

서두름 행동이 운전일탈행동에 미치는 영향*

김 동 우 박 선 진 이 순 철[†]

충북대학교 심리학과

본 연구는 서두름 행동의 확인생략행동 영역의 특성에 초점을 맞추었다. 우선, 서두름 행동의 다양성을 확인하고, 서두름 행동의 확인생략행동 영역이 운전행동에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보았다. 이를 위해 388명을 대상으로 서두름행동질문지, 운전일탈행동조사지(DBQ), 운전경험질문지를 실시하였으며, 결측치가 많은 자료를 제외한 374명의 자료를 분석하였다. 서두름 행동은 시간압력, 불편함, 고립, 지루함, 보상기대라는 5가지 요인으로 이루어져 있었고, 운전일탈행동은 위반, 오류, 착오로 이루어져 있었다. 서두름 행동의 구성성분은 2차 요인분석과 상관계수 차이 검증을 통해 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역으로 구분되었다. 서두름 행동의 확인생략행동 영역은 운전일탈행동의 오류와 착오에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 운전일탈행동의 위반에 대해 확인생략행동 영역의 고립 요인은 부적인 영향력을 보였으나 불편함 요인은 정적인 영향력을 가지고 있었다. 그리고 오류와 착오에 대해 확인생략행동 영역의 시간압력 요인은 부적인 영향력을 보이는데 비해, 고립 요인과 불편함 요인은 정적 영향력을 가지는 것으로 나타났다.

주요어 : 서두름 행동, 확인생략행동, 운전일탈행동, 오류, 착오

* 본 논문은 국토해양부가 출연하고 한국건설교통기술평가원에서 위탁시행한 2005년도 건설기반구축사업 (05 기반구축 D02)의 지원으로 이루어졌습니다.

† 교신저자 : 이순철, 충북대학교 심리학과, snychul@chungbuk.ac.kr

일반적으로 어떤 일을 빨리 끝내려고 바쁘게 움직이는 것을 서두른다고 이야기한다. 요즘과 같이 속도가 중요시 되는 시대에 무언가를 짧은 시간 안에 한다는 것은 같은 시간 안에 상대적으로 많은 일을 할 수 있다는 것으로 연결된다. 이것은 상대적으로 더 큰 경쟁력을 가지는 것이기 때문에 사람들은 자신이 하고 있는 일을 좀 더 빨리 끝내기 위해서 바쁘게 움직이는 경향이 있다.

바쁘게 빨리 움직이는 한국인의 특성을 조명한 보도(서울방송, 2008)를 통해 ‘빨리빨리 문화’는 한국인의 극단적인 특성으로 그 이면에는 빨리빨리, 즉 서두름 행동의 심리상태가 존재하고 있음이 언급되었다. 여기서 서두름 행동은 속도를 중요하게 여기고 경쟁력을 갖게 해주며, 동시에 단기간내 경제적, 문화적 성장을 가져오는 특징을 가지고 있다. 하지만 속도에 대한 지나친 경쟁으로 공사기간의 단축과 함께 삼풍백화점과 성수대교 붕괴사고라는 폐해를 남기기도 하였다. 즉, 서두름 행동은 [좋다/나쁘다]라고 단정할 수 없는 것으로 다양한 특성을 가지고 있다고 볼 수 있다.

서두름 행동의 구조

서두름은 시간적 압력이 있는 상황에서 발생하는 심리상태에 대해 설명할 때 이순철(2001)이 언급한 용어로, 초기에는 주로 사고 발생의 선행요인이나 발생인자로 취급되었다. 하지만 이순철과 박선진(2007)은 서두름 행동의 다양성에 초점을 맞추고 서두름 행동의 심리적 구조를 분석하여 다양한 요인이 서두름 행동을 구성하고 있음을 발견하였다. 서두름 행동의 구성요인은 시간압력, 불편함, 고립, 지루함, 보상기대로, 시간압력은 어떤 과제를

수행할 때 시간적 여유가 없거나 촉박함을 느끼는 경우에 행동의 속도가 빨라지는 것이다. 불편함은 대인관계에서 심리적인 불편함을 경험하는 경우에 행동의 속도가 빨라지는 것을 의미하며, 고립은 고립된 상황으로 인한 불안이나 공포를 느끼는 경우 행동의 속도가 빨라지는 것이다. 지루함은 때분하거나 지루한 기분이 드는 상황, 혹은 지루한 과제를 수행할 때 그러한 상황이나 과제에 노출되는 시간을 단축시키고자 행동의 속도를 높이는 것을 의미한다. 보상기대는 보상을 받을 거라는 기대가 있는 상황에서 행동의 속도가 빨라지는 서두름 행동이다.

이후, 이순철과 박선진(2008)은 서두름 행동을 단순히 행동의 속도를 높여 과제를 수행하는 것이 아니라, 행동의 속도를 높여 최적의 목표를 달성하는 것으로 정의하였다. 그리고 서두름 행동의 5가지 요인이 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역으로 나누어진다고 주장하였다. 확인생략행동 영역은 불편한 심리상태에서 행동의 속도를 높임으로써 발생하는 서두름 행동으로 점검해야 하는 사항들을 놓치거나 누락시키게 되는 것이다. 성취욕구 영역은 자신의 과업을 잘하려고 하는 의지를 가지고 과제를 수행하는 과정에서 서두름 행동이 발생하는 것이다. 그리고 서두름 행동의 구성요소 5가지 가운데 시간압력은 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역에 모두 관여하는 요인이며, 불편함과 고립은 확인생략행동 영역에 지루함과 보상기대는 성취욕구 영역에 관여한다고 보고하였다.

서두름 행동의 확인생략행동 영역과 운전행동

서두름 행동의 확인생략행동 영역은 불편한

심리상태에서 행동의 속도를 높임으로써 발생하는 서두름 행동으로, 점검해야 하는 사항들을 놓치거나 누락시키게 만든다. 즉, 서두름 행동의 확인생략행동은 점검 및 확인행동을 놓치게 만들어 산업현장이나 교통환경에서 사고를 일으킬 가능성이 있다. 따라서 확인생략 행동을 구성하는 요인들에 의해서 각각 어떠한 행동이 나타나는지 살펴보았다.

서두름 행동의 시간압력 요인은 사람들이 어떤 일을 할 때 시간적 여유가 없다거나 촉박함을 느끼는 경우에 행동의 속도가 빨라지는 것이다. 실제로 사람들은 시간압력이 있는 상황에서는 자신들이 가장 중요하다고 믿는 과제나 정보에만 주의를 기울이는 경향이 있었다(Raby & Wickens, 1994; Chao, Madhavan, & Funk, 1996). 협상을 하는 경우에도, 시간압력에 노출되면 더 급하게 행동하고 상대방의 태도가 더 거칠다고 지각하며(Smith, Pruitt, & Carnevale, 1982; Carnevale & Lawler, 1986) 판단과 평가의 질을 떨어뜨리는 것으로 나타났다(Zakay, 1993). Edland와 Svenson(1993)도 시간적 여유가 없는 조건에서 의사결정을 하는 경우, 사람들은 일부의 입력 정보를 선택적으로 받아들이고, 중요한 정보 원천이 더 큰 비중을 갖게 되며, 정확도가 감소하고, 복잡한 심적 계산 능력이 저하되며, 한 가지의 방략에만 집착하는 모습을 보인다고 보고하였다.

시간압력은 사람들의 정신활동에 영향을 미치는 것뿐만 아니라 운전행동에도 영향을 미친다. 이순열과 이순철(2008)은 운전중 정해진 시간에 도착해야한다는 스트레스 수준이 증가하면 법규위반, 과속운전, 교통사고경험이 증가한다는 연구결과를 발표하였다. 즉, 운전중 시간압력을 경험하는 것은 운전행동의 질을 저하시키는 것이다.

서두름 행동의 불편함 요인과 고립 요인은 공통적으로 심리적인 불편함을 경험하는 경우에 행동의 속도가 빨라지는 것을 의미한다. 특히, 불편함은 타인들과 상호작용 하는 가운데 경험하는 불안이나 불편함으로 인해 나타나는 서두름 행동이라 할 수 있다. 불편함 요인에서 나타나는 서두름 행동은 타인과의 상호작용 능력이 부족하기 때문에 나타난 것이라고도 할 수 있으며, 이러한 특성은 운전에도 영향을 미친다. 오주석, 박선진과 이순철(2009)의 연구에서 운전행동결정요인 가운데 관계적응성 부족은 타인에 대한 해석 및 의사소통 능력의 부족을 측정한 요인으로, 관계적응성이 부족할수록 과속운전행동 경향이 높아지는 모습을 보였다. 과속운전행동은 운전수행을 더 빨리 더 짧은 시간 안에 끝내고자 하는 목적을 가진 운전행동이라고 할 수 있다. 관계적응성이 부족할수록 과속운전행동 경향이 높아지는 것은 다른 운전자의 의도 및 의사소통에 어려움을 느끼는 것이 운전수행에서 단시간에 벗어나고자 하는 심리를 반영한 것으로 해석할 수 있을 것이다. 즉, 심리적으로 불편한 경우 그러한 상황을 가능한 빨리 해소시키기 위해 서두름 행동이 나타나는 것이라 볼 수 있다.

Dorn과 Matthews(1992)은 운전자 스트레스가 성격 5요인 가운데 신경증과 관련있다고 밝혔으며, 이로 인한 사고의 위험성을 주장하였다. 신경증은 정서적 안정성을 대변하는 성격변인으로 정서적 안정성이 높은 사람들은 다른 사람들과 상호작용을 잘한다. 따라서 정서적 안정성이 낮은 경우, 대인관계에서 경험하는 심리적 불편함은 서두름 행동을 부추길 것이다. 이렇게 대인관계와 관련한 부적응적인 모습은 교통환경에서 사고위험성이 높은 행동과 관련

이 있는 것이다.

이상의 연구결과는 사고를 많이 내는 운전자가 작은 일에도 민감하고 논쟁적이고, 평소에 정서적으로 불안하고 대인관계의 번덕이 심하며, 자기중심적인 특성을 보이고 있음을 보여준다. 그리고 이러한 운전자들이 보이는 운전행동으로, 과속을 일삼으며 경적을 자주 울리고 교통법규를 잘 지키지 않으며 다른 교통참가자들의 운전엔 위협을 가하는 것 등을 예상할 수 있다.

고립은 고립감이나 환경에 대한 심리적 공포심과 관련있는 상황에서 발생하는 서두름 행동 수준으로, 그러한 상황이나 조건을 회피하기 위한 서두름 행동이라 할 수 있다. 운전자들의 음주운전 및 과속운전과 관련한 연구들은 환경에서 비롯된 긴장 및 공포와 같은 심리적 불편함에서 비롯된 서두름 행동이 운전행동에 어떻게 연결되는지 보여주고 있다. 실제, 음주운전 관련 조사 결과를 보면(도로교통안전관리공단, 1993; 이순철, 2000에서 재인용), 응답자의 84.7%가 음주운전시 단속될까봐 매우 조바심 내며 운전하고 있는 것으로 나타났다. 음주운전을 하는 경우, 운전자의 심리상태가 매우 불편할 것으로 예상할 수 있는데 이러한 심리상태는 음주운전 상태가 빨리 끝나기를 바랄 것이다. 따라서 이런 상태에서는 과속운전을 해서라도 빨리 목적지에 도착해야겠다는 생각이 강해질 수밖에 없다. 즉, 음주운전 상태에서 탈출하고 싶은 욕구로 인해 운전자들은 서두르게 되는 것이다. 불편한 상황에서의 서두름 행동은 이러한 과정을 거치면서 과속운전으로 연결되며, 음주운전과 함께 하는 과속운전이 가지는 교통사고 발생 위험성은 다른 어떤 운전보다 높을 것이다. 이순철(2000)은 심야의 과속운전에 대해 어둠이 주

는 불안, 공포로부터 빨리 벗어나 목적지에 도착하고 싶은 심리가 과속을 조장하는지도 모르며, 위험이 있음직한 곳을 빨리 벗어나고 싶은 심정이 과속의 직접적인 요인 가운데 하나라고 언급하였다. 이것은 불안하거나 공포감을 느끼는 경우 현재 수행하고 있는 일을 가능한 빨리 마치고자 한다는 것을 의미한다. 이렇게 심리적으로 긴장하거나 불안과 공포를 경험하는 경우, 사람들은 그러한 상황에서 벗어나고자 한다. 이러한 욕구는 현재 하고 있는 일의 속도를 증가시켜 서두름 행동을 출현하게 한다. 불안한 상황에서 나타나는 서두름 행동은 확인하거나 반드시 해야 하는 일들을 놓치거나 무시하게 만든다. 또한, 장시간 운전으로 피곤한 상태가 되면 가능한 빨리 목적지에 도착하기 위하여 과속을 하게 되고, 그로 인해 신호위반이나 다른 운전자를 무시하는 운전이 이루어진다고 하였다. 운전중 불편한 상황에 직면하게 되면 운전행동을 회피하는 반응이 나타난다. 즉, 불편함에서 벗어나기 위해 가능한 목적지에 빨리 도착하고 싶은 마음이 든다. 이는 운전 중 속도를 높이게 되고 이때 반드시 확인해야 하는 것들을 생략함으로써 문제가 발생할 수 있는 것이다.

이처럼 운전상황에서 서두름 행동의 출현은 불안함과 심리적인 긴장감, 초조함 등을 야기할 수 있다. 뿐만 아니라, 스트레스에 취약하며 상황에 대한 대처능력이 현저하게 떨어지는 결과를 부추길 수 있다.

운전일탈행동

운전일탈행동이란 운전중 운전자가 위반을 저지르거나 교통사고를 일으킬 수 있는 위험성을 내포한 운전행동을 의미한다. 운전일탈

행동은 단순하게 운전자 본인을 비롯하여 다른 운전자를 당황하게 하는 행동일 수도 있지만 최악의 경우 교통사고의 원인이 되는 행동이 될 수도 있다.

Reason, Manstead, Stradling, Baxter와 Campbell (1990)은 인간의 위험한 행동을 고의적이거나 그렇지 않은가로 구분하여 고의적이며 위험한 행동을 위반(Violation), 의도하지 않았으나 위험한 결과를 초래한 행동을 오류(Error)로 규명하였다. 그리고 운전자의 운전행동 가운데 오류와 위반을 기제로 하는 운전행동을 측정하기 위한 운전일탈행동조사지(Driver Behaviour Questionnaire, 이하 DBQ로 기술함)를 개발하였다. Parker, Reason, Manstead와 Stradling(1995)은 운전일탈행동에 오류와 위반 외에도 위험성은 없지만 운전자를 당황스럽게 만들며, 주의와 기억의 문제로 인해 발생하는 착오(Lapse)를 추가하였다. 또한, 박선진, 이순철, 김종희와 김인석(2006)은 고령운전자와 청소년운전자의 차이를 살펴보는 연구를 통해 운전일탈행동이 위반, 오류, 착오로 이루어져 있으며, 이러한 운전일탈행동이 교통사고에 관여하고 있음을 보고하였다.

연구목적

본 연구는 서두름 행동의 다양성을 확인하고, 서두름 행동 가운데 확인생략행동 영역과 운전일탈행동의 관계를 살펴볼 것이다. 서두름 행동의 확인생략행동 영역은 불편한 심리 상태에서 행동의 속도를 높임으로써 발생하는 서두름 행동으로 점검해야 하는 사항들을 놓치거나 누락시키게 결과를 가져오는 특성을 가진다. 이러한 확인생략행동 영역의 특성을 바탕으로 확인생략행동 영역은 운전일탈행동

인 위반, 오류, 착오 가운데 실수행동에 해당하는 오류와 착오와 관련이 있을 것으로 예상한다. 그리고 확인생략행동 영역을 구성하는 각 요인과 운전일탈행동의 관계를 분석하여, 각각의 운전일탈행동에 대해 확인생략행동 영역의 구성요인이 어떻게 관여하는지 파악하고자 한다.

방 법

조사대상자

만 20세 이상 성인 388명을 대상으로 조사를 실시하였다. 이들은 운전면허를 소지하고, 실제로 운전을 하고 있었다. 이 가운데 결측치가 많거나 설문지에 불성실하게 응답한 운전자 14명을 제외한 374명의 자료를 분석하였다. 374명 가운데 남성은 234명(62.6%)이었고 여성은 140명(37.4%)이었으며 평균연령은 37.87 ($SD=10.67$)세였다.

조사도구

서두름행동질문지

이순철 등(2008)이 작성한 서두름행동질문지를 사용하여 서두름 행동의 수준을 알아보았다. 서두름행동질문지는 다양한 상황에서 본인이 서두르는 정도를 평가하는 방식으로 시간압력, 불편함, 고립, 지루함, 보상기대라는 서두름 행동의 5가지 요인을 측정하고 있다.

서두름행동질문지는 총 27개 문항이지만, 본 연구에서는 이순철 등(2008)의 연구에서 요인 적재치가 낮았던 4개 문항을 제외한 23개 문항을 사용하였다. 어떤 일을 혼자하거나 한

꺼번에 여러 일이 겹쳐 시간에 쫓기고 있을 때(시간압력), 친하지 않은 사람들과 만나는 경우(불편함), 낯선 곳에 혼자 있는 경우(고립), 현재 하는 일이 지루하거나(지루함), 사은품을 선착순으로 주는 상황(보상기대) 등 23개의 다양한 상황에서 경험하는 서두름 행동의 정도를 물었다. 응답자는 각 문항에 대해 '전혀 서두르지 않는다'부터 '매우 서두른다'까지 반응할 수 있으며, 각 문항에 대한 반응은 각각 1점부터 5점으로 채점하였다. 이순철 등(2008)의 연구에서 서두름 행동의 전체문항에 대한 신뢰도는 Cronbach's α .82로 나타났다.

운전일탈행동조사지(Driver Behavior Questionnaire, DBQ)

운전일탈행동조사지(박선진, 이순철, 엄진섭, 2007) 한국어판의 31개 문항을 사용하여 운전자의 위반, 오류, 착오를 측정하였다. 운전일탈행동조사지는 주택가 및 고속도로에서의 제한속도 위반이나 공격적인 운전행동과 같이 운전 중 발생하는 고의적인 위험한 운전행동인 위반, 안내 및 주의표지를 보지 못해 아차 사고에 이르거나 후방을 확인하지 못하고 주행하다 무언가에 부딪힐 뻔하는 것과 같이 고의적이지 않지만 위험성을 가지고 있는 운전 중 실수행동인 오류, 좌회전 하려고 하다가 직진하거나 목적지에 가려고 했지만 무의식적으로 평소 자주 가는 목적지로 진행을 하는 착오에 대한 문항을 다루고 있었다. 박선진 등(2007)의 연구에서 운전일탈행동의 전체문항에 대한 신뢰도는 Cronbach's α .88이었다. 응답자들은 각각의 문항에 대해 '절대하지 않음'에서 '항상 그렇게 함'까지로 구성된 5점 Likert 형식으로 반응하도록 하였다.

운전경험질문지

운전경험질문지를 통해 운전자의 운전경력, 연평균주행거리, 지난 3년 동안 있었던 과속 운전적발경험과 그 외 위반행위 적발경험(신호위반, 일단정지선 위반, 중앙선 침범 등), 교통사고 경험에 대한 정보를 수집하였다.

응답자의 운전경력(평균 10.78년($SD=7.36$)), 연평균주행거리는 17,843km($SD=13330.32$)로 나타났다. 그리고 지난 3년 동안 과속운전으로 적발된 경험은 평균 1.44회($SD=1.74$), 그 외 위반행위로 적발된 경험은 평균 1.17회($SD=1.70$)였다. 교통사고경험에 대해 가해사고 경험과 피해사고 경험이 각각 평균 .44회($SD=.75$), .64회($SD=.72$)라고 응답하였다.

결 과

서두름 행동과 운전일탈행동 구성요인 확인

서두름 행동의 요인구조 확인

서두름 행동의 구조를 살펴보고자 서두름 행동을 경험하는 23개 문항에 대한 요인분석을 실시하였다. 요인분석은 주축요인추출방법과 직접 오블리민 회전방식을 사용하였다. 그 결과, 23개 문항에서 서두름 행동은 총 5개 요인으로 나타났다. 그리고 서두름 행동을 경험하는 문항에 대한 신뢰도를 분석한 결과, 23개 문항에 대한 신뢰도 Cronbach's α 는 .89였다.

요인 1은 「고립」으로 4개 문항으로 구성되었으며 설명량은 28.27%였으며 신뢰도 Cronbach's α 는 .93이었다. 요인 2는 「시간압력」으로 6개 문항이 전체 변량의 11.56%를 설명하고 있었으며 신뢰도 Cronbach's α 는 .91로 나타났다. 요인 3은 6개 문항으로 이루어진

「불편함」으로 설명량은 9.62%, Cronbach's α 는 .82였다. 요인 4는 「지루함」으로 4개의 문항이 설명량은 9.46%로 나타났으며 신뢰도 Cronbach's α 는 .92로 나타났다. 요인 5는 「보상기대」로 전체변량의 6.17%를 설명하였으며 Cronbach's α 는 .88이었다(부록 1).

확인생략행동 영역 구성성분 확인

서두름 행동의 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역을 구분하고 확인생략행동 영역에 해당하는 요인을 확인하고자 서두름 행동의 5개 요인을 대상으로 2차 요인분석을 실시하였다. 요인분석방법은 주축요인추출방법과 직접 오블리민 회전방식을 사용하였다.

그 결과, 요인 1은 불편한 심리상태에서 행동의 속도를 높임으로써 발생하는 서두름 행동인 확인생략행동 영역이었다. 이것은 고립, 불편함, 시간압력으로 구성되어 있었으며 전체 변량의 29.10%를 설명하는 것으로 나타났다. 요인 2는 자신의 과업을 잘하려고 하는 의지를 가지고 과제를 수행하는 과정에서 서두름 행동이 발생하는 성취욕구 영역으로 여기에는 시간압력, 지루함, 보상기대가 관여하는 것으로 나타났다. 성취욕구 영역의 설명변량은 7.59%였다. 각각의 요인에 대한 신뢰도 수준 Cronbach's α 는 확인생략행동 영역에서 .88, 성취욕구 영역에서 .79로 나타났다(표 1).

2차 요인분석 결과 시간압력 요인은 확인생략행동 영역에는 관여하지만 성취욕구 영역에는 관여하지 않는 것으로 나타나 시간압력 요인이 서두름 행동의 두 영역에 관여한다는 기존 주장을 뒷받침하지 못하였다.

시간압력 요인이 서두름 행동의 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역 모두에 관여하고 있음을 확인하고자 서두름 행동의 두 영역과 서

표 1. 서두름 행동 2차 요인분석 결과

서두름 행동 요인	Factor loading	
	1요인	2요인
고립	.84	
불편함	.42	
시간압력	.68	.29
지루함		.53
보상기대		.43
고유치	5.57	2.58
설명변량	32.76	15.16
cronbach's α	.88	.79

주. 1요인: 확인생략행동, 2요인: 성취욕구

두름 행동 구성요인들 간의 상관분석 및 상관계수 차이검증을 실시하였다.

그 결과, 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역 모두 서두름 행동을 구성하는 5가지 요인과 정적 상관관계를 보였다. 다만 확인생략행동 영역은 지루함과 보상기대보다는 확인생략행동 영역을 구성하는 고립($r=.81$), 시간압력($r=.66$), 불편함($r=.72$)과 상대적으로 더 높은 상관을 보였다. 성취욕구 영역도 고립, 불편함보다는 성취욕구 영역을 구성하는 시간압력($r=.59$), 지루함($r=.64$), 보상기대($r=.77$)와 더 높은 상관을 보였다. 이에 따라 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역을 구분하기 위해 상관계수 차이검증을 실시하였다. 그 결과, 서두름 행동의 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역에 모두 관여하는 시간압력 요인은 z점수가 1.57을 나타내어 두 영역간의 큰 차이가 없었다. 이에 비해, 확인생략행동 영역의 고립과 불편함의 z점수는 각각 13.76, 7.38로 나타났고, 성취욕구영역의 지루함과 보상기대의 z값은 -8.28과 -8.13이었다(표 2). 따라서 서두름 행동

표 2. 서두름 행동 두 영역과 요인 간 상관 및 상관계수 차이검증

영역 \ 요인	불편함	고립	시간압력	지루함	보상기대
확인생략행동	.72***	.81***	.66***	.15**	.40***
성취욕구	.35***	.39***	.59***	.64***	.77***
상관계수 차이검증	z=7.38	z=13.76	z=1.57	z=8.28	z=8.13

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

두 영역에 공통적으로 관련된 요인은 시간압력이고, 확인생략행동 영역에는 고립, 불편함이, 성취욕구 영역에는 지루함과 보상기대가 작용하고 있음을 확인하였다.

운전일탈행동 구조 확인

주축요인추출방법과 직접 오블리민 방식을 사용하여 운전일탈행동의 구조를 확인한 결과, 4개 요인이 나타났으며 문항 전체의 신뢰도 Cronbach's α 는 .91로 나타났다.

요인 1은 고의성은 없지만 위험한 운전행동을 나타내는 9가지 문항으로 이루어져 있었으며 설명변량은 29.19%, 신뢰도 Cronbach's α 는 .86이었다. 요인 2는 고의성과 위험성을 모두 가진 운전행동 11개 문항으로 8.39%의 설명력을 가지고 있었으며, 신뢰도는 Cronbach's α .83이었다. 요인 3은 전체 변량에 대해 4.15%를 설명하였으며 고의성과 의도성은 없지만 운전자를 당황하게 만드는 실수행동인 나타나는 9개 문항으로 구성되어 있었으며 신뢰도는 Cronbach's α .78이었다. 요인 4는 고의성과 위험성을 모두 가진 운전행동에 대한 2개 문항으로 이루어져 있었으며 설명변량은 3.15%였고 신뢰도 Cronbach's α 는 .44였다(부록 2).

각 요인을 구성하는 문항의 성격에 따라 요인 1은 오류, 요인 2와 요인 3은 각각 위반과 착오임을 알 수 있었다. 요인 4를 구성하는

문항은 요인 2와 마찬가지로 위반이라고 볼 수 있었다. 그러나 요인 4는 문항의 수가 적고 신뢰도 수준이 낮았다. 따라서 추후 분석에서는 요인 4를 제외하였다. 즉, 추후분석은 오류로 나타난 요인 1, 위반으로 이루어진 요인 2, 착오로 구성된 요인 3을 바탕으로 진행하였다.

확인생략행동과 운전일탈행동의 수준파악

확인생략행동과 운전일탈행동의 평균과 표준편차를 통해 행동의 수준을 살펴보았다. 표 3에서 볼 수 있듯이, 서두름 행동의 전체 평

표 3. 확인생략행동과 운전일탈행동의 기술통계 결과
만점: 5점 (N=374)

	M(SD)
서두름 행동	3.15(.54)
확인생략행동 영역	3.43(.62)
고립	3.28(1.02)
시간압력	3.90(.69)
불편함	3.05(.78)
운전일탈행동	1.81(.43)
오류	1.61(.46)
위반	2.01(.61)
착오	1.78(.51)

균점수는 3.15($SD=.54$)점, 확인생략행동 영역의 전체 평균점수는 3.43($SD=.62$)점, 고립은 평균 3.28($SD=1.02$)점, 시간압력은 평균 3.90($SD=.69$)점, 불편함은 평균 3.05($SD=.78$)점으로 나타났다. 그리고 운전일탈행동의 전체 평균점수는 1.81($SD=.43$)점, 오류는 평균 1.61($SD=.46$)점, 위반은 평균 2.01($SD=.61$)점, 착오는 평균 1.78($SD=.51$)점이었다.

확인생략행동 영역과 교통사고 및 과속운전경험의 관계

확인생략행동 영역과 각 구성요인이 교통사고 및 과속운전경험과 어떤 관계를 가지는지 살펴보았다. 그 결과, 확인생략행동 영역은 교통사고 및 과속운전경험과 유의한 관련을 보이지 않았다. 그러나 확인생략행동 영역의 시간압력 요인은 과속운전경험과 정적 상관을 가지는 것으로 나타나($r=.21$), 시간압력을 경험하는 상황에서 나타나는 서두름 행동 수준이 높은 운전자들의 과속운전경험이 많은 것으로 나타났다. 고립 요인은 과속운전경험과 부적 상관을 가지고 있었다($r=-.13$). 즉, 고립 요인에서 나타나는 서두름 행동 수준이 높아질수록 과속운전경험은 감소하는 모습을 보였다 (표 4).

표 4. 확인생략행동 영역과 교통사고 및 과속운전경험의 관계

	확인생략 행동	시간 압력	불편함	고립
교통사고	-.06	-.02	.01	-.07
과속운전경험	.05	.21**	.09	-.13**

** $p<.01$

운전일탈행동과 교통사고 및 과속운전경험의 관계

운전일탈행동과 각 구성요인이 교통사고 및 과속운전경험과 어떤 관계를 가지는지 살펴보았다. 그 결과 운전일탈행동은 교통사고($r=.15$) 및 과속운전경험($r=.24$)과 유의한 정적상관을 보였다. 즉, 운전일탈행동의 정도가 심할수록 교통사고 및 과속운전경험도 많은 것으로 나타났다. 운전일탈행동의 각 요인별로 살펴보면, 위반, 오류, 착오도 교통사고 및 과속운전경험과 관련이 있었다. 그리고 교통사고와 과속운전경험 간에도 정적상관이 존재하는 것으로 나타났다(표 5).

표 5. 운전일탈행동과 교통사고 및 과속운전경험의 관계

	운전일탈 행동	위반	오류	착오	교통 사고
교통 사고	.15**	.14**	.17**	.12*	
과속운전 경험	.24**	.28**	.15**	.14**	.17**

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

서두름 행동의 확인생략행동 영역과 운전일탈행동의 관계

서두름 행동의 확인생략행동 영역과 운전일탈행동의 관계를 살펴보고자 상관분석을 실시하였다. 그 결과, 확인생략행동 영역은 운전일탈행동과 정적상관을 가지는 것으로 나타났다. 즉, 확인생략행동 영역의 서두름 행동 수준이 높아지면 운전일탈행동이 증가하는 모습을 보였다. 확인생략행동 영역과 각 종류별 운전일

표 6. 확인생략행동 영역과 운전일탈행동의 관계

	운전일탈 행동	위반	오류	착오
확인생략행동	.12*	-.02	.15**	.20**
시간압력	.01	.04	-.07	.04
고립	.06	-.19**	.12*	.19**
불편함	.23**	.19**	.16**	.21**

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

탈행동의 관계를 보면, 확인생략행동 영역은 운전일탈행동의 오류($r=.15$) 및 착오($r=.20$)와 유의한 관련을 가지고 있었다. 즉, 확인생략행동 영역의 서두름 행동 수준이 높아지면 운전일탈행동의 오류와 착오 행동이 증가하는 것으로 나타났다. 이에 비해, 운전일탈행동 가운데 위반은 서두름 행동의 확인생략행동 영역과 유의한 관련을 보이지 않았다(표 6).

확인생략행동 영역의 구성요인과 운전일탈행동의 관계를 살펴보면, 시간압력 요인은 운전일탈행동 및 하위 요인인 위반, 오류, 착오와 유의한 관련을 보이지 않았다. 한편, 고립요인과 운전일탈행동 간에는 유의한 관계가 나타나지 않았다. 그러나 운전일탈행동의 하

위요인과의 관계를 살펴보면, 고립 요인은 운전일탈행동의 오류($r=.12$), 착오($r=.19$)와 정적상관을 가지고 있는데 반해, 위반과는 부적상관을 가지는 것으로 나타났다($r=-.19$). 즉, 고립 요인에서 나타나는 서두름 행동 수준이 높으면 운전일탈행동의 위반은 감소하지만, 오류와 착오 같은 실수행동은 증가하는 모습을 보였다.

서두름 행동의 확인생략행동 영역의 불편함 요인은 운전일탈행동과 유의한 상관을 가지는 것으로 나타났으며($r=.23$), 운전일탈행동의 하위요소인 위반($r=.19$), 오류($r=.16$), 착오($r=.21$)와도 유의한 정적 관계를 가지는 것으로 나타났다. 불편함 요인에서 나타나는 서두름 행동의 수준이 높아지면, 운전중 오류와 착오 같은 실수행동뿐만 아니라 위험성을 가지고 있는 고의적인 행동인 위반도 증가하여 운전일탈행동의 정도가 전반적으로 상승하는 것으로 나타났다.

확인생략행동 영역이 운전일탈행동의 위반, 오류, 착오에 미치는 영향

회귀분석을 통해 서두름 행동의 확인생략행

표 7. 확인생략행동 영역의 서두름 행동이 위반, 오류, 착오에 미치는 영향력 분석결과

종속변인	독립변인	B	SE	β	t	F	R ²	수정된 R ²
위반	상수	2.082	.177	-	11.759***	.039	.00	-.03
	확인생략행동	-.010	.051	-.010	-.198			
오류	상수	1.343	.133	-	10.117***	4.191*	.11	.08
	확인생략행동	.078	.038	.106	2.047*			
착오	상수	1.258	.123	-	10.194***	12.765***	.33	.30
	확인생략행동	.127	.036	.182	3.573***			

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

동 영역이 운전일탈행동의 위반, 오류, 착오에 미치는 영향력을 알아보았다. 그 결과, 확인생략행동 영역에서 나타나는 서두름 행동은 운전일탈행동의 오류($F(1, 374)=4.191, p<.05$)와 착오($F(1, 374)=12.765, p<.001$)에 유의한 영향력을 가지고 있었다. 확인생략행동 영역의 서두름 행동 수준이 높아지면, 운전일탈행동 가운데 오류와 착오 같은 실수행동이 증가하는 것으로 나타났다. 한편, 위반에 대한 확인생략행동 영역의 영향력은 나타나지 않았다(표 7).

확인생략행동 영역의 구성요인이 위반, 오류, 착오에 미치는 영향

확인생략행동 영역의 시간압력, 불편함, 고립이 운전일탈행동의 위반, 오류, 착오에 각각 어떠한 영향을 미치는지 살펴보고자 하였다. 확인생략행동 영역을 구성하는 각 요인과 운전일탈행동의 관계를 분석하여, 각각의 운전일탈행동에 대해 확인생략행동 영역의 구성요인이 어떻게 관여하는지 파악하고자 확인생략행동 영역을 구성하는 3가지 요인을 독립변인으로 설정하였다. 운전일탈행동의 위반, 오류, 착오에 대해 확인생략행동 영역의 구성요인이 미치는 영향력을 분석하였다.

먼저, 운전일탈행동의 위반에 대해 확인생략행동 영역의 구성요인이 미치는 영향력을 살펴보면, 시간압력은 유의한 영향력을 보이지 않았다. 그러나 확인생략행동 영역의 불편함과 고립이 운전일탈행동의 위반에 유의한 영향을 미치고 있었다(불편함: $t=5.148, p<.001$, 고립: $t=-5.584, p<.001$)(표 8). 이러한 결과를 통해 운전중 발생하는 고의적이고 위험한 운전행동이 대인 및 상황에서 비롯된 심리적인 불편함에서 나타나는 서두름 행동의 영향을 받

고 있음을 알 수 있었다. 그리고 확인생략행동 영역의 불편함이 운전일탈행동의 위반에 정적인 영향력을 가지는데 반해, 고립은 부적인 영향력을 가지는 것으로 나타났다. 확인생략행동 영역의 불편함은 운전일탈행동 가운데 고의성과 위험성을 가진 행동인 위반의 빈도를 높이는 작용을 하는 것으로 나타났다. 이에 비해, 고립은 위반의 빈도를 낮추는 것으로 나타났다. 즉 불편함과 고립이 위반에 미치는 영향력의 방향에는 차이가 있었다.

한편, 운전일탈행동의 오류는 서두름 행동의 확인생략행동 영역을 구성하는 모든 요인인 시간압력, 불편함, 고립의 영향을 받는 것으로 나타났다(시간압력: $t=-3.016, p<.01$, 불편함: $t=3.140, p<.01$, 고립: $t=2.008, p<.05$)(표 8). 그러나 시간압력이 오류에 부적으로 영향을 미치는데 비해, 불편함과 고립은 정적인 방향으로 영향을 미치고 있었다. 확인생략행동 영역의 시간압력은 고의성은 없지만 위험한 운전행동인 오류를 낮추지만, 불편함과 고립은 오류의 빈도를 높이는 것으로 나타났다. 시간압력은 불편함 및 고립과 다른 방향으로 오류에 영향을 미치는 것으로 나타났다.

확인생략행동 영역의 구성요인인 시간압력, 불편함, 고립은 운전일탈행동의 착오에도 유의한 영향을 미치고 있었다(시간압력: $t=-2.249, p<.05$, 불편함: $t=3.388, p<.01$, 고립: $t=2.469, p<.05$)(표 8). 그리고 오류에서와 마찬가지로, 시간압력은 부적인 방향으로 영향을 미치고 있었으며 불편함과 고립은 착오에 정적으로 유의한 영향력을 가지고 있었다. 즉, 고의성과 위험성도 없지만 운전자를 당황스럽게 하는 실수행동인 착오에 대해 시간압력이 이러한 실수행동의 빈도를 낮추는 기제인데 비해 불편함과 고립은 이러한 실수행동의 빈도를 높

표 8. 확인생략행동 영역의 구성요인이 위반, 오류, 착오에 미치는 영향력 분석결과

종속변인	독립변인	B	SE	β	공선성진단 (허용도)	t	F	R ²	수정된 R ²
위반	상수	1.815	.187	-	-	9.724***	15.347***	.11	.10
	시간압력	.040	.047	.045	.860	.856			
	불편함	.216	.042	.276	.834	5.148***			
	고립	-.178	.032	-.299	.841	-5.584***			
오류	상수	1.562	.145	-	-	10.763***	7.028***	.16	.14
	시간압력	-.110	.036	-.164	.860	-3.016**			
	불편함	.102	.033	.174	.834	3.140**			
	고립	.050	.025	.111	.841	2.008*			
착오	상수	.442	.135	-	-	0.670***	9.557***	.26	.23
	시간압력	-.076	.034	-.121	.860	-2.249*			
	불편함	.118	.030	.213	.834	3.388***			
	고립	.057	.023	.135	.841	2.469*			

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

이는 것으로 나타났다.

논 의

본 연구는 서두름 행동이 가지는 다양한 특성을 확인하고 서두름 행동이 운전행동에 어떻게 연결될 수 있는지 살펴보고자 하였다. 특히, 서두름 행동의 확인생략행동 영역은 불편한 심리상태에서 행동의 속도를 높임으로써 발생하는 서두름 행동으로, 점검해야 하는 사항들을 놓치거나 누락시키게 결과를 가져오는 특성을 가진다. 불편한 심리상태는 사람들로 하여금 실수를 일으키고 시간압력은 점검 사항을 누락시키는 요인으로 작용하여 결국 재해로 이어질 가능성을 높이게 될 것이다. 따

라서 본 연구는 서두름 행동의 확인생략행동 영역이 가지는 이러한 특성을 확인하고자 확인생략행동 영역에 초점을 맞추고 이 영역과 운전일탈행동과의 관계를 분석하였다.

서두름 행동의 심리적 구조에 대한 분석 결과, 이순철과 박선진(2008)의 연구에서와 마찬가지로 서두름 행동은 시간압력, 불편함, 고립, 지루함, 보상기대로 이루어져 있음을 확인할 수 있었다. 그리고 2차 요인분석과 상관계수 차이검증을 통해 서두름 행동을 확인생략행동 영역과 성취욕구 영역으로 구분할 수 있으며, 두 영역에는 시간압력 요인이 공통적으로 작용하고 있음을 확인하였다.

서두름 행동의 확인생략행동 영역 및 운전일탈행동과 교통사고 및 과속운전경험의 관계를 보면, 운전일탈행동은 교통사고 및 과속운

전경험과 유의한 정적 관련을 가지고 있었다. 이에 비해, 확인생략행동 영역은 교통사고 및 과속운전경험과 유의한 관련을 보이지 않았다. 다만, 확인생략행동 영역의 시간압력과 고립이 과속운전경험과 유의한 관련을 가지는 것으로 나타났다. 이러한 결과는 서두름 행동의 확인생략행동 영역이 교통사고에 관여하는 심리적 요인임을 보여주며 동시에, 직접적이기 보다는 간접적으로 관여하고 있음을 의미한다. 그러나 본 연구에서 사용한 서두름 행동 측정 문항이 운전행동과 관련한 서두름 행동 성향을 측정하기 보다는 기본적인 서두름 행동 성향을 측정하는 성격이 강하기 때문에 이러한 부분은 추후 다시 살펴봐야 할 것이다.

확인생략행동 영역과 운전일탈행동의 관계를 보면, 확인생략행동 영역은 운전일탈행동과 정적 상관을 가지고 있었다. 특히 운전일탈행동 가운데 오류 및 착오와 유의한 상관을 보였다. 이를 통해 서두름 행동이 운전행동 가운데 고의적이고 의도적인 행동보다는 실수행동의 출현에 관여하고 있다고 해석할 수 있다. 확인생략행동 영역의 각 요인과 운전일탈행동의 관계를 통해 불편함과 고립 요인에서 발생하는 서두름 행동의 수준이 높을수록 운전자의 오류 및 착오와 같은 실수행동이 증가하고 있음을 알 수 있었다. 그러나 운전일탈행동의 위반과 확인생략행동 영역의 불편함과 고립의 관계를 보면, 불편함과 고립은 위반에 서로 다른 방향의 관련을 보이고 있었다. 이것은 의도적이고 위험한 운전일탈행동에 대해서는 불편함 요인과 고립 요인이 서로 다르게 작용하고 있을 가능성을 보여주는 것이다. 고립요인에서 경험하는 심리적 불편함은 고립이나 고립감으로 인한 공포심이다. 즉, 혼자 있을때 느끼는 것으로 상황에 대한 두려움이

운전에 대한 확신을 떨어뜨리기 때문에 위반 성향이 감소하는 것으로 추측해 볼 수 있다. 또한 운전 중 고립감을 느끼는 상황의 빈도가 적고 고립으로 인한 공포심을 느끼는 경우에는 이러한 상황적 요소에 민감하게 반응하여 위반이 감소하는 것으로 해석할 수 있을 것이다.

확인생략행동 영역이 각각의 운전일탈행동에 미치는 영향을 보면, 확인생략행동 영역은 오류와 착오에만 정적으로 영향을 미치고 있었다. 이는 확인생략행동 영역이 고의적인 위반보다는 실수행동에 영향을 미치는 것을 의미한다. 운전일탈행동은 의도성의 유무로 위반과 실수로 구분되고, 실수는 위험성 유무에 따라 위험성이 있는 오류와 위험성이 없는 착오로 구분될 수 있다. 따라서 서두름 행동의 확인생략행동 영역은 운전중 실수행동에 영향을 미친다고 할 수 있다.

확인생략행동 영역의 각 구성요인이 운전일탈행동에 미치는 영향을 보면, 불편함과 고립은 오류 및 착오와 같은 실수행동에 정적인 영향일 미치는 것으로 나타났다. 이것은 불편함이나 고립에서 비롯된 서두름 행동은 탈출 욕구와 상황에 대한 회피반응과 연결되어 가능한 빨리 장소를 이동하려는 욕구를 일으키고 이러한 불안정한 심리상태에서 비롯된 서두름 행동은 운전중 실수행동으로 이어지고 있음을 보여준다.

위반에 대해 확인생략행동 영역 구성요인 가운데 고립은 부적인 영향력을 가지는데 반해 불편함은 정적인 영향력을 가지고 있었다. 앞서, 고립과 불편함은 서두름 행동을 촉발시키는 과정들은 유사하지만 심리·행동적 기제에 차이가 있을 수 있음을 언급하였다. 따라서 그 차이가 위반에 나타난 것으로 판단된다.

고립은 고립감이나 고립으로 인한 공포심이라 하였는데, 운전행동에서 고립감이나 공포심을 느끼면 운전을 하려는 의도조차 없는 것으로 생각해볼 수 있다. 왜냐하면 운전이 곧 공포 상황으로 이어질 수 있기 때문이다. 또한, 차안이 공포심을 덜 느끼게끔 보호하는 역할을 할 수 있다고 생각된다. 불편함은 운전일탈행동의 모든 변인들과 정적인 관계를 보여 확인생략행동으로 발생하는 운전행동을 설명하는 가장 대표적인 요인으로 생각 할 수 있었다.

한편, 시간압력과 관련하여 사람들은 사소한 위반을 하거나 점검행동을 생략하고서라도 정해진 시간내에 도착하거나 목표를 달성하고자 한다고 생각했기 때문에 확인생략행동 영역의 시간압력이 운전일탈행동의 위반과 관련이 있을 것으로 기대하였다. 하지만 연구결과는 시간압력과 운전일탈행동 사이에서 통계적으로 유의한 결과를 얻지 못했는데 비해 오류와 착오 같은 실수행동에는 부적인 영향력을 가지는 것으로 나타났다. 서두름 행동의 시간압력이 가지는 이러한 다양한 특성은 시간압력이 확인생략행동 영역뿐만 아니라 성취욕구 영역에도 관여하는 기제이기 때문으로 생각할 수 있다. 성취욕구 영역과 관련하여 시간압력은 순간적인 집중력을 높이는 기제로 보고 있기 때문에, 운전중 실수행동의 정도를 낮추는 기능을 하는 것으로 볼 수 있다. 그리고 서두름 행동의 시간압력은 운전행동에 매우 다양하게 나타나는 것으로 추측해 볼 수 있다. 운전자의 운전에 대한 경험적 요소로 인해 운전자 각각이 느끼는 서두름의 수준이 다를 수 있다. 초보운전자는 서두름 행동의 심리적·상황적 요소에 대해 대처를 잘 하지 못하는 반면, 숙달된 운전자는 경험적 요소로 인해 그것을 아무런 문제없이 극복할 수 있을 것이

다. 예를 들면, 운수업에 종사하거나 시간에 쫓기는 직업을 가진 운전자들을 들 수 있을 것이다. 이들은 서두름의 심리상태가 자주 발생하는 조건에 노출되기 쉽기 때문에 상대적으로 운전중 서두름 행동이 습관화되었다고 할 수 있다.

본 연구는 서두름 행동과 운전행동의 관계를 제시하여 운전중 서두름 행동이 실수행동을 많이 유발됨을 확인하였다. 특히, 확인생략행동의 고립과 불편함이 실수행동을 유발하는 주요 변인으로 밝혔으며, 시간압력은 서두름 행동의 기저에 있는 것으로 다양한 측면에 관여한다고 생각해 볼 수 있었다. 하지만 이러한 심리적 변인은 교통재해로 이어지는 결과를 제시하지 못한 부분에 대해 아쉬움이 남는다.

본 연구의 결과를 바탕으로 운전자들에게 서두름 행동의 특성을 인식시키고, 마음의 여유를 가지고 양보하는 운전을 할 수 있도록 유도할 수 있을 것이다. 그리고 확인생략행동을 유발시키는 중요한 심리적 변인이 고립과 불편함인 만큼 이러한 심리상태를 개선하기 위한 개인적·사회적 노력이 필요할 것이다.

운전자에게 서두름 행동의 심리상태가 일어났을 때, 운전자는 속도를 높이게 되는데 이러한 과정을 설명할 수 있는 실험적 연구도 이루어질 필요가 있다. 과속운전이 교통사고에 어느 정도 영향을 미칠 수는 있으나 반드시 교통사고로 연결되어는 것은 아니기 때문이다. 즉, 서두름 행동의 다양한 요인에서 경험하는 수준은 개인마다 차이가 있으며 변할 수 있기 때문에 이러한 것들이 교통행동으로 어떻게 이어지는지를 살펴 볼 필요가 있을 것이다. 본 연구에서는 서두름 행동의 확인생략행동 영역에 초점을 맞추었지만 서두름 행동

은 다양한 특성을 지니고 있다. 따라서 서두름 행동으로 야기되는 다양한 측면의 교통행동에 대해 고찰해 볼 필요가 있을 것이다. 예를 들면, 운전행동결정요인 및 운전스트레스와 서두름 행동 간의 관계라든지 서두름 행동의 수준이 연령대별로 어떻게 변화하는지, 그러한 변화는 왜 발생하는지 등 다양한 연구를 통해 서두름 행동의 특성을 파악할 수 있을 것이다.

서두름 행동에 대한 관심은 많아졌지만 이것에 대한 논문이나 자료들은 풍부하지 못한 편이다. 현재 한국의 문화적 특성을 나타내는 것이 서두름 행동이라고 가정할 때, 다른 나라에서도 본 연구와 동일한 결과를 나타내는지에 대한 고찰이 필요할 것으로 생각된다. 마지막으로 본 연구를 비롯하여 서두름 행동에 대한 연구 영역이 다양한 측면에서 확장되고 활용되기를 바란다.

참고문헌

박선진, 이순철, 김종희, 김인석 (2006). 오류와 착오가 고령운전자의 운전행동에 미치는 영향. *한국심리학회지:사회문제*, 12(1), 55-79.

박선진, 이순철, 엄진섭 (2007). 운전일탈행동과 정상운전행동이 가해사고에 미치는 영향: 경로모형 분석. *한국심리학회지: 산업및 조직*, 20(1), 21-41.

서울방송 (2008). SBS 스페셜, 대한민국 건국 60주년 특집 2부작 '대한민국 기적의 열쇠' 60년의 비밀의 문을 열다(8월 11일 방영).

오주석, 박선진, 이순철 (2009). 운전행동결정요인과 직무만족이 택시운전자의 위험운전행

동에 미치는 영향. *한국심리학회지: 산업및 조직*, 22(1), 71-86.

이순열, 이순철 (2008). 운전 스트레스 척도 (Driving Stress Scale: DSS)의 개발과 타당화 연구. *한국심리학회지: 사회문제*, 14(3), 21-40.

이순철 (2000). *교통심리학*. 학지사.

이순철 (2001). 산업재해와 오류행동. *사회과학연구*, 18(2), 231-250.

이순철, 박선진 (2007). 서두름의 심리적 구조. 2007 한국심리학회 연차학술대회 논문집, 512-513.

이순철, 박선진 (2008). 서두름 행동의 심리적 구조 및 특성 파악: 서두름 행동, 확인생략 행동, 성취욕구 간의 관계 이해. *한국심리학회지: 사회문제*, 14(2), 63-81.

Carnevale, P. J. D. & Lawler, E. J. (1986). Time Pressure and the Development of Integrative Agreements in Bilateral Negotiations, *Journal of Conflict Resolution*, 30, 636-659.

Chao C. D., Madhavan, D., & Funk, K. (1996). Studies of cockpit task management errors. *The International Journal of Aviation Psychology*, 6, 307-320.

Dorn, L. & Matthews, G. (1992). Two further studies of personality correlates of driver stress. *Personality and Individual Differences*, 18, 949-951.

Edland, A. & Svenson, O. (1993). Judgement and decision making under time pressure: Studies and findings. In O. Svenson and A. J. Maule(eds.), *Time pressure and stress in human judgment and decision making*: 27-40, New York: Plenum press.

Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). *Driving errors, Driving violation and accident involvement*. *Ergonomics*,

- 38(5), 1036-1048.
- Raby, M. & Wickens, C. D. (1994). Strategic workload management and decision biases in aviation. *International Journal of Aviation Psychology*, 4, 211-240.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campell, K. (1990). *Error and violation on the roads: a real distinction. Ergonomics*, 22, 1315-1332.
- Smith, D. L., Pruitt, D. G., & Carnevale, P. J. (1982). Matching and Mismatching: The Effects of Own Limit, Limit, Other's Toughness, And Time Pressure on Concession Rate in Negotiation, *Journal of Personality & Social Psychology*, 42, 867-883.
- Zakay, D. (1993). The impact of time perception Processes on Decision making under time stress, In O. Svenson & A. J. Maule(Eds.), *Time pressure and stress in human judgment and decision making*: 59-72, New York: Plenum Press.

논문투고일 : 2009. 07. 28

1 차심사일 : 2009. 09. 07

게재확정일 : 2009. 10. 14

The Effects of Hasteful Behavior on Aberrant Driving Behavior

Dong Woo Kim

Sun Jin Park

Soon Chul Lee

Department of Psychology, Chungbuk National University

We focused on the missing confirmation domain of the hasteful behavior. We tried to identify the variety of hasteful behavior and the effects of missing confirmation behavior domain of the hasteful behavior on driving behaviors. 388 drivers responded to Hasteful Behavior Questionnaire, Driver Behavior Questionnaire(DBQ), and Driving Experience Questions. Data which have missing values among them were removed, 374 data were analyzed. As a result of factor analysis, hasteful behavior consist of time pressure, uncomfortableness, isolation, boring condition, and expecting rewards, and the DBQ consist of violation, error, and lapse. The components of hasteful behavior was divided into the missing confirmation behavior and the need for achievement domain by the second factor analysis and difference verification of coefficient of correlation. The missing confirmation behavior domain of hasteful behavior had significant influence on error and lapse. The isolation of the missing confirmation behavior domain had a negative effect, and the uncomfortableness of the missing confirmation domain had a positive effect on violation. The time pressure had a negative effect, and the isolation and the uncomfortableness had a positive effect on error and lapse.

Key words : *Hasteful Behavior, Missing Confirmation Behavior, Aberrant Driving Behavior, Error, Lapse*

부록 1. 서두름 행동 요인분석결과

문항	내 용	Factor loading				
		1요인	2요인	3요인	4요인	5요인
8	한적한 곳에서 혼자 걸을 때	.895				
9	혼자 밤길을 걸을 때	.885				
7	뒤에서 누군가 따라 올 때	.866				
10	낮선 곳에 혼자 있을 때	.842				
13	처리해야하는 일이 한꺼번에 여러 개 생긴 경우		.875			
12	한꺼번에 해야하는 과제의 양이 많을 때		.865			
14	하고 있는 일의 양이 많을 때		.841			
11	하루에 마무리 해야하는 일이 여러 가지 일 때		.797			
15	시간에 쫓기고 있을 때		.705			
16	시간을 다투는 비상상태에서 일하는 경우		.673			
4	싫은 사람이 앞에 있을 때			.871		
3	내키지 않은 친구와 만나는 경우			.857		
2	싫어하는 사람과 이야기할 때			.849		
5	모르거나 친하지 않은 사람과 식사를 할 때			.715		
1	친하지 않는 사람과 마주쳤을 때			.571		
6	소개팅 상대방이 마음에 들지 않을 때			.571		
21	현재 하고 있는 일이 지루할 때				.811	
22	좋아하지 않는 일을 마지못해 할 때				.796	
20	지금 하는 일이 귀찮은 일인 경우				.697	
23	몸이 피곤하고 지쳤을 때				.652	
18	공짜로 나눠주는 물건이 한정되어 있는 경우					.951
17	사은품을 선착순으로 줄 때					.896
19	백화점 세일기간에 물건을 사려고 하는 경우					.837
	고유치	6.502	2.659	2.212	2.117	1.420
	설명변량	28.27	11.56	9.62	9.46	6.17
	신뢰도 Cronbach's α	.93	.91	.82	.92	.88

주. 1요인: 고립, 2요인: 시간압력, 3요인: 불편함, 4요인: 지루함, 5요인: 보상기대

부록 2. 운전일탈행동 요인분석결과

문항	내 용	Factor loading			
		1요인	2요인	3요인	4요인
14	오른쪽 커브를 돌 때, 오른쪽 뒤에서 달려오는 자전거를 보지 못한다	.687			
27	미끄러운 길에서 브레이크를 너무 빨리 밟거나, 핸들조작을 잘못하여 차로를 벗어난다	.665			
24	‘일단정지’ 혹은 ‘양보’ 표지를 보지 못하고 교차로를 건너다 다른 차량과 충돌할 뻔 한다	.650			
25	도로진입이나 차로변경시 후사경을 확인하지 않는다	.648			
10	큰 도로에서 우회전하여 골목길로 진입할 때, 길을 건너는 보행자를 보지 못한다	.617			
16	좁은 도로에서 넓은 도로로 진입할 때, 넓은 도로의 자동차에 신경 쓰느라, 앞차와 부딪힐 뻔 한다	.599			
23	로터리형 교차로나 T자 도로에 진입하면서 잘못된 차로로 주행한다	.581			
4	앞차가 좌회전하려고 서행하는 것을 모르고 오른쪽으로 앞지르기해 진행한다	.528			
19	앞지르기할 때, 뒤에서 다가오는 차량의 속도를 실제보다 느리게 판단한다	.525			
26	다른 운전자들과 속도경쟁을 한다		.718		
2	앞차가 천천히 주행하면 오른쪽으로 앞지르기한다		.679		
28	고속도로에서 제한속도보다 빨리 달린다		.673		
11	다른 운전자가 나를 화나게 하면, 그 운전자를 뒤쫓아 간다		.647		
13	주책가 도로에서는 제한속도보다 빠르게 달린다		.644		
3	안전거리보다 가까이 앞차에 접근해, 앞차가 속도를 더 내거나 차로를 변경하게 해 내 차 진행을 원활하게 한다		.634		
7	짜증이 나면 다른 운전자나 보행자에게 경적을 울린다		.574		
15	신호등이 없는 교차로에서 다른 방향에서 진입하는 운전자와 마주치면 내가 먼저 교차로에 진입한다		.548		
31	직진?우회전 겸용차로에서 우회전 하려고, 직진대기중인 차에게 비켜달라는 신호를 보낸다	.481			
9	교차로에서 신호가 정지신호로 바뀐 것을 알고도 진입한다	.412			
17	혈중 알코올 농도가 법적허용치를 넘는 것을 알고도 운전한다	.351			
5	주차장 어디에 내 차가 주차되어 있는지 기억하지 못한다			.763	
8	내가 방금 전에 운전해 지나온 도로의 상황을 기억하지 못한다			.707	
21	어떤 목적지 ‘A’로 가려고 했는데, 평소에 자주 가는 목적지 ‘B’로 무의식중에 진행한다	.651			
12	로터리형 교차로에서 표지를 잘못 읽고 잘못된 도로로 진입한다	.518			
6	원래 의도한 것과 다른 기계를 조작한다	.400			
30	운전중 딴 생각이나 다른 일을 하다 교차로에서 주행신호가 들어온 것을 눈치채지 못한다	.343			
29	좌회전 하려던 것을 깜박하고 직진한다	.345			
20	후방을 확인하지 못하고 후진하다가 무언가에 부딪힌다	.387			
1	실수로 변속기를 3단(혹은 N위치)으로 놓고 정지선에서 출발하려고 한다	.320			
22	고속도로에서 차로가 줄어들 때는 경우(예; 고속도로 진입로, 휴게소 진출로, 공사 중인 도로 등) 차로가 끝나기 직전에 차선을 바꾼다				.581
18	특정부류의 운전자 혹은 보행자에 대해 싫은 감정이 있고, 그 감정을 어떤 방식으로든 표현한다(예; 경적 울림, 상향등 번쩍거리기)				.530
	고유치	9.048	2.601	1.287	1.207
	설명변량	29.19	8.39	4.15	3.15
	신뢰도 Cronbach's α	.86	.83	.78	.44

주. 1요인: 오류, 2요인: 위반, 3요인: 착오