한국학교보건교육학회지 제 13권 1호 (2012. 4) pp. 65~75
The Journal of Korean Society for School Health Education, Vol. 13 Iss. 1 (April, 2012)

중학생의 성격 유형이 사고 경험에 미치는 영향

김수진*† · 이명선**
*근거창출임상연구국가사업단 · **이화여자대학교 보건관리학과

A Study on the Effects of Accident Experience according to Middle School Students' Personality Type

Soo-Jin Kim*† · Myung-Sun Lee**
*National Strategic Coordinating Center for Clinical Research
**Department of Health Education & Management in Ewha Womans University

ABSTRACT

Objectives: This study aims at grasping the socio-demographic variable, safety education experience, personality type and accident experience and analyzing if the personality type influences on the accident experience.

Methods: For 330 third-year students at one middle school located at Gyeonggi-Do, questionnaire survey was performed on 16th, October, 2010. Excepting data of 19 students poor in contents, 311 students' data were analyzed.

Results: The results of analysis are like followings.

1. As for relation between the socio-demographic variable and accident experience, it showed statistical significance in sex and how to go to school. And there was no statistical significance in parents' job, educational level of parents, residential type, school record and allowance.

2. As for relation between safety education experience and accident experience, safety education doing school than family lowered accident incidence outstandingly. When safety education frequency increased one time, possibility to experience accident decreased to 30%.

3. As for relation between 4 personality types of MBTI and accident experience, Thinking(T) experienced accident more than Feeling(F). Moreover, it showed difference in accident type and injuried degree. This results were statistically significant. As the result of

* 이 논문은 김수진의 이화여자대학교대학원 석사학위논문(2011, 지도교수: 이명선)인 '중학생의 성격 유형에 따른 사고 경험의 차이 : MBTI를 중심으로'의 일부를 수정 보완하여 완성하였음.
접 수 일 : 2012년 4월 2일, 수 정 일: 2012년 4월 14일, 채 택 일: 2012년 4월 16일
† 교신저자 : 김수진 (서울시 종로구 율곡로 174)
Tel: 02-2174-2881, Fax: 02-741-1070, E-mail: lily8427@hanmail.net

analyzing the injuried degree by sex only in Thinking(T) and Feeling(F), female students had statistically significant difference.

Conclusions: Health care providers should develop school safety programs by characteristics of personality.

Key words: Personality type, Accident, Safety Education, MBTI

Ⅰ. 서론

최근 의학의 발달과 생활환경의 향상 등에 의해 질병으로 인한 사망은 현저히 감소하였으나 산업 및 교통의 발달과 인구의 증가로 인한 각종 사고가 증가하였다(이명선, 2001). 우리나라의 사고로 인한 사망자수는 2010년 32,647명으로 이는 2008년 대비 2,172명(7.1%) 증가하였다. 특히 10대의 사고 사망자수는 866명으로 사고로 인한 사망이 전체 사망의 약 60%를 차지하였다(통계청, 2011). 서울시 초·중·고등학교 학생을 대상으로 학교사고를 조사한 결과에 의하면 초등학교(2,927건), 중학교(2,868건), 고등학교(2,358건) 순으로 초등학교 학생의 사고건수가 가장 많으나, 사고 1건 당 평균 보상금 지급액은 중학교(591천원), 고등학교(469천원), 초등학교(246천원) 순으로 중학교 학생의 사고가 심각한 것으로 나타났다(서울특별시학교안전공제회, 2011).

사고 발생에는 여러 가지 원인이 복합적으로 작용하는데 이를 크게 나누면 인적 요인, 물적요인, 환경적 요인으로 구분할 수 있다. 사고의 88%는 인적요인에 기인되는데(Heinrich, 1980), 인적요인 중에서도 제일 큰 사고원인으로 밝혀진 개인의 부주의는 성격 유형과의 관련성이 높은 것으로 보고되었다(이명선, 2002).

성격 유형과 사고와의 관계는 1900년대 초기부터 연구되어 왔다. 성격 유형이란 비교적 안정적이고 지속되는 속성으로 한 개인을 다른 개인과 구분할 수 있게 하며 행동을 예측하는 근거가 된다. Fernandez(1978), Greenwood와 Woods(1991)는 성격 유형과 사고 간에는 밀접한 관계가 있다고 하였다. 성격 유형과 사고와의 관계에 대한 연구를 살펴보면(Barratt 등, 1981; Dean 등, 1997; Vollrath 등, 2003; Ellen, 2006)은 과잉행동, 충동성, 정서적 불안정, 폭력적, 외향적인 성격과 모험심이 있는 아동이 사고발생률이 더 높다고 하였다. 이처럼 성격 유형은 사고와 밀접한 관련이 있다. Cheppelow(1989), Schwebel(2000)은 사고경향성이 높은 사람과 낮은 사람이 있으며 기질과 심리적 특성에 따라 예방책이 필요하다고 제안하였다.

우리나라는 성격과 사고와의 관련성을 활발히 연구한 외국과 달리 성격과 사고와의 관련성을 본 연구가 거의 없었다. 성격과 사고와의 관련성을 본 몇몇 연구(이형엽, 2002; 김창희, 2004; 강준구, 2008; 양혜리, 2008)도 초등학생을 대상으로 하였고 학교안전사고만으로 사고의 범위를 한정하고 있어 사고의 심각성이 높은 중학생을 대상으로 성격과 사고와의 관련성을 보는 연구가 필요하다. 이에 본 연구에서는 중학생들을 대상으로 MBTI(Myers -Briggs Type Indicator) 검사를 이용하여 성격 유형을 파악하고 사고 경험 실태를 조사하여 중학생의 성격 유형과 사고 경험의 관련성을 분석하고자 한다.

Ⅱ. 연구방법

1. 연구대상

본 연구는 경기도 소재 중학교 3학년 학생 330

명을 대상으로 하였다. 표집방법은 편의 표집으로서, 협조 요청이 가능한 1개교를 선정하여 2010년 10월 16일 실시하였다. 연구자가 해당학교를 직접 방문하여 설문 취지와 MBTI 검사지 유의사항에 대한 사전안내를 실시하고, 대상자에게 설문지와 MBTI 검사지를 배포하여 자기기입식으로 작성하도록 한 후 회수하였다. 총 330명 중 내용이 완전하지 않은 19명의 자료를 제외하여 실제로 분석에 사용된 대상자는 311명(남학생 158명, 여학생 153명)이다.

2. 연구도구 및 내용

중학생의 일반적 특성, 안전교육 경험, 사고 경험 실태는 설문지를 이용하여 조사하였으며, 성격 유형 검사는 MBTI 검사지를 사용하였다.

1) 설문지 구성 및 측정도구

중학생의 일반적 특성, 안전교육 경험, 사고 경험 실태를 조사하기 위하여 사고와 관련된 선행연구(강준구, 2008; 양혜리, 2008)를 바탕으로 구성하였으며, 설문지 응답의 신뢰성과 타당성을 제고하기 위하여 예비조사를 실시하여 수정・보완하였다.

설문지는 연구대상자의 일반적 특성, 안전교육 경험, 사고 경험의 총 3개 영역, 20문항으로 구성된다. 일반적 특성은 성, 등・하교방법, 부모님의 직업, 부모님의 교육정도, 형제수, 주택형태, 성적, 용돈 등의 8문항으로 구성하였다. 안전교육 경험은 안전교육 횟수, 교육장소, 교육 내용 등의 3문항으로 구성된다. 사고 경험은 사고경험 여부, 사고 횟수, 사고 유형, 사고 원인, 사고를 발생시킨 자신의 부주의한 행동, 손상 부위, 사고 후 증상, 치료 장소, 손상 정도 등의 9문항으로 구성하였다.

2) MBTI 검사지 구성 및 측정도구

중학생의 성격 유형을 조사하기 위하여 Myers와 Briggs가 개발한 성격유형검사를 김정택, 심혜숙이 도입・번안하여 한국어판으로 표준화한 한국판 성인용 MBTI 검사지 Form G를 사용하였다. Form G는 자동채점식인 GA(G Auto)형과 자가채점식인 GS(G Self)형으로 구분되어 사용되고 있는데, 본 연구에서는 자가채점식인 GS형을 사용하였다. 설문지는 외향형과 내향형, 감각형과 직관형, 사고형과 감정형, 판단형과 인식형의 4개 지표 영역으로 구성된다.

3. 자료 분석 방법

설문지와 MBTI 검사지를 통해 조사된 자료는 PASW Statistics 18.0 프로그램을 이용하여 분석하였다. 대상자의 사고 경험 실태는 빈도와 백분율, 평균과 표준편차를 이용하였다. 일반적 특성, 안전교육 경험, 성격 유형에 따른 사고와의 유의성을 검증하기 위해 χ^2-검정을 이용하였다.

Ⅲ. 연구결과 및 논의

1. 사고 경험 실태

지난 1년 동안의 사고경험 여부에 대해서는 사고경험이 없는 학생(69.8%)이 사고 경험이 있는 학생(30.2%)보다 2배 이상 많았다<표 1>.

사고 경험이 있는 학생의 응답결과를 살펴보면, 사고 유형으로는 학교사고(52.1%)가 절반 이상을 차지하였다. 이는 학생들이 대부분의 시간을 학교에서 보내기 때문인 것으로 보인다. 사고 원인으로는 다른 사람의 부주의 또는 위험한 행동이라고 응답한 학생이 38.2%로 가장 많았으며, 손상 부위는 사지(78.9%)가 가장 많았다. 사고 후 증상은 골절 및 근육손상(72.2%)이 가장 많았다. 사고 후 가장 먼저 치료를 받은 장소로는 병・의원을 이용한 학생이 55.4%로 가장 많았다. 손

<표 1> 사고 경험 실태

특성	구분	명	%
사고 경험 여부	있다	94	30.2
	없다	217	69.8
	소계	311	100.0
사고 유형	학교사고	49	52.1
	교통사고	16	17.0
	가정사고	10	10.7
	놀이 및 운동 중의 사고	13	13.8
	기타 사고	6	6.4
	소계	94	100.0
사고 원인	나의 부주의 또는 위험한 행동	27	30.3
	다른 사람의 부주의 또는 위험한 행동	34	38.2
	운동, 경기 도중	24	27.0
	기타	4	4.5
	소계	89	100.0
손상 부위	머리 및 안면	11	12.2
	몸통	8	8.9
	사지	71	78.9
	소계	90	100.0
사고 후 증상	골절 및 근육손상	65	72.2
	뇌・척수손상	2	2.2
	피부외상	23	25.6
	소계	90	100.0
치료 장소	학교 보건실	41	44.6
	병・의원	51	55.4
	소계	92	100.0
손상 정도	가벼운 정도	51	54.8
	중간 정도	37	39.8
	심한 정도	5	5.4
	소계	93	100.0
사고 횟수	1.9 ± 1.8*		

주) 무응답 제외
*M ± S.D

상 정도로는 학교보건실 또는 병・의원에 1~2번 방문하여 치료받은 가벼운 정도의 손상을 입은 학생(54.8%)이 절반 이상이었다. 지난 1년 동안 사고 경험이 있는 학생의 사고 횟수는 평균 1.9번으로 선행연구(박지은, 2002; 양혜리, 2008)의 결과와 일치하였다.

2. 일반적 특성과 사고 경험과의 관련성

연구대상자의 일반적 특성에 대해 살펴보면 <표 2>, 성별은 남학생(50.8%)과 여학생(49.2%)이 비슷한 분포를 보였다. 등・하교 방법으로는 도보(80.0%)가 가장 많았고, 아버지 직업과 어머니 직업은 '있다'가 각각 96.7%, 73.2%로 대다수

를 차지하였다. 아버지와 어머니 교육정도는 '고등학교 졸업'이 각각 56.6%, 69.4%로 가장 많았다. 형제수는 자신을 포함한 전체 형제수로, '2명'인 경우가 71.7%로 대다수를 차지하였다. 주택형태는 아파트(62.0%)가 과반수 이상을 차지하였다. 성적은 반에서 1~10등인 경우와 반에서 11~20등인 경우가 29.4%로 동일하게 높게 나타났다. 용돈은 교재비, 교통비 등 공식적으로 지출되는 비용 외의 순수 용돈으로 한 달 기준으로 1만원~3만원 미만인 경우가 41.9%로 가장 많았다.

일반적 특성에 따른 사고 경험과의 관련성을 살펴보면, 성별과 등·하교 방법에서만 통계학적으로 유의한 결과를 나타내었다. 이는 성별과 학교사고와의 관련성을 본 선행연구(박지은, 2002; 이정민, 2004)의 결과와 비슷하였다. 아버지의 직

<표 2> 일반적 특성과 사고 경험과의 관련성

특성	구분	사고 경험 여부		소계 (명, %)	χ^2(p)
		있다 (명, %)	없다 (명, %)		
성	남자	65 (41.1)	93 (58.9)	158 (50.8)	18.140**
	여자	29 (19.0)	124 (81.0)	153 (49.2)	(.000)
등·하교 방법	도보	66 (26.6)	182 (73.4)	248 (80.0)	10.875* (.012)
	대중교통	3 (50.0)	3 (50.0)	6 (2.0)	
	자전거	22 (48.9)	23 (51.1)	45 (14.5)	
	자가용	2 (18.2)	9 (81.8)	11 (3.5)	
아버지 직업	있다	90 (30.6)	204 (69.4)	294 (96.7)	.516
	없다	2 (20.0)	8 (80.0)	10 (3.3)	(.473)
어머니 직업	있다	63 (28.1)	161 (71.9)	224 (73.2)	2.031
	없다	30 (36.6)	52 (63.4)	82 (26.8)	(.154)
아버지 교육정도	중학교 졸업 이하	3 (27.3)	8 (72.7)	11 (3.6)	2.651 (.266)
	고등학교 졸업	46 (26.7)	126 (73.3)	172 (56.6)	
	대학교 졸업 이상	43 (35.5)	78 (64.5)	121 (39.8)	
어머니 교육정도	중학교 졸업 이하	6 (31.6)	13 (68.4)	19 (6.3)	5.105 (.078)
	고등학교 졸업	56 (26.5)	155 (73.5)	211 (69.4)	
	대학교 졸업 이상	30 (40.5)	44 (59.5)	74 (24.3)	
형제수	1명	5 (27.8)	13 (72.2)	18 (5.8)	.721 (.697)
	2명	65 (29.1)	158 (70.9)	223 (71.7)	
	3명 이상	24 (34.3)	46 (65.7)	70 (22.5)	
주택형태	단독주택	3 (15.0)	17 (85.0)	20 (6.5)	3.460 (.177)
	아파트	55 (28.8)	136 (71.2)	191 (62.0)	
	다세대주택	34 (35.1)	63 (64.9)	97 (31.5)	
성적	1~10등	27 (30.3)	62 (69.7)	89 (29.4)	.392 (.942)
	11~20등	25 (28.1)	64 (71.9)	89 (29.4)	
	21~30등	24 (31.6)	52 (68.4)	76 (25.1)	
	31등 이상	16 (32.7)	33 (67.3)	49 (16.1)	
용돈	1만원 미만	20 (29.9)	47 (70.1)	67 (21.8)	4.377 (.224)
	1~3만원 미만	36 (27.9)	93 (72.1)	129 (41.9)	
	3~5만원 미만	24 (27.6)	63 (72.4)	87 (28.2)	
	5만원 이상	12 (48.0)	13 (52.0)	25 (8.1)	

주) 무응답 제외

*p<.05, **p<.001

업과 어머니의 직업 ,아버지의 교육정도, 어머니의 교육정도, 형제수, 주택형태, 성적, 용돈은 통계학적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다.

3. 안전교육 경험과 사고 경험과의 관련성

지난 1년 동안의 안전교육 경험을 살펴본 결과<표 3>, 안전교육을 학교에서 받은 학생이 85.0%로 대다수를 차지하였으며, 가정에서 안전교육을 받은 학생은 15.0%였다. 교육장소에 따른 사고 경험 여부는 통계학적으로 유의한 관련성을 가졌다(p<.05). 지난 1년 동안 평균 2.1번의 안전교육을 받았으며, 안전교육 횟수에 따른 사고 경험과의 관련성도 통계학적으로 유의미한 것으로 나타났다(p<.05)<표 4>. 이는 안전교육과 학교사고와의 관련성을 본 선행연구(양혜리, 2008; 정혜인, 2008)의 결과와 일치한다. 학습한 안전교육 내용을 살펴보면<표 5>, 성폭력에 대한 교육을 받았던 학생이 24.1%로 가장 많았으며, 그 다음으로 왕따 및 학교폭력(18.2%), 교통사고(14.8%), 학교사고(10.3%), 놀이 및 운동 중의 사고(6.9%) 순이었다.

<표 3> 안전교육 경험과 사고 경험과의 관련성

특성	구분	사고 경험 여부		소계 (명, %)	χ^2(p)
		있다 (명, %)	없다 (명, %)		
교육장소	학교	55 (33.5)	109 (66.5)	164 (85.0)	4.961*
	가정	16 (55.2)	13 (44.8)	29 (15.0)	(.026)

주) 무응답 제외
*p<.05

<표 4> 안전교육 횟수와 사고 경험과의 관련성

M ± S.D.	B	Exp(B)	p
2.1 ± 1.0§	-.356	.70	.018*

*p<.05

<표 5> 안전교육 내용

특성	구분	명	%
교육 내용	학교사고	33	10.3
	교통사고	47	14.8
	가정사고	14	4.4
	놀이 및 운동 중의 사고	22	6.9
	화재, 화상, 감전사고	21	6.6
	추락사고	6	1.9
	이물질 흡입사고	8	2.5
	중독사고	9	2.8
	성폭력	77	24.1
	왕따 및 학교폭력	58	18.2
	자살예방	18	5.6
	기타	6	1.9
	소계	319	100

학교에서의 안전교육이 효과가 있고 교육 횟수가 증가할수록 사고를 경험할 가능성이 이전에 비해 감소하는 것으로 보아, 학교에서 실시하는 안전교육이 실생활에 맞게 체계적으로 제공되어야 하겠다.

4. 성격 유형과 사고와의 관련성

연구대상자 311명의 성격 유형을 MBTI로 검사한 결과는 <표 6>과 같다. 외향형(E)(61.1%), 감각형(S)(56.9%), 사고형(T)(50.8%), 인식형(P)(66.9%)이 각각 내향형(I)(38.9%), 직관형(N)(43.1%), 감정형(F)(49.2%), 판단형(J)(33.1%)보다 더 많았다.

MBTI의 4가지 성격 유형에 따른 사고 경험 여부와의 관련성을 살펴보면<표 6>, 사고형(T)과 감정형(F)에서만 통계학적으로 유의한 결과를 보였다($p<.05$). 즉, 사고형(T)의 학생이 감정형(F)의 학생보다 사고 경험이 많은 것으로 나타났다. MBTI 이론상으로 볼 때 감정형(F)의 사람은 상대방과의 관계를 소중히 생각하며 타인이나 집단의 가치를 더 중요하게 여기고 의사결정을 할 때에도 상대방의 입장을 고려하며 친화와 온정과 조화를 중시하고 사람들이 싫어하는 것은 하지 않는다. 그렇기 때문에 감정형(F)의 학생들은 사고형(T)의 학생들보다 상대방을 생각하고 배려하여 연구대상자들의 가장 큰 사고 원인인 '다른 사람의 부주의나 위험한 행동'을 하지 않을 가능성이 높다. 이는 다른 사람을 배려하는 성격이 위험 행동에 영향을 미친다는 선행연구(Reyna 등, 2006; McKenna 등, 2006; Machin 등, 2007)와 일치한다. MBTI와 타 검사와의 상관관계를 통해 밝혀진 사고형(T)의 성격 특성은 남성다움, 지배 성향, 자기 주장적임, 급진적, 성취성, 공격성이다. 이는 성격과 사고 발생과의 선행연구(이형엽, 2002; Vollrath 등, 2003; 김창희, 2004; Ellen, 2006; 강준구, 2008; 양혜리, 2008), 성격과 위험 행동과의 선행연구(김원예, 2001; Ulleberg, 2001; 김영선, 2004; Reyna 등, 2006; 황상혁, 2007; Machin 등, 2007; Greaves 등, 2011)에서 보고된 성격 특징과 비슷하였다.

성격 유형과 사고 유형과의 관련성을 살펴보면<표 7>, 사고형(T) 학생과 감정형(F) 학생에서만 통계학적으로 유의하였다($p<.01$). 외향형(E)과 내향형(I), 감각형(S)과 직관형(N), 판단형(J)과 인식형(P)의 경우 통계학적인 차이는 없는 것으로 나타났다.

성격 유형과 손상 정도와의 관련성을 살펴보

<표 6> 성격 유형에 따른 사고경험 여부와의 관련성

구분	사고경험여부		소계 (명, %)	χ^2(p)
	있다(명, %)	없다(명, %)		
외향형(E)	62 (32.6)	128 (67.4)	190 (61.1)	1.341
내향형(I)	32 (26.4)	89 (73.6)	121 (38.9)	(.247)
감각형(S)	57 (32.2)	120 (67.8)	177 (56.9)	.762
직관형(N)	37 (27.6)	97 (72.4)	134 (43.1)	(.383)
사고형(T)	56 (35.4)	102 (64.6)	158 (50.8)	4.146*
감정형(F)	38 (24.8)	115 (75.2)	153 (49.2)	(.042)
판단형(J)	29 (28.2)	74 (71.8)	103 (33.1)	.313
인식형(P)	65 (31.3)	143 (68.7)	208 (66.9)	(.576)

*$p<.05$

면<표 8>, 사고형(T) 학생과 감정형(F) 학생들은 손상 정도 간 차이를 보였고, 그 결과는 통계학적으로 유의하였다(p<.05). 외향형(E)과 내향형(I), 감각형(S)과 직관형(N), 판단형(J)과 인식형(P)의 경우 유의한 차이는 없는 것으로 나타났다.

<표 8>에서 성격 유형과 손상 정도와의 관련성을 살펴본 결과 사고형(T)과 감정형(F)에서만

<표 7> 성격 유형에 따른 사고 유형과의 관련성

구분	사고 유형					χ^2(p)
	학교사고 (명, %)	교통사고 (명, %)	가정사고 (명, %)	놀이 및 운동 중의 사고 (명, %)	기타 사고 (명, %)	
외향형(E)	28 (45.2)	14 (22.6)	7 (11.3)	10 (16.1)	3 (4.8)	6.452
내향형(I)	21 (65.6)	2 (6.3)	3 (9.4)	3 (9.4)	3 (9.4)	(.168)
감각형(S)	29 (50.9)	10 (17.5)	6 (10.5)	8 (14.0)	4 (7.0)	.164
직관형(N)	20 (54.1)	6 (16.2)	4 (10.8)	5 (13.5)	2 (5.4)	(.997)
사고형(T)	33 (58.9)	8 (14.3)	1 (1.8)	10 (17.9)	4 (7.1)	13.793*
감정형(F)	16 (42.1)	8 (21.1)	9 (23.7)	3 (7.9)	2 (5.3)	(.008)
판단형(J)	15 (51.7)	4 (13.8)	4 (13.8)	4 (13.8)	2 (6.9)	.668
인식형(P)	34 (52.3)	12 (18.5)	6 (9.2)	9 (13.8)	4 (6.2)	(.955)

*p<.01

<표 8> 성격 유형에 따른 손상 정도와의 관련성

구분	손상 정도			χ^2(p)
	가벼운 정도 (명, %)	중간 정도 (명, %)	심한 정도 (명, %)	
외향형(E)	34 (55.7)	22 (36.1)	5 (8.2)	3.266
내향형(I)	17 (53.1)	15 (46.9)	0 (0.0)	(.195)
감각형(S)	28 (50.0)	25 (44.6)	3 (5.4)	1.436
직관형(N)	23 (62.2)	12 (32,4)	2 (5,4)	(.488)
사고형(T)	24 (43.6)	27 (49.1)	4 (7.3)	6.911*
감정형(F)	27 (71.1)	10 (26.3)	1 (2.6)	(.032)
판단형(J)	13 (44.8)	15 (51.7)	1 (3.4)	2.571
인식형(P)	38 (59.4)	22 (34.4)	4 (6.3)	(.276)

*p<.05

<표 9> 성별에 따른 사고형(T)과 감정형(F)의 손상 정도와의 관련성

성	구분	손상 정도			χ^2(p)
		가벼운 정도 (명, %)	중간 정도 (명, %)	심한 정도 (명, %)	
남	사고형(T)	20 (46.5)	19 (44.2)	4 (9.3)	2.332
	감정형(F)	14 (66.7)	6 (28.6)	1 (4.8)	(.312)
여	사고형(T)	4 (33.3)	8 (66.7)	0 (0.0)	5.396*
	감정형(F)	13 (76.5)	4 (23.5)	0 (0.0)	(.020)

*p<.05

통계학적으로 유의한 결과를 나타내었는데, 이를 성별로 세분화하여 관련성을 보았다<표 9>. 사고형(T) 여학생과 감정형(F) 여학생은 손상 정도 간 차이를 보였고, 그 결과는 통계학적으로 유의하였다($p<.05$). 남학생의 경우 통계학적으로 유의하지 않았다.

Ⅳ. 결론

성격 유형이 사고 경험에 영향을 미치는가를 알아보기 위하여, 경기도 소재 중학생 330명을 대상으로 2010년 10월 16일 설문조사를 실시하였다. 이 중 내용이 부실한 19명을 제외하고 311명의 자료만 분석하였다. 그 결과는 다음과 같다.

지난 1년 동안 사고경험이 없는 학생(69.8%)이 사고 경험이 있는 학생(30.2%)보다 2배 이상 많았고, 지난 1년 동안 사고 경험이 있는 학생의 사고 횟수는 평균 1.9번이었다.

일반적 특성에 따른 사고 경험과의 관련성은, 성별과 등·하교 방법에서만 통계학적으로 유의한 결과를 나타내었다. 아버지의 직업과 어머니의 직업 ,아버지의 교육정도, 어머니의 교육정도, 형제수, 주택형태, 성적, 용돈은 통계학적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다.

지난 1년 동안 받은 안전교육 횟수는 평균 2.1번이었고, 학습한 안전교육으로는 성폭력, 왕따 및 학교폭력, 교통안전, 학교안전, 놀이 및 운동 중의 안전 순이었다. 지난 1년 동안의 안전교육 경험에 대해서는 학교로부터 교육을 받은 학생이 대다수였으며, 교육이 가정에서 이루어진 경우보다 학교에서 이루어진 경우의 사고 발생률이 현저히 낮아졌으며, 그 차이는 통계학적으로 유의하였다.

성격 유형과 사고와의 관련성을 살펴보면, 사고형(T)이 감정형(F)보다 사고 경험이 많았으며 사고 유형과 손상 정도 간에서도 통계학적으로 유의한 차이를 보였다. 또한 사고형(T) 여학생과 감정형(F) 여학생은 손상 정도 간 차이를 보였으며 그 차이는 통계학적으로 유의하였다.

본 연구 결과를 통하여 다음과 같은 제언을 하고자 한다.

1) 학교에서의 안전교육이 사고 발생률을 감소시키는데 도움이 되므로 성별에 따른 사고 관련 행동과 안전한 등·하교 방법 등 학생들에게 필요한 안전교육이 이루어지도록 교육 자료 및 프로그램 개발을 위해 노력하여야 할 것이다. 특히 사고는 가정과 학교, 사회구성원 모두 관심과 애정을 가지고 예방을 위해 노력하여야 하므로 가정통신문 및 부모 교육 등을 통해 가정과 상호 연계하여 안전교육이 실시될 수 있도록 하여야 한다.
2) 사고형(T)의 특성인 남성다움, 지배 성향, 자기 주장적임, 급진적, 성취성, 공격성을 가진 학생은 다른 학생들보다 학교사고 경험이 많고, 중간정도의 손상이 많으므로 학교 활동 전 위험요소를 충분히 주지시키고 위험한 상황에서 스스로 대처할 수 있는 능력을 키워주며, 다른 사람을 배려하는 마음을 가질 수 있도록 교육하여야 할 것이다.
3) 본 연구는 중학생의 성격 유형이 사고 경험과 관련 있는지 알아보고자 하였으나 1개 지역, 1개 중학교, 3학년 학생만을 대상으로 하여 전체 중학생으로 일반화시키기에는 한계가 있다. 또한 연구대상자 중 사고를 경험한 학생 수가 적어 성격과의 관련성을 비교하는데 통계학적으로 무리가 있었다. 이는 본 연구의 제한점으로 향후 중학생의 성격과 사고와의 관련성을 비교하는 연구에서는 표본수를 증가한 무작위 연구가 필요하겠다.

참고문헌

1. 강준구. 초등학생의 성격특성에 따른 안전사고 양상에 관한 연구[석사학위논문]. 충북: 한국교원대학교 교육대학원, 2008.
2. 김영선. 비행 학생의 성격유형과 비행 행동간의 관계[석사학위논문]. 대전: 한남대학교 대학원, 2004.
3. 김원예. MBTI를 통해본 비행청소년과 일반청소년의 성격유형 비교연구[석사학위논문]. 경기: 경기대학교 교육대학원, 2001.
4. 김창희. 초등학생의 성격특성과 학교안전사고[석사학위논문]. 충북: 한국교원대학교 대학원, 2004.
5. 박지은. 학교사고에 영향을 미치는 학교안전관리구조 실태 조사[석사학위논문]. 서울: 이화여자대학교 대학원, 2002.
6. 서울특별시학교안전공제회. http://www.schoolsafety.or.kr. 2010.
7. 양혜리. 초등학생의 성격특성 및 불안과 학교안전사고 발생의 관계[석사학위논문]. 서울: 이화여자대학교 임상보건과학대학원, 2008.
8. 이명선. 안전보건학. 계축문화사, 2001.
9. 이명선. 학교 안전교육의 이론 및 적용. 진솔출판사, 2002.
10. 이정민. 학교 안전사고 실태와 예방에 관한 연구: 대전광역시 중, 고등학교를 중심으로[박사학위논문]. 충남: 공주대학교 대학원, 2004.
11. 이형엽. 학교안전사고와 성격특성과의 관계[석사학위논문]. 서울: 한국체육대학교 교육대학원, 2002.
12. 정혜인. 초등학생의 안전교육 경험에 따른 사고위험행동 수준: 놀이・스포츠안전을 중심으로[석사학위논문]. 서울: 이화여자대학교 대학원, 2008.
13. 통계청. 사망원인통계연보. 서울: 통계청, 2010.
14. 황상혁. 운전자의 불안전한 행위와 성격유형과의 상호관계에 관한 연구[석사학위논문]. 대전: 한국과학기술원, 2007.
15. Barratt, E.S., Patton, J.H., Olsson, N.G., & Zucker, G. Impulsivity and paced tapping, *Journal of Motor Behavior* 1981;13;286-300.
16. Cheppelow, J. W. Remedies for aircrew error, Report No. 664, 1989.
17. Dean, I., Manheimer, & Glend. Personality characteristics of the child accident repeater, california department of public health, *Injury Prevention* 1997;3(2);135-143.
18. Ellen Visser, Ysbrand. Accident proneness, does it exist? A review and meta-analysis, Accident Analysis and Prevention, 2006.
19. Fernandez, J. L.S. Psychology of the automobile driver: personality factors of drivers with multiple accidents. Revista De Psicologia Generally Aplocada, 1978. 217-228.
20. Greaves, S. G., Ellison, A. B. Personality, risk aversion and speeding: An empirical investigation. *Accident Analysis & Prevention* 2011;43(5);1828-1836.
21. Greenwood, M., & Woods, H. M. A report on the incidence of industrial accidents with special reference to multiple accidents. Industrial Fatigue Research Board Report No. 4, 1991.
22. Heinrich H. W., Petersen, D., & Rooset. N. R. Industrial Accident Prevention, 5th ed. New York: McGraw-Hill companies, 1980.
23. Machin, M. A., Sankey, K. S. Relationships between young drivers′ personality characteristics, risk perceptions, and driving

behavior. *Accident Analysis & Prevention* 2008;40(2):541-547.

24. McKenna, F. P., Horswill, M. S. Risk taking from the participants' perspective: The case of driving and accident risk. *Health Psychology* 2006;25;163-170.
25. Reyna, V. F., Farley F. Risk and rationality in adolescent decision making: Implication for theory, practice, and public policy. Psychology Science in the Public Interest 2006;7(1);1-44.
26. Schwebel, D. C. Relations between children's temperament, ability estimation, and unintentional injuries, Unpublished doctoral dissertation, The University of Iwoa, 2000.
27. Ulleberg, P. Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 2001;4(4);279-297.
28. Vollrath, M., Landolt, M. A., & Ribi, K.. Personality of children with accident-related injuries. *European Journal of Personality* 2003;17(4);299-307.