

바늘 도둑이 소도둑 된다: 준법의식의 약화에서 인지부조화의 역할

허 태 균[†]

황 재 원

김 재 신

한국외국어대학교 사회과학대학

고려대학교 행동과학연구소

본 연구는 사람들이 사소한 교통법규를 어기는 행동을 한 후에 법규를 준수해야 한다는 일반적인 태도와 위반 행동 사이에서 인지부조화를 경험하며, 그 부조화를 경감시키기 위해 법규 준수에 대한 자신의 태도를 부정적으로 변화시킬 가능성을 확인하였다. 이를 위해 교통법규 위반 행동 무단횡단, 불법주차, 신호위반을 묘사하는 시나리오를 읽고, 그 위반행동에 대해 지지하는 글을 쓰게 하여 인지부조화를 경험하게 한 실험참가자들에게서 태도변화가 일어나는지를 관련 교통법규준수 태도를 반복 측정하는 피험자 내 설계를 통해 조사하였다. 실험결과에 따르면, 부조화 처치 전과 후의 일반적인 교통법규준수 태도를 비교한 결과, 전보다 후에 태도가 더 부정적으로 변화하였으며, 시나리오 제시된 각 교통법규 위반상황과 관련된 태도문항들에서도 부조화를 경험하기 전보다 후의 각각의 교통법규 준수태도가 더 부정적으로 변화하였다. 더 나아가 태도변화에서 인지부조화의 역할을 확인하기 위한 추가분석에서, 시나리오 제시되지 않은 교통법규와 관련된 태도문항들(인지부조화와 관련 없는 문항들)에서는 반복측정 간에 유의미한 차이가 없었으며, 3개의 시나리오 중에 더 많은 시나리오의 위반행동에 대해 지지하는 글을 쓸수록 태도가 더 부정적으로 변화하는 패턴을 확인할 수 있었다. 또한, 각 시나리오의 위반행동에 대해 지지하는 글을 작성한 집단이 그렇지 않은 집단보다 태도가 더 부정적으로 변화하였고, 초기의 교통법규준수에 대해 긍정적인 태도를 가진 실험참가자가 더 많은 태도 변화를 보였다. 이러한 결과들은 결론적으로 사소한 법규위반행동이 법규에 대한 부정적 태도를 유도하고, 그 과정에서 인지부조화 기제가 중요한 역할을 한다는 사실을 지지한다. 규범 행동 간의 부조화에 의한 태도변화 가능성을 인지 대리 부조화적 설명과 함께 비교문화적 관점에서 논의하였다.

주요어 : 준법의식, 교통위반, 인지부조화, 태도변화

[†] 교신저자 : 허태균, 한국외국어대학교 사회과학대학, (130-791) 서울시 동대문구 이문동 270
전화 : 02-2173-3121, E-mail : drtkhur@hufs.ac.kr

이미 2000년에 전국의 자동차등록 대수는 1,100만대를 넘어섰으며 이와 함께 교통사고 통계치를 살펴보면 교통사고 발생건수 및 사망자와 부상자의 수도 자동차 등록대수의 점증적 증가 추세에 따라 증대해가고 있음을 알 수 있다. 지난 1992년도에는 우리나라가 교통사고율 세계 1위를 기록했으며, 1999년 한해 교통사고로 인한 사상자 수가 사상 최고인 70여만명에 달한 것으로 나타났다(조선일보, 2000. 5. 11). 대부분의 교통사고가 교통법규 위반행동에 기인되고 있고, 일부 학자들은 이런 행동의 대부분이 주로 인간의 성격변인 내지 심리적 요인에 의해 결정되고 있다고 제안하고 있다(Hoyos, 1965; Klebelsberg, 1982). 즉, 교통법규의 위반행동과 그로 인한 교통사고의 증가가 자동차 수의 증가나 교통체계의 문제로만 해결될 수는 없으며, 전반적인 국민의 교통법규 준수 태도를 확립시키는 방안의 필요성이 대두되고 있다. 하지만, 현실은 오히려 시간이 흐를수록 교통법규 준수에 대한 태도가 부정적인 방향으로 변하는 추세를 보이고 있다. 따라서 이러한 부정적인 변화의 원인과 심리적 기제에 대한 이해가 중요함에도 학문적 또는 실질적 노력이 거의 없었다.

도로교통안전관리공단(1993)에서 실시한 교통질서 및 안전에 관한 운전자의 의식조사에서 6개 도시의 1,300여명에게 현재의 교통법규 중 비현실적이거나 비합리적이어서 고쳐야 할 부분이 얼마나 있는가를 물었을 때, 이 중 '매우 많다'는 응답자가 29.3%, '상당히 있다'가 55.4%로 전체 응답자 중 84.7%의 응답자가 현재의 교통법규 중 비현실적이거나 비합리적이어서 고쳐야 할 내용들이 있다고 생각한다고 응답하였다. 예를 들어, 도로여건에 비해 터무니없이 낮은 제한속도나, 늦은 밤 주변에 차도 없고 보행자도 없는 좁은 길의 횡단보도 신호와 같은 현실적 당위성

이 부족하고 또한 평소에 잘 지키지도 않는 법규들에 대한 인식이 확산되어 있다는 것이다. 이와 같이 사람들이 흔히 위반하는 사소한 교통법규의 경우, 그러한 위반행동과 법준수에 대한 포괄적인 태도 간에 불일치가 나타날 수 있으며, 이 불일치에서 비롯된 인지부조화를 경감시키기 위해 해당 교통법규에 대한 태도뿐만 아니라 전반적인 교통법규 태도에도 부정적인 영향을 미칠 가능성이 있다. 본 연구는 이러한 교통법규 준수에 대한 부정적 태도의 형성에서 인지부조화의 역할을 검증하고자 하였다.

교통법규에 대한 부정적 태도를 설명하는 기존 이론들

대부분의 기존 심리학적 연구들은 준법의식에 초점을 맞추고 있지만, 법규의 위반행위나 법규에 대한 부정적 태도에 관한 직접적인 논의는 체계적으로 진행되지 않았다. 즉, 법규를 지키는 이유에 대해 설명하려고 노력하면서, 법규의 위반행동 혹은 부정적 태도는 단지 준법행위를 결정하는 요인들의 쇠퇴와 감소로 이해하려 하였다.

인간의 준법행위에 대한 설명은 사람들은 누구나 이해타산적 동기(instrumental motive)와 규범적 동기(normative motive)를 가지고 있다는 전제에서 시작된다. Kelman(1961)은 이해타산적 동기가 처벌을 피하고 이익을 취하려는 욕구에 의해 활성화되는 반응인 순응(compliance)과 관련되어, 이러한 동기에 근거해서는 준법행동이 감시와 통제, 혹은 선택가능한 대안적 행동의 수를 줄이는 것으로 유도될 수 있다고 제안하였다. 반면에, 규범적 동기는 개인의 가치관/신념과 부합함으로써 이루어지는 태도의 내재화(internalization)와 관련이 깊어서, 규범에 대한 지각된 신뢰정도 혹은

타당성 여부에 따라 준법행동이 영향을 받는다고 제안하였다.

더 나아가 Tyler(1990)는 이러한 2가지 동기들이 각각 준법행위에 관한 이론적 관점과 관련되어 있다고 보았다. 첫째, 이해타산적 관점에 따르면, 법에 대한 준수와 위반행위는 해당 법규와 관련된 개인적 이득과 손실, 보상과 처벌에 의해 촉발된다. 따라서 특정 법규의 준수행위를 유도하고자 한다면, 가장 효과적인 길은 처벌을 보다 엄중하게 하고 처벌기준을 분명히 하는 것이 된다. 교통법규 위반과 관련하여, Fuller(1991)는 운전자들에게 사고와 같은 위반행위의 부정적 결과들의 원인은 확실히 않은데 반해, 안전이라고 하는 준법행위의 결과는 명백하게 특정한 대가(예를 들면 운전 전에는 술을 마시지 않아야 한다는 것)를 요구하기 때문에 운전자들은 쉽게 위반행위를 한다고 주장했다. 실제 연구도 교통법규 위반 의도와 구금, 교통 사고 등 부정적 결과에 대한 지각·평가정도 간에 관계를 확인하였다(Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1990).

Tyler(1990)가 제시한 두 번째 관점은 준법에 대한 규범적 접근이었다. 규범적 관점을 가진 사람이 개인은 준법해야 할 의무를 지니고 있다고 생각하는 이유는 준법은 공동체의 존립을 위하여 매우 중요하고, 법은 사회구성원의 합의에 기초하기 때문이다(박광배, 조은경, 1998). 준법행위에 관한 규범적 관점은 보상과 처벌에 유도되는 순응이 아닌, 자발적 순응의 중요성을 강조하였다. 자발적 순응은 경찰 판사 등 법을 집행하는 주체나 법집행 기관에 대한 신뢰 혹은 정부에 대한 지지에서 나온다고, 또 개인적 도덕성이나 선악에 대한 지각 등의 요인들도 준법행위에 영향을 주는 것으로 제안되었다. 이와 반대로 법의 집행이나 법의 내용 자체를 비도덕적으로 지각할 경우, 위반행위가 발생하게 된다는 것이 규범

적 관점의 설명이다(Tyler, 1990). 마지막으로 사회적 관계 역시 준법행위에 영향을 미치는 것으로 조사되었다. Parker 등(1990)은 가족 혹은 친구와 같은 중요타인의 운전자에 대한 지각된 기대 정도와 교통법 위반의도 사이에 부적상관 관계를 보고했다. 게다가 타인의 운전행위에 대한 지각 역시 본인의 운전시 위반행위에 영향을 주는 것으로 드러났다. 운전자가 타인의 운전행위에 주목한다고 하는 사실은 위반행동에 있어서도 사회적 규범이 작용한다는 것을 의미한다. Rothengarter(1988)는 운전 규범에 대한 지각과 다른 운전자들처럼 행동하고자 하는 규범적 성향이 실제 위반행동에 영향을 준다고 주장하였다.

이러한 준법의식과 행동에 관한 심리학적 연구들은 사람들이 법규를 따르는 심리적인 원인에 대해 일반적인 설명을 제공해주고 있다. 하지만, 사람들의 법규에 대한 태도나 준수의식이 저하되어 가는 기제에 대한 설명을 충분히 제공해주지는 못하고 있다. 예를 들어, 이해타산적 접근은 상황에 따른 준법행동의 변화를 잘 설명해주지만, 행동수준을 넘어 준법태도와 같은 심리적인 수준에서의 변화까지 설명하지는 못한다. 규범적인 관점은 사회 거시적인 변인이 미치는 영향을 설명해 줄 수는 있으나, 심리학적인 미시적인 기제를 제안하는데는 한계가 있어 보인다. 본 연구에서는 일상생활에서 경험하는 법규에 대한 개인적인 경험이 법규에 대한 일반적인 태도의 변화를 유도할 수 있다고 제안하고, 사회적 규범과 위반행위 간의 관계에 주목하여 법규에 대한 부정적 태도가 심화될 수 있는 가능성을 인지부조화 이론의 재고찰을 통해 제기하고자 한다.

인지부조화가 교통법규에 대한 부정적인 태도를 발전시킬 수 있는 가능성 제기

Yagil(1998)은 교통법규와 교통위반에 대한 태도에 있어서 성차와 연령차가 존재하며 특히 젊은 남성이 교통법규에 대한 평가에 가장 부정적이었다고 보고하였고, 이러한 부정적 태도는 위반행위와 일종의 순환적 관계를 형성하게 된다고 주장하였다. 태도가 부정적으로 변화함에 따라 위반행위는 늘어날 것이고, 이미 저지른 위반행위에 대해서는 법규에 대한 부정적 태도가 사후 정당화(post-factum justification)의 노력에 작용하게 될 것이기 때문이라고 설명하였다. 이러한 Yagil의 주장은 본 논문이 제안하는 법규위반행위 후 인지부조화의 역할에 대한 제안과 일맥상통한다. 예를 들어, 인적이 뜸한 도로를 운전하던 중 정지신호가 켜진 교차로를 그대로 통과한 운전자가 있다면, 그는 이미 일어난 자신의 위반행동을 정당화시키기 위해 법규에 대한 자신의 태도를 바꾸게 될 가능성이 있다. 현행 법규는 현실을 무시한 측면이 있다든지, 법규의 집행에는 융통성이 결여되어 있다고 자신의 교통법규에 대한 태도를 부정적으로 변화시킬 가능성이 크다. 물론 이러한 설명은 위험요소가 다분한 교통상황보다는 좁은 도로에서의 무단횡단, 한가한 노상에서의 주정차와 같이 상대적으로 위험요소가 적은 교통상황에서의 사소한 법규위반 행동에 적합하다.

구체적으로, 사소한 위반행동과 사후 정당화 노력에 의해 법규 자체에 대한 태도가 변할 가능성이 있다고 하는 점은 필연적으로 인지부조화 이론에 기초한 논의를 필요로 한다. 교통법규 준수에 대한 긍정적 태도와 교통법규를 어기는 행동은 논리적으로 양립 불가능하므로 이 사이에서 인지적 부조화가 발생하게 된다(Festinger, 1957; Yagil, 1998에서 재인용). 현행 교통법규가 현실적이며 적합하다고 평가하는 사람이 자신이 행한 무단횡단을 정당화할 수는 없다. 긍정적 태

도와 위반행동 간의 부조화는 필연적이며, 이 경우에 있어 무단횡단을 한 사람은 법에 대한 태도를 부정적으로 변화시킴으로써 태도와 행동 간의 불일치와 거기서 발생하는 혐오적 각성을 경감시키고자 할 것이다. 이미 행한 위반행동을 돌이킬 수 없으며 법에 대해 더 부정적으로 평가함으로써만이 자신의 행동을 정당화할 수 있기 때문이다. 이러한 논리에 근거하여, 인지부조화가 교통법규에 대한 부정적인 태도가 사소한 법규위반행동을 통해 심화될 수 있다는 가능성을 실험적으로 검증할 것이다.

인지부조화 이론이란?

인지부조화 이론은 1957년 Festinger에 의해 처음 시작된 이래 이에 대한 수많은 연구가 진행되었고 다양한 인간의 사회적 행동과 그 심리적 기제를 조명하는 데 적용되어 왔다. 기본적으로 인지부조화 이론에 따르면, 부조화란 개인들이 경감시키고자 하는 일종의 긴장상태라는 것을 가정한다. 인지 부조화는 인지, 행동 혹은 환경적 요소들 간의 불일치가 있게 되면 일어나게 되는데, 그러면 개인은 부조화에 의해 생성된 불편을 해소하고자 자신의 신념, 태도 혹은 행동을 변화시키게 된다.

Festinger는 인지부조화의 초기연구에서 실험참가자들은 지루한 연산 과제를 30분 동안 실시하게 하였고, 이 과제를 마친 후에 실험참가자들은 대기실에 있는 다음 실험참가자들에게 매우 흥미로운 과제를 했다고 거짓말을 해 줄 것을 요청 받았는데 그러한 거짓말이 필요한 이유에 대해서는 실험의 목적이 선입견과 관련이 있다고 말해주었다. 그러한 거짓말에 대한 보상으로 한 집단에게는 1달러를, 다른집단에게는 20달러를 지급하였다. 그리고 나중에 과제에 대한 흥미를

측정한 결과, 1달러 지급 집단이 20달러 지급 집단보다 과제를 더 흥미로웠다고 평가하였다. 이러한 결과는 강화이론으로는 설명할 수 없는 부분이었으며, 1달러 지급 집단이 자신의 행동에 대한 정당화를 하기 힘들었으므로 더 큰 부조화를 겪었을 가능성이 크다는 점에서 인지부조화가 큰 조건에서 태도 변화가 더 심하게 일어난다는 Festinger의 가설을 확인시켜 주었다(Festinger & Carlsmith, 1959).

다양한 연구 주제와 방법들을 이용한 많은 후속 연구들은 Festinger의 인지부조화 이론을 정교화 시켰는데, 인지부조화의 강한 효과가 나타나기 위해서는 몇 가지 조건이 충족되어야 함이 밝혀졌다(Cooper & Fazio, 1984). 먼저 행동이 자신의 자유로운 의지에 따라 선택되었다는 인식, 즉 스스로 하지 않을 수 있었음에도 불구하고 태도에 반대되는 행동을 했다는 자유선택의 인식을 가져야 한다. 자유선택과 관련하여, David와 Jones (1960)는 실험참가자들이 실제로 좋아하는 인물을 비난하는 글을 쓰게 하여 인지부조화를 유도하는 실험에서 실험참가자들이 글의 방향을 자유롭게 선택할 수 있었던 상황에서만 태도변화가 부정적으로 일어났다고 보고했다. 이 밖에 여러 연구에서 선택이 자유롭지 못한 조건에서는 인지부조화로 인한 태도변화가 일어나지 않는다는 결과들이 보고되었다(Collins & Hoyt, 1972; Goethais & Cooper, 1972). 다음으로 취해진 행동을 취소할 수 없다고 느껴야 하며, 마지막으로 자신이 선택한 행동이 바람직하지 못한 결과를 가져올 것을 알거나 예측할 수 있었을 때 인지부조화 효과는 강하게 발생하게 된다(Cooper & Brehm, 1971).

게다가 이론적으로도 인지부조화 이론에 대한 대단히 많은 수의 재고찰과 대안들이 제시되었다. 자기지각 이론(Bem, 1972)에 의하면, 부조화

의 경감은 부조화적 행동과 행동이 일어난 상황에 대한 귀인에 의해 이루어진다. 상황적 귀인의 요소가 전혀 없게 될 때에만, 사람들은 그들의 행동이 그들의 진정한 태도를 반영했다고 본다. 결국 이러한 방식으로 사람들은 행동과 태도 간의 일치시킨다고 두 이론은 설명한다. 또 자기 일치 이론(Aronson, 1968), 자기확신(self-affirmation) 이론(Steele, 1988)은 인지부조화 과정에서 자기 개념의 중요성을 강조한다(Van Overwalle & Jordens, 2002 참고). 이러한 다양한 이론은 서로 다른 심리적 기제들을 제안하고 있지만, 궁극적으로 이미 행하여진 행동이 태도에 영향을 미쳐서 일관된 방향으로 일치시키려 한다는 부분에서는 동의하고 있다.

열거한 바와 같이, 인지부조화의 세부적 기제에 대해 다양한 경로의 설명이 있는 반면, 비교 문화적 접근들은 비교적 일관되게 동아시아 국가들과 같은 집단주의 문화권에서는 인지적 비일관성에 기초한 부조화가 잘 일어나지 않는다고 주장한다(Heine & Lehman, 1997). 동아시아인의 사고과정은 분석적 처리가 아닌, 전체적 처리(holistic process)에 기초하고 있기 때문에 모순과 불일치에 의해 유발되는 부조화를 경험하지 않을 가능성이 크기 때문이다(Peng & Nisbett, 1999; Suh, 2002). 또한 동아시아인들은 행동에 미치는 상황적 요인의 중요성을 상대적으로 더 많이 지각하고 있기 때문에 자신의 행동을 낳게 한 내적 원인들을 찾으려 하지 않게 되어 인지부조화를 덜 경험할 수 있다(Choi, Nisbett, & Norenzayan, 1999).

하지만 기존 연구와는 달리 본 연구는 법규에 대한 태도와 행동 간의 관계를 다루고 있다. 법규에 대한 태도에는 단순히 특정 법규에 대한 호오도 이외에도 법규를 준수해야 한다는 의무감이 포함되어 있다. 호오도의 경우, 대상에 대

해 싫거나 혹은 좋은 평가를 한다는 데에 아무런 심리적 제약이 따르지 않는 반면, 법규 준수에 대한 의무감의 경우, 부정적인 태도를 갖는 것은 심리적 긴장을 야기할 수 있다. 따라서 집단주의 문화권의 개인들은 법규에 대한 태도를 상대적으로 중요시하며 그 처리에 있어 더 많은 인지적 부담과 노력을 기울일 가능성이 크다.

인지부조화 실험에 사용되는 대표적 실험주제인 등록금 인상에 대한 태도를 예로 들어보면, 실험참가자들은 등록금 인상에 대한 호오도만을 가지고 있기 때문에 분석적 처리에 기초한 사고를 하는 개인주의 문화권에서는 불일치에 근거한 부조화가 발생하는 반면, 전체적 처리에 의해 사고하는 집단주의 문화권에서는 부조화가 생겨나지 않을 수 있다. 그러나 법과 같은 규범 준수 태도의 경우, 준수 의무의 영향 때문에 사소한 법이라도 여기는 행동이 일어나고 나면, 태도와 행동 간의 불일치에 의한 부조화가 발생할 가능성이 크다. 더 나아가 Norton 등(2003)은 중요타인의 반대태도적 행동(counterattitudinal behavior)을 목격하였을 때 나타나는 대리부조화를 개인내적 수준에서 일어나는 인지부조화와 구분하면서, 중요타인과의 관계가 밀착되어 있는 집단주의 문화권의 경우 타인의 인지부조화에 의해 유발되는 대리부조화가 태도변화를 설명하는 주요기제가 될 수 있다는 가능성을 제기하였다.

본 연구의 가설

지금까지 서술한 교통법규 위반행동과 교통법규에 대한 태도변화에서 인지부조화의 역할에 대한 논의에 근거해서 본 연구의 연구문제는 다음과 같다. 첫째로 사소한 법규의 위반행동은 기존의 교통법규준수에 대한 태도를 부정적으로 변화시키는 여부를 확인하였다. 둘째로 그러한

부정적 태도변화가 일어났을 경우, 이러한 태도변화가 필연적으로 인지부조화의 경로를 통해 이루어졌음을 확인하였다. 즉, 법규위반행동은 기존에 가졌던 교통법규에 대한 태도와 불일치를 유발하게 되며, 이러한 불일치에 의한 부조화를 경감시키기 위해 교통법규에 대한 태도가 부정적인 방향으로 변화할 것이다. 이 과정에서 인지부조화의 역할을 확인할 수 있는 하나의 방법은 더 많은 부조화를 경험한 사람이 그렇지 않은 사람보다 더 큰 태도변화를 보인다는 것을 밝히는 것이다.

이를 위해 본 연구에서는 먼저 사전조사를 통해 일반적인 교통법규 준수태도와 5가지 구체적 교통법규 위반상황에서의 교통법규 준수태도를 측정하였다. 그리고 본 실험에서 실험참가자들을 대상으로 5가지 구체적 교통법규 준수태도 중 3가지 태도와 관련된 시나리오를 제시하고 자신이 위반행동을 하였다고 상상하도록 지시하였다. 그리고 자신이 했다고 상상한 교통법규 위반행동을 지지하는 글을 쓰도록 유도하였다. 세 개의 시나리오 각각에 대한 글쓰기가 종료된 후, 사전조사에서 실시한 태도조사를 동일하게 실시하여 교통법규 준수에 대한 태도가 부정적으로 변화하였는지 살펴보았다. 본 연구에서 확인하고자 한 연구문제와 가설을 정리하면 다음과 같다.

연구문제 1. 교통법규의 위반행동이 교통법규 준수태도를 부정적으로 변화시키는지 확인한다.

가설 1. 위반행동을 옹호하는 글을 쓰기 전보다 후에 일반적인 교통법규 준수태도가 더 부정적일 것이다.

가설 2. 각 교통법규 위반상황에서 위반행동을 옹호하는 글을 쓰기 전보다 후에 해당 교통법규 준수태도가 더 부정적일 것이다.

연구문제 2. 교통법규 준수태도의 부정적인 변화가 인지부조화 기제에 의해 일어났는지 확인한다.

가설 3. 시나리오로 제시한 교통법규 위반상황에서는 해당 교통법규 준수태도가 부정적으로 변화할 것이며 제시하지 않은 교통법규 위반상황에서는 태도변화가 일어나지 않을 것이다.

가설 4. 시나리오로 제시한 3가지 교통법규 위반행동에 대해 지지하는 글의 수가 많을수록 일반적인 교통법규 준수태도가 더 부정적으로 변할 것이다.

가설 5. 각 교통법규 위반상황에서 위반행동에 대해 지지하는 글을 작성한 집단이 그렇지 않은 집단보다 해당 교통법규 준수태도가 더 부정적으로 변할 것이다.

가설 6. 각 교통법규 위반상황에서 사전 교통법규 준수태도와 태도변화 측정치는 부적 상관을 가질 것이다.

방 법

실험참가자

본 실험에는 서울 소재의 대학교에서 심리학 관련과목을 수강하는 학부생 117명이 참가하였다. 이 중 남자는 67(57%)명, 여자는 50명(43%)이었으며 평균연령은 남자 20.5세, 여자 20.2세였다.

실험절차 및 측정도구

사전조사를 통해 실험참가자 집단의 사전 교통법규에 대한 전반적 태도 수준을 측정하였다. 측정에는 6문항으로 구성된 Yagil(1998)의 '교통법규 준수에 대한 태도 척도'를 번안하여 사용하였

다. 이와 더불어 일상생활에서 쉽게 접하게 되는 5가지 구체적 교통상황(이 중 3개의 교통상황은 후에 인지부조화 처치를 위한 시나리오의 내용과 관련된 상황임)에서의 교통법규 준수태도를 측정하는 문항들도 포함되었다. 이 문항들은 구체적으로 “운전자는 밤에 횡단보도를 건너는 사람이 아무도 없을 경우 건널목 신호를 무시하고 그냥 주행해도 된다”, “잠시 주차한다면 사람이 다니는 보도에 주차해도 상관없다”, “보행자는 야간에 지나가는 차가 없을 경우 무단횡단해도 된다”, “빈 택시가 잡히지 않을 때, 합승하는 것은 괜찮다”, “급할 때는 버스정류장 옆에 잠시 차를 주차시켜도 괜찮다”라는 내용에 대한 동의 정도를 실험참가자에게 물었다. 모든 문항은 “전혀 동의하지 않는다”의 0점에서 “완전히 동의한다”의 11점 척도로 구성하였다. 이러한 교통법규에 대한 전반적 태도를 묻는 6개 문항과 구체적 교통상황에서의 교통법규 준수태도에 대한 5개 문항은 8주 후에 이루어진 인지부조화 실험처치 후에 동일하게 반복 측정되었다. 반복 설계에서의 실험참가자의 기억효과를 차단하기 위하여, 2개월(8주)의 시간간격을 두었을 뿐만 아니라 본 실험과는 상관없는 40여개의 문항(distracting items)들과 인구통계학적 변인을 함께 질문하였다.

사전조사 시행 8주 후, 같은 실험참가자들에게 본 실험을 실시하였다. 사전조사에 응한 실험참가자들을 대상으로 3가지의 구체적 교통상황을 서술한 시나리오를 제시하였다. 실험참가자들은 각 시나리오를 읽고 자신이 그러한 행동을 하였다고 상상하도록 지시를 받았다. 시나리오는 ‘야간보행 시 차가 다니지 않는 횡단보도를 무단 횡단한 상황’, ‘사무실 앞 보도에 차를 잠시 불법 주차한 상황’, ‘야간운전 시 보행자가 없는 횡단 보도의 신호를 위반한 상황’을 구체적으로 묘사

하였다. 이러한 시나리오 덧붙여, 강한 인지부조화를 유발시키기 위해 각 시나리오에서의 위반 사항과 관련된 교통법규의 내용을 시나리오의 상단에 제시하여 주었다. 그 시나리오와 교통법규를 다 읽은 실험참가자들은 자신이 한 교통법규 위반행동을 지지하는 글을 쓰도록 유도하였다. 하지만 강한 인지부조화를 유발시키기 위한 방법으로 자신이 선택하여 지지하는 글을 쓰는 인식을 만들어 주기 위한 지시문을 제공하였다. 구체적으로 글을 작성하기 전 '여러분이 전적으로 자유롭게 선택해서 글을 작성하면 되지만, 다만 현재까지 수집된 자료에서 시나리오의 법규 위반 행동을 지지하지 않는다는 의견은 충분이 있으므로 의견의 다양성과 형평성을 기하기 위해 가급적이면 시나리오의 법규위반 행동을 지지하는 방향으로 글을 써주기 바랍니다.'라는 말을 통해 선택가능성을 높게 처치하였다.

세 개의 시나리오 각각에 대한 글쓰기가 종료된 후, 사전조사에서 실시한 태도조사를 동일하게 실시하였으며 기억효과를 차단하기 위해 본 연구와 관계없는 10여개의 문항을 질문지에 포함시켰다.

결 과

결과분석에는 사전조사에서 측정된 일반적인 교통법규 준수태도 측정치와 구체적 교통상황에서의 교통법규 준수태도를 인지부조화 처치 후에 측정된 같은 태도 측정치와 비교하여 그 변화의 방향과 정도를 주요 종속변수를 사용하였다. 우선 인지부조화 처치 전후의 일반적인 교통법규 준수태도의 전반적인 변화를 검증하였고, 각 시나리오와 관련된 세부교통법규 준수태도의 변화도 검증하였다. 더 나아가, 태도의 변화가

인지부조화 기제를 통해 일어난 것을 확인하기 위하여, 추가적인 4가지의 분석을 하였다. 첫째, 인지부조화를 일으키는 시나리오와 관련이 없는 합승 상황, 버스정류장 주차 상황에 대한 세부 교통법규 준수태도를 시나리오와 관련이 있었던 3가지 교통법규 준수태도 측정치와 비교하였다. 둘째, 교통법규 위반행동에 대해 많은 지지를 보낼수록 더 강한 인지부조화를 경험하고 결과적으로 더 큰 태도변화를 보인다는 논리에 근거하여, 실험참가자가 3개의 시나리오에 묘사된 교통법규 위반행동 중 지지한 위반행동의 수에 따른 태도변화량을 조사하였다. 셋째, 교통법규 위반행동에 대한 지지한 글을 쓴 경우에만 인지부조화가 경험될 것이라는 예상을 검증하기 위해, 세 개의 시나리오 각각에서 지지하는 글을 쓴 집단과 지지하지 않는 글을 쓴 집단 간의 태도변화 정도를 비교분석하였다. 마지막으로, 기존 태도와 행동 간의 불일치의 정도가 인지부조화의 강도에 영향을 미친다는 논리에 근거하여, 실험참가자의 법규준수에 대한 사전조사에서의 태도측정치와 태도변화 정도 간에 상관분석을 실시하였다.

교통법규 태도 변화분석

일반적 교통법규 준수태도 변화 분석

시나리오에서 제시된 교통법규 위반행동에 대해 지지하는 글을 쓰는 것이 일반적인 교통법규에 대한 태도에 영향을 주는지 알아보기 위해, 사전조사에서 측정된 일반적인 교통법규 준수태도와 인지부조화 처치 후의 태도에 대한 대응 t 검증을 실시하였다. 그 결과, 그림 1에 제시된 바와 같이, 사전조사의 교통법규 준수태도($M = 4.69$)보다 처치 후 교통법규 준수태도($M = 3.62$)가 매우 유의미하게 낮았다, $t = .02, p < .001$.

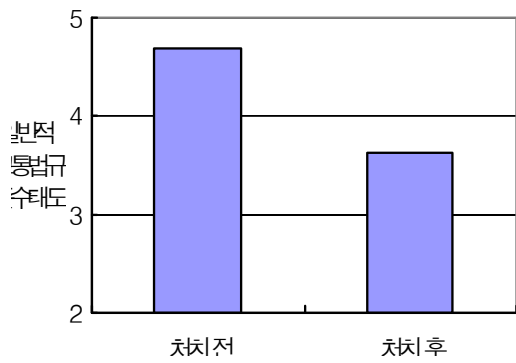


그림 1. 처치 전, 후의 일반적 교통법규 준수태도

< .001. 불법주차 상황의 경우도, 처치 전 법규 준수 태도 (M = 7.00)과 처치 후 측정치 (M = 5.30) 사이에는 유의미한 차이가 있었다, $t = 5.64, p < .001$. 또한 신호위반 상황의 경우에도, 처치 전 준수태도 (M = 5.52)과 처치 후 측정치 (M = 4.32) 사이에는 역시 유의미한 차이가 발견되었다, $t = 3.91, p < .001$. 이러한 결과는 시나리오에 묘사된 특정 교통법규 위반행동에 대한 지지가 관련 세부 교통법규 준수태도에 영향을 미친다는 본 연구의 가설과 일치한다.

즉, 교통법규 위반행동에 대해 지지하는 글을 쓴 경험은 교통법규 전반에 걸친 준수태도에 부정적인 변화를 가져오는 것으로 보인다.

교통법규 준수태도의 부정적 변화에 대한 인지부조화 설명의 적합성 검증

구체적 교통법규 위반상황에서의 준수태도 변화 분석

특정 교통법규 위반행동을 제시하고 위반행동을 정당화하는 글을 쓰게 하여 교통법규 준수태도와의 인지부조화를 유발시켰을 것으로 예상된 시나리오 각각에서 사전조사와 인지부조화 처치 후의 태도 간에 유의미하게 차이가 있음을 확인하였다. 무단횡단 시나리오의 경우, 처치 전 법규준수 태도(M = 5.10)와 처치 후 측정치(M = 3.68)에는 유의미한 차이가 있었다 $t = 5.27, p$

지지하는 글을 쓴 집단과 지지하지 않는 글을 쓴 집단 간 비교

표 1에 나타낸 바와 같이, 교통법규 위반행동을 제시하고 그 위반행동을 정당화하는 글을 쓰게 하여 교통법규 준수태도와의 인지부조화를 유발시킨 3가지 상황 모두에 있어, 사전조사에서의 태도측정치보다 인지부조화 처치 후의 태도가 매우 유의미하게 낮아졌음을 확인할 수 있었다. 하지만 실험 시나리오에서 직접적으로 묘사되지 않았던 교통법규, 합승 상황($t = -.06, p > .05$)과 정류장 주차 상황($t = 1.28, p > .05$)의 태

표 1. 처치 전·후의 구체적 교통법규 준수태도 변화

	무단횡단 (N = 116)	불법주차 (N = 117)	신호위반 (N = 117)	합승 (N = 117)	정류장주차 (N = 117)
처치 전	5.10(2.92)	7.00(2.46)	5.52(2.93)	3.55(2.76)	7.08(2.31)
처치 후	3.68(2.46)	5.30(2.68)	4.32(2.73)	3.56(2.55)	6.75(2.33)
<i>t</i>	5.27 ***	5.64 ***	3.91 ***	-.06	1.28

주. 제시된 숫자는 평균(표준편차), 평균이 높을수록 교통법규 준수에 긍정적인,

*** $p < .001$

도변화는 유의미하지 않았다. 이러한 결과는 태도변화가 인지부조화를 일으킬 것으로 예상된 교통법규에서만 선택적으로 일어난 것을 보여주는 것으로, 사소한 법규의 위반과 사후 정당화 노력이 법규준수 태도에 미치는 영향에 대한 지지 증거라 할 수 있다.

지지하는 글의 수가 일반적 교통법규 준수 태도 변화에 미치는 효과 검증

인지부조화기제의 역할을 확인하는 효과적인 방법으로, 인지부조화를 경험하는 정도가 강할 것으로 예상되는 실험참가자가 상대적으로 그렇지 않은 실험참가자에 비해 더 많이 태도변화를 일으키는가를 검증하였다. 본 실험에서는 강한 인지부조화를 일으키기 위해 시나리오에서 묘사된 위반행동을 지지하거나 지지하지 않는 글을 자유롭게 선택해서 쓰게끔 유도하였다. 따라서 실험참가자들 중에는 위반행동에 대해 지지하는 글을 0개에서 3개까지 쓴 다양한 집단이 형성되었다. 상대적으로 더 많은 시나리오의 위반행동에 대해 지지하는 글을 쓴 사람일수록 인

지부조화를 더 강하게 경험하였을 것이라는 예상할 수 있었고 그 효과를 조사하였다. 이를 위해, 3개의 시나리오 중 지지하는 글을 쓴 수를 독립변인으로, 인지부조화 처치 후에 측정된 태도에서 사전조사에서 측정된 태도를 뺀 태도변화량을 종속변인으로 하는 일원변량분석을 실시하였다.

일원변량분석 결과, 그림 2에서 나타난 바와 같이, 일반적 교통법규 준수태도가 3개 시나리오에 모두 지지하는 글을 쓴 집단(N = 31; M = -1.54)은 2개 시나리오에 지지하는 글을 쓴 집단(N = 57; M = -1.14)보다 2개 시나리오에 지지하는 글을 쓴 집단은 1개의 지지하는 글을 쓴 집단(N = 23; M = -.43)보다 1개의 지지하는 글을 쓴 집단은 모든 시나리오에 지지하는 글을 쓰지 않은 집단(N = 4; M = -.25)보다 더 크게 낮아지는 패턴이 확인되었으며, 이러한 경향성은 통계적으로 유의미 수준에 매우 근접하였다, $F(3, 111) = 2.48, p = .065$.

각 시나리오에서 지지하는 글의 작성여부가

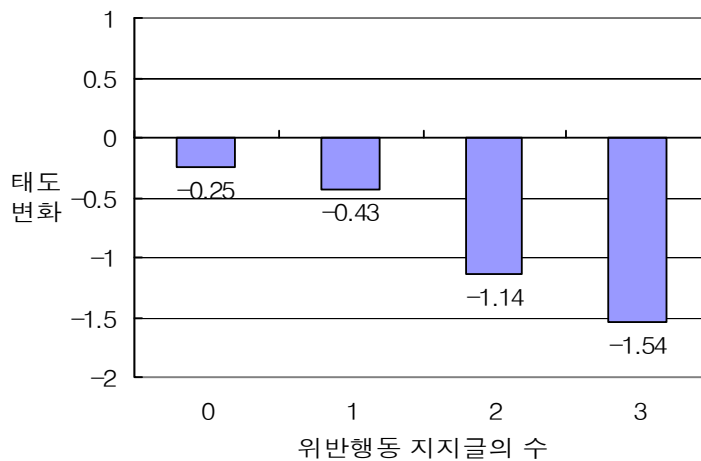


그림 2. 위반행동을 지지하는 글의 수에 따른 태도변화

해당 교통법규 준수태도에 미치는 영향 검증

실험에서 제시한 각 시나리오에서 묘사된 위반행동을 지지하는 글의 작성여부가 해당 교통법규 준수태도변화에 미치는 영향을 개별적으로 검증하였다. 제시된 시나리오의 내용은 무단횡단 상황, 불법주차 상황, 신호위반 상황으로, 각 시나리오에서 지지하는 글의 작성여부를 독립변인으로, 해당 교통법규 준수태도에서 변화의 정도를 종속변인으로 하는 *t* 검증 분석을 실시하였다.

그 결과, 그림 3에서 볼 수 있듯이, 무단횡단에 대해 지지하는 글을 쓴 집단(N = 98; M = -1.67)은 지지하는 글을 쓰지 않은 집단(N = 18; M = -0.06)보다 해당 교통법규 준수태도를 묻는 측정치에서 유의미하게 부정적으로 변화되었다, *t* = 2.21, *p* < .05.

그림 4에서 볼 수 있듯이 불법주차에 대해 지지하는 글을 쓴 집단(N = 60; M = -3.02) 역시 통계적으로 매우 유의미하게 지지하는 글을 쓰지 않은 집단(N = 57; M = -0.32)보다 해당 교통법규를 준수해야 한다는 태도가 더 크게 낮아

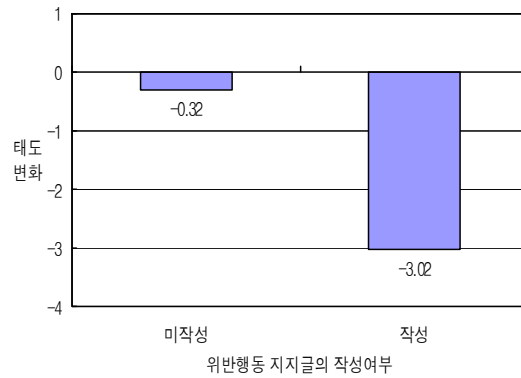


그림 4. 불법주차행동을 지지하는 글의 작성/미작성에 따른 태도변화

졌다, *t* = 4.91, *p* < .001.

또한, 그림 5에서 볼 수 있듯이, 신호위반에 대해 지지하지 않은 글을 쓴 집단(N = 42; M = .5)은 해당 교통법규에 대한 준수태도가 낮아지지 않았지만, 지지하는 글을 작성한 집단(N = 75; M = -2.16)은 유의미하게 저하되었다, *t* = 4.47, *p* < .001.

태도변화의 방향이 모두 부적임을 감안할 때,

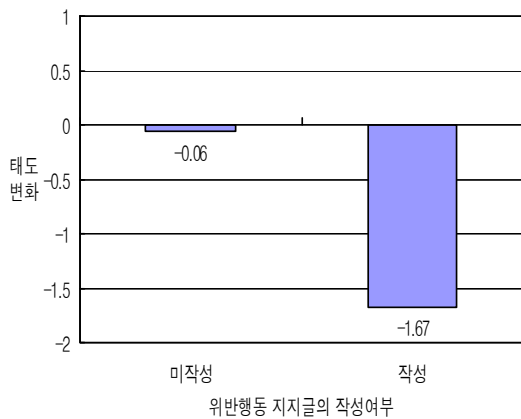


그림 3. 무단횡단행동 지지하는 글의 작성/미작성에 따른 태도변화

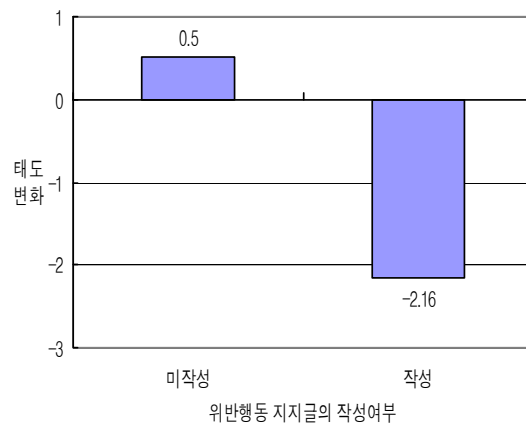


그림 5. 신호위반행동을 지지하는 글의 작성/미작성에 따른 태도변화

세 가지 상황에서 모두 법규위반을 지지하는 글을 쓴 집단이 그렇지 않은 집단보다 글을 쓰고 난 뒤 각 상황에서의 교통법규 준수태도의 수준이 떨어졌음을 확인하였다. 이는 각 세부 교통법규에 대한 기존의 태도와 반대되는 행동이 태도를 행동과 일치되는 쪽으로 변화시키는 영향이 특정 태도대상에 독립적으로 나타날 수 있음을 의미한다.

상관 분석 결과

기존의 태도와 행동 간의 불일치 정도가 인지부조화의 강도를 결정하고 결과적으로 태도변화의 정도에 영향을 미친다는 논리에 근거하여, 사전조사에서 측정된 태도와 인지부조화 처치 후의 태도의 변화량의 관계를 조사하기 위한 상관 분석을 실시하였다. 표 2에서 그 결과를 볼 수 있듯이, 기존의 무단횡단과 관련된 법규준수 태도와 인지부조화 처치 후의 태도변화량(인지부조화 처치 후의 태도측정치에서 사전조사에의 해당 태도 측정치를 뺀 값) 간의 상관이 $-0.78(p < .01)$ 이었다. 불법주차와 관련된 법규준수 태도와 태도변화량 간의 상관이 $-0.70(p < .01)$ 이었고, 또한 신호위반과 관련된 법규준수 태도와 태도변화량 간의 상관이 $-0.80(p < .01)$ 이었다. 결론적으로, 특정 상황에서의 교통법규 준수태도가

표 2. 무단횡단, 불법주차, 신호위반에 대한 사전준수 태도와 태도변화량 간의 상관분석 결과

무단횡단에 대한 사전준수태도와 태도변화량 간의 상관계수	-.78**
불법주차에 대한 사전준수태도와 태도변화량 간의 상관계수	-.70**
신호위반에 대한 사전준수태도와 태도변화량 간의 상관계수	-.80**

** $p < .01$

원래 높았던 사람일수록 인지부조화 처치 후에 준수태도가 더 부정적으로 변화하였으며, 이는 곧 부조화가 클수록 태도변화가 크게 일어난다는 인지부조화 이론의 설명에 부합하는 것이다.

논 의

본 연구는 교통법규의 위반행동이 교통법규 준수태도에 미치는 영향을 확인하고, 그 영향에서 인지부조화 기제의 역할을 검증하였다. 첫째로, 교통법규의 위반행동이 교통법규에 대한 태도를 부정적으로 변화시킬 수 있음을 확인하였다. 교통법규 위반행동에 대한 시나리오를 제시하고 이를 지지하는 글을 유도함으로써 유발시킨 인지부조화를 경험하기 전과 후의 교통법규 준수태도를 비교한 결과, 처치 전보다 후에 교통법규 준수태도가 더 부정적이었다. 그리고 각 교통법규 위반상황(인지부조화 처치를 가한 3가지 교통상황)에서도 부조화를 경험하기 전보다 부조화 경험 후의 교통법규 준수태도가 더 부정적인 것으로 드러나 본 연구의 연구문제에 대한 가설이 지지되었다. 즉, 사소한 교통법규 위반행동이 그 위반과 직접적으로 관련된 구체적인 태도에 부정적인 영향을 미칠 뿐만 아니라, 전반적인 교통법규에 대한 태도로도 그 영향력이 확대되어 일반화되는 것을 확인하였다. 이로써 교통법규 위반행동이 순환적으로 법규에 대한 부정적 태도변화를 유도할 것이라는 인지부조화적 설명의 타당성이 간접적으로 확인되었다 (Yagil, 1998).

둘째로, 후속 분석은 앞에서 확인된 위반행동이 태도변화에 미치는 영향이 인지부조화에 의해 일어났다고 제안한다. 교통법규 위반행동을 지지하는 글을 쓰지 않은 조건에서는 태도변화가 일어나지 않은 반면, 지지하는 글을 쓴 인지

부조화 조건에서는 인지부조화 처치 이후 법규 준수 태도가 더 부정적으로 변하였다. 또 각 교통법규 위반상황에서 위반행동에 대해 지지하는 글을 작성한 집단이 그렇지 않은 집단보다 해당 교통법규 준수태도가 급격하게 낮아졌다. 이러한 인지부조화의 역할에 대한 보다 결정적인 증거는 각 교통법규 위반상황에서 기존 태도와 태도 변화량의 측정치 간에 높은 부적 상관을 통해 확인되었다. 즉, 기존에 법규준수에 대한 강한 긍정적 태도를 가지고 있었을수록 위반행동을 지지하는 글을 쓴 후에 더 많은 태도변화를 보였고, 이러한 결과는 인지부조화 기제로 가장 잘 설명될 수 있다. 이로써 본 연구의 연구문제에서 제안된 모든 가설은 지지되었다.

본 연구의 결과는 인지부조화 기제와 그 기능에 대한 이해에 다음과 같은 몇 가지 측면에서 의미가 있다. 우선, 본 연구는 인지부조화의 효과가 하위의 태도에서 상위의 관련 태도로 확대될 수 있다는 것과 그 인지부조화의 효과가 누적될 수 있다는 사실을 제안하고 있다. 기존의 거의 대부분의 인지부조화 실험에서는 인지부조화의 영향을 그것을 일으키는데 사용한 태도에 제한하여 연구했다. 예를 들어, 학교 등록금 인상에 대한 태도변화를 주제로 삼은 인지부조화 연구들(Himmelfarb & Arzai, 1974; Stalder & Baron, 1998)은 모두 학교 등록금 인상 자체에 대한 태도의 변화만을 설명하려고 시도하였을 뿐, 등록금 인상에 대한 태도가 학교당국이나 교육 시스템 전반에 대한 태도로 확산되는 과정을 조사하지는 않았다. 또한 인지부조화의 경험을 단발성으로 일회적 경험으로 처치하여 연속되는 인지부조화의 누적효과를 연구하지 않았다. 이와 달리, 본 연구는 여러 차례 반복되는 사소한 교통법규 위반행동이 갖는 영향이 해당 법규 뿐 아니라 교통법규 전반에도 확산적으로 미칠 수 있

음을 발견하였다. 즉, 하위의 사소한 또는 부분적인 태도와 행동(예를 들어, 무단횡단 불법주차, 신호위반) 간의 불일치로 인한 인지부조화가 미치는 영향이 더 상위의 전반적인 태도 또는 가치관(예를 들어, 교통법규 전반에 대한 준수태도)으로 확대될 수 있다는 것이다. 뿐만 아니라 그러한 사소한 인지부조화의 경험들의 누적효과를 확인하였다. 즉, 본 연구에서 실험참가자들은 더 많은 수의 교통법규 위반행동에 대한 지지의 견을 표명할수록 더 크게 교통법규 전반에 대한 태도가 변하는 것으로 확인하였다. 결론적으로, 이러한 본 연구에서의 발견들은 기존의 인지부조화의 효과에 대한 회의적인 주장들이 - 특히, 인지부조화를 통한 태도변화가 중요하지 않은 이슈들로 제한적일 것이다 - 인지부조화의 누적효과와 확산효과를 고려하지 않은 성급한 결론들일 가능성을 확인시켜 준다.

위와 같은 맥락에서, 본 연구는 현실적 문제인 준법교육 약화의 원인을 인지부조화 이론을 통해 찾아냈다는 점에서 의의를 찾을 수 있다. Leippe와 Eisenstadt(1994)는 인지부조화를 가장 강하게 일으킨다고 알려진 ‘유도된 순응’ 방식(induced-compliance; 태도와 반대되는 방향으로 에세이를 쓰도록 유도하는 방식)을 이용하여, 흑인들을 위한 정책의 필요성을 글로 쓰도록 유도한 집단에서 흑인에 대한 태도가 우호적으로 나타남을 확인하였다. 그들은 이러한 ‘유도된 순응’ 방식이 편견을 줄이는데 효율적일 수 있음에도 관련 시도가 적었던 이유는 인지부조화를 일으키는 ‘유도된 순응’ 방식이 별로 중요하지 않은 이슈에 대한 태도를 바꾸는 데는 효율적이지만, 인종 편견과 같은 중요한 이슈에 대한 태도를 바꾸는 데는 작용하지 않을 거라는 근거 없는 믿음 때문이었을 것이라고 주장했다. 이러한 점에서 본 연구는 ‘유도된 순응’ 방식으로 한국사

회에서 중요한 이슈인 법규 위반과 법에 대한 태도의 관계를 설명하였다는 점에서 그 의의가 있다고 하겠다.

다만, ‘유도된 순응’이라는 실험설계가 가지는 외적타당성의 문제와 함께, 결과에서 사용한 집단의 적은 표본수에 따른 문제가 지적될 수 있다. 위반행동에 대한 에세이를 하나도 쓰지 않은 집단의 사례수가 4명으로 매우 작았으며, 자신의 위반행동을 옹호하는 글을 자신이 선택하였다는 점에서 실험결과가 왜곡되었을 가능성이 남아 있다. 즉, 태도변화량은 실험처치의 결과가 아니라 실험에 적극적 혹은 소극적으로 임하는 실험 참가자의 몰입수준에 의한 것일 수 있다는 것이다. 하지만, 상관분석 결과에 따르면, 사전 준수 태도와 태도변화량 간의 높은 상관이 발견된다는 점에서 실험자의 처치에 협조적일수록 태도 변화가 잘 일어났을 가능성이 적다고 볼 수 있다. 또한 위법행동과 태도와의 관계에 있어, 태도는 위법행동을 적절히 설명 혹은 예측하지 못할 가능성 역시 남아 있다. 위법행동은 나쁘다고 생각하면서 위법행동을 저지르는 일이 다반사이기 때문이다. 따라서, 위법행동을 예측하는 다른 변인들을 종합적으로 고려하여야 한다는 점에서 본 연구는 제한적 의미를 갖는다고 하겠다.

부조화와 사회적 규범

본 연구결과는 인지부조화의 비교문화적 논의를 통해 그 의의를 찾을 수 있다. 앞서 언급한 것과 같이 기존의 인지부조화 연구에서 일부는 개인주의적 속성을 중요시 하지 않는 동아시아와 같은 집단주의 문화권에서는 발견되지 않는다고 보고하고 있다(Heine & Lehman, 1997). 하지만 본 연구결과는 한국사람들이 매우 강한 인지부조화를 경험할 수 있으며, 그에 따른 태도변화를 보여준다는 것을 확인하였다. 이러한 기존 연

구와의 차이는 개인적 태도-행동 간의 불일치와 규범적 태도-행동 간의 불일치라는 관점에서 논의될 필요가 있다. 즉, 본 연구에서 사용된 교통법규 준수태도는 특정 개인적 대상에 대한 태도보다는 사회적 규범에 대한 태도의 요소를 가지고 있다고 볼 수 있다. 인지부조화 이론에 따르면, 부조화의 총합은 부조화와 조화 관계의 합(dissonance plus consonance)에 대한 부조화 관계의 비율함수이다. 여기에 각 관계에 대한 지각된 중요도가 가중치로 작용한다(Shultz & Lepper, 1996). 따라서 집단주의 문화권에서 부조화가 일어나지 않는 이유는 인지부조화 실험에서 사용된 주제에 대해 개인들이 별로 중요시하지 않기 때문일 수 있다. 반면, 법 혹은 규범과 위반행동 간의 관계는 사회의 일원으로서 법과 규범을 지켜야 한다는 의무감과 준수의식 때문에 집단주의 구성원들에게도 중요한 문제가 될 수 있다. 따라서 규범-행동 간의 불일치에 의해 유도된 부조화(Normative dissonance)는 단순히 개인적 대상에 대한 태도-행동 간의 불일치에 의해 유도된 부조화와는 개념적, 질적으로 구분될 수 있다. 즉 단순히 좋음-싫음의 개념을 초월하여 준수-위반의 개념으로 인지부조화의 개념적 확대를 의미한다.

대리부조화와 규범-행동간 불일치

본 연구는 방법론적으로 교통상황 시나리오를 이용, 실험참가자들로 하여금 시나리오에서 행한 위반행동을 자신이 행한 것으로 상상하게 하였다. 그리고 자신이 한 것으로 상상한 위반행동에 대해 지지하는 글을 쓰게 하도록 하였다. 물론 본 연구가 실험참가자가 직접 위반행동에 대한 지지하는 글을 직접 작성했지만, 시나리오를 이용한 방법의 특성상, 실험참가자들은 시나리오에서 행한 위반행동을 실제로 행한 것이 아니라 상상했으므로 자신이 아닌, 남이 행한 것으로 인

식하였을 가능성도 있다. 혹은 남이 행한 위반행동을 자신이 목격한 것으로 받아들였을 가능성도 배제할 수 없다. 이러한 대안적 가능성은 본 연구의 결과가 대리부조화 개념을 반영하고 있을 가능성을 함께 제시한다.

대리부조화란 자신에게 개인적으로 중요한 타인이 인지부조화를 느끼고 있는 상황을 목격했을 때 자신이 경험하는 부조화를 의미한다. 인지부조화 이론에서 이미 행한 행동을 바꿀 수 없기 때문에 자신의 태도를 바꾸는 것처럼, 대리부조화 이론에서도 타인의 행동이나 태도를 자신이 바꿀 수 없기 때문에 부조화가 일어난다. 단, 대리부조화는 친한 친구나 가족, 동료 등 자신과 관계하고 있는 사람의 부조화적 행동을 목격했을 때 일어나는 것으로 보고되고 있다(Norton et al., 2003)

본 연구가 시나리오를 통해 행동을 묘사하는 것으로 포함하고 있으므로 대리부조화의 요소를 포함하고 있다고 해석될 수 있지만, 결국 인지부조화와 대리부조화의 개념이 같은 심리적 기제를 반영하고 있으므로 본 연구의 결과에 대한 인지부조화적 해석은 큰 무리가 없다고 판단된다. 더 나아가, 좀 더 적극적으로 대리부조화적 상황을 교통위반 행동과 태도변화에 적용해 볼 수 있다. 즉, 자신과 관계하는 중요한 타인이 사소한 법규를 위반하는 행동을 하는 것을 목격한 사람이 있다면, 법규를 위반한 타인의 행동 혹은 태도를 바꿀 수는 없기 때문에 자신의 법규 준수 태도를 바꿀 가능성이 있다. 특히 한국과 같은 집단주의 문화권에서는 자신과 중요 타인 간의 심리적 거리가 밀착되어 있고, 태도가 타인에 의해 결정될 가능성이 크기 때문에(Bond & Smith, 1996) 인지부조화뿐만 아니라 대리부조화도 태도변화를 설명하는데 적절할 수 있음이 제안된 바 있다(Norton et al., 2003). 따라서 향후 추가적인

연구를 위해서는 규범-행동 부조화(normative dissonance)와 함께 인지부조화와 대리부조화의 영향을 고려해야 할 것으로 보인다.

본 연구의 현실적 의의

이러한 결과는 법규 위반행동으로 인한 법규 준수태도-행동 간의 불일치가 심각한 법에 대한 불신으로 이어질 수 있음을 의미한다. 게다가 법 준수태도와 행동 간의 불일치가 일어나는 상황은 사고위험 요소가 많거나 심각한 교통상황이 아닌 사소한 교통상황에서 위반을 했을 때일 가능성이 크다. 차가 거의 없는 도로에서 무단횡단을 하거나 한적한 길가 보도에 차를 주차시키는 상황은 한국의 교통상황을 고려할 때 매우 빈번하게 일어날 수 있다. 이러한 상황에서 일어난 위반행동이 규범-행동간 불일치와 부조화를 경감시키기 위해 부정적인 태도변화를 일으킨다고 하는 발견은 현실적으로 잘 지켜지지 않는 법조항의 존립 혹은 수정과 관련된 논의에 시사점을 줄 수 있다. 게다가 실험참가자들이 자신의 위반행동을 정당화하기 위해 작성한 글의 내용을 살펴보면 거의 모든 글에서 융통성 있는 법집행이 이루어져야 한다고 쓰고 있는 것을 볼 때, 무단횡단이나 불법주차와 같은 사소한 법규위반이 전반적인 법규와 집행기관에 대한 불신으로 이어질 수 있음을 재확인하였다. 따라서, 이러한 불신을 방지하고 법에 대한 신뢰를 되찾는 길 중 하나는 법준수의 당위성이 의심 받고 또 그래서 잘 지켜지지 않는 법조항들을 당연히 지켜야 하고 지킬 수 있는 내용으로 수정하는 노력이 중요하다고 판단된다.

‘바늘 도둑이 소도둑 된다’.

이 오랜 속담은 틀리지 않다. 하지만, 바늘 도

독이 그냥 소도둑이 되는 것이 아니라, 바늘을 훔친 행위가 도둑질에 대한 전반적인 태도를 바꿔서 더 큰 도둑질을 일으킬 수 있음을 명심해야 한다.

참고문헌

- 도로교통안전관리공단 (1993). 교통질서 및 안전에 관한 운전자의 의식조사.
- 박광배, 조은경 (1998). 자발적인 준법행위의 촉발 요인. 한국심리학회지: 사회문제, 4(1), 95-136.
- 최상진, 박정열, 김정인, 손영미 (2003). 한국사회의 교통문화. 한국심리학회지: 사회문제, 9, 15-34.
- 조선일보 (2000). 교통사고 사상자 전주 인구에 육박. 2000년 5월 11일자.
- Aronson, E. (1968). Dissonance theory: progress and problems. In R. P. Abelson, E. Aronson, W. J. McGuire, T. M. Newcomb, M. J. Rosenberg, & P. H. Tannenbaum(Eds.), *Theories of Cognitive Consistency: A sourcebook* (pp. 5-27). Chicago: Rand McNally.
- Bem, D. J. (1972). Self-perception theory. In L. Berkowitz(Ed.), *Advances in experimental social psychology*, 6, 1-62 New York: Academic Press.
- Bond, R., & Smith, P. B. (1996). Culture and conformity: a meta-analysis of studies using Asch's(1952b, 1956) line judgment task. *Psychological Bulletin*, 119, 111-137.
- Choi, I., Nisbett, R. E., & Norenzayan, A. (1999). Causal attribution across cultures: variation and universality. *Psychological Bulletin*, 125(1), 47-63.
- Collins, B. E., & Hoyt, M. G. (1972). Personal responsibility for consequences: An intergration and extension of the "forced compliance" literature, *Journal of Experimental Social Psychology*, 8, 558-593.
- Cooper, J., & Brehm, J. W. (1971). Prechoice awareness of relative deprivation as a determinant of cognitive dissonance. *Journal of Experimental Social Psychology*, 7, 571- 581.
- Cooper, J., & Fazio, R. H. (1984). A new look at dissonance theory. In L. Berkowitz(Eds.), *Advances in experimental social psychology*, 17, New York: Academic Press.
- Davis, K. E., & Jones, E. E. (1960) Changes in interpersonal perception as a means of reducing cognitive dissonance, *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 61, 402-410.
- Festinger, L. (1957). *A theory of cognitive dissonance*. Evanston, IL: Row, Peterson.
- Festinger, L., & Carlsmith, M. (1959). Cognitive consequences of forced compliance. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 58, 203-210.
- Fuller, R. (1991). The modification of individual road user behavior. In Enforcement and Rewarding Strategies and Effects. *Proceedings of the International Road Safety Symposium*, eds Koornstra and Christensen, Copenhagen.
- Goethals, G. R., & Cooper, J. (1972) The role of intention and postbehavioral consequences in the arousal of cognitive dissonance. *Journal of Personality and Social Psychology*, 3, 293-301.
- Heine, S. J., & Lehman, D. R. (1997). Culture, dissonance, and self-affirmation. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 23, 389-400.
- Himmelfarb, S., & Arzai, D. (1974). Choice and source attractiveness in exposure to discrepant messages. *Journal of Experimental Social*

- Psychology*, 10(6), 516-527.
- Hoyos, C. G. (1965). *Psychologie des Straenverkehrs*. Huber.
- Kelman, H. C. (1961). Processes of opinion change. *Public Opinion Quarterly*, 25, 57-78.
- Klebensberg, D. (1982). *Verkehrspsychologie*, Springer Verlag.
- Leippe, M. R., & Eisenstadt, D. (1994). Generalization of dissonance reduction: decreasing prejudice through induced compliance. *Journal of Personality and Social Psychology*, 67(3), 395-413.
- Norton, M. I., Monin, B., Cooper, J., & Hogg, M. A. (2003). Vicarious dissonance: attitude change from the inconsistency of others. *Journal of Personality and Social Psychology*, 85(1), 47-62.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., and Reason, J. T. (1990). Determinants of intention to commit driving violations. *Accidents Analysis and Prevention*, 24, 117-134.
- Peng, K., & Nisbett, R. E. (1999). Culture, dialectics, and reasoning about contradiction. *American Psychologist*, 54, 741-754.
- Rothengarter, T. (1988). Risk and the absence of pleasure: a motivational approach to modeling road user behaviors. *Ergonomic*, 31, 599-607.
- Shultz, T. R., & Lepper, M. R. (1996). Cognitive dissonance reduction as constraint satisfaction. *Psychological Review*, 103(2), 219-240.
- Stalder, D. R., & Baron, R. S. (1998). Attributional complexity as a moderator of dissonance-produced attitude change. *Journal of Personality and Social Psychology*, 75(2), 449-455.
- Steele, C. M. (1988). The psychology of self-affirmation: sustaining the integrity of the self. In L. Berkowitz(Eds.). *Advances in experimental social psychology*, 21, 261-302. New York: Academic Press.
- Suh, E. M. (2002). Culture, identity consistency, and subjective well-being. *Journal of Personality and Social Psychology*, 83, 1378-1391.
- Tyler, T. (1990). *Why people obey the law*. Yale University Press, New Haven.
- Van Overwall, F., & Jordens, K. (2002). An adaptive connectionist model of cognitive dissonance. *Personality and Social Psychology*, 6(3), 204-231.
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F* 1, 123-135.

1 차 원고 접수일 : 2005. 1. 27

최종 원고 접수일 : 2005. 2. 15

The role of cognitive dissonance in development of negative attitudes toward the law

Taekyun Hur

Jaewon Hwang

Jaeshin Kim

Hankuk University of Foreign Studies

Korea University

The present research examined the proposition that once people violate traffic regulations, they would experience cognitive dissonance and subsequently engage in changing their attitudes toward the law negatively in order to reduce the dissonance. In an experiment, participants were presented with three scenarios in which a person violated trivial traffic laws, and they were asked to imagine themselves as the person of the scenarios and write statements supporting the unlawful behaviors. Participants' attitudes toward the general traffic law and the regulations related to the violations were measured 8 weeks before and right after the experimental treatment. The results, as expected, showed that their attitudes toward the general traffic law and the specific regulations in the scenarios changed negatively after writing the statements. In each scenarios, the participants who chose to write statements supporting the unlawful behaviors showed great attitude changes that those who did not write the statements. Furthermore, attitudes toward the regulations that were not directly related to the scenarios did not change significantly, and participants who were expected to experience stronger dissonance arousal (e.g., supported more unlawful behaviors or had have more positive attitudes toward the law before the experiment) showed greater attitude changes. These results support the effects of trivial unlawful behaviors on attitudes toward the law and strongly suggest the role of cognitive dissonance underlying the effects.

key words : cognitive dissonance, attitude toward law, attitude change, traffic law