被統制者 認識과 法規遵守

鄭 弘 翼*

<目 次>

I. 研究目的
II. 交通法規 遵守의 問題
III. 資料의 分析
1. 合法性에 대한 認識과 法規遵守
2. 合理性에 대한 認識과 法規遵守
3. 公平性에 대한 認識과 法規遵守
4. 一貫性에 대한 認識과 法規遵守
5. 施行者에 대한 認識과 法規遵守
6. 其 他
IV. 結 語

I. 研究目的

社會는 社會成員들의 行爲를 規定하는 規範의 體係라고 볼 수 있다. 물론 모든 社會的 行爲에 대하여 規範이 存在하는 것은 아니지만 적어도 反復的으로 일어나고 社會的으로 重要한 行爲에 대해서는 어떠한 行爲가 바람직하다는 規定이 存在하고, 이에 따라 個人 또는 集團의 行爲가 評價되고, 흔히 이 評價에 따른 制度化된 賞罰이 存在한다. 그런데 社會化가 完全하게 이루어진 社會이거나 또는 行爲代案(action alternatives)이 전혀 봉쇄된 社會에서는 規範이 成員들에 의해서 完全하게 遵守될 수 있겠지만 이러한 社會는 非歷史的 社會이고, 實存하는 모든 社會에서는 실제 成員들의 行爲는 規範으로 부터 어느 程度 乖離되어 있으며 乖離狀態가 甚하게 持續될 경우에는 規範體係의 變化를 가져오게된다. 社會秩序의 核心的인 課題가 바로 이러한 問題이다.(1)

그러면, 왜 社會成員들은 規範을 지키는가? 또는 지키지 않는가? 規範에 대한 順從을 決定하는 要因은 무엇인가? 本稿는 이 質問에 대한 해답을 부분적으로나마 찾고자 하는 試圖이다. 여러가지 接近이 있겠으나(2) 本稿는 規範의 適用을 받는 사람 (被統制者라고 부르기로 한다)이 가지고 있는 規範의 施行에 대한 認識分析을 통하여 답을 찾고자 한다.

---

* 서울大學校 行政大學院 助敎授

(1) 規範과 秩序의 乖離가 存在하는 現象에 대하여는 Marvin, E. Olson, The Process of Social Organization (New York: Holt, Rinehart and Winston, 1968)의 4, 5章 참조

(2) 이 問題에 對한 전형적인 接近은 社會構造的인 說明을하는 葛藤理論, 文化的 接近을 하는 機能理論으로 大別할 수 있고. 分析의 範圍를 좁히면 犯罪 社會學의 諸 研究와 社會心理學의 順從分析이(conformity) 代表的인 社會學的 接近들이다.

規範에 대한 被統制者의 認識은 規範의 起源, 內容, 施行, 그리고 結果의 네가지 段階로 區別할 수 있다, 起源에 관한 認識은 주로 언제, 누구에 의해서 (規範設定에 參與한 사람), 무슨 理由(規範 正當化의 根據), 어떤 方法으로(意思決定 課程) 規範이 設定되었는가에 대한 認識을 包含한다. 內容에 대한 認識은 規範의 目的, 手段, 適用對象 및 方法에 관한 것이다. 그리고 結果에 對한 認識은 規範이 個人, 集團, 社會에 주는 影響에 關한 認識을 말한다. 마지막으로 施行에 대한 認識은 크게 施行方法에 對한 認識과 施行者에 對한 認識으로 區別할 수 있다. 먼저 施行方法에 대한 認識은 施行의 合法性, 合理性, 公平性 그리고 一貫性에 대한 側面으로 區別할 수 있다.

1. 合法性: 規範이 본래의 內容대로 施行되고 있는 程度 즉 規範과 施行의 一致性을 말한다. 被統制者의 立場에서 볼 때, 規範이 施行되는 과정에서 원래의 內容대로 適用되어지지 않고 있다고 생각되면 그 規範에 順從하지 않을 可能性이 높아 질 것이고 반대로 規定대로 適用되고 있다고 생각하는 경우에는 順從할 可能性이 높아질 것이다.

2. 合理性: 規範이 그 본래의 趣旨대로 運用되고 있는 程度를 말한다. 一般的으로 規範은 原則을 規定하는데 그치며 그것을 特定한 狀況에 適用하는데 필요한 仔細한 方法은 施行過程에서 決定되는데 이 때에 規範이 원래 意圖했던 바와는 틀리게 適用될 수도 있다. 만약 被統制者가 이와 같이 不當하게 法規가 施行된다고 생각한다면 그 法規를 順從하려는 動機는 弱化될 것이다.

3. 公平性: 規範이 適用對象에 따라 差別없이 同等하게 施行되고 있는 정도를 말한다. 原則的으로 同等하게 適用되어야 할 規範이 편파적으로 적용되고 있다는 認識을 갖게 될 경우에 그러한 認識을 가진 被統制者는 그 規範에 대해 反感을 가질 것이며 規範을 遵守하려고 하지 않을 것이다.

4. 一貫性: 規範이 때와 장소와 施行者에 關係없이 同一하게 施行되고 있는 정도 즉 規範의 豫測可能性을 말한다. 行動은 현재와 장래에 처하게될 狀況에 대한 判斷에 의해서 決定되는데 만약 規範이 施行過程에서 一貫性 없이 適用된다면 被統制者의 判斷에 混亂을 가져오게 되어 規範에 의한 一定한 行動을 할 수 없게 된다.

施行에 대한 認識의 두번째 측면은 施行者에 對한 認識인데 이는 施行者의 合法的 象徵(legitimate symbol)에 대한 被統制者의 認識과 施行者와 被統制者의 社會的 關係에 對한 被統制者의 認識으로 區別할 수 있다.

5. 合法的 象徵: 統制者가 統制力을 行使할 만한 資格이 있다고 認定되는 程度를 말한다 被統制者가 볼 때 統制를 加할 만한 資格이 없다고 생각되는 者가 統制를 행사하려고 한다면 反撥을 하게 될 것이고 이에 따라 統制者가 施行하려고 하는 規範에 대해서도 反撥을 하고 拒否反應을 보일 것이다.

6. 社會的 關係: 統制者와 被統制者 사이의 關係가 원만한 程度를 뜻한다. 모든 社會行

爲는 社會的 關係를 수반하며 이 關係가 만족한 관계일 때에 社會行爲는 圓滑하게 진행된다 被統制者가 統制者와 자신의 關係가 만족스럽지 못하거나 수긍할 수 없는 것이라고 생각한다면 統制者와의 접촉을 피하게 될 것이고 이에 따라 統制者가 施行하려고 하는 規範도 효과적으로 施行되지 못할 것이다.

II. 交通法規 遵守의 問題

社會成員의 行爲基準이 되는 規範은 價値觀이나 道德觀(societal or moral justification), 法規範(legal norms or generalized codes), 그리고 法規(formal law)의 세가지 水準으로 區別된다.[3] 價値觀 또는 道德觀은 社會의 存在와 主要制度를 正當化 시키는 가장 基礎的 包括的인 規範으로서 흔히 法以前의 法이라고 생각 되고 있다. 法規範은 特定한 法規를 만들거나 解釋하는 기준이 되는 原則論的 法(judicial principles)을 말한다. 헌법에 설정된 言論의 自由, 三權分立의 原則등이 대표적인 例이다. 여기에 대해서 法規는 限定된 狀況에만 適用되는 具體性을 가진 規範이라고 볼 수 있다. 따라서 法規는 앞의 上位規範보다 槪念이 明確하고 操作化하기에 容易하다. 또 法規는 보통 이를 施行하는데 必要한 制度的 裝置를 수반하고 있기 때문에 施行結果를 분명하게 把握할 수 있다. 본 연구에서는 이러한 特性을 고려하여 法規에 관하여 分析하고자 한다.

여러가지 法規 중에서 本 硏究에서 다루고자 하는 法規는 自動車 運轉者에 대한 法規인데 그 理由는 法規의 施行에 대한 被統制者의 認識이 法規遵守에 미치는 影響을 다른 法規들 보다 이 法規를 통해서 더 뚜렷하게 조사할 수 있다고 判斷되기 때문이다. 交通法規는 代表的인 公衆秩序에 關한 法規이다. 一般的으로 이러한 公衆秩序에 關한法規는 物的 犯罪에 對한 規範 또는 人的 犯罪에 대한 規範보다 强制的 施行力이 弱하고 個人의 自意的인 統制(self-control)에 많이 依存한다. 물론 公衆秩序가 社會的으로 덜 重要하다는 것은 아니며, 다만 違反에 대한 社會의 公式的인 制裁가 相對的으로 덜 엄격하여 個人이 任意로 行動할 수 있는 여유가 많다는 뜻이다. 따라서 이러한 規範이 遵守되는 데에는 規範에 대한 個人의 認識이 상당히 영향을 미칠 수 있다. 우리나라의 自動車 運轉에 관한 法規는 특히 이러한 性格을 많이 가지고 있다. 왜냐하면 自動車 運轉에 관한 法規의 違反은 우리나라에서 大衆犯罪(folk crime)化 되어 있기 때문이다.[4] 大衆犯罪는 社會的으로 默認되며, 法規는 犯罪로 規定하지만 社會的 貫習은 犯罪로 취급하지 않는 犯罪라고 정의할 수 있다. 大衆犯罪化된 犯罪에는 社會的 烙印(social stigmatization)이 찍히지 않으며, 特定集團에 의해서 범해지기 보다는 모든 社會階層에서 일어나며, 法的으로도 非犯罪視되는 傾向이 있다. 따

(3) Daniel Katz and Robert L. Kahn, The Social Pychology of Organizations, 2nd ed. (New York: John Wiley & Sons, 1978), 300-301.

(4) 交通犯罪의 大衆犯罪化에 관해서는 H. Lawrence Ross, Traffic Law Violation: A Folk Crime, Social Forces, 8:3:231-241, Winter 1960—61 참조.

라서 大衆犯罪化된 交通法規의 違反에 對한 强制的인 團束은 점점 効率性이 없어지고 個人의 自意가 크게 作用하고 있다.

III. 資料의 分析

本 硏究에서 分析할 資料는 1979년 10월 29일부터 11월 10일까지 13일간 서울시의 自動車運轉者 600명을 對象으로 實施한 標本設問調査를 통하여 얻어진 資料이다.[5] 調査對象者들은 個人, 民時, 直營의 세가지 택시運轉者들과 自家用 승용차, 市內버스, 그리고 貨物트럭을 모두 포함하고 있으며, 分析에 使用될 資料는 배포된 設問紙중 本硏究의 目的에 사용가능한 428개의 設問紙에서 얻어진 것이다.

交通法規의 施行에 對한 被統制者인 運轉者들의 認識은 交通法規의 一次的인 執行을 담당하고 있는 交通警察과 巡視員들이 平素에 위반차량을 團束하는 方法과 態度에 대하여 묻는 一聯의 設問을 통하여 測定하였다. 또 法規遵守의 程度는 1979년 1월 1일부터 10월 31일까지 10개월동안 운전자들이 스티카(罰金 納付 또는 警察署 出頭 指示書등 違反時에 받는 ticket을 일반적으로 부르는 이름)를 받은 횟수로 測定하였다. 이 횟수는 本人의 記入에 따랐다. 모든 違反이 團束되는 것이 아니고 극히 一部만 團束되지만 스티카의 數와 違反횟수는 比例한다고 생각하고 이를 法規遵守狀態를 알아보는 尺度로 삼았다. 本硏究에서 必要한 것은 運轉者들 사이의 相對的 比較이므로 이것은 有用한 尺度라고 생각된다.

1. 合法性에 대한 認識과 法規遵守

交通法規가 얼마나 法의 規定대로 施行되고 있는가 하는 法規施行의 合法性에 對한 運轉者들의 認識을 알아보기 위하여, 應答者들에게 交通警察이나 巡視員들이 法規를 違反한 事實이 없는 경우에 不當하게 團束하는 일이 있는가를 물었다. 여기에 對하여 應答者의 32.5%는 언제나 法規를 違反한 경우에만 團束이 된다고 대답하였고, 61%는 違反한 事實이 없는 데도 不當하게 團束되는 경우가 가끔 있다고 했으며, 나머지 6.7%는 不當하게 團束되는 경우가 아주 많다고 대답하였다. 結局 現行 交通法의 施行이 合法的이라고 생각하고 있는 사람은 全體의 1/3 정도밖에 되지 않고 있다. 이러한 被統制者의 法規施行의 合法性에 對한 認識이 그들의 法規遵守行爲에 미치는 影響을 보면, 合法性을 認定하고 있는 應應者

〈表 1〉 合法性의 認識과 法規遵守

단속의 合法性은	分 布	平均 스티카 횟수
違反했을 때만 團束	139 (32.5%)	2.8
가끔 不當한 團束	261 (61)	3.3
매우 不當한 團束	28 (6.7)	7
全 體	428 (100)	3.28

(5) 同調査는 筆者가 한국 과학기술 연구소에 在職하면서 遂行한 調査이다.

들은 平均 2.3件 스티카 발급을 받았고, 不當한 團束도 있다고 對答하여 部分的으로 合法性을 認定한 集團은 平均 3.3,件 그리고 不當한 團束이 많다고 對答하여 合法性을 强하게 否認한 應答者들은 平均 7件의 스티카를 받은 것으로 나타났다.

따라서 法規施行이 合法的이라고 認識할수록 法規를 遵守하는 傾向이 나타나고 있다.

2. 合理性에 대한 認識과 法規遵守

交通法規 施行의 合理性은 違反者에 對한 교통경찰관이나 순시원의 團束이 交通法 原來의 趣旨에 어느 정도 符合되는가에 따라서 決定되며 團束을 위한 團束이 많을수록 施行의 合理性을 잃는다. 交通法의 趣旨는 크게 交通의 圓滑한 疏通과 交通安全(交通事故의 防止)의 保障 두가지이다. 따라서 交通法이 合理的으로 施行되고 있는가에 대한 被統制者의 認識은 교통경찰관이나 순시원들이 실제로 團束하는 基準이 이 두가지 目的과 얼마나 일치하고 있는가에 對한 運轉者들의 意見으로서 測定할 수 있다.

먼저 應答者들에게 交通違反에 대한 실제 團束의 가장 重要한 基準은 무엇인 것 같으냐를 물었는데, 여기에 대해서 應答者들의 24.1%는 交通事故의 防止를 들었고, 22.8%는 交通의 圓滑한 疏通을, 그리고 나머지 53.0%는 團束하기 便利한 것부터 團束한다고 對答하여 團束을 위한 團束을 지적한 응답자가 가장 많았다.

團束의 合理性에 對한 運轉者들의 認識과 法規遵守와의 關係를 보면, 제일 重要한 基準으로서 交通事故防止를 든 응답자들은 平均 2.8回 法規違反을 하였으며(스티카의 發給기준) 이에 대해 交通의 圓滑한 疏通을 들은 應答者들은 平均 3.0回 違反을 하여 두 集團사이에 거의 비슷한 횟수를 보였다. 반면에, 團束이 不合理하다고 말한 集團은 平均 3.7回의 違反經驗이 있었다. 따라서 法規施行의 合法性에對한 認識이 높은 集團은 그렇지 않은 集團보다 法規를 지키는 頻度가 높은 것이 나타났다.(表 2).

(表 2) 合理性의 認識과 法規遵守(1)

團束의 基準은	分　　布	平均 스티가 횟수
交通事故 防止	103(24.1%)	2.8
圓滑한 疏通	98(22.9)	3.0
團束하기 쉬운 것부터	227(53.0)	3.7
全　體	428(100)	3.28

合理性에 대해서는 또 設問紙上 다른 곳에서 말을 바꾸어 다시 한번 물어보았는데 여기에서도 앞과 近似한 結果를 얻었다. 교통경찰이나 순시원들이 車가 잘 疏通되고 事故가 안나도록 하는데 必要한 團束을 重點的으로 하는가 또는 쓸데없는 團束을 많이 하는가 하는 두가지에 대해서 選擇하도록 하였는바, 全體 응답자의 30.8%는 前者를 選擇했고 나머지 69.2%는 後者를 선택하여 2/3以上이 施行에 不合理한 點이 많다고 判斷하고 있었다. 이두 集團의 法規違反을 比較해 보면. 合理性을 認定하고 있는 集團이 平均 2.3回로 合理性을

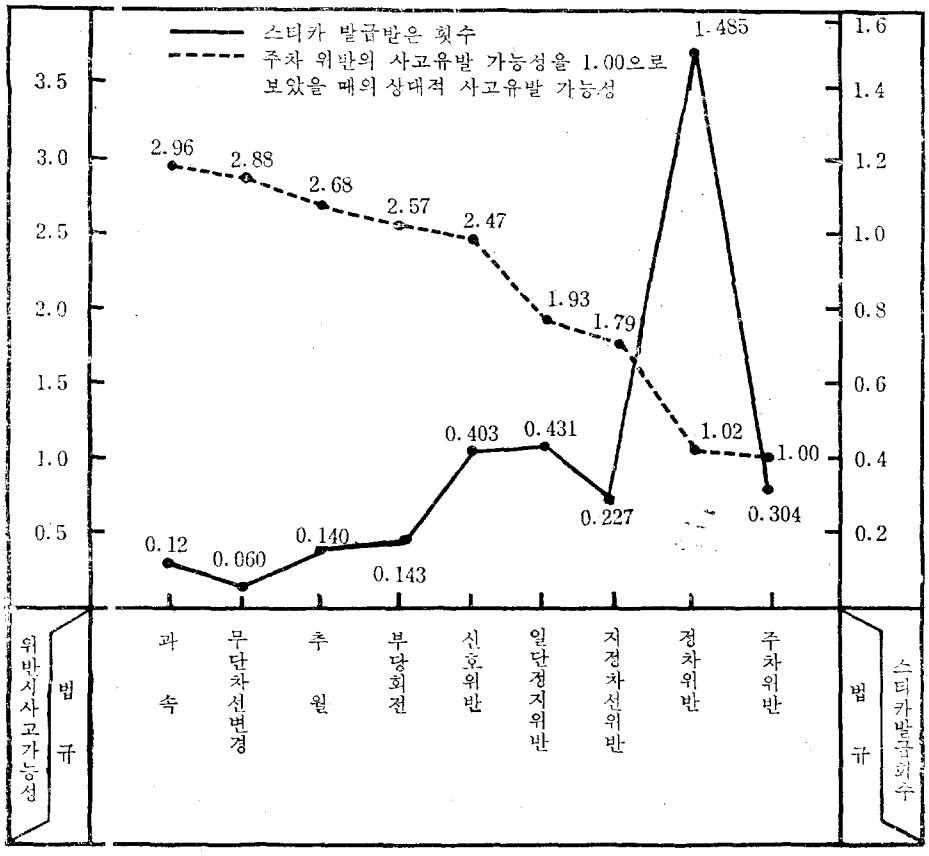
(表 3) 合理性의 認識과 法規遵守(2)

교지음의 團束은	分 布	平均 스티가 횟수
交通소통이 잘되고 사고가 나지않도록	132(30.8%)	2.3
쓸데없는 團束이 너무 많다	296(69.2)	3.7
全 體	428(100)	3.28

否認하고 있는 集團의 平均値 3.7回보다 낮았다.(表 3)

現行의 交通法規 施行이 合理性을 결여하고 있다는 運轉者들의 意見은 現實을 事實대로 反映하고 있다고 판단된다. 아래 그림은 法規別로 違反에 대한 團束횟수와 그 法規의 違反이 交通事故를 誘發할 可能性을 比較해 본 것이다. 이 그림에서 보면 交通事故를 誘發할 可能性이 높은 法規違反일수록 團束되는 횟수는 오히려 낮은 傾向이 있다. 代表的인 경우가 過速과 停車違反이다. 過速은 交通事故를 일으킬 가능성이 가장 높은 違反인데도 團束은 가장 적게 되고 있으며 반대로 停車違反은 事故誘發 可能性은 가장 낮으면서도 다른 어떤 違反보다 團束되는 횟수는 높다. 다른 경우를 보더라도 現在 交通法規違反에 대한 團束

(그림 1) 事故誘發可能性과 團束횟수



은 團束하기에 容易한 것에 重點的으로 實施되고 있음을 알 수 있다. 이 資料는 本硏究에 사용하고 있는 設問調査에서 얻어진 것이다.

3. 公平性에 대한 認識과 法規遵守

法規施行의 公平性에 對한 認識은 應答者들이 위반차량에 대한 團束이 自動車의 用途나 種類에 관계없이 同一하게 實施되고 있다고 생각하는 程度로서 測定하였다. 먼저 用途別 差別에 관해서, 營業用, 自家用, 官用의 구별없이 매우 公平하게 實施되고 있다고 생각하는 사람은 全體의 6.6%밖에 되지 않았고, 약간 不公平하게 실시되고 있다고 答한 사람은 52.2%, 그리고 42.2%는 매우 不公平하다고 대답하여서 全體的으로 不公平하다는 認識이 支配的으로 나타났다.

이 세 集團의 平均 交通違反 횟수를 比較해 보면, 公平하다고 생각하는 사람은 2.1回, 약간 不公平하다는 사람들은 3.2回, 그리고 매우 不公平하다고 생각하는 사람들은 3.5回로서 公平性이 있다고 생각하는 사람들이 없다고 생각하는 사람들보다 違反의 回數가 적은 것이 나타났다. (表 4)

(表 4) 公平性의 認識과 法規遵守(1)

團束의 公平性은?	分 布	平均 스티카 횟수
用途에 상관없이 매우 公平	21(4.9%)	2.1
어느정도 不公平	226(52.9)	3.2
매우 不公平	181(42.2)	3.5
全 體	428(100)	3.28

自動車의 種類에 따른 差別團束에 對한 質問에 대해서는 승용차, 버스, 화물차등에 따라 차별없이 團束이 매우 公平하게 실시되고 있다는 사람들은 全體의 18.9%이었고, 약간 차별이 있다고 본 사람들은 60.9%, 그리고 매우 차별이 심하다고 대답한 사람들은 20.6%이었다. 이 세 集團의 法規遵守 정도를 비교해 보면, 公平하다고 認識하고 있는 사람들은 平均 2.5回 違反을 하였고, 약간 公平하지 못하다고 생각하는 사람들은 3.5回, 그리고 매우 公平치 못하다고 생각하는 사람들은 3.4回 違反을 했다. 不公平하게 施行되고 있다고 생각하는 사람들은 程度에 관계없이 公平하다는 認識을 가진 사람들 보다 違反횟수가 많음을 알 수 있다(表5).

(表 5) 公平性의 認識과 法規遵守(2)

團束의 公平性은?	分 布	平均 스티카 횟수
車種에 상관없이 매우 公平	81(18.9%)	2.5
약간 不公平	261(60.9)	3.5
매우 不公平	86(20.1)	3.4
全 體	428(99.9)	3.28

4. 一貫性에 대한 認識과 法規遵守

交通法規가 一貫性있게 施行되고 있는가 하는 문제는 첫째, 時間的 一貫性 즉 하루중 일정한 시간, 일주일중 특정한 요일, 년중 특별한 계절에 團束이 集中되는 일이 있는가 없는가 또 氣象條件에 따른 團束率의 變化나 集中團束期間을 정해서 그 期間이 지나면 團束이 解弛해지는가 하는 側面이 있다. 둘째로 地域的 一貫性 즉 地域에 따라 團束의 基準이 달라지는가 하는 점을 생각해 볼 수 있다. 세째로 교통경찰이나 순시원에 따라 團束하는 基準에 個人的인 差異가 있는가 하는 側面이 있다.

여기서는 이 셋중에서 時間的인 側面과 個人的인 側面의 두가지를 조사하였는데, 첫째로 時間的 一貫性에 대해서는 應答者들의 6.8%는 매우 一貫性있다고 답하였고, 50.4%는 약간의 差異는 있으나 어느 정도 一貫性이 있다고 말했으며, 나머지 42.8%는 매우 一貫性이 없다는 見解를 가지고 있었다.

이러한 一貫性에 對한 認識의 差異와 交通法規의 遵守와의 關係를 보면 一貫性이 있다고 肯定的인 態度를 가지고 있는 사람들은 平均 2.6回의 違反 經驗이 있었고, 어느 정도 一貫性이 있다는 中立的인 態度를 보인 사람들은 平均 2.8回의 違反 經驗이 있어서 이 두 集團만으로는 關系가 分明치 않았다. 이 理由는 더 仔細한 分析을 通해서 알아 보아야 되겠지만 우선 여기서 지적할 수 있는 것은 中立的인 態度를 가지고 있는 集團에 비해서 肯定的인 態度를 표明한 集團이 현저하게 작다는 점이다. 만약 肯定的인 集團이 中立的인 集團과 비슷한 크기였다면 두 集團간에 좀 더 뚜렷한 差異가 있었을 것으로 생각된다. 이러한 추측은 一貫性이 없다고 생각하는 集團의 平均違反횟수를 앞의 두 集團의 위반횟수와 比較해 보면 근거가 있는 것임을 알 수 있다. 즉 一貫性이 매우 없다고 대답한 集團의 平均 위반횟수는 3.7回로서 위의 두 集團보다 分明히 높다. 따라서 一貫性에 대하여 肯定的인 態度를 가진 集團과 否定的인 態度를 가진 두 集團으로 나누어 대조해 보면 肯定的 見解를 가진 集團이 法規를 더 잘 지키고 있는 것이 나타난다. (表 6).

團束者에 다른 個人的인 一貫性에 대해서는 46.6%가 사람에 따라 團束하는 기준에 差異가 많다고 대답하였고, 30.3%는 약간 差異가 있다고 했으며, 거의 差異가 없다고 대답하여 一貫性을 가장 肯定的으로 보고 있는 사람들은 27.1%이었다. 이러한 認識의 差異와 法規違反과의 關係를 보면 差異가 많이 있다고 對答한 사람들의 平均 違反횟수는 3.5回, 차

(表 6) 一貫性의 認識과 法規遵守(1)

團束의 一貫性은?	分　　布	平均 스티카 횟수
매우 있다	29(6.8%)	2.6
어느정도 있다	216(50.4)	2.8
매우 없다	183(42.8)	3.7
全　體	428(100)	3.28

(表 7) 一貫性의 認識과 法規遵守(2)

사람에 따라 기준의 차이는?	分 布	平均 스티카 횟수
차이가 많다	182(46.6%)	3.5
약간 차이가 있다	130(30.3)	2.9
차이가 없다	116(27.1)	3.3
全 體	428(100)	3.28

이가 약간 있다고 한 사람들은 平均 2.9回, 그리고 차이가 없이 一貫性이 있다고 대답한 사람들은 平均 3.3回이었다. 따라서 역시 一貫性이 없다는 認識을 가지고 있는 사람들이 가장 違反횟수가 높으나 一貫性이 있다고 대답한 사람들이 一貫性이 약간 없다고 생각하는 사람보다 오히려 違反횟수가 많음을 알 수 있다(表 7).

5. 施行者에 대한 認識과 法規遵守

法規를 施行하는 사람들에 대한 被統制者의 認識은 運轉者들에게 교통경찰관이나 순시원들이 운전자를 對하는 態度가 어떠한가를 묻고, 또 團束을 하는 警察自動車(二輪 또는 四輪車)가 交通法規를 얼마나 잘 지키고 있는지 물음으로서 測定하였다.

먼저 교통경찰관이나 순시원의 태도에 대해서 應答者들의 51.3%는 이들이 運轉者를 대하는 態度가 强壓的이고 不親切하다고 했으며, 좀 强壓的인 편이라고 생각한 사람들은 43.0%, 그리고 親切하다고 대답한 사람은 5.8%이었다.

이러한 認識의 差異를 法規違反의 정도와 比較해 보면, 强壓的이고 不親切하다고 생각하고 있는 사람들의 平均 違反횟수는 4.2回, 좀 强壓的인 편이라고 생각한 사람들은 평균2.3回, 그리고 親切하다고 생각한 사람들은 평균 2.4回이었다. 좀 强壓的인 편이라고 대답한 사람들과 친절하다고 대답한 사람들을 너무 强壓的이라고 대답한 集團과 비교해 보면 역시 强壓的이라는 認識을 가진 사람들이 분명히 違反횟수가 많은 것을 알 수 있다(表 8).

(表 8) 施行者에 대한 認識과 法規遵守(社會的 關係)

團束하는 사람들은?	分 布	平均 스티카 횟수
매우 불친절	219(51.3%)	4.2
불친절	184(43.0)	2.3
친 절	25(5.8)	2.4
全 體	428(100.1)	3.28

團束을 하는 警察自動車는 스스로 法을 얼마나 잘 지키고 있는가에 대해서는 이들이 平素에 모범적이며 優先通行權은 必要한 경우에만 行使한다고 대답한 사람들은 全體應答者의 10.7%이었으며 반대로 特權을 濫用한다고 대답한 사람은 89.3%이었다. 이러한 認識의 差와 法規違反의 關係를 보면, 模範的이라는 肯定的인 見解를 가진 集團의 平均違反횟수는 2.3回, 이에 비해서 特權을 濫用한다는 否定的 態度를 표명한 사람들의 平均 違反횟수는

(表 9) 施行者에 대한 認識과 法規遵守(合理的象徵)

警察車들의 운전은?	分　　布	平均 스티카 횟수
특권을 남용한다	382(89.3%)	3.4
모범적이다	36(10.7)	2.3
全　體	428(100)	3.28

3.4回로서 團束者들의 合法性을 認定하는 사람들이 法規를 더 잘지키고 있음을 나타냈다 (表 9).

6. 其　他

위에서 우리는 本硏究의 焦點을 이루는 變數들에 관한 資料들을 分析해 보았다. 이제 이러한 分析結果를 理解하는 데 도움이 된다고 생각되는 한 두가지 자료를 살펴보자.

앞에서 우리는 法規의 上位規範으로서 法規範이 있다고 했고 兩者의 關係에 對해서는 法規範은 法規의 決定이나 解釋에 對한 指針이 된다고 하였다. 法規意識에 對하여 이와 類似한 關係에 있는 槪念으로 法意識을 들 수 있다. 法意識은 法一般에 對한 包括的인 認識으로서 이것은 具體的 法規에 對한 意識의 基礎가 된다. 따라서 調査對象者들이 가지고 있는 法意識을 알아보는 것은 위에 提示한 그들의 구체적인 法規認識을 理解하는데 有用하리라고 생각된다

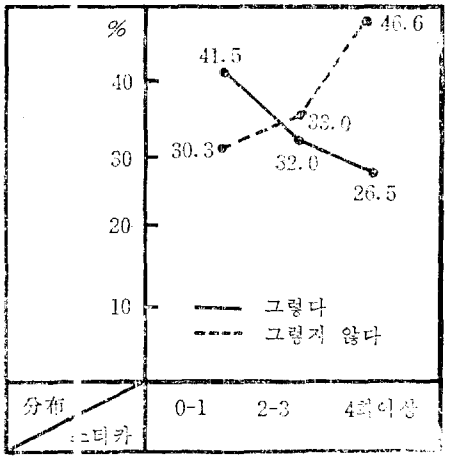
調査對象者들의 法意識은 本硏究와 가장 관계가 깊다고 생각되는 法遵守의 態度와 動機의 두가지 측면에서 살펴보자. 먼저 法遵守의 態度에 대해서는 사람들은 法을 어떻게 지켜야 한다고 생각하는가 라는 設問에 대하여 전체 응답자의 32.9%는 모든 法은 한번 정해지고 나면 반드시 지켜야 한다라고 대답하였고, 나쁜 法은 고쳐야 하지만 고칠 때까지는 지켜야 한다는 대답은 64.9%, 그리고 옳지 않은 法은 지켜야 할 義務가 없다는 대답은 2.2%이었다. 이 세가지 態度를 각각 順從型, 合理的 順從型, 그리고 離脫型이라고 본다면 본조사의 대상자들은 일반적으로 合理的 順從型임을 알 수 있다.

그러면 法을 지켜야 하는 理由는 무엇이라고 생각하는가? 이 質問에 대해서는 全體의 10.6%가 지키지 않으면 處罰을 받기 때문이라고 하였고, 67.6%는 法을 지키지 않으면 모든 사람들이 不便해지고 自身도 不便해지기 때문이라고 대답하였으며, 法을 지키지 않는 것은 反社會的이기 때문이라고 대답한 사람은 21.7%이었다. 이 세가지를 각각 賞罰志向的, 利益志向的, 規範志向的 動機로 본다면 應答者의 多數는 利益志向的인 法遵守動機를 가졌음을 알 수 있다.

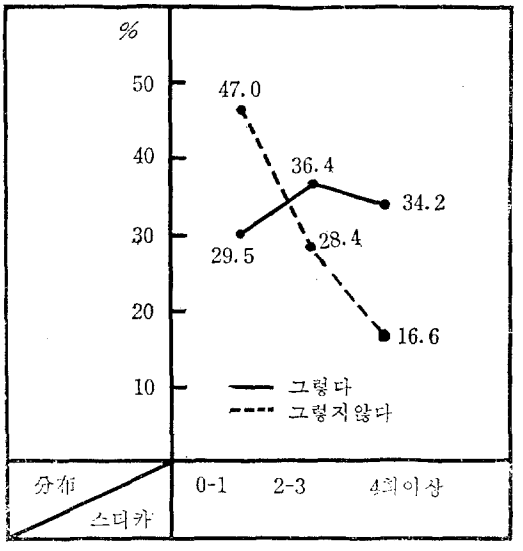
規範에 對한 個人의 認識은 다른 사람들 특히 準據集團이 가지고 있다고 생각되는 態度나 行動에 依해서 크게 영향을 받는다. 이러한 점에서 本 硏究의 대상자들은 運轉者들이 一般的으로 어떻게 行動하고 있다고 생각하는 지를 알아보는 것은 흥미있는 일이다. 먼저 運轉者들이 대부분 交通法則를 지킨다고 생각하는 가에 대한 質問에 대하여 44.6%는 그렇

다라고 대답하고 55.4%는 그렇지 않다라고 대답하였다. 그런데 이 두 團集의 法規違反경험을 보면 아래 표에서 보는 바와 같이 대부분 法規를 잘 지킨다고 생각하는 사람들중에 法規違反을 하지 않는 사람들이 많고 그렇치 않다고 생각하는 사람들 중에 法規를 많이 違反 한 사람들이 多數 있었다. 따라서 이 結果는 運轉者 集團의 規範에 對한 個人의 認識이 自身의 行爲와 關係가 있음을 보여주고 있다(그림 2).

(그림 2) 準據集團認識과 法規遵守 (1)



(그림 3) 準據集團認識과 法規遵守 (2)



위와 類似한 내용을 말을 바꾸어, 團束하는 경찰관이나 순시원이 없을 때 운전자들이 法規를 잘 지키는가라고 물었는데 이에 대해서 그렇다고 대답한 사람들은 7.9%밖에 되지 않았다. 따라서 이 集團의 平均 違反횟수를 그렇지 않다고 대답한 95.1%의 사람들의 위반횟수와 비교하기에는 너무 차이가 있다. 다음 표에서 보는 바와 같이 違反이 없거나 적은 사람들이 오히려 法規를 지킨다고 대답한 集團에 많으나, 違反횟수가 높은 사람들은 역시 一般的으로 法規를 지키지 않는다는 集團에 많이 있다(그림 3).

V. 結　　語

지금까지 우리가 分析한 資料는 정도의 差는 있으나 모두 施行에 對한 被統割者의 認識과 그들의 法規遵守行爲는 相關關係가 있음을 보여주고 있다. 이러한 事實이 앞으로 이 分野의 硏究에 시사하는 바는 自明하다고 생각되어 더 仔細한 討議는 않기로 하며, 硏究의 問題點을 몇가지 指適하겠다. 여기서 우리는 施行에 대한 認識을 獨立變數 그리고 法規遵守를 從屬變數로 보고 資料를 解析하였는데, 물론 本資料로서 兩者의 因果關係(causal relationship)를 밝힐 수는 없다. 論理的으로도, 우리가 從屬變數로 說明했던 것을 獨立變數로

說明할 수도 있다. 예컨데, 우리는 團束者와의 社會的 關係가 만족스럽다고 느낄 때 法規를 더 遵守한다고 說明했는데, 이 關係는 반대로 法規를 遵守하기 때문에(團束받는 횟수가 적기 때문에) 團束者에 대해서 좋은 認識을 갖게 된다고 說明할 수도 있다. 因果關係를 밝히기 위해서는 時係列資料나 實驗 등이 必要함으로 앞으로 이러한 資料가 分析된다면 變數들 사이의 關係가 分明하게 밝혀질 것이다. 또 여기서는 平均値와 分布를 提示하는데 그쳤는데 分散度分析을 하였다면 보다 信賴性있는 分析이 되었을 것이다. 그리고 要因測定에 있어서도 平均 2개 정도의 設問項目을 使用하였는데, 信賴度와 妥當度를 높이기 위해서는 장차 複合項目指標가 開發, 使用되어야 하겠다.