

서울과의 교통 접근성을 중심으로 본 이사의향에 대한 실증적 연구 : 경기도의 7개 권역을 대상으로

손 웅 비* / 권 영 민** / 김 형 주***

주거비용의 증가로 인해 다수의 수도권 주민들은 전세 혹은 월세 등을 바탕으로 불가피한 이동을 경험하고 있다. 기존 연구를 살펴보면, 주거지의 이동과 관련하여 다양한 요인이 드러나고 있으나, 주로 직장(경제활동)과 학업 등의 이유로 인한 이동에 국한된 연구들이 주를 이루고 있고 교통 관련 요인과의 관계에 대한 연구는 상대적으로 미흡한 경향성을 보이고 있다. 본 연구는 2016년 경기연구원에서 실시한 『제1차 경기도민 삶의 질 조사』의 원자료를 활용하였고, 정기적으로 통근 및 통학을 실시하는 8,104명의 표본을 분석단위로 삼아 진행하였다. 서울과의 교통 접근성(버스)을 중심으로 특성이 상이한 7개 권역으로 나누어 분석을 실시하였다. 분석결과를 살펴보면, 주민의 이사의향에 영향을 미치는 공통 변수는 1) 연령, 2) 자가주택 소유, 3) 아파트 거주, 4) 근무시간, 5) 자산, 6) 주차환경 등으로 나타났다. 또한 초등학교 자녀를 두고 있거나, 통근 및 통학의 시간에 부담을 느끼는 경우 이사의향이 훨씬 높음을 알 수 있다. 그리고 각 지역별 특성 변수는 지역의 환경에 따라 상이한 것으로 나타났다. 지역주민의 속성과 니즈에 기반한 부동산 계획을 통해 주민들의 삶의 만족도를 높이고 정주성을 강화하는 정책입안이 필요하다.

주제어 _ 이사의향, 교통속성, 직주근접, 주택형태, 서울 접근성

* 제1저자 차세대융합기술연구원 선임연구원

** 인천국제공항공사 선임연구원

*** 교신저자 차세대융합기술연구원 선임연구원

An Empirical Study on the Intentions to Move Focusing on Transportational Accessibility to Seoul : A Case Study of 7 Regions of Gyeonggi Province

Woongbee Son* / Yeongmin Kwon** / Hyoungjoo Kim***

Increase of housing expenses makes residents who are living in yearly charter or monthly rent unavoidable to experience continuous moving. Many scholars point out that various factors which are related to house movement were revealed and there has not been any study on the relationship between moving their homes and business/transportation-related factors. This study aims to reveal the relationship with approximately 8,104 samples of commuter data from the 'Quality of Life Survey in Gyeonggi Province' conducted in 2016. The area is divided into seven regions in that Gyeonggi Province has different regional characteristics. The results are as follows. The common variables affecting moving motivations were 1) elderly people, 2) land lord, 3) living single house and apartment, 4) longer working experience, 5) higher saving ratio, and 6) excellent car parking and bicycle environment. However, the people who have elementary school children and transfer activity at their commutes, the intention to move was much higher. In addition, the characteristic variables for each region were different at each area. It would also contribute to suggest policy-making to improve residents' satisfaction on their life through well prepared property planning and to forecast moving motivations.

Key words _ Intention to move, Transportation attributes, Jobs-housing balance, Housing type, Accessibility to Seoul

* Senior Researcher. Advanced Institute of Convergence Technology
** Senior Researcher. Incheon International Airport Corporation
*** Senior Researcher. Advanced Institute of Convergence Technology

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적

현대 한국사회에서 안정적인 주거지 확보가 중요한 인생의 숙제이자 사회·경제적 관심사가 되고 있다. 길고 지루한 저성장시대가 예고된 우리 사회의 가장 큰 화두 중 하나인 저출산·고령화의 문제 역시 주거난에서 기인한다. 현재 우리 사회의 갈등양상 중 하나는, 정부의 부동산 정책과 이에 대한 국민의 분열상이라 할 수 있다. 기존의 연구에서도, 내 집 마련에 대한 어두운 전망(국토연구원, 2014; 손웅비·장재민, 2018)이나, 결혼적령기에 접어든 에코 세대(80년대 후반-90년대 중반 출생)의 경우 높은 교육수준에 비해 초혼연령의 증가와 취업난 가중으로 인해 주거지 마련이 현실적으로 어려워지거나 늦춰지는 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났다(최열·이교은, 2013). 그 중 산업과 학교, 교통망이 집중된 수도권에 내 집 마련은 더욱 힘들다. '내 집 마련'의 재원(財源)은 수도권의 경우, 주택담보 대출비중이 높고 대출의 상환 기간도 장기간인 경우가 많다(이병호·손웅비, 2017; 황금희·손웅비, 2018). 그럼에도 불구하고 다수의 사람들이 수도권 내 집 마련에 뛰어들고 있다. 왜냐하면, 한국은행의 2016년 국민대차대조표를 보면 임금 1%오를 때 지가는 4.6%가 상승하는 것으로 나타나 근로소득만으로는 자가 주택을 구입하기 어렵다는 것이 입증되기 때문이다.

안정된 거주지를 확보하는 일은 개인과 가정의 삶의 만족도에 지대한 영향력을 행사하며(이병호·손웅비, 2017; 손웅비·장재민, 2018), 정부의 주요한 주거정책 목표이기도 하다. 2018년 새해 경기도민의 새해 소망 중에서 '내 집 마련'은 상위권에 랭크되었고, 이는 예년에도 마찬가지였다. 특히, 한 곳에서 오랜 기간 동안 거주하는 주민이 거주지의 변화를 주는 집단보다 만족도가 높게 나타난다는 연구 결과도 있다(한창근, 2014). 이는 내 집을 가진 경우 이사의향의 비중이 매우 낮다는 반증으로 재확인 가능하다. 일반적으로 자가 주택을 구매하는 일은 개인과 가정의 다양한 요인을 고려한 뒤 신중을 기해 선택하는 행위이다. 때문에 사람들은 주택을 구매한 뒤, 상대적으로 장기적으로 그 곳에서 거주하기를 원하는 경우가 많다. 때문에 해당 주택 거주기간도 길어지고, 자녀를 낳을 경우 학군에 따라, 살면서 생기는 이웃 사이의 관계 등의 이유로 지역 소속감 및 정주성이 높아지는 것으로 나타났다(손웅비, 2017).

이러한 맥락에서 전세 및 월세로 거주하는 사람들은 상대적으로 이사의향이 높을 것이라 추정이 가능하다. 왜냐하면 내 집 마련, 전·월세 부담 가중 등의 요소가 이사의향에 영향을 미치기 때문이다. 또한 이사의향은 개인과 가정의 자금력과 상당한 상관관계를 가진다. 하지만 이사는 목돈 마련, 대출 이

외에도 부동산 중개수수료 및 이사비용 등에 대한 지출부담 역시 증가하기 때문에 다양한 요인이 고려되어야 한다.

2016년과 2018년의 『경기도민 삶의 질 조사』 조사 결과에 따르면, 이사 의향에 영향을 끼치는 요인 중에 내 집 마련 및 전·월세 부담 등 경제 관련 요인을 제외한 일반적 환경 요인을 살펴보면 교통문제 및 직장 관련 요인이 약 46%로 이사의향에 가장 많은 영향을 미친다고 나타났다(황금희 외, 2017; 황금희·손웅비, 2018). 대다수의 사람들은 직주근접형 거주지 확보를 원하지만, 주거비용의 부담으로 상대적으로 통근시간이 길거나 대중교통 접근성이 낮은 지역에 거주하며 통근하는 경우가 많다. 더불어 공공기관의 지방이전, 통근시간 및 이동비용 부담, 주차환경 등에 따른 요인들이 이사의향에 많은 영향을 미치는 것으로 나타났다(황금희·손웅비, 2018). 또한 주차공간의 여유, 환송의 용이성 등은 정주성을 높이는 중요한 속성이 되기도 한다(손웅비·장재민, 2018).

본 연구는 시대적 변화에 따라 주민의 이사의향에 영향을 미치는 트렌드를 반영하기 위해 독립변수를 거주지, 직장, 교통 등을 중심으로 권역별로 나누어 연구와 분석을 진행했다. 분석 범위는 경기도의 전체 시·군별 영향 요인을 비교 분석한 후, 다시 서울과 경계를 이루고 있는 지역들을 버스교통을 중심으로 7개 권역으로 재구성하여 시사점을 제시하는 것을 목표로 한다. 주민의 높은 정주의식은 거주지의 만족도를 높이는 대리지표로 해석 가능하며, 주거만족도를 높이는 대안의 제시를 본 연구의 지향점으로 한다.

본 연구는 다음의 순서로 진행될 예정이다. 먼저, 선행연구를 검토하여 기존 연구에서의 결과와 방법론을 탐구하고자 한다. 이어서 주민의 이사의향 및 인식에 대한 이해를 위한 기초통계 및 현황분석을 실시하고, 특성 요인에 대한 검증은 SPSS 22.0을 활용해 통계적 신뢰성을 검증하려 한다. 마지막으로 자료에 대한 분석결과를 토대로 증거기반(evidence-based) 정책 시사점 및 향후 연구 방향을 밝히고자 한다.

II. 선행연구

주거지 이동은 주택의 소요 및 기회, 가구의 기대수준, 교통 환경 등 다양한 요인들에 의해 발생하며 개인의 특성에 따라 이동의 목적지가 달라질 수 있다.

지금까지 주거지 특성에 따른 이사의향과 관련된 다양한 연구들이 진행되었다. 이사의향이 높은 경우 즉 높은 이동성을 가진 사람들은 연령대가 상대적으로 낮은 가구, 도시 중심부 거주, 비싼 임대료, 전·월세 거주 등 연약한 주거특성 등의 특성을 가지고 있었다. 또한, 가구의 구조 변화에 따라 구성원

들의 욕구가 충족되지 못할 경우 거주지를 이동하는 것으로 알려져 있다 (Rossi, 1955). 반면, 이사의향이 낮은 경우 즉 낮은 이동성을 가진 사람들의 일반적인 특성으로 자가 주택을 소유하여 안정적인 주거환경을 가진 사람, 새로 개발된 주택단지에 거주하는 경우가 일반적인 견해다.

이처럼 주거이동은 사회경제적 요인, 사회조직 변화, 가구구조의 변화 등에 의해 영향을 받는 것으로 조사되었으나(Know & Pinch, 2000), 최근 교통시스템의 발달로 통근거리가 이사의향에 미치는 영향력이 악화되는 등 (Phe & Wakely, 2008) 도시의 새로운 특성과 주거이동 간의 관계를 과거 연구로 설명하기에는 한계가 존재한다.

따라서 우리나라의 주거특성이 반영된 최근 선행연구들을 우선적으로 검토하였다. 먼저, 수도권 거주자의 주거와 통근비용의 상쇄관계를 밝힌 전명진·안현주(2016) 연구 결과에 따르면 최근 주택시장의 급격한 변화는 주택 구매력이 떨어지는 가구를 경기도로 밀어내 이들의 통근 비용 상승을 초래하여 주거비와 통근비의 상쇄관계가 발생하는 것으로 분석되었다. 또한 주거가 교외지역에 분산되어 있는 경우 중심도시에서 주거비용이 상승해 상쇄효과가 발생할 가능성이 높을 수 있음을 지적하였다.

수도권 내 이동을 통해 주거입지 선택에 영향을 미치는 요인들을 도출하기 위한 문헌연구도 진행하였다. 서울 대도시권 내 이주자의 주거지 선택에 대한 결정 요인을 ‘2010년 주택 인구총조사자료’를 활용해 분석한 전명진·강도균(2016)에 따르면 인천에서 서울로 이주하는 시민들은 소형주택을 선호했으며 이는 서울의 높은 주거비용에 따른 비자발적 선택인 것으로 추측하였다. 반면 모든 집단은 대중교통에 대한 좋은 접근환경에 높은 선호도를 가졌으며 근린 편의시설 요소 또한 주거 입지 선택에 중요한 영향을 미쳤다. 그 후 ‘2012년 주거실태 조사’ 자료를 활용해 최희용·전희정(2017)이 수도권 거주 가구의 주거이동방향 간 주거환경만족도 차이를 분석했다. 그 결과 전반적인 주거환경만족도를 결정하는 주요요인은 서울에서 경인지역, 서울 내, 경인지역 내, 경인지역에서 서울로의 이주 등 이동방향에 따라 차이를 보이는 것으로 분석되었다. 특히 서울로 이동한 가구는 기존 거주지와 관계없이 경인지역으로 이동한 가구에 비해 상대적으로 높은 주거환경만족도 보인 반면 경인지역에 거주하는 가구 중 서울에서 이주한 가구의 경우 만족도가 낮게 조사되었다. 횡단면 분석을 수행한 기존 연구들과 달리 이재수·성수연(2014)은 2000년 이후 서울대도시권 내 거주가구의 진출입 경향과 지역 간 이동 패턴 및 이동가구의 특성을 분석하기 위해 2001년부터 2010년까지 10년간 국내인구이동 통계자료를 분석하였다. 그 결과 20대의 경우 학업과 일자리를 찾아 서울로 전입하는 경향이 높은 반면, 30대와 5-60대 이상 장·고령 가구는 각각 주택가격이 저렴한 도시로 혹은 쾌적한 주거환경을 찾아 서울에서 진출하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 이는 51-60세의 예비노인층의 주된 주거이동 이유가 자연환경과 노후준비를 위해서 이루어진다는 연구 결과와 일치하는 것이다(권오정, 2015).

수도권 이외 지역에 대한 주거이동 의향 연구도 활발히 진행되고 있다. 세종시로의 주거이동 요인에

대해 분석한 김부성·정재호(2015)의 연구결과에 따르면 일반적으로 생각하는 경제적인 요인보다 교통 시설, 의료시설, 근린·상업시설 등의 인프라 구축이 추진돼야 하는 것으로 분석되었다. 반면, 울산광역 시를 대상으로 한 주거이동의향 연구에서는 점유형태와 주택규모는 중요하게 분석되었지만 인구밀도, 통근소요시간 등 일반적으로 중시되는 변수들이 통계적 유의성이 낮게 조사되었다(김재익, 2011).

주거이동 후 거주민의 삶의 질과 관련된 다양한 후속연구들 또한 다양한 형태로 진행되었다. 그 결과 삶의 질은 사회의 질과 연관이 깊으며, 정주성, 교통안정성과 거주지역 등에 영향을 받는 것이 확인 되었다(황금희, 2017; 손웅비, 2017; 김소은·정수정, 2017). 이처럼 삶의 질은 안정된 주거환경과 이를 지원하는 주거환경 및 교통특성에 영향을 받고 있다. 특히 주거 안전성이 높아질수록 거주민들은 평온한 감정을 느끼게 되고 삶의 질 또한 높아지기에 자가소유에 대한 욕구 역시 높아짐을 확인할 수 있었다(이명신·이훈구, 1997; 손웅비, 2017).

선행연구 고찰을 통한 시사점은 다음과 같다. 첫째, 거주지역에 따라 이사의향 결과가 달라질 수 있다. 서울에서 수도권으로의 인구이동에 영향을 주는 요인으로는 넓은 평수 선호, 노령 인구 이동, 친환경 주거환경 선호, 내 집 마련, 신도시 및 택지개발 지구 등이 있다. 반면 수도권에서 서울로의 인구이동에 영향을 주는 요인으로는 젊은 세대의 유입, 전월세 이유, 교통접근성 선호, 직장과의 거리, 작은 평형으로의 이동 등이다. 둘째, 이사의향에 유의적인 영향을 미치는 요인들은 교통시스템의 발달 등과 같은 사회적 변화에 따라 영향력의 크기가 변화할 수 있다. 셋째, 이동에 대해 영향을 미치는 주요 원인은 경제적 이유, 환경적 이유, 교통 편의성 이유, 교육적 이유, 인프라 선호 이유 등 5가지로 구분되며 거주자의 개인적 특성에 따라 영향력은 다르게 나타날 수 있다. 넷째, 일반 시민, 베이비부머 등의 노년 가구, 저소득가구, 신혼부부 등 연구대상에 따라 이사의향 영향변수 결과가 달라질 수 있다.

〈표 1〉 기존 연구에서 다뤄진 주요 독립변수

독립변수		관련 연구
가구의 기본 속성	혼인 여부	김재익(2011) 김부성·정재호(2015) 권오정(2015) 손웅비·장재민(2018) 손웅비·장재민(2019)
	교육	
	자녀(여부 및 수)	
	연령	
주거 및 근린속성	거주연한	전명진·강도균(2016) 황금희(2017) 손웅비·장재민(2018) 손웅비·강현철(2019)
	가구원(수)	
	주택점유형태	
	주거형태	
	편의시설	
	재난/안전/응급	

사회·경제적 속성	소득과 자산(소비, 저축, 생활비 등)	이재수·성수연(2014) 손웅비·장재민(2018)
	노동시간	
	직장경력	
교통 관련 속성	통근(권역, 비용, 시간, 난이도 등)	김부성·정재호(2014) 전명진·강도균(2016)
	환승	
	주차	
	이용수단	

이처럼 이사의향에 대한 실증적 연구가 학술적 의의를 제시하기 위해서는 사회적·개인적·지리적 특성에 따른 차이점이 명확히 구분되어야 한다. 따라서 경기도의 각 권역별 이사의향에 대한 본 연구는 선행연구들을 바탕으로 가구특성, 주거 및 근린특성, 가계특성, 교통특성 등 4가지 특성에 의거 독립변수들을 위의 표 1과 같이 도출하였다.

Ⅲ. 연구의 방법과 기초 현황 분석

1. 연구의 내용과 방법

본 연구는 주민들의 주거지 이동에 영향을 미치는 변수를 추출해 적절한 정책적 대안을 제시하는 것을 목적으로 삼고 있다. 특히, 서울과의 교통 접근성을 중심으로 이사의향에 대한 실증적 분석을 실시하고자 한다.

분석 대상은 2016년 경기연구원에서 수행한 제 1차 「경기도민 삶의 질 조사」의 응답자로 설정했다. 분석의 범위는 경기도에 거주하며 정기적인 통근행위를 하는 가구주를 대상으로 하였다. 조사의 표본을 살펴보면, 경기도 31개 시·군을 균등 배분하여 각 시·군당 최소표본 600명 이상을 선정하였고, 인구 비례별로 표본을 추가하여 총 2만 가구의 가구주를 조사하였다.

최종적으로 정기적인 통근행위를 하는 8,104명을 분석의 대상으로 삼았다. 분석방법은 개인 속성인 연령, 혼인 등, 주택소유 변수인 매매, 월세, 전세, 주거환경 변수인 편의시설, 재난시설 만족도, 업무 특성인 고용관련 변수, 마지막으로 교통관련 변수인 통근시간 및 교통환경(접근성 등) 관련 변수를 기준으로 연구를 진행하였다.

〈표 2〉 본 연구의 독립변수

분류	변수
인구·사회학적 속성	연령, 교육, 혼인, 자녀(수)
주거형태	자가주택 보유 여부, 거주연한
근린	편의시설, 재난관리 만족도
고용 및 경제	고용형태, 노동시간, 경력, 소득
교통	통근권역, 통근시간, 통근비용, 통근만족도

2. 분석의 단위와 현황

본 연구에서는 경기도민의 이사의향에 영향을 미치는 지역별 특성을 발굴하기 위해 경기도 권역 구분에 대한 조작적 정의(operational definition)를 진행하였다. 일반적으로는 전체 31개 시·군에 대한 5대 권역 구분이 일반적이다. 경부선·경의선·경원선으로 대표되는 국가의 중추 철도 및 도로교통망을 기준으로 세 가지 권역을 나누고, 서해안권과 동부권을 더하여 총 5대 권역을 이야기하고 있다. 아래의 그림 1에서는 5대 권역 구분을 설명하고 있다. 하지만, 본 연구는 경기도의 권역별 이사의향과 서울과의 접근성이 미치는 영향을 밝히는데 목적을 두고 있기 때문에 서울시와 인접한 경기도의 18개 시·군을 대상으로 구분을 진행하였다. 물론 다른 13개 시·군 주민 역시 높은 이사의향을 보이고 있다. 하지만, 본 연구의 착안점은 서울과 지리적 경계를 접한 각 권역별 이사의향의 경향성과 특징을 밝히는데 있기 때문에 조작적인 권역구분을 통한 분석을 진행하고자 한다.

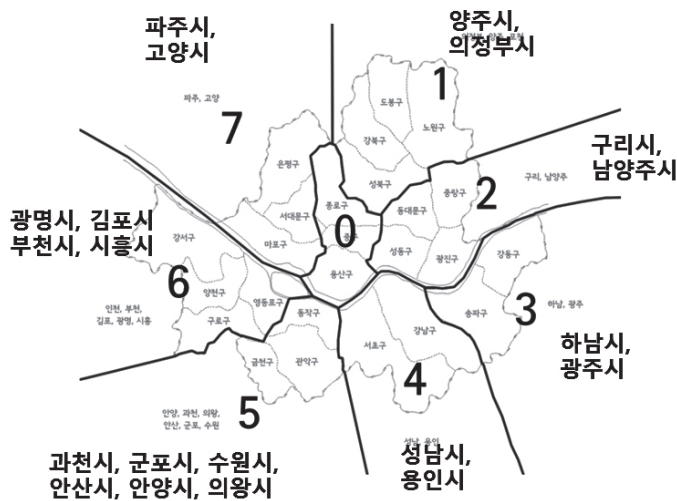
먼저 서울과 경기를 연결하는 버스노선에 기반하여 지역을 구분하고 인근 시·군·구를 연계하였다. 또한 지하철이 연계될 경우, 이에 대한 지역구분 역시 포함하였다.

〈그림 1〉 경기도의 5개 권역 구분



그리고 최종적으로 그림 2와 같은 기준으로 권역을 구별하였다. 경기 북부의 양주시와 의정부시를 1 권역으로 설정하고, 시계 방향으로 총 7개의 권역을 구성했다. 수원을 중심으로 경기남부의 6개 도시를 포괄하는 5권역과 부천을 중심으로 경기 서부의 4개 도시를 포괄하는 6권역을 제외하면, 나머지 권역은 2개 도시를 포함하고 있다. 이는 버스 노선과 지하철(도시철도)을 통해 서울과 경기 지역을 연결하는 지역의 속성을 밝히기 위한 조작적인 권역 구분이다.

〈그림 2〉 본 연구에서의 경기도 7개 권역 구분



3. 기초분석

이사의향에 영향을 미치는 변수를 선정하기 위해 기존 연구사례를 기반으로 본 연구에서 활용할 종속변수 및 독립변수에 대한 기초 분석을 실시하였다. 그리고 각 권역별로 나누어 항목별 기술통계를 제시하였다.

〈표 3〉 본 연구의 주요 변수

분류		1	2	3	4	5	6	7	최대	최소	평균	
응답자		753	605	730	1063	2349	1669	935	-	-	-	
이사의향		0.22	0.29	0.32	0.35	0.30	0.25	0.34	0.35	0.22	0.30	
인구속성	혼인	기혼	0.09	0.10	0.07	0.07	0.09	0.09	0.08	0.10	0.07	0.08
		미혼	0.76	0.77	0.81	0.84	0.82	0.80	0.82	0.84	0.76	0.80
		기타	0.15	0.13	0.12	0.09	0.09	0.11	0.10	0.15	0.09	0.11
	교육		3.78	4.07	3.83	3.87	3.96	3.78	3.84	4.07	3.78	3.88
	자녀	미취학	0.19	0.14	0.15	0.18	0.20	0.16	0.18	0.20	0.14	0.17
		초등학생	0.16	0.17	0.14	0.25	0.20	0.20	0.19	0.25	0.14	0.19
		중학생	0.13	0.08	0.13	0.13	0.11	0.10	0.14	0.14	0.08	0.12
		고등학생	0.13	0.08	0.14	0.15	0.13	0.10	0.15	0.15	0.08	0.13
		대학생	0.16	0.10	0.20	0.12	0.16	0.09	0.13	0.2	0.09	0.14
	가구원(수)		2.83	2.74	2.92	2.92	2.84	2.77	2.84	2.92	2.74	2.84
연령		50.6	48.7	50.7	49.3	48.2	48.2	48.5	50.7	48.2	49.2	
거주연한		15.2	8.70	12.7	10.9	12.2	10.0	13.1	15.2	8.70	11.84	
주거	점유형태 (Total:1.0)	자가	0.64	0.55	0.52	0.53	0.53	0.52	0.49	0.64	0.49	0.54
		전세	0.28	0.35	0.40	0.37	0.40	0.42	0.42	0.42	0.28	0.38
		월세	0.08	0.06	0.07	0.10	0.07	0.06	0.08	0.10	0.06	0.07
	주택형태 (Total:1.0)	원룸(일부 점유)	0.33	0.33	0.52	0.23	0.24	0.31	0.38	0.52	0.23	0.33
		다세대	0.09	0.13	0.03	0.04	0.04	0.05	0.02	0.13	0.02	0.06
		다가구	0.11	0.10	0.18	0.09	0.15	0.17	0.03	0.18	0.03	0.12
		아파트	0.45	0.40	0.23	0.57	0.51	0.41	0.50	0.57	0.23	0.44
		오피스텔	0.01	0.02	0.02	0.06	0.04	0.04	0.05	0.06	0.01	0.03
		상가주택	0.01	0.02	0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.02	0.01	0.01
		기타	0.01	0	-	-	0	0	0.01	0.01	-	0
근린시설	편의시설 (4점 척도)	일상용품 구입	3.07	3.46	2.94	3.32	3.17	3.15	3.06	3.46	2.94	3.17
		보건의료시설	2.95	3.27	2.88	3.08	3.08	3.12	2.93	3.27	2.88	3.04
		공공시설	2.87	3.15	2.79	3.01	3.03	2.92	3.02	3.15	2.79	2.97
		문화시설	2.62	3.11	2.53	2.73	2.96	2.77	2.84	3.11	2.53	2.79
		근린시설	2.67	3.05	2.73	2.86	3.04	2.94	3.04	3.05	2.67	2.91
		복지시설	2.73	3.03	2.75	2.75	2.92	2.94	2.96	3.03	2.73	2.87
근린시설	재난 (4점 척도)	재난관리	2.50	2.69	2.73	3.04	2.91	2.79	2.67	3.04	2.50	2.76
		안전관리	2.61	2.89	2.67	2.76	2.88	2.67	2.76	2.89	2.61	2.75
		경보체계	2.67	2.74	2.57	2.86	2.81	2.68	2.59	2.86	2.57	2.70
		응급관리	3.03	3.03	2.72	3.03	2.86	2.77	2.65	3.03	2.65	2.87

고 용	고용 및 경제(4점 척도)		2.52	2.92	2.49	2.72	2.55	2.77	2.53	2.92	2.49	2.64
	종사상의 지위 (Total:1.0)	정규직	0.75	0.84	0.74	0.77	0.76	0.81	0.73	0.84	0.73	0.77
		자영업	0.22	0.16	0.24	0.21	0.22	0.18	0.26	0.26	0.16	0.21
		일용직	0.04	0.01	0.02	0.02	0.02	0.01	0.01	0.04	0.01	0.02
	소득	수입(월)	397	379	376	413	401	397	382	413	376	392
		지출	276	282	285	304	296	297	286	304	276	289
		저축	121	97	91	109	106	100	96	121	91	103
		저축비율	0.30	0.25	0.23	0.26	0.25	0.25	0.26	0.30	0.23	0.26
	노동시간	평균 노동일수(주)	5.39	5.45	5.46	5.42	5.46	5.56	5.38	5.56	5.38	5.45
		평균 노동시간(주)	44.9	49.4	47.6	47.6	47.4	49.0	46.2	49.4	44.9	47.5
	경력	총 경력	19.3	19.2	20.1	20.1	18.2	20.0	19.0	20.1	18.2	19.4
		동종 경력	12.4	13.3	12.0	12.3	12.6	12.1	12.1	13.3	12.0	12.4
		현 경력	8.39	11.05	9.68	8.68	9.52	9.51	9.60	11.05	8.39	9.49
	교 통	통근권역(1. 역내 ~ 4. 역외)		1.81	2.33	1.73	1.88	1.92	2.00	1.93	2.33	1.73
환승		0.54	0.33	0.59	0.59	0.59	0.46	0.59	0.59	0.33	0.53	
통근		비용	3.43	3.65	3.45	3.64	3.55	3.52	3.47	3.65	3.43	3.53
		시간(분)	37.0	37.4	35.6	36.6	34.6	35.6	35.5	37.4	34.6	3.60
주차 (4점 척도)		용량	2.68	2.74	2.72	2.84	2.76	2.74	2.81	2.84	2.68	2.76
		안전	2.75	2.86	2.74	2.76	2.85	2.81	2.86	2.86	2.74	2.80
		관리	2.63	2.61	2.69	2.83	2.87	2.72	2.86	2.87	2.61	2.74
교통수단 (4점 척도)		도보	2.93	2.98	2.86	3.03	2.99	2.87	2.84	3.03	2.84	2.93
		자전거	2.68	2.86	2.77	2.92	2.92	2.92	2.95	2.95	2.68	2.86
		자가용	2.83	3.02	2.85	2.96	2.94	2.90	3.00	3.02	2.83	2.93
		버스	2.68	2.93	2.59	2.77	2.84	2.86	2.77	2.93	2.59	2.78
	지하철	2.59	3.01	2.26	2.68	2.73	2.80	2.60	3.01	2.26	2.67	

위의 표 3에서 보여주는 바와 같이, 종속변수는 잠재적인 이사의향을 대변하는 변수로 5년 이내에 이사할 계획이 있는지를 묻는 항목으로 ‘있다’ 또는 ‘없다’로 응답이 가능토록 설계되어 있다. 독립변수는 개인특성, 주택특성, 주거환경, 업무특성, 교통환경 등이 이사의향에 영향을 미친다는 가설을 설정하고 이는 경기도 시·군의 지역 특성에 따라 영향을 미치는 변수가 상이하다는 가정을 추가로 설정한 뒤 실증모형을 구축하였다.

개인 및 주거속성은 가구주의 인적사항 및 거주지의 주택 특성을 반영하였고, 주거환경은 지역 편의 시설 만족도 및 재난환경을 평가하는 요소로 각 시설물 만족도 및 재난관리 수준을 4점 척도를 기준으

로 평가하였다. 업무특성은 가구주의 업무형태를 설명하고 있으며 통근특성 가운데 통근권역은 출퇴근을 해당 시·군, 경기도 내 다른 시·군, 서울시, 그 밖의 지역으로 하는지를 말한다. 환승행위는 무환승(Non-stop)으로 가는지 혹은 1회 이상의 환승을 행하는지를 반영한다. 통근행태는 통근시간 및 통근비용의 투입 정도를 4점 척도 기준으로 평가하였고, 주차환경 및 교통환경 역시 해당 항목을 4점 척도를 기준으로 평가하였다.

경기도 권역별 가용변수의 평균값을 살펴본 결과는 표 3에 표현되어 있으며, 이사의향이 가장 높은 구역은 성남시 및 용인시가 속한 4구역으로 나타났다. 이를 각 구역에 따른 최대치 산출을 통해 시나리오를 추정해 본 결과 다음과 같다.

양주와 의정부의 1구역은 기혼 비중이 높고, 평균 거주기간이 길며, 임시직의 비율, 저축액, 평균 연령대가 높은 속성을 지닌 주민이 거주하는 것을 추정할 수 있다. 구리와 남양주의 2구역은 평균 학력이 높으며 편의시설이 만족도가 높다. 또한 통근관련 변수(권역, 시간, 비용 등)가 높은 편이나 대중교통 만족도 역시 높아 긍정적인 영향을 준다고 볼 수 있다. 광주와 하남의 3구역은 대학생 자녀를 둔 비율이 높고, 상대적으로 연령대도 높은 속성을 가진다. 성남과 용인의 4구역은 평균 가구원의 수가 많고, 소득 및 지출이 높으며 주차용량 만족 및 재난관리에 대한 만족이 높은 것으로 미루어 고소득 가구와 사회·경제적으로 안정된 주거지가 비교적 많은 것으로 추정이 가능하다. 수원을 중심으로 한 경기남부의 5구역은 젊은 부부의 비율이 높고 상대적으로 주차 등의 문제에 대한 만족도가 높다. 부천 등의 경기 서부를 포괄하는 6구역은 친환경 교통수단에 대한 관심과 정주성이 높은 편이다. 마지막으로 고양과 파주의 7구역은 자영업 종사자의 비율이 상대적으로 높고 이사 의향이 높은 편임을 알 수 있다.

IV. 통계적 검증과 분석결과

경기도 7개 권역별 주민 가운데 잠재적으로 이사의향이 있는 응답자에 대해 어떤 요소가 유의한지를 살펴보기 위해 권역별 이사의향을 종속변수로, 표 3의 가용변수를 모두 독립변수로 적용하여 이항로짓 분석을 수행하였다. 방법은 주요한 변수가 우선 삽입되는 Forward 방식을 통해 진입 0.05, 제거 0.1을 기준으로 분석하였다. 적합도 검정결과(Hosmer and Lemeshow Test) 유의확률이 0.055~0.780으로 유의수준 0.05보다 크기 때문에 본 모델은 적합하다고 판단할 수 있으며, 정확도는 78.1~84.1%로 나타났다. 또한 각 변수들 사이에 발생할 수 있는 다중공선성(Multicollinearity) 문제를 검증하였다. 상관분석을 기반으로 변수 간 상관관계를 검증하였고, 다중공선성이 없는 모델임을 밝혔다.

〈표 4〉 모델 요약

권역	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	516,821	.315	.481
2	504,253	.311	.444
3	652,811	.301	.422
4	966,262	.322	.443
5	2093,036	.280	.397
6	1372,683	.257	.381
7	798,942	.350	.484

〈표 5〉 Hosmer and Lemeshow 테스트

권역	Chi-square	df	Sig.
1	4,970	8	.761
2	6,350	8	.608
3	4,783	8	.780
4	13,212	8	.105
5	12,342	8	.137
6	10,994	8	.202
7	15,198	8	.055

〈표 6〉 권역별 구분표

관측치		예상치		
		.00	1.00	정확도 %
권역 1	.00	542	42	92.8
	1.00	78	91	53.8
Overall Percentage				84.1
권역 2	.00	386	43	90.0
	1.00	71	105	59.7
Overall Percentage				81.2
권역 3	.00	430	67	86.5
	1.00	84	149	63.9
Overall Percentage				79.3
권역 4	.00	566	123	82.1
	1.00	110	264	70.6
Overall Percentage				78.1
권역 5	.00	1413	235	85.7
	1.00	277	424	60.5
Overall Percentage				78.2

권역 6	.00	1144	112	91.1
	1.00	216	197	47.7
Overall Percentage				80.3
권역 7	.00	520	95	84.6
	1.00	89	231	72.2
Overall Percentage				80.3

따라서, 본 모델에서 유의하게 도출된 변수($P < 0.05$)를 기준으로 분석한 결과 아래의 표 7에 설명하고 있다. 양주와 의정부의 1구역은 기혼, 연립주택 혹은 다세대주택 거주자, 편의시설에 대한 만족이 낮거나, 저축액이 높을수록 이사의향이 높은 것으로 나타났다. 또한 대학생 자녀, 자가 구입, 연령대가 높아질수록, 아파트에 거주할수록, 동종 업계 종사 경력이 길어질수록 이사의향이 낮은 것으로 나타났다. 1구역의 주민들은 편의시설이 잘 갖춰진 아파트로 자가를 구입해 이주하는 방식을 선호하는 것으로 판단할 수 있다.

구리와 남양주의 2구역은 자가를 구매하여 거주하는 경우, 연령대가 높고, 통근시간의 부담이 적으며, 주차 안전과 자전거 환경이 좋을수록 이사의향이 낮은 것으로 나타났다. 특히 교통특성의 경우 통근비용부담 보다는 통근시간부담 및 환승여부에 따라 이사의향에 미치는 영향력이 높은 것으로 나타났다. 구리와 남양주는 상대적으로 넓은 지역적 특성을 가지고 있으며, 현재 광역버스와 경의중앙선을 통한 서울 권역으로의 출퇴근이 주를 이루기 때문에 풀이할 수 있다.

하남과 광주의 3구역은 초등학생 자녀를 두고 있거나, 오피스텔에 거주하는 경우 이사의향이 높게 나타났다. 이는 교육에 대한 상대적인 불만이나 자녀들의 성장에 따른 타 지역 이사를 고민하는 것으로 볼 수 있다. 반면, 자가 주택을 구매하여 거주하는 경우, 연령대가 높은 경우, 일상용품 구매 장소와 자전거 환경에 대한 만족이 높을수록 이사의향은 낮아지는 것으로 나타났다.

성남과 용인의 4구역은 월세 형태로 거주하거나, 통근권역이 멀수록 이사의향이 높게 나타났다. 자가주택을 구입해서 거주하거나, 연령대가 높을수록, 의료기관 접근성과 만족도 등이 높아질수록 이사의향은 낮게 나타났다. 이는 편의시설 접근성과 지역사회 적응의 편의성이 정주의식을 높인다고 판단할 수 있다.

경기남부의 5구역은 초등학생 자녀를 둔 경우, 월세 거주, 다세대 거주, 저축비율이 높은 경우, 환승을 실시하는 가구에서 이사의향이 높게 나타났다. 반면, 자가주택 거주, 거주년수가 오래될수록, 연령대가 높을수록, 통근시간 만족도가 높을수록, 주차안전 및 승용차 환경이 높을수록 이사의향은 낮아졌다. 이는 경제적 형편이 상대적으로 낮은 기혼세대들(초등학교 자녀가정 포함 등)이 대중교통 접근성 및 주차시설이 편리한 장소 또는 교육시설이 좋은 장소로 이동하고 있음을 나타내고 있다.

경기서부의 6구역은 저축비중이 높은 경우와 환승을 해서 통근·통학을 하는 가구의 경우 이사의향이 높게 나타났다. 이는 자산의 증대 및 자녀의 성장에 따른 자연스러운 이사의향의 발현으로 볼 수 있다. 반면, 미혼인 경우, 연령대가 높은 경우, 의료기관에 대한 접근성과 만족도가 높은 경우, 자전거환경 및 철도환경 등이 좋을수록 이사의향은 낮아지는 것으로 나타났다. 이는 1인 가구 혹은 미혼 가구의 경우 철도(지하철) 접근성을 바탕으로 거주지에 대한 만족을 표시하는 것으로 보이며, 상대적으로 높은 연령대의 응답자들은 의료기관에 대한 접근성과 만족을 바탕으로 정주의식을 높이는 경향을 보인다.

고양과 파주의 7구역은 초등학생 자녀가 있는 경우, 학력이 높을수록, 월세 거주자, 통근권역이 넓을수록 이사의향이 높은 것으로 나타났다. 이는 어린 자녀가 성장하면서 교육환경이 상대적으로 괜찮은 곳으로의 이동을 고려함을 알 수 있고, 타 지역으로의 통근·통학이 많은 지역의 특성 상 직주근접형 거주지를 선호한다는 것을 유추할 수 있다. 반면, 재난 및 응급의료에 대한 만족, 주차용량의 만족도가 높을수록 이사의향은 낮게 나타났다.

〈표 7〉 상관계수-1(2)

권역	변수	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
1	교육	-.881	.414	4.525	1	.033	.414	.184	.933
	혼인	.610	.271	5.070	1	.024	1.840	1.082	3.129
	자가주택 보유	-2.007	.271	54.762	1	.000	.134	.079	.229
	연령	-.049	.013	13.880	1	.000	.952	.928	.977
	다가구	1.275	.369	11.963	1	.001	3.580	1.738	7.374
	다세대	.973	.356	7.477	1	.006	2.646	1.317	5.315
	아파트	-.560	.269	4.317	1	.038	.571	.337	.969
	공공시설	-.990	.237	17.398	1	.000	.371	.233	.592
	근린시설	.499	.233	4.587	1	.032	1.647	1.043	2.601
	복지시설	.707	.230	9.408	1	.002	2.028	1.291	3.185
	저축	.004	.001	8.814	1	.003	1.004	1.001	1.006
	경력	-.048	.019	6.324	1	.012	.953	.919	.990
	상수	.113	.871	.017	1	.897	1.120		
2	자가주택 보유	-1.832	.282	42.224	1	.000	.160	.092	.278
	연령	-.061	.012	26.011	1	.000	.941	.919	.963
	통근비용	.365	.165	4.858	1	.028	1.440	1.041	1.992
	통근시간	-.535	.174	9.430	1	.002	.586	.416	.824
	주차	-.397	.193	4.249	1	.039	.672	.461	.981
	환승	1.067	.254	17.645	1	.000	2.906	1.766	4.780
	자전거	-.710	.188	14.325	1	.000	.492	.340	.710
	상수	5.641	1.140	24.491	1	.000	281.856		

3	자녀 (초등학생 이하)	.463	.216	4,591	1	.032	1,589	1,040	2,427
	자가주택 보유	-2,063	.228	81,896	1	.000	.127	.081	.199
	연령	-.041	.010	17,240	1	.000	.959	.941	.978
	오피스텔	1,790	.705	6,436	1	.011	5,987	1,502	23,860
	일상용품 구매	-.731	.195	13,988	1	.000	.481	.328	.706
	공공시설	.537	.159	11,365	1	.001	1,711	1,252	2,337
	공공안전	-.563	.155	13,127	1	.000	.570	.420	.772
	주당 노동일수	-.413	.166	6,193	1	.013	.662	.478	.916
	자전거	-.359	.145	6,131	1	.013	.698	.526	.928
	상수	7,328	1,258	33,933	1	.000	1521.62		
4	자가주택 보유	-2,032	.194	109,607	1	.000	.131	.090	.192
	월세	1,317	.299	19,365	1	.000	3,733	2,076	6,711
	연령	-.036	.009	16,387	1	.000	.965	.948	.982
	보건의료시설	-.387	.138	7,800	1	.005	.679	.518	.891
	재난	.355	.125	7,989	1	.005	1,426	1,115	1,823
	통근권역	.183	.086	4,551	1	.033	1,200	1,015	1,420
	상수	1,589	.702	5,131	1	.024	4,901		

〈표 7〉 상관계수-2(2)

권역	변수	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
5	자녀 (초등학생 이하)	.350	.104	11,312	1	.001	1,419	1,157	1,740
	교육	-.418	.176	5,622	1	.018	.658	.466	.930
	혼인	.384	.146	6,935	1	.008	1,469	1,103	1,955
	자가주택 보유	-1,959	.136	206,359	1	.000	.141	.108	.184
	월세	.774	.187	17,126	1	.000	2,169	1,503	3,129
	거주연한	-.013	.005	5,711	1	.017	.987	.977	.998
	연령	-.021	.006	10,998	1	.001	.979	.967	.991
	다가구	.291	.143	4,118	1	.042	1,337	1,010	1,771
	문화시설	-.233	.076	9,410	1	.002	.792	.683	.919
	저축	.002	.001	9,694	1	.002	1,002	1,001	1,004
	주당 노동시간	.012	.006	4,165	1	.041	1,012	1,000	1,024
	경력	-.034	.011	9,748	1	.002	.966	.946	.987
	통근시간	-.259	.061	18,154	1	.000	.772	.686	.870
	주차	-.241	.085	8,018	1	.005	.786	.665	.929
	환승	.317	.118	7,256	1	.007	1,373	1,090	1,729
	도보	.253	.101	6,240	1	.012	1,289	1,056	1,572
	자가용	-.169	.084	4,061	1	.044	.844	.716	.995
상수	1,839	.558	10,846	1	.001	6,292			

6	혼인	-.821	.226	13,239	1	.000	.440	.283	.685
	이혼 및 별거	-1,316	.291	20,478	1	.000	.268	.152	.474
	자가주택 보유	-2,061	.180	131,320	1	.000	.127	.090	.181
	연령	-.025	.008	10,449	1	.001	.975	.960	.990
	원룸(일부 점유)	-.869	.163	28,387	1	.000	.419	.304	.577
	보건의료시설	-.299	.111	7,277	1	.007	.741	.597	.921
	근린시설	.498	.104	23,035	1	.000	1,646	1,343	2,018
	지출	-.003	.001	12,202	1	.000	.997	.996	.999
	저축	2,360	.590	16,016	1	.000	10,588	3,334	33,630
	통근권역	-.234	.068	11,985	1	.001	.792	.693	.904
	환승	.634	.141	20,321	1	.000	1,885	1,431	2,484
	자전거	-.290	.093	9,722	1	.002	.748	.624	.898
	지하철	-.350	.105	11,167	1	.001	.705	.574	.865
상수	2,846	.690	16,999	1	.000	17,217			
7	자녀(초등학생 이하)	.383	.183	4,407	1	.036	1,467	1,026	2,099
	교육	.286	.103	7,786	1	.005	1,331	1,089	1,628
	자가주택 보유	-2,352	.233	101,543	1	.000	.095	.060	.150
	월세	1,040	.323	10,364	1	.001	2,830	1,502	5,331
	기타 주거 (주거지 외 주거)	-2,254	.941	5,737	1	.017	.105	.017	.664
	재난	-.336	.142	5,572	1	.018	.715	.541	.945
	응급	-.309	.129	5,745	1	.017	.734	.570	.945
	총 경력	-.025	.011	4,814	1	.028	.976	.955	.997
	통근권역	.247	.089	7,685	1	.006	1,280	1,075	1,524
	주차 용량	-.830	.147	31,792	1	.000	.436	.327	.582
상수	2,870	.731	15,397	1	.000	17,637			

〈표 8〉 각 구역별 설명변수

	변수	1	2	3	4	5	6	7	정책함의
가족 속성	자녀(초등학생 이하)			0.463		0.35		0.383	· 권역 3, 5, 7 : 교육시설 확대
	자녀(성인 자녀)	-0.881				-0.418			
	미혼						-0.821		
	기혼	0.61				0.384			· 권역 1, 5 : 신혼특공 등 확대
	혼인여부						-1,316		
	교육							0.286	
	연령	-0.049	-0.061	-0.041	-0.036	-0.021	-0.025		· 낮은 연령대의 정주성을 높이는 방안 강구

주거 및 근린속성	자가주택 보유	-2.007	-1.832	-2.063	-2.032	-1.959	-2.061	-2.352	· 이사의향 : 자가주택 보유의 경우 정주성이 높아짐으로 청약 등의 기회 확대
	월세				1,317	0,774		1,04	
	거주연한					-0,013			
	원룸(일부 점유)							-,869	· 아파트 거주자의 정주성이 높아 신규택지(아파트) 확대 필요
	다세대	1,275							
	다가구	0,973				0,291			
	아파트	-0,56							
	오피스텔			1,79					
	기타							-2,254	
	일상용품 구매			-0,731					· 권역 3 : 일상생활 구매 장소 및 편의시설 확대로 접근성 강화 필요
	보건의료시설				-0,387		-,299		
	공공시설	-0,99		0,537					
	문화시설					-0,233			· 권역 4, 6 : 보건의료시설의 확충 필요
	근린시설	0,499						,498	· 권역 5 : 문화시설 확충 필요
	복지시설	0,707							
재난				0,355			-0,336	· 권역 7 : 재난 및 안전 관리 전반의 강화 필요	
안전			-0,563						
응급구조							-0,309		
가구속성	지출							-,003	
	저축	0,004				0,002			· 저축액이 높아질수록 타 지역으로의 이사의향 상승
	저축비율		1,723				2,360		
	노동일수(주)			-0,413					· 저축액이 높아질수록 타 지역으로의 이사의향 상승
	노동시간(주)					0,012			
	총 경력							-0,025	· 직장경력이 길어질수록 타 지역으로의 이사의향 상승
	동종 경력	-0,048							
현 경력					-0,034				
교통속성	통근 권역				0,183		-,234	0,247	· 권역 4, 7 : 지하철 노선의 확대 및 개편 필요
	통근 비용		0,365						
	통근 시간		-0,535			-0,259			· 권역 6 : 광역버스의 노선 및 배차시간 조정 필요
	주차							-0,83	· 권역 2 : 비용이 상승하더라도 빠른 대중교통 수단 도입 필요
	안전		-0,397			-0,241			· 권역 2, 5, 7 : 주차의 용량과 안전 확대방안 필요
	환승		1,067			0,317	0,634		· 권역 2, 5, 6 : 환승시간 감축 및 논스톱 대중교통 수단 확대 필요
	도보					0,253			
	자전거		-0,71	-0,359			-,290		· 자전거 도로 등 환경 개선
	자가용					-0,169			
	지하철						-,350		

위의 영향 변수들은 경기도 지역의 일반적인 특성으로 해석이 가능하다. 그 밖의 변수는 권역별로 다소 상이하기 때문에, 각 권역별 특성에 따른 영향변수라 할 수 있으며 각 권역별 주택보급방향의 유의미한 요소로 판단이 가능하다.

권역별 가구특성의 경우는 다음과 같다. 3, 5, 7구역은 초등학교 자녀를 둔 가구가 이사의향이 높았다. 이는 양질의 교육시설 확대, 자녀를 안전하게 키우기 위한 환경정비가 요구되며, 1, 5구역의 경우 기혼자일수록 이사의향이 높아지기 때문에 기혼자 및 신혼부부를 위한 맞춤형 주택정책과 지역정책이 필요하다.

주거특성을 보면, 자가를 구매하여 거주하는 경우 이사의향이 낮아지는 반면, 월세형태는 이사의향이 높아진다. 이는 대분의 주민이 자가를 소유하고 싶은 욕구를 반영하고 있으며, 일반적으로 주택을 구입할 경우 오래도록 거주가 가능한 주변 환경, 교통, 교육 등의 요소를 고르게 반영한 결과라 할 수 있다. 주택유형은 단독, 아파트, 기타(주택)에서는 이사의향이 낮은 반면, 연립, 다세대, 오피스텔은 이사의향이 높은 것으로 미루어 아파트 및 단독주택 거주를 선호하는 것으로 나타났다. 주거환경의 경우 3구역은 생활편의시설, 4, 6구역은 의료시설, 5구역은 생활문화시설의 만족도가 높을수록 이사의향이 낮아지기 때문에 해당 시설물의 확충과 질적 향상을 꾀하는 정책적 배려가 필요하다.

직업특성의 경우 적금비중(적금/소득)이 높을수록 이사의향이 높은 반면, 직장 경력이 높을수록 이사의향이 낮게 나타났다. 이사행위는 비용부담이 높다. 따라서 지출은 줄이고 적금비중을 늘려 부동산 구입이나 이사 자금 등의 가처분 비용으로 쓰려는 것으로 유추할 수 있다. 또한 직장 경력이 오래될수록 소득의 상승을 기반으로 안정적인 자가를 소유하는 일반적인 특성으로 해석할 수 있다.

교통특성의 경우 4, 7구역은 통근권역이 멀어질수록 이사의향이 높아서 직주근접이 가능한 혹은 수도권권 교통망 확충을 통한 접근이 필요하다. 6구역은 통근권역이 멀수록 이사의향이 낮게 나타나 장거리 대중교통 서비스가 양호하거나 거주환경 만족도가 장거리 통근시간을 상쇄하는 것으로 해석된다. 2구역의 경우 통근비용의 만족도가 높을수록 이사의향이 높고 통근시간의 만족도가 높을수록 이사의향이 낮아 상대적으로 비싼 광역버스의 확충 등을 통해 통근시간을 줄이는 전략을 마련할 필요가 있겠다.

주차환경은 2, 5, 7구역에서 만족도가 높았고, 이 경우 이사의향이 낮게 나타났다. 환승특성의 경우 2, 5, 6구역은 환승의 여부에 따라 이사의향이 높아져 환승부담을 줄이는 대중교통 정책의 고려가 요구된다. 마지막으로 자전거 환경이 좋을수록 정주성이 높아지는데, 이는 녹지 및 여유 공간 확보가 이사의향을 낮추는 것으로 해석이 가능하다.

IV. 시사점과 향후 연구에 대한 제언

본 연구는 경기도민들의 이사의향에 동기를 부여하는 영향 요인은 무엇이고, 이들은 어떻게 현재의 시대상황과 연결되어 있는지를 분석하는데 그 목적을 두었다. 특히, 가계의 금융상황을 배제하고 가구, 주택, 거주환경, 교통, 업무특성을 중심으로 가구의 이사의향에 영향을 주는 요인을 도출하고자 했다.

공간적으로는 경기도 전체 31개 시·군 중, 서울과 대중교통(버스노선) 연계가 이루어지며, 경계를 맞닿고 있는 18개 시·군을 분석의 대상으로 삼았다. 그리고 이를 다시 7개 권역으로 나누어 이사의향에 영향을 미치는 요인을 이항로지모형을 사용하여 분석하였다. 결과를 요약하면, 먼저 각 권역별 요인은 상이하게 나타났다. 주거이동에 영향을 주는 변수 중 전체 권역별 공통적인 경우는 다음과 같다. 먼저 1) 연령대가 높을수록, 2) 자가 주택소유, 3) 주택종류로는 단독, 아파트, 4) 직장경력이 오래될수록, 5) 적금의 비중이 높을수록, 6) 주차환경이 좋을수록, 7) 자전거 환경이 우수할수록 이사의향은 낮게 도출되었다. 이를 통해 정주성을 높이는 변수에 대한 이해를 높여주었다. 상기의 내용은 전체 권역에서 공통적으로 도출되었기에 경기도 전 권역의 일반적인 속성으로 볼 수 있다.

일반적으로 주택의 구매는 다양한 요소를 고려하여 신중하게 진행된다. 때문에 자가 주택을 구입해 정착한 경우, 비교적 이사의향이 낮으며, 단독 및 아파트가 주거환경의 만족도가 상대적으로 높아 이사의향이 낮은 것으로 보인다. 그리고 이 주거환경의 만족에는 주택 자체의 품질뿐만 아니라 근린환경 시설도 큰 영향을 미치는 것으로 나타났다.

경기도민 삶의 질 조사의 결과에서 나타난 것처럼, 경기도는 통근 시 승용차 비중이 50%에 육박하기 때문에 안정된 주차공간과 이동 시의 안전관련 변수의 영향이 높은 것으로 추측이 가능하다. 더불어 자전거 통행 환경이 좋을수록, 도로정비 및 녹지비중이 상대적으로 높은 것으로 나타났다. 이는 친환경 수단으로 자전거 이용률이 높아지고, 여가의 한 방편으로 자전거 이용 수요가 반영된 것으로 판단된다.

반면, 초등학교에 다니는 자녀를 두거나, 통근 시 환승행위를 하는 가구의 경우 이사의향이 높게 나타났다. 자녀가 성장하면서 더 좋은 교육환경(학군, 치안 등)을 가진 곳으로 이동하기를 희망하거나 출·퇴근 시 환승부담을 줄일 수 있는 직주근접형 주거지를 희망하는 것으로 추측이 가능하다.

구체적으로 일반적인 속성이 아닌 각 권역별 지역특성을 살펴보기로 하겠다. 양주와 의정부의 1구역, 경기남부의 5구역은 기혼가구의 이사의향이 높고, 다세대 주택에서 거주하는 경우 이사를 희망하는 것으로 나타났다. 이는 상대적으로 부동산 가격이 낮은 곳에서 신혼살림을 시작했다가, 소득이 늘어나고 자녀가 성장하면서 교육환경과 주거환경이 더 나은 곳으로 이동을 희망함을 보여준다.

근린환경에 대한 만족도가 이사의향에 큰 영향을 미치는 지역도 존재한다. 하남과 광주의 3구역은

생활편의시설, 성남과 용인의 4구역, 경기서부의 6구역은 의료시설의 접근만족도가 높을수록, 고양과 파주의 7구역은 재난관리의 만족도가 높을수록 한 곳에 머무르고 싶은 정주성이 높아짐을 알 수 있다.

교통환경 역시 이사의향에 영향을 끼치는 것으로 나타났다. 성남과 용인의 4구역, 고양과 파주의 7구역은 통근거리가 멀어질수록 이사의향의 높았으며, 경기서부의 6구역은 통근권역 변수가 음수 값을 나타냈다. 이는 대중교통 접근성이 높아 통근권역에 대한 영향이 적기 때문이다. 또한 구리와 남양주의 2구역은 통근비용에 대한 저항은 낮은 편이지만, 통근시간에 대한 영향력이 높게 나타났다. 이를 해결하기 위해, 통근시간을 줄일 수 있는 전철의 급행 편성이나 급행 광역버스 등의 확장을 정책적으로 고려할만하다.

본 연구는 상기의 시사점을 바탕으로 수도권외의 부동산 정책에 단서를 제공할 수 있다. 그럼에도 불구하고, 몇 가지 한계도 동시에 가지고 있다. 여기에서는 한계점과 함께 향후 연구에서의 보완점을 같이 설명하려 한다. 먼저, 본 연구는 경기도 주민을 대상으로 연구를 분석하였다. 서울로 출퇴근이 가능한 지역에 사는 주민들의 여러 속성을 분석했지만, 전체 가구원을 대상으로 한 조사가 아니기 때문에 전체 경기도민을 대변할 수는 없다. 왜냐하면 가구주와 가구원이 생각하는 주거이동의 공기는 여러 복합적인 내용이 존재할 수밖에 없으며, 때로는 상호의존적인 경향을 보이기 때문이다. 또한 이사의향은 지역적 특성이 영향을 미치기 때문에 경기도와 생활권이 겹치는 서울시민과의 비교분석을 추가할 필요가 있다. 그 외에도 이사의향에 미치는 요인은 다양하기 때문에 금융, 교육 관련 영향 등을 접목시키는 연구를 진행할 필요가 있다.

결국 교통요인은 통행 자체의 목적을 넘어, 거주민의 활동 수요를 충족하는 부분 역시 고려해야 한다. 거주지의 선정 역시 단순히 집의 마련이 아닌, 개인과 삶의 터전으로써의 복합적인 성격을 가짐을 알 수 있다. 따라서 교통요인과 호응하는 육아·자가주택 구매·생활편의시설 만족도·학군 등의 특성과 연계하여 미래의 주거지 개발이나 인구 유인에 대한 하나의 통찰력(insight)으로 삼을 수 있다. 이러한 과정을 통해 향후 인구이동에 대한 보다 정밀한 유추와 더 나은 정책적 시사점 도출을 희망한다.

■ 참고문헌 ■

- 강은택·권대중(2015), “주택점유형태와 주거이동 동기가 주거만족도에 미치는 영향”, 『부동산연구』, 33(1): 215-230
- 권오정(2015), “서울 및 근교신도시 예비노인층의 주거이동 특성의 연구”, 『한국실내디자인학회논문집』, 24(4): 99-110
- 김낙년(2015), 『한국의 부의 불평등 2000~2013 보고서』, 동국대학교 보고서.
- 김부성·정재호(2015), “세종시로의 주거이동 및 주거만족도 요인 분석”, 『부동산연구』, 25(4): 21-32
- 김소은·정수정(2017), “사회통합을 매개로 경기도민의 주거안정성 및 교통편의가 삶의 질에 미치는 영향”, 『GRI 연구논총』, 19(3): 135-156
- 김재익(2011), “가구특성에 따른 주거입지 및 주거이동의향에 관한 연구 울산광역시 사례연구”, 『주택연구』, 19(1): 97-115
- 김주영(2014), “거주지역별 주거이동계획에 영향을 주는 요인에 관한 연구”, 『한국주거환경학회논문집』, 12(3): 197-208
- 경기연구원(2016), 『제1차 경기도민 삶의 질 조사』.
- 서울연구원(2017), 『“서울에서 내 집 마련” 10명 중 3명은 ‘10년 이상 걸렸다’』, MoneyS(2017.06.13.)
- 손웅비(2017), 『경기도민 삶의 질 II: 공동체』, 경기연구원 이슈&진단.
- 손웅비·장재민(2018), “통근자의 가구 및 교통 특성과 이사의향에 관한 탐색적 연구”, 『부동산연구원』, 28(2): 35-47
- 손웅비·장재민(2019), “수도권의 통근시간 결정 요인에 대한 탐색적 연구”, 『GRI 연구논총』, 21(2): 97-116
- 양재섭·김상일(2007), 『서울 대도시권의 주거이동 패턴과 이동가구 특성』, 서울연구원 연구보고서.
- 오천진·이명훈(2017), “최초 주택구입자 주거 이동시 주택규모 선택에 영향을 미치는 요인 분석”, 『집합건물법학』, 22: 161-184
- 유기현·정희주·서순탁(2017), “소득 및 자산수준에 따른 주거이동 특성에 관한 연구”, 『대한국토계획학회지』, 48(5): 145-163
- 이재수·성수연(2014), “서울 전출입 가구의 주거이동 패턴과 특성 연구(2000-2010)”, 『대한국토계획학회지』, 49(7): 53-65
- 이병호·손웅비(2017), “삶의 질 측정을 위한 종단 조사 설계 연구: 경기도민 삶의 질 조사를 중심으로”, 『GRI 연구논총』 19(3): 1-23

- 이명신·이훈구(1997), “주관적 삶의 질에 나타난 성차의 원인”, 『한국심리학회지』, 3(1): 97-105
- 이수옥·김태환·황관석·변세일·이형찬(2014), 『저성장시대 청년층 주거안정을 위한 정책방안 연구』, 국토연구원 연구보고서.
- 임기흥·백성준(2014), “한국 베이비붐세대의 은퇴 후 주거 선택과 이동 특성”, 『한국콘텐츠학회논문지』, 14(11): 438-449
- 장재민·손웅비(2017), “교통 수단의 이용 차이와 지역 특성이 도시민의 체질량지수(BMI)에 미치는 영향”, 『GRI 연구논총』, 19(2): 79-100
- 전명진·강도규(2016), “수도권 주거 이동 가구의 주거입지 선택 요인분석”, 『지역연구』, 32(1): 83-103
- 전명진·안현주(2016), “수도권 통근자의 주거비용과 통근비용의 상쇄관계에 대한 실증분석”, 『한국지역개발학회지』, 28(3): 25-40
- 정재은·박천규(2016), “자녀나이가 교육목적 주거이동계획에 미치는 영향 분석 : 프로빗 모형을 이용하여”, 『부동산연구』, 25(2): 35-44
- 최열·이교은(2013), “사회경제적 특성에 따른 생애최초 자가주택 구입연령 분석”, 『국토계획』, 48(2): 107-120
- 최희용·전희정(2017), “수도권 거주가구의 주거이동방향 간 주거환경만족도 차이 분석”, 『한국도시행정학회』, 30(1): 163-180
- 한창근(2014), 『자가주거와 삶의 만족도: 한국복지패널 데이터를 이용한 장기효과분석』, 사회정책연합 학술대회.
- 황금희·이병호·최석현·이상훈·빈미영·손웅비·이은환·박성호·정효진(2017). 『경기도 삶의 질 Brief 2016』, 경기연구원 연구보고서.
- 황금희·손웅비(2018), 『경기도민 삶의 질 I: 마을단위 정주환경 개선』, 경기연구원 이슈&진단.
- 황희연·백기영·변병설(2002), 『도시생태학과 도시공간 구조』, 보성각.
- Corbett, S & Walker, A(2019). “Introduction: European Social Policy and Society after Brexit: Neoliberalism, Populism, and Social Quality”, *Social Policy and Society*, 18(1): 87-91
- Huxley, P & Thornicroft, G(2003). “Social inclusion, social quality and mental illness”, *The British Journal of Psychiatry*, 182(4): 289-290
- Knox, P & Pinch, S(2000). “Urban Social Geography : an introduction 6th Edition, Prentice Hall”.
- Land, K. C., Michalos, A. C., & Sirgy, M. J(2011). “Handbook of social indicators and quality

of life research”, Springer Science & Business Media.

Phe, Hoang Huu & Wakely, P(2000). “Status, Quality and the Other Trade-off: Towards a New Theory of Urban Residential Location”, Urban Studies Journal, 37(1): 7-35

Rossi, P. H(1980). Why Families Move 2nd Edition, Beverly Hills: Sage.

원 고 접 수 일 | 2021년 1월 9일

심 사 완 료 일 | 2021년 2월 8일

최종원고채택일 | 2021년 2월 9일

손응비 swb76@snu.ac.kr

2015년 University of Delaware, USA 에서 도시 및 공공정책학 박사학위를 취득한 후, 경기연구원 연구위원을 거쳐 현재 차세대융합기술연구원 선임연구원으로 재직 중이다. 주요 관심분야는 도시의 융·복합 관리, 삶의 질, 새로운 사회변화에 대한 수용성 등이며 해당 분야에서 다수의 학술논문과 발표를 진행하고 있다.

권영민 ymkwon@airport.kr

2019년 한국과학기술원에서 교통공학 박사학위를 받았다. 현재 인천국제공항공사 공항산업기술연구원 정책연구팀 선임연구원으로 재직중이다. 논문으로는 “Evaluation of incentive policies for electric vehicles: An experimental study on Jeju Island”(2018), “User satisfaction with battery electric vehicles in South Korea”(2020) 등 교통정책 및 운영분야에 다수 논문을 발표하였다. 주요 관심분야는 교통 운영, 미래모빌리티 정책 등이다.

김형주 hyungjoo@snu.ac.kr

한국과학기술원에서 교통공학 박사학위, 서울대학교에서 도시계획학(교통) 석사학위, 아주대학교에서 교통공학 학사학위를 취득하였다. 현재 차세대융합기술연구원 첨단교통체계 연구실장 및 경기도자율주행센터 선임연구원으로 재직 중이다. 주요 연구분야는 교통류이론, ITS, 교통빅데이터, 자율주행이며, 2016 Asia Pacific Student Excellence Scholarship, World Congress on Intelligent Transport Systems, Australia 및 10th EASTS International Conference, Outstanding Presentation Award, Taiwan, 제67회, 제69회, 제82회 대한교통학회 학술발표회 우수논문상, 2015, 2020 한국ITS학회 학술대회 우수논문상 등을 수상하였다.