

위험한 운전상황에서 운전자의 정서, 인지 및 행동 반응

박 남 숙 강 혜 자[†]
전북대학교 심리학과

본 연구에서는 사고 경험 운전자와 무사고 운전자의 정서, 인지 및 행동반응을 비교하고 이 요인들 간의 관계성을 알아보고자 하였다. 이를 위해 운전경력이 1년 이상인 일반 운전자들을 대상으로 교통사고 위험이 있는 운전상황을 시나리오로 제시하고 그 상황에서 경험할 수 있는 정서, 인지 및 행동들이 기술된 질문지를 실시하였다. 343명의 응답 자료를 토대로 요인분석과 *t*검증 및 상관분석을 하였다. 요인분석 결과, 정서요인은 분노와 불안, 인지요인은 상대비난과 자기비난, 행동요인은 공격적 반응양식과 방어적 반응양식의 하위요인들로 각각 구분되었다. *t*검증의 결과를 보면, 인지요인에서 사고자가 무사고자보다 상대비난을 더 많이 하는 것으로 나타났고, 행동요인에서 사고자가 무사고자보다 방어적 반응을 유의하게 더 많이 하는 것으로 나타났다. 상관분석 결과, 분노는 상대비난 및 공격적 반응과 각각 정적상관이 유의하였고, 불안은 상대비난, 자기비난 및 방어적 반응과 각각 유의한 정적상관을 보였다. 상대비난은 공격적 반응과, 자기비난은 방어적 반응과 유의한 정적상관을 보였다. 방어적 반응과 불안 간의 상관은, 어느 정도의 불안이 안전운전에 다소 도움이 될 가능성을 추론하게 한다. 끝으로 본 연구의 제한점과 추후 연구를 위한 제언을 논의하였다.

주요어: 사고 경험 운전자, 무사고 운전자, 정서, 인지, 행동

[†] 교신저자(Corresponding author): 강혜자, (561-756) 전북 전주시 덕진구 덕진동 1가 664-14, 전북대학교 심리학과, Tel: 063-270-2932, E-mail: hjkang@chonbuk.ac.kr

자동차가 도입된 지 불과 100여년 밖에 되지 않았지만, 자동차가 주는 생활의 편리함과 더불어 심각한 사회문제로 나타나는 것이 교통사고이다. 1992년도에는 우리나라가 ‘교통사고율 세계 1위’를 기록했으며, 1999년 한 해 동안 교통사고로 인한 사상자수는 최고 70여만 명에 이른 것으로 나타났다(최상진, 박정열, 김정인, 송영미, 2003). 또한 2005년도 교통사고의 발생건수는 214,171건(6,376명 사망, 342,233명 부상)에 달하였다. 이러한 교통사고에 따르는 사회적 비용은 약 8조 3,894억 원으로 추정되며(도로교통 안전관리공단 통계자료, 2005), 이 금액은 2005년도 우리나라 국내총생산량(GDP)인 806조 6,219억 원의 1%를 초과하는 엄청난 손실이다. 그리고 교통위반에 따른 사회적 비용을 감안한 손실은 더 증가될 뿐만 아니라 교통사고로 인한 개인의 정신적 피해까지 고려한다면 개인 및 국가적으로도 큰 손실이 아닐 수 없다.

이러한 손실과 피해를 줄이기 위해 우리나라와 선진 각국에서는 교통사고와 안전에 관한 연구들이 수행되고 있다. 이런 가운데 교통행동과 안전에 관한 심리학적 접근이 시도되었다. 교통사고 연구 경향을 보면, 초기에는 자동차의 성능결함과 자동차 정비 불량으로 인한 결함이 지적되었지만, 점차 운전자와 보행자의 인간적 오류가 교통사고의 직접적인 원인으로 작용하며, 특히, 교통사고의 원인 중 약 90%가 인간적 오류에서 발생한다는 점이 지적되었다(이순철, 2000). 이러한 연구 결과들은, 자동차의 안전성, 안전시설물 설치 및 도로 환경 개선만으로는 교통사고를 충분히 감소시킬 수 없으며, 교통참가자인 운전자와 보행자의 태도 및 행동변화가 이루어져야 교통사고 감소가 지속적으로 이루어질 수 있다는 것을 시사해준다. 따

라서 교통사고를 방지하기 위한 여러 접근이 있을 수 있지만, 운전자의 심리특성과 행동경향을 제대로 파악하는 것은 운전자의 교통사고 및 재발 방지를 위한 교육이나 재교육 실시 측면에서 중요한 시사점을 줄 수가 있다고 생각된다. 그러므로 본 연구에서는 사고 경험 운전자와 무사고 운전자의 정서, 인지 및 행동의 차이와 이러한 요인들 간의 관계성을 모의 운전상황을 중심으로 알아보고자 한다.

사고 경험 운전자의 정서경험과 운전행동

사고 경험 운전자의 정서와 관련된 연구들은 대부분 운전자들의 성격특성의 일부로서 정서성과 사고 운전 간의 연관성을 알아내고자 하였다. 이러한 연구들 중, 신경중적 특질이 강한 사람이 사고다발자 중에서 많이 발견되고, 공격적 성격의 운전자들이 정서적으로 불안정한 상태로 공격적인 운전행동으로 다른 운전자를 위협하거나 방해하는 과정에서 쾌감을 느낀다고 보고된 연구가 있다(이근희, 1984). 또한 사고 경험 운전자들은 자기중심성, 반사회성 및 충동성 등 인격적 행동의 통제력 결핍을 보인다고 한다(김남윤, 2004).

최근에는 사고 운전과 관련된 정서로 특히 분노나 혹은 공격성의 측면으로 그 범위가 좁혀지고 있다. 보통 사람들은 일상생활에서 다양한 이유로 분노를 자주 경험하며 또한 이를 여러 형태로 표현한다(Novaco, Stokols, Campbell, & Stokols, 1979). 특히 많은 운전자들이 운전 중에도 분노를 빈번하게 경험한다(Parkinson, 2001). 일상의 분노반응이 주로 근접하는 친숙한 사람과의 사회맥락에서 발생하는 것과는 달리, 운전상황

에서의 분노는 서로 간에 낮설고, 운전자의 활동 범위가 차량 안으로 제한되고, 의사소통이 어려운 독특한 대인관계에서 발생한다(Parkinson, 2001).

운전 중 경험하는 분노에 관한 통계자료를 살펴보면, 분노 경험으로 인한 사고는 해마다 약 7%씩 증가하고(American Automobile Association, 1997; Lajunen & Parber, 2001에서 재인용), 영국도 운전자의 90%가 운전 중 분노를 경험한다(Lajunen et al., 2001에서 재인용). 이처럼 운전 중에 경험하는 분노를 “운전분노(Driving Anger)”라 하며, 운전분노의 극단에 있는 영역으로 위험하고 공격적인 운전행동 뿐만 아니라 폭력행동을 일으킬 수 있음을 지칭하는 용어로서 ‘Road Rage(노상 격노)’라는 신조어까지 생겼다(윤지혜, 현명호, 2004에서 재인용).

이러한 운전분노는 다른 운전자의 무례한 언행, 위험운전, 무례한 운전, 진행방해 등에 의해 촉발된다(Lajunen et al., 2001). 분노를 느낀 운전자는 다시 상대 운전자의 진행을 방해하거나, 뒤에 바짝 붙여 운전하거나 혹은 계속해서 쫓는 위험하고 공격적인 행동을 할 경향성이 증가된다(윤지혜 등, 2004; Deffenbacher, Oetting, & Lynch, 1994).

한편 운전분노에 영향을 주는 개인차 변인에 대한 연구들은 공통적으로 특성분노(trait anger)를 운전분노의 취약 요인으로 밝히고 있다(Deffenbacher et al., 1994). 특성분노란 다양한 상황에서 쉽게 화를 잘 내는 개인의 일반적인 경향성(Spielberger, 1972)으로 특성분노가 높은 운전자가 여러 가지 운전상황에서 강하게 분노반응을 보이는 것으로 나타났다(윤지혜 등, 2004; Deffenbacher et al., 1994; Lajunen et al., 2001).

한편 Deffenbacher 등(1994)은 일반적인 공격성

과 운전분노를 구분한다. 특수한 운전상황에서 나타나는 운전분노는 일반적인 분노와 관계가 있고, 이 분노는 타인에게 영향을 미치고, 정서적 각성을 유발하여, 주의, 지각 및 정보처리에 영향을 주어 사고가능성을 증가시킨다. 이러한 방식으로 격앙된 운전분노는 사고위험을 증가시킬 수 있는 적대적 행동이나 다른 위험행동들(예를 들면, 과속운전, 전조등 비추기, 적대적인 언어적 행동, 그리고 공격적인 신체 행동)을 유발할 가능성이 높다.

국내에서 신용균, 한덕용 및 류준범(2009)은 한국판 운전분노척도를 개발하고 이 척도를 사용하여 운전분노와 과속운전 행동의 관계를 알아내었다. 이들의 연구에서, 운전분노 척도의 6개 하위 요인 중 진행방해 행동으로 인한 분노, 다른 운전자의 적대적 운전으로 인한 분노, 다른 운전자의 불법운전으로 인한 분노, 및 다른 운전자의 서행운전으로 인한 분노의 4개 하위 척도들이 과속운전을 잘 예언하는 것으로 나타났다. 즉, 이 4개 요인들 각각으로 인해 분노를 더 경험하는 사람들이 과속운전을 더 하는 것으로 나타나, 운전분노와 공격적 운전 행동의 연관성이 확인되었다. 유사하게, 송혜수, 신용균 및 강수철(2005)은 차량 시뮬레이터를 이용하여 소통원활, 주행차로정체 및 선행차량의 서행으로 인한 진행방해의 세 가지 가상현실 교통상황을 제시하고 운전분노 수준에 따른 운전행동을 조사 비교하였다. 그 결과 운전분노수준이 높은 운전자가 낮은 운전자에 비해 정체상황에서 난폭운전과 위험운전을 더 하는 것으로 나타났다.

한편, 운전분노 및 공격운전과 관련하여 성격변인들도 다루어졌다. 예를 들면, A유형 성격(Perry & Baldwin, 2000), 적대성(Dorn & Matthews,

1995), 관대한 사회적 일탈(Underwood, Chapman, Wright, & Crundall, 1999), 기질적 공격성과 분노(Deffenbacher, Oetting, & Lynch, 1994) 및 남성 고정관념의 과장된 승인을 반영하는 'macho' 성격(Krahe & Fenske, 2002) 등이 이러한 연구 범주에 해당된다. 즉, 방금 제시된 성격특성들이 분노를 자주 경험케 하고 공격운전을 하게 하기 쉽다는 것이다.

운전행동과 관련하여 분노 정서가 많이 다루어졌지만, 최근 연구에서는 불안 정서도 다루어지고 있다. 김중희, 오주석, 이순철(2006)은 운전행동결정요인이 '위험감수성 부족', '준법정신결여', '상황적응성 부족'의 3개 요인으로 구성되며, '상황적응성 부족'의 하위요인으로 '운전불안', '상황불안', '대인불안'을 제시하였다. 이들은 특히 불안수준이 높은 운전자들이 가해사고를 많이 일으키는 것은 교통상황에 적응하지 못했기 때문이라고 지적한다(김중희 등, 2006). 그러나 한편으로 불안 정서는 자기 방어적 행동을 통해 안전을 추구하도록 하는 기능을 하기 때문에(이훈구, 이수정, 이은정, 박수애, 2003), 과도하지 않은 정도의 불안을 느끼는 경우에는 상대적으로 방어운전 행동을 하려는 경향이 있을 것으로 추측된다.

앞에서 제시한 연구들을 종합하여 본 연구에서는 사고가능한 운전상황에서 경험되는 정서들은 어떤 것인지, 그리고 그 정서들은 어떤 인지 및 운전행동과 관계가 있는지를 알아보고자 한다.

인지적 평가(귀인)와 정서 및 운전행동

앞에서 제시된 연구들은 주로 운전 관련 정서 요소와 행동 요소간의 상관을 규명하고자 한 것

이 많았다. 그러나 인지적 요소(위험한 운전상황을 경험하는 동안에 진행되는 개인의 생각, 귀인 및 평가)에 대한 연구는 극히 미흡한 실정이다.

정서와 인지(귀인)에 관련된 연구들을 보면 정서 경험의 선행요인으로서 귀인이나 혹은 인지적 평가가 중요하다는 것이 지적되었다(Britt, & Garrity, 2006; Lazarus, 1982, 1984; Weiner, 1980). 즉, 인지가 정서에 영향을 주며, 이 두 요인은 개별적으로 혹은 합동적으로 행동에 영향을 미칠 수 있다. 도로교통사고도 이러한 요인들의 복합적 작용 결과일 수 있다. 운전분노 정서도 그 정서경험에 앞서 특정 운전상황에 대한 인지적 평가나 귀인이 선행요인으로서 중요한 역할을 할 것으로 생각된다. 또한 귀인, 특히 상대 비난 귀인은 분노를 유발하기 쉬울 수 있다. 일반적으로 분노는 공격반응을 일으키는 경향이 있으므로(Kalat & Shiota, 2007), 운전상황에서도 어떤 귀인에 의해 유발된 분노는 공격운전행동을 하도록 할 수 있다. 그리고 이러한 공격운전은 사고로 연결될 수 있을 것이다.

잠재적으로 위험하고 사고가능한 운전상황에 대한 귀인은 추후 정서 반응 및 운전행동에 영향을 줄 수 있는데, '상대 운전자는 자신의 행동이 나를 화나게 하는 것을 안다'와 같은 의도성 혹은 적대적 귀인은 특히 분노와 공격행동을 유발할 수 있다(Buss & Perry, 1992). 유사하게, Henry(2001)도 적대적 귀인이 분노를 유발하고, 분노에 대한 빈약한 대처가 공격적 운전행동을 조장한다고 주장하였다. 특히 모호한 상황일 때 평가 편향이 더욱 심해지고, 특성분노가 높은 운전자가 상대적으로 분노경험을 많이 하며 상대방을 적대시한다(윤지혜 등, 2004).

Weiner, Perry 및 Magnusson(1988)은 진로를 방해하는 운전자행동에 대한 귀인을 다루었다. 이들의 연구에 의하면, 진로를 방해하는 상대 운전자의 행동을 내적요인과 통제가능한 요인에 귀인하는 사람들이 분노반응을 더 많이 나타내는 경향이 있었다(Weiner, Perry, & Magnusson, 1988).

한편 교통사고 경험자와 교통사고를 처리하는 경찰에 대한 귀인 연구가 국내에서 수행되었다(한덕웅, 이경성, 2002). 이 연구에서, 교통사고 경험자들은 위급상황에 대한 대처능력, 방어운전부족 및 상대 운전자의 부적절한 행동 등 상황요인에 주로 귀인을 한 반면에, 교통사고 처리 경찰들은 운전자의 안전수칙 무시, 중앙선 침범, 과속운전, 끼어들기 등 의도적인 위반행동으로, 운전자에 대한 내부귀인을 하는 것으로 나타났다(한덕웅 등, 2002).

이처럼 운전자들은 일상에서 운전상황에 대한 인지적 평가 혹은 귀인을 하며, 귀인은 정서 및 행동과 밀접한 관련성이 있음이 시사된다. 그러나 실제로 운전행동과 관련하여 운전자의 인지(귀인)를 다룬 연구는 미흡하기 때문에 본 연구에서는 이를 다루고자 한다. 특히 위험한 운전상황에서의 귀인은 구체적으로 어떤 양상으로 나타나는지, 그리고 운전행동은 어떤 식으로 달라지는지를 알아보고자 한다. 다시 말하자면, 위험한 운전상황에서 경험하는 인지, 정서, 운전행동의 하위요인들을 알아보고, 이들 하위요인별로 사고 경험 운전자와 무사고 운전자 간에는 어떤 차이가 있는지, 또한 이 하위요인들이 서로 어떤 관계성을 가지고 있는지를 파악하고자 한다.

교통사고를 방지하기 위한 여러 접근이 있지만, 운전자의 심리특성과 행동경향을 제대로 파악하

는 것은 운전자 및 사고 경험 운전자의 사고와 재발 방지를 위한 교육(재교육) 실시의 측면에서 중요한 시사점을 줄 수가 있다고 생각된다. 그러므로 본 연구에서는 사고 경험 운전자와 무사고 운전자의 정서, 인지 및 행동 특성의 차이를 알아보고, 이 변인들 간의 관계성도 살펴보고, 이에 따른 운전자 교육 프로그램 구성을 위한 시사점을 제공하고자 한다. 따라서 본 연구에서 다루고자 하는 문제는 다음과 같다.

연구문제 1. 운전자들이 모의운전상황에서 경험하는 정서, 인지 및 행동 반응의 하위요인들을 알아보고자 한다.

연구문제 2. 사고경험 유무에 따라 모의운전상황에서 운전자들이 경험할 수 있는 정서, 인지 및 행동 반응의 차이를 알아보고자 한다.

연구문제 3. 운전자들이 모의운전상황에서 경험하는 정서, 인지 및 행동 반응의 상관을 알아보고자 한다.

방 법

참여자

본 연구의 참여자는 만 1년 이상의 운전경력을 지닌 운전자 총 400명이었다. 이 중에서 360명의 응답 자료가 회수되었으며, 불성실한 응답 자료를 제외하고 343명(남자 262명, 여자 81명)의 자료가 최종 분석에 사용되었다. 최근 3년 동안의 사고경험이 조사되었고, 사고의 횟수는 경찰에 신고되지 않은 가벼운 접촉사고로부터 신고된 사건까지 모두 포함되었다. 사고 경험 운전자는 122명이었고,

무사고자는 221명이었다. 직업별로 보면, 공무원, 회사원, 자영업 및 운수업 등의 종사자가 184명(55%)이었고, 대학생과 대학원생이 159명(45%)이었다. 이들 참여자의 인적 특징은 표 1에 제시되었다.

표 1에서 보는 바와 같이, 사고 경험 운전자의 평균연령은 33.04, 무사고자의 평균연령은 28.86세였다. 운전경력도 사고자가 8.62년, 무사고자는 5.53년으로, 전체 운전경력의 평균은 6.63년이었다. 사고 경험 운전자의 평균 사고 횟수는 2.08회였다.

표 1. 참여자의 나이, 운전경력 및 사고횟수(평균)

구분(사례수)	나이평균	운전경력 평균(년)	사고횟수 평균
사고자 (122)	33.04	8.62	2.08
무사고자 (221)	28.86	5.53	0
전체 (343)	30.35	6.63	.74

사고 경험 운전자들의 사고횟수는 표 2에 제시되어 있다. 표 2에서 보는 바와 같이, 사고 경험 운전자 집단의 사고 횟수는 1회가 60명으로 가장

표 2. 사고 경험 운전자 집단의 사고횟수

사고횟수	N	사고총합
1	60	60
2	29	58
3	22	66
4	2	8
5	4	20
6	1	6
8	2	16
10	2	20
전체	122	254

많았다. 사고 횟수 2회인 운전자는 29명이었다. 사고의 내용은 부주의, 안전거리 미확보, 음주, 과속, 신호 위반, 조급한 운전습관, 난폭운전 및 기타 등이었다.

측정도구

모의운전상황에서 운전자가 경험하는 정서, 인지 및 행동 반응 질문지. 도로교통사고가 나기 쉬운 상황과 그런 상황에서 경험하는 정서, 인지 및 행동들에 관한 질문지를 구성하기 위해 예비조사를 하였다. 운전을 하는 대학생 20명을 대상으로 자신이 운전을 하면서 운전상황과 관련하여 사고가 날 뻔 했던 상황을 세 개씩 적도록, 그리고 그 상황에서 경험되었던 정서, 인지(생각 혹은 귀인) 및 행동들을 각각 다섯 가지 이상씩 적도록 하는 개방형 질문지를 실시하였다.

미국 대학생을 대상으로 한 Britt 등(2006)의 연구에서는, 조사대상들이 운전 중에 사고가 날 뻔 했던 운전상황을 조사하였다. 이 조사에서 운전 중 사고가 날 뻔 했던 상황은 ‘다른 차가 내 차 앞에 끼어들어 진행방해’, ‘다른 차가 내 차 뒤에 바짝 붙는 상황’, ‘앞지르기 방해’, ‘전조등 비추기’ 및 ‘앞 차의 급정거’ 등의 순으로 나타났다. 본 연구의 예비조사에서도 ‘다른 차가 내 차 앞에 갑자기 끼어드는 상황’이 가장 높은 빈도로 나타나, Britt 등(2006)의 결과와 본 연구의 예비조사 결과를 토대로, 이 상황을 본 조사에서의 모의운전상황으로 제시하였다. 구체적으로, ‘당신은 지금 왕복 4차선의 주행차선에서 규정속도로 운전하고 있다. 그런데 갑자기 어떤 차가 신호도 없이 당신의 차 앞으로 바짝 끼어드는 바람에 당신은 추돌

을 막기 위해 급하게 브레이크를 밟았다.’라는 모의 상황을 질문지로 제시하였다.

예비조사를 통해 이러한 상황에서 경험하는 정서, 인지 및 행동들을 적도록 하여 빈도가 높은 것들을 중심으로 본 조사에서 사용할 정서, 인지 및 행동 문항들을 구성하였다.

정서의 경우, 예비조사에서 주로 화남, 짜증남, 신경질 등의 분노 정서들과 불안, 두려움, 놀람, 긴장감 등의 불안 정서들이 많이 제시되어 이와 유사한 기존의 척도(강혜자, 1998; 김교현, 1994)에서 사용된 12개의 정서 용어를 본 조사 질문에 제시하였다. 김교현(1994)의 연구로부터 신경질이 난다, 화가 난다, 약이 오른다, 증오심을 느낀다, 분노를 느낀다 및 속상하다는 6개 분노관련 용어를 사용하였다. 그리고 강혜자(1998)의 연구로부터는 불안하다, 두렵다, 긴장이 된다, 두렵다, 안절부절 못하다, 초조하다는 6개의 불안관련 용어를 본 조사 질문에 제시하였다.

예비조사의 응답반응에 제시된 인지 및 운전자의 행동반응을 토대로, 빈도가 높은 응답들을 선정하였다. 인지 문항으로서, ‘상대운전자는 이기적인 사람이다’ ‘내가 안전거리를 유지하지 못했다’ 등을 포함한 18개 문항을 제시하였다. 운전자의 행동반응으로는 ‘상대 운전자가 알 수 있을 정도로 욕을 한다’ ‘내가 주의하여 방어운전을 한다’ 등을 포함한 10개 문항이 제시되었다.

본 질문지에서는 앞에서 기술한 모의운전 상황과 이 상황에서 응답자가 경험할 수 있는 정서, 인지 및 행동 반응의 정도를 각각 7점 척도(1점: 전혀 아니다; 7점: 매우 그렇다)에 평정하도록 하였다.

절 차

앞에서 기술한 모의운전상황과 그 상황에서 경험할 수 있는 정서, 인지, 행동반응 목록으로 구성된 질문지를 참여자에게 실시하였다. 질문지 응답에 소요된 시간은 15분 정도였다.

자료 분석

본 연구의 모든 자료는 SAS 8.23으로 분석하였다. 12개 정서, 18개 인지 및 10개 운전자 행동반응 문항들에 대한 응답자들의 평정치를 토대로 요인분석을 하였다. 요인분석에서 요인부하량이 .30 이하인 문항들을 제외하여 최종적으로는 정서 11개 문항, 인지 13개 문항, 행동 7개 문항을 토대로 해서 하위 요인들이 구분되었다. 요인분석 시 요인 추출 방법은 주축분해법을 사용하였다. 공통변량의 시초값은 다중상관 제곱치(SMC)를 사용하였고, 요인구조의 회전은 Varimax 방법을 사용하였다. 또한 이들 각 평정치를 토대로 사고 경험 운전자와 무사고운전자의 응답 차이를 알아보기 위해서 *t*검증을 하였다. 각 변인들 간의 상관관계를 알아보기 위해서 Pearson의 상관계수를 산출하였다.

결 과

모의 운전상황에서 경험되는 운전자의 정서, 인지 및 행동 반응의 요인분석 결과

모의 운전상황에서 경험할 수 있는 정서, 인지 및 행동 측정치에 대한 요인분석을 하였고, 이 결

과는 표 3에서 표 5까지 제시되어 있다.

표 3에서 보듯이 모의 운전상황에서 경험되는 정서의 요인분석 결과, 2개의 요인이 추출되었다. 1요인은 불안으로 명명하였고, 2요인은 분노로 명명하였다. 하위척도별 내적일치도 계수인 Cronbach's α 는 다음과 같다. 제 1요인인 불안의 Cronbach's $\alpha = .87$, 제 2요인인 분노의 Cronbach's $\alpha = .86$ 이었다.

모의 운전상황에서 경험할 수 있는 인지 측정치를 토대로 요인분석한 결과는 표 4에 제시되었다. 1요인은 주로 상대 운전자에게 책임을 돌리거나, 상대 운전자의 부정적 의도로 해석을 하거나, 혹은 상대운전자를 비난하는 내용들로서, '상대비난'으로 명명하였다. 2요인은 자기책임으로 귀인하거나 자기를 비난하는 내용들로서 '자기비난'으로 명명하였다.

표 3. 모의 운전상황에서 경험되는 정서의 요인분석표

문항 내용	제 1요인 (불안)	제 2요인 (분노)
나는 불안하다	.826	
나는 두렵다	.787	
나는 초조하다	.680	
나는 안절부절 못한다	.667	
나는 걱정이 된다	.659	
나는 긴장된다	.643	
나는 신경질이 난다		.807
나는 화가 난다		.740
나는 분노를 느낀다		.715
나는 약이 오른다		.696
나는 중요심을 느낀다		.674
고유치	4.519	1.602
설명변량	70.43	24.96

제 1요인의 문항 간 내적 일치도 계수인 Cronbach's $\alpha = .80$ 이었고, 제 2요인의 Cronbach's $\alpha = .74$ 였다. 모의 운전상황에서 경험할 수 있는

표 4. 모의 운전상황에서 경험되는 인지의 요인분석표

문항 내용	제 1 요인 (상대비난)	제 2 요인 (자기비난)
상대운전자는 이기적인 성격의 사람이다	.738	
상대운전자의 운전습관이 잘못되었다	.659	
상대운전자의 부주의에 의해서 일어난 일이다	.625	
상대운전자 때문에 나와 같은 선의의 피해자가 생긴다	.614	
상대운전자가 교통의 흐름을 방해한다	.611	
상대운전자는 자신의 운전실력을 과시하고 싶어한다	.539	
상대운전자가 나를 무시하고 있다	.385	
상대운전자는 자신의 행동이 나를 화나게 하는 것을 안다	.384	
내가 교통의 흐름을 이해하지 못했다		.678
나의 부주의로 일어난 상황이다		.635
내가 안전거리를 유지하지 못했다		.604
내가 방어운전을 하지 못해서 일어난 일이다		.572
도로 상황 상 어쩔 수 없이 일어난 일이다		.460
고유치	3.028	1.621
설명변량(%)	65.13	34.87

행동의 측정치를 토대로 요인 분석한 결과는 표 5에 제시되었다.

표 5에서 볼 수 있는 바와 같이, 자신이 운전을 하는데 다른 운전자가 앞으로 끼어드는 모의 운전상황에서의 운전자 행동반응으로서 두 개의 요인이 추출되었다.

제 1요인은 상대운전자가 알 수 있을 정도로 상대운전자를 노려본다, 상대운전자가 알 수 있을 정도로 욕을 한다, 상대운전자가 나에게 했던 것처럼 나도 맞대응 한다, 경적을 울리거나 전조등을 깜박여서 상대운전자의 잘못을 알린다는 것과 같은 공격적이면서 공격적인 운전자 행동 반응들이 포함되어서 ‘공격적 반응’으로 명명하였다. 제 2요인은 될 수 있는 한 이 상황을 피한다, 내가 주의하여 방어운전을 한다. 수신호(손짓)나 목례로 사과를 한다 등으로 방어적이며 회피적인 내용들이 포함되어 있어서 ‘방어적 반응’으로 명명하였다. 제 1요인의 문항간 내적 일치도 계수인 Cronbach’s $\alpha = .76$ 이었고, 제 2요인의 Cronbach’s $\alpha = .74$ 였다.

모의 운전상황에서 사고 경험 운전자 집단과 무사고 운전자 집단의 정서, 인지 및 행동 반응

표 6에는 자신이 운전을 하는데 다른 운전자가 앞으로 끼어드는 상황에서 경험할 수 있는 정서, 인지 및 행동 반응의 요인별 평균치가 제시되어 있다. 모의 운전상황에서 경험되는 정서, 인지 및 행동 반응에 대한 사고자 집단과 무사고자 집단의 차이를 알아보기 위해 t 검증을 한 결과, 상대비난과 방어적 반응에서만 차이가 유의하였고 다른 요인들에서는 차이가 유의하지 않았다. 구체적으로, 인지요인에서 사고유무에 따른 상대비난의 차이가 유의하였다, $t = 2.07, p < .05$. 즉 무사고자 ($M=4.65$)보다는 사고자($M=4.99$)의 상대비난이 유의하게 더 컸다. 또한 사고유무에 따른 방어적 반응의 차이도 유의하였다, $t=2.65, p < .01$. 즉 사고자($M=4.35$)가 무사고자($M=4.08$)보다 방어적 반응을 더 하는 것으로 나타났다.

표 5. 모의 운전상황에서 경험되는 운전자의 행동반응 요인분석표

문항 내용	제 1 요인 (공격적 반응)	제 2 요인 (방어적 반응)
상대운전자가 알 수 있을 정도로 상대운전자를 노려본다	.698	
상대운전자가 알 수 있을 정도로 욕을 한다	.693	
상대운전자가 나에게 했던 것처럼 나도 맞대응 한다	.618	
경적을 울리거나 전조등을 깜박여서 상대운전자의 잘못을 알린다	.509	
될 수 있는 한 이 상황을 피한다		.510
내가 주의하여 방어운전을 한다		.470
수신호(손짓)나 목례로 사과를 한다		.434
고유치	1.891	.520
설명변량(%)	78.43	21.56

모의 운전상황에서 경험되는 정서, 인지 및 행동 반응의 상호상관

모의 운전상황에서 경험되는 정서, 인지 및 행동 반응의 상호상관을 알아보기 위해서 Pearson 상관계수를 산출한 결과가 표 7에 제시되었다. 표 7에서, 분노는 불안($r=.45, p < .001$), 상대비난($r=.54, p < .001$), 공격적 반응($r=.47, p < .001$)과 유의한 정적상관을 보였다. 불안은 상대비난($r=.29, p < .001$), 자기비난($r=.22, p < .001$), 및 방어적 반응($r=.20, p < .001$)과 각각 정적상관이 유의하였다. 상대운전자에 대한 비난은 자기비난($r=-.21, p < .001$)과 유의한 부적 상관을 보이고 있으며, 불안 및 공격적 반응($r=.34, p < .001$)과

각각 유의한 정적상관을 보였다. 그러나 상대운전자에 대한 비난은 방어적 반응과는 상관이 유의하지 않았다. 자기비난은 불안 및 방어적 반응($r=.20, p < .001$)과 유의한 상관을 보였고, 상대비난과는 유의한 부적상관을 보였다. 공격적 반응은 방어적 반응($r=-.25, p < .001$)과 부적 상관이 유의하였고 분노 및 상대비난과는 각각 정적 상관이 유의하였다. 방어적 반응은 공격적 반응과 부적 상관이 유의하였고, 불안 및 자기비난과는 정적상관이 유의하였다.

논 의

본 연구에서는 사고 경험 운전자와 무사고 운

표 6. 모의 운전상황에서 경험되는 운전자의 정서, 인지 및 행동 반응의 평균(표준편차)

사고유무 (N)	정서요인		인지요인		행동요인	
	불안	분노	상대비난	자기비난	공격반응	방어반응
무사고자 (221)	3.93 (1.30)	4.75 (1.31)	4.65 (.98)	2.97 (1.03)	3.72 (1.28)	4.08 (1.13)
사고자 (122)	3.85 (1.36)	4.90 (1.31)	4.99 (.85)	2.95 (1.07)	3.66 (1.37)	4.35 (1.24)
전체 (343)	3.90 (1.32)	4.80 (1.31)	4.77* (.95)	2.96 (1.04)	3.70 (1.31)	4.17** (1.18)

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

표 7. 모의 운전상황에서 경험되는 정서, 인지 및 행동 반응의 상호상관

		분노	불안	상대비난	자기비난	공격 반응
정서	분노					
	불안	.45***				
인지	상대비난	.54***	.29***			
	자기비난	-.02	.22***	-.21***		
행동	공격반응	.47***	.09	.34***	.02	
	방어반응	.08	.20***	.08	.20***	-.25***

*** $p < .001$

전자의 정서, 인지 및 행동 반응의 차이를 알아보
고자 하였다. 이를 위해 운전 경력 1년 이상인 운
전자들을 대상으로 모의 운전상황과 그 상황에서
경험하는 인지, 정서 및 행동 반응 질문지를 실시
하였다. 343명의 응답자료 분석 결과를 요약하면
서 논의를 전개하기로 한다.

먼저, '상대운전자가 갑자기 내 차 앞에 끼어드
는' 모의운전상황에서 경험하는 정서, 인지 및 행동
문항들을 요인 분석한 결과, 정서에서는 분노와 불
안요인, 인지에서는 상대비난과 자기비난요인, 그
리고 행동 반응은 공격적 반응양식과 방어적 반응
양식의 요인들이 각각 추출되었다. 최근의 선행연
구들은 공격운전과 분노의 관계를 많이 다루었고,
불안은 상대적으로 덜 다루어졌다. 본 연구의 예비
조사에서는 불안정서 반응도 상당히 높은 빈도로
보고되어 본 연구에 이 정서를 포함시켰고, 운전상
황에서 경험하는 대표적인 정서로 분노뿐만 아니
라 불안요인도 고려해야 함이 시사되었다.

인지 문항들에 대한 요인분석 결과, 상대비난과
자기비난의 두 요인이 추출되었는데, 선행연구에
서는 분노 유발적 운전상황에 대한 인지(귀인양
상)에서 통제성, 안정성, 통제성, 비난 귀인 및 적
대적 귀인 등이 다루어졌다(Britt et al., 2006). 본
연구의 인지요인들에서도 비난 및 적대적 귀인이
포함되기는 하나, 본 연구의 참여자들의 경우 크
게 상대비난과 자기비난의 두 측면으로 단순하게
귀인을 하는 것으로 나타났다. 이는 사고에 대한
원인 제공 및 책임소재에 따른 결과를 중요시하
는 교통법규 및 교통행정과 관련이 있을 것으로
생각된다. 그러나 또 한편으로는 조사대상에게 제
시된 모의 운전상황이 '다른 차량이 내 차 앞에
끼어드는' 단 하나의 상황에 제한되어 귀인이 상

대비난과 자기비난으로 한정되게 나타났을 수 있
다. 이 점에 대해서는 추후 다른 모의 상황을 포
함시켜 상세히 다루어볼 필요가 있다.

한편 사고 경험 운전자와 무사고자의 정서, 인
지 및 행동의 차이를 검증한 결과, 정서에서는 두
집단 간 차이가 유의하지 않았다. 선행연구들에서
는 사고자들의 분노가 무사고자들보다 더 높은
결과를 보인 데 비해 본 연구에서는 그러한 차이
가 나타나지 않았다. 이는 선행연구들의 운전분노
가 사고자를 중심으로 연구된 데 비하여 본 연구
에서는 사고 경험 운전자들의 경우에도 사고횟수
가 평균 2.08회로 비교적 적은 데 기인한 것으로
보인다. 추후 사고횟수가 많은 운전자들을 조사대
상으로 한다면 이 양상은 다르게 나타날 수도 있
을 것이다.

인지 측면에서는 사고자들이 무사고자보다 상
대비난을 유의하게 더 많이 하는 것으로 나타났
다. 이것은 사고자들이 스스로를 피해자로 평정하
고, 상대운전자에 의해 피해를 받고 있는 것으로
지각한다는 선행연구(최상진 등, 2003)와 다소 유
사하다. 이처럼 사고자가 무사고자보다 상대비난
을 더 많이 하는 것에 반해, 자기비난에서는 유의
한 차이를 보이지 않았다.

운전행동에서는 무사고자와 사고자들 간에 방
어적 반응에서 차이가 유의하였다. 즉 상식적 기
대와는 달리, 사고자가 무사고자에 비해 방어적
행동 반응을 더 많이 나타내는 것으로 나타났다.
무사고자나 사고 경험자 모두 공격적 반응보다는
방어적 반응을 더 높게 보인 것은 방어 운전의
중요성을 양 집단 모두에서 인식하고 있음을 보
여준다. 그러나 방어적 반응에서 사고자가 무사고
자보다 약간 더 높게 나타난 것은 얼핏 이해되지

않을 수 있는데, 이는 사고 경험을 통해 방어적 행동 반응의 중요성을 더 인식하게 된 결과일 것으로 추정되며, 이러한 인식과 실제 행동 간의 연관성에는 특성분노나 운전분노 등과 같은 다른 변인과의 관련성이 작용할 것으로 생각된다. 이에 대해서는 추후 더 검토해볼 필요가 있다.

한편 공격적 반응에서는 사고유무에 따른 차이가 유의하지 않았고, 이는 선행연구들과 다소 불일치하는 결과이다. 이러한 결과는, 본 연구에서 사고다발자의 표집비율이 낮은 데 부분적으로 기인한다고 생각된다(조사대상 343명 중 사고횟수 5회 이상은 8명임).

운전 중 상대운전자가 갑자기 끼어드는 모의운전상황에서 경험하는 정서, 인지 및 행동의 하위요인들에 대한 상관관계를 분석한 결과, 불안은 상대비난 및 자기비난과 모두 유의한 정적상관을 보였다. 또한 불안은 방어적 반응과도 유의한 정적 상관을 보였다. 운전 중의 불안은 운전자의 심리적 통제력을 잃게 하거나 위험한 운전을 증가시킬 수 있다는 시사가 있으나(김남윤, 2005; 이순철, 2000; Deffenbacher, Richard, & Filetti, 2005; Kontogiannis, 2006), 이와 달리 운전자가 교통상황 위험도를 주관적으로 높게 인식할수록 주행속도가 감소했다는 연구도 있다(Taylor, 1964). 본 연구의 결과는 Taylor(1964)의 연구결과와 다소 연관성이 있다고 생각된다. 즉 불안과 방어적 반응의 상관관계가 유의하여, 서론에서 시사한 바와 같이 어느 정도의 불안경험은 안전운전에 도움이 될 가능성을 추론하게 한다. 그러나 불안 정서의 경험이 방어운전이나 혹은 안전운전 행동의 원인이 되는지에 대해서는 실험연구 등을 통해 검증해볼 필요가 있고, 인과관계가 설명된다면, 안전운

전에 도움이 되는 적절한 수준의 불안이 과연 어느 정도인지에 대해서는 추후 더 상세하게 탐색해 볼 필요가 있다.

한편 상대비난은 자기비난과 부적상관, 그리고 공격적 행동반응과는 유의한 정적상관을 보였다. 상대를 비난하는 사람들이 공격적 반응을 더 많이 하는 경향을 보이는 것으로 파악된다. 상대비난은 분노와도 상관이 유의하였기에, 상대비난(인지)-분노(정서)-공격적 반응(행동)이 서로 연결되어 있음이 시사된다. 그러나 이들의 시계열적 순서에 대해서는 추후 더 탐색해볼 필요가 있다.

자기비난과 방어적 행동반응의 상관도 유의하였다. 자기비난은 또한 불안과도 상관이 유의하였다. 상술한 상대비난-분노-공격반응처럼, 자기비난-불안-방어적 반응이 서로 연결되어 있다. 즉 자기책임으로 귀인하는 사람들이 불안을 경험하고 방어적 반응을 하는 경향이 있는 것으로 나타났다기 때문에 상대운전자가 잘못하여 분노가 유발되거나 사고가 나기 쉬운 상황에서도 다소의 자기귀인이 자신의 안전운전에 도움이 될 가능성을 시사한다. 이에 대해서도 추후에 인지-정서-행동의 시계열적 분석을 해 볼 필요가 있다.

교통관련 교육과 교통사고로 면허정지나 면허취소된 사람의 소양교육장에서 효과적인 교육프로그램을 마련하고 적용시키는 일은 교통사고예방 방지에 매우 중요하다. 상술한 본 연구의 몇 가지 결과들은, 운전자 교육에 어느 정도 시사를 제공할 수 있다고 생각된다.

본 연구의 의의를 제시하면 다음과 같다.

첫째, 사고 경험 운전자와 무사고 운전자들의 정서, 인지 및 행동 반응의 요인분석을 통해서 구체적인 하위 요인들을 설명하였다는데 의의가 있다.

둘째, 사고 경험 운전자와 무사고 운전자들의 정서, 인지 및 행동 반응 하위 요인들에 대해 상관분석을 통해 서로 어떤 관계성이 있는지 알아 보았다.

셋째, 선행연구들에서는 주로 사고 경험 운전자의 성격특성이나 혹은 사고 경험 운전자의 정서와 행동, 인지와 행동을 다루는 경향이 있지만, 본 연구는 사고 경험 운전자와 무사고 운전자를 함께 포함시켜 정서, 인지 및 행동 반응의 차이를 동시에 살펴보았다. 사고 경험 운전자와 무사고 운전자 간의 정서, 인지 및 행동 반응의 차이와 이 변인들의 하위 요인들 간 상관 분석을 통해 운전자 교육에 다소의 시사를 제공할 수 있다고 생각된다.

본 연구의 제한점과 추후 연구의 방향을 제시하고자 한다.

첫째, 본 연구는 무사고자에 비해 사고 경험 운전자의 비율이 상대적으로 낮았고, 사고다발자들이 다수 포함되지 않았다. 추후 연구에서는 사고다발자를 많이 포함시켜서 다루어 볼 필요가 있다.

둘째, 운전분노 등의 부적정서 표현에서 20대 전후의 젊은 운전자가 더 명확하다는 선행연구들에 비추어 추후에는 젊은 연령의 운전자들의 정서와 운전행동 등을 집중적으로 다루어 볼 필요가 있다.

셋째, 사고 가능한 도로교통 상황이 여러 가지가 있음에도 불구하고, 본 연구에서는 ‘다른 차가 내 차 앞으로 끼어드는’ 하나의 상황만을 제시하고 이에 대한 정서, 인지 및 행동을 다루었기에, 결과 해석이 다소 제한적이라 생각된다. 추후에는 다른 상황들도 포함시켜서 결과를 살펴 볼 필요가 있다.

넷째, 방법상 모의 상황을 제시하고 이에 대한 정서, 인지 및 행동 반응을 측정하였는데, 이에 따라서 정서경험 등이 제대로 유발되기에는 미흡했다고 본다. 추후에는 운전자 본인의 실제 사고경험을 회상시키고, 실제 사건에 대한 귀인이나 인지 등을 탐색하는 것이 유용할 것으로 생각된다.

다섯째, 추후 연구에서는 사고 경험 운전자를 분류할 때, 사고특성에 따라 피해자/가해자를 보다 더 명확히 구분하고, 사고의 수준을 경미한 접촉사고에서부터 심각한 사고에 이르기까지 다양하게 세분하여, 그러한 상황에서 경험하는 운전자의 정서, 인지 및 행동을 포괄적으로 파악하는 것이 필요하다. 안전교육 현장에는 사고내용이나 심도의 측면에서 매우 다양한 피교육자들이 있기 때문에 이들을 효과적으로 교육하는 데에는 그러한 포괄적 분석이 유용할 것이다.

참 고 문 헌

- 김남윤 (2004). 운전자의 성격적 특성이 안전운전에 미치는 영향에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 연구논문집, 2, 251-296.
- 김남윤 (2005). 운전자의 심리적 특성이 교통사고에 미치는 영향에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 연구논문집, 1, 535-576.
- 김중희, 오주석, 이순철 (2006). 운전행동결정요인이 위반행동 및 사고에 미치는 영향. 한국심리학회지: 산업 및 조직, 19(3), 346-369.
- 도로교통안전관리공단 (2005). 교통사고 사회적 비용의 추계와 평가. 도로교통안전관리공단.
- 도로교통안전관리공단 (2006). 2006년 교통 통계. 도로교통안전관리공단.
- 송혜수, 신용균, 강수철 (2005). 차량 시뮬레이터를 이용

- 한 운전행동 연구(운전분노 및 교통정체를 중심으로). *대한교통학회지*, 23(2), 61-74.
- 신용균, 한덕웅, 류준범 (2009). 운전분노척도에 의한 과속운전 행동의 예측. *한국심리학회지: 건강*, 14(1), 159-173.
- 윤지혜, 현명호, 김인석 (2004). 특성분노와 의도-모호성이 타인 비난과 운전분노에 미치는 영향. *한국심리학회지: 건강*, 9(3), 713-728.
- 이근희 (1984). 교통사고운전자의 성향조사 연구. *도로교통안전협회*, 52-71.
- 이순철 (2000). 교통행동의 심리학적 이해: 교통심리학. *한국심리학회지: 사회문제*, 6(1), 119-144.
- 이순철 (2004). 교통행동 연구의 경향성 분석을 위한 문헌고찰: 1990년 이후 한국 교통심리학의 연구 경향분석. *한국심리학회지: 사회문제*, 10(3), 1-18.
- 이훈구, 이수정, 이은정, 박수애 (2003). 정서심리학. 서울: 법문사.
- 최상진, 박정열, 김정인, 손영미 (2003). 한국사회의 교통문화. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(2), 특집호, 15-34.
- 한덕웅, 이경성 (2002). 도로교통사고를 유발한 원인의 설명: 운전자와 교통경찰의 관점 비교. *한국심리학회지: 사회문제*, 8(1), 41-59.
- American Automobile Association. (1997). *Road rage*(The Automobile Association Group Public Policy Road Safety Unit Report). Basingstoke, UK: American Automobile Association.
- Britt, T. W., & Garrity, M. J. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. *The British Journal of Social Psychology*, 45, 127-147.
- Buss, A. H., & Perry, M. (1992). The aggression questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63(3), 452-459.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.
- Deffenbacher, J. L., Richard, T. L., & Filletti, L. B. (2005). Anger Driver : A Test of State-Trait Theory. *Violence and Victims*, 20(4), 455-468.
- Dorn, L., & Matthews, G. (1995). Prediction of mood and risk appraisals from trait measures: Two studies of simulated driving. *European Journal of Personality*, 9, 25-42.
- Duke, R. L., Stephanie, L. C., Jenkins, L. T., Miller, T., L. & Rodgers, S. E. (2001). Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage. *The Social Science Journal*, 38(2), 323-331.
- Henry, A. D. (2001). *Hostile attribution biases, driving anger, and roadway aggression among university students : Application of a model of affective aggression*. PH.D., Carleton University(Canada), 2001; AAT NQ67010.
- Kalat, J. W., & Shiota, M. N. (2007). *Emotion*. Thomson.
- 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.
- Krahe, B., & Fenske, I. (2002). Predicting aggressive driving behaviour: The role of macho personality, age, and power of car. *Aggressive Behaviour*, 28, 21-29.
- Lajunen, T., & Parber, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 33(2), 243-255.
- Lazarus, R. S. (1982). Thought on the relations between emotion and cognition. *American*

- Psychologists*, 37, 1019-1024.
- Lazarus, R. S. (1984). On the primacy of cognition. *American Psychologists*, 39, 194-129.
- Novaco, R. W., Stokols, K., Campbell, J., & Stokols, J. (1979). Transportation, stress, and Community Psychology. *American Journal of Community Psychology*, 7(4), 361-380.
- Parkinson, B. (2001). Anger on and off the road. *British Journal of Psychology*, 92(3), 507-526.
- Perry, A. R., & Baldwin, D. A. (2000). Further evidence of associations of Type A personality scores and driving-related attitudes and behaviors. *Perceptual and Motor Skill*, 91, 147-154.
- Spielberger, C. D. (1972). Anxiety as an emotional state. In C. D. Spielberger(ED). *Anxiety: Current trends in theory and research*, 1, 24-49.
- Taylor, D. H. (1964). Driver's galvanic skin response and the risk of accident. *Ergonomic*, 7, 439-451.
- Underwood, G., Chapman, P., Wright, S., & Crundall, D. (1999). Anger while driving. *Transportation Research Part F*, 2, 55-68.
- Weiner, B. (1980). *Human motivation*, N. Y.: Holt, Rinehart & Winston.
- Weiner, B., Perry, R. P., & Magnusson, J. (1988). An attributional analysis of reactions to stigmas. *Journal of Personality and Social Psychology*, 55(5), 738-748.

원고접수일: 2009년 5월 18일

수정논문접수일: 2009년 6월 15일

게재결정일: 2009년 6월 16일

Emotion, Cognition and Behavior Responses of the Drivers in Dangerous Driving Scenario

Nam-Sook Park

Hye-Ja Kang

Department of Psychology, Chonbuk National University

The purposes of this study are to investigate the differences and relationships of emotion, cognition, and behavior responses between the car accident experienced drivers and the accident-free drivers when facing car accident scenario. The respondents with driving experience above a year were asked to rate the experienced emotion, cognition, and behavior in driving scenario. Responses of 343 participants had been analyzed factor analysis, t-test, and correlation analysis. In factor analysis, 2 factors were showed in the emotion, cognition, and behavior responses, respectively: anxiety and anger in emotion, other-blame and self-blame in cognition, and aggressive responses and defensive responses in behavior. In t-test, the car accident experienced drivers have more other-blame than accident-free group. There is no significant differences in self-blame. In behavior responses, the accident experienced group reported more of defensive responses than the accident-free drivers. In correlation analysis, anger was correlated with other-blame and aggressive responses, respectively. Anxiety also showed positive correlation with other-blame, self-blame, and defensive responses, respectively. Other-blame was correlated with aggressive responses and self-blame was correlated with defensive responses. It is suggested that the appropriate level of anxiety may be effective in safe driving.

Keywords: the car accident experienced drivers, accident-free drivers, emotion, cognition, behavior responses