

운전 능력과 운전 상황 스트레스에 대한 남녀 운전자들의 지각 차

김 정 인[†]

서비스테크

박 정 열

고려대학교 심리학과

본 연구는 여성 운전자들의 교통사고 예방을 위한 기초자료를 수집하는 차원에서 운전자들의 운전능력에 대한 지각과 운전 중 경험하는 스트레스 상황에 대하여 살펴보았다. 이를 위해 서울, 경기 지역에 거주하는 자가 운전자 180명을 대상으로 운전자들이 자신들의 운전능력과 타인의 운전능력에 대해서 어떻게 지각하고 있는지를 살펴보았으며, 특히 여성 운전자들이 운전 중에 가장 스트레스를 많이 경험하는 부분이 어디인지를 확인하고자 하였다. 운전능력과 관련하여 살펴보면 여성운전자들은 남성 운전자들의 운전능력을 과대평가하는 경향이 있는 반면, 다른 여성 운전자들의 능력은 과소평가하는 경향이 나타났다. 여성 운전자들이 운전 중 경험하는 스트레스를 살펴보면, 여성 운전자들은 남성에 비해 운전 중 더 많은 스트레스를 경험하는 것으로 나타났으며, 과속해서 앞지르기, 지연 출발 시 경적 울려대기, 무리한 좌회전 시도, 사거리 무단진입시도, 차로변경 시 타 차량의 비협조 등에서 남자들보다 유의미하게 높은 스트레스를 경험하는 것으로 밝혀졌다. 이러한 결과는 여성들이 운전 능력에 대한 자신감 결여와 함께 운전수행과정에 대한 스트레스도 심하게 느끼고 있음을 보여주고 있다.

주요어 : 여성 운전자, 운전능력 지각, 운전 스트레스

[†] 교신저자 : 김정인, 서비스테크, (110-809) 서울시 종로구 동숭동 1-139 한양빌딩 2 층
E-mail : kji820@hanmail.net

산업심리학이나 인간공학에서는 운전이란 “자동차를 조작하여 목적지까지 가는 행동”이라고 정의하는 경향이 강하지만, 교통심리학에서는 운전행동을 “교통상황이나 교통환경에 자동차를 적응시키기 위하여 운전자가 주체적, 선택적으로 상황에 대한 의사결정과정을 거쳐 목적지까지 이동하는 행동”이라고 정의하고 있다(이순철, 1997). 즉 운전행동은 다른 기계 조작과는 달리 운전자의 의지로 환경에 적응하는 과정으로 이해할 수 있으며, 운전자가 적응해야 하는 환경은 물리적인 외부환경, 선택과정에서의 운전자 본인이 이끌어낸 환경, 그리고 다른 운전자와의 관계가 함께 고려되어야 한다.

운전자는 운전과정에서 유발되는 새로운 상황을 관찰하고, 이에 적절히 대응하는 것이 그의 역할이라고 볼 수 있다. 이 과정에서 운전자의 지각이나 주의집중, 판단이나 반응의 선택, 반응 능력, 태도, 경험, 성격 등이 운전자의 운전행동에 영향을 미칠 뿐만 아니라 사회규범, 가치관, 관습 등과 같은 요인들도 운전자의 행동에 많은 영향을 준다(김남윤, 1999; 박동고, 1998; 윤봉남, 1998; 이병일, 1999; 이순철, 1991, 1996; 이재항, 1999; 최상진, 박정열, 김정인, 손영미, 2000; 최상진, 손영미, 김정인, 박정열, 2000; 최종윤, 1998; 흥성국, 1999; Nagayama, 1989; Wilde, 1976). 즉, 운전자의 의도, 동기, 경험, 피로 등과 같은 개인적 행동요인과 규범, 준법의식, 안전에 대한 의식과 태도 등과 같은 사회문화적 행동요인이 교통행동 특히 운전행동에 깊이 관여한다고 볼 수 있다.

운전면허소지자 추세를 보면 전체 국민에서 운전면허를 소지한 비율이 1970년 1.3%에서 1980년 4.9%, 1990년 19.9%, 2003년 46.0%로

급격하게 증가하고 있는 추세이다. 성별로는 여성운전자가 크게 증가한 것으로 나타나고 있는 바, 1976년 이후 연평균 26.3%가 증가한 것으로 나타나 연평균 11.3%의 증가세를 보인 남성운전자에 비해 월등히 높은 증가세를 보였다. 전체 운전면허소지자 중에서 여성이 차지하는 비율은 1980년 6.7%, 1990년 12.2%, 2003년에는 36.0%(전체 운전면허소지자 22,062,457명 중 7,950,569명)로 높아진 것으로 나타났다(도로교통안전관리공단, 2004).

그러나 이와 같이 여성들의 운전면허 취득이 상대적으로 증가하면서 이들 여성운전자들에 의한 교통사고 역시 증가 추세를 보이고 있다. 1990년에는 5,666건에 불과했던 여성운전자 사고는 지속적인 증가를 보여 2003년에는 35,364건으로 6배 이상 증가하였다. 또한 전체 사고 중에서 여성운전자에 의한 사고 점유율도 1990년 2.0%에서 해마다 높아져서 2003년에는 14.7%를 차지하게 되었으며, 같은 기간 여성운전자에 의한 사고로 인한 사망자는 4.5배, 부상자는 7.6배 가까이 증가한 것으로 나타났다(도로교통안전관리공단, 2004). 여성의 사회활동이 증가하고 여성 운전면허소지자 역시 증가함에 따라 교통사고 또한 지속적으로 증가하고 있으며 이러한 추세는 상당 기간 지속될 것으로 예상된다.

여성운전자들의 교통사고와 관련한 몇 가지 특성을 살펴보면, 우선 여성운전자들은 교통환경이 복잡하고 순간적인 판단이 요구되는 교차로에서 상대적으로 많은 사고를 발생시키는 것으로 나타났다. 또한 전체사고에서 주간 사고 비율(66.8%)이 높게 나타났으며 상대적으로 보행자사고를 많이 유발한 것으로 나타났는데, 이는 여성운전자의 경우 야간보다는 사람의 통행이 많은 주간에 운전을 많이 하기

때문으로 풀이된다. 주요 법규위반별로는 신호위반, 교차로 운행방법위반, 보행자 보호의 무위반이 많은 반면 과속, 안전거리미확보, 안전운전불이행 등은 상대적으로 적은 것으로 나타났다(도로교통안전관리공단 2004).

경찰에서 분류하고 있는 사고의 원인은 사고자끼리의 법적 책임을 부여하고자 하는데 1차적인 목적이 있다. 따라서 진정한 의미의 사고의 원인을 찾는다면 사고 가해자의 사고 원인 지각을 살펴보는 것도 바람직 할 것으로 사료된다. 도로교통 안전협회(1987)의 조사 자료에 의하면 사고가해 여성운전자들이 밝힌 사고의 원인은 56.2%가 인간의 정보처리 과정 상에 문제가 있었음을 보여주고 있다. 즉 사고가 관련정보를 지각하고, 예측 및 판단하고, 행동으로 옮기는 정보처리 과정상의 특정 단계에서 오류가 발생하여 사고로 이어졌다는 것이다. 특히 이 보고서에서 사고가해 여성 운전자들의 86%가 사고의 원인을 주변차량의 위협에서 찾고 있었다. 이들은 주변차량이 갑자기 끼어들거나, 밀어 붙이기 때문에 당황한 나머지 운전조작상의 오류를 가져와 사고가 발생하였다고 보고 있다. 스트레스로 인한 급격한 감정의 변화는 안전운전에 필요한 적절한 지각 판단에 결림돌로 작용하고 운전수행 능력을 떨어트려 사고를 유발할 수도 있다. 이들의 방어운전능력이 뛰어나다면 사고로까지는 이어지지 않았을지 모르나 여성 운전자에 대한 주변 차량의 보호의식 등이 아쉽다.

남성과 여성 운전자 사이에는 일반적인 특성의 차이가 있으나 여성 운전자에 대한 특성의 이해가 부족한 실정이다. 이러한 이해의 부족은 도로 장면에서 남녀 운전자 사이의 효율적 의사소통에 장애가 되고 있다(신용균, 1991). 운전자의 운전행동 및 사고특성에서 성

별의 차이점을 살펴보기 위해 부분적이며 개략적으로 분석된 연구가 있지만 남성 운전자와 교통관련 타 주제에 배려된 관심만큼 노력은 기울여 오지 않았다. 이는 여성 운전자의 기본적인 특성 파악에 시간과 인력의 배려가 다소 소홀했음을 시사하는 것이다. 따라서 여성 운전자의 사고유발원인을 이해하고 사고를 예방하기 위해서는 운전과 관련된 두 가지 요소, 즉 운전능력 지각과 운전과 관련된 스트레스 상황을 살펴볼 필요가 있다.

도로교통 안전협회(1987)의 조사 자료에 의하면, 운전기능 전반에 대한 자신감을 분석한 결과 여성운전자들이 가장 자신 없어 하는 부분은 야간운전이었으며, 이어서 고속도로 통행, 나쁜 기상조건 하의 안전운전, 곡선주행 등의 순으로 나타났다. 한편 일본의 연구 자료를 보면, 井手武美(1983)는 면허갱신교습자 500명을 대상으로 한 설문지 조사에 의하면, 여성운전들이 운전 중 가장 불안을 느끼는 상황을 좁은 도로에서 대형차량을 만났을 때이며 이어서 차량의 고장 및 후진이 그 다음 순위 것으로 나타났다. 그는 여성 운전자의 특징을 분석하여 여성 운전자들은 운전 시 자기 중심적이고 교통의 흐름을 잘 타지 못하며, 운전조작은 신중한 반면 기계장치는 약하다고 결론을 내렸다.

정은희(2000)의 연구에서는 야간 및 고속도로 운전에 대한 자신감을 묻는 항목에서 남성 운전자의 48.0%가 잘한다고 응답하였고 여성 운전자는 24.5%가 잘한다고 응답하였다. 반면에 잘못한다고 응답한 남성운전자는 5.1%였고 여성운전자는 23.2%나 되었다. 주차 및 정차에 대한 자신감을 묻는 항목을 보면 남성의 경우 56.3%가 주정차에 자신감을 가졌고, 여성의 경우 47.8%로 나타나 남자들이 더 높게

나타났다.

여성 운전자의 능력지각과 관련된 평가에서 우리가 주목할 점은 여성에 대한 도식이다. 도식(schema)이란 우리가 사회적 사건들을 해석하기 위해 활용하는 가설들을 말한다(Fiske & Taylor, 1991). 도식이란 그 용어가 시사하듯 이 어떤 사람이 지니고 있는 정신적 구성개념을 말하는 것으로, 한 개인이나 사건, 혹은 집단이나 사건들에 대한 도식화된 혹은 축약된 형태의 개념을 말한다. 도식에는 지각자의 관점에서 생각한 개인이나 집단의 주요 특징들과 이들 특징들 간의 관계성이 포함되어 있다. 도식이라는 용어는 고정관념보다는 더 폭넓고 포괄적이며 중립적인 용어로 도식자체가 잘못된 것이 아니라 도식의 형성, 유지 및 적용과 정에서 스며들 수 있는 오류가 문제이다(Valian, 1999).

여성 운전자들의 능력에 대한 지각에서 일부 오류 혹은 편파가 작용할 수 있는데, 이를 알아보기 위해서는 성별도식에 대한 개념의 이해가 선행되어야 한다. 성별도식(gender schemas)이란 성별 즉 남녀에 대한 행동특성 및 역할에 대한 정보 혹은 지식을 의미하는데, 이것은 사람을 성차에 입각해서 범주화하고 관련된 행동을 기억하고 활용하는데 유용하다. 이러한 성별 도식은 성차에 대한 묵시적이고 비의식적(nonconscious)인 일련의 가설들로 남성과 여성들에 대한 우리들의 기대에 영향을 미치며, 그들의 능력 및 업무에 대한 평가에 그리고 직업인으로서 그들의 수행성과에 영향을 미치고 있다(Bem, 1993).

성별도식은 대부분의 경우 명시적으로 표현되지 않으며, 오히려 사람들은 그 내용을 부인하기까지 한다. 일상생활에서 많은 남성과 여성들은 평등주의 신념을 공언하지만 의식적

인 신념과 가치관이 비의식적인 도식의 작용을 완전히 통제할 수는 없다. 평등주의적 신념이 성별과 관계없이 개인의 능력을 공정하게 평가하려는 노력에는 도움이 되기는 하지만 그렇다고 이것이 편견이 개입되지 않는 객관적인 평가를 보장하는 것은 아닐 것이다. 다른 사람의 능력이나 성과에 대한 평가 및 해석은 남성이든 여성이든 우리 모두가 성별의 차이에 대해서 가지고 있는 비공식적인 신념에 의해서 영향을 받는다.

일상생활 속에서 활동하고 있는 대부분의 사람들은 타인의 행동을 그들이 보유하고 있는 도식에 의해서 해석을 한다고 해도 과언이 아니다. 특히 상대가 여성 운전자인 경우는 여타의 경우와 마찬가지로 성별 도식이 강하게 작용할 소지가 있다. 우리 사회에서는 여성들의 능력이나 성과는 과소평가되고 남성들의 경우는 과대평가된다. 이러한 잘못된 인식은 사회 구성원들에게 남녀에 대한 기대를 형성하고, 이러한 기대는 사람들은 남들이 자기에게 기대하는 대로 행동한다는 자기 완성적 예언을 통하여 적어도 부분적으로나마 그대로 달성된다.

운전에 대해서 우리 사회는 남녀에게 다른 기대를 가지고 있다. 일반적으로 남자들은 공간지각능력이 뛰어나 여성들에 비해 운전을 잘한다는 믿음을 가지고 있다. 반면에 여성들은 젊은 여성들을 중심으로 운전 능력이 뛰어난 여성들의 수가 증가하고 있음에도 불구하고 여성 집단에 대하여 남자들보다 운전 실력이 현저히 떨어진다고 생각하고 있다. 대부분의 운전자들이 여성운전자들은 운전 실력이 떨어진다는 도식을 지니고 있는 상태에서 자신이 운전을 잘하는 여성들 목격하거나 운전을 잘하는 여성에 대한 이야기를 들었을 때,

즉 취득한 정보가 도식과 어긋날 경우에는 두 가지 방법 중 한 가지 방식으로 해석한다. 첫째는 그 정보를 무시하고 달리 해석하는 것이다. 즉 운이 좋아서 120%의 실력발휘를 해서 그랬을 것으로 본다. 둘째는 그런 상충정보를 예외적인 것으로 취급하는 것이다. 아마도 다른 여성들에서 비해서 진짜 월등히 운전 실력이 뛰어났기 때문인 것으로 생각하는 것이다. 이 두 경우에서 도식 자체의 변화는 거의 없다. 특히 이러한 도식은 운전자들에게 확증편파(confirmation bias)를 통해서 지속적으로 유지된다. 이 확증편파(최초 연구자 Wason, 1960)는 사람들이 가설에 부합하는 정보를 찾으려고 하며, 반면에 가설과 상충되는 정보의 가치를 낮게 평가하는 경향을 말한다.

특히 많은 사람들에게 확고히 자리 잡은 사회적 가설은 그 가설을 반박하는 객관적이고 확실한 증거가 충분히 나타나더라도 쉽사리 변하지 않는 경향이 있다(Nisbett & Ross, 1980; Ross, Lepper, & Hubbard, 1975). 남자 운전자들의 여성운전자에 대한 능력평가는 확증편파(confirmation bias)를 통해서 지속적으로 유지될 것이다.

그런데 문제는 이런 성별에 대한 도식은 같은 여성끼리도 그대로 유지되는 경향이 있다는 사실이다. 평등주의적인 부모라 할지라도 여러 가지 면에서 성별규범에 따르며, 성 고정관념적 방식에 따라 아이들을 대한다. Jacobs 와 Eccles(1992)는 어머니의 성별도식이 자기 아이들의 능력에 대한 그들의 신념에 영향을 미치는지를 알아보고자 연구한 결과 어머니들의 자녀 능력에 대한 지각은 아이들의 실제 성취 및 행동에 의해서뿐만 아니라 어머니 자신의 성별 도식의 강도에 의해서 강력하게 영향을 받고 있음을 보여주었다. 여자아이가 남

자아이들보다 수학을 훨씬 못한다고 믿는 엄마들은 딸의 수학능력을 과소평가하고 아들의 수학능력을 과대평가하는 경향이 있었다.

이러한 결과는 아이들과 가장 가까이 있는 사람도 성별 고정관념에 의해 아이들을 정확하고 공정하게 평가내리지 못하고 있음을 보여주는 것이다. 특히나 운전 장면은 서로 전혀 모르는 관계에서 그리고 익명성이 확보된 상태에서 상대방의 정보라고는 성별에 근거해서 판단을 내리게 되는 상황이다. 이러한 상황에서 성별도식의 영향은 매우 클 것으로 사료된다. 더구나 상대 운전자가 여성일 경우 여성들 역시 성별도식에 의해서 영향을 받게 될 것이다. 교사들의 성별도식에 따른 학생들의 수학성적결과에 대한 귀인을 연구한 Jussim 과 Eccles(1992)는 객관적인 평가를 내린다고 평가받는 선생님들이 아이들의 실제능력과 능력에 대한 지각 모두에 의해 영향을 받았으나, 여학생이 좋은 성적을 받으면 노력한 결과라고 하고, 남학생이 좋은 성적은 능력의 결과로 보는 경향이 있음을 확인하였다. 남성적인 과제에 대해서 여성의 성공보다는 남성의 성공이 타고난 능력 때문이라고 지각할 가능성 이 더 높다. 반면 그 영역에서의 여성의 성공은 남성의 성공보다는 노력 덕분이라고 지각될 가능성이 더 높다.

성공과 실패에 대한 귀인에서도 남녀에게 각기 다른 원인을 적용시킴으로서 성적인 편파가 지속적으로 유지되기도 한다. 사람들은 관찰자로서 남성과 여성의 능숙한 운전솜씨에 대해서 각기 다른 해석방식을 사용할 것이다. 대부분의 관찰자들은 남성의 능숙한 운전솜씨를 바라볼 때는 능력을 강조하고 반면에 여성의 능숙한 운전솜씨에 대해서는 다른 요인들, 즉 노력과 많은 경험 같은 것을 강조할 가능

성이 있다. 그러나 성공이 아닌 실패 즉 서툰 운전솜씨에 대해서는 능숙한 운전솜씨에 적용 시켰던 것과는 다른 양상으로 지각하게 된다. 남자의 서툰 운전솜씨에 대해서는 노력을 덜 했거나 경험기회 부족 탓으로, 반면에 여성 운전자의 서툰 운전솜씨는 능력이 부족한 것으로 그 원인을 돌릴 수 있다.

이러한 운전에 대한 기대효과는 남자들에게는 자신들의 운전능력에 대한 신념을 강화시켜주게 되어 간접적으로 운전과 관련된 수행을 높여주게 된다. 그러나 ‘여성들은 본래 운전을 잘 할 수 없다’, 혹은 ‘남자들에 비해 운전 실력이 현저하게 떨어질 수밖에 없다’는 여성의 운전능력에 대한 기대는 여성들의 운전에 대한 자기-효능성 지각을 훼손시켜 결국 수행수준을 저하시킬 것이다.

여성 운전자의 운전행위에 영향을 미치는 또 다른 요인으로 스트레스를 들 수 있다. 여성 운전자들은 짜증스런 상황발생시 운전자 중 약 43%가 급격한 감정의 변화를 겪는 것으로 밝혀졌다(신용균, 1991). 이러한 결과는 감정의 변화가 정교한 운전과제 수행 상에 악영향을 미칠 소지가 높음을 시사하는 부분이다. 즉 운전 스트레스로 인한 감정의 급격한 변화는 운전 및 도로상황 지각을 더디게 하며 신속한 의사결정을 방해하여 자칫 사고를 촉발할 수도 있다.

도로교통안전협회(1987)의 조사 자료에서 여성 운전자들이 남성 운전자들에게 요망한 사항들을 정리해보면 난폭운전금지 끼어들기, 과속, 급정차 등), 여성에 대한 위협운전 금지, 여성무시 태도 및 장난 거는 행위 금지 등의 순으로 백분율은 각각 25.7%, 23.3%, 16.2%로 나타났다. 여성 운전자로 하여금 운전 상황에 취약하게 만드는 것은 본인 및 타인에 의한

능력 지각뿐만 아니라 운전상황에서의 스트레스 요인들이다. 물론 이러한 스트레스는 능력 지각과 관련이 있을 것을 생각된다. 교통과 관련된 기존 연구에서 운전자들의 일상의 짜증인 헛슬(hassle)이나 스트레스를 다른 논문들은 거의 찾아볼 수 없다. 특히나 본 연구에서 주제로 선정한 능력 지각부분은 운전 중 경험하게 되는 다양한 상황에 대한 대처의 효율성 및 자신감과 관련이 있으며, 이러한 운전능력 혹은 효능감에 대한 지각이 낮다면 운전에서 많은 스트레스를 경험하게 될 것이라고 본다.

따라서 본 연구에서는 여성 운전자들의 교통사고 예방을 위하여 필요한 기초자료 차원에서 개인들의 능력지각과 운전취약 부분을 살펴보고자 한다. 먼저 스트레스 운전 능력 부분에서는 여성운전자들이 자신들의 운전능력과 타인(남녀 모두)들에 대해서 어떻게 지각하고 있는지를 알아보고 이어서 여성 운전자들이 운전 중에 가장 스트레스를 많이 경험하는 취약 부분이 어디인지를 규명해보고자 한다.

방 법

조사 대상

조사 대상은 서울, 경기 지역에 거주하는 자가 운전자들을 대상으로 하였다. 총 180명(남자 91명, 여자 88명)이 조사에 참여하였으며, 이들의 인구통계학적 특성은 다음과 같다. 연령은 최저 19세부터 최고 61세로 평균연령은 33.39세이며, 운전경력은 6.52년이고, 하루 주행거리는 평균 32.53km였다. 이를 남녀별로 다시 세분해서 살펴보면, 남자의 경우 운전경

력 8.57년에 평균주행거리는 40.17km이고 여자의 경우 운전경력 4.51년에 평균주행거리는 25.54km인 것으로 나타났다.

조사도구

운전능력 지각

본 연구에서는 운전자들의 운전능력 및 운전스트레스 상황지각을 평가하기 위하여 질문지 방식을 채택하여 문항을 구성하였다. 운전 능력 부분은 기존 연구들을 참고로 전반적인 법규준수 정도를 묻는 문항과 운전에 필요한 구체적인 행동 능력을 묻는 2개의 문항으로 설정하였다. 이들 각 문항들은 5점 척도로 구성하여 본인 및 다른 남성과 다른 여성에 대해서도 어떠한 평가를 내리는지를 평가하였다. 점수가 높을수록 운전능력도 뛰어나고 법규준수도 잘하는 것으로 본다. 본 연구에서의 본인, 다른 남성, 그리고 다른 여성에 대한 내적 합치도(Cronbach's α)는 각각 .87, .79, .81이었다. 이어서 여성 운전자에 대한 운전능력의 평가가 타고난 행동능력 혹은 성향 탓인지 아니면 단지 연습 혹은 실제 운전경험부분에 의한 것이라고 지각한 때문인지를 확인하기 위하여 두 개의 문항을 추가하였다.

운전상황 스트레스

운전상황에서의 스트레스를 평가하기 위하여 본 연구자들은 우선 15명의 운전자들에게 차량운행과 관련하여 짜증 및 스트레스를 유발하는 구체적인 상황을 적어달라고 요구하였다. 이들의 응답을 정리하여 연구자들은 일차적으로 52개의 항목들을 선정하였다. 이어서 이들을 5점 척도 형식으로 전환하여 47명의 운전자들에게 이러한 상황이 자신들에게 짜증

과 스트레스를 유발하는 정도에 체크하도록 하였다. 모아진 자료들을 취합하여 평균을 계산한 다음 높은 순서로 30개의 항목을 선정하였다(표 3 참고). 이중 운전상황과 관련된 내용 15개를 추려서 문항으로 구성하였다. 5점 척도로 평가하였으며, 점수가 높을수록 그 항목에 대해 스트레스를 더 많이 받고 있음을 의미한다.

자료분석

질문지 방식을 통해서 모아진 자료들은 SPSS WIN 10.0을 통해서 분석하였다. 법규준수와 구체적인 능력 지각부분에 대해서는 평균과 표준편차를 구하였고 전반적 운전능력 지각에 대해서는 빈도 및 백분율을 계산하였다. 한편 본 연구의 주 목적인 스트레스 상황 지각에 대한 남녀 차를 확인하기 위해서 남녀 각각의 평균 및 표준편차를 구하고 t검증을 실하였다.

결과

구체적인 운전능력에 대한 평가

먼저 교통법규 준수 정도를 보면 능력과 관련된 나머지 7개 부분과는 다르게 본인의 준수정도를 가장 낮게 그리고 다른 남성이 가장 잘 준수하고 그 다음으로 다른 여성이 잘 준수하였다고 지각하였다. 운전능력과 관련된 부분에서는 모두 일관된 결과를 보여주고 있다. 즉 남성 본인은 본인들이 운전능력과 관련해서 다른 남성 혹은 여성들보다 운전능력이 뛰어나다고 지각하였으며, 여성들 본인도

표 1. 본인 및 타인의 운전능력에 대한 지각

		교통법규 준수 정도			주차실력 정도		
성별		본인	다른 여성	다른 남성	본인	다른 여성	다른 남성
남	평균(SD)	2.12(.83)	2.73(.97)	3.29(.69)	3.66(1.13)	2.41(.84)	3.44(.83)
여	평균(SD)	2.29(.86)	2.56(.84)	3.52(.82)	3.28(.87)	2.55(.83)	3.85(.83)
전체	평균(SD)	2.20(.85)	2.65(.91)	3.40(.76)	3.47(1.03)	2.48(.84)	3.64(.85)
		차로 변경 능숙도			교통흐름 타기		
성별		본인	다른 여성	다른 남성	본인	다른 여성	다른 남성
남	평균(SD)	3.85(.98)	2.52(.78)	3.63(.78)	3.87(1.06)	2.53(.82)	3.58(.80)
여	평균(SD)	3.38(.85)	2.76(.75)	3.79(.75)	3.39(.81)	2.72(.74)	3.72(.66)
전체	평균(SD)	3.62(.94)	2.63(.77)	3.71(.77)	3.63(.97)	2.62(.79)	3.65(.74)
		고속주행 능력			곡선주행 능력		
성별		본인	다른 여성	다른 남성	본인	다른 여성	다른 남성
남	평균(SD)	3.70(.99)	2.69(.87)	3.69(.78)	3.76(.96)	2.60(.84)	3.43(.72)
여	평균(SD)	3.19(.98)	2.77(.83)	3.85(.76)	3.26(.87)	2.91(.74)	3.62(.70)
전체	평균(SD)	3.45(1.02)	2.73(.85)	3.77(.77)	3.52(.95)	2.75(.81)	3.52(.71)
		주행 중 거울 활용력			돌발상황 대처력		
성별		본인	다른 여성	다른 남성	본인	다른 여성	다른 남성
남	평균(SD)	3.79(1.11)	2.55(.81)	3.45(.78)	3.52(1.00)	2.19(.91)	3.45(.70)
여	평균(SD)	3.41(.85)	2.83(.78)	3.61(.81)	2.86(.86)	2.48(.85)	3.66(.68)
전체	평균(SD)	3.60(1.00)	2.69(.80)	3.53(.80)	3.20(.99)	2.33(.89)	3.55(.70)

다른 남자들 보다는 못하지만 본인들은 다른 여성들보다는 뛰어난 것으로 지각하고 있었다. 여성들은 본인을 평가할 때 남성들보다 운전 능력이 떨어진다고 지각할 뿐만 아니라 다른 여성들도 운전능력이 상당히 떨어지는 것으로 보았다. 특히 여러 부분들 중에서 돌발상황에 대한 대처능력에 대해서 본인 및 타 여성 모두 현저히 떨어진다고 보았다. 이러한 부분은 남성운전자에 비해 운전시간과 거리가 적고 그리고 특정 지역만을 왕복하는 여성운전자들의 운전양태에 비롯된 것으로 생각된다. 한편

다른 여성 운전자를 평가할 때 돌발상황 대처를 제외하고 가장 서툰 것이 주차인 것으로 나타났다.

여성 운전자의 운전 능력에 대한 평가와 능력 향상 문제를 확인하기 위하여 조사대상에게 두 가지 질문을 하였는데 남녀 별 반응은 표 2와 같이 나타났다. 결과를 보면 여성운전자들의 운전능력이 떨어진다는 부분에 대해서 남녀 모두 동의하고 있으나, 남성들이 더 그러한 생각을 가지고 있었다. ($\chi^2 = 5.50$, $p < .01$). 그러나 남녀 모두 운전능력 향상 부분에 있어

표 2. 여성운전자의 운전실력과 실력향상가능 여부

문 항 내 용	응 답	성 별		전 채
		남	여	
“운전실력이 떨어진다”	예	72(79%)	55(63%)	127(71%)
	아니오	19(21%)	32(37%)	51(29%)
“연습하면 실력이 향상된다”	예	70(78%)	71(82%)	141(80%)
	아니오	20(22%)	16(18%)	36(20%)

서는 연습기회만 많이 주어진다면 여성도 얼마든지 운전을 잘 할 수 있을 것으로 보았다.

운전상황에 대한 스트레스 지각

운전상황 스트레스

방법에서 전술한 바와 같이, 운전상황에서

스트레스를 유발하는 요인을 평가하기 위해 15명의 운전자들의 응답을 통해 차량운행과 관련하여 짜증 및 스트레스를 유발하는 구체적인 상황 52개의 항목을 선정하였다. 이후 이렇게 선정된 52개 항목을 5점 척도 형식으로 전환하여 47명의 운전자들에게 이러한 상황이 자신들에게 짜증과 스트레스를 유발하는 정도

표 3. 차량운전과 관련된 짜증스러운 사건(hassle) 및 평균

순위	차량운행과 관련 짜증사건(hassle)들	평균	순위	차량운행과 관련 짜증사건(hassle)들	평균
1	난폭한 대형차량	4.60	16	보험료 인상	4.07
2	타 운전자의 위협 혹은 육설	4.58	17	타 차량의 진입방해	4.04
3	경찰의 함정단속	4.56	18	너무 많은 신호등	4.02
4	얌체 운전자	4.37	19	타 차량의 잦은 차로변경	4.02
5	앞차의 급정거	4.33	20	타 차량의 교차로 통행방법위반	4.02
6	타 차량의 난폭운전	4.32	21	불합리한 신호체계	4.00
7	차로변경 위반차량	4.30	22	불법으로 주차된 차량	3.98
8	도로상 낙하물 방치	4.16	23	배기구를 개조한 굉음차량	3.96
9	타 차량의 진로방해	4.12	24	무단 정차 차량	3.95
10	연료비 인상	4.12	25	차량의 지체 혹은 정체	3.89
11	부족한 주차공간	4.11	26	가벼운 접촉사고	3.88
12	무원칙한 단속	4.11	27	두 차로를 걸치고 운전하는 차량	3.88
13	상향등을 켜고 주행하는 차량	4.11	28	타 차량의 끌어들기	3.861
14	갑작스런 오토바이 출현	4.09	29	스티커 발부	3.82
15	출발지연시 뒤차가 경적을 울릴 때	4.09	30	너무 높은 과속방지턱	3.80

에 체크하도록 하였다. 모아진 자료들을 취합하여 평균을 계산한 다음 높은 순서로 30개의 항목들 선정하였으며 결과는 표 3과 같다.

운전스트레스 상황에 대한 요인분석

표 3에 제시된 바와 같이, 차량운전과 관련하여 가장 짜증과 스트레스를 유발하는 사건은 ‘난폭한 대형차량’, ‘타 운전자의 위협 혹은 욕설’, ‘경찰의 함정단속’, ‘암체 운전자’, ‘앞차의 급정거’ 등의 순으로 나타났다.

이상의 30개의 항목 중에서 운전상황과 직접적으로 관련된 것들을 선택하고, 이어서 교

통문제 연구에 경험이 있는 연구자들과 수차례 논의 과정을 통하여 직접적인 운행과정에서 경험할 수 있는 스트레스 상황을 일부 침가하여 세부 행동으로 나누어 15가지 개별 상황으로 구성하였다. 운전상황 스트레스에 대한 문항은 구성은 국내에서 처음 이루어지는 관계로 이들의 구성 타당성을 파악하기 위하여 요인분석을 실시하였다. 그 결과는 표 4와 같다.

요인은 주축요인법으로 추출하고 VARIMAX 방식으로 회전시켰다. 분석 결과 고유가(eigen value) 1이상을 기준으로 하였을 때 4개의 하

표 4. 운전스트레스 상황에 대한 요인분석 결과

문 항	요 인			
	I	II	III	IV
다른 운전자가 무단 정차로 차량의 진행을 방해한다.	.765			
직진 중인데 우측 도로에서 다른 운전자가 무리하게 진입을 시도한다.	.687			
다른 운전자가 골목길 사거리에서 좌우를 살피지 않고 무리하게 진입을 시도한다.	.642			
우회전 차로에서 다른 운전자의 차가 직진하려고 우회전 차량의 차로를 막고 있다.	.612			
좌회전 신호대기 중 다른 운전자가 우측 직진 차로에서 좌회전을 시도하면서 끼어든다.	.586			
신호가 바뀌었는데 조금 늦게 출발한다고 다른 운전자가 경적을 울려댄다.	.833			
차로를 변경하려는데 다른 운전자가 뒤에서 상향등을 켜거나 경적을 울려댄다.	.780			
다른 운전자가 서행한다고 경적을 울려댄다.	.646			
신호 대기 중 다른 운전자가 신호를 위반하고 지나간다.	.756			
다른 운전자가 과속을 해서 앞지르기를 한다.	.651			
다른 운전자가 무리하게 차로를 변경하며 난폭운전을 한다.	.549			
진행 중 옆 차로에서 다른 운전자가 갑자기 내 쪽으로 차로를 변경한다.	.406			
다른 운전자의 차량이 앞에서 서행을 하고 있다.	.795			
다른 운전자가 멀리서부터 대기 중인 내 차로로 끼어들기를 시도한다	.622			
다른 운전자가 진행 중 앞에서 자주 브레이크를 밟는다.	.503			
Eigen value	4.94	1.49	1.24	1.10
설명변량	32.93	9.92	8.25	7.33

위 요인이 확인되었고, 이들의 4개 요인의 총 설명량은 58.43%였다. 요인분석 결과를 각 하

위요인별 문항의 내용들을 근거로 요인 I은 운행방법위반, II는 위협행위, III은 난폭운전

표 5. 운전상황에 대한 스트레스 지각에서 남녀간의 차이

운전상황에 대한 스트레스 지각	전체		t
	남자	여자	
다른 운전자가 무단 정차로 차량의 진행을 방해한다.	3.92	3.99	-.81
	3.86	3.99	
직진 중인데 우측 도로에서 다른 운전자가 무리하게 진입을 시도한다.	3.64	3.72	-.90
	3.57	3.72	
다른 운전자가 골목길 사거리에서 좌우를 살피지 않고 무리하게 진입을 시도한다.	3.94	4.16	-3.38**
	3.73	4.16	
우회전 차로에서 다른 운전자의 차가 직진하려고 우회전 차량의 차로를 막고 있다.	3.43	3.32	1.23
	3.53	3.32	
좌회전 신호대기 중 다른 운전자가 우측 직진 차로에서 좌회전을 시도하면서 끼어든다.	3.53	3.80	-3.51**
	3.26	3.80	
신호가 바뀌었는데 조금 늦게 출발한다고 다른 운전자가 경적을 울려댄다.	3.78	4.12	-4.01***
	3.47	4.12	
차로를 변경하려는데 다른 운전자가 뒤에서 상향등을 켜거나 경적을 울려댄다.	3.73	3.95	-2.66**
	3.53	3.95	
다른 운전자가 서행한다고 경적을 울려댄다.	3.54	3.65	-1.16
	3.44	3.65	
신호 대기 중 다른 운전자가 신호를 위반하고 지나간다.	2.94	2.94	.02
	2.95	2.94	
다른 운전자가 과속을 해서 앞지르기를 한다.	2.93	3.44	-6.45**
	2.46	3.44	
다른 운전자가 무리하게 차로를 변경하며 난폭운전을 한다.	4.29	4.46	-2.29*
	4.14	4.46	
진행 중 옆 차로에서 다른 운전자가 갑자기 내 쪽으로 차로를 변경한다.	3.80	4.01	-2.42*
	3.62	4.01	
다른 운전자의 차량이 앞에서 서행을 하고 있다.	2.56	2.65	-1.00
	2.49	2.65	
다른 운전자가 멀리서부터 대기 중인 내 차로로 끼어들기를 시도한다.	3.28	3.27	.19
	3.31	3.27	
다른 운전자가 진행 중 앞에서 자주 브레이크를 밟는다.	3.06	3.20	-1.54
	2.93	3.20	

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

IV는 진로방해라고 명명 하였다.

운전상황에 대한 전반적인 스트레스를 얼마나 느끼는지를 알아보기 위하여 전체적인 평균을 계산한 결과 남자는 3.36($SD = .69$)이고 여자는 3.64($SD = .50$)로 나타났다. 남녀 간의 편차는 약 .28이었으며, 이들 간의 차이를 검증한 결과 유의미한 것으로 밝혀졌다($t = 3.03, p < .01$). 결국 운전상황에서 주행 중 여성 운전자들이 위의 상황에 대해서 더 많은 스트레스를 느끼는 것으로 볼 수 있다. 이것은 은 여성들이 운전 능력에 대한 자신감 결여와 함께 운전수행과정에 대한 스트레스도 심하게 느끼고 있음을 보여주는 것이다. 요인분석 결과에서 나온 하위 요인별 남녀 간의 차이를 살펴보면, 위협행위($t = -3.25, p < .01$)와 난폭 운전($t = -3.78, p < .001$)에서 남녀 간의 유의미한 차이가 발견되었다.

한편 운전 중에 남녀 모두 스트레스를 많이 받는 상황으로는 타 운전자의 난폭운전(4.29), 사거리 무단진입(3.94), 정차로 인한 진행방해(3.92), 갑작스런 차로변경(3.80), 지역 출발 시 경적 울려대기(3.78)인 것으로 나타났다. 여성들의 경우 남성 운전자들과는 다르게 유달리 높은 짜증과 스트레스를 유발하면서 차이를 보이는 것이 지역 출발 시 경적 울려대기(4.12)인 것으로 나타났다. 또한 차로변경 시 다른 운전자들의 비협조, 즉 뒤에서 상향등을 켜거나 경적을 울려대는 행위(3.95)에 대해서 큰 스트레스를 받음을 알 수 있다. 남녀간의 차이를 보이는 항목들 5개지를 크기 순으로 보면, 과속해서 앞지르기, 지역 출발 시 경적 울려대기, 차로위반 차량의 무리한 좌회전 시도, 사거리 무단 진입시도, 차로변경 시 타 차량의 비협조 등인 것으로 나타났다.

논의 및 제언

여성의 사회활동이 증가하고 여성 운전면허 소지자가 늘어남에 따라 여성운전자들에 의한 교통사고 역시 증가 추세를 보이고 있다. 여성운전자들의 교통사고와 관련한 특성을 보면, 여성운전자들은 교통환경이 복잡하고 순간적인 판단이 요구되는 교차로에서 상대적으로 많은 사고를 발생시키는 것으로 나타났다. 또한 전체사고에서 주간사고 비율이 높게 나타났으며 상대적으로 보행자사고를 많이 유발한 것으로 나타났다(도로교통안전관리공단, 2004). 한편 사고가해 여성운전자들이 밝힌 사고 원인의 56.2%는 정보처리과정상의 문제와 관련된 것이었으며, 사고가해 여성 운전자들의 86%가 사고의 원인을 주변차량의 위협에서 찾고 있었다(도로교통 안전협회, 1987). 이러한 보고 내용은 도로 상에서 여성 운전자에 대한 작은 배려가 이들의 교통사고를 줄여줄 수 있음을 시사하는 부분이다.

본 연구에서는 여성 운전자들의 교통사고 예방을 위하여 필요한 기초자료를 수집하는 차원에서 개인들의 운전능력에 대한 지각과 운전취약 부분을 살펴보았다. 이를 위해 여성 운전자들이 자신들의 운전능력과 타인의 운전 능력에 대해서 어떻게 지각하고 있는지를 살펴보았으며, 여성 운전자들이 운전 중에 가장 스트레스를 많이 경험하는 부분이 어디인지를 파악하였다.

운전능력과 관련하여 살펴보면, 여성운전자들은 남성 운전자들의 운전능력을 과대평가하는 경향이 있는 것으로 나타났다. 이에 반해 다른 여성 운전자들의 능력은 과소평가하는 경향을 보여주었다. 여성 운전자들의 다른 남자 운전자들에 대한 평가치는 남자운전자들이

다른 남자운전자들의 운전 실력에 대한 평가치 보다 더 높았다. 반면에 여성들이 다른 여성운전자들을 평가한 평가치는 남자운전자들이 다른 여성운전자들을 평가한 평가치 보다 더 낮았다. 이러한 결과는 앞서 Jacobs와 Eccles (1992)가 성별도식에 대한 믿음이 강하고 여자 아이가 남자아이들보다 수학을 훨씬 못한다고 생각하는 엄마들이 딸의 수학능력을 과소평가하고 아들의 수학능력을 과대평가하는 경향이 있었다는 연구결과와도 맥을 같이 한다고 볼 수 있다. 이와 같은 내용은 우리에게 접촉사고나 추돌사고 등과 같은 크고 작은 교통사고 경험 후에 남녀 운전자들의 운전능력 지각을 예측하게 해 줄 것으로 본다. 남자들은 자신의 운전 능력을 과신하는 경향이 있기 때문에 사고 경험을 운으로 돌릴 가능성이 높으며, 반면에 여성들은 사고의 원인을 운전 실력으로 돌릴 가능성이 높다. 결국 이러한 운전능력에 대한 자기-효능감 저하는 운전활동 위축 및 운전에 대한 자신감 결여로 나타나 여성운전자의 운전을 어렵게 만들 수도 있다.

한편 교통법규 준수 정도를 보면 운전능력과 관련된 부분과는 다르게 본인의 준수정도를 가장 낮게 평가하였으며, 다른 남성이 가장 잘 준수하고 다른 여성이 그 다음으로 나타났다. 이러한 결과는 남자들의 경우 다른 사람들이 지각하기에 남자들이 교통법규를 더 잘 지킨다고 생각하지만 정작 본인은 그렇지 않다고 생각하여 모순된 양상을 보여주고 있다. 한편 여성의 경우 본인뿐만 아니라 다른 여성과 남성들 역시 여성들이 교통법규를 지키지 않는 것으로 지각하고 있다면 운전상황에서의 교통법규 준수에 대한 홍보 및 교육의 필요성이 제기된다고 볼 수 있다. 그러나 이러한 결과를 단순하게 해석해서는 안 될 것

같다. 그 이유는 운전능력과 관련하여 여성운전자들 일부가 운전이 서툰 관계로 피치 못하게 위반을 하게 된 것이 여성에 대한 고정관념과 결합하여 나타난 것으로 볼 수 있기 때문이다. 문제는 운전과 관련해서 여성에 대한 고정관념을 여성자신들도 가질 가능성이 있다는 것이다. 이것은 여성들 스스로도 타 여성에 대해서 운전법규를 지키지 않는다는 생각이 남자들보다 높게 나온 것으로도 확인할 수 있다.

여성 운전자의 운전 능력에 대한 평가 결과를 보면, 남녀 모두 여성운전자들의 운전능력이 떨어지는 것으로 지각하였으며, 그러한 생각을 가지고 있는 남성들의 수는 비율로 보았을 때 더 많은 것으로 나타났다. 그러나 남녀 응답자 모두 연습기회만 많이 주어진다면 여성도 운전실력이 향상될 수 있다고 평가하였다. 신용균(1989)의 조사결과에 의하면 우리나라 여성운전자들의 1일 평균 주행시간은 1시간 이하가 55.1%로 남자운전자들에 비해 운전시간이 적은 것으로 밝혀졌다. 신용균은 이에 대해 결국 여성 운전자들이 도로장면에서 다양한 경험을 쌓을 수 있는 기회가 제한되어 있음을 시사하는 것으로 이로 인하여 여성 운전자의 운전기량의 향상도 매우 늦은 속도로 증가될 것임을 예상해 볼 수 있다고 주장하였다. 본 연구의 조사결과에서도 조사 대상자중 남자들의 경우 하루 평균 주행거리는 40.17km 였고, 여성의 경우 25.54km인 것으로 나타나 하루 운전비율은 여성이 남성의 64% 정도임을 확인할 수 있었다. 이상의 결과는 여성이 기본적 신체능력이 동일하다고 가정하고 같은 기간을 운전했다하더라도 상대적으로 여성의 운전기능이 떨어질 수밖에 없음을 간접적으로 시사하는 것이다. 결국 운전능력 향상을 위해

서는 더 많은 시간을 운전할 수밖에 없고 이러한 사실에 대해서 여성들도 인정하고 있음을 알 수 있다.

여성 운전자들이 운전 중 경험하는 스트레스를 살펴보면, 여성 운전자들은 남성에 비해 운전 중 더 많은 스트레스를 경험하는 것으로 나타났다. 이것은 여성들이 운전 능력에 대한 자신감 결여와 함께 운전수행과정에 대한 스트레스도 심하게 느끼고 있음을 보여주는 것이다. 남녀간의 차이를 보이는 항목을 차이 순으로 보면, 과속해서 앞지르기, 지연 출발 시 경적 울려대기, 차로위반 차량의 무리한 좌회전 시도, 사거리 무단 진입시도, 차로변경 시 타 차량의 비협조 등인 것으로 나타났다. 특히 여성 운전자들은 ‘지연 출발 시 경적 울려대기’, ‘뒤에서 상향등을 켜거나 경적을 울려대는 행위’ 등에서 남성 운전자들에 비해 큰 스트레스를 받는 것으로 나타났다. 이러한 부분은 운전 과정에서 여성운전자들을 무시하는 마음과 차로변경을 양보했을 경우 여성운전자의 운전미숙으로 인한 진행방해를 예상하여 나온 행동인 것으로 해석된다. 신용균(1991)의 조사결과에 의하면 여성들이 주행 중 대처하기 곤란한 상황들을 확인한바 대표적인 사례 4가지로는 단순로나 교차로에서 보행자가 갑자기 등장할 때, 영업용 버스 난폭 운전 시, 주행 중 타이어 평크 시, 타 차량이 갑자기 끼어들 때 등을 들고 있다. 난폭운전과 갑자기 끼어드는 행위는 다른 두 사례에 비해서 도로 주행 중 자주 발생하는 상황으로서 특히 여성 운전자에게 많은 스트레스를 유발하기 때문에 이에 대한 배려가 있어야 할 것으로 보인다. 결국 이러한 배려가 제대로 정착되기 위해서는 운전자들에 대한 교육과 대중 매체를 통한 홍보가 집중적으로 이루어져야 할 것

으로 사료된다.

이상과 같이 남성과 여성 운전자 사이에는 다양한 방면에서 특성의 차이가 있을 수 있으나 이제까지 여성 운전자들의 특성에 대한 연구는 부족한 실정이었다. 운전자의 운전행동 및 사고특성에 대한 남녀 간의 차이점을 살펴보기 위한 일부의 연구가 있지만 남성 운전자와 교통관련 타 주제에 배려된 관심에 비하면 턱없이 부족한 것이 사실이다. 이는 여성 운전자의 기본적인 특성 파악에 시간과 인력의 배려가 소홀했음을 의미한다. 이에 본 연구는 여성 운전자들의 교통사고 예방을 위하여 필요한 기초자료를 수집하는 차원에서 개인들의 운전능력에 대한 지각과 운전취약 부분을 살펴보았다. 본 연구를 통해 밝혀진 여성 운전자들의 이와 같은 특성들이 향후 여성 운전자들의 사고 예방을 위한 기초 자료로 사용될 수 있기를 기대한다.

참고문헌

- 김남윤 (1999). 운전자의 법규위반 심리에 관한 연구. *도로교통안전관리공단* 99교수 연구 논문집 (II), 319-356.
- 도로교통안전협회 (1987). 여성운전자의 사고특성 및 대책에 관한 연구.
- 도로교통안전관리공단 (2004). 2004년판 교통사고 통계분석.
- 박동고 (1998). 법규위반 운전자의 운전습관에 관한 연구. *도로교통안전관리공단* 98교수 연구 논문집 (I), 433-497.
- 신용균 (1991). 여성운전자와 안전운전(심리적 특성과 운전태도). *월간 도로교통*, 12.
- 윤봉남 (1998). 교통여건의 변화가 운전 심리에

- 미치는 영향에 관한 연구: 스트레스와 운전행동의 관계를 중심으로. 도로교통안전관리공단 98 교수 연구 논문집(Ⅱ), 333-382.
- 이병일 (1999). 교통사고 운전자의 성향분석을 통한 교통사고 예방대책에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 99 교수 연구 논문집(Ⅰ), 1-63.
- 이순철 (1991). 운전자의 교통행동에 대한 비교연구. 대한교통학회지, 9(1), 19-28.
- 이순철 (1996). 교통환경과 교통행동의 상호작용에 관한 관찰. 교통안전연구논집, 15, 39-51.
- 이순철 (1997). 교통심리학 연구특성과 연구방향. 교통안전연구논집.
- 이재항 (1999). 과속운전자의 운전특성 및 태도에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 99 교수 연구 논문집(Ⅱ), 1-52.
- 정은희 (2000). 성별운전행태의 비교분석-자기운전자를 중심으로. 성균관대학교 행정대학원 교통행정학과, 석사학위논문.
- 최상진, 박정열, 김정인, 손영미 (2000). 운전자의 속도위반 여부판단에 관여되는 개인내적, 사회문화적 요인 탐색. 교통정책연구, 7(1), 51-74.
- 최상진, 손영미, 김정인, 박정열 (2000). 음주운전에 영향을 미치는 인지적 및 사회문화적 요인탐색. 교통안전연구논집, 19, 59-77.
- 최종윤 (1998). 운전자의 교통법규 수용의식에 관한 연구. 도로교통안전관리공단 98 교수 연구 논문집(Ⅱ), 99-126.
- 홍성국 (1999). 법규위반 운전자의 심리적 특성과 운전태도에 관한 연구: 서울지역 운전자 중심으로. 도로교통안전관리공단 99 교수 연구 논문집(Ⅱ), 53-110.
- 井手武美(1983). 女性運轉者의 安全意識. 人과 車.
- Bem, S. (1993). *The Lense of Gender: The Transforming the Debate on Sexual Inequality*. New Haven: Yale University Press.
- Fiske, S. T., & Taylor, S. E. (1991). *Social Cognition*, 2nd ed. New York: McGraw-Hill.
- Nagayama, Y. (1989). International comparision of traffic behavior and perception of traffic, LATSS Research, 13(1), 61-69.
- Jacobs, J. E., & Eccles, J. S. (1992). The impact of mothers' gender-role stereotypic beliefs on mothers' and children's ability perceptions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63, 932-944.
- Jussim, L., & Eccles, J. S. (1992). Teacher expectations II: Construction and reflection of student achievement. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63, 947-961.
- Nisbett, R., & Ross, L. (1980). *Human Inferences: Strategies and Shortcomings of Social Judgement*, p. 167-192. Englewood Cliffs, N. J.: Prentice-Hall.
- Ross, L., Lepper, M. R., & Hubbard, M. (1975). Perspective in self-perception and social perception: Biased attributional processes in the debriefing paradigm. *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 880-892.
- Valian, V. (1999). *Why So Slow: The Advancement of Women*. The MIT Press, Massachusetts.
- Wason, P. (1960). On the failure to eliminate hypotheses in a conceptual task. *Quarterly Journal of Experimental Psychology*, 12, 129-140.

Wilde, G. J. S. (1976). Social interaction patterns
in driver behavior: An introductory review.
Human Factors, 18(5), 477-492.

1 차 원고 접수일 : 2006. 7. 21
최종 원고 접수일 : 2006. 9. 15



Difference in perception of male and female drivers regarding the driving ability and driving stress

Jeong-In Kim

Servicetech

Cheong-Yeul Park

Dept. of Psychology, Korea University

This study examined the perception of driving ability of drivers under stressful situation and it attempted to collect the base data in an effort to prevent the traffic accidents by the women drivers. For this purpose, 180 drivers residing in the Seoul and Gyeonggi region were selected to find out how they perceive their driving ability and driving ability of the others, and in particular, study was focused on in what kind of situation female drivers felt most stress out. Looking in relation to the driving ability, female drivers tend to assess overly high on driving ability of male drivers while making excessively low on the abilities of other female drivers. Looking into the stress of female drivers while driving, the female drivers experience more stress during driving compared to the male drivers. This type of result indicates that the women lack the confidence on driving abilities while experiencing severe stress on the driving performance.

Key words : female drivers, driving ability, driving stress, sex difference