

운전행동결정요인과 직무만족이 택시운전자의 위험운전행동에 미치는 영향*

오 주 석 박 선 진 이 순 철†

충북대학교 심리학과

본 연구에서는 택시운전자들의 운전행동결정요인과 직무만족도가 운전행동에 어떤 영향을 미치는지 알아보고자 택시운전자 116명과 일반운전자 95명을 대상으로 설문조사를 실시하고 자료를 분석하였다. 운전행동결정요인과 직무만족도가 택시운전자들의 위험운전행동에 미치는 영향을 분석한 결과, 운전행동결정요인 가운데 위험감수성 부족 요인과 준법정신 부족 요인이 택시운전자들의 과속운전과 음주운전, 운전중 주의산만, 피로대처 미숙 등을 유발하고 있었으며, 또한 이들의 낮은 직무만족도가 과속운전행동을 유발하고 있는 것으로 확인되었다. 택시운전자의 위험운전행동 유발과 관련한 인적요인 및 직무만족도의 개선을 위한 제언을 논의 부분에서 언급하였다.

주요어 : 택시운전자, 직무만족도, 운전행동결정요인, 과속운전, 음주운전

* 본 논문은 국토해양부가 출연하고 한국건설교통기술평가원에서 위탁시행한 2005년도 건설기반구축사업 (05 기반구축 D02)의 지원으로 이루어졌습니다.

† 교신저자 : 이순철, 충북대학교 심리학과, snchul@chungbuk.ac.kr

택시는 중요한 대중교통수단의 하나로 자리 잡고 있으며, 승객에게 신속하고 안전한 이동 서비스를 제공하고 있다. 대중교통수단으로써, 택시는 그 나라의 교통문화수준을 알 수 있는 잣대라고 할 수 있고, 불특정 다수의 승객이 이용하므로 사고 발생시에는 그 부담이 택시 운전자와 승객 그리고 다른 교통참가자들과 택시회사에게도 이어질 수 있다. 이와 같은 점에서 택시는 무엇보다도 안전을 최우선으로 해야 하는 서비스업이다. 따라서 택시운전자의 안전운전에 영향을 미칠 수 있는 신체적 안녕과 심리적 안녕은 큰 중요성을 가지고 있다 할 것이다.

택시운전자는 대부분의 업무시간을 좁은 운전석 안에서 보내야 하며, 승객들의 이동을 위해 끊임없이 변화하는 교통환경에 적응을 해야 한다. 따라서 택시운전자들에게 안전운전과 관련한 문제는 다른 어떤 운전자 집단에서 보다는 중요하다고 할 수 있다. 또한 많은 승객의 안전을 책임진다는 점에서 택시운전자들의 위험행동이나 준법정신 등은 이들의 직무에 큰 영향을 끼칠 것으로 예상할 수 있다.

따라서 본 연구에서는 택시운전자들의 직무행동과 관련한 운전행동결정요인 및 직무만족이 이들의 안전운전에 어떠한 영향을 미치는지 알아보고, 현 상황을 개선할 수 있는 제언을 제공하고자 한다.

운전행동결정요인과 위험운전행동

과학기술의 발달로 자동차 및 도로시설의 안정성이 현저하게 개선된 지금, 대부분의 교통사고 발생 원인이 운전자의 적절치 않은 행동 때문인 것으로 밝혀지고 있다. 교통사고와 관련한 인적요인에 대해 이순철(2000)은, 운전

자의 성별, 연령, 성격 등 개인적 요인과 그 개인이 속한 사회의 자동차 역사, 문화 수준 등의 사회문화적 요인들에 의해 형성되는 운전행동결정요인(driving behavior determinants)이 존재하며 이것이 운전자의 운전행동에 직접적으로 영향을 미친다고 보았다.

이에 대해 김종희, 오주석과 이순철(2006)은 과속운전행동과 음주운전행동, 그리고 상황 대처미숙과 같은 위험한 운전행동에 영향을 미치는 운전행동결정요인이 위험감수성(risk sensitivity)과 준법정신, 상황적응성의 세 요인으로 구성된다고 주장했다. 또 이후 연구에서는 이순철과 오주석(2007)이 위험감수성과 준법정신 외에도 운전행동결정요인에 다른 사람들과의 대인관계 적응능력을 나타내는 관계적응성 부족과 익숙하지 않은 상황에 대한 불안수준인 상황불안 요인이 추가적으로 포함되며, 이 요인들이 적절한 범위를 벗어날 경우, 과속운전, 음주운전, 운전중 주의산만 및 적절하지 못한 피로 대처 등이 발생한다고 주장했다. 즉, 운전자의 개인적·사회문화적 요인들에 의해 형성된 운전행동결정요인들이 운전행동에 직접적으로 영향을 미치며, 이 운전행동결정요인의 수준에 따라 운전행동의 질(質)이 결정된다.

택시운전자들의 위험감행행동과 준법정신

택시운전자들이 일반운전자들과 구분될 수 있는 점은 상대적으로 운전양이 월등히 많고 영업구역 내의 도로시설과 신호체계 등에 매우 익숙하다는 것이다. 승객의 신속하고 안전한 이동을 위해 오랜 운행경험과 지역 환경에 대한 노련함은 큰 장점으로 작용할 수 있다. 그러나 반대로, 오랜 경험을 통해 자동화된

이들의 운전행동이나 도로 및 신호체계에 대한 도식은 과속이나 난폭운전을 야기하거나 예기치 못한 운전상황에서 적절하게 대응하는 것을 방해할 가능성도 있다.

택시운전자들과 일반운전자들의 사고발생 현황을 비교하기 위하여 2005년도의 차량등록 현황과 교통사고 통계를 이용하여 표 1과 같은 비교를 하였다.

표 1을 보면, 2005년도에 택시 1만 대당 사고건수는 13,574.3건으로 자가용 1만 대당 사고건수인 1,659.7건에 비해 8.2배 더 많았고, 주행거리는 택시가 자가용에 비해 7.2배가 더 많은 것으로 나타났다. 등록차량 1만 대당 사망사고 발생건수의 경우 택시 1만 대당 사망사고 발생건수가 자가용 1만 대당 사망사고 발생건수에 비해 4.9배 많은 것으로 나타났다. 이는 택시운전자의 운전행동이 직무행동이기 때문에 주행거리가 일반 자가용 운전자에 비해 더 많고, 교통사고의 위험에 더 많이 노출되어 있다는 것을 의미한다.

Burns와 Wilde(1995)는 택시운전자들을 대상

으로 자극추구성향과 모험추구경향을 조사하고 승객들로 하여금 해당 택시운전자의 운전행동을 기록하도록 하여 비교한 결과, 자극추구성향과 모험추구경향 모두 과속 및 교통법규 위반행동들과 높은 상관을 보였다고 보고했다. 또 Peltzer와 Renner(2003)의 연구에 참여했던 택시운전자 가운데 40% 가량이 스스로 운전할 때 위험한 행동을 한다고 보고한 사실도 있다. 즉, 일반 운전자들에 비해 운전경험이 풍부한 택시운전자들 사이에서도 낮은 위험감수성이 위험한 운전행동을 야기하는 것으로 해석되며, 택시운전자들도 본인들의 위험 운전 여부를 스스로 잘 알고 있는 것으로 보아 이 위험운전행동이 어느 정도는 의도된 것이라고 볼 수 있다. 그러나 이와 같은 의도된 위험행동의 원인 가운데 택시운전자 개인적 요인과 직무행위와 관련한 요인의 영향력이 어느 정도인지는 알기 어렵다.

한편, 기존의 연구결과는 택시운전자들의 준법행위가 일반운전자들과 차이를 보이고 있다는 사실에 동의한다. Rosenbloom과 Shaha

표 1. 차종별 등록대수, 일일평균 주행거리 및 교통사고 발생규모 비교(2005년)

	택시	자가용
차량등록대수(대)	246,251	10,759,393
교통사고 발생건수(건)	334,268	1,785,765
교통사망사고 발생건수(건)	6,242	56,186
일일 평균 주행거리(km)	318.8	44.3
등록차량 1만대당 교통사고 발생건수	13,574.3	1,659.7
등록차량 1만대당 교통사망사고 발생건수	253.2	52.2

자료출처:

차량등록대수: 건설교통부(2006). 건설교통통계연보2006.; 국가통계포털, <http://www.kosis.co.kr>

교통사고 발생건수, 교통사망사고 발생건수: 도로교통안전관리공단(2006). 2005 교통사고통계분석.

차종별 일일평균주행거리: 교통안전공단(2007). 2006년도 자동차주행거리 실태조사 중 2005년 통계,

(2007)가 택시운전자들과 일반 남성운전자들이 교통관련법규에 대해 가지는 태도를 비교한 결과에서는 택시운전자들이 일반 운전자들에 비해 유의하게 교통관련법규가 부당하고 가혹하다고 평가하고 있는 것으로 나타났다. 이와 같은 현상은 교통관련법규가 가지는 의미가 운전자 집단에 따라 다르기 때문인 것으로 보이는데, 택시운전자들에게는 교통법규의 위반으로 인한 벌금이나 면허정지 등의 처분이 영업행위 및 생계유지와 직접적으로 관련된다.

또, 미국 보스턴의 택시운전자를 대상으로 한 연구에서는 관찰대상인 250명의 택시운전자 가운데 단 17명만이 안전띠를 착용하고 있었으며 약 93%에 이르는 나머지 운전자들이 안전띠를 착용하지 않은 것으로 나타났다(Fernandez, Park, and Olshaker, 2005).

앞서 말한 것처럼, 택시운전자의 위험운전 행동은 사고 발생시 본인뿐만 아니라 승객의 안전까지도 위협하는 행위이므로 이들의 위험운전행동을 예방할 수 있도록 위험운전행동의 원인 혹은 이 행위들에 영향을 미치는 요인들을 밝혀낼 필요가 있다.

직업운전자의 직무만족

일반적으로 직무만족(job satisfaction)은 종업원이 자신의 직무로부터 얻는 즐거움의 정도를 말하는 것으로, 사람들이 자신의 직무에 대해 기대하는 것에는 폭넓은 개인차가 있기 때문에 직무에 대해 다양한 반응들이 존재한다. 직무만족에 영향을 미치는 요인들로는 크게 개인의 긍정적 정서와 객관적 직무상황을 들 수 있는데, 적극성, 민첩성, 열정, 호기심 등의 긍정적 정서와 급여 수준, 근무 시간 및 물리적 작업조건 등의 객관적 직무상황이 서

로 합쳐져 직무상황에 대한 평가와 해석이 내려진다. 종업원의 직무만족은 대체로 결근이나 이직 등의 탈퇴행동과 강한 상관을 보이며 수행과는 약한 상관을 보인다고 알려져 있다 (Muchinsky, 2003).

직업운전자의 직무환경은 열악한 것으로 잘 알려져 있다. 이들은 좁은 물리적 공간에서 구속된 자세로 오래 일해야 하며 오염된 공기에 노출되어 있고, 비나 눈과 같은 기후의 영향을 많이 받는다. 이와 같은 요인들의 영향을 받는 직업운전자들의 직무만족과 수행의 관계는 단지 회사나 개인의 수익뿐만이 아닌 운전자와 승객의 안전과 관련되어 있는 것이므로 중요하게 다룰 필요가 있다.

운수여객업에 종사하는 운전자에 대한 가장 큰 우려는 특수한 직무환경으로 인한 피로와 건강의 문제이다. 이순철(2000)은 직업 운전자들의 경우 제한된 좁은 공간에서 오랜 시간을 보내야 하고, 이런 업무환경으로 인한 정신적 긴장과 신체적 구속이 운전 피로를 유발한다고 밝혔다. 원종욱(2007)의 조사에서는 우리나라 버스운전자들의 피로에 가장 많이 영향을 미치는 요인들로 차량정체 및 이로 인한 배차시간 조절, 불량한 도로상태 및 장시간 연속운전 등이 거론되었다. 또, Dalziel과 Job(1997)은 택시운전자의 휴식시간 길이와 사고발생비율의 관계에 대한 연구를 통해, 택시운전자들이 가지는 휴식시간이 짧을수록 사고비율이 높고, 근무형태에 따라 개인택시 영업자 보다는 회사 소속으로 낮 시간대 근무와 밤 시간대 근무가 자주 바뀌게 되는 택시운전자들의 사고비율이 비교적 높다고 밝혔다. 이순철, 황윤숙과 오주석(2008)도 화물차 운전자들의 피로 연구를 통해 NASA-TLX의 6개 하위 부하요인 가운데 정신적 부담과 신체적 부

담, 그리고 시간적 부담의 수준이 높을수록 화물차 운전자의 피로가 증가한다는 결과를 밝혔다. 직무환경 및 직무특성으로부터 유발된 직업 운전자의 피로는 직접적으로 교통사고 발생위험을 증가시킬 뿐만 아니라, 운전자들의 직무만족도에도 악영향을 미치게 될 가능성이 높다.

직무만족과 택시교통사고의 발생 간의 관계에 대한 장태연과 장태성(2004)의 연구에서는 공정게임(사회 전반적으로 법을 지키지 않는 태도가 만연하므로 자기만 법을 지키면 손해라는 태도) 및 부적격율(면허 취소 운전자 및 승무부적격 운전자에 대한 총운전자의 비율)과 함께 택시운전자의 직무만족이 택시교통사고발생과 밀접한 연관이 있으며, 공정게임과 관련한 준법태도 및 부적격율 비율이 높고, 직업운전자의 직무만족도가 낮을수록 교통사고 발생율이 증가한다고 보고하였다.

Staplin과 Gish(2005)는 화물운전자들에 대한 이직율과 교통사고경험 간의 관계를 연구하였다. 이직율은 종업원의 직무만족도를 가늠할 수 있는 대표적인 측정수치로 여겨지는데, 연구 결과에서 이직 경험이 많은 운전자들은 다른 운전자들에 비해 교통사고를 겪을 가능성이 매우 높고, 이직율이 높을수록 교통사고 경험도 증가한다고 보고하였다. Tse, Flin과 Mearns(2006)의 버스운전자를 대상으로 한 중단연구에서도 시간압력, 근무교대 형태, 휴식 시간의 간격 등 직무설계 관련요인들이 운전자의 질병, 피로, 심리적 문제 및 물질남용과 더 나아가 교통사고에까지 영향을 미칠 수 있는 요인들로 나타났다. 앞서 말한 바와 같이 여러 가지 직무설계 관련요인들은 종업원의 직무만족도 수준에 영향을 미치게 되고, 적절하지 못한 수준의 직무환경은 직업운전

자의 안전에 위해를 가할 수 있는 조건이 된다.

권용석, 김점산, 박준식과 이창우(2007)도 시내버스 운전자들에 대한 조사연구를 통하여 이들의 직무만족도와 교통사고 경험치 간에 높은 상관관계가 있음을 확인하였다. 연구자는 운전자의 직무만족도가 높을수록 교통사고가 적게 발생하였다는 결과를 제시하였는데, 이 연구에서 운전자의 직무만족도에 영향을 미치는 요인들로는 고용안정성, 회사정책의 공정성 및 복지제도가 거론되었으며, 이와 더불어 동일직종에서의 상대적 임급의 위치도 중요한 요인으로 밝혀졌다. 이와 비슷한 연구 결과로, 임삼진(2006)은 시내버스 운전기사의 직무만족도에 영향을 미치는 결정요인으로 삶의 질 만족도가 가장 중요하며, 경영진에 대한 인식과 근로조건 만족도 등이 순차적으로 중요한 역할을 한다고 제시한 바 있다.

이 외에도 다수의 연구들이 종업원의 직무만족도와 사고발생 간의 유의한 관계를 보고하고 있으며, 이와 같은 관계는 운수업을 포함한 다양한 직무현장에서 공통적으로 나타나고 있다(Chiron, Bernard, Lafont, & Lagarde, 2008; Dembe, Erickson, & Delbos, 2004; Machin & De Souza, 2004).

운수업체의 입장에서는 운전자의 사고는 부상자의 치료비용, 사망자에 대한 보상금, 상해보험의 지불, 중지된 작업으로 인한 손실 등을 유발하므로 수익감소 및 생산성의 저하가 우려된다. 따라서 운전자를 종업원으로 고용하고 있는 운수업체는 종업원의 업무환경을 정비하고 안전교육을 실시하는 제도를 마련해야 하며, 종업원의 직무만족 정도에 귀를 기울일 필요가 있다.

연구목적

본 연구에서는 조사를 통해 택시운전자의 직무만족도와 운전행동결정요인 간의 관계를 규명하고, 직무만족도가 택시운전자들의 위험 운전행동에 미치는 영향을 알아보고자 하였다. 전체 결과분석을 통해 택시운전자들의 직무만족과 안전운전에 도움이 될 수 있는 방안을 제시하고자 한다.

연구방법

운전행동결정요인 질문지 및 직무만족도 조사

조사대상

운전자들을 대상으로 한 조사에는 각각 택시운전자 147명과 자가용 운전자 100명이 참가하였다. 택시운전자를 대상으로 한 조사는 2008년 3월 충청남도 운수사업자 교통안전교육에 참가한 택시운전자 147명을 대상으로 이틀에 걸쳐 실시되었다. 직업운전자가 아닌 일반 운전자들을 대상으로 한 조사는 같은 해 4월 한 달 동안 무작위로 조사대상자를 선발하여 실시하였으며, 이 때 운전면허를 소유하고 실제로 출퇴근 목적의 운전활동을 하고 있는 사람만을 대상으로 하였다. 모든 조사대상자는 연구자의 요청에 따라 운전행동결정요인 질문지와 직무만족도 설문조사 및 운전경험질문지에 응답하였다.

결과분석에는 응답자 가운데 성실히 설문조사에 임한 택시운전자 116명의 자료와 일반운전자 95명의 자료가 사용되었다. 응답자들의 성별은 모두 남자였으며, 평균연령은 택시운전자가 49.34세($SD=9.02$)였으며 최소 29세부터

최고 75세까지 분포하였고, 자가용 운전자는 평균 40.57세($SD=10.82$)로 최소 22세부터 64세까지 분포하였다. 택시운전자들의 운전경력은 평균 22.81년($SD=8.70$)이었으며 최단 경력 3년에서 최장 44년까지 분포하였다. 이들은 하루 평균 약 222km($SD=64.69$)를 주행하고 있었으며, 과거 3년간 경험한 평균 교통사고 횟수는 1.4회($SD=1.78$)로 보고하였다. 자가용 운전자들의 운전 경력은 평균 12.01년($SD=8.09$)으로 최단 1년에서 최장 38년 사이에 분포하였다. 자가용 운전자들의 하루 평균 주행거리는 33.10km($SD=25.79$)였고, 과거 3년간 경험한 평균 교통사고 횟수는 1.2회($SD=1.91$)로 보고하였다.

조사도구

운전경험질문지

운전경험질문지는 운전자의 성별이나 연령의 기초문항을 포함하여 운전경력, 각종 위반 및 사고경험에 대한 질문 10문항으로 구성되어 있다.

운전행동결정요인 질문지

운전행동결정요인 질문지는 이순철과 오주석(2007)의 연구에서 사용된 것을 사용하였으며, 본 질문지는 운전행동결정요인 4가지(위험감수성 부족, 준법정신 부족, 관계적응성 부족, 상황적응성 부족)와 위험운전행동 5가지(과속 운전, 음주운전, 상황대처미숙, 부적절한 주의, 피로대처미숙)를 묻는 5점 척도 질문 총 50문항으로 구성되어 있다. 각 요인들의 신뢰도 범위는 Cronbach's α .75에서 .85사이로 대체적으로 신뢰할 수 있는 수준을 유지하였다(표 2).

표 2. 운전행동결정요인 질문지의 요인 구성 및 문항 예

구분	요인명	내용	문항 예
운 전 행 동 결 정 요 인	관계적응성 부족	타인의 의도/행동에 대한 적대적 해석 대인간 의사 소통 능력의 부족	타인의 말이나 행동을 오해하여 다툰 적이 있다 손해를 안 보려면 사람을 믿지 않는 것이 좋다
	상황불안	익숙하지 않은 상황/특정 상황들에서 느끼는 불안 감	나쁜 일이 생길 것 같은 느낌이 자주 든다 내게 나쁜 일이 생기거나 실수하는 상상을 종종 한다
	위험감수성 부족	재미나 자극 추구를 목적 으로 위험한 행동을 하는 성향	위험을 감수하면서도 위험한 일에 도전하고 싶다 내가 하고 싶은 일은 규칙에 어긋나도 하고야 만 다
	준법정신 부족	준법행위에 대한 적대적 태도	법을 지키는 것이 손해일 때는 법을 어겨도 좋다 발각되지 않으면 약간의 탈법이나 불법은 무방하다
위 험 운 전 행 동	과속운전행동	과속운전에 대한 태도 및 행동빈도	나는 조금하게 운전하는 편이다 속도를 내서 운전하면 스트레스가 풀린다
	상황대처미숙	물리적 교통환경에 대한 적응력 부족	차가 많은 곳에서 차선변경 하기가 어렵다 나는 밤에 운전하는 것이 불안하다
	음주운전행동	음주운전에 대한 태도 및 실제 음주운전 빈도	나는 술을 마셔도 취하지 않으면 운전하겠다 술을 약간 마시면 운전이 잘 된다
	주의산만	직접 운전행동과 상관없 는 부가행동의 빈도	나는 운전중 전화통화를 한다 나는 운전중 담배를 피우거나 음료수를 마신다
	피로대처미숙	운전중 발생하는 피로에 대한 대처행동 수준	목적지가 가까우면 피곤해도 쉬지 않는다 피곤해도 대중교통보다는 직접 운전하는 게 편하다

직무만족도 척도

택시 운전자들의 직무만족도 측정을 위하여 이재훈과 황승훈(2001)이 회사택시 운전자를 대상으로 집단특성과 조직유효성의 관계를 알아보기 위해 사용한 직무만족척도를 사용하였다. 이들의 연구에서 사용한 직무만족도 질문지의 신뢰도는 Cronbach's α .86으로 높은 수준이었으며, 다음과 같은 5 문항의 5점 Likert 척도로 구성되었다.

“전반적으로 보아 나는 현재의 직업에 대하여 만족하고 있다.”

“다시 선택할 기회가 주어지더라도 나는 현재의 일을 선택할 것이다.”

“나는 내가 하고 있는 일 자체에 만족을 느낀다.”

“친한 친구가 현재 내가 하고 있는 일을 하고자 한다면 적극적으로 추천할 것이다.”

“현재의 일은 내가 처음 이 일을 시작할 때 원하던 바의 일과 일치하는 편이다”

결 과

시하였다.

운전행동결정요인, 위험운전행동 및 직무만족도 수준 비교

운전자 집단별 운전행동결정요인 및 직무만족도와 위험운전행동의 관계

택시운전자와 자가용 운전자 집단에 대해 조사를 실시하고, 각 운전자 집단별 운전행동결정요인, 위험운전행동 및 직무만족도 측정에 대한 평균반응을 다음과 같이 표 3에서 제

운전자 집단별 운전행동결정요인 점수와 직무만족도 수준이 위험운전행동과 어떠한 관계를 보이는지 알아보기 위하여 택시운전자들의 응답과 자가용 운전자들의 응답내용 각각에

표 3. 택시운전자의 운전행동결정요인, 위험운전행동 및 직무만족도 평균반응(5점 만점) 평균(표준편차)

항목	택시운전자	자가용 운전자	
운전행동결정요인	위험감수성 부족	2.15(.37)	2.11(.41)
	준법정신 부족	2.42(.61)	2.24(.62)
	상황불안	2.67(.54)	2.53(.63)
	관계적응성 부족	3.09(.52)	2.96(.56)
위험운전행동	과속운전	2.49(.43)	2.48(.53)
	음주운전	1.82(.53)	1.93(.83)
	상황대처미숙	2.39(.70)	2.60(.81)
	주의산만	3.33(.61)	3.22(.72)
	피로대처미숙	3.09(.54)	3.04(.59)
직무만족도	2.56(.73)	3.14(.84)	

표 4. 운전자 집단별 운전행동결정요인 및 직무만족도와 위험운전행동 간의 관계

		택시운전자					자가용 운전자				
		과속운전	음주운전	상황대처미숙	주의산만	피로대처미숙	과속운전	음주운전	상황대처미숙	주의산만	피로대처미숙
운전행동결정요인	위험감수성 부족	.36**	.32**	.14	.18	.03	.50**	.44**	-.13	.30**	.21*
	준법정신 부족	.32**	.28**	-.02	.44**	.28**	.54**	.29**	-.10	.36**	.23*
	상황불안	.19*	-.05	.32**	.18	.10	.54**	.55**	.20	.29**	.39**
	관계적응성 부족	.27**	-.01	.13	.17	.30**	.51**	.14	-.14	.40**	.29**
	직무만족도	-.28**	.07	-.06	-.12	.00	-.06	-.38**	-.14	.17	-.02

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

대하여 상관분석을 실시하였다(표 4).

먼저 택시운전자 응답 자료의 상관분석결과, 위험감수성이 부족한 택시운전자는 위험운전행동요인 가운데 과속운전행동을 많이 나타내고($r=.36, p<.01$) 음주운전행동에 대해 비교적 덜 부정적인 태도를 가지고 있는 것으로 나타났다($r=.32, p<.01$).

준법정신 수준이 낮은 택시운전자들은 과속운전행동을 많이 나타냈고($r=.32, p<.01$) 음주운전에 대해 덜 부정적인 태도를 가지고 있었다($r=.28, p<.01$). 또 운전중 부적절한 주의행동을 많이 보였으며($r=.44, p<.01$), 운전중 발생하는 피로에 대한 대처를 잘 하지 않는 것으로 나타나($r=.28, p<.01$), 준법정신 수준이 낮을수록 위험운전행동을 보일 가능성이 높을 것으로 설명하고 있었다.

상황불안 요인과 유의한 수준에서 정적 상관관계를 보인 위험운전행동 요인들은 과속운전행동($r=.19, p<.05$), 상황대처미숙($r=.32, p<.01$) 요인들이었으며, 관계적응성 부족 요인은 과속운전 성향과 정적상관($r=.27, p<.01$)을 보이는 동시에 운전중 느끼는 피로에 대해 적절한 대처를 하지 않는 성향과도 관련을 보였다($r=.30, p<.01$).

특히, 택시운전자들의 직무만족도는 위험운전행동 구성요인 중 과속운전 요인과 통계적으로 유의한 수준에서 부적상관($r=-.28, p<.01$)을 보여, 과속운전과 직무만족도 간에 밀접한 관련이 있음을 나타냈다.

자가용 운전자 집단에도 운전행동결정요인과 위험운전행동 요인들 간의 관계는 택시운전자의 경우와 대부분 유사하게 나타났다. 단, 자가용 운전자들의 상황불안 수준과 음주운전행동 사이에서 정적 상관관계($r=.55, p<.01$)가 나타났으며, 택시운전자 집단에서 보이지 않

았던 주의산만과 운전행동결정요인들 간의 관계들도 확인되었다. 또, 자가용 운전자의 피로대처 미숙은 위험감수성 부족 및 상황불안 수준과 유의한 정적 상관관계(각각 $r=.21, p<.05$; $r=.39, p<.01$)를 보였다. 마지막으로, 자가용 운전자들의 직무만족도 수준은 음주운전 행동과 부적상관($r=-.38, p<.01$)을 가지는 것이 확인되었다.

위 상관분석 결과를 요약하면, 택시운전자와 자가용 운전자, 두 운전자 집단에서 모두 운전행동결정요인과 위험운전행동 간 상관관계 대체로 유사하게 나타났으며, 특히 위험감수성 부족 요인과 준법정신 부족 요인이 운전자들의 위험운전행동과 높은 수준의 상관을 보였다. 그러나 직무만족도가 위험운전행동과 가지는 관계에서는 두 운전자 집단 간 차이가 발생했다. 택시운전자 집단에서는 직무만족도 수준이 낮은 운전자들이 과속운전행동을 자주 하는 것으로 나타났지만, 자가용 운전자 집단에서는 직무만족도 수준이 위험운전행동 가운데 음주운전과 부적상관을 나타내 직무만족도의 수준이 낮은 운전자들이 음주운전행위를 더 하는 것으로 밝혀졌다. 즉, 직무만족도가 운전행동에 미치는 영향이 운전목적에 따라 다르게 작용하며, 택시운전자들의 경우 직무만족도 수준이 과속운전행동에 영향을 미칠 가능성이 있음이 제기 되었다.

운전행동결정요인과 직무만족도가 위험운전행동에 미치는 영향

본 연구의 주 관심대상인 택시운전자 집단에 대해 운전행동결정요인과 직무만족도가 위험운전행동에 각각 어떤 영향을 미치는지 알아보기 위해 운전행동결정요인과 직무만족도

표 5. 운전행동결정요인과 직무만족도가 택시운전자 위험운전행동에 미치는 영향

종속변인	독립변인	B	S.E	β	t	F	R ²	수정된 R ²
과속운전	상수	1.42	.32	-	4.45***	7.90***	.27	.23
	위험감수성 부족	.30	.10	.26	2.94**			
	준법정신 부족	.12	.06	.17	1.88			
	상황불안	.10	.07	.12	1.31			
	관계적응성 부족	.08	.08	.10	1.02			
	직무만족도	-.15	.05	-.25	-2.88**			
음주운전	상수	.66	.42	-	1.58	4.96***	.19	.15
	위험감수성 부족	.43	.13	.30	3.21**			
	준법정신 부족	.23	.08	.27	2.81**			
	상황불안	-.10	.10	-.10	-.99			
	관계적응성 부족	-.11	.10	-.10	-1.08			
	직무만족도	.11	.07	.15	1.65			
상황대처 미숙	상수	1.48	.57	-	2.61**	3.10**	.13	.09
	위험감수성 부족	.18	.18	.10	.99			
	준법정신 부족	-.10	.11	-.09	-.88			
	상황불안	.43	.13	.33	3.28***			
	관계적응성 부족	-.03	.14	-.02	-.22			
	직무만족도	-.12	.09	-.12	-1.29			
주의산만	상수	1.91	.46	-	4.14***	6.30***	.25	.19
	위험감수성 부족	.05	.15	.03	.33			
	준법정신 부족	.42	.09	.43	4.62***			
	상황불안	.20	.11	.18	1.86			
	관계적응성 부족	-.04	.12	-.04	-.36			
	직무만족도	-.04	.07	-.05	-.52			
피로대처 미숙	상수	1.91	.43	-	4.43***	3.76**	.15	.11
	위험감수성 부족	-.16	.14	-.11	-1.14			
	준법정신 부족	.23	.09	.26	2.71**			
	상황불안	-.01	.10	-.01	-.07			
	관계적응성 부족	.28	.11	.26	2.57*			
	직무만족도	.05	.07	.07	.76			

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

를 독립변인으로 하고, 위험운전행동 구성요인인 과속운전, 음주운전, 상황대처미숙, 주의산만 그리고 피로대처 미숙 행동을 각 종속변인으로 하는 중다회귀분석을 실시하였다 (표 5).

운전행동결정요인과 직무만족도는 택시운전자의 과속운전행동 가운데 23%의 변량을 설명하였으며 이 결과는 통계적으로 유의($F_{(5, 108)}=7.90, p<.001$)하였다. 특히 운전행동결정요인 가운데 낮은 수준의 위험감수성과 직무만족도가 과속운전행동을 유발하는데 유의한 설명력을 가지는 것으로 나타났다. 즉, 위험감수성이 낮은 수준에 머물러 있으며 직무에 대한 만족감이 낮은 택시운전자들이 과속운전을 더욱 많이 하는 것으로 해석할 수 있다.

음주운전행동에 대한 운전행동결정요인과 직무만족도 영향 역시 통계적으로 유의한 수준($F_{(5, 108)}=4.96, p<.001$)으로 나타났으며, 설명량은 15%였다. 그러나 이 회귀모형에서 직무만족도는 음주운전에 대한 유의한 영향력을 보이지 않았으며, 낮은 위험감수성 및 준법정신 수준이 음주운전행동을 유발하는 것으로 나타났다.

동일한 독립변인들이 택시운전자들의 상황대처미숙, 주의산만 및 피로대처에 미치는 영향에 대한 회귀모형의 설명량은 각각 9% ($F_{(5, 108)}=3.10, p<.01$), 19% ($F_{(5, 108)}=6.30, p<.001$) 및 11% ($F_{(5, 108)}=3.76, p<.01$)로 이 역시 모두 통계적으로 유의한 수준이었으나, 직무만족도가 이들 종속변인에 미치는 영향은 통계적으로 유의하지 않았다. 운전행동결정요인 가운데 상황불안 요인이 택시운전자의 상황대처미숙에 정적인 영향을 미치고 있었으며, 준법정신 부족 요인이 운전중 부적절한 주의행동 및 운전피로에 대한 부적절한 대처를 유

발하는 것으로 확인되었다. 한편 관계적응성 부족 요인은 택시운전자의 부적절한 피로대처에만 유의한 영향을 미치고 있었다.

본 결과를 요약하자면, 운전행동결정요인들이 택시운전자의 위험운전행동 즉, 과속운전, 음주운전, 상황대처 미숙, 주의산만 및 피로대처 미숙 등에 대해 통계적으로 유의한 수준의 설명력을 가지고 있었으며, 이들의 낮은 직무만족도는 과속운전행동을 유발하는 것으로 볼 수 있다.

논 의

본 연구에서는 택시운전자의 운전행동결정요인과 직무만족도가 위험운전행동에 미치는 영향을 알아보기로 조사를 실시하였다. 분석 결과, 택시운전자의 위험운전행동에 영향을 미치는 운전행동결정요인으로 위험감수성 부족과 준법정신 부족 요인을 꼽을 수 있었다. 또 위험감수성 수준과 준법정신 수준이 낮은 택시운전자들은 과속운전을 많이 하고, 음주운전에 대해 덜 부정적인 태도를 가지고 있었으며, 운전중 주의산만 행동도 더 많이 하는 것으로 나타났다. 또한 이들의 낮은 직무만족도는 과속운전을 유발하는 요인으로 작용할 수 있음을 확인하였다.

이와 같은 결과는 이전의 운전행동결정요인 연구의 결과(이순철, 오주석, 2007)와 크게 다르지 않다. 낮은 수준의 위험감수성과 준법정신은 과속운전행동과 음주운전행동을 유발하는 주요 인적요인으로 확인이 되었으며, 이에 더하여 택시운전자들의 직무만족도가 안전운전에 중요한 영향을 미치는 것 역시 확인되었다. 본 연구에서 사용한 조사도구는 자기보고

식 척도로, 위험운전행동에 대한 태도 보고에 있어 응답자들의 '사회적 바람직성'에 대한 욕구가 개입되었을 가능성을 배제할 수 없다. 그러나 이와 같은 약점에도 특정 인적요인들이 택시운전자들의 위험운전행동에 영향을 미치고 있다는 사실을 알 수 있으며, 그 가운데서도 특히 운수업 종사자들의 직무만족도가 위험운전행동에 영향을 미친다는 사실은 매우 주목할 만하다.

서론에서 밝힌 바와 같이, 택시운전자들의 교통사고는 심각한 사회적 손실을 불러일으킬 수 있기 때문에, 택시가 교통사고에 연루되는 것을 미연에 방지하는 노력이 반드시 필요하다. 특히 개인택시가 아닌 법인택시의 경우, 사고처리 및 배상과 관련하여서는 회사가 그 책임을 맡게 되므로 택시의 사고는 공금의 손실과 보험료 인상 등으로 이어져 경영측면에 악영향을 미치는 요인이 된다.

본 연구의 결과를 종합하여, 택시운전자의 교통사고에 영향을 미치는 요인을 크게 운전자의 위험감수성과 준법정신, 그리고 직무만족도의 수준의 세 가지로 압축할 수 있으며, 각각에 따른 해결방안을 논의해 볼 수 있다.

첫째, 택시운전자의 직무만족도 수준을 향상시킬 수 있는 노력이 제고되어야 한다. 앞서 관련 연구들을 통해 살펴본 내용과 마찬가지로, 직업운전자들의 낮은 직무만족도가 높은 교통사고 발생 가능성과 관련이 있다는 사실이 본 연구에서도 과속운전행동에 대한 직무만족도의 영향력을 통해 간접적으로 검증되었다. 따라서 택시운전자들을 종업원으로 고용하고 있는 운수회사에서는 종업원의 직무만족도를 높일 수 있는 방안을 강구하여야 할 것이다. 권용석 등(2007)이 제기한 고용안정성, 회사정책의 공평성, 복지제도, 임금수준 등이

직무만족도 향상 위해 우선적으로 고려되어야 할 것이다. 여기서 임금수준이 의미하는 바는 단순히 높은 수준의 임금이 아니라 동일직종에서 종업원이 받는 임금의 상대적 위치와 택시운전자 본인들이 주관적으로 생각하는 투입 노력에 대한 대가로서 임금이 적당한 정도인가의 문제이다. 이는 Adams(1965; 김원형, 남승규, 이재창, 2006에서 재인용)의 형평이론에서 다루고 있는 내용으로, 임금에 대해 타인의 투입대비 성과와 비교하여 자신의 투입대비 성과가 형평하다고 지각하는 경우 직무만족을 느끼게 된다는 것인데, 특히 투입대비 성과가 과소지급 불형평이라고 지각하는 경우 직무에 들이는 노력을 줄이게 되므로 직무의 질이 떨어질 것이다. 또, 택시운전자의 직무환경을 감안하여 이들의 신체적·정신적 피로를 감소시킬 수 있는 적절한 휴식기회 및 복지를 제공하는 것이 교통사고 감소에 중요한 역할을 할 것이다. 택시운전자들은 좁은 운전석에서 하루 약 12시간씩 일하고 있으며 복잡한 도로환경, 매연, 악천후, 취객승객의 위협 등 여러 가지 요인들에 의해 이들의 직무환경이 위협받고 있다. 따라서 이들이 좀 더 안전한 직무행위를 할 수 있게 되기 위해서는 회사의 복지정책이 매우 중요한 역할을 한다. 택시운전자들의 식사시간과 휴식시간들이 보장되어야 하며, 종업원의 질병이나 재해에 대한 회사정책에 대해서도 고민해야 할 것이다. 택시회사 운영자의 입장에서는 이와 같은 회사정책의 변화들이 당장은 금전적 지출로 여겨질 수도 있으나, 교통사고로 인하여 지출되는 보상금이나 보험료 및 인력손실 등을 보전하는 수단으로 여긴다면 사회적 문제 해결에 기여할 수 있을 뿐만 아니라, 고용 종업원들이 회사에 대한 인식을 긍정적으로 전환하여 직무만족도

를 높이는 계기도 될 수 있을 것이다.

둘째, 택시운전자들이 위험감수성을 적정수준으로 유지하도록 교육할 필요가 있다. 본문의 표 1과 조사대상에 대한 특성에서 확인할 수 있듯, 택시운전자는 일반 자가용 운전자에 비해 더 많은 거리를 운행하고 있으며 이는 택시운전자의 교통환경에 대한 노출도가 자가용 운전자들보다 더 높다는 것을 의미한다. 인간은 특정 환경에 반복되어 노출 될수록 주변 환경을 익숙하게 받아들이게 되는데, 이로써 미래의 상황을 예측하기가 더 쉬워지고 자신에게 익숙한 작업을 자동적으로 수행하게 된다. 그러나 이와 같은 조건에서 기대하지 않은 변화가 발생할 경우에는 그에 대한 적절한 반응이 느려지거나 아예 실패하는 경우도 생기며 교통환경에서 이와 같은 오류는 사고로 이어질 가능성이 높다. 그러나 주변 환경의 변화에 민감하게 주의를 기울이고, 그 변화에 따른 파급효과를 예측하고 행동하는 능력을 가지고 있다면, 예기치 않은 변화에 대해서는 충분히 대처할 수 있게 되는데, 이와 같은 능력들 중 하나가 위험 감수성이다. 도로환경에 존재하는 객관적인 위험요소(hazard)에 대해 운전자가 이것을 주관적 위험(risk)으로 판단하는지 아닌지는 행동측면에서 큰 차이를 가진다. 운전자의 위험감수성이 수준이 과도하게 높은 경우에도 주변 교통환경에 적절히 대응하지 못하고 교통흐름에 오히려 방해가 될 수 있지만, 위험감수성 수준이 너무 낮은 경우에는 위험요소를 과소평가함으로써 위험발생시 적절한 대응을 하지 못하고 교통사고로 이어질 가능성이 증가하게 된다. 따라서 택시운전자를 대상으로 적절한 수준의 위험감수성을 유지하도록 하는 교육방안 마련이 절실하며, 회사차원에서의 정기적 교육이 실

시되어야 할 것이다.

마지막으로, 운전자들의 준법정신 수준을 향상시키기 위한 노력이 수반되어야 한다. 준법정신 수준과 위험운전 간의 관계 및 준법정신 수준이 위험운전에 미치는 영향력은 비단 택시운전자 집단에서만 나타나는 것이 아니며, 모든 운전자에게 해당되는 내용이다. 본 연구에서 다루고 있는 준법정신 수준의 내용은 운전자 개인의 순간적 이익과 준법행위가 서로 상충하는 조건에서 개인이 어떤 것을 선택할 것인가의 문제로, 개인 이익과 사회적 합의 가운데 운전자가 어느 것을 선호하는가를 측정한다. 낮은 준법정신 수준에 의해 유발되는 위험운전행동은 낮은 위험감수성에 의해 유발되는 위험운전행동과 겹보기에는 유사하지만 근본적인 차이를 가지고 있으며, 그 차이는 운전자가 해당 위법행위를 하고자 하는 근본적 의지를 가지고 있었는가 하는 것이다. 준법정신 수준이 낮은 경우, 위법사실을 인지하고도 위험운전행동을 하는 것으로 볼 수 있다. 이와 같은 준법정신과 관련한 문제해결을 위해서는 운전자에 대한 교육이 필수가 되어야 할 것이며, 이와 동시에 공권력에 의한 강력한 법집행이 수반되어야 할 것이다. 즉, 교육을 통하여 운전자의 준법정신에 대한 태도를 수정하는 노력이 필요하며, 동시에 안전운전과 관련한 즉각적인 효과를 볼 수 있도록 하기 위하여 정부나 시민단체 주도의 준법운전 캠페인 실시나 집중단속과 같은 방안이 꾸준히 유지되어야 할 것이다. 또, 대중교통수단의 위법행위에 대하여 운전자를 처벌하는 것과 동시에 고용주도 일부 책임을 분담하도록 하여 회사차원에서 운전자의 준법정신 수준을 적절하게 유지하도록 하는 자구책을 마련할 수 있도록 하는 방안도 강구할 필요가 있을

것이다.

지금까지 언급한 사항들 이외에도 우리 사회에서 대중교통의 안전성을 확보하기 위한 노력이 필요한 부분은 많을 것이다. 우리사회의 교통사고 발생과 이로 인한 사회적 손실을 줄이기 위해서는 사회 전반적인 공감과 지지가 필요하며, 정부정책에의 변화도 요구된다. 또한 무엇보다도 대중교통 안전에 직접적 노력을 기울일 수 있는 주체인 운수사업자들과 택시운전자들의 자발적 노력이 중요하게 평가된다.

이에 따라 추후에는 택시운전자의 직무만족도를 구성하는 직무요인들에 대한 분석을 진행하고, 직무만족도 제고를 위한 현실적 방안을 강구하며 그에 따라 택시운전자들의 위험 운전행동 수준을 줄일 수 있는 방법에 대한 연구가 진행되어야 할 것이다.

참고문헌

- 건설교통부 (2006). 건설교통 통계연보.
- 교통안전공단 (2007). 2006년도 자동차 주행거리 실태조사.
- 권용석, 김점산, 박준식, 이창우 (2007). 버스 운전기사의 직무만족도와 서비스 제공수준에 관한 실증적 연구. *대한교통학회지*, 25, 93-105.
- 김원형, 남승규, 이재창 (2006). *新산업 및 조직 심리학*. 서울: 학지사.
- 김중희, 오주석, 이순철 (2006). 운전행동결정요인이 위반행동 및 사고에 미치는 영향. *한국심리학회지: 산업 및 조직*, 19, 349-369.
- 도로교통안전관리공단 (2006). 2005 교통사고 통계분석.
- 원종욱 (2007, 1월). 운전기사와 건강. *월간산업보건*, 36-42. 대한산업보건협회.
- 이순철 (2000). *교통심리학*. 서울: 학지사.
- 이순철, 오주석 (2007). 운전행동결정요인이 위험운전, 주의행동 및 피로대처에 미치는 영향. *한국심리학회지: 산업및조직*, 20, 395-414.
- 이순철, 황윤숙, 오주석 (2008). 작업부하가 화물차운전자의 피로에 미치는 영향. *한국심리학회지: 산업및조직*, 21, 367-381.
- 이재훈, 황승훈 (2001). 종업원의 집단특성에 따른 조직유효성 차이에 관한 실증적 연구: 회사택시 운전기사를 중심으로. *산경연구*, 9, 169-190.
- 임삼진 (2006). 시내버스 운전기사의 직무만족도 결정요인에 관한 연구. *서울도시연구*, 7, 35-47.
- 장태연, 장태성 (2004). 택시교통사고발생에 영향을 주는 요인의 한계효과. *한국지역개발학회지*, 16(1), 75-88.
- 통계청 (2007). 국가통계포털 교통정보통신 분야 자동차등록현황조사. <http://www.kosis.kr> 에서 2007, 1, 15인출.
- Burns, P. C., & Wilde, G. J. S. (1995). Risk taking in male taxi drivers: Relationships among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences*, 18, 267-278.
- Chiron, M., Bernard, M., Lafont, S., & Lagarde, E. (2008). Tiring job and work related injury road crashes in the GAZEL cohort. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1096-1104.
- Dalziel, J. R., & Job, R. F. S. (1997). Motor vehicle accidents, fatigue and optimism bias in

- taxi drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 489-494.
- Dembe, A. E., Erickson, J. B., & Delbos, R. (2004). Predictors of work-related injuries and illnesses: *National survey findings*. *Journal of Occupational and Environmental Hygiene*, 1, 542-550.
- Fernandez, W. G., Park, J. L., & Olshaker, J. (2005). An observational study of safety belt use among taxi drivers in Boston. *Annals of Emergency Medicine*, 45, 626-629.
- Machin, M. A., & De Souza, J. M. D. (2004). Predicting health outcomes and safety behaviour in taxi drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and behaviour*, 7, 257-270.
- Muchinsky, P. M. (2003). *산업및조직심리학 {Psychology Applied to Work}*. (유태웅 역). 서울: 시그마프레스. (원전 2003년에 출판)
- Peltzer, K., & Renner, W. (2003). Superstition, risk-taking and risk perception of accidents among South African taxi drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 619-623.
- Rosenbloom, T., & Shahar, A. (2007). Differences between taxi and nonprofessional male drivers in attitudes towards traffic-violation penalties. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and behaviour*, 10, 428-435.
- Staplin, L., & Gish, K. W. (2005). Job change rate as a crash predictor for interstate truck drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 1035-1039.
- Tse, J. L. M., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Bus drivers well-being review: 50 years of research. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and behaviour*, 9, 89-114.
- 1차 원고접수: 2009. 1. 08
2차 원고접수: 2009. 2. 11
최종게재결정: 2009. 2. 18

The Effects of Driving Behavior Determinants and Job Satisfaction on Taxi Drivers' Reckless Driving Behavior

Ju Seok Oh Sun Jin Park Soon Chul Lee

Department of Psychology, Chungbuk University

The researchers conducted a survey to determine how Driving Behavior Determinants (DBD) and Job Satisfaction affect taxi drivers' driving behavior. One hundred sixteen taxi drivers and 95 non-commercial drivers responded to the questionnaire. The results of the survey analysis suggested that the 'Lack of Risk Sensitivity' and 'Low level of Law-abidance', both sub-factors of DBD, were causing taxi drivers' speeding, drunk driving, distraction, and failure of fatigue management. Also, their low level of job satisfaction was contributing to the taxi drivers' speeding. These results illustrate the importance of any method used to reduce taxi drivers' dangerous driving behavior, as well as the importance of education for taxi drivers. We propose these methods for the improvement of driving behavior, related human factors, and job satisfaction in the discussion.

Key words : Taxi Drivers, Job Satisfaction, Driving behavior determinants, Speeding, Drunken driving