

타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계에 대한 연구*

정 지 은¹⁾

박 지 선[†]

본 연구는 타인의존 자기애가 보복운전 경험과 어떠한 관련이 있는지 알아보고, 타인의존 자기애가 보복운전 경험에 미치는 영향에서 부적응적 정서조절전략의 매개효과가 있는지 살펴보았다. 또한, 성별에 따라 보복운전 경험에 차이가 나타나는지, 그리고 보복운전 경험의 성차에서 부적응적 정서조절전략의 매개효과가 나타나는지 알아보았다. 운전면허를 소지하고 있는 연구 참가자 209명(남성 107명, 여성 102명)을 대상으로 타인의존 자기애, 보복운전 경험, 부적응적 정서조절전략 수준을 측정하였다. 그 결과, 타인의존 자기애 성격이 강한 사람일수록 보복운전 경험이 많으며, 이는 부적응적 정서조절전략 중 타인비난 및 과국화에 의해 매개되는 것으로 나타났다. 또한, 여성에 비해 남성이 보복운전 경험이 더 많았으며, 이는 부적응적 정서조절전략 중 타인비난에 의해 매개되는 것으로 나타났다. 마지막으로 본 연구의 제한점과 후속연구에 대하여 논의하였다.

주요어 : 보복운전, 성차, 타인의존 자기애, 부적응적 정서조절전략

* 본 논문은 제1저자인 정지은의 석사학위 논문을 바탕으로 추가 분석한 결과를 포함하여 작성되었음.

1) 숙명여자대학교 사회심리학과 석사

† 교신저자 : 박지선, 숙명여자대학교 사회심리학과 교수, 서울시 용산구 청파로 47길 100

E-mail: jipark@sookmyung.ac.kr

최근 몇 년 동안 운전자들 간의 사소한 시비로 자동차를 이용해 상대방에게 위협을 가하는 난폭·보복 운전과 같은 교통 관련 범죄가 빈번하게 발생하여 사회적인 문제가 되고 있다. 실제로 자신의 차량 앞으로 갑자기 끼어들었다는 이유로 상대 차량을 쫓아가 급제동을 한 뒤 야구방망이로 상대 운전자를 협박한 운전자가 징역 1년 6개월, 집행유예 2년을 선고받은 사건이 있었다(서울신문, 2021.09.01.). 이와 같이 보복운전 행위는 자신뿐만 아니라 다른 운전자 및 보행자의 안전을 위협한다는 점에서 대책 마련이 시급한 실정이다. 보복운전은 운전자가 자동차 등을 이용하여 형법 제 258조의2(특수상해), 제261조(특수폭행), 제284조(특수협박), 제369조(특수손괴)를 위반하는 행위를 한 경우를 의미하고, 이를 위반할 시는 형사처벌을 받게 된다. 그러나 이와 같이 위험한 운전 행위를 처벌하는 조항이 법령을 통해 정비되었음에도 불구하고, 보복운전 행위는 지속적으로 증가하고 있다. 2017년부터 2019년까지의 보복운전 신고 접수 및 적발 현황을 살펴보면, 2017년에는 4,431건이 발생하였고 2019년에는 5,537건이 발생하여 2017년 대비 25%의 증가율을 보였다(최수형, 김경찬, 강지현, 2020).

운전자들이 보복운전을 하는 가장 빈번한 상황은 상대 차량의 서행이나 갑작스러운 진로변경, 뒤에서 경적을 울리거나 상향등을 깜빡거리는 행위 때문으로 나타났다(경찰청, 2019; 최수형 등, 2020). 운전자들은 때때로 상대 운전자의 무례한 운전행위로 인해 분노를 경험하고, 상대 운전자에게 이러한 분노를 직접 표출하기도 한다(이재식, 2014; Neighbors, Vietor, & Knee, 2002). 그러나 운전자들이 경험

하지는 않으며, 분노에 대한 대응에 있어 운전자의 인구통계학적 특성이나 인지적, 성격적 요소 등에 의한 개인차가 존재한다(Sullman, 2006). 즉, 여성 운전자보다 남성 운전자가 상대적으로 위험한 운전행위를 하는 경우가 더 많으며(이재식, 2014; Maxwell, Grant, & Lipkin, 2005), 자극추구성향이 높거나(Iversen & Rundmo, 2002), 높은 수준의 운전분노(Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richards, 2003)를 가진 운전자일수록 위험한 운전행동을 하였다. 즉, 위험한 운전행동에는 운전자의 인구통계학적 특성이나 인지적, 정서적 특성에 따른 개인차가 존재한다(오주석, 이순철, 2011).

보복운전에 대한 문제가 미디어에서 계속 제기되는 등 사회적인 관심으로 인해 관련 연구가 점차 증가하고 있다(김상호, 2018). 그러나 개인의 분노 등 정서적, 심리적 요소가 위험한 운전행동과 어떠한 관련이 있는지를 조사한 국내연구는 소수에 불과하다. 위험한 운전행동과 그 개인차를 이해하기 위해서는 운전자들의 인지적, 성격적 요소에 주목할 필요성이 있다. 따라서 본 연구는 개인의 성격적 특성 가운데 자기애와 보복운전 경험 간의 관계를 확인하고, 이러한 관계에서 인지적 특성인 인지적 정서조절전략이 어떠한 영향을 미치는지 살펴보고자 한다. 더불어, 운전자의 인구통계학적 특성 가운데 위험한 운전행위에 차이가 있다고 알려진 성별에 주목하여(이재식, 2014; Maxwell et al., 2005), 성별에 따른 보복운전 경험에서의 차이와 함께, 여기에 인지적 정서조절전략이 어떠한 영향을 미치는지 알아보고자 한다.

자기애와 보복운전 경험

자기애는 정신장애 진단 및 통계 편람 (Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders: DSM-5)의 성격장애 중 하나로 포함된다. DSM-5에 의하면 자기애는 과장된 자기 지각이나 특권의식을 가지며, 과도한 찬사를 요구하고 공감 능력이 부족하다는 등의 특징을 가진다. 자기애와 관련된 초기 연구들은 자기애에 대하여 병리적인 특성을 강조한 단일 차원의 개념으로 이해하였지만, 최근에는 자기애가 적응적인 측면과 부적응적인 측면이 공존한다고 보았다(Ackerman, Witt, Donnellan, Trzesniewski, Robins, & Kashy, 2011; Hickman, Watson, & Morris, 1996; Krizan & Johar, 2015; Miller, Hoffman, Gentile, Maples, & Campbell, 2011). 이를 반영하여 적응적인 측면의 자기주도 자기애와 부적응적인 측면의 타인의존 자기애가 포함된 이차원적 자기애 척도가 개발되었다(강은영, 이영호, 2006). 우선 자기주도 자기애는 자기 충족성 및 우월성, 권위성 등의 요인과 관련이 있으며, 리더 역할을 선호하고 긍정적인 자기개념을 가진다는 특징이 있다(안연옥, 김병석, 김재철, 2014). 이러한 자기애 성향을 가진 사람은 우울과 불안 같은 부정적인 정서 경험을 적게 하며(Rhodewalt & Morf, 1998; Sedikides, Rudich, Gregg, Kumashiro, & Rusbult, 2004; Watson, Little, Sawrie, & Biderman, 1992), 높은 자존감(Rose, 2002)을 나타내 건강하고 적응적인 모습을 보인다. 반면 타인의존 자기애는 특권의식, 과시성, 과민성 등의 요인과 관련이 있다(강은영, 이영호, 2006). 이와 관련 있는 요인들은 자기 방어적이고 충동통제의 결여로 잦은 적대감을 보이며(Krizan & Johar, 2015; Wink, 1992), 자기도취

적인 태도를 보인다는 특징이 있다(Raskin & Terry, 1988).

자기애가 높은 수준의 공격성과 연관이 있다는 결과가 선행연구에서 일관되게 보고된 바 있다(Bushman & Baumeister, 1998; Baumeister, Bushman, & Campbell, 1996). 그러나 자기애는 다차원적인 개념을 포함하고 있으므로(Wink, 1992), 모든 자기애 성향이 공격성과 연결된다고 단정 짓기에는 문제가 있다. 특히 부적응적인 모습의 자기애 성향자는 적응적인 측면의 자기애 성향자와는 다르게 타인의 행동의도가 불분명한 상황에서도 이를 악의적으로 해석하는 경향이 있어 타인에 대한 적대감과 같이 대인관계에서 문제 행동을 나타낼 가능성이 높다(Hansen-Brown & Freis, 2021; Miller, Dir, Gentile, Wilson, Pryor, & Campbell, 2010). 관련 연구를 살펴보면, 자기애의 하위요인 중 과시와 특권의식이 공격성과 관련이 있다는 결과가 있다(Raskin, Novacek, & Hogan, 1991; White, Callahan, & Perez-Lopez, 2002). 또한, 자기주도 자기애와 타인의존 자기애로 구분하여 공격성과의 관계를 알아본 결과, 자기주도 자기애 성향이 높을수록 신체적 공격성, 적대감, 분노 수준이 낮은 반면 타인의존 자기애 성향이 높을수록 신체적 공격성 및 언어적 공격성, 적대감, 분노감 수준이 높았다(안연옥 등, 2014). 이러한 결과는 자기애의 하위유형에 따른 분노 수준과 이를 공격성으로 표출하는 데 있어 차이가 있다는 점을 시사한다.

자기애와 공격성의 관계는 운전상황에서도 반영되어 나타날 수 있다. 자기애 성향이 높은 사람은 상대 운전자로 인해 자아가 위협 받는다고 지각하면 공격적인 운전행동을 나타내는 경향이 있다(Bushman, Steffgen, Kerwin, Whitlock, & Weisenberger, 2018; Edwards,

Warren, Tubré, Zypur, Hoffner-Prillaman, 2013; Hennessy, 2016). 특히, 부적응적이고 취약한 자기애를 가진 사람은 상대 운전자로 인해 분노를 경험할 경우에 언어적인 공격성과 신체적인 공격성을 나타내고 위험한 운전행동을 할 수 있다(Dobrucalı & Özkan, 2021). 자기애의 하위요인과 공격적 운전행동과의 관계를 살펴본 연구에 의하면, 하위요인 중 과시성 요인이 공격적 운전을 예측하는 요인으로 나타났다(Schreer, 2002). 따라서 본 연구에서는 공격성과 관련이 높다고 알려진 타인의존 자기애에 초점을 맞춰, 타인의존 자기애가 보복운전 경험에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보고자 하였다.

보복운전 경험과 인지적 정서조절전략, 자기애의 관계

공격적인 운전 행동에 영향을 미치는 또 다른 요인 중 하나로 정서조절이 연구되어 왔다. 즉, 분노를 계속 곱씹으며 반추하는 운전자는 운전분노 수준이 높으며, 공격적인 운전 행동을 많이 하는 경향이 있다(Suhr & Nesbit, 2013). 이러한 연구 결과는 특히 좌절감이나 분노를 유발하는 상황이 많이 발생하는 운전 상황에서, 적절한 정서조절이 이루어지지 않을 경우에 공격성을 나타낼 수 있다는 점을 시사한다.

인지적 정서조절전략은 정서적으로 각성되는 정보가 유입되었을 때 인지적인 과정을 거쳐 적절하게 정서를 조절하는 대처 방식이다(한주연, 박경, 2011; Garnefski, Kraaij, Spinhoven, 2001; Thompson, 1994). 즉, 부정적인 스트레스 사건으로 인해 유발된 정서를 어떻게 인지적으로 평가하고 해석하느냐에 따라 부정적인

정서가 지속되거나 줄어들 수 있다(이서정, 현명호, 2008; Peled & Moreetti, 2007). 인지적 정서조절전략은 개인이 환경에 적응하도록 돕는 적응적 통제체제의 역할을 한다(Greenberg, 2002). 그러나 정서조절을 하는 과정에서 인지적인 해석에 왜곡이 생기면 우울, 불안과 같은 심리적 부적응이 나타날 수 있다(최윤영, 2021; Garnefski et al., 2001).

인지적 정서조절전략은 적응적 정서조절전략과 부적응적 정서조절전략으로 구분된다(Garnefski et al., 2001). 적응적 정서조절전략은 문제 상황을 긍정적이고 넓은 관점에서 생각하여 문제를 해결하기 때문에 정서를 효과적으로 조절하는 대처 전략이다(김예은, 송원영, 2017). 적응적 정서조절전략은 크게 다섯 가지로 나뉘는데, 수용, 계획 다시 생각하기, 긍정적 재평가, 긍정적 초점변경, 조망 확대를 포함한다(Garnefski et al., 2001). 한편, 부적응적 정서조절전략은 문제 상황에 대해 자신이나 타인을 비난하고 문제의 부정적인 측면에 몰입하여 회피하려 하는 비건설적 대처 전략이다(김혜원, 오인수, 2016). 부적응적 정서조절전략은 크게 네 가지로 나뉘는데, 자기비난, 타인비난, 반추, 파국화가 이에 해당한다(Garnefski et al., 2001). 이 가운데 본 연구에서는 적대감, 공격성과 관련이 있는 부적응적 정서조절전략에 주목하였다.

부적응적 정서조절전략에 대해 보다 구체적으로 살펴보면, 먼저 자기비난은 부정적인 사건에 대해 스스로를 탓하는 것이며, 타인비난은 벌어진 일의 원인과 책임을 타인에게 돌려 탓하는 것이다. 또한, 반추는 부정적인 사건과 관련된 감정을 되짚어 생각하거나 사고에 빠져있는 것을 의미한다. 마지막으로, 파국화는 자신의 경험을 남들과 비교했을 때 최악이라

고 생각하여 공포스러운 면을 강조하는 것이다(이유현, 정소희, 최응용, 2018).

반추와 파국화 같은 부적응적인 정서조절전략의 사용은 부정적인 정서를 더 증가시킬 뿐만 아니라 충동적이고 부적응적인 행동으로 연결되기도 한다(Selby, Anestis, & Joiner, 2008). 인지적 정서조절전략이 공격성에 영향을 미치는지 알아본 결과, 자기비난, 타인비난, 파국화가 공격성에 영향을 미치는 요인으로 나타났다(이현두, 서수균, 2018). 이러한 부적응적 정서조절전략과 공격성의 관계는 반추를 하는 운전자가 공격적 운전 행동을 많이 하는 등 운전상황에서도 나타날 수 있으므로(Suhr & Nesbit, 2013), 부적응적 정서조절전략의 사용은 보복운전에도 영향을 미칠 수 있다.

한편, 이러한 부적응적 정서조절전략은 자기애와도 관련이 있는데, 이와 관련된 연구들은 비록 소수이지만 비교적 일관된 결과를 나타낸다. 자기애 성향이 높은 사람들은 낮은 자존감과 타인의 평가에 과민하다는 특징으로 인해 극단적 정서 반응을 보일 수 있는데, 이를 회피하거나 조절하는 방식이 부적응적인 경향이 있다(Cheshire, Zeigler-Hill, Sauls, Vrabell, Lehtman, 2020; Zeigler-Hill & Vonk, 2015). 특히, 취약하고 역기능적인 특징을 가진 자기애 성향자는 부적응적 정서조절전략을 주로 사용하며, 그중에서도 타인비난, 파국화, 반추 전략을 많이 사용하는 경향을 보였다(강문선, 이영순, 2011; 김은혜, 서수균, 2013).

이상의 선행연구는 역기능적인 특성의 자기애는 부정적인 정서를 조절하는 데 있어 어려움을 초래하며, 이는 공격성에 영향을 미칠 수 있다는 것을 보여준다. 따라서 본 연구는 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략이 어떠한 역할을

하는지 알아보고자 하였다.

성별에 따른 보복운전 경험과 부적응적 정서조절전략 사용의 차이

공격적인 행동에 대한 성별 차이는 운전상황에서도 나타난다. 성별에 따른 운전분노 수준의 차이는 연구들마다 혼재된 결과를 나타내지만, 여성 운전자보다 남성 운전자가 공격적인 운전 행동을 더 많이 한다는 결과는 비교적 일관되게 보고되고 있다. 구체적으로, 여성보다 남성이 난폭운전으로 교통위반을 더 많이 저지르는 등 보다 공격적으로 운전한다는 것이다(Ellison-Potter, Bell, & Deffenbacher, 2001; Lawton, Parker, Manstead, & Stradling, 1997; Vanlaar, Simpson, Mayhew, & Robertson, 2008).

보복운전의 실태 조사 연구에 의하면 2017년부터 2019년까지 발생한 보복운전 중에서 남성 운전자가 가해자인 경우는 89.4%였으며, 여성은 4.1%에 불과하였다(최수형 등, 2020). 그러나 이러한 결과는 실태를 드러낼 뿐, 어떠한 이유로 여성 운전자보다 남성 운전자가 보복운전을 더 많이 하는지에 대하여 설명을 제공하지는 않는다. 이에 본 연구에서는 성별에 따른 보복운전 경험의 차이에 대하여 인지적 특성에 대한 설명을 통해 접근하고자 한다.

부정적인 정서를 경험할 때, 주로 사용하는 인지적 대처에 있어 성별에 따른 차이가 보고된 바 있다. 구체적으로, 성별에 따라 반추 및 파국화의 사용에 있어 차이가 있으며(Garnefski, Teerds, Kraaij, Legerstee, & Van Den Krommer, 2004; Martin & Dahlen, 2005), 타인비난에 있어서도 성차가 나타난다는 결과(Martin & Dahlen, 2005)가 보고되어 왔다. 이와 같이, 부정적인

정서를 경험할 때 인지적 대처에 성차가 존재한다면, 성별에 따른 부적응적 정서조절전략 사용의 차이가 보복운전 경험에도 영향을 미칠 것이라고 생각해 볼 수 있다.

이를 종합해 볼 때, 본 연구의 구체적인 연구문제는 다음과 같다.

연구문제 1. 타인의존 자기애가 보복운전 경험에 영향을 미치는가?

연구문제 2. 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략의 매개효과가 있는가?

연구문제 3. 성별에 따라 보복운전 경험에 차이가 있는가?

연구문제 4. 성별과 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략의 매개효과가 있는가?

방 법

연구대상

본 연구에서는 운전면허 소지자이며, 하루 이상의 운전 경험이 있는 운전자를 연구 참가자로 온라인 설문업체를 통해 모집하였다. 연구 참가자는 20대부터 50대까지의 성인 남녀로 총 209명(남성 107명, 여성 102명)의 응답 자료를 분석에 사용하였다. 설문은 온라인으로 실시되었으며, 설문 응답에는 약 15분의 시간이 소요되었다. 남성과 여성 참가자들 사이의 연령 차이는 유의하지 않았다(남: $M = 39.747$, $SD = 10.415$; 여: $M = 39.627$, $SD = 10.820$; $t = .082$, $df = 207$, n.s.).

측정도구

이차원적 자기애 척도(Two Dimension Narcissism Scale: TDNS)

연구 참가자의 자기애 성격을 측정하기 위해 이차원적 자기애 척도를 사용하였다(강은영, 이영호, 2006). 본 척도는 자기주도 자기애(17문항)와 타인의존 자기애(17문항) 2가지의 하위요인으로 구분되며, 총 34문항을 포함하고 있다. 문항은 ‘누군가 나의 자존심을 건드리는 경우 화를 참지 못한다’ 등을 포함하고 있으며, 1점(전혀 그렇지 않다)에서 5점(매우 그렇다)까지의 리커트 척도로 구성되어 있다. 점수가 높을수록 자기애 성향이 높다는 것을 가리킨다. 본 연구에서는 타인의존 자기애를 측정하는 17문항만을 사용하였다. 본 연구에서 타인의존 자기애의 신뢰도(Cronbach's α)는 .872로 나타났다.

인지적 정서조절전략 척도(Cognitive Emotion Regulation Questionnaire: CERQ)

본 연구에서는 인지적 정서조절전략 측정을 위해 Garnefsi, Kraij, Spinhowen(2001)이 개발하고 김소희(2008)가 번안한 척도를 사용하였다. 본 척도는 크게 적응적 정서조절전략과 부적응적 정서조절전략으로 구분된다. 먼저 적응적 정서조절전략은 수용, 계획 다시 생각하기, 긍정적 재평가, 긍정적 초점변경, 조망 확대 5개의 하위요인을 포함하고 있다. 그리고 부적응적 정서조절전략은 자기비난, 타인비난, 반추, 파국화 4개의 하위요인을 포함하고 있다.

각 문항은 1점(전혀 그렇지 않은 편이다)부터 5점(매우 그런 편이다)까지의 리커트 척도로 구성되어 있으며, 각 하위요인별 4문항씩 총 36문항을 포함하고 있다. 본 연구에서는

부적응적인 인지적 대처에 초점을 두고 있어, 부적응적 정서조절전략을 측정하는 16문항만을 사용하였다. 예를 들어, 하위 요인 중 반추를 측정하는 문항은 ‘그 상황이 얼마나 끔찍했는지 계속해서 생각한다’ 등을 포함하고 있다. 점수가 높을수록 부정적인 상황에서 부적응적인 인지적 대처 전략을 사용한다는 것을 의미한다. 본 연구에서 부적응적 정서조절전략의 신뢰도(Cronbach's α)는 .859로 나타났다.

보복운전 경험

보복운전은 특정 운전자에게 고의로 자동차 등을 이용하여 위협을 가하는 행위로, 상대 차량을 향한 연속적인 경적울림, 의도적인 상향등 깜빡임, 진로 방해 행동이 포함된다(최수형 등, 2020). 연구 참가자의 보복운전 경험을 측정하기 위해 평소 운전상황에서 상대 운전자가 무례한 운전을 하는 경우(방향지시등 없이 끼어들기, 급정거 등) 위와 같은 보복운전 행동을 하였는지에 대하여 응답하게 하였다. 즉, ‘상대 차량을 향해 경적을 반복 또는 연속적으로 울렸다’, ‘상대 차량을 향해 의도적으로 상향등을 깜빡였다’, ‘상대 차량의 진로나 주행을 방해 하였다’ 의 3가지 문항으로 구성하였다. 모든 문항은 1점(전혀 그렇지 않은 편이다)부터 5점(매우 그런 편이다)까지의 리커트 척도로 각각 평정하였으며, 점수가 높을수록 보복운전을 행한 경험이 많은 것을 의미한다.

자료 분석

본 연구에서는 SPSS 25.0 프로그램과 Hayes (2017)의 PROCESS macro 3.5를 사용하여 다음과 같은 분석을 실시하였다.

첫째, 본 연구에 사용된 측정도구의 신뢰도를 확인하기 위해 Cronbach's α 계수를 산출하였다. 둘째, 주요 변인들의 일반적 특성과 변인들 간 관계를 확인하기 위해 기술통계 및 Pearson 상관계수 분석을 실시하였다. 셋째, 성별에 따라 타인의존 자기애, 부적응적 정서조절전략, 보복운전 경험에 차이가 있는지 알아보기 위하여 독립표본 t검정을 실시하였다. 넷째, 인구통계학적 특성, 운전경력, 타인의존 자기애, 부적응적 정서조절전략이 보복운전 경험에 미치는 영향력을 알아보기 위해 단계적 회귀분석을 실시하였다. 마지막으로, 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계와 성별과 보복운전 경험 간의 관계에서 각각 부적응적 정서조절전략이 영향을 미치는지 알아보기 위해 매개효과 분석을 실시하였다. 간접효과의 유의성 검증을 위해 부트스트래핑(bootstrapping) 분석을 실시하였고, 반복추출 횟수는 5000번으로 설정하였으며, 95% 기준으로 신뢰구간 값을 구하였다.

결 과

주요 변인의 기술통계 및 상관분석

인구통계학적 요인(성별, 연령), 운전경력, 타인의존 자기애, 부적응적 정서조절전략(자기 비난, 타인비난, 반추, 파국화), 보복운전 경험 간 관계를 알아보기 위해 Pearson 상관분석을 실시하였다. 그 결과를 표 1에 제시하였다. 분석 결과, 성별은 운전경력, 부적응적 정서조절전략의 하위요인 중 하나인 타인비난, 보복운전 경험과 유의한 부적 관계가 있었다. 즉, 남성은 여성보다 운전경력이 더 길고 타인비난

표 1. 주요 변인의 기술통계 및 상관분석

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. 성별	1								
2. 연령	-.006	1							
3. 운전경력	-.272***	.694***	1						
4. 타인의존 자기애	-.069	-.064	.054	1					
5. 자기비난	-.071	.116	.120	.108	1				
6. 타인비난	-.172*	-.022	-.016	.263***	.156*	1			
7. 반추	.029	.024	-.037	.213**	.492***	.183**	1		
8. 파국화	-.042	.041	.073	.306***	.508***	.373***	.584***	1	
9. 보복운전 경험	-.284***	.223**	.313***	.212**	.060	.255***	.112	.248***	1
평균	.488	39.689	11.598	3.135	2.848	2.742	3.122	2.724	2.126
표준편차	.501	10.589	9.639	.488	.642	.679	.602	.708	.805

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

성별: 0 = 남성, 1 = 여성; 운전경력: 년 단위

전략을 더 많이 사용하며, 보복운전 경험이 더 많은 것으로 나타났다.

또한, 연령과 운전경력은 보복운전 경험과 유의한 정적 관계가 있었다. 즉, 나이가 많을수록 운전경력이 길고, 보복운전 경험이 더 많은 것으로 나타났다. 더불어, 운전 경력이 길수록 보복운전 경험이 더 많았다.

다음으로, 타인의존 자기애는 보복운전 경험, 부적응적 정서조절전략의 네 개 하위요인 중 타인비난, 반추, 파국화 전략과 유의한 정적 관계인 것으로 나타났다. 즉, 타인의존 자기애 성격을 가진 사람일수록 보복운전 경험이 더 많으며, 타인비난, 반추, 파국화 전략을 더 많이 사용하는 경향이 드러났다.

마지막으로, 타인비난과 파국화 전략은 보복운전 경험과 유의한 정적 관계를 보였다. 즉, 타인비난 전략을 사용할수록, 파국화 전략

을 사용할수록 보복운전 경험이 더 많다는 것을 알 수 있다.

자기애, 부적응적 정서조절전략과 보복운전 경험의 성차

성별에 따라 타인의존 자기애, 부적응적 정서조절전략, 보복운전 경험에 차이가 있는지 보다 자세히 알아보기 위하여 t검정을 실시하고, 평균과 표준편차를 기술하였다. 그 결과를 표 2에 제시하였다. 분석 결과, 운전경력, 타인비난, 보복운전 경험에서 성별에 따른 차이가 나타났다.

보복운전 경험에 영향을 미치는 요인

인구통계학적 변인(성별, 연령), 운전경력,

표 2. 자기애, 부적응적 정서조절전략, 보복운전 경험에서의 성차

구분		M(SD)	t	df
연령	남성	39.747(10.415)	.082	207
	여성	39.627(10.820)		
운전경력	남성	14.150(9.491)	4.063***	207
	여성	8.922(9.090)		
타인의존 자기애	남성	3.168(0.454)	.996	207
	여성	3.101(0.522)		
자기비난	남성	2.892(0.597)	1.025	207
	여성	2.802(0.686)		
타인비난	남성	2.855(0.567)	2.491*	186.208
	여성	2.623(0.763)		
반추	남성	3.105(0.593)	-.414	207
	여성	3.140(0.613)		
파국화	남성	2.752(0.676)	.598	207
	여성	2.694(0.742)		
보복운전 경험	남성	2.349(0.813)	4.266***	207
	여성	1.892(0.730)		

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

타인의존 자기애, 부적응적 정서조절전략이 보복운전 경험에 영향을 미치는지 알아보기

위해 단계적 중다회귀분석을 실시하였다. 그 결과를 표 3에 제시하였다. 이때 부적응적 정

표 3. 보복운전 경험에 대한 단계적 회귀분석

	B	SE	β	t
상수	.690	.249		2.772**
여성(ref. = 남성)	-.288	.106	-.179	-2.727**
운전경력	.021	.005	.255	3.931***
타인비난	.201	.081	.169	2.479*
파국화	.180	.076	.158	2.356*

F = 13.827($p < .001$), $R^2 = .213$, $adj R^2 = .198$, $D-W = 2.260$

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

서조절전략은 하위요인으로 구분하였으며, 성별(여성: 1, 남성: 0)은 더미변수로 변환하여 분석을 실시하였다. 분석 결과 성별, 운전경력, 부적응적 정서조절전략의 하위요인인 타인비난과 파국화가 보복운전 경험에 유의한 영향을 미치는 변인인 것으로 나타났다. 변수들의 상대적인 영향력을 살펴보면 운전경력이 보복운전 경험에 가장 큰 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 다음으로 성별, 타인비난, 파국화 순이었다. 이들 변인은 보복운전 경험을 20% 설명하는 것으로 나타났다($F = 13.827, p < .001$).

타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략의 매개효과

이번에는 부적응적 정서조절전략이 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계에 영향

을 미치는지 알아보기 위하여 Hayes(2017)의 PROCESS macro model 4를 이용한 매개효과 분석을 실시하였다. 그 결과를 표 4에 제시하였다. 이때 인구통계학적 요인(성별, 연령)과 운전경력은 통제 변인으로 설정하였다. 부적응적 정서조절전략의 하위요인 가운데 자기비난과 반추는 보복운전 경험과 상관이 유의하지 않아 분석에서 제외되었다.

먼저, 타인비난의 매개효과 검증을 실시하였고 그 결과를 그림 1에 제시하였다. 분석 결과, 타인의존 자기애가 타인비난에 미치는 영향이 유의하였으며($b = .368, p < .001$), 타인비난이 보복운전 경험에 미치는 영향 또한 유의한 것으로 나타났다($b = .224, p < .01$). 타인의존 자기애가 보복운전 경험에 미치는 직접효과를 확인해 본 결과, 타인의존 자기애는 보복운전 경험에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다($b = .242, p < .05$). 보복운전 경

표 4. 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절 전략의 매개효과

경로	B	SE	t	
타인의존 자기애 → 타인비난	.368	.093	3.942***	
타인의존 자기애 → 보복운전 경험	.242	.108	2.245*	
타인비난 → 보복운전 경험	.224	.078	2.872**	
경로	EFFECT	SE	LLCI	ULCI
타인의존 자기애 → 타인비난 → 보복운전 경험	.082	.045	.014	.186
경로	B	SE	t	
타인의존 자기애 → 파국화	.445	.098	4.565***	
타인의존 자기애 → 보복운전 경험	.233	.109	2.136*	
파국화 → 보복운전 경험	.204	.075	2.733**	
경로	EFFECT	SE	LLCI	ULCI
타인의존 자기애 → 파국화 → 보복운전 경험	.091	.047	.015	.201

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

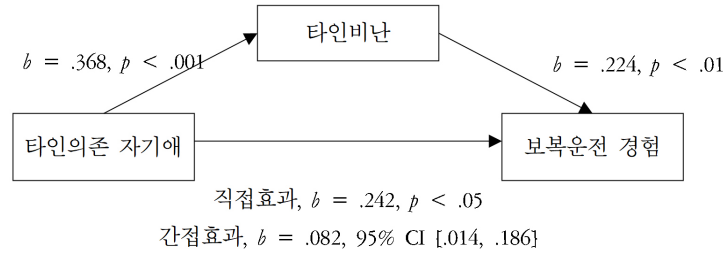


그림 1. 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간 관계에서 타인비난의 매개효과

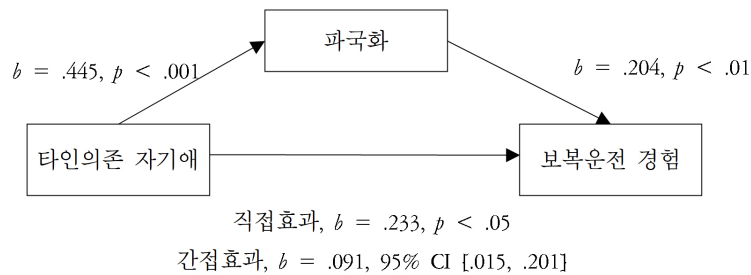


그림 2. 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계에서 파국화의 매개효과

험에 대한 타인비난의 간접효과 유의성을 검증하기 위해 부트스트래핑을 실시한 결과, 95%의 신뢰구간에 0이 포함되지 않아 타인비난의 간접효과가 유의한 것으로 나타났다.

다음으로, 파국화의 매개효과 검증을 실시하였고 그 결과를 그림 2에 제시하였다. 분석 결과, 타인의존 자기애가 파국화에 미치는 영향이 유의하였고($b = .445, p < .001$) 파국화가 보복운전 경험에 미치는 영향이 유의한 것으로 나타났다($b = .204, p < .01$). 또한, 타인의존 자기애가 보복운전 경험에 미치는 직접효과가 유의한 것으로 나타났다($b = .233, p < .05$). 부트스트래핑 검증 결과, 95% 신뢰구간에 0이 포함되지 않아 타인의존 자기애와 보복운전 경험의 관계에서 파국화의 간접효과가 유의한 것으로 나타났다.

성별과 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략의 매개효과

부적응적 정서조절전략이 성별과 보복운전 경험 간의 관계에 영향을 미치는지 알아보기 위하여 PROCESS macro model 4를 이용한 매개효과 분석을 실시하였다(Hayes, 2017). 이때 연령과 운전경력은 통제 변인으로 설정하였고 부적응적 정서조절전략을 하위요인별로 구분하여 분석을 실시하였다. 그 결과를 표 5와 그림 3에 제시하였다.

부적응적 정서조절전략의 하위요인 가운데 타인비난이 유일하게 성별과 상관이 유의하였으므로, 타인비난의 매개효과만이 검증되었다. 타인비난의 매개효과 검증 결과, 성별이 타인비난에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났으며($b = -.270, p < .01$), 타인비난이 보복운

표 5. 성별과 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략의 매개효과

경로	B	SE	t
성별 → 타인비난	-.270	.100	-2.701**
성별 → 보복운전 경험	-.302	.111	-2.731**
타인비난 → 보복운전 경험	.270	.076	3.563***

경로	EFFECT	SE	LLCI	ULCI
성별 → 타인비난 → 보복운전 경험	-.073	.039	-.163	-.013

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

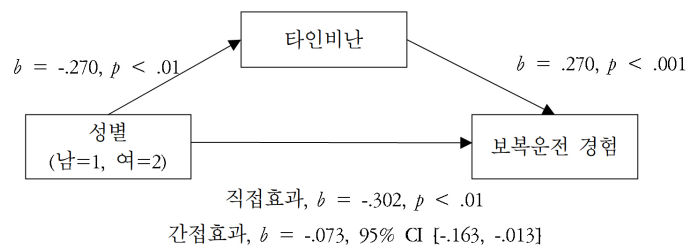


그림 3. 성별과 보복운전 경험 간 관계에서 타인비난의 매개효과

전 경험에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다($b = .270, p < .001$). 또한, 성별이 보복운전 경험에 미치는 직접효과가 유의한 것으로 나타났다($b = -.302, p < .01$). 부트스트래핑 검증 결과, 95% 신뢰구간에 0이 포함되지 않아 성별과 보복운전 경험의 관계에서 타인비난의 간접효과가 유의한 것으로 나타났다.

논 의

본 연구에서는 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계를 살펴보고, 이를 부적응적 정서조절전략이 매개하는지 살펴보았다. 또한, 성별에 따른 보복운전 경험의 차이에 대하여 알아보고, 두 변인 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략이 매개효과를 나타내는지 알아

보았다. 분석한 결과에 대한 논의는 다음과 같다.

우선, 본 연구를 통하여 보복운전 경험에 영향을 미치는 다양한 요인들이 드러났다. 즉, 성별과 연령 등의 인구통계학적 요인과 함께, 성격적 요인인 타인의존 자기애와 인지적 요인인 부적응적 정서조절전략 등이 보복운전 경험과 유의한 상관이 있었다. 이는 위험한 운전행동에 운전자의 인구통계학적 특성과 인지적, 성격적 특성에 따른 개인차를 강조한 선행 연구(오주석, 이순철, 2011)와 일맥상통하는 결과이다.

보다 구체적으로, 남성이 여성보다 보복운전 경험이 더 많았다. 이는 여성보다 남성이 운전 중 언어적 공격성, 육체적 공격성, 상대차량을 쫓아가는 행동(Hennessy & Wiesenthal, 2001)과 보복운전을 더 많이 한다는 선행연구

와 일치하는 결과이다(최수형 등, 2020; Vanlaar et al., 2008). 또한, 연령과 운전경력도 보복운전 경험과 정적인 관계가 있었다. 이는 국내에서 운전경력과 운행거리가 길수록 난폭하게 운전한다는 연구(김상호, 2018)와 운전경력이 길수록 운전분노 수준이 높다는 연구(송혜수, 신용균, 강수철, 2005)를 뒷받침한다. 반면, 국외에서는 운전경력이 비교적 짧은 15세부터 24세 사이의 젊은 운전자가 가장 위험하고 난폭하게 운전한다는 연구 결과가 존재하므로(Arnett, 2002; NHTSA, 2006), 연령과 운전경력에 따른 보복운전 경험에 대해 국내에서 추가적인 연구를 통하여 반복적인 검증이 필요하다.

또한, 타인의존 자기애와 보복운전 경험 사이에 정적인 관계가 있었다. 이는 부적응적인 측면의 자기애 성격을 가진 사람은 취약한 자존감을 보호하기 위한 방어수단으로 다른 운전자에게 적대감과 공격성을 보인다는 선행연구와 일치한다(Bushman et al., 2018; Edwards et al., 2013). 타인의존 자기애 성향자는 자기중심적이고 적대감이 높으며, 적응적인 측면의 자기애 성향자에 비해 자존감이 낮고 부정적인 정서를 더 많이 경험하게 된다(강은영, 이영호, 2006). 이러한 특성으로 인해 상대 운전자의 무례한 운전행동을 더욱 위협적으로 지각하고, 이에 따라 분노가 심화되는 모습을 보이게 된다(Edwards et al., 2013). 따라서 타인의존 자기애 성향이 높은 운전자는 상대 운전자로 인해 분노를 느끼거나 자아가 위협받는다 고 인식할 경우, 상대 차량을 향해 경적을 계속 울리거나 진로를 방해하는 등의 보복성 행동으로 연결될 가능성이 있음을 시사한다.

더불어, 부적응적 정서조절전략 중 타인비난과 파국화가 보복운전 경험과 정적인 관계

가 있었다. 타인비난과 파국화 요인은 분노감과 공격적인 행동과 관련된 주요한 인지왜곡(Digiuseppe & Tafrate, 2001; Dodge, 1993)으로, 이는 무력감과 타인에 대한 보복사고를 더욱 증가시켜 공격으로 이어진다는 선행연구(서수균, 2011)의 결과와 맥을 같이한다. 이는 부적응적 정서조절전략이 보복운전 행동을 설명하는 중요한 인지적 특성임을 나타내는 결과로 볼 수 있다. 한편, 반추는 보복운전 경험과 유의한 상관관계가 나타나지 않았다. 이는 반추가 위험한 운전행동과 정적인 관계가 있다는 선행연구와 상이한 결과이다(Suhr & Nesbit, 2013). 이같은 결과가 나온 이유는 방법론적 차이 때문일 수 있는데, Suhr와 Nesbit(2013)에서는 반추 중에서도 분노반추를 측정하는 척도를 사용했으며, 이는 기억반추, 원인반추, 보복반추 등의 하위요인을 포함하고 있다. 그러나 본 연구에서의 반추는 부정적인 사건과 관련된 감정을 되짚어 생각하거나 감정에 빠져있는 것에 관해 측정하는 4개의 문항으로 이루어져 있다. 이처럼 반추에서도 어떠한 하위요인(전선영, 김은정, 2013)이나 측면을 측정하느냐에 따라 결과가 달라질 수 있으므로, 향후 연구에서는 반추의 여러 측면에 따른 공격적인 운전행동과의 관계에 대한 추가적인 연구가 필요하다.

타인의존 자기애는 부적응적 정서조절전략 중 자기비난을 제외한 모든 하위요인들(타인비난, 반추, 파국화)과 정적인 관계를 보였다. 이는 역기능적인 특징의 자기애 성향자는 부정적 정서를 경험하는 상황에서 문제해결보다는 회피하는 방식을 사용하여 정서조절의 어려움을 경험한다는 선행연구 결과와 맥을 같이한다(김은혜, 서수균, 2013; Given-Wilson, McIlwain, & Warburton, 2011). 이와 관련된 연

구들은 공통적으로 부적응적인 측면의 자기에 자기비난 요인과는 가장 낮은 상관을 보인 반면, 파국화와 가장 높은 상관을 나타낸다는 결과를 보고한 바 있다(강문선, 이영순, 2011; 김은혜, 서수균, 2013; 이현두, 서수균, 2018). 즉, 타인의존 자기에 성향자는 부정적인 사건을 외부 귀인하여 타인을 비난하고, 부정적인 생각을 떨치는 것을 어려워하며, 상황을 더욱 심각한 것으로 해석하는 경향이 있다. 그러나 이러한 회피적인 방식은 단기적으로는 부정적인 감정 해소에 도움이 될 수 있지만, 결국 역효과를 일으켜 부정적 정서를 더욱 증폭시킬 수 있으므로(김병직, 오경자, 2009), 이러한 성향이 보복운전 등 공격적 행동에 미치는 영향에 대하여 추가적인 연구가 필요하다.

본 연구 결과, 성별에 따라 타인의존 자기에 수준은 차이가 없었던 반면 부적응적 정서조절전략 중 타인비난에서 성차가 나타났다. 이는 성별에 따라 부정적인 사건에 대한 대처와 감정을 조절하는데 차이가 있으며(Garnefski et al., 2004; Hilt & Nolen-Hoeksema, 2009), 특히 스트레스 상황에서 남성은 여성보다 타인을 비난하는 모습을 더 보인다는 선행연구와 일맥상통한다(Martin & Dahlen, 2005; Zlomke & Hahn, 2010). 그러나 여성이 남성에게 비해 파국화와 반추 전략 같은 부적응적 정서조절전략을 더 많이 사용한다는 연구 결과(유순화, 2014; Garnefski & Kraaij, 2006)도 존재하므로, 향후 성별과 인지적 정서조절전략 사이의 관계에 대한 지속적인 연구가 필요하다.

더불어, 타인의존 자기애와 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략의 하위요인 중 파국화와 타인비난의 매개효과가 유의하였다. 이는 부적응적인 측면의 자기에 성향자가 나타내는 적대감과 공격성에는 스트레

스 상황에서 타인을 비난하고 상황을 더 극단적으로 해석하는 인지적 오류가 영향을 미친다는 선행연구와도 관련이 있다(서수균, 이현두, 2018). 본 연구 결과는 자기에 성향자가 사용하는 부적응적 정서조절전략에 의해 유발된 공격성이 도로에서는 보복성 운전행동으로도 나타날 수 있다는 것을 시사한다. 이때 자기애는 단기간에 쉽게 변하지 않는 성격 특질이지만, 부적응적 정서조절전략은 반복적인 훈련을 통해 변화시키는 것이 가능하다고 알려져 있다(김은혜, 서수균, 2013). 이를 고려할 때, 본 결과는 타인비난과 파국화와 같은 부적응적 정서조절전략을 감소시키는 치료적 방안과 개입이 타인의존 자기에 성향자의 보복운전 행동을 감소시키는데 도움이 될 수 있음을 시사한다.

한편, 성별과 보복운전 경험 간의 관계에서 부적응적 정서조절전략 중 타인비난의 매개효과가 유의하였다. 즉, 남성이 여성보다 보복운전을 더 많이 하는데, 여기에는 남성이 여성보다 타인비난 전략을 더 많이 사용하는 것이 영향을 미친 결과임을 의미한다. 이처럼, 남성이 여성보다 보복운전 행동을 더 많이 한다는 결과는(최수형 등, 2020; Vanlaar et al., 2008) 비교적 일관되는 반면, 운전 분노 수준에서는 남성이 여성보다 운전분노 수준이 더 높다는 결과(Lajunen & Parker, 2001; Wells-Parker et al., 2002)와 성별에 따른 차이가 없다는 결과(이재식, 2014; Deffenbacher et al., 2003)가 혼재되어 있다. 이러한 결과는 운전 중 분노가 유발되는 상황에서 성별에 따라 다른 운전 태도를 보이는 것은 분노 수준보다도 성별에 따라 분노를 대처하는 방식의 차이가 다른 분노표현양상으로 나타났을 가능성이 있다. 본 연구 결과는 보복운전 행동을 감소시키기 위해 성

별에 따라 다른 심리 치료적 개입 전략이 필요함을 시사한다. 특히, 남성 운전자의 경우 부적응적 정서조절전략에 주목하여 부정적인 사건에 대해 타인의 탓으로 책임을 전가하는 인지적 오류를 수정하는 것이 보복운전을 감소시키는데 효과적일 수 있음을 시사한다.

본 연구에서는 참가자들의 인구통계학적 특성(성별, 연령)과 운전경력에 대하여 알아보았지만, 그 외 다른 요인들을 고려하지 못하였다는 한계가 있다. 운수종사자와 같이 운전을 오래 하는 직업을 가진 경우에는 운전 중 느끼는 스트레스와 피로도가 일반 운전자보다 높아(박상우, 2010) 일반 운전자와는 다른 결과가 나올 가능성이 있다. 또한, 보복운전 경험이 있는 운전자는 그렇지 않은 운전자에 비해 운전을 자주 하고, 운행 거리가 길수록 난폭운전을 하는 경향이 있다(김상호, 2018). 이러한 점을 고려하여, 후속연구에서는 직업 특성과 평균 운전 시간과 같은 참가자들의 다양한 특성을 함께 고려하여 연구를 수행할 필요가 있다.

향후 연구방안에 대한 제언은 다음과 같다. 본 연구는 아직까지 국내에서 연구가 많이 이루어지지 않은 교통범죄인 보복운전 행동을 성격적 특성인 타인의존 자기애와 인지적 특성인 부적응적 정서조절 전략과 관련지어 알아보았다. 추후 연구에서는 운전행동 뿐만 아니라 연인관계에서 통제를 얻기 위한 수단으로 신체적, 정서적 손상을 가하는 데이트 폭력(오주령, 박지선, 2019; Ronfeldt, Kimerling, & Arias, 1998)이나 스토킹 범죄 유형에서도 자기애 성향이 비슷한 양상으로 영향을 미치는지 탐색해 볼 수 있을 것이다. 앞서 살펴본 바와 같이, 부적응적인 측면의 자기애 성향자는 낮은 자존감과 자기중심적인 태도를 보이며 대

인관계에서 불편감을 많이 겪어 갈등상황에서 공격성을 나타내므로(박세란, 신민섭, 이훈진, 2005), 스토킹 또는 데이트 폭력 가해 가능성을 예측해 볼 수 있다. 특히 타인의존 자기애가 대인관계 문제를 유발하는 원인이 될 수 있다는 점에서, 이와 관련된 심리적 기제를 밝히기 위한 보다 다양한 연구가 수행될 필요가 있다.

더불어, 본 연구의 매개변인인 부적응적 정서조절전략이 보복운전에 영향을 미치는 것으로 나타났으므로, 추후 연구에서는 보복운전 뿐만 아니라 살인, 폭행 등과 같은 공격성과 관련된 보다 다양한 범죄 유형과의 관계를 탐색할 수 있을 것이다. 분노는 살인, 교통범죄 등 다양한 폭력 범죄와 연관되며, 실제로 교도소 수형자들이 적절한 정서조절을 하도록 돕는 인지행동치료 프로그램이 계속적으로 개발되어 사용되고 있다(Deffenbacher, Oetting, & Digiuseppe, 2002; Wilson, Bouffard, & Mackenzie, 2005). 이는 폭력범죄자들이 정서조절에 어려움을 경험하고 있으므로, 공격성의 감소를 위해서는 부적응적인 정서조절 전략에 대한 개입이 중요함을 역설한다. 향후 부적응적 정서조절전략과 폭력범죄의 관계에 대한 지속적인 연구를 통해, 보복운전자들뿐만 아니라 범죄자들의 정서조절전략을 개선하고 심리 사회적 적응을 증진시키기 위한 치료적 개입을 수립하는데 일조할 수 있을 것이다.

참고문헌

강문선, 이영순 (2011). 내현적 자기애성향과 내면화된 수치심과의 관계: 인지적 정서조절 전략의 매개효과. *상담학연구*, 12(5),

- 1545-1560.
- 강은영, 이영호 (2006). 이차원 자기에 척도의 개발과 타당화. *상담학연구*, 25(2), 397-415.
- 경찰청 (2019). 경찰청 브리핑. https://www.police.go.kr/user/bbs/BD_selectBbs.do?q_bbsCode=1002&q_bbscttSn=1B000001121294000에서 검색
- 김병직, 오경자 (2009). 대학생의 성인 애착과 우울 사이를 매개하는 변인의 탐색 - 반추와 정서 억제를 중심으로. *한국심리학회지: 학교*, 6(3), 357-375.
- 김상호 (2018). 난폭운전에 관한 연구. *한국치안행정논집*, 15(1), 29-52.
- 김소희 (2008). 스트레스 사건, 인지적 정서조절전략과 심리적 안녕감 간의 관계. *학생생활상담*, 26, 5-29.
- 김예은, 송원영 (2017). 청소년의 정서인식명확성이 심리적 안녕감과 우울에 미치는 영향: 인지적 정서조절의 매개효과. *한국심리학회지: 건강*, 22(4), 1075-1093.
- 김은혜, 서수균 (2013). 내현적 자기에성향과 적대감 사이에서 부적응적 대처의 매개효과. *한국심리학회지: 일반*, 32(3), 533-548.
- 김혜원, 오인수 (2016). 청소년의 인지적 정서조절전략과 심리적 안녕감의 관계에서 대인관계문제의 매개효과. *청소년상담연구*, 24(1), 151-171.
- 박상우 (2010). 화물자동차 운전자의 운행시간에 따른 사고위험도 분석. *한국도로학회 논문집*, 12(1), 21-27.
- 박세란, 신민섭, 이훈진 (2005). 외현적·내현적 자기에의 명시적, 간접적 귀인양식. *한국심리학회지: 임상*, 24(2), 465-474.
- 서수균 (2011). 비합리적 신념과 공격성 사이에서 부적응적 인지전략과 대인관계양상의 매개효과. *한국심리학회지: 상담 및 심리치료*, 23(4), 901-919.
- 송혜수, 신용균, 강수철 (2005). 차량시물레이터를 이용한 운전행동 연구: 운전분노 및 교통정체를 중심으로. *대한교통학회*, 23(2), 61-73.
- 신진호 (2021.09.01.). “운전 못하면 나오질 마”...보복운전에 야구방망이까지 꺼내든 운전자. *서울신문*. https://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20210901500054&wlog_tag3=naver에서 검색
- 안연옥, 김병석, 김재철 (2014). 대학생의 자기에와 공격성 간의 관계: 자존감, 자존감 안정성, 자기개념 명확성의 조절효과. *상담학연구*, 15(6), 2451-2470.
- 오주석, 이순철 (2011). 운전행동 결정요인의 구성과 위험운전행동과의 관계. *한국심리학회지: 문화 및 사회문제*, 17(2), 175-197.
- 오주령, 박지선 (2019). 성별 및 양가적 성차별주의가 테이트 폭력에 관한 인식에 미치는 영향. *한국심리학회지: 법*, 10(1), 47-65.
- 유순화 (2014). 대학생의 인지적 정서조절과 심리적 안녕감 간의 관계. *청소년복지연구*, 16(2), 183-202.
- 이서정, 현명호 (2008). 정서인식의 명확성과 인지적 정서조절이 정신건강에 미치는 영향. *한국심리학회지: 건강*, 13(4), 887-905.
- 이유현, 정소희, 최용용 (2018). 청소년의 인지적 정서조절전략이 우울과 불안에 미치는 영향: 성별 차이를 중심으로. *상담학연구*, 19(2), 125-147.
- 이재식 (2014). 성별과 운전경력에 따른 행위자-관찰자 관점에서의 운전분노 차이: 운전 시물레이션 연구. *한국심리학회지: 문화 및 사회문제*, 20(2), 107-131.

- 이현두, 서수균 (2018). 자기애성향과 공격성의 관계에서 인지적 정서조절전략의 매개효과. *인간이해*, 39(1), 85-101.
- 전선영, 김은정 (2013). 대학생의 반추 하위유형들(몰두와 반성)과 우울 증상 간의 관계. *인지행동치료*, 13(2), 285-306.
- 최수형, 김경찬, 강지현 (2020). 난폭·보복운전 예방을 위한 실태 조사 연구. *한국형사정책연구원 연구총서*, 1-460.
- 최윤영 (2021). 생도생활 스트레스와 부적응적 인지적 정서조절전략이 우울에 미치는 영향: 자기자비의 조절된 매개효과. *한국심리학회지: 임상심리 연구와 실제*, 7(2), 195-217.
- 한주연, 박 경 (2011). 대학생의 부적응적 완벽주의와 우울과의 관계에서 수치심과 인지적 정서조절 전략의 매개효과. *청소년학연구*, 18(9), 169-188.
- Ackerman, R. A., Witt, E. A., Donnellan, M. B., Trzesniewski, K. H., Robins, R. W., & Kashy, D. A. (2011). What does the Narcissistic Personality Inventory really measure? *Assessment*, 18(1), 67-87.
- Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention*, 8, 17-23.
- Baumeister, R. F., & Bushman, B. J. (1998). Threatened egotism, narcissism, self-esteem, and direct and displaced aggression: Does self-love or self-hate lead to violence? *Journal of Personality and Social Psychology*, 75, 219-229.
- Baumeister, R. F., Bushman, B. J., & Campbell, W. K. (1996). Self-esteem, narcissism, and aggression: Does violence result from low self-esteem or from threatened egotism. *Current Directions in Psychological Science*, 9, 26-29.
- Bushman, B. J., Steffgen, G., Kerwin, T., Whitlock, T., & Weisenberger, M. J. (2018). "Don't you know I own the road?" The link between narcissism and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 52, 14-20.
- Cheshure, A., Zeigler-Hill, V., Sauls, D., Vrabel, J. K., & Lehtman, M. J. (2020). Narcissism and emotion dysregulation: Narcissism admiration and narcissistic rivalry have divergent associations with emotion regulation difficulties. *Personality and Individual Differences*, 154, 109679.
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41(6), 701-718.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & DiGiuseppe, R. A. (2002). Principles of empirically supported interventions applied to anger management. *The Counseling Psychologist*, 30(2), 262-280.
- Digiuseppe, R., & Tafrate, R. C. (2001). A comprehensive treatment model for anger disorder. *Psychotherapy*, 38(3), 262-271.
- Dobrucalı, B., & Özkan, T. (2021). What is the role of narcissism in the relationship between impulsivity and driving anger expression? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 77, 246-256.
- Dodge, K. A. (1993). Social-cognitive mechanism in the development of conduct disorders and depression. *Annual Review of Psychology*, 44(5),

- 559-584.
- Edwards, B. D., Warren, C. R., Tubré, T. C., Zychur, M. J., & Hoffner-Prillaman, R. (2013). The validity of narcissism and driving anger in predicting aggressive driving in a sample of young drivers. *Human Performance*, 26, 191-210.
- Ellison-Potter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. L. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31, 431-443.
- Garnefski, N., & Kraaij, V. (2006). Relationships between cognitive emotion regulation strategies and depressive symptoms: A comparative study of five specific samples. *Personality and Individual Differences*, 40(8), 1659-1669.
- Garnefski, N., Kraaij, V., & Spinhoven, P. (2001). Negative life events, cognitive emotion regulation and emotional problems. *Personality and Individual Differences*, 30, 1311-1327.
- Garnefski, N., Teerds, J., Kraaij, V., Legerstee, J., & Van Den Krommer, T. (2004). Cognitive emotion regulation strategies and depressive symptoms: Differences between males and females. *Personality and Individual Differences*, 36, 267-276.
- Given-Wilson, Z., McIlwain, D., & Warburton, M. (2011). Meta-cognitive and interpersonal difficulties in overt and covert narcissism. *Personality and Individual Differences*, 50(7), 1000-1005.
- Greenberg, L. S. (2002). Integrating an emotion-focused approach to treatment into psychotherapy integration. *Journal of Psychotherapy Integration*, 12(2), 154-189.
- Hansen-Brown, A. A., & Freis, S. D. (2021). Assuming the worst: Hostile attribution bias in vulnerable narcissists. *Self and Identity*, 20(2), 152-164.
- Hayes, A. F. (2017). Introduction to mediation, moderation, and conditional PROCESS analysis: A regression-based approach. Guilford publications.
- Hennessy, D. A. (2016). Are narcissists really angrier drivers? An examination of state driving anger among narcissistic subtypes. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42(2), 267-275.
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (2001). Gender, driver aggression, and driver violence: An applied evaluation. *Sex Roles: A Journal of Research*, 44(11-12), 661-676.
- Hickman, W. E., Watson, P. J., & Morris, R. J. (1996). Optimism, pessimism, and the complexity of narcissism. *Personality and Individual Differences*, 20, 521-252.
- Hilt, L. M., & Nolen-Hoeksema, S. (2009). Gender differences in depression. in I. H. Gotlib & C. L. Hammen(Eds.), *Handbook of depression* (p. 386-404). The Guilford Press.
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33(8), 1251-1263.
- Krizan, Z., & Johar, O. (2015). Narcissitic rage revisited. *Journal of Personality and Social Psychology*, 108(5), 784-801.
- Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the

- relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243-255.
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27(14), 1258-1276.
- Martin, R. C., & Dahlen, E. R. (2005). Cognitive emotion regulation in the prediction of depression, anxiety, stress, and anger. *Personality and Individual Differences*, 39, 1249-1260.
- Maxwell, J. P., Grant, S., & Lipkin, S. (2005). Further validation of the propensity for angry driving scale in British drivers. *Personality and Individual Differences*, 38(1), 213-224.
- Miller, J. D., Dir, A., Gentile, B., Wilson, L., Pryor, L. R., & Campbell, W. K. (2010). Searching for a vulnerable dark triad: Comparing factor 2 psychopathy, vulnerable narcissism, and borderline personality disorder. *Journal of Personality*, 78, 1529-1564.
- Miller, J. D., Hoffman, B., Gaughan, E., Gentile, B., Maples, J., & Campbell, W. K. (2011). Grandiose and vulnerable narcissism: A nomological network analysis. *Journal of Personality*, 79(5), 1012-1042.
- National Highway Traffic Safety Administration. (2006). *Traffic Safety Facts 2006*. Retrieved on March 6, 2012, from <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/810809>.
- Neighbors, C., Victor, N. A., & Knee, C. R. (2002). A motivational model of driving anger and aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28(3), 324-335.
- Peled, M., & Moreetti, M. M. (2007). Rumination on anger and sadness in adolescence fueling of fury and deepening of despair. *Journal of Clinical Child and Adolescent Psychology*, 36(1), 66-75.
- Raskin, R., Novacek, J., & Hogan, R. (1991). Narcissistic self-esteem management. *Journal of Personality and Social Psychology*, 60(6), 911-918.
- Raskin, R., & Terry, H. (1988). A principal-components analysis of the Narcissistic Personality Inventory and further evidence of its construct validity. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54(5), 890-902.
- Rhodewalt, F., & Morf, C. C. (1998). On self-aggrandizement and anger: A temporal analysis of narcissism and affective reactions to success and failure. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74, 672-685.
- Ronfeldt, H. M., Kimerling, R., & Arias, I. (1998). Satisfaction with relationship power and the perpetration of dating violence. *Journal of Marriage and the Family*, 60(1), 70-78.
- Rose, P. (2002). The happy and unhappy faces of narcissism. *Personality and individual differences*, 33, 379-391.
- Schreer, G. E. (2002) Narcissism and aggression: Is inflated self-esteem related to aggressive driving?. *North American Journal of Psychology*, 4, 333-342.
- Sedikides, C., Rudich, E. A., Gregg, A. P., Kumashiro, M., & Rusbult, C. (2004). Are

- normal narcissists psychologically healthy? Self-esteem matters. *Journal of Personality and Social Psychology*, 87(3), 400-416.
- Selby, E. A., Anestis, M. D., & Joiner, T. E. (2008). Understanding the relationship between emotional and behavioral dysregulation: Emotional cascades. *Behaviour Research and Therapy*, 46(5), 593-611.
- Suhr, K. A., & Nesbit, S. M. (2013). Dwelling on 'Road Rage': The effects of trait rumination on aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 21, 207-218.
- Sullman, M. J. M. (2006). Anger amongst New Zealand drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 9(3), 173-184.
- Thompson, R. A. (1994). Emotional regulation: A theme in search of definition. *Monographs of the society for research in child development*, 59(2-3), 25-52.
- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D., & Robertson, R. (2008). Fatigued and drowsy driving: A survey of attitudes, opinions and behaviors. *Journal of Safety Research*, 39(3), 303-309.
- Watson, P. J., Little, T., Sawrie, S. M., & Biderman, M. D. (1992). Measures of the narcissistic personality: Complexity of relationships with self-esteem and empathy. *Journal of Personality Disorders*, 6(4), 434-449.
- Wells-Parker, E., Ceminsky, J., Hallberg, V., Snow, R. W., Dunaway, G., Guiling, S., & Anderson, B. (2002). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 271-278.
- White, T. H., Callahan, K. L., & Perez-Lopez, M. (2002). Narcissism and anger: An exploration of underlying correlates. *Psychological Reports*, 90, 871-875.
- Wilson, D. B., Bouffard, L. A., & Mackenzie, D. L. (2005). A quantitative review of structured, group-oriented, cognitive-behavioral programs for offenders. *Criminal Justice and Behavior*, 32(2), 172-204.
- Wink, P. (1992). Three narcissism scales for the California Q-Set. *Journal of Personality Assessment*, 58, 769-791.
- Zeigler-Hill, V., & Vonk, J. (2015). Dark personality features and emotion dysregulation. *Journal of social and clinical Psychology*, 34, 692-704.
- Zlomke, K. R., & Hahn, K. S. (2010). Cognitive emotion regulation strategies: Gender differences and associations to worry. *Personality and Individual Differences*, 48(4), 408-413.

논문 투고일 : 2022. 01. 17

1 차 심사일 : 2022. 01. 22

게재 확정일 : 2022. 02. 18

A study on the Relationship between Other-dependent Narcissism and Road Rage Experience

Jieun Jeong

Jisun Park

Department of Social Psychology, Sookmyung Women's University

The study examined the relationship between other-dependent narcissism and road rage experience, and whether the relationship was mediated by maladaptive emotion regulation strategies. In addition, the study investigated whether the experience of road rage differed by gender, and the gender difference was mediated by maladaptive emotion regulation strategies. A total of 209 drivers including 107 males and 102 females completed an online survey composed of Two Dimension Narcissism Scale, Cognitive Emotion Regulation Questionnaire, and experience of road rage. The main results are as follows: first, blaming others and catastrophizing factors of maladaptive emotion regulation strategies mediated the relationship between other-dependent narcissism and road rage experience. Second, male participants had more experience of road rage than female participants, which was mediated by blaming others factor of maladaptive emotion regulation strategies. Finally, implications and limitations of this study were discussed.

Key words : road rage, gender difference, other-dependent narcissism, maladaptive emotion regulation strategy