

계획된 행동이론에 의한 음주운전 행동의 설명

한덕용¹⁾ · 이민규

성균관대학교 심리학과 · 국립서울정신병원 임상심리과

음주운전의 행동의도와 행동을 설명하는데 Fishbein과 Ajzen(1975)이 제안한 합리적 행위이론, 이 이론에서 수정된 Ajzen(1985, 1988, 1991)의 계획된 행동이론 그리고 이 이론들을 비판하는 학자들이 제안한 대안 모형들을 검증하였다. 전국 11개 지역에서 자가용 승용차를 운전하는 411명을 대상으로 수행된 본 연구의 중요한 결과를 요약하면 다음과 같다. 먼저 합리적 행위이론에 의해서는 행동의도의 33.9%, 그리고 계획된 행동이론에 의해서는 49.05%가 각각 설명되었다. 그리고 두 이론들에 의해서 음주운전 행동을 설명한 변량은 각각 52.2%와 54%였다. 음주운전의 행동의도를 설명할 때 태도와 주관적 규범에 과거행동의 측정치가 추가되면 행동의도의 53.4%를 설명하여서 과거행동이 추가로 설명하는 변량은 19.5%였다. 음주운전 행동을 설명하는데 있어서 행동의도에 과거행동이 추가되면 전체변량에서 17%를 추가로 설명하는 효과를 보였다. 이 결과로 보면 음주운전 행동을 설명할 때 과거행동이 지각된 행동통제력(2%)보다 추가로 설명하는 변량이 컸다. 이 결과들로부터 다음과 같은 결론을 얻을 수 있다: 음주운전의 행동의도의 설명에서는 음주운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범 및 지각된 행동통제력이 모두 중요한 요인이었다. 그러나 실제 행동을 설명할 때 음주운전의 의도와 아울러 비의도적이며 자동과정으로 영향을 미치는 과거행동이 설명력 있는 구성 요소임을 시사한다. 본 연구 결과에 기초하여 음주운전 행동을 설명하는 대안모형을 제안하였다. 마지막으로 본 연구의 제한점과 장래 연구의 방향에 관한 시사점들을 논의하였다.

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

한국의 사회문제에 대한 국민의 지각을 연구한 최근 보고에서 한국사회의 중요한 사회문제들 가운데 교통문제는 환경오염과 정치인 부정부패에 이어서 조사 대상의 50% 이상이 반드시 해결해야 한다고 지적한 세 번째로 중요한 문제였다(한덕용, 1994; 한덕용, 최훈석, 강혜자, 이경성, 박근석, 1995; 한덕용, 강혜자, 2000). 특히 교통과 관련해서 교통체증, 교통난, 낮은 도로율, 대중교통수단의 확충, 교통 정책의 개선, 높은 교통사고율, 주차난 등이 현안 문제로 인식되고 있다. 또한 한국에

서 교통사고로 인해서 초래되는 손실을 금전적으로 추산한 연구보고서를 보면 각종 교통사고로 인해서 유발되는 사회비용의 손실은 연간 8조 1213억원을 넘어서 1999년도 경상국내총생산(GDP)의 1.7%에 달한다(도로교통안전관리공단, 2000). 이와 같이 교통사고는 국가와 국민에게 막대한 부담을 지우는 사회문제이기 때문에 교통사고의 원인을 밝혀내어서 교통사고를 줄일 수 있는 방안을 마련하려는 노력이 다각도로 이루어지고 있다.

교통사고를 유발하거나 교통사고와 관련되는 요인들

1) 교신저자 : 한덕용 (110-745) 서울 종로구 명륜동 3가 성균관대학교 심리학과 E-mail : dwhahn@dragon.skku.ac.kr

을 분류해 보면 운전자 및 보행자와 같은 인간 요인과 아울러 교통신호체계나 도로 사정과 같은 물리적 요인들로 구분해 볼 수 있다. 최근 미국의 교통안전 기관에 소속된 교통문제 전문가들의 연구 발표에 따르면 자동차의 산업공학적 측면이나 교통신호체계 및 도로 설계를 합리적이며 과학적 방식으로 개선한 이후에도 교통사고율은 기대한 만큼 크게 줄어들지 않는다. 이러한 연구 결과들로부터 도로교통에서 물리적이거나 공학적 요인들이 일정한 조건에서도 운전자의 운전 행동이라는 인간 요인이 잠재적으로 중요한 요인으로 작용한다는 견해가 설득력을 얻고 있다. 운전 행동과 관련된 인간 요인을 다룬 국내 연구들(최상진, 2000; 이순철, 2000)이 일부 있다. 그러나 운전자가 의도성을 지니고 교통법규를 위반하는 행동이 어떤 과정을 거쳐서 나타나는지 다룬 연구는 거의 없다.

교통사고와 관련되는 운전자의 운전 행동들 가운데 고의성의 영향으로 나타나는 위반행동으로는 중앙선침범, 음주운전, 과속운전, 신호위반, 무면허 운전, 보행자의 보호의무 위반, 안전띠 미착용, 끼어들기, 난폭운전, 주의경계 소홀, 차선위반 등을 들 수 있다. 이 운전 행동들이 발생하는 원인으로 운전자들이 지니고 있는 습관, 태도, 의도, 교통위반을 해서는 안 된다는 의무 혹은 당위의 인식, 다른 운전자들의 영향, 주변의 내집단이나 중요한 사람들의 압력, 법적 제재, 지도와 단속에 대한 지각, 운전 지식 및 기술 등 다양한 결정 요인들이 영향을 미친다고 가정할 수 있다. 그런데 이 결정 요인들이 다양한 운전 행동에 미치는 상대적 중요성은 문화나 교통환경에 따라서 서로 다르다고 가정할 수 있다. 예컨대 어떤 운전 행동에는 습관 요인이나 주변인물들이 더 큰 영향을 미칠 수 있으며, 다른 운전 행동에는 운전자의 의도가 상대적으로 더 큰 영향을 미칠 수 있다. 문화적으로도 개인이 지니는 태도와 행동통제력 지각이 개인주의 문화권에서 중요할 수 있지만 한국과 같은 문화권에서는 도덕적 당위나 타인들이 미치는 영향이 상대적으로 더 크다고 가정할 수도 있다.

여러 운전 행동들 가운데 각 행동에 영향을 미치는 결정요인들의 상대적 중요성을 알아내게 되면 운전자의 훈련이나 문제되는 운전 행동으로 인해서 교통사고를 일으킨 사람들을 대상으로 재교육을 실시할 때 운전 행

동을 변화시키는데 활용할 수 있다. 더 구체적으로 말하자면 각 연구결과에 근거를 두고 각 운전행동에 관한 신념, 태도 및 행동을 변화시키기 위하여 습관, 태도, 의도, 지각, 지식, 기술 등 여러 결정 요인들 가운데 어떤 요소의 학습이나 실행을 주된 교육 내용으로 다루어야 효율적인 교육이 이루어질지 결정할 수 있다. 또한 운전면허를 취득하고자 하는 사람들을 대상으로 실시되는 교육에서도 각 운전 행동별로 강조해야 할 사항들을 제안할 수 있다. 예를 들어서 특정 운전 행동에 습관이 중요한 결정 요인으로 밝혀진다면 이 운전 행동은 상당히 고질적이며 만성적인 행동이므로 비록 재교육 비용과 노력이 크더라도 재교육을 할 때 습관 교정과 관련된 프로그램이 실행되어야 교육에서 기대하는 효과를 얻을 수 있다. 이와 달리 특정 운전 행동에서 태도가 중요한 결정 요인으로 밝혀지면 그 운전 행동에 관한 신념, 태도 및 감정을 변화시키는 교육이 중요한 내용이 되어야 좋은 효과를 기대할 수 있다.

본 연구에서는 운전자의 운전 행동들 가운데 교통사고와 관련이 깊은 음주운전 행동에 영향을 미치는 중요한 심리적 결정요인들을 알아내고자 한다. 본 연구에서 음주운전 행동의 심리적 결정요인들로서 음주운전 행동에 대한 태도, 규범적 신념, 사회적 압력, 의도, 습관, 과거행동, 당위 등의 구성개념이 가정되었다. 음주운전 행동을 설명하고자 위의 구성개념들이 선정된 배경을 각각 살펴보면 다음과 같다.

중요 운전 행동으로서 음주운전

여러 운전 행동 중에서 음주운전은 교통사고의 유발에 영향을 미치는 직접 및 간접 원인들 중 가장 중요하고 치명적이라는 사실이 잘 알려져 있다. 거의 모든 운전자들은 음주운전이 운전자 자신을 포함하여 주변 차량이나 보행자에게 매우 위험한 결과를 가져올 수 있다는 사실을 알고 있다. 그럼에도 불구하고 실제로는 이 지식과 달리 음주운전 행동이 드물지 않는 빈도로 나타나서 불행한 교통사고로 이어지고 있다.

한국의 교통사고 가운데 음주운전으로 인한 사고는 증가하는 추세를 보이고 있다. 음주운전으로 인한 교통사고 건수가 1992년에 10,319건에서 1996년 25,764건으로 약 2.5배 증가하였다. 또한 음주운전으로 인한 교통

사고의 사상자를 보면 1992년 15,554명에서 1996년에 39,776명으로 증가하였다(도로교통안전협회, 1998). 반면, 미국에서 음주운전자 수는 1986년도에 비해서 1996년도에 1/3로 감소하였다는 보고가 있다(Voas, Wells, Lestina, Williams, & Greene, 1998).

교통전문가들은 음주운전, 중앙선 침범, 과속운전으로 인한 교통사고들은 운전조작의 착오나 실수로 인한 교통사고들과는 구분되는 행동으로 보고 있다. 예를 들면, 술을 마시고 운전하거나, 제한속도를 위반하거나, 중앙선을 침범하는 운전행동들은 그 운전행동들이 교통사고를 유발할 수 있기 때문에 위험하다는 사실을 운전자가 명백히 알면서도 고의적으로 저지른 위반행동이다. 다시 말하자면 공중질서에 상반되는 개인의 목표를 달성하고자 개인의 의도에 따라서 실행한 행동이다. 이 관점에서 여러 국가에서는 비록 사고를 내지 않았더라도 고의적 교통위반에 대해서는 가중처벌을 하도록 제도화하여 사고예방을 꾀하고 있다. 예를 들어 프랑스는 음주운전, 과속운전, 중앙선침범 등 고의성이 인정되는 사안으로 적발되어서 두 번 단속되면 운전면허를 취소하고 3년간 면허취득을 허가하지 않기로 하고 있다(한덕웅, 1998). 한국에서도 음주운전, 과속운전, 중앙선침범 등에 의한 사고는 교통사고처리특례법에 의해서 구속수사를 원칙으로 하는 10개항에 포함시켜서 가중처벌하고 있다.

일반적으로 대부분의 운전자들은 자신의 직접 경험, 다른 운전자들의 운전행동에 대한 관찰 및 교통 기관의 홍보 활동을 통하여 음주운전이 바람직하지 않다는 생각과 감정을 지니고 있다. 그러나 각 개인마다 음주운전에 대하여 지니는 부정적 생각이나 감정이 다를 수 있다. 더욱이 음주운전이 교통사고를 유발하는 중요한 결정요인이라는 일반적 사실과 달리 한국에서는 음주운전이 습관화된 승용차 운전자들의 경우에는 음주운전에 대해서 은연중에 교통사고에 연결될 확률이 낮다고 지각하거나 더욱 심각한 경우 긍정적 생각이나 감정을 지니고 있을 수 있다.

본 연구에서는 먼저 계획된 행동이론에서 행동의도와 행동에 영향을 미친다고 가정하는 심리적 구성개념들을 한국에서 음주운전 행동을 설명하는데 적용했을 때 실제로 음주운전 행동의 의도나 행동을 어느 정도 설명할

수 있는지 알아보려고 하였다. 또한 계획된 행동이론을 비판적으로 보고 대안 이론들을 제시한 학자들이 제안한 요인들이 실제로 어느 정도나 음주운전 행동을 설명하는데 기여하는지 알아보려고 한다. 그리고 이 두 자료의 분석결과를 토대로 본 연구에서는 한국에서 음주운전 행동을 설명할 수 있는 대안모형을 제시하고자 한다.

태도와 행동의 관계를 설명하는 계획된 행동이론

Fishbein과 Ajzen(1975)의 합리적 행위이론(theory of reasoned action, TRA)은 Ajzen(1985, 1988, 1991)의 계획된 행동이론이 제안되기 이전까지 태도와 행동의 관계를 설명하는 이론들 가운데 다양한 영역에서 가장 자주 연구되는 이론이었다(참조; Ajzen, 1980; Eagly & Chaiken, 1993; 나은영, 1994; 한덕웅, 1997). 이 합리적 행위이론은 태도와 행동의 관계를 다루는 기존 연구들에 대한 비판에 근거하여 행동에 대한 태도와 주관적 규범을 외생변인들로 보고 행동의도를 행동의 매개변인으로 사용하여 행동을 근접된 단거리에서 예언한다(나은영, 1994).

이 합리적 행위이론에 따르면 의도적 행동의 근접된 결정요인은 행동에 대한 태도가 아니라 행동을 수행하고자 하는 의도이다. 행동의도는 태도와 주관적 규범이라는 두 요인들에 의해서 결정된다고 가정하기 때문에 태도와 주관적 규범은 행동의도에 영향을 미치는 경로를 간접경로로 행동에 영향을 미친다고 보았다. 이 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.

태도와 주관적 규범은 모두 각각의 신념들에 토대를 두고 있다. 태도는 행동적 신념의 함수로 나타나기 때문에 행동에 대한 태도 측정치는 그 행동을 수행하면 특정한 결과를 가져오리라는 지각의 정도와 아울러 그 특정 결과에 대한 평가를 곱한 값들을 모두 합해서 계산한다. 한편, 주관적 규범은 규범적 신념의 함수이다. 주관적 규범의 측정치는 그 행동을 반드시 해야 한다고 보는 중요한 인물들의 기대에 대한 개인의 주관적 지각

과 아울러 그 기대나 사회적 압력에 따르려는 개인의 동기를 강한 값으로 계산된다고 가정하였다.

음주운전에 대한 태도를 조사한 국외 연구도 있다. 이 연구자들 가운데 Baum(2000)은 음주운전으로 적발된 149명과 일반운전자 149명을 대상으로 안전 운전에서 음주가 허용되는 혈중알콜농도 수준에 관한 지식, 음주운전 회피전략에 대한 태도 그리고 음주운전에 대한 일반적 태도를 측정하여 두 집단을 비교하였다. 이 연구에서 음주운전에 대한 일반적 태도와 관련된 결과를 보면 음주운전으로 적발된 사람들은 음주운전으로 인해서 초래될 수 있는 위험을 과대평가 하는 경향을 보였다. 그러나 술을 마신 후 운전해도 되며, 자신의 친구들은 음주운전해도 좋다고 생각하는 등 일반운전자에 비해서 음주운전에 대해서 더 긍정적인 태도를 지니고 있었다.

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 행동이론(theory of planned behavior, TPB)이 제안되었다(Ajzen, 1985, 1988, 1991). 이 이론은 행동에 대한 태도와 주관적 규범에 관한 신념이외에 행동의도에 영향을 미치는 세 번째 요인으로 지각된 행동통제력을 포함시켰다. 그리고 이 행동통제력의 지각은 행동의도에 영향을 미쳐서 행동에 이르는 간접경로 이외에 실제 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. 통제신념은 자신이 장애물, 자원 혹은 기회를 지니고 있어서 행동을 실행할 수 있다고 보는 확률에 대한 신념이다. 그러므로 장애물이나 방해요인들이 없으면서 자원이나 기회가 많다고 지각할 때 행동의도가 높으며, 또한 행동의 실행에 직접 영향을 미친다. 따라서 행동에 대한 통제력이 있다는 신념을 지니고 있을 때는, 행동 통제력이

없다고 지각할 때보다, 행동의도와 행동의 실행 확률이 높아지게 된다. 특히 행동에서 자원, 기회 및 기술들이 필요하다고 지각할 수록 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(참조 Ajzen, 1991; 한덕용, 1997). 음주운전 행동의 경우에도 운전자들은 자신이 음주운전을 하지 않는 행동이 쉽거나 어렵다고 서로 달리 지각할 수 있다. 지각된 행동 통제력을 포함하여 지금까지 설명한 계획된 행동이론의 모형을 그림 1에 제시하였다.

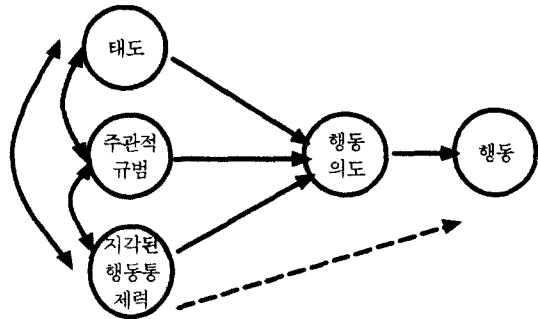


그림 1. 계획된 행동이론 (Ajzen, 1985)

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 행위이론보다 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 운전법

규의 위반의도를 예언하는 신념들을 알아내기 위하여 수행된 이전 연구들(Parker 등, 1992; Parker, Manstead, & Stradling, 1995)의 결과를 근거로 운전 관련 신념을 변화시키는 교육훈련을 실시한 바 있다. 이 연구에서 계획된 행동이론에 포함되는 핵심 신념과 운전행동에 대한 태도를 수정시키는 비디오 교정프로그램을 실시하였다. 이 연구에서 운전법규를 위반하려는 행동에 관한 신념과 운전행동에 대한 태도를 유의하게 변화시켰다고 보고하였다.

본 연구는 계획된 행동이론을 음주운전 행동에 적용하는 실증연구를 통해서 그림 2에 제시한 모형과 아울러 이 모형에 포함된 각 경로들이 한국에서 실제로 어느 정도의 설명력을 지니는지 검증하고자 한다. 구체적으로 계획된 행동이론에서 주장하는대로 음주운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범 및 지각된 행동통제력이 음주운전 행동의 의도와 실제행동에 어느 정도 영향을 미치는지 알아보고자 다음 절차를 거쳐서 검증하고자 한다. 우선 음주운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범 및 지각된 행동통제력의 세 측정치들을 예언측정치들로 함께 사용했을 때 이 이론의 가정대로 준거변인인 행동의도를 잘 설명하는지 알아본다. 다음으로 음주운전 행동의 의도와 지각된 행동통제력의 두 측정치들을 예언변인들로 사용하면 준거변인인 음주운전 행동의 수준을 잘 설명하는지 알아본다. 끝으로 합리적 행동이론과 계획된 행동이론을 검증한 결과를 근거로 수정한 이론에서 음주운전 행동을 설명하는 전체변량이 유의하게 증가되는지 알아본다.

음주운전 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 연구자들에 의해서 행동의도와 행동에 각각 영향을 미칠 수 있는 대안 요인들로서 태도강도 혹은 특출성(접근가능성), 정서, 당위 또는 의무, 습관 혹은 과거 행동, 자기정체성 등이 제안되었다. 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 음주운전하지 않는 일이 그다지 어렵지 않다고 지각하는 운전자의 경우에도 음주 운전하게 되는 조건들이 있다. 또한 음주운전을 하지 않고자 할 때 자신의 통제력을 주관적으로 높게 지닌 운전자도 의도와 상관없이 음주 운전하게 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 절차지역의 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 대안모형이 그림 2에 제시되어 있다.

이 대안모형에서 과거행동을 포함시킨 근거는 Triandis (1977)가 태도-행동 관계에서 습관 변인을 포함시켰던 제안에서 찾을 수 있다. Triandis(1980, 204쪽)는 습관을 개념적으로 “자동적이어서 자기 지시가 없이 일어나는 상황-특정적 결과”라고 정의하였으며, 조작적으로는 과거에 그 행동을 수행하였던 횟수로 측정하도록 제안

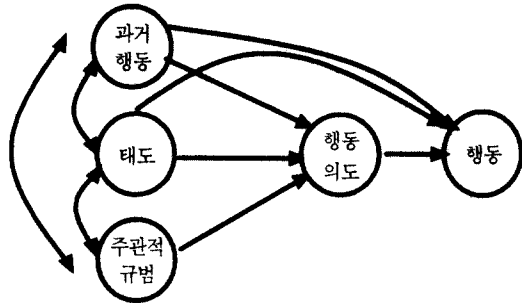


그림 2. Bentler와 Speckart의 태도-행동모형(1979)

하였다. 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 음주운전에 반대하는 태도나 규범을 신념으로 지니고 있는 사람의 경우에도, 음주운전을 하면서 단속에서 전혀 적발된 적이 없거나 음주운전으로 인하여 사고를 경험하지 않았던 과거경험이 많다면, 이 경험에 의거하여 음주운전이 습관적으로 행해질 수 있다.

습관이 음주운전에 미치는 영향을 다룬 실증 연구도 보고된 바 있다. Aberg(1993)는 Fishbein과 Ajzen(1980)의 합리적 행위이론과 Triandis(1977)의 습관변인에 기초해서 음주운전의 행동의도에 영향을 미치는 요인을 알아보기 위하여 18세에서 54세의 남자 음주자 1,085명을 대상으로 질문지 조사를 하였다. 이 연구에서 LISREL 분석을 한 결과를 보면 음주운전의 의도는 태도, 사회적 규범, 음주운전에 대한 제재의 평가 그리고 음주습관에 의해서 영향을 받았다. Fishbein과 Ajzen의 이론과 달리 사회적 규범이 제재의 평가에 관련되었는데, 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 음주운전을 해보았던 과거 행동이나 습관이 어떤 경로로 음주운전의 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 동조의도를 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 음주운전은 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 안전운전에 대한 도덕적 의무가 운전행동에 어떤 영향을 미치는지 알아볼 필요가 있다. 특히 서구문화권에 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 음주운전 행동에서도 도덕적 의무나 당위가 음주운전 행동의 의도와 실제 행동에 각각 큰 영향을 미칠 수 있다. 따라서 당위는 앞서 기술되었던 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 과거행동 등의 변인들과 함께 음주운전 행동을 예측하고자 할 때 다루어야 할 중요한 변인으로 고려할 필요가 있다.

지금까지 설명한 내용을 정리해 보면 본 연구에서는 승용차 운전자들을 대상으로 계획된 행위이론에 포함되는 변인들과 대안으로 제안된 변인들이 음주운전의 의도와 행동을 각각 타당하게 설명하는지 알아보려고 한다. 먼저 음주운전의 의도를 예언하는데 있어서 (1) 계획된 행위이론에서 제안된 세 변인들로서 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력에 의해서 행동의도가 유의하게 예언되는지 알아본다. 특히 합리적 행위이론에서 계

획된 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 제한한 변인들에 덧붙여서 과거행동과 습관을 추가하면 음주운전하려는 행동의도의 설명력을 더 높이는지 알아보하고자 한다; (3) 합리적 행위이론에서 제한한 변인들에 덧붙여서 당위변인을 첨가하면 음주운전 행동의도의 예인력을 더 높이는지 알아보하고자 한다. 다음으로 음주운전 행동을 예언하는데 있어서 (4) 음주운전의 행동의도와 지각된 행동통제력이 음주운전 행동을 유의하게 설명하는지 알고; (5) 음주운전의 행동의도에 과거행동 및 습관을 각각 추가하면 이 추가된 변인들이 음주운전 행동을 유의하게 설명하는지 살펴보고; (6) 음주운전의 행동의도와 당위가 음주운전 행동을 유의하게 설명하는지 알고하고자 한다.

방 법

조사의 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 사회 조사가 아니기 때문에 인구나 연령의 비례에 따른 유층 표집과 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 분포

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 달리 언급되지 않을 경우 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).

음주운전 행동의 선행 결정요인들의 측정

음주운전에 대한 선행 결정요인들로 음주운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력, 의도, 당위, 현재행동, 과거행동 및 습관을 측정하는 문항들을 구성하였다. 구성개념들을 측정할 때 특출한 신념들을 끌어내기 위해서 심리학과 석사 및 박사과정에서 사회 심리진공으로 재학하고 있거나 수료한 대학원생 10명이 개방형 질문지에서 구성개념별로 사용할 문항들을 개인별로 작성하였다. 개인별 응답을 출발점으로 여러 차례 집단토의를 거쳐서 각 구성개념을 적절히 측정한다고 판단되는 문항들을 선정하였다.

음주운전 행동에 대한 태도 : 음주운전 행동에 대한 태도는 음주운전 행동의 지각된 결과로서 정의하였다. 이 구성개념을 측정하는 문항들을 보면 음주운전하면 남들이 운전실력을 좋게 본다, 음주운전하면 멋있어 보인다, 술 마셨다고 운전하지 않으면 소심해 보인다, 운전만 잘 하면 음주운전해도 괜찮다, 음주운전하면 스트레스가 풀린다의 5문항으로 구성되어 있다.

음주운전에 대한 주관적 규범 : 음주운전 행동에 대한 주관적 규범은 개인에게 중요한 인물들이 음주운전

행동을 하거나 혹은 하지 못하도록 영향을 미치는 사회적 압력으로 정의된다. 이 변인은 5문항으로 측정하였는데, 함께 술 마신 사람들이 운전을 하지 않도록 말한다, 내가 음주운전하면 함께 탄 사람들이 비난한다, 가족들은 내가 음주 운전하지 않도록 말한다, 친구들은 내가 음주 운전하도록 부추긴다, 주위 사람들이 음주운전을 못 하게 한다로 구성되었다.

음주운전에 대한 지각된 행동통제력: 이 구성개념은 음주운전 행동을 하기가 얼마나 쉽거나 어렵다고 지각하는 수준으로 정의되었다. 이 변인의 측정변수는 나는 음주 운전하더라도 사고를 안 낼 자신이 있다, 나는 술을 마셔도 다른 사람들보다 운전을 잘 할 수 있다, 나는 음주운전을 안 하려고 해도 잘 되지 않는다, 나는 음주 운전하더라도 운전을 잘 할 수 있다, 나는 음주 운전하더라도 다른 사람들보다 운전을 잘 한다 5문항으로 구성되어 있다.

음주운전 의도: 음주운전을 하겠다는 의도는 6문항으로 구성되었는데 문항들은 다음과 같다, 나는 술을 마시더라도 취하지 않으면 운전하겠다, 나는 술 마신 후 취하더라도 운전하겠다, 나는 사정이 생기면 술을 마셨더라도 운전하겠다, 나는 음주운전하지 않을 의사가 있다, 나는 술을 마셨더라도 차를 두고 가지는 않을 생각이다. 나는 단속이 없으면 음주 운전하겠다.

현재 음주운전 행동: 이 변인은 상황별로 특정적 음주운전 행동의 정도를 묻는 10문항으로 구성되어 있다. 문항은 다음과 같다, 나는 최근 1개월 동안 술을 마신 지 한 두 시간 후에 운전한 적이 있다, 나는 최근 1개월 동안 취한 상태에서 운전한 적이 있다, 나는 1개월 동안 한잔이라도 술을 마시면 운전하지 않았다, 나는 최근 1개월 동안 술을 마시더라도 차를 두고 가지는 않았다, 나는 최근 1개월 동안 주위 사람들이 말려도 음주 운전했다, 나는 최근 1개월 동안 술이 충분히 깨지 않은 상태에서 운전한 적이 있다, 나는 최근 1개월 동안 술을 한 두 잔 마시고 운전한 적이 있다, 나는 최근 1개월 동안 단속을 안 할 때면 술 마시고 운전했다, 나는 최근 1개월 동안 주량이 넘지 않았으면 운전했다.

음주운전 습관: 이 변인은 다음 4문항으로 구성되어 있다, 나는 술을 마시면 운전하지 않았다, 나는 습관적으로 음주 운전했다, 나는 음주운전이 습관이 되어 고치기 어렵다, 나는 술 마실 일이 있으면 차를 두고 가는 습관이 있다.

과거 음주운전 행동: 이 변인은 최근 1년 동안 술 마시고 운전한 적이 얼마나 되는지를 7점 척도에 평정하도록 묻는 단일 문항으로 측정하였다.

음주운전 하지 않아야 한다는 지각된 도덕적 당위: 지각된 도덕적 당위는 사회적으로 지켜야할 도덕적 의무로서 옳고 그름에 대한 개인의 신념을 말한다. 자기 주변의 중요한 타인들로부터 영향을 받는 동조의 압력을 의미하는 사회적 압력과 달리 지각된 도덕적 당위는 이미 개인 내에 내면화되어 있는 도덕 규칙의 수준을 측정한다. 술 마시고 운전해서는 안 된다, 음주운전은 반드시 처벌받아야 한다는 두 문항으로 구성되었다.

자료의 분석

자료의 분석은 SPSS 10.0 for Windows로 처리되었다. 음주운전의 행동의도와 행동을 각각 준거변인으로 삼고 본 연구에서 제시한 중요한 결정요인들을 예언변인으로 사용하여 단계적 중다회귀분석을 실시하였다. 본 연구에서는 조사에서 얻은 자료를 반분하여 각각 분석함으로써 두 자료에서 일관되는 결과가 나타나는지 알아보고자 교차타당화를 수행하였다.

결 과

구성개념별 신뢰도와 요인부하량

음주운전 행동을 예언하는 각 구성개념 별 문항들의 내용, 신뢰도계수, 문항-잔여 상관 및 요인부하량이 표 3에 제시되어 있다. 8개의 구성개념들 가운데 1문항으로 측정된 과거 음주운전 행동을 제외하고 7개 구성개념들 각각의 신뢰도계수를 내적일관성계수 Cronbach α 로 측정하였으며, 구성타당도를 알아보기 위하여 요인분석하였다. 표 3에서 알 수 있는 바와 같이 표본 1에서 7개 구성개념들의 신뢰도계수 범위는 .75~.91, 표

본 2에서는 .78~.93으로 만족스러운 수준이었다. 또한 각 구성개념들 모두 각각 1요인으로 구성되었으며 요인 부하량도 높았다. 따라서 본 연구에 사용된 구성개념들이 각각 단일 요인으로 이루어져 있고 신뢰로운 측정치임을 알 수 있다.

구성개념들간 상호상관

표 2에 본 연구에 사용된 중요한 변인들간의 단순상관계수들이 제시되어 있다. 표에서 알 수 있듯이 구성개념들간 상관들이 표본 1과 표본 2에서 모두 유의하였다. 특히 음주운전 행동의도와 상관이 매우 높은 선행변인들은 표본 1에서는 습관($r=.673$)과 과거행동($r=.656$)이었으며, 표본 2에서는 지각된 행동통제력($r=.708$)과 습관($r=.693$)이었다. 이 결과로 보면 두 표본에서 행동의도와 일관되게 높은 단순상관관계를 보인 변인은 습관이였다. 그리고 실제 행동과 가장 상관이 높은 선행변인은 표본 1에서 과거행동($r=.760$)과 행동의도($r=.745$)였으며, 표본 2에서는 과거행동($r=.782$)과 행동의도($r=.704$)였다.

음주운전의 행동의도를 설명하는 모형들의 비교

음주운전의 행동의도를 설명하는 선행변인들로 구성되는 모형을 비교 검증하기 위하여 위계적 회귀분석을 실시한 결과가 표 4에 제시되어 있다. 합리적 행위이론에서 가정하는 음주 운전에 대한 태도와 주관적 규범이 음주운전의 행동의도를 설명하는 변량은 표본 1에서 29.3%, $F(2, 202)=43.20, p=.000$, 이었으며, 두 예측변인 가운데 태도($\beta=.157, p<.030$)에 비해서 주관적 규범(β

$=.442, p<.000$)이 상대적으로 더 중요한 요인이었다. 표본 2에서 이 두 요인이 음주운전 행동의도를 설명하는 변량은 38.5%이었다, $F(2, 203)=65.04, p=.000$. 표본 1과 마찬가지로 일관되게 주관적 규범($\beta=.493, p<.000$)이 태도($\beta=.189, p<.006$)보다 더 중요한 요인으로 나타났다.

그리고 합리적 행위이론을 확장한 계획된 행동이론에서는 태도와 주관적 규범에 새로운 변인으로 지각된 행동통제력요인을 추가하여 세 개 예측변인들이 음주운전의 행동의도를 표본 1에서는 45.8% 설명하였다, $F(3, 201)=58.44, p=.000$. 그래서 새로운 변인인 지각된 행동통제력이 추가되어서 합리적 행위이론에 비해서 16.6%를 추가로 설명하였다. 표본 2에서는 음주운전의 행동의도를 이 세 개 예측변인들로 52.3%를 설명하였고, $F(3, 202)=75.95, p=.000$. 추가로 증가된 설명변량은 14.0%였다. 그러나 두 표본 모두에서 음주운전 행동을 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 52.7%를 설명하였다, $F(3, 201)=76.92, p=.000$. 그리고 과거행동이 추가로 설명하는 변량은 23.4%로서 유의하였다. 표본 2에서 태도, 주관적 규범, 과거행동이 음주운전 행동의 총 53.9%를 설명하였고, $F(3, 202)=81.05, p=.000$, 과거행동의 추가 설명량은 15.6%로서 유의하였다.

행동의도를 설명하는데 지각된 행동통제력 대신 습관이 태도와 주관적 규범에 추가변인으로 투입된 결과로

표 2. 구성개념 측정치들간의 상관행렬

	표본1(N=205)		표본2 (N=206)		태도	사회적 지각된			과거			
	Mean	SD	Mean	SD		규범	행동통제력	습관	1년행동	당위	의도	현재행동
태도	8.12	4.24	8.98	4.98	-	.600**	.586**	.580**	.210**	.418**	.485**	.370**
사회적규범	12.63	5.38	13.48	5.54	.572**	-	.686**	.630**	.353**	.474**	.606**	.523**
지각된 행동통제력	12.00	6.25	12.39	6.57	.484**	.412**	-	.668**	.481**	.582**	.708**	.585**
습관	7.92	4.44	8.42	4.66	.476**	.566**	.604**	-	.554**	.479**	.693**	.626**
과거1년행동	2.26	1.29	2.34	1.42	.238**	.388**	.528**	.563**	-	.302**	.583**	.782**
당위	3.88	2.31	4.07	2.58	.547**	.477**	.473**	.405**	.355**	-	.622**	.433**
음주운전행동의도	15.16	6.90	15.14	7.08	.410**	.532**	.609**	.673**	.656**	.509**	-	.704**
현재음주운전동행동	23.56	12.42	24.21	13.65	.329**	.489**	.579**	.643**	.760**	.427**	.745**	-

주. 상관행렬의 좌하부분은 표본 1에서 얻은 상관이고 우상부분은 표본 2에서 얻은 상관행렬임 ** $p<.01$

표 3. 음주운전 행동 구성개념 문항들과 신뢰도 계수, 문항-잔여 상관 및 요인부하량

구성개념 별 문항들(문항수)	표본 1(N=205)		표본 2(N=206)	
	문항-잔여 상관	요인 부하량	문항-잔여 상관	요인 부하량
음주운전 행동에 대한 태도(5문항)	$\alpha = .81$		$\alpha = .86$	
음주운전하면 남들이 운전실력을 좋게 본다	.63	.74	.74	.84
음주운전하면 멋있어 보인다	.70	.81	.75	.84
술 마셨다고 운전하지 않으면 소심해 보인다	.60	.66	.61	.66
운전만 잘 하면 음주운전해도 괜찮다	.61	.66	.71	.78
음주운전하면 스트레스가 풀린다	.54	.61	.59	.63
음주운전에 대한 주관적 규범(6문항)	$\alpha = .78$		$\alpha = .78$	
#함께 술 마신 사람들이 운전을 하지 않도록 말한다	.62	.72	.66	.74
#가족들은 내가 음주운전하지 않도록 말한다	.52	.64	.50	.58
친구들이 내가 음주운전하도록 부추긴다	.52	.58	.46	.55
남들을 따라서 나도 음주운전한다	.49	.57	.55	.66
#주위 사람들이 음주운전을 못하게 한다	.65	.74	.62	.82
내가 음주운전하면 함께 탄 사람들이 비난한다	.45	.50	.40	.46
음주운전에 대한 지각된 행동통제력(5문항)	$\alpha = .87$		$\alpha = .89$	
나는 음주운전하더라도 사고를 안 낼 자신이 있다	.71	.75	.76	.81
나는 술을 마셔도 다른 사람들보다 운전을 잘 할 수 있다	.78	.85	.81	.86
나는 음주운전을 안 하려고 해도 잘 되지 않는다	.36	.38	.45	.47
나는 음주운전하더라도 운전을 잘 할 수 있다	.79	.87	.83	.90
나는 음주운전하더라도 다른 사람들보다 운전을 잘 한다	.83	.92	.86	.94
음주운전 의도(6문항)	$\alpha = .79$		$\alpha = .80$	
나는 술을 마시더라도 취하지 않으면 운전하겠다	.55	.63	.62	.71
나는 술 마신 후에는 취하더라도 운전하겠다	.57	.63	.65	.72
나는 사정이 생기면 술을 마셨더라도 운전하겠다	.62	.74	.62	.74
#나는 음주운전하지 않을 의사가 있다	.40	.45	.34	.35
나는 술을 마셨더라도 차를 두고 가지는 않을 생각이다	.59	.66	.55	.62
나는 단속이 없으면 음주운전하겠다	.60	.68	.62	.70
음주운전 습관(4문항)	$\alpha = .76$		$\alpha = .78$	
#나는 술을 마시면 운전하지 않았다	.51	.55	.68	.78
나는 습관적으로 음주운전했다	.64	.83	.66	.80
나는 음주운전이 습관이 되어 고치기 어렵다	.53	.67	.48	.57
#나는 술 마실 일이 있으면 차를 두고 가는 습관이 있다	.66	.73	.58	.65
음주운전 금지에 대한 당위(2문항)	$\alpha = .75$		$\alpha = .79$	
#술 마시고 운전해서는 안 된다	.61	.78	.66	.81
#음주운전은 반드시 처벌받아야 한다	.61	.78	.66	.81
현재 음주운전 행동(10문항)	$\alpha = .91$		$\alpha = .93$	
나는 최근 1개월 동안 술을 마신지 한 두 시간 후에 운전한 적이 있다	.77	.80	.79	.80
나는 최근 1개월 동안 취한 상태에서 운전한 적이 있다	.60	.65	.64	.68
#나는 최근 1개월 동안 한잔이라도 술을 마시면 운전하지 않았다	.56	.58	.60	.61
나는 최근 1개월 동안 술을 마시더라도 차를 두고 가지는 않았다	.62	.65	.64	.66
나는 최근 1개월 동안 주위 사람들이 말려도 음주운전했다	.64	.69	.80	.84
나는 최근 1개월 동안 술이 충분히 깨지 않은 상태에서 운전한 적이 있다	.72	.77	.81	.86
나는 최근 1개월 동안 술을 한 두잔 마시고 운전한 적이 있다	.73	.77	.74	.75
나는 최근 1개월 동안 술이 깨지 않은 상태에서 운전한 적이 있다	.73	.81	.76	.81
나는 최근 1개월 동안 단속 안 할 때면 술 마시고 운전했다	.71	.78	.72	.76
나는 최근 1개월 동안 주량이 넘지 않았으면 운전했다	.71	.74	.80	.84
과거 음주운전 행동(1문항)				
최근 1년 동안 술을 마시고 운전한 적이 얼마나 됩니까?				

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

보면 표본 1에서 총 47.9%의 설명력을 보였고, $F(3, 201)=63.60, p=.000$, 표본 2에서는 음주운전의 행동의도의 총 52.1%를 설명하였다, $F(3, 202)=75.33, p=.000$. 그러나 태도, 주관적규범, 습관들이 음주운전의 행동의도를 설명하는 상대적 기여도를 살펴본 결과, 두 표본에서 모두 태도변인이 통계적으로 유의하지 않았다.

태도와 주관적 규범에 새로운 변인으로 당위를 투입하여 음주운전의 행동의도를 설명하는 정도를 살펴본 결과를 보면 이 3개 선행변인들이 설명하는 전체 변량은 표본 1에서 35.8%, $F(3, 201)=38.97, p=.000$, 표본 2에서 51.1%이었다, $F(3, 202)=72.44, p=.000$. 그러나 습관이 새로운 변인으로 투입될 때와 마찬가지로 태도가 두 표본에서 모두 음주운전의 행동의도를 설명하는데 기여하는 변량이 유의하지 않았다.

합리적 행위이론에 음주운전의 행동의도를 예측할 때 새로운 선행변인으로 태도와 주관적 규범에 과거행동을 추가하면 증가된 설명변량이 가장 컸다. 그러나 태도와 주관적 규범에 지각된 행동통제력과 습관이 각각 추가

로 투입했을 때 이 두 변인의 추가 설명량은 1% 정도의 차이를 보여 비슷하였다. 그러나 당위가 태도와 주관적 규범에 새로 추가되어서 음주운전 행동의도를 설명하는 총 설명변량이 가장 적었다.

한편 태도, 주관적 규범, 과거행동 및 습관이 행동의도를 설명하는 선행변인인지 알아보기 위하여 회귀분석을 하였다. 먼저, 과거행동과 습관이 음주운전의 행동의도를 설명하는데 독자적으로 기여하는 부분이 있는지 알아보기 위하여 태도, 주관적 규범 및 과거행동에 습관을 추가했을 때 음주운전의 행동의도를 증가시키는 정도와 태도, 주관적 규범 및 습관에 과거행동을 추가했을 때 행동의도의 설명증가분을 살펴보았다. 태도, 주관적 규범 및 과거행동에 습관이 첨가되었을 때 음주운전의 행동의도를 추가로 설명하는 변량은 표본 1에서 5.6%, $F(1,200)=27.41, p=.000$, 표본 2에서 4.2%였다, $F(1,201)=26.651, p=.000$. 태도, 주관적 규범 및 습관에 과거행동이 추가되었을 때 과거행동이 음주운전의 행동의도를 추가로 설명하는 변량은 표본 1에서 10.4%, $F(1,200)=$

표 4. 음주운전의 행동의도를 결정하는 선행요인들을 비교하기 위한 위계적 회귀분석

	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	5.931				3.507				2.924				4.723				5.211			
태도	.255	.157	.129	.030	-.028	-.018	-.014	.790	.234	.144	.118	.015	.057	.035	.028	.576	.043	.026	.020	.721
주관적 규범	.567	.442	.363	.000	.444	.347	.279	.000	.314	.245	.190	.000	.265	.207	.155	.002	.466	.364	.289	.000
추가요인					지각된 행동통제력				과거행동				습관				당위			
					.523	.475	.408	.000	2.812	.526	.484	.000	.836	.539	.433	.000	.967	.321	.261	.000
	MR=.547				MR=.683				MR=.731				MR=.698				MR=.606			
	$R^2=.300$				$R^2=.466$				$R^2=.534$				$R^2=.487$				$R^2=.368$			
	Adj $R^2=.293$				Adj $R^2=.458$				Adj $R^2=.527$				Adj $R^2=.479$				Adj $R^2=.358$			
					$\Delta R^2=.166$				$\Delta R^2=.234$				$\Delta R^2=.187$				$\Delta R^2=.068$			
표집2	4.242				3.767				1.863				3.649				3.218			
태도	.269	.189	.151	.006	.059	.042	.032	.506	.270	.190	.152	.002	.042	.030	.022	.643	.146	.103	.115	.100
주관적 규범	.630	.493	.394	.000	.271	.212	.146	.003	.439	.343	.263	.000	.345	.270	.195	.000	.446	.349	.357	.000
추가요인					지각된 행동통제력				과거행동				습관				당위			
					.580	.538	.374	.000	2.100	.421	.394	.000	.768	.505	.371	.000	1.132	.413	.458	.000
	MR=.625				MR=.728				MR=.739				MR=.727				MR=.720			
	$R^2=.391$				$R^2=.530$				$R^2=.546$				$R^2=.528$				$R^2=.518$			
	Adj $R^2=.385$				Adj $R^2=.523$				Adj $R^2=.539$				Adj $R^2=.521$				Adj $R^2=.511$			
					$\Delta R^2=.140$				$\Delta R^2=.156$				$\Delta R^2=.138$				$\Delta R^2=.128$			

50.60, $p=.000$, 표본 2에서 6.2%였다, $F(1,201)= 29.531$, $p=.000$. 그리고 이 4개 예측변인으로 음주운전 행동의도를 예측하는 회귀분석을 실시하였다. 그 결과를 보면 표본 1에서는 58.2%의 설명력을 보였다, $R=.768$, $R^2=.591$, $Adj R^2=.582$, $F(4,200)=72.122$, $p=.000$. 그리고 표본 2에서는 58.0%의 설명력을 보였다, $R=.767$, $R^2=.588$, $Adj R^2=.580$, $F(4,201)=71.86$, $p=.000$. 두 표본에서 비슷한 설명력을 보여주고 있다.

음주운전의 실제행동을 결정하는 모형들의 비교

실제 음주운전 행동을 결정하는 선행변인들을 설명하는 모형들을 비교 검증하기 위해서 수행된 위계적 회귀 분석 결과가 표 5에 제시되어 있다. 합리적 행위이론에서는 행동의도가 실제 행동을 결정한다고 제안하였는데, 표본 1에서는 행동의도가 음주운전의 실제 행동의 전체 변량의 55.2%를 설명하였고, $F(1,203)=252.51$, $p=.000$, 표본 2에서는 49.2%를 설명하였다, $F(1,204) =199.94$, $p=.000$.

실제 음주운전 행동을 설명할 때 행동의도 이외에 지각된 행동통제력이 추가된 계획된 행동이론을 검증한 결과 표본 1에서는 57.5%를 설명하여, $F(2, 202)=139.19$, $p=.000$, 지각된 행동통제력이 2.5%의 설명력을 유의하게 증가시켰다. 표본 2에서도 50.5%를 설명하여, $F(2, 203) =105.71$, $p=.000$, 1.5%의 설명력 증가를 가져왔다.

음주운전 의도에 Bentler와 Speckart가 제안한 과거행동을 추가한 모형을 검증한 결과를 보면 표본 1에서 과거행동이 추가될 때 음주운전 행동의 전체 설명변량의 68.1%를 설명하였다, $F(2, 202)=218.67$, $p=.000$. 그리고 과거행동의 추가 설명변량은 13.0%로 유의하였다. 표본 2에서는 음주운전 행동의 전체변량의 70.2%를 행동의도와 과거행동이 설명하였고, $F(2, 203)=242.03$, $p=.000$, 과거행동의 추가 설명변량은 21.0%로 유의하였다.

음주운전 행동을 설명하는데 있어서 행동의도에 습관이 추가변인으로 투입된 결과를 보면 표본 1에서 58.7%의 설명력을 보여서, $F(2, 202)=145.98$, $p=.000$, 습관의 추가 설명변량은 3.7%로 유의하였다. 표본 2에

표 5. 음주운전 행동을 결정하는 선행요인들을 비교하기 위한 위계적 회귀분석

	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	3.232				1.791				1.379				2.256				2.780			
의도	1.341	.745	.745	.000	1.122	.623	.494	.000	.778	.432	.326	.000	1.027	.570	.422	.000	1.281	.711	.612	.000
추가요인					지각된 행동통제력				과거행동				습관				당위			
					.397	.200	.159	.001	4.592	.477	.360	.000	.724	.259	.192	.000	.350	.065	.056	.232
	MR=.745				MR=.761				MR=.827				MR=.769				MR=.747			
	$R^2=.554$				$R^2=.580$				$R^2=.684$				$R^2=.591$				$R^2=.557$			
	Adj $R^2=.552$				Adj $R^2=.575$				Adj $R^2=.681$				Adj $R^2=.587$				Adj $R^2=.553$			
					$\Delta R^2=.025$				$\Delta R^2=.130$				$\Delta R^2=.037$				$\Delta R^2=.003$			
																	.232			
표집2	3.695				2.812				.569				2.506				3.722			
의도	1.355	.704	.704	.000	1.117	.580	.410	.000	.723	.375	.305	.000	.998	.518	.480	.000	1.365	.709	.615	.000
추가요인					지각된 행동통제력				과거행동				습관				당위			
					.362	.174	.123	.013	5.406	.563	.458	.000	.783	.268	.272	.000	-.042	-.008	-.009	.900
	MR=.704				MR=.714				MR=.839				MR=.730				MR=.704			
	$R^2=.495$				$R^2=.510$				$R^2=.705$				$R^2=.532$				$R^2=.495$			
	Adj $R^2=.492$				Adj $R^2=.505$				Adj $R^2=.702$				Adj $R^2=.528$				Adj $R^2=.490$			
					$\Delta R^2=.015$				$\Delta R^2=.210$				$\Delta R^2=.037$				$\Delta R^2=.000$			
																	.900			

서는 행동의도와 습관으로 음주운전 행동의 전체변량 가운데 52.8%를 설명하였고, $F(2, 203)=115.48, p=.000$, 습관으로 인한 추가 설명증가분은 3.7%였다.

새로운 변인으로 당위를 행동의도에 추가하여 음주운전 행동을 예측한 한 결과에서는 이 2개 예측변인들이 음주운전 행동을 설명하는 전체 변량은 표본 1에서 55.3%, $F(2, 202)=127.25, p=.000$, 표본 2에서 49.0%이었다, $F(2, 203)=99.15, p=.000$. 그러나 두 표본에서 설명증가분은 각각 0.3%와 0%로서 당위가 음주운전 행동의 전체설명량을 예측하는데 기여하는 선행변인이 아니었다.

이 결과들을 종합해 보면 음주운전 행동을 설명할 때 합리적 행위이론에서 제안한 행동의도에 지각된 행동통제력이나 당위 요소가 추가되기보다 과거행동이 투입될 때 전체 설명량의 증가분이 컸다.

한편, 음주운전의 행동을 설명할 때 행동의도, 과거행동 및 습관을 선행변인으로 가정하고, 과거행동과 습관이 음주운전의 행동을 설명하는데 독자적으로 기여하는 요인인지 알아보기 위하여 음주운전의 행동의도와 과거행동에 습관을 추가했을 때와 음주운전의 행동의도와 습관에 과거행동을 각각 추가했을 때 음주운전의 행동을 설명하는 증가분을 살펴보았다. 그 결과를 보면 음주운전의 행동의도와 과거행동에 습관이 첨가되었을 때 음주운전의 행동을 추가로 설명하는 변량은 표본 1에서 1.3%, $F(1, 201)=8.890, p=.003$, 표본 2에서 0.6%였다, $F(1,202)=4.261, p=.040$. 그리고 음주운전의 행동의도와 습관에 과거행동이 첨가되었을 때 음주운전의 행동을 추가로 설명하는 변량은 표본 1에서 10.6%, $F(1, 201)=70.66, p=.000$, 표본 2에서 17.8%였다, $F(1,202)=124.505, p=.000$.

공변량구조 분석을 통한 모형들의 비교

앞서 살펴 본 음주운전 행동을 설명하는 모형들을 공변량구조분석을 통하여 부합도 지수들을 살펴보았다.

그 결과 합리적 행위모형이 자료에 부합되는 정도를 나타내는 대표적인 지수들을 보면, $Chi-Square = 12.57 (p=.0019)$, $NNFI=.95$, $CFI=.98$, $RMSEA=.11$, $ECVI=.07$ 이고, 계획된 행동 모형은 $Chi-Square=8.69 (p=.013)$,

$NNFI=.97$, $CFI=.99$, $RMSEA=.09$, $ECVI=.08$ 였다. 그리고 Bentler와 Speckart의 태도-행동 모형의 적합도 지수들은 $Chi-Square=10.08 (p=0.0015)$, $NNFI=.91$ $CFI=.99$ $RMSEA=.15$ $ECVI=.09$ 였다. 이 결과로부터 세 모형들이 모두 음주운전 행동을 설명하는 데 적합한 모형이지만 적합도 지수들을 비교해 볼 때 계획된 행동이론이 다소 더 적절한 모형임을 알 수 있다.

논 의

음주운전 행동의 의도를 설명하는 변인

본 연구에서는 음주운전의 행동의도와 행동을 설명하는데 Fishbein과 Ajzen(1975)이 제안한 합리적 행위이론, 이 이론에서 수정 발전된 Ajzen(1985,1988,1991)의 계획된 행동이론 그리고 이 이론을 비판하는 학자들이 제안한 대안적 변인을 도입한 모형들을 전체 설명변량의 변화를 기준으로 비교하여 검증하였다. 전국 11개 지역에서 자가용 승용차를 운전하는 사람들을 대상으로 수행된 본 연구의 중요한 결과를 요약하면 다음과 같다.

먼저 음주운전의 행동의도를 설명하는 변인들을 비교하여 검증하였다. 구체적으로 합리적 행위이론에서 행동의도의 선행변인으로 가정하는 태도와 주관적 규범을 단계1에 투입하고, 단계2에서 지각된 행동통제력, 과거행동, 습관 및 당위를 각각 투입하였다. 그런 후 추가로 투입된 변인들이 각각 행동의도를 설명하는데 총설명량을 어느 정도 증가시키는지 살펴보았다. 그 결과를 보면, 합리적 행위이론에서 제안한 행동에 대한 태도와 주관적 규범이 음주운전 의도를 설명하는 총변량은 33.9%(두 표본의 평균)로 유의하였다.

다음으로 계획된 행동이론에서 추가된 지각된 행동통제력을 2단계에서 추가했을 때 총설명량은 49.1%였고 추가 설명량은 15.3%((표본 1의 설명증가분+표본 2의 설명증가분)/2)였다. Ajzen(1991, 190쪽)이 16개 연구들에서 얻은 결과들을 분석했을 때 총설명량의 범위는 18%부터 88%이며 중앙치는 42%였다. 그러므로 본 연구 결과는 중앙치로 보면 Ajzen의 보고보다 다소 큰 변량을 보임을 알 수 있다. 그리고 지각된 행동통제력의 추가 설명량은 Parker 등(1992)의 교통위반 행동 연구

에서 보고된 설명증가분 20.9%보다 다소 떨어지는 수치다.

Bentler와 Speckart(1979)가 제안한 모형에서 태도와 주관적 규범에 과거행동의 측정치가 첨가될 때 두 표본들에서 얻은 총설명량은 53.4%이고 과거행동이 추가로 설명하는 변량증가량은 19.5%((표본 1의 설명증가분+표본 2의 설명증가분)/2)로서 음주운전의 의도를 설명하는 4가지들 모형 가운데 상대적으로 설명변량이 높았다. 두 번째로 행동의도의 전체 설명변량이 큰 모형은 Triandis(1977)가 제안한 모형이었다. 이 모형은 태도와 주관적 규범에 습관이 포함된 경우로서 습관의 추가 설명변량은 16.3%(총설명량:50.2%)였다. Aberg(1993)는 태도, 사회적규범, 음주습관 및 위법에 대한 제재(처벌) 평가가 음주운전의 의도에 영향을 미친다는 연구결과를 얻었다. 이들의 연구결과와 본 연구 결과는 유사하다.

음주운전 행동의도와 관련하여 태도와 주관적 규범에 당위를 포함시켰을 때 총 설명변량은 43.7%였고, 당위가 9.8%를 추가로 설명하였다.

계획된 행동이론에서 가정하는 행동의도의 3가지 선행변인 즉 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력에 과거행동을 추가했을 때, 7.4%($p<.0001$)의 설명력이 증가하였다. 또한 앞의 3요인(태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력)에 습관이 추가되었을 때 행동의도의 총설명변량에서 7.1%($p<.0001$)의 개선 효과를 보였다. 그리고 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력에 습관과 과거행동이 동시에 추가되었을 때 음주운전 의도의 12.3%의 설명력을 증가시켰다. 그러나 음주운전 행동의도를 설명하는 4개 선행변인으로 태도, 주관적 규범, 과거행동이 투입되고 그 다음단계에서 지각된 행동통제력이 투입되었을 때 추가된 설명변량은 5.5%이었다. 그리고 태도, 주관적 규범, 습관이 먼저 투입되고 그 다음단계에서 지각된 행동통제력이 투입되었을 때 추가된 설명변량은 6.2%이었다. 음주운전 행동의도를 설명하는 4개 선행변인으로 태도, 주관적 규범, 과거행동 및 습관이 투입되고 그 다음단계에서 지각된 행동통제력이 투입되었을 때 추가된 설명변량은 3.1%이었다.

이 결과들로부터 얻은 중요한 시사점을 정리하면 다음과 같다. 1) 음주운전의 의도를 설명하는데 태도와 주관적 규범을 먼저 투입하고 그 다음에 각각 지각된 행

동통제력, 과거행동, 습관, 당위를 추가로 투입하였을 때 과거행동의 추가 설명력이 상대적으로 크고 2) 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력을 먼저 투입하고 다음에 과거행동을 투입했을 때 7.4%의 추가 설명력을 보였다. 이와 같은 결과는 계획된 행동모형에서 행동의도를 설명하는 선행요인으로 과거행동이 포함되는 모형이 더 적절할 수 있음을 시사한다.

따라서 음주운전의 행동의도를 설명할 때 태도, 주관적 규범, 지각된 행동통제력 그리고 과거행동을 선행변인으로 가정하였다. 이 가정이 적절한지 알아보기 위해서 중다회귀분석을 실시하였다. 그 결과를 보면 표본 1에서 57.0%($p=.000$), 표본 2에서 59.9%($p=.000$)의 총설명량을 보였다. 두 표본에서 비슷한 설명력을 보였다.

음주운전 행동을 설명하는 변인

음주운전 행동을 예측하는 모형을 비교할 때 음주운전의 행동의도를 비교 검증하는 절차와 동일한 방법으로 하였다. 합리적 행위이론에서 행동의도는 음주운전 행동의 52.0%를 설명하였다. 음주운전 행동을 설명하는데 행동의도에 과거행동이 추가되었을 때 과거행동은 음주운전행동의 17.0%를 추가로 더 설명하였다. 습관이 행동의도에 추가되었을 때는 음주운전행동을 설명하는데 3.7%의 증가를 보였다. 행동의도와 지각된 행동통제력이 음주운전 행동을 설명하는데 2%의 증가를 보였다. 또한 계획된 행동이론에 근거를 둔 모형 즉, 행동의도와 지각된 행동통제력에 과거행동을 추가했을 때 음주운전 행동의 총설명량의 15%($p<.0001$)를, 그리고 습관이 추가되었을 때 2.4%를 증가시켰다. 그러나 행동의도와 과거행동에 지각된 행동통제력이 추가되었을 때 0.55%를, 행동의도와 습관에 지각된 행동통제력이 추가되었을 때는 0.7%를 증가하였다. 그리고 행동의도, 과거행동 및 습관에 지각된 행동통제력이 추가될 때 0.15%만 더 증가하였다. 이 결과들은 음주운전 행동을 설명할 때 음주운전 행동의도와 아울러 과거행동이 더 설명력 있는 구성요소가 될 수 있음을 시사한다.

따라서 음주운전의 행동을 설명할 때 행동의도와 과거행동을 선행변인으로 가정하고 중다회귀분석을 하였다. 그 결과를 보면 이 2개 변인이 음주운전의 행동을 설명하는 총 변량은 표본 1에서 68.1%($p<.0001$), 표본 2에서

70.7%($p < .0001$)였다. 두 표본에서 비슷한 설명력을 보여 주고 있다.

지각된 행동통제력이 실제 행동을 예측하는데 과거 행동에 비해서 설명력이 떨어지는 이유를 몇 가지 점에서 찾을 수 있다. 먼저 Ajzen(1985)이 실제적인 행동 통제력의 대용으로 지각된 행동통제력을 사용한 점이다. 즉, 행동을 수행하는데 필수조건인 기회나 자원과 같은 요인을 포함하는 실제적 통제력은 개인의 지각하는 행동 통제력과 정확하지 일치하지 않을 수 있다는 점에서 실제적 행동통제력과 구별된다. Langer와 Roth(1975)에 의하면 통제력의 신념은 과장되게 편향되는 경향 즉, 자신의 행동통제력을 높게 지각하는 경향이 있기 때문에 지각된 행동통제력은 기술과 자원을 필요로 하고 심사숙고해야하는 행동에는 영향을 미치지 않지만, 부정적인 행동에 대해서 영향을 주지 못한다. 예를 들어, 강의실에서 소리를 지르거나 교수를 욕하는 일은 쉬운 일이다. 따라서 지각된 행동통제력이 높다. 그렇다고 해서 학생들이 이런 부정적인 행동을 강의실에서 하지 않는다. 또한 예측하려는 표적 행동을 이미 많이 하여 높은 행동 수준을 보이는 사람은 자신의 기술과 자원 등 행동통제력을 심사숙고해서 지각하지 않는 반면 이전의 표적 행동 수준이 낮은 사람은 더 심사숙고하여 자신의 통제력을 지각할 수 있다. 달리 말해서, 표적 행동의 이전 수행 수준에 따라서 지각된 행동통제력은 행동에 달리 영향을 미칠 수 있다(이민규, 한덕웅, 2000).

음주운전 행동의 대안 모형

본 연구 결과들에 근거하여 그림 3과 같은 음주운전의 행동모형을 제안할 수 있다. 그림 3에서 행동의도에서 행동으로 가는 경로는 계획되거나 의지적 시도와 관련될 수 있다. 과거행동에서 행동으로 가는 경로는 무계획적이거나 무의지적 시도와 관련된 경로일 수 있다. 그리고 과거행동이 행동의도로 가는 경로는 행동의도 결정에서 도식적인 처리절차와 관련되고 태도와 주관적 규범 그리고 지각된 행동통제력은 의지적 결정절차와 관련된다고 가정할 수 있다.

그림 3에서 제안된 모형을 공변량 구조분석으로 부합도를 알아본 결과 $Chi-Square=17.66$, $p=.000$, $NNFI=.94$, $CFI=.99$, $RMSEA=.11$, $ECVI=.13$ 였다. 이 결과들은 선

행 변인들이 음주운전 행동의도와 음주운전 행동을 설명하는 변량이나 모형의 부합도 측면에서 볼 때 이 모형이 적절한 모형임을 시사한다.

이 모형은 Ajzen의 계획된 행동모형과 Bentler 및 Speckart의 태도-행동모형과 다른 모형으로 볼 수 있다. 구체적으로 말해서, 이 모형에서는 Ajzen이 제안한 모형의 지각된 행동통제력 변인이 행동에 직접 영향을 미치는 경로가 제외되었다. 그리고 Bentler와 Speckart의 모형에서 태도가 행동에 직접 가는 경로를 제외시켰다.

본 연구에서 제안된 모형에서 과거행동을 추가했을 때 행동의도와 행동의 설명력이 크다는 점에서 실용성이 있다. 그리고 과거행동이 어떻게 행동의도와 행동의 설명력을 높이는지에 대한 이론적 설명방법은 장래의 연구문제다.

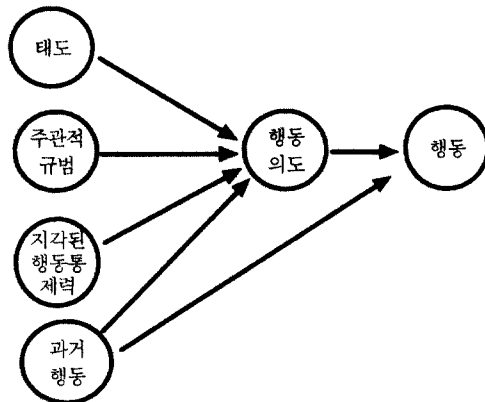


그림 3. 음주운전 행동을 설명하는 대안 모형

이 모형에 비추어서 음주운전 행동을 설명하면 다음과 같다. 음주운전에 대해서 호의적으로 생각하고, 좋은 태도를 가지며, 주위사람의 금지 압력이 낮다고 지각하고, 음주운전 후 운전을 잘 할 수 있다고 생각하며, 과거음주운전 경험이 많으면 음주운전의 의도가 높아진다. 또한 과거음주운전 경험이 많고 음주운전 행동의 의도가 높으면 실제 음주운전 행동도 높게 된다.

본 연구의 제한점과 장래 연구 과제

끝으로 이 연구의 제한점과 장래 연구의 시사점을 언급하고자 한다. 본 연구에서 얻은 음주운전의 행동측정

치는 이 조사에 참가한 운전자들이 자신의 행동을 주관적으로 자기 보고한 자료라는 제한점이 있다. 의도적 행동을 다루는 연구들이 대부분 주관적 자기보고 기법으로 행동을 측정하기는 하지만 장래연구에서는 실제 행동을 관찰하거나 음주운전 행동으로 적발된 사실 자료를 사용하여 필자가 제안한 음주운전 행동 모형을 검증할 필요가 있다.

두 번째 제한점은 음주운전의 행동에 영향을 미치는 요인들과 음주운전 행동을 동일한 시점에서 측정하는 점이다. 이 방법 역시 여러 연구들에서 사용되고 있다. 그러나 음주운전의 행동을 측정하기 이전에 행동의도를 포함한 선행요인들을 측정해야 선행 요인에 따라서 음주운전 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 음주운전 행동을 설명하는 대안모형을 검증하는 연구가 요구된다.

셋째, 본 연구에서 사용한 측정방법에도 제한점이 있다. 먼저 태도가 행동의도를 설명할 때 설명력이 낮았는데 그 이유는 본 연구에서 음주운전의 부정적 결과 예를 들면 사고, 사망, 상해 등의 결과를 제외하고 대부분 음주운전 행동에 대한 긍정적인 문항을 사용하였다. 따라서 장래 연구에서는 음주운전에 대한 부정적 측면을 함께 측정하는 태도척도를 사용하는 경우 어떤 결과가 나오는지 다를 필요가 있다. 또한 음주운전의 지각된 행동통제력을 측정할 때 대부분 음주운전 후 운전능력으로 지각된 행동통제력을 측정하였다. 그러므로 장래 연구에서는 음주운전을 할 수 있는 행동통제력과 아울러 음주운전을 하지 않을 수 있는 행동통제력을 측정하여 이 모형을 검증할 필요가 있다. 그리고 당위 변인이 2문항으로 구성되어 있다. 비록 내적 일관성 계수가 $\alpha = .75$, $\alpha = .79$ 로 양호하나 여러 문항을 보완하여 장래 연구에서 다시 검증할 필요가 있다. 과거 행동 변인이 지난 1년 동안의 음주운전 행동을 묻는 문항 1개로 측정하였고, 현재 행동은 최근 1개월 동안의 음주운전 행동을 묻는 질문의 10개 문항으로 측정하였다. 그래서 현재 행동기간이 과거행동기간에 포함되는 한계를 지녔다. 장래 연구에서는 과거행동과 현재행동을 시기에 따라서 명확히 구분하여 측정할 필요가 있다.

이상에서 논의한 제한점에도 불구하고 본 연구는 계획된 행동이론과 아울러 현재까지 제안된 대안 모형들을 사용하여 한국에서 승용차 운전자들이 지니는 음주운전의 행동 의도와 실제 행동을 설명할 수 있음을 보인데 의의가 있다.

참 고 문 헌

- 나은영(1994). 태도 및 태도변화 연구의 최근 동향 : 1985-1994. 한국심리학회지 : 사회, 8(2), 3-33.
- 도로교통안전협회(1998). 음주운전 근절 방안 연구. 서울 : 도로교통안전협회.
- 도로교통안전관리공단(2000). 도로교통사고 비용의 추계와 평가. 서울 : 도로교통안전관리공단.
- 이민규 · 한덕웅(2000). 섭식억제 행동을 예측하는 모형의 검증. 2000년 건강심리학회 2차 학술발표대회 논문집, 73-85.
- 이순철(2000). 교통행동의 심리학적 이해 : 교통심리학. 한국심리학회지 : 사회문제, 6(1), 119-144.
- 최상진 · 손영미 · 김정인 · 박정열(2000). 음주운전에 영향을 미치는 인지적 및 사회·문화적 요인 탐색. 교통안전연구논집, 19, 59-77.
- 한덕웅(1994). 한국의 사회문제에 관한 국민의 지각. 한국심리학회지 : 사회문제, 1(1), 20-53.
- 한덕웅(1997). 건강행동을 설명하는 사회인지이론들의 비판적 개관. 한국심리학회지 : 건강, 2(1), 21-45.
- 한덕웅(1998). 각국의 운전적성검사제도의 비교분석. 서울 : 도로교통안전협회.
- 한덕웅 · 강혜자(2000). 한국사회에서 사회문제의 지속과 변화 : 1994년과 비교. 한국심리학회지 : 사회문제, 6(2), 17-38.
- 한덕웅 · 최훈석 · 강혜자 · 이경성 · 박군석(1995). 한국 사회문제의 지각 차원. 한국심리학회지 : 사회, 9(1), 99-111.
- 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. (1988). *Attitudes, personality, and behavior*. Chicago : Dorsey.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Baum, S. (2000). Drink driving as a social problem : Comparing the attitudes and knowledge of drink driving offenders and the general community. *Accident Analysis & Prevention*, 32, 689-694.
- 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.
- Langer, E. J., & Roth, J. (1975). Heads I win, tails it's chance : The illusion of control as a function of the sequence of outcomes in a purely chance task. *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 951-955.
- 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.
- Voas, B. R., Wells, J., Lestina, D., Williams, A., & Greene, M. (1998). Drinking and driving in the united states : The 1996 national roadside survey. *Accident Analysis & Prevention*, 30(2), 267-275.
- Zuckerman, M., & Reis, H. (1978). Comparison of three models for predicting altruistic behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 36, 498-510.

Explaining Drinking and Driving: An Application of Theory of Planned Behavior.

Doug-Woong Hahn and MinKyu Rhee

Department of Psychology Sungkyunkwan University ·
Department of Clinical Psychology Seoul National Mental Hospital

This study assessed the ability of the theory of planned behavior(TPB) to account for drivers' intention and behavior of drinking and driving, comparing other alternative models. A sample of drivers(N=411) was surveyed with questionnaire constructed to measure attitude toward behavior, subjective norms, perceived behavior control, past behavior, habit, obligation, and behavior intention and drunk driving behavior for 1 month. Results showed the addition of past behavior and habit led to the most significant increments(19.5%) in amount of explained variance in intentions and the most significant increments(17%) in drinking and driving behavior, thereby supporting other model instead of TPB. An alternative model was suggested at the based on findings. The limitations of this study and future directions for further study were discussed.

Keywords: drinking driving, theory of planned behavior, Bentler-Speckart model, past behavior, habit, ought

원고 접수: 2001년 6월 28일
심사 통과: 2001년 7월 13일