

## 익명상황의 운전행동과 운전분노 및 정서표현갈등과의 관계\*

윤 보 영 이 순 철\*

충북대학교 심리학과

본 연구는 운전자가 면대면 상황에서보다 익명상황에서 난폭운전을 더 많이 하는지와 익명 상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자와 적게 하는 운전자 사이에 운전분노, 정서표현갈등 등의 내적 특성에서 어떤 차이가 있는지 살펴보았다. 연구 1에서 운전자 총 200명을 대상으로 조사를 실시한 결과, 면대면 상황에서보다 익명상황에서 난폭운전 수준이 더 높았다. 이어, 연구 2에서 운전자 총 384명을 대상으로 조사를 실시하였는데 익명상황의 난폭운전에 대해 이단계 군집분석을 실시한 결과, 응답자는 세 군집으로 나뉘어졌다. 익명상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자일수록 운전분노, 정서표현갈등 전체, 정서표현갈등의 하위 요인 중 자기방어적 양가성 요인의 수준이 높았다. 따라서 익명상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자가 운전분노를 많이 느끼며, 평소 정서를 잘 표현하지 못하고 갈등을 하는 경향이 있다고 볼 수 있다. 본 연구 결과는 난폭운전자에게 무조건적인 교통단속만을 행하기보다는 운전자 본인이 가진 문제점을 되돌아 볼 수 있게 하는 근본적인 대책 또한 필요하다는 것을 말해준다.

주요어 : 익명상황, 난폭운전, 운전분노, 정서표현갈등

\* 본 논문은 윤보영의 충북대학교 심리학과 석사학위 청구논문을 토대로 작성되었습니다.

† 교신저자 : 충북대학교 심리학과, E-mail : snchul@chungbuk.ac.kr

운전은 인간에게 많은 이익을 주었다. 개인은 차량을 운전하여 원하는 곳으로 자유로이 이동하면서 생활 반경이 넓어졌고 빠른 시간 내에 원하는 목적 또한 달성할 수 있게 되었다. 그리고 개인은 운전을 하면서 해방감을 느끼기도 한다. 취미중 하나로 운전을 꼽는 사람들이 적지 않은데, 이들은 잘 닦여진 도로를 달리면 스트레스가 해소되는 것 같다고 한다. 이는 운전자가 운전이라는 행동을 통해 마음의 정화작용을 꾀하기도 함을 의미한다.

주변의 운전자들을 살펴보면 평소에 점잖게 행동하던 사람이 운전대만 잡으면 다른 운전자에게 욕을 하기도 하고, 평소라면 충분히 참을 만한 상황인데도 참지 못하고 경적을 울린다거나 과속을 하는 경우가 있다. 때문에 운전자가 운전석에 앉으면 마치 성격이 변하는 것처럼 보인다. 하지만 성격의 여러 가지 요인중 하나인 공격성의 안정성을 감안한다면 그렇지 않을 가능성이 높다(Lajunen & Parker, 2001). 운전상황에서 평소와는 다른 행동을 보이는 운전자들은 성격이 변화했기 때문이 아니라 운전상황에 영향을 받았기 때문이다.

운전상황은 일상적인 상황과는 다른 측면이 있다. 운전석의 운전자는 차체에 의해 외부와 어느 정도 차단되어 있다. 차량 외부 환경에 있는 다른 교통참가자는 차량 안의 운전자가 누구인지 쉽게 파악하기 힘들다. 또한 도로위 차량 속의 운전자들은 서로가 누구인지 모른 채 일시적으로 지나쳐 간다. 이러한 운전상황이 가지는 특수성을 익명이라는 개념과 연결해 볼 수 있다.

### 익명상황의 인간행동

익명(匿名, anonymity)의 사전적 의미는 ‘이

름을 숨기는 것’이다. Diener(1976)는 익명을 ‘개인이 보이지 않는 상태, 즉 타인에 의해서 개인의 신원이 파악될 수 없는 상태’라고 정의했다. Burkell(2006) 또한 익명이란 ‘다른 사람과 떨어져 사회적으로 고립되어 있는 상태’라고 하였다.

익명상황에 있는 개인의 행동에 대해 여러 연구들이 수행되었다. Diener, Beaman, Fraser와 Kelem(1976)는 할로윈 데이 장난(trick or treat) 시에 분장을 한 아동들이 다른 사람들이 자신을 알아보지 못한다고 생각할수록 더 많은 양의 사탕을 가져가는 경향이 있음을 밝혔다. 그리고 Silke(2003)가 북아일랜드의 범죄 통계를 분석한 연구 결과에서 복면 등으로 얼굴을 가린 범죄자들이 더 많은 폭력 및 공공 기물 파손 범죄(vandalism)에 관련되었고, 폭행 피해자에게 더욱 심각한 신체적 상해를 입혔으며, 공격 후에도 바로 떠나지 않고 위협적인 행동을 보이는 경우가 많았다.

최근의 익명 관련 연구들은 사이버 상황과 관련한 것들이 주를 이루었다. Suler(2004)는 익명이 보장되는 사이버 상황의 개인은 긴장이 완화되고, 구속감을 적게 느끼며, 더욱 개방적으로 자신을 표현하는 경향이 있다는 것을 밝혔다. 그리고 공격적인 표현을 하는 경향이 있는데, 이를 익명의 문제점인 행동의 탈억제 효과(disinhibition effect) 때문이라고 설명하였다. Johnson(2009) 또한 사이버 공간의 익명 보장이 일탈을 부추기므로 사람들이 사회적 규범 및 구속으로부터 해방감을 느낀다고 하였다.

이와 같은 선행연구들은 사람들이 익명상황에 있다고 생각할 때 사회적으로 바람직한 방식으로 행동하려고 노력하기보다는 탈규범적이고 비억제적인 방식으로 행동하려는 경향이 있음을 보여주고 있다.

### 운전상황의 익명과 운전행동

차량 안의 운전자는 외부 환경의 기후, 소음 등의 영향에서 벗어나 있으며 차체에 의해서 외부와 어느 정도 차단되어 있다. 차량 밖의 보행자는 차량 안에서 운전하고 있는 사람의 신원이 어떻게 되는지 파악하기 힘들다. 만약 차량의 유리가 질게 선팅되어 있거나 차체가 높은 경우에는 더욱 그럴 가능성이 있다. Bjørnskau(1993: Björklund, 2008에서 재인용)는 도로 위 차량 속의 운전자들의 만남은 대부분 일시적이며, 서로가 누구인지 알지 못하는 상태에 있고, 운전자들의 의사소통은 제한적이라고 하였다. 이러한 운전상황이 가지는 특수성을 앞서 살펴본 익명이라는 개념과 관련지어 볼 수 있다.

익명이 잘 보장되는 상황의 운전자와 그렇지 않은 운전자 사이에 운전행동에서 차이가 있다는 연구들이 있다. Ellison, Govern, Petri와 Figler(1995)의 연구에서 교차로에서 신호대기를 하던 중 진행 신호로 바뀐 후에도 늦게 출발하는 앞차가 있을 때, 바로 뒤 차량에 따라 경적 반응이 다르게 나타났다. 뒤차가 지붕이 열려 있는 컨버터블인 경우와 지붕이 닫혀 있는 컨버터블 및 일반 차량인 경우를 비교했을 때, 지붕이 닫혀 있는 차량의 운전자가 더 빨리 그리고 더 빈번하게 경적을 울리는 경향이 있었다. 이러한 연구결과는 운전자가 자신의 모습이 밖으로 드러나는 정도에 따라 운전행동에 차이를 보인다는 것을 말해주고 있다.

Ellison, Bell과 Deffenbacher(2001)의 연구에서도 운전자가 지붕이 있는 일반 차량을 운전하고 있다고 가정한 뒤 주행 시뮬레이션 프로그램에 반응했을 때, 지붕이 열린 컨버터블을 운전하고 있다고 가정한 운전자보다 신호위반,

추돌사고, 과속을 더욱 많이 했고, 갑자기 나타난 보행자를 치어 숨지게 한 경우가 더 많았다. 이러한 연구결과를 통해 운전자는 운전시 익명이 잘 보장된다고 생각할 때 비억제적이고 난폭한 운전행동을 하는 경향이 있음을 알 수 있다.

차량 지붕의 개폐에 따른 운전행동 차이에 관한 연구뿐만 아니라 운전시 동승자 유무에 따라 운전행동이 달라진다는 연구결과도 있다. Lee와 Abdel-Aty(2008)는 운전시 동승자가 있을 경우, 그리고 동승자의 수가 많을수록 운전자가 사고를 낼 가능성이 줄어들고 안전한 운전을 하는 경향이 있음을 밝혔다. Neale, Dingus, Klauer, Sudweeks와 Goodman(2005)이 차량 100대를 관찰한 연구에서도 동승자 없이 홀로 운전하는 운전자가 주의산만 행동 및 앞차에게 공격적인 운전행동 등을 더 많이 하는 것으로 나타났으며, 연구자들은 나홀로 차량의 운전자들이 자신의 존재를 잊고 차량과 자신을 동일시하는 경향이 있다고 보고하였다. 또한 Shinar와 Compton(2004)이 운전자 2,000여명을 관찰한 연구에서 운전자가 차량 내 동승자 없이 홀로 운전하는 경우에 경적 울림, 차선 변경, 갓길 운행 등의 난폭한 운전행동을 더 많이 했으며, 운전자 외에 동승자가 있는 경우에는 모든 공격적인 운전행동을 비교적 적게 하는 경향이 있었다. Baxter 등(1990)의 연구에서도 차량에 동승자, 특히 나이든 동승자가 있을 때 운전자가 더욱 낮은 속도로 주행하였으며, Shinar(2001)의 연구에서도 가족을 태우고 운전하는 운전자의 경우, 가족이라는 동승자의 존재 때문에 혼자 운전할 때 보다 더 낮은 속도로 주행하는 경향이 있었다. 이러한 연구들을 통해 차량내 동승자는 운전자가 혼자 운전할 때와 다른 방식으로 운전하게 하는 요인

임을 알 수 있는데, 연구자들은 동승자의 존재가 운전상황에서의 익명 보장을 약화시켜 운전자가 탈억제적 행동을 적게 하게 된다고 밝히고 있다.

지금까지 살펴본 연구들을 통해 운전자가 자신이 운전하고 있는 상황이 익명상황인지 익명이 보장되지 않는 상황인지 다르게 인식함에 따라 운전행동에 차이를 보인다는 것을 알 수 있다. 익명상황에서 운전자는 비억제적이고 공격적인 운전, 즉 난폭운전을 더욱 많이 하는 경향이 있다.

#### 익명상황의 난폭운전 및 운전분노

신용균, 류준범과 강수철(2007)은 난폭운전(aggressive driving)을 ‘의도적으로 다른 교통참가자에게 정신적·신체적인 위협을 유발하거나 불쾌감을 주는 운전행위’로 정의하였다. 또한 Dula와 Ballard(2003)는 난폭운전을 ‘운전중의 부정적 정서에 의해 나타나는 것으로, 타인에게 의도적으로 불쾌감을 유발하는 운전행동’이라고 하였다.

미국 고속도로교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration; NHTSA, 1998)은 과속, 경주, 빈번한 차선 바꿈, 끼어들기, 신호위반, 적색 신호 통과, 양보 불이행, 안전거리 미확보, 뒤차를 위협하기 위한 급정거, 다른 운전자에게 욕설하는 것 등의 운전행동이 난폭운전에 포함될 수 있다고 밝혔다. 그리고 신용균 등(2007)은 과속, 신호위반 및 급차로 변경을 난폭운전의 대표적인 요인으로 추출하였다.

Dula와 Ballard(2003)는 난폭운전이 운전중의 분노와 같은 부정적인 정서에 의해서 발생한다고 밝힌 바 있다. 분노는 인간이 가진 기본

적인 정서 가운데 하나인데, 단순히 “화가 났다”는 상태만을 나타내는 것이 아닌, 인간의 사고 및 행동에 영향을 주는 다차원적인 정서 특질이다(송지은, 황순택, 전미주, 2009; Buss & Perry, 1992; Deffenbacher, Dehlen, Lynch, Morris, & Gowensmith, 2000).

Deffenbacher, Oetting과 Lynch(1994)는 운전시 운전자가 느끼는 분노 정서를 ‘운전분노(driving anger)’로 정의하고, 운전분노 척도를 개발하였다. 그리고 Deffenbacher, Lynch, Oetting과 Yingling(2001)의 후속 연구에서 운전분노가 운전자의 일반적인 분노 성향과 어느 정도 상관관이 있음이 나타났다. 또한 운전분노는 운전자가 속한 상황과 상호작용하는 경향이 있었으며, 운전상황에 따라 분노 수준과 난폭운전 수준이 달라지는 경향이 있었다.

Lawton과 Nutter(2002)가 운전자들의 분노를 운전상황과 비운전상황으로 구분하여 비교했을 때, 분노를 느끼는 정도에는 차이가 없었지만 표현함에 있어서 차이가 나타났다. 또한 강한 분노를 느끼는 운전자일수록 운전행동을 통해 분노를 더욱 밖으로 표출하는 경향이 있었다. 이는 운전자가 운전시 평소보다 더 분노를 느끼는 것 같지만 실은 그렇지 않으며, 단지 일상의 상황보다 상대적으로 익명이 더 잘 보장되는 운전상황의 개인이 분노를 더욱 난폭운전과 같은 행동으로 표현하는 경향이 있음을 보여준다.

Nesbit, Cogner와 Cogner(2007)가 1989년에서 2007년 사이에 실시된 운전분노와 난폭운전에 대한 연구들을 분석한 결과, 운전분노와 난폭운전 사이에 정적 상관관계가 있었다. Deffenbacher 등(1994)은 운전분노 척도 연구에서 운전분노가 운전자의 안전과 관련된 중요한 요인임을 밝힌 바 있다. 그리고 운전분

노와 관련한 여러 후속 연구들(Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richards, 2003; Deffenbacher, Filetti, Richards, Lynch, & Oetting, 2003; Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting, & Salvatore, 2000; Deffenbacher, Lynch, Filetti, Dahlen, & Oetting, 2003)에서 높은 운전분노 성향이 있는 운전자가 그렇지 않은 운전자에 비해 난폭운전을 할 가능성이 약 네 배 정도 더 높았고, 공격적이지는 않지만 위험한 운전행동을 할 가능성 또한 약 두 배 정도 높았다. 이러한 결과들은 일상생활의 분노가 대인관계에 영향을 미치는 것처럼 운전분노 또한 난폭운전으로 발현되어 운전자 자신과 다른 운전자 등 모든 도로이용자의 안전에 영향을 미치고 있음을 나타내준다.

모든 운전자가 익명상황에서 동일한 수준의 난폭운전을 하지는 않는다. 평소와 달리 운전대만 잡으면 난폭운전을 하는 사람도 있고, 평소 보이던 행동처럼 안전운전을 하는 사람도 있다. 전자의 경우를 탈억제적 행동 표출을 쉽게 만드는 익명상황에 민감한 운전자로, 후자의 경우를 익명상황에 둔감한 운전자로 볼 수 있을 것이다. 이에 운전자간에 익명상황에 민감하게 영향을 받는 정도, 익명상황에 둔감하게 영향을 받는 정도에 따라 운전행동에서 차이가 나타나는 것이 운전자의 개인 내적 요소와 관련이 있을 가능성이 있을 것이라 추론해 볼 수 있다.

#### 익명상황과 정서표현갈등

자신의 정서를 표현하지 않고 억제하지만 실은 표현하고 싶어하는 사람들이 있다. 이러한 사람들은 자신이 체험한 정서를 솔직히 표현하면 부정적인 결과가 나타날 것이라고 생

각해 의식적으로 정서표현을 억제한다(Gross & Levenson, 1997; King & Emmons, 1990).

개인이 느낀 정서를 잘 표현하는 것은 신체적·정신적으로 건강한 삶을 누리는데 매우 중요하다는 연구 결과들이 있는데, 일관적으로 정서를 표현하지 않는 것 자체가 병리적인 것은 아니지만 정서표현에 대한 욕구를 적극적으로 억누르는 것이 심신에 부정적인 영향을 가져오는 것으로 나타나고 있다(이주일, 황석현, 한정원, 민경환, 1997; Pennebaker, 1995; Rogers, 1957).

정서를 잘 표현하지 못하고 억제하는 사람은 잘 표현하는 사람에 비해 삶의 만족도가 낮고, 부적 정서를 많이 느끼며, 주관적 안녕감이 낮다. 또한 대인관계에서 의기소침하고 소외되는 경향이 있고, 눈에 잘 띄지 않으며, 타인으로부터 사회적 지지를 더 적게 받는 경향이 있다. 그리고 정서표현을 습관적으로 억제하고 갈등을 느끼는 사람은 암 발병률 및 화병(火病) 발병 가능성이 높았다(이주일 등, 1997; 최상진 & 이요행, 1995; Cox & McCay, 1982; DePaul, 1992; Emmons & Colby, 1995; Lieberman et al., 2007).

정서표현을 억제하지만 표현하고 싶어하는 마음이 있기에 갈등하는 것을 ‘정서표현갈등’ 또는 ‘정서표현양가성(ambivalence over emotional expressiveness)’이라고 하며 King과 Emmons(1990)가 이를 측정하는 척도를 개발하였다. 우리나라에서는 최혜연(2008)이 정서표현에 대한 갈등과 억제 연구에서 정서표현갈등 척도를 번역 및 타당화 하였는데, 총 두 가지 요인으로 구성되었다. 첫 번째 ‘자기방어적 양가성’ 요인은 느끼는 정서를 적절히 표현할 자신이 없고, 표현 후에 자신이 상처받을까 두려워 정서를 표현하지 못하고 갈등하는 정도를 측정

한다. 두 번째 ‘관계관여적 양가성’ 요인은 표현을 하지 않고 타인에 대한 자신의 인상을 관리하는, 즉 타인을 중심으로 관계성을 고려하기 때문에 정서를 표현하지 못하고 갈등하는 정도를 측정한다. 자기방어적 양가성 요인은 신체화 질병, 분노, 우울, 적대감, 회피 등과 유의한 정적 상관이 있었지만 관계관여적 양가성 요인은 대인관계 예민성에서 약한 정적 상관이 있었다.

Parkinson(2001)은 운전상황 및 비운전상황에서의 정서표현갈등에 대한 연구에서 난폭운전 및 도로위의 격노(road rage) 행동을 보이는 운전자가 평소 정서표현갈등 수준이 높음을 밝혔다.

운전상황은 운전자로 하여금 해방감을 느끼게 하며, 평소 억누르던 감정을 언어적·행동적으로 분출하고 표현하기 쉽게 해준다. 평소 정서를 표현하고 싶지만 하지 못하고 갈등하던 사람은 그렇지 않은 사람과 비교하였을 때 운전시 익명상황에 민감하게 반응하여 평소와는 다른 방식으로 행동할 가능성이 있을 것이라 볼 수 있다.

### 연구문제

난폭운전은 교통사고의 위험성을 증가시키고 교통참가자들에게 정신적·신체적인 피해를 입힐 가능성이 높은 운전행동이다. 안전한 교통문화 정립을 위해 난폭운전에 대한 연구의 중요성이 크다. 특히 주변의 운전자들을 살펴보면 차에 오르지만 하면 평상시와 달리 난폭운전과 같은 위험한 운전행동을 하는 운전자들이 적지 않음을 알 수 있다.

이에 본 연구에서는 익명 및 면대면 운전상

황에서 나타나는 난폭운전에 대해 살펴보고, 익명상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자의 경우 그렇지 않은 **운전자와 비교하였을 때 내적인 특성에서** 어떠한 차이점이 있는지 알아보고자 한다.

본 연구는 다음과 같은 연구 문제들을 살펴 보려고 한다.

1. 운전자는 익명상황에서 면대면 상황에서 보다 난폭운전을 많이 할 것이다.
2. 익명상황에서 난폭운전 수준이 높은 운전자들은 수준이 낮은 운전자들과 비교 시 운전분노, 정서표현갈등 수준에서 차이가 있을 것이다.
  - 2-1. 익명상황에서 난폭운전 수준이 높은 운전자들은 그렇지 않은 운전자들보다 운전분노 수준이 높을 것이다.
  - 2-2. 익명상황에서 난폭운전 수준이 높은 운전자들은 그렇지 않은 운전자들보다 평소 정서표현갈등 수준이 높을 것이다.

### 연구 1: 운전시 익명 보장 여부와 난폭운전의 관계

연구 1에서 익명 보장 여부에 따라 난폭운전의 수준이 어떻게 나타나는지 알아보았다. 익명 보장 여부는 운전시 운전자의 정체가 드러나지 않는 익명상황, 운전자의 정체가 드러나는 면대면 상황으로 구분하였다.

대상

20대에서 50대 사이의 운전자 200명을 대상

으로 설문조사를 실시하였다. 설문에 불성실하게 응답한 사람과 운전경력이 1년 미만인 초보운전자, 음주, 과속 및 기타위반행위 경험이 지나치게 많은 운전자 등 20명을 분석에서 제외하여, 총 180명의 자료를 분석에 사용하였다. 분석 결과, 평균연령은 만 38.67세( $SD=10.53$ )였으며, 남성이 106명(58.9%), 여성이 74명(41.1%)이었다.

## 도구

### 운전상황 제시문 및 난폭운전 질문지

운전시 익명 보장 여부에 따라 운전상황 제시문을 익명상황과 면대면 상황으로 나누어 제시하였다. 제시문이 너무 구체적일 경우 응답자가 이어지는 난폭운전 문항에 응답시 영향을 받을 가능성이 있다고 판단하여 포괄적인 내용으로 제시문을 제작하였다. 두 가지 상황 가운데 익명상황은 ‘운전중 교통단속 카메라 및 경찰의 단속 염려가 없고, 귀하에게 아무도 신경을 쓰는 사람이 없다’였다. 반면, 면대면 상황은 ‘운전중 교통단속 카메라 및 경찰의 단속 염려가 없지만, 귀하가 운전하는 모습을 다른 사람들이 신경 쓰고 있다’였다.

난폭운전 문항은 총 26문항, 7점 Likert 척도이다. 문항 구성은 오주석(2011)의 연구에서 사용한 위험운전행동 척도의 난폭운전 행동요인 및 과속운전 요인의 문항을 사용하였다. 또한 한덕웅과 이경성(2002)의 연구 결과에서 교통경찰들이 교통사고와 관련 있는 위험운전 행동으로 의도적인 위반 운전과 같은 난폭운전을 꼽고 있다는 것을 보여주고 있어, 박선진, 이순철, 김중희와 김인석(2006)의 연구에서 사용한 운전일탈행동 질문지(Driver Behaviour Questionnaire; DBQ)의 위반(violation) 요인의 문

항을 수정하여 사용하였다. 그리고 새로운 문항을 추가하였는데, 문항 수정 및 추가의 기준은 신용균 등(2007)과 NHTSA (1998)의 난폭운전의 특성 및 요인에 근거하였다.

### 운전자 정보 질문지

운전자 정보 질문지는 오주석(2011)의 연구에 쓰인 것을 사용하였다. 총 11문항이며 운전자들의 성별, 연령, 운전경력, 주행거리 등의 조사참가자에 대한 기본적인 정보와 운전자의 위험한 운전행동 경험을 묻는 문항으로 구성되어 있다. 운전자의 위험한 운전행동 경험에 관한 문항은 과거 3년 동안 발생했던 과속운전, 음주운전, 법규위반, 교통사고(가해사고, 피해사고) 경험 횟수를 묻는 질문들로 이루어져 있다.

### 절차 및 자료분석방법

연구 1에서는 응답자를 두 집단으로 구분하여 한 집단( $N=100$ )에는 운전시 익명상황을 제시하고, 나머지 한 집단( $N=100$ )에는 운전시 면대면 상황을 제시하였다. 조사 진행자는 응답자에게 운전상황에 대한 각각의 상황 제시문을 읽은 뒤 자신이 그 상황에 있는 것처럼 상상하라고 지시하였고, 응답자는 이어 제시된 난폭운전 문항과 같은 운전행동을 통해 스트레스 해소 및 목적지에 빨리 도착하는 등의 이익을 얻을 수 있다면 그와 같은 행동을 얼마나 할 것인지에 대해 응답하였다.

자료분석방법으로 난폭운전 문항에 대한 신뢰도 분석과 요인분석을 사용하였다. 그리고 두 집단의 난폭운전 수준의 차이를 알아보기 위해 독립표본 t 검정을 실시하였다.

**연구 결과**

**난폭운전 문항의 신뢰도 및 요인분석**

난폭운전 문항에 대하여 신뢰도 검정을 실시한 결과, 난폭운전 문항은 총 26개로써 내적일관성계수(Cronbach's  $\alpha$ )는 .90으로 신뢰할 만한 수준이었다.

이어, 요인분석을 실시하였다. 요인 추출 방법은 주축요인분석(Principal Axis Factoring)을 사용하였으며, 회전방법은 직교회전(Direct Oblimin)을 사용하였다. 그 결과, 난폭운전 26개 문항은 단일요인으로 이루어져 있는 것으로 나타났다.

**운전상황에 따른 두 집단의 인구통계학적 특성 및 운전경험의 차이**

응답자의 특성을 집단별로 살펴보면, 익명상황 집단 운전자의 평균 연령은 38.20세 ( $SD=10.51$ ), 면대면 상황 집단 운전자의 평균 연령은 39.14세( $SD=10.60$ )였다. 운전경력은 익

명상황 집단의 운전자가 평균 10.26년( $SD=6.87$ ), 면대면 상황의 운전자가 평균 10.48년( $SD=6.92$ )이었으며, 1일 평균 주행거리는 익명과 면대면 상황 각각 평균 26.14km( $SD=23.53$ ), 평균 30.89km( $SD=25.84$ )였다. 지난 3년간 과속적발경험은 익명상황 집단이 평균 0.92회( $SD=1.27$ ), 면대면 상황 집단이 평균 0.88회( $SD=1.36$ )였으며, 지난 3년간 음주운전 경험에서 익명상황 집단이 평균 0.64회( $SD=1.75$ ), 면대면 상황 집단이 평균 0.36회( $SD=1.02$ )인 것으로 나타났다. 지난 3년간 음주운전 단속경험에서 익명상황 집단이 평균 0.01회( $SD=0.11$ ), 면대면 상황 집단이 평균 0.03회( $SD=0.24$ )였다. 지난 3년간 기타 위반경험 역시 익명상황 집단이 평균 0.53회( $SD=0.92$ ), 면대면 상황 집단이 평균 0.57회( $SD=1.32$ )였다. 사고 경험의 경우, 지난 3년간 가해사고의 경험이 익명상황 집단이 평균 0.29회( $SD=0.69$ ), 면대면 상황 집단이 평균 0.39회( $SD=0.79$ )였다. 마지막으로 지난 3년간 피해사고 경험은 익명

표 1. 운전상황에 따른 두 집단의 특성

운전자 특성	익명상황 (N=90)		면대면 상황 (N=90)	
	M	SD	M	SD
연령(만)	38.20	10.51	39.14	10.60
운전경력(년)	10.26	6.87	10.48	6.92
1일 평균 주행거리(km)	26.14	23.53	30.89	25.84
과거 3년간 운전경험(회)				
과속적발경험	0.92	1.27	0.88	1.36
음주운전경험	0.64	1.75	0.36	1.02
음주단속경험	0.01	0.11	0.03	0.24
기타위반경험	0.53	0.92	0.57	1.32
가해사고경험	0.29	0.69	0.39	0.79
피해사고경험	0.53	0.69	0.38	0.61

표 2. 운전상황에 따른 두 집단의 난폭운전 점수 차이 검정 (점수범위 1~7점)

	익명상황 (N=90)		면대면 상황 (N=90)		t
	M	SD	M	SD	
난폭운전점수	3.05	0.73	2.57	0.58	4.84***

\*\*\*  $p < .001$

상황 집단이 평균 0.53회( $SD=0.69$ ), 면대면 상황 집단이 평균 0.38회( $SD=0.61$ )였다(표 1).

### 운전상황에 따른 두 집단의 난폭운전 점수 차이

익명상황 운전자의 난폭운전 점수 평균은 3.05점( $SD=0.73$ ), 면대면 상황 운전자는 2.57점( $SD=0.58$ )이었다. 두 집단 간에 통계적으로 유의한 차이가 있었다( $t=4.84, p < .001$ ). 따라서 운전상황이 익명인 경우에 면대면인 경우에서 보다 운전자가 난폭운전을 많이 보이는 경향이 있음을 확인하였다(표 2).

## 연구 2: 익명상황의 난폭운전과 운전분노 및 정서표현갈등과의 관계

연구 1의 결과는 운전자들이 익명상황에서 운전할 때 더욱 난폭운전을 많이 한다는 것을 보여주고 있다. 이에 연구 2에서는 익명상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자들과 그렇지 않은 운전자들이 운전분노, 정서표현갈등과 같은 내적인 측면에서 어떠한 차이가 있는지 살펴보았다.

### 대상

운전자 384명을 대상으로 설문조사를 실시

하였다. 설문에 불성실하게 응답한 사람과 운전경력이 1년 미만인 초보운전자, 음주, 과속 및 기타위반행위 경험이 지나치게 많은 운전자 등 9명을 분석에서 제외하여 384명 가운데 총 375명의 자료를 분석에 사용하였다.

### 도구

#### 익명상황 제시문 및 난폭운전 질문지

익명상황 제시문은 연구 1과 같은 방식을 따랐다. 이어지는 난폭운전 문항 역시 연구 1과 같은 문항을 사용하였다.

#### 한국판 운전분노 척도(Driver Anger Scale; K-DAS)

Deffenbacher 등(1994)이 개발한 운전분노척도를(Driver Anger Scale: DAS) 신용균, 한덕웅과 류준범(2009)이 번안 및 수정한 것을 사용하였다. 신용균 등은 운전분노척도에 한국의 교통상황에서 분노를 유발하는데 영향을 미친다고 생각하는 상황들을 추가하고, 기존 문항에서 한국 교통상황과 맞지 않는 문항들을 삭제하여 총 28문항, 6개 요인구조, 5점 Likert 척도로 구성하였다. 요인구조는 DAS와 같으며, '진행방해 행동', '다른 운전자의 무례한 행동', '적대적 운전행동', '불법운전행동', '서행운전행동'과 '경찰출현 상황' 요인으로 구성되어 있다.

**한국판 정서표현갈등 척도(Ambivalence over Emotional Expressiveness Questionnaire; AEQ-K)**

정서표현갈등 수준을 알아보기 위해 King과 Emmons(1990)가 개발한 정서표현갈등 척도를 최해연(2008)이 한국 문화의 맥락에 맞게 타당화한 한국판 정서표현갈등 척도를 사용하였다. AEQ-K는 자신의 정서를 표현하지 않고 억제하지만 표현하고 싶어 갈등하는 정도를 측정한다. 느끼는 정서를 적절히 표현할 자신이 없고, 표현 후에 자신이 상처받을까 두려워 정서를 표현하지 못하고 갈등하는 것인 ‘자기방어적 양가성’과 타인중심적으로 관계성을 고려하기 때문에 정서를 표현하지 못하고 갈등하는 것인 ‘관계관여적 양가성’의 이 요인 구조로 이루어져 있다. 총 21문항, 5점 Likert 척도이다.

**운전자 정보 질문지**

운전자 정보 질문지는 연구 1과 동일한 것을 사용하였다. 총 11문항이며 운전자들의 성별, 연령, 운전경력, 주행거리와 같은 조사참가자의 기본적인 정보와 운전자의 위험한 운전행동 경험을 묻는 문항으로 구성되어 있다.

**절차 및 자료분석방법**

연구 2는 응답자 전원에게 익명상황 제시문과 난폭운전 질문지만 제시하였다. 연구 1을 통해 운전자가 면대면 상황에서보다 익명상황에서 난폭운전을 더 많이 하는 경향이 있다는 것이 증명되었기 때문이다. 따라서 연구 2에서는 응답자에게 익명상황만을 제시한 후, 난폭운전 척도를 평정하도록 하였다.

먼저 익명상황에서의 난폭운전 평균 점수에 대해 이단계 군집분석(two-step cluster analysis)

을 실시하여 익명상황에서 난폭운전을 적게 하는 집단, 보통 집단, 많이 하는 집단으로 구분하였다. 그리고 각 집단과 연령 및 운전경력 등의 운전자 특성에 대한 관계 분석을 실시하였다. 이어, 각 집단들이 운전분노 척도 및 정서표현갈등 척도의 평균 점수에서 어떤 차이가 나타나는지 알아보기 위해 일원변량분석을 실시하였다.

모든 측정치들에 대한 분석은 SPSS 11.5 for Windows로 실시하였다.

**연구 결과**

**응답결과의 기술통계치**

응답자 375명 가운데 남성은 272명으로 전체의 72.5%를 차지했으며, 여성은 103명으로 전체의 27.5%를 차지했다. 응답자 연령은 평균 41.52세( $SD=10.72$ )였고, 최소 20세부터 최고 64세 사이에서 분포했다. 운전경력도 평균 13.17년( $SD=8.31$ )이었다(표 3).

**척도별 신뢰도 분석**

연구 2에서 사용한 척도들에 대하여 신뢰도 검정을 실시하였다. 내적일관성계수(Cronbach's  $\alpha$ )는 각각 난폭운전 .93, 운전분노 .94, 정서표현갈등 .91이었다. 따라서 연구 2에서 사용한 척도들의 내적일관성계수(Cronbach's  $\alpha$ )는 모두 신뢰할 만한 수준으로 볼 수 있다.

**척도간 상관분석 결과**

연구 2에 사용된 척도들이 서로 어떤 관련성이 있는지 알아보기 위해 각 척도들의 평균 점수에 대해 상관분석을 실시하였다(표 4).

익명상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자

표 3. 운전자의 익명시 난폭운전, 운전분노 및 정서표현갈등 척도 응답 평균 반응

항목	최소	최대	M(SD)
익명시 난폭운전(1~7점)	1.00	5.35	2.79(0.82)
운전분노(1~5점)	1.14	4.50	2.56(0.59)
진행방해행동	1.00	5.00	2.61(0.74)
타운전자의 무례한 행동	1.20	5.00	2.80(0.69)
적대적 운전행동	1.25	5.00	2.97(0.80)
불법운전행동	1.20	4.60	2.46(0.63)
서행운전행동	1.00	5.00	2.50(0.71)
경찰출현상황	1.00	5.00	1.76(0.76)
정서표현갈등(1~5점)	1.00	4.76	3.10(0.58)
자기방어적 양가성	1.00	4.62	2.95(0.65)
관계관여적 양가성	1.00	5.00	3.36(0.60)

표 4. 척도 평균간 상관분석 결과

	익명상황 난폭운전	운전 분노	정서표현 갈등
익명상황 난폭운전	1.00		
운전분노	.47***	1.00	
정서표현 갈등	.19***	.22***	1.00

\*\*\*  $p < .001$

는 운전분노( $r = .47, p < .001$ )와 정서표현갈등( $r = .19, p < .001$ )을 많이 느끼고 있었다. 운전시 분노를 많이 느끼는 운전자가 정서표현갈등을 많이 느끼고 있는 것으로 나타났다( $r = .22, p < .001$ ).

#### 난폭운전 군집분석 결과

연구 2는 운전자들이 익명상황에서 난폭운

전을 하는 정도에 따라 운전시 느끼는 분노와 정서를 표현할 때 느끼는 갈등의 정도에서 어떻게 차이가 있는지 알아보려고 한다. 이에 먼저 응답자의 익명상황에서의 난폭운전 점수에 따라 군집분석을 실시하였다.

전체 응답자 371명에 대해 이단계 군집분석(two-step cluster analysis)을 실시하였다. 사례 유사성 거리측정은 로그우도(log-likelihood) 거리를, 군집화 기준은 Schwarz's Bayesian Inference Criterion(BIC)을 사용하였으며 분석 단계에서 특별히 군집의 수를 지정하지는 않았다.

분석결과, 전체 375명의 응답자가 세 군집 3.36(0.60)으로 분류되었다. 군집 1에 전체의 25.6%인 96명이 할당되었으며, 군집 2에는 54.1%인 203명이, 군집 3에는 20.3%인 76명이 할당되었다(표 5 및 표 6)군집별 난폭운전 점수는 군집 1, 군집 2, 군집 3의 평균점수가 각각 1.78점( $SD = 0.34$ ), 2.83점( $SD = 0.31$ ), 3.98점( $SD = 0.48$ )순으로 나타났다. 군집 1은 익명상황

표 5. 난폭운전자의 세부 집단구분을 위한 군집분석 BIC 변화율표

군집의 수	Schwarz's Bayesian Criterion (BIC)	BIC Change	Ratio of BIC Changes	Ratio of Distance Measures
1	125.208			
2	23.945	-101.263	1.000	1.400
3	-44.998	-68.943	.681	3.278
4	-57.789	-12.791	.126	1.803
5	-59.605	-1.816	.018	1.586

표 6. 군집분석 결과에 따른 집단 할당

군집	N	%
1	96	25.6
2	203	54.1
3	76	20.3
전체	375	100.0

에 덜 민감하게 반응하여 난폭운전을 가장 적게 하는 운전자군으로, 군집 2는 보통 운전자군으로, 마지막으로 군집 3은 익명상황에 가장 민감하게 반응하여 난폭운전을 가장 많이 하는 운전자군으로 볼 수 있다. 따라서 군집 1을 익명상황 둔감 운전자군으로, 군집 2를 보통 운전자군으로, 군집 3을 익명상황 민감 운전자군으로 명명하였다(표 7).

이러, 군집분석을 통해 분류된 세 군집 운전자들의 운전자 정보 및 운전경험을 알아보기 위해 기술통계분석을 실시하였다. 연령은

익명상황 둔감 운전자군(군집 1)이 평균 44.52세( $SD=10.60$ ), 보통 운전자군(군집 2)이 평균 41.63세( $SD=10.80$ ), 익명상황 민감 운전자군(군집 3)이 평균 37.45세( $SD=9.42$ )로 나타났다. 운전경력은 익명상황 둔감 운전자군이 평균 13.37년( $SD=9.05$ ), 보통 운전자군이 평균 13.53년( $SD=8.40$ ), 익명상황 민감 운전자군이 평균 11.93년( $SD=6.97$ )이었다. 1일 평균 주행거리의 경우, 익명상황 둔감 운전자군이 평균 36.08km( $SD=38.87$ ), 보통 운전자군이 평균 41.13km( $SD=47.36$ ), 익명상황 민감 운전자군이 평균 33.81km( $SD=29.99$ )였다.

군집별 과거 3년간 운전경험 횟수를 살펴보면 과속적발경험은 익명상황 둔감 운전자군이 평균 1.06회( $SD=1.81$ ), 보통 운전자군이 평균 1.87회( $SD=3.80$ ), 익명상황 민감 운전자군이 평균 1.79회( $SD=2.67$ )였다. 음주운전 시도 경험은 익명상황 둔감 운전자군이 평균 3.05회( $SD=7.24$ ), 보통 운전자군이 평균 4.14회( $SD=8.64$ ),

표 7. 운전자 군집간 난폭운전 점수의 평균차이

변인	익명상황 둔감 운전자군 (군집1)		보통 운전자군 (군집2)		익명상황 민감 운전자군 (군집3)	
	M	SD	M	SD	M	SD
난폭운전	1.78	0.34	2.83	0.31	3.98	0.48

표 8. 운전자 군집간 기술통계 결과

변인	익명상황 둔감 운전자군 (군집1)		보통 운전자군 (군집2)		익명상황 민감 운전자군 (군집3)	
	M	SD	M	SD	M	SD
연령(만)	44.52	10.60	41.63	10.80	37.45	9.42
운전경력(년)	13.37	9.05	13.53	8.40	11.93	6.97
1일 평균 주행거리(km)	36.08	38.87	41.13	47.36	33.81	29.99
과거 3년간 각종 위반행위 경험(회)						
과속적발경험	1.06	1.81	1.87	3.80	1.79	2.67
음주운전 시도경험	3.05	7.24	4.14	8.64	6.24	10.25
음주운전 적발경험	0.51	0.88	0.61	0.77	0.71	1.33
기타 위반 적발경험	1.12	3.50	1.02	2.65	1.16	2.23
과거 3년간 교통사고 경험(회)						
가해사고	0.35	0.67	0.49	0.79	0.54	0.89
피해사고	0.36	0.65	0.54	0.83	0.64	0.91

익명상황 민감 운전자군이 평균 6.24회( $SD=10.25$ )로 나타났다. 음주운전 적발경험은 익명상황 둔감 운전자군이 평균 0.51회( $SD=0.88$ ), 보통 운전자군이 평균 0.61회( $SD=0.77$ ), 익명상황 민감 운전자군이 평균 0.71회( $SD=1.33$ )였다. 그리고 기타 위반 적발경험은 익명상황 둔감 운전자군이 평균 1.12회( $SD=3.50$ ), 보통 운전자군이 평균 1.02회( $SD=2.65$ ), 익명상황 민감 운전자군이 평균 1.16회( $SD=2.23$ )였다.

마지막으로 군집별 과거 3년간 교통사고 경험을 살펴보면 먼저 가해교통사고 경험 횟수가 익명상황 둔감 운전자군이 평균 0.35회( $SD=0.67$ ), 보통 운전자군이 평균 0.49회( $SD=0.79$ ), 익명상황 민감 운전자군이 평균 0.54회( $SD=0.89$ )였다. 그리고 피해교통사고 경험횟수는 익명상황 둔감 운전자군이 평균 0.36

회( $SD=0.65$ ), 보통 운전자군이 평균 0.54회( $SD=0.83$ ), 익명상황 민감 운전자군이 평균 0.64회( $SD=0.91$ )였다(표 8).

#### 군집에 따른 척도별 평균 차이 비교

군집에 따라 운전시 느끼는 분노와 정서표현갈등이 어떻게 차이가 있는지 알아보고자 세 군집과 각 척도에 대해 일원변량분석을 실시하였다. 독립변인은 군집분석을 통해 나타난 세 군집이었고, 종속변인은 운전분노, 정서표현갈등 척도의 평균 점수였다. 일원변량분석 과정에서 집단간 분산의 동질성에 대한 Levene 통계치 검정을 실시한 결과, 운전분노 척도의 적대적 운전행동 요인, 정서표현갈등 척도의 자기방어적 양가성 요인을 제외한 모든 요인들에서 등분산이 가정되지 않았다. 따

표 9. 군집간 각 척도 평균 차이 검정

	익명상황둔감 운전자군 (군집1, N=96)	보통 운전자군 (군집2, N=203)	익명상황민감 운전자군 (군집3, N=76)	F	사후검정
운전분노 <sup>a</sup>	2.20(0.50)	2.57(0.50)	2.98(0.66)	44.62 <sup>***</sup>	1<2<3
진행방해행동 <sup>a</sup>	2.15(0.58)	2.64(0.68)	3.09(0.77)	41.85 <sup>***</sup>	1<2<3
타운전자의 무례한 행동 <sup>a</sup>	2.48(0.64)	2.82(0.62)	3.15(0.73)	23.48 <sup>***</sup>	1<2<3
적대적 운전행동 <sup>b</sup>	2.53(0.70)	2.99(0.73)	3.45(0.81)	33.31 <sup>***</sup>	1<2<3
불법운전행동 <sup>a</sup>	2.26(0.59)	2.48(0.58)	2.68(0.70)	9.81 <sup>***</sup>	1<2, 3
서행운전행동 <sup>a</sup>	2.11(0.56)	2.47(0.58)	3.06(0.83)	46.74 <sup>***</sup>	1<2<3
경찰출현상황 <sup>a</sup>	1.45(0.52)	1.75(0.71)	2.18(0.95)	22.41 <sup>***</sup>	1<2<3
정서표현갈등 <sup>a</sup>	2.97(0.67)	3.11(0.55)	3.25(0.48)	5.15 <sup>**</sup>	1<3
자기방어적 <sup>b</sup>	2.78(0.70)	2.97(0.64)	3.10(0.56)	5.75 <sup>**</sup>	1<2, 3
관계관여적 <sup>a</sup>	3.28(0.73)	3.35(0.56)	3.49(0.48)	2.64	

<sup>a</sup> Levene 검정 실시 결과 등분산이 가정되지 않았으므로 Dunnett T3 사후검정 실시

<sup>b</sup> Levene 검정 실시 결과 등분산이 가정되었으므로 Scheffé 사후검정 실시

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

1=익명상황둔감 운전자군(군집1), 2=보통 운전자군(군집2), 3=익명상황민감 운전자군(군집3)

라서 이분산인 경우 적용하는 사후검정 방식인 Dunnett의 T3를 적용하여 사후검정을 실시하였고, 그 외에 등분산이 충족된 경우에는 Scheffé검정을 실시하였다. 정서표현갈등 척도의 관계관여적 양가성 요인을 제외한 모든 척도에서 통계적으로 유의한 수준에서 평균 점수 차이가 확인되었다(표 9).

세부적으로 살펴보면, 운전분노 척도의 전체 평균 점수는 세 집단간 차이가 통계적으로 유의한 것으로 나타났는데( $F(2,372)=44.62, p < .001$ ), 익명상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자일수록 운전분노 또한 많이 느끼는 경향이 있다는 것을 의미한다. 운전분노 척도 세 부요인에서도 운전분노 전체 평균과 같은 양상을 보였다. 익명상황에서 난폭운전을 많이

하는 운전자일수록 다른 운전자가 진행방해 행동( $F(2,372)=41.85, p < .001$ ), 무례한 행동( $F(2,372)=23.48, p < .001$ ), 적대적 운전행동( $F(2,372)=33.31, p < .001$ ), 서행운전행동( $F(2,372)=46.74, p < .001$ )을 하는 경우, 그리고 경찰출현상황( $F(2,372)=22.41, p < .001$ )에서 분노 감정을 많이 느끼는 것으로 나타났다. 하지만 불법운전행동( $F(2,372)=9.81, p < .001$ ) 요인은 통계적 유의도는 나타났지만, 군집간 차이가 각각 구분되어 익명상황 둔감 운전자군과 보통 운전자군, 익명상황 둔감 운전자군과 익명상황 민감 운전자군에 대해서는 차이가 있었지만 보통 운전자군과 익명상황 민감 운전자군에 대해서는 유의한 차이가 나타나지 않았다.

정서표현갈등 척도는 전체 평균 점수( $F$

(2,372)=5.15,  $p<.01$ )와 자기방어적 양가성 요인( $F(2,372)=5.75$ ,  $p<.01$ )에서는 통계적 유의도가 나타났지만, 관계관여적 양가성 요인에서는 통계적 유의도가 나타나지 않았다. 또한 정서표현갈등 전체 평균은 익명상황 둔감 운전자군과 익명상황 민감 운전자군 사이에 차이가 있었지만 보통 운전자군은 나머지 두 군집과 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다. 따라서 운전시의 익명상황에 영향을 비교적 덜 받는 운전자와 운전시 익명상황에 영향을 가장 크게 받는 운전자의 경우 정서표현갈등 정도에서 유의할만한 차이가 나타나, 익명시 난폭운전을 많이 하는 운전자가 평소 정서표현시 갈등을 더 많이 경험하고 있다는 것을 알 수 있다. 자기방어적 양가성 요인의 평균에서도 세 군집간 차이가 각각 구분되어 익명상황 둔감 운전자군과 보통 운전자군, 익명상황 둔감 운전자군과 익명상황 민감 운전자군은 차이가 있었지만 보통 운전자군과 익명상황 민감 운전자군간에는 통계적으로 유의한 차이가 나타나지 않았다.

## 논 의

본 연구는 운전자가 익명상황에서 난폭운전을 더 많이 하는지 살펴보고, 익명상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자와 그렇지 않은 운전자 사이에 내적인 특성에서 어떤 차이점이 있는지 검증하였다.

익명상황 또는 면대면 상황 조건에서 난폭운전 수준에 대해 알아본 연구 1에서 면대면 상황 조건의 운전자보다 익명상황 조건의 운전자가 난폭운전을 더 많이 하는 것으로 나타났다. 이러한 결과는 운전자가 익명상황에 영

향을 받고 있다는 것을 의미하며, 익명상황에서 탈억제적인 운전행동을 더욱 많이 한다는 기존의 연구들(Ellison et al., 1995; Ellison et al., 2001; Shinar & Compton, 2004; Neale et al., 2005; Lee & Abdel-Aty, 2008)과 일치하는 결과로 보인다. 그리고 현장 관찰 또는 주행 시뮬레이션이 아닌 지시문만으로도 익명상황에서 개인의 행동이 변화한다는 것을 밝혔다는 점에서 기존의 연구들과 차이점이 있다.

이어, 연구 2에서 익명상황에서의 난폭운전 평균 점수에 대해 군집분석을 실시한 후, 각 군집들의 운전자들이 운전분노와 정서표현갈등 정도에서 어떻게 차이가 있는지 살펴보았다. 운전자들은 군집분석을 통해 익명상황에 별로 영향을 받지 않아 난폭운전을 비교적 적게 하는 ‘익명상황 둔감 운전자군(군집 1)’, 익명상황에 대해 중간 정도로 영향을 받아 난폭운전 수준이 보통인 ‘보통 운전자군(군집 2)’, 익명상황에 크게 영향을 받아 난폭운전을 많이 하는 ‘익명상황 민감 운전자군(군집 3)’의 세 군집으로 나뉘어졌다.

익명상황 민감 운전자군 운전자들은 그렇지 않은 운전자들보다 운전분노 수준이 유의하게 높았다. 이는 익명상황에서 난폭운전을 많이 하는 운전자가 운전시 분노 감정을 느끼는 정도가 크다는 것을 뜻하며, 이러한 결과는 Lawton과 Nutter(2002)의 비운전상황 및 운전상황에서의 분노 표출 차이 연구 결과와 같은 맥락이다. 강한 분노를 느끼는 운전자일수록 면대면 상황에서보다 익명상황에서 운전행동을 통해 분노를 더욱 밖으로 표출하는 것으로 보인다.

이어, 익명상황 민감 운전자군 운전자가 그렇지 않은 운전자보다 상대적으로 평소 정서표현갈등을 경험하는 수준이 높았는데, 이는

정서를 표현하고 싶지만 억누르는 사람들이 스트레스에 취약한 경향이 있다는 최해연(2008)의 연구결과와 관련이 있음을 시사한다. 평소 정서를 잘 표현하지 못하고 갈등을 느끼며 스트레스를 많이 받는 사람이 익명상황에서 자신의 답답함을 난폭운전이라는 행동을 통해 표출하고 있는 것으로 보인다. 정서표현갈등 척도의 전체 평균과 정서표현갈등 척도의 하위 요인 가운데 자기방어적 양가성 요인은 익명상황에서의 난폭운전 집단간에 통계적으로 유의한 차이가 있었다. 이는 익명상황에 민감해 난폭운전을 많이 하는 운전자일수록 평소 정서를 표현하면 상처를 받을까 두려워 표현하지 못하고 갈등하는 면이 있음을 뜻한다. 그러나 타인과의 관계를 고려해 정서를 표현하지 못하고 갈등을 느끼는 경향을 나타내는 관계관여적 양가성 요인의 경우, 세 군집 간에 유의한 차이가 나타나지 않았다. 하지만 세 군집 모두 관계관여적 양가성 요인의 평균 점수가 자기방어적 양가성 요인의 평균 점수와 비교시 더욱 높은 것으로 나타났는데, 이는 관계중심적이고 집단주의적인 우리나라 문화 특성에서 기인한 것으로 보인다. 한국문화는 자신의 욕구에 대한 억제력을 가지 있게 여기고 체면을 중시하고 정서표현을 강하게 하는 것을 바람직하게 여기지 않는 경향이 있다는 연구 결과들(이은경, 서은국, Chu, Kim, & Sherman, 2009; 최상진, 1997; 최해연, 민경환, 2007)이 이와 같은 결과에 대한 해석을 뒷받침해주고 있다.

본 연구는 설문지를 이용하여 익명상황과 면대면 상황에서의 난폭운전 수준 차이, 익명상황에서의 난폭운전 수준에 따른 운전분노 및 정서표현갈등과 같은 운전자 내적 특성에서의 차이를 알아보았다. 설문조사는 응답자

가 의식적으로 본인의 행동 수준이 어느 정도 인지 생각 한 후 응답하는 방식이다. 추후 연구에서 운전 시뮬레이터를 이용한다면 본 연구와 비교하여 운전자가 무의식적으로 반응한 내용을 살펴 볼 수 있을 것이라고 생각한다. 그리고 그 연구 결과를 토대로 운전자가 주관적으로 생각하는 난폭운전 수준과 실제로 행하는 난폭운전 수준의 차이를 살펴볼 수 있으며, 난폭운전의 어떤 행동 측면에서 그러한 차이가 나타나는지에 대해서도 알아볼 수 있을 것이다.

또한 본 연구는 주변에서 찾아볼 수 있는 평범한 운전자들을 대상으로 실시하였다. 따라서 추후에 초보운전자, 숙련운전자, 사업용차량운전자 및 상습 위반, 사고 운전자 등과 같이 운전자들의 특성을 달리하여 조사한다면 운전자 특성에 따라 익명상황에 영향을 받는 정도의 차이를 살펴볼 수 있을 것으로 생각된다.

한편, 연구 1에서 면대면 상황에서보다 익명상황에서 난폭운전 수준이 높다는 것이 검증되었기 때문에 연구 2를 통해 익명상황에서의 난폭운전 수준과 그와 관련한 운전자 내적 특성에 대하여 살펴보았다. 이에 추후 연구에서 면대면 상황의 난폭운전 수준에 대한 조사를 실시한다면 본 연구결과와 어떻게 다른 점이 있는지 비교 가능할 것이며, 특히 타인의 시선에도 불구하고 난폭운전을 하는 매우 공격적인 운전자 특성에 대해서 알아볼 수 있을 것이다.

난폭운전과 같은 공격적인 운전행동을 하는 운전자들을 계도하기 위해서는 교통단속을 통해 벌점 및 벌금 등의 처벌을 가하는 것도 좋은 방법이지만, 난폭운전을 하고 있는 운전자의 모습을 객관화시켜 보여준다면 안전운전

도모에 더욱 효과적일 것이라고 생각한다. 예를 들면 실제로 선팅을 질게 한 도로위의 차량이 난폭운전을 하다가 사고가 나는 장면이라던가, 나홀로 운전자의 차량 안에 카메라를 장착해 운전자가 운전하는 모습 및 표정 변화 등을 촬영한 영상을 난폭운전자에게 보여주는 것 등이 해당될 수 있다.

그러나 가장 우선은 운전자 자신이 분노를 낮추기 위해 개인적인 차원에서 노력을 기울이는 것이 중요할 것이다. 모두가 누려야 할 교통안전이 항상 운전자 자신으로부터 시작된다는 것을 유념해야 한다. 그리고 평소 분노 및 짜증과 같은 부적 정서를 줄이기 위해서 노력하고 스트레스를 심하게 느낀다고 생각되는 상황에서는 운전을 자제하는 등의 스스로 적극적인 노력을 기울인다면 운전상황을 익명 상황이라고 지각하여 난폭운전을 하는 정도가 줄어들 것이다.

난폭운전을 함으로써 운전자가 얻는 긍정적 효과는 없다. 난폭운전과 같은 공격적인 운전 행동은 운전자 자신은 물론 모든 교통참가자들을 교통사고의 위험에 노출시킨다. 난폭운전으로 인한 교통사고로 파생되는 인적·물적 피해를 줄이기 위해 지속적인 난폭운전 관련 연구가 필요하다.

### 참고문헌

박선진, 이순철, 김종희, 김인석 (2006). 오류와 착오가 고령운전자의 운전행동에 미치는 영향. 한국심리학회지: 사회문제, 12(1), 55-79.  
송지은, 황순택, 전미주 (2009). 분노수준과 분노표현양식의 관계: 연령집단 간 비교. 한

국심리학회지: 학교, 6(2), 213-227.  
신용균, 류준범, 강수철 (2007). 난폭운전에 영향을 미치는 심리적 요인. 대한교통학회지, 25(4), 89-98.  
신용균, 한덕웅, 류준범 (2009). 운전분노척도에 의한 과속운전 행동의 예측. 한국심리학회지: 건강, 14(1), 159-173.  
오주석 (2011). 운전자 성격 및 태도 측정을 통한 위험운전자의 판별. 충북대학교 일반대학원 박사학위 청구논문.  
이은경, 서은국, Chu, T., Kim, H. S., & Sherman, D. K. (2009). 정서억제와 주관적 안녕감: 문화 비교 연구. 한국심리학회지: 사회 및 성격, 23(1), 131-146.  
이주일, 황석현, 한정원, 민경환 (1997). 정서의 체험 및 표현성이 건강과 심리적 안녕에 미치는 영향. 한국심리학회지: 사회 및 성격, 11(1), 117-140.  
최상진 (1997). 동양 심리학의 모색: 당사자 심리학과 제3자 심리학: 인간관계 조망의 두 가지 틀. 한국심리학회 추계심포지엄 발표 논문집, 131-143.  
최상진, 이요행 (1995). 한국인 환병의 심리학적 개념화 시도. 한국심리학회 연차대회 학술 발표 논문초록, 327-338.  
최해연 (2008). 정서표현에 대한 갈등과 억제 연구. 서울대학교 일반대학원 박사학위 청구논문.  
최해연, 민경환 (2007). 한국판 정서표현에 대한 양가성 척도의 타당화 및 억제 개념들 간의 비교 연구. 한국심리학회지: 사회 및 성격, 21(4), 71-89.  
한덕웅, 이경성 (2002). 도로교통사고를 유발한 원인의 설명: 운전자와 교통경찰의 관점 비교. 한국심리학회지: 사회문제, 8(1), 41-

- 59.
- Baxter, J. S., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Campbell, K. A., Reason, J. T., & Parker, D. (1990). Social facilitation and driver behaviour. *British Psychological Society, 81*(3), 351-360.
- Björklund, G. M. (2008). Driver irritation and aggressive behaviour. *Accident Analysis and Prevention 40*, 1069-1077.
- Burkell, J. (2006). Anonymity on Behavioral Research: Not Being Unnamed, But Being Unknown. *University of Ottawa Law and Technology Journal 3*(1), 189-203.
- Buss, A. H., & Perry, M. (1992). The Aggression Questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology 63*, 452-459. [Abstracts]
- Cox, T., & McCay, C. (1982). Psychological factors and psychophysiological mechanism in the etiology and development of cancers. *Social science and Medicine, 16*, 381-396.
- DePaul, B. N. (1992). Nonverbal behavior and self-presentation. *Psychological Bulletin, 111*, 203-243.
- Deffenbacher, J. L., Dahlen, E. R., Lynch, R. S., Morris, C. D., & Gowensmith, W. N. (2000). An application of Beck's cognitive therapy to general anger reduction. *Cognitive Therapy and Research 24*, 689-697.
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behaviour: A comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy, 41*, 701-718.
- Deffenbacher, J. L., Filetti, L. B., Richards, T. L., Lynch, R. S., & Oetting, E. R. (2003). Characteristics of two groups of angry drivers. *Journal of Counseling Psychology, 50*, 123-132.
- Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Salvatore, N. F. (2000). Characteristics and treatment of high-anger drivers. *Journal of Counseling Psychology, 47*, 5-17.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R., & Oetting, E. R. (2003). Anger, aggression risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy, 41*, 333-349.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Yingling, D. A. (2001). Driving anger: correlates and a test of state-trait theory. *Personality and Individual Differences 31*(8), 1321-1331.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports, 74*, 83-91.
- Diener, E. (1976). Effects of prior destructive behavior, anonymity, and group presence on deindividuation and aggression. *Journal of Personality and Social Psychology, 33*(5), 497-507.
- Diener, E., Beaman, A. L., Fraser, S. C., & Kelem, R. T. (1976). Effect of deindividuation variables on stealing among Halloween trick-or-treaters. *Journal of Personality & Social Psychology, 33*, 236-245.
- Dula, C., & Ballard, M. E. (2003). Development and Evaluation of a Measure of Dangerous, Aggressive, Negative Emotional, and Risky Driving. *Journal of Applied Social Psychology, 33*(2), 263-282.
- Ellison, P. A., Bell, P., & Deffenbacher, J. L.

- (2001). The Effect of Trait Driving Anger, Anonymity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior. *Journal of applied Social Psychology, 31*(2), 431-443.
- Ellison, P. A., Govern, J. M., Petri, H. L., & Figler, M. H. (1995). Anonymity and aggressive driving behavior: A field study. *Journal of Social Behavior and Personality, 10*, 265-272.
- Emmons, R. A., & Colby, P. (1995). Emotional conflict and well-being: Relation to perceived availability, daily utilization and observer reports of social support. *Journal of Personality and Social Psychology, 68*, 947-959.
- Gross, J. J., & Levenson, R. W. (1997). Hiding feelings: The acute affect of inhibiting negative and positive emotion. *Journal of Abnormal Psychology, 106*, 95-103.
- Johnson, D. G. (2009). *Computer Ethics (4th Eds.)*. Upper Saddle River, N. J.: Prentice Hall.
- King, L. A., & Emmons, R. A. (1990). Conflict over emotional expression: Psychological and physical correlates. *Journal of Personality and Social Psychology, 58*, 864-877.
- Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention 33*, 243-255.
- Lawton, L., & Nutter, A. (2002). A comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations. *British Journal of Psychology, 93*, 407-423.
- Lee, C., & Abdel-Aty, M. (2008). Presence of passengers: Does it increase or reduce driver's crash potential? *Accident Analysis and Prevention, 40*(5), 1703-1712.
- Lieberman, M. D., Eisenberg, N. I., Crockett, M. J., Tom, S. M., Pfeifer, J. H., & Way, B. M. (2007). Putting feeling into words: affect labeling disrupts amygdala activity in response to affective stimuli. *Association for Psychological Science, 18*, 421-428. [Abstracts]
- National Highway Traffic Safety Administration. (1998). *National Survey of Speeding and Other Unsafe Driving Actions. Volume II: Driver Attitudes and Behavior*. New York, NY: Schulman, Ronca, & Bucuvalas, Inc.
- Nesbit, S. M., Cogner, J. C., & Cogner, A. J. (2007). A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving. *Aggression and Violent Behaviour, 12*, 156-176.
- Neale, V. L., Dingus, T. A., Klauer, S. G., Sudweeks, J., & Goodman, M. (2005). An overview of the 100-car naturalistic study and findings. In *Proceedings of the 19th international technical conference on the enhanced safety of vehicles*. Washington, DC.
- Parkinson, B. (2001). Anger on and off the road. *British Journal of Psychology, 92*, 507-526.
- Pennebaker, J. W. (1995). *Emotion, disclosure, and health: An overview*. Washington DC: American Psychological Association.
- Rogers, C. R. (1957). The necessary and sufficient conditions for therapeutic personality change. *Journal of Counseling Psychology, 21*, 95-103.
- Shinar, D. (2001). Driving speed relative to the speed limit and relative to the perception of

- safe, enjoyable and economical speed. *In Processing of the Conference on Traffic Safety on Three Continents*. Moscow Russia, September, 19-21.
- Shinar, D., & Compton, R. (2004). Aggressive driving: an observational study of driver, vehicle, and situational variables. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 429-437.
- Silke, A. (2003). Deindividuation, anonymity, and violence: Findings from Northern Ireland. *The Journal of Social Psychology*, 143(4), 493-499.
- Suler, J. (2004). The Online Disinhibition Effect. *Cyber Psychology & Behavior*, 7(3), 321-326.
- 논문 투고일 : 2011. 07. 11  
1 차 심사일 : 2011. 07. 26  
게재 확정일 : 2011. 08. 17

## **The Relationship between Driving Behavior, Driving Anger, and Ambivalence Over Emotional Expressiveness in an Anonymous Situation**

**Bo Young Yun**

**Soon Chul Lee**

Department of Psychology, Chungbuk National University

This study examines how anonymity between drivers affects aggressive driving and why, in an anonymous situation, some drive aggressively and others do not. Two surveys were conducted. The first survey covered 200 participants and found that people are more likely to drive aggressively in an anonymous situation than in a face-to-face situation. The second survey covered 384 participants with a history of aggressive driving and found that these aggressive drivers could be classified into three groups using a two-step cluster analysis. Drivers who often exhibit aggressive driving in anonymous situations were found in the second questionnaire to have a high tendency towards driving anger and towards ambivalence over emotional expressiveness. The tendency towards self-defensive ambivalence factor, one of the factors in the ambivalence over emotional expressiveness questionnaire, was also found to be high. Individuals who tended to drive aggressively in an anonymous situation were found to be susceptible to driving anger, usually faced ambivalence over emotional expressiveness, and typically were indecisive. The results of this study suggest that rather than intensifying the enforcement of traffic regulations, a better remedy for those who drive recklessly would be to have them undertake some candid self-reflection.

*Key words : anonymous situation, aggressive driving, driving anger, ambivalence over emotional expressiveness*