

과속운전 행동에 영향을 미치는 심리요인들

한덕웅[†]

성균관대학교 심리학과

한인순

인하대병원 정신과

과속운전의 행동의도와 행동을 설명하는 모형으로서 Fishbein과 Ajzen(1975)이 제안한 합리적 행위 이론, 이 이론을 수정한 계획된 행동이론(Ajzen, 1985), 그리고 이 두 이론들을 비판하는 학자들이 과거행동, 습관, 당위와 같은 구성개념의 중요성을 강조하여 제안한 대안 모형들을 비교 검증하고 과속운전으로 인한 사고를 예방하기 위한 시사점을 논의하였다. 전국 11개 지역에서 자가용 승용차를 운전하는 411명을 대상으로 수집한 전체자료를 두 표본으로 나누어서 분석하였다. 본 연구에서 얻은 중요한 결과는 다음과 같다; 먼저 합리적 행위이론을 수정한 계획된 행동이론은 과속운전의 행동의도와 행동을 설명하는 타당한 모형이었다. 계획된 행동이론은 합리적 행위이론에 비해 과속운전 행동의도의 약 8%, 과속운전 행동의 약 15%를 추가로 유의하게 설명하였다. 또한 계획된 행동이론은 대안 모형들과 비교하여 상대적으로 설명력이 높은 모형이었다. 즉, 행동의도를 예언할 때 계획된 행동이론은 합리적 행위이론에 비교한 설명량증가분이 7.8%(총설명량 39.3%)였는데, 이는 습관(8.6% 증가)에 이어 두 번째로 높은 설명증가분이었다. 과속운전 행동을 예언할 때 설명량증가분은 15.9%였고, 이는 과거행동(20.8%)에 이어 두 번째로 높은 설명증가분이었다. 따라서 과속운전 행동을 설명할 때 계획된 행동이론의 세 선행변인들 이 외에 습관과 과거행동도 중요한 변인들이었는데, 특히 습관은 행동의도와 행동 모두에서 계획된 행동이론에 유의한 추가 설명변량을 지니므로 본 연구의 결과를 토대로 수립한 대안모형에서 추가되었다. 그러나 모든 모형에서 행동의도를 예언할 때 태도는 기여도가 유의하지 않았다. 본 연구 결과를 토대로 신체의 상해와 사망에 큰 영향을 미치는 과속운전 행동을 변화시키는데 필요한 시사점, 본 연구의 제한점과 장래 연구의 방향이 논의되었다.

주제어 : 과속운전, 계획된 행동이론, Bentler-Speckart모형, 과거행동, 습관, 당위

[†] 교신저자(corresponding author): 한덕웅 (110-745) 서울 종로구 명륜동 3가 성균관대학교 심리학과
E-mail: dwhahn@dragon.skku.ac.kr

건강심리학에서 관심을 갖는 각종 사망의 원인들을 보면, 각종 난치성 신체질병들을 포함하여 이른바 비의도성 사고로 인한 사망률의 순위가 살인과 같은 고의성 사고를 제외하고도, 최근 미국(미국국립건강통계원, 1998)에서 5위이며 한국(통계청, 2000)에서는 3위이다. 특히 태어나서 1년이 지난 이후부터 35세까지 사망한 어린이와 청년의 자료를 보면 한국과 미국에서 비의도성 사고로 인한 사망이 모두 1위였다. 이른바 비의도성 사고로 인한 사망 사건들 가운데 도로에서 발생하는 운수사고가 1위로서 압도적으로 많다. 이 통계자료 이외에 교통사고로 인해서 신체에 상해를 당하여 장단기 치료를 받는 환자들을 포함할 경우 도로교통 사고로 인해서 개인들이 겪는 신체의 상해는 물론이고 국가의 재정에 미치는 영향이 매우 크다. 이와 같은 이유에서 미국이나 영국 등에서는 건강심리학자들도 국민의 신체의 상해나 사망을 초래하는 각종 사고의 원인을 연구하여 사건의 발생을 줄이려고 여러 방면으로 노력을 기울이고 있다. 이 가운데 교통사고와 관련되는 운전자와 보행자 요인들을 연구하여 이 연구 결과를 토대로 여러 운전자와 보행자를 위한 교육 및 훈련 프로그램을 마련하고 있다. 본 연구에서는 자가용을 운전하는 사람들이 과속운전을 하는데 영향을 미치는 심리요인들을 알아내어서 이 결과를 운전자 교육에 활용할 수 있는 시사점을 논의하기로 한다.

교통개발연구원(2000)이 발표한 '교통사고비용 연구보고서'에 따르면 교통사고의 발생 건수는 오후 6시-8시가 가장 많았지만, 사고 건당 비용은 통행량이 적은 오전 4시-6시에 5639만원(건수 9463건)으로 최고치를 기록하였는데, 그 이유는

새벽에 과속에 의한 사고가 많기 때문으로 분석되었다. 법규위반의 내용별로 분석한 교통사고에 대한 보고(도로교통안전관리공단, 2000)에서도 발생건수에 비해 사망자 구성비가 월등히 높은 법규위반은 과속운전(발생건수 0.8%, 사망자구성비 4.1%)과 중앙선침범(발생건수 6.5%, 사망자구성비 15.1%)이었다. 특히 과속은 치사율 면에 있어서 가장 높은 22.8%였다. 과속으로 인한 치사율인 22.8%는 전체치사율인 4.3%에 비해 무려 5배 이상 높은 비율이고, 그 다음이 중앙선침범(10.0%)이었다(과속을 제외한 기타 법규위반의 치사율 범위 0.5%~10.0%). 따라서 과속과 중앙선침범은 사고가 발생할 경우 사망사고화 될 위험이 높고, 특히 사고의 경중은 차량의 속도가 크게 좌우함을 알 수 있다.

한편, 교통사고 유발 원인의 설명에 대한 연구(한덕웅, 이경성, 인쇄중)에서, 교통사고 경험자들은 자신의 교통사고의 원인으로 자신이 사고를 내지 않는다고 확신하고 운전했기 때문, 위급상황 대처능력 부족, 방어운전 기술 부족 등 운전자의 판단 착오나 적절히 대처하지 못함과 관련된 요인이 주종을 이룬 반면에, 교통사고 처리 경찰들은 안전수칙 무시, 중앙선 침범, 과속운전, 끼어들기 운행 등 의도적 위반 행동을 지적했다. 이 연구의 결과는 자가용 승용차 운전자들에게 과속운전을 포함한 의도적 위반행동이 교통사고 유발과 직결됨을 인식할 수 있도록 하는 교육이 필요함을 시사한다.

본 연구에서는 운전자의 여러 운전 행동들 가운데 사고에서 치사율이 가장 높고 상해로 인해서 발생하는 신체적 장애와 경제적 손실이 심한 과속운전 행동에 영향을 미치는 심리적 요인들을

알아내고자 한다. 구체적으로 과속운전 행동에 영향을 미치는 중요한 심리적 결정요인들을 알아내어서 과속운전의 예방에 관한 시사점을 논의하고자 한다. 본 연구에서는 과속운전 행동에 영향을 미친다고 가정한 심리적 결정요인들로서 과속운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 의도, 습관, 과거행동, 당위 등이다. 과속운전 행동을 설명하고자 위의 구성개념들이 선정된 배경을 각각 살펴보면 다음과 같다.

태도와 행동의 관계를 설명하는 계획된 행동이론

일반적으로 대부분의 운전자들은 과속운전이 위험하며 바람직하지 않다는 생각과 감정을 지니고 있다. 그럼에도 불구하고 과속운전이 흔하게 목격되는 실태를 보면, 과속운전에 대한 부정적인 태도만으로는 과속행동이 막아지지 않는 것 같다. 그러나 태도-행동에 관한 이론에서는 주로 태도를 통해서 행동을 예측하고자 시도하였다. 특히 Fishbein과 Ajzen(1975)의 합리적 행위이론(theory of reasoned action, TRA)은 Ajzen(1985)의 계획된 행동이론(theory of planned behavior, TPB)이 제안되기 이전까지 태도와 행동의 관계를 설명하는 이론들 가운데 다양한 영역에서 가장 자주 연구되는 이론이었다(나은영, 1994; 한덕웅, 1997).

합리적 행위이론에 따르면 의도적 행동의 근접 결정요인은 행동에 대한 태도가 아니라 행동을 수행하고자 하는 의도이다. 그리고 행동의도는 태도와 주관적 규범이라는 두 요인들에 의해서 결정된다고 가정하기 때문에 태도와 주관적 규범

은 행동의도에 영향을 미치는 경로를 간접경로로 하여 행동에 영향을 미친다고 보았다. 이 요인 가운데 행동에 대한 태도는 행동에 대한 전반적 평가라고 볼 수 있는데, 흔히 행동으로 인해서 초래된다고 지각된 결과에 대한 평가를 의미한다. 그리고 주관적 규범이란 개인에게 중요한 인물들이 그 행동을 하거나 혹은 하지 말라고 요구하는 사회적 압력의 지각과 이에 대한 동조동기이다.

합리적 행위이론은 행동이 개인의 의지로 이루어지는 의도적 행동을 예언하고자 제안되었다. 그러나 현실에서 사람들이 수행하는 많은 행동들은 완전히 개인 의지의 통제하에 있지 않다. 행동의 선택은 개인의 의지를 넘어서는 타율성이나 불확실성을 어느 정도는 지니게 마련이다. 따라서 비의지적인 행동의 예언에도 적용하고자 합리적 행위이론을 확장한 계획된 행동이론이 제안되었다(Ajzen, 1985). 이 이론은 행동에 대한 태도와 주관적 규범 이외에 행동의도에 영향을 미치는 세 번째 요인으로 지각된 행동통제력을 포함시켰다. 그리고 이 행동통제력의 지각은 행동의도에 영향을 미쳐서 행동에 이르게 되는 간접경로 이외에 행동에도 직접 영향을 미친다고 가정하였다.

지각된 행동통제력이란 행동을 수행하기가 쉽거나 어렵다고 지각하는 수준으로 정의된다. 다시 말하자면 지각된 행동통제력이란 행동의 실행이 자신의 의지적 통제하에 있다고 각 개인들이 믿는 정도를 말한다. 그러므로 장애물이나 방해요인들이 없으면서 자원이나 기회가 많다고 지각할 때 행동의도가 높으며, 또한 지각된 행동통제력은 행동 실행에 직접 영향을 미치는 경로도 가지고 있다. 따라서 행동에 대한 통제력이 있다는 신념을 지니고 있을 때는, 행동 통제력이 없다고 지각

할 때보다, 행동의도와 행동의 실행 확률이 높아지게 된다. 특히 행동에서 자원, 기회 및 기술들이 필요하다고 지각할수록 지각된 행동통제력이 행동의 의도와 행동의 실행에 미치는 영향력은 크다고 가정되었다.

여러 연구들에서 행동의 예측에 지각된 행동통제력 측정치를 포함시키면 행동이 더 잘 예측된다는 계획된 행동모형의 가설이 지지되었다(Ajzen, 1991; 한덕웅, 1997; 이민규와 한덕웅, 2000, 한덕웅과 이민규, 2001). 과속운전 행동의 경우에도 운전자들은 자신이 과속운전을 하거나 하지 않는 행동이 쉽거나 어렵다고 서로 달리 지각할 수 있다. 지각된 행동통제력을 포함하여 지금까지 설명한 계획된 행동이론의 모형을 그림 1에 제시하였다.

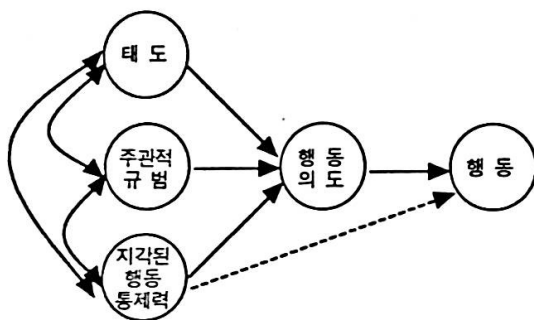


그림 1. 계획된 행동이론 (Ajzen, 1985)

운전행동에서 계획된 행동이론을 검증한 Parker, Manstead, Stradling, Reason 및 Baxter(1992)의 연구에서 지각된 행동통제력을 덧붙이면 의도의 설명변량을 유의하게 증가시킨다는 결과를 보고했다. 이 연구에서 자신의 행동통제력을 낮게 지각한 운전자들은 교통법규의 위반을 더 많이 하였다. 계획된 행동이론은 합리적 행

위이론보다 운전법규를 위반할 의도를 설명하는 변량을 유의한 정도로 크게 증가시켰으므로 이 이론이 지지되었다. 또한 합리적 행위이론을 계획된 행동이론으로 확장하기 위하여 추가된 지각된 행동통제력 역시 설명력을 증가시켜서 지지되었다. 이 연구에서는 주관적 규범이 행동에 대한 태도보다 의도를 설명하는 변량이 상대적으로 더 크다는 결과도 보고되었다.

한편, Parker, Manstead 및 Stradling(1996)은 운전법규의 위반의도를 예언하는 신념들을 알아내기 위하여 수행된 이전 연구들(Parker 등, 1992; Parker, Manstead, & Stradling, 1995)의 결과를 근거로 운전과 관련한 신념을 변화시키는 교육훈련을 실시한 바 있다. 이 연구에서 계획된 행동이론에 포함되는 핵심 신념과 과속운전 행동에 대한 태도를 수정시키는 비디오 교정프로그램을 실시하였다. 그 결과 운전법규를 위반하려는 행동에 관한 신념과 운전행동에 대한 태도를 유의하게 변화시켰다고 보고하였다.

본 연구는 계획된 행동이론을 과속운전 행동에 적용하는 실증연구를 통해서 그림 1에 제시한 모형과 아울러 이 모형에 포함된 각 경로들이 한국에서 실제로 어느 정도의 설명력을 지니는지 검증하고자 한다. 구체적으로 계획된 행동이론에서 주장하는대로 과속운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범 및 지각된 행동통제력이 과속운전 행동의 의도와 실제행동에 어느 정도 영향을 미치는지 알아보고자 다음 절차를 거쳐서 검증하고자 한다.

우선 과속운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범 및 지각된 행동통제력의 세 측정치들을 예언 측정치들로 함께 사용했을 때 이 이론의 가정대

로 준거변인인 행동의도를 잘 설명하는지 알아본다. 다음으로 과속운전 행동의 의도와 지각된 행동통제력의 두 측정치들을 예언변인들로 사용하면 준거변인인 과속운전 행동의 수준을 잘 설명하는지 알아본다. 끝으로 합리적 행동이론과 계획된 행동이론을 검증한 결과를 근거로 수정한 이론인 계획된 행동이론에서 과속운전 행동을 설명하는 전체변량이 유의하게 증가되는지 알아본다.

과속운전 행동의 설명에 중요한 다른 요인들

합리적 행위이론을 비판하는 학자들에 의해서 여러 가지 대안모형들과 아울러 추가로 영향을 미칠 수 있는 요인들이 제안되었다. 이 가운데 Bentler와 Speckart (1979)는 합리적 행위이론과 다른 대안모형을 제안한 바 있다. 본 연구에서는 이들이 제안한 모형에서 각 경로들의 타당성도 검증하고자 한다. 또한 다른 연구자들은 행동의도와 행동에 각각 영향을 미칠 수 있는 대안 요인들로서 태도강도 혹은 특출성(접근가능성), 정서, 당위 또는 의무, 습관 혹은 과거 행동, 자기정체성 등을 제안하였다. 본 연구에서는 이 대안 요인들 가운데 습관 혹은 과거행동과 아울러 도덕적 당위 혹은 의무 요인들의 타당성을 검증하고자 한다. 먼저 이 요인들의 중요성을 설명하는 논리적 근거들을 살펴보기로 한다.

습관 또는 과거행동: 자신이 과속운전하지 않는 일이 그다지 어렵지 않다고 지각하는 운전자의 경우에도 과속운전하게 되는 조건들이 있다. 또한 과속운전을 하지 않고자 할 때 자신의 통제력을 주관적으로 높게 지닌 운전자도 의도와 상관없이 과속운전하게 되는 경우가 있을 수 있다.

따라서 모든 운전행동이 반드시 개인의 의도와 일치되게 수행된다고 보기는 어렵다. 운전행동의 경우에도 다른 운동행동과 마찬가지로 일정한 기간 동안 경험을 통해서 숙련되면 도식화되어서 동기가 작동하는 경우에는 절차기억의 기제를 통하여 거의 자동적으로 실행될 수 있다. 이처럼 운전자들이 음주운전하는 데는 의도의 요소 뿐 아니라 습관의 요소도 상당한 영향을 미칠 수 있다.

합리적 행위이론이나 계획된 행동이론은 의도적으로 계획된 행동을 설명하는데 초점이 맞추어져 있기 때문에 이와 같은 습관적 행동 또는 중독된 행동을 설명하는 데는 미흡한 점이 있다. 이 이론에서는 행동의도가 행동의 근접변인들인 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력만으로 충분한 설명을 제공한다고 가정한다. 그러므로 이 세 변인들 이외에 수많은 외생적 원격변인들은 모두 세 변인들에 영향을 미침으로써 간접경로로 행동의도와 행동에 영향을 미친다고 가정하고 있다. 그러나 이에 대한 비판들이 여러 관점에서 제기되었다. 특히 Bentler와 Speckart(1979)의 연구에서는 태도와 행동간에 직접적 인과 경로가 추가되고 과거행동 변인을 포함시킨 대안모형을 제안하였다. 이 모형에서 과거행동은 의도에 직접 및 간접 경로로 영향을 미칠 뿐만 아니라 후속 행동에도 직접 영향을 미친다고 주장하였다. 이 주장은 운전행동 외에 다양한 행동에서 계획된 행동이론에 이 대안모형이 그림 2에 제시되어 있다.

습관을 포함시킨 근거는 Triandis(1977)가 태도-행동 관계에서 습관 변인을 포함시켰던 제안에서 찾을 수 있다. Triandis(1977, 204쪽)는 습관을 개념적으로 “자동적이어서 자기 지시가 없이 일어나는 상황-특정적 결과”라고 정의하였으며,

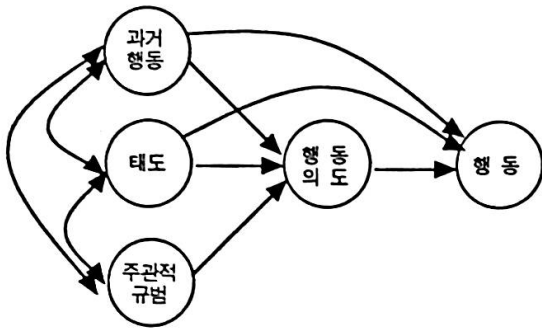


그림 2 Bentler와 Speckart의 태도-행동모형(1979)

조작적으로는 과거에 그 행동을 수행하였던 횟수로 측정하도록 제안하였다. 습관이란 수많은 반복을 통하여 의례적으로 행해지는 일상행동을 말한다. 운전행동의 경우 초보운전 시절을 지나고 나면 대부분의 운전행동은 반드시 의식적 통제과정을 거치지 않고도 거의 자동적으로 행해지는 익숙한 습관행동이 되는 경향이 있다. 비록 과속운전에 반대하는 태도나 규범을 신념으로 지니고 있는 사람의 경우에도, 과속운전을 하면서 단속에서 전혀 적발된 적이 없거나 과속운전으로 인하여 사고를 경험하지 않았던 과거경험이 많다면, 이 경험에 의거하여 과속운전이 습관적으로 행해질 수 있다.

습관이 과속운전에 미치는 영향을 다룬 실증 연구도 보고된 바 있다. Aberg(1993)는 Fishbein과 Ajzen(1975)의 합리적 행위이론과 Triandis(1977)의 습관변인에 기초해서 과속운전의 행동의도에 영향을 미치는 요인을 알아보기 위하여 18세에서 54세의 남자 음주자 1,085명을 대상으로 질문지 조사를 하였다. 이 연구에서 LISREL분석을 한 결과를 보면 과속운전의 의도는 태도, 사회적 규범, 과속운전에 대한 제재의 평가 그리고 음주습관에 의해서 영향을 받았다. Fishbein과 Ajzen의 이론과 달리 사회적 규범이 제재의 평가에 관련

되었는데, 이 제재의 평가는 사회적 규범과는 독립적 요인이었다. 따라서 이 연구자는 사회적 규범이 태도와 제재의 평가요인에 선행하는 변인이라고 보았다. 음주습관 또한 이 연구에서 사용한 모형에 포함된 다른 변인들 모두에 영향을 미쳤다. 본 연구에서는 한국에서 과속운전을 해보았던 과거행동에나 습관이 어떤 경로로 과속운전의 의도나 행동에 영향을 미치는지 알아내어 선행연구들의 결과와 비교해 보고자 한다.

당위 또는 도덕적 의무 : 합리적 행위이론을 비판하는 연구자들은 의도가 태도나 주관적 규범보다 다른 더 광범위한 변인들에 의해서 결정된다고 주장하였다. 그 변인들 중 하나가 지각된 도덕적 의무, 즉 당위이다. 이 변인은 당위적 옳고 그름에 대한 개인의 신념을 말한다. 이는 어떤 행동을 반드시 해야 된다거나 하지 않아야 된다는 다른 사람들의 압력에 대한 지각과 이에 대한 동조 의도를 의미하는 주관적 규범과는 개념이 다르다. 당위란 이미 개인내에 내면화되어 있는 도덕적 규칙을 반영한다. 이와 같은 사적 도덕적 의무를 추가하면 행동의 예언력이 높아진다고 보고한 연구들(Gorsuch & Ortberg, 1983; Pomazal & Jaccard, 1976; Schwart & Tessler, 1972; Zuckerman & Reis, 1978)도 있다.

특히 과속운전은 극단적 경우에 자신을 포함하여 수많은 인명을 일시에 해치거나 영구적으로 신체 손상을 초래할 수 있다는 점에서 사회 구성원으로서 운전자의 책임이 매우 큰 행동이라고 볼 수 있다. 더욱이 다른 나라보다 한국에서 교통사고로 인해서 초래되는 사망율이 높다는 사실을 고려할 때 운전자들이 마땅히 갖추어야 할 안전 운전에 대한 도덕적 의무가 운전행동에 어떤 영

향을 미치는지 알아볼 필요가 있다. 특히 서구 문화권에 비해서 한국사회에서는 역사적으로 유교의 영향으로 인간의 도덕적 의무를 중요시하는 문화적 특징을 지니기 때문에 각 개인의 권리와 주장보다 의무와 책임이 사회적으로 더 강조된다고 가정할 수 있다. 필자들의 이 주장이 타당하다면 과속운전 행동에서도 도덕적 의무나 당위가 과속운전 행동의 의도와 실제 행동에 각각 큰 영향을 미칠 수 있다. 따라서 당위는 앞서 기술되었던 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 과거 행동 등의 변인들과 함께 과속운전 행동을 예측하고자 할 때 다루어야 할 중요한 변인으로 고려할 필요가 있다.

지금까지 설명한 내용을 정리해 보면 본 연구에서는 승용차 운전자들을 대상으로 계획된 행동이론에 포함되는 변인들과 대안으로 제안된 변인들이 과속운전의 의도와 행동을 각각 타당하게 설명하는지 알아보고자 한다. 먼저 과속운전의 의도를 예언하는데 있어서 (1) 계획된 행동이론에서 제안된 세 변인들로서 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력에 의해서 행동의도가 유의하게 예언되는지 알아본다. 특히 합리적 행위이론에서 계획된 행동이론으로 확장할 때 추가된 행동통제력의 지각을 포함시키면 설명력이 더 좋아지는지 알아보기 위하여 태도와 주관적 규범에 지각된 행동통제력을 추가하여 행동의도의 전체 설명변량이 유의하게 더 높아지는 검증하고자 한다; (2) 합리적 행위이론에서 제안한 변인들에 덧붙여서 과거행동과 습관을 추가하면 과속운전하려는 행동의도의 설명력을 더 높이는지 알아보고자 한다; (3) 합리적 행위이론에서 제안한 변인들에 덧붙여서 당위변인을 첨가하면 과속운전 행동의도

의 예언력을 더 높이는지 알아보고자 한다. 다음으로 과속운전 행동을 예언하는데 있어서 (4) 과속운전의 행동의도와 지각된 행동통제력이 과속운전 행동을 유의하게 설명하는지 알아보고; (5) 과속운전의 행동의도에 과거행동 및 습관을 각각 추가하면 이 추가된 변인들이 과속운전 행동을 유의하게 설명하는지 살펴보고; (6) 과속운전의 행동의도와 당위가 과속운전 행동을 유의하게 설명하는지 알아보고자 한다.

방 법

조사 대상과 조사 방법

조사의 대상은 서울, 부산, 경기, 강원, 충남, 전북, 전남, 경남, 경북, 인천 및 대전지역에서 자가용 승용차를 운전하는 사람들이었다. 본 연구에서는 이 지역의 대학교에서 심리학 관련 과목을 수강하고 있는 대학생들에게 정규 강의시간 중에 질문지를 배부하여 질문지의 내용과 측정 방식을 잘 이해할 수 있도록 교육한 후, 가까운 친지들을 대상으로 본 조사의 질문지에 직접 반응을 받아 오도록 하였다. 가까운 친지의 범위는 현재 자동차를 운전하고 있는 부모, 형제/자매, 친척, 이웃, 친구였다.

본 연구의 조사 지역은 전국을 포괄하고 있지만 사회조사가 아니기 때문에 인구나 연령의 비례에 따른 유층표집과 같이 엄격한 표집 방법을 사용하지는 않았다. 서울지역의 조사 대상이 220명으로서 전체(548명)의 약 40%이었다. 인천, 경기, 대전, 충남, 전북, 경북, 경남 및 부산지역의 조사 대상은 328명으로서 전체의 60%이었다. 표

1에 전체 연구 대상의 성별 및 연령별 비율이 제시되어 있다. 수거된 자료 중 각 구성개념에 대한 응답이 빠진 문항이 없이 완전하게 작성된 411명 (75%)의 자료가 최종 분석에 사용되었다.

표 1. 조사 대상의 성별 연령별 빈도

성 별	연 령				전 체 빈도(%)
	29세 이하 빈도(%)	30세 -39세 빈도(%)	40세 -49세 빈도(%)	50세 이상 빈도(%)	
남	189(54.0)	64(18.3)	58(16.6)	39(11.1)	350(100)
여	36(59.0)	13(21.3)	9(14.8)	3(5.0)	61(100)
전체	225(54.7)	77(18.7)	67(16.3)	42(10.2)	411(100)

반응 방법

각 측정치를 얻는데 쓰인 문항들은 모두 7점 척도로 되어 있다(1-전혀 그렇지 않다, 2-거의 그렇지 않다, 3-약간 그렇지 않다, 4-보통, 5-약간 그렇다, 6-상당히 그렇다, 7-매우 그렇다).

과속운전 행동의 선행 결정요인들의 측정

과속운전에 대한 선행 결정요인들로 과속운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 행동의도, 당위, 현재행동, 과거행동 및 습관을 측정하는 문항들을 구성하였다. 각 구성개념에 해당하는 특출한 신념들을 끌어내기 위해서, 심리학 석사 및 박사과정에서 사회심리전공으로 재학하고 있거나 수료한 대학원생 10명이 개방형 질문지에서 구성개념별로 사용할 문항들을 개인별로 작성하였다. 개인별 응답을 출발점으로 여러 차례 집단토의를 거쳐서 각 구성개념을 적절히 측정한다고 판단되는 다음 문항들을 최종적으로 선정하였다.

과속운전 행동에 대한 태도: 과속운전 행동에 대한 태도는 과속운전 행동에 대한 호오도 및 지각된 결과평가로 정의하였다. 이 구성개념을 측정하는 문항들을 보면 과속운전 하면 사고와 직결된다. 과속운전 하면 대형사고의 원인이 된다. 과속운전 처벌을 강화해야 한다. 과속하면 멋있어 보인다, 과속운전 하면 위험하다, 과속운전 하면 운전할 자격이 없다. 과속운전은 살인행위이다의 7문항으로 구성되어 있다.

과속운전에 대한 주관적 규범: 과속운전 행동에 대한 주관적 규범은 개인에게 중요한 인물들이 과속운전 행동을 하거나 혹은 하지 못하도록 영향을 미치는 사회적 압력으로 정의된다. 이 변인은 8문항으로 측정하였는데, 나의 경우 과속운전 해도 말리는 사람이 없다, 함께 탄 사람들이 과속운전 하도록 부추긴다, 내가 과속운전 하면 함께 탄 사람들이 말린다, 내가 과속운전 하면 단속에 적발된다, 나는 과속운전 하도록 단속될 가능성은 거의 없다, 과속운전 해도 단속경찰이 봐준다, 주변 자동차들이 과속운전 해서 나도 따라하게 된다, 나는 앞차가 빨리 달리면 따라서 과속운전 한다.

과속운전에 대한 지각된 행동통제력: 이 구성개념은 과속운전 행동을 하기가 얼마나 쉽거나 어렵다고 지각하는 수준으로 정의되었다. 이 변인의 측정변수는 나는 과속운전을 안 한다고 자신할 수 없다, 나는 과속운전 해도 사고 내지 않을 자신이 있다. 나는 어떤 경우에라도 과속운전 하지 않을 수 있다, 나는 과속하더라도 운전을 잘할 자신이 있다, 나는 과속하더라도 다른 사람들

보다 운전을 잘 한다 5문항으로 구성되어 있다.

과거 과속운전 행동: 이 변인은 최근 1년 동안 과속운전한 적이 얼마나 되는지를 7점 척도에 평정하도록 묻는 단일 문항으로 측정하였다.

과속운전 습관: 이 변인은 다음 4문항으로 구성되어 있다; 나는 운전할 때마다 과속운전 하는 습관이 있다, 나도 모르게 과속운전 하는 습관이 있다, 나도 모르게 과속운전 하게 된다, 나는 단속이 없으면 과속운전 하는 버릇이 있다.

과속운전 하지 않아야 한다는 지각된 도덕적 당위: 지각된 도덕적 당위는 당연히 지켜야 할 도덕적 의무로서 옳고 그름에 대한 개인의 신념을 말한다. 자기 주변의 중요한 타인들로부터 영향을 받는 동조의 압력을 의미하는 주관적 규범과 달리 지각된 도덕적 당위는 이미 개인 내에 내면화되어 있는 개인적 규범 또는 도덕적 규범의 수준을 측정한다. 이 변인은 어떤 경우에도 규정 속도를 지켜야 한다, 안전을 위해서 과속운전해서는 안된다, 바쁘더라도 과속운전해서는 안된다, 사고를 내지 않으려면 과속운전해서는 안된다는 4문항으로 구성되었다.

과속운전 행동의도: 과속운전을 하겠다는 의도는 2문항으로 구성되었는데 문항들은 다음과 같다; 나는 스트레스 해소를 위해서 과속운전 하겠다, 나는 보행자나 다른 자동차가 없으면 과속운전 하겠다.

현재 과속운전 행동: 이 변인은 최근 1개월 동

안 상황 별로 과속운전 행동을 한 정도를 묻는 6문항으로 구성되어 있다; 나는 최근 1개월 동안 단속이 없으면 과속운전 했다, 나는 최근 1개월 동안 과속운전 했다. 나는 1개월 동안 시간이 촉박하면 과속운전 했다. 나는 최근 1개월 동안 함께 탄 사람들이 강요하더라도 과속운전하지 않았다. 나는 최근 1개월 동안 함께 탄 사람들이 말려도 과속운전 했다. 나는 최근 1개월 동안 한적한 도로에서는 과속운전했다.

자료의 분석

자료는 SPSS 10.0 for Windows로 분석하였다. 과속운전의 행동의도와 행동을 각각 준거변인으로 삼고 본 연구에서 제시한 중요한 결정요인들(즉, 과속운전행동에 대한 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 과거 행동, 습관, 당위 등)을 각각의 모형(즉, 합리적 행동이론, 계획된 행동이론, Bentler와 Speckar의 모형, Triandis의 모형, 당위가 포함된 모형 등)에서 예언변인으로 사용하여 위계적 중다회귀분석을 실시하였다. 본 연구에서는 조사에서 얻은 자료를 반분하여 각각 동일하게 분석함으로써 두 자료 표본(즉, 표본 1과 표본 2)에서 일관되는 결과가 나타나는지 알아보고자 하였다.

결 과

구성개념별 신뢰도와 요인부하량

과속운전 행동을 예언하는 각 구성개념 별 문항들의 내용, 신뢰도계수, 문항-잔여 상관 및 요

표 2 과속운전 행동을 설명하는 구성개념의 문항, 신뢰도 계수, 문항-전여 상관 및 요인부하량

구성개념 별 문항들(문항수)	표본 1(N=205)		표본 2(N=206)	
	문항-전여 상관	요인 부하량	문항-전여 상관	요인 부하량
과속운전에 대한 태도(7문항)	$\alpha = .82$		$\alpha = .82$	
#과속운전하면 사고와 직결된다	.65	.76	.65	.76
#과속운전하면 대형사고의 원인이 된다	.63	.72	.63	.72
#과속운전 처벌을 강화해야 한다	.64	.71	.63	.71
#과속운전하면 위험하다	.50	.54	.50	.54
#과속운전하면 운전할 자격이 없다	.54	.59	.54	.59
#과속운전은 살인 행위이다	.63	.69	.63	.69
과속운전에 대한 주관적 규범(6문항)	$\alpha = .69$		$\alpha = .69$	
나의 경우 과속운전해도 말리는 사람이 없다	.35	.40	.35	.40
#과속운전하면 단속에 적발된다	.33	.34	.33	.34
나는 과속운전하더라도 단속될 가능성은 거의 없다	.45	.47	.45	.47
과속운전해도 단속 경찰이 봐준다	.57	.82	.57	.82
주변 자동차들이 과속운전해서 나도 따라 하게 된다	.50	.74	.50	.74
나는 앞차가 빨리 달리면 따라서 과속운전한다	.34	.34	.34	.34
과속운전에 대한 지각된 행동통제력(6문항)	$\alpha = .70$		$\alpha = .73$	
나는 과속운전을 안 한다고 자신할 수 없다	.38	.40	.40	.40
나는 과속운전해도 사고 내지 않을 자신이 있다	.53	.63	.61	.76
#나는 어떤 경우에도 과속운전하지 않을 수 있다	.34	.31	.35	.34
나는 과속하더라도 운전을 잘 할 자신이 있다	.50	.75	.62	.82
나는 과속하더라도 다른 사람들보다 운전을 잘한다	.61	.85	.55	.73
#나는 과속운전을 스스로 자제할 수 있다	.28	.25	.29	.28
과속운전에 대한 습관(4문항)	$\alpha = .92$		$\alpha = .93$	
나는 운전할 때마다 과속운전하는 습관이 있다	.79	.84	.82	.85
나도 모르게 과속운전하는 습관이 있다	.85	.90	.89	.94
나도 모르게 과속운전하게 된다	.77	.81	.84	.88
나는 단속만 없으면 과속운전하는 버릇이 있다	.83	.88	.83	.86
과속운전에 대한 과거 행동(1문항)				
최근 1년 동안 규정속도보다 과속운전한 적이 얼마나 됩니까?				
과속운전에 대한 당위(4문항)	$\alpha = .81$		$\alpha = .81$	
#어떤 경우에도 규정 속도는 지켜야 한다	.55	.61	.49	.53
#안전을 위해서 과속운전해서는 안된다	.63	.73	.67	.80
#바쁘더라도 과속운전해서는 안된다	.72	.83	.72	.81
#사고를 내지 않으려면 과속운전해서는 안된다	.64	.73	.67	.78
과속운전 행동 의도(2문항)	$\alpha = .65$		$\alpha = .72$	
나는 스트레스 해소를 위해서 과속운전하겠다	.50	.70	.57	.76
나는 보행자나 다른 자동차가 없으면 과속운전하겠다	.50	.70	.57	.76
현재 과속운전행동(6문항)	$\alpha = .88$		$\alpha = .86$	
나는 최근 1개월 동안 단속이 없으면 과속운전했다	.82	.89	.81	.90
나는 최근 1개월 동안 과속운전했다	.82	.90	.78	.87
나는 최근 1개월 동안 시간이 촉박하면 과속운전했다	.78	.84	.71	.77
#나는 최근 1개월 동안 함께 탄 사람들이 강요하더라도 과속운전하지 않았다	.47	.49	.42	.44
나는 최근 1개월 동안 함께 탄 사람들이 말려도 과속운전했다	.58	.60	.58	.61
나는 최근 1개월 동안 한적한 도로에서는 과속운전했다	.73	.78	.68	.75

#표시된 문항들은 바람직한 내용의 문항이므로, 응답과 반대 방향으로 채점되었다.

인부하량이 표 2에 제시되어 있다. 8개의 구성개념들 가운데 1문항으로 측정된 과거 과속운전 행

표 3. 구성개념 측정치들간의 상관행렬

	표본1(N=205)		표본2(N=206)		태도	주관적 규범	지각된행 동통제력	습관	과거 행동	당위	행동 의도	현재 행동
	Mean	SD	Mean	SD								
태도	2.81	1.09	2.92	1.14	-	.379**	.474**	.332**	.208 **	.614**	.381**	.583 **
주관적 규범	3.40	0.97	3.51	0.98	.310**	-	.563**	.538**	.375 **	.477**	.542**	.786 **
지각된 행동통제력	3.63	0.96	3.84	0.98	.515**	.566 **	-	.692**	.485 **	.528**	.542**	.831 **
습관	2.87	1.41	2.15	1.60	.269**	.532 **	.571**	-	.467 **	.410**	.554**	.787 **
과거행동	3.81	1.46	4.05	1.58	.234**	.367 **	.512**	.398**	-	.330**	.405**	.577 **
당위	3.09	1.18	3.27	1.21	.536**	.443 **	.550**	.258**	.308**	-	.458**	.689 **
행동의도	2.80	1.31	3.09	1.46	.229**	.561 **	.583**	.556**	.343**	.466**	-	.725 **
현재행동	2.97	1.19	3.13	0.72	.576**	.784 **	.848**	.698**	.581**	.679**	.702**	-

주. 각 구성개념의 평균(표준편차)은 7점 척도(1-전혀 그렇지 않다, 4-보통, 7-매우 그렇다)의 점수이며, 점수가 높을수록 바람직한 내용또는 긍정적 내용으로 해석됨; 상관행렬의 좌하부분은 표본 1에서 얻은 상관이고 우상부분은 표본 2에서 얻은 상관행렬임 ** $p < .01$

동을 제외하고 7개 구성개념들 각각의 신뢰도 수준을 내적일관성계수인 Cronbach α 로 측정하였으며, 구성타당도를 알아보기 위하여 요인분석하였다. 표 2에서 알 수 있는 바와 같이 표본 1에서 7개 구성개념들의 신뢰도계수 범위는 .65~.92, 표본 2에서는 .71~.93으로 만족스러운 수준이었다. 또한 구성개념들은 모두 각각 1요인으로 구성되었으며 요인부하량도 높은 편이었다. 따라서 본 연구에 사용된 구성개념들이 각각 단일 요인으로 이루어진 타당하고 신뢰로운 측정치임을 알 수 있다.

구성개념들간 상호상관

표 3에 본 연구에 사용된 중요한 변인들간의 단순상관계수들이 제시되어 있다. 표에서 알 수 있듯이 구성개념들간 상관들이 표본 1과 표본 2에서 모두 유의하였다. 특히 과속운전 행동의도와 상관이 매우 높은 선행변인들은 표본 1에서는 지각된 행동통제력($r=.583$), 주관적 규범($r=.561$), 습관($r=.556$)이었으며, 표본 2에서는 습관($r=.554$),

주관적 규범($r=.545$), 지각된 행동통제력($r=.542$)이었다. 실제 행동과 가장 상관이 높은 선행변인은 표본 1에서 지각된 행동통제력($r=.848$)과 주관적 규범($r=.784$)이었으며, 표본 2에서도 역시 지각된 행동통제력($r=.831$), 습관($r=.787$), 주관적 규범($r=.786$)이었다.

과속운전의 행동의도를 설명하는 모형들을 합리적 행위이론과 비교

각 이론 모형 별로 과속운전의 행동의도를 설명하는 선행변인들을 합리적 행위이론과 비교 검증하기 위하여 위계적 회귀분석을 실시한 결과가 표 4에 제시되어 있다. 합리적 행위이론에서 가정하는 과속운전에 대한 태도와 주관적 규범이 과속운전의 행동의도를 설명하는 변량은 표본 1에서 31.1%, $F(2, 202)=46.99$, $p=.000$, 이었다. 두 예측변인 가운데 태도는 유의한 요인이 아니었으며 ($\beta=.061$, $p=.322$), 주관적 규범만 ($\beta=.542$, $p<.000$) 이 유의한 요인이었다. 표본 2에서는 이 두 요인이 과속운전 행동의도를 설명하는 변량은 32.3%

표 4. 과속운전의 행동의도를 결정하는 선행요인들을 합리적 행위이론과 비교하기 위한 위계적 회귀분석

선행요인	합리적 행위이론				계획된 행동이론				Bentler와 Speckart의 모형				Triandis의 모형				당위가 포함된 모형			
	B	β	Sr^2	P	B	β	Sr^2	P	B	β	Sr^2	P	B	β	Sr^2	P	B	β	Sr^2	P
표집1	.192				-1.113				-.253				.202				-.135			
태도	.024	.061	.058	.322	-.039	-.099	-.085	.116	.016	.040	.038	.509	.007	.019	.018	.736	-.029	-.075	-.063	.259
주관적규범	.245	.542	.515	.000	.150	.331	.266	.000	.222	.492	.443	.000	.165	.364	.302	.000	.202	.447	.399	.000
추가요인	없음				지각된 행동통제력				과거행동				습관				당위			
					.199	.437	.316	.000	.274	.153	.141	.015	.166	.357	.300	.000	.171	.308	.244	.000
	MR=.563				MR=.646				MR=.581				MR=.638				MR=.614			
	$R^2=.318$			.000	$R^2=.417$			.000	$R^2=.337$			.000	$R^2=.408$			.000	$R^2=.377$			.000
	Adj $R^2=.311$				Adj $R^2=.409$				Adj $R^2=.328$				Adj $R^2=.399$				Adj $R^2=.368$			
					$\Delta R^2=.100$			.000	$\Delta R^2=.020$			.015	$\Delta R^2=.090$			.000	$\Delta R^2=.060$			.000
표집2	.003				-1.288				-.633				.097				-.207			
태도	.084	.204	.189	.001	.045	.112	.097	.080	.077	.187	.173	.002	.063	.153	.140	.010	.042	.103	.081	.155
주관적규범	.223	.465	.430	.000	.157	.329	.268	.000	.186	.389	.340	.000	.144	.301	.245	.000	.195	.408	.356	.000
추가요인	없음				지각된 행동통제력				과거행동				습관				당위			
					.145	.304	.236	.000	.391	.220	.203	.000	.150	.342	.284	.000	.116	.200	.149	.009
	MR=.574				MR=.621				MR=.609				MR=.641				MR=.593			
	$R^2=.330$			.000	$R^2=.386$			.000	$R^2=.371$			.000	$R^2=.411$			.000	$R^2=.352$			.000
	Adj $R^2=.323$				Adj $R^2=.377$				Adj $R^2=.362$				Adj $R^2=.402$				Adj $R^2=.343$			
					$\Delta R^2=.056$			.000	$\Delta R^2=.041$			.000	$\Delta R^2=.081$			.000	$\Delta R^2=.022$			.009

표 5. 과속운전 행동을 결정하는 선행요인들을 합리적 행위이론과 비교하기 위한 위계적 회귀분석

선행요인	합리적 행위이론				계획된 행동이론				Bentler와 Speckart의 모형				Triandis의 모형				당위가 포함된 모형			
	B	β	Sr^2	P	B	β	Sr^2	P	B	β	Sr^2	P	B	β	Sr^2	P	B	β	Sr^2	P
표집1	10.116				-.658				2.556				7.747				7.317			
의도	1.951	.635	.635	.000	1.005	.327	.266	.000	1.420	.462	.434	.000	1.355	.441	.366	.000	1.664	.535	.473	.000
추가요인					지각된 행동통제력				과거행동				습관				당위			
					.735	.528	.429	.000	2.764	.503	.472	.000	.497	.348	.290	.000	.366	.214	.189	.000
	MR=.635				MR=.766				MR=.791				MR=.698				MR=.662			
	$R^2=.403$			.000	$R^2=.587$			.000	$R^2=.626$			.000	$R^2=.487$			.000	$R^2=.439$			.000
	Adj $R^2=.400$				Adj $R^2=.583$				Adj $R^2=.622$				Adj $R^2=.482$				Adj $R^2=.433$			
					$\Delta R^2=.184$			.000	$\Delta R^2=.223$			.000	$\Delta R^2=.084$			.000	$\Delta R^2=.036$			.000
표집2	12.866				3.753				6.662				9.968				9.429			
의도	1.534	.559	.559	.000	.885	.322	.271	.000	1.002	.365	.334	.000	.817	.298	.248	.000	1.203	.438	.389	.000
추가요인					지각된 행동통제력				과거행동				습관				당위			
					.569	.436	.366	.000	2.340	.479	.438	.000	.569	.471	.392	.000	.420	.263	.234	.000
	MR=.559				MR=.683				MR=.710				MR=.683				MR=.606			
	$R^2=.312$			.000	$R^2=.446$			.000	$R^2=.504$			.000	$R^2=.466$			.000	$R^2=.367$			.000
	Adj $R^2=.309$				Adj $R^2=.441$				Adj $R^2=.499$				Adj $R^2=.461$				Adj $R^2=.361$			
					$\Delta R^2=.134$			.000	$\Delta R^2=.192$			.000	$\Delta R^2=.154$			.000	$\Delta R^2=.055$			.000

이었다, $F(2, 203)=49.99, p=.000$. 표본 1과 달리, 태도($\beta=.204, p<.001$)와 주관적 규범($\beta=.465, p<.000$) 둘다 유의한 예측변인이었다.

합리적 행위이론을 확장한 계획된 행동이론에서는 태도와 주관적 규범에 덧붙여서 지각된 행동통제력요인을 새로운 변인으로 추가하였는데, 이 세 개 예측변인들이 과속운전의 행동의도를 표본 1에서는 40.9% 설명하였다. $F(3, 201)=48.01, p=.000$. 그래서 새로운 변인인 지각된 행동통제력이 추가될 때 합리적 행위이론에 비해서 10.0%를 추가로 설명하였다. 표본 2에서는 과속운전의 행동의도를 이 세 개 예측변인들로 37.7%를 설명하였고, $F(3, 202)=42.29, p=.000$, 추가로 증가된 설명변량은 5.6%였다. 그러나 두 표본 모두에서 과속운전 행동의도를 설명하는 변량에 태도가 유의하게 기여하지 못하였다.

Bentler와 Speckart(1979)가 제안한 모형을 검증한 결과, 태도와 주관적 규범에 과거 행동이 추가될 때 표본 1에서 행동의도의 전체변량의 32.8%를 설명하였다. $F(3, 201)=34.11, p=.000$. 그리고 과거행동이 추가로 설명하는 변량은 2.0%로서 유의하였다. 표본 2에서 세 예측변인은 과속운전 행동의도의 총 36.2%를 설명하였고, $F(3, 202)=39.75, p=.000$, 과거행동의 추가 설명량은 4.1%로서 유의하였다. 그러나, 표본 2에서는 태도의 상대적 기여도가 유의하였지만, 표본 1에서는 태도의 기여도가 유의하지 않았다.

행동의도를 설명하는데 습관이 태도와 주관적 규범에 추가변인으로 투입된 Triandis 모형의 결과를 보면, 표본 1에서 총 39.9%의 설명력을 보였고, $F(3, 201)=46.09, p=.000$, 표본 2에서는 과속운전의 행동의도의 총 40.2%를 설명하였다. $F(3,$

$202)=46.92, p=.000$. 그러나 태도, 주관적 규범, 습관들이 과속운전의 행동의도를 설명하는 상대적 기여도를 살펴본 결과, 태도변인의 기여도가 표본 1에서 유의하지 않았다.

태도와 주관적 규범에 추가하여 새로운 변인으로 당위를 투입하여 과속운전의 행동의도를 설명하는 정도를 살펴본 모형의 결과를 보면 이 3개 선행변인들이 설명하는 전체 변량은 표본 1에서 36.8%, $F(3, 201)=40.55, p=.000$, 표본 2에서 34.3%이었다, $F(3, 202)=36.61, p=.000$. 당위 투입의 결과로서 추가로 설명하는 증가분은 표본 1에서는 6.0%, 표본 2에서는 2.2%로 유의하긴 하였지만 크기가 작았다. 또한 이 모형에서도 역시 두 표본 모두에서 태도가 과속운전의 행동의도를 설명하는데 기여하는 변량은 유의하지 않았다.

앞의 5개 모형을 비교해보면, 과속운전의 행동의도를 예측할 때 기본 모형인 합리적 행위이론(태도와 주관적 규범이 예측변인)에 새로운 선행변인으로 지각된 행동통제력(표본 1에서 10%, 표본 2에서 6% 설명증가) 혹은 습관(두 표본 각각에서 9%, 8% 설명증가)을 추가할 때 증가된 설명변량이 가장 컸다. 반면에, 과거 행동(2%, 4% 설명증가)이나 당위(6%, 2% 설명증가)는 추가하여 설명하는 변량이 비록 통계적으로 유의하였지만 증가된 설명변량의 크기는 지각된 행동통제력이나 습관에 비하여 상대적으로 적었다. 이 네 가지 추가된 변인들을 직접 비교하기 위하여, 위계적 회귀분석에서 1단계에 태도와 주관적 규범을 넣고, 2단계에서 지각된 행동통제력, 과거행동, 습관, 당위를 동시에 넣은 결과, 표본 1에서는 지각된 행동통제력, 습관, 당위의 β 계수가 유의하였으나 표본 2에서는 습관 변인만 유의하였다.

표 6. 과속운전의 행동의도를 결정하는 선행요인들을 계획된 행동이론과 비교하기 위한 위계적 회귀분석

선행요인들	계획된 행동이론				Bentler와 Speckart의 모형				Triandis의 모형				당위가 포함된 모형			
	B	β	S^2	P	B	β	S^2	P	B	β	S^2	P	B	β	S^2	P
표집1	-1.11				-1.15				-.791				-1.17			
	3				6								3			
태도	-.039	-.099	.085	.116	.039	-.098	.084	.122	.036	-.090	.077	.140	-.070	-.176	.141	.008
주관적규범	.150	.331	.266	.000	.148	.329	.263	.000	.115	.255	.196	.000	.132	.292	.230	.000
행동통제력	.199	.437	.316	.000	.193	.423	.284	.000	.151	.331	.224	.000	.172	.377	.265	.000
추가요인					과거행동				습관				당위			
					.051	.029	.025	.649	.119	.256	.201	.000	.172	.377	.265	.001
	MR=.646				MR=.647				MR=.677				MR=.669			
	$R^2=.417$				$R^2=.418$				$R^2=.458$				$R^2=.447$			
	Adj $R^2=.409$				Adj $R^2=.406$				Adj $R^2=.447$				Adj $R^2=.436$			
					$\Delta R^2=.001$				$\Delta R^2=.040$				$\Delta R^2=.030$			
표집2	-1.28				-1.49				-.561				-1.30			
	8				3								9			
태도	.046	.112	.097	.080	.049	.119	.104	.059	.049	.119	.103	.056	-.021	.051	.039	.473
주관적규범	.157	.329	.268	.000	.146	.305	.247	.000	.129	.270	.213	.000	.145	.303	.241	.000
행동통제력	.145	.304	.236	.000	.115	.242	.176	.001	.071	.150	.098	.070	.131	.275	.209	.000
추가요인					과거행동				습관				당위			
					.263	.148	.128	.020	.117	.266	.186	.001	.079	.137	.099	.072
	MR=.621				MR=.634				MR=.648				MR=.629			
	$R^2=.386$				$R^2=.402$				$R^2=.420$				$R^2=.396$			
	Adj $R^2=.377$				Adj $R^2=.390$				Adj $R^2=.409$				Adj $R^2=.384$			
					$\Delta R^2=.016$				$\Delta R^2=.034$				$\Delta R^2=.010$			

또한 1단계에서 태도도 표본 1에서 유의하지 않았고 표본 2에서만 유의하였다. 또한 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 과거행동, 습관, 당위 등 6개 변인을 동시에 1단계에 넣고, 종속변인을 행동의도로 한 회귀분석에서, 표본 1에서는 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 습관, 당위의 기여도가 유의하였으나, 표본 2에서는 주관적 규범과 습관만 기여도가 유의하였다.

과속운전의 실제행동을 결정하는 모형과 합리적 행위이론의 비교

실제 과속운전 행동을 결정하는 선행변인들을

설명하는 모형들을 합리적 행위이론과 비교 검증하기 위해서 실시된 위계적 회귀분석 결과가 표 5에 제시되어 있다. 합리적 행위이론에서는 행동의도가 실제 행동을 결정하는 직접 결정인이라고 주장하였는데, 표본 1에서는 행동의도가 과속운전의 실제 행동의 전체 변량의 40.3%를 설명하였고, $F(1,203)=136.93$, $p=.000$, 표본 2에서는 31.2%를 설명하였다. $F(1,204)=92.57$, $p=.000$.

실제 과속운전 행동을 설명할 때 행동의도 이외에 지각된 행동통제력을 추가한 계획된 행동이론을 검증한 결과, 표본 1에서는 이 두 변인이 과속운전 행동을 58.3% 설명하여, $F(2, 202)=143.46$, $p=.000$, 지각된 행동통제력이 18.4%의 설명력을

유의하게 증가시켰다. 표본 2에서도 44.1%를 설명하여, $F(2, 203)=81.78$, $p=.000$, 13.4%의 설명력 증가를 가져왔다.

다음으로, 과속운전 행동의도에 Bentler와 Speckart가 제안한 과거행동을 추가한 모형을 검증한 결과를 보면 표본 1에서 과거행동이 추가될 때 과속운전 행동의 전체 설명변량의 62.2%를 설명하였다, $F(2, 202)=169.01$, $p=.000$. 그리고 과거행동의 추가 설명변량은 22.3%로 유의하였다. 표본 2에서는 과속운전 행동의 전체변량의 49.9%를 행동의도와 과거행동이 설명하였고, $F(2, 203)=103.21$, $p=.000$, 과거행동의 추가 설명변량은 19.2%로 유의하였다.

과속운전 행동을 설명하는데 있어서 행동의도에 습관이 추가변인으로 투입된 결과를 보면 표본 1에서 48.2%의 설명력을 보여서, $F(2, 202)=95.75$, $p=.000$, 습관의 추가 설명변량은 8.4%로 유의하였다. 표본 2에서는 행동의도와 습관으로 과속운전 행동의 전체변량 가운데 46.1%를 설명하였고, $F(2, 203)=88.56$, $p=.000$, 습관으로 인한 추가 설명증가분은 15.4%였다.

새로운 변인으로 당위를 행동의도에 추가하여 과속운전 행동을 예측한 한 결과에서는 이 2개 예측변인들이 과속운전 행동을 설명하는 전체 변량은 표본 1에서 43.3%, $F(2, 202)=78.93$, $p=.000$, 표본 2에서 36.1%이었다, $F(2, 203)=58.81$, $p=.000$. 두 표본에서 설명증가분은 각각 3.6%와 5.5%였다.

이 결과들을 종합해 보면 과속운전 행동을 설명할 때 행동의도에 과거행동이 추가된 모형에서 전체 설명량의 증가분(두 표본 각각에서 22%, 19%)이 가장 컸고, 다음이 지각된 행동통제력(18%, 13%), 습관(8%, 15%), 당위(4%, 6%) 등

이 추가된 모형이었다. 이 4개의 추가변인들을 직접 비교하기 위하여, 위계적 회귀분석에서 1단계에서는 의도를 넣고 2단계에서 지각된 행동통제력, 과거행동, 습관, 당위를 동시에 넣은 결과, 표본 1에서는 지각된 행동통제력, 과거행동, 습관의 기여도가 유의하였으나 표본 2에서는 과거행동과 습관만 유의하였다. 또한 1단계에서 행동의도, 과거행동, 습관, 당위를 모두 동시에 넣고 행동에 대한 예측력을 비교한 결과, 표본 1에서는 4개 변인의 기여도가 모두 유의하였으나 표본 2에서는 의도, 과거행동, 습관의 기여도는 유의한 반면 당위의 기여도는 유의하지 않았다.

과속운전의 행동의도를 설명하는 모형과 계획된 행동이론의 비교

각 이론 모형 별로 과속운전의 행동의도를 설명하는 선행변인들을 계획된 행동이론과 비교 검증하기 위하여 위계적 회귀분석을 실시한 결과가 표 6에 제시되어 있다. 계획된 행동이론에서 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력의 세 개 예측변인들이 과속운전의 행동의도를 표본 1에서는 40.9% 설명하였다. $F(3, 201)=48.01$, $p=.000$. 표본 2에서는 세 개 예측변인들이 37.7%를 설명하였다. $F(3, 202)=42.29$, $p=.000$. 두 표본 모두에서 과속운전 행동의도를 설명하는 변량에 태도가 유의하게 기여하지 못하였다.

Bentler와 Speckart(1979)가 제안한 모형을 검증한 결과, 계획된 행동이론에 과거 행동이 추가될 때 표본 1에서 행동의도의 전체변량의 40.6%를 설명하였다. $F(4, 200)=35.92$, $p=.000$. 그리고 과거행동이 추가로 설명하는 변량은 0.1%로서 유

표 7. 과속운전 행동을 결정하는 선행요인들을 계획된 행동이론과 비교하기 위한 위계적 회귀분석

선행요인들	계획된 행동이론				Bentler와 Speckart의 모형				Triandis의 모형				당위가 포함된 모형			
	B	β	Sr2	P	B	β	Sr2	P	B	β	Sr2	P	B	β	Sr2	P
표집1	-.658				-2.70 0				-.508				-.796			
의도	1.005	.327	.266	.000	.927	.301	.245	.000	.813	.264	.202	.000	.984	.320	.254	.000
행동통제력	.739	.528	.429	.000	.487	.348	.258	.000	.642	.455	.347	.000	.720	.515	.386	.000
추가요인					과거행동				습관				당위			
					2.086				.263				.053			
	MR=.766				MR=.832				MR=.779				MR=.766			
	R ² =.587				R ² =.693				R ² =.607				R ² =.587			
	Adj R ² =.583				Adj R ² =.688				Adj R ² =.601				Adj R ² =.581			
					ΔR^2 =.106				ΔR^2 =.020				ΔR^2 =.001			
표집2	3.753				1.784				5.538				3.148			
의도	.885	.322	.271	.000	.672	.245	.202	.000	.657	.235	.192	.000	.801	.292	.238	.000
행동통제력	.569	.436	.366	.000	.379	.290	.229	.000	.332	.254	.177	.000	.504	.386	.300	.000
추가요인					과거행동				습관				당위			
					1.890				.395				.202			
	MR=.668				MR=.746				MR=.705				MR=.676			
	R ² =.446				R ² =.557				R ² =.497				R ² =.457			
	Adj R ² =.441				Adj R ² =.550				Adj R ² =.490				Adj R ² =.449			
					ΔR^2 =.110				ΔR^2 =.051				ΔR^2 =.011			

의하지 않았다. 표본 2에서 네 예측변인은 과속운전 행동의도의 총 39.0%를 설명하였고, $F(4, 201)=33.80$, $p=.000$, 과거행동의 추가 설명량은 1.6%로서 역시 유의하지 않았다. 또한 두 표본 모두에서 태도의 기여도가 유의하지 않았다.

습관이 추가변인으로 투입된 Triandis 모형의 결과를 보면, 표본 1에서 총 44.7%의 설명력을 보였고, $F(4, 200)=42.23$, $p=.000$, 표본 2에서는 과속운전의 행동의도의 총 40.9%를 설명하였다. $F(4, 201)=36.43$, $p=.000$. 습관의 추가 설명량은 표본 1과 표본 2에서 각각 4.0%, 3.4%로 유의하였다. 이 모형에서도 태도변인의 기여도가 표본 1과 표본 2 모두에서 유의하지 않았다.

태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력에 추가

하여 새로운 변인으로 당위를 투입하여 과속운전의 행동의도를 설명하는 정도를 살펴본 모형의 결과를 보면 이 4개 선행변인들이 설명하는 전체 변량은 표본 1에서 43.6%, $F(4, 200)=40.42$, $p=.000$, 표본 2에서 38.4%이었다, $F(4, 201)=32.90$, $p=.000$. 당위 투입의 결과로서 추가로 설명하는 증가분은 표본 1에서는 3.0%로 유의하였으나, 표본 2에서는 1.0%로 유의하지 않았다. 또한 이 모형에서도 역시 두 표본 모두에서 태도가 과속운전의 행동의도를 설명하는데 기여하는 변량은 유의하지 않았다.

앞의 5개 모형을 비교해보면, 과속운전의 행동의도를 예측할 때 기본 모형인 계획된 행동이론(태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력이 예측

변인)에 새로운 선행변인으로 습관(두 표본 각각에서 4%, 3% 설명증가)을 추가할 때 증가된 설명변량만이 유의하였고, 반면에 당위(3%, 1% 설명증가)나 과거 행동(0.1%, 2% 설명증가)이 추가하여 설명하는 변량은 두 표본 모두 또는 어느 한 표본에서 유의하지 않았다.

과속운전의 실제행동을 결정하는 모형과 계획된 행동이론의 비교

실제 과속운전 행동을 결정하는 선행변인들을 설명하는 모형들을 계획된 행동이론과 비교 검증하기 위해서 실시된 위계적 회귀분석 결과가 표 7에 제시되어 있다. 계획된 행위이론에서는 행동의도와 지각된 행동통제력이 실제 행동을 결정하는 직접 결정인이라고 주장하였는데, 표본 1에서는 이 두 요인이 과속운전의 실제 행동의 전체 변량의 58.3%를 설명하였고, $F(2,202)=143.46$, $p=.000$, 표본 2에서는 44.1%를 설명하였다. $F(3,202)=66.60$, $p=.000$.

행동의도와 지각된 행동통제력에 Bentler와 Speckart가 제안한 과거행동을 추가한 모형을 검증한 결과를 보면 표본 1에서 과거행동이 추가될 때 과속운전 행동의 전체 설명변량의 68.8%를 설명하였다. $F(3, 201)=150.99$, $p=.000$. 그리고 과거 행동의 추가 설명변량은 10.6%로 유의하였다. 표본 2에서는 과속운전 행동의 전체변량의 55.0%를 설명하였고, $F(3, 202)=84.51$, $p=.000$, 과거행동의 추가 설명변량은 11.0%로 유의하였다.

과속운전 행동을 설명하는데 있어서 습관이 추가변인으로 투입된 결과를 보면 표본 1에서 60.1%의 설명력을 보였으며, $F(3, 201)=103.61$,

$p=.000$, 습관의 추가 설명변량은 2.0%로 유의하였다. 표본 2에서는 행동의도, 지각된 행동통제력, 습관으로 과속운전 행동의 전체변량 가운데 49.0%를 설명하였고, $F(3, 202)=66.60$, $p=.000$, 습관으로 인한 추가 설명증가분은 5.1%로 유의하였다.

새로운 변인으로 당위를 행동의도에 추가하여 과속운전 행동을 예측한 한 결과에서 과속운전 행동을 설명하는 전체 변량은 표본 1에서 58.1%, $F(3, 201)=95.42$, $p=.000$, 표본 2에서 44.9%이었다, $F(3, 202)=56.70$, $p=.000$. 두 표본에서 설명증가분은 각각 0.1%와 1.1%로 유의하지 않았다.

이 결과들을 종합해 보면 과속운전 행동을 설명할 때 계획된 행동이론에 대안변인이 추가된 모형들에서 전체 설명량의 증가분은 과거행동(표본 1에서 11%, 표본 2에서 11%)에서 가장 컸고 그 다음이 습관(2%, 5%)이었었다. 당위가 추가되었을 때는 추가설명량(0.1%, 1%)이 유의하지 않았다.

논 의

과속운전 행동의 의도를 설명하는 변인

본 연구는 과속운전의 행동의도와 행동을 설명하는데 Fishbein과 Ajzen(1975)이 제안한 합리적 행위이론, 이 이론에서 수정 발전된 Ajzen(1985)의 계획된 행동이론. 그리고 이 이론을 비판하는 학자들이 제안한 대안 변인을 도입한 3개의 모형들을 포함한 총 5개의 모형들을 전체 설명변량의 변화를 기준으로 비교 검증하였다.

전국 11개 지역에서 자가용 승용차를 운전하는 사람들을 대상으로 수행된 본 연구의 중요한 결과를 요약하면 다음과 같다.

먼저 과속운전의 행동의도를 설명하는 변인들을 합리적 행위이론과 비교하였다. 그 결과를 보면, 과속운전 행동의도를 설명하는 총변량 및 새로운 변인의 추가설명변량은 5개 모형 모두에서 유의하였다. 그러나, 총변량의 설명 및 새로운 변인의 추가설명변량은 5개 모형 중 지각된 행동통제력이 추가된 계획된 행동이론(총설명변량, 41%, 38%; 증가된 설명변량, 10%, 6%)과 습관이 추가된 모형(총설명변량, 40%, 40%; 증가된 설명변량, 9%, 8%)에서 가장 컸다. 한편, 도덕적 규범인 당위가 포함된 모형(총설명변량, 38%, 34%; 증가된 설명변량, 6%, 2%)은 과속운전 행동의도를 설명하는 총변량 및 새로운 변인의 추가설명변량이 상대적으로 적었다. 과거행동이 추가된 모형은 총설명변량(33%, 36%)은 유의하였지만 증가된 설명변량(2%, 4%)은 유의하지 않았다.

계획된 행동이론을 이 이론의 3개 선행변인에 각각 과거행동, 습관, 당위 등을 추가한 모형과 비교하였을 때도 이와 유사한 결과가 나타났다. 즉 습관을 추가하였을 때는 설명증가량(4%, 3%)이 유의하였지만, 과거행동이나 당위는 적어도 한 표본에서는 설명증가량이 유의하지 않았다. 이 결과는 행동의도의 예측에서 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력 외에 습관을 선행변인으로 추가하는 것이 적절함을 시사한다.

과속행동의 의도에 대한 이 결과를 음주운전에서 얻어진 결과(한덕웅과 이민규, 2001)와 비교해 보면, 다음과 같은 유사점과 차이점이 있다. 먼저 두 운전행동에서 나타난 동일한 결과는, 합

리적 행위이론보다 계획된 행동이론이 각각 행동의도와 행동을 설명할 때 설명변량이 유의하게 증가하였다는 점이다. 따라서 비의지적 행동의 예언에 적용하고자 합리적 행위이론을 확장한 계획된 행동이론(Ajzen, 1985)이 음주운전 행동 및 과속운전 행동과 같은 대표적인 법규위반 운전행동을 설명하는 타당한 모형임이 지지되었다.

두 운전행동의 두 번째 공통점은, 태도의 기여도가 거의 대부분의 모형에서 유의하지 않거나 유의하다해도 기여도의 정도가 매우 낮다는 점이다. Parker 등(1992)의 연구에서도 주관적 규범이 행동에 대한 태도보다 의도를 설명하는 변량이 상대적으로 더 크다는 결과가 보고된 바 있었다. Parker 등(1992)의 결과 및 본 연구의 결과와 같이 본 태도의 기여도가 상대적으로 낮은 결과에 대해서 다음과 같은 이유를 생각해 볼 수 있다. 본 연구의 표 1에 제시한 자료를 보면, 태도는 모든 구성개념들 중에서 습관을 제외하고 가장 낮은 값(표본 1, 2.81; 표본 2, 2.91)을 보이고 있다. 즉 과속운전이 상당히 나쁘다고 생각하거나 과속운전의 부정적 결과를 거의 수긍하고 있는 것이다. 음주운전에 관한 연구(한덕웅과 이민규, 2001)에서도 동일한 결과가 나타났다. 이 연구의 표 1에 제시된 구성개념들의 값을 다시 계산하자(제시된 평균을 문항수로 나누어서 각 문항에서 응답자의 동의 정도를 계산함), 과속운전에서와 동일한 경향이 나타났다. 즉, 모든 구성개념 중 태도가 값이 낮았다(표본 1, 1.62; 표본 2, 1.80; 다른 구성개념의 범위 1.94~2.53, 중앙치 2.11). 이런 경향성을 태도 측정방법의 측면으로 생각해볼 수 있다. 과속운전에 대한 태도를 묻는 언어적 질문에 답할 때 많은 사람들은 통제처리를 통해

“과속운전(또는 음주운전)은 당연히 나쁜 행동이다”와 같은 도덕적 판단을 내리고, 질문지에 과속운전(또는 음주운전)이 상당히 나쁘다고 생각하거나 과속운전의 부정적 결과를 거의 수긍하고 있는 것이다. 실제로 과속운전이나 음주운전을 자주하는 사람의 경우에도, 과속운전이나 음주운전에 대한 비호의적인 응답을 할 것이며, 이 때문에 과속운전이나 음주운전에 대한 태도가 행동의도를 예측하지 못할 수 있다. 도덕적 판단인 당위 역시 상당히 낮은 값을 받았을 뿐 아니라(즉, 어떤 경우에도 과속운전해서는 안된다고 응답하는 경향이 강하였음), 행동의도의 예측에 있어 상대적으로 추가설명변량이 적었던 점도 같은 맥락에서 이해될 수 있다. 만일, 이 설명이 옳다면 태도의 기여도가 유의하지 않은 결과는 태도가 과속운전 및 음주운전의 행동의도를 예측할 때보다 실제 행동을 예측할 때 더욱 뚜렷하게 나타나게 될 것이다. 따라서 태도를 측정하는 방법에 있어, 통제처리를 통하게 되는 언어적 응답보다는 자동처리를 반영하는 암묵적 측정치인 반응속도가 더 적절할 수 있다.

과속운전 행동의도와 음주운전 행동의도에서 공통으로 5개 모형 모두에서 행동의도를 설명하는 총변량 및 새로운 변인의 추가설명변량이 유의하였다. 그러나, 모형들의 상대적인 비교에서는 과속운전과 음주운전에서 상당한 차이가 있다. 본 연구에서 다룬 과속운전에서는 합리적 행위이론과 비교할 때는 지각된 행동통제력과 습관이 추가된 모형이 상대적으로 더 설명량이 많았고 계획된 행동이론과 비교할 때는 습관이 추가될 때 추가 설명변량이 더 많았다. 반면에, 음주운전에서는 합리적 행위이론과 비교할 때 과거행동이

추가된 모형이 가장 두드러지게 설명변량이 컸고, 그 다음은 습관이 포함된 모형, 지각된 행동통제력이 각각 포함된 모형이었다. 두 운전행동에서 얻어진 이러한 차이는 결과는, 동일한 운전 행동의도임에도 불구하고 음주운전 행동의도는 운전자 자신의 통제력 지각보다 상대적으로 과거 행동 및 습관과 같은 요인에 의해 더 많이 영향 받는 상습적인 요소가 있음을 시사한다. 반면에 과속운전 행동의도는 행동통제력 지각과 습관 둘 다에 거의 동일한 정도의 영향을 받는다. 따라서 과속운전은 음주운전에 비해, 과속운전을 수행하기가 쉽다고 지각하거나 혹은 과속하더라도 운전을 잘 하며 사고 내지 않는다고 지각할수록 과속운전을 할 의도를 더 많이 갖는다는 점을 시사한다. 이러한 결과를 응용 관점에서 생각해보면, 초보 운전자이든 교통사고 후 재교육을 받고 있는 운전자이든 운전자 교육에서 과속운전을 자신이 스스로 자제하기가 실제로는 쉽지 않고 과속운전을 할 경우 사고를 낼 확률이 매우 높아진다는 점을 명확하게 전달하는 교육내용이 운전자로 하여금 과속운전을 할 의도를 덜 갖게 만들 수 있을 것이다.

과속운전 행동을 설명하는 변인

합리적 행위이론 및 이 이론에 지각된 행동통제력, 과거행동, 습관, 당위 등을 각각 추가한 5개 모형 모두에서 설명변량은 유의하였다. 특히 합리적 행위이론에서 행동의도가 행동을 설명하는 변량은 그 하나만으로도 약 36%여서(표본 1에서 40%, 표본 2에서 31%), 행동의 직접 결정인은 행동의도라는 Fishbein과 Ajzen (1975)의 주장은 본

연구의 결과에 의해 지지되었다.

그러나, 합리적 행위이론에 지각된 행동통제력이라는 새로운 변인을 포함시킴으로써 개인의 의지를 넘어서 어느 정도 타율성이나 불확실성을 지니는 비의지적인 행동의 예언에도 적용하고자 합리적 행위이론을 확장한 계획된 행동이론(Ajzen, 1985, 1988, 1991)도 타당한 모형이라는 점이 본 연구에서 지지되었다. 즉 합리적 행위이론에 지각된 행동통제력을 추가하였을 때 총 설명변량(표본 1에서 58%, 표본 2에서 44%) 및 지각된 행동통제력의 추가설명변량(표본 1에서 18%, 표본 2에서 13%)로 유의하였다. 그러나, 과거행동(22%, 19%), 습관(8%, 15%), 당위(4%, 6%)을 추가하였을 때도 설명변량의 증가는 역시 유의하였으며 특히 과거행동을 추가하였을 때의 설명변량 증가는 지각된 행동통제력을 추가하였을 때보다 상대적으로 더 컸다. 계획된 행동이론에 과거행동, 습관, 당위를 각각 추가하였을 때도 유사한 결과가 나와서, 추가 요인에 의한 설명량 증가는 과거행동(11%, 11%), 습관(2%, 5%)로 유의하였고, 당위만이 설명량 증가(0.1%, 0.1%)가 유의하지 않았다. 따라서 과속운전 행동을 예측하는 데 있어서 과거행동은 지각된 행동통제력 이상으로 설명변량이 높다. 이런 결과는 음주운전에 대한 본 저자들의 이전 연구 결과(한덕웅과 이민규, 2001)와 약간의 차이가 있다. 즉 음주운전 행동에서도 본 연구의 결과와 비슷하게, 실제 행동을 예측하는 데 있어서 과거행동의 추가설명변량(13%, 21%)이 가장 컸다. 그러나 지각된 행동통제력을 합리적 행위이론에 추가하였을 때 설명변량의 증가(3%, 2%)는 표본 2에서는 유의하지 않았다. 음주운전 행동에서의 결과에 대해 저자들은

첫 번째 가능한 이유로, 지각된 행동통제력은 기술과 재원을 필요로 하고 심사숙고해야하는 행동에는 영향을 미치지만, 부정적인 행동에 대해서 영향을 주지 못한다는 점을 들었다. 예를 들어, 강의실에서 소리를 지르거나 교수를 욕하는 일은 쉬운 일이며 따라서 지각된 행동통제력이 높지만, 그렇다고 해서 학생들이 이런 부정적인 행동을 강의실에서 하지 않는다고 주장하였다. 따라서 음주운전과 같은 부정적 행동 영역에서는 지각된 행동통제력이 높다고 해서 음주운전 행동의 가능성이 높아지는 것은 아니라고 설명하였다. 그러나 과속운전 역시 음주운전과 마찬가지로 부정적 행동임에도 불구하고 지각된 행동통제력을 추가하였을 때가 과거행동을 추가하였을 때에 이어서 과속운전 행동을 두 번째로 많이 예측하였다. 이 결과는 음주운전 행동이 과속운전 행동에 비해 더 자동으로 수행되는 행동일 수 있다는 추정을 하게 한다. 음주운전과 과속운전의 결과 차이 및 자동성 비교는, 운전자 및 과속운전자들에서 실제 음주운전의 정도 또는 과속운전의 정도가 심한 사람과 가벼운 사람의 비교에서 더욱 뚜렷하게 나타날 것이다. 즉, 음주운전이나 과속운전의 정도가 심한 사람의 경우에는 가벼운 사람의 경우보다 과거행동과 습관과 같이 자동성을 반영하는 선행변인들이 지각된 행동통제력보다 상대적으로 설명력이 높은 변인일 것으로 예상된다. 이에 대한 추후 연구가 요망된다.

과속운전 행동의 대안 모형

저자들은 과속운전의 행동의도 및 행동에 관한 본 연구의 결과를 토대로 대안모형을 그림 3

에 제안하였다. 당위는 행동의도 및 행동에 대한 예측력이 유의하지 않아 모형 구성에서 제외되었다. 과거행동과 습관의 두 추가변인 중 습관만이 계획된 행동이론에 비해 행동의도와 행동 둘다에 유의한 정도의 추가설명량을 가지는 점에서 모형에 경로가 추가되었다. 특히 과거행동은 “과거에 행동을 했기 때문에 현재 행동을 한다”라고만 말할 뿐 이론적인 설명개념이 아니라는 점에서 한계가 있다. 두 번째로, 전반적으로 행동의도에 미치는 태도와 과거행동의 상대적 기여도가 유의하지 않았던 점을 근거로 하여, 태도에서 행동의도로 가는 경로는 잠정적인 경로로 설정하였다. 마지막으로, 지각된 행동통제력이 행동으로 가는 경로가 음주운전에서는 아예 없었던 것과는 달리, 과속운전에서 행동통제력은 행동의도 뿐 아니라 행동으로도 명확한 경로를 갖는다.

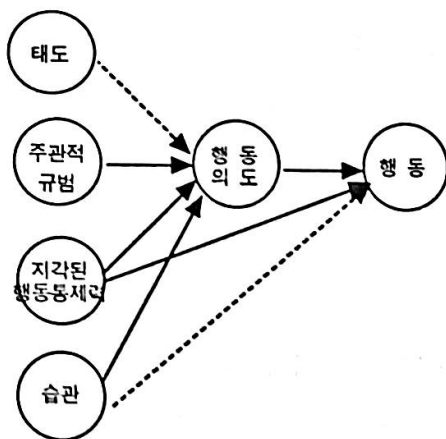


그림 3. 과속운전 행동을 설명하는 대안 모형

이 대안모형과 계획된 행동이론을 공변량구조 분석을 통하여 부합도 지수들을 살펴보았다. 그 결과, 계획된 행동 이론은 $Chi-Square=4.47(p=.000)$, $NNFI=.74$, $CFI=.79$, $RMSEA=.09$, $ECVI=3.48$ 이

었다. 그림 3의 대안모형의 적합도 지수들은 $Chi-Square=4.36(p=.000)$, $NNFI=.75$, $CFI=.79$, $RMSEA=.09$, $ECVI=4.56$ 이었다. 이 결과로부터 두 모형 모두 과속운전 행동을 설명하는 데 적합한 모형이지만 적합도 지수들을 비교해 볼 때 대안모형이 다소 더 적절한 모형임을 알 수 있다.

본 연구의 시사점, 제한점 및 장래연구 과제

끝으로 이 연구의 시사점, 제한점, 과제를 간략히 언급하기로 한다. 먼저 본 연구의 결과로부터 과속운전 행동을 변화시키려는 계획을 수립할 때 반영해야 할 시사점을 살펴보자. 본 연구에서 과속운전 행동을 하지 말아야 한다는 당위나 태도는 행동의 의도나 실제행동에 큰 영향을 미치지 않았다. 이 결과는 과속운전 행동을 변화시키려는 프로그램에서 중요한 타인들의 영향, 과속운전을 하더라도 사고를 일으키지 않을 수 있다고 믿는 주관적 행동통제력의 지각에 초점을 둘 필요가 있음을 시사한다. 실제로 과속운전을 하지 않도록 가족들의 영향력을 사용하는 주관적 규범 지각의 변화계획도 효과를 기대할 수 있다. 그리고 과속운전의 습관과 과거 행동에서 보듯이 과속하지 않는 운전행동의 반복 학습이 중요하므로 사고 경험자의 재교육 등에서 과속습관을 활동할 수 있다.

다음으로 본 연구의 제한점들을 간략히 살펴본다. 우선 과속운전의 행동측정치가 운전자들의 자기보고 자료라는 제한점이 있다. 의도적 행동을 다루는 연구들이 대부분 주관적 자기보고 기법으로 행동을 측정하기는 하지만 장래연구에서는 실제 과속행동을 관찰하거나 과속운전 행동으로 적

발된 사실 자료를 사용하여 필자가 제안한 과속 운전 행동 모형을 검증할 필요가 있다.

두 번째 제한점은 과속운전의 행동에 영향을 미치는 요인들과 과속운전 행동을 동일한 시점에서 측정한 점이다. 이 방법 역시 여러 연구들에서 사용되고 있다. 그러나 과속운전의 행동을 측정하기 이전에 행동의도를 포함한 선행요인들을 측정해야 선행 요인에 따라서 과속운전 행동에 미치는 영향을 인과적으로 설명할 수 있다. 따라서 장래 연구에서는 행동의 선행 결정요인들을 먼저 측정한 후 시간적 간격을 두고 실제 행동을 측정하여 본 연구에서 제안한 과속운전 행동을 설명하는 대안모형을 검증하는 연구가 요구된다.

셋째, 본 연구에서 사용한 측정방법에도 제한점이 있다. 먼저 태도가 행동의도를 설명할 때 설명력이 낮았는데 논의에 제시한 것처럼 장래 연구에서는 언어적인 태도척도와 함께 암묵적 측정치인 반응속도를 함께 사용하는 것이 바람직할 것으로 여겨진다. 또한 과거 행동 변인을 지난 1년 동안의 과속운전 행동을 묻는 단 하나의 문항으로 측정함으로써 다른 문항의 측정문항수(2-6 문항)에 비해 지나치게 적어서 척도상응의 문제가 있다. 또한 현재 행동기간(최근 1개월)이 과거 행동기간(지난 1년 동안)에 포함되는 문제점도 있다. 장래 연구에서는 과거행동과 현재행동을 시기에 따라서 명확히 구분하여 측정하고 과거행동의 문항수를 다른 선행변인의 문항수와 상응시킬 필요가 있다.

이상에서 논의한 제한점들에도 불구하고 본 연구는 계획된 행동이론 및 이에 대한 대안 모형들을 사용하여 한국에서 승용차 운전자들이 지니는 과속운전의 행동 의도와 실제 행동을 심리적

개념들을 통하여 설명할 수 있음을 제시한 데 의의가 있다.

참고문헌

- 교통개발연구원(2000). 1999년 교통사고비용. 서울: 교통개발연구원.
- 교통안전공단(2001). 2001년 교통문화지수 조사 결과 발표 및 교통문화선진화 방안 세미나. 서울: 교통안전공단
- 나은영(1994). 태도 및 태도변화 연구의 최근 동향: 1985-1994. 한국심리학회지: 사회, 8(2), 3-33.
- 도로교통안전협회(1998). 과속운전 근절 방안 연구. 서울: 도로교통안전협회.
- 도로교통안전관리공단(2000). 2000년판 교통사고 통계분석. 서울: 도로교통안전관리공단.
- 동아일보(2001). 도로 위의 숨바꼭질, 위성장비까지 동원 첨단경쟁. 동아일보 9월 17일자 기사.
- 이민규·한덕웅(2000). 섭식억제 행동을 예측하는 모형의 검증. 2000년 건강심리학회 2차 학술발표대회 논문집, 73-85.
- 통계청(2000). 2000년 사망원인 통계 결과.
- 한덕웅(1997). 건강행동을 설명하는 사회인지이론들의 비판적 개관. 한국심리학회지: 건강, 2(1), 21-45.
- 한덕웅·이경성(인쇄중). 교통사고 유발 원인의 설명: 운전자와 교통경찰의 관점. 한국심리학회지: 사회문제.
- 한덕웅·이민규(2001). 계획된 행동이론에 의한

- 음주운전 행동의 설명. 한국심리학회지 : 사회 및 성격, 15(2), 141-158.
- 미국국립건강통계원(U. S. National Center for health Statistics, NCHS, 1998). Vital Statistics System. *10 Leading Causes of Death, United States*.
- Aberg, L. (1993). Drinking and driving : Intentions, attitudes, and social norms of Swedish male drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 25(3), 289-296.
- Ajzen, I. (1985). From intentions to actions : A theory of planned behavior. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action control : From cognition to behavior* (pp.11-39). New York : Springer-Verlag.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Bentler, P. M., & Speckart, G. (1979). Models of attitude-behavior relations. *Psychological Review*, 86, 452-464.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior*. NY : Wiley.
- Gorsuch, R. L., & Ortberg, J. (1983). Moral obligation and attitude : Their relation to behavioral intentions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 44, 1025-1028.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Extending the theory of planned behavior : The role of personal norm. *British Journal of Social Psychology*, 34, 127-137.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1996). Modifying beliefs and attitude to exceeding speed limit : An intervention based on the theory of planned behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 26, 1-19.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). Intention to commit driving violations : An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 77, 94-101.
- Pomazal, R. J., & Jaccard, J. J. (1976). An informational approach to altruistic behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 33, 317-326.
- Schwartz, S. H., & Tessler, R. C. (1972). A test of a model for reducing measured attitude-behavior discrepancies. *Journal of Personality and Social Psychology*, 24, 225-236.
- Triandis, H. C. (1977). *Attitude and attitude change*. New York : Wiley.
- Zuckerman, M., & Reis, H. (1978). Comparison of three models for predicting altruistic behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 36, 498-510.

원고 접수: 2001. 12. 1일

수정원고 접수: 2001. 12. 10일

게재 결정: 2001. 12. 13일

An Application of Theory of Planned Behavior to Passenger Car Drivers' Speed-limit Violation

Doug-Woong, Hahn · In-Soon, Han

Department of Psychology, Sungkyunkwan University · In-Ha University Hospital

This study assessed the ability of the theory of planned behavior(TPB) to account for drivers' intention and behavior of speed-limit violation, comparing the theory of reasoned action(TRA) and the other alternative models including the predictors such as past speed behavior, habit, moral obligation. A sample of drivers(N=411) was surveyed with questionnaire, measuring attitude toward behavior, subjective norms, perceived behavior control, past behavior for 1 year, habit, obligation, and behavior intention and current speed-limit violation behavior for 1 month. The results of this study showed that the TPB explained better than theory of reasoned action for drivers' intention and behavior of speed-limit violation. Specially, the addition of perceived behavior control to TRA led to the significant increments in amount of explained variance in intentions(8%) and behavior(15%) of speed-limit violation, respectively. The TPB explained better than any other models for drivers' intention and behavior of speed-limit violation, although the addition of habit led to equal increments(8.6%) in explaining intention and the addition of past behavior led to more increments(20.8%) in explaining the speed-limit violation behavior. In all models, the attitude led not to significant increments in explained variance for intention. These results were discussed in terms of the author's previous investigation for drinking and driving. Finally, the limitations of this study and suggestions for future study were discussed.

key words : speed-limit violation behavior, violation intention, passenger car driver, theory of reasoned action, theory of planned behavior, Bentler-Speckart model, past behavior, habit, obligation