

## 한국사회에서 안전에 관한 심리학 연구의 과제\*

한 덕 응<sup>†</sup>

성균관대학교 심리학과

최근까지 한국사회에서 각종 대규모 안전사고가 발생한 배경에는 국가에서 지난 30여년간 경제성장  
과 산업의 발전을 목표로 추구하면서 정책으로 안전체계를 구축하지 못한 문화의 특수성이 있다고  
보았다. 이 관점에서 현재 한국사회의 안전체계를 구성하는 주체들의 심리와 행동 특성을 분석하고,  
이어서 안전 분야에서 심리학이 기여할 수 있는 영역과 연구 과제를 논의하였다. 먼저 총체안전체계  
의 관점에서 체계를 구성하는 단위로서 안전관리의 책임을 맡은 정부, 안전상품과 서비스를 생산하여  
판매하는 기업, 안전상품과 서비스를 소비하면서 한편으로 공동체의 안전생활 환경에 영향을 미치는  
시민들, 그리고 안전을 위한 시민운동 단체를 구별하고 이 네 주체들이 각각 어떤 특징들을 보이는지  
살펴보았다. 이 분석을 토대로 한국사회에서 심리학이 안전체계를 구성하는 네 주체들의 안전심리와  
행동을 연구하여 개선하는데 응용하는 방안을 모색하였다. 안전에 관한 심리학 연구의 영역으로는 인  
지심리가 토대가 되어서 인간-기계체계를 다루는 인간공학 연구와 아울러 안전심리와 행동에 관한  
사회행동 연구가 기초가 된다고 보았다. 이 연구들을 기초로 여러 전공의 심리학자들이 협력하여 안  
전체계를 구성하는 정부, 기업, 시민, 시민단체 및 언론에 전문지식과 정보를 만들어서 제공하여야 한  
다. 그리고 실제로 안전분야에 따라서 각종 기관에서 대중의 태도변화에 활용할 수 있는 홍보 계획과  
아울러 각 주체들의 행동변화 계획을 만들어야 할 필요성도 지적하였다. 이 논문의 후반부에서는 도  
로교통 안전 분야에서 필자가 한국 운전자의 음주운전 행동을 연구한 결과를 예로 들어서 한국사회  
의 안전체계에 관한 심리학 연구의 전망과 장래 연구의 과제를 논의하였다.

주요어 : 사고, 안전, 안전의 사회적 표상, 총체안전체계모형, 안전심리학

---

\* 이 연구에서 인용된 조사연구 자료의 수집을 도와준 신용균(도로교통안전관리공단 안전정책연구) 실장과 정  
리를 도와준 박성진(성대 심리학과 석사과정) 양에게 감사한다.

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

본 논문에서는 한국사회에서 사고와 재해가 발생하는 근원을 관리하기 위하여 안전체계의 기반을 구축하는데 있어서 심리학자들이 연구와 실천을 통해서 기여할 수 있는 과제들을 논의하려고 한다. 인류의 역사를 통하여 안전은 항상 인간의 생존과 생활을 위협하는 중요한 과제였다. 과학문명이 발달하면서 인간이 이 과제를 근본부터 해결할 수 있다는 낙관론이 한 때 대두되기도 하였다. 그러나 현대 사회에서 과학과 공학을 통하여 안전한 세계와 사회를 구축할 수 있다고 믿을 수 있는 근거는 어디에서도 찾아보기 어렵다.

한편으로 과학문명의 발달을 통해서 인간이 안전의 위협을 예측하고 대처할 수 있는 영역은 크게 넓어졌다. 그러나 다른 한편으로 인간이 발전시킨 현대 과학문명과 인류사회의 운영체제로 인해서 인간이 과거에는 경험하지 못했던 새로운 유형의 안전문제들에 당면하고 있다. 물리환경의 측면에서 보면 인간은 지구의 온난화나 생태환경의 황폐화로 인해서 과거에 예상하기 어려웠던 인류생존의 위협에 당면하고 있다.

또한 핵무기, 대량살상무기, 항공기 납치, 테러 등이 발생하면서 과학문명으로 안전의 위협이 더 커지는 현상이 대두되었다. 그 뿐 만 아니라 삶의 질이라는 심리의 측면에서 보면 과거에는 경험하지 못한 새로운 질병, 사고, 재해의 위협에 당면하여 인류가 공포로부터 자유로울 수 없는 조건에서 생활을 영위하고 있다.

역사의 사실을 말하자면 인류의 안전문제는 이미 20세기 후반부터 인류가 공동으로 대처해야 할 과제로서 중요성이 부각되었다. 그리고 이미 1950년대부터는 이 과제에 대한 대책을 공식적으로 모색하기 시작하였다. 그러므로 현재는 인류의 안전을 위협하는 공동의 과제들을 국가를 넘어서 함께 해결하려는 시도가 과거 어느 때보다 진지하게 나타나고 있다. 그 뿐만 아니라 국가를

단위로 각 정부에서는 각 사회마다 당면하고 있는 특수한 안전의 위협요인들로부터 국민의 생명과 생활을 보호하려는 노력을 경주하고 있다.

한편, 문명의 성질을 보면 동양과 서양에서 안전문제를 이해하고 대응하는 방식에 질적인 차이가 있다. 동양에서는 오래 전부터 자연친화의 생활관을 보존해왔기 때문에 수재나 기뻐처럼 생존을 위협하는 자연재해를 예방하기 위하여 국가 수준에서 환경친화의 안전대책이 이루어졌다. 동양과 대조되게 서양문명에서는 산업과 공학의 발전을 통해서 단순한 생존보다 문명생활을 추구하면서 일찍부터 인간요인에 의해서 발생하는 인공재해와 사고를 경험했다. 그러므로 서양에서는 재해와 사고의 위협에 적극적으로 대처하기 위하여 안전체계를 구축하는 경험을 쌓아왔다.

이 관점으로 보면 한국과 같이 서양문명을 20세기에 이르러 짧은 기간 동안에 수용한 동양문화권에서는 서양의 과학과 공학 발전에서 파생되는 안전문제들에 대처해 본 경험이 부족하였다. 이 사실은 동양문화권에서 현대에 발전된 서구산업을 도입하면서 서구에서 쌓은 안전관리의 경험과 지혜를 함께 수용하여 문화에 적합하게 운용할 필요가 있음을 시사한다.

동양과 서양에서 안전문제를 해결하기 위해서 사용하는 관리의 기준에도 차이가 있다. 서구에서는 개인을 중심으로 행위자의 권리와 자유를 기준으로 사회의 안전 기반을 구축하였다. 그러므로 공공생활에서 과학적으로 입증된 경우를 기준으로 안전의 위협이 입증된 행동에서 개인의 권리를 유보하도록 법률을 제정하여 운영한다. 그러나 동양에서는 개인보다 사회의 공공생활 기반을 중심으로 개인의 안전행동을 제어하는 방식으로 사회의 안전을 관리하였다. 전통으로 보면 대체로 이 경우에는 사회에서 권위 있는 인물들이 공공생활의 위협 수준을 결정하는 방식을 취

하였다. 그러므로 사회적 합의의 기반이 취약한 경우나 과학적 근거가 모호한 기준이 사용되는 경우도 많았다.

역사로 보면 문화에 따라서 안전을 관리하는 이 기준의 차이는 두 문화권에서 안전에 관한 법률과 제도를 각각 마련하는데도 큰 영향을 미쳤다. 그러나 최근에는 한국사회에서도 시민들이 지니는 개인의 권리에 대한 가치가 존중되면서 단지 공공생활의 가치 때문에 국민 개인의 자유와 권리가 침해되는데 시민들이 저항하는 경향이 대두되었다. 다시 말해서 합리적이고 과학적인 증거를 바탕으로 안전행동의 기준을 정해서 법률과 행정이 운영되기를 요구하고 있다.

각 나라마다 당면하고 있는 중요한 안전의 문제들을 살펴보면, 각 국가가 처한 생태환경과 산업의 수준에 따라서 크게 영향을 받지 않는 범세계적 공통 과제들도 있지만, 특정한 국가의 역사와 문화에 따라서 특별히 중요한 안전 문제들은 서로 차이가 있다. 따라서 각 국가마다 이를 해결하기에 적합한 안전관리체계를 설계하고 각 국가와 문화에 적합하게 서로 달리 조직하여 운영하고 있다. 그러므로 오랜 기간에 걸쳐서 각 나라에 적합하게 안전관리에 관한 법률과 제도가 확립된 국가들에서는 사전에 예측되지 않은 큰 사고가 발생할 확률이 낮다.

또한 이 국가들에서는 산업이 발달하면서 안전사고와 재해를 예방하기 위하여 안전상품이나 서비스를 제공하는 산업조직이나 기관이 지켜야 하는 의무와 소비자의 책임한계를 법률로서 명시하고 있다. 그리고 자본주의 국가에서는 이익을 추구하는 산업조직에서 안전사고의 원인을 제공했을 경우 재산의 손실이 크기 때문에 조직의 이익을 극대화하기 위해서 조직자체로 안전관리체계를 강화하여 중요한 예방의 역할을 감당한다. 예를 들면 미국의 산업조직의 경우 정부의 역할에

크게 의존하지 않고 조직이 자체로 안전관리 기구를 운영하는 경우가 많다. 그러나 북구와 일본에서는 정부의 안전관리 책임을 인정하여 국가의 재정을 상당한 수준으로 투입하는 안전관리체계를 운영한다.

이처럼 여러 국가들에서 문화와 역사에 따라서 전개된 안전관리의 경험을 통해서 각 사회에 적합하게 안전을 관리하는 바와 달리 한국에서는 최근까지 사회에 충격을 주는 여러 유형의 대형사고와 재난을 경험하면서 각 안전 분야별로 응급 대응하는 수준에 머물러 있다. 그리고 최근까지 한국에서 중요한 안전관리 정책과 운영에 관해서 학술이나 현실에서 심도있게 논의하지 못했다. 한국사회에서 장차 안전관리체계를 구축하여 국민이 안전한 환경에서 생활하려면 심리학에서 어떤 관점으로 어떤 과제들을 다루어야 하는지 모색하여야 한다.

본 연구에서는 이 과제를 다루기 위하여 먼저 안전과 사고의 개념부터 정리하고, 현재 한국사회에서 중요한 안전문제들을 얼마나 효과있게 관리하고 있는지 평가해 보기로 한다. 이와 관련해서 국가가 국민의 생명과 재산을 보호해야 한다는 관점에서 국민들이 현재 각종 사고로 인한 생활의 위협으로부터 어느 정도 안전한지 살펴보고, 어떤 유형의 안전위협이 중요하다고 생각하고 있는지 간략히 알아보기로 한다.

### 문화에 따른 안전과 사고의 개념

먼저 이 논문에서 사용하는 안전의 개념부터 정리하기로 한다. 사전의 의미로 보면 안전이란 ‘인간의 생존에 위협이 없이 복지에 나쁜 결과가 발생할 수 있다는 걱정 때문에 위태로움을 느끼지 않는 편안한 상태’라고 정의된다. 이 뜻을 심리학의 관점에서 간략하게 정의해 보면 인간의

생존과 생활에서 위협을 느끼지 않는 심리 상태로 정리할 수 있다. 대부분의 경우 안전심리는 환경에 객관적으로 존재하는 위협요인을 떠나서는 생각하기 어렵다. 여기서 위협요인이란 어떤 조건에서 바라지 않는 나쁜 결과가 초래될 객관적 확률이 높은 조건을 말한다. 그러나 때에 따라서 객관적 위협요인이 제거된 경우에도 안전심리를 경험하지 못하는 조건도 있다. 예를 들면 화재로 인해서 개인이 상해를 입거나 타인들이 상해를 당한 후에는 실제로 화재의 발생요인이 제거되더라도 안전심리가 확보되지 않는 경우이다. 그러므로 주관적 관점에서 위협을 정의한다면 신체나 재산에서 자신에게 좋지 못한 상태가 발생할 수 있다는 걱정이 있어서 위태롭다고 느끼는 심리라고 볼 수 있다. 그리고 안전이란 인간의 생존과 생활에서 위협을 느끼지 않는 심리 상태라고 정의할 수 있다.

이 정의에 따르면 사회생활에서 물리적으로나 심리적으로 안전을 위협하는 요인들은 사람들이 일상생활에서 흔히 지적하는 요소들보다 매우 광범하다. 본 연구에서는 먼저 한국사회에서 중요한 사회문제들로서 대두된 안전문제를 다루려고 한다. 지금까지 한국사회에서 안전문제를 다루면서 대부분 사고를 예방하여 안전을 확보하기 위한 접근보다는 중대한 안전사고가 발생한 경우에만 안전문제에 대한 관심이 높아졌기 때문에 광의의 안전에 관해서는 논의조차 시도되지 않았다. 다시 말하면 여러 유형의 안전사고나 재해가 발생한 후에 사건을 수습하는 수준에서 협의로 안전문제가 주목을 받았다. 필자가 이와 같이 주장하는 근거를 보면 다음과 같다; 지금까지 국내 여러 안전관리 분야에서 발표된 논문이나 보고서들 가운데 안전사고나 재해에 관한 연구가 많다. 현재 국무총리실 산하의 안전관리개선기획단 역시 안전보다 사고 대책에 초점을 맞추어서 운영

되고 있다. 그러므로 한국사회에서는 현재까지도 적극적으로 안전의 기반을 구축하는 일보다 안전사고나 재해의 발생을 통해서 사회의 안전문제를 생각하는 소극적 접근에 머물러 있다. 이 관행이 반복되는 배경을 원천부터 살펴보면 사회의 안전기반을 구축하기 위한 과학적 접근이 결여되었고 볼 수 있다. 그러므로 한국사회에서 안전의 기반을 구축하려면 안전의 문제를 사고와 재해의 차원에서 다루는 이 소극적 관행을 벗어나서 안전의 기반부터 객관적으로 평가하고 연구하는 과학적 접근으로 변화가 무엇보다 중요하다.

흔히 안전사고라고 할 때 사고란 용어는 뜻하지 않게 발생한 의외의 나쁜 사건이란 의미로 사용한다. 또한 안전재해란 의미도 자연현상이나 인간요인이 원인으로 작용하여 발생하는 인간의 생명이나 생활의 재난과 피해를 나타내는데 사용한다. 그러므로 자연재해와 달리 안전재해의 경우에는 대체로 인간의 인위성에도 원인이 있다고 본다. 그러나 재해와 달리 특히 안전사고의 경우에는 많은 사람들이 뜻하지 않았던 사건이란 의미에서 우연, 운명, 불가피성에 의해서 발생한다고 보는 경향이 있다. 사실 안전사고를 이해하는 이와 같은 관점의 변화가 과학적 안전관리를 촉진하는데 기여하게 된다. 미국의 경우에도 건강심리학 분야에서 1970년경까지 안전사고로 인한 사망이나 상해의 원인을 설명할 때 대체로 이 관점이 우세했다(Williams & Lund, 1992). 아마도 현재 한국사회에서는 시민들이 아직도 이 관점에서 안전사고를 이해하는 경향이 높다.

필자가 이와 같이 주장하는 근거는 한국에서 안전에 관련되는 중요한 사회문제들이 파생된 역사와 아울러 안전문제의 본질로 보면 안전관리자들이나 국민들이 과학적 연구와 관리를 통해서 안전사고의 발생 수준을 변화시킬 수 있다는 관점이 결여되어 있기 때문이다. 그런데 미국이나

영국에서 안전을 다루는 심리학의 여러 분야 연구를 통해서 심리학자들은 이 관점이 잘못 되었음을 알게되었다. 이 값진 교훈을 통해서 현재 심리학자들은 사고를 인간이 피할 수 없는 과실로 인해서 사고가 발생한다고 보지 않는다. 오히려 사고란 개인행동, 위험한 환경, 그리고 엄정한 법률의 제정과 집행이 결여된 상황에서 이 요인들이 복합되어서 발생한다고 본다(Williams & Lund, 1992). 이 관점에서 보면 적어도 대부분의 사고와 재해는 사회의 안전을 구성하는 이 요인들에서 안전성이 낮기 때문에 초래된 필연의 결과이다.

한국문화에서 한국인들이 과연 어떤 관점에서 안전사고나 재해를 이해하는지 알아내는 일도 심리학의 중요한 연구 과제가 된다. 그러나 최근 정부 국무총리실 산하에 안전관리대책기획단을 조직하여 안전에 관한 조사연구들을 수행한 바 있지만 국민이 안전과 사고에 관해서 지니고 있는 심리와 행동을 깊이 있게 다루지 못하고 있다. 한국사회는 1970년 이후 국가의 계획에 따라서 경제성장을 추구하면서 산업을 발전시키기 위한 여러 정책을 기획하여 실시하였다. 그 결과로 한국은 지난 30년 동안 괄목할만한 경제성장을 이룩할 수 있었다. 그러나 이 과정에서 안전에 관련되는 정책을 균형있게 개발하여 시행하지 못함으로써 현재 사회 각 분야에서 국민의 복지와 생명을 위협하는 다양한 안전문제들이 중요한 사회문제들로 대두되었다. 뒤에 다시 살펴보겠지만 한국사회는 현재 다양한 분야와 영역에서 안전에 관련되는 사회문제들에 당면하고 있다. 그러나 정부, 기업, 그리고 국민이 안전과 사고를 이해하고 대처하는 관점과 행위는 30년 전과 비교해서 큰 변화를 보이지 않는다. 그러므로 국가에서 안전문제에 소극적이고 사고에 단편적으로 대응하는 수준으로 대처해서는 해결의 실마리를 찾기

어렵다.

이 연구에서는 이 관점에서 한국사회의 안전문제를 해결하기 위한 해결 방안으로 국가 단위의 총체안전관리체계(total safety management system)를 구축하여야 한다고 본다. 여기서 국가 단위의 총체안전관리체계란 안전관리를 기획하고, 시행하고, 평가하고, 개선하는 역할을 담당하는 정부, 안전에 관련되는 상품과 서비스를 생산하여 판매하는 안전공급자, 안전제품을 소비하는 시민, 그리고 국가의 안전체계를 감시하는 시민단체나 언론이 함께 구성하는 국가 수준의 유기적 안전체계를 구축하여야 함을 의미한다. 따라서 사회에서 안전성의 기여는 안전체계를 구축하는 개인의 행동, 환경 및 법률을 효과있게 운영하지 못한 인간에 의해서 초래된다. 요약해서 말하자면 사회에서 안전의 기반을 구축하지 못하면 사고와 재해의 위협 속에서 인간이 생활하게 되는데 이 현상의 책임은 시민의 안전심리와 행동, 안전한 사회환경, 그리고 안전에 관한 법률과 제도를 고안하여 안전체계를 구축하지 못한 정부와 우리 모두에게 있다. 이 관점에서 보면 인간을 연구하는 심리학이 안전체계를 구축하는 데 기여할 영역이 많기 때문에 안전체계의 모든 단위에서 심리학자가 연구와 안전관리 실무를 통해서 감당해야 할 책임이 막중하다.

지금까지 이 절에서 논의한 내용을 정리해 보면 다음과 같다; 먼저 인간의 생존과 생활에 위협을 초래하는 조건을 기준으로 안전의 개념을 정의하였다. 또한 안전사고가 인간이 피할 수 없는 과실로 인해서 발생하는 현상이 아니므로 안전체계의 행위주체들이 지니는 심리와 행동의 변화를 통해서 개선될 수 있음을 지적하였다. 한국사회에서 심리학이 안전심리와 행동, 안전한 사회환경, 그리고 안전에 관한 법률과 제도에 관한 연구를 통해서 안전관리체계를 구축하는데 기여

하여야 한다고 보았다. 이 관점에서 한국사회 안전체계를 구축하기 위하여 인간과 사회환경을 설계하고 관리하는 역할에서 심리학자들의 책임이 막중하다는 주장을 제시하였다.

### 한국사회에서 안전문제는 어느 정도 중요한가?

한국사회는 1970년대 이후 경제성장과 산업화를 추구하면서 현재까지 30여년의 짧은 기간에 세계 어느 국가에서 겪은 변화와 비교하기 어려운 만큼 급격한 변동을 경험하였다. 이 급격한 변동을 겪으면서 안전의 측면에서도 한민족의 역사를 통해서 과거에 미처 경험해 보지 못한 새로운 과제들에 당면하게 되었다. 다시 말하면 서구에서 산업혁명 이후 과거 2세기에 걸쳐서 현대 산업문명의 변화를 경험하면서 안전체계를 구축해 온 국가들과 달리 한국사회는 짧은 기간 동안에 경제성장과 산업화를 추구하면서 안전관리의 측면에서 낙후된 사회환경을 조성하기에 이르렀다.

이 절에서는 우선 한국사회에서 최근 안전문제가 어느 정도 심각한지 간략하게 살펴보기로 한다. 한국사회에서 안전의 중요성을 극명하게 보여주는 자료는 사고로 인한 사망자 통계에서도 볼 수 있다. 미국과 비교해 보면 한국사회에서 사고로 인한 사망자의 백분율이 시사하는 바가 크다. 미국통계국(1979) 자료에 의하면 1900년대 초 여러 유형의 질병을 포함해서 사망의 원인들을 비교해 보면 사고로 인한 사망률이 7위였으나, 1979년 조사 이후에는 3위로 순위가 크게 높아졌다. 그러나 미국국립건강통계원의 최근 조사(1998년)에 의하면 최근 미국에서 사고로 인한 사망자의 순위가 5위로 낮아졌다. 그 뿐만 아니라 1965년과 비교할 경우 미국에서는 1995년에 불의의 사고로 인한 사망자의 백분율이 50%까지 감

소되었다. 미국과 대조되게 한국에서는 사고로 인한 사망자 통계를 처음으로 발표한 1989년과 2000년의 사고에 의한 사망자의 순위가 변동없이 3위였다. 이 결과로부터 한국사회에서 안전문제가 얼마나 심각하고 중요한지 알 수 있다.

앞에서는 사고로 인해서 사망한 사람들의 통계를 살펴보았다. 최근 국무총리실에 소속된 안전관리대책기획단(2000)에서 전국에 거주하는 만 20세 이상의 성인남녀 1,000명을 대상으로 실시한 전화조사 연구의 결과도 한국인들이 경험하는 안전문제의 심각성을 잘 보여주고 있다. 이 조사의 결과를 보면 한국사회에서 국민의 생명이나 재산 등 안전을 위협하는 요인의 위협 수준을 묻는 문항에 대해서 '많은 편'이라고 반응한 사람들이 71.6%이었다. 이 문항에 매우 많다고 응답한 10.6%를 포함해 보면 82.2%가 한국사회에서 안전의 위협 수준이 높다고 대답했다. 또한 안전사고로 인해서 불안감을 느끼며 생활한다고 응답한 사람들도 64.6%(가끔 있다, 51.5%; 자주 있다, 13.1%)에 이른다. 다시 말해서 응답자들 가운데 35.4%만(거의 없다, 4.6%; 별로 없다, 30.8%) 안전사고의 위협이 낮다고 대답하였다.

한편, 김왕배(2002)가 최근에 전국의 국민, 공무원 및 안전전문가를 포함하여 4,029명을 대상으로 수행한 연구의 결과에서도 역시 이와 유사한 결과를 보이고 있다. 이 연구에서는 한국사회에 국민들의 생명과 재산을 위협하는 요인이 얼마나 있다고 생각하는지 5점척도에 반응하도록 하였다. 이 문항에 대해서 안전의 위협요인이 아주 많다(19.3%)고 대답하거나 많은 편이라고 대답한 사람들(54.7%)을 합쳐보면 74.0%에 이르는 국민들이 안전의 위협이 있다고 인식했다. 이 질문에 안전의 위협이 없는 편(2.1%)이거나 전혀 없다(0.1%)고 응답한 응답자는 2.2%에 불과하다.

앞에서 살펴본 연구의 결과들을 종합해 보면

한국사회에서 안전관리가 소홀하여 적어도 국민의 70% 이상 대다수가 생명과 재산의 위협을 받고 있음을 보여주고 있다.

### 한국사회에서 국민은 어떤 안전문제들이 중요하다고 인식하는가?

한국사회에서 특히 어떤 분야에서 안전의 위협을 경험해서 국민들이 위와 같은 반응을 보이고 있는지 살펴보자. 먼저 안전관리대책기획단(2000)의 조사에서는 안전관리가 소홀하여 사고와 재해의 위협을 느낄 수 있는 분야를 7개 선택지로 제시하고 사고의 위협이 가장 큰 분야를 하나만 선택하도록 하였다. 이 조사의 결과를 보면 사고의 위협이 큰 차례대로 교통사고(53.0%), 가스사고(16.8%), 화재사고(15.3%), 전기사고(3.1%), 건물사고(0.5%), 기타(0.8%), 없다(0.2%)의 순서였다.

한편, 김왕배(2002)의 연구는 안전관리대책기획단의 연구보다 응답에서 선택할 수 있는 사고유형을 확대하여 14개를 주고 가장 위협이 큰 사고유형을 하나만 선택하도록 하였다. 이 연구의 결과를 보면 차례대로 ① 화재(34.7%), ② 도로교통(31.8%), ③ 폭발(10.6%), ④ 환경오염(8.1%)의 순서였다. ⑤ ⑥위는 붕괴(5.5%)와 산불(5.6%)이었다. 다음으로 ⑦ 안전사고(1.7%), ⑧ 경운기사고(0.3%) ⑨ 승강기사고(0.2%)의 순서였다. ⑩위 이하의 사고로는 0.1%의 반응을 보인 해난사고, 익사사고, 일반추락, 기타 영역이 포함되었다.

위의 두 연구들에서 응답으로 선택할 수 있는 사고유형의 성질이나 수가 서로 달라서 결과에 차이가 있었다. 그러나 두 연구에서 공통으로 교통사고와 화재사고가 가장 중요한 안전의 위협요인으로 지적되었다. 또한 이 연구들에서는 한국사회에서 볼 수 있는 다양한 안전문제들을 포괄하여 조사하지 못하고, 또한 응답에서 하나의 사

고유형만 선택하도록 했기 때문에 한국사회에서 나타나는 여러 안전 문제들의 상대적 심각성을 비교해서 파악하는데 한계가 있다.

본 논문의 앞 부분에서 안전의 개념을 정의하면서 살펴본 바와 같이 국민의 생명과 재산에 위협을 초래하는 안전문제들은 매우 광범하다. 그러므로 한국사회에는 실제로 이 연구들에 포함하지 않은 사고의 유형들이 많다. 이 가운데 산업재해, 자연재해, 치안범죄, 식품, 의료사고, 약품, 원자력, 화학물질, 화학·생물무기, 유·소아완구와 용품, 전기, 전자과, 가구를 포함하는 일상용품 등 여러 안전문제들이 한국사회에서 중요한 과제로 대두되어 있다. 김왕배(2002)의 연구에서는 안전관리 대상을 기준으로 위험도의 인식 수준을 조사할 때 이 가운데 산업안전, 전기, 원자력이 포함되었으나 안전사고 영역을 조사하는데는 이 요인들이 포함되지 않았다. 그러므로 국민의 인식에서 이 요인들이나 앞에서 필자가 지적한 영역들이 어느 정도 중요하다고 평가되는지 알 수 없다. 또한 이 연구들에서는 한국사회에서 중요한 안전사고의 유형을 알아내려는 목적에서 안전문제를 사건과 사고를 중심으로 접근하였기 때문에 중요한 대형 사건/사고의 영역만 포함되었다.

한편 한덕웅(1994, 2000)이 한국의 사회문제들을 조사한 연구의 결과들로부터 한국사회에서 안전에 관련되는 어떤 문제들이 어느 정도로 중요하게 인식되고 있는지 살펴볼 수 있다. 이 연구는 전국의 대학생과 장년층을 포함해서 1994년과 1999년에 각각 1,812명과 1,771명을 대상으로 수행되었다. 이 연구에서는 한국이 장차 살기 좋은 사회가 되기 위해서 반드시 해결해야 한다고 국민들이 인식하는 사회문제들을 조사하였다. 이 조사에서는 모두 335개 사회문제들 가운데 조사에 참가한 사람이 중요하다고 생각하는 항목들을

모두 선정할 수 있도록 하였다. 이 연구에서 얻은 자료로부터 안전에 관련되는 중요한 사회문제에 참여한 사람들의 반응 백분율을 정리하면

표 1. 한국사회의 안전문제: 1994년과 1999년 백분율의 평균(한덕웅, 1994; 한덕웅·강혜자, 2000)

안전분야	사회문제	백분율	사회문제	백분율
환경오염	환경오염	77.28	토질오염	34.61
	식수오염	53.12	환경홀몬	29.25
	산업폐기물	52.19	핵폐기물	25.37
	대기오염	49.12	소음	22.57
	생활쓰레기	44.06		
교통안전	교통안전	56.80	교통질서	33.20
	교통사고	38.91	교통정책	29.73
	대중교통	38.42	대형교통사고	23.34
	음주운전	33.65	운전자횡포	22.80
치안·범죄	강력범죄	41.74	인신매매/납치	30.45
	민생치안	35.12	생계범죄	24.45
	조직폭력	32.28	준법정신쇠퇴	23.82
시설안전	관급공사안전	35.11	공공시설관리	31.20
건강·의료	술·담배 소비	30.65	무면허의료	18.82
	농약사용	26.31	에이즈환자증가	18.74
	공해질병	25.28	식품오염	18.18
	약물오·남용	24.61	불량식품	14.41
	마약사용	23.16		
아동·청소년	집단따돌림/왕따	56.86	아동학대/성범죄	30.49
	청소년범죄	44.11	청소년약물남용	27.07
여성	성범죄·여성치안	49.91	아내폭행	27.48
	성폭행	35.52	임신중절	23.82
	여성흡연	28.29		
산업재해	근로조건	30.08	산업재해	23.51
기타	노인소외	47.00	핵위협	23.30
	자살	29.76	사회체육시설	18.55
	TV폭력물	23.44	전자파공해	16.37



표 1과 같다.

표 1에 제시한 안전분야들은 심리학회와 여러 산하 학회에서 다루고 있는 주제들을 고려하여 분류되었다. 그러므로 일부 항목들은 내용의 유사성을 기준으로 분류할 경우에 다른 안전분야에 포괄시켜서 해석할 수도 있다. 이 자료로부터 한국사회에서 중요한 안전문제들을 살펴보자. 먼저 환경에 관련되는 안전문제는 국민의 77.28%가 중요한 사회문제로 인식하고 있다. 이 결과로부터 한국인들이 환경안전의 중요성에 대해서 이미 잘 인식하고 있음을 알 수 있다. 환경안전 문제는 단기 기간에 발생하는 안전사고를 중심으로 대처하기보다 장기기획에 의해서 꾸준한 예방대책을 계획하고 실천하는 행동이 중요한 과제라고 볼 수 있다.

한국사회의 안전분야 가운데 교통안전의 중요성이 두 번째로 부각되었다. 교통안전을 지적한 사람들은 56.80%에 이른다. 이 교통안전에 포함되는 사회문제들 가운데 교통사고(38.91%)나 대형교통사고(23.34%)는 안전의 예방과 함께 직접 사고를 경감시키기 위한 장단기 대책이 요구되는 과제라고 볼 수 있다. 교통안전의 문제들 가운데 교통질서(33.20%)나 운전자횡포(22.80%)는 행정을 통해서 어느 정도 개선될 수 있지만 단지 안전관리를 담당하는 기관만으로는 좋은 개선 효과를 기대하기 어렵다. 그러므로 특히 심리학에서 이 현상이 나타난 원인을 다룬 연구의 결과를 활용해서 시민과 운전자의 교육이나 훈련과 함께 대중을 상대로 태도와 행동의 변화를 이끌어 내야 할 과제라고 볼 수 있다. 또한 교통정책(29.73%)은 안전관리의 책임을 맡은 기관들이 주도적으로 정책을 개발하고 기획하여 법과 제도의 개선을 모색해야 하는 정책과제로 볼 수 있다.

한편, 치안에 관련되는 범죄에는 여러 항목들이 포함된다. 형법에 의해서 관리되는 각종 범죄

들 가운데 안전에 관련되는 사건들은 국민의 생명과 재산에 중대한 위협이 되므로 안전심리의 관점에서도 중요하다. 이 표에는 치안·범죄 분야 이외에 아동·청소년 분야의 청소년범죄(30.49%), 그리고 여성분야의 성범죄·여성치안(49.91%) 등도 중요한 안전문제들로 지적되었다.

한편 시설안전 분야에서 관급공사의 안전(35.11%)이나 공공시설의 관리(31.20%)는 특히 지난 10여년간 한국사회에서 대형사고들을 통해서 중요성이 부각된 바 있다. 이 자료에서 시설안전이 중요하다고 반응한 사람들이 30%보다 다소 높았다. 그러나 국내에서 안전사고만을 대상으로 조사한 다른 연구에서는 공공시설물의 건설과 관리 문제의 심각성을 잘 보여주는 결과를 보고하였다. 안전운동추진본부(2000)의 조사에서 교량을 포함하는 공공시설물의 안전관리 상태를 평가하도록 한 결과를 보면 조사 대상의 67.8%가 안전관리가 잘 못 되고 있다고 평가했다. 또한 대중을 위해서 설치된 공공시설을 이용할 때 자신에게 안전사고가 발생할 수 있다고 반응한 사람도 64.4%에 이른다. 이 결과로부터 최근 10여년간 한국에서 발생한 대형 시설물의 붕괴사고들로 인해서 국민이 시설안전의 중요성을 인식하고 있음을 알 수 있다.

건강의료 분야에서 볼 수 있는 사회문제들 가운데 안전문제들이 중요한 위치를 차지한다. 이 과제들을 보면 국가 수준에서 부처와 산하기관을 중심으로 국민의 생명과 건강을 보호하기 위하여 감독과 관리 대책을 마련해야 하는 과제(예: 공해 질병, 무면허의료, 식품오염, 불량식품)부터 안전에 요구되는 생산품을 제공하는 공급자(예: 불량식품, 무면허 의료, 식품오염) 혹은 안전상품을 소비하는 개인의 심리와 행동을 변화시켜야 하는 과제(예: 술·담배, 마약, 에이즈)에 이르기까지 다양하다.

여러 안전분야들 가운데 산업재해는 산업조직에서 발생하기 때문에 산업 및 조직심리 분야에서 일찍부터 연구가 수행되었다. 최근에 외국에서는 산업조직의 안전을 증진하고 산업재해를 예방하기 위하여 총괄질관리 등 다양한 관리 기법들이 사용되고 있다. 산업재해는 조직의 생산성에 큰 영향을 미치기 때문에 조직의 이익을 최대화하기 위하여 국내 심리학계에서도 이미 60년대 부터(예, 성백선의 산업안전연구) 이 분야의 연구가 상대적으로 빨리 주목을 받았다고 볼 수 있다.

지금까지 이 절에서는 한국사회에서 국민들이 어떤 안전분야의 사회문제들로 인해서 생명보호와 재산손실의 위협을 크게 느끼는지 살펴보았다. 다음 절에서는 한국사회에서 안전문제들을 관리하기 위하여 안전을 관리하는 주체들이 어떻게 대처하고 있는지 살펴보기로 한다.

#### 한국사회의 안전체계를 관점에서 이해해야 하는가?

**안전과 사고에 관한 심리학 연구의 기초 :** 안전사고가 발생한 원인을 심리학의 관점에서 설명할 때 흔히 행위자의 인간요인과 환경요인의 상호작용을 가정한다. 이 두 요인들 가운데 사고의 발생에서 행위자 요인의 영향을 평가하려면 책임귀인을 추론하는 과정을 거치게 된다. 사실이 행위자의 책임귀인 과정은 안전사고 뿐만 아니라 각종 범법행위에 관하여 형벌 수준을 결정하는 과정에서 나타난다. 박광배(1996, 13쪽)가 정리한 바에 따르면 사건과 사고의 원인을 추론한 결과는 대체로 다음 네 책임 수준으로 구별된다, (1) 행위자의 잘못이 없는 이른 바 우발적 사고, (2) 행위자에게 책임이 있는 주의 의무의 태만에 의한 가해 혹은 사고, (3) 행위자의 경거망동이나 경솔에 의한 가해 혹은 사고, 그리고 (4) 가해나

사고가 발생하기 이전에 위협의 존재를 숙지한 의도적 가해 혹은 사고이다.

사실 안전사고가 발생한 후 실제 원인을 분석하여 이 네 수준으로 구별하는 일은 추론의 근거가 불확실한 경우가 많기 때문에 어려운 일이다. 그러나 책임 수준의 판단이 정확하다고 가정한다면 심리학의 관점에서 안전사고를 예방하고 대처한다는 측면에서 볼 때 (1)과 (2)수준에 가까운 사고들은 인간-기계 체계나 환경설계와 관련되는 측면이 크므로 이 요인의 영향을 극소화하는 과제가 인간공학/인지공학의 핵심 연구 영역이 된다고 볼 수 있다.

그리고 (3)과 (4)수준의 사고는 대체로 의도와 계획에 따라서 시도된 행위에 의해서 발생하므로 태도와 사회행동을 변화시켜야 한다는 측면에서 사회심리 영역에 가깝다.

앞에서 안전사고의 원인에 따라서 법적 책임을 부과하는 수준을 심리학의 연구 영역과 연결지어 살펴보았다. 실제로 사회에서 안전 수준을 향상시키기 위해서 심리학자들이 활용할 수 있는 전문지식은 주로 인간공학과 응용사회심리학의 두 영역에서 얻을 수 있다. 그러나 한국사회에서 이 심리학 분야의 전문지식을 활용하여 안전에 기여해야 할 일은 이에 한정되지 않는다. 현재까지 한국사회에서 각종 대형사고들을 통해서 안전의 위협이 중요한 사회문제로서 대두되었음에도 불구하고 국가 수준에서 안전관리체계를 설계하여 계획성있게 관리하지 못하고 있다. 그러므로 한국에서는 안전심리학자들이 사회 수준의 안전관리체계를 구성하고 운영하는 일에서도 전문지식을 활용할 필요가 있다.

그나마 1999년 11월에 대통령의 지시에 따라서 대통령훈령으로 국무총리실 산하에 안전관리대책기획단을 발족시켜서 한시적으로(1999.12 - 2000.5) 운영하다가 안전관리개선기획단(2000.5-현

제)으로 명칭을 변경하였다. 이 기구는 원래 정부에서 대형사고의 재발을 막기 위한 목적으로 설치하였는데 안전문제에 관하여 기초 연구에 착수한 사실은 고무적이다. 그러나 이 기구는 설립 목적, 권한, 인적 구성, 과업의 범위, 한시성 때문에 안전관리체계를 구축하는데는 한계가 있다. 이 기구의 인적 구성만을 보더라도 각 부처에서 한시적으로 파견된 공무원 18명과 각 부처 산하의 안전기관에서 파견된 11명이 민간 자문위원들로부터 전문성 있는 의견을 수렴하였다.

이 기관에서는 2년여에 걸쳐서 한국사회의 안전문제에 관해서 기초 조사를 수행한 점에서 안전 과제들을 발굴하는데 기여했다. 그러나 심리학의 관점에서 보면 한국인의 안전심리와 행동에 관한 연구는 다루어지지 않았다. 이와 관련해서 한국 심리학자들이 전문지식을 활용하여 국가 수준의 안전관리체계를 설계하고 정책을 개발하여 운영하는데도 적극 참여하여야 한다. 먼저 본 논문에서 이와 같이 주장하는 근거를 제시하기 위하여 필자가 제안하는 안전체계의 개념과 구성 요소들을 살펴보고, 이 관점에서 볼 때 한국사회가 현재 어떤 안전관리체계를 운영하고 있는지 심리학의 연구 과제와 연결시켜서 평가하기로 한다.

**총체안전체계모형의 구성 요소 :** 국가는 물론이고 조직도 각종 사고와 재해를 예방하여 안전의 기반을 확보하려는 목표와 계획에 따라서 안전체계를 구축한다. 이 안전관리체계에서 행위주체들이 분담하는 역할을 규정하고 권한과 책임의 한계를 한정하게 된다. 한국사회는 해방 후 산업화 기간을 거치고 현재 국가 수준의 안전체계를 다시 구축하는 단계이므로 안전심리에 관한 전문지식을 토대로 심리학자들이 이 과정에서 영향력을 행사할 필요가 있다. 국가의 안전관리체계를

안전관리자

안전공급자

안전시민운동

그림 1. 총체안전체계의 심리학적 분석 모형

구축하는 과정에서 심리학자들이 참여할 수 있는 과제들을 관리 주체에 따라서 살펴보기로 한다.

이 과제를 다루기 위하여 먼저 안전체계를 구성하는 행위주체들을 단위관계에 따라서 정리해보면 그림 1과 같이 나타낼 수 있다.

이 그림 1에서 안전체계를 구성하는 행위주체들은 안전관리자, 안전공급자, 안전소비자, 및 안전시민운동으로 구분하였다. 국가 수준으로 볼 때 안전체계의 유효성을 분석하려면 이 네 주체들이 상호 유기적으로 기능을 수행하여 사회의 안전을 실현하도록 조직화되었는지 진단하여야 한다. 다음에는 먼저 현재 한국사회의 안전체계에서 행위주체마다 지니고 있는 특징과 과제들을 알아보기로 한다.

한국사회에서 안전체계는 어떻게 작동하고 있는가?

**안전관리자의 특징 :** 국가에서 안전관리자의 역할은 행정, 입법 및 사법 기관이 감당한다. 특히 이 가운데 행정부는 안전의 기획과 관리의 최종 책임을 맡는다. 그런데 정부의 총리실 산하 안전관리대책기획단(2000)의 조사 보고를 보면 정부가 안전관리의 책임으로 지고 운영하는 공공시

설물의 안전 수준에 대해서도 67.8%에 이르는 사람들이 정부의 안전관리가 잘못되고 있다고 응답했다.

앞에서 살펴본 바와 같이 한국에서는 최근 급속하게 사회구조가 변화되었으나 지금까지 정부에서 통합된 안전관리체계를 구축하지 못한 형편이다. 이 현상은 일찍부터 경제발전과 산업화의 과정을 거치면서 오랜 기간 동안에 안전체계를 운영하고 보완하면서 경험을 쌓은 국가들과 비교해서 한국의 상황이 판이하게 다를 수 있다. 그러므로 안전체계를 구축하고 운영하는 과정에서 안전관리자가 감당해야 하는 책임도 사회와 문화에 따라서 달리 구조화된다고 볼 수 있다.

국가의 안전관리를 책임지는 정부는 최근 30여년간 급속하게 산업화 된 한국 실정에 맞게 안전과 사고를 정의하는 과제부터 안전공급자와 안전소비자가 지니는 욕구와 이해의 갈등을 해결하는 일에 이르기까지 안전체계를 구축하는데 막중한 영향을 미치게 된다. 사실 많은 경우에 안전과 사고란 결과에 따라서 평가하지 않는다면 상대적 개념이기 때문에 국가 수준에서 안전문제에 효과적으로 대처하려면 안전체계 가운데 정부가 안전과 사고의 위험을 평가하는 역할이 더욱 중요하게 된다. 안전시설처럼 여러 가지 안전상품을 개발하여 판매하는 경우 이 제품을 사용했을 때 발생할 수도 있는 안전과 사고의 확률을 사전에 객관적으로 측정하기 어려운 성질을 지닌다. 그러므로 실제로 정부에서 시설, 상품 및 서비스의 안전성을 확보하기 위한 정책을 선택하는 과정을 보면 국민들이 집단을 통해서 욕구의 충족을 실현하려고 하는 의사결정 과정으로부터 영향을 받게 된다. 정부로부터 책임을 위임받은 안전관리자는 법에 정한 절차에 따라서 결정한 최종 안전수준을 선택함으로써 안전할 확률과 아울러 사고가 발생할 확률을 추정하여야 한다. 그리고 안전

과 사고의 확률을 추정한 이 값들로부터 안전공급자와 안전소비자가 모두 수용할 수 있도록 절충 과정을 거쳐서 최종 결정을 얻게 된다. 사실이 과정은 사회 수준에서 집단으로 이득과 손실이 있는 갈등과제를 다루는 의사결정에 해당한다.

그러므로 정부는 집단 의사결정 과정에서 안전체계를 구성하는 행위주체들이 지니는 의견들이 합리적으로 결정에 반영되도록 운영하여야 한다. 다시 말해서 안전상품과 서비스를 제작하여 판매하는 안전공급자는 가능하다면 최소의 안전 기준에 따라서 최대의 이익을 추구하려고 한다. 반면에 안전소비자는 안전도가 높은 상품을 개발하도록 요구하고 최소의 경비를 지불하고 이 상품을 구매하여 사용하려고 한다. 그러므로 안전관리를 담당하는 주체가 양측의 요구에서 발생하는 갈등을 해결하여야 한다. 이 집단간 갈등의 해결에서 안전관리자인 정부는 사회의 안전을 추구하는 법과 제도에 따라서 합리적으로 집단간 갈등을 관리하여야 안전체계가 정상적으로 작동할 수 있다.

그러나 한국에서는 정부로부터 위임받아서 안전관리의 체계를 관리하는 감독기관의 조직이나 기능이 매우 미약하다. 더구나 한국에서는, 최근까지 발생한 여러 대형참사들에서 보는 바와 같이, 안전관리의 책임을 맡은 정부의 책임자들이 공공시설이나 여러 안전상품들을 생산하고 판매하는 안전공급자들에게 엄정한 관리를 시행하지 못하였다. 필자가 이처럼 주장하는 근거는 안전운동추진본부(2001)의 조사 결과에서도 찾을 수 있다. 이 조사에서 국민이 안전관리의 책임을 지고 있는 정부의 기능을 평가한 결과를 보면 정부 감독기관에서 안전사고를 예방하기 위하여 노력하지 않는다고 응답한 사람이 80.8%에 이른다. 이 결과는 국민의 기대 수준으로 볼 때 정부가

한국사회에서 안전을 관리하는 주체로서 맡은 책임을 수행하지 못하고 있음을 여실히 보여준다.

그렇다면 과연 국가 안전체계의 관리 책임을 맡은 기관들이 어떤 이유 때문에 안전관리자의 기능을 하지 못하는가? 이 질문에 대해서는 여러 측면에서 답변이 가능하다. 그 가운데 먼저 법과 제도의 측면을 살펴보자. 최근까지 정부에서 안전을 담당하는 기구와 제도를 보면 부처별로 전문분야의 안전관리를 규정한 법률에 의해서 부처마다 안전관리 기능이 독립되게 운영되고 있다. 1999년 12월 이후 대통령 훈령에 따라서 내각 수준에서 안전관리대책을 수립하기 위하여 국무총리실 산하에 안전관리대책기획단을 구성하여 운영하고 있다. 처음에는 2년 동안의 작업 기간이 허용된 이 한시 과제조직은 당초 공공시설의 공사나 관리에 관련되는 대형사고나 산업재해를 포함하는 인위재난의 개선 대책을 마련하려는 목적으로 설치되었다. 그러므로 이 한시 조직은 발족 시점부터 한국사회의 안전문제를 해결하기 위하여 전문 분야별로 연구의 기반을 구축하고 실효성있는 정책을 개발하는데 한계가 있었다.

특히 안전관리대책기획단에서 작성한 보고서(2000. 9)에 따르면 안전 분야를 대형사고와 관련되는 영역으로 한정하더라도 현재 정부의 최소한 9개 부처에서 관장하는 33개 법률에 의해서 업무를 수행하고 있다. 본 연구에서 필자가 환경, 식품, 의료생활용품등을 포함해서 안전문제를 포괄적으로 분류하는데 사용한 범위로 본다면 이 부처들과 법률에서 다루는 안전문제들은 일부분에 불과하다. 필자가 분석한 바에 따르면 한국에서 현재 시행되는 법률 가운데 적어도 130개 법률에 의해서 한국사회의 안전체계가 구축되고 안전이 관리되고 있다. 안전과 사고관리에서 분야별 전문성을 반영한다는 점에서 보면 이 현상은 불가피한 면이 있다. 그러나 동일한 전문 영역에서

안전을 다루면서도 부처마다 다른 법률을 사용하여 관리하는 경우도 많다. 그 뿐만 아니라 각 부처가 담당해야 하는 안전관리의 책임 한계가 모호한 경우도 많다. 또한 심한 경우에는 한 부처에서 관장하는 법률, 시행령 혹은 시행세칙이 서로 모순되거나 일관되지 않는 경우도 많다. 심지어는 동일한 부처에서 사용하는 법률이나 시행령에서 각각 규정한 내용이 서로 모순되는 경우도 적지 않다.

필자가 안전체계에서 안전관리자 요인을 다루면서 법률의 문제를 먼저 검토한 이유는 실제로 국민이 지킬 수 있는 법이 마련된 경우에도 준법이나 법을 집행하는 과정에서 어려운 문제들이 발생하기 때문에 안전에 관한 법률의 정비가 법을 집행하는데 기초가 된다고 본 데 있다. 특히 안전의 기반이 취약한 한국에서는 안전관리의 의무를 맡아야 할 주체를 명시하고 감당해야 할 책임과 의무의 한계를 명시하여 정부 부처간 이해를 조정하는 통합기능이 중요하다. 이 관점에서 보면 안전에 관한 기본법조차 없는 한국의 현실에서는 세부 법률들에서 발견되는 모순점과 한계점을 심도있게 구체적으로 분석하여 안전에 관한 법률들에서 통일성을 구축하여야 한다.

**한국사회에서 안전상품과 서비스의 공급자가 지닌 특징 :** 앞에서는 안전체계를 구성하는 행위 주체들 가운데 안전관리자의 역할에 관해서 간략히 살펴보았다. 여기에서는 한국사회에서 안전상품과 서비스의 공급자가 어떤 특징을 보이는지 간략히 살펴보기로 한다. 특히 한국사회에서 최근까지 정부에서 경제성장과 산업발전을 추구하면서 안전공급자인 기업의 이익은 보호되고 안전 소비자의 이익은 제한되는 방향에서 정부가 안전관리 기능을 수행하였다. 그러므로 예를 들면 한국사회에서 환경안전 문제는 이 과정에서 심화되었다. 더구나 안전관리의 책임을 맡은 정부기관

에서 부정부패로 안전공급자의 부실공사를 감독하지 못하여 안전소비자로서 시민이 생명과 재산의 손실을 입는 대형사고와 재해가 필연적으로 나타났다고 볼 수 있다. 현재에도 정부에서 안전에 관한 법률을 정비하고 집행하지 못하기 때문에 안전상품이나 서비스의 공급자들이 시민의 안전을 위협하는 상품을 제조하고 판매하는 일이 흔하다. 다시 말해서 한국사회에서는 안전을 위협하는 상품을 제조하고 판매해서 큰 처벌이나 불이익을 받을 확률이 낮다고 보기 때문에 안전공급자들이 위험한 상품과 서비스를 제공한다고 볼 수 있다. 사고를 유발하는 상품을 제조하거나 판매하여 사고가 발생한 경우 엄격하게 법률로 처벌하고 자격을 제한하여야 이 관행을 막을 수 있다.

안전소비자로서 시민이나 전문가로서 심리학자들이 이 문제의 실상을 적시하고 개선을 요구하지 않는다면 이 현상은 지속해서 나타난다고 볼 수 있다. 심리학은 안전공급자와 안전소비자의 요구에서 발생하는 갈등을 안전관리자가 조정하는데 필요한 지식과 정보도 제공할 수 있다. 최근에는 기업이 안전공급자로서 제조하여 공급한 상품이나 서비스를 안전소비자로서 시민들이 평가하여 개선을 요구하고 안전을 관리하는 정부에 대해서도 책임을 묻기에 이르렀다. 비록 안전분야마다 현저한 차이가 있으나 환경이나 도로교통 분야에서 시민단체들이 안전을 증진하기 위하여 이 역할을 맡고 있다. 이 추세가 다른 안전분야들에서 확대되어서 나타나야 한다.

**안전소비자로서 시민이 보이는 심리와 행동:** 한편 본 연구에서 제안한 안전체계에서 안전소비자인 개인의 심리와 행동은 물론이고 언론기관, 시민사회단체, 및 생명·재해보험 역시 중요한 기능을 담당한다. 이 가운데 개인의 심리와 행동

에 관한 심리학 연구의 중요성을 부각시키기 위하여 다음 절에서 음주운전 행동을 다룬 필자의 연구를 통해서 살펴보기로 한다. 그리고 여기서는 한국인들이 안전상품과 서비스의 소비자로서 어떤 심리적 특징을 보이는지 살펴보기로 한다. 안전관리대책기획단의 보고에 의하면 한국 국민이 개인으로 안전사고 예방을 위해서 노력하지 않는다고 응답한 반응이 65.9%에 이르렀다. 이 조사 결과는 국가의 안전체계에서 국민들의 심리와 행동 역시 안전의 기반을 위협하는 중요한 요인임을 보여준다.

최근에 안전소비자로서 시민들이 보이는 또 한 가지 특징을 든다면 공공의 안전체계가 위협을 받을 정도로 집단이기주의 태도와 행동을 보이기도 한다. 한국사회에서 이 변화는 극히 최근 짧은 기간 동안에 이루어졌다. 그리고 장차 이 변화의 속도는 더욱 가속화된다고 볼 수 있다. 그러므로 이 상황에서 심리학자는 안전체계에서 시민들이 각각 어떤 욕구, 자원, 지식 혹은 정보를 지니고 있는지 잘 이해하여 안전체계에서 유발되는 갈등을 조정하는데 활용하여야 한다.

**안전체계에서 시민운동과 언론의 기능 :** 안전에 관한 시민운동 단체를 제외하면 지금까지 언론이나 생명·재해보험 기관이 한국사회의 안전 기반을 구축하는데는 크게 기여하지 못했다. 이 가운데 상해보험 산업도 사고와 안전에 관한 법률이나 시민의 행동을 변화시키는데 중요한 기능을 할 수 있다. 보험업계는 안전사고의 발생으로 사망하거나 상해를 입은 사람이 줄어들면 막대한 이익을 얻게 되어있다. 그럼에도 불구하고 현재까지 한국에서는 보험업계에서 안전의 증진에 기여한 수준은 미미하다. 그러므로 장차 보험업계의 이익을 추구하기 위해서도 안전의 증진에 기여하는 과학 연구 활동과 시민운동에 적극적으로

표 2. 사고음주운전자와 무사고 운전자의 반응 비교(한덕웅, 1996; 한덕웅, 이민규, 2001)

결정요인	문항	음주 사고자	음주 무사고자	t
음주운전행동에 대한 태도	음주운전하면 남들이 운전실력을 좋게 본다.	2.50	1.78	2.74**
	음주운전하면 멋있어 보인다.	2.00	1.43	2.75**
	술마셨다고 운전하지 않으면 소심해 보인다.	2.76	1.89	2.95**
	운전만 잘하면 음주운전해도 괜찮다.	2.34	1.80	2.24**
	음주운전하면 스트레스가 풀린다.	2.55	1.94	2.49**
음주운전습관	나는 습관적으로 음주운전한다.	2.79	2.01	2.98**
	나는 음주운전이 습관이 되어서 고치기 어렵다.	2.42	1.54	3.60**
행동통제력	나는 음주운전하더라도 단속을 피할 수 있다.	3.11	2.55	2.05**
	음주운전을 하느냐 안하느냐는 그날 기분에 달려있다.	3.79	2.93	2.82**
	나는 음주운전 단속을 얼마든지 피해 다닐 수 있다.	2.90	2.01	6.13***
	나는 음주운전으로 단속되더라도 처벌을 피할 수 있다.	2.13	1.67	3.57***
규범신념	함께 술 마신 사람들이 음주운전하지 않도록 말린다	2.77	2.05	5.42***
	내가 음주운전하면 함께 탄 사람들이 비난한다.	3.94	2.99	5.55***
	주위 사람들이 음주운전하면 못하게 한다	2.54	1.94	4.35***
사회압력	남들을 따라서 나도 음주운전한다.	3.21	2.51	2.45*
당위	술 마시고 운전해서는 안된다.	2.89	2.01	2.01**
음주운전의도	술을 마시더라도 취하지 않으면 운전하겠다.	4.32	2.63	10.36***
	사정이 생긴다면 술을 마셨어도 운전하겠다.	4.14	2.51	***

로 기여하여야 한다.

또한 언론기관은 심리학을 포함하는 사회과학 분야와 안전에 관련있는 여러 과학과 공학 분야의 연구 결과를 포함해서 안전에 관한 지식과 정보를 제공하는데 등한했다고 볼 수 있다. 이 분야는 언론에 종사하는 사람들이 지니는 전문성과 관련이 있는데 원칙적으로는 안전에 관한 전문지식이나 정보를 제공할 수 있는 출처를 인적자원으로 확보하여 활용하지 못하는데 원인이 있다.

지금까지 한국사회의 안전체계를 진단하고 한국사회에서 안전에 관한 심리학의 연구 과제로서

논의한 내용을 요약해 보면 다음과 같다 ; 한국사회에서 정부의 안전관리, 기업의 안전상품/서비스의 공급, 국민의 안전심리와 행동, 그리고 안전에 관한 시민운동이 모두 안전체계를 위협하는 심각한 수준이다. 심리학은 이 네 요소들 각각에 관해서 인간공학 및 응용사회심리학 연구를 통해서 전문지식을 제공하고 안전체계의 관리에도 기여할 수 있다.

**도로교통 분야에서 심리학의 연구과제는 무엇인가?**

앞 절에서는 국가나 각 분야별로 안전체계를 구축하기 위하여 어떤 요소들에 관한 심리학 연구가 필요한지 논의하였다. 이 절에서는 구체적으로 도로교통 분야에서 필자가 수행한 연구예로 들어서 이 분야의 안전체계에 관해서 심리학자들이 무엇을 어떻게 연구하여 현실에 응용할 수 있는지 살펴보기로 한다. 국내에서 도로교통 분야의 심리학 연구로는 이순철(2000)이나 최상진·손영미·김정인·박정열(2000)의 연구 이외에도 여러 연구 결과가 보고되었다. 그러나 이 부분에서는 필자와 공동 연구자들의 연구 결과를 중심으로 논의한다.

안전에 관련되는 사회문제들 가운데 교통사고는 인간의 사망과 상해를 초래하기 때문에 인적 자원이나 경제비용의 측면에서 중요하게 다루어진다. 국내외에서 교통사고로 인한 사망률의 변화 추이를 보면, 살인과 같이 이른바 고의성 사고로 인한 사망자의 수를 제외하고 또한 난치성 신체질병으로 인한 사망 범주를 포함시켜서 비교해 보더라도, 최근 미국에서는 5위이며(미국국립건강통계원, 1998. 1997년 자료에서는 십만명 당 34명으로 4위였다), 한국에서는 3위이다(통계청, 2000). 미국에서 1900년도 자료를 보면 불의의 상해와 사고로 인한 사망자가 10만명 당 72명으로 5위였다. 1995년도에는 특히 태어나서 1년이 지난 이후부터 35세까지 여러 원인으로 사망한 어린이와 청년의 자료를 보면 한국과 미국에서 모두 소위 사망자의 비의도성 사고로 인한 사망률이 모두 1위이다. 그리고 이 비의도성 사고로 인한 사망자 가운데 도로교통 사고로 사망한 사람들의 백분율이 50%를 넘어서 압도적으로 높다(미국통계초록집, 1973, 61쪽, 1997. 94쪽).

교통사고를 유발하는 운전자의 행동 가운데 음주운전은 한국사회에서 좀처럼 줄어들지 않고 있는 고질적인 사회문제이다. 이 행동은 본 논문에서

제시한 안전체제로 보면 주로 안전소비자 요소에 해당하지만 안전관리자와 시민운동의 영향도 크다. 실제로 안전관리자와 안전공급자가 안전관리를 잘해서 훌륭한 도로를 건설하고 자동차의 기능에 아무런 과오가 없는 경우에도 안전소비자의 의도된 고의적 행동에 의해서 음주운전은 나타난다. 음주운전이 살인이나 타인의 신체에 상해를 유발할 가능성이 높다는 사실은 누구도 부인하지 못한다. 그만큼 음주운전 행동은 행위자의 의도성이 높기 때문에 책임이 무거운 위반 행위이다.

그렇다면 심리학자는 어떤 관점에서 한국사회의 현실에 적합한 음주운전 근절 대책을 마련할 수 있는가? 필자가 제안하는 안전체계의 관점에서 생각해 보자. 안전관리자 요인의 개선에서는 현재 음주운전 행동을 보인 운전자에게 법적으로 부과되는 처벌 혹은 교육/훈련이 한국사회에서 운전자의 음주운전 행동을 변화시키는데 얼마나 효과가 있는지 연구하여야 한다. 더 구체적으로 말하자면 현재처럼 혈중 알코올 농도에 따라서 처벌의 수준만을 달리하는 방법으로도 음주운전을 근절시키는데 효과가 있는지 연구할 필요가 있다. 또한 안전관리의 책임을 맡은 정부에서는 음주운전자를 처벌하고 교육이나 훈련을 통해서 음주운전에 관한 심리와 행동을 변화시키도록 법률이나 제도의 측면에서도 밀착해야 한다. 또한 음주운전의 빈도, 운전 중 혈중 알코올 농도, 동승자 여부 등 중요한 변인에 따라서 처벌과 아울러 교육/훈련의 의무를 법률로 정해서 실천할 필요가 있는지 연구해야 한다. 안전관리의 책임을 맡은 기관에서 처벌이나 교육/훈련의 내용을 정할 때 심리학 연구를 지원하여 국내외에서 수행한 연구의 결과들을 활용하여야 한다.

음주운전은 운전자의 고의적 선택에 의해서 나타나기 때문에 행위자의 책임을 물을 수 있는 심



리적 근거가 충분하다. 그러므로 음주운전자의 태도와 행동을 변화시키려면 원칙적으로 정부가 국가재정에서 연구와 훈련계획의 개발에 드는 비용만 지원하고 행위자가 실질적으로 훈련에 필요한 비용을 부담하도록 법률을 개정하여야 한다. 심리학자는 음주운전 행동의 연구를 통해서 얻은 성과를 교육/훈련 계획의 개발에 활용하고 법률이나 제도를 운영하는데 반영하도록 전문지식과 정보를 제공하여야 한다. 현재 한국에서 안전심리를 다루는 연구자들이 이 주제의 중요성과 시급성을 절감하면서도, 정부나 유관기관에 종사하는 안전관리 책임자들이 전문성이 결여되고 인식이 부족하기 때문에, 연구나 실용의 두 측면에서 모두 안전심리에 관한 연구를 수행하고 유용한 지식들을 활용하지 못하고 있다.

이 주제와 관련해서 음주운전 행동에 관한 심리학 연구를 통해서 얻은 성과를 음주운전자의 처벌이나 교육/훈련에 어떻게 활용할 수 있는지를 논의하기로 한다. 필자와 공동연구자들(한덕웅, 이민규, 2001; 한덕웅, 한인순, 2001; 한덕웅, 이경성, 2002; 한덕웅, 박근석, 신용균, 2002)은 안전소비자인 운전자들의 운전행동들에 영향을 미치는 요인들을 알아보기 위하여 일련의 연구를 수행하였다. 이 운전행동들 가운데는 음주운전, 과속운전, 안전띠 착용, 운전 중 주의/경계 행동 등도 포함된다. 1996년에 필자가 수행한 연구에서 음주운전자들을 대상으로 음주운전에 관한 신념, 태도, 규범적 신념, 사회압력, 지각된 행동통제력, 음주운전을 안 해야 할 당위성, 음주운전의 습관, 음주운전의도 및 음주운전 행동 등을 조사하였다. 이 연구는 Ajzen(1985)의 계획된 행동이론과 사회행동을 설명하는 다른 이론들로부터 한국사회에서 음주운전 행동에 영향을 미치는 요인들을 수정하여 필자의 관점에서 가려내었다.

이 연구에서 최근 음주운전 행동을 설명하는

중다예측 변인으로 음주운전 습관, 음주운전을 허용하는 사회압력, 음주운전의도, 과거 음주운전 행동 등이 중요하였다. 이 연구의 중요한 결과를 쉽게 설명하면 음주운전한 운전자들은 하지 않은 사람들보다 음주운전 습관이 높으며, 다른 사람들이 음주운전하기 때문에 자신도 동조하는 경향이 높고, 타인들이 비난하고 말려도 음주운전하는 경향이 높았다. 그리고 음주운전자들은 음주운전의 단속과 아울러 처벌도 피할 수 있다고 믿는 수준도 높았다. 그 뿐만 아니라 음주운전하지 않은 사람들은 술을 마신 후 사정이 생기거나 취하지 않았어도 음주운전을 하겠다는 의도가 낮았으나, 음주운전자들은 이 경우에 음주운전하겠다는 반응이 이보다 높았다. 또한 음주운전 행동에 대한 태도에서도 음주운전자들은 음주운전하게 되면 남들이 자신의 운전실력을 좋게 본다고 생각하고, 멋있어 보인다고 생각하고, 스트레스가 풀린다고 믿으며, 운전만 잘 하면 음주운전은 문제가 되지 않으며, 오히려 술을 마셨다고 운전을 안 한다면 소심해 보인다는 신념 수준이 비음주운전자들보다 높았다. 음주운전으로 인해서 유발된 교통사고의 예측에 기여하는 변인들로는 음주운전에 대한 태도, 음주운전을 안 해야 할 당위성, 그리고 음주운전하더라도 자신은 사고를 내지 않을 수 있다는 행동통제력 지각요인이 영향을 미쳤다.

지금까지 필자와 공동 연구자들의 연구를 통해서 한국사회에서 음주운전 행동이나 음주운전으로 인한 사고를 설명하는데 기여하는 요인들을 간략히 살펴보았다. 그렇다면 이 연구의 결과는 필자가 본 논문에서 제안한 총체안전체계를 관리하는데 어떤 방식으로 활용할 수 있는가? 안전체계를 구성하는 안전관리자, 안전공급자, 안전소비자 및 안전시민운동단체의 네 행위주체들 가운데 이 연구 결과는 자동차를 생산하는 안전공급자

요인과는 직접 관련이 없다. 그러므로 안전관리자, 안전소비자 및 안전시민운동단체에서 이 연구 결과를 활용하는 방법을 논의해 보기로 한다.

먼저 안전관리자는 안전과 사고에 관한 법률을 제정하거나 개정하여 모든 국민들에게 공평하게 집행할 의무와 책임이 있다. 이 관점에서 보면 음주운전이 습관성이 매우 높으며, 주위 사람들의 만류에도 불구하고 음주운전자의 고의성에 의해서 강행되며, 음주로 인해서 취하지 않았거나 사정이 생기면 음주운전 할 의도가 높다는 사실은 중요한 시사점을 제공한다. 먼저 안전관리의 책임을 맡은 정부에서 법률을 제정하거나 개정하는데 이 연구 결과가 시사하는 점을 살펴보자. 현재 한국에서 음주운전은 과속운전, 중앙선침범 등의 위반행동들과 함께 운전자가 타인들에게 사망이나 상해의 가능성을 제공한다는 심리적 고의성을 근거로 법률로써 가중처벌하고 있다. 또한 음주운전으로 사고가 발생한 경우가 아니라면 혈중 알코올 농도에 따라서 일률적으로 단속하여 처벌하고 있다. 그러나 현재처럼 단지 혈중 알코올 농도라는 한 가지 기준만에 의해서 처벌하지 않고 음주운전에 의해서 적발된 빈도와 아울러 이 기준을 함께 사용하여 습관적 음주운전 행동을 억제할 필요가 있다. 사실 음주운전을 단속하기 위한 생리지표로서 혈중 알코올 농도가 높은 타당도와 신뢰도를 지닌다는 과학적 증거는 많지 않다. 앞에서 안전체계를 설명하면서 언급한 바와 같이 어느 정도의 혈중 알코올 함유량까지 음주운전을 허용할지 판단하는 가장 중요한 기준은 총체안전체계를 구성하는 네 행위주체들의 합의이다. 그리고 이 사회합의가 도출되는 과정이 문화마다 다른 점을 이해할 필요가 있다.

한국에서 자동차의 보급률이 낮았던 10년 전만 하더라도 국민이나 자동차 운전자들이나 모두 정부에서 제정한 단속 기준에 대해서 큰 이견이나

반발이 없이 따랐다. 그러나 최근 한국에서 차량의 보급이 1,100만대를 넘어서고 지난 한 해 동안 공급이 100만대 수준으로 증가되면서 정부의 안전관리자, 운전자와 시민단체, 안전보험업계들이 합의를 도출하는 과정에서 여러 유형의 집단간 갈등을 겪고 있다. 이 현상 자체는 한국사회에서 새로운 안전체계를 구축하는 과정에서 파생된다고 이해할 수 있다. 그러나 어떤 형태의 안전체계를 구축하는지가 중요하다. 음주운전자의 단속과 처벌 기준에 관해서 합의를 도출하는 과정에서 신경생리심리학 연구의 결과가 반드시 필요하다. 그러나 이른바 운전문화가 정착되어서 음주운전자나 음주운전으로 인해서 발생하는 교통사고가 많지 않은 사회와 달리 한국문화에 적합하게 음주운전의 근절 대책을 마련할 필요가 있다.

한국이나 프랑스와 같이 음주운전이나 음주운전 때문에 발생하는 사망과 상해사고가 많은 경우에는 사고를 초래할 수 있는 혈중 알코올 수준을 과학적으로 입증하는 일 못지 않게 음주운전 행동을 억제하려는 정책 방향에 대해서 사회에서 합의를 도출하는 과제가 긴급하다. 음주운전과 같은 위반행동들은 개인의 목표를 달성하기 위하여 공공의 안전을 위협하는 경우이다. 이 경우에 개인의 권리와 공공의 안전을 어느 수준에서 절충해야 하는지 결정하는 심리학의 연구 과제가 대두된다. 그런데 음주운전의 경우에는 이 관점에서 보면 음주운전을 단속하기 위한 기준으로 보면 비록 낮은 혈중 알코올 농도 수준이더라도 음주운전을 근절시켜야 한다는 관점에서 보면 음주운전으로 단속에 적발된 빈도를 함께 사용할 필요가 있다. 여러 국가들 가운데 프랑스에서는 음주운전 등 고의성이 인정되는 교통위반 행동으로 두 번 적발되면 운전면허를 취소하고 3년간 면허의 취득을 허용하지 않고 있는 사실도 주목

할 만 하다(한덕웅, 1998).

지금까지 필자가 음주운전을 다룬 심리학 연구를 예로 들어서 음주운전을 관리하는 안전관리자의 법적 기능에 맞게 활용하는 방안을 검토하였다. 실제로 안전관리자의 교육과 훈련 역시 심리학에서 기여할 수 있는 중요한 영역이다. 그러므로 안전에 관한 심리학 연구결과들은 이 교육/훈련에서도 내용과 방법을 결정하는데 유용하게 사용될 수 있다.

다음으로 필자의 음주운전 행동의 연구결과를 음주운전자의 심리와 행동을 변화시키기 위해서 교육과 훈련에는 어떻게 활용할 수 있는지 검토해 보자. 앞에서 제시한 음주운전의 결정요인들은 각각 여러 문항들로 측정되었다. 각 요인을 구성하는 문항들을 보면 음주운전의 진단, 음주운전자의 교육/훈련 프로그램 개발, 음주운전자 교육/훈련 결과의 평가 등에 어떻게 활용할 수 있는지 시사점을 얻을 수 있다. 표 2에서 음주운전 행동의 결정요인들을 측정하는 문항들 가운데 음주로 인해서 교통사고를 경험한 운전자와 무사고 운전자가 반응의 차이를 보인 몇 문항을 볼 수 있다.

음주운전자들 가운데 사고를 경험한 운전자들은 무사고자들과 구별되는 음주운전 신념체계와 행동을 보이고 있음을 알 수 있다. 그러므로 음주운전자나 음주운전으로 사고를 유발한 사람을 법률에 의해서 처벌하는 이외에도 교육/훈련에서 이 신념과 태도를 변화시키는 계획을 연구하여 운영할 수 있다. 더구나 음주운전자 개인마다 음주운전 행동에 관해서 지니는 신념이 다를 수 있으므로 교육/훈련이 시작되는 단계에서 자기평가 과정을 거치면 개인마다 지니는 신념유형별로 집단변화계획도 마련할 수 있다.

이 연구의 예에서 보는데로 운전행동에 관한 응용사회심리학 연구의 결과는 안전체계를 구성

하는 정부의 안전관리자, 안전공급자 및 시민 등 각 행위주체들이나 기관에서 여러 목적으로 활용할 수 있다. 안전과 사고에 관련있는 심리학의 여러 분야에서 연구와 활동을 촉진하게 되면 안전체계의 모든 단위에서 안전심리학자들이 기여할 수 있다.

## 참고문헌

- 국무총리실 안전관리기획단 (2000). 안전관리 종합 대책.
- 김왕배 (2002). 안전문화 정착을 위한 안전의식 조사연구. 국무총리실 안전관리개선기획단.
- 최상진 · 손영미 · 김정인 · 박정열 (2000). 음주운전에 영향을 미치는 인지적 및 사회문화적 요인색. *교통안전연구논문*, 19, 59-77.
- 미국국립건강통계원(U.S. National Center for Health Statistic, NCHS) (1998). *Vital Statistics system: 10 leading causes of death in United States.*
- 박광배 (1996). 범범의 원인과 준범의 이유. *한국심리학회지:사회*, 10(2), 1-22.
- 이순철 (2000). 교통행동의 심리학적 이해: 교통심리학. *한국심리학회지: 사회문제*, 6(1), 119-144.
- 통계청 (2000). 2000년 사망원인 통계 결과.
- 한덕웅 (1996). 교통사고 유발 행동의 결정요인. *도로교통안전협회*.
- 한덕웅 (1996). 지역별 교통환경과 운전행동의 특징. *도로교통안전협회*.
- 한덕웅 (1998). 각국의 운전적성검사 제도의 비교 분석. *도로교통안전협회*.
- 한덕웅 · 한인순 (2001). 과속운전 행동에 영향을 미치는 심리요인들. *한국심리학회지: 건강*, 6(2), 39-62.

- 한덕웅 · 이경성 (2002). 도로교통사고를 유발한  
원인의 설명: 운전자와 교통경찰의 관점비  
교. 한국심리학회지: 사회문제, 8(2). 41-59.
- 한덕웅 · 이민규 (2001). 계획된 행동이론에 의한  
음주운전 행동의 설명. 한국심리학회지: 사  
회 및 성격, 15(2). 141-158.
- 한덕웅 · 박군석 · 신용균(2002). 교통환경과 운전  
자 행동요인의 전국 지역별 비교. 한국심리  
학회지: 사회문제, 8(1). 17-40.

1 차원고 접수일 : 2002. 10. 5.

최종원고 접수일 : 2002. 12. 20.

- Ajzen, I (1985). From intention to action: A theory of  
planned behavior. In J. Kuhl & Beckmann(Ed.s)  
*Action control: From cognition to behavior*(pp.  
11-39). N.Y.: Springer-Verlag.
- Aberg, L. (1993). Drinking & driving. *Accident Analysis  
& Prevention, 25*(3). 289-296.
- Statistical Abstract of the United States*(79th ed.) (1979).  
Washington. D. C.: Government Printing  
Office(Snyder, 1989에서 재인용).
- William, A. F., & Lund, A. K. (1992). Injury control:  
What psychologists can contribute. *American  
Psychologist, 47*, 1036-1039.

## **A psychological approach to the safety problems in Korean society**

**Doug-Woong Hahn**

**Department of Psychology, Sungkyunkwan Univ.**

The purpose of this study is to review the previous studies on the safety problems in Korea and to propose a psychological total safety system model. The model consisted of four agents; the government as the safety management agent, the suppliers of safety goods and services, consumer of safety goods and services, and civil movement institutions for safety. It was emphasized that the culture specific social representations of safety and accident have emerged in the course of rapid industrialization process in Korea during last 30 years. We delineated the social representations of the Korean people on safety and accident according to the model. A psychological analysis of drinking and driving behavior was performed as an application of the model. It was emphasized that safety psychologists have to develop and to apply the knowledge and the information from human engineering psychology and applied social psychology on safety and accidents.

*key words : safety, accident, social representations of safety, safety problems, total safety system model, safety psychologist*