

고령자와 비고령자의 성격과 교통안전 연관성 연구

A Correlation Model of Traffic Safety and Personality in Elderly and Non-Elderly People

김 원 철

(Wonchul Kim)

요 약

본 연구에서는 고령자와 비고령자의 성격과 교통안전 연관성을 분석하기 위한 목적으로 요인분석을 통해 고령자와 비고령자의 다양한 성격의 잠재요인을 도출하고 이를 요인회귀모형을 적용하여 성격과 교통안전의 연관모형을 구축하였다. 분석결과, 비고령자는 긍정적이고 활발하며 업무에 대한 자각이 높고 타인에 대한 배려가 부족할수록 교통여건의 만족도뿐만 아니라 과속경향이 높고 교통사고에 노출될 가능성이 높은 것으로 나타났다. 한편, 고령자는 업무성취에 대한 자각(완벽성, 효율성)이 높을수록 다시 말해 상대적으로 고등교육을 받은 고령자일수록 교통여건에 대한 만족도와 과속경향이 감소되며 사회활동이 많아질수록 교통사고에 노출되는 가능성이 높아지는 것으로 나타났다. 본 연구결과는 교통안전을 증진시키기 위한 도로이용자 맞춤형 교통안전 교육 및 정책 개발의 기초자료로 활용될 수 있을 것으로 판단된다.

핵심어 : 고령자, 비고령자, 성격, 교통안전의식, 요인분석, 요인회귀모형

ABSTRACT

The purpose of this study is to explore a correlation model of traffic safety and personality in elderly and non-elderly people. The correlation model is constructed by a factor regression analysis with latent factors and items related to traffic safety consciousness. As a result, it is found that non-elderly people with positive, active, perfectionistic, and unforgiving personality are likely to speed, have a high chance to be involved in traffic accidents, and tend to give low scores to traffic conditions. However, elderly people who are highly educated are likely to give high scores to traffic conditions and do not speed. Instead, elderly people become more likely to be involved in traffic accidents when they are engaged in more social activities. The results could contribute to developing traffic safety education and policy that is better customized to the specific needs of different groups of road users.

Key words : Elderly, Non-elderly, Personality, Traffic Safety Consciousness, Factor Analysis, Factor Regression Model

† 본 연구는 충남발전연구원 2013년도 기본과제 연구비로 수행하였습니다.

* 주저자 및 교신저자 : 충남발전연구원 김원철 책임연구원

† 논문접수일 : 2014년 06월 03일

† 논문심사일 : 2014년 06월 11일

† 게재확정일 : 2014년 06월 23일

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

교통안전 연구에서 집계(aggregated)된 교통사고 DB(database)를 활용하는 경우에는 도로이용자가 느끼는 위험성과 사고 발생지점이 일치하지 않는 문제(hidden problem), 시간 경과에 따라 사고발생 지점이 변화되는 문제(discontinuities) 등으로 인해 교통사고의 인과관계가 과소 혹은 과대로 평가될 수 있다.

이와 같은 한계점을 극복하기 위해 운전자의 개별(disaggregated) 특성을 조사·분석하여 교통안전과의 연관성을 도출하고자 하는 연구가 진행 중이다. 대부분이 심리적 관점에서 교통환경 변화에 따른 운전자의 심리적·생리적 변화를 측정·분석하는 것으로 아직까지도 많은 연구가 필요한 분야이다.

심리적 관점에서는 일반적으로 설문조사를 통해 운전자의 성격(personality)을 조사하고, 생리적 관점에서는 다양한 계측센서를 통해 운전자의 생리(physiology) 반응을 측정함으로써 운전자의 특성을 DB화하고 이를 교통사고 경험이나 현장 혹은 가상 주행 결과와 결부시켜 교통안전과의 연관성을 분석한다.

이러한 맥락에서 본 연구는 설문조사를 통해 고령자와 비고령자의 성격을 조사하고, 교통안전의식과 교통사고 경험 등과 비교·분석하여 교통안전과의 연관성을 도출한다. 본 연구는 도로이용자 개인의 성격이 통행(trip)이라는 평상시의 교통행동으로 투영된다는 점을 분석의 가정으로 전제하고 있다.

2. 연구의 내용 및 방법

연구내용은 2013년에 시행한 충청남도 교통안전의식조사에서 확보된 도로이용자(고령자와 비고령자)의 개인 성격과 교통안전의식 및 사고경험 즉 교통안전과의 연관성을 분석하는데 있다.

이를 위한 연구방법은 도로이용자를 고령집단과 비고령집단으로 구분하고 도로이용자의 다양한 성격을 요인분석을 통해 공통성분(잠재요인)을 추출

한다. 고령자와 비고령자의 성격과 교통안전의 연관성은 추출된 공통성분과 교통안전의식 항목을 변수로 요인회귀분석을 통해 도출한다.

II. 선행연구 고찰 및 연구의 착안점

1. 선행연구 고찰

운전행동은 단순히 교통상황, 자동차 등과 같은 물리적 환경뿐만 아니라, 의도, 행동, 피로, 동기, 경험, 태도 등의 다양한 개인적 요인에 의해 결정된다. 이 중에서도 운전자의 성격은 운전행동을 예측할 수 있는 중요한 변수로 다루어지고 있다.

교통사고 야기자의 성격이나 운전심리와 연관성과 관련하여 과거에 교통사고를 많이 일으킨 사람일수록 교통사고를 많이 일으킨다는 ‘사고호발성향(accidents proneness)’이 Greenwood(1919)에 의해 제기되었다[1]. 또한 Famer(1929)는 대형 버스회사의 사고 자료를 분석하여 사고호발성향을 가진 운전자의 특정 성격이 교통사고에 유의한 영향을 미친다는 결과를 보고하였다[2]. 정양은(1989)는 환경에 대한 적응이나 대인관계에서 비교적 일관성 있는 독특한 개인의 행동양식이나 사고양식의 특징적인 소질을 성격이라 하였고, 고영희(1987)는 선천적으로 타고난 유전적 조건이 다를 뿐만 아니라, 외부 자극에 대한 해석 및 문제 해결방법도 다르기 때문에 사람마다 개인의 독특한 성격을 형성한다고 하였다[3]. 김상수(1992)는 성격과 교통과 관련하여 ‘교통사고 다발자’는 공격적, 충동적, 자학적, 파괴적이며, 적개심과 권위자에 대한 반항의식이 강하고, 미성숙하고, 의존심이 높으며, 욕구 좌절에 대한 인내심이 없고, 우울, 죄책감, 원망, 낮은 긴장 내성치 등의 성격적 특성을 지니는 것으로 분석하였다[4].

2. 연구의 착안점

본 연구에서는 고령자와 비고령자의 다양한 성격의 이질성이 어느 정도 교통안전과의 연관성을 지니고 있는지를 분석하기 위해 표면으로 나타나는

도로이용자의 다양한 성격의 공통성분의 내적 심리 요인(latent psychology factor)을 요인분석을 통해 도출하는 연구로 기존 선행연구에서 적용된 해석적 접근과 분석 결과에서 연구의 차별성이 존재한다.

III. 분석자료 구축 및 기초통계 분석

1. 설문조사 설계

교통안전의식과 관련된 내용으로 교통여건 만족도, 교통사고 경험, 교통법규준수 의식, 운전태도, 교통안전시설 의식과 응답자의 개인성격 및 속성이 포함되도록 설계하였으며, 개인 성격에 대한 응답은 14개의 성격 카드를 제시하고 각 항목별로 “전혀 그렇지 않다=1점”, “그렇지 않다=2점”, “보통이다=3점”, “그렇다=4점”, “매우 그렇다=5점”으로 계량화할 수 있도록 설문지를 구성하였다.

〈표 1〉 교통안전의식 관련 설문항목

〈Table 1〉 Questions over traffic safety consciousness

Division	Scale				
Experience of traffic accident	How many time of traffic experience in 2012?				
	0	1~2	3~4	5 over	
Satisfaction of traffic condition	Little satisfaction Great satisfaction				
	1	2	3	4	5
Tend to speed	Little slow Great fast				
	1	2	3	4	5

〈표 2〉 성격 측정표

〈Table 2〉 Table for personality measurement

No.	Type of personality	Scale				
1	Depressed	1	2	3	4	5
2	Talkative	1	2	3	4	5
3	Creative	1	2	3	4	5
4	Perfectionism	1	2	3	4	5
5	Very kind and helpful	1	2	3	4	5
6	Worry	1	2	3	4	5
7	Quite	1	2	3	4	5
8	Fertile imagination	1	2	3	4	5
9	Credible	1	2	3	4	5
10	Forgiving	1	2	3	4	5
11	Easily gloomy	1	2	3	4	5
12	Extroverted and sociable	1	2	3	4	5
13	Work efficiently	1	2	3	4	5
14	Considerate and warmhearted	1	2	3	4	5

2. 조사방법 및 자료구축 결과

교통안전의식 설문조사는 설문조사 시행 시 설문내용을 명확하게 전달해야하고 응답자의 응답내용을 정확히 기재하기 위해 설문조사 전문기관과 공조하여 수행하였다. 조사방법은 응답자인 조사원을 개별적으로 만나서 인터뷰하는 개별면접조사(face to face) 방법을 적용하였다. 설문조사는 자료수집의 편중(sampling bias)을 방지하기 위한 차원에서 피설문자를 랜덤(random)으로 확보할 수 있는 장소(예, 관공서, 병원, 대학, 노상)에서 수행하였다. 본 조사는 2013년 6월 3일부터 23일까지 3주간 동안 진행하였다.

설문조사 결과, 충청남도 15개 시·군에서 총 1,016부(비고령자 518부, 비고령자 498부)의 유효표본이 확보되었다.

2. 기초 통계분석

1) 고령자와 비고령자의 경제성 차이

고령자는 월평균 수입이 150만원 이하가 많고, 비고령자는 150만원 이상이 많은 것을 알 수 있다.

〈표 3〉 소득 차이

〈Table 3〉 income difference

Monthly income on average(thousand won)	Non-elderly (person)	Elderly (person)	Total (person)
Less than 500	47	205	252
500~1,000	15	53	68
1,000~1,500	26	70	96
1,500~2,000	132	87	219
2,000~2,500	184	74	258
2,500~3,000	63	7	70
3,000~3,500	43	2	45
3,500~4,000	8	0	8
Over than 4,000	0	0	0

2) 고령자와 비고령자의 통행 목적 차이

비고령자의 외출은 출퇴근 통행에 집중되는 반면 고령자의 은행, 쇼핑, 여가, 병원 등 비업무통행이 많은 것으로 나타났다.

〈표 4〉 통행 목적 차이

〈Table 4〉 trip difference

Trip purpose	Non-elderly (person)	Elderly (person)	Total (person)
Work(school)	370	150	520
Business	13	18	31
Shopping	58	103	161
Leisure	44	114	158
Hospital	17	112	129
Other(etc)	16	1	17

3) 고령자와 비고령자의 수단 선택 차이

저소득으로 나타난 고령자는 보행 및 대중교통을 많이 이용하는 반면 비고령자는 자가용, 화물차 등 차량 이용을 많이 하는 것으로 나타났다.

〈표 5〉 수단 선택 차이

〈Table 5〉 Mode choice difference

Main travel mode	Non-elderly (person)	Elderly (person)	Total (person)
Walk	0	18	19
Public transport	13	80	93
Passenger car	462	360	822
Bicycle	1	11	12
Truck	42	24	66
Motorbike	0	3	3
Taxi	0	2	2

IV. 성격과 교통안전 연관모델 구축

1. 고령자와 비고령자의 교통안전의식 이질성

본 연구에서는 운전자의 성격과 교통안전과의 연관성을 도출하는 것을 목적으로 고령운전자와 비고령운전자를 구분하여 교통안전의 이질성을 도출하였다. 이를 위해 우선적으로 교통사고 발생 차이를 분석하였다. 피설문조사 개인의 교통사고 이력 조치는 불가능하므로 설문조사에서 수집된 개인의 연평균(최근 5년간) 사고발생(본인의 실수나 잘못으로 인한 사고)현황을 분석에 활용하였다.

그룹간 평균 차에 대한 2표본 t검정을 수행한 결과, 귀무가설(H_0 : 그룹간 차이가 없다)을 기각하며 평균차이가 있는 것으로 분석되었고, 고령그룹이

비고령그룹에 비해 전반적으로 사고경험이 높고, 교통여건에 대한 만족도가 높고, 과속 경향도 높은 것으로 나타났다.

〈표 6〉 교통안전에 대한 고령자와 비고령자의 평균 차이

〈Table 6〉 Mean difference between elderly and non-elderly over traffic safety

Division	Group	Mean	St. Dev	SE mean
Experience of traffic accident	non-elderly	1.1795	0.4038	0.0177
	elderly	1.2932	0.5254	0.0235
Satisfaction of traffic condition	non-elderly	2.8668	1.0369	0.0456
	elderly	3.0442	1.1088	0.0497
Tend to speed	non-elderly	1.6004	0.8463	0.0372
	elderly	3.2068	1.1831	0.0530

〈표 7〉 t검정 결과

〈Table 7〉 Two-sample t-test results

Division	Estimate for difference	t-value	p-value
Experience of traffic accident	-0.1136	-3.85	0.000
Satisfaction of traffic condition	-0.1774	-2.63	0.009
Tend to speed	-1.6064	-24.81	0.000

2. 고령자와 비고령자의 성격 이질성

비고령자와 고령자의 개인성격의 이질성을 분석하기 위해 요인분석을 통해 차원을 축소하였다. 우선 성격과 관련된 14개의 문항에 대한 신뢰도분석을 통해 응답의 일관성을 유도하였다. 고령자와 비고령자의 성격에 대한 신뢰도 분석결과, 비고령집단은 3개 문항, 고령집단은 4개 문항을 제거 후 크론바하 알파(Chronbach's α) 계수가 0.6 이상(내적일관성 확보)인 상태가 확보되었다.

내적일관성이 확보된 비고령그룹 11문항, 고령그룹 10문항을 이용하여 요인분석을 실시한 결과, 고유값(eigenvalue)이 1.0 이상인 요인(factor)은 각각 3개가 도출되었다. VARIMAX방식의 반복회전으로 성분값 0.5 이상을 하나의 요인으로 정의하였다.

추출된 성분을 살펴보면, 비고령자의 제1요인(성분)은 쉽게 우울해지고, 침체되며, 근심이 많은 성격을 대변한다. 제2요인은 완벽을 추구하며 믿음을

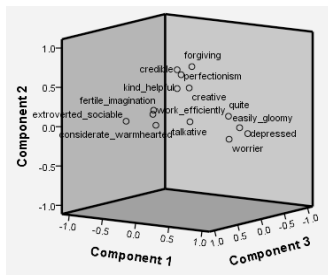
주는 성격을 대변하고, 제3요인은 친절하며 배려가 깊고 효율성을 추구하는 성격을 대변하는 것으로 나타났다.

고령자의 경우, 제1요인은 완벽과 믿음을 주며

〈표 8〉 신뢰도 분석결과

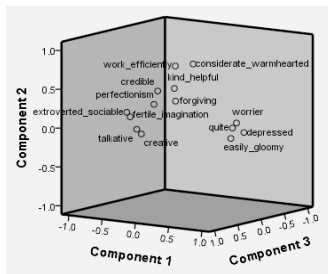
〈Table 8〉 Confidential analysis result

No.	Type of personality	Non-elderly	Elderly
1	Depressed		delete
2	Talkative	delete	
3	Creative		
4	Perfectionism		
5	Very kind and helpful		
6	Worry		delete
7	Quite		delete
8	Fertile imagination	delete	
9	Credible		
10	Forgiving		
11	Easily gloomy		delete
12	Extroverted and sociable	delete	
13	Work efficiently		
14	Considerate and warmhearted		
Chronbach's alpha (α)		0.687	0.741
Number of items		11	10



〈그림 1〉 요인성분도표(비고령자)

〈Fig 1〉 Factor component plot(non-elderly)



〈그림 2〉 요인성분도표(고령자)

〈Fig 2〉 Factor component plot(elderly)

〈표 9〉 설명된 총분산(비고령자)

〈Table 9〉 Total variance explained(non-elderly)

Factor	Initial eigenvalues			Location sums of squared loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	3.312	30.109	30.109	3.074	27.599	27.599
2	2.846	26.675	56.784	2.601	23.312	50.911
3	1.364	14.218	71.002	1.275	12.105	63.016
4	.713	6.103	77.105			
5	.658	5.603	82.708			
6	.547	4.589	87.297			
7	.431	3.627	90.925			
8	.383	3.137	94.062			
9	.344	2.842	96.904			
10	.268	2.150	99.054			
11	.135	0.947	100.000			

창조적 성격을 대변한다. 제2요인은 상상력이 풍부하며 사교적이며 외향적인 성격으로 나타났다. 제3요인은 배려 깊고 온정이 있는 성격으로 나타났다.

이를 통해 비고령자의 경우 1요인=어두운 성격(내성적), 2요인=친취적 성격(업무), 제3요인은 친절한 성격(대인관계)으로 해석할 수 있다. 고령자의 경우는 1요인=친취적 성격(업무), 2요인=외향적 성격, 3요인=친절한 성격(대인관계)으로 볼 수 있다.

분석 결과, 업무(생업)와 친절(대인관계)은 고령자와 비고령자의 공통적 요인으로 볼 수 있으며, 비고령그룹에서는 근심걱정, 고령그룹에서는 사회성이 구별되는 요인으로 볼 수 있다. 고령그룹에서 사회성요인이 도출된 것은 노년기 퇴직 후의 사회적

〈표 10〉 회전 요인 행렬(비고령자)

〈Table 10〉 Rotated factor matrix(non-elderly)

Division	Factor		
	1	2	3
Easily gloomy	.779	-.022	.063
Depressed	.768	-.136	.003
Worry	.693	-.071	.067
Quite	.581	.124	.021
Perfectionism	.083	.647	.164
Credible	-.065	.573	.138
Very kind and helpful	-.026	.385	.132
Creative	.063	.358	.216
Forgiving	-.058	.337	-.016
Considerate and warmhearted	.095	.134	.669
Work efficiently	.003	.228	.541

〈표 11〉 설명된 총분산(고령자)

〈Table 11〉 Total variance explained(elderly)

Factor	Initial eigenvalues			Location sums of squared loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	3.515	34.148	34.148	3.429	34.141	34.141
2	1.947	18.226	52.374	1.914	18.208	52.349
3	1.456	13.241	65.615	1.422	13.224	65.573
4	.836	7.155	72.770			
5	.827	7.066	79.836			
6	.697	5.726	85.562			
7	.486	4.611	90.172			
8	.506	3.763	93.936			
9	.355	3.347	97.283			
10	.377	2.717	100.000			

〈표 12〉 회전 요인 행렬(고령자)

〈Table 12〉 Rotated factor matrix(elderly)

Division	Factor		
	1	2	3
Perfectionism	.677	.133	.068
Credible	.552	.097	.229
Creative	.522	.350	-.091
Very kind and helpful	.407	.053	.279
Forgiving	.407	.062	.174
Fertile imagination	.179	.722	.029
Sociability	.047	.687	.110
Extroverted and sociable	.140	.561	.050
Considerate and warmhearted	.166	.029	.756
Work efficiently	.371	.248	.402

활동을 삶의 큰 부분으로 여기고, 비고령그룹에서 도출된 근심걱정요인은 현재의 취업·경제력 등 사회현상과 관련한 불안감이 크게 작용하고 있기 때문인 것으로 판단된다.

3. 고령자와 비고령자의 성격과 교통안전 연관모델

요인분석을 통한 요인점수를 변수로 교통여건(도로상태, 신호등, 도로안내표지)에 대한 만족도, 교통사고 경험과의 관계, 과속경향과의 연관성을 요인회귀모형을 적용하여 분석하였다. 요인회귀모형 분석결과, 통계적으로 유의한 6개의 모형(비고령그룹 3개, 고령그룹 3개)이 구축되었다. 오차항간의 독립성 검증을 나타내는 Durbin-Watson값은 2.0을 중심으로 분포하며, F값의 유의수준은 0.5이하로 유의한

〈표 13〉 성격과 교통안전 연관모델 구조

〈Table 13〉 A correlation model structure of personality and traffic safety

Group	Dependant variable	Independent variable
Non elderly	Experience of traffic accident	Factor1 : Introverted personality
	Satisfaction of traffic condition	Factor2 : Enterprising personality
	Tend to speed	Factor3 : Friendly personality
Elderly	Experience of traffic accident	Factor1 : Enterprising personality
	Satisfaction of traffic condition	Factor2 : Extroverted personality
	Tend to speed	Factor3 : Friendly personality

것으로 나타났다.

교통여건만족도에 대한 비고령그룹의 영향변수는 근심걱정과 내성적 성격으로 긍정적인 성격일수록 교통여건에 만족도가 높음을 유추할 수 있다.

고령그룹의 경우는 진취적(업무)성취 의욕이 높을수록 다시 말해 업무성취에 대한 스트레스가 많을수록 교통여건만족도가 낮아지는 것으로 유추할 수 있다.

과속경향에 있어서 비고령자는 근심걱정과 내성적 성격이 과속경향을 낮추며 진취적(업무)성격이 클수록 과속경향을 보이는 것으로 나타났다. 고령자는 업무성취에 대한 자각이 많을수록 과속경향은 낮아지는 것으로 나타났다.

교통사고경험과 관련하여, 비고령자는 진취적(업무)성격(+)과 친절한성격(-)이 영향변수로 나타났다. 업무에 대한 성취욕구가 높고 타인의 배려가 없는

〈표 14〉 성격과 교통여건만족도 연관모델

〈Table 14〉 A correlation model of personality and traffic condition satisfaction

Elderly	Coefficients	Unstandardized coefficients		Standardized coefficient	t-value	Sig.
		B	Std. Error			
	Constant	3.044	.049		61.56	.000
	Factor1	-.152	.061	-.108	-2.49	.016

R square 0.622, Adjusted R Square 0.487

Non Elderly	Coefficients	Unstandardized coefficients		Standardized coefficient	t-value	Sig.
		B	Std. Error			
	Constant	2.514	.055		45.70	.000
	Factor1	-.193	.052	-.155	-3.71	.005

R square 0.731, Adjusted R Square 0.693

〈표 15〉 성격과 과속경향 연관모델

〈Table 15〉 A correlation model of personality and tend to speeding

Elderly	Coefficients	Unstandardized coefficients		Standardized coefficient	t-value	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
	Constant	3.207	.052		61.18	.000
	Factor1	-.220	.062	-.157	-3.53	.000
R square 0.812, Adjusted R Square 0.741						
Non Elderly	Coefficients	Unstandardized coefficients		Standardized coefficient	t-value	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
	Constant	1.600	.035		45.20	.000
	Factor1	-.271	.045	-.253	-6.02	.000
	Factor2	.162	.039	.173	4.14	.000

R square 0.759, Adjusted R Square 0.623

비고령자일수록 사고경험이 높은 것을 유추할 수 있다. 고령자의 경우에는 사회적 활동이 왕성할수록 사고경험이 증가하는 것으로 나타났다.

분석결과를 종합하여 요약하면, 고령그룹은 진취적(업무성취)성격이 강할수록 교통여건에 대한 만족도와 과속경향을 감소시키는 것으로 나타났다. 한편, 사회활동이 많아질수록 교통사고의 개연성은 증가하는 것을 알 수 있다. 비고령그룹은 근심걱정과 내성적 성격이 부정적으로 작용하여 교통여건에 대한 만족도를 감소시키지만 과속경향에 대해서는 어느 정도 예방적 효과가 있는 것으로 나타났다. 그러나, 업무성취에 대한 자각-진취적 성격이 강할수록 과속경향과 교통사고의 개연성이 높게 나타남을 알 수 있다.

〈표 16〉 성격과 교통사고경험 연관모델

〈Table 16〉 A correlation model of personality and experience of traffic accident

Elderly	Coefficients	Unstandardized coefficients		Standardized coefficient	t-value	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
	Constant	1.323	.084		15.75	.000
	Factor2	.556	.103	.236	5.405	.000
R square 0.674, Adjusted R Square 0.550						
Non Elderly	Coefficients	Unstandardized coefficients		Standardized coefficient	t-value	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
	Constant	1.180	.017		67.64	.000
	Factor2	.070	.019	.158	3.646	.000
	Factor3	-.055	.022	-.108	-2.49	.013

R square 0.383, Adjusted R Square 0.341

〈표 17〉 고령자와 비고령자의 성격과 교통안전의 연관모델

〈Table 17〉 A correlation model between traffic safety and personality of elderly and non-elderly

Group	Satisfaction of traffic condition	Tend to speeding	Experience of traffic accident
Elderly	Enterprising personality (-)	Enterprising personality (-)	Extroverted personality (+)
Non elderly	Introverted personality (-)	Introverted personality(-) Enterprising personality(+)	Enterprising personality(+) Friendly personality(-)

VI. 결론 및 정책제언

본 연구에서는 충남 도민을 대상으로 수행한 교통안전의식조사 자료를 활용하여 고령자와 비고령자의 성격과 교통안전 연관성을 분석하였다. 이를 위해 요인분석을 통해 고령자와 비고령자의 다양한 성격의 공통요인(잠재요인)을 도출하고 이를 요인 회귀모형화 함으로써 성격과 교통안전의 연관모델을 구축하였다.

분석결과, 고령자는 업무성취에 대한 자각(완벽성, 효율성)이 높을수록 다시 말해 상대적으로 고등 교육을 받은 고령자일수록 교통여건에 대한 만족도와 과속경향을 감소되며 사회활동이 많아질수록 교통사고에 노출되는 가능성이 높아지는 것으로 나타났다. 한편, 비고령자는 긍정적이고 활발하며 업무에 대한 자각이 높고 타인에 대한 배려가 부족할수록 교통여건의 만족도뿐만 아니라 과속경향을 높고, 교통사고에 노출될 가능성이 높은 것으로 나타났다. 종합적으로 활발하고 긍정적이고 업무에 대한 자각이 많은 성격을 소유한 비고령자는 이동성을 이와 유사한 성격을 소유한 고령자는 안전성을 중하게 여기는 것으로 유추할 수 있다.

이와 같은 비고령자와 고령자의 성격과 교통안전의 연관모델은 도로이용자 맞춤형 교통안전교육 교재 및 정책 개발에 활용함으로써 교통안전성을 높이는 기초자료로 활용될 수 있을 것으로 판단된다.

본 연구는 횡단면으로 구성된 설문조사 결과를

활용하여 시간축으로 변화되는 교통안전의식을 반영하지 못한 연구의 한계가 있다. 한편, 향후에는 피설문자의 교통사고DB 이력조사를 통해 분석결과의 일치성을 확인함으로써 본 연구의 분석결과를 일반화하는 연구가 필요할 것으로 판단된다. 또한 비고령자와 고령자 간 동일 성격변수에 대한 이질성, 영향도 분석에 대한 심도 깊은 연구가 필요하다.

REFERENCES

- [1] Oh J. S., "Discrimination for Reckless Drivers-Through Personality and Attitude Measurement : Developing a Psychological Test and Its Criteria for Driver Discrimination", Chungbuk National University, PhD thesis. 2011.
- [2] Yoon H. S., "Personality Trends of Traffic Accident-Prone Individuals Among Bus Drivers", Journal of the Korean Neuropsychiatric Association, vol. 35, Korean Neuropsychiatric Association. 1996.
- [3] Kim H. W., "Study on the limits of Drivers's competence", KoROAD. 2005.
- [4] S.S Kim et al., "Aggression and Repeated Traffic Accident in Taxi Drivers", The Korean Journal of Neuropsychiatric Association, vol. 31, pp.957-966, 1992.

저자소개



김 원 철 (Kim, Wonchul)

2009년 Hiroshima University 공학박사(교통공학전공)

2011년 7월 ~ 현재 : 충남발전연구원 지역·도시연구부 책임연구원

2011년 1월 ~ 2011년 6월 : 교통안전공단 안전진단처, 선임연구원

2010년 3월 ~ 2010년 12월 : 산하종합기술(주) 교통계획부, 부장

2008년 4월 ~ 2010년 2월 : Hiroshima University, ASMO센터, 연구원

2001년 3월 ~ 2006년 8월 : 첨단도로연구센터(한국과학재단 ERC, 한양대), 연구원

e-mail : iwonchul@cdi.re.kr

연락처 : 041) 840-1153