차고지증명제정책 순응모형 구축에 관한 연구

김경범¹ · 황경수^{1*} · 최재성²

¹ 제주대학교 행정학과, ² 서울시립대학교 교통공학과

A Study on the Development of Levying Garage Option on Car Buyers Policy Compliance Model

KIM, Kyung Bum¹ · HWANG, Kyung Soo^{1*} · CHOI, Jai Sung²

¹ Department of Public Administration, Jeju National University, JeJu 690-756, Korea

² Department of Transportation Engineering, University of Seoul, Seoul 130-743, Korea

Abstract

In this study, factors influencing the parking policy compliance (i.e. levying a garage option on car buyers) were identified, and then, were applied to the theory of planned behavior. To find out the influence of factors and their path, the study built a parking policy compliance model using structural equation modeling. The independent variables such as attitude, subjective norm, perceived behavioral control had positive effects on the parameter describing the efforts to secure his garage, but the parameter impact on the dependent variable was not significant. In the end, the independent variables affected the dependent variable was not significant. The perceived behavioral control utilizing regulations had positive effects on the parking policy compliance behavior, but past behavior such as street parking and prowling to find a free parking space had a negative effect on parking policy compliance behavior.

본 연구는 정책대상자의 차고지증명제정책 순응에 영향을 미치는 요인을 파악하고, 그 요인들을 계획된 행동이론에 적용하여 영향력의 정도와 경로를 파악하기 위하여 구조방정식 모형 분석방법을 이용하여 차고지증명제정책 순응행동 모형을 구축하였다. 독립변수(태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력)는 매개변수(자기차고지 확보노력)에 정(+)의 영향을 미치지만, 매개변수(자기차고지 확보노력)는 종속변수(차고지증명제정책 순응행동 = 자기 차고지에 주차하는 행동)에는 유의한 영향을 미치지 않았다. 결국에는, 독립변수(태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력)는 종속변수(차고지증명제정책 순응행동 = 자기 차고지에 주차하는 행동)에 미치는 영향은 유의미하지 않은 것으로 나타났다. 지각된 행동통제력(단속조치와 처벌강화)은 차고지증명제정책 순응행동(자기 차고지에 주차하는 행동)에 정(+)의 영향을 미치지만, 운전자의 과거행동(이면도로 주차, 무료 주차공간을 찾아서 배회)은 부(-)의 영향을 미치는 것으로 나타났다.

Key Words

Compliance-behavior, Levying Garage Option on Car Buyers(LGOCB), Parking Policy, Structural Equation Modeling, The Theory of Planned Behavior
순응행동, 차고지증명제, 주차정책, 구조방정식 모형, 계획된 행동이론

* : Corresponding Author

kshwang@jejunu.ac.kr, Phone: +82-10-3697-5912, Fax: +82-64-756-2968

Received 6 April 2012, Accepted 29 November 2012

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

자동차는 이미 우리의 생활에서 필수불가결한 요소가 되었고, 자동차는 언제나 운행의 시작과 끝이 주차로 연결된다. 그러나 자동차의 주차문제로 발생하는 사회적 문제와 사회적 비용이 점점 증가함에 따라 많은 지방자치단체들은 주거지역의 주차문제를 해소하기 위해 자기 주차장 갖기, 공영주차장 확충, 골목길 주차구획선 정비, 거주자우선주차제 등의 많은 주차정책들을 시행하였지만, 주거지역의 주차환경 개선에는 한계를 드러내고 있는 실정이다.

주차문제를 해소하기 위해서는 합리적인 주차시설 공급정책뿐만 아니라 주차수요관리정책이 필요하다. 그리고 주차수요관리정책의 집행에 있어서도 정책대상자¹⁾의 순응과 불응에 미치는 영향요인을 파악하고, 주차정책 집행 시에 우선적으로 고려되어야 한다.

본 연구의 목적은 우리의 주거 및 생활환경과 직결되어 있는 주차문제 해결을 위하여 제주특별자치도 제주시 19개 동지역을 대상으로 시행중인 차고지증명제 정책의 안정적인 집행과 향후 차고지증명제 정책의 성공적인 정착에 기여하고자 하였다.

따라서 정책대상자의 차고지증명제정책 순응에 영향을 미치는 요인과 주차공간 선택행태에 영향을 주는 요인 등을 파악하고, 이러한 요인들 간의 상호관계뿐만 아니라 그 영향력의 정도와 경로를 파악하여 차고지증명제 정책에 대한 순응행동²⁾ 모형을 구축하는 것이다.

2. 연구범위 및 방법

연구범위는 일반적으로 자동차가 하루의 운행을 마치고 멈추어 있는 휴(休)의 상태로 주거지역에서 차고 또는 주차장에 보관을 위한 주차문제로 한정하며, 2011년 현재 제주특별자치도 제주시 19개 동(洞)지역을 대상으로 시행중인 차고지증명제 정책을 대상으로 하였다.

연구방법은 첫째, 문헌연구로 기존 문헌을 중심으로 정책 순응과 불응에 관한 요인, 개인의 주차행동을 이해하기 위하여 심리학, 행정학 등 여러 분야에서 정책대상

Figure 1. Flowchart of study

자의 특정 행동을 예측하기 위한 분석틀로 사용하고 있는 행동이론을 살펴본다. 둘째로, 실증연구를 위하여 제주시 19개 동(洞)지역에 거주하는 만 20세 이상의 성인을 대상으로 구조화된 설문지를 이용하여 조사원이 직접 일대일 면접을 통하여 설문조사를 실시하였고, 이를 실증분석에 사용하였다.

차고지증명제정책 순응모형 구축을 위한 연구의 과정을 정리하면 Figure 1과 같다.

II. 이론적 고찰

1. 차고지증명제정책 순응과 불응의 개념

주차정책 집행에 대한 정책대상자의 태도는 주차정책의 유형에 따라 다르겠지만, 일반적으로 적극적으로 지지하고 찬동하는 순응과 이를 저지하고 거부하는 불응으로 대별할 수 있다.

우선 순응(Compliance)이란 정책이나 법규에서 요구하는 행동(Behavior)에 따르는 행위이며, 반대로 이

1) 정책대상자(policy target group)이란 정책의 적용을 받는 사람이나 집단을 의미한다(Kwon K. H. (2009), Policy Sciences, p.78.).

2) 자기 차고지 또는 주차장에 주차하는 행동

에 따르지 않는 행동을 불응(Non-Compliance)이라고 하며(Jung J. K. et al., 2006), 보다 구체적으로 순응은 내면적 가치관의 변화까지는 포함하지 않는다. 즉, 마음속으로 어떻게 생각하든 간에 외부로 드러난 행동이 정책이나 법규에서 요구하는 것을 따르면 순응으로 보는 것이다(Ha S. G., 2006:14).

주차정책의 순응이란 교통정책의 지시와 지침이 설정한 행동규정과 집행과정에서 요구되는 여러 가지 기준을 정책대상자가 이의 없이 받아들이고, 기존 행태의 변화를 감수하고 행동규정이 요구하는 방향으로 행동하는 것을 말한다.

본 연구에서 차고지증명제정책의 순응은 주차장으로 규정되어 있는 공간에 주차하는 행위, 도로교통법과 주차장법 등에서 요구하는 행위, 제주특별자치도에서 제정한 차고지증명 및 관리조례에 근거하여 주거지역에서 차고지로 신고된 전용차고지에 주차하는 행위를 의미한다. 그리고 차고지증명제정책의 불응이란 이를 따르지 않는 행위를 말한다.

구체적으로 차고지증명제정책을 대상으로 차고지증명을 신고한 차고지에 주차를 하지 않는 행위, 그리고 이면도로 상에 주차를 하는 행위 등이 차고지증명제정책에 대한 정책대상자의 불응에 해당된다.

2. 차고지증명제정책 순응과 불응의 영향요인

정책대상자에게 정책순응과 불응에 영향을 미치는 요인들은 다양하며, 어떤 경우는 하나의 요인에 의해 순응 또는 불응하는가 하면, 또 다른 어떤 경우에는 여러 요인이 복합적으로 작용하여 순응 또는 불응하기도 한다.

정책집행에 있어 순응과 관련한 정책에 대한 태도요인으로 Jung J. K. et al. (2006)는 정책의 소망성, 명확성과 일관성을 제시하였다. 그리고 Cha Y. J. (2005)은 당위성과 합리성을 정책요인으로, 집행기관요인으로 보유자원과 공무원의 자질을 제시하였다.

정책집행에 있어 순응과 관련한 정책대상자 요인으로 Jung J. K. et al. (2006)은 정책대상자의 능력과 의욕을 제시하였다. 그리고 Cha Y. J. (2005)은 정책대상자의 능력과 행태를 제시하였으며, 정책집행에 있어 순응과 관련한 환경요인으로 주위의 환경여건 등을 제시하였고, Coombs (1981)는 주위의 자원여건 등을 제시하였다.

Bentler and Speckart (1979)는 합리적 행동이론인 태도, 주관적규범, 행동의도, 행동 간의 직접적 인과 경로에

Table 1. Compliance & Non-Compliance factor of LGOCU

Attitude Factor	Executive organization Facot	Policy target Factor	Policy environment Factor	Past Behavior Factor
hope clarity consistency validity	talent resources regulation	capacity /volition	environment conditions	custom

과거행동 변인을 추가로 포함시킨 모형을 제안하였고, 행동의도와 행동은 과거행동(음주습관)에 의해서 영향을 받는다고 하였다. 여기서 과거행동(습관)이란 수많은 반복을 통하여 무의식적으로 수행되는 일상행동이며, 사람의 행동은 반드시 의식적 통제과정을 거치지 않고도 거의 자동적으로 수행되는 익숙한 습관적인 행동이 되풀이 되는 경향이 있다는 것이다.

이처럼 차고지증명제정책에 대한 순응 또는 불응의 요인을 크게 정책내용에 대한 명확성, 소망성, 일관성 유지 등을 포함하는 정책태도 요인, 정책을 집행하는 집행기관 공무원의 자질과 보유자원 등을 포함하는 정책집행기관 요인, 차고지를 확보하려는 의욕과 차고지확보 능력 등의 정책대상자 요인, 주변의 주차환경여건과 같은 정책환경 요인, 그리고 과거행동 요인으로 구분할 수 있으며, 이는 Table 1과 같다.

3. 합리적 행동이론과 계획된 행동이론

일반적으로 대부분의 운전자들은 도로상의 불법주차 또는 주차와 관련된 규정 위반이 도덕적으로 바람직하지 않다는 생각을 지니고 있다. 그럼에도 불구하고 일반적인 주차규정 위반이 너무도 흔하게 목격되는 것을 보면, 주차규정 위반이 비도덕적 또는 부정적인 행위라는 말만으로는 주차규정을 위반하는 행위가 줄어들지는 않을 것 같다.

Romain (2004)은 이와 같은 주차장소의 선택을 경제적이고 합리적인 선택이라고 하였고, Fishbein and Ajzen (1975)의 합리적 행동이론(Theory of Reasoned Action)은 경제학적 관점에서 개인적 이익을 극대화하려는 기대효용(Expected Utility)원리에 기초한 선택과 정치·경제학적 차원의 의사결정이론을 혼합한 통합이론이다. 즉, 합리적 행동이론은 경제적 특질의 인식여부에 따라서 주차에 대한 순응과 불응 중에서 행동을 선택할 수 있다는 것이다.

합리적 행동이론에 따르면 정책에 대한 태도(Attitude, 이하 Att)와 주관적 규범(Subjective Norm, 이하 SN)은

행동의도(Behavior Intention, 이하 BI)에 영향을 미치며, 결과적인 어떠한 행동은 행동(Behavior, 이하 Beh)을 수행하려는 행동의도에 의해 결정되며, 행동의도는 행동에 대한 태도와 주관적 규범에 의해 결정된다는 것이다.

운전자는 도로상의 불법주차뿐만 아니라 주차규정 위반은 바람직한 행위가 아님(Attitude)을 인식하고 있으며, 또 다른 주변의 사람들이나 가족, 친구 또는 친지들도 주차규정은 잘 지켜져야 한다(Subjective Norm)고 하지만, 지속적으로 주차정책 또는 주차규정을 위반하는 행동(Behavior)은 교통정책에 대하여 불응하는 행동이 순응하는 행동보다 개인적인 효용 또는 편익이 크다는 것을 의미한다.

따라서 합리적 행위자로서 개인의 차고지증명제 정책에 대한 태도는 긍정적 혹은 부정적 평가를 하게 되며, 차고지증명제 정책에 대한 주관적 규범은 사회적 압력 또는 준거집단의 지지에 의하여 개인의 인지가 형성된다. 차고지증명제 정책에 대한 개인의 태도와 주관적 규범이 자신의 주차행동의도에 영향을 미치며, 합리적 행위자로서 개인은 차고지증명제 정책에 순응을 하는 것이 불응하는 것보다 개인의 효용이 크다면 주차행동의도는 주차순응행동을 선택하게 된다.

계획된 행동이론(Theory of Planned Behavior, 이하 TPB)은 합리적 행동이론의 범위를 확장 발전시킨 것으로서, 개인이 특별한 행동을 하는 것은 그 행동을 하겠다는 행동의도에 의해 결정된다고 하였다. 그리고 특별한 행동을 하겠다고 계획을 하는 행동의도는 그 정책에 대한 태도, 사회적압력(언론매체와 대중의 지지)과 준거집단의 신념 등의 주관적 규범, 그 행동을 하는 것은 규제 또는 규칙의 준수, 단속에 대한 두려움 등으로 인하여 행동의 실행 여부를 판단하게 되는 지각된 행동통제력(Perceived Behavioral Control, 이하 PBC)은 예상되는 장애물과 실질적인 통제뿐만 아니라 행동을 실행함에 있어 보다 쉽게 행동을 하도록 하는 기회나 유인수단 등을 반영하는 것이다.

이처럼 계획된 행동이론은 정책에 대한 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력만으로 행동의도를 예측하는데 충분하며, 상황에 따라서는 정책에 대한 태도만으로도 행동의도를 충분히 예측할 수 있으며, 때로는 지각된 행동통제력만으로 행동을 예측하는데 충분하여 다른 요인들(인구통계학적 요인들, 성격 특성 등)은 행동의도를 예측하는데 있어서 간접적인 요인으로 간주하였다(Ajzen, 1991).

Table 2. Factor of TPB

Att	SN	PBC	BI	Beh
Attitude on Policy	social pressure or Support of reference group	obstacle or actual control	Behavior Intention	Behavior

Figure 2. Compliance behavior of LGOCU based TPB

즉, 계획된 행동이론은 인간의 행동에 대한 설명 영역을 인간의 행동의도에 영향을 미치는 것으로 정책에 대한 태도, 주관적 규범과 같은 자신이 통제 가능한 영역에다가, 행동을 수행하는 것이 규정이나 단속의 유무로 인하여 쉽고 어려움을 고려한 후에 결과적인 행동으로 나타난다는 지각된 행동통제력으로 자신의 통제하에 있지 않은 영역을 포함하였다.

4. 계획된 행동이론 행동이론을 적용한 교통분야 선행연구

Han D. W. et al. (2001)은 운전자들을 대상으로 과속행동, 과속행동의도, 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력을 포함하는 계획된 행동이론에 과거행동, 습관, 당위 등의 요인을 추가하여 계획된 행동이론 모형과 비교하여 과속행동에 대해 예측하였다. 그 결과 실제 행동에 영향을 미치는 주요 변인들로 과속행동의도, 태도, 주관적 규범, 행동통제력 등 계획된 행동이론의 주요 변인이외에 과거행동, 당위 변인이 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다.

Sin Y. K. (2009)은 과속운전행동을 설명하는 심리과정 변인을 파악하기 위하여 운전행동 설명에 합리적 행위이론과 계획된 행동이론을 이용하였고, 행동의도와 행동에 영향을 미치는 변수에 당위, 운전본능, 운전기술지각, 시간압박, 실행의도를 추가하였다. 분석결과 과속운전 행동을 설명하는 변인으로 계획된 행동이론에서 제안한 지각된 행동통제력과 행도의도가 유의미한 변수라고 주장하였다. 그리고 추가로 제안한 변인들 중에 과속운전 행동을 예측하는데 유의미하게 기여하는 변인들은 시

간압박이라고 하였다. 즉 과속운전 행동을 설명하는데 기여하는 변수들로 행동의도, 지각된 행동통제력, 실행의도, 시간압박이 중요함을 보여주었다.

Parker et al. (1992)는 운전자들의 4가지 교통법규 위반 행동의도에 대하여 계획된 행동이론의 설명력을 평가하였다. 4가지로 대표되는 교통법규 위반은 음주운전, 과속운전, 안전거리 미확보 운전, 위험한 상황에서의 추월이며, 조사된 표본 수는 881명이고, 계획된 행동이론의 구성요소로 되어있는 설문지를 이용하여 측정하였다. 분석결과 합리적 행동이론 요소에 지각된 행동통제력의 추가는 상당한 설명력의 증가를 가져왔으며, 지각된 행동이론이 운전자의 교통법규 위반행동에 대한 설명력이 높은 것으로 나타났으며, 계획된 행동이론 모형이 지지되었다고 하였다. 즉, 계획된 행동이론모형은 운전자의 교통법규 위반행동에 대하여 적절한 행동예측모형임이 판명되었다.

Damian et al. (2008)는 트럭운전자의 운전행동과 교통법규 준수행동을 이해하기 위하여 경로분석을 통하여 운전행동과 교통법규 준수여부에 계획된 행동이론으로 설명이 가능한 지 여부를 연구하였다. 트럭운전자의 교통법규에 대한 불응행동은 태도, 주관적 규범, 그리고 행동의도와 관련이 있으며, 트럭의 교통법규에 대한 순응 행동에는 지각된 행동통제력이 가장 직접적으로 영향을 미친다고 하였다.

이상에서 보듯이 운전자들의 과속행동, 법규위반행동 등 교통정책 또는 교통법규에 대한 순응 및 불응 행동을 분석하기 위해 계획된 행동이론을 적용하여 설명하고 있으며, 그중에서도 행동의 교통정책 또는 교통법규의 준수와 위반에 대한 행동예측의 이론적 분석의 틀로 계획된 행동이론을 주로 활용하고 있음을 알 수 있었다. 이는 교통정책 또는 교통법규에 대한 순응 또는 불응행동 예측을 위하여 개인의 태도와 가족 또는 친구 등의 준거집단에 의한 주관적 규범, 지각된 행동통제력을 주요한 변수로 적용하고 있음을 시사하고 있다.

III. 차고지증명제정책 순응모형 및 조사 설계

1. 차고지증명제정책 순응모형 기본방향 설정

본 연구에서는 차고지증명제정책 순응에 영향을 미치는 요인들을 계획된 행동이론에 적용하여 요인들을 세분화하고, 세분화된 요인들을 바탕으로 하여 분석틀을 제

Figure 3. Model picture of research

시하였다.

차고지증명제정책에 대한 태도는 차고지증명제정책의 소망성, 차고지증명제정책의 명확성, 차고지증명제정책의 일관성, 그리고 차고지증명제정책의 만족도로부터 호감과 지지가 생겨난다. 차고지증명제정책에 대한 태도가 바람직한 방향으로 형성되어야 차고지증명제정책에 대한 순응행동을 유도할 수 있는 것이다.

주관적 규범(subjective norm)은 개인의 규범적 신념에 의해서 결정되어지는데 내용적으로는 사회규범을 의미하며, 형성되는 형태에는 두 가지가 있는데, 그 중 하나는 일종의 언론매체와 대중의 지지와 같은 사회적 압력에 따라 그 행동을 행하는 경우이며, 다른 하나는 자신의 가족을 포함한 동료들이나 소속집단의 구성원 등과 같은 준거 기준이 되는 사람들이 바라는 의도를 따르는 경우이다.

지각된 행동통제력이란 행동의 수행에 있어서 규제 또는 규칙의 준수, 단속에 대한 두려움 등으로 인하여 행동의 실행 여부를 생각하게 하는 예상되는 장애물과 실질적인 통제뿐만 아니라 행동을 실행함에 있어 보다 쉽게 하도록 하는 기회나 유인수단 등을 반영하는 것이다.

추가적으로 차고지증명제 정책 집행자, 환경요인과 대상자의 과거행동 등의 대안요인을 포함하였다. 따라

서 차고지증명제정책 순응모형 추정은 운전자를 대상으로 계획된 행동이론에 포함되는 요인들과 대안으로 제안된 요인들이 차고지증명제 정책에 대한 행동의도와 순응 행동을 타당하게 설명하는지 여부를 파악하는 것이다.

계획된 행동이론 모형에 요인을 추가한 확장된 차고지증명제정책 순응모형을 사용하여 독립변수들이 매개변수인 차고지증명제정책 순응행동 의도와 종속변수인 차고지증명제정책 순응행동에 미치는 영향력의 상대적 크기와 방향 등을 제시하는 추정모형은 Figure 3과 같다.

2. 측정항목의 구성

본 연구에서는 잠재변수이면서 독립변수로는 차고지증명제정책에 대한 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 과거행동, 주차환경, 정책집행기관 요인으로, 잠재변수이면서 매개변수로는 차고지증명제정책 순응행동 의도, 잠재변수이면서 종속변수로는 차고지증명제정책 순응행동으로 크게는 세 개의 변수군으로 구분이 가능하며, 그 외에 추가적으로 인구통계학적 특성으로 구분하여 설문 문항을 구성하였다.

측정도구로 사용한 설문내용은 기존 문헌과 실증연구에서 정책순응에 영향을 미치는 요인과 주차행태 등의 요인으로 거론된 측정항목들을 중심으로 구성하였으며, 예비조사(Pilot study)를 통하여 의미전달이 불분명하거나, 불명확한 문구 등을 본 연구의 특성에 맞게 수정, 보완하여 구성하였다.

독립변수인 차고지증명제정책에 대한 태도에 관하여 6개 문항, 주관적 규범에 관하여 5개 문항, 지각된 행동통제력에 관하여 3개 문항, 정책집행기관에 관하여 4개 문항, 주차환경에 5개 문항, 과거와 현재 행동 요인에 관하여 5개 문항, 매개변수인 차고지증명제정책 순응행동 의도 4개 문항, 종속변수인 차고지증명제정책 순응행동에 관하여는 3개 문항으로 구성되었다. 이외에 차고지증명제정책의 인지도와 응답자의 인구통계학적 특성을 측정하기 위하여 성별, 연령, 거주지, 거주년수 등의 17개 문항을 추가 구성하여 총 52개의 설문 문항으로 구성하였다.

구체적 설문내용은 앞에서 논의된 이론적 배경과 선행연구를 통하여 추출된 측정 변수들을 사용하였으며, 각각의 질문항목은 객관적으로 측정하기 위하여 등간척도인 리커트 5점척도(전혀 아니다 ~ 매우 그렇다)를 사

Table 3. Content summary of questionnaire

BI	What is your policy for paying on parking lot? (The survey consists of 4 questions)
Att	Let's think about parking policy (The survey consists of 6 questions)
SN	Surrounding Criticism and Favor about parking violation (The survey consists of 4 questions)
PBC	enforcement and measures on parking violation (The survey consists of 3 questions)
Past Beh	past parking behavior (The survey consists of 3 questions)
Present Beh	present parking behavior (The survey consists of 3 questions)
Executive organization	Questions on Executive organization (The survey consists of 3 questions)
Parking environment	Questions on Parking environment (The survey consists of 5 questions)

용하였으며, 인구통계학적 변수와 기타의 경우에는 명목척도를 포함하고 있으며, 설문에 관한 개략적인 내용은 Table 3과 같다.

IV. 차고지증명제정책 순응모형 분석 및 검증

1. 신뢰도 및 타당도 분석

차고지증명제정책 순응에 영향을 미치는 측정변수에 대한 신뢰도 분석결과에서는, “과거행동”, “주차환경”, “차고지증명제정책 순응행동 의도”, “차고지증명제정책 순응행동”과 관련한 측정변수의 Cronbach Alpha값이 0.6이상으로 나타나 비교적 높은 신뢰도를 갖는 것으로 파악되었다. 그리고 이들을 제외한 모든 측정변수의 Cronbach Alpha값이 0.7이상으로 나타나 높은 수준의 신뢰도를 갖는 것으로 파악되었다.

차고지증명제정책 순응행동에 영향을 미치는 측정변수의 타당도를 확인하기 위하여 주성분분석을 이용하였으며, 요인의 명확한 해석을 위해 요인회전방식은 직각회전인 베리맥스방식을 이용하였으며, 변수와 요인간의 상관관계 정도를 나타내는 요인적재량은 일반적으로 단 일차원에 대한 탐색적 요인분석의 경우 0.5~0.6이상이면 유의하다고 할 수 있다.

따라서 본 연구에서는 차고지증명제정책 순응행동에

Table 4. Analysis result of reliability & validity

Section	article	M	value	Alpha
Att	enforce a system	3.40	0.74	0.84
	Solve parking problem	3.40	0.78	
	Expand region	3.19	0.74	
	Expand type	3.21	0.73	
	Validity	3.19	0.66	
	Satisfaction	2.96	0.65	
SN	Criticism 1	3.20	0.83	0.81
	Conscience	3.26	0.82	
	Criticism 2	3.03	0.80	
PBC	appropriate measures	3.23	0.80	0.84
	enforcement	3.17	0.82	
	Violation of regulations	3.16	0.80	
PB	past parking	3.08	0.65	0.62
	past wandering	3.32	0.48	
	past enforcement	2.76	0.77	
PE	lack of parking	2.47	0.65	0.66
	parking distance	2.17	0.59	
	wandering time	2.41	0.76	
BI	Cost	2.61	0.64	0.62
	fee-paying parking	2.81	0.49	
	Subsidy	2.39	0.77	
	public parking lot	2.02	0.68	
Beh	garage	3.21	0.58	0.62
	fee parking lot	2.93	0.72	
	not on road	3.09	0.67	

영향을 미치는 측정변수의 타당도를 확인한 결과, 준거 집단과 언론매체의 호의도 변수는 주관적 규범요인에 포함되지 않았으며, Table 4와 같이 7개의 요인으로 분류되었다.

2. 확인적 요인분석

1차 확인적 요인분석(Confirmatory Factor Analysis : 이하 CFA)은 요인들이 관측변수들로부터 한 수준의 화살표만 갖고 있기 때문에 1차 요인모형(first-order factor model)이라 한다. 이와는 달리 저차 요인들을 설명할 수 있을 것으로 여겨지는 고차요인이 있다. 이와 같이 고차요인들로 이루어진 요인모형을 고차요인모형(higher-order factor model)이라 한다. 따라서 본 연구는 기본적으로 2차 수준으로 이루어져 있기 때문에 2차 확인적 요인분석을 실행하였다.

1) 1차 확인적 요인분석

확인적 요인분석을 반복적으로 실행하면서, 설명력이 낮은 측정변수를 단계적으로 삭제하고, 그에 따른 모형의 적합도를 높이는 방법으로 전개하였으며, 1차 확인적 요인분석을 총 5회 실시하였다. 1회에서는 행동의도 측정을 위한 “공영확충no” 측정변수의 설명력이 가장 낮게 나타나서 2회 분석시 이를 제거하여 분석을 한 결과 행동의도 측정을 위한 “보조no” 측정변수의 설명력이 가장 낮게 나타났다. 3회시 이를 제거하고 분석을 한 결과, “과거단속” 측정변수가 설명력이 낮게 나타났고, 4회시 이를 제거하고 주차환경요인을 측정하기 위한 “공간부족” 측정변수가 설명력이 낮게 나타났다. 5회시 이를 제거하고 분석을 실시한 결과, 주차거리와 배회시간 측정변수로는 환경요인을 식별하지 못하는 결과가 발생하였다. 따라서 환경요인과 이를 측정하는 변수들을 모두 제거하고, 재분석을 실시하였다. 그 결과 차고지증명제정책 순응행동 관련한 모든 변수와 항목들이 통계적으로 유의하게 적재되어 있음을 확인할 수 있었다.

Table 5. First CFA result

Section			standardization coefficient	path coefficient	P
Satisfaction	←	Att	0.447	0.542	***
Validity	←	Att	0.63	0.798	***
Expand type	←	Att	0.703	0.945	***
Expand region	←	Att	0.742	0.979	***
Solve parking problem	←	Att	0.774	0.944	***
enforce a system	←	Att	0.825	1	
Criticism 2	←	SN	0.708	0.86	***
Conscience	←	SN	0.782	0.94	***
Criticism 1	←	SN	0.8	1	
Violation of regulations	←	PBC	0.713	0.953	***
appropriate measures	←	PBC	0.881	1.114	***
enforcement	←	PBC	0.814	1	
past wandering	←	PB	0.997	2.183	***
past parking	←	PB	0.449	1	
Cost	←	BI	0.634	1	
fee-paying parking	←	BI	0.921	1.155	***

주) ***는 0.01 유의수준 하에서 유의함.

2) 2차 확인적 요인분석

2차 확인적 요인분석 결과의 경로계수와 유의수준에서 준거변수로 설정된 모수는 1.0으로 고정되었고, 표준 오차(S.E)가 계산되지 않아 통계적 유의성을 검증할 수 없으며, 대신에 15개의 경로계수가 추정되었다.

확인적 요인분석의 적합도 검정을 위하여 먼저 X^2 검정의 경우, 유의확률이 0.05보다 크거나 같을 경우에 모형은 모집단의 자료에 적합하다는 귀무가설을 채택하게 되며, X^2 검정결과 255.89($p < 0.05$)로서 귀무가설을 기각하였다. 그러나 표본수가 많거나 변수의 수가 일정규모 이상이면 구조방정식모형 평가에서 X^2 검정은 의미가 없게 된다.

모형의 다른 적합도 지수를 보면, NFI는 0.909, TLI는 0.93, CFI는 0.942, 그리고 RMSEA는 0.06

으로 나타났다. 따라서 적합도 지수를 종합적으로 고려하여 판단하여 보면, 확인적 요인분석 결과는 적합함을 보여주고 있다.

확인적 요인분석의 결과를 바탕으로 각각의 개념에 대한 단일차원성과 신뢰도를 평가하기 위하여 개념신뢰도를 확인하였으며, 행동은 0.77, 태도는 0.87, 주관적

Table 7. CFA's the goodness of fit

Section	Analysis Result	criticality value	judgment
CMIN($p\hat{a}k$)	255.89 ($p < 0.05$)	$p > 0.05$	Non-Fit
NFI	0.909	more than 0.9	Fit
TLI	0.93	more than 0.9	Fit
CFI	0.942	more than 0.9	Fit
RMSEA	0.06	below 0.08	Fit
Final judgment		Fit	

Table 6. Second CFA result

Section			standardization coefficient	path coefficient	P
Att	←	Beh	0.757	1	
SN	←	Beh	0.555	0.764	***
PBC	←	Beh	0.776	1.023	***
PB	←	Beh	0.181	0.15	***
BI	←	Beh	0.524	0.602	***
Satisfaction	←	Att	0.447	0.542	***
Validity	←	Att	0.631	0.798	***
Expand type	←	Att	0.702	0.943	***
Expand region	←	Att	0.741	0.976	***
Solve parking problem	←	Att	0.775	0.943	***
enforce a system	←	Att	0.826	1	
Criticism 2	←	SN	0.706	0.857	***
Conscience	←	SN	0.783	0.942	***
Criticism 1	←	SN	0.801	1	
Violation of regulations	←	PBC	0.718	0.957	***
appropriate measures	←	PBC	0.877	1.107	***
enforcement	←	PBC	0.815	1	
past wandering	←	PB	0.997	2.183	***
past parking	←	PB	0.449	1	
Cost	←	BI	0.621	1	
fee-paying parking	←	BI	0.939	1.201	***

주) ***는 0.01 유의수준 하에서 유의함.

Table 8. CR & AVE of CFA

Factor	variable	s-coefficient	error	CR	AVE
Beh	Att	0.757	0.22	0.77	0.58
	SN	0.555	0.389		
	PBC	0.776	0.205		
	PB	0.181	0.198		
	BI	0.524	0.284		
Att	Satisfaction	0.447	0.607	0.87	0.54
	Validity	0.631	0.498		
	Expand type	0.702	0.473		
	Expand region	0.741	0.405		
	Solve parking problem	0.775	0.305		
	enforce a system	0.826	0.24		
SN	Criticism 2	0.706	0.415	0.83	0.63
	Conscience	0.783	0.314		
	Criticism 1	0.801	0.315		
PBC	Violation of regulations	0.718	0.444	0.87	0.69
	appropriate measures	0.877	0.19		
	enforcement	0.815	0.26		
PB	past wandering	0.997	0.812	0.84	0.66
	past parking	0.449	0.005		
BI	Cost	0.621	0.623	0.89	0.73
	fee-paying parking	0.939	0.076

Figure 4. Second CFA result

규범은 0.83, 행동통제는 0.87, 과거행동은 0.84, 행동의도는 0.89와 같다. 따라서 개념신뢰도 값이 0.7이상으로 신뢰도가 확보되었음을 알 수 있다.

확인적 요인분석의 타당도를 평가를 위해 분산추출지수(AVE)를 측정하였으며 그 결과 행동은 0.58, 태도는 0.54, 규범은 0.63, 행동통제는 0.69, 과거행동은 0.66, 그리고 행동의도는 0.73으로 모두 0.5이상으로 나타나 타당도가 확보되었음을 알 수 있다.

4. 차고지증명제정책 순응모형 구축 및 가설검증

1) 제안모형과 가설

확인적 요인분석을 통하여 단일차원성과 모형의 적합도 향상을 위하여 여러 항목을 제거하였다. 그 결과 차고지증명제정책에 대한 태도는 6문항, 주관적 규범은 3문항, 지각된 행동통제력은 3문항, 과거행동은 2문항, 차고지증명제정책 순응행동 의도는 2문항, 그리고 마지막으로 차고지증명제정책 순응행동은 3문항이 남았다.

따라서 2차 확인적 요인분석 결과를 바탕으로 생존한 측정변수들과 그에 해당하는 요인들을 가지고 제안모형을 설정하고, 제안모형을 대상으로 요인과 변수들간의 관계설정 또는 관계제거를 통하여 모형의 적합도를 향상시키면서 최적모형을 추정하며, 선정된 최적모형을 통하여 최종적으로 가설을 검증한다.

Table 9. Hypothesis

H	hypothesis
1	Attitude on parking policy will have a positive impact on compliance behavior Intention on parking policy.
2	Subjective norm on parking policy will have a positive impact on compliance behavior Intention on parking policy.
3	The perceived behavioral control will have a positive impact on compliance behavior Intention on parking policy.
4	Past Behavior will have a negative impact on compliance behavior Intention on parking policy.
5	Compliance behavior intention will have a positive impact on compliance behavior on parking policy.
6	Perceived behavioral control will have a positive impact on compliance behavior on parking policy.
7	Past Behavior will have a negative impact on compliance behavior on parking policy.

2) 제안모형의 분석결과

최초의 제안모형의 적합도 향상을 위하여 상관계수가 약하게 나타난 과거행동↔행동통제, 과거행동↔태도, 과거행동↔주관적 규범간의 상관계수를 차례로 하나씩 제거하였고, 오차변수 e3와 e4간에 상관계수를 설정하여 도출한 수정된 제안모형을 분석결과는 다음과 같다.

수정된 제안모형의 적합도 검정결과, χ^2 검정은 391.21 ($p<0.05$)로 가설이 기각되어 부적합 판정이 되었다. 그러나 이는 모형의 필요조건이지 충분조건이 아니기 때문에 다른 적합도 검정결과로 판단할 수 있다.

χ^2 검정의 단점인 표본특성으로부터 자유롭게 사용할 수 있는 적합도 지수를 통하여 살펴보면, CFI는 0.918 (0.9이상)로 적합한 수준이며, RMSEA는 0.064 (0.08이하)로 적합한 수준이며, NFI는 0.878(0.9이

Table 10. Modified proposal model's the goodness of fit

Section	Analysis result	criticality value	judgment
CMIN/p값	391.21 ($p<0.05$)	$p>0.05$	Non-Fit
NFI	0.878	more than 0.9	Non-Fit
TLI	0.900	more than 0.9	Fit
CFI	0.918	more than 0.9	Fit
RMSEA	0.064	below 0.08	Fit
Final judgment		Fit	

상)로 다소 낮게 나타났지만 0.8이상의 경우도 수용 가능한 수준으로 볼 수 있다. 그리고 TLI는 0.90(0.9이상)로 적합한 수준으로 나타나고 있다.

이상의 적합도 지수를 종합적으로 보면 제안모형의 관계설정과 제거를 통하여 적합도 검증결과는 최종적으로 적합한 것으로 판정되었다.

3) 최종모형의 선정

제안모형의 관계설정과 제거를 통하여 도출된 수정된 제안모형의 적합도 검증결과 최종적으로 적합한 것으로 판정되어, 수정된 제안모형을 최종모형으로 결정하였다.

Table 11. The improvement degree of proposal model & final model

Section	CMIN	DF	NFI	TLI	CFI	RMSEA
PM	425.1 (0.00)	141	0.868	0.887	0.907	0.068
FM	391.2 (0.00)	141	0.878	0.900	0.918	0.064
difference	33.9 (0.00)	0	-0.01	-0.013	-0.011	0.004
	improved					

Table 12. CR & AVE of final model

S	Att	SN	PBC	PB	BI
CR	0.87	0.83	0.87	0.72	0.77
AVE	0.54	0.63	0.68	0.59	0.64

Figure 5. Final model

제안모형과 최종모형의 적합도 향상 정도를 보면, 자유도(DF)에서는 차이가 없지만, χ^2 의 차이는 0.05 유의수준 하에서 33.9로 개선된 것으로 나타났고, TLI값은 0.887에서 0.90으로, CFI값은 0.907에서 0.918로 증가하였고, RMSEA값은 0.068에서 0.064로 감소하여 최종모형이 제안모형과 비교하여 적합도가 보다 우수한 것으로 파악되었다.

또한, 최종모형의 신뢰도와 타당성은 모든 요인에 대하여 개념신뢰도(CR)가 0.7이상, 분산추출지수(AVE)가 0.5이상으로 나타나 신뢰성과 타당성이 확보되었다.

4) 가설 검증

최종모형을 기준으로 경로계수의 검정통계량(C.R.)과 P값으로 가설 채택유무를 판단한다.

차고지증명제정책에 대한 태도는 차고지증명제정책 순응행동 의도에 통계적 유의수준 하에서 정(+)의 영향을 미칠 것이라는 가설1은 채택되었다(C.R.=2.512, $p=0.012$).

주관적 규범은 차고지증명제정책 순응행동의도에 통계적 유의수준 하에서 정(+)의 영향을 미칠 것이라는 가설2는 채택되었다(C.R.=3.2, $p=0.001$).

지각된 행동통제력은 차고지증명제정책 순응행동의도에 통계적 유의수준 하에서 정(+)의 영향을 미칠 것이라는 가설3은 채택되었다(C.R.=2.582, $p=0.001$).

지각된 행동통제력은 차고지증명제정책 순응행동에 통계적 유의수준 하에서 정(+)의 영향을 미칠 것이라는 가설6은 채택되었다(C.R.=3.547, $p=0.000$).

그리고 과거행동은 차고지증명제정책 순응행동에 통계적 유의수준 하에서 부(-)의 영향을 미칠 것이라는 가설7은 채택되었다(C.R.=-4.817, $p=0.000$).

그 외의 나머지 가설은 검정통계량(C.R.) 또는 P값으로 가설 채택유무를 판단한 결과 모두 기각되었다.

가설 검증내용을 간단히 정리하면 Table 13과 같으며, 외생변수와 관측변수간의 경로계수는 모두 유의한 것으로 나타났지만, 외생변수와 내생변수간의 관계 중에서는 과거행동→차고지증명제정책 순응행동의도와 차고지증명제정책 순응행동의도→차고지증명제정책 순응행동간의 관계는 유의하지 않은 것으로 나타났다.

따라서 차고지증명제정책에 대한 태도, 주관적 규범, 그리고 지각된 행동통제력은 차고지증명제정책 순응행동 의도에는 통계적 유의수준 범위에서 유의한 영향을 미치

Table 13. hypothesis testing result of final model

S			s-coefficient	path coefficient	P value	Adopt
BI	←	Att	0.186	0.162	0.012	○
BI	←	SN	0.213	0.184	0.001	○
BI	←	PBC	0.194	0.173	0.01	○
BI	←	PB	0.04	0.057	0.405	X
Beh	←	PBC	0.241	0.155	***	○
Beh	←	PB	-0.347	-0.355	***	○
Beh	←	BI	0.053	0.038	0.406	X
Satisfaction	←	Att	0.446	0.526	***	○
Validity	←	Att	0.633	0.778	***	○
type	←	Att	0.654	0.855	***	○
region	←	Att	0.697	0.893	***	○
solve	←	Att	0.786	0.93	***	○
system	←	Att	0.849	1		○
Criticism2	←	SN	0.706	0.861	***	○
Conscience	←	SN	0.78	0.941	***	○
Criticism1	←	SN	0.798	1		○
violation	←	PBC	0.71	0.943	***	○
Measure	←	PBC	0.878	1.104	***	○
enforcement	←	PBC	0.818	1		○
psst wandering	←	PB	0.997	2.181	***	○
past parking	←	PB	0.449	1		○
Cost	←	BI	0.64	1		○
fee paying	←	BI	0.909	1.128	***	○
garage	←	Beh	0.523	1.149	***	○
fee paying lot	←	Beh	0.813	1.549	***	○
Not on road	←	Beh	0.528	1		

주) ○는 가설의 채택, X는 가설의 기각을 의미함.

는 것으로 나타났지만, 차고지증명제정책 순응행동의도라는 매개요인을 통하여 차고지증명제정책 순응행동에는 유의한 영향을 미치지 못하는 것으로 나타났다(C.R. = 0.831, $p=0.406$).

이상과 같은 과정을 통해 구축된 최종모형을 수식으로 표현하면 식(1), 식(2)와 같으며, 차고지증명제정책 순응행동 의도가 차고지증명제정책 순응행동에 미치는 영향력이 유의하지 않게 나타남으로 인하여, 차고지증명제정책에 대한 태도뿐만 아니라 주관적 규범까지도 차고지증명제정책 순응행동에 미치는 영향력이 유의하지 않게 되었다.

$$\text{차고지증명제정책 순응행동} = 0.155 \times (\text{행동통제}) - 0.355 \times (\text{과거행동}) \quad (1)$$

차고지증명제정책 순응행동을 위해서는 지각된 행동통제력 요인이 15.5%의 주차순응행동을 유인할 수 있

으며, 과거의 노상주차 등의 주차행동은 35.5%의 불응행동을 유도함을 알 수 있다. 이는 운전자들이 과거의 습관대로 무심코 주차행동을 하고 있음을 보여주는 것이며, 지금부터라도 무분별하게 이루어지는 노상 또는 이면도로 주차행위를 단속한다면 향후 주차불응행동은 감소하고 주차순응행동을 유도할 수 있을 것이다.

$$\begin{aligned} \text{차고지증명제정책 순응행동의도} &= 0.162 \times (\text{태도}) \\ &+ 0.184 \times (\text{주관적 규범}) + 0.173 \times (\text{행동통제}) \quad (2) \end{aligned}$$

차고지증명제정책 순응행동의도, 즉 운전자들이 스스로 자기차고지 확보를 위해서는 차고지증명제정책에 대한 긍정적인 태도가 16.2%, 동료 또는 이웃의 비난과 같은 주관적 규범 확보가 18.4%, 행정조치 또는 단속과 같은 지각된 행동통제력이 17.3%의 차고지증명제정책 주차순응의도, 즉 자기차고지 확보를 유도할 수 있음을 보여준다.

이상의 모형구축 결과를 정리하면 다음과 같다.

차고지증명제정책 순응행동 의도는 차고지증명제정책에 대한 태도와 주관적 규범, 그리고 지각된 행동통제력에 의하여 설명되는 것으로 파악되었지만, 과거행동에 의한 영향력은 유의하지 않은 것으로 나타났다.

차고지증명제정책 순응행동은 지각된 행동통제력과 과거행동으로 설명이 되지만, 차고지증명제정책 순응행동의도가 순응행동에 미치는 영향력은 유의하지 않은 것으로 나타났다.

따라서 차고지증명제정책에 대한 태도와 주관적 규범은 차고지증명제정책 순응행동의도를 통하여 차고지증명제정책 순응행동에 영향을 미칠 것이라는 가설은 기각되었다.

구축된 모형을 바탕으로 경로계수의 방향성을 보면, 차고지증명제정책 순응행동은 지각된 행동통제력에 대해서는 정(+)의 방향으로 영향을 받으며, 과거행동에 대해서는 부(-)의 방향으로 영향을 받는 것으로 나타났다.

즉, 정책대상자는 주차단속 또는 행정조치 등과 같은 지각된 행동통제력이 작용할 경우 차고지증명제정책에 대하여 순응행동을 유발하는 요인이지만, 과거에 이면도로에 주차하였던 행동이나, 무료주차 장소를 찾아 배회하였던 경험이 있는 경우에는 차고지증명제정책에 불응행동을 유발하는 원인이 되고 있음을 보여주고 있다.

차고지증명제정책 순응행동의도는 정책대상자의 태도와 주관적 규범, 그리고 지각된 행동통제력에 대해서는

정(+)의 방향으로 영향을 받으며, 과거행동은 유의하지 않은 것으로 나타났다.

그리고 각 잠재요인이 차고지증명제정책 순응행동의도에 미치는 영향정도를 표준화된 경로계수에 의하여 파악한 결과, 거의 비슷한 수준에서 영향을 미치는 것으로 분석되었지만, 차고지증명제정책 순응행동에는 과거행동이 지각된 행동통제력보다 많이 영향을 미치는 것으로 나타났다.

V. 결론 및 한계

1. 결론

본 연구는 정책대상자의 차고지증명제정책 순응에 영향을 미치는 요인을 파악하고, 구조방정식모형 분석방법을 이용하여 요인들 간의 상호관계뿐만 아니라 그 영향력의 정도와 경로에 관한 차고지증명제정책에 대한 순응행동 모형을 구축하였다.

차고지증명제 차고지증명제정책의 확대시행은 자기차고지 확보를 위한 비용지불의사를 증대시키며, 또한 차고지증명제 정책 위반에 대한 주위의 차가운 시선과 주위의 비난 또는 양심의 가책 등은 자기 차고지 확보를 위한 비용지불의사를 증대시키는 것으로 분석되었다. 이는 지역주민들이 주차 또는 차고지 규정준수 여부에 대한 자율적인 감시체제가 필요함을 의미한다.

주차 또는 차고지증명제 규정위반에 대한 단속 및 행정조치 등은 자기차고지 확보를 위한 비용지불의사를 증대시키며, 무부별한 이면도로 주차와 무료공간을 찾아 배회하는 차량을 줄일 수 있으며, 그리고 자기 차고지에 주차하려고 하는 차고지증명제 정책순응 행동을 증대시키는 것으로 분석되었다. 그러나, 과거에 무료주차 공간을 찾아서 배회하였거나 또는 이면도로에 주로 주차하였던 과거의 행동과 경험은 자기 차고지에 주차하도록 하는 차고지증명제 정책 순응행동을 약화시키는 것으로 파악되었다.

차고지증명제정책에 대한 태도에 있어서 차고지증명제 정책의 제주도 전지역으로 지역적인 확대시행과 차량종류의 확대시행 간에는 공분산 관계가 형성되어 있는 것으로 분석되어 상호 긴밀한 연관성이 있는 것으로 파악되었다. 따라서 차고지증명제 정책 확대시행에 있어 지역과 차종을 분리하여 따로 확대 시행하는 것보다는

동시에 병행하여 확대 시행하는 편이 보다 효과적임을 보여주고 있다.

차고지증명제정책에 대한 자기차고지를 확보하려는 순응행동 의도는 계획된 행동이론 요인, 즉 차고지증명제정책에 대한 태도와 주관적 규범, 그리고 지각된 행동통제력에 의하여 설명되는 것으로 파악되었다. 그러나 과거행동, 주차환경, 정책집행기관의 추가 요인들은 차고지증명제 정책에 대한 자기차고지를 확보하려는 순응행동 의도에 유의한 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다. 그리고 주차 또는 차고지규정 위반에 대한 단속 및 행정조치 등과 같은 지각된 행동통제력은 자기차고지에 주차하려는 차고지증명제 정책 순응행동을 증가시키는 것으로 분석되었다.

그러나 이면도로에 주차하였던 행동과 무료공간을 찾아 배회하였던 과거의 경험은 자기차고지를 갖고 있다고 하더라도, 자기차고지에 주차하려고 하는 차고지증명제 정책 순응행동을 약화시키는 동시에 이면도로에 주차하려는 의도를 증대시키는 것으로 파악되었다.

2. 연구의 한계 및 향후과제

본 연구에서는 제주시의 19개 동지역의 한정된 지역을 대상으로 하였기 때문에 차고지증명제정책의 미적용 지역에 대한 정책 의견과 차고지증명제정책에 대한 순응과 불응요인의 인과관계 측면에서 미적용된 지역과 내용이 있을 수 있다. 따라서 이에 대하여 보다 폭 넓은 지역과 내용을 대상으로 하여 분석 모형을 확대 적용한 연구가 필요하다.

그리고 본 연구에서는 독립변수와 매개변수, 그리고 종속변수간의 관계에 대하여 집중적으로 분석하였지만, 향후 정책의 순응과 같은 복잡한 인과관계 규명을 위해서는 여러 독립변수들 간의 상호관계를 바탕으로 하여 종속변수와의 관계뿐만 아니라 독립변수와 매개변수, 독립변수와 조절변수, 그리고 종속변수와의 관계 규명에 대한 지속적인 연구가 필요하다고 본다.

ACKNOWLEDGEMENT

This work was summarized from the doctoral dissertation (A Study on the Development of Transportation Policy Compliance Model).

REFERENCES

- Ajzen I. (1991), The Theory of Planned Behavior, *Organizational Behavior and Human decision Processes* (50), pp.179-211.
- Bentler P. M., Speckart G. (1979), *Models of attitude-behavior*, New York: Spriger-Verlag, pp.11-39.
- C. J. Armitage, M. Conner (2001), Efficacy of the Theory of Planned Behavior : A meta-analytic review, *British Journal of Social Psychology*, Vol.40, pp.471-499.
- Cha Y. J. (2005), A Study on regulation compliance : Focus on environment regulation, *The Journal of Korean Association for Policy Sciences*, Vol.9, No.4, pp.113-132.
- Conner M., Lawton R., Parker D., Chorlton. K., Manstead. A. S. R., Stradling S. (2007), Application of the theory of planned behaviour to the prediction of objectively assessed breaking of posted speed limits, *British Journal of Psychology* Vol.98, No.3, 429-453.
- Coombs F. S. (1980), The Base of Non-Compliance with a Policy, *Policy Studies Journal*, Vol.8, pp.885-892.
- Damian R. P., Peter C., Peter A. B., David D. C., David C. (2008), An application of the theory of planned behavior to truck driving behavior and compliance with regulations, *Accident Analysis and Prevention*, vol.40, pp.2058-2064.
- Daphne C. N. C., Anise M. S. W., Eva P. W. H. (2010), Invulnerability and the intention to drink and drive : An application of the theory of planned behavior, *Accident Analysis and Prevention*, Vol.42, pp.1549-1555.
- Donald C. S. (2006), Cruising for parking, *Transport Policy*, Vol.13, pp.479 - 486.
- Elliott M. A., Armitage C. J., Baughan C. J. (2003), Drivers' Compliance with Speed Limits : An Application of the Theory of Planned Behavior, *Journal of Applied Psychology*, Vol.88, No.5, pp.964-972.
- Fishbein M., Ajzen I. (1975), *Belief, Attitude, Intention and Behavior An Introduction to Theory and Research*, Reading, MA : Addison-Wesely.
- Ha S. G. (2006), *Noncompliance of Public policy*, KumJung publishing co.
- Han D. W., Han I. S. (2001), An Application of Theory of Planned Behavior to Passenger Car Drivers' Speed-limit Violation, *The Korean Journal of Health Psychology*, Vol.6, No.2, pp.39-62.
- Henriette W. W., Lars A. (2008), Driver's beliefs about exceeding the speed limits, *Transport Reseach Part F*, Vol.II, pp.376 - 389.
- Inger S. M., Jostein R. (2011), Predicting intentions not to "drink and drive" using an extended version of the theory of planned behavior, *Accident Analysis and Prevention*, Vol.43, pp.1378-1384.
- Jos V. O., Derk W., Jasper D. (2009), The real price of parking policy, *Tinbergen Institute Discussion Paper TI Vol.83*, No.3, pp.1-24.
- Jos V. O., Derk W., Piet R. (2010), Empirical Evidence on Cruising for Parking, *Tinbergen Institute Discussion Paper TI Vol.28*, No.3, pp.1-12.
- Jung J. K., Choi J. W., Lee S. W., Jung J. G. (2006), *Theories of policy sciences*, Dae-Myung publishing co.
- Jyh-Fa T., Chih-Peng C. (2006), Economic analysis of collecting parking fees by a private firm, *Transportation Research Part A* 40, pp.690 - 697.
- Kay W. A., John W. P. (1991), Choice of parking : Stated preference approach, *Transportation*, Vol.18, pp.59-81.
- Kwun K. H. (2009), *Policy sciences*, ParkYoung publishing co.
- Mary M., Michael D. M. (1982), Parking policy and urban goals : Linking strategy to needs, *Transportation*, Vol.11, pp.131-152.
- 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*, Vol.77, pp.94-101.
- Romain P. (2004), Parking enforcement and travel demand managemen", *Transport Policy*, Vol.11,

pp.399-411.

Russell G. T., Anthony J. R. (1998), A Parking search model, Transpn Res.-A, Vol.32, No.3, pp.159-170.

Sin Y. K. (2009), Testing the psychological process model that affects speeding behaviors, SungKyunKwan University psychology department doctoral dissertation.

Sonja E. F. (2009), The theory of planned behavior : The role of descriptive norms and past behavior in the prediction of drivers' intentions to violate, Transportation Research Part F 12, pp.198-207.

William Y., Michael T. (1991), A parking model hierarchy, Transportation, Vol.18, pp.37-58.

알림 : 본 논문은 박사학위 논문(교통정책 순응모형 구축에 관한 연구)의 내용을 요약한 것입니다.

✿ 주 작 성 자 : 김경범

✿ 교 신 저 자 : 황경수

✿ 논문투고일 : 2012 4. 6

✿ 논문심사일 : 2012 9. 27 (1차)

2012 11. 6 (2차)

2012 11. 29 (3차)

✿ 심사판정일 : 2012 11. 29

✿ 반론접수기한 : 2013. 4. 30

✿ 3인 익명 심사필

✿ 1인 abstract 교정필