

경기도민의 통근목적지별 워라밸(일과 삶의 균형)에 미치는 영향분석 연구*

빈 미 영** / 손 슬 기***

본 연구는 통근지 위치를 경기도 거주지, 경기도 거주지 외 시군, 서울 및 기타 다른 시·도로 나누어 통근지 위치별로 일과 삶의 균형(Work and Life Balance, 이하 워라밸)에 미치는 영향요인을 분석하는데 목적이 있다. 연구의 종속변수는 통근 목적지별 일과 삶의 균형 정도이며, 순서를 지닌 범주형 종속변수이다. 따라서 순서형 로짓 모형을 활용해 분석을 실시하였다. 독립변수는 일과 삶의 균형에 영향을 미칠 것으로 판단되는 가계, 고용, 차량보유, 교통, 웰빙 및 사회통합 관련 변수를 선정하였다. 연구결과, 전반적으로 통근자는 삶이 만족스럽고 건강하다고 느끼고 충분한 여가생활을 즐겨야 워라밸을 높게 평가하는 것으로 나타났다. 또한 자가용을 보유할수록, 근무시간이 적고, 통근소요시간이 적을수록 워라밸이 높다고 분석되었다. 특히 경기도 거주지 외 시군 통근자는 대중교통이동 만족도가 높을수록 워라밸이 높다고 평가하였다. 위와 같은 분석결과들을 토대로 통근자들의 워라밸을 증진시킬 수 있는 교통 정책 및 시사점을 제언하였다.

주제어 _ 통근지, 일과 삶의 균형, 워라밸, 순서형로짓모형

* 본 연구는 2018년 경기연구원에서 수행한 “경기도 삶의 질 Brief 2018 : 삶의 질 통계모형 추정을 중심으로(제6장 교통 : 근무지와 일과 삶의 균형)”에서 일부 발췌하여 수정·보완함

** 경기연구원 선임연구위원(제1저자)

*** 경기연구원 연구원(제2저자)

A Study on Work–Life Balance as it Relates to Commuting Areas

Bhin, Miyoung* / Son, Seulki**

The purpose of this study was to analyze how commuting distances affect work and life balance. To this end, the study specified commuting areas into residential area in Gyeonggi-do, cities or suburbs outside of the Gyeonggi-do residential area, Seoul and other cities and provinces. Dependent variable of the study, the categorical dependent variable with order, was used to determine the impact of commuting distance on work-and-life balance. More specifically, the ordered logit model was used to conduct analysis. Selected Independent variables selected were location of household, employment, vehicle possession, traffic, well-being, and social integration, which were considered to affect work and life balance. The results showed that in general, people tended to score their work and life balance high when they felt their life healthy and satisfactory and they had enough time to enjoy leisure time after work. It also found that individuals who highly appreciated their work and life balance were those using their car primarily for driving to and from work every day, spending less time in commuting, and working less hours. In particular, for commuters living in cities or bed towns out of Gyeonggi-do residential areas, public transportation was a prime determinant of their degree of work and life balance. Based on results of analysis, this study suggested future directions of transportation policy to promote the welfare of commuters.

Key words _ Commuting Areas, Work and Life Balance, Ordered Logit Models

* Ph.D in Engineering, Dept, of Transportation Policy, Gyeonggi Research Institute(First Author)

** Researcher, Dept, of Transportation Policy, Gyeonggi Research Institute(Second Author)

I. 서론

일과 생활의 균형을 중요시하는 일과 삶의 균형(Work and Life Balance, 이하 워라벨) 문화가 확산됨에 따라, 정부에서는 근로기준법 개정을 통해 ‘주52시간 근무제’를 추진하고 있으며 경기도에서는 ‘일·생활 균형 지원 기업 컨설팅’을 지원함으로써 워라벨을 향상시키기 위한 정책들을 마련하고 있다. OECD도 2011년부터 일과 삶의 균형을 포함한 지표를 국가별로 측정하여 매년 발표하고 있다(민경선, 2018). 정책적으로 일과 생활의 균형을 찾으려는 노력이 지속되는 한편, 주거지를 결정하는 주 요건으로 직주근접, 통근시간을 우선 고려하는 사람들이 증가하고 있다. 「제2차 경기도민 삶의 질 조사」에서 이사의향이 있는 응답자에게 이사계획 이유에 대해 설문한 결과 ‘내 집 마련(35.2%)’에 이어 ‘교통 및 주변 환경(17.9%)’이 2위를 차지했으며, 선호하는 주택입지에서도 ‘도심 및 역세권’이 45.3%로 가장 큰 비율을 차지했다. 이와 같은 현상은 출·퇴근에 소요되는 시간과 근무시간을 생활시간에서 최소화하려는 것이라고 볼 수 있다.

본 연구에서는 통근지 위치를 경기도 거주지, 경기도 거주지 외 시·군, 서울 및 기타 다른 시·도로 나누어 통근자의 통근목적지별로 워라벨에 미치는 영향요인을 분석하였다. 기존연구에 의하면 워라벨에 미치는 영향요인 분석은 그 의미에 따라 근무 혹은 여가환경이 가장 큰 영향을 미칠 수 있다. 그러나 통근시간과 교통수단과 같은 교통이용환경이 워라벨 평가에 미치는 영향요인으로 다른 요인들과 함께 설명될 수 있다면 통행환경을 정책적으로 지원 및 개선시킴으로써 경기도 통근자의 워라벨을 향상시켜 삶의 질을 높일 수 있을 것으로 기대된다.

II. 선행연구 고찰

워라벨이란 워크 앤 라이프 밸런스(Work and Life Balance)의 줄인 말로 일과 삶의 균형을 뜻한다(서영수, 2018). 선행연구고찰은 워라벨 세대를 정의하고 특성을 고찰한 연구, 통근지 결정에 미치는 영향요인 연구, 워라벨과 근무에 관련된 연구로 나누어 고찰하였다. 먼저 워라벨 세대를 정의하고 특성을 고찰한 연구로, 김난도와 전미영, 이향은(2017) 등은 워라벨 세대를 1988년에서 1994년에 태어나, 세계금융위기와 취업대란을 겪고 외동자녀로 성장하였으며, 페이스북과 인스타그램과 같은 SNS로 소통하며, 생활의 핵심가치를 개성 혹은 개인의 행복으로 삼고 있는 세대라 정의하였다. 민경선(2018)은 워라벨 세대의 특성과 여가생활 현황, 이들의 여가가 삶의 만족도에 미치는 영향요인을 분석하였다. 통계

청의 <생활시간 조사 2014>자료를 활용하였으며, 1988년~1994년에 태어난 대상을 워라벨 세대로 정의하고 분석을 실시하였다. 분석결과 워라벨 세대는 대체적으로 여가시간은 많고 경제활동시간은 적으며, 교제활동, 문화 및 관광활동, 컴퓨터 및 모바일 게임 활동에 많은 여가시간을 할애하는 것으로 분석되었다. 무엇보다도 워라벨은 직업의 안정성을 가지고 있는 상태에서 삶의 질과 비례하여 만족도가 높아진다고 분석하였다.

통근지 결정에 미치는 영향요인 연구로, 신상영(2003)은 수도권을 사례로 직주(직장·주거지) 간 물리적 접근성이 통근자들에 통행행태에 어떠한 영향을 미치는가를 분석하였다. 분석결과 수도권 중심부에서 외곽지역으로 갈수록 직주접근성이 낮아지는 것으로 나타났으며, 통근시간에 대한 영향에 있어 직주접근성도 중요하지만, 어떤 통근수단을 이용하느냐가 가장 큰 영향을 미치는 것으로 분석되었다. 전명진과 안현주(2016)는 수도권에 거주하는 통근자를 대상으로 주거비용과 통근비용간의 상쇄관계가 있는지에 대해 검정하였다. 분석결과 통근비용이 한 단위 증가하면, 주거비용이 3.5%감소하는 것으로 나타나, 주거비용과 통근비용간의 상쇄관계가 존재한다고 주장하였다. 진장익과 진은애, 김단야(2017)는 서울시 통근자들의 행복과 통근시간에 대한 관계를 패널모형을 이용해 분석하였다. 분석결과 통근시간의 증가는 통근자들의 삶의 만족을 저하시키는 것으로 나타났으며, 특히 대중교통 이용자에 비해 승용차 이용자가, 저소득층에 비해 고소득층이 통근시간 증가에 더 민감하게 반응하는 것으로 분석되었다.

워라벨과 근무에 관련된 연구로 오현규와 박성민(2014)은 일과 삶의 균형 정책이 개인의 직무와 생활에 얼마나 영향을 주는지를 검토하기 위해 공공부문 및 민간부문 종사자들을 구분해 직무만족, 생활만족, 그리고 직장만족도 간의 관계를 살펴보았다. 분석결과 공공부문과 민간부문의 유형에 따라 같은 일과 삶의 균형 정책이라도 영향력이 다르게 나타났으며, 직장에 대한 만족도가 높은 사람일수록 일과 삶의 만족도도 더 높은 것으로 분석되었다. 김현정과 최서희(2018)는 근로시간이 공무원 삶의 만족도에 미치는 영향에 대해 분석하였다. 분석결과 근로시간이 길수록 공무원의 삶의 만족도가 감소하였으며, 업무의 자율성이 근로시간이 삶의 만족도에 미치는 부정적인 영향을 완화하는 것으로 나타났다.

워라벨 세대는 아직은 젊은 세대이지만, 이러한 문화는 많은 일터에서 확산되고 있고, 그 결과로 야근 문화를 없애려는 움직임이 많은 기업에서 최근 활발히 일어나고 있다. 국내 워라벨과 관련된 연구는 주로 노동시간, 여가시간과 관련되어 수행되어 왔다. 따라서 본 연구는 기존 연구와 다음과 같은 연구의 차별성이 있다. 첫째, 분석대상의 직업을 공공기관, 민간기업 근로자로 특정 짓지 않고, 보편적인 경기도 통근자를 대상으로 살펴보았다. 둘째, 통근자의 통근지 위치를 경기도 거주지, 경기도 거주지 외 시·군, 서울 및 기타 다른 시·도로 나누어 통근자의 통근목적지별 워라벨에 미치는 영향요인을 분석하였다. 셋째, 차량보유여부, 교통만족도, 수면시간, 건강상태인식 등 워라벨에 미치는 보다 다양한 영향요인들을 살펴봄에 연구의 차별성이 있다.

III. 분석의 틀 설정

1. 연구자료 및 분석방법

본 연구는 『제2차 경기도민 삶의 질 조사』¹⁾ 데이터를 활용하였으며 조사된 샘플 총 16,300인 중 통근한다고 응답한 9,729인을 대상으로 분석하였다. 조사에서는 통근지 위치를 경기도 거주지, 경기도 거주지 외 시·군, 서울 및 기타 시·도, 총4개의 행정구역으로 설문하였다. 모형을 분석하기에 앞서 ‘통근 목적지별로 일과 삶의 균형 정도에 차이가 있는지’에 대한 가설검정(F-검정)을 통해 유형구분에 의미가 있는지 분석하였다. 종속변수는 설문 응답자를 대상으로 “선생님께서는 현재의 일과 삶이 어느 정도 균형을 이루고 있다고 생각하십니까?”라고 설문하였고 ‘전혀 아니다=1, 별로 아니다=2, 보통이다=3, 대체로 그렇다=4, 상당히 그렇다=5’로 순서를 가지고 응답하도록 하였다. 본 연구에서는 이와 같이 응답결과에 대해 확률적 선택을 모형화하기 위하여 순서형 로짓 모형 분석 방법론을 적용하였다.

2. 변수선정

변수설명은 <표 1>과 같다. 종속변수는 통근 목적지별 일과 삶의 균형 정도이며, 통근목적지를 전체, 경기도 거주지, 경기도 거주지 외 시·군, 서울, 기타 시·도로 구분하였다. 독립변수는 일과 삶의 균형에 영향을 미칠 것으로 판단되는 가계, 고용, 차량보유여부, 교통, 웰빙 및 사회통합 관련 변수를 선정하였다. 구분된 항목은 『제2차 경기도민 삶의 질 조사』에서 10개 부문으로 나뉘어 설문한 내용이다. 보다 다양한 영향요인을 살펴보기 위해, 워라밸에 영향을 미칠 것으로 보이는 다양한 변수들을 독립변수로 선정하였다. 또한 독립변수 간 다중공선성 문제를 검증하기 위해 분산팽창인자(VIF : Variation Index Factor)를 이용한 다중공선성 분석을 실시하였다. 분석팽창인수가 10보다 클 경우 다중공선성 문제가 있다고 평가하는데, 분석결과 선정된 독립변수의 VIF계수가 모두 5미만으로 다중공선성문제가 없다고 평가되었으며, 최종적으로 68개의 독립변수가 채택되었다.

1) 『제2차 경기도민 삶의 질 조사』는 2018년 3월 3일부터 4월 16일까지 경기도 31개 시·군에 거주하는 15세 이상 만 79세 이하 경기도민을 대상으로 10개 부문(가구정보, 기본사항, 가족, 주거, 고용, 가계, 교통, 환경, 사회통합, 웰빙)에 대해 가구주와 가구원으로 구분하여 설문한 데이터로 총 샘플은 16,300인이며, 그 중 통근자 샘플은 9,729인임

〈표1〉 변수목록

구분	변수정의	평균or비율	VIF	
중속 변수	일과 삶의 균형 정도 (전혀아니다=1, 별로아니다=2, 보통이다=3, 대체로그렇다=4, 상당히그렇다=5)	통근 목적지_전체	3.34	-
		통근 목적지_경기도 거주지	3.33	-
		통근 목적지_경기도 거주지 외	3.37	-
		통근 목적지_서울	3.35	-
		통근 목적지_기타 시도	3.22	-
인적 사항	성별 (남=1, 여=0)	0.61	1.98	
	연령대 (세)	4.17	2.95	
	전체가구원수 (명)	2.93	1.59	
	가구주가구원 (가구주=1, 가구원=0)	0.62	2.14	
가계	월 평균 가구 소득 (백만원)	407.11	4.20	
	월 평균 가구 지출 (만원)	281.35	4.24	
고용	총 경력 (년)	17.46	3.71	
	동종 경력 (년)	10.72	3.57	
	현 경력 (년)	7.88	2.91	
	근로 일수 (일)	5.33	1.37	
	일자리 만족도_보람과 자긍심 (전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	2.97	1.64	
	일자리 만족도_물질적 보상 (전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	3.08	1.38	
	일자리 만족도_안정과 지속 (전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	2.93	1.49	
	일자리 만족도_적성 (전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	2.89	1.63	
	일자리 만족도_인정 (전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	2.85	1.77	
	4대보험 가입여부 (모두가입=1, 일부만가입=2, 비가입=3)	1.40	1.37	
	근무형태 (하루8시간이상전일제=1, 하루4~8시간반일제=2, 하루4시간미만시간제=3, 요일선택근무=4, 정해진시간없이상황따라근무=5)	0.97	1.75	
고용계약형태 (정규직=1, 무기계약직=2, 계약직=3, 인턴=4)	1.19	1.75		
차량 보유	자가용 보유 여부 (보유=1, 미보유=0)	0.84	2.92	
	자가용 보유 대수 (대)	0.95	3.48	
	자가용 운행비용 (만원)	245.17	2.48	
교통	통근 교통수단_자가용 (그렇다=1, 그렇지않다=0)	0.42	1.29	
	통근 교통수단_지하철/전철 (그렇다=1, 그렇지않다=0)	0.31	1.18	
	통근 교통수단_광역시내마을버스 (그렇다=1, 그렇지않다=0)	0.07	3.85	
	통근 교통수단_도보 및 자전거 (그렇다=1, 그렇지않다=0)	0.17	4.20	
	통근 교통수단_택시 (그렇다=1, 그렇지않다=0)	0.01	1.11	
	통근 교통수단_기타 (기준변수)	-	-	
	최근 한 달 대중교통비(천원)	54.31	1.40	
	대중교통비 부담 정도 (매우부담=1, 다소부담=2, 부담스럽지않음=3, 잘모르겠음=4)	2.87	1.33	
	통근소요시간 편도 (분)	30.41	1.78	
	통근소요시간 부담 정도 (매우부담=1, 다소부담=2, 부담스럽지않음=3, 잘모르겠음=4)	2.89	1.44	
	통근으로 이사 고려여부(심각히고려=1, 다소고려=2, 크게고려안함=3, 전혀고려안함=4)	3.31	1.92	
통근으로 이직 고려여부(심각히고려=1, 다소고려=2, 크게고려안함=3, 전혀고려안함=4)	3.38	1.87		

교통	거주지역 주차환경 만족도_차량 수용 대수 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.90	1.69
	거주지역 주차환경 만족도 주차장 안전 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.84	1.65
	거주지역 주차환경 만족도 불법 주차 단속 수준 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.75	1.72
	거주지역 교통환경 만족도_도보 이동 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	3.05	1.76
	거주지역 교통환경 만족도_자전거오토바이 이동 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.93	1.46
	거주지역 교통환경 만족도 승용 승합차 이동 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.95	1.45
	거주지역 교통환경 만족도 광역 시내·마을버스 이동 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.85	1.61
	거주지역 교통환경 만족도 철도·지하철 이동 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.68	1.52
	거주지역 교통 안전도_주거지역 보행로 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	3.04	1.80
	거주지역 교통 안전도_상가지역 보행로 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.94	1.50
	거주지역 교통 안전도_학교주변 통학로 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.86	1.59
	거주지역 교통 안전도_어린이 보호구역 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.80	1.85
	거주지역 교통 안전도_횡단보도 및 건널목 (매우불만족=1, 약간불만족=2, 약간만족=3, 매우만족=4)	2.71	1.74
	친환경 자동차 이용의향(전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	2.69	1.24
웰빙	전반적 삶의 만족도(매우불만족=1, 약간불만족=2, 보통=3, 약간만족=4, 매우만족=5)	3.52	1.76
	이상적 삶의 일치도 (전혀가깝지않다=1, 별로가깝지않다=2, 보통이다=3, 대체로가깝다=4, 상당히가깝다=5)	3.33	1.75
	건강상태 인식_건강함(전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	3.02	1.28
	건강상태 인식_건강에 관심(전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	2.95	1.31
	건강상태 인식_식습관 관리(전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	2.75	1.38
	건강상태 인식_꾸준히 운동(전혀그렇지않다=1, 그렇지않다=2, 그렇다=3, 매우그렇다=4)	2.60	1.37
	하루 수면 시간 (시간)	418.72	1.26
	수면 시간 인식 (매우부족=1, 다소부족=2, 대체로충분=3, 매우충분=4)	2.87	1.40
	수면 시간 스트레스 (매우그렇다=1, 대체로그렇다=2, 그렇지않다=3, 전혀그렇지않다=4)	3.02	1.50
	수면의 질 스트레스 (매우그렇다=1, 대체로그렇다=2, 그렇지않다=3, 전혀그렇지않다=4)	3.04	1.42
	소요시간_근무 시간 (시간/주)	44.37	1.41
	소요시간_여가 시간 (시간/주)	15.59	1.30
	소요시간_가사 시간 (시간/주)	9.75	1.37
	소요시간_학습 시간 (시간/주)	2.99	1.06
여가시간 충분성 (매우부족=1, 다소부족=2, 대체로충분=3, 매우충분=4)	2.67	1.33	
사회 통합	종교모임 참여여부 (참여한다=1, 참여하지않는다=0)	0.70	1.06
	교육모임 참여여부 (참여한다=1, 참여하지않는다=0)	0.95	1.07
	운동모임 참여여부 (참여한다=1, 참여하지않는다=0)	0.80	1.13
	문화모임 참여여부 (참여한다=1, 참여하지않는다=0)	0.96	1.11
	사회단체 참여여부 (참여한다=1, 참여하지않는다=0)	0.98	1.10
	지역단체 참여여부 (참여한다=1, 참여하지않는다=0)	0.95	1.14

IV. 모형 추정 및 해석

1. 가설검정

모형을 분석하기에 앞서, ‘통근 목적지별로 일과 삶의 균형 정도에 차이가 있는지’에 대한 가설검정을 실시하였다. 통근 목적지 범주의 수는 4가지이며, 요인의 수는 일과 삶의 균형 정도 1가지이므로, F-검정법 중 하나인 일원배치분산분석법(One way analysis of variance)을 이용하여 분석을 실시하였다.

먼저 <표2>의 통근 목적지별 일과 삶의 균형정도의 응답평균값을 살펴보면, 경기도 거주지 외 시·군의 워라밸이 가장 높았으며, 서울시, 경기도 거주지 시·군, 기타 시·도 순으로 나타났다. 이는 경기도 거주지 외 시·군 및 서울시 통근자가 경기도 거주지 시·군 통근자에 비해 근무시간이 상대적으로 적어 나타난 결과라고 평가된다. 통근 목적지별 편도 통근시간은 경기도 거주지 시·군이 23.82분으로 가장 적었으며, 경기도 거주지 외 시·군 44.35분, 서울시 53.11분, 기타 시·도 60.10분 순으로 나타났다. 통근 목적지별 통근수단 비율을 살펴보면, 모든 통근목적지에서 자가용 통근 비율이 가장 높았으며, 그 중에서도 경기도 거주지 외 시·군 통근자가 그 비율이 가장 높은 것으로 분석되었다. 또한 다른 통근 목적지에 비해 경기도 거주지 시·군 통근자가 버스 통근 비율이 가장 높았으며, 서울 통근자가 지하철 및 전철 통근 비율이 가장 높은 것으로 나타났다.

귀무가설은 ‘통근 목적지별로 일과 삶의 균형정도에 차이가 없다’이며, 대립가설은 ‘통근 목적지별로 일과 삶의 균형정도에 차이가 있다’로 설정하였다. 가설검정 결과는 <표4>와 같다. 검정결과, 유의확률이 0.021로 95% 신뢰수준에서 귀무가설을 기각해, ‘통근 목적지별로 일과 삶의 균형정도에 차이가 없다’라고 할 수 없는 것으로 분석되었다. 따라서 본 장에서는 통근 목적지별 유형을 경기도 거주지 시·군, 경기도 거주지 외 시·군, 서울시, 기타 시·도로 구분하여 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 규명하고자 한다.

<표 2> 통근 목적지별 워라밸-통근시간 요약통계

모형유형	N	워라밸		편도 통근시간(분)		
		평균	표준편차	평균	표준편차	
통근 목적지	경기도 거주지 시·군	7,198	3.33	0.64	23.82	11.89
	경기도 거주지 외 시·군	1,248	3.37	0.65	44.35	13.70
	서울시	1,158	3.35	0.63	53.11	16.16
	기타 사·도	125	3.22	0.69	60.10	41.09
	전체	9,729	3.34	0.64	30.41	17.64

〈표 3〉 통근목적지별 통근수단 요약통계

모형유형		N	통근수단(통근량, 비율)					
			자가용	버스	지하철 및 전철	도보와 자전거	택시	기타
통근 목적지	경기도 거주지 시군	7,198	2,766 (38.4%)	2,410 (33.5%)	177 (2.5%)	1,662 (23.1%)	18 (0.3%)	165 (2.3%)
	경기도 거주지 외 시군	1,248	744 (59.6%)	286 (22.9%)	162 (13.0%)	9 (0.7%)	0 (0.0%)	47 (3.8%)
	서울시	1,158	520 (44.9%)	303 (26.2%)	313 (27.0%)	2 (0.2%)	4 (0.3%)	16 (1.4%)
	기타 시도	125	70 (56.0%)	28 (22.4%)	25 (20.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (1.6%)
	전체	9,729	4,100 (42.1%)	3,027 (31.1%)	677 (7.0%)	1,673 (17.2%)	22 (0.2%)	230 (2.4%)

〈표 4〉 일원배치분산분석

모형유형		제공합	df	평균제공	F	유의확률
통근 목적지	집단-간	4,008	3	1,336	3,261	0,021
	집단-내	3983,533	9725	0,410	-	-
	전체	3987,541	9728	-	-	-

2. 모형분석

1) 전체

통근자 전체를 대상으로 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 분석한 결과, 고용항목에서는 전반적으로 일자리 만족도가 워라밸에 영향을 미치는 것으로 나타났으며 일자리 만족도가 높아질수록 워라밸이 높은 것으로 평가되었다. 교통항목에서는 통근소요시간이 적을수록 워라밸이 높은 것으로 나타났으며, 도보이동 및 어린이보호구역 안전만족도가 워라밸에 유의미한 영향을 미치는 것으로 분석되었다. 웰빙항목에서는 전반적 삶의 만족도, 이상적 삶의 일치도가 높을수록 수면시간 스트레스를 받지 않을수록 워라밸이 높은 것으로 분석되었으며, 주 근무시간 및 주 가사시간이 낮을수록, 여가시간이 충분하다고 생각할수록 워라밸이 높은 것으로 분석되었다. 채택된 변수는 신뢰수준 90%에 모두 유의한 것으로 나타났으며, 모형의 우도비(ρ^2)는 0.300으로 평가되었다.

〈표 5〉 통근 목적지 전체 모형 분석 결과

구분	변수	계수	표준오차	유의확률	
한계치	일과 삶의 균형정도 : 1_전혀아니다	3.327	0.320	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 2_별로아니다	7.156	0.262	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 3_보통이다	10.648	0.277	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 4_상당히그렇다	15.744	0.315	0.000	
설명 변수	고용	일자리만족도_보람자극심	0.132	0.045	0.003
		일자리만족도_물질적보상	0.169	0.034	0.000
		일자리만족도_안정과지속	0.146	0.036	0.000
		일자리만족도_적성	0.176	0.040	0.000
	차량	자가용보유여부	0.466	0.058	0.000
	교통	통근소요시간	-0.004	0.001	0.004
		거주지역주차환경만족도_차량수용대수	0.084	0.036	0.019
		거주지역교통환경만족도_도보이동	0.073	0.040	0.067
		거주지역교통안전도_어린이보호구역	0.105	0.031	0.001
	웰빙	전반적삶의만족도	0.723	0.045	0.000
		이상적삶과의일치도	0.682	0.038	0.000
		건강상태인식_건강함	0.239	0.037	0.000
		수면시간스트레스	0.223	0.042	0.000
		주근무시간	-0.005	0.002	0.002
		주가사시간	-0.010	0.002	0.000
		여가시간충분성	0.521	0.038	0.000
Log likelihood		15721.608			
Chi-square		2871.020			
우도비(ρ^2)		0.300			
유의확률		0.000			

2) 경기도 거주지 시군

통근 목적지가 경기도 거주지 시·군인 통근자의 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 분석하였다. 분석결과, 고용항목의 일자리 만족도 관련 모든 변수가 워라밸에 영향을 미치며, 일자리 만족도가 높아 질수록 일과 삶의 균형정도가 높다고 평가하였다. 차량 및 교통항목에서는 자가용을 보유할수록, 거주 지역 차량수용대수에 만족할수록 워라밸이 높게 나타났다. 웰빙항목에서는 전반적 삶의 만족도 및 이상적 삶과의 일치도가 높을수록, 수면시간이 충분하다고 느낄수록, 수면시간으로 스트레스를 받지 않을수록, 주 근무시간이 적을수록 일과 삶의 균형정도가 높은 것으로 분석되었다. 채택된 변수는 신뢰수준 90%에 모두 유의하는 것으로 나타났으며, 모형의 우도비(ρ^2)는 0.380으로 평가되었다.

〈표 6〉 경기도 거주지 시군 통근 대상 모형 분석 결과

구분	변수	계수	표준오차	유의확률	
한계치	일과 삶의 균형정도 : 1_전혀아니다	4.621	0.366	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 2_별로아니다	8.369	0.311	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 3_보통이다	11.911	0.331	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 4_상당히그렇다	17.095	0.378	0.000	
설명 변수	인적 사항	전체가구원수	0.048	0.027	0.070
		가구주·가구원	0.119	0.052	0.023
	고용	일자리만족도_보람자극심	0.130	0.054	0.015
		일자리만족도_물질적보상	0.155	0.040	0.000
		일자리만족도_안정과지속	0.129	0.043	0.002
		일자리만족도_적성	0.135	0.049	0.006
		일자리만족도_인정	0.107	0.054	0.048
	차량	자가용보유여부	0.465	0.069	0.000
	교통	거주지역주차환경만족도_차량수용대수	0.109	0.040	0.007
		거주지역교통안전도_상가지역보행로	0.221	0.039	0.000
	웰빙	전반적삶의만족도	0.770	0.052	0.000
		이상적삶과의일치도	0.529	0.044	0.000
		건강상태인식_건강함	0.258	0.045	0.000
		건강상태인식_건강에 대한 관심	0.069	0.041	0.090
		수면시간인식	0.267	0.053	0.000
		수면시간스트레스	0.161	0.052	0.002
주근무시간		-0.003	0.002	0.100	
여가시간충분성		0.515	0.046	0.000	
Log likelihood			11484.754		
Chi-square			2193.478		
우도비(ρ^2)			0.380		
유의확률			0.000		

3) 경기도 거주지 외 시군

통근 목적지가 경기도 거주지 외 시·군인 통근자의 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 분석한 결과, 고용항목에서는 일자리 만족도의 보람·자극심 변수만이 유의미한 영향을 미치는 것으로 분석되었다. 교통항목에서는 거주 지역 교통 환경 만족도의 광역·시내·마을버스 이동 및 지하철·전철과 같이 거주지 대중교통 이용 만족도 관련 변수가 채택되었으며, 그 만족도가 높을수록 워라밸이 높은 것으로 분석되었다. 웰빙항목은 전반적 삶의 만족도, 이상적 삶과의 일치도가 높을수록, 건강에 관심이 많을수록 일과 삶의 균형정도가 높은 것으로 나타났다. 선정된 변수는 모두 신뢰수준 90%에 유의하는 것으로 분

석되었으며, 모형의 우도비(ρ^2)는 0.333으로 평가되었다.

〈표 7〉 경기도 거주지 외 시군 통근 대상 모형 분석 결과

구분	변수	계수	표준오차	유의확률	
한계치	일과 삶의 균형정도 : 1_전혀아니다	3.956	0.986	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 2_별로아니다	8.169	0.709	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 3_보통이다	11.694	0.758	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 4_상당히그렇다	16.471	0.843	0.000	
설명 변수	고용	일자리만족도_보람자극심	0.290	0.121	0.016
	교통	거주지역교통환경만족도_광역시내마을버사이동	0.212	0.108	0.050
		거주지역교통환경만족도_지하철-전철이동	0.266	0.097	0.006
		거주지역교통안전도_상가지역보행로	0.224	0.094	0.017
		친환경자동차이용의향	0.280	0.097	0.004
	웰빙	전반적삶의만족도	0.514	0.131	0.000
		이상적삶과의일치도	1.100	0.111	0.000
		건강상태인식_건강에 관심	0.303	0.102	0.003
		건강상태인식_식습관 관리	0.286	0.099	0.004
		수면시간스트레스	0.188	0.117	0.006
		여가시간충분성	0.490	0.108	0.000
	Log likelihood		1794.771		
Chi-square		418.801			
우도비(ρ^2)		0.333			
유의확률		0.000			

4) 서울시

통근 목적지가 서울시인 통근자의 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 분석한 결과 차량항목에서는 자가용을 보유할수록, 교통항목에서는 통근소요시간이 적을수록 워라밸이 높은 것으로 분석되었다. 또한 웰빙항목에서는 근무시간이 적을수록, 전반적 삶의 만족도 및 이상적 삶의 일치도가 높을수록, 여가시간이 충분하다고 생각할수록 일과 삶의 균형정도가 높은 것으로 분석되었다. 선정된 독립변수는 모두 90%신뢰수준에 유의하는 것으로 분석되었으며, 모형의 우도비(ρ^2)는 0.329로 나타났다. 마지막으로 통근 목적지가 기타 시·도인 통근자의 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 분석한 결과, 통계적으로 유의한 변수가 선정되지 않았다.

〈표 8〉 서울시 통근 대상 모형 분석 결과

구분	변수	계수	표준오차	유의확률	
한계치	일과 삶의 균형정도 : 1_전혀아니다	0.468	1.216	0.700	
	일과 삶의 균형정도 : 2_별로아니다	5.255	0.688	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 3_보통이다	8.859	0.727	0.000	
	일과 삶의 균형정도 : 4_상당히그렇다	14.189	0.858	0.000	
설명 변수	고용	일자리만족도_안정과지속	0.179	0.102	0.078
		일자리만족도_적성	0.255	0.112	0.023
	차량	자가용보유여부	0.001	0.000	0.001
		교통	통근소요시간	-0.010	0.004
	친환경자동차이용의향		0.264	0.084	0.002
	웰빙		전반적삶의만족도	0.662	0.136
		이상적삶과의일치도	0.991	0.113	0.000
		건강상태인식_건강함	0.197	0.110	0.074
		주근무시간	-0.018	0.007	0.006
	여가시간충분성	0.375	0.113	0.001	
Log likelihood		1795.183			
Chi-square		379.648			
우도비(ρ^2)		0.329			
유의확률		0.000			

3. 모형비교

통근지별 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 분석한 결과, 전체, 경기도 거주지 시·군, 경기도 거주지 외 시·군, 서울시 총 4개의 모형이 통계적으로 유의미한 것으로 분석되었으며, 기타 시·도 모형에서는 유의미한 변수가 채택되지 않았다. 분석된 4개의 모형에서 웰빙항목의 전반적 삶의 만족도, 이상적 삶과의 일치도 및 건강하다고 인식, 충분한 여가시간 변수가 공통적으로 채택되었다. 따라서 전반적으로 삶이 만족스럽고, 건강하다고 느끼고, 충분한 여가생활을 즐겨야 워라밸을 높게 평가하는 것으로 분석할 수 있다. 또한 고용항목의 일자리 만족도관련 변수들이 워라밸에 영향을 많이 미치는 것으로 나타났으며, 일자리 만족도가 높을수록 워라밸도 높게 평가하는 것으로 분석되었다. 웰빙항목에서는 전반적으로 근무시간이 적고, 여가시간이 충분하고, 수면시간 스트레스를 받지 않을수록 일과 삶의 균형정도가 높다고 평가하였다. 또한 차량항목에서는 자가용을 보유할수록, 교통항목에서는 통근소요시간이 적을수록 워라밸이 높다고 분석되었다. 특히 경기도 거주지 외 시·군이 통근목적지인 경우 광역·시내·마을버스이동 및 철도·지하철 이동 만족도, 즉 대중교통이동 만족도가 높아야 일과 삶의 균형정도가

높은 것으로 분석되었다. 이는 경기도 내 시·군 간 버스 및 지하철 인프라와 서비스를 개선해야 할 필요가 있음을 시사 하는 바이다.

〈표 9〉 경기도 거주지 외 시·군 통근 대상 모형 분석 결과

채택변수		모형	전체	경기도 거주지 시·군	경기도 거주지 외 시·군	서울시
인적 사항	전체가구원수			○		
	가구주·가구원			○		
고용	일자리만족도_보람자극심		○	○	○	
	일자리만족도_물질적보상		○	○		
	일자리만족도_안정과지속		○	○		○
	일자리만족도_적성		○	○		○
	일자리만족도_인정			○		
차량	자가용보유여부		○	○		○
교통	통근소요시간		○			○
	거주지역주차환경만족도_차량수용대수		○	○		
	거주지역교통환경만족도_버스이동				○	
	거주지역교통환경만족도_지하철·전철이동				○	
	거주지역교통환경만족도_도보이동		○			
	거주지역교통안전도_상가지역보행로			○	○	
	거주지역교통안전도_어린이보호구역		○			
	친환경자동차이용의향				○	○
웰빙	전반적삶의만족도		◎	◎	◎	◎
	이상적삶과의일치도		◎	◎	◎	◎
	건강상태인식_건강함		◎	◎	◎	◎
	건강상태인식_건강에 대한 관심			○	○	
	수면시간인식			○		
	수면시간스트레스		○	○	○	
	주근무시간		○	○		○
	주가사시간		○			
	여가시간충분성		◎	◎	◎	◎

V. 결론 및 시사점

본 연구는 통근자를 중심으로 통근 목적지별 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 분석하였다. 연구의 주요결과는 다음과 같다. 첫째, 통근 목적지별 유형구분에 의미가 있는지에 대한 분석을 실시하기 위해, F-검정을 통해 ‘통근 목적지별로 일과 삶의 균형 정도에 차이가 있는지’에 대한 가설검정을 실시한 결과, 차이가 있는 것으로 분석되었다. 둘째, 통근 목적지별 일과 삶의 균형정도에 미치는 영향요인을 분석한 결과, 전체, 경기도 거주지 시·군, 경기도 거주지 외 시·군, 서울시 총 4개의 모형이 개발되었다. 셋째, 분석된 4개의 모형에서 웰빙항목의 전반적 삶의 만족도, 이상적 삶의 일치도, 건강하다고 인식, 충분한 여가생활 정도 변수가 공통적으로 채택되었다. 따라서 전반적으로 삶이 만족스럽고, 건강하다고 느끼고, 충분한 여가생활을 즐겨야 워라밸을 높게 평가하는 것으로 분석되었다. 마지막으로, 경기도 거주지 내 모형에서는 상대적으로 교통관련 변수에 비해 웰빙 및 고용관련 변수가 워라밸에 더 많은 영향을 주는 것으로 분석되었다. 또한 경기도 거주지 외 시·군에서는 광역·시내·마을버스 이동 및 철도·지하철 이동과 같은 대중교통이동 만족도가, 서울시에서는 통근소요시간이 일과 삶의 균형에 영향을 미치는 것으로 분석되었다.

위와 같은 결론을 바탕으로 시사점을 정리하면 다음과 같다. 첫째, 경기도 내 지역 간 대중교통 인프라의 지속적인 확충이 필요하다. 통근 목적지가 경기도 거주지 외 시·군인 경우 다른 통근 목적지와는 다르게 거주지역의 광역·시내·마을버스를 통한 이동 및 지하철·전철을 통한 이동 만족도가 워라밸에 영향을 미치는 것으로 분석되었다. 또한 경기도 거주지 외 시·군 통근자가 다른 통근 목적지 통근자에 비해 자가용 통근 비율이 가장 높은 것으로 나타났다. 따라서 경기도 내부 대중교통이동 인프라 확충을 통해 자가용 통근 비율을 감소시키고, 대중교통 통근 비율을 증진시킨다면 통근지가 경기도 거주지 외에 위치한 통근자의 워라밸 향상에 영향을 줄 것이라고 평가된다.

둘째, 보행환경 개선정책을 활성화해야 한다. 통근자는 거주지역 도보이용만족도가 높을수록 자신이 건강하다고 응답하는 것으로 분석되었으며, 통근자가 자신이 건강하다고 인식할수록 일과 삶의 균형정도가 높다고 평가하였다. 따라서 보행 공간 확대, 가로시설물 정비, 차 없는 거리조성 등 도보이용만족도를 높이기 위한 도시환경을 조성할 필요가 있다.

셋째, 통근시간을 단축시킬 수 있는 도시 교통네트워크 시스템과 서비스를 구축해야 한다. 소득보다 일과 삶의 균형을 중요시하는 워라밸 문화가 확산됨에 따라, 주거지 결정요인이 직주근접, 통근시간이 중요요인으로 자리 잡고 있다. 또한 분석된 모형에서도 통근시간, 근무시간은 일과 삶의 균형에 영향을 주는 것으로 나타났으며, 통근시간 및 근무시간이 감소할수록 워라밸이 높은 것으로 나타났다. 따

라서 워라밸을 향상시키기 위해서는 ‘주 52시간 근무제’ 도입을 통한 근로시간 단축 뿐 아니라, 광역 교통망 네트워크 구축 등을 통한 통근시간을 단축시킬 수 있는 교통정책 마련이 필요한 시점이다. 최근 Maas(Mobility as a service)도입이 연구되고 있는데 교통수단간 끊김 없는 서비스제공 역시 통근자의 워라밸을 향상시킬 수 있는 것으로 기대된다.

■ 참고문헌 ■

- 경기연구원(2018). 『제2차 경기도민 삶의 질 조사』
- 김난도, 전미영, 이향은, 이준영, 김서영, 최지혜, 이수진, 서유현(2017). 『트렌드 코리아 2018 서울: 미래의 창』
- 김현정·최서희(2018). “근로시간이 공무원의 삶의 만족도에 미치는 영향에 관한 연구: 업무자율성의 조절효과를 중심으로”, 『행정논총』, 56(2):249-278.
- 민경선(2018). “워라밸 세대의 여가와 삶의 만족도”, 『한국웰니스학회지』, 13(3):377-388.
- 서영수(2018). “주민이 주체가 되는 생활문화 인프라 부산 워라밸 대중화에 크게 기여할 것”, 『부산발전포럼』, 171:28-35.
- 신상영(2003). “직주접근성과 통근통행-수도권을 사례로”, 『국토계획』, 38(4):73-87.
- 오현규·박성민(2014). “일과 삶의 균형 정책이 조직 구성원들의 직무 및 생활만족에 미치는 영향력 연구: 공공 및 민간 조직 내 조직몰입의 조절효과를 중심으로”, 『한국행정논집』, 26(4):901-930.
- 전명진·안현주(2016). “수도권 통근자의 주거비용과 통근비용의 상쇄관계에 대한 실증분석”, 『한국지역개발학회지』, 28(3):25-40.
- 조성철·황명화·장철순(2018). “워라밸 시대(Work and Life Balance), 산업단지 정주환경 개선과제”, 『국토정책 Brief』, 1-8.
- 진장익·진은애·김단야(2017). “서울시 직장인들의 통근시간과 행복”, 『국토계획』, 52(2):99-116.
- 황금희·이상훈·유영성·빈미영·이은환 외 7인(2018). “경기도 삶의 질 Brief 2018”, 경기연구원

원 고 접 수 일 | 2018년 10월 10일
 심 사 완 료 일 | 2018년 10월 26일
 최종원고채택일 | 2018년 10월 29일

빈미영 mybin@gri.re.kr

2003년 일본 교토대학교에서 교통공학박사학위를 받았다. 현재 경기연구원 휴먼교통연구실 선임연구위원으로 재직 중이다. 경기연구원에서 첨단교통체계, 교통안전에 대해 연구하며 최근에는 자율주행셔틀을 연구하고 있다.

손슬기 ssgj0208@gri.re.kr

2018년 충북대학교에서 도시공학석사학위를 받았다. 경기연구원 휴먼교통연구실 연구원으로 재직 중이다. 논문으로는 “회전교차로에서의 화물차 사고모형”(2017), “학교와 인접한 원형교차로의 보행자 사고율 모형”(2017), “학교와 인접한 회전교차로 보행자 사고심각도 영향요인분석”(2018) 등의 논문을 발표하였다.