

# 정책대상집단의 주차규제정책 불응요인에 관한 연구

## -합리적 행동이론을 중심으로-

### Noncompliance Factor of Parking Regulatory Policy in the Policy Target Groups -Focused on The Theory of Reasoned Action-

김경범

제주대학교 행정학과/제주대학교 사회과학연구소

Kyung-Bum Kim(saint@jejunu.ac.kr)

#### 요약

본 연구에서는 합리적 행동이론을 적용하여 주차규제정책에 대한 태도, 주관적 규범, 집행기관에 대한 신뢰가 직접적으로 주차규제정책에 대한 행동의도와 행동에 어떠한 영향을 미치는지와 간접적으로 행동의도를 매개로 하여 행동에 어떠한 영향을 미치는지를 분석하고, 거주지역과 주택종류에 따른 조절효과를 검증하고자 하였다. 이를 위해 주차규제정책이 적용되고 있는 지역의 정책대상집단을 대상으로 설문조사하고 실증분석하였다. 구조방정식모형에 의한 가설검정결과, 주차규제정책에 대한 태도와 주관적 규범 요인이 행동의도에 각각 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 행동에는 태도와 집행기관 요인이 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 그리고 행동의도를 매개로 하여 행동에도 각각 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 주거지역과 주택종류에 따른 조절효과를 검증한 결과, 주거지역에서는 태도와 행동의도 간의 관계에, 주택종류에서는 집행기관과 행동간에 관계에 따른 조절효과는 유의한 것으로 나타났다. 이러한 분석 결과를 토대로 본 연구에서는 주차규제정책에 대한 순응과 불응을 위한 실천적 방향을 제시하였다.

■ 중심어 : | 불응 | 행동 | 주차규제정책 | 합리적 행동이론 |

#### Abstract

In this research, The impact factor based on previous studies was composed of attitudes, subjective norms, and executive organization. The purpose of this study was to analyze how these factors have affected on the behavior intention and the behavior the parking regulatory policy using The theory of reasoned action. In addition, The effect of moderate variable(residence, housing type) to be verified. Conducted a survey of the area that was subjected to the parking regulatory policy, and the survey result was analyzed. After verifying the hypothesis using structural equation modeling, Two factors (Attitude, subjective norm) were found to be on the positive effect on the behavior intention and Two factors (Attitude, executive organization) were found to be on the positive effect on the behavior. As a result of verifying the effect of moderate variable(residence, housing type), The residence variable showed a significant moderating effect on the relationship between attitudes and behavior and the housing type variable turned out a significant moderating effect on the relationship between enforcement agency and behavior. On the basis of this analysis, presented a practical way for regulatory compliance or Non compliance on the parking regulatory policy.

■ keyword : | NonCmpliance | Behavior | Parking Regulation Policy | The theory of Reasoned Action |

\* 이 논문은 2013년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2013S1A5B5A07047048).

접수일자 : 2015년 02월 12일

심사완료일 : 2015년 03월 10일

수정일자 : 2015년 03월 10일

교신저자 : 김경범, e-mail : saint@jejunu.ac.kr

## I. 서론

도시에서는 자가용 승용차의 급증으로 주차문제가 발생하게 되고, 최근에는 1가구당 1차량에서 1가구당 다차량 보유현상이 확산되면서, 주거지역에서 주차공간 부족 현상은 나날이 심화되고 있는 실정이다. 특히 최소한의 적정 주차시설 확보가 곤란한 지역에서의 야간 주차난은 생활도로인 이면도로 상의 불법주차로 연결되어 이웃 간 불화를 유발하고, 보행자의 보행권을 침해하며, 화재와 재난 등이 발생할 경우에는 소방방재 도로의 기능을 상실하게 되며, 그로 인하여 또 다른 2차 재난을 불러 올 수도 있다[1].

보편적으로 우리들의 일상에서 벌어지고 있는 주차문제를 해소하기 위해서는 누구나 공영주차장과 민영주차장의 확대 등 주차시설 공급정책이 반드시 필요하다고 생각한다. 그러나 규제정책은 공급정책과는 달리 정책집행에 있어서 사용제한과 같은 규제와 수요억제 때문에 정책대상집단의 불응이 수반되기 마련이며, 정책대상집단의 불응은 규제정책의 목적 달성을 저해하게 된다. 따라서 정책대상집단의 불응행태는 주차규제정책의 목적(이면도로 기능회복과 소통원활, 주차문제 해결 등) 달성을 퇴보시키는 결과를 가져온다. 즉, 정책대상집단은 주차규제정책에 대해 순응 또는 불응 중에서 자기 자신이 스스로 주차행동을 선택할 수 있는데, 주차장소 선택행동에 있어서 정책대상집단의 불응뿐만 아니라 순응행동은 그들에 의한 경제적이고 합리적인 선택이다[2].

본 연구에서는 주차규제정책의 집행과정에서 정책대상집단의 반응에 미치는 영향요인이 어떤 것인지를 실증적으로 분석하려고 한다. 이를 위해 본 연구에서는 정책대상집단이 주차규제정책에 대한 불응은 경제학적 관점에서 개인적 이익을 극대화하려는 기대효용(Expected Utility)원리에 기초한 선택이며, 정책대상집단은 자신의 효용을 극대화하는 합리적 의사결정자라고 할 수 있다[3].

따라서 정책대상집단은 주차규제정책에 대하여 수동적인 존재가 아니라 자신의 의사를 적극적으로 표출함으로써 불응 또는 순응을 할 수 있는 합리적 인간이라

는 가정에 입각한 Fishbein & Ajzen(1975)의 합리적 행동이론(TRA : Theory of Reasoned Action)을 적용하여 연구모형을 정립하고, 실증분석을 통해서 주차규제정책에 대한 순응 및 불응요인과 정책적 시사점을 도출하고자 한다.

## II. 이론적 배경과 선행연구

### 1. 합리적 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.

Romain은 주차장소의 선택을 경제적이고, 합리적인 선택이라고 하였고, 합리적 행동이론은 경제학적 관점에서 개인적 이익을 극대화하려는 기대효용(Expected Utility)원리에 기초한 선택과 정치·경제학적 차원의 의사결정이론을 혼합한 통합이론이라 할 수 있다[2]. 즉, 합리적 행동이론은 경제적 득실의 인식여부에 따라서 순응과 불응 중에서 행동을 선택할 수 있다는 것이다.

본 연구에서 주차규제정책의 불응이란 행태적 결과로 정책대상집단의 외부적 행동이 주차규제정책 또는 지침에 대하여 불일치하는 것이다.

합리적 행동이론은 인간이 어떤 행동의 수행여부를 결정할 때 행동의 결과가 자신에게 어떠한 결과를 초래할 지를 판단하여 합리적으로 행동한다고 가정한다[4]. 즉 행동의 결과가 자신에게 편익을 가져온다고 생각이 되면 그 행동을 수행할 가능성이 높다는 것이다.

본 연구에서는 주차규제정책불응에 대한 정책대상집단의 행동에 대해 다양한 연구관점 중에서 정책대상집단 개개인의 다양한 이해 관계적 입장에서 자신의 기대효용을 극대화하는 합리적인 행동을 하게 된다는 것을 근거로 한다. 즉, 정책대상집단 개개인은 주차규제정책

순응 또는 불응행동 결정시에 개인의 효용을 극대화하는 합리적 행동 관점에서 순응 또는 불응 여부를 결정한다.

## 2. 정책 순응 및 불응 결과요인

주차규제정책에 대한 순응은 법률에서 도로교통법, 주차장법 등의 법률과 지방자치단체의 조례에서 요구하는 행동에 따르는 행위를 의미하며, 불응이란 이를 따르지 않는 행위를 말한다. 즉, 주차규제정책에 대한 불응이란 주차규제정책의 내용을 문제의 시점으로 하여 집행과정에서 드러난 행태적 결과를 의미하는 것으로서 정책대상집단의 외부적 행동이 주차규제정책 또는 지침에 대하여 불일치하는 행동을 말한다.

연구에서 주차규제정책의 순응은 주차장으로 규정되어 있는 공간에 주차하는 행위, 도로교통법과 주차장법 등에서 요구하는 행위, 지방자치단체에서 제정한 조례에 근거하여 주거지역에서 차고지로 신고된 전용차고지에 주차하는 행위를 의미한다. 그리고 주차규제정책의 불응이란 이를 따르지 않는 행위를 말한다.

구체적으로 주차규제정책을 대상으로 하여 자동차 소유자가 자신의 주차공간에 주차를 하지 않는 행위, 그리고 이면도로 상에 주차를 하는 행위 등이 주차규제정책에 대한 정책대상집단의 불응에 해당된다. 즉, 불응이란 주차규제정책의 의도나 정책 내용에 포함된 행동규정에 정책대상집단이 불일치된 행동을 하는 것으로 “자신의 주차공간에 주차하지 않는 행위”로 불응을 정의하고자 한다.

표 1. 결과요인

요인	상위변수	하위변수
정책대상집단	능력	① 자기 주차공간확보 여부(행동의도)
	행태	① 주차규제정책에 대한 행동(행동)

## 3. 선행연구

정책집행과정에서 정책집행에 영향을 미치는 요인들은 무수히 많기 때문에 모든 요인들을 구체적으로 검토하기란 거의 불가능하다. 하지만 정책집행과정에서 정책순응 및 불응에 영향을 미치는 요인들에 관해서는 많

은 학자들에 의해 다양한 분석이 이루어져 왔다.

Rodgers와 Bullock은 순응에 영향을 미치는 요인을 법의 명료성, 처벌의 확실성과 강제시행기관의 존재 등이라고 하였고[5], Young은 개인의 이익, 강제적 법집행, 유인, 사회적 압력과 같은 요인이 부정적으로 작용할 경우 불응이 발생한다고 하였다[6].

Coombs는 불응의 원인을 정책에 대한 불신 등[7], Anderson은 정책의 정당성, 개인의 이익 등으로 분류하였다[8].

이시원과 하상근은 국민연금정책의 불응요인을 파악하기 위하여 국민연금정책의 불응을 일종의 조세불응으로 파악하고, 불응모형을 이용하였다. 독립변수로는 정책 요인으로 정책의 소망성, 명확성, 일관성, 실효성으로 분류하고, 정책집행기관 요인으로 신뢰성과 정통성, 정책대상집단 요인은 인구사회학적 배경요인, 심리적 요인, 능력요인, 준거집단 요인으로 설정하여 분석하였다[9].

안혜균은 개인적 이익, 강제, 정책집행의 기간을 들고 있으며[10], 차용진은 환경규제 순응영향요인을 규제정책내용 요인에는 당위성과 합리성을, 집행기관요인에는 규제집행자의 자질과 보유자원 등으로 분류하여 분석하였다[11].

정정길 등은 정책집행이론에 있어 순응의 요인을 정책의 내용과 관련된 요인으로 정책의 소망성, 명확성과 일관성을 제시하였고, 정책결정 및 집행기관과 관련된 요인으로 집행기관의 신뢰성과 정통성, 중간매개집단 및 집행관료의 상부기관에 대한 인식을 제시하였다[12].

김홍주와 이은국, 그리고 하상근은 정책순응에 영향을 미치는 요소로 정책집행기관에 대한 신뢰성이 영향을 미친다고 하였다[13][14]. 본 연구에서는 이와 같은 내용을 토대로 하여 정책집행기관에 대한 신뢰를 정책순응과 불응에 영향을 미치는 요인으로 선정하였다.

본 연구에서는 정책집행기관보다는 정책집행과정에서의 정책의 내용과 그에 따른 정책대상집단의 행동에 중점을 두고 있다. 따라서 본 연구의 주요 영향요인과 유사한 정책의 내용, 주관적 규범, 정책집행기관의 신뢰요인에 중점을 두고 있는 이시원과 하상근의 연구에 근거하여 요인들을 재작성하였다.

표 2. 영향요인

요인	상위변수	하위변수
정책에 대한 태도	정책의 내용	① 소망성 ② 명확성 ③ 일관성 ④ 효과성
주관적 규범	준거집단 또는 언론의 태도	① 언론의 태도 ② 준거집단의 태도 ③ 대중의 태도
정책집행기관	정책대상집단의 인지 및 만족도	① 집행수단에 대한 만족도 ② 집행기관에 대한 신뢰도

4. 선행연구와의 차별성

정책순응과 불응 관련 연구들은 주로 환경정책, 음주운전 규제 등 규제정책에 관한 연구 등이 주종을 이루고 있다. 그러나 본 연구는 지방자치단체들이 골머리를 앓고 있는 주거지역의 주차정책에 대한 문제를 실증적으로 다루고 있다는 점에서 차별성을 가진다. 구체적으로 본 연구는 다음과 같은 점에서도 관련 선행연구들과 추가적 차별성을 둔다.

첫째, 정책내용, 정책집행환경, 정책집행기관 변인을 포함한 영향변인 및 매개변인인 주차장 확보노력 등이 결과변인인 정책불응(순응)에 미치는 영향구조를 분석함으로써 원인변인, 매개변인 및 결과변인을 통합한 과정모형에 대한 검증이 이루어진다. 특히 기존연구에서 수행되지 않았던 정책대상집단의 거주지역과 주택형태 특성에 따른 조절효과를 주차규제정책에 연결시킴으로써 주차규제정책에 관한 또 다른 연결모형을 제시한다.

둘째, 분석방법에 있어서, 관련연구들과 달리 정책대상집단의 주차규제정책 불응에 미치는 영향, 매개 및 조절변인, 그리고 결과 변인들 간의 인과구조와 경로를 밝히기 위하여 구조방정식모형(SEM : Structural Equation Modeling) 분석을 활용하여 주차규제정책의 방향을 제시한다는 점에서도 기존 연구들과는 차이가 있다.

III. 연구모형 및 방법

1. 연구모형

합리적 행동이론(Theory of Reasoned Action : TRA)은 태도와 행동의 관계를 설명하는 이론들 가운데 다양한 영역에서 자주 연구되는 이론이며[15], 인간이 어떤 행

동의 수행여부를 결정할 때 행동의 결과가 자신에게 어떠한 결과를 초래할 지를 판단하여 합리적으로 행동한다고 가정한다. 즉 행동의 결과가 자신에게 편익을 가져온다고 생각이 되면 그 행동을 수행할 가능성이 높다는 것이다.

주차장소의 선택을 경제적이고, 합리적인 선택이라고 하였고[2], 합리적 행동이론(Theory of Reasoned Action : TRA)은 경제학적 관점에서 개인적 이익을 극대화하려는 기대효용(Expected Utility)원리에 기초한 선택과 정치·경제학적 차원의 의사결정이론을 혼합한 통합이론이다.

본 연구에서 운전자는 자신의 이익을 극대화하려는 합리적 인간으로 가정하여 경제적 특질의 인식여부에 따라서 순응과 불응 중에서 행동을 선택하며, 주차규제정책의 순응(Compliance) 또는 불응(Non-Compliance)이란 자신의 이익을 추구하는 행위의 표현이다.

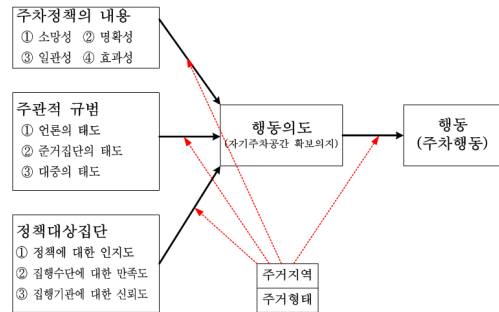


그림 1. 합리적 행동이론을 이용한 연구모형

따라서 합리적 행동이론 모형에 토대로 하여 주차규제정책에 대한 태도, 주관적 규범이 긍정적일수록 주차규제정책에 불응보다는 순응하려는 행동의도는 증가하고, 순응하려는 행동의도는 순응행동에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 가정된다. 그리고 여기에 정책집행기관에 대한 신뢰가 높을수록 순응행동의도는 증가할 것으로 가정한다. 추가적으로 주거형태와 주거지역은 순응행동의도와 영향요인, 그리고 순응행동의도와 순응행동 간에 관계를 조절하는 역할을 할 것으로 예상된다.

그리고 앞서의 연구변인들간 이론적 관계를 합리적 행동이론에 근거로 하여 영향을 미치는 변인들간의 인과구조 분석을 위한 연구모형은 [그림 1]과 같다.

표 3. 연구가설

구분	연구가설
H1-1	주차규제정책에 대한 태도가 긍정적일수록 행동의도에 정(+) 의 영향을 미칠 것이다.
H1-2	주관적 규범이 긍정적일수록 행동의도에 정(+) 의 영향을 미칠 것이다.
H1-3	정책집행기관에 대한 신뢰가 높을수록 행동의도에 정(+) 의 영향을 미칠 것이다.
H2-1	주차규제정책에 대한 태도가 긍정적일수록 행동에 정(+) 의 영향을 미칠 것이다.
H2-2	정책대상집단의 주관적 규범이 긍정적일수록 행동에 정(+) 의 영향을 미칠 것이다.
H2-3	정책집행기관에 대한 신뢰가 높을수록 행동에 정(+) 의 영향을 미칠 것이다.
H3	행동의도가 높을수록 행동에 정(+) 의 영향을 미칠 것이다.
H4-1	주차규제정책에 대한 태도가 행동의도에 미치는 영향은 주택가 지역일수록 강하게 나타날 것이다.
H4-2	주관적 규범이 행동의도에 미치는 영향은 주택가 지역일수록 강 하게 나타날 것이다.
H4-3	정책집행기관에 대한 신뢰가 행동의도에 미치는 영향은 주택가 지역일수록 강하게 나타날 것이다.
H4-4	주차규제정책에 대한 태도가 행동에 미치는 영향은 주택가 지역 일수록 강하게 나타날 것이다.
H4-5	주관적 규범이 행동에 미치는 영향은 주택가 지역일수록 강하게 나타날 것이다.
H4-6	정책집행기관에 대한 신뢰가 행동에 미치는 영향은 주택가 지역 일수록 강하게 나타날 것이다.
H5-1	주차규제정책에 대한 태도가 행동의도에 미치는 영향은 단독주 택일수록 강하게 나타날 것이다.
H5-2	주관적 규범이 행동의도에 미치는 영향은 단독주택일수록 강하 게 나타날 것이다.
H5-3	정책집행기관에 대한 신뢰가 행동의도에 미치는 영향은 단독주 택일수록 강하게 나타날 것이다.
H5-4	주차규제정책에 대한 태도가 행동에 미치는 영향은 단독주택일 수록 강하게 나타날 것이다.
H5-5	주관적 규범이 행동에 미치는 영향은 단독주택일수록 강하게 나 타날 것이다.
H5-6	정책집행기관에 대한 신뢰가 행동에 미치는 영향은 단독주택일 수록 강하게 나타날 것이다.

2. 측정도구

2.1 주차행동의도 및 주차행동

본 연구에서 운전자는 자신의 이익을 극대화하려는 합리적 인간으로 가정하여 경제적 특실의 인식여부에 따라서 순응과 불응 중에서 행동을 선택한다. 이를 측정하기 위하여 평상시의 주차행태를 파악하기 위하여 자기차고에 주차여부, 공영주차장과 같은 무료주차장에 주차여부, 그리고 이면도로에 주차여부에 대하여 리커트 5점 척도를 활용하였다. 주차행동의도는 자신의 전용 주차장을 확보하려는 의지와 노력으로 주차장 확보를 위하여 개인이 전적으로 비용을 부담하려는 경우와 보조금을 지원할 경우 주차장을 확보할 의지가 있는 경우로 리커트 5점 척도를 활용하였다.

2.2 정책에 대한 태도

만약에 다른 모든 것들이 동일하다면 정책에 대한 태도에 호감을 가지면 가질수록 그 행동을 하고자 하는 의도가 더 커짐을 의미하는 것으로 어떤 사람들의 태도를 보고 이 사람이 행할 행동의 경향을 예측할 수 있다. 이처럼 태도는 자신을 포함하는 사람이나 대상, 또는 논점들에 대한 지속적이고 일반적인 평가로 인간의 행동을 설명할 수 있다.

정책에 대한 태도로 정책의 소망성, 정책의 명확성, 정책의 일관성, 정책의 실효성으로 분류하였다[9]. 본 연구에서도 이와 같이 정책의 소망성으로 주차규제정책 시행을 해야 하는 지에 대한 지역주민의 소망, 명확성으로 주차규제정책의 내용을 알고 있는 지 인지여부를 파악하였고, 일관성으로 주차규제정책을 확대시행해야 할지 여부에 대해서, 그리고 실효성으로 거주지 인근의 주차난이 해소되었는지 여부에 대하여 리커트 5점 척도를 활용하였다.

2.3 주관적 규범

주관적 규범(subjective norm)은 다른 사람과의 관계에 의해서 결정되는데, 특별한 개인이나 집단은 관심이 있는 행동을 하거나 하지 말아야 한다는 사회적인 압력의 자각과 이에 대한 개인의 동조에 의해 결정된다[16].

주관적 규범(subjective norm)은 내용적으로는 사회 규범을 뜻하기도 하지만, 여기서는 어떤 행위를 할 것인가에 대해 행위자가 중요하게 생각하는 사람들이 호의적인 태도를 가진다면 그 행위를 할 가능성이 높고, 반대로 부정적인 태도를 가지면 그 행위를 하지 않을 가능성이 높다는 것이다.

주관적 규범이 형성되는 형태는 두 가지가 있는데 하나는 일종의 사회적 압력으로 그 행동을 행하는 경우이며, 다른 하나는 정책대상집단의 준거 기준이 되는 사람들이 바라는 의도를 따르는 경우이다. 즉, 주관적 규범은 정책대상집단의 직접적인 이익과 관련된 것이라기보다는 타인과의 상호작용 관계에 의한 사회적 압력인 것이다. 따라서 본 연구에서는 주관적 규범을 파악하기 위하여 주차규제정책에 대한 언론의 태도, 준거집단의 태도, 그리고 대중의 태도를 리커트 5점 척도를 이용하여 조사하였다.

2.4 정책집행기관에 대한 신뢰

주차규제정책의 순응과 불응에 영향을 미치는 중요한 요인 중 하나는 정책집행기관이라고 할 수 있다. 이러한 집단은 주차규제정책의 시행에 따른 수혜집단과 피해집단으로 구분할 수 있다. 정책대상집단의 순응과 불응은 정책에 대한 인지경도와 집행기관에 대한 신뢰 여부와 관련이 있는데, 정책에 대한 인지도는 정책에 대해서 어느 정도 자세히 알고 있으며, 정책시행으로 얻는 혜택과 피해는 무엇인지를 인지하는 정도이며, 집행기관과 관련해서 집행기관을 얼마나 신뢰하는지 여부와 그들이 집행하는 수단들에 대해서 얼마나 만족하는지 여부가 정책순응과 불응에 영향을 미친다. 따라서 본 연구에서는 인지도, 만족도, 신뢰도를 리커트 5점 척도를 활용하여 조사하였다.

성별, 거주지역, 주택종류를 제외한 모든 변수의 측정도구는 “① 전혀 그렇지 않다 ~ ⑤ 매우 그렇다”로 구성된 리커트 5점척도를 활용하였다.

2.5 자료수집 방법

본 연구에서 측정도구로 사용된 설문내용에 대하여 주차규제정책을 시행중인 제주도 동지역을 대상으로 하여 2014년 2월 10일~2014년 2월 12일 3일간 설문지 초안 50부를 예비조사 하였으며, 그 결과 의미전달이 불분명하거나, 불명확한 문구 등을 대상으로 본 연구의 특성에 맞게 수정, 보완하여 구성하였다.

표본의 추출은 제주도 동지역에 거주하는 20세 이상의 성인을 대상으로 하였으며, 무작위로 선정된 420명을 대상으로 면접조사원을 통한 1:1 면접조사 방식으로 설문조사를 하였다.

설문조사는 2014년 2월 17일~2014년 2월 23일까지 7일 동안 실시하였고, 실증분석에 사용하기 곤란한 불성실한 응답의 설문지 26부를 제외하여, 실제 실증분석에는 396부를 활용하였다.

IV. 분석결과 및 해석

1. 표본분포 및 변수정제

조사대상자(표본)의 인구통계학적 특성을 분석하기 위하여 SPSS 12.0 for Windows 프로그램을 활용하여 성별, 연령대, 주택종류와 거주지역 등으로 분류하여 빈도분석을 실시하였으며, 그 결과는 다음과 같다.

성별은 남성이 227명(57.6%), 여성이 167명(42.4%)로 나타났고, 연령대는 20대가 52명(13.2%), 30대가 128명(32.5%), 40대가 149명(37.8%), 50대 이상이 65명(16.5%)로 나타났다. 주택의 종류는 공동주택이 177명(44.3%), 단독주택이 137명(36.7%), 다가구주택이 80명(19.0%)의 순으로 나타났고, 주택가 지역은 300명(76.1%), 그 외 지역이 94명(23.9%)으로 나타났다.

표 4. 표본의 분포

구분		빈도(명)	비율(%)
성별	남성	227	57.6
	여성	167	42.4
거주지역	주택가 지역	300	76.1
	비주택가 지역	94	23.9
주택종류	단독 및 다가구주택	217	55.1
	공동주택	177	44.9

2. 모형의 타당성 분석

요인별 단일차원성 확인 및 정밀한 신뢰성, 타당성 검증을 실시하기 위하여 측정모형에 대한 측정의 신뢰도와 타당성을 분석하는 방법으로 다변량 정규성을 가정하는 최대우도법을 이용하여 확인적 요인분석을 실시한 결과, 태도, 주관적 규범, 집행기관, 행동의도, 행동 등의 구성개념과 지표 간의 경로계수(적재치)가 0.7 이상이며,  $\alpha=0.01(t>2.58)$ 에서 모두 유의한 것으로 나타났다.

구성개념에 대한 측정모형에 대한 신뢰성과 타당성을 분석한 결과는 [표 5]와 같으며, 신뢰성과 타당성 검증은 Bagozzi와 Yi가 제시한 개념신뢰도 기준 0.6이상과 분산추출계수(AVE) 기준 0.5이상이면 수용 가능하다고 하였다[17].

$\chi^2=127.851$ ,  $df=84$ ,  $GFI=.954$ ,  $AGFI=.924$ ,  $RMR=.030$ ,  $RMSEA=.058$ ,  $NFI=.938$ ,  $TLI=.948$ ,  $CFI=.963$ 으로 나타나 적합한 모형으로 나타났으며, 신뢰성과 분산추출지수(AVE)에서도 모두 임계치 이상으로 개념신뢰도와 수렴타당성이 확보된 것으로 나타났다[18].

표 5. 신뢰성과 타당성 검증

구성 개념	측정 변수	경로계수		표준 오차	t	개념 신뢰도	AVE
		비표준화	표준화				
태도	일관성	0.937	0.705	0.06	14.7	0.87	0.63
	효과성	0.916	0.714	0.06	14.9		
	소망성	0.964	0.815	0.05	17.3		
	명확성	1.0	0.84	-	-		
주관적 규범	언론의 호감	1.0	0.797	-	-	0.82	0.61
	대중의 호감	1.020	0.777	0.07	12.9		
	준거집단의 호감	0.845	0.68	0.07	12.0		
집행기관	의견반영	1.0	0.992	-	-	0.95	0.90
	의견경청	0.869	0.842	0.12	6.8		
행동 의도	지불의사	1.0	0.753	-	-	0.70	0.54
	유료지불	0.815	0.619	0.12	6.7		
행동	주차준수	1.0	0.589	-	-	0.81	0.69
	차고준수	1.575	0.896	0.26	6.0		

x<sup>2</sup>=127.851, df=55, GFI=.954, AGFI=.924, RMR=.030, RMSEA=.058, NFI=.938, TLI=.948 CFI=.963

3. 연구가설의 검증

3.1 외생변수의 가설 검증

연구모형 및 가설을 검증하기 위하여 AMOS18.0을 활용하여 최대우도법(maximum likelihood)을 적용한 SEM 분석을 실시하여 외생변수간의 경로관계를 추정하였으며, 가설을 검증한 결과를 정리하면 다음의 [표 6]과 같다.

첫째, 주차규제 정책에 대한 태도가 긍정적일수록 주차규제정책에 대한 순응행동의도는 높게 나타날 것이라는 가설은 경로계수가 0.347(t=5.297)로 유의수준 0.001에서 유의미한 것으로 나타나 채택되었다.

둘째, 주차규제 정책에 대한 주관적 규범이 긍정적일수록 주차규제정책에 대한 순응행동의도는 높게 나타날 것이라는 가설은 경로계수가 0.219(t=3.245)로 유의수준 0.01수준에서 유의미한 것으로 나타나 채택되었다.

셋째, 집행기관에 대한 신뢰도가 높을수록 주차규제 정책에 대한 순응행동의도는 높게 나타날 것이라는 가설은 경로계수가 -0.11(t=-1.985)로 유의수준 0.05에서 유의미한 것으로 나타났지만, 계수가 음(-)으로 나타나 기각하였다.

넷째, 주차규제 정책에 대한 태도가 긍정적일수록 주차규제정책에 대한 순응행동은 높게 나타날 것이라는 가설은 경로계수가 0.15(t=3.041)로 유의수준 0.01에서

유의미한 것으로 나타나 채택되었다.

다섯째, 주차규제 정책에 대한 주관적 규범이 긍정적일수록 주차규제정책에 대한 순응행동은 높게 나타날 것이라는 가설은 경로계수가 0.044(t=1.003)로 유의수준 0.05에서 유의미하지 않은 것으로 나타나 기각되었다.

여섯째, 집행기관에 대한 신뢰도가 높을수록 주차규제 정책에 대한 순응행동은 높게 나타날 것이라는 가설은 경로계수가 0.074(t=2.010)로 유의수준 0.05에서 유의미한 것으로 나타나 채택되었다.

일곱째, 행동의도가 높을수록 주차규제정책에 대한 순응행동은 높게 나타날 것이라는 가설은 경로계수가 0.165(t=2.602)로 유의수준 0.05에서 유의미한 것으로 나타나 채택되었다.

표 6. 외생변수 가설검증

경로	경로 계수	표준화 경로계수	t	채택여부
태도→행동의도	0.347	0.388	5.297**	채택
주관적규범→행동의도	0.219	0.239	3.245**	채택
집행기관→행동의도	-0.11	-0.122	-1.985*	채택
태도→행동	0.15	0.244	3.041**	채택
주관적규범→행동	0.044	0.069	1.003	기각
집행기관→행동	0.074	0.119	2.010*	채택
행동의도→행동	0.165	0.24	2.602**	채택

\* p<0.05, \*\*p<0.01

이상의 내용을 정리하면, 주차규제정책에 대한 태도, 주관적 규범은 행동의도에 정(+)의 영향을, 집행기관에 대한 신뢰는 행동의도에 부(-)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 그리고 주관적 규범은 순응행동에 유의미한 영향을 미치지 못하는 것으로 나타났지만, 주차규제정책에 대한 태도와 집행기관에 대한 신뢰는 순응행동에 정(+)의 영향을 미치며, 행동의도는 순응행동에 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다.

3.2 외생변수의 매개효과 검증

행동의도(주차공간을 확보하려는 의지)는 순응행동(자기차고지에 주차하는 행동)에 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 따라서 주차규제 정책에 대한 태도, 주관적 규범, 그리고 집행기관에 대한 신뢰 요인은 행동의도(주차공간을 확보하려는 의지)라는 매개변수

를 통하여 순응행동(자기차고지에 주차하는 행동)에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 즉, 주관적 규범은 순응행동에 직접적인 영향만을 미치며 순응행동의도를 매개로 한 순응행동에 간접적인 영향은 미치지 못하는 것으로 나타났다. 그러나 주차규제 정책에 대한 태도와 집행기관 요인은 순응행동에 직접적인 영향을 미칠 뿐만 아니라 행동의도를 통한 간접적인 효과도 미치는 것으로 나타났다.

직·간접적인 효과를 정리하면 다음의 [표 7]과 같고, 정책에 대한 태도와 주관적 규범, 그리고 집행기관에 대한 신뢰가 순응행동(자기차고지에 주차하는 행동)에 영향을 미침에 있어서 행동의도(주차공간을 확보하려는 의지)가 매개역할을 수행하고 있음을 알 수 있다.

외생변수의 가설검증결과와 매개효과 검증 결과들을 도식화하면 다음의 [그림 2]와 같으며, 그림에 표시된 계수는 표준화 경로계수이다.

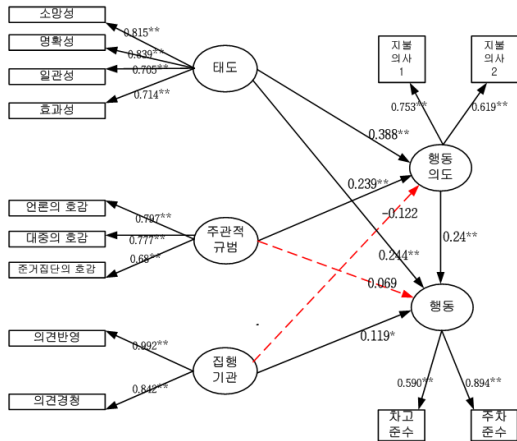


그림 2. 모형의 가설검증 결과

표 7. 매개효과 검증

경로	총효과	직접효과	간접효과	매개효과
태도→행동의도	0.347	0.347**	-	-
주관적규범→행동의도	0.219	0.219**	-	-
집행기관→행동의도	-0.110	-0.110*	-	-
태도→행동	0.207	0.150**	0.057**	○
주관적규범→행동	0.080	0.044	0.036**	○
집행기관→행동	0.056	0.074*	-0.018*	○
행동의도→행동	0.165	0.165**	-	-

\* p(0.05), \*\*p(0.01)

### 3.3 거주지역의 조절효과

아래의 [표 8]은 주택가 지역과 비주택가 지역(상업지역 등)의 조절효과를 분석한 결과이다. 우선 행동의도는 태도와 주관적 규범과의 관계에서 주택가 지역 여부에 관한 조절효과가 유의한 것으로 나타났고, 그러나 집행기관과의 관계에서는 조절효과가 유의하지 않은 것으로 나타났다.

구체적으로 행동의도와 태도와의 관계에서는 주거지역에 의해 영향을 받는 것으로 나타났다. 즉, 주거지역의 경로계수는 0.425로 주거지역에 거주할수록 행동의도와 태도와의 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다. 그리고 행동의도와 주관적 규범간의 관계도 비주거지역일수록 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다.

다음으로 순응행동은 태도와 집행기관과의 관계에서 주택가 지역 여부에 관한 조절효과가 유의한 것으로 나타났고, 행동의도 또한 유의한 것으로 나타났다. 그러나 주관적 규범에 대해서는 조절효과가 유의하지 않은 것으로 나타났다.

구체적으로 순응행동과 태도와의 관계에서는 주택가 지역에 의해 영향을 받는 것으로 나타났다. 즉, 주택가 지역의 경로계수는 0.181로 주택가 지역에 거주할수록 행동과 태도와의 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다. 그리고 행동과 집행기관과의 관계도 주택가 지역일수록 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다. 그러나 행동과 주관적 규범과의 관계에서는 조절효과가 유의하지 않은 것으로 나타났다.

주택가 지역과 비주택가 지역간의 조절효과에는 차이가 있는 지 여부를 검증하여 보면, 주차규제정책에 대한 태도와 집행기관에 대한 신뢰가 행동의도에 미치는 영향에 대해서는 차이가 있는 것으로 나타났지만, 그 외의 경로에는 차이가 없는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 주택가 지역에서는 주차규제정책에 대한 태도가 긍정적일수록 행동의도가 높아질 가능성이 높은 반면에 비주택가 지역은 주차규제정책에 대해서 높게 평가하더라도 행동의도가 높아지거나 혹은 낮아진다고 말할 수 없다.

둘째, 비주택가 지역에서는 집행기관에 대한 신뢰가



높을수록 행동의도가 높아질 가능성이 높은 반면에 주택이 지역은 집행기관에 대한 신뢰가 높다고 할지라도 행동의도가 높아지거나 혹은 낮아진다고 말할 수 없다.

따라서 주차규제정책에 있어서 자기차고지를 갖도록 하는 노력을 증대시키기 위해서는 주택이 지역에서는 주차규제정책에 대한 필요성을 갖도록 하는 방안이 강구되어야 할 것이며, 비주택이 지역에서는 집행기관에 대한 신뢰를 높이는 방안이 강구되어야 할 것이다.

표 8. 주택이 지역에 따른 조절효과 검증

경로	비표준화경로계수		표준화 경로계수		차이 검증 (Z값)
	주택 지역	비주택 지역	주택 지역	비주택 지역	
태도→행동의도	0.425**	-0.109	0.470**	-0.071	-2.779**
주관적규범→행동의도	0.163*	0.425**	0.168*	0.309**	1.552
집행기관→행동의도	-0.122	0.175	-0.119	0.14	2.172*
태도→행동	0.181**	-0.016	0.292**	-0.014	-1.055
주관적규범→행동	0.086	0.077	0.129	0.076	-0.057
집행기관→행동	0.152**	0.103	0.215**	0.111	-0.383
행동의도→행동	0.168*	0.053	0.245*	0.071	-1.079

x<sup>2</sup>=189.241, df=110, GFI=.933, AGFI=.889, RMR=.044, RMSEA=.043, NFI=.912, TLI=.944 CFI=.960

\* p(0.05), \*\*p(0.01)

※ Z값이 ±1.96보다 크면(또는 작으면) 95% 신뢰수준에서 유의한 차이가 있고, ±2.58보다 크면(또는 작으면) 99% 신뢰수준에서 유의한 차이가 있음을 의미함.

### 3.4 주택종류의 조절효과 검증

조절효과를 검증한 결과를 사용하여 단독주택 집단과 공동주택 집단간의 차이를 비교해 보면 집행기관에 대한 신뢰가 행동에 미치는 영향에 대해서는 차이가 있는 것으로 나타났지만, 그 외의 경로에는 차이가 없는 것으로 나타났다.

공동주택은 집행기관에 대한 신뢰가 높을수록 행동이 높아질 가능성이 높은 반면에 단독주택은 집행기관에 대한 신뢰가 높다고 할지라도 행동이 높아지거나 혹은 낮아진다고는 말할 수 없다. 따라서 주차규제정책에 대한 순응행동을 증대시키기 위해서는 공동주택에 거주하는 집단에게는 집행기관에 대한 신뢰를 높이는 방안을 강구해야 할 것이다.

다음의 [표 9]는 주택종류(단독주택과 공동주택)에 따른 조절효과를 분석한 결과이다. 우선 행동의도는 태도와 주관적 규범과의 관계에서 주택종류에 따른 조절효과가 유의한 것으로 나타났고, 그러나 집행기관과의 관계에서는 조절효과가 유의하지 않은 것으로 나타났다.

행동의도와 태도와의 관계에서는 단독주택과 공동주택 모두 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 즉, 단독주택의 경로계수는 0.404이며, 공동주택의 경로계수는 0.258로 단독주택과 공동주택 집단 모두 정책에 대한 태도가 긍정적일수록 행동의도와는 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다. 그리고 행동의도와 주관적 규범간의 관계는 공동주택의 주관적 규범에 대한 태도 높을수록 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다.

다음으로 순응행동은 태도와 집행기관과의 관계에서 주택종류에 따른 조절효과가 유의한 것으로 나타났고, 그리고 행동의도 또한 유의한 것으로 나타났다. 그러나 주관적 규범에 대해서는 조절효과가 유의하지 않은 것으로 나타났다.

순응행동과 태도와의 관계에서는 단독주택과 공동주택 모두 유의한 영향을 받는 것으로 나타났다. 즉, 단독주택의 경로계수는 0.135, 공동주택의 경로계수는 0.181로 양 집단 모두 행동과 태도와의 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다. 그리고 행동과 집행기관과의 관계는 공동주택의 경우에만 유의한 것으로 나타나 공동주택일수록 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다. 그러나 행동과 주관적 규범과의 관계에서는 조절효과가 유의하지 않은 것으로 나타났다. 행동의도는 공동주택일 경우에 유의한 것으로 나타났으며, 이는 공동주택집단의 행동의도가 높을수록 행동과는 정(+)의 관계가 높다는 것을 의미한다.

단독주택과 공동주택 간의 조절효과에는 차이가 있는 지 여부를 검증하여 보면, 집행기관에 대한 신뢰가 행동의도에 미치는 영향에 대해서는 차이가 있는 것으로 나타났지만, 그 외의 경로에는 차이가 없는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

공동주택은 집행기관에 대한 신뢰가 높을수록 순응행동이 높아질 가능성이 높은 반면에 단독주택은 집행

기관에 대한 신뢰가 높다고 할지라도 행동이 높아지거나 혹은 낮아진다고는 말할 수 없다.

따라서 주차규제정책에 있어서 자기차고지에 주차하는 순응행동을 높이기 위해서는 공동주택에게는 집행기관과의 신뢰관계 형성이 가장 중요한 것으로 나타났다.

표 9. 주택형태에 따른 조절효과 검증

경로	비표준화 경로계수		표준화 경로계수		차이 검증 (Z값)
	단독 주택	공동 주택	단독 주택	공동 주택	
태도→행동의도	0.404**	0.258**	0.456**	0.303**	-1.148
주관적규범→행동의도	0.132	0.272**	0.144	0.309**	1.042
집행기관→행동의도	-0.062	-0.100	-0.08	-0.1	-0.399
태도→행동	0.135*	0.157*	0.275*	0.234*	0.242
주관적규범→행동	0.002	0.016	0.005	0.024	0.179
집행기관→행동	0.040	0.201**	0.094	0.255**	2.273**
행동의도→행동	0.064	0.288**	0.116	0.367**	1.757

$\chi^2=189.241$ ,  $df=110$ ,  $GFI=.933$ ,  $AGFI=.889$ ,  $RMR=.044$ ,  $RMSEA=.043$ ,  $NFI=.912$ ,  $TII=.944$   $CFI=.960$

4. 종합

이상에서 연구모형 검증 결과를 종합해보면, 우선 순응행동의도(주차장확보노력)에 유의한 영향을 미치는 불응요인으로는 집행기관에 대한 불신이며, 순응요인으로는 주차규제정책에 대한 정책대상집단의 태도와 주관적 규범 요인으로 나타났다.

집행기관이 정책대상집단의 주차규제정책에 대한 의견을 경청하고 그들의 의견을 정책에 반영한다면 정책대상집단의 순응행동의도(주차장확보노력)는 높아질 것이며, 정책대상집단의 주차규제정책에 대한 소망, 일관성, 효과성과 같은 태도요인이 부정적일수록 순응행동의도(주차장확보노력)가 낮아질 것이다. 그리고 정책에 대한 언론의 호감도, 준거집단의 호감도와 같은 주관적 규범의 수준이 낮을수록 불응행동의도는 높아질 것이다.

다음으로 순응행동(자기차고지에 주차하는 행동)에 유의한 영향을 미치는 순응요인으로는 주차규제정책에 대한 정책대상집단의 태도와 집행기관 요인으로 나타났다. 즉, 정책대상집단의 주차규제정책에 대한 소망,

일관성, 효과성과 같은 태도요인이 긍정적일수록 행동(자기차고지에 주차하는 행동)이 높아질 것이며 부정적일수록 불응행동이 높아질 것이다. 그리고 정책에 대한 언론의 호감도, 준거집단의 호감도와 같은 주관적 규범의 수준이 높을수록 순응행동(자기차고지에 주차하는 행동)은 높아질 것이며, 낮을수록 불응행동은 높아질 것이다. 또한 행동의도(주차장확보노력)가 높을수록 순응행동(자기차고지에 주차하는 행동)은 높은 것으로 나타났다.

따라서 주차규제정책에 대한 태도, 주관적 규범, 그리고 집행기관 요인은 행동의도(주차장확보노력)를 매개요인으로 하여 행동(자기차고지에 주차하는 행동)에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이상의 영향력 관계를 수식으로 표현하면 다음과 같다.

$$\begin{aligned} \text{행동의도} &= 0.388 \times \text{태도} + 0.239 \times \text{주관적규범} - 0.122 \times \text{집행기관} \dots\dots\dots(\text{수식 1}) \\ \text{행동} &= 0.244 \times \text{태도} + 0.119 \times \text{집행기관} + 0.24 \times \text{행동의도} \\ &\quad (0.388 \times \text{태도} + 0.239 \times \text{주관적규범} - 0.122 \times \text{집행기관}) \dots\dots\dots(\text{수식 2}) \end{aligned}$$

주택가 지역과 비주택가 지역간의 조절효과를 검증한 결과, 주차규제정책에 대한 태도와 집행기관에 대한 신뢰가 행동의도에 미치는 영향에 대해서는 차이가 있는 것으로 나타났지만, 그 외의 경로에는 차이가 없는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 주택가 지역에서는 주차규제정책에 대한 태도가 긍정적일수록 행동의도가 높아질 가능성이 높은 반면에 비주택가 지역은 주차규제정책에 대해서 높게 평가하더라도 행동의도가 높아지거나 혹은 낮아진다고는 말할 수 없다.

둘째, 비주택가 지역에서는 집행기관에 대한 신뢰가 높을수록 행동의도가 높아질 가능성이 높은 반면에 주택가 지역은 집행기관에 대한 신뢰가 높다고 할지라도 행동의도가 높아지거나 낮아진다고 말할 수 없다.

따라서 주차규제정책에 있어서 자기차고지를 갖도록 하는 노력을 증진시키기 위해서는 주택가 지역에서는 주차규제정책에 대한 필요성을 갖도록 하는 방안이 강

구되어야 할 것이며, 비주택가 지역에서는 집행기관에 대한 신뢰를 높이는 방안이 강구되어야 할 것이다.

단독주택과 공동주택 간의 조절효과 검증 결과, 집행기관에 대한 신뢰가 행동의도에 미치는 영향에 대해서는 차이가 있는 것으로 나타났지만, 그 외의 경로에는 차이가 없는 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

공동주택은 집행기관에 대한 신뢰가 높을수록 순응행동이 높아질 가능성이 높은 반면에 단독주택은 집행기관에 대한 신뢰가 높다고 할지라도 행동이 높아지거나 혹은 낮아진다고는 말할 수 없다.

따라서 주차규제정책에 있어서 자기차고지에 주차하는 순응행동을 높이기 위해서 공동주택의 경우는 집행기관과의 신뢰관계 형성이 최우선 되어야 할 것이다.

## V. 결론 및 제언

본 연구는 주차규제정책에 대한 행동의도와 행동에 미치는 순응 또는 불응영향요인, 그리고 거주지역과 주택종류에 따른 조절효과를 분석하였다. 이를 위해 주차규제정책이 적용되고 있는 지역의 정책대상집단을 대상으로 설문조사를 실시하고 주차규제정책에 대한 행동의도와 행동, 그 영향요인인 태도, 주관적 규범, 집행기관 요인 간의 관계에 관한 가설을 검증하였다. 가설 검증 결과를 요약하면 다음과 같다. 첫째, 행동의도와 그 영향요인 간의 관계에서는 태도와 주관적 규범이 긍정적일수록 주차규제정책의 행동의도에 정(+)<sup>1</sup>의 영향을 미칠 것이라는 가설이 채택되었지만, 집행기관에 대한 신뢰는 행동의도에 정(+)<sup>2</sup>의 영향을 미칠 것이라는 가설은 음(-)<sup>3</sup>의 영향을 미치는 것으로 나타나 기각되었다.

둘째, 행동과 그 영향요인 간의 관계에 대한 가설 검증 결과, 태도와 집행기관에 신뢰가 높을수록 주차순응행동에 정(+)<sup>4</sup>의 영향을 미칠 것이라는 가설은 채택되었지만, 주관적 규범은 유의수준 0.05에서 유의하지 않은 것으로 나타났다.

셋째, 행동의도가 행동에 미치는 매개효과 관계에 대한 가설검증 결과, 행동의도가 행동에 정(+)<sup>5</sup>에 영향을

미칠 것이라는 가설은 채택되었다.

넷째, 행동의도와 그 영향요인, 그리고 행동간의 관계에서 주택가지역과 주택종류의 조절효과와 관련한 가설검증 결과는 다음과 같다. 주택가지역과 비주택가지역간의 다중집단분석 결과, 행동의도와 태도 간에만 유의한 차이가 있고, 그 외에는 유의한 차이는 없는 것으로 나타나 태도와 행동의도간에는 주택가지역 여부의 조절효과에는 차이가 있는 것으로 나타났다. 그리고 주택종류에 따른 조절효과는 집행기관과 행동간에 유의한 차이가 있고, 그 외는 유의한 차이가 나타나지 않았다.

이상의 연구결과가 보여주는 함의는 다음과 같다.

첫째, 합리적 행동이론이 보여주는 것과 같이 행동의도에는 태도와 주관적 규범이 직접적으로 영향을 미칠 수 있다는 것을 재확인 하였으며, 행동에는 주차규제정책에 대한 정책대상집단의 태도와 이를 집행하는 집행기관에 대한 신뢰가 영향을 미친다는 것을 보여주고 있다. 이는 합리적 행동이론이 주차규제정책 불응(순응)행동의 이유를 규명할 수 있음은 물론 또 다른 규제정책에 불응행동의 이유를 밝혀줄 수 있음을 보여준다.

둘째, 본 연구는 행동의도의 매개효과, 즉 영향요인과 행동과의 관계에서 행동의도가 관계형성에 기여할 수 있는지 여부에 대해서 논의하였다. 정책대상집단의 행동의도는 주차규제정책의 순응행동과 태도 및 주관적 규범간에 있어서 중요한 매개효과가 있음을 보여주고 있다. 따라서 정책순응행동을 높이기 위해서는 주차규제정책의 소망성, 명확성, 효과성 등에 정책대상집단에게 명확하게 전달하여야 하며, 준거집단과 언론 등이 주차정책에 대한 필요성과 긍정적인 내용이 강조 또는 증가될수록 주차규제정책에 대한 불응행동은 감소하고 순응행동이 증가할 수 있음을 보여주고 있다.

셋째, 영향요인과 행동의도, 행동간의 관계에서 주택가 지역과 주택종류에 따른 조절효과를 경험적으로 확인하였다. 주택가지역에서는 주차규제정책에 대한 태도, 즉 효과성, 소망성, 일관성을 강조할 경우 비주택가 지역보다 자기차고지를 갖도록 하는 행동의도를 높일 수 있으며, 공동주택(APT)은 주차규제정책의 집행기관에 대한 신뢰, 즉 주민들과의 의사소통과 의견반영이 높을수록 단독주택(다가구주택 포함)보다 주차규제정

책에 따른 불응행동은 감소하고 순응행동은 증가한다는 것을 시사하고 있다.

이상의 연구결과와 합의에도 불구하고 본 연구는 주차규제정책 순응 및 불응 행동에 미치는 영향요인을 다양한 사회적 관계에서 폭 넓게 반영하지 못하고 있다는 점은 연구의 한계로 지적할 수 있다. 향후 이러한 부분에 대한 폭 넓은 논의가 필요하다.

참고 문헌

[1] 김경범, *교통정책 순응모형 구축에 관한 연구*, 제주대학교 대학원, 박사학위논문, 2012.

[2] Romain Petiot, "Parking enforcement and travel demand management," *Transport Policy*, Vol.11, pp.399-411, 2004.

[3] 민기, "제주도 감귤농가의 특성이 지방정부 농업정책 순응에 미치는 영향", *지방정부연구*, 제10권, 제1호, pp.7-23.

[4] M. Fishbein and I. Ajzen, *Belief, Attitude, Intention and Behavior An Introduction to Theory and Research*, Reading, MA : Addison-Wesely, 1975.

[5] H. R. Rodgers and C. S. Bullock III, *Coercion to Compliance*, MA: Lexington Books, 1976.

[6] Oran R. Young, *Compliance and Public Authority : A Theory with International Applications*, Baltimore : Johns Hopkins University Press. 1979

[7] F. S. Coombs, "The Bases of Noncompliance with a Policy," *Policy Studies Journal*, Vol.8, No.6, pp.885-892, 1980.

[8] J. E. Anderson, *Public Policy-making, 3rd ed*, NY : Holt, Rinehart and Winston, 1984.

[9] 이시원, 하상근, "정책대상집단의 불응에 관한 경험적 연구", *한국행정학보*, 제36권, 제4호, pp.187-204, 2002

[10] 안해균, *정책학원론*, 다산출판사, 2006.

[11] 차용진, "규제순응에 관한 연구 : 환경규제를 중심으로", *한국정책과학학회보*, 제9권, 제4호, pp.113-132, 2005.

[12] 정정길, 최종원, 이시원, 정준급, *정책학원론*, 대명출판사, 2006.

[13] 김홍주, 이은국, "정책결정의 합리성과 정책순응: 산업안전규제 정책대상 집단이 불응요인에 관한 연구", 2008년 한국정책학회 동계학술대회 논문집, pp.153-183, 2008.

[14] 하상근, "정책대상집단의 불응요인에 관한 중단 연구: 국민연금 지역가입(대상자)를 중심으로", *한국정책과학학회보*, 제14권, 제2호, pp.157-178, 2010.

[15] P. Norman and L. Smith, "The theory of planned behavior and exercise : an investigation into the role of prior behavior," *behavioral and attitude variability*, *European Journal of Social Psychology*, Vol.25, No.4, pp.403-415, 1995.

[16] 한덕웅, 이민규, "계획된 행동이론에 의한 음주운전 행동의 설명", *한국심리학회, 사회 및 성격*, Vol.15, No.2, pp.141-158. 2001.

[17] R. Bagozzi and Y. Yi, "On the Evaluation of Structural Equation Models," *Journal of the Academy of Marketing Science*, Vol.16, No.1, pp.74-94, 1988.

[18] 배병렬, *Amos 19 구조방정식 모델링 : 원리와 실제*, 청람, pp.268-269, 2011.

저자 소개

김 경 범(Kyung-Bum Kim)

정회원



- 2000년 2월 : 제주대학교 관광개발학과(경영학사)
- 2004년 8월 : 제주대학교 행정학과(행정학석사)
- 2012년 2월 : 제주대학교 행정학과(행정학박사)

- 2009년 9월 ~ 현재 : 제주대학교 행정학과 강사
- 2012년 11월 ~ 현재 : 제주대학교 사회과학연구소 특별연구원

<관심분야> : 교통행정, 계량행정, 도시 및 지방행정, 지방자치