

## 대상의 사회경제적 지위가 교통 법규 위반 행동에 대한 지각 및 처벌판단에 미치는 영향: 기대-불일치의 매개효과\*

하 창 현

박 선 진†

충북대학교 심리학과

본 연구는 사회경제적 지위에 따라 운전자의 위반 행동에 대한 지각과 처벌판단의 차이를 살펴보고 기대-불일치가 이러한 차이를 설명할 수 있는지 살펴보고자 하였다. 이를 위해 280명의 참가자를 대상으로 교통 장면에서의 사회경제적 지위(고 vs. 저)와 성별(남 vs. 여)을 조작하여 2 × 2 참가자 간 설계로 실험을 진행하였다. 참가자는 네 개 조건 중 하나에 무선으로 할당되었으며 각 조건에 해당하는 자극 사진과 설명을 제시받고 조작 점검 문항, 인상 평가 문항, 기대-불일치 문항, 위반 행동에 대한 잘못된 지각 및 처벌판단 문항 등에 응답하였다. 본 연구에서는 위반 행동을 범칙금형(주차 위반, 신호 위반, 속도 위반)과 벌금형(음주 운전, 무면허 운전, 사고 후 도주)으로 구분하였다. 연구 결과, 사회경제적 지위에 따라 범칙금형 위반 행동에 대한 잘못된 지각 및 처벌판단에 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 범칙금형 위반 행동에 대해 참가자들은 차량의 사회경제적 지위가 높은(vs. 낮은) 운전자를 더욱 잘못된 것으로 지각하고 더 엄격하게 처벌하는 것으로 나타났다. 벌금형 위반 행동의 경우는 차량의 사회경제적 지위에 따른 차이를 보이지 않았다. 그리고 사회경제적 지위와 위반 행동에 대한 잘못된 지각 및 처벌판단의 관계는 사회경제적 지위에 따라 지각된 운전자에 대한 기대-불일치에 의해 매개되는 것으로 나타났다. 구체적으로 사회경제적 지위가 높은(vs. 낮은) 차량의 운전자에 대해 기대-불일치의 정도가 더 큰(vs. 작은) 것으로 나타났고, 최종적으로 이러한 불일치가 위반 행동에 대해 더(vs. 덜) 잘못된 것으로 지각하고 더(vs. 덜) 엄격한 처벌을 이끄는 것으로 나타났다. 본 연구의 결과는 교통 장면에서 사회경제적 지위가 교통 법규 위반 행동에 대한 사회적 판단 및 처벌에 편향을 일으킬 수 있음을 확인하였다는 것에 의의가 있다.

주요어 : 사회경제적 지위, 교통 법규 위반, 잘못된 지각, 처벌판단, 기대-불일치

\* 이 논문은 충북대학교 4단계 BK21사업(2022) 지원을 받아 작성되었음

†교신저자: 박선진, 충북대학교 심리학과 강사, 충북 청주시 흥덕구 충대로 1, E-mail: sundolpin@hanmail.net

 © 2023, Korean Social and Personality Psychological Association.  
This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

사회경제적 지위(Socioeconomic Status, SES)는 소득뿐만 아니라 교육 수준, 재정적 안정, 사회적 위치와 계급에 대한 주관적인 인식을 포함하는 개념으로 교육 수준, 소득 및 직업의 조합으로 측정된다. 사회경제적 지위와 관련된 연구들은 자원 접근의 불평등과 특권, 권력 및 선택 관련 문제들에 초점을 맞추고 있다(Haisley et al., 2008; Shah, et al., 2012; Venn & Starzdins, 2017). 사회경제적 지위는 개인의 건강, 성취와 사회적 성공, 사망 등을 예측할 수 있는 변인으로(Glymour et al., 2014) 사회경제적 지위가 높은 사람들은 건강에 더 신경 쓰며, 거주 및 영양 상태가 더 좋고, 더 좋은 의료혜택을 받는다(Adler & Snibbe, 2003). 반면, 사회경제적 지위가 낮은 사람들은 흡연 및 고지방 음식의 섭취 등 더 위험한 환경에 노출되며, 건강을 챙기기가 더 어렵고, 더 많은 정신병리적 고통을 경험한다(Liu et al., 2004, Davis et al., 2012). 또한, 낮은 사회경제적 지위의 사람들은 열악한 환경으로 인해 많은 폭력에 노출되고(Nguyen et al., 2012), 고용상태를 유지하기 어렵다(Crowne et al., 2011). 이렇듯 사회경제적 지위는 개인의 삶의 질에 차이를 일으킬 수 있으며, 대인지각 및 사회적 추론 과정에도 영향을 미칠 수 있다. 사람들은 대인지각 과정에서 상대방의 사회경제적 지위에 따라 상대방이 가지고 있는 특성이 다르다고 생각하며(Fiske et al., 2002; Oldmeadow & Fiske, 2007; Cuddy et al., 2008), 동일한 행동을 평가하는 데서도 차이를 보인다(Darely & Gross, 1983). 이것은 사회경제적 지위가 삶의 질에 차이를 가져올 뿐만 아니라 대인 교류 장면에도 영향을 미치고 있음을 보여준다.

운전은 운전자가 지속적으로 변화하는 교통 장면에서 원하는 목적지에 도달하는 과정으로 운전 상황에서 운전자들은 도로를 공유하는 다른 운전자들과 상호작용하게 된다. 타인과 상호작용한다는 점에서 교통 장면도 타인 지각 및 사회적 추론이 이루어지기에 사회경제적 지위의 영향에서 벗어날 수 없다. 그렇다면 운전자의

사회경제적 지위에 대한 정보는 어디에서 발생하는가? 도로 위 운전자의 사회경제적 지위를 대변하는 것은 차량이라고 볼 수 있다. 교통 장면에서는 자동차의 외관 및 브랜드가 차량의 가격과 직접적으로 관련 있기에 이를 통해 운전자의 사회경제적 지위를 상대적으로 정확하게 파악할 수 있다. 즉, 사람들은 자동차를 가지고 운전자의 사회경제적 지위를 쉽게 추론할 수 있는 것이다. 이미 여러 연구자들이 사회경제적 지위가 조작된 자동차를 마주하는 운전자들의 운전 행동 차이를 보고하였다. 예를 들어, 여러 현장 실험 연구에서 운전자들은 자신과 같은 도로를 공유하는 운전자 가운데 사회경제적 지위가 낮은 운전자에게 덜 배려하고 더 공격적으로 행동하는 것으로 나타났다(Doob & Gross, 1968; Deaux, 1971; McGrava & Steiner, 2000). 반대로 운전자들은 자신보다 사회경제적 지위가 높은 운전자에게 더 배려하고 존중하는 방식으로 반응하는 모습을 보였다(Guéguena et al., 2014). 한편, 운전자 자신의 사회경제적 지위도 운전자의 운전 행동에 영향을 미치는 것으로 나타났다. Pitt 등(2012)에 따르면, 사회경제적 지위가 높은 운전자들은 비도덕적, 비윤리적 운전 행동이나 위반 행동을 다른 운전자들보다 많이 하는 것으로 나타났다. 이상의 연구 결과들은 상대적으로 사회경제적 지위가 낮은 운전자는 배려하고 존중하는 방식으로 행동하는데, 사회경제적 지위가 높은 운전자들은 교통 장면에서 부정적인 방식으로 행동하고 있음을 보여준다. 그러나, 교통 장면에서 운전자의 사회경제적 지위 및 그들의 일탈 행동이나 위반 행동에 초점을 맞춘 연구는 많지 않다. 그렇다면 교통 장면에서 목격하는 위반 행동에 대한 지각은 행위자인 운전자의 사회경제적 지위에 따라 변화할까? 범죄 행위에 대해 처벌판단을 하는 경우 범죄자의 사회경제적 지위에 따라 판단에 차이가 있었다는 선행연구들(최승혁, 허태균, 2012; 하사랑, 김범준, 김민지, 2013; 홍세은, 이현정, 허태균, 2018; Freeman, 2006)을 고려하면, 교통 법규 위반 행동에도 이

들의 사회경제적 지위가 영향을 미칠 것으로 기대할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 운전자의 사회경제적 지위에 따라 운전자의 위반 행동에 대한 잘못함 지각과 처벌판단에 차이가 있는지를 살펴보고, 이러한 차이가 기대-불일치에 의한 것인지를 탐구해보고자 한다.

#### 사회경제적 지위와 교통 장면

사회경제적 지위에 대한 선행연구들은 사회경제적 지위가 대인 교류 상황에서 상대방을 파악하고 반응하는 데에 영향을 미치고 있음을 일관되게 보고하고 있다. Darley와 Gross(1983)는 여학생이 놓고 있는 영상과 시험을 보는 영상을 보여준 후, 참가자들에게 이 학생의 수행에 대한 평가를 요청하였다. 연구 결과, 여학생을 가난한 가정 출신으로 소개받은 참가자들은 여학생의 능력이 평균 수준 이하라고 평가했고 부유한 가정 출신으로 소개받은 참가자들은 여학생의 능력을 평균 이상이라고 평가하는 것으로 나타났다. 이는 사람들의 사회경제적 지위에 따라 그 사람에 대한 지각에 차이가 발생할 수 있고 나아가 객관적 사실도 왜곡될 수 있음을 보여준다. 실제로 사람들은 사회경제적 지위에 따라 타인의 특성을 다르게 지각하며, 구체적으로 낮은 사회경제적 지위를 가진 대상에 대해 유능성이 낮다고 지각한다(Fiske et al., 2002; Cuddy et al., 2008). 높은 지위를 가진 집단에 속한 개인들은 높은 주체성을 가진 것으로 지각되는 반면, 낮은 지위를 가진 집단의 개인들은 주체성이 낮은 것으로 지각된다(Oldmeadow & Fiske, 2007).

Regner 등(2002)은 사회경제적 지위에 대한 고정관념인, 사회경제적 지위가 낮은 사람들이 사회경제적 지위가 높은 사람보다 지적으로 열등하다는 믿음에 관한 연구를 진행하였다. 첫 번째 연구에서 참가자의 사회경제적 지위를 바탕으로 높은 성취 집단과 낮은 성취 집단으로 구분하고 여러 대상의 사회계층 정보를 제공하였다. 그리고 참가자들에게 이 대상들의 기억 능

력을 추론하도록 요청하였다. 두 번째 연구에서는 참가자들에게 대상의 기억 수행 정보를 바탕으로 대상의 소유물과 문화 활동을 추론하도록 요청하였다. 두 실험 결과 모두 참가자들이 사회경제적 지위가 낮은 학생들에 대해 사회경제적 고정관념과 일치하는 추론을 하는 것으로 나타났다. 이는 사람들이 사회경제적 지위에 따라 능력뿐만 아니라 소유물과 문화 활동에도 차이가 있다고 믿고 있음을 보여준다. 즉, 타인 지각 및 평가 과정에 사회경제적 지위가 영향을 미치는 것이다.

일상에서 우리는 사회경제적 지위가 다른 사람과 마주한다. 그러나, 인간은 자신의 사회경제적 지위보다 상황과 목적에 따라 걸모습을 조정할 수 있기에 개인의 걸모습을 바탕으로 사회경제적 지위를 추론한 결과와 실제 사회경제적 지위가 일치하지 않을 수도 있다. 또한, 사회경제적 지위가 다른 여러 사람이 직접 어울리거나 교류할 가능성은 높지 않다. 일반적으로 사회경제적 지위가 비슷한 사람들의 생활환경이나 거주지가 비슷하기 때문이다(Collison & Moge, 1959). 그러나, 교통 장면에서는 서로 다른 사회경제적 지위의 운전자들이 도로를 비롯해 교통환경을 공유하고 직·간접적으로 교류하게 되며, 이때 차량은 운전자의 사회경제적 지위를 추론하는 데에 현저하게 지각되는 정보가 된다. 그 이유는 사회경제적 지위가 개인의 소유물과 관련이 있고(Regner et al., 2002), 개인의 부유함과 더불어 차량 모델 선택에 가장 큰 영향을 미치기 때문이다. 실제로 운전자들의 사회경제적 지위에 따라 이들이 선택하는 차량 모델에 차이가 있을 수 있다. 이와 관련해 Lansley(2016)는 사회경제적 특성이 차량을 선택하는 단일한 변인은 아니지만, 운전자의 사회경제적 특성과 차량 모델 간에는 강한 상관이 존재한다고 보고하였다. 그리고 운전자의 사회경제적 지위에 따라 운전하는 차량의 특징에 차이가 있음을 보고한 연구들이 있다. Metzger 등(2020)은 나이가 젊은 운전자나 고령운전자, 사회경제적 지위가 낮은

운전자가 충돌 관련 부상률이 높다는 데에 주목하였다. 연구자들은 교통사고 발생 시 부상에 취약한 운전자의 차량의 안전 기준에 대한 자료를 얻고자 이들의 차량 특성을 분석하였다. 그 결과, 모든 연령대에서 높은 사회경제적 지위를 가진 운전자는 낮은 사회경제적 지위를 가진 운전자에 비해 최선의 안전한 차량을 운전하고 있는 것으로 나타났다. 예를 들어, 최저 소득 지역에 거주하는 젊은 운전자는 최고 소득 지역에 거주하는 젊은 운전자보다 평균적으로 거의 두 배 더 오래된 차량을 운전하고 있었다. 이들의 연구는 젊은 운전자, 고령운전자, 사회경제적 지위가 낮은 운전자들이 치명적인 충돌사고를 경험하며, 덜 안전한 차량을 운전하고 있음을 보여주었다. Bauer 등(2021)은 운전자의 소득 수준에 따른 차량 특성을 비교하였다. 그 결과, 소득이 낮은 운전자들은 더 낡은 차량을 운전하고, 더 오래된 차량을 구매하며, 구매한 차량이 새 것이었을 때는 가격이 더 낮았다. 즉, 운전자의 소득 수준이 낮을수록 차량 구매에 더 적은 돈을 쓰는 것이다. 소득 수준이 사회경제적 지위를 구성하는 한 가지 요인임을 고려하면, 사회경제적 지위에 따라 운전자들이 선택할 수 있는 차량 모델의 범위 및 실제 구매할 수 있는 차량에는 차이가 있을 가능성을 생각해 볼 수 있다. 쾨슈머 인사이트(2011)의 조사에 따르면, 한국 운전자들은 자동차 구매 시 디자인과 가격을 자동차 구매 시 중요한 것으로 여겼다. 현대차, 기아차, 쉐보레차, 수입차 소비자는 모두 외관을 가장 중요한 조건으로 뽑았으며 르노삼성차는 품질이, 쌍용차는 가격/구입 조건이 가장 중요했다. 이러한 결과는 한국의 자동차 소비자가 '보기 좋고', '좀 더 커 보이는' 차를 사려는 경향과, 한국에서 자동차를 사회적 지위와 능력의 지표로 인식하고 있음을 보여준다.

차량의 특성과 운전자들의 운전 행동 및 반응에 초점을 맞춘 Doob과 Gross(1968)는 교통 장면에서 상대방의 사회경제적 지위에 따라 운전자들의 행동에 차이가 있음을 보고하였다. 이

연구에서 운전자들은 낡거나 값싼 차량보다 고가의 차량을 운전하는 사람에게 더 참아주고 예의 바르게 운전하는 모습을 보였다. McGrava와 Steiner(2000)는 도발 행동을 한 운전자의 사회경제적 지위에 따라 참가자의 반응을 분석하였다. 그 결과, 참가자들은 높은 지위에 있는 운전자의 도발보다 낮은 지위에 있는 운전자의 도발에 더 공격적으로 반응하는 것으로 나타났다. Guéguen 등(2014)은 차량의 상태를 바탕으로 운전자의 사회경제적 지위를 조작하여 제한 속도보다 느리게 주행했을 때 도로 위 다른 운전자들의 반응을 살펴보았다. 그 결과, 연구자들은 더 크고 고급스러운 차량이 제한 속도보다 낮은 속도로 주행하고 있을 때 다른 차량들이 이 차량을 추월하려는 가능성이 낮다는 것을 발견하였다. 즉, 법적·사회적 규범에서 벗어나는 운전 행동이 사회경제적 지위가 높은 운전자에 의한 발생한 경우, 오히려 이러한 일탈행동을 따르는 모습을 보였다. 이를 바탕으로 연구자들은 교통 장면에서 크고 고급스러운 차량은 높은 사회경제적 지위로 인식되며, 사회경제적 지위가 높은 운전자의 행동은 다른 운전자들에게 행동 기준으로 작동한다고 보고하였다. 이러한 결과는 운전자의 행동이 차량에 의해 형성되는 사회경제적 지위나 상태에 따라 달라진다는 다른 연구들(Doob & Gross, 1968; Deaux, 1971; McGrava & Steiner, 2000)과 일관된다. 동시에 이러한 연구들은 교통 장면에서 사람들은 차량의 정보나 특성 등을 바탕으로 차량 운전자의 사회경제적 지위를 추론하고 이를 통해 자신의 행동 및 상대방에 대한 반응을 조절하고 있음을 시사한다.

#### 사회경제적 지위와 처벌판단

사회경제적 지위에 따라 다르게 형성되는 태도나 평가 등은 처벌판단에도 영향을 미칠 수 있다. Devine과 Caughlin(2014)은 메타(meta) 연구를 통해 위법 행위자의 사회경제적 지위에 따라 모의 배심원들의 판단에 차이가 있음을 확인하

였다. 모의 배심원들은 동일한 위법 행위를 저질렀을 때, 사회경제적 지위가 높은 사람보다 낮은 사람에게 더 많이 유죄라고 판단하였다. 즉, 사회경제적 지위가 낮은 사람에게 더 엄격한 처벌판단을 하는 것이다. Freeman(2006)은 강도살인 시나리오를 바탕으로 위법 행위자의 사회경제적 지위에 따라 처벌판단에 차이가 있는지 확인하였다. 그 결과, 위법 행위자의 사회경제적 지위가 낮은 경우에 더 가혹한 양형판단을 받는 것으로 나타났다.

이와 다르게 사회경제적 지위가 높은 사람들의 범죄 행동에 대해 적정 수준보다 더 비판적이며 가혹하게 판단하고 있음을 보여준 연구도 있다. 최승혁과 허태균(2012)의 연구에서 참가자들은 범죄 유형과 관계없이 사회경제적 지위가 낮은 범죄자보다 사회경제적 지위가 높은 범죄자를 도덕적으로 더 비난하였고, 보다 개인의 성향으로부터 발생했다고 생각했으며, 재범 가능성이 더 높다고 판단하였다. 위법 행위자에 대한 처벌판단과 관련하여 홍세은, 이현정, 허태균(2018)은 위법 행위자의 범행 의도의 불확실성과 사회경제적 지위에 따라 참가자들의 처벌판단에 차이가 있는지를 살펴보았다. 연구 결과, 참가자들은 높은 사회경제적 지위를 가진 행위자의 책임이 더 크다고 지각하였고, 처벌을 더 가혹하게 해야 한다고 판단하는 것으로 나타났다. 이러한 사회경제적 지위의 영향력은 교통 법규 위반 행동에 대한 처벌판단에서도 관찰되었다. 하사랑, 김범준, 김민지(2013)의 연구에서는 음주 운전에 대해서, 행위자가 얼마나 공인으로서 인식되는지가 처벌판단에 영향을 미치는지 살펴보았으며, 행위자의 공인 인식도가 높을수록 보다 가혹하게 처벌판단을 받는 것으로 나타났다. 이 연구에서 공인에 대한 정의를 공적인 일에 종사, 인지도, 사회적 지위, 대표성 등으로 정의했음을 고려하면, 이러한 결과는 행위자가 높은 사회경제적 지위를 가질수록 교통 법규 위반 행동에 가혹한 처벌판단을 받을 수 있다는 것으로 해석할 수 있다.

한편, 행위자의 사회경제적 지위에 따라 처벌판단의 차이가 존재하지 않는다는 연구 결과도 존재한다. 최승혁, 김범준, 김시업(2009)은 횡령 범죄를 소재로 행위자의 사회경제적 지위와 처벌판단 간의 관계를 분석하였다. 이 연구에서는 행위자의 사회경제적 지위에 따라 처벌판단의 차이가 나타나지 않았다. 또한, 상해치사 범죄를 바탕으로 진행된 최승혁과 허태균(2011)의 연구에서도 사회경제적 지위에 따른 양형판단 차이가 유의하지 않았다.

처벌판단에 대한 사회경제적 지위의 영향력을 다룬 선행연구의 결과들은 일관되지 않은 상황이다. 또한, 선행연구들에서 다룬 위법 행위는 사기, 횡령, 뇌물수수, 강도, 절도, 강도살인과 같이 형법에서 다루는 사항들이었고, 교통 장면 또는 교통 법규와 관련해서는 음주 운전만이 다루어졌을 뿐이다(하사랑 등, 2013). 즉, 교통 법규 위반 행동에 대한 지각과 처벌에 관한 연구는 거의 이루어지지 않은 실정이다. 따라서 음주 운전을 포함하여 운전자라면 직·간접적으로 경험했거나 추후 경험할 가능성이 있는 교통 법규 관련 위법 행동들을 본 연구에서 다루어 보고자 한다.

#### 기대 - 불일치 이론

기대 - 불일치 이론(expectation - disconfirmation paradigm; Oliver 1980)은 소비자의 만족과 관련되어 연구되었으며, 소비자가 구매 전에 가지고 있던 기대와 구매 후 성과가 불일치하면 소비자의 구매 만족에 영향을 미친다고 제안한다(Oliver 1981; Spreng et al., 1996). 즉, 기대-불일치 이론에 따르면 제품의 성과가 소비자들의 기대에 미치지 못하는 경우(기대-불일치) 불만족을 야기한다(Oliver, 1996).

이러한 기대-불일치는 소비자의 구매 장면 이외에 개인의 판단이나 대인 관계에서도 영향을 미칠 수 있다. 개인의 진로와 관련하여, 자신이 희망하는 직업에 대해 가지고 있는 사전 기대와

현실이 일치하지 않는 경우에 직업 이미지 불일치가 발생하기도 한다(백란이, 김형곤, 2020). 이러한 불일치 경험은 심리적 불안감이나 부정적인 경험으로도 이어질 수 있다(박희인, 구자경, 2011). 또한, 기대-불일치는 대인 간 맥락에도 영향을 미칠 수 있다. 박찬과 최훈석(2013)의 연구에 따르면, 기대에 부합하는 공감(기대-일치)과 기대에 부합하지 않는 공감(기대-불일치)에 따라 공감을 해주는 사람과 받는 사람 간의 관계 만족에 차이가 있었다. 구체적으로 기대-일치 공감(친구의 깊은 공감 또는 지인의 얕은 공감)은 기대-불일치 공감(친구의 얕은 공감 또는 지인의 깊은 공감)보다 높은 수준의 관계 만족을 이끌었다.

이렇게 기대-불일치는 타인에 대한 지각에서도 발생할 수 있기에, 본 연구에서는 사람들의 사회경제적 지위에 따른 기대와 불일치에 관심을 가졌다. 사람들은 사회적 지배층이나 사회경제적 지위가 높은 대상들은 사회적인 책임과 도덕성을 갖추고 솔선수범해야 한다고 생각한다. 구체적으로 개인의 이익을 극대화하는 것보다는 다른 사람들이나 사회적 이익, 공익을 위해 노력하고 권력을 남용하지 않아야 한다고 생각한다. 또한, 청렴과 정직을 강조하며 기본적인 의무를 잘 지키고 준법정신을 가져야 한다고 여긴다(이정주, 이선중, 2013). 이러한 현상을 노블레스 오블리주(noblesse oblige)라고 하며, 프랑스어로 '귀족은 의무를 갖는다'를 뜻한다. 노블레스 오블리주는 사회에서 발생하는 부패를 감소시키는 데에도 중요하게 작용하며, 계층 간의 갈등을 해소하는 것에도 중요하다. 사회지도층의 행동이 하나의 사회적 표상 또는 기준 등으로 여겨져, 개인의 행동에도 영향을 미칠 수 있기 때문이다(배정환, 2009).

한국 사회에서는 노블레스 오블리주가 잘 이루어지고 있을까? 삼성경제연구소의 조사(경향신문, 2010. 5. 26)에 따르면, 한국은 노블레스 오블리주 정도가 매우 낮고 OECD회원들 중에서 최하위권에 해당하는 것으로 나타났다. 한국인

들의 노블레스 오블리주에 대한 시각을 살펴본 여론 조사(매일경제, 2011. 4. 15)에 따르면, 한국인들은 사회지도층의 노블레스 오블리주 실천이 잘 이루어지지 않고 있으며, 응답자 가운데 73.5%에 해당하는 사람들이 실천이 부족하다고 생각하였다. 또한, 상위층에 해당하는 사람들에게 대한 평가에서는 그들을 비도덕적이라고 생각하였다. 이를 통해, 사람들은 노블레스 오블리주에 대한 높은 기대를 가지고 있지만, 그 기대에 부합하는 상위층의 행동은 충분하지 않음을 알 수 있다. 즉, 상위층에 대한 기대와 불일치가 나타나는 것으로 해석될 수 있다.

본 연구에서는 이러한 기대-불일치에 의해서 사회경제적 지위가 높은 또는 낮은 대상의 위반 행동에 대한 지각 및 처벌판단에 차이가 발생할 것이라 예상하였다. 구체적으로 행위자가 사회경제적 지위가 높은 사람이라면 기대-불일치로 인한 실망감이 증가하여 동일한 위반 행동에 대해 더 잘못된 것으로 지각하고 엄격하게 처벌하는지 살펴보고자 한다. 그리고 이러한 현상이 나타나는 이유를 기대-불일치에 의해 설명할 수 있는지 검증해 보고자 한다.

#### 탐색적 변인

사회경제적 지위가 대인지각 및 인상평가에 영향을 미치고 있음이 여러 선행연구(Darley, Gross; 1983; Fiske et al., 2002; Cuddy et al., 2008; Oldmeadow & Fiske, 2007)에서 보고되었다. Durante 등(2017)은 사회경제적 지위에 따른 인상평가에 대한 국제 자료를 분석하였다. 그 결과, 사람들은 사회경제적 지위가 높은 사람들을 유능하지만 차갑다고 인식하였으며 이러한 현상은 모든 문화권에서 나타났다. 특히, 불평등한 사회에서 사회경제적 지위가 높은 사람들의 따뜻함은 훨씬 더 낮다고 평가되었다. 그리고 사회경제적 지위가 낮은 사람들은 덜 유능하지만 따뜻하다고 인식되며, 불평등한 사회에서 이들은 더 무능력한 것으로 평가받았다. 이러한 결

과는 사회경제적 지위에 따라 사람들이 요구하는 자원의 분배와 결과 책임에 차이가 있을 수 있음을 보여준다.

능력주의(meritocracy)는 개인의 노력과 능력에 따라 보상을 얻는 체계로 정의되며, 능력주의 신화(myth of meritocracy)는 책임감 있고 의욕적이며 근면한 사람은 직면한 과업이 무엇이든 성공할 것이라는 생각을 뜻한다(McNamee & Miller, 2009). 이 신화를 바탕으로 교사는 학생들의 과제 수행 결과를 학생의 책임, 노력 및 동기의 산물로 간주하고 과제 수행에 따른 차별적인 보상을 정당화한다. 즉, 능력주의 성향을 가진 사람들은 사람들이 자신의 재능을 바탕으로 노력하여 이룬 것이라면 이에 합당한 보상을 받을만하다고 생각한다. 이렇게 사회경제적 지위는 모든 문화에서 인상평가에 영향을 미치며 불평등한 사회에서 유능성에 대한 왜곡이 더 심하게 발생한다는 점을 바탕으로 인상평가와 능력주의를 본 연구의 탐색적 변인으로 선정하였다.

한편, 배심원과 피고인의 성별은 법적 판단에 잠재적 영향을 미치는 변인이기에 이에 관한 연구가 활발하게 진행되었다. Schutte와 Hosch(1997)는 배심원의 성별에 따라 유죄 선고에 차이가 있는데, 강간 및 아동 성학대 사건에 대해 여성 배심원의 유죄 선고 가능성이 더 크다고 보고하였다. Devine과 Caughlin(2014)은 여성 배심원이 남성 배심원보다 유죄선고를 할 가능성이 더 크지만, 그 차이는 근소하다고 보고하였다. 이 결과에 대해 연구자들은 배심원의 성별과 유죄 판결 사이의 관계는 사건 유형에 따라 상당히 다르다고 설명하였다. 배심원뿐만 아니라 피고인의 성별도 배심원의 의사결정에 영향을 주는데, 신체적으로 매력적이거나 여성인 경우 유죄 가능성을 낮게 보고, 처벌도 심하지 않게 하는 것으로 나타났다(Mazzella & Feingold, 1994). 이러한 연구를 바탕으로 본 연구에서의 주된 관심 변인은 아니지만, 판단자와 대상자의 성별에 따른 차이가 발생할 가능성이 존재한다. 따라서, 본 연구에서 다루고자 하는 교통 법규 위반 행동에

대한 잘못된 지각 및 처벌판단에 영향을 미치는지를 탐색적으로 확인하였다.

#### 연구 가설 및 모형

본 연구에서는 사회경제적 지위에 따라 교통 법규 위반 행동에 대한 잘못된 지각과 처벌판단의 차이를 살펴볼 것이다. 그리고 기대-불일치가 이러한 차이를 설명할 수 있는지 확인하고자 한다.

사회경제적 지위에 따른 처벌판단 결과가 비일관적이기에 다음과 같은 사항을 고려하여 연구 가설의 방향을 설정하였다. 먼저, 교통 법규 위반 행동은 위험성과 고의성을 가진 행동이다. 즉, 교통법 법규 위반을 했다는 것은 운전자나 고의로 위험한 행동을 한 것으로 여겨진다. 처벌판단과 관련하여 고의성이 많이 보일수록 사람들이 행위자에게 더 가혹한 처벌을 제안한다(Darley & Pittman, 2003; Feather, 1996; Kleinke, Wallis, & Stalder, 1992; Weiner, 1996). 그리고 사람들은 사회경제적 지위가 높은 사람들의 범행 의도를 더 높게 지각한다(Fragale et al., 2009). 이런 점을 바탕으로 본 연구는 가설의 방향을 사회경제적 지위가 높은 대상의 위반 행동에 대해 더 엄격하게 판단할 것이라고 설정하였으며 검증하고자 하는 가설은 다음과 같다.

**가설 1.** 사회경제적 지위에 따라 위반 행동에 대한 참가자들의 지각 및 처벌판단에서 차이가 나타날 것이다. 참가자들은 사회경제적 지위가 낮은 대상보다 사회경제적 지위가 높은 대상의 위반 행동을 더 잘못했다고 지각할 것이며 더 엄격하게 처벌할 것이다.

**가설 2.** 사회경제적 지위에 따라 참가자들의 기대-불일치 지각에 차이가 있을 것이다. 참가자들은 사회경제적 지위가 높은 대상에게 노블레스 오블리주에 부합하는 기대를 더 크게 가지며, 그들이 기대에 불일치하는 행동(위반 행동)을 했을 경우 참가자들이 지각하는 실망의 수준은 더 클 것이다.

**가설 3.** 사회경제적 지위에 따른 위반 행동에 대한 지각 및 처벌판단 차이는 기대-불일치에 의해서 매개될 것이다. 참가자들은 운전자의 사회경제적 지위가 높을 경우에 그들에 대한 기대-불일치의 정도가 클 것이며, 이는 최종적으로 위반 행동에 대해 더 잘못했다는 지각과 더 엄격한 처벌로 이어질 것이다.

추가로, 위반 행동의 유형에 따라 처벌에 차이가 나타나는지 살펴보기 위하여, 범칙금형에 해당하는 위반 행동과 벌금형에 해당하는 위반 행동으로 종속 변인을 구분하여 가설 1-3까지의 내용들을 검증할 것이다. 또한, 탐색적 변인에 해당하는 운전자 성별이 차량의 사회경제적 지위와 위반 행동에 대한 지각 및 처벌판단 간의 관계를 조절하는지 살펴볼 것이다.

## 방 법

본 연구의 가설, 절차, 표본 수 산출 방법 및 분석 방법은 Open Science Framework에 사전 등록하였다(osf.io/j2n7f). 또한, 본 연구의 방법과 절차, 측정 도구는 연구자들이 속한 대학교에서 생명윤리심의위원회(IRB)로부터 승인을 받았다.

### 참가자

본 연구에서의 참가자 수 산출은 G-power (Faul et al., 2007)를 이용하였으며, 80% 이상의 검정력과 사회심리학에서 중간 정도 효과크기 (Richard et al., 2003)에 해당하는 Cohen's  $d = 0.36$ 를 갖도록 하였다. 그 결과, 두 가지 가설을 검증하는데 필요한 최소 참가자 수는 246명 이상이었다. 또한, 매개 모형을 검증하기 위한 참가자 수 분석 연구(Sim et al., 2021)에서는 평균 277명 이상의 참가자 모집을 권고하였다.

따라서 본 연구는 참가자들의 불성실한 응답 및 주의 점검에서 탈락할 수 있음을 고려하여

280명(남녀 각 140명)을 모집하였다. 본 연구 주제 특성상 운전면허 및 운전 경력 소지 조건에 부합하는 참가자를 국내 리서치 회사를 통해 모집하였다. 주의 점검에서 탈락한 참가자는 없었으며, 참가자들의 평균 나이는 39.44세( $SD = 10.78$ )였다.

### 절차

연구의 모든 절차는 온라인으로 진행되었으며, 참가자들이 연구 가설을 알아차리지 못하도록 '운전 상황에서 차량 운전자에 대한 인상'에 관한 연구라고 소개하고 참가 동의서를 제공하였다. 본 연구는 주요 관심 변인인 차량의 사회경제적 지위와 탐색적 변인인 운전자 성별(시나리오에 제시된 차량의 운전자 성별)을 조작한 2(차량의 사회경제적 지위: 높은 vs. 낮은) × 2(운전자 성별: 남성 vs. 여성) 참가자 간 설계이며, 연구 참가에 동의한 참가자들은 네 조건 중 한 조건에 무선으로 할당되었다.

참가자들은 인구통계학적 질문(나이, 성별)에 답한 뒤, 각 조건에 해당하는 차량 사진(준중형 승용차 vs. 준대형 승용차)과 설명을 제시받았다. 참가자들은 차량 가격 정보와 차량 운전자에 대한 간단한 설명을 읽고 조작 점검 문항과 차량 운전자의 인상에 관한 질문에 답하였다. 그리고 참가자들은 차량 운전자에 대한 기대-불일치 문항과 위반 행동에 대한 잘못함 지각 및 처벌판단에 대한 물음에 답을 하였다. 끝으로 참가자들은 주의 점검 문항, 인구통계학적 질문들과 능력주의 성향을 측정하는 문항들에 답하였다. 모든 응답을 마친 참가자들은 연구에 대한 사후 설명서를 제시받고, 연구 참가는 종료되었다.

### 실험 조작(차량의 사회경제적 지위, 운전자 성별)

본 연구에서는 차량의 사회경제적 지위를 조작하기 위하여, 국내 차량 브랜드 중 한 브랜드를 선택하여 고가의 차량과 상대적으로 저가의

차량을 선정하여 참가자들에게 차량 사진을 제시하였다. 사회경제적 지위가 높은 차량의 가격은 약 9,000만 원이라는 정보를, 사회경제적 지위가 낮은 차량의 가격은 약 2,000만 원이라는 정보를 제공하였다. 차량 이미지 자료에 따르면 상대적으로 사회경제적 지위가 높은 차량은 준대형차에 해당하며 남성적이고 부유한 이미지를 가지는 것으로 평가되었으며 상대적으로 사회경제적 지위가 낮은 차량은 준중형차에 해당하며 실속있고 평범한 이미지를 갖고 있었다(엠브레인, 2011). 참가자들은 두 대의 차량을 정보와 사진을 제시받고, 각 조건에 따라 두 대의 차량 중 한 대를 소유한 대상(차량 운전자)에 대해 상상하도록 요청받았다. 또한, 차량의 운전자 성별을 조작하기 위하여 사진 자극과 함께 운전자에 대한 정보를 간단히 제시하였으며, 남성 운전자의 경우에는 '40대 남성 이민석', 여성 운전자의 경우에는 '40대 여성 이지선'으로 성별을 조작하였다.

#### 측정 도구

##### 조작 점점 문항(사회경제적 지위)

본 연구에서 조작이 잘 이루어졌는지를 확인하고자 제시한 차량에 따라 그 차량 운전자의 사회경제적 지위를 다르게 지각하는지 살펴보았다. 이를 위해 사다리를 이용한 주관적 사회경제적 지위 척도(Adler et al., 2000)를 사용하였으며, 사다리의 최상층은 교육 수준이 높고 직업이 좋으며 부유함을 의미한다. 반대로 사다리의 최하층은 교육 수준이 낮고 직업이 나쁘거나 무직이며 가난함을 의미한다. 참가자들은 사다리 이미지, 최상층과 최하층의 의미를 전달받고, '차량 운전자의 사회경제적 지위(교육, 직업, 돈 등)는 아래에 제시된 사다리에서 어디라고 생각하시나요?'의 물음에 10개 가로대(1 = 가장 낮은 지위, 10 = 가장 높은 지위) 중 한 곳을 골라 답하였다.

##### 기대-불일치 문항

본 연구에서는 기대-불일치의 측정을 위해, 기대와 불일치를 나누어 측정하였다. 참가자들은 위반 행동에 대한 지각 및 처벌 질문들에 답하기 전에 대상에 대한 기대를 묻는 문항들에 답하였다. 기대 문항들은 '이 사람은 모범적인 행동을 할 것 같다', '이 사람은 다른 사람들을 배려하는 행동을 할 것 같다', '이 사람은 이기적으로 행동할 것 같다(역문항)'의 세 문항(Cronbach's  $\alpha = .79$ )으로 구성되었으며, 참가자들은 위의 내용에 얼마나 동의하는지를 7점 척도(1 = 전혀 그렇지 않다, 7 = 매우 그렇다)로 답하였다. 불일치 문항들은 위반 행동에 대한 지각 및 처벌 질문에 답한 뒤에 제시되었으며, 대상이 기대에 불일치하는 행동을 한 경우, 이에 대한 실망감을 측정하였다. 참가자들은 '이 사람이 사회적으로 모범적이지 않은 행동을 하였다는 소식을 접했을 때, 귀하는 얼마나 실망할 것 같은가요?', '다른 사람들을 배려하지 않는 행동을 하였다는 소식을 접했을 때, 귀하는 얼마나 실망할 것 같은가요?', '이기적으로 행동하였다는 소식을 접했을 때, 귀하는 얼마나 실망할 것 같은가요?'의 세 문항(Cronbach's  $\alpha = .94$ )에 7점 척도(1 = 전혀 실망하지 않았다, 7 = 매우 실망했다)로 답하였다. 기대-불일치 점수는 불일치 점수에서 기대 점수를 뺀 값을 사용하였으며, 점수가 클수록 기대에 대한 실망이 더욱 크다는 것을 뜻한다.

##### 위반 행동의 잘못함 지각 및 처벌판단 문항

본 연구에서 사용한 교통 장면의 위반 행동은 두 영역(범칙금형, 벌금형)이다. 범칙금형은 위반 및 위법 행동에 대해 벌금과 함께 벌점이 부여되나 신상에 그 기록이 남지 않는다. 반면, 벌금형은 위반 및 위법 행동에 대해 벌금이나 징역의 처벌을 받을 수 있으며 신상에 그 기록이 남는다. 본 연구에서 범칙금형에 해당하는 위반 행동은 '주차 위반', '신호 위반', '속도 위반', 벌금에 해당하는 것은 '음주 운전', '무면

혀 운전', '사고 후 도주'를 사용하였다.

여섯 개의 위반 행동에 대한 지각은 제시된 사진 속의 차량 운전자가 위반 행동을 한 것이 얼마나 잘못하였다고 생각하는지를 10점 척도로 물었으며, 점수가 높을수록 운전자가 더 잘못했다고 생각하는 것을 의미한다. 각 위반 행동에 대한 처벌판단의 경우에는 해당 처벌 기준과 벌금 정보를 제시한 뒤, 제시된 사진 속의 차량 운전자가 얼마 정도의 벌금을 내는 것이 적절하다고 생각하는지를 물었다(예: 음주 운전 처벌 기준에 따르면, 0.08 ~ 0.2의 알코올 농도는 약 500만 원에서 1000만 원 이하의 벌금을 운전자에게 부과합니다. 이 차량의 운전자는 얼마 정도의 벌금을 내는 것이 적절하다고 생각하시나요?). 참가자들은 7점 척도로 답하였으며, 최하 금액을 1점(예: 500만 원), 최대 금액을 7점(예: 1,000만 원)으로 제시하였다.

#### 주의 점검 문항

본 연구에서 제시한 차량 사진에 주의를 기울이지 않은 참가자를 확인하고 분석에서 제외하기 위하여 주의 점검을 실시하였다. 참가자들은 연구에서 제시되었던 두 장의 차량 사진을 제시받고, 이들 중에서 차량 운전자(이 지식 vs. 이민석)가 운전하는 차량이 어떤 차량인지를 선택하였다.

#### 인상평가 및 능력주의 문항(탐색적 변인)

기타 변인들은 차량 운전자의 전반적 인상과 관한 질문과 연구 참가자들의 사회경제적 지위와 능력주의 성향에 관한 질문이었다. 먼저 차량 운전자의 인상은 본 연구에서 나타난 결과들이 차량 운전자의 인상에 의해 발생하는 것인지를 확인하고 통제하기 위하여 측정하였다. 참가자들은 차량 운전자의 전반적 인상을 물음에 7점 척도(1 = 매우 차가울 것 같다, 7 = 매우 따뜻할 것 같다)로 답하였다. 참가자의 사회경제적 지위는 조작 점검에서 사용한 문항과 동일한 문항을 사용하였으며, 차량 운전자에 대한 물음

대신 참가자 자신에 대한 물음으로 변경하였다. 능력주의 성향 또한 통제하기 위한 목적으로 측정하였으며, 본 연구에서는 Horberg 등(2013)이 사용한 문항들을 번역하여 사용하였다. 총 네 문항(Cronbach's  $\alpha = .53$ )으로 구성되며, 참가자들은 '어떤 사람들이 스스로의 힘으로 더 풍족한 삶을 이루어 낸 것이라면, 그들은 그렇게 살 자격이 있다.', '사회는 능력 있고 성공하는 사람들이 사회적 지위와 권력을 가질 수 있도록 구성되어야 한다.' 등의 물음에 동의하는 정도를 7점 척도(1 = 전혀 동의하지 않는다, 7 = 매우 동의한다)로 답하였다.

## 결 과

### 기술통계 및 상관 분석

본 연구에서 살펴본 주요 변인들의 기술통계치와 각 변인들 간의 상관 관계는 표 1에, 조건별 주요 변인의 평균, 표준편차는 표 2에 제시하였다. 차량의 사회경제적 지위가 높은 경우를 1, 낮은 경우를 0으로 코딩하고, 운전자 성별은 남성을 1, 여성을 0로 코딩하여 분석에 투입하였다. 상관 분석 결과, 차량의 지위와 기대-불일치,  $r = .34, p < .01$ , 잘못함 지각(범칙금형),  $r = .16, p < .01$ , 처벌판단(범칙금형),  $r = .35, p < .01$ , 과는 정적 상관을, 운전자에 대한 인상과는 부적 상관을,  $r = -.37, p < .01$ , 보였으며 운전자 성별, 잘못함 지각(벌금형), 처벌판단(벌금형), 참가자의 능력주의 성향과는 통계적으로 유의한 상관을 보이지 않았다,  $ps > .20$ . 또한, 운전자 성별에 따라 차량의 사회경제적 지위에 대한 효과가 달라지는지를 살펴보기 위해 차량의 사회경제적 지위와 운전자 성별의 이원변량분석을 실시하였다. 그 결과, 차량의 사회경제적 지위와 운전자 성별의 상호작용 효과는 인상, 기대-불일치, 위반 행동 지각, 위반 행동 처벌에 대해 전부 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나

표 1. 주요 변인들 간의 상관과 평균, 표준편차

변인	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. 차량의 사회경제적 지위	-	.00	.34**	.16**	.35**	-.01	.08	-.37**	.07
2. 운전자 성별		-	.03	.03	.08	-.08	-.01	-.02	.15*
3. 기대-불일치			-	.24**	.30**	.13*	.14*	-.27**	-.00
4. 잘못된 지각(범칙금형)				-	.39**	.30**	.21**	-.08	.11
5. 처벌판단(범칙금형)					-	.22**	.36**	-.21**	.03
6. 잘못된 지각(벌금형)						-	.58**	-.09	.03
7. 처벌판단(벌금형)							-	-.16**	.05
8. 운전자에 대한 인상								-	.06
9. 참가자의 능력주의 성향									-
<i>M(SD)</i>	-	-	0.82 (1.51)	6.87 (1.76)	4.37 (1.29)	9.29 (1.36)	5.22 (1.23)	4.68 (0.88)	4.08 (1.04)

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

표 2. 주요 변인들의 조건별 평균과 표준편차

	높은 사회경제적 지위 차량	낮은 사회경제적 지위 차량
지각된 사회경제적 지위(조작 점검)	7.34(1.28) <sub>a</sub>	5.67(1.46) <sub>b</sub>
기대-불일치	1.33(1.52) <sub>a</sub>	0.30(1.31) <sub>b</sub>
잘못함 지각(범칙금형)	7.15(1.59) <sub>a</sub>	6.59(1.89) <sub>b</sub>
처벌판단(범칙금형)	4.83(1.30) <sub>a</sub>	3.92(1.12) <sub>b</sub>
잘못함 지각(벌금형)	9.27(1.38) <sub>a</sub>	9.30(1.33) <sub>a</sub>
처벌판단(벌금형)	5.32(1.12) <sub>a</sub>	5.13(1.33) <sub>a</sub>
운전자에 대한 인상	3.70(1.10) <sub>a</sub>	4.46(0.80) <sub>b</sub>

주. 알파벳 아래 첨자가 서로 다른 것은 두 집단 간의 차이가 통계적으로 유의하였음을 의미함.

타났다.  $ps > .35$ . 따라서 이후 시행된 분석 및 결과 보고는 운전자 성별의 상호작용 효과를 포함하지 않았다.

#### 차량 사회경제적 지위에 대한 조작 점검

차량의 사회경제적 지위 조작이 잘 이루어졌는지를 확인하기 위해 독립표본  $t$  검증을 사용하였다. 그 결과, 차량의 높은 사회경제적 지위

와 낮은 사회경제적 지위 조건 간의 지각된 사회경제적 지위는 통계적으로 유의한 차이를 나타냈다,  $t(278) = 10.14$ ,  $p < .001$ , 95% CI = [1.341, 1.987], Cohen's  $d = 1.22$ . 구체적으로, 차량의 사회경제적 지위가 높은 조건의 참가자들은 낮은 조건의 참가자들보다 차량 운전자의 사회경제적 지위를 더 높게 지각하였다. 이는 조건에 따라 사회경제적 지위 조작이 잘 이루어졌음을 뜻한다.

차량의 사회경제적 지위가 위반 행동에 대한 잘못된 지각 및 처벌판단에 미치는 영향(가설 1)

차량의 사회경제적 지위 수준에 따라 운전자의 위반 행동에 대한 지각과 처벌판단에 차이가 있는지 살펴보기 위하여 차량의 사회경제적 지위(높은 vs. 낮은)를 독립변인으로, 위반 행동에 대한 지각과 처벌판단을 각각 종속변인으로 투입하여 독립표본  $t$  검증을 실시하였다. 이때 위반 행동은 범칙금형과 벌금형 위반 행동으로 구분되었다.

먼저 위반 행동에 대한 지각을 차량 조건에 따라 다르게 지각하는지 분석한 결과, 범칙금형 위반 행동에 대해서 차량의 사회경제적 지위에 따라 운전자에 대한 잘못함 지각에 차이가 나타났다,  $t(278) = 2.70, p < .01, 95\% CI = [0.151, 0.972], Cohen's d = 0.32$ . 구체적으로 참가자들은 사회경제적 지위가 낮은 차량의 운전자보다 사회경제적 지위가 높은 차량의 운전자의 잘못이 더 크다고 지각하였다. 반면, 벌금형 위반에 대해서는 차량의 사회경제적 지위에 따라 잘못함 지각에 차이가 나타나지 않았다,  $t(278) = -0.21, p = .84, 95\% CI = [-0.352, 0.286], Cohen's d = 0.02$ .

다음으로 위반 행동에 대한 처벌판단에 차이가 있는지를 살펴본 결과, 범칙금형 위반 행동에 대한 처벌이 차량의 사회경제적 지위에 따라 달라지는 것으로 나타났다,  $t(278) = 6.29, p < .001, 95\% CI = [0.625, 1.194], Cohen's d = 0.75$ . 구체적으로 참가자들은 사회경제적 지위가 높은 차량의 운전자에 대해 사회경제적 지위가 낮은 차량의 운전자보다 더 강한 처벌을 하였다. 그러나 벌금형 위반에 대해서는 차량의 사회경제적 지위에 따라 처벌판단의 차이가 나타나지 않았다,  $t(278) = 1.26, p = .21, 95\% CI = [-0.104, 0.475], Cohen's d = 0.15$ . 이러한 결과들은 연구 가설 1이 부분적으로 지지됨을 의미하고, 추가로 차량의 사회경제적 지위에 따라 잘못함 지각 및 처벌판단이 위반 행동의 유형(범칙금형, 벌금

형)에 영향을 받는다는 것을 의미한다.

차량의 사회경제적 지위가 운전자에 대한 기대-불일치에 미치는 영향(가설 2)

차량의 사회경제적 지위가 높고 낮음에 따라 운전자에 대한 기대-불일치가 어떻게 달라지는지를 살펴보기 위하여 차량 사회경제적 지위(높은 vs. 낮은)를 독립변인으로, 기대-불일치를 종속변인으로 설정하여 독립표본  $t$  검증을 수행하였다. 그 결과, 차량의 사회경제적 지위 조건에 따라 운전자에 대한 기대-불일치는 통계적으로 유의한 차이를 나타냈다,  $t(278) = 6.06, p < .001, 95\% CI = [0.695, 1.362], Cohen's d = 0.72$ . 참가자들은 차량의 사회경제적 지위가 높은 운전자들을 차량의 사회경제적 지위가 낮은 운전자들보다 기대-불일치의 정도가 더 크다고 지각하였다. 이는 차량의 사회경제적 지위에 따라 운전자에 대한 기대-불일치가 달라질 것이라는 가설 2을 지지하는 결과이다.

기대-불일치에 대한 분석에 추가로, 기대 점수에서 불일치 점수를 빼 값이 아닌 각각의 점수에 대해 탐색적 분석을 진행하였고, 가설 2와 동일한 분석 방법을 사용하였다. 먼저 기대 점수에 대한 결과를 살펴보면, 참가자들은 차량의 사회경제적 지위가 높은 운전자들보다 차량의 사회경제적 지위가 낮은 운전자들에 대해 기대가 높은 것으로 나타났다,  $t(278) = -7.36, p < .001, 95\% CI = [-0.902, -0.521], Cohen's d = 0.88$ . 불일치 점수에 대한 분석 결과, 통계적으로 유의하지는 않았지만 유의 수준에 근접한 것으로 나타났다. 참가자들은 사회경제적 지위가 높은 차량의 운전자들을 사회경제적 지위가 낮은 차량의 운전자들보다 더 실망하는 경향이 있었다,  $t(278) = 1.96, p = .05, 95\% CI = [-0.001, 0.634], Cohen's d = 0.23$ . 이는 참가자들이 사회경제적 지위가 높은 차량의 운전자에 대해 높은 기대를 하지 않지만 그들의 잘못된 행동에는 더 크게 실망하는 경향이 있는 것으로 해석된다.

기대-불일치의 매개효과(가설 3)

차량의 사회경제적 지위가 위반 행동에 대한 지각 및 처벌판단에 미치는 영향을 차량 운전자에 대한 기대-불일치가 매개하는지를 살펴보았다. 매개효과 분석을 위하여 Hayes(2012)의 SPSS PROCESS Macro model 4를 사용하였다. 두 유형(범칙금형, 벌금형)의 위반 행동에 대한 잘못된 지각과 처벌에 대한 매개분석을 각각 실시하였다. 차량의 사회경제적 지위를 독립변인으로, 기대-불일치를 매개변인으로, 범칙금형과 벌금형 위반에 대한 지각과 처벌판단을 종속변인으로 각각 투입하였고, 신뢰구간을 95%로 설정하고 부트스트랩 표본 수는 10,000으로 설정하였다.

**범칙금형 위반 행동에 대한 기대-불일치의 매개효과**

첫 번째로 차량의 사회경제적 지위와 범칙금형 위반 행동에 대한 잘못된 지각 간의 관계가 기대-불일치에 의해 설명되는지를 살펴본 결과(그림 1a), 차량의 사회경제적 지위가 기대-불일치에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났고,  $B = 1.029$ ,  $SE = 0.170$ ,  $p < .001$ , 95% CI [0.695, 1.362], 기대-불일치는 범칙금형 위반 행동에 대한 잘못된 지각에 통계적으로 유

의한 영향을 미치는 것으로 나타났다,  $B = 0.248$ ,  $SE = 0.072$ ,  $p < .001$ , 95% CI [0.105, 0.390]. 또한, 차량 사회경제적 지위는 범칙금형 위반 행동에 대한 지각에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다,  $B = 0.562$ ,  $SE = 0.209$ ,  $p < .01$ , 95% CI [0.152, 0.972]. 그러나, 차량 사회경제적 지위와 범칙금형 위반 행동에 대한 잘못된 지각 간의 관계는 기대-불일치를 통제한 뒤에는 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다,  $B = 0.307$ ,  $SE = 0.218$ ,  $p = .16$ , 95% CI [-0.122, 0.736]. 차량 사회경제적 지위와 범칙금형 위반 행동에 대한 잘못된 지각 간의 관계에서 기대-불일치의 간접효과를 살펴본 결과, 간접효과가 통계적으로 유의한 것으로 나타났다,  $B = 0.255$ ,  $SE = 0.094$ , 95% CI [0.085, 0.448]. 추가로 개인의 인구통계학적 변인(성별, 나이, 주관적 사회경제적 지위, 능력주의 성향)과 차량 운전자에 대한 인상을 모형에 공변량으로 포함하였을 경우에도 간접효과가 유의한지를 살펴보았다. 그 결과, 여전히 간접효과가 통계적으로 유의하였다,  $B = 0.126$ ,  $SE = 0.046$ , 95% CI [0.043, 0.221]. 따라서 차량의 사회경제적 지위와 범칙금형 위반 행동에 대한 잘못된 지각 간의 관계는 기대-불일치에 의해 매개되는 것을 확인할 수 있었다.

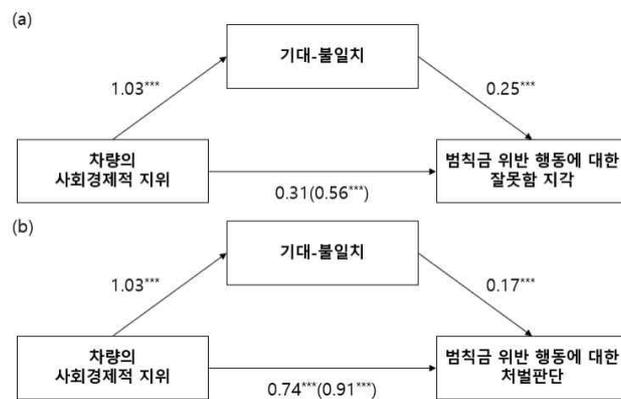


그림 1. 범칙금형 위반 행동에 대한 기대-불일치의 매개모형  
 주. (a) 잘못된 지각, (b) 처벌판단

다음으로 차량의 사회경제적 지위와 범칙금형 위반 행동에 대한 처벌판단 간의 관계가 기대-불일치에 의해 설명되는지를 살펴본 결과(그림 1b), 차량의 사회경제적 지위가 기대-불일치에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났고,  $B = 1.029$ ,  $SE = 0.170$ ,  $p < .001$ , 95% CI [0.695, 1.362], 기대-불일치는 범칙금형 위반 행동에 대한 처벌에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났고,  $B = 0.170$ ,  $SE = 0.050$ ,  $p < .001$ , 95% CI [0.071, 0.268]. 또한, 차량 사회경제적 지위는 범칙금형 위반 행동에 대한 처벌에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났고,  $B = 0.910$ ,  $SE = 0.145$ ,  $p < .001$ , 95% CI [0.625, 1.194]. 차량 사회경제적 지위와 범칙금형 위반 행동에 대한 처벌 간의 관계는 기대-불일치를 통제하더라도 통계적으로 유의한 것으로 나타났고,  $B = 0.735$ ,  $SE = 0.151$ ,  $p < .001$ , 95% CI [0.438, 1.032]. 다음으로, 차량 사회경제적 지위와 범칙금형 위반 행동에 대한 처벌 간의 관계에서 기대-불일치의 간접효과를 살펴본 결과, 간접효과가 통계적으로 유의한 것으로 나타났고,  $B = 0.175$ ,  $SE = 0.062$ , 95% CI [0.062, 0.305]. 개인의 인구통계학적 변인과 차량 운전자에 대한 인상을 모형에 포함한 경우에도 간접효과가 유의한지를 살펴본 결과,

여전히 간접효과가 통계적으로 유의하였다,  $B = 0.116$ ,  $SE = 0.043$ , 95% CI [0.039, 0.210]. 따라서 차량의 사회경제적 지위와 범칙금형 위반 행동에 대한 처벌판단 간의 관계는 기대-불일치에 의해 매개되는 것을 확인할 수 있었다.

### 벌금형 위반 행동의 지각과 처벌에 대한 기대-불일치의 매개효과

먼저 차량의 사회경제적 지위와 벌금형 위반 행동에 대한 잘못함 지각 간의 관계가 기대-불일치에 의해 설명되는지를 살펴본 결과(그림 2a), 차량의 사회경제적 지위가 기대-불일치에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났고,  $B = 1.029$ ,  $SE = 0.170$ ,  $p < .001$ , 95% CI [0.695, 1.362], 기대-불일치는 벌금형 위반 행동에 대한 잘못함 지각에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났고,  $B = 0.136$ ,  $SE = 0.057$ ,  $p < .05$ , 95% CI [0.024, 0.248]. 그러나 차량 사회경제적 지위는 벌금형 위반 행동에 대한 잘못함 지각에 미치는 영향은 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났고,  $B = -0.033$ ,  $SE = 0.162$ ,  $p = .84$ , 95% CI [-0.352, 0.286]. 또한 차량 사회경제적 지위와 벌금형 위반 행동에 대한 잘못함 지각 간의 관계는 기대-불일치를 통제하더라도 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타

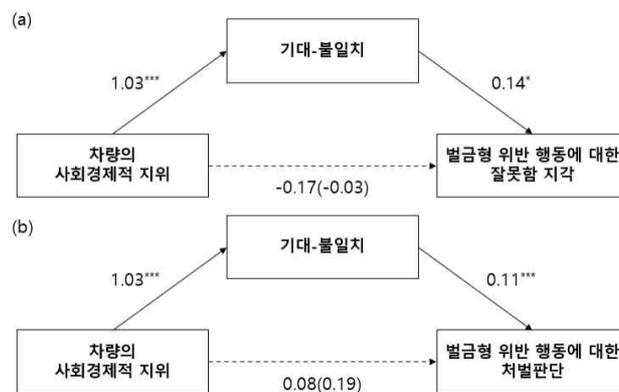


그림 2. 벌금형 위반 행동에 대한 기대-불일치의 매개모형  
 주. (a) 잘못함 지각, (b) 처벌판단

났다,  $B = -0.173$ ,  $SE = 0.171$ ,  $p = .31$ , 95% CI [-0.511, 0.164]. 다음으로, 차량 사회경제적 지위와 벌금형 위반 행동에 대한 잘못함 지각 간의 관계에서 기대-불일치의 간접효과를 살펴본 결과, 간접효과가 통계적으로 유의한 것으로 나타났다,  $B = 0.140$ ,  $SE = 0.058$ , 95% CI [0.042, 0.269]. 추가적으로, 개인의 인구통계학적 변인과 차량 운전자에 대한 인상을 모형에 포함한 경우, 여전히 간접효과가 통계적으로 유의하였다,  $B = 0.064$ ,  $SE = 0.036$ , 95% CI [0.002, 0.141]. 따라서 차량의 사회경제적 지위와 벌금형 위반 행동에 대한 잘못함 지각 간의 관계는 기대-불일치에 의해 매개되는 것을 확인할 수 있었다.

다음으로는 차량의 사회경제적 지위와 벌금형 위반 행동에 대한 처벌판단 간의 관계가 기대-불일치에 의해 매개하는지를 살펴보았다(그림 2b). 그 결과, 차량의 사회경제적 지위가 기대-불일치에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났고,  $B = 1.029$ ,  $SE = 0.170$ ,  $p < .001$ , 95% CI [0.695, 1.362], 기대-불일치는 벌금형 위반 행동에 대한 처벌에 통계적으로 유의한 영향을 미쳤다,  $B = 0.108$ ,  $SE = 0.052$ ,  $p < .05$ , 95% CI [0.006, 0.209]. 차량 사회경제적 지위는 벌금형 위반 행동에 대한 처벌에 미치는 영향은 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다,  $B = 0.186$ ,  $SE = 0.147$ ,  $p = .21$ , 95% CI [-0.104, 0.474]. 차량 사회경제적 지위와 벌금형 위반 행동에 대한 처벌 간의 관계는 기대-불일치를 통제된 뒤에도 통계적으로 유의하지 않았다,  $B = 0.075$ ,  $SE = 0.155$ ,  $p = .63$ , 95% CI [-0.231, 0.381]. 다음으로, 차량 사회경제적 지위와 벌금형 위반 행동에 대한 처벌 간의 관계에서 기대-불일치의 간접효과를 살펴본 결과, 간접효과가 통계적으로 유의한 것으로 나타났다,  $B = 0.111$ ,  $SE = 0.048$ , 95% CI [0.026, 0.214]. 그러나 개인의 인구통계학적 변인과 차량 운전자에 대한 인상을 모형에 포함한 경우는 간접효과가 통계적으로 유의하지 않았다,  $B = 0.068$ ,  $SE = 0.042$ , 95% CI [-0.007, 0.158]. 따라서 차량의 사회경

제적 지위와 벌금형 위반 행동에 대한 처벌 간의 관계는 기대-불일치에 의해 매개되지만, 인구통계학적 변인들과 인상을 모형에 포함한 경우에는 매개 효과가 사라지는 것을 확인할 수 있었다.

## 는 의

본 연구에서는 차량의 사회경제적 지위에 따라 운전자들에 대한 기대-불일치 정도에 차이가 발생하여 최종적으로 운전자들이 행한 교통 법규 위반 행동에 대한 잘못함 지각 및 처벌판단에 차이를 가져오는지 살펴보려고 하였다. 구체적으로 차량의 사회경제적 지위가 높은(vs. 낮은) 운전자들은 기대-불일치 정도가 더 크고(vs. 작고), 이러한 기대-불일치의 차이는 운전자들에 대해 더(vs. 덜) 잘못하였다고 지각하고, 더(vs. 덜) 엄격하게 처벌할 것이라는 가설을 검증하였다. 또한, 이러한 가설이 위반 행동의 두 유형(범칙금형 vs. 벌금형)에 따라 차이가 있는지를 탐색적으로 살펴보려고 하였다.

본 연구의 결과들을 종합해보면, 차량의 사회경제적 지위가 높을 경우 차량의 사회경제적 지위가 낮은 경우보다 위반 행동에 대해 더 잘못했다고 지각할 것이며 더 엄격하게 처벌을 할 것이라는 연구 가설 1은 범칙금형 위반 행동에 대해서만 지지되었고, 벌금형 위반 행동에 대해서는 지지되지 않았다. 또한, 차량의 사회경제적 지위가 높은 경우에 차량의 사회경제적 지위가 낮은 경우보다 기대-불일치 정도가 클 것이라는 연구 가설 2는 지지되었다. 끝으로 차량의 사회경제적 지위와 잘못함 지각 및 처벌판단 간의 관계가 기대-불일치에 의해 매개될 것이라는 연구 가설 3은 지지되었다. 한편, 양형판단에 영향을 미치는 변인에 대한 선행연구(Alder, 1973; Boehm, 1968; Devine, 2012, 2014; Mazzella & Feingold, 1994; Schutte & Hosch, 1997)에서 연구자들은 배심원과 피고인의 성별 및 사회경제적

지위를 양형판단에 영향을 미치는 변인으로만 보았다. 본 연구에서는 사회경제적 지위에 따른 양형판단에 초점을 맞추었기에 성별의 조절효과를 탐색하였다. 분석 결과, 탐색적으로 살펴보았던 성별의 조절효과는 통계적으로 유의하지 않았다. 이러한 결과를 바탕으로 성별에 상관없이 차량의 사회경제적 지위는 기대-불일치 가설을 매개하여 잘못함 지각 및 처벌판단에 영향을 미치고 있음을 알 수 있었다.

본 연구의 의의는 다음과 같다. 첫째, 잘못함 지각 및 처벌판단과 관련된 선행연구들(예: 최승혁, 김범준, 김시업, 2009; 최승혁, 허태균, 2011; Freeman, 2006)은 주로 횡령이나 강도와 같은 범죄에 관심을 가졌으며, 교통 장면에서 일어나는 다양한 위반 행동들에 대한 연구가 상대적으로 적었다. 본 연구는 교통 장면의 위반 행동에 대한 잘못함 지각 및 처벌판단에서 발생하는 편향을 살펴보았다는 점에 의의가 있으며, 일상에서 일어나는 다양한 범죄 외에도 교통 장면에서 발생하는 여러 편향에 대한 연구의 필요성을 제기한다.

둘째, 조작의 효과를 확인하기 위하여 차량 종류에 따라 그들의 지각된 사회경제적 지위를 살펴본 결과, 차량의 종류 및 가격에 따라 운전자에 사회경제적 지위를 다르게 지각하였다. 이러한 결과는 운전자의 사회경제적 특성에 따라 차량 모델이 달라진다는 선행연구(Lansley, 2016)와 더불어 운전자들은 일상에서 외적으로 드러나지 않는 사회경제적 지위가 교통 장면에서는 차량을 통해 상대적으로 정확하게 파악할 수 있음을 확인시켜주었다. 즉, 대인 지각 과정에서 상대방의 소유물을 바탕으로 상대방에 대한 사회적 추론을 하는 현상이 교통 장면에서도 일관되게 나타나고 있음을 시사하며, 사람들이 소유물에 따라 사회경제적 지위의 차이를 추론한다는 주장(Regner et al., 2002)을 지지한다.

셋째, 차량의 사회경제적 지위에 따른 위반 행동에 대한 잘못함 지각 및 처벌판단이 위반 행동의 유형에 따라 차이가 나타났다. 구체적으로

로 범칙금형 위반 행동에 해당하는 주차 위반, 신호 위반, 속도 위반에 대한 잘못함 지각 및 처벌판단은 사회경제적 지위가 높은 운전자에 대해서 사회경제적 지위가 낮은 운전자보다 더 잘못했다고 생각하고 엄격하게 처벌하였으나, 벌금형 위반 행동에 해당하는 음주 운전, 무면허 운전, 사고 후 도주에 대한 잘못함 지각 및 처벌판단에서는 사회경제적 지위에 따른 차이가 나타나지 않았다. 최승혁과 허태균(2012)의 연구에서는 사회경제적 지위가 높은 경우 범죄 유형(업무상 횡령 vs. 인질 강도)에 상관없이 범죄자에 대해서 더 비난하는 결과가 나타났다. 본 연구에서는 매우 심각한 행동들에 대해서는 사회경제적 지위에 관계없이 모두 엄격하게 처벌하는 경향이 있지만, 상대적으로 경중이 낮은 행동들에 대한 판단에서는 사회경제적 지위가 높은 경우 더 엄격하게 처벌하고 더 잘못했다고 지각하는 것으로 나타났다. 이러한 차이에 대해 가능한 설명은 횡령이나 인질 강도와 마찬가지로 벌금형 위반 행동은 범죄 행위에 속하지만, 범칙금형에 해당하는 행동들은 범죄로 분류되지 않기에 처벌판단에 차이가 나타났을 수 있다. 이와 유사하게, 차량의 사회경제적 지위에 따라 범칙금형 또는 벌금형 위반 행동에 대한 도덕적 판단의 기준이 다르게 작용하였을 가능성이 존재한다. Haidt와 Joseph(2004)은 사람들이 여러 기반(권위, 공정 등)을 기초로 하여 도덕 판단을 한다고 주장하였다. 이와 같이 두 위반 행동이 비도덕적일지라도, 행위자의 지위에 따라 적용하는 도덕적 판단의 기준이 달라져 잘못함 지각이나 처벌판단의 차이가 나타났을 가능성이 존재한다. 추후 연구에서 특정 행동들이 범죄 행위로 분류되는지에 따라 처벌판단이 달라지는지 그리고 도덕적 기준이 다르게 적용되는지를 살펴볼 필요가 있다.

넷째, 차량의 사회경제적 지위가 높은 경우에 차량의 사회경제적 지위가 낮은 경우보다 기대-불일치 정도가 큰 것으로 나타났다. 추가로 기대 점수와 불일치 점수에 대한 각 분석을 진행

하였다. 기대 점수에 대한 결과는 사회경제적 지위가 낮은 운전자에 대한 기대가 사회경제적 지위가 높은 운전자에 대한 기대보다 높은 것으로 나타났고, 불일치 점수에 대한 결과는 사회경제적 지위가 높은 운전자에 대한 불일치(실망감)가 사회경제적 지위가 낮은 운전자보다 더 큰 것으로 나타났다. 이는 사람들이 사회경제적 지위가 높은 대상들에 대해 사회적으로 바람직한 행동을 할 것이라는 높은 기대를 하지는 않지만, 사회경제적 지위가 높은 대상들이 바람직하지 않은 행동을 한 경우에는 높은 실망감을 보이는 것으로 해석된다. 이러한 결과는 본 연구에서 확인된 기대-불일치의 매개효과와 더불어, 사회경제적 지위가 높은 대상들에 대해 가지고 있는 편향에 대한 구체적인 형태를 제시해주며 사회경제적 지위가 높은 대상들의 잘못이나 실수가 더 크게 부각되는 이유에 대한 하나의 설명이 될 수 있을 것이라 생각한다.

다섯째, 본 연구에서 탐색적으로 살펴보았던 차량의 사회경제적 지위와 자극 성별의 상호작용은 나타나지 않았다. 통계청(2018)에 따르면, 운전면허 소지자의 62%가 남성이라고 한다. 그러나 실제 운전 도중에 다른 차량을 단순히 관찰하는 것으로 그 차량의 운전자 성별을 파악하는 것은 상대적으로 어렵다. 본 연구에서는 차량의 사회경제적 지위와 운전자의 성별을 모두 조작하여, 자극 성별의 효과를 통제하고자 하였으며 실제 결과에서 성별에 따른 차이가 나타나지 않았다. 이는 차량의 사회경제적 지위에 따른 위반 행동에 대한 판단이 차량의 운전자 성별에 상관없이 일관적으로 나타난다는 것을 뜻한다. 추가로 참가자의 성별이 차량의 사회경제적 지위, 그리고 차량 운전자의 성별과 상호작용이 나타나는지 살펴보았다. 그 결과, 잘못함 지각 또는 처벌판단에 대해 차량의 사회경제적 지위와 참가자 성별의 이원상호작용이 통계적으로 유의하지 않았으며,  $p_s \geq .16$ , 차량 사회경제적 지위와 운전자 성별, 그리고 참가자 성별의 삼원상호작용 또한 통계적으로 유의하지 않았

다,  $p_s \geq .42$ . 황인정(2007)의 연구에서는 강간 등의 성별과 관련된 범죄에 대해서 참가자의 성별에 따른 양형판단의 차이가 나타났으나 방화나 상해와 같이 상대적으로 성별과 관련이 적은 범죄에 대해서는 참가자 성별에 따른 차이가 나타나지 않았으며, 김범준과 최승혁(2008)의 연구에서도 동일하게 참가자의 성별에 따라 양형판단에 차이가 나타나지 않았다. 이와 일치하는 맥락으로, 운전자들의 위반 행동도 성별과 관련이 적은 행동으로 판단되어 참가자의 성별이나 차량 운전자의 성별에 영향을 따른 차이가 나타나지 않은 것이라 해석될 수 있다.

끝으로, 차량의 사회경제적 지위와 위반 행동에 대한 잘못함 지각 및 처벌판단 간의 관계를 기대-불일치에 의해 매개되었다. 이는 사람들이 타인에 대해서 가지고 있는 기대감과 기대에 불일치하는 행동을 보였을 때의 실망감이 타인의 부정적인 행동에 대한 지각 및 평가에 부정적인 영향을 준다는 것을 의미한다. 본 연구에서는 살펴보지 않았지만, 이러한 결과가 배심원들에게도 나타날 가능성이 존재한다. 배심재판에서는 다양한 인구통계학적 특성을 가진 여러 명의 배심원이 다양한 증거를 고려하고 단일 의사결정을 내린다. 따라서 양형판단이 극단적으로 편향될 가능성은 낮을 것이다. 그렇지만 사회경제적 지위 정보가 일으키는 기대-불일치에 대한 편향이 배심원의 양형판단에 편향을 줄 가능성이 전혀 없다고 단정할 수 없다. 실제로 배심원과 피고인의 사회경제적 지위는 양형판단에 영향을 미치는 변인으로 여러 차례 보고되었다(Alder, 1973; Boehm, 1968; Devine, 2012, 2014; Mazzella & Feingold, 1994). 그러므로 피고인의 사회경제적 지위 정보가 일으키는 기대-불일치에 대한 편향이 배심원들의 판단에 영향을 미치는지 확인할 필요가 있다. 그러므로 피고인의 사회경제적 지위 정보가 일으키는 기대-불일치에 대한 편향이 배심원들의 판단에 영향을 미치는지 확인할 필요가 있다.

본 연구의 한계점은 다음과 같다. 첫째, 본 연구

구에서 사용한 사진 자극들은 국내 기업의 차량이었으며, 위반 행동은 두 유형(범칙금형과 벌금형)으로 한정적이었다. 국내 기업의 차량 외에 외제차, 버스, 택시 등의 다양한 차량에 대한 고정관념이 다르게 존재하는지에 대해서 살펴보고, 잘못함 지각 및 처벌판단에도 사회경제적 지위나 기대-불일치가 영향을 미치는지 살펴볼 필요가 있다. 또한 본 연구에서 측정된 두 유형의 위반 행동 이외에 운전 장면에서 발생할 수 있는 다른 유형의 위반(예: 과태료)에 대한 추가적인 연구가 필요할 것이다.

둘째, 본 연구에서는 주로 운전자들의 부정적 행동인 위반 행동에 초점을 맞추어, 사회경제적 지위가 높은 또는 낮은 운전자들에 대해 가지고 있는 기대-불일치가 잘못함과 처벌판단에 어떤 영향을 미치는지에 대해 살펴보았다. 반면, 사회경제적 지위에 따라 다르게 형성된 기대-불일치가 긍정적인 행동에 대해서는 살펴보지 않았다. 따라서, 추후 연구에서는 안전 운전이나 양보 운전 등을 하는 차량의 사회경제적 지위가 높고 낮음에 따라 그들의 행동에 대한 지각 및 평가가 달라지는지 확인해보고, 이러한 관계를 기대-불일치가 설명할 수 있는지 살펴볼 필요가 있다.

셋째, 본 연구의 참가자들은 일반인 운전자였다. 이러한 편향이 일반인들에게 나타난다는 것은 확인이 되었으나, 일반인 참가자들이 아닌 위법 행동에 대한 처벌판단과 직접적인 관계가 있는 여러 범조인을 비롯해 직접 단속하는 경찰을 대상으로 살펴보지 않았다는 한계점을 가지고 있다. 따라서 본 연구의 결과가 범조인들을 대상으로 반복검증되는지 확인해 볼 필요가 있다.

끝으로 본 연구에는 차량의 사진과 차량 가격 정보, 참가자들이 처벌판단을 해야 하는 교통 법규 위반 행위에 대해 매우 단순한 정보가 제공되었다. 참가자가 운전자였음에도 이로 인해 참가자가 판단해야 하는 교통 법규 위반 행동 장면의 차이가 크고 현실성이 충분하지 않

을 수 있다는 한계를 갖고 있다. 따라서 본 연구의 일반화 가능성을 높이기 위해, 추후 연구에서는 각각의 교통 법규 위반 행동에 대한 자세한 내용을 기술하여 현실성이 높은 시나리오를 구성하여 모의 배심재판 연구를 진행할 필요가 있다.

## 저자 소개

하창현은 충북대학교 심리학과에서 박사학위 과정을 수료하였다. 사회경제적 지위에 따른 차별, 의사결정의 차이, 인상 특징과 언어 유창성에 따른 차별 등에 관심을 가지고 있다.

박선진은 충북대학교 강사로 재직 중이다. 교통 장면에 심리학 지식을 활용하여 교통행동을 이해하고 교통안전에 기여하는 방안 등에 관심을 가지고 있다. 최근 개인형 이동장치에 대한 태도 및 교통안전교육에 대한 연구를 진행하고 있다.

## 참고문헌

- 경향신문 (2010. 5. 26). 한국 '노블레스 오블리주'OECD 꼴찌  
<https://www.khan.co.kr/economy/economy-general/article/201005261803195>에서 2022. 4. 15 자료 얻음.
- 김범준, 최승혁 (2008). 처벌 기준이 양형판단에 미치는 효과: 남녀차이. 한국심리학회지: 여성, 13(3), 343-361.
- 매일경제 (2011. 4. 15). "정치인·관료 사회지도층 특권만 있고 도덕성 바닥"  
<https://mk.co.kr/news/economy/view/2011/04/241067>에서 2022. 4. 15 자료 얻음.
- 박찬, 최훈석 (2013). 관계 친밀도에 따른 기대-일치 공감과 기대-불일치 공감의 효과. 한

- 국심리학회지: 사회 및 성격, 27(2), 85-105.
- 박희인, 구자경 (2011). 전공-적성 불일치로 인해 전공만족도가 낮은 대학생들의 진로문제에 대한 합리적 질적 연구. *진로교육연구*, 24(4), 173-190.
- 배정환 (2009). 대학생들의 사회표상 계층에 대한 부패인식. *한국부패학회보*, 14, 109-128.
- 백란이, 김형곤 (2020). 항공서비스 전공 대학생들의 입학 전-후 직업이미지 차이가 진로결정수준에 미치는 영향: 기대불일치 이론을 중심으로. *관광연구*, 35(6), 37-53.
- 이정주, 이선중 (2013). 사회지도층의 노블레스 오블리주 인식유형 파악을 통한 역할상에 관한 연구. *한국사회와 행정연구*, 23(4), 191-218.
- 최승혁, 김범준, 김시엽 (2009). 화이트칼라 범죄에 대한 처벌철학과 양형판단. *한국심리학회지: 사회 및 성격*, 23(3), 1-17.
- 최승혁, 허태균 (2011). 공정한 사회를 위한 형사 처벌: 공정세상 믿음 및 기대의 상호작용. *한국심리학회지: 사회 및 성격*, 25(2), 113-125.
- 최승혁, 허태균 (2012). 잘난 사람의 범죄는? 처벌판단에서 사회경제적 지위의 역할과 그 심리기제. *한국심리학회지: 사회 및 성격*, 26(4), 127-140.
- 퀸슈머 인사이트 (2011). 자동차 구매시, 디자인과 가격 중시, 퀸슈머 인사이트 자동차 리포트. 2011.10.20. [https://www.consumerinsight.co.kr/voc\\_view.aspx?no=1376&id=pr4\\_list&PageNo=17&chFlag=0](https://www.consumerinsight.co.kr/voc_view.aspx?no=1376&id=pr4_list&PageNo=17&chFlag=0)
- 하사랑, 김범준, 김민지 (2013). 공인(公人)의 개념과 위법행위에 대한 처벌과 용서. *한국심리학회지: 사회 및 성격*, 27(1), 67-84.
- 홍세은, 이현정, 허태균. (2018). 처벌판단에서 행위자의 사회경제적 지위와 의도 불확실성의 역할. *한국심리학회지: 사회 및 성격*, 32(3), 101-118.
- 황인정 (2007). 범죄 피해자와 범죄 판단자의 성별이 양형판단에 미치는 영향. *한국심리학회지: 여성*, 12(2), 107-121.
- Adler, N. E., Epel, E. S., Castellazzo, G., & Ickovics, J. R. (2000). Relationship of subjective and objective social status with psychological and physiological functioning: Preliminary data in healthy, White women. *Health Psychology*, 19(6), 586-592.
- Adler, N. E., Snibbe, A. C. (2003). The role of psychosocial processes in explaining the gradient between SES and health. *Current Directions in Psychological Science*, 12, 119-123.
- Bauer, G., Hsu, C. W., & Lutsey, N. (2021). *When might lower-income drivers benefit from electric vehicles? Quantifying the economic equity implications of electric vehicle adoption*. International Council on Clean Transportation Working Paper 2021-06.
- Collison, P., & Mogeys, J. (1959). Residence and social class in Oxford. *American Journal of Sociology*, 64(6), 599-605.
- Crowne, S. S., Juon, H. S., Ensminger, M., Burrell, L., McFarlane, E., & Duggan, A. (2011). Concurrent and long-term impact of intimate partner violence on employment stability. *Journal of Interpersonal Violence*, 26, 1282-1304.
- Cuddy, A. J., Fiske, S. T., & Glick, P. (2008). Warmth and competence as universal dimensions of social perception: The stereotype content model and the BIAS map. *Advances in Experimental Social Psychology*, 40, 61-149.
- Darely, J. M., & Gross, P. H. (1983). A hypothesis-conforming bias I labeling effects. *Journal of Personality and Social Psychology*, 44, 20-33.
- Darley, J. M., & Pittman, T. S. (2003). The psychology of compensatory and retributive justice. *Personality and Social Psychology Review*, 7(4), 324-336.
- Davis, L. L., Leon, A. C., Toscano, R., Drebing, C.

- E., Ward, L. C., Parker, P. E., Drake, R. E. (2012). A randomized controlled trial of supported employment among veterans with posttraumatic stress disorder. *Psychiatric Services, 63*, 464-470.
- Deaux, K. K. (1971). Honking at the intersection: A replication and extension. *Journal of Social Psychology, 84*, 159-160.
- Devien, D. & Cauhlin, D. E. (2014). Do They Matter? A Meta-Analytic Investigation of Individual Characteristics and Guilt Judgments. *Psychology, Public, Policy, and Law, 20*(2), 109-134.
- Doob, A. N., & Gross, A. E. (1968). Status of frustrator as an inhibitor of horn-honking responses. *The Journal of Social Psychology, 76*(2), 213-218.
- Durante, F., Tablante, C. B., & Fiske, S. T. (2017). Poor but warm, rich but cold (and competent): Social classes in the stereotype content model. *Journal of Social Issues, 73*(1), 138-157.
- Faul, F., Erdfelder, E., Lang, A. G., & Buchner, A. (2007). G\*Power 3: A flexible statistical power analysis program for the social, behavioral, and biomedical sciences. *Behavior Research Methods, 39*(2), 175-191.
- Feather, N. T. (1996). Reactions to penalties for an offense in relation to authoritarianism, values, perceived responsibility, perceived seriousness, and deservingness. *Journal of Personality and Social Psychology, 71*(3), 571-587.
- Fiske, S. T., Cuddy, A. J. C., Glick, P., & Xu, J. (2002). A model of (often mixed) stereotype content: Competence and warmth respectively follow from perceived status and competition. *Journal of Personality and Social Psychology, 82*(6), 878-902.
- Fragale, A. R., Rosen, B., Xu, C., & Merideth, I. (2009). The higher they are, the harder they fall: The effects of wrongdoer status on observer punishment recommendations and intentionality attributions. *Organizational Behavior and Human Decision Processes, 108*(1), 53-65.
- Freeman, N. J. (2006). Socioeconomic status and belief in a just world: Sentencing of criminal defendants. *Journal of Applied Social Psychology, 36*(10), 2379-2394
- Glymour, M. M., Avendano, M., & Kawachi, I. (2014). Socioeconomic status and health. *Social Epidemiology, 2*, 17-63.
- Guéguen, N., Meineri, S., Martin, A., & Charron, C. (2014). Car status as an inhibitor of passing responses to a low-speed frustrator. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 22*, 245-248.
- Haisley, E., Mostafa, R., & Loewenstein, G. (2008). Subjective relative income and lottery ticket purchases. *Journal of Behavioral Decision Making, 21*(3), 283-295.
- Horberg, E. J., Kraus, M. W., & Keltner, D. (2013). Pride displays communicate self-interest and support for meritocracy. *Journal of Personality and Social Psychology, 105*(1), 24-37.
- Kleinke, C. L., Wallis, R., & Stalder, K. (1992). Evaluation of a rapist as a function of expressed intent and remorse. *The Journal of Social Psychology, 132*(4), 525-537.
- Lansley, G. (2016). Cars and socio-economics: understanding neighbourhood variations in car characteristics from administrative data. *Regional Studies, Regional Science, 3*(1), 264-285.
- Liu, W. M., Ali, S. R., Soleck, G., Hopps, J., Dunston, K., Pickett Jr., T. (2004). Using social class in counseling psychology research. *Journal of Counseling Psychology, 51*(1), 3-18.
- Mazzella, R., & Feingold, A. (1994). The Effects of Physical Attractiveness, Race, Socioeconomic Status, and Gender of Defendants and Victims

- on Judgments of Mock Jurors: A Meta Analysis  
1. *Journal of Applied Social Psychology*, 24(15), 1315-1338.
- McGrava, A. R., & Steiner, M. (2000). Provoked driver aggression and status: A field study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 3, 167-179.
- McNamee, S. J., & Miller, R. K. (2009). *The meritocracy myth*. Rowman & Littlefield.
- Metzger, K. B., Sartin, E., Foss, R. D., Joyce, N., & Curry, A. E. (2020). Vehicle safety characteristics in vulnerable driver populations. *Traffic Injury Prevention*, 21(sup1), S54-S59.
- Nguyen, Q. C., Hussey, J. M., Halpern, C. T., Villaveces, A., Marshall, S. W., Siddiqi, A., & Poole, C. (2012). Adolescent expectations of early death predict young adult socioeconomic status. *Social Science & Medicine*, 74, 1452-1460.
- Oldmeadow, J., & Fiske, S. T. (2007). System justifying ideologies moderate status=competence stereotypes: roles for belief in a just world and social dominance orientation. *European Journal of Social Psychology*, 37(6), 1135-1148.
- Oliver, R. L. (1980). A cognitive model of the antecedents and consequences of satisfaction decisions. *Journal of Marketing Research*, 17(4), 460-469.
- Oliver, R. L. (1981). Measurement and evaluation of satisfaction processes in retail settings. *Journal of Retailing*, 57(3), 25-48.
- Pitt, W. G., Jack, D. R., Zhao, Y., Nelson, J. L., & Pruitt, J. D. (2012). Transport of phospholipid in silicone hydrogel contact lenses. *Journal Of Biomaterials Science, Polymer Edition*, 23(1-4), 527-541.
- Regner, I., Huguette, P., & Monteil, J. (2002). Effects of Socioeconomic Status (SES) Information on Cognitive Ability Inferences: When Low-SES Students Make Use of a Self-Threatening Stereotype. *Social Psychology of Education*, 5, 253-269.
- Richard, F. D., Bond Jr, C. F., & Stokes-Zoota, J. J. (2003). One hundred years of social psychology quantitatively described. *Review of General Psychology*, 7(4), 331-363.
- Schutte, J. W., & Hosch, H. M. (1997). Gender differences in sexual assault verdicts: A meta-analysis. *Journal of Social Behavior & Personality*, 12, 759-772.
- Shah, A. K., Mullainathan, S., & Shafir, E. (2012). Some consequences of having too little. *Science*, 338(6107), 682-685.
- Sim, M., Kim, S. Y., & Suh, Y. (2022). Sample size requirements for simple and complex mediation models. *Educational and Psychological Measurement*, 82(1), 76-106.
- Spreng, R. A., MacKenzie, S. B., & Olshavsky, R. W. (1996). A reexamination of the determinants of consumer satisfaction. *Journal of Marketing*, 60(3), 15-32.
- Venn, D. & Strazdins, L. (2017). 'Your money or your time? How both types of scarcity matter to physical activity and healthy eating', *Social Science and Medicine*, 172(January), 98-106.
- Weiner, B. (1996). Searching for order in social motivation. *Psychological Inquiry*, 7(3), 199-216.
- 1 차원고접수 : 2022. 09. 20.  
수정원고접수 : 2022. 12. 07.  
최종게재결정 : 2022. 12. 29.

## Influence of Target's SES on Perception and Punishment for Violation of Traffic Laws: The Mediation Effect of Expectancy-disconfirmation

Chang Hyun Ha

Sun Jin Park

Department of Psychology, Chungbuk National University

The aim of this study was to examine the influence of socioeconomic status (SES) on perception and punishment for targets' violation of traffic laws, and to examine the mediation effects of expectancy-disconfirmation. For this purpose, a  $2 \times 2$  between subject experiment was conducted for 280 participants by manipulating SES (high vs. low) and gender (male vs. female) in the traffic scene. Participants were randomly assigned one of four conditions, and presented with stimulus pictures and explanation corresponding each condition, and then answered a survey including manipulation check, impression evaluation, expectancy-disconfirmation, wrongness perception and punishment for violation of traffic laws. In this study, offenses were divided into fine type (parking violation, signal violation, and speed violation) and penalty type (drunken driving, driving without a license, hit-and-run). We found that there was a significant difference in the wrongness perception of the violation of the fine and the judgment of punishment according to target's SES. In the violations of fine type, people with higher socioeconomic status were perceived as more wrong and punished more severely for the same violation. For the case of penalty type, there was no difference depending on target's SES. The relationships between SES and perception/punishment were mediated by the expectations-disconfirmation. Specifically, it was found that the degree of expectation-disconfirmation was greater (vs. small) for drivers with higher (vs. lower) SES, and ultimately, these inconsistencies made perception/judgments for violations more wrong/harsh. The results of this study are meaningful in that socioeconomic status in the traffic scene can bias social judgment and punishment for traffic violation behavior.

*Keywords* : Socioeconomic Status, Violation of Traffic Laws, Punishment, Expectancy-disconfirmation