



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

석사학위논문

운전 중 의사소통 유무가
운전분노에 미치는 영향:
상태운전분노, 특성운전분노,
인지적 정서조절전략을 중심으로

제주대학교 교육대학원

상담심리전공

장 유 리

2019년 8월

운전 중 의사소통 유무가
운전분노에 미치는 영향:
상태운전분노, 특성운전분노,
인지적 정서조절전략을 중심으로

지도교수 최 보 영

장 유 리

이 논문을 교육학 석사학위 논문으로 제출함

2019년 6월

장유리의 교육학 석사학위논문을 인준함

심사위원장 _____ (인)

위 원 _____ (인)

위 원 _____ (인)

제주대학교 교육대학원

2019년 6월

<국문초록>

운전 중 의사소통 유무가 운전분노에 미치는 영향:
상태운전분노, 특성운전분노, 인지적 정서조절전략을 중심으로

장 유 리

제주대학교 교육대학원 상담심리전공

지도교수 최 보 영

본 연구에서는 운전 중 의사소통 유무가 운전분노에 미치는 영향을 확인하기 위해 상태운전분노, 특성운전분노, 인지적 정서조절전략을 중심으로 검증하였다.

이를 위해 특성운전분노 질문지, 상태운전분노 질문지, 인지적 정서조절전략 질문지(CERQ)로 구성된 설문지를 서울, 강원, 부산, 충북, 충남, 제주 총 6개 지역에 배포하였다. 도로교통공단 6개 지부 교육장을 방문한 교통안전교육 수강생 등을 포함한 운전자 464명을 대상으로 설문을 실시하였고, 설문지 회수 결과 응답이 불성실한 54부를 제외한 410부를 분석에 사용하였다.

본 연구의 분석을 위해 통계분석 프로그램인 SPSS 18.0을 사용하였다. 측정도구의 신뢰도 분석을 실시하였으며, 운전자들의 인구통계학적 특성을 파악하기 위해 빈도와 백분율을 산출하고, 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 변화를 확인하기 위해 대응표본 t검증을 하였다. 상태운전분노의 변화에 특성운전분노, 인지적 정서조절전략이 어떠한 영향이 있는지 확인하기 위해 군집분석을 통해 집단을 분리한 후 다중회귀분석을 통해 각 변인의 관계를 확인하였다. 이러한 분석 결과를 바탕으로 본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 운전 중 의사소통 유무에 따라 상태운전분노가 달라지는지 확인한 결과 의사소통(방향지시등, 비상등)이 없는 상황의 분노와 있는 경우의 분노는 통계적으로 유의한 차이가 나타났다.

둘째, 운전 중 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 변화에 영향을 미치는 특성운전분노와 인지적 정서조절전략의 관계를 살펴보았다. 이를 위해 의사소통이 없는 상황에서 높은 상태운전분노를 보이는 집단 중 의사소통 유무에 따라 분노의 변화가 큰 집단을 최종 분석대상으로 하였다. 그 결과, 방향지시등 사용과 비상등 사용에 따른 상태운전분노의 변화에는 특성운전분노와 적응적 인지정서조절전략이 정적 영향이 있는 것으로 나타났다.

연구결과를 종합해보면, 분노를 유발하는 두 가지 운전상황에서 운전 중 상대운전자의 의사소통 여부에 따라 운전자가 느끼는 상태운전분노에는 차이가 있다는 것을 검증하였고, 이러한 변화에는 개인이 사용하는 인지적 정서조절전략의 유형이 영향을 미치며, 개인의 특성운전분노도 고려해야 함을 확인하였다. 이러한 결과를 바탕으로, 운전자의 운전분노를 감소시키고, 난폭·보복운전의 예방을 위해 개인적 요인 뿐만 아니라 상황적 요인을 고려한 보다 다양하고, 심층적인 후속연구가 필요함을 시사한다.

주요어: 운전 중 의사소통, 상태운전분노, 특성운전분노, 인지적 정서조절전략

목 차

국문초록	i
I. 서론	1
1. 연구의 필요성 및 목적	1
2. 연구문제 및 가설	4
3. 용어의 정의	6
1) 운전자의 의사소통	6
2) 운전분노: 상태운전분노와 특성운전분노	6
3) 인지적 정서조절전략	6
II. 이론적 배경	7
1. 운전자의 의사소통	7
1) 의사소통의 정의와 유형	7
2) 운전 중 의사소통	8
3) 운전 중 의사소통과 분노	10
2. 분노 및 운전분노	11
1) 분노의 정의 및 유형	11
2) 운전분노	12
3) 상태운전분노와 특성운전분노	12
3. 인지적 정서조절전략	13
1) 인지적 정서조절전략	13
2) 인지적 정서조절전략과 분노	15
III. 연구방법	16
1. 연구대상	16
2. 설문지 설계	16

3. 측정도구	19
1) 특성운전분노: 한국판 운전분노 척도(K-DAS)	19
2) 상태운전분노	19
3) 인지적 정서조절전략(CERQ)	20
4. 자료분석	21
IV. 연구결과 및 해석	22
1. 주요 변인들의 기술 통계	22
1) 연구대상 인구통계학적 관련 변인 기술통계 특징	22
2) 분노 관련 변인 분석	22
3) 인지적 정서조절전략 분석	23
2. 연구가설 검증을 위한 통계분석 결과	24
1) 운전자의 의사소통 유무에 따른 상태운전분노 차이 분석	24
2) 상태운전분노가 높은 집단의 의사표현 유무에 따른 운전분노 변화 예측	26
V. 논의 및 제언	32
참고문헌	36
Abstract	43
부 록	45

표 목 차

표Ⅲ-1	상태운전분노 문항의 신뢰도 계수	20
표Ⅲ-2	인지적 정서조절전략 문항 및 하위요인 신뢰도 계수	21
표Ⅳ-1	인구통계학적 변인 기술통계	22
표Ⅳ-2	특성운전분노와 상태운전분노의 기술통계	23
표Ⅳ-3	인지적 정서조절전략의 기술통계	23
표Ⅳ-4	방향지시등 사용에 따른 상태운전분노 평균과 표준편차	24
표Ⅳ-5	방향지시등 사용에 따른 상태운전분노 대응표본 t검증 분석 결과	24
표Ⅳ-6	비상등 사용에 따른 상태운전분노 평균과 표준편차	25
표Ⅳ-7	비상등 사용에 따른 상태운전분노 대응표본 t검증 분석 결과	25
표Ⅳ-8	상태운전분노 정도에 대한 군집분석 결과(방향지시등)	27
표Ⅳ-9	상태운전분노 변화에 대한 군집분석 결과(방향지시등)	27
표Ⅳ-10	상태운전분노 변화가 큰 집단에 대한 다중회귀분석 결과(방향지시등)	28
표Ⅳ-11	상태운전분노 정도에 대한 군집분석 결과(비상등)	29
표Ⅳ-12	상태운전분노 변화에 대한 군집분석 결과(비상등)	30
표Ⅳ-13	상태운전분노 변화가 큰 집단에 대한 다중회귀분석 결과(비상등)	30

그림 목 차

그림Ⅲ-1 진로변경 상황	17
그림Ⅲ-2 진로변경 상황	17
그림Ⅳ-1 군집분석 흐름	26

I. 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

자동차 기술의 발달로 인간의 활동 범위는 광범위해졌다. 자동차 운전의 편리함에 힘입어 운전자의 숫자도 급격히 증가하였다. 국가통계포털 KOSIS(2017)와 도로교통공단(2018)의 통계를 종합해보면, 2017년의 대한민국의 18세 이상 인구 43,298,097명 중 31,665,393명이 운전면허를 소지하고 있음이 확인된다. 즉, 18세 이상 인구 10명 중 7명(약 73.1%)이 운전면허를 보유하고 있는 셈이며, 이를 통해 운전이 이미 우리 삶의 필수요소로 자리 잡았음을 알 수 있다.

운전자가 늘어나면서 자연스럽게 교통사고 증가로 이어졌고, 최근에는 난폭·보복운전으로 인한 피해가 큰 문제로 대두되고 있다. 경찰청 통계에 따르면 2016년 우리나라에서 보복운전으로 형사 입건된 운전자는 2,168명으로 2015년 입건된 927명의 운전자 수와 비교했을 때 두 배 이상 증가한 수치이다(박관규, 2017).

난폭·보복운전은 도로 위 안전을 위협하는 위험한 운전행동 중 하나이며, 이런 행동을 경험하는 운전자들도 증가하고 있다. 실제로 70대 택시기사가 도로 위에서 또 다른 택시기사에게 등산용 칼을 휘두르다 체포되었고, 경차 운전자가 추격전 끝에 자신의 차량 안에 있던 야구방망이로 대형 승용차 운전자를 마구 폭행하였다. 경남 남해고속도로에서는 자신의 차량 앞에 끼어들었다는 이유로 고속도로 한가운데서 급정거해 일으킨 3중 추돌 사고로 승용차 운전자가 사망하는 등 심각한 인명피해도 발생하고 있다(김민석, 2015).

난폭운전(Aggressive Driving), 보복운전(Road Rage)은 비슷한 개념으로 혼용되기도 하지만 여러 연구에서 다양한 정의를 내리고 있다. 미국의 고속도로 교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration; NHTSA, 2002)은 교통안전학계에서도 어떤 유형의 행동이 난폭운전에 포함되는지 이견이 있지만 주로 상대운전자를 향한 무례하고 모욕적인 몸짓, 교통체증 시 무리한 끼어들기, 통행금지구역에서의 통과, 통학버스가 경광등을 점멸하고 있을 때 지나가는 행동 등이 난

폭운전에 포함될 수 있다고 하였다. 신용균, 강수철, 류준범(2007)은 난폭운전을 ‘의도적으로 다른 운전자 또는 보행자에게 위협을 유발하거나 불쾌감을 주는 운전행위’로 보았고, Wells-Parker et al.(2002)의 연구에서는 보복운전을 일반적으로 운전자가 사고를 일으킬 위험이 높은 행동에 의도적으로 관여하는 극한 상황을 말한다고 하였다.

우리나라의 도로교통법에서는 2015년과 2016년 각각 난폭운전과 보복운전에 대한 처벌기준이 신설되었다. 도로교통법 상 난폭운전은 신호위반, 중앙선 침범, 과속, 횡단·유턴·후진 금지 위반, 진로변경 금지 위반, 급제동, 앞지르기 위반, 안전거리 미확보, 정당한 사유 없는 소음 발생 행위 중 2가지 이상의 행위를 연속적으로 하거나 하나의 행위를 지속·반복하여 운전자들이 위협을 느끼거나 위협을 주는 운전행위이다. 이에 반해 보복운전은 고의로 상대 차량 앞에서 급제동을 하거나 상대차량 앞을 가로막는 행위, 상대운전자에게 폭언 및 공포감을 조성하는 행위 등 단 1회만으로도 성립한다. 난폭운전과 보복운전을 구별하는 가장 큰 차이점은 대상이 누구인가에 두고 있는데, 난폭운전은 불특정 다수에게 행하는 행위이며 보복운전은 특정인을 대상으로 행하는 행위이다. 많은 학자들은 이 두 가지 개념을 구분하여 봐야한다는 데에 같은 의견을 보인다(Davis & Smith, 1998; Dula & Geller, 2003; Rathbone & Huckabee, 1999).

난폭운전과 보복운전으로 인한 교통사고를 줄이기 위해서는 이러한 운전행위의 원인을 탐색하는 것이 우선시되어야 한다. 교통사고를 일으키는 요인은 차량, 환경, 인적 요인의 3가지 측면으로 나누어 볼 수 있다. 이순철(2000)은 교통안전 시설과 도로 및 차량적 조건에 의한 물리적 교통상황 속에 교통참가자들이 어떤 교통행동을 취하느냐에 따라 교통사고의 발생이 결정된다고 보았고, 교통사고의 직접적인 원인은 교통행동에 의해 결정된다고 하였다. 이러한 사실을 증명하듯, 교통사고 감소를 위한 상당수의 연구가 교통참가자 특히 운전자의 교통행동과 심리를 주제로 진행되고 있다(이순철, 2004; 이순철, 박선진, 2016).

Sharkin(2004)은 보복운전은 세 가지 차원의 원인으로 발생한다고 보았다. 교통정체, 익명성과 같은 상황적 혹은 환경적 요인이 첫 번째이고, 두 번째 요인은 성격 혹은 기질적인 요인이다. 기질적 요인에는 개인의 스트레스 수준, 귀인의 오류 등이 포함되어 있다. 세 번째 요인은 인구통계학적 변인이다. 대표적으로

나이와 성별이 운전분노에 영향을 끼친다(이진호, 2016, 재인용, p.10).

본 연구에서는 Sharkin의 분류를 참고하여, 난폭·보복운전의 원인을 개인적 요인(기질적 요인과 인구통계학적 변인), 상황적 요인의 2가지로 구분하여 보았다.

난폭·보복운전의 원인을 탐색한 기존의 연구들을 살펴보면 주로 개인적 요인에 주목하였다. 특히 그 중에서도 운전자의 분노가 난폭·보복운전행동을 유의하게 설명해주는 유력한 영향을 주는 변인으로 손꼽히고 있다(김상호, 2018; 김수진, 강수철, 장석용, 2015; 김진희, 2017; 송혜수, 신용균, 강수철, 2005; 신용균, 강수철, 류준범, 2007; 오주석, 2011).

하지만 운전자들은 운전 중 운전분노와 같은 개인적 요인 뿐만 아니라 상황적 요인이 운전행동에 영향을 주는 경우를 종종 경험하기도 한다. 많은 운전자들이 운전대를 잡았을 때에는 사소한 일에 지나치게 격한 분노를 느끼고 공격적으로 표현하고 싶은 욕구를 경험한다. 심각한 경우 상대방에 대한 거친 언행과 함께 난폭·보복운전과 같은 위협한 운전행동으로 이어지기도 한다.

이러한 경험들은 운전자 개인의 특성인 분노가 운전대를 잡으면서 처해지는 상황에 따라 영향을 받을 수 있음을 의미한다. 실제로 자동차라는 공간의 익명성과 원활하지 않은 의사소통 등(이상우, 2016)과 같은 상황적 특성도 난폭·보복운전에 영향을 미치는 중요한 요인으로 보고 있다. 운전 중 원활한 의사소통은 안전운전의 중요한 전제조건이다. 운전자들은 차체에 의해 가로막혀 직접 대면하기 어렵기 때문에 언어적 의사소통보다는 비언어적 수단인 방향지시등, 비상등, 경적 등을 사용하여 의사표현을 하게 된다. 주로 비언어적 수단을 사용하는 운전상황의 특징을 미루어봤을 때, 운전 중 제한된 의사소통은 운전분노와 밀접한 관련이 있을 것으로 보인다.

앞에서 살펴본 바와 같이 난폭·보복운전의 원인으로는 개인적 요인 뿐 아니라 상황적 요인도 고려해야 하지만 대부분의 연구는 개인적 요인에 주목하고 있다. 이 두 가지 요인을 함께 고려한다면 효과적인 난폭·보복운전 예방대책을 모색할 수 있을 것이다. 덧붙여, 상황적 요인으로 익명성에 관해서는 어느 정도 연구가 진행되고 있으나(윤보영, 2011; Ellison, Bell & Deffenbacher, 2001; Ellison, Govern, Petri & Figler, 1995), 보다 다양한 요인을 탐색할 필요성이 제기된다. 특히 ‘운전 중 의사소통’은 난폭·보복운전의 원인으로 자주 언급되지만(박관규,

2017; 임기창, 2019; 중앙일보 2016. 04. 06; Tom Vanderbilt, 2009) 실제적으로 어떠한 영향을 미치는지에 대해 파악하기 어려울 뿐만 아니라 명확하게 뒷받침할 기초자료조차 부족한 실정이다.

따라서 본 연구에서는, 난폭·보복운전의 개인적 요인과 상황적 요인과의 영향에 관심을 두고 연구를 수행하고자 한다. 난폭·보복운전의 개인적 요인 중 ‘운전분노’에 상황적 요인인 ‘운전자 간 의사소통의 유무’가 어떤 영향을 주는지 알아보고자 한다.

운전자의 의사소통은 앞에서 언급한 바와 같이 운전 중 주로 사용하는 비언어적 의사소통 방법 중 자신의 운전의도를 타인에게 알려주는 비상등, 방향지시등을 통한 의사소통 여부에 주목하여 두 변인 사이의 영향을 고찰해보도록 하겠다.

운전자가 자신의 운전의도에 대한 의사표현(방향지시등, 비상등)을 하는지 여부에 따라 상태운전분노에 차이가 있는지 확인한 후, 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 차이에 운전자의 특성운전분노, 인지적 정서조절전략이 어떠한 영향을 미치는지 파악하여 이를 통해 분노를 느끼는 운전상황의 특성과 난폭·보복운전을 하게 되는 운전자의 심리를 파악하고, 교통사고의 감소에 기여하고자 한다.

2. 연구문제 및 가설

본 연구에서는 난폭·보복운전에 영향을 미치는 개인적인 요인 및 상황적 요인과 관련한 연구문제를 설정하고자 한다. 이를 위해 Sharkin의 분류를 참고하여, 난폭·보복운전의 원인을 개인적 요인(성격적 요인과 인구통계학적 변인), 상황적 요인의 2가지로 구분하여 보았다.

개인적 요인으로는 특성운전분노, 인지적 정서조절전략을 선정하였다. 주행 중 운전자가 느끼는 운전분노는 여러 연구에서 난폭·보복운전에 영향을 미치는 주요 요인으로 언급하고 있다. 운전분노는 기질적인 특성인 특성운전분노와 상황에 따른 분노인 상태운전분노로 구분하여 볼 수 있으며, 이러한 상태운전분노는 특성운전분노와 매우 높은 정적상관을 갖고 있다(김요한, 이재식, 2014). 따라서 본 연구에서는 운전분노를 특성운전분노와 상태운전분노로 구분하였다.

이러한 운전분노에는 다양한 변인의 영향을 받는데 대표적인 것이 바로 정서이

다. 운전자의 부정적 정서가 높을수록 위험운전행동을 감행할 확률이 높고 이는 교통사고의 위험을 증가시킨다고(권민정, 오영태, 2013) 알려져 있는데, 위험한 운전상황에서 영향을 미치는 정서에는 분노와 불안을 들 수 있다(박남숙, 강혜자, 2009). 위험 운전행위를 줄이기 위해서는 이러한 부정적 정서의 조절이 중요하다. 따라서 본 연구에서는 운전분노와 함께 이러한 정서요인을 조절하는 개인의 '인지적 정서조절전략'에 따른 영향을 확인하려 한다.

또한 상황적 요인으로는 진로변경 시 방향지시등과 급정거 시 비상등 사용 유무에 따른 상태운전분노로 정의하였다. 이 두 교통상황을 선정하게 된 이유는, 본 연구자가 실시한 사전조사 결과와 운전상황의 분노와 관련된 여러 연구(권민정, 오영태, 2013; 김요한, 이재식, 2014; 박남숙, 강혜자, 2009; 윤지혜, 2004; 이재식, 2014), 운전자 대상 설문조사 및 교통관련 통계를 종합한 결과 운전자의 의사소통 여부에 따른 상태운전분노의 차이를 가장 잘 보여주고 있었기 때문이다.

따라서 본 연구는 운전자의 의사소통 유무에 따라 운전자의 분노에 어떠한 차이가 있으며 특성운전분노, 인지적 정서조절전략이 상태운전분노 변화에 어떠한 영향을 미치는지 알아보기 위하여 다음과 같은 연구문제와 가설을 설정하였다.

연구문제 1. 운전자의 의사소통 유무에 따라 상태운전분노는 어떠한 차이가 있는가?

가설1-1. 방향지시등 사용 유무에 따라 상태운전분노에 유의미한 차이가 있을 것이다.

가설1-2. 비상등 사용 유무에 따라 상태운전분노에 유의미한 차이가 있을 것이다.

연구문제 2. 상태운전분노가 높은 집단의 의사소통 유무에 따른 상태운전분노 변화에 영향을 미치는 예측변인은 무엇인가?

2-1. 상태운전분노가 높은 집단의 방향지시등 사용 유무에 따른 상태운전분노 변화에 영향을 미치는 예측변인은 무엇인가?

2-2. 상태운전분노가 높은 집단의 비상등 사용 유무에 따른 상태운전분노 변화에 영향을 미치는 예측변인은 무엇인가?

3. 용어의 정의

1) 운전자의 의사소통

운전자가 운전 중 사용하는 의사소통은 언어적 의사소통 수단과 비언어적 의사소통 수단을 이용하여 이루어진다. 도로 위에서 운전자들이 직접 대면하기 어렵기 때문에 주로 비언어적 의사소통수단을 사용하는데, 비언어적 수단의 대표적인 사례로 경음기, 방향지시등, 비상등을 들 수 있다. 경음기의 경우 과도한 사용시 불쾌감을 줄 수 있지만(이순철, 2000), 이와는 반대로 방향지시등, 비상등은 필요한 순간 사용하지 않을 경우 분노를 느끼게 되는 의사소통 수단이다(윤덕환 등, 2017). 이에 본 연구에서는 방향지시등과 비상등의 사용여부를 통해 ‘운전자의 의사소통 유무’상황의 운전분노와의 영향을 살펴보았다.

2) 운전분노: 상태운전분노와 특성운전분노

운전자가 운전 중 느끼는 분노를 운전분노(Driving Anger)라 하는데, 운전분노는 상태운전분노와 특성운전분노로 구분할 수 있다. 본 연구에서는 김진희(2017)의 연구를 참고하여 운전분노를 운전 중 상황이나 시간에 따라 경미한 정도에 격한 수준까지 변화하는 분노를 ‘상태운전분노’와 개인의 기질적인 특성에 기인한 운전분노인 ‘특성분노’로 구분하였다.

3) 인지적 정서조절전략

개인이 자신의 목표를 성취하기 위해 정서적 반응을 관찰하고 평가하며 수정하는 외적 내적 과정을 ‘인지적 정서조절전략’이라 하며(Thompson, 1994) 본 연구에서는 Garenfski 등(2001)의 관점에서 총 9개의 하위요인이 포함된 인지적 정서조절전략을 적응적 전략과 부적응적 전략으로 구분하여 확인하였고, 이를 ‘인지적 정서조절전략’으로 정의하였다.

Ⅱ. 이론적 배경

1. 운전자의 의사소통

1) 의사소통의 정의와 유형

다른 사람과 의미 있는 관계를 만들려는 욕구를 가지고 있는 인간에게 있어, 대인관계에 대한 욕구를 채우고, 보다 친밀하고 기능적인 관계를 위한 중요한 요소 중 하나가 언어적·비언어적 상호작용인 의사소통이다(추미래, 김정희, 2008).

의사소통을 뜻하는 communication의 어원을 살펴보면, ‘말씀씨, 전달, 흔히 있는 일’의 의미를 갖고 있는 라틴어인 communicaionem과 옛 프랑스어 communicacion에서 온 단어로 15세기 초에는 의사소통행위, 전달행위, 협의, 상의 등으로 쓰이다가 1715년에 현재의 뜻으로 굳어졌다(online etymology dictionary, 2019). 어원에서 뜻하는 바와 같이 핵심적인 개념은 ‘전달, 협의’이며 의사소통의 정의에 대해 다양한 의견이 있다.

Miller(1951)는 특정한 장소에서 또 다른 장소로 정보가 전해지는 것이라 하였으며, Satir(1983)는 의사소통을 상호작용으로 보고, 사람들이 활용하는 다양한 행동적 암시와 상징을 포함하여 의미를 전달한다고 보았다. 송성자(1985)는 의사소통은 중요한 인간관계 과정으로써 감정, 생각, 태도 등의 메시지를 전달하는 매개체라고 정의하였고, 황은미(2008)는 모든 종류의 기호를 통해 정보를 교환하는 과정 또는 행위라 하였다. 박성아(2010)는 의사소통이란 언어적, 비언어적 수단을 통해 인간의 감정, 태도, 생각 등을 서로 주고받는 매개체로서 대인관계의 과정과 행동이기 때문에, 인간은 이를 통해 서로 간의 이해를 넓히고 영향을 주며 관계를 개선하거나 악화시키는데 중요한 영향을 하는 것임을 알 수 있다고 하였다.

이처럼 인간관계에 중요한 영향을 주는 의사소통은 특성에 따라 여러 가지 유형으로 분류할 수 있다. 미국의 사회학자 A. Mehrabian(1971)의 조사에 따르면

의사소통에 있어서 말이 차지하는 비중이 7%, 목소리(음조, 억양, 크기) 등이 38%, 비언어적인 태도가 55%에 달한다고 한다(장영희, 2006, 재인용, p.57). 이처럼 자신의 의사를 표현하는 수단의 종류에 따라 언어적 의사소통과 비언어적 의사소통의 두 가지 유형으로 구분해볼 수 있다. 언어적 표현에 의한 의사소통은 명확한 언어, 음성언어를 통해 구체적이고 직접적으로 메시지를 전달하는 과정이다. 비언어적 의사소통은 음성언어 이외의 다른 수단을 통한 모든 형태의 의사소통이라 정의할 수 있으며, 이러한 의사소통은 음성언어가 전달하는 메시지를 보완하고 화자 자신의 사고, 감정, 태도 등을 표현하는 기능을 한다(황은미, 2008).

또 다른 의사소통 유형의 분류방식으로는 Satir(1983)가 분류한 의사소통의 유형이 대표적이다. Satir는 임상활동을 하면서 사람들이 긴장할 때 보여주는 의사소통 및 대처유형을 관찰한 결과 긴장을 처리하는 방식에 공통점이 있음을 발견하고 의사소통을 5가지로 분류하였다. 자기, 타인, 상황 중 어떠한 것에 중점을 두는지에 따라 회유형, 비난형, 초이성형, 산만형, 일치형으로 나뉘었다.

회유형(placating)은 자신의 내적 감정이나 생각을 무시하고 타인의 비위에 맞추려는 방식이며, 비난형(blaming)은 이와 반대로 타인을 무시하는 방식이다. 초이성형(super-reasonable)은 자신과 타인을 무시하고 상황만을 중시하며 극단적 객관성을 보이며 산만형(irrelevant)은 초이성형의 반대로 자신, 타인 상황을 모두 무시하여 산만한 특성을 보인다. 일치형(congruent)은 의사소통의 내용과 내적 감정이 일치해 매우 진실하며 자기감정을 잘 알아차리고 적절하게 표현한다. Satir는 이러한 의사소통의 유형을 기능적 의사소통(일치형)과 역기능적 의사소통(회유형, 비난형, 초이성형, 산만형)으로 분류하였다(정문자 외, 2018).

앞에서 살펴본 바와 같이, 의사소통은 사람들 간 상호작용에 중요한 역할을 하고 있으며, 그 특성과 유형에 따라 다양하게 구분되고 있다. 이는 타인과 도로를 공유하는 운전과정에서도 마찬가지이다. 이에 따라, 본 연구에서는 의사소통의 유형 중 언어적·비언어적 의사소통 분류에 관심을 가지고 연구를 진행하였다.

2) 운전 중 의사소통

도로 위에서 운전자들은 직접 대면하기보다는 주로 차 안에서 상대 운전자를 만나게 된다. 자동차의 차체가 보호막이 되어 위험으로부터 운전자를 지켜주기도

하지만, 때로는 이런 보호막이 상대 운전자와의 소통에 장애물이 되기도 한다.

도로교통상황에서 운전자들은 직접 대면하지 못하기 때문에 언어적 의사소통을 하기 어렵다. 이런 이유로 운전자들은 운전 중 의사소통을 위해 주로 비상등, 방향지시등, 경음기(경적), 수신호 등과 같은 비언어적 수단을 사용한다.

방향지시등은 자동차의 진행 방향을 알리는 역할을 한다. 비상등은 위험을 알리기 위해 좌우의 플래시 램프를 동시에 점등시켜 후속차, 대향차에게 위험을 예고하고, 경적은 다른 자동차나 보행자에게 주의를 주고자 할 때 소리를 발생시켜 사용한다(자동차용어사전편찬회, 2018). 운전 중 주로 사용하는 수신호는 방향 전환 시 차창 밖으로 손을 내밀어 방향을 표시하거나 미안함과 고마움의 표시로 손을 들어 올리는 등의 행동을 말한다.

운전 중 주로 사용하는 비언어적 의사소통 수단 중 하나인 경적의 경우 공격적 감정과 불쾌감의 표출과 같은 감정표출, 요구 및 명령, 위험상황에 대처, 자기 존재 표현의 이유로 사용한다. 경적은 과도하게 사용할 경우 소음으로 인해 다른 운전자들이 불쾌감을 느끼는 경우가 많다(이순철, 2000).

이에 반해, 방향지시등이나 비상등, 수신호는 주로 자신의 진로를 알려주거나 미안함이나 고마움의 표현으로 쓰고 있어 보통은 긍정적인 의미로 받아들인다. 윤덕환 등(2017)이 운전자 1000명을 대상으로 실시한 다음의 설문결과는 이를 뒷받침해준다.

상대운전자에게 직접 로드 레이지를 가한 경험이 있는 운전자들은 상대운전자가 미안함을 표시했다면 욕을 하지 않았을 것이라고 하였고(89.8%), 또한 위협적인 운전을 하지 않았을 것이며(85.8%), 상대 운전자와 다투지 않았을 것(89.7%)이라고 밝혔다. 그리고 자신의 운전 의도나 미안함, 고마움 등을 주변에 알리기 위해 주로 비상등을 사용(64.8%)하고 손을 들거나 고개를 숙이기도 하였고, 과도한 사용 시 불쾌감을 주는 경적(이순철, 2000)에 비해 대부분의 운전자들이(62.4%) 방향지시등을 켜지 않는 운전자를 보면 화가 난다는 답변을 선택하였다.

경적의 경우 사용빈도가 높을수록 불쾌감을 줄 수 있는 부정적 의미로 받아들이는 반면, 비상등과 방향지시등은 사용빈도가 적을수록 분노를 유발하는 반대되는 성격의 의사표현 수단임을 짐작해볼 수 있다.

즉, 경적은 상대운전자의 운전행동에 대해 보다 지시적으로 자신의 요구사항을

관찰시키거나 감정을 표출하는 수단으로 과도하게 사용할 경우 불쾌감을 주는 부정적 의미가 내포된 의사소통 수단이라면, 방향지시등과 비상등은 자신의 운전 의도를 상대방에게 안내하고 양해를 구하는 용도로써 경적사용에 비해 긍정적 의미를 지니고 있다.

3) 운전 중 의사소통과 분노

운전 중 의사소통과 분노와의 관계 운전자를 대상으로 한 여러 설문조사 결과를 통해 확인해볼 수 있다. 2017년 기아자동차 블로그 ‘K-플라자(PLAZA)’가 항목별로 운전자 498~736명을 대상으로 진행한 온라인 설문조사 결과, “운전 중 상대 운전자에게 화가 난 적이 있느냐”는 질문에 76%가 “그렇다”고 답했다. 응답자의 20%는 “화뿐 아니라 보복운전 충동을 느꼈다”고 말했다. 특히, “화나게 하는 상대방 부주의 운전” 유형을 묻는 질문엔 가장 많은 75%가 “방향지시등을 안 켜고 급작스레 끼어들 때”라고 응답하였고, 이어서 두 번째로 많은 선택을 받은 운전유형은 “뒤에서 경적을 울릴 때(13%)”였다(권순완, 2017). 앞서서도 언급한 윤덕환 등(2017)이 실시한 ‘로드레이지 관련 인식조사’ 결과도 이를 뒷받침한다.

또한, 이러한 사실은 기존의 연구와 여러 문헌에서도 확인할 수 있는데, Parkinson(2001)은 운전상황에서의 겪게 되는 상태 운전분노의 대부분은 익명성으로 인해 운전자의 활동 반경이 차량 내부로 제한되고, 의사소통을 하기 어려운 상황적 특성이 원인이 된다고 하였다. Tom Vanderbilt(2009)는 여러 운전자의 사례를 통해 운전 중 커뮤니케이션의 부재로 발생하는 의사소통의 불균형 현상에 대해 언급하였다. 운전상황에서는 일상생활에서의 대화처럼 섬세하고 복잡한 언어로 소통이 어렵고, 지극히 단순한 신호만 보낼 수 있기 때문에 운전을 하며 의사 표현을 하는데 제한이 생긴다고 하였다. 지극히 개인적인 신호부터 사회적으로 정해진 신호조차 운전자가 이해하지 못해 서로 오해가 생기는 경우가 종종 있다.

Jack Katz(1999)는 운전 중 발생하는 이러한 커뮤니케이션의 불균형 현상을 자세히 설명하였는데, 운전 중 우리는 다른 운전자를 볼 수 있지만 그의 말을 들을 수도 없고 자신의 말을 전할 수도 없다고 하였다. 운전대 앞에 앉은 운전자는 모두 다른 사람의 뒤통수만 바라보게 되는데, 이는 우리가 평소에 얼굴을 마주보고 다른 사람과 의사소통하는 방법이 아니며 이러한 의사소통의 부재는 운전자

를 더 흥분하게 한다고 주장한다. 특히 공격을 해오는 운전자를 만났을 때, 메시지를 보내지 못하기 때문에 화가 나서 욕을 하고 싶은데 그 대상이 없을 경우 운전자는 더 큰 분노를 느낀다고 보고 운전 중 의사소통의 부재가 불러일으키는 운전자의 분노를 주목하였다.

이진호(2016)는 2016년 1월부터 9월 사이에 보복운전으로 형사 입건된 262건 사례를 수집하고, 조사·분석하였다. 이에 따르면, 보복운전을 유발시킨 선행행위로는 급진로 변경이 가장 많았고, 그 다음으로 경음기 사용, 진로 방해 순으로 나타났다. 또한 보복운전의 위반유형으로는, 고의급정지가 가장 많이 범해졌으며, 밀어붙이기, 급진로 변경, 진로방해의 순으로 범행을 하는 것으로 드러났다. 즉, 상대차량의 무리한 진로변경으로 인해 보복운전이 유발되어지는 경우가 다수이고, 보복의 수단으로는 고의급정지를 가장 많이 사용하는 것이다. 급진로 변경의 경우 충분한 여유 없이 진로변경을 하거나 방향지시등을 켜지 않고 갑자기 끼어드는 등의 행동이 포함된다고 볼 수 있는데, 이 결과에서도 마찬가지로 운전자의 의사소통수단 중 하나인 방향지시등의 사용 유무가 운전 중 분노를 공격적으로 표출하는 보복운전으로 이어지는 유력한 요인임을 확인할 수 있다.

2. 분노 및 운전분노

1) 분노의 정의 및 유형

우리가 평소 자주 경험하는 감정 중의 하나가 바로 분노이다. 김유신, 고영인(1995)에 따르면 분노란 신체적 불만, 좌절 혹은 자존감 상실과 같은 분노 유발 사건으로 인하여, 인지적 측면인 분노 표적에 관한 사고 혹은 신념과 생리적 측면에서 혈압 상승 및 심장박동수의 증가 등의 변화를 수반하고, 운동적 혹은 언어적으로 표현될 수 있는(행동적 측면) 미미한 짜증으로부터 극단적인 격노까지의 비교적 강한 강도(강도의 차원)를 불쾌한 내적 경험 상태라 할 수 있다.

Spielberger 등(1983)은 상태분노(state-anger)와 특성분노(trait-anger)로 분노를 두 가지로 구분하였다. 상태분노는 시간에 따라 강도가 변하는 일시적으로 경

힘되는 정서 상태이며, 특성분노는 시간과 관계없이 얼마나 자주 분노를 일으키는가 하는 개인의 분노 경향성이다. 특성분노가 높은 사람들은 광범위한 상황에 대해 빈번하게 분노 유발 상황으로 지각하여 높은 상태분노로 반응하기 쉽다. 즉 특성분노가 높은 사람들은 더 쉽고 강하게 상태분노가 상승하는 것을 경험한다. 이 때문에 특성분노가 높은 개인들은 분노에 잘 대처하지 못하여 적응적이지 못한 방식으로 분노를 표현하게 된다.

Spielberger 등(1983)과 Deffenbacher(1999)에 따르면 특성분노가 높은 사람은 분노에 대해 잘 대처하지 못하며 적절하지 못한 방법으로 분노를 표현하는 경향이 있어 더 자주 분노를 억제하거나 부적절한 방법으로 발산하게 된다.

2) 운전분노

운전분노(Driving Anger)란 운전자가 다양한 운전상황에서 경험하는 분노의 정서이다(Deffenbacher, Oetting & Lynch, 1994). 일반적으로 운전분노 성향이 높은 경우 그렇지 않은 운전자들에 비해 다른 운전자들에 대해 더 공격적이고 위법적이거나 위험한 운전행동을 나타낼 가능성이 더 크다(Deffenbacher, et al., 2000; Neighbors, Vietor, & Knee, 2002).

이에 따라 많은 연구자들이 난폭운전과 보복운전과 같은 위험한 운전행위의 원인 중 하나로 ‘운전분노’의 영향에 주목했고 그와 관련한 다양한 연구를 진행해오고 있다(김진희, 2017; 윤보영, 2011; 윤지혜, 2004; Blanchard, Barton, & Malta, 2000; Hole 2007; Lynch, Deffenbacher, Oetting, & Yingling, 1995).

3) 상태운전분노와 특성운전분노

운전분노도 분노와 마찬가지로 특성운전분노와 상태운전분노로 구분하여 볼 수 있다. 김진희(2017)에 따르면 상태 운전분노(state driving anger)는 운전행동에 있어 상황이나 시간에 따라 그 강도가 변하여 주관적인 감정과 신체적인 활동으로 구성된 일시적 정서적 신체 상태를 의미하며, 이는 당황, 좌절 등의 경미한 감정 상태부터 격한 감정인 상태까지 연속적으로 표현된다. 그리고 이러한 정서 상태는 운전행동에서 시간에 따라 강도가 변하게 된다.

반면에 특성 운전분노(trait driving anger)는 운전행동에 있어서 상황이나 시

간에 관계없이 개인의 빈번하게 일반적으로 운전분노를 경험하는 유형으로 상태 운전분노를 표현하는 개인적 분노성향을 의미한다.

이러한 상태운전분노와 특성운전분노의 정의는 구분되지만, 서로 밀접한 관련을 가지고 있는 개념이다. 박남숙(2007)은 운전 중 상대운전자가 갑자기 끼어드는 모의운전상황에서 경험하는 정서, 인지 및 행동의 하위 요인들에 대한 상관관계를 분석한 결과, 특성분노와 상태분노가 높은 사람들이 상대비난을 많이 하는 경향을 보이고, 상대를 비난하는 사람들이 공격운전을 더 많이 하는 경향을 가진다는 것을 검증하였다. 김요한, 이재식(2014)의 연구에서 특성운전분노와 상태운전분노는 정적으로 유의한 상관관계를 보였는데, 이것은 평소의 운전상황에서 운전분노를 자주 그리고 높은 수준으로 경험하는 성향을 갖고 있는 운전자는 특정 운전상황에서도 높은 수준의 상태운전분노를 경험할 수 있다는 Deffenbacher 등(2003)의 연구에서도 입증된 바 있다.

3. 인지적 정서조절전략

1) 인지적 정서조절전략

정서란 어떠한 상황이나 외적, 내적 자극이 있을 때 인간이 의식적 또는 무의식적으로 느끼는 육체적, 심리적 양상을 말한다(오주현, 2017). John & Gross(2004)는 정서 조절이 적절하게 이루어 질 경우, 신체적·심리적인 건강, 인간관계, 학업 및 직업적 능력 등에 긍정적인 영향을 미칠 수 있으나, 주변 상황에 적합하게 정서를 조절하지 못한다면 정신 병리적인 문제까지 초래될 수 있다고 하였다. 정서조절에 대해 Thompson(1994)은 개인이 자신의 목표를 성취하기 위해 정서적 반응을 관찰하고 평가하며 수정하는 외적 내적 과정이라 정의하였고, Dodge & Garber(1991)는 부정적인 정서를 일으키는 정보를 받아들일 때 인지적 평가를 통해 사건에 대한 해석을 변화시킬 수 있다면 그에 따른 기분과 행동을 조절할 수 있다고 보았다.

이러한 정서조절 전략에 대해 다양한 관점이 있다. Gross(1998)는 정서조절 전

략들을 정서 조절이 일어나는 시점에 따라 정서가 일어나기 전에 사용되는 ‘선행 사건-초점 정서조절’의 인지적 재평가와 정서가 발생된 이후 사용되는 ‘반응-초점 정서조절’의 억제로 구분하였다. 반면에 Garnefski 등(2001)은 정서조절은 의식, 무의식뿐만 아니라 생물학적·인지적·행동적 조절 과정을 모두 포함하는 개념으로 보았고, 사고와 행동은 서로 다른 차원에서 측정되어야 하지만, 정서조절에 대한 기존의 연구들이 정서조절에 대해 인지적·행동적 전략을 구분하지 않고 이루어 졌음을 지적하였다. 이에 인지가 행동보다 우선한다는 가정 하에 정서조절전략을 인지적 전략과 행동적 전략으로 구분하였으며, 이 관점을 기준으로 한 인지적 정서조절전략을 변인으로 하여 본 연구를 진행하였다.

Garnefski 등(2001)이 개념화한 인지적 정서조절 전략은 총 9개의 전략으로 구성되어 있다. 크게 적응적 전략인 수용, 계획 다시 생각하기, 긍정적 초점변경, 긍정적 재평가, 조망확대의 5가지와 부적응적 전략인 자기비난, 타인비난, 반추, 과국화로 나뉘볼 수 있다.

자기비난(self-blame)은 자신에게 일어난 사건을 자신의 잘못·실수로 생각하여 스스로 비난하는 사고이다. 반면에 타인비난(blaming others)은 자신에게 일어난 사건의 원인을 타인에게 돌리고 잘못된 점을 생각하는 것이다. 반추(rumination)는 부정적 사건과 연계된 생각과 느낌을 지속적으로 되짚어 떠올리는 것이다. 과국화(catastrophizing)는 자신이 겪은 끔찍한 사건의 두려운 면을 강조하며 남들보다 훨씬 안좋은 경험을 했다는 생각을 자주하거나 자신의 경험을 최악으로 생각하는 사고이다. 수용(acceptance)은 자신의 경험을 받아들이고 어쩔 수 없는 일이라고 생각하거나 개인적 성장과 연관시켜 그 일을 안고 살아가는 방법을 배워야 한다고 생각하는 사고이다. 계획 다시 생각하기(refocuson planning)은 부정적 사건을 어떤 순서로, 어떻게 다룰지에 관한 사고로 자신이 그 상황에서 할 수 있는 최선의 것과 상황을 변화시킬 방법에 대해서 생각하는 것이다. 긍정적 초점 변경(positive refocusing)은 실제 일어난 일을 생각하는 대신, 즐겁고 긍정적인 일들을 생각하며 초점을 바꾸는 것이다. 긍정적 재평가(positive reappraisal)는 자신이 겪은 상황에서 좋은 측면을 찾아보거나 그 사건으로 인해 자신의 성장이라는 관점에서 긍정적 의미를 부여하는 것이다. 조망확대(putting into perspective)는 사건의 심각성을 줄이거나 다른 사건들과 비교해

상대적으로 심각하지 않음 즉, 상대성을 강조하는 사고이다(위지원, 2014; 윤제학, 2019; 이지은, 2015).

2) 인지적 정서조절전략과 분노

인지적 정서조절전략은 개인이 부정적인 감정을 관리하고 통제할 수 있도록 함으로써 위협적이거나 스트레스가 많은 사건이나 상황을 관리하는 데 매우 중요하다(Garnefski, 2001; John & Gross, 2004). 인지적 정서조절전략과 분노와의 관계에 대한 선행연구들을 살펴보면, 분노와 같은 부정적인 감정을 다스리는 데에도 큰 역할을 한다는 것을 알 수 있다. 김은희(2010)는 교도소 수용자를 대상으로 자존감, 인지적 정서조절전략과 공격성 간의 관계를 살펴보았는데 적응적인 인지적 정서조절전략은 자존감과 적응적 분노표현 간의 관계를 매개하였고, 부적응적인 인지적 정서조절전략은 자존감과 부적응적 분노표현 간의 관계를 매개함을 밝혔으며, 개인은 자존감 수준에 따라 자주 사용하는 인지적 정서조절전략이 스트레스 사건에 대한 인지적 해석에 영향을 끼치고 이에 따라 서로 다른 분노표현 양상으로 이어질 수 있음을 시사하였다. 오주현(2017)은 분노상황에서 정서조절전략의 효과성을 비교하였는데, 분노 상황에서 효과적인 정서조절을 위해서는 단계적인 인지적 재평가가 필요하다고 보았다. 이지인(2017)의 연구에서는 주행 중 느끼는 운전자의 분노에 인지적 정서조절전략이 어떤 영향을 미치는지에 주목하여, 운전자가 분노를 느꼈을 때, 동반자적 주행붓이 어떤 인지적 반응을 해주면 운전자의 분노가 완화되는지에 대한 실험연구를 진행한 바 있다. 그 결과, 분노상황에서 상대방을 함께 비난해주는 부적응적 전략이 적응적 전략에 비해 가장 분노 완화에 영향을 미친다는 사실을 확인하였다.

이에 따라 운전자의 분노에 대한 인지적 정서조절전략이 의사표현과 같은 타인의 행동에 관련하여 어떠한 관계를 보이는지 자세히 알아볼 필요가 있다. 이지인(2017)의 연구에서도 제시된 바와 같이 적응적 정서조절전략이 아닌 부적응적 정서조절전략 또한 분노 변화에 영향을 미치는 바 정서조절전략의 종류를 고려한 운전분노와의 관계를 살펴보고자 한다.

Ⅲ. 연구방법

1. 연구대상

본 조사는 2019년 2월 11일부터 3월 29일까지 실시하였다. 조사 대상자는 서울, 강원, 충북, 충남, 부산, 제주의 6개 지부에서 도로교통공단을 방문하여 교통안전교육을 받는 교육생과 일반운전자 총 464명을 대상으로 하였다. 이 중 응답이 불성실한 설문지 54부를 제외한 410부를 최종 자료 분석에 사용하였다.

2. 설문지 설계

본 연구는 실제 운전상황을 제시하여 연구대상자가 직접 운전상황에 대하여 분노정도 등을 표현하였다. 운전상황을 제시하기 위하여 연구자는 사전 연구를 실시하여 실제 운전자가 높은 분노를 느끼는 상황을 조사하였다.

도로교통공단에 교통안전교육을 수강하기 위해 방문한 운전자 100명을 대상으로 개방형 질문을 사용하여 운전 중 화가 났던 운전상황이나 운전자의 행동에 대한 경험에 대해 조사를 실시하였고, 각각의 응답자들은 질문에 대한 경험에 복수응답을 하였다. 사전조사 결과를 살펴보면, 가장 분노를 느끼는 경우는 ‘방향지시등을 켜지 않고 진로 변경할 때’라는 응답이 35건으로 가장 많았다. 그 다음으로는 ‘급차로 변경(끼어들기)’이 28건, ‘경적을 울릴 때’ 13건, ‘저속주행’ 13건, ‘급정거’ 10건, ‘과속운전’ 6건, ‘난폭·보복운전’ 6건, ‘휴대전화 사용’ 4건, ‘욕설 및 폭언’ 3건, 기타 36건으로 확인되었다. 이를 통해 방향지시등을 켜지 않고 진로 변경하는 것이 운전자들의 분노를 가장 유발하는 상황임을 알 수 있었다.

이는 다른 연구와 통계 결과에서도 공통적으로 확인된다. 2016년 1월에서 9월

까지 보복운전으로 형사 입건된 사건 262건에 대해 분석한 결과에 따르면, 전체 사건 중 보복운전을 유발한 선행행위는 총 262건 중 ‘(급)진로변경’ 101건, ‘진로 방해’ 62건, ‘경적, 상향등 사용’ 58건, ‘차선 미양보’ 22건의 순이었다. 보복 운전 시 가장 많이 행한 위반 유형으로는 ‘고의급정지’(122건), 다음으로 ‘밀어붙이기 (45건)’, ‘급진로 변경(32건)’, ‘진로방해·가로막기(30건)’, ‘경적이나 상향등 사용(12건)’ ‘고의충격(9건)’의 순이었다(이진호, 2010). 경찰청이 2016년 2월에서 3월에 46일간 난폭·보복운전을 집중 단속한 결과 803명이 입건되었는데, 이들은 급한 용무 (42.1%), 평소 운전습관(10%)을 난폭운전의 주요원인으로 손꼽았고, 보복운전의 하계 된 원인으로는 진로변경 (32.4%), 경적·상향등(22.6%), 끼어들기 (18%), 서행운전(16.4%), 급제동(10.6%)이라 응답하였다(이재운, 2016).

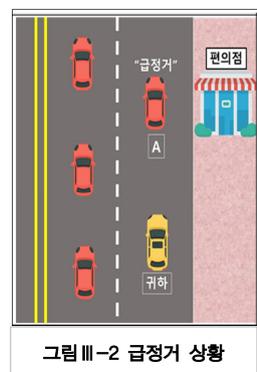
이러한 자료들을 종합하여, 교통안전 분야 전문가 3명과 운전자의 분노 유발 상황에 대한 2차 검토 후 2가지 상황의 운전시나리오를 설정하였다. 본 연구에서 설정한 운전상황은 진로변경 시 방향지시등 사용의 유무, 급정거 시 비상등 사용의 유무이며 자세한 상황은 다음과 같다.

첫 번째 시나리오는 ‘진로변경’상황이다. 그림Ⅲ-1과 상황에 대한 설명문을 함께 제시하였다. 실제로 차량을 운전 중이라고 상상하며 응답하도록 하였다. 편도 2차로의 도로에서 2차로 상을 앞차와의 안전거리를 유지하며 주행하던 중, A차량이 끼어들기를 한다. 동일한 상황에서 상대차량의 방향지시등을 사용하지 않았을 때의 감정을 질문한 후, 똑같은 상황에서 미리 방향지시등을 켜고 끼어들기를 했을 때의 분노는 어떠할지 응답하도록 하였다.



그림Ⅲ-1 진로변경 상황

두 번째 시나리오는 앞차의 ‘급정거’상황이다. 그림 Ⅲ-2와 설명문을 함께 제시하고 실제로 운전하고 있다고 상상하며 응답하도록 설정하였다. 1차로는 차가 줄지어 있고 우회전을 하기 위해 A차량을 따라 2차로를 주행 중, 앞 차량이 편의점 앞에서 급하게 속도를 줄이며 정차한다. 이때 A차량이 아무런 신호 없이 정차하였을 때 느껴지는 감정과 동일 상황에서 비상등을 켜고 정차하였을 때의 분노에 대해 질문하였다.



그림Ⅲ-2 급정거 상황

연구자가 제시한 운전상황을 바탕으로 운전자가 상황에서 느끼는 분노가 어느 정도이며, 의사표현 유무에 따라 그 분노가 얼마나 변화하는지를 알아보고자 방향지시등, 비상등 사용의 전후의 분노를 상태운전분노로 정의하여 측정하였다.

의사소통 유무의 상황에 따라 분노수준을 측정하고, 상황에 따라 운전자가 느낀 변화에 어떠한 개인적 변인이 영향을 미치는지 탐색하기 위해 추가적으로 특성운전분노와 인지적 정서조절전략과의 관계를 살펴보았다. 이 두 가지 변인을 선택한 이유는 특성운전분노가 높을수록 위험한 운전을 하고(김요한, 이재식, 2014; 박남숙, 2007; 윤지혜, 2004; Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting & Salvatore, 2000; DePasquale, *et al.*, 2001) 개인이 가지고 있는 인지적 정서조절 전략의 유형에 따라 분노수준에 차이가 생긴다(강민경, 2018; 김은희, 2010; 배은영, 2008; 손재민, 2005; 오주현, 2017; 이지인, 2017; Kassinove & Eckhardt, 1995; Martin, R. C. & Dahlen, E. R., 2005)는 사실이 선행연구를 통해 확인되었기 때문이다. 이에 따라 운전 중 의사소통 유무에 따른 상태운전분노 변화의 예측변인으로 특성운전분노와 인지적 정서조절전략을 선정하였다.

이러한 개인적 변인이 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 변화에 주는 영향을 살펴보기 위해 우선 의사소통이 없는 상황에서 상태운전분노 수준이 높은 집단과 높은 수준으로 구분하였다. 그중 위험운전의 가능성이 많은(김요한, 이재식, 2014; 박남숙, 2007) 상태운전분노가 높은 집단을 중심으로 의사표현 유무에 따른 운전분노의 변화를 측정한다. 높은 상태운전분노 집단을 다시 운전분노의 변화가 작은 집단과 높은 집단으로 구분한다. 본 연구의 목적 중 하나는 운전 중 의사소통 여부가 운전분노에 미치는 영향을 살펴보는 것이기 때문에, 이러한 연구목적에 부합하도록 운전 중 의사소통 유무에 따른 변화가 보이지 않는, 분노의 변화가 적은 집단은 제외하고 분노의 변화가 큰 집단에 개인적 변인인 특성운전분노와 인지적 정서조절전략의 영향이 어떠한지 살펴보았다.

3. 측정도구

1) 특성운전분노: 한국판 운전분노 척도(Driver Anger Scale; K-DAS)

본 연구에서는 운전자의 특성 운전분노를 측정하기 위하여 Deffenbacher와 동료들(1994)이 개발한 33문항의 운전분노척도(Driver Anger Scale: DAS)를 신용균(2005)이 한국의 교통상황에 알맞게 수정, 보완한 한국판 운전분노 척도를 사용하였다. 문항 수는 총 28개이고, Likert 5점 척도로 구성되어 있다. 척도는 6개 요인구조로 이루어져 있으며 세부적으로 살펴보면 진행방해(6문항), 무례한 운전(5문항), 적대적 운전(4문항), 불법운전(5문항), 서행운전(5문항), 경찰출현(3문항)의 요인이 포함되어 있다. 신용균(2005)의 한국판 운전분노척도의 각 하위요인들의 내적 일치도계수는 (Cronbach's α)는 모두 .70 이상이었으며, 본 연구에서 28항목의 신뢰도를 산출한 결과, Cronbach's α 는 .941로 높은 수준으로 나타났다.

2) 상태운전분노

운전자의 상태 운전분노를 측정하기 위한 설문지를 만들기 전, 도로교통공단에 교통안전교육을 수강하기 위해 방문한 운전자 100명을 대상으로 운전 중 화가 났던 운전상황이나 운전자의 행동에 대한 경험에 대한 설문을 통해 사전조사를 실시하였다. 그 결과, 방향지시등을 켜지 않고 진로 변경하는 것이 운전자들의 분노를 가장 유발하는 상황임을 확인하였고 이를 바탕으로 다른 설문·통계와 연구결과를 종합하여 교통안전분야 전문가 3명과 검토 후, 운전자의 상태운전 분노를 측정하기 위해 두 가지 운전상황을 설정하여 시나리오를 제작하였다.

첫 번째는 가장 많이 운전자의 분노를 유발한다고 알려진 방향지시등 없이 진로 변경하는 상황이다. 조사대상자들이 쉽게 운전상황을 떠올릴 수 있도록 그림과 설명문을 함께 넣었다. 상황을 제시하고 방향지시등을 켜지 않았을 때와 켜었을 때의 감정에 표시하도록 하였다. 두 번째 시나리오는 앞에 가는 차가 갑자기 급정거하는 상황인데, 마찬가지로 그림과 설명문을 함께 넣어 제시하였으며 비상등을 켜지 않고 급정거할 때와 비상등을 켜 후 급정거할 때로 나누어 분노정도를 측정하였다. 분노정도를 측정하는 질문은 윤지혜(2004)의 연구에서 사용한 운전

분노 관련 설문지를 참고하여 Likert 5점 척도로 구성된 총 20문항을 제작하였다.

표Ⅲ-1 상태운전분노 문항의 신뢰도 계수(Cronbach's α)

구분	문항	문항 수	Cronbach's α
방향지시등 미사용	3-1	5	.846
방향지시등 사용	3-2	5	.919
비상등 미사용	4-1	5	.843
비상등 사용	4-2	5	.928

3) 인지적 정서조절전략(CERQ)

본 연구에서는 인지적 정서조절전략을 확인하기 위해 Garnefski(2001)가 개발한 인지적 정서조절전략 질문지(Cognitive Emotion Regulation Questionnaire: CERQ)를 김소희(2004)가 변안·수정한 측정도구를 사용하였다. 문항 수는 총 36개이며, Likert 5점 척도로 구성되어 있으며 인지적 정서조절전략은 총 9가지 요인으로 구분된다. 자세히 살펴보면, 조망확대, 계획 다시 생각하기, 긍정적 초점변경, 긍정적 재평가, 수용 5가지의 적응적인 전략과 자기비난, 타인비난, 반추, 과묵화를 포함하는 4가지 부적응적 전략으로 나뉘며 하위요인별로 4문항씩 구성되어 있다. 적응적 전략은 20-100점 사이의 점수를 가지고, 부적응적 전략은 16-80점 사이의 점수를 가지며 점수가 높을수록 해당되는 적응적 전략과 부적응적 전략의 수준이 높다는 것을 나타낸다(최유리, 2014). 김소희(2004)의 연구에서 척도의 내적 합치도는 확대 .66, 계획 생각하기 .80, 긍정적 초점변경 .85, 자기비난 .76, 타인비난 .83, 반추 .68, 수용 .53, 긍정적 재평가 .80, 과묵화 .78이었다. 본 연구에서 인지적 정서조절전략의 전체 36항목의 신뢰도는 Cronbach's α .923으로 나타났다. 본 연구의 주요 변인들의 신뢰도는 양호한 것으로 파악되었으며, 심리적 척도의 구성 및 하위요인별 신뢰도는 표Ⅲ-2에 제시된 바와 같다.

표Ⅲ-2 인지적 정서조절전략 문항 및 하위요인 신뢰도 계수(Cronbach's α)

하위요인	문항	문항 수	Cronbach's α
적응적 전략	1, 2, 3, 6, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 32, 33, 36	20	.926
부적응적 전략	4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 18, 19, 20, 21, 24, 29, 31, 34, 35	16	.844
전체	1-36	36	.923

4. 자료분석

본 연구에서는 운전자를 대상으로 운전 중 의사소통에 따른 상태운전분노의 변화와 이러한 변화에 특성분노와 인지적 정서조절전략이 어떠한 영향을 주는지 알아보기 위하여 SPSS 18.0을 이용하여 다음과 같은 통계분석을 실시하였다.

첫째, 상태운전분노, 특성운전분노, 인지적 정서조절전략 척도의 신뢰도 검증을 위해 신뢰도 분석을 실시하였다.

둘째, 운전자의 인구통계학적 특성을 파악하기 위해 빈도와 백분율을 산출하였다.

셋째, 운전 중 의사소통 즉, 방향지시등과 비상등의 사용 유무에 따라 운전자의 상태운전분노에 차이가 있는지 확인하기 위해 대응표본 t-검증을 실시하였다.

넷째, 의사소통 유무에 따른 상태운전분노에 개인적 변인인 특성운전분노와 인지적 정서조절전략이 어떠한 영향이 있는지 확인하기 위해 군집분석을 통해 집단을 구분하여 다중회귀분석을 실시하였다.

IV. 연구결과 및 해석

1. 주요변인의 기술통계

1) 연구대상 인구통계학적 변인 기술통계 특징

본 연구의 분석대상은 운전자 410명이다. 연구대상의 인구통계학적 특성을 알아보기 위해 연구대상자의 성별과 연령을 조사하였다. 총 연구대상자는 410명이며 성별은 남성 340명(82.9%), 여성 70명(17.1%)이었다. 연령은 운전이 가능한 20대 이상부터 60대 이상으로 조사되었다. 특히 연령 중 가장 많은 연령대는 50대로 104명으로 전체의 25.4%, 다음은 30대가 103명(25.1%), 40대가 99명(24.1%)으로 나타났다. 인구통계학적 특성을 살펴본 결과, 전반적으로 고른 분포를 보여 연구결과를 일반화하는데 무리가 없을 것으로 판단하였다. 자세한 결과는 표IV-1에 제시하였다.

표IV-1 인구통계학적 변인 기술통계

	구분	N	백분율
성별	남성	340	82.9
	여성	70	17.1
연령	20대 이상	40	9.8
	30대 이상	103	25.1
	40대 이상	99	24.1
	50대 이상	104	25.4
	60대 이상	64	15.6
합계		410	100

2) 분노 관련 변인 분석

본 연구에서는 분노를 개인적 요인으로의 특성운전분노와 상황적 요인으로의 상태운전분노로 구분하여 연구하였다. 상태운전분노를 측정하기 위해 방향시지등과 비상등 사용 유무에 따라 느끼는 분노수준을 측정하였다. 연구대상자의 전체

특성운전분노는 최소 1점, 최대 4.71점으로 나타났으며 평균 2.50으로 나타났다. 방향지시등 사용이 없는 경우 상태운전분노는 최소 1점, 최대 5점, 평균 2.99, 방향지시등을 사용한 경우의 상태운전분노는 최소 1점, 최대 4점, 평균 1.55로 나타났다. 비상등 사용이 없는 경우 최소 1점, 최대 4점, 평균 2.54, 비상등을 사용한 경우 최소 1점, 최대 5점, 평균 1.78로 나타났다. 상태운전분노의 평균을 살펴보면, 두 상황 모두 방향지시등과 비상등 미사용 시 상태운전분노가 사용 시보다 높은 것을 확인할 수 있다. 자세한 결과는 표IV-2에 제시하였다.

표IV-2 특성운전분노와 상태운전분노의 기술통계

	최소	최대	평균	표준편차
특성운전분노	1.00	4.71	2.50	.64
방향지시등 사용 없는 상황의 상태운전분노	1.00	5.00	2.99	.85
방향지시등 사용 있는 상황의 상태운전분노	1.00	4.00	1.55	.66
비상등 사용 없는 상황의 상태운전분노	1.00	4.00	2.54	.68
비상등 사용 있는 상황의 상태운전분노	1.00	5.00	1.78	.80

3) 인지적 정서조절전략 분석

인지적 정서조절전략은 적응적 전략과 부적응적 전략으로 구분하여 제시하였다. 적응적 전략은 최소값은 1.00, 최대값은 4.19, 평균 2.55이며, 부적응적 전략은 최소값 1.00, 최대값 5.00으로 나타났다. 자세한 결과는 표IV-3에 제시하였다.

표IV-3 인지적 정서조절전략의 기술통계

	최소	최대	평균	표준편차
적응적 인지적 정서조절전략	1.00	4.19	2.55	.56
부적응적 인지적 정서조절전략	1.00	5.00	3.06	.69

2. 연구가설 검증을 위한 통계분석 결과

1) 운전 중 의사소통 유무에 따른 상태운전분노 차이 분석 결과

운전 중 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 차이를 검증하였다. 이를 위해 방향지시등 사용의 유무와 비상등 사용 유무로 상황을 제시하여 분노수준을 측정한 후 차이를 확인하였다.

(1) 방향지시등 사용의 유무에 따라 상태운전분노는 차이가 있는가?

방향지시등 사용이 없었을 경우의 상태운전분노와 방향지시등 사용이 있었던 경우의 상태운전분노의 차이를 검증하기 위하여 대응표본 t검증을 실시하였다. 상태운전분노 정도와 차이검증에 대한 자세한 결과는 다음과 같다.

표IV-4는 방향지시등 사용유무에 따른 각각의 평균과 표준편차이다.

표IV-4 방향지시등 사용에 따른 상태운전분노 평균과 표준편차

	최소	최대	평균	표준편차
방향지시등 사용 없는 상황의 상태운전분노	1.00	5.00	2.99	.85
방향지시등 사용 있는 상황의 상태운전분노	1.00	4.00	1.55	.66

다음의 표IV-5는 방향지시등을 사용하지 않았을 때의 분노수준과 방향지시등을 사용했을 때의 분노수준의 차이를 나타낸 것이다.

표IV-5 방향지시등 사용에 따른 상태운전분노 대응표본 t검증 분석 결과

	평균	표준편차	df	t
방향지시등 사용 유무에 따른 상태운전분노 차이	1.44	.94	409	30.900***

*** $p < .001$

차이검증 결과, 방향지시등 사용이 없는 상황의 상태운전분노와 사용이 있는 상황의 상태운전분노의 차이는 통계적으로 유의하였다, $t=30.900$, $p<.001$.

이를 통해 방향지시등을 사용하지 않았을 때의 분노수준보다 방향지시등을 사용한 경우, 분노가 감소한 것으로 나타나 방향지시등 사용 유무가 운전자의 상태운전분노에 영향을 준다는 것을 확인할 수 있었다.

(2) 비상등 사용의 유무에 따라 상태운전분노는 차이가 있는가?

비상등 사용이 없었을 경우의 상태운전분노와 비상등 사용이 있었던 경우의 상태운전분노 차이를 검증하기 위하여 마찬가지로 대응표본 t검증을 실시하였다. 결과는 다음과 같다.

표IV-6는 비상등 사용유무에 따른 각각의 평균과 표준편차이다.

표IV-6 비상등 사용에 따른 상태운전분노 평균과 표준편차

	최소	최대	평균	표준편차
비상등 사용 없는 상황의 상태운전분노	1.00	4.00	2.54	.68
비상등 사용 있는 상황의 상태운전분노	1.00	5.00	1.78	.80

다음의 표IV-7은 비상등을 사용하지 않았을 때의 분노수준과 비상등을 사용했을 때의 분노수준을 차이 검증하여 나타낸 것이다.

표IV-7 비상등 사용에 따른 상태운전분노 대응표본 t검증 분석 결과

	평균	표준편차	df	t
비상등 사용 유무에 따른 상태운전분노 차이	.76	.86	409	17.872***

*** $p<.001$

차이검증 결과, 비상등 사용이 없는 상황의 상태운전분노와 비상등 사용이 있는

상황의 상태운전분노 차이는 통계적으로 유의하였다, $t=17.872$, $p<.001$.

이를 통해 비상등을 사용하지 않았을 때의 분노수준보다 비상등을 사용한 경우, 분노가 감소한 것으로 나타나 비상등 사용 유무가 운전자의 상태운전분노에 영향을 준다는 것을 확인할 수 있었다.

2) 상태운전분노가 높은 집단의 의사표현 유무에 따른 운전분노변화의 예측

앞에서 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 차이가 유의함을 확인하였기 때문에, 상태운전분노 변화에 개인적 요인이 어떠한 영향을 미치는 지 알아보고자 한다. 이를 위해 특히 위험운전의 가능성이 높은 상태운전분노가 높은 집단에 주목하였다. 연구자가 제시한 개인적 요인인 특성운전분노, 적응적 인지조절전략과 부적응적 인지조절전략을 예측변인으로, 상황적 요인인 의사표현 유무에 따른 상태운전분노를 종속변인으로 다중회귀분석을 실시하였다. 본 연구는 개인적 요인과 상황적 요인에 집중하고자 운전분노는 성별과 연령에 따라 다르게 나타난다고 보고한 선행연구(이재식, 2014; Lajunen & Parker, 2001; Lonczak, et al., 2007; Maxwell, Grant & Lipkin, 2005)를 참고하여 인구통계학적 변인인 성별과 연령은 더미변수를 생성하여 통제변인으로 하고, 이를 통제된 상황에서 예측변인의 영향력을 보고자 한다.

상태운전분노가 높은 집단과 낮은 집단을 구분하기 위하여 군집분석을 실시하여 통계적으로 차이가 검증된 집단으로 정의하였다. 군집분석 시 클러스터 구성을 위하여 비계층적 군집분석 방법인 K-평균 군집분석을 실시하였다. 1차 군집분석을 통하여 상태운전분노가 높은 집단과 낮은 집단을 분리하고, 상태운전분노가 높은 집단에 대하여 2차 군집분석을 통하여 분노변화가 큰 집단과 작은 집단으로 분리하였다. 그림 IV-1처럼 집단을 분리하여 점선으로 표시된 집단에 대해서 다중 회귀분석을 실시하였다.

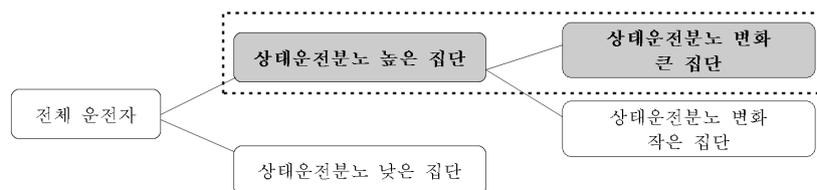


그림 IV-1 군집분석 흐름

(1) 상태운전분노가 높은 집단의 방향지시등 사용에 따른 운전분노 변화 예측

전체 연구대상자 410명에 대하여 방향지시등 사용에 따른 상태운전분노 수준이 높은 집단과 낮은 집단의 특성을 알아보기 위하여 군집분석을 실시하였다. 분리된 집단에 대한 자세한 내용은 다음과 같다. 우선 다음의 표IV-8에서처럼 방향지시등을 사용하지 않았을 때 상태운전분노가 높은 집단은 233명, 낮은 집단은 177명으로 구분되었다.

표IV-8 상태운전분노 정도에 대한 군집분석 결과(방향지시등)

	상태운전분노 높은 집단		상태운전분노 낮은 집단		F
	N	중심값	N	중심값	
전체운전자	233	3.58	177	2.21	706.041***

*** $p < .001$

이 중 운전분노가 난폭·보복운전의 주요 원인이라고 밝힌 기존의 연구결과를 참고하여 본 연구의 목적인 운전분노의 감소를 통한 난폭·보복운전 예방을 위해 상태운전분노가 높은 집단에 주목하였으며, 군집분석을 통해 의사소통의 유무에 따라 분노의 변화가 큰 집단과 작은 집단으로 표IV-9와 같이 구분하였다.

표IV-9 상태운전분노 변화에 대한 군집분석 결과(방향지시등)

	상태운전분노 변화 큰 집단		상태운전분노 변화 작은 집단		F
	N	중심값	N	중심값	
상태운전분노 높은 집단 (N=233)	162	2.33	71	.79	387.722***

*** $p < .001$

상태운전분노 변화가 큰 집단(N=162)과 작은 집단(N=71)으로 구분한 뒤 본 연구가 관심을 가지고 있는 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 변화에 개인적 요인인 특성운전분노, 인지적 정서조절전략이 어떠한 영향이 있는지 알아보기 위해, 상태운전분노의 변화가 큰 집단만을 대상으로 하여 분석하였다. 상태운전분

노의 변화가 적은 집단은 의사소통 유무에 따른 분노의 차이가 적은 것이기 때문에 본 연구의 주제와 부합하지 않았기 때문에 제외하였다. 성별과 연령은 더미 변수로 변환하였는데 성별은 여성, 연령은 20대를 기준으로 하였다. 특성운전분노, 적응적 인지적 정서조절전략과 부적응적 인지적 정서조절전략을 예측변인으로, 방향지시등 사용에 따른 상태운전분노 변화를 종속변인으로 다중회귀분석을 실시하였다.

표IV-10 상태운전분노 변화가 큰 집단에 대한 다중회귀분석 결과(방향지시등)

모형	비표준화계수		표준화 계수 β	t
	B	표준오차		
(상수)	1.381	.309		4.472
성별(ref.=여성)				
남성	.165	.112	.113	1.478
연령(ref.=20대)				
30대	.059	.165	.049	.356
40대	.052	.166	.043	.315
50대	.034	.166	.027	.203
60대	.170	.188	.102	.904
특성운전분노	.172	.066	.210	2.607*
적응적 정서조절전략	.193	.071	.242	2.722**
부적응적 정서조절전략	-.126	.086	-.129	-1.461
R제곱= .118, 수정된 R제곱= .072, F= 2.557*				

reference group 성별: 여성, 연령: 20대, * $p < .05$, ** $p < .01$

분석 결과, 상승변량 VIF가 10 이하로 다중공선성이 없으며 Durbin-watson 계수도 1.048로 독립성을 확인하여 자기상관이 약한 것으로 확인되어 회귀분석의 타당성을 확인하였다. 다중회귀분석 결과 제시된 회귀식은 통계적으로 상태운전분노 변화를 예측하는 것에 유의하였다, $F=2.557$, $p < .05$.

본 모형에 따르면 상태운전분노 변화의 7.2%를 설명하고 있으며, 회귀식에 투입된 예측변인 중 특성운전분노의 표준화계수 β 는 .210($t=2.607$, $p < .05$), 적응적

정서조절전략의 표준화계수 β 는 .242($t=2.722$, $p<.01$), 부적응적 정서조절전략의 표준화계수 β 는 -.129($t=-1.461$, ns)로 나타났다.

방향지시등을 켜지 않아 상태운전분노가 높은 집단의 경우 방향지시등 사용에 따른 상태운전분노의 변화에 개인적 요인인 특성운전분노와 적응적 정서조절전략이 정적 영향을 미치는 것으로 확인되었다. 하지만 성별과 연령, 부적응적 정서조절전략의 영향은 유의미하지 않은 것으로 나타났다.

(2) 상태운전분노가 높은 집단의 비상등 사용에 따른 운전분노 변화 예측

군집분석을 실시하여 상태운전분노가 높은 집단(N=267)에 대하여 비상등 사용에 따른 상태운전분노 변화가 큰 집단(N=148)와 작은 집단(N=119)을 분리하였다. 분리된 집단에 대한 자세한 내용은 다음의 표IV-11과 같다.

표IV-11에서 확인할 수 있듯이, 군집분석을 통해 전체 운전자 중 비상등을 켜지 않았을 때 상태운전분노가 높은 집단(N=267)과 낮은 집단(N=143)의 두 집단으로 분리하였다.

표IV-11 상태운전분노 정도에 대한 군집분석 결과(비상등)

	상태운전분노 높은 집단		상태운전분노 낮은 집단		F
	N	중심값	N	중심값	
전체운전자	267	3.65	143	2.23	674.547***

*** $p<.001$

다음은 비상등을 사용하지 않았을 때 상태운전분노가 높은 집단(N=267)에 대하여 비상등 사용 유무에 따라 상태운전분노의 변화가 큰 집단(N=148)과 작은 집단(N=119)으로 분리한 군집분석 결과이다.

표IV-12 상태운전분노 변화에 대한 군집분석 결과(비상등)

	상태운전분노 변화 큰 집단		상태운전분노 변화 작은 집단		F
	N	중심값	N	중심값	
	상태운전분노 높은 집단 (N=267)	178	2.18	89	

*** $p < .001$

이 중 본 연구문제의 대상인 상태운전분노 변화가 큰 집단(N=178)에 대하여 상태운전분노, 적응적 정서조절전략과 부적응적 정서조절전략을 예측변인, 상황적 요인인 의사표현 유무(비상등)에 따른 상태운전분노를 종속변인으로 다중회귀분석을 실시하였다. 성별과 연령은 더미변수로 변환하였는데 성별은 여성, 연령은 20대를 기준으로 하였다. 분석 결과는 다음의 표IV-13과 같다.

표IV-13 상태운전분노 변화가 큰 집단에 대한 다중회귀분석 결과(비상등)

모형	비표준화계수		표준화 계수 β	t
	B	표준오차		
(상수)	1.102	.338		3.264
성별(ref.=여성)				
남성	.105	.114	.067	.917
연령(ref.=20대)				
30대	.119	.167	.090	.710
40대	.125	.167	.094	.746
50대	.046	.168	.035	.271
60대	.114	.185	.067	.617
특성운전분노	.243	.071	.264	3.441**
적응적 정서조절전략	.184	.074	.205	2.487*
부적응적 정서조절전략	-.132	.090	-.123	-1.470

R 제곱= .123, 수정된 R 제곱= .081, F = 2.956**

reference group 성별: 여성, 연령: 20대, * $p < .05$, ** $p < .01$

상승변량 VIF가 10 이하로 다중공선성이 없으며 Durbin-watson 계수도 .834로 독립성을 확인하여 자기상관이 약한 것으로 확인되어 회귀분석의 타당성을 확인하였다. 다중회귀분석 결과 제시된 회귀식은 통계적으로 상태운전분노 변화를 예측하는 것에 유의하였다, $F=2.956$, $p<.01$. 본 모형에 따르면 상태운전분노 변화의 8.1%를 설명하고 있으며, 회귀식에 투입된 예측변인 중 특성운전분노의 표준화계수 β 는 .264($t=3.441$, $p<.01$), 적응적 정서조절전략의 표준화계수 β 는 .205($t=2.487$, $p<.05$), 부적응적 정서조절전략의 표준화계수 β 는 $-.123$ ($t=-1.470$, ns)로 나타났다.

분석 결과, 비상등을 켜지 않아 상태운전분노가 높은 집단의 경우 비상등 사용에 따른 상태운전분노의 변화에 개인적 요인 중 특성운전분노와 적응적 정서조절전략이 통계적으로 유의한 정적 영향을 미치는 것으로 나타났다. 반면에 성별과 연령, 부적응적 인지적 정서조절전략의 영향은 유의미하지 않은 것으로 확인되었다.

V. 논의 및 제언

본 연구는 6개 지역의 410명의 운전자를 대상으로 하여, 난폭·보복운전의 중요한 원인인 운전분노와 운전 중 의사소통 유무의 영향 및 특성을 파악하고 기초자료를 제공하여 난폭·보복운전을 예방하기 위한 목적으로 진행되었다. 이를 위해 운전분노를 상태운전분노와 특성운전분노로 구분하여 살펴보았고, 운전 중 의사소통 유무는 진로변경 시 방향지시등 사용과 급정거 시 비상등 사용의 두 가지 상황을 가정하여 확인하였다. 제시된 각 상황별로 상태운전분노의 정도 및 변화를 측정하고 이러한 변화에 개인적 변인인 특성운전분노와 인지적 정서조절전략이 어떠한 영향을 주는지 검증하였다. 본 연구에서 밝혀진 연구결과를 토대로 한 논의는 다음과 같다.

첫째, 운전 중 의사소통 유무에 따라 운전자가 느끼는 상태운전분노의 차이를 검증하였다. 그 결과, 진로변경 상황에서 방향지시등을 작동하지 않은 상황과 작동한 상황 간의 상태운전분노 차이는 통계적으로 유의하였다($t=30.900, p<.001$). 또한 앞차의 급정거 상황에서 비상등 사용 유무에 따른 상태운전분노의 차이도 통계적으로 유의하였다($t=17.872, p<.001$). 이는 의사소통의 부재로 인해 운전분노가 높아질 수 있다고 한 기존의 의견과 일치하는 결과이다(윤덕환 등, 2017; 이상우, 2016; Jack Katz, 1999; Parkinson, 2001). 이 결과를 토대로, 분노를 유발하는 주행 상황에서도 운전자가 의사소통을 한 경우 분노가 감소함을 확인할 수 있다. 이는 운전 중 운전자의 분노를 조절하기 위해 방향지시등이나 비상등과 같은 의사소통 수단의 적절한 사용이 필요함을 시사한다.

두 번째로, 운전 중 의사소통(방향지시등, 비상등)의 사용 유무에 따른 상태운전분노의 변화에 특성운전분노와 인지적 정서조절전략의 개인적 요인의 변인이 어떠한 영향을 주는지 다중회귀분석을 실시하였다. 본 연구에서는 특성운전분노와 인지적 정서조절전략을 적응적 전략과 부적응적 전략으로 구분하여 예측변인으로 하였고, 상황적 요인인 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 변화를 종속변인으로 하여 분석하였다. 이때 통제변인으로는 인구통계학적 변인인 성별과 연령을 설정

하고 더미변수를 생성하여 이를 통제된 상황에서 예측변인의 영향을 살펴보았다. 상태운전분노가 높은 집단과 낮은 집단을 구분하기 위해 K-평균 군집분석을 실시하여 1차적으로 상태운전분노가 높은 집단과 낮은 집단을 분리한 후, 위험운전의 가능성이 많은 상태운전분노가 높은 집단에 관심을 두었다. 상태운전분노가 높은 집단을 보다 심층적으로 분석하기 위해 2차 군집분석을 실시하였고 상태운전분노가 높은 집단 내에서 의사소통 유무에 따라 상태운전분노의 변화가 큰 집단과 낮은 집단으로 분리한 후, 분노의 변화가 큰 집단을 대상으로 하여 개인적 요인인 특성운전분노와 인지적 정서조절전략의 영향을 살펴보았다.

그 결과, 방향지시등을 켜지 않았을 때 높은 상태운전분노를 느끼는 집단은 방향지시등 사용 여부에 따른 상태운전분노의 변화에 특성운전분노와 적응적 정서조절전략의 정적 영향이 있었다. 또한, 비상등을 켜지 않았을 때 높은 상태운전분노를 느끼는 집단의 비상등 사용 유무에 따른 분노 변화에도 특성운전분노와 적응적 정서조절전략이 유의한 정적영향을 미치는 것으로 나타났다. 이는 운전자가 높은 수준의 특성운전분노를 가지고 있고, 적응적 정서조절전략을 사용할수록 의사소통 유무에 따라 느끼는 분노의 차이가 커질 수 있음을 의미한다. 즉, 의사소통 유무에 따른 분노의 변화는 개인의 특성운전분노 수준과 주로 사용하는 인지적 정서조절전략의 유형에 따라 달라지는 것으로 보인다.

이를 통해 운전 중 의사소통의 유무에 따라 느끼는 운전자의 상태운전분노의 변화에는 공통적으로 특성운전분노와 개인의 인지적 정서조절전략 중 적응적 전략이 영향을 미치는 것을 확인할 수 있었다. 이는 적응적 인지정서조절전략이 분노와 같은 부적정서를 조절하는데 효과적이라는 기존의 연구 결과(강민경, 2018; 배은영, 2008; 손재민, 2005; Kassinove & Eckhardt, 1995; Martin, R. C. & Dahlen, E. R., 2005)와 일치하는 것임을 알 수 있다. 또한, 특성운전분노와 상태운전분노가 정적으로 유의하다는 것을 입증한 이재식(2014)의 연구와 평소 운전상황에서 높은 운전분노를 자주 경험하는 성향을 갖고 있는 운전자는 특정 운전상황에서도 높은 수준의 상태운전분노를 경험할 수 있다는 Deffenbacher 등(2003)의 연구결과를 지지한다. 이는 운전 중 의사소통 유무에 따른 상태운전분노를 조절하기 위해서는 특성운전분노 수준의 고려와 함께 개인의 정서 조절을 위해 적응적 전략을 발전시켜야 할 필요가 있음을 의미한다.

이상의 논의를 종합하면 다음과 같다. 운전자들은 제시된 상황에서 상대방의 의사소통 유무에 따라 상태운전분노 수준을 다르게 느끼는 것으로 분석되었다. 이는 운전 중 의사소통 유무가 운전분노를 감소시키는데 큰 역할을 할 수 있음 의미한다. 또한, 운전자가 사용하는 정서조절전략의 유형과 본래 가지고 있는 특성운전분노 수준에 따라 운전 중 의사소통 유무에 따른 상태운전분노의 변화에 영향이 있음을 확인하였다.

운전상황에서 원활하지 않은 의사소통은 운전자의 분노를 유발하고 종종 난폭·보복운전으로 이어지는 경우가 많다. 따라서 본 연구의 결과를 토대로 살펴보면, 난폭·보복운전의 예방을 위해 운전분노에 영향을 미치는 방향지시등, 비상등 사용과 같은 운전 중 의사소통에 주목할 필요가 있다.

우선 개인적으로는 운전자 간 원활한 의사소통을 위한 노력이 요구된다. 본 연구에서는 운전 중 의사소통 여부에 따라 운전 장면에서 느끼는 분노에 큰 차이가 있음을 확인하였다. 따라서 운전상황에서 느끼는 분노의 감소를 위해, 운전자는 보다 적극적으로 자신의 운전의도를 예고하거나 고마움과 미안함 등의 감정을 전달할 수 있는 방향지시등과 비상등을 적절하게 사용할 필요가 있다.

다음으로, 교통안전교육의 실시와 운전자의 인식 개선에 대한 국가적 차원의 관심도 요구된다. 특별교통안전교육 등 운전자 대상 교통안전교육에 운전 중 의사소통 사용의 중요성과 운전자 개인의 특성을 반영하는 것 또한 난폭·보복운전 예방에 도움이 될 것으로 판단된다. 운전 중 의사소통 부족으로 인한 교통사고 사례를 학습하고 이에 대해 운전자 간 토의를 통해 서로의 의견을 공유해보고, 시뮬레이터 등을 통해 운전상황을 체험해보는 등 다양한 방법의 교육을 예비운전자에서부터 경력 운전자에 이르기까지 지속적으로 실시한다면 사고예방에 효과적일 것이다. 또한 난폭·보복운전자에 대한 교정 교육과정에 실제 개인의 특성운전분노 수준을 반영하고, 적응적 정서조절전략을 발전시키는 내용을 포함한 상담프로그램을 개발하고, 실제 현장에 적용해 보는 시도도 중요할 것이다. 이와 함께 교통안전 관련 기관들은 운전 중 의사소통의 중요성을 알리는 적극적인 홍보활동을 통해 운전자 인식 개선에 노력할 필요가 있다.

본 연구의 의의는 다음과 같다. 기존 연구에서 많이 다루어지지 않았던 운전 중 의사소통 유무에 관심을 두고 이에 따른 운전분노의 차이를 실제적으로 검증하였

고, 난폭·보복운전의 개인적 요인과 상황적 요인을 함께 고려하여 연구하였다는 데에 의의가 있으며, 이는 난폭·보복운전 예방과 운전분노 감소를 위한 후속연구의 기초자료가 될 수 있을 것이다.

이에 덧붙여, 본 연구의 연구방법 및 결과에 대해 고려해야 될 점과 추후 연구 방향에 대한 제언은 다음과 같다. 본 연구는 주행상황을 가정한 설문지를 통해 두 가지 상황에 한정하여 연구를 진행하였기 때문에, 연구 결과의 일반화를 위해서는 실제 운전상황에의 적용과 함께 다양한 운전상황을 추가하여 지속적인 연구를 할 필요가 있다. 또한, 본 연구에서 제시한 개인적 변인의 설명력이 높지 않았기 때문에 후속 연구에서는 설명력이 높은 개인적 변인들을 고려하여 보다 심층적이고 다각적인 연구가 진행되어야 할 것이다.

참고문헌

- 강민경(2018). **인지적 정서조절 전략과 대인관계 및 부적 정서 간의 관계에 대한 메타분석**. 석사학위논문. 인제대학교 교육대학원.
- 국가통계포털 KOSIS. <http://kosis.kr/index/index.do>.
- 권민정, 오영태(2013). 운전자의 정서가 운전행동에 미치는 영향에 관한 연구: 운전스트레스 대처행동을 중심으로. **대한교통학회지**, 31(6), 34-42.
- 권순완. 운전자 75% “깜빡이 안 켜고 끼어들 때 가장 큰 분노 느껴”...뒤에서 경적 울릴 때는?. (2017.10.03). 조선일보.
http://car.chosun.com/site/data/html_dir/2017/10/05/2017100500195.html
- 김민석, 조용철. 도로 점령한 분노의 폭탄...보복 운전은 범죄다. (2015. 07. 06). 서울신문.
<https://go.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20150707500024>
- 김상호(2018). 난폭운전에 관한연구. **한국치안행정논집**, 15(1), 29-52.
- 김소희(2004). **스트레스 사건, 인지적 정서조절전략과 심리적 안녕감 간의 관계**. 석사학위논문. 가톨릭대학교 대학원.
- 김수진, 정철수, 장석용(2016). 운전행동 결정요인과 위험운전 행동요인이 난폭운전과 보복 운전에 미치는 메커니즘 분석을 통한 대책마련 연구: 교통법규위반자 및 교통사고 야기자를 대상으로. **대한교통학회지**, 34(1), 15-28.
- 김요한, 이재식(2014). 운전자의 상태운전분노가 추돌회피와 상황인식에 미치는 효과. **한국심리학회지: 문화 및 사회문제**, 20(4), 391-414.
- 김유신, 고영인 (1995). 분노경험 및 분노표현에 관한 연구. **경성교육연구**, 1, 35-80.
- 김은희(2010). **자존감, 인지적 정서조절전략과 공격성 간의 관계-교도소 수용자를 대상으로**. 석사학위논문. 강원대학교 교육대학원.
- 김진희(2017). **운전분노 경향성이 위험운전행동에 미치는 영향 부정적 감정과 전위 공격성의 매개효과를 중심으로**. 박사학위논문. 한국교통대학교 교통대학원.
- 도로교통공단(2018). **2017년판 교통사고 통계**. 도로교통공단.
- 박관규. 운전자 48% 보복운전 당해봤다. (2017. 10. 03). 한국일보.

<http://www.hankookilbo.com/News/Read/201710031477474430>

- 박남숙(2007). **사고 운전자와 무사고 운전자의 정서, 인지 및 행동 특성의 비교**. 석사학위논문. 전북대학교 대학원.
- 박남숙, 강혜자 (2009). **위험한 운전상황에서 운전자의 정서, 인지 및 행동 반응**. **한국심리학회지: 건강**, 14(2), 403-418.
- 박성아(2010). **대학생이 지각한 부모와의 의사소통유형과 양육태도가 분노표현 방식에 미치는 영향**. 석사학위논문. 동아대학교 대학원.
- 배은영 (2008). **우울 공격 성향 청소년의 인지적 정서조절 전략의 특징- 성과 연령 변인을 중심으로**. 석사학위논문. 성신여자대학교 대학원.
- 손재민(2005). **정서조절 방략 사용에서의 개인차: 인지적 재해석인과 정서표현 억제인의 비교**. 석사학위논문. 서울대학교 대학원.
- 송성자(1985). **승전대학생의 의사소통 능력에 관한 조사연구**. **승전대학교 학생지도연구**, 2, 23-67
- 송혜수, 신용균, 강수철(2005). **차량시물레이터를 이용한 운전행동 연구: 운전분노 및 교통정체를 중심으로**. **대한교통학회지**, 23(2), 61~73.
- 신다예(2018). **자기애와 공격적 운전의 관계에서 분노반추의 매개효과와 공감의 조절효과: 자기주도 대 타인의존 자기애**. 석사학위논문. 강원대학교 대학원.
- 신용균 (2005). **운전분노척도에 의한 도로교통 위반행동의 예측**. **한국건강심리학회 제2차 학술대회**, 84-95.
- 신용균, 강수철, 류준범(2007). **난폭운전에 영향을 미치는 심리학적 요인**. **대한교통학회지**, 25(4), 89-98.
- 오주석(2011). **운전자 성격 및 태도 측정을 통한 위험운전자의 판별-위험운전자 판별 도구 및 기준점수 체계 개발**. 박사학위논문. 충북대학교 대학원.
- 오주현(2017). **분노상황에서 정서조절전략의 효과성 비교-객관적 재평가, 긍정적 재평가, 억제를 중심으로**. 석사학위논문. 영남대학교 대학원.
- 온라인 중앙일보. **난폭·보복 운전자 800명 이상 입건...'방향지시등 위반'이 가장 많아**. (2016.04.06.). 중앙일보. <https://news.joins.com/article/19845430#none>
- 위지원(2014). **내면화된 수치심과 분노표현 방식의 관계에서 인지적 정서조절 전략의 매개효과**. 석사학위논문. 가톨릭대학교 대학원.

- 윤덕환, 채선애, 송으뜸, 김윤미(2017). 2017 로드레이지(Road Rage) 및 운전 문화 관련 인식조사. (주)마크로밀엠브레인, 2017(4), 1-39.
- 윤보영(2011). 익명상황의 운전행동과 운전분노, 정서표현갈등 및 안녕감과의 관계. 석사학위논문. 충북대학교 대학원.
- 윤보영, 이순철(2011). 익명상황의 운전행동과 운전분노 및 정서표현갈등과의 관계. 한국심리학회지: 문화 및 사회문제, 17(3), 321-341.
- 윤제학(2019). 수행자의 거부민감성과 행동활성화체계 및 행동억제체계가 분노표출에 미치는 영향: 부적응적 인지적 정서조절전략의 조절된 매개효과. 석사학위논문. 대구가톨릭대학교 대학원.
- 윤지혜(2004). 특성분노와 의도-모호성이 타인비난과 운전분노에 미치는 영향. 석사학위논문. 중앙대학교 대학원.
- 이상우(2016). 우리는 왜 자동차 안에서 분노하는가?. 월간교통, 86-87.
- 이순철(2000). 교통행동의 심리학적 이해. 한국심리학회지: 문화 및 사회문제, 6(1), 119-143.
- 이순철(2004). 교통행동 연구의 경향성 분석을 위한 문헌고찰. 한국심리학회지: 문화 및 사회문제, 10(3), 1-18.
- 이순철, 박선진(2016). 교통행동 연구의 경향성 분석을 위한 문헌고찰. 한국심리학회지: 문화 및 사회문제, 22(2), 285-320.
- 이재식(2014). 성별과 운전경력에 따른 행위자-관찰자 관점에서의 운전분노 차이. 한국심리학회지: 문화 및 사회문제, 20(2), 107-131.
- 이재운. <그래픽> 난폭·보복운전 단속 결과. (2016. 04. 05). 연합뉴스.
<https://www.yna.co.kr/view/GYH20160405001000044>
- 이지은(2015). 대학생의 감사성향이 분노대처행동에 미치는 영향에서 인지적 정서조절의 매개효과. 석사학위논문. 동아대학교 대학원.
- 이지인(2017). A Study on the Interaction Provided by Companion Driving Bot that Helps the Anger Regulation of Drivers. 석사학위논문. Graduate School, Yonsei University.
- 이진호(2016). 보복운전에 관한 일 연구-경기 지역을 중심으로. 석사학위논문. 경기대학교 대학원.

- 임기창. "깜빡이 꼭 켜고 보복운전 없어요" 경찰, 연중 홍보 캠페인. (2019.04.01.). 연합뉴스.
<https://www.yna.co.kr/view/AKR20190330039800004?input=tw>
- 자동차용어사전편찬회(2018). **자동차 용어사전**. 일진사.
- 장영희(2006). 비언어적 행위와 의사소통. **남서울대학교 논문집**, 12, 55-79.
- 정문자, 정혜정, 이선희, 전영주(2018). **가족치료의 이해**. 제3판. 학지사.
- 최유리(2014). **정서인식 명확성, 정서강도 및 부적응적인 인지적 정서조절이 대학생의 문제성 음주에 미치는 영향**. 석사학위논문. 건양대학교 대학원.
- 추미래, 김정희(2008). 대학생의 역기능적 의사소통 유형과 특성분노, 분노사고 및 분노표현에 대한 관계. **한국심리학회지: 상담 및 심리치료**, 20(4), 1023-1039.
- 황은미(2008). 효과적인 의사소통을 위한 비언어적 행위-간호대화를 중심으로, **텍스트 언어학**, 24, 313-335.
- Tom Vanderbilt(2009). **Traffic**. 김영사.
- Blanchard, E. B., Barton, K. A., and Malta, L. (2000). Psychometric properties of a measure of aggressive driving: The Larson Driver's Stress Profile. *Psychological Reports*, 87(3), 881-892.
- Davis, P. & Smith, L. (1998). Acasis that may not exist is all the rage. *The Washington Post Nov*(29).
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., and Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.
- Deffenbacher, J.L.(1999). Cognitive-behavioral conceptualization and treatment of anger. *Journal of Clinical Psychology*, 55, 295-309.
- Deffenbacher. L., Huff, ME, Lynch, RS., Oetting, ER., & Salvatore, N. F.(2000). Characteristics and treatment of high-anger drivers. *Journal of Counseling Psychology*, 47, 5-17.
- 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.
- DePasquale, J. P., Geller, E. S., Clarke, S. W., & Littleton, L. C. (2001). Measuring road

- rage development of the propensity for angry driving scale. *Journal of Safety Research*, 32, 1-16.
- Dodge, K.A. & Garber, J. (Eds.). (1991). Domains of emotion regulation. The development of emotion regulation and dysregulation. *Cambridge: The Cambridge University*, 3-11.
- Dula, C. S. & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34, 559-566.
- 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.
- Ellison, P.A., Bell, P., & Deffenbacher, J. L. (2001). The Effect of Trait Anger Anonymity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior. *Journal of applied Social Psychology*, 31(2). 431-443.
- Gross, J. J. (1998). The Emerging Field of Emotion Regulation: an Integrative Review. *Review of General Psychology*, 2(3), 271.
- Garnefski, N., Kraaij, V., & Spinhoven, P. (2001). Negative life events, cognitive emotion regulation and emotional problems. *Personality and Individual Differences*, 30, 1311-1327.
- Hole, G. (2007). *The psychology of driving*. Psychology Press.
- Jack Katz (1999). *How Emotions Work*. University of Chicago Press.
- John, O. P., & Gross, J. J. (2004). Healthy and Unhealthy Emotion Regulation: Personality Processes, Individual Differences, and Life Span Development. *Journal of Personality*, 72(6), 1301-1334.
- Kassinove, H. (Ed.). & Eckhardt, C. I. (1995). An anger model and a look to the future. Anger disorder: Definition-diagnosis, and treatment. *Taylor & Francis*, 197-204.
- 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.
- Lonczak, H., Neighbors, C., & Donovan, D. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 536–545.
- Lynch, R. S., Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., and Yingling, D. A. (1995), “Driving anger as a health risk factor,” *Paper presented at the 103rd Annual Convention of the American Psychological Association*, NY.
- Martin, R. C., & Dahlen, E. R. (2005). Cognitive emotion regulation in the prediction of depression, anxiety, stress, and anger. *Personality and Individual Differences*, 39, 1249–160.
- Maxwell, J. P., Grant, S., Lipkin, S. (2005). Further validation of the propensity for angry driving scale in British drivers. *Personality and Individual Differences*, 38, 213–224.
- Miller, George A. (1951). *Language and communication*. McGraw–Hill.
- National Traffic Safety Administration. (2002). *National Survey of Speeding and Other Unsafe Driving Actions. Volume II: Driver Attitude and Behavior*. Schulman, Ronca, & Bucarvalas, Inc, New York.
- Neighbors, C., Vietor, N. A., Knee, C. R. (2002). A motivational model of driving anger and aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28, 324–335.
- online etymology dictionary. (2019.04.30.).
https://www.etymonline.com/word/communication#etymonline_v_17245
- Parkinson, B. (2001). Anger on and off the road. *British Journal of Psychology*, 92, 507–526.
- Rathbone, D. B. & Huckabee, J. C. (1999). *Controlling road rage: a literature review and pilot study*. The AAA Foundation for Traffic Safety.
- Satir, V. (1983). *Satir step by step: A guide to change in families*. Science and Behavior Books, Inc.
- Spielberger, C. D., Jacobs, G. A., Russell, S., & Crane, R. S. (1983). Assessment of anger: The State–Trait Anger Scale. *Advances in Personality Assessment*, Vol. 2, N.J.: LEA, 159–187.
- Thompson, R. A. (1994). Emotional regulation: A theme in search of definition.

Monographs of the society for research in child development, 59(23),
25-52.

Wells-Parker, E., Ceminsky, J., Hallberg, V., Snow, R.W., Dunaway, G., Guling, S.,
Williams, M., and Anderson, B. (2002). An exploratory study of the
relationship between road rage and crash experience in a representative
sample of US drivers. *Accident Analysis and Prevention, 34, 271-278*

<Abstract>

Influence of communication on driving anger during driving:
State Driving Anger, Trait Driving Anger and
Cognitive Emotion Regulation

Jang Yu Ri

Major in Counseling Psychology, Graduate School of Education,
Jeju National University

Supervised by Professor : Choi Bo Young

In this study, the effects of state of driving anger, characteristic driving anger, and cognitive emotion regulation strategy were examined in order to confirm the effect of communication presence during driving on driving anger.

For this purpose, questionnaires consisting of trait driving anger questionnaire, state driving anger questionnaire, and cognitive emotional control strategy questionnaire (CERQ) were distributed to six districts in Seoul, Kangwon, Busan, Chungbuk, Chungnam and Jeju. A total of 464 drivers including traffic safety education trainees visiting 6 branch offices of the KoRoad were surveyed and 410 were excluded from the survey.

Statistical analysis program SPSS 18.0 was used for the analysis of this study. The reliability of the measurement tools was analyzed. The frequency and percentage were calculated to identify the demographic characteristics of the drivers, and the corresponding sample t was verified to identify changes in the state driving anger with or without communication. In order to investigate the effect of trait driving anger and cognitive emotion regulation

strategy on the change of state driving anger, we separated the groups by cluster analysis and confirmed the relation of each variable through multiple regression analysis. The results of this study are summarized as follows.

First, as a result of verifying whether state driving anger varies according to communication during driving, there was a statistically significant difference between anger and anger without communication (turn signal lamp, emergency lamp).

Second, we investigated the relationship between trait anger and cognitive emotional regulation strategy, which affected the change of state driving anger according to the presence or absence of communication during driving. For this purpose, the group that showed high - level driving anger in the absence of communication was selected as the final analysis subject. As a result, the trait driving anger and the adaptive cognitive emotion regulation strategy had a statistically significant effect on the change of state driving anger according to the use of turn signal lamp and emergency lamp.

According to the results of the study, it was verified that there were differences in driver 's state driving anger according to the communication of the opponent driver during driving in two driving situations that caused anger. The type of strategy, and the individual trait driving anger. Based on these results, it is suggested that a more diverse and in-depth follow-up study is needed to reduce the driving anger of the driver and to prevent the abuse and reprisal driving considering the personal factors as well as the situational factors.

Key words: Communication during driving, state driving anger, trait driving anger, cognitive emotion regulation strategy

<부록> 설문지

설문에 응해 주셔서 감사합니다

안녕하십니까. 먼저 설문에 응해주신 귀하께 감사드립니다.

본 설문지는 다양한 교통상황에서의 운전자의 심리를 파악하고 개선하기 위한 연구 목적으로 제작되었으며, 통계법 제33조에 의거하여 개인신상정보를 수집하지 않으며, 각자의 응답은 본인이 누구인지 알 수 없도록 통계처리 됩니다.

설문지의 각 문항들에는 정답이 없사오니, 각각의 문항에 대해서 평소 귀하가 어떻게 행동하고 생각하는지를 되도록 빠르고 솔직하게만 답해주시면 됩니다.

본문에 제시된 모든 문항에 대해 빠짐없이 작성해주시길 바랍니다. 본 설문을 통해 얻어진 결과는 연구 자료로만 활용되며, 연구 목적 이외의 다른 용도로는 사용되지 않음을 약속드립니다.

제주대학교 교육대학원 교육학과
상담심리전공
지도교수: 최 보 영
연구자: 장 유 리

● 다음은 귀하의 일반적 사항을 알아보기 위한 질문입니다. 해당되는 번호에 O표 해주십시오.

1. 귀하의 연령은 다음 중 어디에 해당되십니까?

- ① 20대 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 이상

2. 귀하의 성별은 무엇입니까?

- ① 남성 ② 여성

3. 귀하가 실제로 운전하고 있다고 상상하면서, 현재 기분을 묻는 각각의 질문에 대한 답을 골라서 해당하는 칸에 O표 해주십시오.

운전 장면	운전 상황 설명
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 귀하는 편도 2차로 중 2차로 상을 규정 속도에 맞춰 주행 중이며, 앞차와 뒷차 사이에서 안전거리를 유지한 채 달리고 있습니다. ▪ 그러던 중 A차량이 빠른 속도로 직진해오다가 갑자기 뒤에서 귀하의 차량 앞으로 방향지시등을 켜지 않고 끼어들기를 합니다.

3-1. 위의 상황처럼 A차량 운전자가 **방향지시등을 켜지 않고** 갑자기 끼어들었다면, 어떤 기분이 느껴지실 것 같습니까?

	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	그렇다	매우 그렇다
나는 화가 난다	①	②	③	④	⑤
나는 신경질이 난다	①	②	③	④	⑤
나는 약이 오른다	①	②	③	④	⑤
나는 속상하다	①	②	③	④	⑤
나는 증오심을 느낀다	①	②	③	④	⑤

3-2. 만일 A차량의 운전자가 **방향지시등을 켜 후 2~3초 여유를 가지고** 끼어들기를 시도했다면, 어떤 기분이 느껴지실 것 같습니까?

	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	그렇다	매우 그렇다
나는 화가 난다	①	②	③	④	⑤
나는 신경질이 난다	①	②	③	④	⑤
나는 약이 오른다	①	②	③	④	⑤
나는 속상하다	①	②	③	④	⑤
나는 증오심을 느낀다	①	②	③	④	⑤

4. 귀하가 실제로 운전하고 있다고 상상하면서, 현재 기분을 묻는 각각의 질문에 대한 대답을 골라서 해당하는 칸에 O표 해주십시오.

운전 장면	운전 상황 설명
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 현재 귀하가 주행하고 있는 도로는 편도2차로 도로이며, 1차로는 진행하는 차가 줄지어 있습니다. ■ 앞에는 차량(A)이 규정속도에 맞춰 직진하고 있으며, 귀하는 우회전을 하기 위해 앞차량을 따라 주행 중입니다. ■ 그러던 중 앞 차량(A)이 아무런 신호없이 급하게 속도를 줄이며, 편의점 앞에 정차해버렸습니다.

4-1. 위의 상황처럼 A차량 운전자가 **아무런 신호없이 갑자기 정차한 경우**, 어떤 기분이 느껴지실 것 같습니까?

	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	그렇다	매우 그렇다
나는 화가 난다	①	②	③	④	⑤
나는 신경질이 난다	①	②	③	④	⑤
나는 약이 오른다	①	②	③	④	⑤
나는 속상하다	①	②	③	④	⑤
나는 증오심을 느낀다	①	②	③	④	⑤

4-2. 만일 A차량 운전자가 **비상등을 켜고 정차했다면**, 어떤 기분이 느껴지실 것 같습니까?

	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	그렇다	매우 그렇다
나는 화가 난다	①	②	③	④	⑤
나는 신경질이 난다	①	②	③	④	⑤
나는 약이 오른다	①	②	③	④	⑤
나는 속상하다	①	②	③	④	⑤
나는 증오심을 느낀다	①	②	③	④	⑤

● 다음은 귀하가 운전하면서 경험하는 여러 상황들이 기술되어 있습니다. 운전 중 아래와 같은 상황에서 화가 나는 정도를 오른쪽 숫자에 O표 해주십시오.

	문항내용	화가 전혀 안난다	화가 약간 난다	화가 난다	화가 많이 난다	화가 아주 많이 난다
1	도로의 각종 공사로 인해 교통이 막히게 되면	①	②	③	④	⑤
2	야간에 상향등을 켜 채로 전방에서 다가오는 차를 보면	①	②	③	④	⑤
3	주변의 운전자나 보행자가 나의 운전을 비난하면	①	②	③	④	⑤
4	앞차의 운전자가 휴대전화를 사용하면서 운전을 할때	①	②	③	④	⑤
5	교통흐름에 맞지 않게 서행하는 차를 보면	①	②	③	④	⑤
6	교통경찰 차량이 내 차 뒤에서 따라오면	①	②	③	④	⑤
7	도로 작업으로 인해 돌아가야 할 때	①	②	③	④	⑤
8	야간에 내 차 바로 뒤에서 상향등을 비추면서 따라오는 차를 보면	①	②	③	④	⑤
9	주변의 운전자나 보행자가 내 차에 대고 고함을 지르면	①	②	③	④	⑤
10	지나친 선형이나 장식을 한 앞차 때문에 전방의 시야가 막힐 때	①	②	③	④	⑤
11	추월차로에서 너무 천천히 달리면서 교통의 흐름을 방해하는 차를 보면	①	②	③	④	⑤
12	과속 무인단속 카메라가 있는 지점을 통과하면	①	②	③	④	⑤
13	신호등에서 매번 신호에 걸리면	①	②	③	④	⑤
14	적색신호나 정지신호를 무시하고 진행하는 차를 보면	①	②	③	④	⑤
15	어떤 운전자가 내 차에 대고 경적을 울리면	①	②	③	④	⑤
16	과속으로 달리는 운전자를 보면	①	②	③	④	⑤
17	녹색신호가 들어왔는데도 앞차가 출발하지 않으면	①	②	③	④	⑤
18	경찰이 내 차를 정차시킬 때	①	②	③	④	⑤
19	바쁜 일로 빨리 가야하는데 신호등이 고장이면	①	②	③	④	⑤
20	주위를 살피지도 않고 내 앞에서 후진하는 차를 보면	①	②	③	④	⑤
21	교통체증에 갇히게 되면	①	②	③	④	⑤
22	방향지시등도 켜지 않고 차로 변경하는 운전자를 보면	①	②	③	④	⑤
23	정차해 있던 차가 내 차가 진행하는 앞으로 들어오면	①	②	③	④	⑤
24	여러 운전자가 과속했는데 나만 교통단속에 걸리면	①	②	③	④	⑤
25	오르막길에서 서행하는 차량 때문에 다른 차량들이 통과하지 못하는 것을 보면	①	②	③	④	⑤
26	고속도로에서 다른 차가 안전거리를 확보하지 않고 바로 내 차 앞으로 끼어들면	①	②	③	④	⑤
27	상승 정체구간에서 암체처럼 끼어드는 운전자를 보면	①	②	③	④	⑤
28	양 차로에 걸쳐서 운전하는 차량을 보면	①	②	③	④	⑤

- 사람들은 때로 부정적인 일이나 불쾌한 일을 경험하며(예: 실패, 예기치 않은 사고, 믿었던 사람의 배신 등), 이럴 때 각자 자신만의 방식으로 반응합니다. 다음의 문항을 읽고 불쾌한 일을 경험할 때 일반적으로 떠오르는 생각에 O표 해 주십시오.

	문항내용	거의 그렇지 않다	가끔 그렇다	보통 이다	자주 그렇다	거의 항상 그렇다
1	나는 그 일이 그만하길 다행이라고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
2	그 상황에 대처할 수 있는 최선의 방법을 생각해본다.	①	②	③	④	⑤
3	내게 일어난 일 대신 다른 즐거운 일을 생각해본다.	①	②	③	④	⑤
4	그 일이 내 잘못이라고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
5	그 상황에서 일어났던 나의 감정을 되짚어 생각한다.	①	②	③	④	⑤
6	나는 그 일을 안고 살아가는 법을 배워야 한다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
7	내가 겪은 일에 대해 어떤 느낌이 드는지 자주 생각한다.	①	②	③	④	⑤
8	내가 겪은 일이 얼마나 끔찍한지에 대해 계속 생각한다.	①	②	③	④	⑤
9	그 일이 일어난 것은 다른 사람의 책임이라고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
10	그 문제의 긍정적인 측면을 살펴본다.	①	②	③	④	⑤
11	나는 다른 사람들보다 훨씬 더 나쁜 경험을 했다는 생각을 자주 한다.	①	②	③	④	⑤
12	기본적으로 그 일의 원인이 분명히 나한테 있다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
13	그 일은 내가 어쩔 수 없는 일이라고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
14	나는 즐거웠던 일을 생각한다.	①	②	③	④	⑤
15	나는 내가 할 수 있는 최선의 계획에 대해 생각한다.	①	②	③	④	⑤
16	그 상황에 긍정적인 측면도 있다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
17	다른 사람들은 그보다 더한 일도 겪는다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
18	기본적으로 그 일의 원인이 다른 사람에게 있다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
19	그 상황이 얼마나 끔찍했는지 계속해서 생각한다.	①	②	③	④	⑤
20	그 일에 대해 책임져야 할 사람은 나라고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
21	나는 내가 겪었던 일에 대한 생각과 감정에 빠져 있다.	①	②	③	④	⑤
22	그 일과 아무 상관없는 즐거운 일을 생각해본다.	①	②	③	④	⑤
23	그 상황으로부터 배울 게 있을 거라 생각한다.	①	②	③	④	⑤
24	내가 겪은 일은 사람으로서 경험할 수 있는 최악의 것이었다는 생각을 자주 한다.	①	②	③	④	⑤
25	다른 일에 비하면 그 일이 그렇게 나쁜 것도 아니었다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
26	그 상황을 받아들여야 한다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
27	내가 할 수 있는 최선의 것을 생각해본다.	①	②	③	④	⑤
28	그 일로 인해 내가 더 강한 사람이 될 수 있을거라 생각한다.	①	②	③	④	⑤

	문항내용	거의 그렇지 않다	가끔 그렇다	보통 이다	자주 그렇다	거의 항상 그렇다
29	나는 그 일에 대해 남들이 잘못된 점을 생각한다.	①	②	③	④	⑤
30	살다보면 더 나쁜 일도 있다고 스스로에게 말한다.	①	②	③	④	⑤
31	나는 그 일이 다른 사람 잘못이라고 스스로에게 말한다.	①	②	③	④	⑤
32	상황을 변화시킬 방법에 대해 생각한다.	①	②	③	④	⑤
33	그 일이 일어났다는 사실을 받아들여야 한다.	①	②	③	④	⑤
34	나는 그 문제가 내가 저지른 실수라고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
35	내가 겪은 일에 대해 내가 왜 이렇게 느끼는지 알고 싶다.	①	②	③	④	⑤
36	내가 겪은 것보다 더 기분 좋은 것을 생각해본다.	①	②	③	④	⑤

- 설문에 응해주셔서 감사합니다. 항상 좋은 일만 가득하시길 바랍니다 -