

운전스트레스 대처방식에 따른 교통사고 위험의 변화*

이 순 열

도로교통공단

이 순 철†

충북대학교 심리학과

본 연구는 운전자들의 운전스트레스 대처방식이 교통사고 발생위험에 어떠한 영향을 미치는지를 알아보고자 실시되었다. 이 목적을 위하여 전국 5개 지역의 372명의 운전자들에게 64개로 구성된 운전스트레스 대처행동 척도 예비문항을 실시한 후 요인분석을 한 결과, 2개(순행적, 역행적)의 요인으로 구성된 총 24개 문항의 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)가 개발되었다. 이들 요인에 대한 신뢰도는 모두 .90 이상으로 높게 나타났다. 타당화 연구를 위해서 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)와 운전자 대처 질문지(DCQ), 그리고 운전자의 위험한 운전행동(음주운전, 과속운전, 법규위반, 피해사고, 가해사고)과의 상관관계 분석을 실시하였다. 상관관계 분석결과 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)는 운전자 대처 질문지(DCQ)와 운전자의 위험한 운전행동에서 유의한 상관관계가 있는 것으로 나타났다. 또한 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBQ)의 순행적 요인과 역행적 요인이 교통사고 발생위험(아차사고, 주변평가 사고위험, 자기평가 사고위험)에 어떠한 영향을 미치는지 알아보기 위하여 구조방정식 모형분석을 실시하였다. 분석결과 순행적 요인과 역행적 요인이 교통사고 발생위험으로 향하는 구조방정식 모형은 적절한 적합도 지수를 보였다. 경로들의 영향관계에서 순행적 요인은 교통사고 발생위험을 유의하게 낮추지만, 역행적 요인은 교통사고 발생위험을 유의하게 높이는 것으로 나타났다.

주요어 : 운전스트레스, 대처방식, 교통사고, 모형분석

* 이 논문은 2009년도 충북대학교 학술연구지원사업의 연구비지원에 의해 연구되었음.

† 교신저자 : 이순철, 충북대학교 심리학과, 충북 청주시 흥덕구 개신동 12

E-mail : snchul@chungbuk.ac.kr

스트레스 대처방식

스트레스는 개인의 인지적이고 정서적이며 행동적인 처리과정을 거치는데 이를 대처(coping)라고 한다. 스트레스 처리 과정에서의 대처란 스트레스로 인한 개인의 불균형 상태를 균형상태로 되돌리기 위한 시도로써 스트레스로 평가된 요구들을 관리하기 위한 인지적이고 행동적인 노력이라고 정의될 수 있다. 스트레스는 그 발생만으로 영향을 미치는 것이 아니라 스트레스에 대한 개인의 지각과 평가 과정을 통해서 실질적인 영향을 미치게 된다. 스트레스성 사건이 발생했을 때 그 사건에 대하여 개인이 어떻게 지각하고 인지적으로 평가하느냐에 따라서 스트레스의 영향력 여부와 강도가 결정되는 것이다. 스트레스 대처에 관한 연구는 인간이 스트레스를 받기만 하는 무기력한 존재가 아니라 스트레스를 극복하기 위하여 적극적으로 대응하고 반응하는 능동적인 존재로 인식하는데 기초하고 있다(Lazarus & Folkman, 1991).

Lazarus 등(1991)은 스트레스 대처에 대한 연구에서 스트레스 지각에 따른 인지적 기능을 강조하였다. 스트레스에 대한 인지적 평가는 일차적 평가와 이차적 평가 과정으로 구분된다. 1차적 평가란 객관적으로 발생한 스트레스 상황이 개인에게 문제가 될 수 있는지의 여부를 판단하는 것을 말한다. 만약 발생한 스트레스가 개인의 균형 상태를 깨뜨리는 위협적인 것으로 판단된다면 그러한 상태를 개선시키기 위해서 2차적 평가 단계가 시작된다. 2차적 평가는 지각된 스트레스의 불균형 상태를 보다 적응적이고 긍정적인 상태로 변화시키기 위해서 개인이 사용할 수 있는 대처방식을 고려하고 선택하는 과정이다. 개인은 직면

한 스트레스에 대한 지각결과와 통제 여부에 따라서 적절하다고 여겨지는 대처방식을 선택하게 되는데 개인이 스트레스를 적응적으로 잘 다룰 수 있을 것인지 아닌지의 여부는 상당부분 2차적 평가인 스트레스 대처방식에 의해 결정된다.

스트레스 대처방식의 구분은 학자들마다 다양하게 분류된다. 대처방식을 전통적인 가장 큰 범주로 구분하면 문제 중심적 대처방식(Problem focused coping)과 정서 중심적 대처방식(Emotion focused coping)으로 나눌 수 있다(이은희, 2004; 이은희, 이주희, 2001). 대처방식의 선택에는 지각된 스트레스의 성질이 중요한 요인으로 작용하게 된다. 개인이 직면한 스트레스를 자신이 통제 가능한 스트레스로 지각하게 된다면 문제 중심적 대처방식을 선택함으로써 스트레스 증상을 떨어뜨리게 된다. 반면에 발생한 스트레스가 개인으로서 통제 불가능하다고 지각될 때에는 정서 중심적 대처방식을 사용함으로써 스트레스 증상을 떨어뜨리는 것으로 나타났다(김의철, 박영신, 1997; Forsythe & Compas, 1987).

문제 중심적 대처방식은 주로 인지적인 문제 해결 과정이나 의사결정, 유용한 정보의 수집 등과 같이 스트레스 발생 원인을 탐색하고 해결하는데 초점을 맞춘 방식이다. 문제 중심적 대처방식은 개인이 직면한 스트레스 상황을 변화시키고 관리, 통제하려는 적극적이고 능동적인 대처방식이라고 할 수 있다. 반면에 정서 중심적 대처방식은 스트레스성 문제에 대해서 발생 원인의 탐색 여부에 상관없이 개인이 직면한 스트레스와 불균형 상태에 대해서 회피하거나 지각된 스트레스를 축소하며 거리두기, 유머 등으로 반응하는 방식이다. 정서 중심적 대처방식은 지각된 스트레스 상황

에 대해서 개인의 정서적 고통을 감소시키거나 최소화하는데 중점을 두고 있는 대처방식이라고 할 수 있다.

Conway와 Terry(1992)는 스트레스에 대한 대처방식과 스트레스에 대한 통제가능성의 관계를 부합도(goodness of fit) 이론으로 설명하였다. Conway 등(1992)에 따르면 개인은 스트레스와 개인의 통제여부에 따라서 문제 중심적 대처방식과 정서 중심적 대처방식을 사용하지만 스트레스의 성격에 따라서 균형 상태를 회복하는데 부합하는 대처방식이 있는 반면에 부합하지 않는 즉, 스트레스 상황에 도움이 되지 않는 대처방식이 있다는 것이다. 문제 중심적 대처는 통제 가능하다고 평가되는 스트레스 상황에서는 적응적이고, 스트레스 해결에 부합되는 대처방식이다. 하지만, 문제 중심적 대처가 통제 불가능하다고 평가된 스트레스 상황에서 선택된다면 부적응적 대처방식이 된다. 반면에 정서 중심적 대처는 통제 불가능하다고 평가된 상황에서는 적응적이고 스트레스 해결에 부합되는 대처방식이 될 것이지만, 통제 가능하다고 평가되는 상황에서는 부적응적인 대처방식이 될 수 있다(Aldwin & Revenson, 1987).

운전스트레스에 대한 대처방식

운전중 발생하는 스트레스는 공격적인 운전행동의 증가와 집중력 결핍 그리고 가장 심각한 문제인 교통사고를 증가시키는 것으로 나타났다. 또한 교통사고까지 이어지지는 않더라도 음주운전이나 과속운전, 법규위반과 같은 위험한 운전행동을 증가시키고, 운전자의 긴장이나 불안 등을 유발시키는 잠재적 위험요인으로 작용하여 전체 교통참여자들의 안전을

위협하는 것으로 보고되고 있다(Gulian Debney, Glendon, Davies, 1989; Hennessy & Wiesenthal, 1997; Hoare, 2001; Matthews, Dorn, & Glendon, 1991; Richard, 2005).

따라서 운전스트레스에 운전자가 어떠한 대처방식을 선택하는가는 전체 교통안전에 결정적인 영향을 미치게 된다. Gulian, Matthews, Glendon, Davis와 Debney(1989)는 80%이상의 운전자들이 운전스트레스 상황에서 공격이나 분노와 같은 부적절한 대처방식을 선택하고 이로 인해서 교통사고의 위험 증가는 물론 스트레스 감소도 실패하고 있다고 보고했다.

운전자들이 운전스트레스에 어떠한 대처방식을 선택하는지를 알아보기 위해서 Matthews, Desmond, Joyner, Carcary 그리고 Gilliland(1996)는 35개 문항으로 이루어진 운전자 대처 질문지(Driver Coping Questionnaire: DCQ)를 개발하였다. Matthews 등(1996)이 개발한 운전자 대처 질문지(DCQ)는 운전스트레스에 대한 5가지 대처방식 요인들로 구성되어 있다. 첫 번째 요인은 스트레스 상황에서 위험행동이나 다른 운전자 공격과 같은 행동을 보이는 대결적 대처방식이다. 두 번째 요인은 속도에 주의한다든지 안전거리를 유지하는 등과 같은 문제 중심적 대처방식이다. 세 번째 요인은 감정적으로 화를 내는 것에 대한 자책, 운전실수에 대한 자기 비난과 같은 정서 중심적 대처이며, 네 번째 요인은 운전 실력이 좋아지고 있다고 느끼거나, 운전을 통해서 얻게 되는 이익들에 대해서 생각하는 재평가 대처방식이다. 그리고 마지막 요인은 운전스트레스가 발생하게 되면 좋았던 때를 생각하거나 불편한 상황과 거리를 유지하려는 회피적 대처방식이다.

운전스트레스 대처방식과 교통행동

Matthews 등(1996)은 교통안전에 위협이 되고 교통사고를 높이는 대처방식으로 대결적 대처방식을 들고 있다. 대결적 대처방식은 운전자로 하여금 위험한 운전행동이나 교통사고 위협의 증가 혹은, 주의집중 소홀과 같이 운전행동의 질을 낮추는 결과를 가져온다고 보고했다. 다른 운전자들을 공격하는 대결적 대처방식은 보복 공격행동이나 저항행동을 불러와 전체적인 교통상황을 보다 더 위협하게 하고 교통사고 발생 가능성을 높이게 된다. 정서적 대처방식 또한 운전집중에서 문제를 일으켜서 교통사고 발생위험을 높일 수 있는데 운전자가 정서에 집중하면서 인지적 간섭이 발생하기 때문이라고 여겨진다. 그리고 회피적 대처방식도 운전자의 주의력을 감소시켜서 교통사고 발생위험을 높일 수가 있다. 반면, 운전자가 운전스트레스 상황에서 문제 중심적 대처방식을 사용하게 되면 교통사고 발생위험을 낮추고 전체적인 교통안전을 향상시키게 된다고 보고했다. 재평가 대처방식도 운전집중도를 높여서 교통안전에 도움이 되는 것으로 나타났다. 또한, Kontogiannis(2006)는 그리스의 운전자들을 대상으로 한 운전스트레스 대처방식 연구에서 대결적 대처방식은 운전자들로 하여금 운전 중 실수 행동과 공격적 운전행동을 더 많이 발생시키게 된다고 보고했다. 반면에, 문제 중심적 대처방식은 간접적으로 실수 운전행동을 감소시켜서 운전자의 교통안전에 도움이 되는 것으로 나타났다.

이상의 결과를 종합해 보면 대결적 대처방식과 회피적 대응방식은 운전자의 교통안전을 저해하고 교통사고 발생위험을 높이는 대처방식이며, 문제 중심적 대처방식과 재평가 대처

방식은 운전자의 교통안전에 도움이 되고 교통사고 발생위험을 낮추는 대처방식임을 알 수 있다.

이상의 결과들은 Conway 등(1992)이 밝힌 부합도 이론에 적용하여 살펴볼 수 있다. 부합도 이론에 따르면, 운전스트레스 상황에서 운전자가 선택한 대처방식은 스트레스를 적절히 감소시키면서, 교통안전에 도움이 되는 적응적이고 순행적인 대처방식이 될 수 있는 반면에, 운전자의 스트레스를 효과적으로 감소시키지 못하거나 오히려 교통안전을 위협하는 결과를 가져오는 부적응적이고 역행적인 대처방식이 될 수도 있다. 예를 들어 버스가 갑자기 자신의 차량 앞으로 끼어들어 차량 진행에 방해로 받는 스트레스가 발생한 경우 교통안전에 도움이 되는 적응적이고 순행적인 대처방식은 정지 후 안전하게 피해가는 것이다. 하지만 교통안전에 위협이 되는 역행적인 대처방식은 버스 기사에게 항의를 한다든지, 보복운전을 하는 등 공격적으로 운전하는 것이 될 수 있다. 순행적 대처방식에 비해 역행적 대처방식을 선택하는 운전자는 그만큼 위험한 운전행동의 가능성이 높아지게 되고 결과적으로 교통사고의 발생위험을 높이게 된다.

운전중 발생하는 스트레스의 가장 심각한 부정적 결과물은 교통사고 발생이다. 따라서, 운전스트레스에 대한 운전자 대처방식도 교통안전에 이로운 결과를 가져오는 순행적 대처방식과 해로운 결과를 가져오는 역행적 대처방식으로 구분하여 살펴보는 것이 필요할 것으로 생각된다. 그리고, 운전스트레스에 대해서 순행적인 대처방식을 취하는 것과 역행적인 대처방식을 취하는 것이 각각 교통사고 발생 위험에 어떠한 영향을 미치는지를 살펴봄으로써 운전자의 스트레스 대처방식에 대한 교육

과 관련 프로그램의 활용에도 도움이 될 수 있을 것이다.

이에 본 연구에서는 일차적으로 순행적 대처와 역행적 대처의 2요인으로 구성된 운전스트레스 대처행동 척도를 개발하고자 한다. 그리고 개발된 도구를 사용하여 운전자들의 운전스트레스 대처방식의 특성을 파악하고, 나아가 순행적 대처방식과 역행적 대처방식이 교통사고 발생위험에 어떠한 영향을 미치는지를 알아보하고자 한다.

방 법

운전스트레스 대처방식이 교통사고 발생위험에 어떠한 영향을 미치는지를 알아보기 위한 연구는 다음의 세 가지 단계를 통하여 이루어졌다.

첫째, 서론에서 기술된 운전스트레스 대처방식의 이론적 모형을 토대로 운전스트레스 대처행동 척도를 개발하였다. 운전 스트레스 대처행동 척도의 문항은 순행적 대처방식과 역행적 대처방식의 2요인을 포함하도록 하였다. 구체적으로, 이순열과 이순철(2008)이 개발한 운전스트레스 척도(DSS)를 기초로 하여 운전스트레스 척도(DSS)의 5요인(진행장애, 운전환경, 사고단속, 법규준수, 시간압력)의 문항들에 대응하는 순행적 대처방식과 역행적 대처방식으로 예비문항을 개발하였다.

둘째, 대도시(서울, 대구, 부산)와 중소도시(구미), 시골지역(문경)의 운전자 약 400여명에게 개발된 운전스트레스 대처행동 척도를 실시하여 설문지 문항의 신뢰도 분석과 타당도 검증을 위한 요인분석, 기존의 운전자 대처질문지(DCQ)와 위험한 운전자의 교통행동(과

속운전, 음주운전, 법규위반, 가해사고, 피해사고)들과의 상관분석을 실시하였다.

셋째, 운전스트레스에 대한 운전자들의 대처방식에서 순행적 대처방식과 역행적 대처방식의 차이가 교통사고 발생위험에 어떠한 영향을 미치는지를 살펴보기 위하여 구조방정식 모형분석을 실시하였다.

예비조사

본 조사에 앞서 운전스트레스 대처행동 척도(Driving Stress Coping Behavior Scale: DS-CBS)의 예비문항을 제작하기 위해서 예비조사를 실시하였다. 조사 대상자들은 대구, 구미, 문경 지역의 운전자 총 82명이었다. 조사에 참여한 운전자의 평균 나이는 만 36.21세($SD = 13.25$)였으며 연령분포는 만 19세부터 만 68세에 이르고 있었다. 이 가운데 남자가 58명, 여자가 24명이었다. 예비조사 설문지는 자유응답형 방식으로 제작되었다. 설문지는 운전스트레스 상황(진행장애, 운전환경, 사고단속, 법규준수, 시간압력)에서 운전자들이 어떠한 대처방식을 선택할 것인지를 묻고 있다. 문항의 내용은 운전자가 차량의 진행에 방해받을 때 어떻게 행동하는지, 밤이나 눈길과 빗길과 같이 운전환경이 좋지 않고, 굽은 길이나 좁은 도로와 같이 도로환경이 좋지 않을 때는 어떻게 행동하는지, 교통사고의 위험이 커지거나 단속에 적발될 위험이 커지는 때는 어떻게 하는지, 필요 없다고 생각되는 교통신호나 지시에는 어떻게 하는지, 그리고 시간에 쫓겨서 무리하게 운전하게 될 때, 졸리거나 피로한 상태에서 운전하게 될 때는 어떻게 행동하는지를 묻고 있다. 예비조사를 통해 구성된 예비문항은 총 64개였다.

조사도구

운전스트레스 대처행동 척도(Driving Stress Coping Behavior Scale: DS-CBS) 예비문항

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS) 예비 문항은 예비조사를 통해 수집된 총 64개의 질문문항으로 구성되어 있다.

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS) 예비 문항은 운전자들이 운전스트레스라고 지각하는 상황에서 어떠한 행동을 선택하는지를 ‘전혀 그렇게 하지 않는다’를 0점으로 해서 ‘가끔 그렇게 한다’를 1점, ‘보통이다’를 2점, ‘자주 그렇게 한다’를 3점, ‘아주 자주 그렇게 한다’를 4점으로 평가하여 반응한다.

운전자 대처 질문지(Driver Coping Questionnaire: DCQ)

Matthews 등(1996)이 개발한 운전자 대처 질문지(DCQ)는 총 35개 문항의 5요인 구조(재평가 요인, 문제 중심적 요인, 회피적 요인, 대결적 요인, 정서 중심적 요인)로 이루어져 있다. 연구에 사용된 문항은 연구진이 최대한 질문지의 내용에 충실하면서 우리나라 운전자들이 이해하기 쉽도록 번역하여 사용하였다. 문항의 내용은 ‘위험한 운전을 해도 편안하다’, ‘안전하게 운전하려고 노력한다’, ‘나는 공격적으로 운전한다’, ‘나는 즐겁게 운전하고 싶다’, ‘화가 날 때는 전조등이나 경음기를 울린다’ 등의 내용으로 구성되어 있다. 응답자는 각각의 질문 문항에 대해서 본인이 일치하는 정도를 ‘전혀 그렇게 하지 않는다’를 0점으로 해서 ‘가끔 그렇게 한다’를 1점, ‘보통이다’를 2점, ‘자주 그렇게 한다’를 3점, ‘아주 자주 그렇게 한다’를 4점으로 평가하여 반응한다.

교통사고 위험지수(Traffic Accident Risk Index: TARI)

운전자들의 교통사고 발생위험 정도를 측정하기 위하여 교통사고 위험지수(TARI)를 사용하였다(Lee, Lee, & Song, 2009). 교통사고 위험지수(TARI)는 3요인(아차사고, 자기평가 사고불안, 주변평가 사고불안)으로 구성된 총 6개의 질문문항으로 구성되어 있으며, 질문문항의 내용은 다음과 같다. 아슬아슬하게 교통사고는 피했지만 가해사고나 피해사고가 발생할 뻔 했던 지난 1년간의 경험 횟수에 대해서 물었다. 그리고 본인이 생각하는 자신의 교통사고 발생위험 정도와 주위 사람들이 생각하는 자신의 교통사고 발생위험 정도에 대해서 물었다. 아차사고 경험은 ‘없다’를 0점으로 해서 ‘한 번 있다’를 1점, ‘두 번 이상’을 2점으로 평가하여 반응한다. 교통사고 발생위험 정도에 대한 응답은 ‘아니다’를 0점으로 해서 ‘그렇다’를 1점, ‘많이 그렇다’를 2점으로 평가하여 반응한다. 교통사고 위험지수(TARI)의 점수는 각 문항의 점수를 더한 값으로 최저 점수는 0점이며 최고 점수는 12점이다.

운전자 정보 획득 질문지

운전자 정보 획득 질문지는 응답자의 연령, 성별, 운전경력과 같은 기본적인 운전자 정보와 함께 운전자의 위험한 운전행동에 대해서 묻는 문항으로 구성되어 있다. 운전자의 위험한 운전행동이란 과속운전과 음주운전, 법규위반, 교통사고(피해사고, 가해사고)를 말한다. 설문지에서는 운전자의 과속운전 횟수, 음주운전 횟수, 법규위반 횟수, 교통사고(피해사고, 가해사고) 횟수를 묻는 질문문항으로 제시되어 있다.

과속운전과 음주운전, 법규위반은 최근 1년

간의 과속운전 경험과 음주운전 경험, 법규위반 경험을 물었다. 구체적으로, 과속운전은 지난 1년간 과속단속(무인카메라, 경찰관)에 적발된 횟수, 음주운전은 음주운전 단속 유·무에 상관없이 지난 1년간 음주운전을 시도한 횟수, 법규위반은 지난 1년간의 기타 법규위반 횟수를 기입하도록 하였다. 피해 교통사고와 가해 교통사고도 지난 1년(신고의 유·무, 사고의 경·중에 상관없이)간 본인이 교통사고를 당한(제 2당사자) 횟수와 본인이 교통사고를 발생시킨(제 1당사자) 횟수를 묻고 있는데 피해사고와 가해사고 경험은 ‘없다’를 0점으로 해서 ‘한 번 있다’를 1점, ‘두 번 이상’을 2점으로 평가하여 반응한다.

운전자 정보 획득 질문지의 응답자 372명의 평균 운전경력은 14.24년($SD = 8.43$)으로 나타났으며, 음주운전 경험 횟수는 평균 3.51회($SD = 12.65$), 법규위반 적발경험 횟수는 평균 1.27회($SD = 5.46$), 과속운전 적발경험 횟수는 평균 1.29회($SD = 2.29$), 피해 교통사고 경험 횟수는 평균 1.33회($SD = .56$), 가해 교통사고 경험 횟수는 평균 1.40회($SD = .60$)로 나타났다.

조사지역 및 조사 대상자

서울, 대구, 부산, 구미, 문경 지역의 운전자 400명에게 예비조사를 통해서 개발된 운전스트레스 대처행동 척도 예비문항(DS-CBS)과 운전자 대처 질문지(DCQ), 교통사고 위험지수(TARI) 그리고, 운전자 정보 획득 질문지를 실시하여 자료를 수집하였다. 이 가운데 자료가 수거되지 않았거나 불성실하게 응답한 응답자를 제외한 372명의 자료를 분석에 활용하였다(표 1).

표 1. 조사대상의 성별 및 연령대별 분포 {명(%)}

성별 연령대	남자	여자	합계
29세 이하	50(15.2)	8(19.0)	58(15.6)
30 - 39세	102(30.9)	18(42.9)	120(32.3)
40 - 49세	106(32.1)	11(26.2)	117(31.5)
50 - 59세	52(15.8)	4(9.5)	56(15.1)
60세 이상	20(6.1)	1(2.4)	21(5.6)
합 계	330(88.7)	42(11.3)	372(100)

조사에 참여한 운전자의 평균 나이는 만 40.74세($SD = 10.69$)였으며, 연령분포는 만 20세부터 만 80세에 이르고 있었다. 이 가운데 남자가 330명, 여자가 42명이었다.

결 과

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 개발

**운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의
요인구조 및 문항의 신뢰도**

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS) 예비 문항에 대한 요인분석 및 신뢰도 분석을 실시하여 척도의 요인구조 및 요인의 신뢰도를 파악하였다. 분석에 사용된 통계 프로그램은 SPSS 12.0K이다.

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS) 예비 문항 64개를 372명의 운전자들에게 실시한 자료를 바탕으로 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS) 예비문항에 대한 요인분석을 실시하였다. 주성분 추출법과 직접 오블리민(Direct Oblimin) 회전을 사용하였으며 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 요인 수를 서론에서

표 2. 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS) 요인분석 결과(회전된 요인분석)

문항	내용	주요인 적재치	
		요인1 (순행적)	요인2 (역행적)
34	보행자나 오토바이가 나타날 수 있는 길에서는 조심한다	.838	
25	앞 차량과 안전거리를 유지하려고 노력한다	.807	
56	법규위반으로 단속되는 경우 다음부터 법규위반을 하지 않기 위해서 노력한다	.754	
33	갑자기 끼어들거나 차로를 변경하는 차량들을 조심하기 위해서 주위를 살핀다	.751	
17	법규위반으로 단속되는 경우 다음부터 단속되지 않기 위해서 노력한다	.747	
19	시간에 쫓겨서 운전하지 않기 위해서 미리미리 노력한다	.724	
24	단속이 많거나 사고위험이 높은 곳은 주위를 살펴서 운전한다	.714	
58	운전중 답답하거나 힘들 때 휴식하면서 운전하는 편이다	.669	
15	교통법규를 지키려고 노력한다	.668	
14	장거리운전을 하면 쉬어가면서 운전한다	.651	
38	잠이 오면 휴게소에 들러서 쉬었다가 간다	.649	
12	밤에는 속도를 줄여서 운전한다	.571	
50	시간에 쫓기게 되면 과속한다.		.754
31	시간에 쫓겨서 운전하게 될 때는 추월이나 차로변경을 많이 한다.		.736
16	시간에 쫓겨서 운전해야 할 때는 거칠게 운전하게 된다		.719
64	잘 정비된 도로에서는 속도를 높여서 주행한다		.715
32	막히지 않는 차로로 주행하기 위해서 차로변경을 할 때가 있다		.712
28	막히지 않는 도로에서는 속도를 높여서 운전한다		.683
44	시간에 쫓기는 경우에는 쉬지 않고 운전한다		.666
60	새벽이나 밤에는 교통법규를 위반하기도 한다		.647
49	단속이나 교통사고 위험이 없는 곳에서는 속도나 신호등을 위반하는 편이다		.626
20	정체되던 도로가 풀리면 앞서가려고 한다		.617
45	교차로에서 황색신호에는 주로 지나가는 것을 선택한다		.602
13	지킬 필요가 없어 보이는 교통법규는 어긴다		.547
	고유치	8.47	3.83
	설명변량(%)	35.27	15.95
	Cronbach alpha	.92	.90

밝힌 2가지로 지정하여 분석하였다.

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS) 예비 문항 64개 중 요인분석 과정에서 공통성 0.4를 충족시키지 못하는 문항, 요인 적재값 0.3을 충족시키지 못하는 문항, 두 가지 이상의 요인들에서 0.4 이상의 요인 적재값을 동시에 보이는 문항들을 제거하였다(김렬, 성도경, 이환범, 송건섭, 조태경과 이수창, 2005; 김원표, 2005; 정영찬, 강주희, 전상현, 변동구, 2002). 이상의 기준에 따른 문항 제거 결과 총 24개 문항이 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 문항으로 확정되었다(표 2).

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS) 24개 문항 전체에 대한 신뢰도는 Cronbach's α 가 .76으로 양호한 수준으로 나타났다. 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)를 각 요인별로 살펴보면 다음과 같다.

첫 번째 요인은 12개 문항으로 구성된 '순행적 대처(Good Coping: GC)' 요인이다. '순행적 대처' 요인은 갑자기 나타나는 보행자나 차량이 있는 경우, 사고위험이 높은 곳, 운전 환경이 좋지 않을 때와 같은 운전스트레스 발생 상황에서 차량의 속도를 낮추거나 미리미리 조심을 하며, 스트레스 상황에서도 안전운전을 하기 위해서 노력하는 대처방식들로 구성되어 있다. '순행적 대처' 요인은 전체 변량 가운데 35.27%를 설명하고 있으며, 신뢰도는 Cronbach's α 가 .92로 매우 높게 나타났다.

두 번째 요인은 12개 문항으로 구성된 '역행적 대처(Bad Coping: BC)' 요인이다. '역행적 대처' 요인은 시간에 쫓기거나, 도로가 막히게 될 때 혹은 도로상황이 좋지 않을 때와 같은 운전스트레스 상황에서 과속을 한다거나 최대한 앞서가려고 하며, 안전운전보다는 당장의 스트레스 상황 극복이나 자기중심적 문제 해

결에만 집중하는 대처방식들로 구성되어 있다. '역행적 대처' 요인은 전체 변량 가운데 15.95%를 설명하고 있으며, 신뢰도는 Cronbach's α 가 .90으로 매우 높게 나타났다.

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 타당화

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)와 운전자 대처 질문지(DCQ)와의 관계

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 타당도를 검증하기 위해서 Matthews 등(1996)이 개발한 운전자 대처 질문지(DCQ)와의 상관관계를 살펴보았다. 먼저, 운전자 대처 질문지(DCQ) 35개 전체 문항에 대한 신뢰도는 Cronbach's α 가 .79로 신뢰할 수 있을 만한 수준인 것으로 나타났다. 요인분석 결과 Matthews 등(1996)이 밝힌 5요인(재평가 요인, 문제 중심적 요인, 회피적 요인, 대결적 요인, 정서 중심적 요인) 구조를 이루고 있었다. 이상의 운전자 대처 질문지(DCQ)를 가지고 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)와의 상관관계 분석을 실시하였다(표 3).

상관관계 분석 결과, 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 '순행적' 요인은 운전자 대처 질문지(DCQ)의 문제 중심적 요인($r = .17$)과는 정적인 상관관계를 나타내었고, 대결적 요인($r = -.30$)과는 부적인 상관관계를 나타내었다. 이것은 속도에 주의를 한다든지, 안전거리를 유지한다든지 하는 문제 중심적 대처방식이 많은 운전자들이 교통안전에 도움이 되는 순행적 대처방식도 많이 한다는 것을 나타내는 것이다. 반면에, 운전스트레스 상황에서 위험행동이나 다른 운전자를 공격하는 것과 같은 대결적 대처방식을 선택하는 운전자는

표 3. 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)와 운전자 대처 질문지(DCQ)와의 상관관계

DS-CBS	DCQ	재평가	문제 중심적	회피적	대결적	정서 중심적
순행적 대처		.06	.17***	-.02	-.30***	-.02
역행적 대처		-.25***	-.55***	.15**	.14**	-.13*

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

교통안전에 도움이 되는 순행적 대처방식의 선택이 적다는 것을 나타낸다.

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 ‘역행적’ 요인은 운전자 대처 질문지(DCQ)의 재평가 요인($r = -.25$), 문제 중심적 요인($r = -.55$), 정서 중심적 요인($r = -.13$)들 과는 부적인 상관관계를 나타내었으며, 회피적 요인($r = .15$)과 대결적 요인($r = .14$)과는 정적인 상관관계를 나타내었다. 이것은 안전운전에 보다 주의를 기울이거나, 운전스트레스 발생상황에서 자기 비난을 하는 것 혹은 자신의 운전경험을 통해서 새로운 학습과 경험을 하는데 의미를 두는 운전자들은 운전스트레스 상황에서 위험한 대처방식을 선택하는 것이 적어진다는 것을 의미한다. 반면에 운전스트레스 상황에서 법규를 위반하거나 다른 운전자를 공격하는 것 혹은 불편한 상황을 무시하려고 하는 운전자는 교통안전에 위협이 되는 대처방식이 증가하게 됨을 나타내는 것이다.

이러한 상관관계 분석결과는 본 연구에서 개발한 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)가

운전스트레스 대처방식과 관련하여 타당한 척도임을 나타내는 것이다.

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)와 운전자의 위험한 운전행동과의 관계

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 타당도를 검증하기 위해서 운전자 정보회득 질문지를 통해서 수집한 운전자의 위험한 운전행동(과속운전, 음주운전, 법규위반, 가해사고, 피해사고)들과의 상관관계를 살펴보았다(표 4).

상관분석 결과, 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 요인 중 ‘순행적’ 요인은 과속운전($r = -.22$), 음주운전($r = -.24$), 법규위반($r = -.15$), 가해사고($r = -.16$), 피해사고($r = -.15$) 모두에서 유의한 부적인 상관관계를 나타내었다. 이것은 운전스트레스 발생상황에서 교통안전에 도움이 되는 대처방식을 선택하는 운전자는 과속운전, 음주운전, 법규위반, 가해사고 그리고 피해사고 횟수가 적다는 것을 나타내는 것이다.

운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 요

표 4. 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)와 운전자의 위험한 운전행동과의 상관관계

DS-CBS	위험행동	과속운전	음주운전	법규위반	가해사고	피해사고
순행적 대처		-.22***	-.24***	-.15**	-.16**	-.15**
역행적 대처		.19***	.15**	.07	.06	.13*

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

인 중 ‘역행적’ 요인은 과속운전($r = 19$), 음주운전($r = 15$), 피해사고($r = 13$)에서 유의한 정적인 상관관계를 나타내었다. 이것은 운전스트레스 발생상황에서 교통안전을 위협하는 대처방식을 선택하는 운전자는 과속운전, 음주운전 그리고 피해사고 횟수가 많다는 것을 나타내는 것이다.

이러한 결과는 본 연구에서 개발한 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)가 운전자의 위험한 운전행동을 설명할 수 있는 타당한 척도임을 나타내는 것이다.

운전스트레스 대처방식이 교통사고 발생위험에 미치는 영향

운전스트레스 대처방식이 교통사고 발생위험에 미치는 영향을 알아보기 위하여 구조방정식 모형분석을 실시하였다. 분석에 앞서 선행연구들을 종합하여 분석에 투입될 요인들을 정하고 요인들 간의 상관관계를 살펴보았다(표 5). 분석에 사용되는 요인은 다음과 같다. 우선, 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 순행적 요인과 역행적 요인이 독립변수들로 사용되었다. 그리고 교통사고 위험을 잠재변

수로 투입하였다. 교통사고 위험은 교통사고 위험지수(TARI)의 3요인(아차사고, 교통사고 발생불안에 대한 자기평가와 교통사고 발생불안에 대한 주변평가)으로 구성되어진다.

상관관계 분석 결과 순행적 대처 요인은 역행적 대처($r = -.41$) 요인과 강한 부적인 상관관계를 나타내었는데 이것은 운전스트레스 상황에서 교통안전에 도움이 되는 순행적 대처를 선택하는 운전자들은 교통안전을 저해하는 역행적 대처가 적다는 것을 나타낸다.

또한 순행적 대처는 교통사고 위험지수(TARI) 중 아차사고($r = -.31$)와 자기평가 사고불안($r = -.19$), 주변평가 사고불안($r = -.31$) 요인들과도 모두 부적인 관계를 나타내었다. 이것은 운전스트레스 상황에서 교통안전에 도움이 되는 대처방식을 선택하는 운전자들의 아차사고 경험과 교통사고 발생에 대한 불안이 적다는 것을 나타내는 것이다.

역행적 대처는 교통사고 위험지수(TARI) 중 아차사고($r = .18$)와 자기평가 사고불안($r = .12$), 주변평가 사고불안($r = .22$) 요인들과도 모두 정적인 관계를 나타내었다. 이것은 운전스트레스 상황에서 교통안전을 위협하는 대처방식을 선택하는 운전자들은 아차사고 경험과

표 5. 경로분석에 사용될 각 요인들 간의 상관관계

	순행적 대처방식	역행적 대처방식	아차사고	사고불안 (자기평가)	사고불안 (주변평가)
순행적	1				
역행적	-.41***	1			
아차사고	-.31***	.18***	1		
사고불안(자기)	-.19***	.12*	.35***	1	
사고불안(주변)	-.31***	.22***	.48***	.77***	1

* $p < .05$, *** $p < .001$

표 6. 운전스트레스 대처방식이 교통사고 위험에 이르는 구조방정식 모형에 대한 모형적합도

χ^2	<i>p</i>	자유도(df)	CFI	NFI	RMSEA
1.06	.59	2	1.000	.998	.000

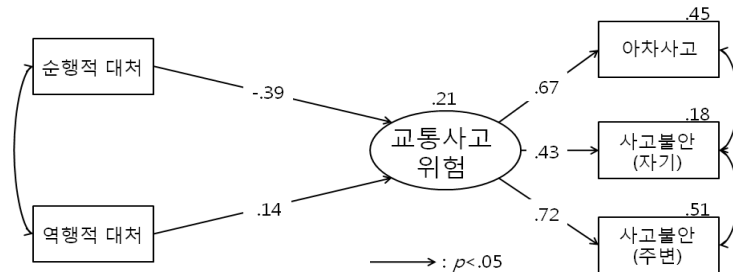


그림 1. 운전스트레스 대처방식 양식이 교통사고 위험에 미치는 영향

교통사고 발생에 대한 불안이 높다는 것을 나타내는 것이다.

교통사고 위험지수(TARI)의 아차사고와 사고불안(자기), 사고불안(주변) 요인들은 모두 요인 간 유의한 정적 상관관계를 나타내었다.

선행연구들과 표 5의 상관관계를 기초로 하여 그림 1의 구조방정식 모형을 제시하였으며, 모형분석을 통해 영향관계를 파악하였다.

우선, 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 순행적 대처 요인과 역행적 대처 요인이 교통사고 위험에 이르는 모형이 타당한지를 검증하기 위하여 모형적합도 지수를 살펴보았다(표 6). 그 결과, χ^2 값은 1.06(df = 2, $p > .05$) 이었고 CFI, NFI, RMSEA의 값은 각각 1.000, .998, .000로 나타나 적절한 설명력을 가진 모형으로 판명되었다(김계수, 2005; 유일영, 1994; 홍세희, 2000).

또한, 채택된 모형 경로의 영향관계는 모두 통계적으로 유의한 것으로 나타났다. 구체적으로, 운전스트레스 상황에서 운전자가 속도를 줄이거나 상황에 맞게 자신의 욕구를 적응

적으로 변화시키는 것과 같은 교통안전에 도움이 되는 순행적($\beta = -.39$) 대처방식을 선택할 때는 교통사고 위험을 유의하게 낮추는 것으로 나타났다. 반면에, 운전스트레스 상황에서 운전자가 속도를 높이거나 교통법규를 위반하고, 안전운전보다는 당장의 스트레스 상황 극복이나 자기중심적 문제 해결에만 집중하는 역행적($\beta = .14$) 대처방식을 선택할 때는 교통사고 위험을 유의하게 높이는 것으로 나타났다. 채택된 모형이 가지는 교통사고 위험에 대한 설명력은 21%로 나타났다(그림 1).

논 의

본 연구는 운전스트레스에 대한 대처방식의 차이가 교통사고 발생 위험에 어떠한 영향을 미치는지를 알아보기 위하여 실시되었다.

이를 위하여 먼저 운전중 발생하는 스트레스에 대해서 운전자가 선택하는 대처방식의 유형을 운전자의 교통안전에 도움이 되는 순

행적인 대처방식과 운전자의 교통안전에 위협이 되는 역행적인 대처방식으로 구분하여 측정할 수 있는 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)를 개발하고 그 타당성을 검증하였다. 예비연구를 통해서 개발된 총 64문항을 사용하여 요인분석을 실시한 결과, 최종적으로 24개의 문항, 2요인으로 구성된 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)가 개발되었다.

첫 번째 대처방식 요인으로 추출된 ‘순행적’ 요인은 갑자기 나타나는 보행자나 차량이 있는 경우, 사고위험이 높은 곳, 운전환경이 좋지 않을 때와 같은 운전스트레스 발생 상황에서 차량의 속도를 낮추거나 미리미리 조심을 하며, 스트레스 상황에서도 안전운전을 하기 위해서 노력하는 대처방식들로 구성되었다.

두 번째 대처방식 요인으로 추출된 ‘역행적’ 요인은 시간에 쫓기거나, 도로가 막히게 될 때 혹은 도로상황이 좋지 않을 때와 같은 운전스트레스 상황에서 과속을 한다거나, 최대한 앞서가려고 하며 안전운전보다는 당장의 스트레스 상황 극복이나 자기중심적 문제 해결에만 집중하는 대처방식들로 구성되었다.

개발된 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 타당도를 검증하기 위하여 Matthews 등(1996)이 개발한 운전자 대처 질문지(DCQ)와 운전자의 위험한 운전행동(과속운전, 음주운전, 법규위반, 가해사고, 피해사고)들과의 상관관계 분석을 실시하였다. 그 결과 운전자 대처 질문지(DCQ)의 요인들은 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 요인들과 유의미한 상관관계를 나타내고 있었다. 위험한 운전행동(과속운전, 음주운전, 법규위반, 가해사고, 피해사고)과의 상관관계에서는 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)의 순행적 대처방식이 모두 유의한 부적 상관관계를 나타내었고, 역행적 대처

방식은 과속운전, 음주운전, 피해사고에서 유의한 정적 상관관계를 나타내었다. 이것은 개발된 운전스트레스 대처행동 척도(DS-CBS)가 운전스트레스 발생에 대한 운전자의 대처방식을 순행적 요인과 역행적 요인으로 구별하여 적절히 파악할 수 있으며, 위험한 운전행동을 시도하는 운전자를 변별할 수 있는 타당한 척도임을 나타내는 것이다.

그리고, 운전스트레스 대처방식의 차이가 교통사고 발생위험에 어떠한 경로로 어느 정도의 영향력을 미치고 있는지를 알아보기 위하여 구조방정식 모형분석을 실시하였다. 연구결과, 순행적 대처방식과 역행적 대처방식이 교통사고 위험에 영향을 미치는 모형은 모형적합도 기준치에 부합하는 것으로 나타났다. 구체적으로 운전스트레스 상황에서 운전자가 속도를 줄이거나 상황에 맞게 자신의 욕구를 적응적으로 변화시키는 순행적 대처방식을 선택할 때 교통사고 위험을 유의하게 낮추는 것으로 나타났다. 반면에, 운전스트레스 상황에서 운전자가 속도를 높이거나 교통법규를 위반하고, 자신의 욕구 충족에만 집중하는 역행적 대처방식을 선택할 때는 교통사고 위험을 유의하게 높이는 것으로 나타났다.

이것은 운전스트레스의 발생과 함께 운전자의 운전스트레스에 대한 대처방식이 교통사고에 결정적인 영향을 미치게 됨을 시사하는 것이다. 또한, 역행적 대처방식이 교통사고의 위험을 높이는 것보다 순행적 대처방식이 교통사고의 위험을 낮추는 영향이 더 큰 것으로 나타났다. 이것은 운전자들이 운전스트레스 상황에서 교통안전에 도움이 되는 대처방식을 선택하는 것이 교통사고 발생위험을 크게 낮출 수 있음을 나타내는 것이다. 따라서, 추후의 연구에서는 운전자의 운전스트레스 대처방

식에서 순행적인 대처방식을 증가시키고, 역행적인 대처방식을 감소시킬 수 있는 요인들에 대한 연구와 운전자 교육 프로그램 활용에 관한 연구가 이루어질 필요가 있다.

참고문헌

- 김계수 (2005). Amos 구조방정식 모형분석. 서울: SPSS 아카데미
- 김렬, 성도경, 이환범, 송건섭, 조태경, 이수창 (2005). 통계분석의 이해 및 활용. 대명
- 김원표 (2005). SPSS 통계분석강의. 사회와 통계
- 김의철, 박영신 (1997). 스트레스 경험, 대처와 적응 결과: 토착심리학적 접근. 한국심리학회: 건강, 2(1), 96-126.
- 유일영 (1994). 경로분석: 원인관계분석을 위한 통계방법. 간호학탐구, 3(1), 210-219.
- 이순열, 이순철 (2008). 운전 스트레스 척도 (Driving Stress Scale: DSS)의 개발과 타당화 연구. 한국심리학회지: 사회문제, 14(3), 21-40.
- 이은희 (2004). 대학생들이 경험하는 생활스트레스와 우울: 공변량 구조모형을 통한 대처방식의 조절효과 검증. 한국심리학회지: 건강, 9(1), 25-52.
- 이은희, 이주희 (2001). 교사의 직무스트레스와 심리적 적응과의 관계: 문제 중심적 대처방식, 정서 중심적 대처방식의 조절효과. 한국심리학회지: 건강, 6(1), 145-175.
- 정영찬, 강주희, 전상현, 변동구 (2002). SPSS를 활용한 통계분석. 크라운.
- 홍세희 (2000). 구조 방정식 모형의 적합도 지수 선정기준과 그 근거, 한국심리학회: 임상, 19(1), 161-177.
- Aldwin, C. M., & Revenson, T. A. (1987). Does coping helps? A reexamination of the relation between coping and mental health. *Journal of Personality and Social Psychology*, 53, 337-348.
- Conway, V. J., & Terry, D. J. (1992). Appraised controllability as a moderator of the effectiveness of different coping strategies: A test of the goodness of fit hypothesis. *Australian Journal of Psychology*, 44(1), 1-7.
- Forsythe, C. J., & Compas, B. E. (1987). Interaction of cognitive appraisals of stressful events and coping: Testing the goodness of fit hypothesis. *Cognitive Therapy and Research*, 11, 473-485.
- Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A. I., Davies, D. R., & Debney, L. M. (1989). Dimensions of driver stress, *Ergonomics*, 32(6), 585-602.
- Gulian, E., Debney, L. M., Glendon, A. I., & Davies, D. R. (1989). Coping with driver stress, in F. McGuigan, W. E. Sime and J. M. Wallace (Eds), *Stress and tension Control (Vol 3)*, New York, 173-186.
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. *Ergonomics*, 40(3), 348-361.
- Hoare, P. N. (2001). *Stress Traits and Coping Styles as Predictors of Stress Symptoms in Bus Driver*. University of Southern Queensland.
- Kontogiannis, T. (2006). Patterns of driver stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 913-924.

- Lazarus, R., & Folkman, S. (1991). Coping and emotion. In A. Monat & Lazarus(Eds), *Stress and coping; An anthology*(pp.207-227). New York: Columbia Univ. Press.
- Lee, S. Y., Lee, S. C., & Song, H. W. (2009). Confirmatory factor analysis of the Traffic Accident Risk Index(TARI), *International Conference on Asia Pacific Psychology (ICAPP)*.
- Matthews, G., Desmond, P. A., Joyner, L., Carcacy, B., & Gilliland, K. (1996). *Validation of the driver stress inventory and driver coping questionnaire*. International Conference on Traffic and Transport.
- Matthews, G., Dorn, L., & Glendon, A. I. (1991). Personality correlates of driver stress, *Personality and Individual Differences*, 12, 535-549.
- Richard, P. (2005). *Driver Behaviour within the Ambulance Service: An Exploratory Study on Driver Behaviour, Collision Attribution & Driving-Related Stressors*. Cranfield University.
- 논문투고일 : 2009. 07. 10
1차 심사일 : 2009. 07. 22
게재확정일 : 2009. 08. 17

The Change of Traffic Accident Risk Degree by Driving Stress Coping Patterns

Soon yeol Lee

Road Traffic Authority

Soon chul Lee

Dept. of Psychology, Chungbuk National University

This study was intended to validate and develop the driving stress coping behavior scale. In a preliminary investigation, literature studies on the driving stress and open questionnaire were administered and examined in four regions in Korea. As a result, 64 items driving stress questionnaire were developed. In the study, this Driving Stress Coping Behavior Scale(DS-CBS) was examined to 372 drivers located seven regions in Korea. The factors analysis revealed 2 meaningful factors[(Good Coping: GC), (Bad Coping: BC) with 24 items. When internal consistency for each 2 factor was calculated, all sub-scale revealed a satisfactory level of Cronbach's α . Also, correlations with Driver Coping Questionnaire(DCQ) and risk driving behaviors(speed driving, drunken driving, traffic violation, offence accident, defence accident) supported consistently validity of the Driving Stress Coping Behavior Scale(DS-CBS). Also, We investigated the influences of 'Good Coping', 'Bad Coping' consisting of driving stress coping behavior, on traffic accidents risk. As a result, 'Good Coping' and 'Bad Coping' influenced traffic accidents risk. 'Good Coping' had decreased effects, the other side 'Bad Coping' had increased effects on traffic accidents risk(TARI).

Key words : driving stress, coping behavior, traffic accident, path analysis