□ 論 文 □

交通法規 違反에 對한 心理學的 硏究

- 特히 自動車 運轉者와 關聯해서 -

A Psychological Study on the Violation of the Traffic Rules
- Especially in relating Autodrivers -

尹 鴻 燮
(啓明大學校 心理學科 副敎授)

目 次

Ⅰ. 序論
Ⅱ. 行爲 出現의 理論的 背景
1. 行爲 - 決定論
2. 交通監視와 學習心理學的 觀點
3. 動機化 理論的 觀點
4. 法規 遵守의 諸般 條件 變因
Ⅲ. 人間-環境-經驗의 假說的 모델
Ⅳ. 綜合論議 및 結論
參考文獻

요 약

최근에 이르러 자동차의 대수는 급격히 증가해 왔다.

이런 경향성의 결과로 나타난 교통사고의 인적 및 물적인 손실이 최악의 상태에 이르른 것이 사실상 오늘날 우리들의 불행한 현실이다.

대다수의 교통사고가 운전자의 교통법규 위반에 기인 되고 있다는 전제하에 본 논문은 심리학적인 관점에서 그와같은 위반적인 운전자 행동의 이론적 배경을 비판적으로 분석하고자 시도한다.

아울러 이 논문에서는 운전자의 법규위반적 행동에 대해 취할 수 있는 기본적인 대책을 마련 하는데 있어 특별히 기여할 수 있을 "인간-환경-경험"모델을 구축하는 기초를 마련하고자 노력하고 있다.

Ⅰ. 序論

급속도로 진행되어온 경제성장과 소득증대 현상에 연유된 자동차 대수의 증가에 따라 도로에서의 교통법규 위반 내지 이로 인한 교통사고도 급격하게 상승되어 왔다. 1970년도의

전국 자동차 등록 대수 126,660대를 지수 100으로 놓고 보면 1980년도에는 지수 417로 527,729대에 이르렀고 다시 1990년도에는 거의 27배로 늘어나 3,394,803대로 나타났다. 특히 최근의 5년동안을 살펴보면 매년 100만대 이상으로 증가하고 있어 I.R.F(국제 도로 연맹)의 통계자료에 의하면 인구 1000명당 자동차 보유대수 증가율이 세계 1위로 나타나 가히 폭팔적이라고 묘사해도 과언이 아닐 정도가 되었다(도표 1. 참조).

〈표 1〉 자동차 등록대수와 지수

단위 : 대

년 도	자동차 등록 대수	지수(기준년도 = 1970)
1970	126,660	100
⋮	⋮	⋮
1980	527,729	417
⋮	⋮	⋮
1990	3,394,803	2,680
1991	4,247,816	3,354
1992	5,230,894	4,230
1993	6,274,008	4,953
1994	7,404,347	5,846
1995	8,468,901	6,686

자료 제공 : 건설 교통부 교통 안전국.

도표 2의 교통사고 통계치에서 살펴보면 교통사고 총 발생건수와 이에 따른 사망자 및 부상자의 수도 자동차의 등록대수의 점증적 추세와 맥을 같이 하여 증대해가고 있다. 87년도에 정부측에서 수립하였던 교통안전 종합대책의 적극적인 추진에도 불구하고 교통사고가 계속 증가하여 다시 92년을 「교통사고 줄이기 원년」으로 설정하여 강력히 추진된 결과는 대충 92년도 이후의 실적으로 나타나고 있다(도표 2).

〈 표 2 〉 교통사고 총 발생건수(사망자, 부상자)

년 도	교통사고 총 발생건수	사 망 자	부 상 자
1987	175,661	7,206	222,701
1988	225,062	11,563	287,739
1989	255,787	12,603	325,896
1990	255,303	12,325	324,229
1991	265,994	13,429	331,610
1992	257,194	11,640	325,943
1993	260,921	10,402	337,679
1994	266,107	10,087	350,892

이와 같은 대부분의 교통사고가 교통법규 위반행동에 기인되고 있고 이런 행동의 대부분이 주로 인간의 성격변인 내지 심리적 요인에 의해 결정되고 있다는 측면에서 이에 대한 원인규명 내지 대책 마련에 관심이 고조되고 있는 것은 당연한 일이다(Hoyos, 1965 ; Klebelsberg, 1982).

오늘에 와서 우리가 자동차를 이용함에 있어 단기적이고 근시적인 목표, 즉 "micromotive" (Schelling, 1971)에 따라 生活해간다는 것은 극히 어리석은 일이다. 목전의 얄팍한 "보상"에만 치우치지 않고 가능한 한 장기적인 전망에서 이득을 최선화시키는 것이 당사자에게는 물론이고 전체 사회를 위해서도 소망스러운 일이다(Mischel, 1966).

이런 맥락에서 도로 교통에서의 일정한 행동을 결정짓게 하는 이론적 배경과 교통법규 준수적 내지 비준수적(=위반적) 행동과의 관련성을 관련 문헌을 통해 비판적으로 고찰하여 규명해봄으로써 하나의 가설적인 심리학적 모델을 구축하고자 하는 것이 本稿의 의도이다.

Ⅱ. 行爲 出現의 理論的 背景

1. 行爲-決定論

법규위반 행동[1], 공격적 행동 등과 같이 다양하고 복잡한 많은 행동이 행해지는데 대한 조건을 해명해주는 이론들중에서는, 빈번하게는 기대치 이론(expectancy-value-theories)이라고도 지칭되고 있는 행위-결정론(action-decision-theories)이 여러 특성이 결합된 형태로 다면적으로 실용화될 수 있는 가능성을 제시해주고 있다(Vroom, 1964 ; Opp, 1970 ; Kraak, 1974 ; Kraak & Lindenlaub, 1974).

이런 이론들이 출발점으로 택하고 있는 가정은 이러하다 : 인간이 행위를 수행하는 것은 바로 그 행위가 자기들이 긍정적으로 평가하는 일정한 사상이 출현하는 데에 기여한다거나 내지는 자기들이 부정적으로 평가하는 일정한 사상이 출현하지 않게 하는 데에 기여한다고 기대하기 때문이다. 다시 말하면 어떤 행위를 수행하는 것은 그 행위 귀결에 대한 정서 - 인지적 평가와 그것의 출현 확률성에 대한 기대 내지 평가에 좌우되고 있다는 것이다. 행위는 결정에서, 즉 여러개의 갈등적인 대안 중의 하나를 선택해서 이루어진다.

"어떤 행위가 실행되는지의 여부는 다음과 같은 조건에 달려 있다 :

1. 일정한 행위를 수행하게 되면 어떤 결과가 기대되는가
2. 이렇게 기대되는 행위 귀결이 어떻게 평가되는가, 다시 말해 그것이 행위 주체에게 긍정적으로나 아니면 부정적으로, 또 얼마나 의미심장한 것을 간주되는가
3. 행위결과의 출현확률성이 어느 정도로 기대되는가"(Kraak, 1976, S. 506).

일상적 이론에서는 물론이고 사회과학적 이론에서도 상기에서의 변인에 특별한 의미가 부여되고 있어 Opp(1973)의 법규 준수 내지 법규 위반 이론에서도 그런 행동의 출현 조건이 다루어지고 있다. "한 개인이 법규를 위반할 때에 그가 부정적인 제재를 받으리라고 기대하는 정

1) 여기서는 특히 10가지 교통사고 특례조항의 법규, 즉 신호위반 및 지시위반, 중앙선 침범, 과속(20㎞/h 초과), 앞지르기 위반, 철길 건널목 위반, 횡단보도 보행자 보호위반, 무면허 운전(0.05% 이상), 개문발차, 보도침범 등과 같은 주요한 운전 행동이 본고에서 문제점으로 간주된다.

도는, 그가 부정적인 제재를 받는다고 보다 확실히 감안할수록 또 자기에게 주어지는 타격이 심각할수록 그만큼 강해진다"(Opp. 1973, S. 197).

이 두개의 변인은 서로 관련되는 부분 변인으로 구성된다 : 제재가 기대되는 확실성과 그것의 "심각성" 혹은 "타격성"에 대한 평가(Diekmann, 1975).

법규위반 행위를 설명하는 데 특별히 설득력 있는 중요한 인지적 변인은 Diekmann(1975)이나 Brauer et. al(1975)의 조사에서도 실증되고 있다. 운전자가 법규를 위반하는 정도는, 행동규제화가 자기에게 "부적절한" 것으로 지각될수록, 또 실제적으로나 앞으로 봉착하게 될지도 모르는 제재(sanction)가 자기에게 "부당한" 것으로 지각될수록, 그만큼 더 커진다. 여기서 법규위반 정도 내지 법규 준수 정도는 기존의 법적 규제화에 대한 지지도 내지 공감도로 정의될 수 있어 결국 이것은 법규 제정측면과 이에 대한 인간 존재의 "정당성 감각" 차원과의 대립성 문제로 이해될 수 있다.

Kraak가 행위-결정론을 개선시키기 위해 도입한 행동조건으로서의 "주관적 행위 종속성"이라는 변인 역시 일정한 행동을 설명하는 데에 기여하고 있다. 이 개념이 의미하고 있는 것은 "심사숙고한 행위를 통해 어떤 사상의 출현 확률성을 변동시키리라는 추정성"이다. 이와 같이 행동의 조건이 정의되면 이런 조건을 설명하기 위한 이론으로서는 사회학습이론(Rotter, 1954)이 인용될 수 있다. 이와 반대되는 의미로서의 행동조건은 자기자신의 행위와는 독립적으로 어떤 사상이 출현한다는, 소위 Seligman(1975)의 무기력(helplessness) 이론에서 표출되고 있다.

역시 같은 맥락에서 자기자신의 행위가 긍정적으로 평가되는 어떤 사상을 출현시키는 데에 크게 영향을 미친다고 평가하는 경향성으로, 바로 강력한 자신감이 정의된다면 자아지각 이론(self-perception theory)도 이런 범주에 속한다고 볼 수 있을 것이다.

Seeman(1959)의 소외화(alienation) 개념도 유사한 내용을 담고 있어 아래와 같이 정의되고 있다 : "as the expectancy or probability held by the individual that his own behavior cannot determine the occurrence of the outcomes, or reinforcements, he seeks."

2. 交通監視와 學習心理學的 觀點

도로에서의 모든 교통행동, 특히 교통법규 준수적 혹은 비준수적 운전행동이 한편으로는 교통감시 대책을 통해 영향을 받을 수 있지만 또 다른 한편으로는 그런 것을 통해 일반적 행동경향성이 지속적으로 영향을 받지 않을 수 있다. 감시 가능성이 행동에 일시적으로 영향을 미치지만 근본적인 행동 동기에 영속적으로 그렇게 하지는 못한다(Klebelsberg, 1982). 이런 측면을 배려하고 보면 교통감시의 성공여부는 법규위반 행동의 적발 확률성과 처벌의 경중성에 대한 당사자의 주관적인 지각양상에 종속되고 있다. 학습심리학적인 관점에서는 이런 주관적 확률성이 그동안의 운전경험을 통해 얻어온 정적 및 부적 피이드백 내지 보상과 처벌의 강화문제와 관련되고 있다.

법규적 교통규제화와 교통감시 간의 관계에서, 특히 위반행동에 대한 적발확률성과 처벌측면에서의 감시 부재성 내지 감시 불충분성은 여러 가지로 심각한 사회문제를 야기시킨다. 이와 관련해서 첫번째로 지적해 볼 수 있는 것은 우선 위반 행동 그 자체가 처벌되기보다는 오히려 더 빈번하게 보상을 받게 되면 그것이 당사자에게는 정적인 학습으로서 주관적으로

"성공적인 것"으로 체험하지만 실상은 사회적으로 소망스럽지 못한 그런 부적 학습인 것이다(Foppa, 1968 ; Hilgard & Atkinson, 1971 ; Gleitman, 1981).

이런 부정적 학습 양상이 또다른 교통상황에 轉移(transfer)될 때에는 (=학습 양상의 일반화), 교통규정의 無價値化 내지 당사자의 "교통법규 불감증"을 초래하게 된다. 학습의 일반화(generalization) 原則에 따라 이런 행동 양상이 일상생활의 모든 분야로 전이되기 때문에 여하한 법규정에도 마찬가지로 심리적인 불감증이 파급되어 나타난다. 이런 맥락에서 철저하게 감시되지 못하는 규정은 오히려 없는 것보다 더 나쁜 귀결을 몰고 온다는 비판이 나오는 것이다.

두번째로는 부적 학습과는 상대적인 개념으로 나타나고 있는 정적 학습이 있다. 법규준수적이고 소망적인 행동양상은 이에 후속하는 보상을 통해 그 출현확률성 내지 출현빈도를 높이는 방향으로 강화(reinforcement)된다는 것이다. 소위 "선과 악"이 혼재하는 도로교통 상황에서 악이 보상받고 선이 "처벌" 내지 "피해"를 받는 경우가 비일비재하다면, 교통감시 대책을 통한 교통법규의 실효성 유지에 크게 어려움이 따르게 될 것이다. 도로교통에서의 부정적인 타인의 운전 행동이 나 자신의 행위와는 독립적으로 出現하여 - 교통감시와 不在하거나 不充分한 상태로 - 고통스러운 결과를 어떻게 통제할 수 없다는 의미로서의 Seligman(1975)의 무기력 이론이나 확실한 자신감의 형태로 소망스러운 어떤 상황을 출현시키는 데에 자기자신의 행위가 크게 영향력을 행사할 수 있다고 평가하는 경향성으로 자태를 드러내는 자아지각 이론에서도 교통규제화와 교통감시간의 제반 기능적 중요성이 밝혀지고 있다. "어떤 시점에서든지 부정적으로 학습된 행동양상이 교통감시 대책을 통해 잘못된 것으로 실증되지 않는다면, 운전자의 기대가 늘 주관적으로 옳은 것으로 확증되고 있다는 점이 근거가 되어 행동의 습관화(habituation) 내지 만성화가 나타나게 된다"(Undeutsch, 1962, s. 58).

처벌, 처벌 위협 등의 부정적 제재 수단만으로서는 실효성 측면에서 크게 기여하지 못하고 있다는, 다시 말해 법규위반 내지 사고원인 이면에 자리잡고 있는 근본태도에 결정적인 영향을 미치지 못하고 있다는 인식이 만연되고 있다는 점에서 보면, 성격 심리적 의식 차원에서의 개선 내지 변화를 유발시키는 대책 마련이 시급한 과제로 등장하고 있다.

3. 動機化 理論的 觀點

우리가 대충 교통법규 위반 운전행동은 일정한 목표에서의 주관적 손실과 이득 내지 보상(=유인가), 목표 도달 가능성에의 주관적 확률성과 목표도달에의 욕구 내지 기대라는 3가지 기본 요소로 구성되는 Atkinson(1985)의 동기화 모델과 관련지워 고찰해 볼 수가 있다. 이와 같은 Atkinson의 모델에 의하면 위험 내지 모험과 결부된 목표를 추구하거나 회피하는 경향성의 강도는 3가지의 결정적인 요인에 달려 있다 :

① 기대를 통해서 다시 말해 주관적으로 지각된 성공 내지 실패에의 확률성을 통해서(=경험적 내지 학습적 요인)

② 행위 목표에서부터 도출될 수 있다고 간주되는 주관적 유인가(valence)를 통해서(=환경적 요인)

③ 비교적 지속적인 성취동기의 각인성과 방향성을 통해서, 즉 성공에의 희망(hope of success)이나 실패에의 두려움(fear of failure)을 지향해가는 경향성을 통해서(=개인적 요인)

우선 도로교통에서의 갈등적이고 상호 경쟁

적인 운전 행동적 선택대안 중에서 그때그때마다 결정되는 과정(= 법규 준수적 대 법규위반적 운전행동)에서는 시간적 이득 획득과 금전적 손실의 예방 대 처벌과 교통사고의 피해(부정적 제재에 대한 기대와 평가, 지각된 경찰 통제의 강도, 지각된 경찰적 통제 빈도 등)가 비교된다.

Jensch, Spoerer & Utzelmann(1977)이 자기들의 교통행동론에서 밝혀내고 있듯이, 가능한 한 신속히 전진하고자 하는 동기와 가능한한 안전하면서 불쾌한 상황을 통해 장애를 받지 않고 속진하고자 하는 기본 동기도 여기서 중요한 역할을 하고 있다.

교통법규 위반 행동과 관련해서 보면 도로교통에서는 일련의 공격성을 유발시키거나 강화시키는 기제가 내재되어 있다(Hoyos & von Pupka, 1977 참조). 그렇게 될 경향성은 주로 자신의 경험에 달려 있겠지만 무엇보다도 자신의 인지적 처리 기제에 크게 좌우되고 있다.

운전자의 동기-정서적 과정은 주로 전체적인 교통진행 양상적 특성이나 다른 교통가담자와의 상호작용을 통해, 그것도 운전자의 성격에 연유된 주관적 해석을 통해 야기되고 있다. 주행과정에서의 장애적 요소는 욕구좌절적 체험을 유발시키게 되어 곧바로 공격행동의 주된 표적이 된다(vgl. Berger et al. 1975). Hoyos(1965)가 지적하는 바와 같이 이런 공격성은 그 자체가 대부분 법규 위반 행동으로 연결된 가능성이 높아 우리가 이 부분에도 각별히 주목해야 할 것이다.

실제적으로 출현하는 교통위험을 주관적으로 지각하는 데 영향을 미치는 심리적 요인으로서의 운전자의 "위기 대처 의식"(Hoyos, 1964 ; von Benda, 1977)도 문제가 되고 있다. 특히 운전자가 자기 자신의 능력을 비현실적으로 과대평가하고 있는 반면에, 객관적인 교통위험은 과소평가하는 판단과정이 여기서 중요한 의미를 지닌다. 주관적인 성공기대 내지 실패기대를 성립시킬 때의 "자기자신에 대한 평가"라는 결정자(determinant)는 그 때문에 성취동기화 이론에서 귀인화 연구를 통해 점차적으로 주목을 받고 있다.

자기 자신의 능력에 대한 자기지각이 형성되는 것은 학습과정과 경험과정의 산물이다(Meyer, 1973). 능력이 훌륭하다고 주관적으로 지각하는 것은 과거에 반복적으로 성공을 체험한 데에 근거를 두고 있다. 이런 의미에서 능력지각은 주관적인 성공 기대의 일부분으로 간주되고 있다.

4. 法規 遵守의 諸般 條件 變因

일반적으로 교통법규 제정자가 특별히 관심을 보이는 부분은 왜 발효중인 어떤 법규가 당사자에 의해 준수되었던가 내지 준수되지 않았던가 하는 그 조건들을 설명하는 부분이다. 우리가 어느 법규의 준수문제를 설명하거나 예측하고자 한다면, 어느 법규가 현 시점에서 발효중이라는 것을 알고 있는 것으로는 충분하지가 못하다. 어느 법규 준수 측면에서 보면 그 빈도에 있어 상대적으로 차이를 드러내고 있어 바로 이런 상황에서는 어떤 조건하에서 그 법규가 어느 정도로 준수되고 있는지가 중요한 문제로 등장한다(Aubert, 1967).

경험적으로 검증되어야만 할 것이라는 전제하에 Opp(1971)는 법규준수의 조건으로서 여러 변인들을 제안하고 있다 :

우선 知覺度(Grad der Informiertheit) 변인으로 지칭되고 있지만, 자기 행동의 귀결에 대한 예상 내지 선취라는 인지적 변인이 바로 그것이다. 법규 위반시에 부정적 제재가 기대되는 것이 확실할수록 또 이렇게 기대되는 제재가

엄중할수록 법규위반 행동은 그만큼 감소한다는 것이다. 여기서 이런 변인이 법규준수를 위한 필요조건이지 충분조건이 아니라는 것은 명확하다. 교통감시쪽에서 보면 전자는 적발-내지 검거 확률성 문제이고 후자는 처벌의 경중성 문제이다. 따라서 실제적인 법규위반이 주무 관청에 의해 적발 내지 검거되는 확률성이 높을수록 법규위반 당사자에게서는 부정적 제재에 대한 기대 정도가 그만큼 더 높아진다. 그러니까 위반행동이 감소한다는 것이다. 처벌의 경중성 문제도 법규준수 여부에 중요한 변인으로서 적발 확률성과 매우 높은 상관관계가 있다는 것은 이미 잘 알려진 사실이다. 처벌이 엄중할수록, 처벌이 정확하게 확정되어 있을수록, 다시 말해 법적 제재의 정도가 높을수록, 부정적 제재에 대한 주관적 기대도도 그만큼 높아진다.

또다른 변인으로서는 법규위반에 대한 사회적 환경변인이 제시되고 있다. 어느 일정한 법규위반이 다소간 엄중하게 제재받는지 어떤지의 여부에 대한 행위자의 주관적 기대는 그렇게 법규위반이 출현할 때에 사회적 환경이 실제적으로 얼마나 빈번하게 또 얼마나 열성적으로 그것에 반응해주는 가에 달려있다. 그러니까, 사회적 환경의 실제적 제재 행동이 당사자에게서의 부정적 제재 기대정도에 영향을 미친다고 해도 좋을 것이다.

Ross는 거의, 아니면 전적으로 제재를 받지 않는, 다시 말해 "사회적으로 낙인이 찍히지 않는" 그런 법규위반을 두고 그것을 "국민 범죄"(folk crimes)라고 지칭하고 있다(Ross, 1973). Feest도 "낙인이 찍히지 않는 규제화"(unstigmatic regulations)라는 말에 대해 언급하고 있다(Feest, 1968, s. 448). 이런 저자들이 여기서 확실하게 가정하고 있는 것은 직접적이거나 간접적이거나 간에 사회적 낙인화 강도가 미약하다는 것이 법규의 실효성을 약화시킨다는 것이다. 다시 말해, 강력한 사회적 낙인화(social stigmatization)가 법규위반 정도를 하강시킨다는 것이다. 이런 의미에서 법규위반 사실을 목격했거나 알고 있는 자가 고발한 태세를 드러내는, 소위 고발 경향성의 정도가 여기서 문제가 된다. 미약한 고발 경향성은 교통법규 위반자가 위반시에 부정적 제재를 거의 기대하지 않도록 해주고 있어 결국 이것은 다시 그나름대로 위반의 적발률에 부정적으로 영향을 미치게 된다.

결국 교통법규 제정적 대책의 실효성을 배려한다는 의미에서 보면 여하한 경우에서도 법규준수에는 많은 변인이 중요한 것으로 게재되고 있는 것을 알 수 있다.

이런 고발 경향성은 자기가 속하고 있는 사회 내지 문화권에서 현실적으로 통용되고 있는 풍속, 습관, 도덕, 규범 등에 따라 학습해가는 사회화 과정을 통해 형성되는 행동적 성향으로도 간주되고 있다. 이런 맥락에서 한 사회 혹은 어떤 문화의 구성원에게 가장 빈번히 적중될 수 있는 성격특성의 총체로 정의되고 있는 "양상 성격", modal personality(Linton, 1945) 내지 "기본 성격" (Kardiner, 1939)는 현실적 고발 경향성을 설명해줄 수 있는 배경요인으로 우리가 신중히 배려해야 할 부분이다.

Ⅲ. "인간-환경-경험"의 가설적 모델

도로교통에서의 운전자 행동과 체험, 특히 교통 법규 위반 행동의 기본적인 형태를 기술하고 설명하고 예측·통제하기 위한 일관적이고 포괄적인 기술체계로서의 이론은 아직도 전혀 나와있지 못한 상태이다(Klebelsberg, 1982).

그러나 소망스럽지 못한 부정적 교통법규 위반행동의 출현 확률성을 이해하고 설명하고 예측·통제하기 위해서는 이와 관련된 제반 조건

변인들의 이론적인 전체적 관련성을 내포하는 하나의 가설적인 이론적 모델을 구축해두는 것이 필요하다. 이런 맥락에서 여기서 우리가 "인간-환경-경험"이라는 3가지 변인을 구성 요소로 하는 하나의 통합적이고 심리학적인 모델을 상정해 볼 수 있다. 여기서 행동출현 확률성은 인간적 요소, 환경적 요소 및 인간이 환경적 요소와 갖게되는 상호작용적 경험 내지 학습적 요소의 함수로 나타난다

인간 요소에서는 행동 주체로서의 인간이 두 개의 전혀 상이한 실체인 심신의 보유자로서 역동적이고 인지적인 존재라는 점이 결정적인 역할을 하고 있다. 환경적 요소에서는 주변 환경에서의 자극, 자극 상황 및 사상 등이 이른바 긍정적인 유인가의 성격을 띠면서 인간의 동기화 과정을 촉발시키면서 행동하게 만든다.

경험적 요소 내지 학습적 요소가 의미하는 것은 인간-환경(=인간의 목표지향적인 동기화) 관계가 규제화를 통해, 다시 말해 법규, 처벌, 보상, 사회적 통제 내지 고발, 교통감시 등을 통해 개인이 그 시점까지 경험하거나 학습해온 주관적 지각양상과 태도이다. 가설적 모델의 개개 구성 요소 측면에서 보면 내용이 매우 다양하고 복잡하다. 도로 교통에서의 운전행동 특히 교통 법규 위반 행동에 대처함에 있어 개별 요소나 이들의 상호적 관련성에 대한 연구가 보다 구체적으로 진전되면 이 모델의 기능은 훨씬 더 충실해져 설명력이나 예측력 측면에서도 밝은 전망을 보일 것이다.

Ⅳ. 綜合論議 및 結論

본 연구에서는 지금까지 교통법규 준수적 내지 비준수적 운전행동의 출현에 대한 이론적 배경과 그런 행동과의 관련성을 규명해 봄으로써 그런 행동양상의 기술, 설명, 예측 및 통제하는 하나의 가설적인 심리학적 모델을 구축해보고자 이와 연관된 이론적인 문헌을 비판적으로 살펴보았다. 이런 시도에서 특히 인간 행동 조건으로서의 성격 변인(=인지적 변인)이 전체적으로 핵심적인 역할을 하고 있다는 점이 두드러지게 부각되고 있지만 행동주체의 경험적, 환경적 요인 역시 중요하다. 교통법규 준수 내지 위반 행동의 출현 확률성은 3가지의 기본 요소 및 이들의 상호작용에 종속되고 있다: 인간적 요소, 환경적 요소와 경험적 요소.

본 논문에서 가설적 모델 구축의 근본 요소로 상정되는 3가지는 다음과 같이 정리될 수 있다:

1. 행동출현 조건으로서의 개인적인 요소에서는 인지적 존재로서의 인간이 일정한 행위를 수행함에 있어 그 행위의 결과에 대한 기대, 그 귀결의 주관적 의미심장성, 특히 법규위반 행동의 사례에서는 기대되는 제재의 확실성 및 제재 그 자체의 타격성 내지 심각성 같은 개인의 주관적 인지 변인이 결정적으로 개재되고 있다.

2. 환경적 요소 측면에서는 행동주체의 사회적 및 물리적 환경에서의 어떤 사상이 그에게서 어떤 유인가의 역할을 하느냐가 개인적 욕구, 관심, 가치관, 태도 등과 연관되어 행동에 영향력을 행사하고 있다.

3. 중요성에 있어서 다소 더 비중이 주어진다고 간주되는 세 번째의 경험적 내지 학습적 요소에서는 행동주체가 환경에서의 어떤 목표와 어떤 경험 내지 어떤 학습을 해왔는지와 맥을 같이 한다. 본 연구에서는 교통감시와 학습, 심리학적 관점, 법규준수의 제반 조건 변인 제목하에서 고찰되어온 내용들이 그런 범주에 속한다. 행동주체가 자기에게 소망스러운 환경적 목표를 추구하는 행동을 시도한다해도 경험적 요소가 행동출현 확률성에 핵심적인 관건으로

서 작용한다. 심리학적 보상, 처벌, 사회적 환경의 고발 등이 이른바 사회화 과정의 일환으로 그런 행동의 출현 여부 내지 출현 빈도에도 결정적으로 영향력을 미친다.

본 가설적 모델의 3가지 구성 요소의 이론적 내용 범주가 매우 광범하다는 제약점도 보이지만 배려되어야할 기본적 골격은 갖추어진 것으로 생각된다. 앞으로 개개 요소와 이들 요소간의 긴밀한 관련성에 대한 연구가 진행된다면 모델 기능은 보다 충실해져 특히 위반 행동의 이해나 통제에 기여하리라 기대해본다.

參考文獻

1. Auber, V.(1967), Einige soziale Functionen der Gesetzgebung, In : Hirsch und Rehbinder. 284-309
2. Brauer, H., Frey, ch. und M. Amelang (1975) : Zur empirischen Validit t von K. - D., Opps Modell zur Entstehung abweichenden Verhaltens. Krimino-logisches Journal. 7, 99-112.
3. Benda v. H. (1977) : Die Skalierung der Gef hrlichkeit von stra enverkehrssituationen(Teil Ⅱ).
4. Berger, H. J., Blierbach, G. und R. T. Dellen (1975) : Fahrformen und Erlebnisentwicklungen beider Teilnahme am Stra enverkehr. Bd 25. K ln.
5. Diekmann, A. (1975) : Bedingungen f r die Befolgung von Gesetzen, Eine empirische berpr fung deer rec-htssoziologischen Theorie von Opp. Kriminologisches Journal 7, 182-202.
6. Feest, J. (1968) : Compliance with legal regulations, observation of stop sign behavior. Law and Society Review. 3, 447-461.
7. Foppa, K. (1968) : Lernen, G d chtnis, Verhalten, Kiepenheuer & Witsch.
8. Gleitman, H. (1981) : Psychology. New York : Norton & Company.
9. Hilgard, E. R. and R. C. Atkinson (1971) : Introduction to psychology. Harcourt Brace Jovanovich, Inc.
10. Hoyos, C. G. (1964) : ber das Risikoverhalten im Verkehr. Z. F. Verkehrssicher-heit, 10, 14-30.
11. Hoyos, C. G. (1965), Psychologie des Stra enverkehr. Huber.
12. Hoyos, C. G. und v. Pupka, M. (1977) : Motivorientierte Aspekte der Verkehrspsyehologie. Schriftenreihe Unfall-und Sicherheitsforschung. Stra enverkehr der Bundesanstalt fur Stra enwe en. Heft 7.
13. Jensch, M., Spoorer und H. D. Utzelman (1977) : Verhaltenslehre, K ln.
14. Kardiner, A. (1939) : The individual and his society : the psychodynamics of primitive social organization. New York.
15. Klebelsberg, D. (1982), Verkehrspsychologie. Springer Verlag.
16. Kraak, B. (1974). Theoriebildung unter dem Aspekt der Entscheidung. Psy-chologische Beitr ge 16, 227-237.
17. Kraak, B. (1976) : Handlungs-Entscheidungs-Theorien. Anwendungs-m glichkeiten und Verbesserungsvorschlage. 18, 505-515.
18. Kraak, B und S. Lindenlaub (1974) : Entwurf einer Handlungs-Entscheidungs-Theorie. Mitteilun-gen und Nachrichten

des Deu-tschen Instituts fur Internationale P dagogische Forschung. Frankfurt. Nr. 75/76, 93-105.

19. Linton, R. : The cultural background of personality. New York 1945.
20. Meyer, W. U. (1973) : Leistungsmotiv und Ursachenerkl rung von Enfolg und Mi erfolg. Stuttgard : Klett.
21. Mischel, W. (1966) : Theory and research on the antecedents of self-imposed delay of rewards. In : Maher, B. A (Ed.) : Progress in experimental personality. Vol. 3. New York : Academic.
22. Opp, K. D. (1970) : Soziales Handeln, Rollen und soziale Systeme. Stuttgart : Enke.
23. Opp, K. D. (1973) : Soziologie im Recht, Hamburg.
24. Ross, L. H. (1973) : Law, science, and accidents : The British Road Safety Act of 1967. The Journal of Legal Studies, 2, 1-78.
25. Rotter, J. B. (1954) : Social learning and clinical psychology. Englewood Cliffs, J. J. : Prentice-Hall.
26. Schelling, T. (1971) : Public Inerest, 25, 61-98.
27. Seeman, M. (1959) : On the meaning of alienation. In : Amer. Sociol. Rev., 24, 783-791.
28. Seligman, M. (1975) : Helplessness. San Francisco : Freeman
29. Undeutsch, U. (1962) : Pers nlichkeit und Vorkommensh ufigkeit der "Unf ller" unter den Kraftfahrern. Die Sicherheit des Menschen im Stra enverkehr, Bd 9. K ln.
30. Vroom, V. H. (1964) : Work and motivation. New York : Wiley.