준수에서 고위반자들과 저위반자들간의 태도상의 차이를 비교한 결과, 피해의식과 단기적 이익추구 경향성에서 통계적으로 유의미한 차이가 나타났다. 고위반자 집단은 저위반자 집단보다 ‘신호체계가 불합리한 상황’, ‘차량이 거의 없는 도로’, 그리고 ‘다른 차량도 신호위반을 하는 곳에서 자기만 신호를 지키는 것’에 대해 어리석다거나 손해를 보는 느낌이 든다는 등의 피해의식을 더 강하게 느끼는 것으로 나타났다. 또한 고위반자 집단은 저위반자 집단에 비해 약속시간에 늦었다거나 횡단보도에 보행자가 없는 경우 신호위반을 할 수도 있다는 허용적인 태도를 취하는 단기적 이익추구 경향성이 있는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를, 앞서 살펴본 신호위반 이유와 함께 고려해본다면, 신호위반을 자주 하는 운전자들은 신호를 위반할 수 있는 정당성 혹은 자기합리화가 주어지거나, 신호준수과정에서 손해를 보거나 피해를 보고 있다는 느낌이 들게되면, 단기적인 이익을 추구하기 위하여 신호를 위반할 수 있는 동기를 갖게 된다고 볼 수 있다.

요컨대, 우리나라 운전자들은 신호위반에 대해서 사고예방 혹은 방지라는 상황적 이유로 위반

을 한다고 말하지만 그 이면에는 남보다 빨리 가려는 단기적 이익추구 경향과 피해의식 및 이기적 합리성의 심리가 깔려 있다고 볼 수 있다.

신호위반시의 심리적 경험

신호위반을 하는 운전자를 보면 어떤 생각이 드는가를 물어본 결과 ‘알뜰고 짜증스럽다’(32.4%)는 응답이 가장 많은 빈도를 차지하였으며, 이어서 ‘급한 사정이 있겠지라고 이해한다’(22.5%)였다. 이러한 결과는 결국 운전자들 사이에 위반행위에 대한 부정적 인식이 강함에도 불구하고 한편으로는 그 사정을 이해하려는 경향으로 볼 수 있다. 이러한 위반행위에 대한 허용적 태도는 또 다른 위반을 부추긴다는 점에서 바람직하지 못한 결과라고 볼 수 있다.

신호위반으로 인해 본인이 적발 당했을 때 어떤 생각이나 느낌이 드는가에 대한 운전자들의 응답결과를 보면, ‘재수가 없어서 걸렸다(40.4%)’라는 응답이 가장 높은 빈도를 보였다. 이것은 결국 적발에 대해 부당하다는 운전자들의 법 감정이 만연되어 있고 법규준수 의식이 미약하다는 것을 의미한다. 결국 이것은 행정당국의 일관성 없는 단속과 불합리한 신호체계가 운전자들의 위반행위 단속에 대한 저항 혹은 불인정 태도에 기여한 것으로 볼 수 있다. 한편 신호 위반 시 가장 걱정되는 부분이 무엇인지를 물은 결과 응답자들은 사고위험성과 단속(벌금 및 벌점)을 지목하였다. 이와 같은 결과는 일단 신호위반을 줄이기 위해서는 강력한 단속도 필요하지만 운전자들에게 신호위반으로 인한 사고의 위험성을 널리 홍보하고 강조해야할 필요성을 시사하는 부분이다.

연구 3. 과속운전

운전자의 실수 및 법규위반에 관련된 최근의 연구를 살펴보면 운전중의 실수와 사고간에는 직접적인 관련성이 발견되지 않은 반면, 운전법규를 위반하려는 운전자의 성향이 사고와 관련이 있음을 보여주고 있다(Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990). 그런데 운전자들의 운전법규 위반과 관련하여 특히 속도위반과 관련한 연구들이 많은 관심을 받아왔다. 이는 과속운전으로 인해 사고가 발생할 경우 치명적인 인명피해나 대형사고로 발전할 가능성이 높기 때문이다.

실제 우리나라의 경우에도 1999년 전체 교통사고 중 90% 이상이 운전자의 교통법규 위반과 관련이 있는 것으로 보고되고 있으며, 법규위반을 그 내용별로 보면 속도위반(46.97%)이 가장 많은 비율을 차지하고 있다(표 1)(경찰청, 2000a). 운전자에 대한 의식조사결과(도로교통안전협회, 1995a; 도로교통안전협회, 1995b), 속도위반은 운전자의 70.8%가 지난 1주 동안 1회 이상 경험이 있고, 운전자의 53.7%가 가장 빈번하게 위반하는 것이라고 응답하였다. 1996년도에 발생한 대형사고를 심층적으로 조사한 연구를 보면, 대형교통사고 중 확실한 원인으로서는 과속으로 발생한 사고의 비율이 조사를 위해 수집한 226건의 사고 중 17.7%나 차지하였다(이원영, 김인석, 김원중, 1997).

따라서 과속운전과 관련된 연구는 교통사고와 관련하여 일반인들이 평상시 운전 중 가장 빈번하게 위반하는 교통법규이면서 동시에 개인의 안전과 생명에 치명적인 영향을 미치는 과속운전에 대해 사람들이 이러한 과속운전을 하게 되는데 관여되는 사회-문화적 요인을 파악하기 위한 목적으로 수행되었다.

과속운전에 관여되는 사회-문화적 요인 및 속도 위반의 일반인심리

고속도로를 포함한 주요 간선도로 10개구간의 주야별 차량 속도조사 결과, 올림픽대로 및 강북강변도로의 경우 야간에 제한속도를 초과하여 주행하는 차량의 비율이 거의 100%에 이르는 것으로 나타났으며, 대부분의 도로에서 60% 이상의 차량이 제한속도를 초과하는 것으로 조사되었다. 더욱이 자유로의 경우 야간에 약 95%의 차량이 제한속도를 20km/h 이상 초과하여 주행하였다(도로교통안전관리공단, 1998). 그렇다면 이러한 현상을 성격과 같은 개인내적인 차원으로만 설명한다면, 우리나라 사람들은 거의 모두가 기존 연구에서 밝혀진 과속운전과 관련된 성격 변인 차원 즉, 공격성, 충동성, 감각추구성향 등이 높다는 결론에 도달할 것이다. 따라서 이는 성격과 같은 개인내적인 차원만으로는 과속운전행동을 비롯한 운전행동 모두를 설명할 수 없음을 의미한다. 이러한 문제점과 관련하여 많은 연구자들(이병일, 1999; 이순철, 1991; 홍성국, 1999; Nagayama, 1989; Wilde, 1976)은 교통행동을 이해하고 설명하는데 있어 개인내적인 요인뿐만 아니라, 사회규범, 가치관, 관습, 인간관계, 안전에 대한 의식과 태도 등과 같은 사회-문화적인 요인을 동시에 고려해야 한다고 보았다. 이러한 측면에서 볼 때, 운전 및 과속운전과 관련된 전반적인 우리나라의 운전문화, 교통 상황 그리고 이에 대한 일반인들의 생각과 태도를 이해하는 것은 매우 중요하다고 볼 수 있다.

과속운전을 야기하는데 관여되는 사회-문화적 요인을 파악하기 위해 운전자들을 대상으로 한 집단심층면접과 과속운전과 관련된 기존 연구들(김남윤, 1999; 박동고, 1998; 윤봉남, 1998; 이순철, 1996; 이재항, 1999; 최종윤, 1998; 홍성국, 1999)에

서 제시된 과속운전에 관여되는 사회-문화적 요인들을 일차적으로 탐색하였다. 이를 통해 최종적으로 본 연구에서 사회-문화적 요인을 측정하기 위하여 경쟁의식, 규정운전 피해의식, 법규위반자에 대한 관용적인 태도, 속도규정에 대한 불합리성 인식, 운전실력에 대한 과신, 조급한 운전, 낮은 사고기대감, 과속 운전시 다른 운전자들의 속도에 동조하려는 경향성(속도전염), 경찰의 단속에 대한 염려, 과속으로 인한 적발가능성 과소평가, 사고에 대한 외적귀인을 선정하였다.

그 결과를 보면, 우선 대다수의 응답자들은 과속으로 인한 경찰의 단속에 상당한 염려와 걱정을 하고 있는 것으로 나타났다(5점 척도에서 평균 4.17). 다음으로 교통사고는 ‘자신만 조심한다고 피할 수 있는 것이 아니다’든지 혹은 ‘대부분의 사고는 개인의 통제 하에 있는 것이 아니라 예상하지 못한 돌발적인 상황에 의해 발생한다’고 봄으로써 교통사고에 대해 외적인 사고귀인을 하는 경향이 높게 나타났다(평균 3.92). 또한 과속 운전시 다른 운전자들의 속도에 동조하려는 속도전염의 경향성이 비교적 높게 나타났으며(평균 3.46), 다른 차량이 자신의 차 앞에서 서행운전을 할 경우 참지 못하고 추월해 나간다가거나 교차로에서 신호가 바뀌기도 전에 출발하려고 하는 기다리기 싫어하는 조급한 경향성 역시 비교적 높게 나타났다(평균 3.44). 또한 다른 사람이 법규위반을 하는 것에 대해서도 비교적 관대하고 관용적인 태도를 보이는 것으로 나타났다(평균 3.32).

그러나 과속으로 인한 경찰의 적발가능성에 대해서는 과소평가 하는 경향이 비교적 낮게 나타났다(평균 2.56), 자신만 교통법규를 준수하고 양보운전을 하면 손해라고 생각하는 규정운전 피해의식도 낮게 나타났다(평균 2.41). 또한 자신의 운전실력에 대한 과신(평균 2.28)과 경쟁의식(평균 2.27)에 있어서도 대부분의 사람들은 그렇지 않다

는 응답이 우세하였다.

위의 결과들을 정리해보면, 우리나라 운전자들은 과속으로 인한 경찰의 단속에는 상당한 염려와 걱정을 하는 동시에 교통사고에 대해서는 외적인 귀인을 하는 경향이 높으며, 과속 운전시 다른 운전자의 속도에 동조하려는 속도전염의 경향이 있으며, 조급한 운전을 하는 것으로 나타났다. 또한 다른 법규위반 운전자에 대해서는 상대적으로 관대한 태도를 보이는 경향이 있었다. 그러나 경쟁의식, 피해의식, 운전실력에 대한 과신에 있어서는 비교적 그렇지 않다고 응답하였다.

이는 기존의 연구들(김남윤, 1999; 박동고, 1998; 윤봉남, 1998; 이재향, 1999; 최중윤, 1998; 홍성국, 1999)에서 우리나라 운전자들의 특성으로 꼽았던 경쟁의식이 높고, 피해의식이 많으며, 운전실력에 대해 과신하는 경향이 있다는 결과와 상반되는 것이다. 그러나 이러한 상반된 결과를 보이는 것은 피험자 선정에 따른 기존 연구와 본 연구의 차이점에 기인한 것으로 판단된다. 기존 대부분의 연구들에서 조사대상을 선정한 집단은 주로 교통법규 위반으로 인하여 소양교육을 받으러 온 사람들이었으나, 본 연구는 일반인을 대상으로 연구를 실시하였다. 따라서 교통법규 위반으로 인해 소양교육을 받으러 온 집단과 일반인을 대상으로 한 집단에는 차이가 있을 수 있다.

따라서 본 연구에서는 이러한 차이점을 보다 더 명확하게 확인하고, 사회-문화적인 요인에 있어서 과속운전자와 그렇지 않은 운전자간에는 어떠한 차이가 있는가를 살펴보기 위하여 과속운전 행동 측정치 상에서 평균 이상의 점수를 받은 집단(과속 운전자군)과 평균 이하의 점수를 받은 집단(비과속 운전자군)을 구분하여 이 두 집단을 비교 분석하였다. 결과를 보면, 과속 운전자군은 비과속 운전자군에 비해 ‘경쟁의식’, ‘규정운전 피

해의식’, ‘조급한 운전’, ‘과속으로 인한 적발가능성 과소평가’, ‘속도전염 경향성’, ‘운전실력에 대한 과신’, ‘속도규정에 대한 불합리성 인식’, ‘낮은 사고기대감’, ‘법규위반자에 대한 관용적인 태도’ 등에서 통계적으로 유의미하게 높게 나타났다. 반면 비과속 운전자군은 과속 운전자군에 비해 ‘과속으로 인한 경찰의 단속에 대한 염려’에서만 높은 것으로 나타났다.

기존 연구들에서 채택한 조사대상자들은 이미 과속이나 법규위반, 교통사고 등으로 인해 소양교육을 받으러 온 사람들이었으며, 이들을 대상으로 한 연구를 통해 우리나라 운전자들의 특성을 추출해 낸 것이었다. 그러나 일반인을 대상으로 한 본 연구에서 전체 조사대상자들의 응답 결과는 기존 연구 결과와 일치하지 않는 부분이 있었다. 그렇지만 과속 운전자와 비과속 운전자를 구분하여 각 집단의 특성을 추출한 연구에서 과속 운전자들은 사회-문화적 요인의 하위 항목에 있어 비과속 운전자들과는 통계적으로 유의미한 차이를 나타내 보였으며, 이러한 차이점은 기존의 소양교육을 받으러 온 사람들을 대상으로 한 연구 결과와 일치하는 것이었다.

연구 4. 음주운전

음주운전의 경우, 그 증가 속도는 1990년 전체 교통사고 중 1.6%에 불과하였던 것이 1992년에는 2.7%, 1994년에는 6.7%, 1995년 7.1%, 1998년 10.3%, 1999년 8.6%에 달하고 있으며, 1999년 약간의 주춤세를 보일 뿐 지속적으로 증가추세를 보이고 있다(경찰청, 2000b). 특히, 음주운전은 그 특성상 이탈, 추락, 전복, 충돌, 추돌 사고가 대부분이며, 과속운전의 경우에서처럼 치사율이 매우 높고, 일단 발생하면 대형사고라는 특징을 가지

고 있다(도로교통안전협회, 1994). 실제 음주운전 사고발생건수당 사상자 비율을 보면, 1998년도의 경우 25,268건당 41,602명으로 사고 1건당 1.65명이 사망이나 부상을 당했으며, 1999년에는 23,718건당 40,280명으로 사고 1건당 1.69명이 사망이나 부상을 당하였다(경찰청, 2000b).

이에 음주운전과 관련된 연구는 운전자들이 음주 후 운전여부를 결정할 때 가장 중요하게 많이 고려하는 요인이 무엇이며, 음주운전을 결정할 때 음주운전집단과 비음주운전집단 간에 중요하게 고려하는 요인에는 어떠한 차이가 있는가를 살펴보았다.

음주운전결정요인 탐색

운전자들이 음주 후 운전여부를 결정할 때 가장 중요하게 고려하는 요인을 살펴본 결과, 마신 술의 양이 어느 정도인지(음주량), 얼마나 충분한 시간이 경과했는지(음주후 경과시간), 그리고 차를 두고 갈 경우 이동시에 불편함 정도(다음날 이동시의 불편함)와 집과의 거리가 가장 중요한 음주운전 결정요인들로 나타났다.

이 요인들을 보다 구체적으로 살펴보면 우선 ‘음주량과 음주후 경과시간에 대한 운전자들의 판단’이 음주운전 여부를 결정하는데 있어 가장 중요한 요인으로 나타났다. 그러나 운전자들은 적당한 음주량과 음주 후 시간경과정도에 대한 객관적인(믿을만한) 지식에 근거하여 판단하는 것이 아니라 자신의 경험과 주관적 판단에 기인하는 경향이 있는 것으로 나타났다. 이를 보다 명확하게 알아보기 위해 운전자들이 지각하는 적정 음주량과 음주 후 경과시간이 객관적인 지식과 어느 정도 차이를 보이는지 비교해 보았다.

우선, ‘당신이 생각하기에 적발되지 않고, 운전 에 위협하지 않은 적당한 술의 양이 어느 정도인

가?’라는 질문을 통해 음주량에 대한 운전자의 판단을 살펴보았다. 그 결과 운전자들은 소주 4.65잔(50ml/잔), 맥주 2.88잔(375ml/잔)까지는 마셔도 운전 에 별 지장이 없으며, 위험하지 않다고 응답하고 있다. 그러나 음주운전에 대한 규정을 살펴보면(도로교통법 제31조), ‘음주운전은 혈액 1밀리리터(ml)에 대하여 알코올 0.5밀리그램(mg) 이상 또는 호흡 1리터에 대하여 알코올 0.25밀리그램(mg)이상으로 한다’고 제시하고 있으며, 이 규정에 따라 알코올 섭취정도를 살펴보면, 성인남자(60kg 기준)의 경우, 맥주 1.5잔을 마실 경우 혈중 알코올 농도는 0.53mg/ml, 소주 2잔의 경우는 0.47mg/ml에 해당한다(WIDMARK 공식 적용). 따라서 실제 음주운전위반에 단속되는 혈중 알코올 농도 0.05%(0.5mg/ml)에 해당하는 음주량과 운전자들이 지각하는 음주량 한계 허용치를 비교해보면 2배 정도 과대평가 되어 있다는 것을 확인할 수 있다.

다음으로, 운전자가 지각하는 ‘음주 후 운전 가능한 경과시간’과 비교적 객관적인 적정경과시간을 비교하기 위해 ‘당신이 생각하기에 맥주 2잔 혹은 소주 4잔을 마셨을 경우 어느 정도 시간이 경과하면 운전을 해도 괜찮다고 생각하십니까?’라는 질문을 하였다. ‘음주 후 운전 가능한 경과시간’에 대한 운전자의 판단을 살펴보면, 운전자가 지각하는 ‘운전 가능한 적정 경과시간’으로 맥주의 경우 음주 후 2시간 24분, 소주의 경우 3시간 27분 정도의 시간이 지나면 운전해도 크게 위협하지 않다고 응답하였다. 그러나 소주 4잔, 맥주 2잔을 마셨을 경우 적정 경과시간으로는 소주의 경우 최소 4시간 10분, 맥주의 경우 최소 3시간 20분이 필요한 것으로 나타나고 있어 맥주의 경우는 56분, 소주의 경우는 43분 정도 차이가 남을 확인할 수 있다. 그러나 여기서 주의할 점은 실제 알코올 농도가 0.05% 이하로 내

려가기 위해 필요한 적정 시간이란 ‘음주를 그친 후부터 운전을 하기 전’까지를 의미한다. 그러나 운전자들이 지각하는 운전 가능한 적정시간은 ‘운전을 하기 위해 술을 조금씩 조절하는 시간’까지 포함하고 있을 가능성이 높다. 따라서 실제 운전자가 지각하는 음주 후 적정경과시간과 실제 필요한 적정시간과는 차이가 클 가능성이 있다.

결국 운전자들이 지각하는 음주량 한계허용치와 적정 경과시간은 혈중 알코올 농도 0.05% 이하에 해당하는 적정음주량과 적정경과시간과는 차이가 있으며, 이는 운전자들이 음주운전여부를 결정할 때 가장 중요하게 고려하는 요인인 ‘적은 음주량’과 ‘음주 후 충분한 시간경과’를 판단할 때 다분히 운전자의 주관적인 기준에 근거하여 판단하고 있다는 것을 의미한다. 즉, 운전자들은 혈중 알코올 농도 0.05% 이하에 해당하는 음주량보다 훨씬 많은 양을 섭취하였음에도 불구하고 운전해도 괜찮다고 생각하며, 또한 혈중알코올농도 0.05% 이하로 떨어지기 위해 필요한 음주 후 경과시간이 지나지 않아도 ‘충분히 술이 깼다’고 생각하는 경향이 있다.

운전자들이 이와 같이 음주량과 음주 후 적정 경과시간에 대해 주관적인 판단을 하는 이유는 두 가지로 설명이 가능하다. 그 첫 번째로 운전자들은 자신이 어느 정도 마셔야, 그리고 어느 정도 시간이 지나야 혈중 알코올 농도 0.05%에 해당하는지에 대한 직접적인 경험이나 객관적인 지식이 부족하기 때문에 판단된다. 둘째, 이와 같은 현상은 ‘음주 후 운전을 해도 된다 혹은 해서는 안 된다’는 판단준거를 체내 혈중 알코올 농도 0.05%에 두지 않고, ‘이 정도 술을 마시고 운전해도 사고가 발생하거나 단속에 걸리지 않았다’, ‘이 정도 시간이 지나고 운전했더니 평상시 운전하는 것과 별로 차이가 없었다’와 같은 개인

의 ‘주관적인’ 음주운전경험에 근거하기 때문에 판단된다. 즉, 운전자들이 음주운전여부를 결정하기 위해 평소 자신이 마시고 운전하던 주량을 판단준거로 삼게 되면 술을 평소에 많이 마시는 사람들은 자신의 주량에서 어느 정도나 더 마셨는지를 가지고 추정을 하게 되므로 이 정도의 술, 혹은 평소보다 약간 덜 마시거나 더 마신 것은 운전을 해도 괜찮은 정도라고 생각하게 된다(홍성삼, 1999).

다음으로 ‘다음날 이동시의 불편함’ 요인을 살펴보면, 이는 운전자의 ‘목전(目前)단기이익 추구 경향성’을 반영한다고 볼 수 있다. 일반적으로 사람들은 발생할 수 있는 손실이 크다 하더라도 발생 가능성이 적다고 판단하거나, 자신의 행위에 대해 항상 당연한 결과로 따르는 것이 아니면 눈앞에 보이는 보다 직접적인 이익을 추구하는 경향이 있다(Mook, 1987). 음주운전행동도 마찬가지이다. 즉, 음주운전행동을 해도 사고나 단속을 경험하지 않았던 운전자들은 비록 사고나 단속이 발생하였을 때 그 손실이 크다는 것을 ‘머리로’ 알고 있다 하더라도 그러한 일들이 자신에게 생길 것이라고는 생각하지 않는다. 따라서 ‘차를 놓고 가면 다음날 출근이나 이동할 때 불편하지만 차를 가지고 가면 그런 불편함은 겪지 않아도 된다’는 단기적이며, 발생확률이 확실한 이익을 추구하게 되는 것이다.

마지막으로 ‘집과의 거리가 가깝거나 멀어서 운전을 했다(집과의 거리)’는 요인을 살펴보면, 이는 음주운전여부를 결정할 때 ‘집과의 거리’ 요인을 음주운전 행위에 정당화된 ‘효율적인 핑계거리’로 삼으려고 하는 심리를 반영하고 있다고 볼 수 있다. 즉, 운전자들은 집과의 거리가 가까울 때는 ‘조금만 운전하면 되는데 설마 가는 길에 무슨 일이 생기겠어’라는 안일한 생각과 ‘조금만 운전하면 되는데 굳이 차를 두고 가면 내일 이동

할 때 불편하고, 차를 다시 가지러 와야 되니까 번거롭다'라는 심리상태를 지니고 있으며, 심지어는 단속에 적발되었다 하더라도 '짧은 거리를 잠깐 운전한 것으로 딱지를 떼는 것은 부당하다'고 생각하는 경향이 있다(최상진, 손영미, 김정인, 박정열, 2000). 그리고 집과의 거리가 멀 때 경우에는 '집이 너무 멀어서 택시비도 많이 나오고, 집에 가는데 혹은 내일 출근할 때 시간도 많이 소요되므로 좀 무리해서라도 차를 몰고 가는 것이 더 낫겠다'와 같이 단기이익을 추구하려는 경향성을 보이며, 이때 집과의 거리가 멀다는 것은 그러한 단기이익추구경향성을 합리화시켜주는 '핑계거리'가 되는 것이다.

음주운전결정요인들에 대한 음주운전집단과 비음주운전집단간 차이

음주운전 경험이 있는 운전자와 없는 운전자간에 음주운전여부를 결정할 때 고려하는 요인들(음주운전결정요인)에 대해 차이가 있는지를 살펴본 결과, 크게 세 가지 차원(잘못된 신념과 목전 단기이익추구경향성 그리고 체내 혈중 알코올 농도에 대한 지각오류)에서 통계적으로 유의미한 차이를 보였다.

구체적으로 살펴보면, 우선 음주운전경험자와 무경험자간에는 '잘못된 신념' 차원에 해당하는 요인들에서 두드러진 차이를 보이고 있다는 것을 알 수 있다. 연구결과 음주운전 경험자들은 무경험자들에 비해 자신은 절대 음주단속에 걸리지 않을 것이라는 낙관적인 기대를 가지고 있으며, 음주단속과 교통사고 발생가능성에 대해 낮게 평가하고 있다. 또한 자신의 운전실력에 대해 더욱 과신하는 것으로 나타났다. 이와 같은 운전자 심리는 '강화의 원리'로 설명해 볼 수 있다.

즉, 음주운전시 단속과 사고의 발생을 경험하

지 않았던 음주운전자들의 경우 이 경험 자체가 음주운전행동에 대한 강화인으로 작용하게 되며, 이러한 일이 반복되어질 경우 결국 음주단속과 사고발생확률에 대해 과소평가를 하게 되며, '음주운전사고와 단속'은 더 이상 음주운전여부를 결정하는 과정에서 중요하게 고려하는 요인이 되지 못하게 된다. 실제 본 연구에서도 음주운전 단속에 적발된 경험이 있는지를 알아본 결과, 조사대상자 136명 중 단지 6명만이 적발된 경험이 있었으며, 지난 1년 동안 음주운전 경험이 있는 조사대상자 69명 중 4명만이 적발을 경험한 것으로 나타났다.

두 번째 차원은 '목전(目前) 단기이익추구 경향성'에 해당하는 요인들로, 음주운전자들이 비음주운전자들보다 음주 후 차를 두고 갈 경우 야기되는 비용부담, 다음날 이동시의 불편함, 그리고 집과의 거리정도에 더욱 민감한 것으로 나타났다.

마지막 차원은 '지각오류'에 관한 요인으로 음주운전자들이 비음주운전자들보다 마신 술의 양(음주량)에 대해 더욱 과소평가하는 경향이 있는 것으로 나타났다. 이와 같은 '음주량에 대한 과소평가' 현상은 음주운전에 대한 사고나 단속과 같은 부적 자극의 유무가 운전자가 마신 음주량에 대한 평가단서의 역할을 하는 과정을 통해 설명해 볼 수 있다. 즉, 음주운전자들은 혈중 알코올 농도 0.05%이상에 해당하는 음주를 한 후 운전을 했다 하더라도 사고나 단속이 발생하지 않았다면 '이 정도의 술은 마셔도 괜찮구나'라고 판단하게 된다. 그리고 혈중 알코올 농도 0.05%보다 훨씬 높은 수치에 도달하도록 음주를 한 후 운전을 했어도 역시 사고나 단속과 같은 부적 자극이 제시되지 않는다면 운전자들은 역시 '이 정도의 술은 마셔도 운전하는데 지장이 없구나'라고 생각하게 된다. 이와 같은 과정을 통해 음주운전자들은 적정 음주량에 대한 주관적인 기준을 갖게 되며,

이후 음주운전여부를 결정할 때도 이 기준을 근거로 판단하게 된다. 즉, 자신의 주관적인 기준에 미치지 않게 음주를 하였다면 비록 그 양이 혈중 알코올 농도 0.05% 이상이라 할지라도 적게 마신 것으로 해석해서 ‘음주운전을 해도 된다’고 결정할 가능성이 높다고 할 수 있다.

종합 논의

본고는 운전자들이 가장 빈번하게 일상적으로 위반하는 사항이면서 교통사고의 주요 원인으로 지목되는 주차위반, 신호위반, 과속운전, 음주운전에 대한 연구자들의 개별 연구결과에 대하여 논의하였다. 주차위반과 신호위반은 여타의 다른 위반행위에 비해 이로 인해 야기되는 인명이나 재산피해가 미약하기 때문에 이러한 위반행위를 가볍게 여기는 경향이 있다. 그러나 이러한 행위는 습관화를 통해 안전운전 불이행을 유도한다는 점에서 그 문제의 심각성이 크다고 볼 수 있다. 따라서 주차위반과 신호위반과 관련된 연구는 이러한 법규의 준수가 안전운전 이행의 기저가 된다고 판단되어 연구의 주제를 삼았던 것이다. 이에 반해 과속운전과 음주운전의 경우에는 사고가 발생할 경우 대형사고와 직결된다는 점에서 연구의 필요성이 제기되었다.

주차위반, 신호위반, 과속운전, 음주운전에 대하여 이제까지 논의된 결과들을 보면 비록 연구의 주제는 다르고 구체적 주제에 따른 위반의 상황과 일반인의 심리가 상이한 측면이 있지만 그 면면에는 많은 공통점들이 존재함을 알 수 있다. 각각의 위반사항에 대한 공통된 점과 이러한 공통적인 사항의 기저에 깔린 우리나라 운전자들의 심리를 살펴보면 다음과 같다.

개인편의 및 단기적 이익추구 경향성

우리나라 운전자들은 운전을 한 지역에서 다른 지역으로 안전하게 이동을 시켜주는 행위로 보기에 앞서 이것을 타인과의 경쟁상황으로 인식하는 경향이 강한 것 같다. 이러한 맥락에서 본다면 운전자는 운전행위 과정에서의 규칙준수, 즉 법규정 준수보다는 운전행위가 가져다주는 최종적 결과인 개인편의(단기적 이익추구)에 집착할 가능성이 높다고 볼 수 있다. 이러한 개인편의 및 단기적 이익추구 경향성은 주차위반, 신호위반, 과속운전 그리고 음주운전의 모든 연구들에서 발견되는 우리나라 운전자들의 공통된 특징이었다.

주차위반의 경우, 운전자들은 목적지 근처에 주차시설이 마련되어 있어도 조금 멀리 있다 싶으면, 가까운 거리에 무단 주차를 하는 경향이 있다. 이 같은 현상은 서울시에서 「주차실태조사 및 중·단기주차정책방향연구」(1993)를 수행하면서 불법주차로 적발된 운전자들에게 불법주차를 하게된 사유를 물어본 결과 조사대상자중 28.1% (불법주차 이유 가운데 2위)가 ‘주차장과의 거리가 멀어서’라고 대답하였다는 사실에도 확인이 되고 있다. 신호위반의 경우, 운전자들은 신호를 위반하게 된 주된 이유를 상황적 요인인 사고방지에 돌리고 있지만 그 이면을 살펴보면, ‘조금이라도 빨리 가기 위해서’ 혹은 ‘위반하면 다음 신호를 기다릴 필요가 없기 때문에’라는 운전자들의 단기적 이익추구 심리가 작용한 것으로 볼 수 있다. 음주운전의 경우, 음주운전을 하게되는 주요한 이유로 음주 후 차를 두고 갈 경우 야기되는 비용부담과 다음날 이동시의 불편함 역시 개인편의와 단기적 이익추구 성향을 보여주는 것이라 할 수 있다.

위반에 대한 자기중심적 정당화

운전과정에서 운전자들은 단속에 대비하여 나

름대로의 대비책 즉 핑계거리를 갖거나 단속에서 빠져나갈 수 있는 틈새를 찾고자 한다. 예를 들어, 전철이나 버스에서 노약자석을 마련해 두고 있는데 노약자가 아님에도 불구하고 이 좌석을 차지하고 있는 사람들은 자신의 행위를 정당화하기 위하여 지금 있지도 않은 노약자를 위해서 미리 자리를 비워두는 것은 비합리적이라고 생각하며, 노인들이 오면 좌석을 양보하면 되지 않느냐는 생각을 가지고 있다. 이것은 합리성에 대한 주관적 판단을 근거로 해서 자신의 행위를 정당화하려는 것인데, 문제는 그의 좌석점유로 인해서 노약자들이 앉을 권리를 요구하는 과정에서 또 다른 심적 부담을 감수해야 한다는 것이다.

운전자들은 운전상황에서 나름대로 주변 여건을 고려하여 합리성에 대한 주관적 판단을 하는 경향이 있다. 예를 들어, 목적지를 가는 동안에 많은 신호등이 설치되어 있을 경우, 일부 운전자들은 그 중 일부를 자신의 주관적 판단 하에 불합리한 것으로 간주하고 위험을 감수하고서 이를 무시하고 지나치는 경향이 있으며, 불합리한 제한속도를 규정하고 있는 현 상황에서 과속은 불가피한 것으로 여기는 경향이 있다. 주차의 경우는 그 도가 더욱 심하다. 특히 주차는 주차구획선이 명확치 않은 곳이 많으며, 법규상으로도 포괄적으로 규정해 놓고 있어서 운전자들은 이 같은 모호한 상황에서 자신의 주관적 판단에 의해서 행동하는 경우가 많다. 더욱이 주차구획선이 명확한 곳에서도 운전자들은 '다른 차량의 소통에 방해가 되지 않고 보행자에게 불편만 주지 않는다면'이라는 자기중심적 합리화를 통해 주차위반행위를 일삼는다.

또한 위반으로 적발된 사람들의 경우 대부분은 자신이 남들보다 항상 법규를 잘 준수하며, 불가피한 상황에다 주위의 다른 사람들도 위반하니까

나도 어쩔 수 없이 위반을 했다고 주장하는 경향이 있다. 이들은 위반에 대한 합당한 근거를 요구할 경우, '급한 용무에다 주차공간 부족으로 마땅히 주차할 공간을 찾지 못해서'와 같은 상황적 논리를 펴서 자신의 위반행위를 정당화하려는 경향이 있다. 이러한 가운데 운전자들이 자신의 위반에 대한 정당성을 피력하기 위하여 가장 좋은 소재가 되고 있는 것이 바로 주차시설부족이라는 것, 불합리한 신호체계, 불합리한 속도제한 규정 등 구조적 문제점이다.

피해의식

운전자들의 개인적 이익 추구경향성과 함께 문제가 될 수 있는 운전자들의 기본의식 중의 하나는 '불합리한 법규가 많아서 법을 지키면 오히려 손해다' 혹은 '모두 다 법을 어기는데 나만 지키는 것은 어리석은 짓이다'라는 것이다. 법과 규범을 지키지 않으면 그에 상응하는 처벌을 받거나 손해를 보아야 하는데 현실에서는 오히려 법을 위반한 사람들이 먼저 개인적 이익을 취하고 앞서가는 상황이다. 결국 많은 사람들이 자신의 편익을 위해 불법을 하고 있는 상황에서 운전자가 시간적, 육체적 및 물질적 손해를 감수하고 혼자만 그 규정을 지킨다는 것은 어리석은 행동이라는 생각을 갖게된다. 이러한 나만 지키면 손해라는 피해 불수용 의식이 각종 위반행위를 부추기는 요인으로 작용할 수 있다.

연구 1에서 지적한 바와 같이, 주차위반과 관련하여 본인과 타인의 준수수준을 물어본 결과 본인 자신은 가급적 주차법규를 지키려 한다고 응답한 반면, 타인에 대해서는 잘 지키지 않는다고 응답하였다. 이는 운전자들이 손해를 감수하면서 주차질서를 준수하려는 상황에서 많은 타인의 위반행위를 목격하였을 때 피해의식을 가질 수도 있음을 보여준다. 법규준수 수준에 대한 서

로 다른 지각차는 법규 준수자에게는 피해의식을 위반자들에게는 주차위반에 대한 양심의 가책 둔화와 ‘남들도 다 하는데 나라고 못하느냐’라는 식의 태도를 형성할 수 있다.

단속에 대한 부당한 법감정

위반사실이 적발되었을 때 위반에 대한 운전자의 반응은 자신의 위반행위를 인정하기보다는 우선 분노감과 억울함을 표출하는 경향이 있다. 이때 많은 운전자들은 ‘다른 사람들도 많은데 왜 하필 나만 단속된 거야’ 혹은 ‘재수 없이 걸렸다’ 등의 반응을 보인다. 이러한 분노감과 억울함의 반응은 위반자로 하여금 위반사실을 인정하기보다는 재수나 운으로 합리화를 유도할 가능성이 크다. 신호위반 적발 시 어떤 생각이나 느낌이 드는가에 대한 운전자들의 응답결과를 보면, ‘재수가 없어서 걸렸다(40.4%)’라는 응답이 가장 높은 빈도를 차지하였으며, 주차위반에서도 주차위반으로 인한 스티커 발부의 책임소재를 물어본 결과 운이 나빴기 때문이라고 응답한 사람이 50.4%에 이르렀다.

또한 앞서 ‘위반에 대한 자기중심적 정당화’ 부분에서 언급한 것처럼, 운전자들은 자기 나름대로의 합리성에 대한 주관적 판단을 하는 경향이 있다. 이러한 상황에서 자신의 위반을 ‘어쩔 수 없는 부득이한 것’으로 여기며 이때 위반행위로 단속되었을 때 역시 억울하고 재수 없이 단속되었다고 느낄 가능성이 높다. 이로 인해 많은 운전자들은 단속에 대해 부당하다는 법감정이 만연해 있으며, 전반적으로 운전자들의 법규준수의식이 약한 것으로 나타났다.

타운전자의 위반행위에 대한 관용적 태도

사람들은 일반 법률을 위반하는 것에 대해서는 상당한 심리적인 부담감과 죄책감을 경험하지만,

교통법규를 위반하는 것에 있어서는 별다른 심리적인 거부감이나 법을 어겼다는 자책감을 상대적으로 덜 가진다(김남윤, 1999; 박동고, 1998; 홍성국, 1999). 교통법규 위반을 사소한 일로 여기는 것은 자신뿐만 아니라 타인에 대해서도 적용이 되어, 법규를 위반한 다른 사람에 대해서도 관용적이고 허용적인 태도를 보이는 경향이 있다.(홍성국, 1999). 기실 많은 사람들은 법률을 위반한 사람들을 기피하고 비난하지만, 유독 교통법규를 위반하고 범칙금을 문 사람에 대해서는 관용적이고 심지어는 동정하는 마음까지 갖기도 한다(김남윤, 1999). 따라서 이러한 사람들의 태도는 교통법규 위반을 암묵적으로 서로 부추기는 결과를 가져올 수 있다.

또한 운전자들은 타 운전자들이 신호위반이나 주차위반, 속도위반과 같은 교통법규를 어길 경우에는 심적 부담을 주거나 적극적으로 응징하는 태도를 취함으로써 교통질서를 확립하고 법규를 준수하도록 압력을 행사하는 집단으로서의 기능을 해야한다. 그러나 본인들 스스로도 운전 중에 여러 가지 불합리한 법규나 구조적 문제점 때문에 하루에 몇 번씩 위반을 하다보니 타인의 법규 위반 사실에 대해서 관용적 태도를 취하게 된다. 심지어 운전을 하는 과정에서 타운전자들의 너무나 많은 법규위반 사례를 접하다 보니 사례마다 적극적으로 대응하기보다는 둔감해지려고 노력하는 경향성마저 보인다.

이상으로 본 고에서 필자들은 교통문제와 관련하여 발표한 여러 논문들의 결과를 정리하고, 이러한 과정에서 각각의 교통법규 위반사항에서 발견되는 우리나라 운전자들의 공통된 심리적 특징과 전반적인 한국의 교통문화에 대하여 언급하였다. 끝으로 이러한 연구결과를 토대로 하여 교통문제와 관련된 정책을 수립하고 사고를 예방하기 위한 대책을 마련하는데 있어 몇 가지 방안을 제

시해 보고자 한다.

첫째, 각종 교통법규 위반행위에 대한 엄격한 제재이다. 제재는 두 가지 측면에서 이루어질 수 있다. 하나는 강력한 단속을 통한 처벌과 또 다른 하나는 위반자들이 양심적 부담 혹은 가책을 느끼도록 하는 것이다. 이미 앞에서 언급한 바와 같이 주차위반의 경우, 주차위반을 하지 않는 주된 이유에 대한 응답으로 가장 높게 나온 것이 벌금 및 견인이었으며, 특히 주차 위반시 가장 걱정되는 부분으로 경찰의 단속 및 스티커 발부라는 사실에 비추어볼 때, 주차위반을 줄이는데는 강력한 법적 제재가 가장 효율적인 수단일 수 있음을 암시한다. 과속운전의 경우에서도 우리나라 운전자들은 과속운전을 할 경우 교통사고에 대한 걱정보다는 경찰의 단속에 대해 더욱 더 염려하며 민감해 하는 경향이 있었다. 이는 우리나라 운전자들에게 있어 경찰의 철저한 단속이 과속운전예방에 있어 무엇보다 효과적인 방법임을 시사해 주는 부분이며, 동시에 과속운전 예방을 위한 홍보와 교육에 있어서도 사고의 위험성에 초점을 맞추기보다는 과속운전을 하면 반드시 단속된다는 신념을 심어 주는 것이 효과적인 방법임을 시사해 주는 부분이라 할 수 있다. 또한 경찰의 단속을 통한 처벌과 더불어 위반자들 스스로 양심적 부담이나 가책을 느끼도록 사회적 분위기를 조성하는 것이 필요하다. 이를 위해서 운전자들은 타 운전자들이 위반행위를 할 경우 심리적 부담을 주거나 위반행위에 대한 거부의 태도를 취함으로써 교통법규를 준수하도록 압력을 가할 필요가 있으리라 본다.

둘째, 일관성 있고 지속적인 단속이다. 경찰의 간헐적이고 일관성 없는 단속은 운전자들의 위반행위를 강화시켜줄 수 있는 소지가 있다. 즉 법규를 위반하고도 단속이 되지 않는 경험은 운전자에게 오히려 강화인으로 작용하여, 그러한 법

규위반 행위를 조장할 수 있다. 또한 행정당국의 이러한 간헐적이고 일관성 없는 단속으로 인해 적발이 된 경우에 위반자들은 자신의 위반 사실을 인정하기보다는 분노나 억울함을 표출하는 경우가 많다. 이러한 반응은 결국 단속에 대한 부당한 법감정을 야기하며, 법 집행에 저항할 가능성을 내포하고 있다. 따라서 교통법규 준수를 위해서는 엄격한 제재와 더불어 행정당국의 일관성 있고 지속적인 단속과 법의 집행이 이루어져야 할 것이다.

셋째, 위반자와 준수자들이 차이를 보인 부분에 대한 정책 수립과 집행시의 고려 및 이에 대한 집중적인 홍보와 교육이 필요하다. 필자들이 이제까지 수행한 교통법규 위반과 관련된 4가지 영역의 연구들은 공통적으로 위반자와 준수자간의 차이에 대한 비교를 실시하였다. 그 결과 주차, 신호, 과속, 그리고 음주와 관련하여 많은 영역에서 위반자와 준수자간에 유의미한 차이가 발견되었으며, 비록 연구의 주제는 다름에도 불구하고 앞에서 언급된 바와 같이 위반자들간에는 많은 공통점들이 발견되었다. 따라서 이러한 결과는 법규위반자들을 대상으로 한 교육과 홍보 및 정책 수립에 많은 참고가 될 것으로 기대된다.

참고문헌

건설교통부 (2001). 통계자료.
 경찰청 (2000a). 2000 경찰백서.
 경찰청 (2000b). 교통사고통계.
 김남운 (1999). 운전자의 법규위반 심리에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 99교수 연구 논문집(II), 319-356.
 김정인, 최광혁, 최상진 (2001). 신호위반에 영향을

- 미치는 개인적, 사회문화적 요인탐색. 한국 심리학회 연차학술발표대회논문집, 323-328.
- 도로교통안전관리공단 (1998). 과속 교통사고 방지 종합대책.
- 도로교통안전협회 (1994). 음주운전에 관한 단속 및 사법처리에 관한 연구.
- 도로교통안전협회 (1995a). 교통질서 및 안전에 대한 운전자 의식조사.
- 도로교통안전협회 (1995b). 교통안전 홍보효과 측정 여론조사.
- 박동고 (1998). 법규위반 운전자의 운전습관에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 98교수 연구 논문집(1), 433-497.
- 서울특별시 (1993). 주차실태조사 및 중·단기주차 정책방향연구.
- 윤봉남 (1998). 교통여건의 변화가 운전심리에 미치는 영향에 관한 연구: 스트레스와 운전행동의 관계를 중심으로. 도로교통안전관리공단 98교수 연구 논문집(II), 333-382.
- 이병일 (1999). 교통사고 운전자의 성향분석을 통한 교통사고 예방대책에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 99교수 연구 논문집(1), 1-63.
- 이순철 (1991). 운전자의 교통행동에 대한 비교연구. 대한교통학회지, 9(1), 19-28.
- 이순철 (1996). 교통환경과 교통행동의 상호작용에 관한 관찰. 교통안전연구논집, 15, 39-51.
- 이원영, 김인석, 김원중 (1997). 운전자 위험예측 훈련 프로그램 개발에 관한 연구. 도로교통안전협회.
- 이재항 (1999). 과속운전자의 운전특성 및 태도에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 99교수 연구 논문집(II), 1-52.
- 조선일보 (2000). 교통사고 사상자 전주 인구에 육박. 2000년 5월 10일자.
- 최상진, 김정인, 박정열, 손영미 (2001). 주차위반 유발에 관여되는 위반상황 해석양식과 위반자들의 심리적 특성. 한국심리학회지: 사회문제, 7(1), 91-117.
- 최상진, 박정열, 김정인, 손영미 (2000). 운전자의 속도위반 여부판단에 관여되는 개인내적, 사회-문화적 요인 탐색. 교통정책연구, 7(1), 51-74.
- 최상진, 손영미, 김정인 (2001). 음주운전에 미치는 운전자의 태도 및 성격의 영향. 한국심리학회 연차학술발표대회논문집, 329-334.
- 최상진, 손영미, 김정인, 박정열 (2000). 음주운전에 영향을 미치는 인지적 및 사회·문화적 요인탐색. 교통안전연구논집, 19, 59-77.
- 최상진, 손영미, 김정인, 박정열 (2001). 음주운전 결정요인에 관한 심리학적 연구. 대한교통학회지, 19(6), 33-47.
- 최종윤 (1998). 운전자의 교통법규 수용의식에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 98교수 연구 논문집(II), 99-126.
- 한덕웅, 신용균, 이민규, 박군석 (1999). 운전행동 및 성격경사 개발연구. 교통안전연구논집, 18, 29-54.
- 홍성국(1999). 법규위반 운전자의 심리적 특성과 운전태도에 관한 연구: 서울지역 운전자 중심으로. 도로교통안전관리공단 98교수 연구 논문집(II), 53-110.
- 홍성삼 (1999). 교통안전규제의 억제효과에 관한 연구: 음주운전을 중심으로. 서울대 행정대학원 박사학위 논문.
- Mook, D. G. (1987). *Motivation: The organization of action*. NY: W. W. Norton and Company.
- Nagayama, Y. (1989). International comparison of traffic behavior and perception of traffic. *LATSS Research*, 13(1), 61-69.

- Reason, J. T., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Baxter, J. S., & Campbell, K. A. (1990). Errors and violations on the road: A real distinction. *Ergonomics*, 33, 1315-1333.
- Wilde, G. J. S. (1976). Social interaction patterns in driver behavior: An introductory review. *Human Factors*, 18(5), 477-492..

1 차원고 접수일 : 2002. 10. 5.

최종원고 접수일 : 2002. 11. 5.

Driving Behaviors of the Korean People: A Cultural Psychological Perspective

Sang-Chin Choi Cheong-Yeul Park Jeong-In Kim Young-Mi Sohn
Department of Psychology, Chung-Ang University

The present authors had conducted several researches (parking violation, traffic signal violation, speed violation, drunk-driving) on driving behaviors of the Korean people focused on cultural psychological perspective. This paper was designed to summarize these previous results. Although each research had dealt with different violation behaviors on driving, there were lots of similarities on the basis of violation. The results reveal the following rationale for incurring violation behaviors. First, most people reported that they violated the rule to pursuit short-term benefit. Second, the violators' psychological characteristics are described in terms of self-centered and self-justification. In addition, the respondents have justified their violated behaviors since the outcome is disadvantageous for the drivers. Furthermore, the violators' are found to possess a permissive attitude toward the other violators'. Finally, the implications of these studies were proposed. All of these findings were discussed in relation to the Korean culture.

key words : driving behaviors, parking violation, traffic signal violation, speed violation, drunk-driving