

사고공화국에 대한 심리학적 제의: 안전사고의 심리적 기제와 대안 모색에 관한 여덟 편의 논문을 안내하면서*

이 중 한†
대구대학교 심리학과

이 글은 특집호에 게재된 사고에 있어서 심리학적 의미에 관한 여덟 편의 논문을 안내하기 위하여 쓴 것이다. 우리의 기억을 잠시만 거슬러 가도 수많은 대형참사를 떠올릴 수 있을 정도이고 우리 스스로 우리나라를 사고공화국으로 낙인찍기에 이르렀다. 산업재해, 직업성 요통, 교통사고 등 모든 사고의 원인으로 심리적 요인과 한국의 문화적 특성이 발견되었다. 사고의 원인에 대한 심리적 요인과 문화적 요인을 고려하여 사고에 대한 예방대책을 강구하여야 될 것이다. 사고에 대하여 연구하고 관리하는 일원화된 국가단위의 항구적인 기구와 제도가 필요하다. 심리학자들이 사고의 원인과 예방대책에 대하여 더 많은 관심을 가지고 사고현장에서 깊이 있는 연구를 하여야 할 때이다. 이 글을 마칠 즈음인 2003년 2월 18일 대구 지하철에서 발생한 화재 참사를 계기로 이 땅에서 더 이상 이런 엄청난 사고가 발생하지 않도록 지속적이고도 치밀한 대책을 국가적 차원에서 수립하여 실행하기 바란다.

주요어 : 사고, 교통사고, 심리적 요인, 문화적 요인, 사고예방대책

* 이 글은 한국심리학회 2002년도 추계 심포지움 및 연차학술발표대회(10월 18일~19일, 영남대학교) 중에서 첫날 행사로 치러진 사회문제심리학회에서 주최한 심포지움(주제: 한국사회의 안전문화)에서 발표된 8편의 논문에 대하여 필자가 종합하여 토의한 내용에 필요한 부분을 첨삭하여 문장화 한 것이다. 심포지움에 발표된 8편의 논문 중에서 1편은 발표자의 개인적 사정으로 논문을 제출하지 못하여 이 특집호에는 7편의 논문이 게재되었다.

† 교신저자 : 이중환, (712-714) 경북 경산시 진량읍 내리리 산 15, 대구대학교 심리학과, e-mail : jhyi@daegu.ac.kr

삼풍백화점과 성수대교의 붕괴, 대구지하철 폭발 등 우리가 아직도 생생하게 기억하는 대형참사는 우리나라를 우리 스스로 '사고공화국'이라는 자조적 오명으로 낙인찍기에 이르렀다. 최근 몇 년간의 대형참사를 중심으로 보면 사고의 규모와 인명 및 재산상 피해의 정도가 엄청나다. 우리가 기억하고 있는 대형참사를 최근 것부터 정리하면 아래와 같다. 물론 이 보다는 약간 작은 규모이지만 수없이 많은 사건과 사고들이 우리의 주위에서 일어났었고 지금도 일어나고 있다.

- 인천 인현동 호프집 화재(1999년 10월 29일): 55명 사망, 79명 부상
- 화성 씨랜드 화재(1999년 6월 30일): 어린이 23명 사망, 3명 부상
- 판 공항 대한항공 747 여객기 야산 충돌(1997년 8월 6일): 226명 사망
- 삼풍백화점 붕괴(1995년 6월 29일): 501명 사망, 937명 부상
- 대구 지하철 가스폭발(1995년 4월 28일): 101명 사망, 146명 부상
- 성수대교 상부트러스 붕괴(1994년 10월 21일): 무학여고생 등 32명 사망, 17명 부상
- 서해 웨리호 침몰(1993년 10월 10일): 탑승자 292명 전원 사망
- 경부선 열차 탈선/전복(1993년 3월 28일): 78명 사망, 198명 부상

이러한 사고들의 원인을 분석해 보면, 지진이나 태풍과 같은 천재지변에 의해서 생긴 불가항력적인 것은 없다. 이 모든 사고의 원인은 만성화된 부패구조와 공사 하도급의 부당한 관행, 정해진 안전 규정의 불이행, 사소한 부주의 등으로 사람들의 잘못에 그 원인이 있는 소위 인재(人災)인 것이다. 바꾸어 말하면, 공무원들을 포함하여 사

회에서 일하는 사람들이 공정하고 청렴하게 일하고, 공사를 맡은 업체는 열악한 여건의 소규모 하청업체에 하도급을 주지 않고 책임감을 가지고 자체적으로 일을 하고, 공사를 할 때부터 관리에 이르기까지 안전에 관한 규칙을 엄격하게 준수하는 등, 모든 일에 주의를 기울인다면 이런 엄청난 사고가 일어나지 않게 예방할 수 있었다는 것이다.

이번 특집호에 게재되는 8편의 안전에 관한 논문들의 주제를 분류하여 보면, 첫째, 한국사회에서 안전을 위해 심리학이 하여야 할 과제(한덕웅)에 관한 논문이 한 편, 두 번째, 안전 사고에 관한 한국문화의 특성으로 우리의 사고방식과 가치관 등을 탐색한 논문이 3편(송동빈; 박동현; 김의철), 세 번째, 안전관리를 위한 행동적 연구에 대한 비판적 분석과 연구방법의 제한점을 다룬 논문(오세진, 최상진, 김형수, 홍선화)이 한 편이 있다. 나머지 세 편의 논문은 교통사고라는 보다 구체적인 사고 상황과 우리의 청소년들이 가지는 안전사고에 대한 표상과 효능감이라는 보다 구체적인 주제를 다루었다. 물론 모든 논문에서 한국문화의 심리/사회적 특성을 고려하였으나 그 비중의 정도에서 차이가 있다고 본다.

안전문제의 심각성과 심리학의 과제

한덕웅의 한국에서의 안전에 관한 심리학적 연구 과제에 관하여

우리나라에서 안전에 관한 전반적인 문제를 다룬 한덕웅은 한국 국민의 82% 이상이 생명과 재산의 위협을 느끼고 있다는 국무총리실 소속 안전관리기획단(2000)의 자료를 제시하면서 안전에

관한 이슈의 심각성을 주장하고 있다. 또한 한국은 전체 사망자에 비하여 안전사고의 의한 사망자의 비율이 미국에 비하여 상대적으로 높은 점도 문제로 제시하고 있다. 한국사람들이 가장 위협적으로 느끼는 안전사고는 교통사고와 화재라고 정리하였다(김왕배, 2002; 안전관리대책기획단, 2000). 돌발적으로 일어나지는 않지만 만성적인 사고로는 환경오염을 가장 심각한 문제로 인식한다고 하였다(한덕웅, 1994; 한덕웅, 강혜자, 2000).

사회심리학자인 한덕웅은 한국사회에서 안전에 관한 체계의 세 가지 행위주체와 각 주체의 역할과 기능의 수준을 안전에 관한 중요한 이슈로 제기하고 있다. 먼저 감독기능을 하는 정부 중심의 안전관리자가 있고, 안전에 관한 상품과 서비스를 제공하는 기업중심의 주체가 있으며 마지막으로 안전을 소비하는 주체로서의 국민이 있다. 국민들의 생명과 재산을 안전하게 보호하기 위해서는 이 세 가지 주체가 각각 그리고 유기적으로 뛰어들어야 한다. 그러나 우리의 현실은 이와는 상당한 거리가 있다. 안전문제를 다루는 정부의 부서는 9개 부처나 되고 33개의 법률에 의해서 관장되고 있어 안전사고에 민첩하고 일관성 있게 대처하기 힘들다. 안전관리 책임을 맡은 정부기관과 공직자들은 끊임없이 부정부패의 고리를 안전공급자인 사업자들과 연결하고 있어서 앞에서 나열한 사건들의 원인을 제공해왔다. 안전운동추진본부(2001)에서 조사한 바에 의하면, 국민들이 안전관리 책임이 있는 정부가 안전사고 예방을 위하여 노력하지 않는다고 답한 사람이 80.8%이어서 안전관리에 관하여 정부가 심각한 수준의 직무유기를 하고 있다고 판단된다.

안전관리 문제를 국가차원에서 정비하기 위하여 1999년 11월에 대통령의 지시에 따라 총리훈령으로 국무총리실 산하에 안전관리대책기획단을

두어 안전문제에 관하여 기초연구를 한 것은 매우 고무적이었다. 하지만 이 기획단이 매우 짧은 기간(1999년 12월~2000년 5월)의 한시적 조직이어서 소기의 목적을 달성하기는 거의 불가능하였다. 안전관리의 문제가 일시적 관심이나 일회성 행사로 끝나서는 안 되는 것임에도 불구하고 우리 정부의 접근은 일회성 행사로 끝나고 말았다.

안전상품과 서비스를 국민에게 공급하는 안전의 공급자 역할을 하는 기업은 어떤가? 이들은 최소한의 경비를 들여서 안전기준을 충족시키면서 최대의 이익을 추구하고자 한다. 이에 반하여 안전의 소비자는 가능하면 적은 경비를 투자하여 최대한 안전을 확보하고자 한다. 정부는 안전에 관하여 서로 상반되는 입장에 있는 공급자와 소비자의 관계를 안전을 보장함과 동시에 합리적인 선에서 절충하도록 조절하고 감독하는 역할을 하여야 하는데, 이러한 역할수행에 상당히 미흡한 것이 사실이다. 안전을 소비하는 일반국민들의 안전에 관한 노력도 심각한 상황이다. 국민 스스로 안전사고를 예방하기 위한 노력을 하지 않는 사람이 65.9%라는 자료는 대다수의 국민들이 안전사고에 스스로를 노출하고 있다고 해석할 수 있다. 안전체계에 관한 세 가지 주체가 각각 그 기능을 못하고 있을 뿐 아니라 이들간의 관계가 안전사고를 예방하는 방향으로 뛰어들어 있기 보다 오히려 안전사고를 유발하거나 방조하는 방향으로 악순환 하는 현실은 심각한 우려를 낳게 한다.

이 논문의 저자 한덕웅은 도로교통에 관한 심리학적 연구과제에 대하여 구체적인 자료를 제시하고 있지만, 한국사람들의 안전사고에 관한 일반적 인식과 세 가지 주체에 관한 보다 다양하고 구체적인 자료를 들어서 문제를 더 심도 있게 제기하였으면 하는 아쉬움이 있다. 한덕웅은 발표시에 기존의 자료가 부족하였음을 문제로 지적하

였으나, 안전관리대책기획단의 자료와 최근 몇몇 연구의 자료를 안전사고에 관한 일반국민의 인식과 이러한 자료를 근거로 한 심리학적 연구와 기여의 가능성을 추론하였으면 하는 바램이다.

안전사고에 관한 한국문화의 특성

안전사고에 문화적 특성이 관여하고 있을까? 심리학의 갈래 중에 문화의 맥락에 따른 인간의 심리를 연구하는 영역이 있다. 문화심리학(cultural psychology)은 우리 인간의 지적 능력과 심리적 발달에 문화적 요소가 매개하는 역할을 규명하고자 한다. 문화심리학자는 다양한 심리현상에 대한 보편적 원리보다 생활, 즉 각 문화 속에서 구성되는 심리적 특성을 탐색한다(한규석, 2002). 따라서, 한국사람들의 사고방식이나 가치관, 태도, 행동 등의 특성이 우리나라를 사고공화국으로 만드는 데에 부분적인 원인을 제공할 수 있다는 가정도 가능할 것이다.

송동빈의 산업의학분야에서 심리학적 연구의 필요성에 관하여*

예방의학을 전공한 송동빈은 산업의학분야에서 산업재해를 예방하기 위한 연구를 하였다. 송동빈은 산재를 줄이는 방법으로 안전설비를 강화하는 것과 같은 작업환경을 개선하는 노력에 한계가 있음을 인식하였다. 산재예방을 위해서 작업환경 개선 이외의 무엇인가가 있어야 하는데 그것이 바로 산업현장에서의 사고 즉 산업재해를 보는 우리나라 사람들의 개념적 특성일 것으로

* 연구자의 개인적 사정으로 본 특집호에 게재하지 못하였으므로 심포지움 발표자료집의 논문을 근거로 하였음.

보는 것이다.

서구와 일본의 사람들은 사고가 일어나거나 본인이 사고를 당할 가능성을 확률론(probability)으로 보는 반면에 한국 사람들은 사고의 가능성을 운명론(all or nothing)으로 본다고 가정하였다. 다시 말하여, 확률론으로 안전사고를 개념화한 사람들은 매우 낮은 가능성(확률)이지만 사고가 날 수 있고 그 사고가 본인에게 일어날 수 있다고 생각한다. 이들은 ‘사고에 얼마나 접근하고 있는가?’ ‘사고가 날 확률이 얼마나 되는가?’를 생각한다. 그러나 운명적으로 안전사고를 개념화하면 안전사고가 나는 것은 운이 없어서 난 것이고, 사고가 안 나면 재수가 좋아서 그렇다고 생각한다. 실제 예로 몇 년 전(1998년 7월 31일)에 지리산 계곡에서 집중폭우로 인하여 갑자기 불어난 급류에 100여명의 생명을 잃은 참사가 있었다. 그런데 그 다음날 바로 그 자리에 텐트를 치고 휴가를 즐기는 대단한 강심장의 피서객들이 있었다. 안전 사고를 확률론으로 보는 사람들에게는 불가능한 일이다. ‘어제 사고가 났는데 설마 오늘 또 나라’라고 이들은 생각하였을 것이다.

송동빈은 우리나라의 산업현장에서 일어나는 사고의 상당수는 안전 수칙을 지키지 않은 데에서 원인을 찾을 수 있다고 보았다. 그런데 이 안전수칙은 서양의 확률론의 관점에서 작성되었기 때문에 우리나라 사람들이 안전사고 예방을 하는데는 별로 도움을 주지 않을 수 있다고 주장한다. 송동빈은 안전사고에 대하여 운명론적 개념을 가진 한국사람들에 적합한 안전수칙을 만들어야 한다고 제안하고 있다.

안전사고를 보는 우리나라 사람들의 개념이 운명론이라는 송동빈의 착안은 매우 흥미로우며 우리의 나라에서 일어나는 사고의 원인을 연구하는데 시사하는 바가 크다고 생각한다. 다시 말하여, 안전사고의 원인을 한국문화의 특성이라는

들로 이해하고 예방을 위한 대안을 제안하였다는 점에서 의미가 있다는 것이다. 이러한 제안이 산업현장에 적용되기 위해서는 문화적 특성에 기초하여 안전사고를 이해할 수 있도록 뒷받침해 줄 수 있는 구체적인 자료가 앞으로 축적되어야 할 것이다.

박동현과 배성규의 직업성 요통의 원인에 대한 심리적 요인에 관하여

산업공학을 전공한 박동현과 배성규는 주요 근골격계 질환의 하나인 직업성 요통의 발생에 대하여 물리적 환경 요인과 심리적 요인을 비교하여 설명하려고 하였다. 직업성 요통은 사람의 힘으로 무거운 물건을 들어올리고, 밀고, 당기고 옮기는 일을 일상적으로 하는 작업환경에 노출된 작업자에게 많이 발생하는 질환으로 앞서 일하는 작업자들에 비하여 발병 비율이 높은 것으로 알려져 있다. 미국에서는 직업성 요통이 산업재해로 이미 인정되었으며, 직업 관련 부상 중에서 가장 많은 비율을 차지하고 있다. 우리나라에서도 직업성 재해 여부에 대하여 논쟁 중이며 산업재해로 인정하는 추세에 있다고 한다.

직업성 요통의 원인으로 물리적 작업환경과 작업자 개인의 특성 그리고 개인이 가진 심리적 특성과 그가 경험하는 사회심리적 요인 등을 들고 있다. 산업장면에서 직업성 요통의 발생비율을 줄이기 위하여 작업환경의 물리적 조건을 개선하는 방법으로는 한계가 있다는 점에 착안하여 다른 원인을 찾은 것이 바로 심리사회적 요인이었다. 심리적 요인이 산업재해의 원인일 수 있다는 관점은 앞의 송동빈의 주장과 맥을 같이 한다고 해석된다.

연구자들은 자동차 공장의 생산라인에서 일하는 작업자 246명을 대상으로 직업성 요통에 관계

되는 물리적 작업요인과 심리사회적 요인을 조사를 하였다. 직업성 요통의 발생 경로를 분석한 결과, 작업 강도보다는 인구학적 요인과 사회심리적 스트레스 요인이 직업성 요통의 증상 호소에 더 큰 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이러한 연구결과는 사회심리적 스트레스가 직업성 요통의 원인으로 작용할 것이라는 최근 연구들의 주장을 확인하는 것으로 앞으로 보다 깊이 있는 연구가 요구된다고 하겠다. 연구자들은 이러한 사회심리적 요인들이 한국문화에서 주로 발견될 가능성을 시사하여 문화심리학적 연구의 필요성도 주장하였다. 연구자들이 학회 심포지움에서 발표할 때에 의미 있는 몇 가지 사항을 지적하였다. 한국 사람들의 경우, 일이 과중한 부서의 사람들이 자신의 일을 일이 덜 과중한 부서의 사람들에게 넘기지 않는 경향이 있다고 하였다. 아마도 그 이유는 일이 과중한 부서의 경우 권한을 많이 가질 수 있는데 그 권한을 양도하고 싶지 않기 때문일 것이다. 또 일이 과중한 부서의 사람들에게 오는 직업성 요통은 치명적인 병은 아니므로 그대로 감수해 버리며, 이에 관한 문제가 생겼을 때 문제의 본질보다 노사관계로 비화하거나 정치적 쟁점으로 이슈화하는 경향을 보인다고 하였다. 직업성 요통 뿐 아니라 산업재해의 원인을 찾고 예방책을 강구하려고 할 때 한국사회가 처해있는 당면과제 뿐만 아니라 인간관계를 중심으로 한 문화적 관점도 고려해야 할 것이다.

김의철의 사고에 대한 확률론과 결정론적 관점에 대한 문화적 분석에 관하여

토착심리학(indigenous psychology)과 문화심리학적 관점에서 안전사고의 원인을 분석한 김의철은 문화를 비교할 때 흔히 이용되는 집합주의-개인주의(collectivism-individualism)의 개념으로 한국의

안전사고에 대한 심리적 측면을 설명하고 있다. 개인주의 문화의 대표적 국가로 분류되는 미국이나 캐나다의 사람들은 사고를 확률론으로 인식하고 사고가 일어날 확률을 줄이기 위하여 노력한다. 이들은 과정을 중요시하기 때문에 이들은 어떤 일의 결과보다 일이 진행되는 과정과 안전(security) 그리고 유지(maintenance)에 더 많은 관심을 쏟는다고 하였다. 그래서 이들은 언제나 과정 중심적이고, 확률적 사고를 언제나 한다고 하였다. 이에 비하여 한국은 집합주의 문화의 대표적 문화로 지칭되고 있으며 일의 진행 과정보다 결과를 더 중요하게 생각하는 경향이 있다고 하였다. 그리고 유지보다 변화된 결과와 대량생산에 관심을 더 두는 특징이 있다고 하였다. 이러한 두 문화간의 차이는 분배원리의 선호에 있어서도 반영된다. 즉, 일하는 과정에 투입된 양을 고려하는 개인주의 문화의 사람들은 각자의 기여도에 따라서 차등분배 하는 형평(equity)원리를 선호하는 반면에 집합주의 문화의 사람들은 과정에 투입된 양에 관계없이 골고루 분배하는 균등(equality)원리를 선호하는 경향이 있다. 안전사고의 예방에 관한 두 문화의 차이는 집합주의에서는 자기변화와 자기조절로 사고예방이 가능하다고 생각하는 반면에, 개인주의에서는 개인보다는 환경을 통제하고 조절함으로써 사고예방이 가능하다고 본다는 것이다.

캐나다에서 자라고 공부를 한 김의철은 자신이 체험한 한국과 캐나다의 차이를 안전공익광고의 예를 들어서 설명한 것이 인상적이다. 한국에서는 대형사고가 나면 언론에서 요란하게 법석을 하고 한달 정도 안전에 대하여 공익광고를 하는데 비하여 캐나다에서는 자기가 그곳에 사는 동안 계속해서 안전에 관한 공익광고를 하더라는 것이다. 안전사고를 예방하기 위해서는 사고가 날 확률을 줄여야 하고, 그러기 위해서는 안전에

관한 일상생활의 행동을 바꾸어야 하고, 이를 위해서는 생활양식을 바꾸어야 하는데 그러기 위해서는 평생 동안 꾸준히 안전교육을 위해 노력해야 한다는 논리라고 하였다. 분명한 것은 안전에 관한 공익광고의 이러한 차이는 예산의 문제가 아니라 안전사고에 대한 인식의 차이에서 온다는 것이다.

안전사고에 대한 인식과 사고예방에 대하여 한국문화의 특성이라는 관점에서 논지를 펼친 세 논문은 안전사고에 관한 한국사람들의 인식을 매우 비슷하게 보고 있다. 구성원들의 사고방식, 가치관, 정서 행동 등 심리사회적 요인에 직접 또는 간접적으로 영향을 미치는 한국문화의 규범은 안전사고를 운명적으로 보거나 결과적으로 보며 사고의 원인이 자신의 운명에 달렸다고 생각하도록 하게 한다고 주장하였다. 따라서 안전사고에 대한 한국사람들의 인식의 문화적 특성에 관하여 보다 구체적이고 세밀한 연구가 필요하다고 보인다. 이런 구체적인 자료를 근거로 하여 우리나라 사람들에게 안전사고를 예방하는 적합한 방안을 개발하여야 할 것이다.

행동적 연구에 대한 비판적 분석과 제언

오세진 등의 사고의 행동적 연구에 대한 비판적 분석에 관하여

오세진, 최상진, 김형수 그리고 홍선희의 연구는 안전사고 관리에 대하여 행동주의적 접근을 하는 연구에 대한 비판적 분석과 제언을 시도하였다. 안전사고 관리에 대한 기존의 연구방법으로는 공학적 접근, 상관연구 접근 그리고 행동주의의 접근법이 있음을 간단하게 소개하고 행동주의 심리학의 이론적 틀을 중심으로 한 연구방법

이 가지는 장점과 제한점을 소개하고 있다.

안전사고에 대한 행동주의의 연구가 대체로 성공적인 것으로 평가를 받지만, 종속변인과 독립변인의 이론적 근거가 미흡하고, 제한된 변인의 사용과 집단내 설계를 주로 한 점, 지속적인 관리체제의 미흡 등의 문제점도 있음을 지적하고 있다. 피험자에 있어서는 다양한 직업과 계층의 사람들을 대상으로 하였다는 점에서는 일반화의 가능성이 높다고 보이지만, 인구통계학적 변인에 대한 정보를 간과하여 중요한 정보를 놓치는 결과가 되었다고 하였다. 연구자들은 인구통계학적 변인을 조작할 수는 없지만 안전사고와의 관계를 볼 수 있는 중요한 변수라고 하였다.

산업장면의 현장연구에서 전형적인 실험설계를 적용하기 어려운 이유는 피험자를 무선행당 할 수 없기 때문이고 또한 안전사고 자체를 변인으로 설정하기가 힘들기 때문이다. 이러한 극복하기 힘든 연구조건의 제약으로 인하여 집단내 설계를 주로 사용하고 ABAB 형태의 연구설계를 사용하게 된다. 연구설계의 제한은 결국 연구의 의미를 일반화 함에 있어서 한계를 가져올 수밖에 없다는 결론이다. 안전사고가 종속변인이기는 하지만 흔하게 일어나지 않고 일어나서도 안 될 변인이므로 연구를 하는데 어려움이 있기 마련이다.

행동주의 심리학에 바탕을 둔 조직행동관리(organizational behavior management)의 한 특수 분야로 연구되는 안전사고에 대한 연구는 관찰 가능하고 측정 가능한 구체적인 행동을 대상으로 연구한다는 점에서는 연구의 결과가 설득력이 있음을 강조하고 있지만 연구설계의 제한과 변인조작의 한계를 아직 극복하지 못한 점을 연구자들은 지적하고 있다. 그러나 이러한 제한점을 해결할 수 있는 대안의 제시에 있어서는 미흡한 수준이다. 장기적인 프로그램의 운영의 문제점은 지적

하였으나 문제해결방안 제시는 충분하지 못한 점이 아쉽다.

교통문화와 청소년의 안전인식

최상진과 박정열의 한국의 교통문화에 관하여

최상진과 박정열은 BK21 연구지원 과제를 수행하면서 한국사회의 교통문화와 관련하여 자주 거론되는 4가지 주제 - 주차위반, 과속운전, 음주운전, 신호위반 - 에 대하여 원인을 탐색하고 이러한 문제에 대한 운전자의 일반적인 태도에 관한 연구결과를 정리하여 발표하였다. 교통법규 위반의 이유를 정리하면, 첫째로 개인의 편익과 단기적 이익이 공공의 질서 보다 앞선다는 것이다(예: 주차위반, 신호위반, 음주운전). 두 번째로 법규위반에 대하여 자기 중심적 정당화를 한다는 것이다(예: 속도위반). 세 번째는 불합리한 법규에 대한 피해의식을 갖는다는 점이다. 네 번째는 단속에 대하여 부당하다는 법감정을 가진다는 것이고, 다섯째는 다른 운전자의 교통법규 위반에 대하여 관용적 태도를 보인다는 것이다.

교통문화를 말할 때 무엇 보다 중요한 이슈는 운전자가 교통법규를 어기고 이에 따라 가해지는 처벌에 관한 것이다. 최상진과 박정열이 정리한 여러 가지의 교통위반의 이유가 바로 법규위반과 처벌의 관계에서 비롯된다. 교통법규 위반자들의 반응의 공통점은 처벌이 자기에게 부당하다는 의견이고 부정적 정서가 수반된다는 점이다. 법규위반과 이에 대한 공권력의 대처인 형법에서의 관점을 짚어보고자 한다.

형법(刑法)에서 정하는 형벌은 범죄 예방을 목적으로 하며, 그 대상을 일반인에 초점을 맞추느냐 아니면 범죄인에 맞추느냐에 따라 의견이 대

립된다(임웅, 2002). 임웅은 자신의 저서 형법총론(2002)에서 이 주제에 관하여 다음과 같이 정리하였다. 일반예방주의는 형벌의 대사회적 작용에 중점을 두어 고통으로서의 형벌을 과함으로써 ‘사회 일반인’을 위하·경계하여 최소한 ‘잠재적인’ 범죄인으로 하여금 장차 범죄를 저지르지 않도록 예방하려는 것을 형벌의 목적으로 두는 18세기 후반에서 19세기까지의 고전학파의 형벌관이다. 일반예방주의는 형벌의 위하효과, 엄격성, 가혹성을 강조하며 소위 ‘일벌백계’식의 형벌 방식이다. 일반예방주의적 형벌이 일반국민의 자유를 지나치게 제한한다는 문제점을 보완하여 1970년대 이후 독일의 형법학자들에 의해 대두된 것이 ‘적극적’ 일반예방주의의 형법이다. ‘적극적’ 일반예방주의는 법질서의 유지와 관철력에 대한 일반국민의 ‘신뢰의 보존·강화’의 효과가 있으며 일반국민에 대한 자유의 허용과 강화에 관심을 더 둔다. 적극적 일반예방주의에 비하여 전자는 소극적 일반예방주의로 차별화 된다.

특별예방주의는 범인에 대한 형벌의 작용에 중점을 두고, 범죄인을 개선·교육하여 ‘범죄인’이 다시는 범죄를 저지르지 않도록 예방하려는 것을 형벌의 목적으로 삼는 근대파 형벌관으로 개선형주의 또는 교육형주의라고도 한다. 형벌에 대한 이러한 접근은 범죄인의 사회복귀 내지 재사회화에 기여하고자 하는 것이다. 임웅은 몇몇 학자들의 연구를 인용하며 우리나라에서도 적극적 일반예방주의가 부각되고 있다고 하였다.

자동차 운행과 관련하여 우리의 주위에서 흔히 보는 법규와 이를 어겼을 때 가해지는 벌칙이 아무런 효력이 없는 사례를 두 가지 들어 보고자 한다. 액화석유(LPG)를 사용하는 승용 자동차를 운전하려면 안전교육을 의무적으로 받게 하고 있다. 위반시 300만원 이하의 벌금을 받도록 되어

있다(액화석유가스의 안전 및 사업관리법 제31조와 동법 시행규칙 제54조(안전교육) 제1항 관련 별표 19(안전교육실시방법) 제2호 및 제4호 나목(1), 김응호와 이영구, 2002). 또한 자동차에 기름을 넣을 때 원동기(엔진)를 정지시키지 않으면 200만원 이하의 벌금에 처하게 되어있다(액화석유가스의 안전 및 사업관리법 제32조와 동법 시행령 제15조). 아무도 이 규정을 지키려고 애쓰지 않고 단속도 하지 않고, 단속하더라도 벌금이 비현실적으로 너무 많아서 단속할 수도 없는 법이 분명하다. 안전사고를 예방하기 위하여 제정된 이러한 규칙은 앞에서 언급한 소극적 일반예방주의에도 해당되지 않는 무용지물의 법인 것이다. 이 법규를 알면서 지키지 않는 일반시민들의 마음만 부담스럽게 할 뿐이다.

벌에 대한 심리학 특히 행동주의이론에 기초한 행동수정에서의 원리는 매우 엄격하다. Azrin과 Holz(1966)는 벌이 표적행동을 줄이는 효과를 내기 위해서는 다음의 원칙을 지켜야 한다고 하였다. ① 벌은 피할 수 없도록 주어져야 한다. ② 벌은 가능한 한 강해야 한다. ③ 벌은 가능한 한 빈도가 잦아야 한다. 즉, 벌 받을 행동을 할 때마다 벌이 주어져야 한다. ④ 벌 받을 행동을 하였을 때 즉시 벌이 주어져야 한다. ⑤ 벌을 받는 행동을 일으킬 수 있는 동기의 정도를 낮추어야 한다. ⑥ 벌을 주는 것이 상을 주는 것과 연결되지 않도록 각별히 조심해야 한다. 그렇지 않으면 벌이 조건형성 되어 벌받을 행동을 강화하는 역할을 할 수 있다. 이들이 정리한 벌을 주는 방법은 대체로 한 사람 또는 몇몇 사람을 집중적으로 대상으로 하는 병원이나 소규모 교실과 같은 상황에서 효율적으로 적용할 수 있는 방법이므로 통제되지 않은 개방된 일상생활에서 그대로 적용한다는 것은 거의 불가능하다. 하지만 행동주의 심리학에서 피운 꽃이라 할 수 있는 행동수정 기

법의 기본원리는 일반사회 사람들의 행동을 바꾸는데 유용할 수 있다. 예를 들어 ①의 원리를 일상생활에 적용할 수 있을 것이다. 음주운전이나 신호위반 등에 대하여 집중 단속하는 경우가 바로 이 원리에 해당된다. 교통경찰 인력을 충분히 확보하여 언제나 철저히 단속한다면 우리의 교통질서는 지금보다 훨씬 좋아질 것이다.

우리나라의 모든 형벌을 검토할 수 없지만 최소한 여기에 제시된 사례들은 형법에서 말하는 소극적 일반예방주의의 법 논리가 적용되고 있고 실효가 거의 없는 것으로 해석된다. 우리나라에도 안전사고와 범죄를 예방하기 위한 수많은 법률이 있어서 일반국민을 위하 하여 사회의 질서를 유지하고 있지만, 앞에서 설명한 바와 같이 국민들의 법에 대한 감정은 좋지 않다. 위반하는 사람들에게 벌을 주어서 범죄와 사고를 예방하고자 하는 형법의 소기의 목적을 최대한 달성하기 위해서는 사람의 마음을 연구하는 심리학적 연구도 함께 병행할 것을 제안한다. 심리학자들도 실험실이나 임상장면에서 발견하고 적용하는 인간에 대한 원리를 일상생활 현장에서도 적용하려는 시도를 할 필요가 있다고 본다.

잘못된 행동에 대한 법률에 관해서, 전문적 접근이 아닌 필자의 실제 경험을 소개하고자 한다. 필자가 대학에 전임강사로 발령은 받은 1981년의 일이다. 당시 대학에는 중간고사와 기말고사를 치를 때 학생들의 부정행위(컨닝)가 매우 보편적이었고, 이 부정행위를 제재하기 위하여 학칙이 있었는데 일단 한번이라도 부정을 하게 되면 그 학기의 모든 과목의 학점을 몰수하는 매우 가혹한 규정이었다. 그 당시 여러 타 대학교에서도 유사한 벌을 적용하고 있었다. 벌이 너무 가혹하다보니 감독하는 선생님들이 부정행위를 하는 학생을 적발하고도 학교에 보고를 하는 일이 전혀 없었다. 학생이 저지른 잘못에 비하여 가해지는

처벌이 너무 지나치고 학생의 앞날에 중대한 지장을 초래할 수 있다고 생각하기 때문이었다. 이런 문제를 걱정하던 교수들이 모여서 장시간의 논의 끝에 결정한 것이 학생이 시험을 치면서 부정행위를 하면 그 과목의 그 학기 성적만 몰수하도록 하고 철저히 감독을 하자고 하였다. 이러한 새로운 시험 감독규정과 벌칙에 대하여 학생들에게 고지하고 실시한 결과 매우 만족스러운 결과를 얻을 수 있었다. 처음에는 설마 하던 학생 몇 명이 적발되었으나 약 2년 정도 지나서는 시험부정의 문제가 꽤 해결되었다.

사회적 형벌에 대해서는 법률전문가가 깊이 있게 논의하겠지만, 심리학자가 일상생활에서 터득한 원리는 사소한 잘못을 예방하기 위해서는 그 잘못에 합당한 정도의 제재를 가하는 것이고 그 행동을 철저히 감독하고 적발하는 것이었다.

이순철의 과속과 서두름에 관하여

이순철은 교통사고의 원인으로 위험한 도로환경, 자동차 결함 그리고 운전자와 보행자인 교통참가자의 실수 등이 있다고 하였다. 이 원인들 중에서 사고에 미치는 영향이 절대적으로 큰 요인이 교통참가자 요인인데 교통참가자 단독이거나 교통참가자가 관련된 교통환경 혹은 자동차의 복합요인에 의한 교통사고의 원인이 90%를 넘는다고 하였다. 사고에 있어서 운전자 요인 중에서는 과속이 법규위반이나 음주운전에 비하여 교통사고에 더 많은 원인을 제공한다. 과속운전에 대해서는 위험항상성이론(risk homeostasis theory)이 논리적 설명을 하고 있지만, 과속에 있어서 무엇보다 중요한 요인은 서두르는데 있다고 본다. 서둘러서 일을 하다가 ‘아찔한’ 사고 직전 단계를 경험한 사람들이 일을 하는 과정에서 겪는 것은 작업순서의 생략, 확인 생략, 착각, 귀찮음 그리

고 서두름이었다. 이순철은 이 서두름을 ‘빨리빨리 행동’이라고 명명하고 있다.

언제부터 우리가 이렇게 서둘렀을까? 서두름은 제한된 시간 내에 많은 양의 일을 처리하는 것이 특징이다. 경부고속도로 공사의 예를 들면(주간한국, 2000), 1967년 국가예산의 23.6%에 해당하는 430억원을 들여서 1968년 2월1일부터 1970년 7월 7일까지 단 2년 반만에 428km의 왕복4차선 고속도로를 완공하였다. 고속도로 1km에 든 경비는 약 1억원으로 이웃 일본에 비하면 약 1/8정도의 초염가와 초고속(단기)의 공사라고 당시에 홍보하였다. 그러나 경부고속도로는 군대식 밀어붙이기로 2년반만에 서둘러 한 공사의 전형으로 우리나라 건설문화에 미친 악영향은 수치로 계산할 수 없다. 공사과정에서 안전불감증을 배태하여 77명의 안전사고 사망자를 내었고, 졸속·부실시공으로 인하여 보수공사는 고질체증과 함께 경제와 사회에 추가비용을 초래하였다. 완공과 함께 개·보수 공사에 들어간 경비가 건설비의 100배에 이르게 되었다. 이 모두가 서두름이 가져온 결과이다. ‘잘 살아 보자’는 구호 아래 경제개발에 주력하던 1960~1970년대에는 좋은 품질보다는 많은 양을 ‘빨리빨리’ 생산하여야 하였을 것이다.

우리나라 사람들의 ‘서두름’은 ‘사고공화국’ 만큼 널리 알려진 것 같다. 뉴욕타임스는 한국의 ‘빨리빨리’(quickly quickly)문화가 초고속 인터넷 세계 1위 국가를 탄생시켰다고 보도하였다. 아울러 서울에만 2만개에 달하는 PC방을 이용하는 젊은이와 아파트의 주부 초고속정보망을 타고 초고속 속도전을 벌리는 회사원과 경영진은 선진국 사람들을 놀라게 하기에 충분하다(내외경제신문, 2001). 이런 한국의 초고속정보망 사회는 2002년 월드컵 축구대회를 성공적으로 응원하는 원동력이 되었고, 2002년 12월 19일의 16대 대통령선거

에서 젊은 세대가 여론을 주도하는 혁명적 변화도 가능하게 만들었다. 우리의 빨리빨리 문화에서 이러한 긍정적인 측면을 찾을수 있기도 하지만, 안전사고에 관해서는 부정적 시각이 지배적이다.

산업재해에 의한 손실을 박동현과 배성규의 연구에서도 지적하였지만, 방용석 노동부장관은 2001년에 8만1434명이 산업재해를 당했고 이 중에서 2748명이 귀한 목숨을 잃었다고 하였다. 하루 평균 220명이 다치거나 병들고 7.5명이 사망한 셈이다. 산업재해로 인한 직·간접의 경제적 손실도 무려 8조7200억원이 달했다(매일경제, 2002). ‘빨리빨리즘’을 타파하자는 기사도 있다. 흔히 ‘시간은 돈이다’라는 말을 대단한 금언인양 되뇌며 서두르다 보면 우리 기억에도 생생한 대형참사를 부른다. 서두름이 산업현장이나 교통문화에만 있는 것이 아니라 학문영역에도 발견된다. 학회에서 논문을 발표하기 위해서 준비하는 것에서도 한국심리학회와 외국의 학회가 상당히 다르다는 것을 경험하였다. 본인이 2000년 국제 비교문화심리학회에서 발표할 때 인쇄된 초록은 발표문이 A4용지의 1/5 정도의 분량을 20분 동안 발표하게 되어 있었다(IACCP, 2000). 물론 구두발표를 위하여 자료를 좀더 준비하기는 하였다. 한국심리학회 연차대회에서는 논문을 발표할 때 학회에서 요구하는 발표문의 분량은 해에 따라 다르나 대개 A4 용지로 6페이지에서 20여 페이지에 이르기도 한다(한국심리학회, 2002). 발표경험이 많고 요령이 좋은 교수들은 중요한 내용만 추려서 제한된 20분의 발표시간을 지키지만, 미숙한 사람들에게는 긴 발표문과 제한된 시간으로 인해 빨리빨리 서둘러서 논문발표장의 안전사고를 내기 쉽다. 제한된 시간 내에 처리할 수 있을 만큼 준비하는 지혜가 필요할 것이다.

박영신의 청소년들의 안전효능감에 대한 토착심리 분석에 관하여

우리나라 초, 중, 고, 대학생들이 겪는 안전사고에 관한 실태와 이들의 안전효능감에 대한 토착심리를 분석한 박영신의 논문에서는 우리나라 청소년들이 체험하는 안전사고가 매우 심각한 수준에 이르렀음을 강조하였다. 그 예로 초, 중, 고등학교 현장에서 학생들이 경험하는 사고가 1997년에서 2001년이 되는 5년 사이 2배 증가하였고, 학교에서 안전사고가 났을 때 학교안전공제회에서 지급하는 보상금이 1997년에 62억8700만원이었으나, 2001년에는 87억6900만원으로 증가하였다. 아울러 우리나라 성인들의 약 2/3는 교통과 건축/건설에 대하여 불안함을 느끼고 있다고 하였다.

우리나라 청소년들이 사고를 당했을 때 일차적으로 지원하는 사람은 가족이 70.9% 이고 다음이 친구(12.6%), 주위사람(9.0%)인 반면에 의사와 간호사 같은 전문인은 3.2%로 매우 낮았다. 사고를 당한 아이들은 이들로부터 신체적 치료와 정서적 지원을 받는다. 안전사고의 원인을 주로 자기조절의 부족(부주의)으로 보는 점은 앞의 김의철의 논문과 송동빈의 논문에서 한국 문화적 요인으로 주장하는 바와 같다. 사고의 원인을 자기에서 발견하기 때문에 재발방지 조치로 자기조절과 조심을 더 하는 것으로 나타났다. 안전에 대한 효능감이 낮은 학생들의 특성은 사후대책이 없다는 점이다.

박영신은 풀지 못한 한 가지 과제를 제시하였다. 상식적으로 생각하면 청소년들이 나이가 들고 학년이 올라가면 신체도 자라고 힘도 세어져서 주위 상황에 대처하는 능력이 좋아져서 안전사고에 대한 효능감이 점차 올라 것으로 예상할 수 있다. 그런데 연구결과는 초등학교에서 대학

교로 올라갈수록 효능감이 떨어진다는 점이다. 우리나라 청소년의 안전사고 효능감을 보다 타당하게 측정할 수 있는 도구의 개발과 함께 앞으로 풀어야 할 숙제라고 본다. 박영신은 연구과제를 토착심리에 대한 분석이라고 하였는데 한국의 토착문화에 대한 언급과 이런 토착문화의 틀에서 분석이 미흡한 점을 추후 연구에서 보완하였으면 한다.

안전관리에 대한 국가차원의 종합적/지속적 대책 마련을 촉구한다

이제까지 안전사고, 교통사고, 산업재해 여러 가지 사고의 원인과 연구방법, 예방대책에 관한 여덟 편의 논문에 대하여 간략하게 소개하고 각 주제와 관련하여 필자의 의견을 간단하게 제시하였다. 안전에 관하여 이제까지의 심리학적 연구는 초보적 단계라고 보아야 할 것이다. 안전사고의 원인을 규명함에 있어서 기존의 연구에서 이루어진 환경과 제도적 측면 뿐 아니라 심리적 요인을 파악하는 것이 필요할 뿐 아니라 중요한 과제이다. 안전사고에 대한 심리학적 연구가 필요한 또 다른 이유는 전통적 심리학의 영역이 아닌 산업장면에서 일하는 산업의학과 산업공학 등 다양한 분야에서 심리학적 요인에 대한 연구의 필요성을 인식하고 있다는 점이다. 심리적 요인을 연구함에 있어서 간과해서는 안될 요인이 문화적 특성이다. 우리가 살고 있는 한국 문화적 특성을 고려한 개념 틀 속에서 요인을 분석하고 해석하여야 할 것이다.

여러 논문에서 밝히고 있듯이 안전사고의 원인을 보는 한국문화의 심리는 과정을 중요시하는 확률적 개념이라기보다는 운명론적이고 결과 중심적이다. 또한 안전사고의 원인을 환경 탓으로

돌려서 환경을 개선하는 노력보다는 자신의 실수와 부주의로 귀인하여 자신을 단속하는 경향을 보인다. 안전사고의 원인에 대한 이러한 문화심리적 해석은 기존 서구의 안전수칙이나 요강이 우리의 현장에서는 제대로 기능할 수 없음을 말해 주고 있다.

안전사고에 있어서 잊지 말아야 할 중요한 요인은 서두름이다. 한정된 시간에 많은 결과를 만들기 위하여 ‘빨리빨리’, ‘시간은 금이다’하며 서두를 것이 아니라 보다 ‘정확하게’ 일하고 ‘기본에 충실하게’ 일 한다면 돌이킬 수 없는 인명사고와 엄청난 규모의 재산상의 피해를 예방할 수 있을 것이다.

2003년 2월 18일에 발생한 대구 지하철 화재참사는 우리에게 이제까지 수많은 사고가 있을 때마다 우리사회의 심각한 병폐로 지적하던 문제들을 다시 총체적으로 망라한 사건으로 우리나라 뿐 아니라 전 세계의 이목이 집중되고 있다. 지하철의 설계와 시공과정에서 빚어진 관리자(정부)와 공급자(회사)간의 부조리와 비리, 불연성 자재 사용 원칙 불이행, 안전관리 시설 및 체제 미비, 근무자들의 직무유기, 비체계적인 사후대책 등 수없이 많은 문제를 지적할 수 있다. 이 모든 지적은 대형참사가 있을 때마다 거론되는 정해진 단골메뉴이다. 우리나라의 참사현장을 외국 관계자들이 와서 보면서 해서는 안될, 금지하고, 피해야 할 사례의 교훈으로 기록해 가는 일은 더 이상 일어나지 말아야 할 것이다. 이웃나라 일본의 지하철(디지털조선, 2003. 2. 19) 또는 다른 선진국의 안전한 지하철(디지털조선, 2003. 2. 21)을 벤치마킹하여 그들의 지하철보다 더 안전한 지하철을 만들려는 의지가 필요한 때이다.

대구지하철 참사가 계기가 되어 정부에서는 국가교통안전위원회 설치를 추진하겠다고 한다(디지털조선, 2003. 2. 20). 우리나라에서도 안전사고

또는 재난에 대하여 정부의 한 조직이 총괄하는 기구를 발족시켜야 한다. 보도된 바로는 장차 미국의 국가교통안전위원회(NTSB)처럼 철도, 항공, 해양, 도로 등 모든 분야를 총괄하는 기구를 만들겠다는 것이다. 중요한 것은 이 위원회의 위상이나 규모보다 실제로 기능하는 조직으로 얼마나 오래 지속하느냐 하는 것이다. 과거처럼 국무총리실 산하에 안전관리대책기획단을 매우 짧은 기간(1999년 12월 ~ 2000년 5월) 동안만 한시적으로 설치한다면 소기의 목적을 달성할 수 없다. 사람들의 생활규모와 단위가 더욱 대형화되고 복잡해지므로 어떤 종류의 사고이든 항상 일어날 수 있는 개연성이 있고 사고도 대형화할 수 있으므로 국가에서는 이에 대한 대비를 지속적으로 하여야 할 것이다.

참고문헌

- 국무총리실 안전관리기획단 (2000). 안전관리종합 대책. 서울: 국무총리실.
- 김응호, 이영구 (2002). LPG자동차안전관리. 서울: 한국가스안전공사.
- 내외경제신문 (2001.10.30). 한국, 초고속인터넷 보급 선두. http://news.naver.com/news_read.php?oldid=2001103000000142045&s=6&e=247에서 2003.2.26 인출.
- 디지털조선 (2003.2.20). 건교부, 국가교통안전위원회 설치추진. <http://www.chosun.com/w21data/html/news/200302/200302200093.html>에서 2003.2.26 인출.
- 디지털조선 (2003.2.21). [안전한 지하철 만들자] 선진국선 이렇게. <http://www.chosun.com/w21data/html/news/200302/200302200466.html>에서 2003.2.26인출.

- 디지털조선(2003.2.19). [지하철 참사] “일본 지하 철에선 상상할 수 없는 일”<http://www.chosun.com/w21data/html/news/200302/200302190438.html>에서 2003.2.26 인출.
- 매일경제 (2002.5.3). [기고] 방용석 노동부 장관. http://news.naver.com/news_read.php?oldid=2002050300000126041&s=1346&e=1597에서 2003.2.26 인출.
- 박동현, 배성규 (2003). 근골격계 질환에 대한 물리적/심리적 요인에 대한 연구. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(특집호), 107-122
- 박영신 (2003). 한국 초, 중, 고, 대학생의 안전관련 토착심리에 대한 분석: 안전사고에 대한 표상과 안전효능감을 중심으로. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(특집호), 89-105
- 송동빈 (2002). 산업의학분야에서 심리학적 이론의 도입 필요성: 산업예방 프로그램을 중심으로. 연차학술발표대회 논문집. (사)한국심리학회, 78-80.
- 오마이뉴스 (2003.2.21). ‘빨리빨리즘’부터 타파해야 한다. http://news.naver.com/news_read.php?oldid=20030221000025999086&s2190,2421,3168&e=2263,2498,3247에서 2003.2.26 인출.
- 오세진, 최상진, 김형수, 홍선희 (2001). 안전관리를 위한 행동적 연구에 대한 분석 및 제언. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(특집호), 75-88
- 이순철 (2003). 과속운전의 행동 배경과 형성과정. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(특집호), 57-73
- 임 옹 (2002). *형법총론*. 서울: 법문사.
- 주간한국 (2000.7.4). [경부고속도로 30년] 근대화의 길 연 경부고속도로. <http://www.hankooki.co.kr/whan/200007/w20000704192500615131.htm>에서 2003. 2. 26 인출.
- 최상진 (2003). 한국사회의 교통문화. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(특집호), 15-34
- 한국심리학회 (2002). *학술발표논문집*. 서울: 한국심리학회.
- 한규석 (2002). *사회심리학의 이해(개정판)*. 서울: 학지사.
- 한덕웅 (2003). 한국사회에서 안전에 관한 심리학 연구의 과제. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(특집호), 35-55
- Azrin, N. H. & Holz, W. C. (1966). Punishment. In W. K. Honig(Ed.), *Operant behavior: Areas of research and application*. New York: Appleton-Century-Crofts.
- International Association for Cross-Cultural Psychology (2000). *Program & the book of abstracts*. Pultusk, Poland: Author.
- Kim, U. (2003). Interface among psychology, technology, and environment: Indigenous and cultural analysis of probabilistic versus the deterministic view of industrial accidents and occupational safety. *한국심리학회지: 사회문제*, 9(특집호), 123-147
- 1 차원고 접수일 : 2002. 10. 5.
최종원고 접수일 : 2003. 2. 27.

Psychological Suggestions for an Accident Prone Society: Introducing Eight Articles on the Psychological Mechanism of Accidents and Preventive Alternatives

Jonghan Yi

Department of Psychology, Daegu University

The purpose of this paper is to introduce eight articles which were written on the psychological mechanisms of accidents in Korean society and to suggest alternatives to prevent them. All of these articles were presented during the "Symposium of Safety" at the Annual Conference of the Korean Psychological Association, at Youngnam University through October 18~19, 2002. Frequently occurring accidents in Korean society are a very serious and enduring social issue. Psychological and cultural factors, as well as environmental factors, were found to be leading causes of the various accidents. The preventative alternatives for these accidents should be developed taking into account these factors. A nation-wide comprehensive institute for accident management is necessary to control accidents and to study and to develop preventive programs. The attitude of psychologists also needs to shift from the laboratory to the field toward accidents and from passive to aggressive toward issues facing Korean society.

key words : accident, traffic accident, psychological factor, cultural factor, preventative program