

# 수도권의 통근시간 결정요인에 대한 탐색적 연구

손 웅 비\* / 장 재 민\*\*

---

도시성장단계에 따라 통근시간에 영향을 주는 변수 역시 달라지고 있다. 거주지환경, 교통환경, 직장의 입지 등의 변화가 지속적으로 발생하는 때문에 통근시간에 대한 연구 역시 지속적으로 진행되어야 한다. 본 연구는 2014년 서울서베이 자료를 바탕으로 개인(가구)의 사회·경제적 특성 및 지역 특성을 중심으로 통근시간에 영향을 미치는 원인에 대한 분석을 실시하였다. 결과를 살펴보면, 주택형태, 주거형태, 연령대, 혼인특성, 세대원수, 미취학자녀수, 가사분담률, 학력수준, 소득수준, 고용형태, 교통수단, 거주지역 등의 변수에 따라 통근시간은 영향을 받는 것으로 나타났다. 통계적으로 유의미한 변수를 도출하기 위해 단계선택법을 이용한 회귀분석을 실시하였다. 결과를 살펴보면, 통근시간에 가장 큰 영향력을 주는 변수로 교통수단에 무동력수단(자전거, 도보)을 포함시키는지 여부가 도출되었다. 또한 고용형태, 학력수준, 혼인 형태 등도 유의미한 변수로 나타났다. 통근시간을 통근지역(거리)별로 구분해 본 결과 같은 '동'으로 출근하는 통근자는 보행수단이 높은 비중을 차지하기 때문에 무동력수단을 이용하는 경향이 높았으며, 이를 위해 공공자전거 도입 확대 및 자전거도로 확장과 개선 등의 정책적 접근을 통해 통근시간을 줄이는 대응전략을 고민할 필요가 있다.

주제어 \_ 통근시간, 사회경제적 특성, 교통수단선택, 수도권 교통

\* 차세대융합기술연구원 연구위원(제1저자, swb76@snu.ac.kr)

\*\* 서울대학교 환경대학원 박사수료(교신저자, jm1729@nate.com)

# An Exploratory Research on Affecting Factors of Commute Time in the Metropolitan Area of Korea

Woongbee Son\* / Jaemin Jang\*\*

---

Variables that influence commuting time change rapidly in line with the growth of a city. According to variations in the local environment of a residential neighborhood, in transportation systems, and in workplace locations, commuting patterns need to be analyzed on a regular basis, and for the analysis, one should use data that can reflect current policy trends and social issues. At this juncture, this study uses data from the 2014 Seoul Survey in order to explore the household's and individual's socioeconomic characteristics that affect commuting time. Based on descriptive statistics, this study finds that commuting time is differentiated by housing type, housing ownership type, age group, marital status, number of household members, number of children under the school age, housework share between partners, education level, income level, work type, commuting mode, and location of the residence. According to a stepwise regression model for the purpose of identifying statistically significant variables, the most influential on commuting time was whether the commuting included non-motorized modes such as walk and bike, followed by education level, work type, and marital status. As a result of the commuting time divided by the commuting area, the commuter who commute to the same 'Dong' are likely to use non-motorized means because they occupy a high proportion of walking.

It is necessary to reduce the commuting time by introducing public bicycles and expanding and improving bicycle roads to prepare for climate change response strategies

**Key words** \_ Commuting time, Socioeconomics, Mode choice, Transportation in Metropolitan Area

---

\* Research Fellow, Advanced Institute of Convergence Technology(First Author, swb76@snu.ac.kr)

\*\* Ph.D Candidate, Graduate School of Environmental Studies at Seoul National University(Corresponding Author, jm1729@nate.com)

# I. 서론

## 1. 연구의 배경과 목적

최근 삶의 질 제고에 대한 관심은 하나의 시대정신(時代精神)이 되고 있다. 삶의 질을 높이고, 개인과 사회의 행복을 증진시키고 질을 제고하는 사안은 사회 각계의 이슈로 부각되고 있다. 삶의 질은 사회안 전망, 튼튼한 가계와 고용상의 지위, 성취감 등의 다양한 문제와 연관되어 있다. 그 중 거주지와 경제활동을 행하는 지역 간의 통근문제 역시 삶의 질을 관통하는 주요한 이슈이다. 수도권을 중심으로 과도한 통근시간과 비용의 발생은 개인과 사회의 문제가 되어 왔다. 정기적인 통근행위를 하는 사람들은 일상 속에서 장시간·장거리 통행을 반복하며 만성적인 심신의 고통을 감내하고 있다. 때문에 통근행위는 현대 사회의 도시민들의 삶의 질과 연관되는 문제이며, 공공의 문제로 함께 고민할 필요가 생긴다. 이런 배경에서 중앙정부와 지방자치단체 역시 주민들의 통근시간을 줄이기 위한 지속적인 노력을 경주하고 있다.

우리나라의 통근특성을 살펴보면 수도권에 거주하는 직장인의 10명 가운데 7명은 통근 때문에 스트레스를 받고 있으며, 이 가운데 46.6%는 통근이 업무에 지장을 주며, 29.6%는 이직을 생각하고 있다고 답하였다(한국교통연구원, 2013). OECD 23개국 평균 통근시간이 38분 정도 이나, 우리나라는 50분 이상으로 OECD국가 중 심각한 상황인 것으로 나타났다(조선일보, 2016). 우리나라의 통근시간이 길어지는 이유는 수도권 주택 가격의 과도한 상승과 동일 권역 내 소지역별 주택 가격 격차가 장거리 통근을 유발하고 있고, 소득이 낮거나 고용상태가 불안정할수록 통근시간이 길어지는 등의 문제가 불거지기 때문이다(손용비·장재민, 2018).

중앙정부와 지방자치단체들은 서울과 수도권 인근에 보금자리주택, 행복주택, 공공임대주택, 파복하우스(경기도) 등 다양한 형태의 주거복지를 제공하고 있다. 민간사업자 역시 도시형 생활주택, 오피스텔, 기업형 임대아파트 등 활발한 주택공급을 진행 중에 있다. 이를 주택공급자 입장에서 바라보면 요즘처럼 건설경기의 불황에서 성장을 지속하기 위해서는 소비자들이 원하는 주거를 도입해야 하며, 소비자들은 수도권 인근 위치, 대중교통 접근성에 대한 인프라가 충분히 갖추어진 입지형태 등을 원하기 때문에 주택공급지역은 통근시간을 단축시킬 수 있는 환경으로 조성될 필요가 있다. 또한 공공기관의 지방 이전과 관련 민간기업의 이전 역시 진행 중이기 때문에 수도권의 통근시간은 여전히 변화가 예상되고 있다.

이처럼 시간이 경과할수록 수도권의 통근시간에 영향을 주는 변수는 가파르게 변화하고 있다. 통근시간에 대한 연구는 최근 동향을 반영할 수 있는 자료를 바탕으로 지속적인 연구가 필요하며, 교통 관련 변수 외에도 가구 및 개인특성, 사회경제적 특성 등에 입각한 연구가 필요하다. 본 연구는 2014년 서울

서베이 자료를 통해 개인 및 가구의 사회·경제적 특성을 중심으로 통근시간에 영향을 미치는 분석을 실시하고자 한다. 구체적으로 통근시간을 결정짓는 주요 요인을 널리 탐색하고, 문제점에 관한 대안을 알아보고자 한다.

## 2. 연구의 내용 및 방법

서울과 경기도, 그리고 인천 등의 수도권의 주민들이 당면하고 있는 핵심 불편사항 중의 하나가 바로 통근문제이다. 수도권 지역은 직주근접의 불일치로 인한 공간적인 문제와 더불어 시간이 경과할수록 가속화되는 높은 부동산 가격과 해결되지 않는 교통체증 문제에 시달리고 있다. 우리 사회의 중요한 당면 과제인 통근의 문제는 지금까지 교통수단의 확충 혹은 서비스의 개선이라는 소극적인 접근만이 있어 왔다. 보다 거시적으로 통근행위에 대한 다양한 탐색을 통해 도출된 결과를 바탕으로 종합적인 대안을 제시하려는 실증적 연구가 필요한 시점이다.

따라서 본 연구는 통근시간의 변화에 대한 지속적인 추적과 관찰을 통해 결정요인을 도출하고, 통근시간을 줄일 수 있는 정책적 방안을 제시하고자 한다. 본 연구의 분석 자료는 2003년부터 서울의 현 상태 및 서울시민의 삶의 질, 의식, 가치관 등을 측정하기 위해 기초자료로 활용 중인 2014년 서울서베이를 사용한다. 조사의 시점은 2014년 10월이며, 표본크기는 가구수 2만 가구, 가구원수 만15세 이상 45,496명에 대한 설문을 대상으로 한다. 서울서베이의 응답을 바탕으로 통근시간에 영향을 미치는 변수를 선정하고, 다시 개인 및 가구별 사회경제적 특성에 따른 통행시간 변화를 분석하려 한다. 더불어 다양한 변수와 지표를 교차분석하여 정책적 시사점을 제시하고자 한다.

연구의 절차는 다음과 같다. 통근시간의 이해와 전반적인 현황을 알아보기 위한 기초통계 분석이 선행될 예정이다. 다음으로는 통근자의 사회·경제적 특성과 통근시간의 관계를 분석하여 향후 통근시간을 줄일 수 있는 대안은 무엇인지를 탐색하려 한다. 본 연구의 통행시간에 대한 검증은 통계패키지인 SPSS 22.0을 활용하여 통계학적 신뢰성을 확보하려 한다. 최종적으로는 결과를 해석하고, 정책적 시사점과 향후 연구 과제를 제시하고자 한다.

## II. 선행연구 검토

통근시간에 따른 개인의 삶의 질이나 사회적 비용에 대한 다양한 연구들이 지속되어 왔다. 과거의 연구들이 통근시간의 단축이나 비용의 절감에 무게 중심을 두어 온 반면, 최근의 연구들은 통근시간·거리·비용에 따른 삶의 질이나 주관적 만족감에 관심을 두고 있다. 여기에서는 통근시간 및 이와 관련한 다양한 논의를 살펴보고 해당 연구의 경향과 본 연구에의 시사점을 찾아보고자 한다.

먼저, 통근행위에 대한 개인의 만족이나 체감이 삶의 만족이나 행복 수준에 얼마나 영향을 미치는가에 대한 일련의 연구들이 있다. 이를 살펴보면, 통근시간이 길어질수록 삶의 만족이 떨어지고, 소득집단과 통근수단의 차이에 따른 차이를 설명하고 있다(진은애·진장익, 2017).

장재민·김태형(2016)의 통근시간이 삶의 질을 결정하는 중요한 요소인지를 알아보는 연구에서는 서울시 25개 자치구를 중심으로 분석을 진행했다. 과거(2006년) 대비 통근시간의 변화율이 높은 자치구를 선정하여 거주지와 직장을 대변하는 사회·경제지표 가운데 이에 영향을 미치는 변수를 도출하였다. 분석결과 아파트시세와 종사자수 변수가 통근시간을 단축시키는데 큰 영향을 미쳤다. 또한 서울시는 압축도시를 지향하는 이유로 향후 구내통행의 비중이 높아질 것으로 추정되며 접근교통수단 강화를 통해 전체 통근시간을 감축시킬 필요성이 있음을 시사하고 있다.

심리학적 변인을 이용한 연구들도 있다. Koslowsky et al(1995)의 연구에서는 장거리 통근자의 경우 긴 통근시간으로 인해 심신의 스트레스가 쌓이고, 급기야는 가정생활의 불화로 이루어진다고 이야기하고 있다. 이와 비슷하게 진은애·진장익(2017)의 경기도민 삶의 질 조사를 활용한 연구에서도, 주민의 삶의 만족을 높이기 위해 통근시간의 감축을 위한 정책적 배려가 필요함을 밝히고 있다.

이사의향을 통해 통근시간 결정요인에 접근한 연구도 있다. 손용비·장재민(2018)은 수원시민의 통근시간 만족도와 주거특성(주택점유형태)을 중심으로 분석을 진행했다. 분석결과, 시내 통근시간 및 수단과 주차단속 등의 변수에 영향을 받는 것으로 나타났다.

다음으로는 가구의 특성을 전제로 통근시간 결정에 대한 연구들이 진행되고 있다. 전명진·권기현(2014)는 수도권 외벌이 및 맞벌이 가구를 대상으로 선형계획기법을 이용하여 이들 가구의 최소 및 최대요구 통근시간을 산출하여 초과통근 수준과 통근 효율성을 분석하였다. 분석결과 맞벌이 가구가 외벌이 가구보다 상대적으로 낮은 초과 통근비율을 보였다. 맞벌이 가구의 경우 주거지 선택 시 교통 관련 변수가 상대적으로 영향력이 높은 것으로 나타났다. 또한 아내가 상대적으로 교통비용에 민감한 것으로 나타났고, 남편이 고소득층일수록 초과 통근비율이 높은 반면, 아내는 고소득층일수록 초과 통근비율이 낮게 나타나고 있다.

빈미영 외(2012)는 생애주기별로 활동시간이 다르다는 전제하에서 통근자의 통행시간에 미치는 영향

을 분석하였다. 분석결과 성별통행시간의 차이는 자녀 교육기와 자녀 청년기에 영향력이 높았으며 이는 자녀교육에 영향을 받는 것으로 해석할 수 있다. 지역별 통행시간의 차이는 출근지가 서울의 경우, 퇴근 시간 이후 활동이 있는 경우가 영향력이 높은 것으로 나타났다.

송윤성 외(2008)는 사회가 변화함에 따라 등장하는 다양한 가구유형을 고려하면서 주택정책에 시사점을 제시하고 있다. 분석결과 통근통행시간은 시간이 경과함에 따라 감소하였고, 직주근접의 비중은 증가하고 있었다. 고소득층은 통근통행시간은 감소하였으며 맞벌이 가구의 아내가 가장 짧은 통근통행시간이 발생하였고 자녀양육에 의한 영향을 많이 받는 것으로 나타났다.

직주의 근접성은 일자리와 주거지와와의 거리를 압축함과 동시에 시간상의 여유로움까지 확보하게 해 준다. 직주의 근접에 대한 접근으로 통근시간을 분석한 연구들도 있다. 전명진 외(2011)는 2005년 수도권 인구밀도와 고용밀도 분포를 분석하였다. 이를 바탕으로 수도권의 직주분리 현상과 초과통근의 정도를 2006년 수도권 가구통행실태조사 0-D표를 이용하여 분석하였다. 분석결과 도심지에서 직주 분리의 정도가 심하며, 수도권 전체의 평균통근시간은 34.5분인 반면 최소요구 통근시간은 15.4분으로 55.3%가 초과통근으로 나타났다. 직주 불일치의 주요한 원인으로는 수도권 개발제한구역과 신도시개발을 들고 있으며 이를 완화하기 위해 토지이용규제를 완화하고 조세 및 부담금 제도 등을 통한 경제적 유인책을 활용할 필요성이 있음을 제시하고 있다.

최은진·김의준(2015)은 서울의 경우 지식기반 서비스업을 위주로 집적화되는 경향을 보이며 서비스업은 통근시간을 길게 한다는 점을 바탕으로 향후 서울시는 통근거리가 길어진다는 시사하고 있다. 또한 개인의 사회경제적인 지위가 높을수록 통근거리가 길어진다는 점에 사회경제적 약자를 위한 직주근접 정책이 우선시 되어야 됨을 시사하고 있다.

김호연(2008)은 서울대도시권 통근자들의 통근시간에 영향을 미치는 요소들에 대해 살펴보았다. 도심에 소재한 직장으로 출퇴근하는 주민들의 이동시간을 결정짓는 요인을 판별하기 위해 가구통행실태조사 자료를 이용한 다중회귀분석을 실시하였으며 분석 결과 통근자들은 주거공간의 규모보다 시간의 가치를 보다 중시하는 것으로 나타났고, 최근의 소득계층별 분리 현상은 주택 수요의 증가보다 직장의 지리적 분산 및 교외지역의 쾌적성에 기인한다는 추론을 가능케 하고 있다.

Aguilera(2005)는 대도시권을 도시중심부, 도시중심부 주변, 도시외곽, 그 외 지역으로 구분하여 이 지역들 간의 통근거리 변화를 살펴본 결과 도시중심부 주변 거주자들은 다른 지역으로 통근을 하고, 해당 지역의 인부는 또 다른 지역에서 채워지고 있어 이는 통근거리가 가중되고 있음을 밝히고 있다. 이는 각 지역마다 상이하게 나타났는데 도시외곽지역의 거주자는 도시중심부로 이동하는 통근자는 감소하였고, 이는 장거리 통행의 감소로 인해 평균통행거리가 단축되고 있음을 밝히고 있다.

도시공간구조와 관련된 연구로는 대도시화 구조 및 다핵화 도시가 직주 불균형을 초래하여 통근거리

가 길어졌다는 의견과 이와는 반대로 복합도시화로 인해 통근거리는 축소되었다는 의견이 공존하고 있다. Hamilton(1982)은 직장이 거주지 주변으로 이동하여 통근자에게 입지환경을 개선시켰지만 평균통행시간은 줄어들지 않고 오히려 다소 가중되었음을 시사하고 있다.

Lau(2010)는 저소득층 통근자의 경우 교통수단선택에 대한 제약이 높으며, 통근거리 증가에 대한 영향도 상대적으로 많이 받게 됨을 시사하고 있다. 이에 따라 저소득층의 경우 통근거리가 길어질 경우 이동비용에 대한 부담감으로 장거리 통행을 선택할 수 없음을 나타내고 있다. 하지만 Gordon et al.(1989)는 대도시에서 직장이 타 지역으로 이동하는 것은 다핵화 도시형태를 구성하기 위한 행위이며, 이는 통근자들에게 통근거리 감소의 역할로 공간의 효율성을 가져다 준다. 또한 도시의 규모가 크며, 인구밀도가 높고, 주거밀도가 높을수록 통근거리는 길어지는 효과가 나타나 직장의 교외화는 통근거리를 단축시킬 수 있다고 주장하고 있다.

이처럼 통근시간에 영향을 미치는 변수는 다양하게 나타나고 있으며 대부분은 가구통행실태조사 자료를 바탕으로 분석되고 있다. 이는 개인 및 가구의 특성을 나타낼 수 있는 사회특성변수가 부족함을 의미한다. 2014년 평균통근 시간은 2010년 대비 약2분이 단축되었고(서울서베이), 가구통행실태조사는 2010년 기준 데이터를 사용함에 따라 시대적 흐름을 반영하기 힘들다는 단점이 있다. 현 도시특성은 시간이 경과할수록 교통수단의 발달, 거주지역의 입지특성 등으로 통근시간에 영향을 미치는 변수들이 급격히 변화함에 따라 본 연구는 2014년 서울서베이 자료를 바탕으로 통근시간에 대한 최근 동향을 분석하였다. 이외 서울서베이 조사특성을 기반으로 교통특성 중심조사가 아닌 가구 및 개인특성, 사회경제적 특성 등에 입각한 통근시간의 변화를 분석한 다는 것이 기존 연구와는 상이하다. 요즘처럼 시대가 급격히 변화하는 시기에 통근시간에 지속적인 연구를 통해 통근시간에 영향을 미치는 변수를 도출하여 이를 경감할 수 있는 정책적 방향성을 제시 및 검토는 것을 본 연구의 목적으로 삼는다.

### Ⅲ. 현황 분석 및 연구결과

#### 1. 현황 분석

서울서베이 분석 자료를 바탕으로 연도별 통근시간을 살펴 본 결과 2014년은 평균 33분으로 2004년의 평균 41분보다 약 20%정도 낮은 수치를 보이고 있다. 이는 시간이 경과될수록 직주근접 형 도시지향 및 교통수단이 발달되고 있음을 보이고 있다.

〈표 1〉 연도별 통근시간의 변화

년도	2004	2006	2007	2008	2012	2013	2014
통근시간(분)	41.0	36.9	38.3	37.0	34.4	34.9	33.2

출처: 서울서베이, 2004~2015

주택형태에 따른 통근시간의 경우 아파트 거주자들이 33.4분으로 가장 높은 통근시간을 보이며 오피스텔 거주자는 29.3분으로 낮은 수치를 보이고 있다. 이는 오피스텔의 경우 역세권 및 도심 인근에 위치하며, 세대원수가 상대적으로 적어 직장인근에 자리 잡기 수월한 것으로 판단된다.

〈표 2〉 주택형태에 따른 통근시간 변화

주택형태	단독주택	아파트	다세대	연립	오피스텔
표본크기(개)	11,680	10,958	3,975	1,662	131
비중	41.1%	38.6%	14.0%	5.9%	0.5%
통근시간(분)	31.8	33.4	32.7	32.6	29.3

주거형태에 따른 통근시간의 경우 전세가 약 33분으로 다소 높게 나타나며, 월세가 32분으로 낮게 나타나고 있다. 이는 현 부동산 동향을 반영하는 것으로 인기가 높은 주택(역세권 및 도심에 위치)들은 소유 또는 임대형태가 주요하며, 인기가 상대적으로 낮은 주택(역세권 밖 또는 외곽에 위치)들은 전세비중이 높다는 특성이 감안된 것으로 판단된다.

〈표 3〉 주거형태에 따른 통근시간 변화

주거형태	자가	전세	반전세
표본크기(개)	14,631	11,919	1,443
비중	51.5%	42.0%	5.1%
통근시간(분)	32.2	33.1	32.6

연령대에 따른 통근시간의 경우 20대가 통근시간은 가장 높게 나타났으며, 연령이 높아질수록 통근시간은 낮게 나타났다. 이는 연령대가 높아질수록 안정적인 주거형태를 구성하는 것으로 판단된다.

〈표 4〉 연령대에 따른 통근시간 변화

연령대	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
표본크기(개)	3,400	7,483	7,874	6,370	3,279
비중	12.0%	26.0%	28.0%	22.0%	12.0%
통근시간(분)	37.1	35.2	33.2	30.3	24.8

세대원수에 따른 통근시간의 경우 세대원수가 낮은(1, 2명의)경우 적은 통근시간을 보이며 세대원수가 많을수록 통근시간은 길어지는 것으로 나타났다. 이는 세대원수가 많을수록 거주지역을 결정하는데 복합적인 요소를 고려함에 따라 반영되는 수치이다. 이를 미취학 자녀수에 따라 구분해 보면 미취학 자녀수가 많을수록 통근시간은 상대적으로 길어지며 이는 세대수 가운데 미취학자녀에 대한 영향력이 높은 것으로 해석할 수 있다.

〈표 5〉 세대원수 및 미취학 자녀수에 따른 통근시간 변화

세대원수	표본크기(개)	비중	통근시간(분)
1명	1,995	7.0%	30.2
2명	5,852	20.6%	30.1
3명	9,361	33.0%	33.4
4명	9,923	34.9%	33.5
5명 이상	1,275	4.5%	34.3
미취학 자녀수	표본크기(개)	비중	통근시간(분)
0명	17,892	83.1%	31.2
1명	2,847	13.2%	34.9
2명	767	3.6%	36.7
3명 이상	14	0.1%	36.4

가사분담에 따른 통근시간의 경우 남편 또는 아내가 전담하는 가정이 통행시간은 상대적으로 높았으며, 남편 및 아내가 일부 부담하는 형태가 낮게 나타났다. 이는 맞벌이 가정의 유무로 해석 될 수 있으며 전담가정은 가사 및 자녀교육 중심으로 거주지 입지를 선정하며, 일부부담(맞벌이)의 경우 교통중심의 거주지 입지형태를 원하는 것으로 판단된다.

〈표 6〉 가사분담에 따른 통근시간 변화

가사부담	아내전담	아내주도	반반	남편주도	남편전담
표본크기(개)	783	466	71	1556	826
비율	21.2%	12.6%	1.9%	42.0%	22.3%
통근시간(분)	36.4	34.2	34.7	34.9	35.7

학력수준별 통근시간의 경우 학력이 높아질 경우 통근시간은 길어진 것으로 나타났다. 이는 학력이 높을수록 원하는 직장을 선호하기 때문에 직장의 입지조건과 무관하게 선호하는 직장을 선택하는 것으로 판단되며 이는 정부관련 기관의 지방이전에 대한 영향력도 적용된 것으로 판단된다.

〈표 7〉 학력수준에 따른 통근시간 변화

학력수준	중학교 졸업이하	고등학교 졸업	대학교 졸업	대학원 졸업이상
표본크기(개)	1,036	9,596	17,366	408
비중	3.6%	33.8%	61.1%	1.4%
통근시간(분)	21.5	26.9	36.1	43.0

소득수준별 통근시간의 경우 가구 소득수준이 많거나, 적을수록 통근시간은 적으며 600만 원대의 소득수준이 통근시간은 가장 긴 것으로 나타났다. 이는 도심 및 역세권에 위치한 거주지역 일수록 직주근접 형태가 가능함에 따라 소득이 적은 직장인 및 학생은 임대형태, 소득수준이 높은 직장인은 자가 형태로서의 거주환경이 가능한 것으로 판단된다. 또한, 중산층의 경우 전세형태 및 도심외곽의 자가 형태 등의 비중이 높게 나타나 통근시간이 상대적으로 길어진 것으로 판단된다.

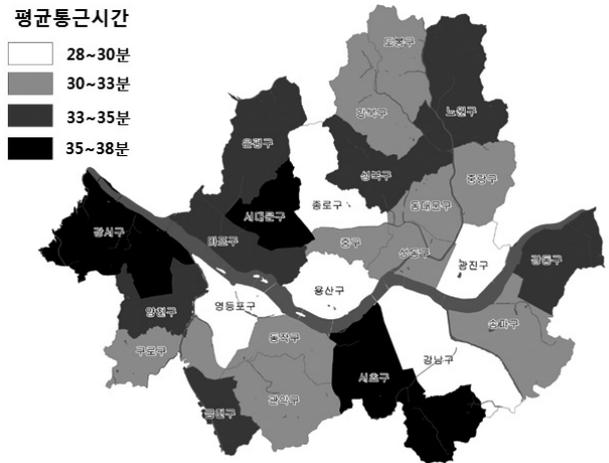
〈표 8〉 소득수준에 따른 통근시간 변화

소득수준	100만원미만	100~200만원	200~300만원	300~400만원	400~500만원
표본크기(개)	178	1,294	3,325	6,752	7,391
비율	0.6%	4.6%	11.7%	23.8%	26.0%
통근시간(분)	22.9	25.9	31.1	32.8	33

소득수준	500~600만원	600~700만원	700~800만원	800~900만원	900만원이상
표본크기(개)	4,717	2,448	1,227	613	461
비율	16.6%	8.6%	4.3%	2.2%	1.6%
통근시간(분)	33.8	34.5	33.6	32.7	30.6

거주지 지역별 평균통근시간은 강남구, 종로구, 용산구, 영등포구 등이 낮게 나타났고, 서초구, 강서구, 서대문구 등이 높게 나타났다. 이는 도심지역에 거주하는 통근자들이 통근시간이 적게 나타나고 있음을 시사하고 있다. 이를 이 동구역별로 살펴보면 동내로 출근하는 경우 약15분, 동밖/구내는 약26분, 구밖은 약43분, 시외는 약59분의 통근시간이 소요되는 것으로 나타났다.



〈그림 1〉 자치구별 평균통근 시간

〈표 9〉 이동지역에 따른 통근시간 변화

이동지역	동내	구내(동외)	구외	시외
표본크기(개)	4,976	10,024	12,088	1,318
비중	17.5%	35.3%	42.6%	4.6%
통근시간(분)	14.9	25.5	42.8	59.2

교통수단에 따른 통근시간의 경우 승용차 및 지하철 승객의 통근시간이 상대적으로 높게 나타났고, 버스 및 자전거 승객의 통근시간이 낮게 나타났다.

〈표 10〉 교통수단에 따른 통근시간 변화

교통수단	도보	자전거	자전거+기타	오토바이	버스	지하철
표본크기	4,491	654	46	211	6,799	2,800
비율	15.8%	2.3%	0.2%	0.7%	23.9%	9.9%
통근시간	13.8	17.4	27.2	18.3	28.7	41.1

교통수단	지하철+버스	택시	승용차	승용차+버스	승용차+지하철	기타
표본크기	4744	36	7,992	309	322	2
비율	16.7%	0.1%	28.1%	1.1%	1.1%	0.1%
통근시간	47.9	21.0	35.0	44.7	47.1	60.0

교통수단 분담율을 통근지역(거리)에 따른 특성으로 구분해 본 결과 동내는 도보, 구내는 버스, 구외는 지하철(환승포함), 시외는 승용차 이용률이 높게 나타났으며, 이는 승용차 및 지하철의 경우 장거리 이용객, 버스 및 자전거는 단거리 이용객으로 구분할 수 있다.

〈표 11〉 서울시 통근지역에 따른 교통수단분담율

교통수단	동내		구내		구외		시외	
	개수	비율	개수	비율	개수	비율	개수	비율
도보	3,676	74%	810	8%	2	0%	3	0%
자전거	301	6%	339	3%	11	0%	3	0%
자전거+기타	12	0%	24	0%	7	0%	3	0%
오토바이	62	1%	112	1%	34	0%	3	0%
버스	527	11%	4,370	44%	1804	15%	98	7%
지하철	11	0%	453	5%	2,259	19%	77	6%
지하철+버스	36	1%	1117	11%	3,365	28%	226	17%
택시	3	0%	17	0%	16	0%		0%
승용차	335	7%	2636	26%	4234	35%	787	60%
승용차+버스	8	0%	79	1%	146	1%	76	6%
승용차+지하철	5	0%	67	1%	210	2%	40	3%
기타		0%		0%		0%	2	0%
합계	4,976		10,024		12,088		1,318	

## 2. 결과도출

### 1) 회귀분석

기술통계에서 살펴본 바와 같이 통근시간에 영향을 주는 요인과 특성은 매우 다양하다. 기존연구의 적용변수를 살펴본 결과 <표 12>와 같으며 이를 기반으로 SPSS 통계패키지를 사용하여 유의한 변수를 도출하고자 한다. 통계분석에서 사용된 기준변수(비교변수) 및 독립변수는 아래의 <표 13>과 같다.

<표 12> 기존연구의 적용변수

독립변수 적용	저자
행복도, 수입, 통근시간, 연령, 아파트(거주지), 자가(거주유형) 혼인, 대중교통, 자가용, 성별	진장악·진은애·김단야, 2017
성별, 연령, 근무시간, 미취학자녀, 주택소유, 소득수준	서미숙, 2016
근무시간, 여가만족도, 수면시간, 소득, 삶의 만족도, 행복도	고은주·전승봉, 2017
성별, 연령, 가구주여부, 교통수단, 직업특성, 자영업 자녀특성, 소득, 주택유형, 점유형태, 가구원수	하재현·이수기, 2017
연령, 교육수준, 근무시간, 수입, 고용상태, 직업 영유아 유무, 아파트(거주지), 자가(거주유형), 거주규모	김소영, 2016

<표 13> 기준변수 및 독립변수

영향변수	기준변수	독립변수
주택형태	아파트	단독, 다세대, 연립, 오피스텔
주거형태	자가	전세, 반전세, 월세, 무상
연령대	10대	20~50대 및 60세 이상을 5개 더미변수로 분석
혼인상태	기혼	미혼, 이혼, 사별
세대원수	-	연속형(단위: 명)
가사분담	아내전담	아내주도, 공평, 남편주도, 남편전담, 비해당(미혼 등)
학력수준	대졸	중학, 고졸, 대학원이상
소득수준	-	'100만원 미만'~ '600만원 미만'
미취학자녀수	-	연속형(단위: 명)
고용형태	고용주	단독자영, 상용근로, 임시직, 무급가족, 기타
성별	남성	여성
지역구분	도심권	동북권, 서북권, 서남권, 동남권
교통수단	무동력 포함 (도보, 자전거, 자전거+ 기타교통수단을 합쳐 '무동력 포함'으로 재코딩)	오토바이, 버스, 지하철, 버스+지하철, 택시를 '승용차 외'로 재코딩, 승용차, 승용차+버스, 승용차+지하철을 '승용차 포함'으로 합치고 이를 기준 카테고리 설정, 나머지 기타는 그대로 '기타'로 분석

〈표 14〉은 단계선택법(stepwise selection method)으로 추출한 유의미한 변수를 설명하고 있다. 본 연구에서 단계선택법을 선택한 이유는 다른 방법과 비교할 때 다중공선성을 사전에 제어한다는 장점이 있기 때문이다. 구체적으로 혼인 상태와 모든 연령대 변수들이 유의하였지만, 다중공선성이 크다는 이유로 추출되지 않았다. 이러한 결과는 제외된 변수들과 채택 된 변수들 중에 채택 된 변수들이 ‘회귀모형의 설명력에 기여하는 바가 크다’는 의미이며, ‘어느 것이 진짜 변수’인지를 의미하는 결과는 아니다.

〈표 14〉 통계분석결과

변수	비표준화계수	표준오차	표준화계수	p	VIF
(상수)	33.670	0.629	-	0.000	-
교통수단R_무동력포함	-17.398	0.314	-0.361	0.000	1.610
직업_상용근로	2.506	0.269	0.065	0.000	1.842
직업_단독자영	1.558	0.408	0.032	0.000	2.690
학력_중졸	-2.260	0.584	-0.023	0.000	1.314
학력_고졸	-3.234	0.233	-0.082	0.000	1.335
학력_대학원이상	7.013	0.810	0.045	0.000	1.018
혼인상태_미혼	-1.289	0.487	-0.016	0.008	1.381

F(21, 28,384) = 461.633(p = 0.000), R<sup>2</sup> = 0.255(수정 R<sup>2</sup> = 0.254), 더빈-왓슨 = 1.673

위의 기준으로 도출된 결과변수는 다음과 같다. 먼저, 교통수단 이용행태 가운데 무동력 교통수단(도보, 자전거)을 포함시키는 이들의 통근시간이 동력교통수단을 포함시키는 이들에 비해 17.40분 단축되었다. 표준화계수를 살펴보면 무동력 변수가 통근통행시간에 끼치는 영향력이 다른 변수들 보다 높음을 알 수 있다. 고용행태 역시 차이가 있다. 고용주인 경우에 비해 상용근로자는 2.51분, 단독자영업은 1.56분 길게 나타났다. 개인의 학력수준 역시 차이를 보였다. 대졸인 경우에 비해 중졸은 2.26분, 고졸은 3.23분 짧았고, 대학원 이상은 7.01분 길게 나타났다. 혼인상태별로는 기혼인 경우보다 미혼이 1.29분 단축되었다.

즉, 무동력 수단을 이용하는 통근자가 통행시간에 가장 영향력이 높게 나타났다. 이는 통근거리가 짧아서 무동력수단을 이용하는 통근자도 많지만, 반대로 자전거도로 및 보행자도로 확장, 정비, 개선 등을 통해 이용률을 높인다면 통근거리는 줄어들 것으로 예상되기 때문이다.

이외 고용형태의 특성이 통근시간에 영향력을 미치는 것으로 나타났으며, 고용주, 단독자영업자, 상용근로자 순으로 통행시간이 길어지는 것으로 나타났다. 고용주의 경우 본사의 최고 경영자로서 회사 인근에 거주하여 사회적 비용을 절약하기를 희망하며(긴급상황에 대처 등), 요즘처럼 직장이동이 잦은 시대와 비교해보면 고용주는 모두 정규직 형태로 장기간 머무를 수 있는 거주지역을 선택함에 따라 직장

인근에 거주지를 선택한 것으로 판단된다.

학력수준에 의해서도 통근시간에 영향력을 미치는 것으로 나타났다. 대학교 졸업과 비교해 볼 때 중·고 졸업생은 통행거리가 단축되었고, 대학원 이상의 경우 길어지는 현상이 나타났다. 이와 같은 학력의 차이는 젊은 사람일수록 통근시간은 길게 나타나는 것으로 어느 정도 연령의 효과가 반영된 것으로 판단이 가능하다(최진호, 2008).

마지막으로 혼인행태가 영향변수로 도출되었는데 기혼대비 미혼이 통행시간이 단축되었고, 미혼의 경우 거주지역을 선택할 때 고려사항이 상대적으로 적어 직장인근에 자리 잡기가 수월한 것으로 판단된다.

## 2) 정책방향

각 교통수단 이용을 기초로 통근지역별 주요 교통수단을 살펴보면, 동내출근은 도보, 구내출근은 버스, 구외출근은 지하철, 시외출근은 자가용의 이용수단이 높음을 확인할 수 있다. 각 통근 구역에 따른 전략방안은 통근 구역별로 교통수단분담률이 높은 수단을 중심으로 개선방안을 마련하였으며 이는 <표 15>와 같다(장재민, 2016).

<표 15> 통근지역에 따른 대중교통 개선방안

구분	동내	구내	구외	시외
교통수단	도보	버스	지하철(환승포함)	승용차
전략방안	보행자 도로 확충 및 직주 근접도시지향	지선버스 및 마을버스 확대	지하철 및 환승개선 (마을버스+지하철)	간선도로 혼잡완화

이를 자치구별로 동내, 구내, 구외, 시외로 통근하는 평균통근시간을 분석해 본 결과 <표 16>과 같다. 동내통근은 송파구, 성동구, 동작구, 구내통근은 성북구, 강서구, 서대문구, 구외통근은 서대문구, 금천구, 강서구, 시외통근은 중구, 서초구, 용산구에서 통근시간이 길어지는 것으로 나타났으며, 이를 기준으로 통근지역별 주요교통수단을 우선 개선시켜 통근시간을 줄여 환경오염을 개선시킬 필요가 있겠다.

이와 더불어 압축도시를 추구하는 우리나라는 불필요한 통행을 줄이며 친환경적인 직주근접 형 도시 건설 전략을 모색하고 있다. 자치구별 통근지역을 기준으로 동내, 구내통근의 비중이 높은 자치구를 직주 근접형 자치구로 가정할 때 양천구, 서초구, 광진구 등이 직주근접 형 도시에 근접하며, 강북구, 영등포구, 성북구 등은 직주근접 형 도시를 지향하여 우선적으로 통근시간을 줄일 필요가 있겠다.

〈표 16〉 자치구에 따른 통근지역별 통근시간

자치구	동내(분)	자치구	구내(분)	자치구	구외(분)	자치구	시외(분)
강남구	10.5	광진구	21.4	중구	36.4	은평구	48.4
금천구	11.5	용산구	21.8	송파구	37.0	도봉구	50.0
종로구	12.2	종로구	22.2	강남구	37.5	성동구	51.4
강북구	12.4	서초구	22.4	광진구	38.9	송파구	54.6
중구	12.5	강남구	22.6	관악구	39.9	금천구	55.6
동대문	12.6	성동구	23.0	영등포	40.3	강동구	56.3
광진구	12.7	양천구	23.1	양천구	40.9	강남구	56.4
관악구	12.8	도봉구	23.2	동작구	41.1	양천구	56.5
용산구	13.2	강동구	23.8	용산구	41.2	중랑구	56.7
강동구	13.5	동대문	23.9	종로구	41.5	구로구	57.5
도봉구	14.1	송파구	24.0	동대문	41.5	노원구	58.1
서초구	14.1	중랑구	25.1	구로구	43.3	광진구	58.4
은평구	14.5	영등포	25.2	성동구	43.3	동대문	58.4
구로구	14.6	금천구	26.2	강동구	43.8	강서구	60.4
노원구	14.6	강북구	26.2	중랑구	43.9	관악구	60.5
강서구	14.7	구로구	26.2	도봉구	44.0	성북구	61.7
영등포	15.0	마포구	26.2	마포구	44.2	영등포	62.0
마포구	15.1	동작구	26.4	서초구	44.6	동작구	63.6
양천구	16.6	중구	26.4	강북구	45.2	서대문	64.9
중랑구	16.9	노원구	27.4	성북구	45.2	강북구	66.8
서대문	17.6	관악구	27.7	은평구	45.2	마포구	68.6
성북구	18.4	은평구	27.8	노원구	46.9	종로구	68.8
송파구	18.9	성북구	28.8	서대문	47.6	중구	69.6
성동구	19.2	강서구	29.6	금천구	48.0	서초구	71.2
동작구	21.7	서대문	31.7	강서구	49.9	용산구	71.5

직주근접 형 도시의 주요 친환경 교통수단은 공공자전거로서 동내통근자가 많은 자치구에 우선적으로 투입하여 동내 통근시간을 줄이도록 기반을 조성시킬 필요가 있겠다. 이외 자전거를 지하철 환승수단 및 근접 업무통행수단으로 이용하는 비중이 커지는 사안에 의거(장재민, 2016), 친환경 수단인 공공자전거를 활용한 정책방향이 필요하다. 회귀분석에서도 무동력 수단이 통근시간을 줄이는 것으로 도출되었기 때문에 무동력 수단을 활성화 시키고 통근시간을 줄일 필요가 있다. 또한 기후변화 대응전략 마련을 통해 온실가스를 줄이는 방안을 검토해야 할 시점이다.

〈표 17〉 자치구에 따른 직주근접 비율

자치구	직주근접비율	자치구	직주근접비율
양천구	37%	도봉구	55%
서초구	39%	동대문구	55%
광진구	45%	노원구	55%
송파구	46%	강남구	55%
강동구	46%	마포구	56%
서대문구	50%	용산구	56%
중구	50%	종로구	56%
강서구	51%	동작구	57%
성동구	52%	중랑구	59%
금천구	52%	강북구	61%
은평구	53%	영등포구	63%
관악구	54%	성북구	63%
구로구	54%		

## IV. 결론

### 1. 결론 및 시사점

시대가 바뀌면서 통근시간에 영향을 미치는 변수들 역시 변화하고 있다. 거주지의 환경변화(수도권 및 역세권 변화, 도시 압축화 등), 교통과 인프라 환경변화(도로신설 및 확장, 신규철도 및 급행광역 도입 등), 회사입지변화(기업이전 등)등의 변화에 맞춰, 통근시간에 대한 연구 역시 지속적 연구가 필요하다. 더불어 최근의 정책동향과 이슈를 반영할 수 있는 조사 자료가 사용되어야 한다. 특히, 통근시간의 결정요인은 거주지 환경의 영향력이 높게 반영되기 때문에 가구 및 개인특성, 사회경제적 특성 등에 입각한 연구가 매우 중요하다.

이러한 맥락에서 본 연구는 2014년 서울서베이 자료를 통해 개인 및 가구의 사회·경제적 특성을 중심으로 통근시간에 영향을 미치는 영향을 분석하였다. 분석결과 다양한 변수에서 통근시간에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 주택의 형태(단독, 아파트, 다세대, 연립, 오피스텔), 주거의 형태(자가, 전세, 반전세, 월세, 무료), 연령대(20대~60대 이상), 혼인특성(미혼, 기혼, 이혼/별거, 사별), 세대원수(1명~5명

이상), 미취학자녀수(0명~3명 이상), 가사분담률(아내전담~남편전담), 학력수준(중~대학원 이상), 소득수준(100만 원 이하~900만원 이상), 고용형태(고용주, 자영업자, 일용직, 상용근로자), 교통수단선택(승용차~자전거), 거주지역(강남구~중랑구)에 따라 통근시간은 상이한 것으로 나타났다. 또한 통계적 신뢰성을 확보하기 위해 SPSS를 사용하여 유의한 변수를 도출하고자 <표 13>를 기준으로 변수선택법으로 추출한 영향 변수들을 살펴보았다. 그 결과 통근시간에 영향력이 높은 변수는 무동력수단(보행, 자전거)을 이용하는 통근자의 형태이다. 이는 통행거리가 짧아서 무동력수단을 이용하는 경향이 높지만 이와 반대로 자전거 및 보행자도로 개선을 통해 이용률을 높인다면 통행거리는 감소할 가능성이 높다. 또한 고용형태, 학력수준, 혼인형태 등이 영향변수로 선정되었으며 고용형태는 고용주일수록, 학력수준은 고학력일수록, 혼인형태는 미혼일수록 통행거리는 줄어드는 것으로 나타났다.

이를 통근거리별 교통수단선택을 확인해 본 결과 동내통행은 보행, 구내통행은 버스, 구외통행은 지하철, 시외통행은 승용차의 분담율이 높게 나타났다. 따라서 각 자치구별 통근지역에 따라 통근시간이 길어지는 자치구 순으로 통근지역별 주요 교통수단을 우선적으로 개선시킬 필요가 있다. 향후 직주 근접형 도시를 지향하고자 동내통근 비중이 높은 자치구에 친환경교통 수단인 공공자전거 도입 및 자전거전용도로 설치 제고 등을 활용하여 통근시간 감소 및 대기오염 저감 정책을 꾀할 필요가 있다.

## 2. 향후연구

본 연구는 개인 및 가구의 사회·경제적 특성에 입각한 통근시간 형태변화를 바탕으로 수도권 통근시간의 결정요인을 알아보고, 이를 줄이기 위한 정책적 시사점을 제시하였다. 통근시간 변화는 다양한 정책적 동향을 내포하고 있다. 특히 주택공급의 형태, 교통수단의 도입, 일자리의 이전 등에 따라 영향력이 높기 때문에 통근시간에 대한 연구는 지속적으로 진행시킬 필요가 있다. 또한 시대적으로 구분된 정책시행 및 교통수단 도입 등과 맞물려 사전사후평가로도 사용될 수 있다. 본 연구는 2014년 서울서베이 자료를 사용하였으나, 연도별 조사범위 확장 및 과년도 자료와 비교분석을 통해 통근시간에 영향을 주는 변수의 동향변화 등을 추가적으로 진행시킬 필요가 있다. 상대적으로 시간이 지난 데이터를 활용함으로써 발생하는 한계가 있다. 향후 더 많은 샘플을 확보하여 통근거리별 개선 전략방향에 대한 시나리오 등을 추가시켜 보다 현실성이 높은 연구를 진행시킬 필요가 있다. 또한 통근시간에 영향을 주는 변수를 다각도로 분석하여 직주근접이 가능한 도시구조 형태의 방향성 및 보다 현실적인 정책적 시사점의 도출을 통해 추가 연구를 진행 하여 수도권의 교통 정책 결정에 하나의 대안이 될 수 있다.

■ 참고문헌 ■

- 고은주·전승봉(2017). “경기도민의 통근시간과 삶의 질 - 생활시간 및 소득과의 관계를 중심으로”, 『GRI 연구논총』, 19(3), 25-49.
- 김소영(2016). “맞벌이 부부의 통근시간 유형 관련요인과 시간부족감”, 『한국가정관리학회 학술발표대회 자료집』, 235-246.
- 김호연(2008). “서울 대도시권 통근자의 소득이 통근시간에 미치는 영향”, 『한국경제 지리학회지』, 11(4):47-77.
- 빈미영·정의석·박형원(2012). “생애주기별 통근통행시간 영향요인 분석: 경기도를 중심으로”, 『대한교통학회지』, 30(3):71-82.
- 손용비·장재민(2018). “통근자의 가구 및 교통 특성과 이사의향에 관한 탐색적 연구”, 『부동산연구』, 28(2): 35-47.
- 서미숙(2016). “성별에 따른 통근시간 결정요인에 관한 연구 - 한국생활시간조사(Korean Time use Survey)를 중심으로”, 『여성연구논총』, 18, 5-36.
- 송윤성·남진·김도경(2008). “서울시 가구유형별 통근통행시간의 영향요인분석”, 『대한국토계획학회지』, 43(3): 7-20.
- 장재민(2017). “통근시간을 활용한 지역별 승용차 감축에 대한 대중교통정책 방향의 연구”, 『서울도시연구』, 18(12): 111-123
- 장재민·김태형·이무영(2016). “서울시 공공자전거 이용특성에 관한 연구”, 『서울도시 연구』, 17(4): 77-91
- 전명진·정지은(2011). “수도권 직주불일치 수준 및 초과통근 분석”, 『대한국토계획학회지』, 46(4): 189-197.
- 전명진·권기현(2014). “수도권 맞벌이 부부의 초과통근 및 통근 효율성 분석”, 『대한국토계획학회지』, 49(2): 259-275.
- 진은애·진장익(2017). “행복과 통근역설”, 『GRI 연구논총』, 19(3): 51-68.
- 최은진·김의준(2015). “서울산업의 공간적 집적이 통근시간에 미치는 영향”, 『대한국토계획학회지』, 50(4): 243-257.
- 진장익·진은애·김단야(2017). “서울시 직장인들의 통근시간과 행복”, 『대한국토·도시계획학회』, 52(2), 99-116.
- 하재현·이수기(2017). “개인의 생애주기 단계에 따른 통근시간 영향요인 분석- 2010년 수도권 가구통행실태조사자료를 중심으로”, 『국토계획』, 52(4), 135-152.

- 최진호(2008). 통계청, 한국의 사회동향, [주거와 교통] 대도시권 통근통학의 광역화
- 한국교통연구원(2013). 보도자료, 수도권 통근시간 1시간인 직장인 통근행복상실 월94만원
- 파이낸셜 뉴스(2013). 수도권 거주 직장인 10명 중 7명 통근 때문에 '스트레스' <http://www.fnnews.com/news/201309171028484873>
- 조선일보(2016). 한국 통근시간 OECD 최장, GTX는 지지부진 외,
- Aguilera, A.(2005), Growth in Commuting Distances in French Polycentric Metropolitan Areas: Paris, Lyon and Marseille, *Urban Studies*, 42(9), 1537-1547
- Hamilton, B. W.(2004), Wasteful Commuting, *Journal of Political Economy*, 90, 1035-1053
- Koslowsky, M., Kluger, A. N. & Reich, M. (1995). *Commuting stress: causes, effects and methods of coping*. New York: Plenum.
- Lau, J. C. Y.(2010), The Influence of Suburbanization on the Access to Employment of Workers in the New Towns: A Case Study of Tin Shui Wai, Hong Kong, *Habitat International*, 31(1), 35-45
- Gordon, P., Kumar, A. & Richardson, H. W.(1989), The Spatial Mismatch Hypothesis: Some New Evidence, *Urban Studies*, 26, 315-326

---

원 고 접 수 일 | 2018년 10월 10일  
심 사 완 료 일 | 2018년 10월 26일  
최종원고채택일 | 2018년 11월 1일

**손웅비** woongbeeson@gri.re.kr

미국 University of Delaware에서 도시 및 공공정책학 박사학위를 취득하고, 현재 차세대융합기술 연구원 연구위원으로 재직 중이다. 주요 관심분야는 도시융합관리, 정책결정과정, 거버넌스, 도시의 삶의 질 등이다. 주요 연구로는 “An Exploratory and Comparative Research of the Policy reform between two Countries”(2016), “Relationship between Policy Making Process and Societal Changes”(2017), “통근자의 가구 및 교통 특성과 이사의향에 관한 탐색적 연구”(2018) 등 다수 논문을 발표하였다.

**장재민** jm1729@nate.com

2007년 서울대학교 환경대학원에서 교통학 석사학위를 받고 현재는 박사수료 중이며 서울대 환경계획연구소에 재직 중이다. 서울연구원, 국토연구원, 회계법인 등에서 연구원 경력이 있으며, 학술활동(논문 게재 및 발표), 공모전(아이디어 상) 등 다수 수상경력이 있다. 관심분야는 교통과 융복합(부동산, 삶의 질 등)이 가능한 지표개발 및 민관 융복합 연구 등이다.