

직업운전자의 자극추구성향이 직무소진에 미치는 영향: A형 운전행동 패턴과 일의 의미의 조절된 매개효과

박 용 욱¹⁾ 정 은 경²⁾ 구 현 진¹⁾ 손 영 우^{1)*}

¹⁾연세대학교 심리학과

²⁾강원대학교 심리학과

본 연구에서는 직업운전자의 자극추구성향과 직무소진의 관계에서 A형 운전행동 패턴의 매개효과를 검증하고, 이와 같은 매개경로를 일의 의미가 완충시키는 조절효과를 조절된 매개 모형으로 검증하였다. 이를 위해 경기도 소재의 운수업체에 재직 중인 운전자 188명을 대상으로 자극추구성향척도, A형 운전행동 패턴 척도, 직무소진 척도, 일의 의미 척도를 통하여 설문을 진행하였고, SPSS 21.0과 SPSS Macro PROCESS를 분석에 활용하였다. 연구결과를 요약하면 다음과 같다. 첫째, 개인의 자극추구성향이 직무소진으로 이어지는 경로에서 A형 운전행동 패턴의 매개효과가 검증되었다. 둘째, 자극추구성향이 A형 운전행동 패턴을 통해 직무소진에 미치는 영향을 미치는 경로에서 일의 의미의 조절된 매개효과를 검증한 결과, 매개경로가 일의 의미에 의해 조절되는 것으로 나타남을 통해서 조절된 매개효과가 검증되었다. 이와 같은 결과를 바탕으로 본 연구는 운전자의 심리적 건강 및 운전수행에 영향을 줄 수 있는 자극추구성향 성격특성과 A형 운전행동 패턴의 부정적인 측면, 그리고 이러한 부정적인 영향을 완충할 수 있는 일의 의미의 긍정적 효과를 논의하였다.

주요어 : 직업운전자, 자극추구성향, A형 운전행동 패턴, 직무소진, 일의 의미, 조절된 매개효과

† 교신저자 : 손영우, 연세대학교 심리학과, 서울시 서대문구 연세로 50
Tel : 82-2-2123-2444, E-mail : ysohn@yonsei.ac.kr

서론

2013년 교통안전공단에서 실시한 '2013년도 대중교통 현황조사'를 살펴보면 대중교통의 가장 중요한 키워드는 '편리'와 '안전'인 것으로 나타났다. 먼저 대중교통이 승객들에게 제공하는 편리성의 측면에서 살펴보면, 평일 하루 평균 대중교통 이용자 수는 약 1,331만 명으로 대한민국 국민의 6명 중 1명은 적어도 하루에 한번 대중교통을 이용하는 것을 알 수 있다. 또한 대중교통 이용자 만족도 조사에서 전체적인 대중교통 서비스의 만족도 점수는 4.78점(7점 만점)으로 전년대비 소폭 증가했을 뿐만 아니라, 계속해서 증가하는 추세에 있음을 알 수 있다. 이렇듯 많은 수의 사람들이 대중교통을 이용하고 있고, 만족도조사를 통하여 나타난 점수를 통해 현재 우리나라의 대중교통은 많은 승객들이 요구하는 수준의 편의성 수준 이상을 제공하고 있다고 볼 수 있다. 하지만 이처럼 많은 사람들이 편리하게 이용하는 대중교통이 두 번째 키워드인 '안전'한지에 대해서는 여러 의문점이 있다. 2015년 경찰청에서 제시한 교통사고통계 자료에 따르면 대중교통 수단의 대표적인 시내버스의 작년 한해 교통사고 발생건수는 6,000 여 건, 부상자수는 9,000 여 명 일뿐만 아니라, 시내버스와 관련된 교통사고 건수는 2011년부터 꾸준한 증가 추세를 알 수 있다. 대중교통과 관련된 사고는 특히 많은 승객들을 한꺼번에 태우고 운행하는 대중교통의 특성 상, 다수의 시민들의 생명과 안전에 직결되는 매우 심각한 문제라고 볼 수 있다. 시민들의 삶과 밀접한 관련이 있는 시내버스와 관련하여 발생하는 직·간접적인 사고의 수는 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있으며 시민들의 안전에 큰 위

협으로 작용하는 것을 보았을 때, 대중교통의 교통사고를 줄일 수 있는 방안에 대한 연구가 절실히 필요함을 시사한다.

교통심리학의 관점에서 교통사고의 원인을 살펴보고자 할 때에는 환경, 운전자, 자동차와 같은 세 가지 측면을 고려한다. 첫 번째로 환경적인 측면에서 대중교통 수단을 운행하는 직업운전자들의 직업적인 특성을 살펴보면, 이들은 평균적으로 매일 287.87 km의 거리를 운행하며(이는 약 서울에서 대구의 거리이다), 배차간격을 맞춰야 하는 직업적 특성 상, 택시 운전자들 보다 높은 시간적 부담을 느끼고 있다(황윤숙, 2009). 이와 같은 시간적 부담은 피로도와 작업부하와 매우 밀접한 관련이 있을 뿐만 아니라, 피로도 증가와 작업 부하는 사고위험을 높이는 결과를 초래한다(조가희, 2013). 하지만 노동시간을 단축하거나 교대근무 방식을 변화시키는 것은 기업의 제도적인 변화이므로 단시간에 접근하여 변화시키기 어려운 측면이 있다.

두 번째로, 운전자의 측면에서 살펴보면 Rumar(1985)는 미국의 경우 자동차 단독으로 교통사고 원인이 되는 경우는 2%에 불과하며, 자동차와 운전자의 상호작용은 6%, 자동차와 운전자 및 환경의 상호작용은 3%가 교통사고의 원인으로 규명될 수 있다고 주장하였다. 이를 통해 교통사고의 원인으로 규명할 수 있는 부분 중 운전자가 포함된 부분이 94% 이상임을 알 수 있다(이순철, 2000). 따라서 직업 운전자들의 개인적 특성 중 안전운전에 부정적 영향을 줄 수 있는 요소들을 파악하여 이를 개선하고 훈련하는 과정을 통해서 안전운전을 할 수 있도록 하는 것이 중요하다.

이수란, 정은경, 권재영, 손영우(2011)의 연구에 따르면, 운전 상황에서의 개인적 성격특

성과 생활스트레스 등이 안전운전에 영향을 주며, 이것이 교통사고의 증가를 가져온다는 연구를 통해서 운전자의 심리적 요인이 교통사고를 유발하는 원인으로서는 큰 비중을 차지하는 것임을 알 수 있다. 기존의 다양한 직무소진 관련 선행 연구들을 살펴보면, 직무소진은 안전운전에 큰 영향을 끼치는 것으로 알려져 왔다. 하지만 운전자들이 동일한 시간동안 운전한다고 해서 모두 동일한 정도의 피로도나 직무소진을 경험하는 것은 아니다. 구체적으로 이순철, 오주석, 송훈화, 윤대섭, 황윤숙의 연구(2010)에 따르면 운전자의 성격과 태도의 차이에 따라서 주관적으로 지각하는 운전으로 인한 부하 수준이 다르다. 또한 Caplan과 Jones(1975)는 작업자가 가지는 심리적 불안감은 주관적인 작업 부하수준과 정적 관계를 가지며, 작업자의 성격특성이 이 관계를 조절한다고 보고하였다. 대학생을 대상으로 진행한 Rose, Murphy, Byard, Nikzad(2002)의 연구에서 성격 5 요인과 주관적 작업부하의 상관관계를 살펴본 결과, 신경증적 성향이 높을수록 높은 주관적 작업부하를 느끼는 것을 알 수 있다. 이러한 연구결과들을 통해서 운전자의 안전운행에 부정적 영향을 줄 수 있는 개인의 심리적 특성을 파악하는 것이 중요함을 알 수 있다.

본 연구의 목적은 시내버스 운전자들을 중심으로 운전자들의 안전운전에 영향을 미치는 직무소진을 느끼게 하는 심리적 요인을 파악하고 이를 개선하기 위함이다. 또한 운전자들이 일을 대하는 태도 중 직무소진으로부터 심리적 건강을 보고할 수 있는 긍정적인 태도를 파악하여 시내버스 운전자들의 직업의식을 높이고 궁극적으로는 시내버스의 사고율을 낮춰 시민들의 안전에 기여하는데 그 목적이 있다.

자극추구성향과 직무소진의 관계에서 A형 운전행동 패턴의 매개효과

운전행동, 특히 위험한 운전행동을 예측하는데 있어서 운전자 개인의 성격특성은 매우 중요한 변인으로 인식되어 왔으며, 최근 10년간 다양한 연구들이 활발히 진행되어왔다. 기존 연구들을 통해서 살펴본 결과 분노, 성실성, 자극추구성향, 충동성, A형 성격유형, 내향성, 외향성 등의 성격특성은 위험 운전행동을 예측하는 대표적인 성격변인으로 나타났다(오주석, 이순철, 2011; 이수란, 정은경, 권재영, 손영우, 2011; Dahlen, Martin, Ragan, & Kuhlman, 2005; Gulliver & Begg, 2007; Machin & Sankey, 2007; Miles & Johnson, 2003; Oltedal & Rundmo, 2006; Schwebel, Severson, Ball, & Rizzo, 2006; Shahar, 2009; Sümer, 2003; Taubman-Ben-Ari, Mikulincer, & Gillath, 2004; Tse, Flin, & Mearns, 2006).

운전자의 운전행동을 예측할 수 있는 여러 심리학적 변인 중 자극추구성향이란, 물리적 또는 사회적 위험성에도 불구하고, 이전에 경험해보지 못한 다양하고 복잡한 형태의 자극이나 경험을 추구하려는 경향성(Arnett, 1994)을 의미하며, 이는 운전자의 위험운전행동과 관련하여 가장 많은 연구가 진행된 변인 중 하나이다. 높은 자극추구성향을 보이는 개인은 직무 스트레스로 인해 생기는 신체적, 정신적 소진을 더 경험하게 하는 것으로 보고되고 있다(Chng & Eaddy, 1999; Silva & Queirós, 2010). 또한 높은 자극추구성향은 운전상황에서 집중력과 통제력을 저하시킨다는 연구결과(Dahlen et al., 2005)를 통해서 자극추구성향이 높은 운전자일수록 운전 시 경험하는 스트레스로 인해 겪게 되는 정서적 또는 심리적 고

갈 상태, 즉 직무소진을 더 많이 경험할 것으로 볼 수 있다. 하지만 높은 자극추구성향을 가진 운전자들이 어떤 이유로 더 높은 직무소진을 경험하는가에 대한 연구는 미비한 실정이다. 이를 살펴보기 위해 먼저 높은 자극추구성향을 가진 사람들의 특성을 살펴보면, 이들은 높은 수준의 공격적 운전행동을 보이며(Dahlen et al., 2005), 직업운전자들을 대상으로 연구를 진행한 Sümer(2003)의 연구에서 또한 자극추구성향이 높은 개인들은 운전상황에서의 일탈행동, 역기능적 음주, 제한속도 초과를 많이 하는 경향성이 높은 것으로 나타난 바 있다. 이러한 결과들을 종합해보면, 자극추구성향이 높은 개인들이 위험 운전행동을 더 빈번히 할 것으로 예상할 수 있다.

1970년대 이후 연구된 자극추구성향과 위험행동 및 위험운전행동 연구들을 바탕으로 메타분석을 통해 살펴본 Jonah(1997)의 연구에서는 이 두 변인 간의 관계가 대부분의 연구에서 0.30과 0.40 사이에서 유의미한 정적 상관관계를 보이는 것으로 보고된 바 있다. 이를 통해, 성격특성인 자극추구성향이 높은 사람들은 운전행동을 포함한 실제 행동에서 강한 자극을 추구하는 행동을 하는 것을 알 수 있다. 특히, Schwebel과 그의 동료들의 연구(2006)에 따르면 자극추구성향은 여러 성격관련 변인 중 운전자의 교통법규위반을 가장 잘 예측할 수 있는 성격특성으로 나타났다. 또한 자극추구성향은 단순히 위험운전행동만을 예측하는 것을 넘어서서 안전운전에 치명적이라고 할 수 있는 음주 또는 음주운전 또한 예측한다(Arnett, 1990; Donovan, Queisser, Salzberg, & Umlauf, 1985; McMillen, Pang, Wells-Parker, & Anderson, 1991). 이는 자극추구성향이 단순히 위험운전행동만을 통해서 교통사고를 예측할

수 있을 뿐 아니라, 치명적이고 상대적으로 피해가 큰 교통사고를 발생시킬 수 있는 음주 운전행동까지도 예측할 수 있음을 의미한다.

이러한 위험 운전행동 중 대표적인 위험운전행동은 A형 운전행동 패턴이라고 볼 수 있는데, 이러한 운전행동 패턴을 보이는 사람들은 운전상황에서 성마르고 조급하며 경쟁하는 것을 추구하는 형태의 운전행동 패턴을 보인다(Miles & Johnson, 2003). 이는 개인의 일반적 성격특성인 A형 성격을 운전상황에 적용하여 개발한 개념으로, 높은 A형 운전행동 패턴을 보이는 사람들은 사회적 규범을 더 많이 따르지 않는 경향을 보이며, 운전상황에서 위험하고 공격적인 운전행동을 더 보이는 것으로 보고된다(West, Elander, & French, 1993). 기존 연구에 따르면 A형 행동패턴을 나타내는 사람들은 그들이 하는 일에서 많은 무력감을 느끼고, 높은 성취욕구와 공격적인 성향으로 인하여 그렇지 않은 사람들 보다 높은 피로감을 느끼고 직무에서 소진을 느끼는 정도가 매우 높은 것을 알 수 있다(Hallberg, Johansson, & Schaufeli, 2007). 또한 특히 대중교통과 관련된 직업운전자들의 경우 자신뿐만 아니라 차량에 탑승한 많은 사람들의 안전 역시 중요시하게 여겨야 하는 의무감이 있기 때문에, 이로 인해 요구되는 더 큰 인지적인 노력으로 인해서 개인운전자들 보다 높은 직무소진을 경험하게 될 수 있다. 따라서 A형 운전행동 패턴을 가진 직업운전자들은 이들의 조급한 운전 습관, 경쟁적인 운전 행동 성향과 함께 대중의 안전이라는 부담감이 더해져 그렇지 않은 운전자들 보다 더 높은 직무 소진에 노출될 가능성이 높다. 궁극적으로 직업으로써 운전을 하는 직업운전자들의 경우 자극추구성향을 가진 운전자들이 A형 운전 행동 패턴을 추구할 것이며 이는 직

무소진을 야기할 것으로 예상하였다. 하지만 모든 직업 운전자들이 위와 같은 패턴에 따라 행동하지 않을 수 있는데 특히 자극 추구 성향을 가진 운전들이 A형 운전행동 패턴으로 이어지는 경로에서 직업운전자들의 느끼는 일(운전)의 의미가 완충 효과를 할 것으로 기대하였다.

일의 의미의 완충효과

현대사회의 많은 사람들은 더 이상 자신의 일을 외재적 가치를 얻기 위한 수단으로만 인식하지 않는다. 일과 관련된 문제들은 사람들의 심리적 건강에 매우 중요한 역할을 하기 때문이다(Blustein, 2008). 그들은 자신의 일이 어떠한 형태의 '의미'를 가지기를 원한다. 모든 개인이 자신의 일에서 의미를 느끼고 추구하는 부분이 다를 것이기 때문에 일의 의미에 대한 정확한 정의를 내리는 것은 불가능할 것이다. 하지만 현대사회의 사람들에게 시간적 경제적 여유가 증가함에 따라 일의 의미에 대한 관심 또한 커지게 되었다. 이에 따라 조직심리학자들을 필두로 일의 의미에 대한 관심의 연구가 시작되었다(김수진, 2014; Ros, Schwartz, & Surkiss, 1999; Wrzesniewski, 2003).

Wrzesniewski, McCauley, Rozin, Schwartz(1997)는 일을 바라보는 사람들의 관점을 크게 세 가지, 직업(Job), 경력(Career), 소명(Calling)으로 구분하였다. 일을 직업으로 바라보는 관점은 경제적 능력을 갖추기 위한 수단으로 보는 관점이라고 정의하였고, 일을 경력으로 바라보는 관점은 사회적 지위의 상승을 우선시하며 자신의 성장을 사회적 지위를 중심으로 생각하는 관점이라 정의하였다. 마지막으로 일을

소명으로 바라보는 관점은 일을 자신을 구성하는 정체성의 일부로 인식하는 것을 의미한다. 이러한 경우의 사람들은 자신의 일을 통하여 자신을 표현할 수 있으며 삶의 의미의 일부로 인식한다.

이러한 일을 바라보는 세 가지 관점 중, 특히 소명의식과 관련된 연구를 살펴보면 소명의식은 직무만족, 직업 정체성과 같은 직무관련 개념과 삶의 의미, 삶의 만족과 같은 삶과 관련된 개념 모두에서 정적인 상관관계를 가진다(Duffy, Allan, & Bott, 2012; Peterson, Park, Hall, & Seligman, 2009). 소명의식이 높은 사람들은 자신이 하고 있는 직업적 활동을 소명으로 인식하며, 이러한 소명의식이 강할수록 긍정적인 태도를 가지고 일을 수행하며, 일과 삶에 대한 만족도 모두 높은 것으로 나타났다(Davidson & Caddell, 1994; Duffy, Dik, Steger, 2011; Wrzesniewski & Dutton, 2001). 높은 소명의식을 가진 개인은 자신이 수행하고 있는 직업적 활동을 자기를 표현할 수 있는 정체성의 일부로 인식하므로 직업적 활동에서 개인이 가지게 되는 일의 의미가 이러한 긍정성을 이끌어내는 중요한 요소로 볼 수 있다.

이와 같이 개인이 직업적 활동을 통해 느끼는 일의 의미, 소명의식은 업무에서 느낄 수 있는 부정적 영향을 완충시킬 수 있는 보호요인으로써의 역할을 하는 것으로 보고되고 있다. Hagmaier와 Abele(2012)는 소명의식을 통한 일의 의미가 직무를 통해서 개인이 경험하는 직무소진(Burnout)과 부적관계가 있음을 보고하였다. 또한 Wrzesniewski와 그의 동료들(1997)의 연구에서 소명의식이 높은 사람들은 우울 및 직무환경 스트레스를 소명의식이 낮은 사람들에 비해 낮게 보고하였으며, 직무스트레스에 대처하는 방법도 회피적인 대처보다는

문제 중심으로 사고하며 이를 해결할 수 있는 긍정적 방향으로 사고하는 것으로 보고하였다. 미국 초등학교 교사들을 중심으로 진행한 Lobene과 Meade(2013)의 연구에서 소명의식이 높고 자신의 일에서 의미를 많이 느낄수록 자신의 능력이 수행하는 일에 비해 높다고 느끼는 지각된 과잉자격(Perceived overqualification)이 높을지라도 자신의 직무를 단순히 유지만 하려하는 지속적 조직몰입에 영향을 주지 않는 것으로 나타났다. 이는 높은 소명의식과 일에서 느끼는 의미가 부정적인 심리적 요소로부터 개인의 심리적 건강을 지킬 수 있음을 의미한다. 이 뿐만 아니라, 실제 직업현장에서 실시한 Harris, Kacmar, Zivnuska(2007)의 연구에서는 상사로부터 비인격적 감독(abusive supervision)을 받은 근로자라 할지라도 자신의 일에서 의미를 높게 느끼는 개인들은 의미를 낮게 느끼는 개인들에 비해 높은 수행능력을 보이는 것으로 나타났다. 이 또한 일의 의미가 부정적 영향으로부터 개인을 보호할 수 있는 완충역할을 하는 것으로 볼 수 있다. 이와 같은 연구결과를 바탕으로 직업운전자들의 일의 의미 또한 부정적인 관계를 완충해 줄 수 있는 요인이 될 수 있을 것이라 예상하였다. 즉, 직업운전자들이 개인의 직무를 어떻게 느끼느냐에 따라 자극추구성향을 가진 운전자들

이라 할지라도 반드시 A형 운전행동 패턴으로 이어지지 않을 수 있다고 생각하였다. 따라서 본 연구에서는 직업운전자들이 느끼는 일의 의미가 성격특성인 자극추구성향에서 안전운행을 위협할 수 있는 A형 운전행동 패턴으로 이어지는 경로에서 완충역할로써의 조절효과를 가질 것으로 예상하였다.

연구문제

기존의 연구들을 통해 높은 수준의 직무소진과 작업부하는 운전자의 운전행동, 신체적·정신적 피로도에 영향을 미쳐 교통사고의 위험성을 높일 수 있는 부정적인 요소임을 알 수 있다(이순철, 오주석, 송훈화, 윤대섭, 황윤숙, 2010; Chung & Wu, 2013). 따라서 직업운전자의 직무소진이 운전자의 어떠한 성격특성과 운전행동과 관계가 있는지를 파악하고 직무소진으로의 부정적 영향으로부터 보호할 수 있는 교육 가능한 긍정적 요인에 대한 탐구가 본 연구의 연구문제이다. 따라서 본 연구에서는 운전자들의 위험운전행동과 관련된 성격특성 중 많은 영향을 준다고 알려진 직업운전자들의 자극추구성향과 직무소진 간의 관계를 살펴보았다. 또한 이 관계의 기제를 설명하는 매개변인에 관한 연구가 부재하다는 점에 착

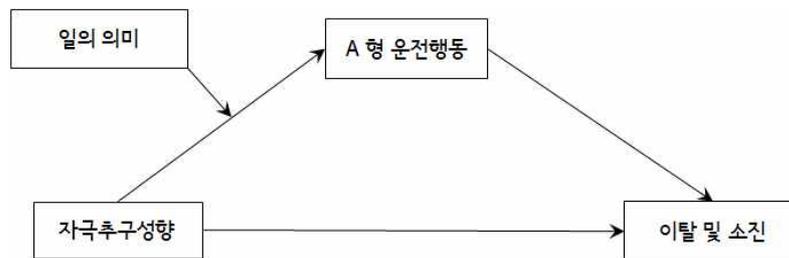


그림 1 자극추구성향이 A형 운전행동을 통해 직무소진에 미치는 영향에서 일의 의미의 조절된 매개효과 모형

안하여, 이에 대해 탐구해보았다. 이를 위해 우선 직업운전자의 자극추구성향이 직무소진에 영향을 미치는 경로에서 A형 운전행동 패턴의 매개변인으로써의 역할을 검증하고자 하였으며, 또한 이러한 간접효과에서 교육이 가능하며, 직무소진에 대한 부정적 영향을 완충시킬 수 있는 일의 의미의 조절효과를 통합적인 모형으로 설정하여 검증하고자 하였다.

연구 방법

연구 대상

본 연구의 참여자는 시내버스 및 광역버스를 운행하는 직업운전자 188명을 대상으로, 경기도에 소재한 한 운수업체를 직접 방문하여 설문조사를 실시하였다. 설문조사를 실시하기 이전에 운수업체 담당자에게 설문조사의 취지를 상세히 설명하고 협조를 요청하였으며, 설문에 참가하는 직업운전자들에게도 본 연구의 목적을 설명하고 자발적 연구 참여를 요청하였다. 추후 분석에는 설문에 자발적으로 참여 의사를 밝힌 대상자들의 자료들을 바탕으로 하였으며, 성실하지 않게 응답한 것으로 판단되는 5 명의 참가자를 제외한 183명을 최종분석에 활용하였다. 183명 중 남자가 153명, 여자가 4명이었으며 26명은 성별을 기입하지 않았다. 응답자의 평균연령은 50.87세(SD = 7.188)이었으며 설문응답자의 사업용 차량 운전경력은 평균 13.47년(SD = 9.577)이었다.

측정도구

본 연구의 설문지는 연구대상자의 성별, 나이, 현 직장에서의 근무연수, 사업용 차량의 운전경력 등의 인구통계학적 변인을 포함하였고, 또한 본 연구에서 측정하고자 하는 심리학적 변인 총 4개의 척도(45문항)를 사용하였다.

자극추구성향 척도

직업운전자들의 자극추구성향을 측정하기 위하여 Arnett(1994)이 개발한 감각추구성향척도(Arnett inventory of sensation seeking: AISS)를 사용하였다. 해당 척도는 개인의 성격특성 중 하나라고 할 수 있는 외부자극에 대한 추구의 정도를 측정할 수 있는 척도로, 개인이 이전에 경험해보지 못한 자극과 강도가 높은 자극에 대해서 추구하는 정도를 측정한다. 본 척도는 총 20개의 문항들로 구성되어 있으며, 연구참가자는 4점의 Likert 척도를 통해서 응답한다(1점: 전혀 아니다, 4점: 매우 그렇다). 예시문항으로는 '자동차 사고가 일어나는 것을 구경하는 것은 흥미로울 것이다' 등이 있다. Arnett(1994)의 연구에서 보고된 본 척도의 내적 일치도 계수(Cronbach's α)는 .70이었으며, 본 연구에서의 신뢰도는 .65로 나타났다.

A형 운전행동 패턴 척도

직업운전자인 연구참가자들의 특수한 직업적 특성을 고려하여 직무에 대한 소진을 야기할 것으로 예상한 위험운전행동을 측정하기 위하여 A형 운전행동 패턴 척도를 사용하였다. A형 운전행동 패턴 척도는 Firedman과 Rosenman(1974)의 A 유형 성격(다혈질적이며 경쟁적인 성격특성)척도를 기반으로, 운전자들

이 운전상황에서 보일 수 있는 성급한 행동을 측정하기 위하여 Miles와 Johnson(2003)이 고안한 척도를 사용하였다. 본 척도는 총 8개의 문항들로 구성되어 있으며, 연구참가자는 5점의 Likert 척도를 통해서 응답한다(1점: 전혀 아니다, 5점: 매우 그렇다). 예시문항으로는 ‘한 번 이동하는데 시간이 길수록 나는 더 공격적으로 운전한다’ 등이 있다. Miles와 Johnson(2003)의 연구에서 보고된 본 척도의 내적 일치도 계수(Cronbach's α) 신뢰도는 .73이었으며, 본 연구에서는 .67로 나타났다.

직무소진 척도

직업운전자의 인지적·정서적 자원의 고갈인 직무소진을 측정하기 위하여, Demerouti와 Bakker(2008)이 개발하고, 나윤주(2013)가 번안 및 타당화 연구를 진행한 Oldenburg Burnout Inventory(OLBI)를 사용하였다. 기존 척도는 열정, 소진, 헌신, 이탈과 같은 네 가지 하위요인으로 구성되어 있다. 다른 척도와의 차이점은 직무소진을 측정하기 위해 열정, 헌신과 같은 긍정적 차원과 소진, 이탈과 같은 부정적 차원을 함께 측정한다는 점이다. 하지만 기존 연구(나윤주, 2013)에서 긍정적 차원인 열정, 헌신을 역산하여 합산하는 방식에 대해서 회의적이라는 결과를 제시하였다. 따라서 본 연구에서는 본 연구에서 측정하고자 하는 직무소진과 직접적 관련이 있는 것으로 보이는 두 가지 하위요인인 이탈과 소진 항목만을 측정에 사용하였다. 이탈과 소진은 각각 3개와 4개의 문항들로 구성되어 있으며, 연구 참가자는 5점의 Likert 척도를 통해서 응답한다(1점: 전혀 아니다, 5점: 매우 그렇다). 예시문항으로는 ‘어떤 날은 회사에 도착하기도 전에 피곤하다’, ‘나는 점점 더 자주 내 일에 대해

부정적으로 말하게 된다’ 등이 있다. 기존의 연구에서 보고된 이탈과 소진의 내적 일치도 계수(Cronbach's α) 신뢰도는 .773, .747이었으며, 본 연구에서는 각각 .723, .817로 나타났다.

일의 의미 척도

본 척도는 Steger, Dik, Duffy(2012)가 개발한 WAMI(Work and Meaning Inventory)를 김수진(2014)이 한국어로 번안 및 타당화 연구를 진행한 것으로, 자신의 가지고 있는 직업에 대해서 내재적으로 가지고 있는 긍정적 의미를 측정하기 위한 척도이다. 본 척도는 일에서의 긍정적 의미(4 문항), 일을 통한 의미 만들기(3 문항), 공공의 선을 위한 동기(3 문항)와 같은 세 가지 하위요인으로 구성되어 있다. 본 척도는 총 10문항으로 구성되어 있으며, 각 문항에 5점의 Likert 척도를 통해서 응답한다(1점: 아니다, 5점: 그렇다). 예시문항으로는 ‘나는 내가 하고 있는 일이 세상에 긍정적인 변화를 가지고 온다는 것을 안다’ 등이 있다. 기존 김수진(2013)의 연구에서 보고된 내적 일치도 계수(Cronbach's α) 신뢰도는 .90이었으며 본 연구에서는 .862로 나타났다.

분석방법

본 연구에서 수집된 자료는 SPSS 21.0 프로그램과 Hayes(2013)가 제안한 SPSS PROCESS Macro를 활용하여 분석을 실시하였다. 먼저 본 연구에서 사용된 측정도구들의 신뢰도 검증을 위하여 Cronbach's α 내적신뢰도 계수를 산출하였으며, 기술통계를 바탕으로 측정변인들의 평균, 표준편차 등의 통계치를 산출하였다. 다음으로 각 변인들 간의 상관관계를 살펴보기 위해 Pearson 이변량 상관계수를 산출하였다. 운전자 개인의 자극추구성향이 A형 운전행동

패턴을 통한 직무소진의 매개효과 모형 검증을 위하여 Baron & Kenny(1986)가 주장한 4단계 검증을 회귀분석을 바탕으로 실시하였으며, 이러한 매개효과의 유의성 검증을 위해서 부트스트래핑(bootstrapping) 분석을 실시하였다. 다음으로 자극추구성향과 A형 운전행동 패턴의 관계에서 일의 의미의 완충효과를 나타내는 조절효과 모형의 분석을 위해 중다회귀분석을 실시하였다. 또한 자극추구성향이 A형 운전행동 패턴을 통해 직무소진에 미치는 영향인 간접효과가 일의 의미에 의해 조절되는 조절된 매개효과 분석을 위하여 Muller, Judd, & Yzerbyt(2005)의 조절된 매개효과 검증을 실시하였다. 마지막으로 조절변인인 일의 의미의 정도에 따른 간접효과의 크기와 유의성 검증을 위해 Hayes(2013)가 제안한 SPSS PROCESS Macro를 활용하여 분석을 실시하였다.

실시하였고 그 결과를 표 1에 제시하였다. 자극추구성향과 직무소진($r = .193, p < .05$), A형 운전행동 패턴과 직무소진($r = .533, p < .01$)이 유의미한 정적상관관계를 나타내는 것으로 보았을 때, 높은 자극추구성향과 A형 운전행동 패턴을 나타날수록 높은 수준의 직무소진을 경험하는 것으로 나타났다. 또한 일의 의미와 A형 운전행동 패턴 ($r = -.364, p < .01$), 일의 의미와 직무소진($r = -.474, p < .01$)로 유의미한 부적상관관계를 나타내는 것을 보았을 때, 높은 수준의 일의 의미를 느낄수록 낮은 수준의 A형 운전행동 패턴과 직무에서의 소진을 경험하는 것으로 나타났다. 자극추구성향과 일의 의미 사이의 상관관계는 유의하지 않았다($r = -.068, n.s.$).

자극추구성향과 직무소진의 관계에서 A형 운전행동 패턴의 매개효과 분석

개인의 성격특성인 자극추구성향이 A형 운전행동 패턴을 통해서 직무에 대한 소진에 영향을 줄 것이라는 매개모형을 검증하기 위하여, Baron과 Kenny(1986)이 제안한 매개효과 분석에 따라 회귀분석을 실시하였다.

결 과

기초자료분석

주요 측정변수들의 상관관계와 기술통계를

표 1. 자극추구성향, A형 운전행동 패턴, 직무소진, 일의 의미의 평균, 표준편차, 상관관계 분석결과

	자극추구성향	A형 운전행동	직무소진	일의 의미
자극추구성향				
A형 운전행동	.218**			
직무소진	.193*	.533**		
일의 의미	-.068	-.364**	-.474**	
<i>M</i>	2.28	2.1	2.25	3.94
<i>SD</i>	.36	.64	1.01	.72

* $p < .05$, ** $p < .01$

표 2. A형 운전행동 패턴의 매개효과

	1단계 결과변수 : 직무소진			2단계 결과변수 : A형 운전행동			3단계 결과변수 : 직무소진		
	B (SE)	β	t	B (SE)	β	t	B (SE)	β	t
자극추구성향	.216 (.091)	.189	2.368*	.250 (.090)	.218	2.766**	.086 (.080)	.075	1.076
A형 운전행동							.530 (.071)	.525	7.516***

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$.

먼저 A형 운전행동 패턴이 자극추구성향과 직무소진의 관계를 매개할 것이라는 가설을 검증하기 위해 회귀분석을 실시하였다. Baron과 Kenny(1986)가 제안한 4 단계 중 1 단계를 확인하기 위해서, 독립변수에 자극추구성향,

종속변수에 직무소진을 투입한 뒤 회귀분석을 실시하였다. 그 결과 자극추구성향이 직무소진에 미치는 효과의 크기(c)는 .189($p < .05$)로 나타났다. 2 단계로 독립변수에 자극추구성향, 종속변수에 A형 운전행동 패턴을 투입한 다음

표 3. A형 운전행동 패턴의 매개효과 부트스트래핑 결과

변수	Boot 계수	Boot SE	95% 신뢰구간	
			LLCI	ULCI
A형 운전행동	.130	.0525	.0320	.2395

LLCI: 95% 신뢰구간 내 매개효과 계수 하한값

ULCI: 95% 신뢰구간 내 매개효과 계수 상한값

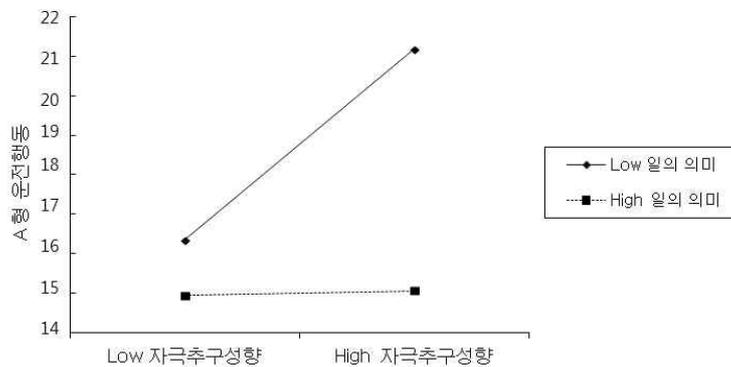


그림 2. 자극추구성향과 일의 의미의 상호작용효과

표 4. 자극추구성향의 영향에 대한 일의 의미의 조절효과

	결과변수 : A형 운전행동					
	비표준화계수		β	<i>t</i>	R^2	ΔR^2
	<i>B</i>	<i>SE</i>				
1단계						
자극추구성향	.113	.054	.158	2.084*	.159***	
일의 의미	-.251	.054	-.356	-4.691***		
2단계						
자극추구성향 × 일의 의미	-1.254	.503	-.194	-2.495*	.193***	.034*

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

회귀분석을 실시하고 계수의 유의성을 확인하였다. 그 결과 자극추구성향이 A형 운전행동 패턴에 미치는 영향의 효과크기(a)는 .218($p < .01$)로 나타났다. 3 단계는 독립변수 자극추구성향이 직무소진에 미치는 영향을 통계적으로 통제된 상태에서 매개변수 A형 운전행동 패턴이 직무소진에 미치는 영향(b)을 확인하고자 하였다. 그 결과 효과의 크기는 .525($p < .001$)로 나타났다. 마지막 단계로 기존의 독립변수인 자극추구성향이 종속변수인 직무소진에 미치는 효과(c)와 A형 운전행동 패턴을 매개로 한 간접효과(c)를 비교하였다. 기존의 효과크기(c) .189($p < .05$)에서 매개변수를 통한 간접효과크기(c)는 .075(n. s.)로 감소하였다. 따라서 자극추구성향과 직무소진의 관계에서 A형 운전행동 패턴이 완전매개효과를 가지는 것으로 나타났다.

다음으로 자극추구성향과 직무소진 사이에서 A형 운전행동 패턴의 매개효과가 통계적으로 유의미한지를 확인하기 위해서 SPSS Macro PROCESS를 활용하여 부트스트래핑(bootstrapping)을 실시하였다. 채출된 표본의 수는 5,000개로 설정하였으며, 검증된 매개효과 크기는

.130이었다. 95%의 신뢰구간에서 나타나는 상한값과 하한값은 각각 .0320과 .2395로, 상한값과 하한값 사이에서 0을 포함하지 않고 있는 것을 통해서 매개효과가 통계적으로 유의하다고 할 수 있다(Preacher et al., 2007). 이를 통해 매개효과가 통계적인 오차에 의해서 우연히 생겨난 결과가 아님을 확인할 수 있다(Shrout & Bolger, 2002).

자극추구성향과 A형 운전행동패턴의 관계에서 일의 의미의 조절효과 분석

직업운전자가 자신의 일이 가치 있다고 인식하는 일의 의미가 자극추구성향과 A형 운전행동 패턴 사이에서 완충작용으로써의 조절효과가 있는지 검증하기 위하여 Aiken과 West (1991)가 제안한 방법을 사용하였다. 조절효과의 검증에서 발생할 수 있는 다중 공선성의 문제를 해결하기 위해 주독립변수인 자극추구성향과 조절변수인 A형 운전행동 패턴을 평균 중심화를 한 후에 두 변인간의 곱셈 항을 생성하였다. 다음으로 위계적 회귀분석을 실시하였는데, 먼저 1 단계에서는 주독립변인과

표 5. 일의 의미의 조건 값에 따른 단순회귀선 유의성 검증

		b	표준오차	t	LLCI(b)	ULCI(b)
일의 의미	-1SD	.4469	.1365	3.2733***	.1771	.7167
	M	.2329	.0885	2.6309**	.0580	.4079
	SD	.0190	.1084	.1752	-.1952	.2332

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$.

조절변인을 동시에 투입하고, 2 단계에서 평균중심화 된 두 변인의 곱셈 항을 투입하여, 해당 곱셈 항이 추가적으로 종속변인인 직무소진에 미치는 영향력인 R² 변화량이 통계적으로 유의미한지를 검증하였다. 분석결과 직업운전자들이 가지는 일의 의미는 자극추구성향과 A형 운전행동 패턴 사이에서 유의미한 조절효과($\Delta R^2 = .034, p < .05$)를 확인하였다. 자극추구성향과 일의 의미의 조절효과가 A형 운전행동 패턴에 미치는 영향이 어떠한 형태로 나타나는지를 확인하고자 그림 2와 같이 나타내었다. 각 회귀식은 Aiken과 West(1991)가 제안한 방식을 활용하여 조절변인인 일의 의미의 특정 값(-1SD, mean, +1SD)에서 자극추구성향이 A형 운전행동 패턴에 미치는 영향을 확인하였다(서영석, 2010; Aiken & West, 1991; Hayes & Matthes, 2009).

조절된 매개효과 분석

직업운전자의 자극추구성향과 직무소진의 관계에서 A형 운전행동 패턴의 매개효과와 자극추구성향과 A형 운전행동 패턴 사이에서 일의 의미의 조절효과를 살펴본 결과, 통계적으로 유의미한 것을 확인하였다. 이를 바탕으로 두 가지 모형이 결합된 형태인 조절된 매개효과의 분석을 위하여 SPSS Macro PROCESS를 통해서 분석을 실시하였다. 조절된 매개효과란

독립변수가 매개변수를 통해서 종속변수로 이어지는 간접효과의 크기가 조절변수의 조건에 따라 달라지는 것을 의미한다. 즉, 자극추구성향이 A형 운전행동 패턴을 통해서 직무소진으로 이어지는 간접효과의 크기가 일의 의미의 조건에 따라 달라지는 것을 검증하는 모형을 의미한다. 조절된 매개효과의 검증을 위한 방법으로는 매개모형, 조절모형, 조절된 매개모형을 순서대로의 분석을 진행하는 것으로 제안한 Preacher와 그의 동료들(2007)의 방법에 따라 제안한 순서대로 분석을 진행하였다.

표 6은 연구모형의 분석결과를 나타낸 것으로, 먼저 분석절차에 따라 독립변수인 자극추구성향, 조절변수인 일의 의미, 그리고 이 두 변인의 상호작용항이 종속변수인 직무소진에 미치는 효과에 대한 회귀분석을 실시하였다. 결과를 통해 독립변수가 종속변수에 주는 영향이 통계적으로 유의미한 영향임을 확인하였다($t = 2.602, p < .01$). 다음으로 매개변수에 미치는 독립변수, 조절변수, 그리고 이 둘의 상호작용항을 투입하였고, 그 결과 상호작용항이 통계적으로 유의미함을 확인하였다($t = -2.495, p < .05$). 마지막으로 독립변수가 종속변수에 미치는 영향을 살펴본 첫 번째 회귀식에 매개변수와 매개변수와 조절변수의 상호작용항을 투입하였다. 그 결과, 독립변수가 종속변수에 미치는 효과가 더 이상 통계적으로 유

표 6. 조절된 매개효과 분석결과

	종속변수 : 직무소진			
	비표준화계수		β	t
	B	SE		
상수	-.026	.067		-.396
자극추구성향	.223	.086	.193	2.602**
일의 의미	-.465	.071	-.459	-6.502***
자극추구성향 × 일의 의미	-.176	.089	-.147	-1.970
	종속변수 : 직무소진			
	비표준화계수		β	t
	B	SE		
상수	-.016	.068		-.233
자극추구성향	.109	.082	.093	1.330
A형 운전행동	.407	.073	.396	5.552***
일의 의미	-.388	.073	-.396	-5.308***
자극추구성향 × 일의 의미	-.080	.085	-.066	-.948
A형 운전행동 × 일의 의미	-.066	.092	-.048	-.715

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$.

의미하지 않았으며($t = 1.330, p = n.s.$), 또한 매개변인이 종속변수에 미치는 영향이 통계적으로 유의미한 것으로 나타났다($t = 5.552, p < .000$). 이를 통해 조절된 매개효과 분석의 모든 조건들을 만족했다고 볼 수 있다. 이는 일의 의미의 크기가 변화함에 따라 자극추구성향이 A형 운전행동 패턴을 매개로 하여 직무소진에 미치는 영향이 또한 변화함을 의미한다. 다시 말하면, 본 연구의 모형인 조절된 매개효과가 존재함을 의미한다(Muller, Judd, & Yzerbyt, 2005).

다음으로 본 연구모형인 조절된 매개효과 검증에 위하여 일의 의미의 평균값과 ± 1 표준편차 값에 따라서 자극추구성향이 A형 운전행

동 패턴을 거쳐 직무소진으로 이어지는 간접 효과의 계수 및 통계적 유의성을 부트스트래핑 기법을 통해서 검증하였다. 표 7에서 일의 의미의 값이 증가함에 따라 조절된 매개효과(조건부 간접효과)의 크기가 줄어드는 것을 알 수 있다. 또한 신뢰구간을 확인해 보았을 때, 일의 의미의 평균에서 -1 표준편차 아래와 평균값에서는 하한값과 상한값 사이에 0을 포함하지 않는 반면에 평균에서 1 표준편차 위에서는 하한값과 상한값 사이에 0을 포함하는 것을 확인할 수 있다. 이는 자극추구성향이 높으면 A형 운전행동 경향성이 높아지고, 이는 직무소진을 높이는데(매개효과) 이러한 매개효과는 지각된 일의 의미가 높아질수록 낮

표 7. 일의 의미 값에 따른 조절된 매개효과

일의 의미	조절변수의 조건부 값에 따른 조절된 매개의 간접효과			
	간접효과계수	Boot SE	boot LLCI	boot ULCI
Mean -1SD(-7.0237)	.2071	.0683	.0815	.3554
Mean	.1074	.0430	.0310	.2055
Mean +1SD(7.3170)	.0076	.0407	-.0733	.0938

Boot LLCI: Bootstrap 간접효과의 95% 신뢰구간 내에서 하한값,
 Boot ULCI: Bootstrap 간접효과의 95% 신뢰구간 내에서 상한값.

아지는 것을 의미한다. 즉, 조절된 매개효과가 통계적으로 유의한 것을 의미한다(Preacher, Rucker, & Hayes, 2007).

논 의

직업운전자들의 직무소진은 운전자들의 안전운전에 심각한 영향을 주어 추후에 교통사고의 발생을 예측할 수 있는 매우 중요한 변인이다(Chung & Wu, 2013). 따라서 본 연구에서는 직업운전자의 직무소진에 영향을 미칠 수 있는 운전자의 성격특성 및 위험운전행동 요인들을 파악함으로써, 안전운전을 저해할 수 있는 심리적 요인을 파악하고 이에 대한 대비책을 마련하는데 도움이 되고자 하였다. 본 연구에서는 시내버스 운전자들을 대상으로 직업운전자의 자극추구성향 성격특성과 그들이 지각하는 일의 의미가 상호작용을 통해서 A형 운전행동 패턴과 직무소진에 미치는 영향을 살펴보았다. 연구 결과, 자극추구성향이 높을수록 높은 A형 운전행동 패턴을 보였으며, A형 운전행동 패턴의 증가는 직무소진을 증가시키는 완전 매개효과를 확인하였고, 이러한 관계는 직업운전자가 지각하는 일의 의미가

높을수록 낮아지는 것을 확인하였다. 즉, 높은 일의 의미가 직무소진에 영향을 주는 부정적인 영향을 낮출 수 있는 완충효과를 가지는 것을 확인하였다. 본 연구결과의 이론적 의의를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 직업운전자의 성격특성인 자극추구성향이 직무소진에 영향을 미치는데 있어서 A형 운전행동 패턴의 매개효과를 확인하였다. 일반적으로 심리학에서는 성격과 관련된 특성, 성향 등에 대해서 비교적 안정적으로 변하지 않고 나타나는 성격특질(trait)과 특정한 상황과 관련되어 나타나는 상태적 특성(state)으로 구분한다. 따라서 본 연구에서는 개인의 성격특질로 볼 수 있는 자극추구성향이 상태적 특성으로 볼 수 있는 A형 운전행동 패턴을 통해 직무소진으로 영향을 주는 매개효과를 확인하였다. 즉, 자극추구성향이 높은 운전자는 위험운전행동 중 하나로 볼 수 있는 운전상황에서 성마르고 조급해하며 경쟁하는 것을 추구하는 형태의 A형 운전행동 패턴을 보이며, 이러한 위험운전행동이 잦아짐에 따라서 직업운전자의 경우 직무소진이 일어나게 되는 것으로 해석할 수 있다. 이는 자극추구성향 성격특성과 직무소진의 관계를 살펴본 연구결과(Lourel, Abdellaoui, Paltrier, Gana, 2008)와 일치하며, 자

극추구성향이 위험운전행동을 통해서 직무에 대한 긴장감과 작업부하를 높여 직무소진을 증가시키는 것으로 볼 수 있다. 따라서 본 연구는 직업운전자들의 안전운행에 영향을 줄 수 있는 심리적 요인 탐색에 의의가 있다.

둘째, 직업운전자들이 가지고 있는 자극추구성향과 A형 운전행동 패턴의 관계에서 지각된 일의 의미가 이를 조절하여 완충시킬 수 있는 보호요인으로 작용함을 알 수 있다. 개인이 지각하는 일의 의미는 개개인마다 차이가 있기 때문에 합의된 정의를 내리기 어렵다 (Steger et al., 2012). 하지만 개인이 지각하는 일의 의미가 직무와 삶 전반에 있어서 미치는 긍정적인 효과에 대해서 밝힌 연구는 매우 많다 (Duffy, Allen, & Bott, 2012; Steger & Dik, 2009; Wrzesniewski, 2003). 또한 일의 의미가 부정적인 심리적 요인으로부터 심리적 건강을 보호할 수 있는 보호요인으로 작용할 수 있다는 연구 또한 찾아볼 수 있다 (Harris, Kacmar, Zivnuska, 2007; Lobene, Meade, 2013). 이와 같은 연구들과 같은 맥락에서 본 연구에서도 자극추구성향이 위험운전행동으로 이어지는 경로에서 일의 의미가 보호요인 역할을 할 수 있다는 것을 확인하였다. 일의 의미는 일에서의 긍정적 의미(positive meaning in work), 일을 통한 의미 만들기(meaning making through work), 공공의 선을 위한 동기(greater good motivations)로 이루어진 다차원적 개념이다. 본 연구에 참가한 직업운전자들이 개인이 수행하는 직무(안전운행)가 운전자 뿐 아니라 승객, 더 나아가 다른 운전자들의 안전을 생각하고, 이것이 사회적으로 의미가 있음을 느끼는 것으로 보았을 때, 높은 자극추구성향을 가지고 있다고 할지라도 이것이 위험운전행동으로 이어지지 않도록 돕는 보호요인으로 작용한 것으로 해

석할 수 있다.

셋째, 개인적 성격변인인 자극추구성향이 A형 운전행동 패턴을 통해 직무소진으로 이어지는 부정적 경로를 완충시킬 수 있는 일의 의미의 긍정적 효과성을 확인하였다. 이를 통해, 직업운전자들이 일의 의미를 가지는 것을 통해서 위험운전행동을 줄일 수 있을 뿐만 아니라 자신의 직무에 대해서 느낄 수 있는 소진 또한 효과적으로 줄일 수 있음을 확인하였다. 현재 많은 대중교통 업체들에서 근로자의 소진 또는 작업부하를 줄이기 위해 노동시간을 단축하거나 교대근무 방식을 변화시키는 방법 등의 기업의 제도적인 변화와 관련된 접근법을 사용하고 있다. 하지만 이러한 거시적이고 제도적인 변화를 통해서도 문제의 근본적인 부분을 해결하는데 한계가 있을 수 있다. 따라서 본 연구에서 살펴본 일의 의미의 긍정적 효과에 착안하여, 직업운전자들에게 일의 의미를 일깨워주고 자신들의 일을 통해서 긍정적 의미를 찾으며, 능동적으로 일의 의미를 만들고, 공공의 선을 위한 동기의 함양 등의 교육을 통해서 대중교통과 관련된 사고를 줄일 수 있는 하나의 방법이 될 수 있을 것이다. 또한 여러 연구들을 통해 밝혀진 바와 같이, 일의 의미를 가지는 것을 통해서 직무이탈, 소진, 스트레스의 감소와 같은 직무에서의 긍정적 효과 뿐 만 아니라 삶 전반에 걸쳐 삶 만족도 증진, 생활 스트레스 감소 등의 긍정적 효과 역시 기대할 수 있을 것이다.

본 연구의 학문적 의의는 다음과 같다. 교통안전과 관련된 이전 연구들의 경우 단순히 운전자의 안전운행에 영향을 미칠 수 있는 긍정적, 부정적 요인들에 대한 매개효과 또는 조절효과를 검증하였다. 하지만 본 연구에서는 이러한 매개효과와 조절효과가 결합된 형

태인 조절된 매개효과 모형을 Preacher 등 (2007)과 Muller 등(2005)이 제시한 두 가지 방법을 사용하여 검증하였다. 이를 통해, 직업운전자의 안전운행을 저해할 수 있는 성격특성과 운전상황에서의 상태적 특성을 살펴보고, 이로부터 개인의 심리적 건강을 보호할 수 있는 보호요인으로써의 일의 의미를 확인하였다는데 그 의의가 있다.

마지막으로 본 연구의 제한점 및 추후연구를 위한 논의는 다음과 같다. 먼저 본 연구는 모든 변인들이 자기보고에 근거하여 측정되었다는 측면에서 자기보고식 설문연구가 가질 수 있는 한계점을 가지고 있다고 볼 수 있다. 즉, 연구 참가자들이 자신을 방어하기 위해서 자신이 부정적으로 보일 수 있는 문항에는 낮게, 자신이 긍정적으로 보일 수 있는 문항에는 높게 편향적으로 응답하였을 수 있다. 또한 독립변인과 종속변인을 같은 방법인 설문조사방법을 통해서 측정함으로써 이를 바탕으로 유의미한 결과가 도출될 수 있는 동일방법편의(Common method bias)의 영향 역시 배제할 수는 없다. 따라서 후속연구에서는 자극추구성향이나 A형 운전행동 패턴을 운전행동검사의 목적으로 개발된 시뮬레이터 등을 활용하여 측정한다면 응답자의 왜곡에서 벗어난 더 객관적인 자료를 얻을 수 있을 것으로 사료된다. 다음으로 본 연구는 횡단적인 연구 설계이기 때문에 시간의 흐름에 따른 변화의 추이를 관찰할 수 없었다는 한계를 가진다. 따라서 후속연구에서는 종단적인 연구 설계로 시간의 흐름에 따른 매개모형 검증 연구를 진행하는 것을 제안한다. 마지막으로 본 연구의 연구 대상자의 측면에서, 이들을 시내버스 운전자와 광역버스 운전자로 나누어 각 운전자의 운행형태별 차이점을 간과하였다는 제한점

이 있다. 비교적 복잡한 도로환경에서 운전하는 시내버스 직업운전자와, 고속도로를 통해서 지역 간 운행을 하는 광역버스 운전자들을 구분하지 않고 분석을 진행하였다는 한계점이 있다. 추후 직업운전자에 대한 연구에서는 광역버스와 시내버스 운전자의 서로 다른 도로환경을 고려하여 이들이 느낄 수 있는 심리적 차이점에 대한 연구가 필요할 것이다.

이러한 한계점에도 불구하고 본 연구는 기존에 많은 연구가 이루어지지 않은 직업운전자들을 대상으로 하였기에 일반 운전자를 대상으로 진행한 다른 연구들과는 차이점을 가진다. 또한 본 연구는 직업운전자들의 안전운전에 영향을 줄 수 있는 직무소진과 관련이 있는 안전운전과 부정적인 성격특성 및 운전행동 패턴을 파악하였을 뿐 아니라, 심리적 건강에 부정적 영향을 끼치는 영향으로부터 보호할 수 있는 보호요인의 검증에 그 이론적 의의가 있다. 또한 이전 연구들에서 매개·조절효과의 부분적 모형을 검증한 것과는 달리, 부정적 영향을 주는 매개모형과 이를 완충시킬 수 있는 조절모형을 통합한 조절된 매개모형의 검증을 실시하였다는 것에 연구적 의의가 있다.

참고문헌

- 교통안전공단 (2013). 2013년도 대중교통 현황 조사.
- 김수진 (2014). 한국판 일의 의미 척도(working as meaning inventory; WAMI) 타당화. 이화여자대학교 대학원, 석사학위 논문.
- 나운주 (2013). Oldenburg burnout inventory (OLBI)에 대한 타당화 연구. 아주대학교 대

- 학원, 석사학위 논문.
- 서영석 (2010). 상담심리 연구에서 매개효과와 조절효과 검증: 개념적 구분 및 자료 분석 시 고려 사항. *한국심리학회지: 상담 및 심리치료*, 22(4), 1147-1168.
- 설정훈, 박수현. (2015). 해군 장병의 스트레스와 인지적 정서조절전략이 정신건강 문제에 미치는 영향. *한국심리학회지: 임상*, 34(2), 553-578.
- 안우현, 이선희, 박선영. (2014). 버스 운전자들의 성격 특성과 안전 직무수행 및 교통사고와의 관계. *한국안전학회지*, 29(2), 68-75.
- 오주석, 이순철 (2011). 운전행동 결정요인의 구성과 위험운전행동과의 관계. *한국심리학회지: 사회문제*, 17(2), 175-197.
- 유희정 (1988). A-타입 행동패턴의 특성. *한국임상심리학회지*, 7(1), 31-36.
- 이수란, 정은경, 권재영, 손영우 (2011). 운전 상황에서의 개인특성과 생활스트레스가 교통안전에 미치는 영향. *한국심리학회지: 문화 및 사회문제*, 17(3), 305-320.
- 이순철 (2000). 교통행동의 심리학적 이해: 교통심리학. *한국심리학회지: 사회문제*, 6(1), 119-143.
- 이순철, 오주석, 송훈화, 윤대섭, 황윤숙. (2010). 운전자 성격과 태도가 주관적 운전부하 수준에 미치는 영향. *한국심리학회지: 산업 및 조직*, 23(3), 445-469.
- 이지원, 이기학 (2014). 불안정애착 및 심리적 고통이 관계중독에 미치는 영향: 지지추구적 정서조절양식의 조절된 매개효과 검증. *한국심리학회지: 상담 및 심리치료*, 26(1), 65-95.
- 조가희 (2013). 사업용 화물자동차 직업운전자의 자각피로도 와 사고경험의 관련성. 이화여자대학교 대학원, 석사학위 논문.
- 황윤숙 (2009). 버스운전자와 택시운전자의 작업 부하가 피로에 미치는 영향에 대한 정서상태의 매개효과. 충북대학교 대학원, 석사학위 논문.
- Aiken, L. S., West, S. G., & Reno, R. R. (1991). *Multiple regression: Testing and interpreting interactions*. Sage.
- Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences*, 11, 541-546.
- Arnett, J. (1994). Sensation seeking: A new conceptualization and a new scale. *Personality and Individual Differences*, 16, 289-296.
- Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator-mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51, 1173-1182.
- Blustein, D. L. (2008). The role of work in psychological health and well-being: A conceptual, historical, and public policy perspective. *American Psychologist*, 63, 228-240.
- Caplan, R. D., & Jones, K. W. (1975). Effects of work load, role ambiguity, and type A personality on anxiety, depression, and heart rate. *Journal of Applied Psychology*, 60, 713-719.
- Chen, C. F., & Kao, Y. L. (2013). The connection between the hassles-burnout relationship, as moderated by coping, and aberrant behaviors and health problems among bus drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 53, 105-111.
- Chng, C. L., & Eaddy, S. (1999). Sensation seeking as it relates to burnout among

- emergency medical personnel: a Texas study. *Prehospital and disaster medicine*, 14, 36-40.
- Chung, Y. S., & Wu, H. L. (2013). Effect of burnout on accident involvement in occupational drivers. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2388, 1-9.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation-seeking, impulsiveness and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341-348.
- Davidson, J. C., & Caddell, D. P. (1994). Religion and the meaning of work. *Journal for the Scientific Study of Religion*, 33, 135-147.
- Demerouti, E., & Bakker, A. B. (2008). The Oldenburg Burnout Inventory: A good alternative to measure burnout and engagement. *Handbook of Stress and Burnout in Health Care*. Hauppauge, NY: Nova Science.
- Donovan, D. M., Queisser, H. R., Salzberg, P. M. and Umlauf, R. L. (1985). Intoxicated and bad drivers: subgroups within the same population of high-risk men driver. *Journal of Studies on Alcohol*, 46, 375-382.
- Duffy, R. D., Allan, B. A., & Bott, E. M. (2012). Calling and life satisfaction among undergraduate students: Investigating mediators and moderators. *Journal of Happiness Studies*, 13, 469-479.
- Duffy, R. D., Dik, B. J., & Steger, M. F. (2011). Calling and work-related outcomes: Career commitment as a mediator. *Journal of Vocational Behavior*, 78, 210-218.
- Friedman, M., & Rosenman, R. H. (1974). *Type A behavior and your heart*. New York: Knopf.
- Gulliver, P., & Begg, D. (2007). Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults. *Injury Prevention*, 13, 376-381.
- Hagmaier, T., & Abele, A. E. (2012). The multidimensionality of calling: Conceptualization, measurement and a bicultural perspective. *Journal of Vocational Behavior*, 81, 39-51.
- Hallberg, U. E., Johansson, G., & Schaufeli, W. B. (2007). Type A behavior and work situation: Associations with burnout and work engagement. *Scandinavian Journal of Psychology*, 48, 135-142.
- Hayes, A. F. (2013). *Introduction to mediation, moderation, and conditional process analysis: A regression-based approach*. Guilford Press.
- Hayes, A. F., & Matthes, J. (2009). Computational procedures for probing interactions in OLS and logistic regression: SPSS and SAS implementations. *Behavior Research Methods*, 41, 924-936.
- Harris, K. J., Kacmar, K. M., & Zivnuska, S. (2007). An investigation of abusive supervision as a predictor of performance and the meaning of work as a moderator of the relationship. *The Leadership Quarterly*, 18, 252-263.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 651-665.
- Lobene, E. V., & Meade, A. W. (2013). The effects of career calling and perceived

- overqualification on work outcomes for primary and secondary school teachers. *Journal of Career Development*, 40, 508-530.
- Lourel, M., Abdellaoui, S., Chevaleyre, S., Paltrier, M., & Gana, K. (2008). Relationships between psychological job demands, job control and burnout among firefighters. *North American Journal of Psychology*, 10, 489-496.
- Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2007). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 40, 541-547.
- McMillen, D. L., Pang, M. G., Wells-Parker, E. and Anderson, B. J. (1991) Behavior and personality traits among DUI arrestees, nonarrested impaired drivers, and nonimpaired drivers. *The International Journal of the Addictions*, 26, 227-235.
- Miles, D., & Johnson, G. L. (2003). Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, 147-161.
- Muller, D., Judd, C. M., & Yzerbyt, V. Y. (2005). When moderation is mediated and mediation is moderated. *Journal of Personality and Social Psychology*, 89, 852-863.
- Oltedal, S., & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44, 621-628.
- Peterson, C., Park, N., Hall, N., & Seligman, M. E. (2009). Zest and work. *Journal of Organizational Behavior*, 30, 161-172.
- Preacher, K. J., Rucker, D. D., & Hayes, A. F. (2007). Addressing moderated mediation hypotheses: Theory, methods, and prescriptions. *Multivariate Behavioral Research*, 42, 185-227.
- Ros, M., Schwartz, S. H., & Surkiss, S. (1999). Basic individual values, work values, and the meaning of work. *Applied psychology*, 48, 49-71.
- Rose, C., L., Murphy, L., B., Byard, L., & Nikzad, K. (2002). The role of the Big Five personality factors in vigilance performance and workload. *European Journal of Personality*, 16, 185-200.
- Rumar, K., 1985. The role of perceptual and cognitive filters in observed behavior. In: Evans, L., Schwing, R.C. (Eds.), *Human Behavior and Traffic Safety*. Plenum Press, New York, pp. 151-165.
- Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K., & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis & Prevention*, 38, 801-810.
- Shahar, A. (2009). Self-reported driving behaviors as a function of trait anxiety. *Accident Analysis & Prevention*, 41, 241-245.
- Shrout, P. E., & Bolger, N. (2002). Mediation in experimental and nonexperimental studies: new procedures and recommendations. *Psychological Methods*, 7, 422-445.
- Steger, M. F., & Dik, B. J. (2009). If one is searching for meaning in life, does meaning in work help? *Applied Psychology: Health and Well-Being*, 1, 303-320.

- Steger, M. F., Dik, B. J., & Duffy, R. D. (2012). Measuring meaningful work: The work and meaning inventory(WAMI). *Journal of Career Assessment, 20*, 322-337.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention, 35*, 949-964.
- Taubman Ben-Ari, C., Mikulincer, M. & Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory-scale construct and validation. *Accident Analysis & Prevention, 36*, 323-332.
- Tse, J. L. M., Flin, R., Mearns, K. (2006). Bus driver well-being review: 50 years of research. *Transportation Research, 9*, 89-114.
- West, R., Elander, J., & French, D. (1993). Mild social deviance, type-A behavior pattern and decision-making style. *British Journal of Psychology, 84*, 207-219.
- Wrzesniewski, A. Finding positive meaning in work. In: K. S. Cameron, J. E. Dutton and R. E. Quinn, Editors, Positive organizational scholarship, Berrett-Koehler, San Francisco (2003), pp. 296-308.
- Wrzesniewski, A., & Dutton, J. E. (2001). Crafting a job: Revisioning employees as active crafters of their work. *Academy of Management Review, 26*, 179-201.
- Wrzesniewski, A., McCauley, C., Rozin, P., & Schwartz, B. (1997). Jobs, careers, and callings: People's relations to their work. *Journal of Research in Personality, 31*, 21-33.
- 논문 투고일 : 2015. 10. 23
1 차 심사일 : 2015. 10. 30
게재 확정일 : 2015. 12. 20

How sensation seeking affects burnout:
A moderated mediation model of
Type A driving behavior and meaning of work

Yonguk Park¹⁾ Eun-Kyoung Chung²⁾ Hyunjin Koo¹⁾ Young Woo Sohn¹⁾

¹⁾Yonsei University, Department of Psychology

²⁾Kangwon University, Department of Psychology

Though research has shown that public transportation drivers experience greater burnout than other drivers, the sources of their burnout and possible mediators remain largely unknown. In response, in this study we investigate the relationships among sensation seeking, Type A driving behavior, and meaning of work to elucidate the burnout experienced by bus drivers in Gyeonggi-do, South Korea. To collect data regarding these relationships, 188 bus drivers answered a questionnaire involving the sensation seeking scale, burnout scale, and meaning of work scale. Results showed that Type A driving behavior mediated the relationship between sensation seeking and burnout, while meaning of work moderated the mediated model. These findings demonstrate that sensation-seeking bus drivers tend to experience greater burnout given their tendency to exhibit Type A driving behavior, and this relationship depends on perceived meaning of work. This study therefore contributes meaningful information and outlines significant implications in understanding drivers' burnout.

Key words : public transportation driver, sensation seeking, type A driving behavior pattern, burnout, meaning of work, moderated mediation