

도로교통사고를 유발한 원인의 설명: 운전자와 교통경찰의 관점 비교

한 덕 응 이 경 성[†]

성균관대학교 심리학과

승용차를 운전하는 사람들과 교통사고를 처리하는 전문 경찰을 대상으로 교통사고의 발생에 영향을 미친 중요한 운전자 행동들과 환경요인들을 알아내고자 조사를 실시했다. 자가용 승용차 운전자들 가운데 운전 도중 교통사고를 경험한 사람들의 경우에는 가장 최근에 경험한 교통사고를 구체적으로 하나 선택해서 그 사고에 관해서 응답하도록 했다. 교통사고 경험이 없는 운전자의 경우에는 가까운 친척, 친지, 혹은 친구가 운전자로서 경험한 교통사고를 구체적으로 하나 생각해서 귀인하도록 했다. 조사 결과, 교통사고의 주요 원인은 대부분 운전자와 관련된 요인들로 설명되었다. 전체 조사 대상이 공통적으로 교통사고를 유발하는데 가장 많이 기여했다고 지적한 원인은 운전한 당사자의 주의/경계 소홀이었으며, 그 다음이 운전이 필요한 능력, 기술, 및 경험의 부족이었다. 교통사고 경험자들과 교통사고 처리 경찰의 귀인 차이를 살펴보면, 교통사고 경험자들은 위급상황에 대처하는 능력 부족, 방어운전 기술 부족 등 상대 운전자의 운전 행동에 적절히 대처하지 못한 행동과 관련된 요인을 교통사고의 중요한 유발요인으로 지적했다. 반면에 교통사고 처리 경찰들은 안전수칙의 무시, 중앙선 침범, 과속운전, 끼어들기 운행 등 의도적 위반행동을 많이 지적했다. 본 연구의 중요한 의의와 시사점이 논의되었다.

주제어 : 교통사고, 귀인, 운전자, 교통경찰 실증연구

[†] 교신저자 : 이경성, 서울시 종로구 명륜동 3가, 성균관대학교 심리학과, (110-745),
e-mail) seonga@dragon.skku.ac.kr

이 연구에서는 도로교통사고의 발생 원인으로 지각되는 운전자 개인의 심리 및 행동 요인들과 아울러 교통환경의 인적 및 물적 환경요인들을 알아보고자 한다. 또한 운전자가 사고의 원인으로 지각한 내용과 교통사고를 처리한 교통경찰이나 운전자의 친지들이 사고의 원인으로 지각한 내용이 어떤 차이를 보이는지 알아내고자 한다. 이 주제를 다루기 위하여 연구자는 기존에 국내에서 보고된 교통사고의 원인 조사와는 다른 접근법을 택한다. 교통사고 발생의 원인에 관한 기존 연구에서는 주로 교통사고로서 형사 입건되거나 사고 당사자들에 의해서 신고된 사고의 보고서를 교통사고를 처리하는 전문 경찰의 관점에서 분류하거나(예, 이순철, 이원영, 신용준, 정혜옥, 1992), 운전자들이 일반적으로 생각하는 원인을 알아내는데(예, Gallup 보고서, 1995) 중점을 두어 왔다. 교통사고의 처리를 담당하는 경찰이 사고 원인을 조사한 결과는 사고 당사자들이 아닌 제 3자의 관점에서 다루어졌다는 점에 주목할 필요가 있다. 그러나 현실에서 자주 발견되는 바와 같이 사고를 유발한 주책임 운전자나 피해자가 당사자로서 보는 사고의 원인이 반드시 제 3자인 교통 전문 경찰의 판단과 일치한다고 보기 어렵다. 왜냐하면 운전자는 행위자의 관점에서 교통사고의 원인을 설명하지만 교통사고를 담당하는 전문 경찰은 관찰자의 관점에서 설명하기 때문이다. 만약 운전자가 설명하는 사고의 원인들이, 비록 사고에 연관된 당사자들의 설명에 의해서 크게 영향을 받지만 객관적 상황을 참조하여 객관적으로 판단하는 교통경찰이나 혹은 친지의 설명과 각기 다르다면 다음 이유에서 학문적으로나 응용에서 유용한 자료로 사용할 수 있다. 먼저 행위자인 운전자와 관찰자인 교통경찰이 교통사고라는 부정적 결과를 초래한 행위에 대한 설명이 어떻게 다른지 알아냄으로써 교통사고에 대한

행위자와 관찰자의 귀인이 어떻게 다른지 알아낼 수 있다. 또한 관찰자 가운데 운전자와 친밀한 관계를 유지하는 친밀한 사람들의 귀인이 직접 교통사고를 경험한 운전자의 설명과 어떻게 다른지 알아내면 행위자와 친밀한 관계를 유지하는 사람들이 행위자와 유사한 귀인을 하는지의 여부도 알 수 있다.

또한 운전자, 친지 및 교통경찰이 교통사고의 원인을 설명할 때 차이를 보이는 점들을 알아내게 되면 교통행동에 관한 교육에서 유용하게 활용할 수 있다. 구체적으로 말하자면 교통경찰이 객관적 관찰자의 입장에서 설명한 바와 달리 운전자가 귀인에서 차이를 보이는 내용을 찾아내서 운전자들이 객관적으로 교통사고의 원인을 귀인하도록 운전자 교육을 통해서 교정함으로써 운전행동을 변화시킬 수 있다. 교통심리학의 관점에서 본다면 사고를 담당하는 전문 경찰이 판단한 교통사고의 원인들은 사고를 당한 당사자가 사고의 예방 대책을 수립할 때 중요한 시사점을 제공하지만 운전한 당사자의 관점 역시 중요하다. 특히 사고 당사자가 지각하는 사고의 원인들은 교통사고의 실제 원인과 비교해서 운전자들이 교통사고를 이해하는 관점을 교육하고, 교정하여, 재훈련 시키는데 유용하게 사용될 수 있다.

지금까지 서구에서 이루어진 귀인연구들을 종합해 보면 타인의 행동에 대해서는 내적으로 귀인하는 기본귀인 오류가 나타나며, 행위자들은 부정적 결과를 초래한 행동의 귀인에서는 대체로 자기방어적 귀인편향이 나타난다(Jones & Nisbett, 1972). 이 가정에 따르면 자신이 직접 경험한 교통사고의 원인을 기술하도록 할 경우 자신과 관련된 운전 행동들보다는 상대 운전자나 인적·물적 환경요인들을 더 중요한 원인으로 들 수 있다. 반면에 교통사고의 처리를 담당할 경찰관들은 교통사고의 유발에 직접적으로 기여하는 요인으로 인

적, 물적 환경요인보다 운전한 당사자들을 들 수 있다. 교통사고의 유발요인에 대한 연구는 아니지만 이러한 행위자-관찰자 귀인 편향은 운전자들의 운전행동에 관한 연구들에서 자주 볼 수 있다. 예를 들어, Baxter, Macrae, Manstead, Stradling, 및 Parker(1990)는 고속도로에서의 명백한 위반 행동에 대한 원인에서 행위자-관찰자 귀인 편향을 알아보는 연구를 실시한 바 있다. 이 연구의 결과를 보면, 사람들은 자신의 행동에 대해서는 상황요인에 귀인하는 반면 자신과 동일한 연령대의 동성에 의해서 위반행동이 이루어졌다고 가정했을 때에는 그 사람의 내부요인에 귀인하였다.

한편 동양문화권에서 수행된 귀인의 연구결과들을 보면 서구와 달리 일반적으로 성향귀인하는 경향은 낮고 상황귀인하는 추세가 높다(Markus & Kitayama, 1991). 문화에 따라서 귀인의 내용이나 원리가 달라질 수 있다는 관점에서 보면 한국사회에서 자신이나 혹은 타인이 교통사고라는 부정적 결과를 초래한 행동에 대해서 어떤 귀인현상을 보이는지 알아내는 일이 중요하다. 한국사회에서 행위자인 운전자와 관찰자인 교통경찰이나 주위의 친지들이 교통사고의 원인을 어떻게 설명하는지 알아내게 되면 이 방면의 연구에도 중요한 시사점을 제공할 수 있다. 본 연구에서는 운전자와 전문 교통경찰이 사고의 원인을 설명할 때 비록 정도의 차이는 있지만 이와 같은 귀인편향과 오류가 나타나는지 알아보려고 하였다.

이 조사에서는 이 관점에서 교통사고의 경험자와 교통사고의 처리를 담당하는 경찰 간에 교통사고의 발생 원인에 대한 지각이 어떻게 다른지 알아보려고 한다. 이와 더불어 교통사고의 경험 여부에 따라서 교통사고의 원인에 대한 지각이 어떻게 다른지도 살펴볼 것이다. 세부적으로 말하자면 자신이 직접 경험한 교통사고와 주변의 가까운 사람들이 당면했던 교통사고를 구별해서 발생

원인에 대한 귀인을 알아냄으로써, 교통사고의 경험 여부에 따라서 교통사고의 원인 지각이 어떻게 다른지 살펴보고자 한다. 이 연구를 통해서 일반 승용차 운전자들과 교통사고 처리 전문 인력이 공통적으로 혹은 차별적으로 지각하는 교통사고의 중요 원인을 이해함으로써 교통사고를 줄이기 위한 국민 계도, 운전 교육 및 재교육, 그리고 합리적 교통정책을 수립하는데 사용할 수 있는 기초 자료를 제공하고자 한다.

연구방법

조사의 참여자

조사는 서울, 대구, 경기, 강원, 충남, 전북, 경남 지역에 거주하는 자가용 승용차 운전자들과 교통사고의 처리를 담당하는 경찰들을 대상으로 실시했다. 자가용 승용차 운전자들의 자료는 서울, 대구, 경기, 강원, 충남, 전북, 경남 지역 대학생이 그 부모나 형제/자매, 친척, 이웃, 및 친구들에게 질문지를 실시하도록 해서 얻었다. 교통사고 처리 담당 경찰의 자료는 교통사고 처리를 전담하는 담당 경찰을 대상으로 질문지를 배부해서 작성하도록 한 후 회수했다. 조사는 1996년 1월 중에 실시되었다. 이 조사에서 얻은 조사 참여자들의 지역 및 연령별 분포는 표 1에 제시되어 있다.

조사 질문지의 제작

교통사고의 원인을 조사한 국내외 최근 연구들을 참조하고 성균관대학교 심리학과 사회심리연구실의 대학원생 10명에게 교통사고의 발생에 중요한 영향을 미친다고 생각하는 문항들을 직접 목격하거나 들은대로 적도록 하여 얻었다. 수십 차례의 집단토의를 토대로 대표적 사고 원인들을

표 1. 조사 참여자들의 지역 및 연령 분포

거주지	자가용 승용차 운전자			연령	교통사고 처리경찰		
	빈도(%)	빈도(%)	빈도(%)		빈도(%)	빈도(%)	빈도(%)
서울	119(30.8)	28(26.2)	147(29.8)	10대	9(2.3)		9(1.8)
강원	34(8.8)	3(2.8)	37(7.5)	20대	189(49.0)	50(46.7)	239(48.5)
대구	19(4.9)	12(11.2)	31(6.3)	30대	50(13.0)	42(39.3)	92(18.7)
인천/경기	59(15.3)	18(16.8)	77(15.6)	40대	79(20.5)	6(5.6)	85(17.2)
대전/충북/충남	46(11.9)	11(10.3)	57(11.6)	50대 이상	49(12.7)	6(5.6)	55(11.2)
광주/전북/전남	38(9.8)	10(9.3)	48(9.7)	무응답	10(2.6)	3(2.8)	13(2.6)
부산/경북/경남	55(14.2)	11(10.3)	66(13.4)				
무응답	16(4.1)	14(13.1)	30(6.1)				
전 체	386(100.0)	107(100.0)	493(100.0)	전 체	386(100.0)	107(100.0)	493(100.0)

선정했다. 최종적으로 모두 190개의 원인들을 사용했다. 본 연구에서는 이 문항들을 귀인 연구에서 흔히 사용하는 구분법에 따라서 운전자 개인이 지니는 능력, 기술, 의도, 주의, 태도, 행동 등 성향 요인들을 운전자요인으로, 운전자 이외에 교통환경의 인적 및 물적 환경요인들을 상황요인으로 정의하고, 이 정의에 따라서 귀인 내용을 분류하였다. 귀인 내용을 본 연구에서 사용한 범주로 분류하는 과정에서는 본 연구자들 이외에 대학원생 10여명이 참여하여 운전자요인과 상황요인으로 보기에 적절하다고 판단된 내용들을 가려내어서 일치도가 100%인 내용만으로 최종 분류하였다.

반응 방법

자가용 승용차를 운전하는 사람들 가운데 교통사고를 경험한 운전자들은 가장 최근 경험한 교통사고 하나를 구체적으로 선택해서 그 사고에 관해서 응답하도록 했다. 교통사고의 경험이 없는 운전자의 경우에는 가까운 친척, 친지, 혹은 친구가 경험한 최근 교통사고를 하나 생각해서

응답하도록 했다. 교통사고를 처리하는 담당 경찰들은 가장 최근에 처리한 교통사고에 대해서 응답하도록 했다.

구체적으로 질문지에 제시된 여러 교통사고의 원인들을 나열한 목록을 읽고 교통사고의 주요 원인들을 모두 선택하도록 했다. 교통사고의 원인들은 운전하는 사람과 관련된 내용들과 환경에 관련된 내용들로 구성되었다. 교통사고가 운전자와 관련된 원인 때문에 발생한 경우 그 원인이 운전자 자신이나 친척, 친구(교통사고 처리 경찰의 경우 운전자 갑)에게 해당되는 내용이면 '자신/친척/친구(운전자 갑)'란에, 상대방 운전자(운전자 을)에게 해당되는 내용이면 '상대방 운전자(운전자 을)'란에, 그리고 운전자 자신(운전자 갑)과 상대방 운전자(운전자 을) 양쪽 모두에게 해당되는 내용이면 '자신/친척/친구(운전자 갑)'란과 '상대방 운전자(운전자 을)'란에 모두 표시하도록 했다.

자료의 분석

각 교통사고를 유발한 원인별로 빈도와 백분율(%)을 산출하고 χ^2 를 이용하여 각 집단 간 차이

를 검증했다. 집단 간 차이 검증에서는 자신의 교통사고와 교통사고 처리 경찰, 자신의 교통사고와 주변친지의 교통사고를 각각 비교했다. 자신이 교통사고를 경험한 집단은 자가용 승용차 운전자 가운데 최근 1년 내 교통사고를 경험한 운전자들이 자신이 경험한 교통사고에 대해서 응답한 105명을 말한다. 주변친지의 교통사고를 경험한 집단은 자가용 승용차 운전자 가운데 최근 1년 내에 교통사고를 경험하지 않은 운전자들로서 주변친지가 경험한 교통사고에 대해서 응답한 127명이다. 교통사고 처리 경찰 집단은 교통사고 처리를 담당하는 전문 인력들이 가장 최근에 처리한 교통사고에 대해서 응답한 107명을 말한다. 자신이 경험한 사고인지 주변친지가 경험한 사고인지를 표시하지 않은 155명의 자료는 집단 간 비교에서는 제외하였다.

결 과

교통사고의 중요한 귀인 요인

전체 응답자들이 교통사고의 주요 원인으로 기술한 자료를 내용분석 방법으로 정리하여 빈도의 분석 결과를 표 2에 제시하였다. 먼저 총 190개 교통사고 원인들 가운데 단일 문항으로서 가장 많이 지적된 20위 이내의 중요한 원인들을 살펴보고, 운전자요인과 환경요인별로 나누어서 각각 살펴보기로 한다.

교통사고의 원인으로 중요한 20위까지 귀인 요인들

표 2를 보면 운전자와 교통사고 처리경찰들이 지적한 교통사고의 20위까지 원인들 가운데 18위까지는 모두 운전자와 관련된 원인이었다. 가장

많이 지적된 내용은 ① 운전부주의로써 전체 493명의 응답자 가운데 385명(78.1%)이 주된 교통사고의 원인으로 지적하였다. 그 다음으로는 ② 운전실력의 부족(234명, 47.5%)을 지적하였으며, 차례대로 ③ 안전거리 미확보(214명, 43.4%), ④ 전방 혹은 후방 주시의 소홀(212명, 43.0%), ⑤ 조급한 운전(200명, 40.6%), ⑥ 과속운전(197명, 40.0%), ⑦ 방어운전 기술의 부족(195명, 39.6%), ⑧ 안전수칙의 무시(194명, 39.4%), ⑨ 위급상황에서 대처능력 부족(194명, 39.4%), 그리고 ⑩ 사고를 내지 않는다는 확신으로 운전(183명, 37.1%) 순이었다. 한편 운전자들이 교통사고의 원인으로 가장 많이 지적한 환경요인들 가운데 가장 높은 반응을 보인 선택지는 “날씨가 좋지 않았다”로서 전체 응답자 493명 가운데 143명(29.0%)이 지적하여서 응답 반응의 빈도로 볼 때 19위였다. 그 다음으로 가장 많이 지적된 환경요인은 “사고가 잘 나는 곳이었다”로서 전체 응답자 가운데 137명(27.8%)이 지적하였다.

주변친지의 교통사고를 설명하는 20위까지 귀인 요인들

최근 1년 동안 자신이 교통사고를 경험하지 않은 운전자로서 주변친지의 교통사고의 원인을 기술한 운전자는 모두 127명이었다. 이들이 주변친지가 경험한 교통사고의 원인으로 가장 많이 지적한 20위까지 원인들은 모두 운전자와 관련되는 요인이었다. 환경요인은 20대 원인에 포함되지 않았다. 가장 많이 지적된 내용은 ① 운전부주의(99명, 78.0%)와 ② 운전실력의 부족(72명, 56.7%)이었다. 그 다음은 ③ 안전거리 미확보(64명, 50.4%)였고 순서대로 ④ 위급상황에 대처하는 능력의 부족(57명, 44.9%), ⑤ 과속운전(56명, 44.1%), ⑥ 조급한 운전(56명, 44.1%), ⑦ 방어운전 기술의 부족(54명, 42.5%), ⑧ 전방 혹은 후방 주시의 소홀

표 2. 교통사고의 원인으로 지적한 20 위까지 운전자 및 환경요인들

귀인 주체	전 체		주변친지		자 신		처리경찰	
	순위	빈도(%)	순위	빈도(%)	순위	빈도(%)	순위	빈도(%)
교통사고의 원인								
운전부주의	1	385(78.1)	1	99(78.0)	1	87(82.9)	1	80(74.8)
운전실력의 부족	2	234(47.5)	2	72(56.7)	2	57(54.3)	12	30(28.0)
안전거리 미확보	3	214(43.4)	3	64(50.4)	4	45(42.9)	12	30(28.0)
전방 혹은 후방 주시를 게을리 해서	4	212(43.0)	7	54(42.5)	3	50(47.6)	2	46(43.0)
조급하게 운전했다	5	200(40.6)	5	56(44.1)	4	45(42.9)	6	36(33.6)
과속운전	6	197(40.0)	5	56(44.1)	9	40(38.1)	4	45(42.1)
방어운전 기술이 부족했다	7	195(39.6)	7	54(42.5)	11	39(37.1)	5	41(38.3)
위급상황에 대처하는 능력이 부족했다	8	194(39.4)	4	57(44.9)	8	42(40.0)	9	33(30.8)
안전수칙 무시	8	194(39.4)	9	53(41.7)	24	30(28.6)	2	46(43.0)
사고내지 않는다고 확신하고 운전했다	10	183(37.1)	10	52(40.9)	6	43(41.0)	18	27(25.2)
상대가 예측 밖의 행동을 해서	11	171(34.7)	11	51(40.2)	24	30(28.6)	32	23(21.5)
다른 차량을 보지 못해서	12	162(32.9)	17	41(32.3)	6	43(41.0)	18	27(25.2)
조급한 성격 때문에	13	161(32.7)	12	50(39.4)	13	37(35.2)	14	29(27.1)
갑작스럽게 차선을 변경했다	14	159(32.3)	15	44(34.6)	20	32(30.5)	15	28(26.2)
통행 중인 차나 보행자가 없어서 과속했다	15	156(31.6)	14	45(35.4)	17	33(31.4)	10	32(29.9)
운전 습관 불량	16	153(31.0)	15	44(34.6)	32	26(24.8)	10	32(29.9)
운전 경험이 적었다	17	148(30.0)	13	46(36.2)	14	36(34.3)	44	19(17.8)
갑작스럽게 멈추지 못했다	18	145(29.4)	24	38(29.9)	12	38(36.2)	50	18(16.8)
날씨가 좋지 않았다	19	143(29.0)	24	38(29.9)	22	31(29.5)	24	25(23.4)
사고가 잘 나는 곳이었다	20	137(27.8)	31	36(28.3)	15	34(32.4)	44	19(17.8)
속도감을 느끼지 못해서 과속했다	40	113(22.9)	17	41(32.3)	36	24(22.9)	51	17(15.9)
남보다 운전을 잘 한다고 믿었다	22	131(26.6)	19	40(31.5)	30	27(25.7)	35	21(19.6)
함께 탄 사람과 이야기하고 있었다	32	118(23.9)	19	40(31.5)	36	24(22.9)	72	13(12.1)
난폭운전	35	116(23.5)	19	40(31.5)	62	18(17.1)	35	21(19.6)
갑작스럽게 멈췄다(급정차)	24	128(26.0)	24	38(29.9)	9	40(38.1)	60	15(14.0)
초행길이어서 도로 사정에 익숙치 않았다	21	133(27.0)	27	37(29.1)	15	34(32.4)	29	24(22.4)
운전하면서 다른 생각에 몰두해서	33	117(23.7)	37	34(26.8)	17	33(31.4)	87	12(11.2)
나의 운전실력을 지나치게 믿어서	45	106(21.5)	71	27(21.3)	17	33(31.4)	102	10(9.3)
야간에 주행 도로의 조명이 어두웠다	25	127(25.8)	58	30(23.6)	45	21(20.0)	6	36(33.6)
중앙선을 침범해서	37	114(23.1)	64	28(22.0)	85	15(14.3)	6	36(33.6)
끼어들기 운행	28	126(25.6)	27	37(29.1)	45	21(20.0)	15	28(26.2)
운전 지식 부족	30	120(24.3)	64	28(22.0)	42	23(21.9)	15	28(26.2)
급하게 급은 길이었다	52	101(20.5)	74	26(20.5)	62	18(17.1)	18	27(25.2)
가로등이 없거나 부족했다	71	86(17.4)	82	24(18.9)	125	9(8.6)	18	27(25.2)
양보심이 부족해서	23	129(26.2)	23	39(30.7)	24	30(28.6)	18	27(25.2)

(54명, 42.5%), ⑨ 안전수칙의 무시(53명, 41.7%), 그리고 ⑩ 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전(52명, 40.9%) 순이었다.

자신의 교통사고를 설명하는 20위까지 귀인 요인들

자가용 승용차를 운전하는 당사자 가운데 자신이 경험한 교통사고의 원인을 지적한 사람은 105명으로서 이들이 지적한 교통사고의 20위까지 원인 또한 한 개의 요인을 제외하고는 모두 운전자와 관련된 원인들이었다. 이 결과로 볼 때 본 연구에서 운전자들에게 적용한 가정 즉, 자신의 행동에 대해서 외적 귀인하는 자기방어적 귀인편향이 나타난다는 가정은 지지되지 않았다. 이와 달리 직접 교통사고를 경험한 운전자도 교통사고에 대해서 자신에게 귀인하는 기본귀인오류를 보였다. 또한 주변친지의 사고와 마찬가지로 자신이 승용차를 운전하다가 경험한 교통사고의 중요한 원인들로는 운전부주의(1위, 82.9%)와 운전실력의 부족(2위, 54.3%)이 가장 많이 지적되었다. 그 다음으로는 차례대로 ③ 전방 혹은 후방 주시의 소홀(3위, 47.6%), ④ 안전거리 미확보(4위, 42.9%), ⑤ 조급한 운전(공동 4위, 42.9%), ⑥ 다른 차량을 보지 못해서(6위, 41.0%), ⑦ 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전(공동 6위, 41.0%), ⑧ 위급상황에 대처하는 능력의 부족(8위, 40.0%), ⑨ 급정차(9위, 38.1%), ⑩ 과속운전(공동 9위, 38.1%) 순이었다. 자신이 경험한 교통사고의 원인으로 가장 많이 지적된 환경요인은 “사고가 잘 나는 곳이었다”로서 전체 응답자 493명 가운데 34명(32.4%)이 지적하여서 응답 반응의 빈도로 볼 때 16위였다. 이외의 환경요인은 20위까지의 원인에 포함되지 않았다.

설명하는 20위까지 귀인 요인들

교통사고의 원인을 조사하는데 참여한 교통사고 처리담당 경찰은 모두 107명이었다. 이들이 교통사고의 주요 원인으로 가장 많이 지적한 내용은 운전자들이 교통사고 원인으로 지적한 바와 동일하게 ① 운전부주의(80명, 74.8%)였다. 그 다음으로 지적한 내용은 ② 전방 혹은 후방 주시의 소홀(46명, 43.0%)이었으며, 차례대로 ③ 안전수칙의 무시(46명, 43.0%), ④ 과속운전(45명, 42.1%), ⑤ 방어운전 기술의 부족(41명, 38.3%), ⑥ 조급운전(36명, 33.6%), ⑥ 중앙선 침범(36명, 33.6%)의 순이었다. 한편 환경요인들 가운데 야간에 주행 도로의 조명이 어두운 점도 36명(33.6%)이 지적하여서, 조급 운전이나 중앙선 침범과 동일한 빈도로 지적되었다. 9위로는 ⑨ 위급상황에 대처하는 능력의 부족(33명, 30.8%)이 지적되었다. 10위는 ⑩ 통행 중인 차나 보행자가 없어서 과속한 점(32명, 29.9%)과 운전습관의 불량(32명, 29.9%)이 지적되었다. 환경요인들 가운데 급하게 굽은 길이었다(27명, 25.2%)와 가로등이 없거나 부족했다(27명, 25.2%)도 18위로서 20위 내에 포함되었다. 이 결과로 볼 때 본 연구에서 적용한 가정, 즉 교통사고를 운전한 당사자에게 귀인하는 기본귀인오류가 나타난다는 가정은 지지되었다.

요약

교통사고의 20위까지 원인을 살펴본 결과를 전체적으로 보면 대부분 교통사고의 주요 원인은 운전자와 관련된 요인들임을 알 수 있다. 즉 교통사고의 운전자나 교통사고를 처리하는 경찰 모두 운전한 당사자에게 교통사고의 유발요인을 두는 기본귀인오류를 보였다. 운전자와 교통사고 처리경찰들이 가장 많이 지적한 교통사고의 주요 원인은 운전부주의였다. 한편 운전자들은 운전실력의 부족 또한 교통사고의 주요 원인으로 지적

~~교통사고 처리 경찰들이 처리한 교통사고를~~

하였으나(2위), 교통사고 처리경찰들은 안전수칙을 무시한 운행이 주된 원인이라고 생각하였다(2위). 환경과 관련된 요인들을 20위까지 원인에 한정해서 살펴본 결과에서는 소수의 원인만 지적되었다. 운전자들의 경우 유일하게 지적한 환경요인은 “사고가 잘 나는 곳이었다(16위, 32.4%)”로서 자신이 경험한 사고의 원인을 기술하게 했을 때 지적하였다. 반면에 교통사고 처리경찰들은 “야간에 주행도로의 조명이 어두운 점(6위, 30.8%)”과 “급하게 굽은 길(18위, 25.2%)”, 그리고 “가로등 부족(18위, 25.2%)”을 교통사고의 주된 원인으로 지적하였다. 이 환경요인들은 교통사고를 처리하는 경찰들이 비교적 제 3자의 입장에서 객관적으로 원인을 설명했다고 볼 수 있으므로 교통사고를 줄이려면 시급히 개선해야 할 환경요인들이라고 볼 수 있다.

교통사고의 원인으로 지적된 운전자요인 가운데 20위까지 요인들

전반적 경향

표 3을 보면 교통사고의 주요 원인으로 가장 많이 지적된 운전자요인들은 ① 운전한 당사자의 운전부주의(순위 1위, 백분율 45.6%)였다. 그 다음으로는 차례대로 ② 운전한 당사자가 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전했기 때문(2위, 28.6%), ③ 운전한 당사자의 위급상황에 대처하는 능력의 부족(3위, 26.8%), ④ 운전한 당사자의 방어 운전 기술의 부족(4위, 26.6%), ⑤ 운전한 당사자의 조급한 운전(5위, 25.8%), ⑥ 운전한 당사자의 전방 혹은 후방 주시의 소홀(6위, 24.5%), ⑦ 운전한 당사자의 안전 거리 미확보(7위, 23.9%), ⑧ 상대방 운전자의 운전부주의(8위, 23.5%), ⑨ 운전한 당사자의 운전실력 부족(9위, 23.1%), 그리고 ⑩ 운전한 당사자의 운전경험 부족(10위, 20.9%) 순이었다.

전반적으로 볼 때 교통사고는 승용차를 운전한 당사자와 관련된 요인들 때문에 유발된다고 지적되었다. 교통사고의 10위까지 주요 원인들 가운데 상대방 운전자와 관련된 내용은 상대방 운전자의 운전부주의 뿐이었다. 이로 미루어 볼 때 교통사고는 대부분 승용차를 운전한 당사자 때문에 유발되며, 상대방 운전자와 관련된 요인은 부분적으로만 기여함을 알 수 있다.

교통사고를 경험한 운전자와 교통사고 처리 경찰의 귀인 비교

표 3을 보면 자가 운전자들이 자신이 경험한 교통사고의 주요 원인으로 많이 지적한 10위까지의 운전자 관련 원인에서 상대 운전자와 관련된 내용은 2문항에 불과하고 나머지는 모두 자신과 관련된 내용이었다. 이 결과는 운전자들이 자신이 경험한 교통사고에 대해서 자기방어적 귀인 편향을 보이지 않음을 의미한다. 오히려 자신의 행동에 대해서 내적 귀인하는 기본귀인요류를 보였다. 자가 운전자들의 자신이 경험한 교통사고의 주요 원인으로 가장 많이 지적한 내용은 ① 응답자 자신의 운전부주의(순위 1위, 백분율 41.1%)였다. 그 다음으로는 차례대로 ② 응답자 자신이 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전했기 때문(2위, 36.2%), ③ 상대방 운전자의 운전부주의(3위, 31.4%), ④ 상대 운전자의 운전실력 부족(4위, 30.5%), ⑤ 응답자 자신의 조급한 운전(5위, 29.5%), ⑥ 응답자 자신의 위급상황에 대처하는 능력의 부족(6위, 28.6%), ⑦ 응답자 자신의 방어운전 기술의 부족(7위, 24.8%), ⑧ 응답자 자신이 급정차 못함(공동 8위, 23.8%), ⑨ 응답자 자신의 안전 거리 미확보(공동 8위, 23.8%), ⑩ 응답자 자신의 조급한 성격(공동 10위, 22.9%), ⑪ 응답자 자신의 전방 혹은 후방 주시 소홀(공동 10위, 22.9%), ⑫ 응답자 자신이 초행 길이어서 도로 사정에 익숙

KCS I

KCS I

치 않음(공동 10위, 22.9%), ⑬ 응답자 자신의 운전실력 과신(공동 10위, 22.9%) 순이었다.

한편 교통사고를 경험한 운전자와 마찬가지로 교통사고 처리경찰들이 교통사고의 주요 원인으로 가장 많이 지적한 운전자 관련 문항은 ① 운전자의 운전부주의였다(순위 1위, 백분율 41.1%). 그 다음으로는 차례대로 ② 운전자의 안전수칙 무시(2위, 19.6%), ③ 중앙선 침범(3위 27.1%), ④ 과속 운전(4위, 24.3%), ⑤ 운전실력의 부족(공동 5위, 22.4%), ⑥ 양쪽 운전자 모두의 운전부주의(공동 5위, 22.4%), ⑦ 운전자의 전방 혹은 후방 주시 소홀(7위, 21.5%), ⑧ 조급한 운전(공동 8위, 20.6%), ⑨ 끼어들기 운행(공동 8위, 20.6%), 그리고 ⑩ 운전습관의 불량(10위, 19.6%) 순이었다.

교통사고를 경험한 운전자들과 교통사고 처리 경찰들이 공통으로 운전자의 운전부주의가 교통사고 유발에 가장 많이 기여한다고 지적했다. 교통사고의 운전자와 관련된 10위까지 원인들에서 교통사고 경험자들과 교통사고 처리 경찰 집단의 차이점을 비교해 보면, 교통사고 경험자들은 자신이 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전했기 때문, 위급상황 대처능력 부족, 방어운전 기술 부족 등 운전자의 판단 착오나 상대 운전자의 운전 행동에 적절히 대처하지 못함과 관련된 요인이 주종을 이룬다. 반면에 교통사고 처리 경찰들은 안전수칙의 무시, 중앙선 침범, 과속운전, 끼어들기 운행 등 의도적 위반 행동을 지적했다. 이 결과는 자가용 승용차 운전자들에게 안전수칙을 무시하거나 중앙선 침범, 과속운전, 끼어들기 운행 등의 도적 위반행동이 교통사고 유발과 직결됨을 인식할 수 있도록 하는 교육이 필요함을 시사한다.

다음은 각각의 귀인 대상별로 두 집단 간 차이를 살펴본다. 먼저 운전자 자신/운전자 갑에 귀인한 내용들 중심으로 교통사고 경험자들과 교통사고 처리 경찰 집단의 유사점을 살펴보면, 두 집단

은 공통적으로 운전부주의를 중요한 귀인 요인으로 지적했다. χ^2 검증 결과, 두 집단이 교통사고 유발에 중요한 귀인 요인으로 보는 내용은 상당히 달랐다. .05수준에서 유의한 차이를 보이는 문항을 중심으로 살펴보면, 교통사고 경험자들은 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전했기 때문(자기 사고 2위, 36.2%, 교통사고 처리경찰 12위 16.8%), 위급상황에 대처하는 능력 부족(4위 28.6%, 19위 15.9), 갑작스럽게 멈추지 못함(6위 23.8%, 20위 아래), 운전하면서 다른 생각에 몰두해서(13위 20.0%, 20위 아래), 및 운전 외에 다른 행동을 해서(17위 18.1%, 20위 아래) 등 운전자의 판단 착오나 상대 운전자의 운전 행동에 적절히 대처하지 못함과 관련된 요인이 주종을 이룬다. 반면 교통사고 처리 경찰들이 교통사고 유발에 중요한 영향을 미치는 요인으로 지적한 운전자의 안전수칙의 무시(교통사고 처리 경찰 결과에서 순위 2위, 백분율 29.9%, 이하 같은 순서로 기술), 중앙선을 침범해서(3위, 27.1%), 끼어들기 운행(7위, 20.6%), 음주 운전(17위, 16.8%)은 자신의 사고에 대해서 기술한 승용차 운전자들의 결과에서는 20위 안에 들지 않았다. 따라서 앞에서도 지적하였듯이 안전수칙의 무시, 중앙선 침범, 끼어들기 운행, 및 음주운전 등 의도적 위반행동이 교통사고의 유발과 직결됨을 인식할 수 있도록 하는 교육이 필요하다. 이처럼 구체적 귀인 내용은 다르지만 20위권 안에 든 귀인 내용의 백분율로 비교하면 자신의 사고에서 운전자 자신에게 귀인하는 비율과 교통사고 처리 경찰들이 운전한 당사자(운전자 갑)에게 귀인하는 비율은 비슷하다.

반면 상대방 운전자가 사고의 원인을 제공했다고 귀인하는 비율은 두 집단 간에 큰 차이를 보이는데, 교통사고 경험 당사자들이 교통사고 처리 경찰들보다 상대 운전자에 귀인하는 경향이 높았다. 교통사고 경험 당사자들이 교통사고 처리 경

찰들보다 상대운전자에게 더 귀인한 귀인 내용들은 다음과 같다; 운전부주의(자기사고 1위 31.4%, 교통사고 처리경찰 1위 11.2%), 운전실력의 부족(2위 30.5%, 20위 아래 3.7%), 급정차(4위 20.0%, 20위 4.7%), 다른차량이 갑자기 끼어들어서(3위 20.0%, 5위 8.4%), 전방 혹은 후방 주시소홀(5위 19.0%, 3위 9.3%), 다른차량을 보지못해서(7위 18.1%, 6위 7.5%), 갑작스럽게 차선을 변경해서(8위 17.1%, 15위 5.6%), 과속운전(9위 16.2%, 18위 5.6%), 안전거리 미확보(10위 15.2%, 11위 6.5%), 음주운전(11위 14.3%, 15위 5.6%), 끼어들기 운행(13위 12.4%, 20위 4.7%), 조급한 성격 때문(14위 11.4%, 20위 아래 3.7%), 그리고 급정차/급출발(18위 10.5%, 20위 아래 1.9%).

주변친지들의 교통사고와 자신의 교통사고에 대한 귀인 비교

표 3을 보면 주변친지들의 사고에서 교통사고의 주요 원인으로 가장 많이 지적된 운전자 관련 문항은 ① 상대 운전자의 운전부주의(순위 1위, 백분율 34.6%)였다. 그 다음으로는 차례대로 ② 친지의 운전부주의(2위, 29.9%), ③ 상대 운전자의 운전실력 부족(3위, 28.3%), ④ 상대 운전자의 예측 밖 행동(4위, 27.6%), ⑤ 상대 운전자의 안전수칙의 무시(5위, 26.8%), ⑥ 친지가 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전했기 때문(6위, 25.2%), ⑦ 상대 운전자의 난폭 운전(7위, 24.4%), ⑧ 상대 운전자의 과속운전(8위, 23.6%), ⑨ 상대 운전자의 끼어들기 운행(공동 9위, 22.0%), ⑩ 친지의 위급 상황에 대처하는 능력 부족(공동 9위, 22.0%) 순이었다.

주변친지의 사고를 기술한 운전자들과 자신의 사고를 기술한 운전자들의 공통점을 보면 두 집단 모두 공통적으로 상대 운전자의 운전실력 부족을 교통사고의 주요 원인으로 기술한 반면, 자

신(주변친지)의 운전실력 부족은 10위권 밖으로 상대적으로 중요한 원인으로 지적하는 빈도가 낮다는 점이다.

두 집단 간 차이점은 다음과 같다. 주변친지의 사고에 대해서 응답한 경우 주변친지가 사고를 유발했다고 귀인한 내용은 3문항에 불과하나, 상대 운전자에게 귀인한 내용은 7문항이었다. 반면 자신의 사고에 대해서 응답한 운전자들은 상대 운전자에게 귀인한 내용이 2문항에 불과하고 나머지는 모두 자신에게 귀인한 문항이었다. 이러한 차이를 보이는 이유로 몇 가지 가능성을 생각해 볼 수 있다. 첫째, 운전자 자신이 경험한 교통사고의 경우에는 대부분 사고 후에 보험사나 교통경찰의 조사 과정을 통해서 이미 객관적 평가가 이루어졌기 때문에 자기가 원인을 제공한 사실을 축소하여 자기방어귀인하기 어렵다. 이와 달리 친지 운전자의 귀인내용은 친지가 사고의 원인을 귀인할 때 자기방어적으로 상황 귀인한 내용을 전하기 때문에 이와 같은 차이가 나타날 수 있다. 둘째, 자신의 사고에 대해서 응답한 경우와 주변친지의 사고에 대해서 응답한 사고의 원인 제공자가 각기 달라서 다른 결과를 초래할 수 있다. 즉 주변친지의 교통사고에 응답한 경우에는 주변친지들이 교통사고의 피해자로서 겪었던 일들을 떠올리기 쉽다. 따라서 이 사고에 대해서 응답하였기 때문에 상대방 운전자를 원인으로 많이 지적한 반면, 자신의 사고에 대해서는 자신이 가해자의 입장이었던 피해자의 입장이었던 가장 최근에 경험한 교통사고를 떠올려 반응함으로써 두 집단이 다른 결과를 보였을 수 있다. 셋째, 자신이 경험한 최근 교통사고에 대해서 질문지에 직접 기술할 때는 비교적 솔직하게 교통사고의 원인을 기록하는 반면, 자신과 가까운 친지들에게 자신이 경험한 교통사고를 이야기할 때는 자신이 교통사고를 경험할 수 밖에 없었던

상황을 이해받기 위해서 자신과 관련된 요인에 귀인하기 보다는 상대 운전자와 관련된 요인으로 사고를 설명할 수 있다. 따라서 이를 들은 응답자들이 주변친지가 경험한 교통사고의 주요 원인을 기술할 때 들은 바대로 교통사고가 상대 운전자 때문에 발생했다고 반응할 수 있다.

다음은 각 귀인 대상별로 두 집단의 차이를 살펴본다. 먼저 운전자 자신(주변친지)과 관련된 귀인 내용에서는 두 집단이 공통적으로 운전자의 운전부주의(1위), 운전자가 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전했기 때문(2위)을 교통사고의 주요 원인으로 지적했다. 그리고 전체적으로 20위권 내에 든 귀인 내용에서 집단별 차이를 보이는 문항이 거의 없었다. .05수준에서 유의미한 차이를 보이는 문항을 살펴보면, 자신의 사고에 대해서 기술한 운전자들은 주변친지의 사고에 대해서 기술한 운전자들보다 운전실력을 지나치게 믿어서(자기 사고 순위 11위, 백분율 22.9%, 친지 사고 순위 20위 이하, 백분율 9.4%), 좌/우 회전시 앞과 옆을 주의깊게 보지 않아서(18위 18.1%, 20위 이하 7.1%)를 교통사고의 유발 요인으로 보았다.

한편 상대 운전자와 관련된 내용에서 자기 사고와 친지 사고를 귀인한 결과를 비교하면, 두 집단이 공통적으로 지적한 주요 원인은 상대 운전자의 운전부주의(1위)와 상대 운전자의 운전실력 부족(2위)이었다. .05수준에서 유의미한 차이를 보이는 문항들을 중심으로 살펴보면, 자기 사고 경험자들보다 주변친지 사고에 대해서 기술한 운전자들이 교통사고의 주요 원인으로 더 많이 지적한 원인은 친지가 아닌 상대 운전자의 난폭 운전(친지 사고 5위, 24.4%, 자기 사고 20위 이하 7.6%), 운전 습관 불량(8위 21.3%, 19위 10.5%), 안전거리 미확보(10위 21.3%, 10위 15.2%), 조급한 운전(16위 18.1%, 20위 이하 8.6%), 방어운전 기술 부족(18위 18.1%, 20위 이하 5.7%), 신호를 무시하

고 주행해서(19위 17.3%, 20위 이하 6.7%), 및 중앙선을 침범해서(20위 17.3%, 20위 10.5%)였다.

교통사고의 원인으로 지적된 환경요인 가운데 20위까지 요인들

전반적 경향(표 4 참조)

환경요인과 관련해서 교통사고의 주요 원인으로 가장 많이 지적된 문항은 ① 날씨가 좋지 않아서(1위, 29.0%)였다. 그 다음으로는 차례대로 ② 사고가 잘 나는 곳이어서(2위, 27.8%), ③ 야간에 주행 도로의 조명이 어두워서(3위, 25.8%), ④ 통행 차량이 많은 곳이어서(4위, 25.6%), ⑤ 불법 주정차 차량들 때문에(5위, 21.9%), ⑥ 필요한 곳에 교통 표지판이 없어서(6위, 21.7%), ⑦ 다른 차 때문에 시야가 가려서(공동 7위, 21.1%), ⑧ 사고나기 쉬운 위험한 도로여서(공동 7위, 21.1%), ⑨ 급하게 굽은 길이어서(9위, 20.5%), ⑩ 차가 다닐 수 있는 길이 부족해서(10위, 19.9%) 순이었다.

교통사고 경험자와 교통사고 처리 경찰들의 귀인 비교

물적·인적 환경요인과 관련해서 자가용 승용차 운전자들이 자신이 경험한 교통사고의 원인으로 가장 많이 지적한 문항은 ① 사고가 잘 나는 곳에서 운행해서(공동 1위, 30.6%)였다. 그 다음으로는 차례대로 ② 날씨가 좋지 않아서(공동 2위, 29.5%), ③ 통행 차량이 많은 곳이어서(공동 2위, 29.5%), ④ 사고나기 쉬운 위험한 도로여서(공동 4위, 22.9%), ⑤ 노면 상태가 고르지 않아 울퉁불퉁해서(공동 4위, 22.9%), ⑥ 차가 다닐 수 있는 길이 부족해서(6위, 21.9%), ⑦ 운이 나빠서(7위, 21.0%), ⑧ 다른 차 때문에 시야가 가려서(공동 8위, 20.2%), ⑨ 야간에 주행 도로의 조명이 어두워서(공동 8위, 20.2%), ⑩ 필요한 곳에 교통 표지

표 4. 교통사고에서 환경과 관련된 20위까지 요인들

귀인주체	전체		주변친지		자신		처리경찰	
	순위	빈도(%)	순위	빈도(%)	순위	빈도(%)	순위	빈도(%)
교통사고의 원인								
날씨가 좋지 않았다	1	143(29.0)	1	38(29.9)	2	31(29.5)	4	25(23.4)
사고가 잘 나는 곳이었다	2	137(27.8)	4	36(28.3)	1	34(32.4)	8	19(17.8)
야간에 주행 도로의 조명이 어두웠다	3	127(25.8)	9	30(23.6)	8	21(20.0)	1	36(33.6)
통행차량이 많은 곳이었다	4	126(25.6)	5	35(27.6)	3	31(29.5)	16	14(13.1)
불법 주정차 차량들 때문에	5	108(21.9)	3	36(28.3)	10	21(20.0)	20	13(12.1)
필요한 곳에 교통 표지판 없었다	6	107(21.7)	8	30(23.6)	9	21(20.0)	12	17(15.9)
사고나기 쉬운 위험한 도로였다	7	104(21.1)	7	31(24.4)	5	24(22.9)	11	18(16.8)
다른 차 때문에 시야가 가렸다	8	104(21.1)	2	37(29.1)	12	21(20.0)	19	13(12.1)
급하게 굽은 길이었다	9	101(20.5)	15	26(20.5)	14	18(17.1)	2	27(25.2)
차가 다닐 수 있는 길 부족했다	10	98(19.9)	14	27(21.3)	6	23(21.9)	30	9(8.4)
필요한 신호등이 없거나 부족했다	11	95(19.3)	6	32(25.2)	16	17(16.2)	27	10(9.3)
노면 상태가 고르지 않아 울퉁불퉁했다	12	95(19.3)	13	27(21.3)	4	24(22.9)	14	16(15.0)
차선폭(노폭)이 좁은 도로였다	13	91(18.5)	26	22(17.3)	17	17(16.2)	10	18(16.8)
교통이 혼잡해서 사고나게 되었다	14	90(18.3)	10	30(23.6)	13	19(18.1)	36	8(7.5)
교통 단속이 제대로 이루어지지 않았다	15	86(17.4)	11	29(22.8)	21	15(14.3)	21	13(12.1)
가로등이 없거나 부족했다	16	86(17.4)	16	24(18.9)	39	9(8.6)	3	27(25.2)
갓길이 없거나 좁았다	17	84(17.0)	30	20(15.7)	18	17(16.2)	6	20(18.7)
대형 차량이 위협 운전했다	18	80(16.2)	12	28(22.0)	11	21(20.0)	41	7(6.5)
교통 신호가 교통 흐름에 맞지 않았다	19	78(15.8)	17	24(18.9)	19	16(15.2)	44	6(5.6)
교통 표지판 놓인 위치가 부적절했다	20	77(15.6)	19	23(18.1)	24	13(12.4)	23	12(11.2)
중앙선이 알아보기 어렵게 되어 있었다	25	69(14.0)	18	24(18.9)	22	15(14.3)	13	17(15.9)
차 앞으로 갑자기 사람이 뛰어 들었다	28	65(13.2)	20	23(18.1)	41	9(8.6)	29	9(8.4)
과속 방지턱이 눈에 띄게 표시되어 있지 않았다	34	56(11.4)	21	23(18.1)	30	12(11.4)	43	6(5.6)
운이 나빠서	22	75(15.2)	27	21(16.5)	7	22(21.0)	55	3(2.8)
신호 시간이 짧았다	31	64(13.0)	23	22(17.3)	15	18(17.1)	47	5(4.7)
인도와 차도의 구분이 없는 길이었다	21	75(15.2)	22	22(17.3)	20	15(14.3)	9	19(17.8)
도로의 설계가 사고나게 되어 있었다	30	64(13.0)	43	13(10.2)	29	13(12.4)	5	22(20.6)
오토바이 운전자가 갑자기 끼어들었다	24	71(14.4)	24	22(17.3)	40	9(8.6)	7	19(17.8)
도로 공사 때문에 도로 폭이 좁았다	40	47(9.5)	40	14(11.0)	45	7(6.7)	15	14(13.1)
차선 표시가 지워지거나 없었다	26	68(13.8)	25	22(17.3)	33	12(11.4)	17	14(13.1)
오토바이 운전자 차선을 급히 바꿨다	33	60(12.2)	38	15(11.8)	34	10(9.5)	18	14(13.1)

판이 없어서(공동 8위, 20.2%), ⑪ 불법 주정차 차량들 때문에(공동 8위, 20.2%), 그리고 ⑫ 대형 차량이 위협 운전해서(공동 8위, 20.2%) 순이었다.

반면 교통사고 처리 경찰들이 교통사고의 원인으로 가장 많이 지적한 환경 관련 문항은 ① 야간에 주행 도로의 조명이 어두웠기 때문(1위,

33.6%)이었다. 그 다음으로는 차례대로 ② 가로등이 없거나 부족해서(공동 2위, 25.2%), ③ 급하게 굽은 길이어서(공동 2위, 25.2%), ④ 날씨가 좋지 않아서(4위, 23.4%), ⑤ 도로의 설계가 사고나게 되어 있어서(5위, 20.6%), ⑥ 갓길이 없거나 좁아서(6위, 18.7%), ⑦ 사고가 잘 나는 곳이어서(공동 7위, 17.8%), ⑧ 인도와 차도의 구분이 없는 길이어서(공동 7위, 17.8%), ⑨ 오토바이 운전자가 갑자기 끼어들어서(공동 7위, 17.8%), 그리고 ⑩ 사고나기 위험한 도로여서(10위, 16.8%) 순이었다. 환경요인들 가운데 교통사고 처리 경찰과 승용차 운전자들이 공통으로 지적한 사고가 잘 나는 곳/도로, 및 야간에 주행 도로의 조명이 어두운 곳들은 각 지역의 도로 환경을 개선하는 사업에서 우선적으로 처리되어야 한다.

자신의 사고에 대해서 기술한 운전자들이 교통사고 처리 경찰들보다 더 교통사고의 유발 요인이 된다고 지적한 환경요인들을 X²검증결과를 토대로 요약하면 다음과 같다; 사고가 잘 나는 곳이었다(자기 사고 순위 1위, 백분율 32.4%, 교통사고 처리 경찰 순위 7위, 백분율 17.8%, 이하 같은 순서로 기술), 통행 차량이 많은 곳이었다(2위 29.5%, 15위 13.1%), 차가 다닐 수 있는 길이 부족했다(6위 21.9%, 20위 이하 8.4%), 운이 나빴기 때문이다(7위 21.0%, 20위 이하 2.8%), 대형 차량이 위협 운전했다(9위 20.0%, 20위 이하 6.5%), 교통이 혼잡해서 사고나게 되어 있었다(13위 18.1, 20위 이하 7.5%), 신호 시간이 짧았다(15위 17.1%, 20위 이하 4.7%), 교통 신호가 교통 흐름에 맞지 않았다(16위 16.2%, 20위 이하 5.6%). 반면에 교통사고 처리 경찰들은 자가 운전자들보다 야간에 주행 도로의 조명이 어두운 점(자기 사고 순위 8위 20%, 교통사고 처리경찰 순위 1위 33.6%)과 가로등이 없거나 부족한 점(36위 8.6%, 2위 25.2%), 그리고 오토바이 운전자가 갑자기 끼

어드는 것(36위 8.6%, 7위 17.8%)을 교통사고의 주요 원인으로 더 많이 지적하였다.

주변친지들의 교통사고와 자신의 교통사고에 대한 귀인 비교

주변친지들이 경험한 교통사고의 원인으로 가장 많이 지적한 환경 관련 문항은 ① 날씨가 좋지 않아서(1위, 29.9%)였다. 그 다음으로는 차례대로 ② 다른 차 때문에 시야가 가려서(2위, 29.1%), ③ 사고가 잘 나는 곳이어서(공동 3위, 28.3%), ④ 불법 주/정차 차량들 때문에(공동 3위, 28.3%), ⑤ 통행 차량이 많은 곳이어서(5위, 27.6%), ⑥ 필요한 신호등이 없거나 부족해서(6위, 25.2%), ⑦ 사고나기 쉬운 위험한 도로여서(7위, 24.4%), ⑧ 필요한 곳에 교통 표지판이 없어서(공동 8위, 23.6%), ⑨ 야간에 주행 도로의 조명이 어두워서(공동 8위, 23.6%), 그리고 ⑩ 교통이 혼잡해서 사고나게 되어 있어서(공동 8위, 23.6%) 순이었다.

환경과 관련된 귀인 내용에서는 주변친지 사고와 자기 사고의 귀인 간에 별다른 차이를 보이지 않았다(표 10 참조). 다만 자기 사고의 원인에서 보다 주변친지의 사고에 대해서는 교통사고의 주요 원인으로 가로등이 없거나 부족했기 때문(16위 18.9%, 자기 사고 20위 이하 8.6%)과 차 앞으로 갑자기 사람이 뛰어들었기 때문(19위 18.1%, 20위 이하 11.4%)을 더 많이 지적했다.

논 의

이 연구에서 승용차를 운전하는 사람들과 교통사고를 처리하는 전문 인력을 대상으로 교통사고의 발생에 영향을 미친 중요한 운전자 행동들과 환경요인들을 알아내고자 하였다. 교통사고 당사자들을 대상으로 교통사고의 원인을 조사할 경우

자기 방어적 귀인으로 교통사고의 정확한 원인 파악이 어려울 수도 있다. 그러나 교통사고 당사자가 사고의 원인으로 지각하는 내용은 교통사고를 예방하거나 사고의 재발을 방지하는데 유용한 기초 자료가 된다. 한편 사고 처리 전문 인력이 보는 교통사고의 원인은 당사자의 귀인에서 나타난 특징을 이해하는데 중요하다. 이 점에 착안하여 교통사고 당사자와 교통사고 처리 경찰 모두를 대상으로 교통사고의 원인 파악에서 어떠한 공통점과 차이를 보이는지 알아내는데 중점을 두었다.

조사 질문지는 교통사고 원인 연구와 관련된 최근 연구들을 참조하고 이 외에 성균관대학교 사회심리연구실에 있는 대학원생 10명에게 교통사고의 발생에 중요한 영향을 미칠 것으로 생각되는 문항들을 얻었다. 이 자료들을 수십 차례의 집단 토의를 토대로 유사한 유목 별로 묶은 후, 대표적 사고 원인들을 선정했다. 문항들은 크게 운전 행동들 가운데 교통사고의 발생에 영향을 미치는 (1) 운전자요인과 (2) 환경요인으로 구분했다. (1) 운전자와 관련된 원인들은 운전하는 당사자에게 그 원인이 있는 경우와 상대 운전자에게 원인이 있는 경우, 그리고 운전자 자신과 상대 운전자 쌍방 모두에게 원인이 있는 경우가 있을 수 있으므로, 운전 당사자와 상대 운전자 가운데서 선택하되 두 선택지 모두를 선택할 수 있게 했다. (2) 환경과 관련된 요인들에는 도로, 시설 등을 포함하는 물리적 환경요인들과 보행자나 다른 운전자 등 인적 환경요인들이 포함되었다.

조사는 자가용 승용차 운전자들과 교통사고의 처리를 담당하는 경찰들을 대상으로 실시했다. 자가용 승용차 운전자들 자료는 서울, 대구, 경기, 강원, 충남, 전북, 경남 지역 대학생들이 부모/형제/자매/친척/이웃, 및 친구들을 대상으로 실시하도록 해서 얻었다. 교통사고 처리 경찰들 자료는

교통사고 처리를 전담하는 담당 경찰을 대상으로 질문지를 배부해서 작성 후 회수했다. 운전하다 교통사고를 경험한 사람들의 경우에는 가장 최근에 경험한 교통사고를 구체적으로 하나 선택해서 그 사고에 관해서 응답하게 했다. 교통사고 경험이 없는 사람의 경우에는 가까운 친척, 친지, 혹은 친구가 경험한 교통사고를 구체적으로 하나 생각해서 귀인하게 했다. 교통사고 처리 경찰들은 가장 최근 처리한 교통사고의 원인에 대해서 응답하게 했다. 반응 방법으로는 질문지에 적혀 있는 교통사고의 원인들을 읽고 해당 교통사고의 중요한 원인들을 모두 선택하게 했다.

주요 결과 및 시사점은 다음과 같다.

교통사고 귀인의 전반적 경향

교통사고의 경험이나 교통관련 직업 종사 여부에 상관 없이 전체 조사 대상이 공통적으로 교통사고를 유발하는데 기여했다고 지각한 원인들을 살펴보면 다음과 같다. (1) 운전자 관련 문항들 가운데 운전한 당사자의 주의/경계 소홀(1위 45.6%, 6위 24.5%)이 중요한 원인으로 지적되었다. 이 요인들은 주의/경계와 관련된 좋은 운전 습관의 학습과 나쁜 운전 습관의 교정이 중요함을 시사한다. 운전자와 관련된 원인들 가운데 다른 중요한 요인들로는 실제 운전에 필요한 능력, 기술, 및 경험의 부족(3위 26.8%, 4위 26.6%, 9위 23.1%, 10위 20.9%)을 들 수 있다. 이 원인들은 숙련된 운전 기술을 습득하지 못한 운전자들에게서 발생한 사고들의 원인일 수 있다. 운전이 동작과 운동의 과학습(過學習)을 통해서 기술이 숙련되는 점을 고려한다면 운전 실습 과정부터 엄격한 훈련을 부과해야 한다.

(2) 전체 응답자들이 환경과 관련된 문항들 가운데 교통사고의 주요 원인으로 가장 많이 지적한 문항은 ① 날씨가 좋지 않아서(29.0%)였다. 그

다음으로는 차례대로 ② 사고가 잘 나는 곳이어서(27.8%), ③ 야간에 주행 도로의 조명이 어두워서(25.8%), ④ 통행 차량이 많은 곳이어서(25.6%), ⑤ 불법 주정차 차량들 때문에(21.9%), ⑥ 필요한 곳에 교통 표지판이 없어서(21.7%), ⑦ 다른 차 때문에 시야가 가려서(공동 7위, 21.1%), ⑧ 사고 나기 쉬운 위험한 도로여서(공동 7위, 21.1%), ⑨ 급하게 굽은 길이어서(20.5%), 그리고 ⑩ 차가 다닐 수 있는 길이 부족해서(19.9%)의 순이었다.

교통사고 경험자와 교통사고 처리 경찰의 비교

교통사고 경험자들과 교통사고 처리 경찰들은 공통적으로 운전자의 운전부주의를 교통사고 유발에 가장 많이 기여하는 원인으로 지적했다. 교통사고 경험자와 교통사고 처리 경찰 집단 간 비교에서 차이를 보인 사고의 귀인을 살펴보면 다음과 같다. (1) 먼저 교통사고 경험자들 결과 가운데 중요한 점은 운전자의 판단 착오(사고를 내지 않는다고 확신하고 운전, 2위, 36.2%; 자신의 운전실력 과신, 공동 10위, 22.9%)가 사고 유발과 직결된다는 점이다. 따라서 운전자로서 자신의 능력을 과신하는 경향을 경계하도록 학습시키거나 변화시키는 교육과 재훈련이 절실히 요구된다. 또한 교통사고 경험자들은 위급상황에 대처하는 능력 부족, 방어운전 기술 부족 등 상대 운전자의 운전 행동에 적절히 대처하지 못함과 관련된 요인을 교통사고의 중요한 유발요인으로 지적했다.

반면에 교통사고 처리 경찰들은 안전수칙의 무시, 중앙선 침범, 과속운전, 끼어들기 운행 등의 의도적 위반 행동을 지적했다. 따라서 안전수칙의 무시, 중앙선 침범, 과속운전, 끼어들기 운행 등의 의도적 위반 행동이 교통사고 유발과 직결됨을 인식할 수 있도록 하는 교육이 필요하다.

친지와 자기 교통사고의 비교

주변친지의 교통사고를 기술한 결과와 자신의 사고에 대해서 원인을 지적한 결과를 보면 상대 운전자의 운전실력 부족은 두 집단에서 공통적으로 지적된 교통사고의 주요 원인이었다. 또한 자신이나 주변친지가 운전자로서 운전실력이 부족했기 때문에 사고가 발생했다는 반응은 공통적으로 10위권 밖에 있었다. 두 집단의 귀인 경향에서의 차이점을 살펴보면 다음과 같다. 주변친지의 사고에 대해서 응답한 운전자의 경우 사고의 원인이 주변친지 때문이라고 답한 내용은 3문항에 불과한 반면, 상대 운전자 때문이라고 귀인한 내용은 7문항이었다. 이 결과는 친지 사고를 보고할 때 피해받은 사고들이 선택되거나 실제 원인과 달리 친지가 응답자에게 자기 방어적으로 설명한 교통사고의 원인을 믿은 때문으로 보인다. 반면 자신이 경험한 교통사고에 대해서 응답한 운전자들은 상대 운전자에게 귀인한 내용이 2문항에 불과하고 나머지 8개 문항은 모두 자신이 원인이라고 귀인한 문항들이었다. 이 결과는 자기 사고 경험자들 가운데 사고 원인 제공자들이 다수 포함되었음을 시사한다.

본 연구의 특징점 및 시사점

이 연구를 통해서 교통사고 경험자와 교통사고 처리 경찰이 지각하는 교통사고의 주요 원인들을 알아낼 수 있었다. 이 연구에서 사용된 귀인 내용의 분류 방식은 지금까지 국내외에서 이루어진 연구들과 다르다. 국내에서 반복해서 보고된 바 있는 교통사고의 원인들로는 20개 내외의 범주들을 사용한 운전자의 반응이거나(예, Gallup 보고서, 1995), 교통사고로 형사 입건된 대상에 대해서 교통 담당 전문 인력이 분류한 보고 내용(예, 이순철, 이원영, 신용준, 정혜욱, 1992)을 들 수 있다. 이 연구는 사용된 귀인의 내용이나 조사

대상에서 위의 보고들과 현저하게 다르다. 즉, 이 연구에서는 묶을 수 있는 세분된 교통사고의 원인들을 사용함으로써 상세한 귀인 내용을 다룰 수 있었다. 또한 조사 대상으로는 운전자 자신이 경험한 교통사고의 원인 귀인, 친지가 경험한 교통사고의 원인 귀인, 및 교통사고 처리 경찰이 경험한 원인 귀인을 모두 살펴볼 수 있었다. 특히 귀인하는 사람들이 교통사고의 귀인에서 보인 공통점과 집단별 차이점들은 교통 정책의 수립이나 운전자의 운전 행동의 학습과 교정에 유용한 지표로 사용할 수 있다. 구체적으로 공통적 귀인 요인들은 일반성있는 사고의 원인을 의미할 수 있으므로 여론이나 교통 정책과 관련된 변화 계획에 사용될 수 있다. 특히 교통담당 경찰이 사고의 원인으로 지적한 교통환경 요인들은 객관적 환경의 장애요인을 지적했을 가능성이 높으므로 정책에서 우선적으로 반영되어야 한다. 한편 귀인에서의 집단별 차이는 집단별 관점의 차이를 줄여서 공감을 유도하는데 사용할 수 있으며 운전자들의 귀인과 행동을 변화시키는 교육에도 사용될 수 있다. 또한 운전자 개인으로서는 교통사고의 귀인을 통해서 나타난 특징점들을 중심으로 객관적으로 원인을 파악하도록 교육함으로써 운전행동의 교정에 활용할 수 있다.

참고문헌

- 이순철·이원형·신용균·정혜욱 (1992). 화물 차량의 운전행동 및 사고 특성에 관한 연구. 도로교통안전협회.
- 도로교통안전협회 (1995). 교통질서 및 안전에 관한 운전자 의식조사. Gallup.
- Baxter, J. S., Marae, C. N., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., & Parker, D. (1990). Attributional biases and driver behavior. *Social Behaviour*, 5, 1-8.
- Jones, E. E. & Nisbett, R. E.(1972). The actor and the observer: Divergent perceptions of the causes of behavior: In E. E. Jones et al(Eds.). *Attribution: Perceiving the causes of behavior*(pp.79-94). Morristown, N.J.: General Learning Press.
- Markus, H. R. & Kitayama, S.(1991). Culture and the self: Implications for cognition emotion, and motivation. *Psychological Review*, 98, 224-253.

Attributions of traffic accident: The differences between the drivers and the traffic police

Doug-Woong Hahn Kyung-Seong Lee

Department of Psychology, Sungkyunkwan University

The present study explored the major behavior patterns of drivers and the environmental settings having an effect on traffic accident using the data collected from drivers and traffic police. Drivers and traffic police read questionnaire which contain the possible causes of traffic accident and selected the major causes on the basis of their latest accidents. Unexperienced drivers were forced to answer the questionnaire by referring to their friends and neighborhoods. The results showed that the major causes of traffic accident were connected with the driver's factors. The most important cause of traffic accidents was inattention/incautiousness. The next were lack of competence, skill, and experience. One interesting fact was that drivers and traffic police attributed differently. Drivers pointed out the lack of ability coping with an emergency and the insufficient skill of defensive driving as causes of the traffic accident. On the other hand, traffic polices indicated the intentional violations such as the disregard for traffic rules, trespassing on the central line of the roadway, speed limit violation, and breaking into the vehicle's line. The implications for applying the this results to driver education institutions were discussed.

key words : traffic accident, attribution, drivers, traffic police, empirical study

1 차원고 접수일 : 2001. 10. 10.

2 차원고 접수일 : 2001. 11. 16.

최종원고 접수일 : 2001. 12. 6.