

베이비부머세대의 통행행태에 관한 연구*

- 서울시 수단별 통행을 중심으로 -

A Study on Travel Behavior of the Baby-Boomer Generation

- Focused on the trips by mode in Seoul Metropolitan Area -

박성경** · 황기연*** · 추상호****

Park, Sung-Kyung · Hwang Kee-Yeon · Choo Sang-ho

Abstract

The Korean baby boomer generation (born in 1955-1963) is about 6.9 million people, representing 14.6% of the population in 2010. They will become seniors by 2030, and play a major role in changing into a super-aged society. However, there have been few studies of such age groups in transportation field. Accordingly, this study analyzed characteristics of the baby boomer generation and their travel behavior, and investigated the differences between the baby boomer and pre-boomer (1946-1954) generations. In addition, ordered probit models are developed in order to identify key elements influencing travels of each generation by mode. The model results show that travel patterns of the baby boomer are different from those of the current elderly group. It implies that the current transport policy need to be adjusted to their features when they become the elderly group. Personal, household, and regional characteristics also significantly affect travel of the baby boomer generation. Among them, employment type has the most significant effect on travel.

키 워 드 ▪ 베이비부머세대, 통행행태, 카이제곱검증, 순서형프로빗모형

Keywords ▪ Baby-Boomer Generation, Travel Behavior, Chi-Square Test, Ordered Probit Model

I. 서 론

1. 연구의 배경 및 목적

‘액티브 시니어(Active Senior)’, ‘뉴 시니어(New Senior)’라 불리는 베이비부머세대는 한국전쟁 이후 1963년(51세)부터 1955년(59세)까지 9년에 걸쳐 태어난 사람을 말한다. ‘2010년 인구주택 총 조사’ 결

과에 의하면 국내 베이비부머세대는 약 694.9만 명으로 우리나라 총인구 대비 14.5%를 차지하고 있는 거대집단이며 노인인구 규모인 11.3%보다 큰 규모를 차지하고 있다.

2010년 기준 베이비부머 첫 세대인 1955년 출생자의 나이가 만 55세로, 노동부 조사결과에 따른 은퇴연령 57.14세에 진입하여 베이비부머세대의 은퇴가 본격화될 움직임을 보이기 시작했다. 현재 베이비부

* 본 논문은 2013년 10월 한국교통학회 추계학술대회에서 발표한 논문을 수정·보완한 것임.

** 홍익대학교 석사과정 (sungkyungi4u@naver.com)

*** 홍익대학교 도시공학과 정교수 (hwangkeeyeon@gmail.com)

**** 홍익대학교 도시공학과 부교수 (shchoo@hongik.ac.kr)

머세대는 이미 은퇴를 했거나 은퇴를 앞두고 있어 '썰물은퇴'에 대한 우려가 확산되고 있는 실정이다.

우리나라는 2000년 전체인구 대비 65세 이상 인구가 7.3%를 점유하여 UN기준에 따라 고령화사회(aging society)에 진입하게 되었으며, 다른 선진국들에 비해 고령화는 늦게 시작되었지만 고령화 속도가 빠르게 진행되고 있다.¹⁾

베이비부머세대는 현재는 노인이 아니지만 노인이 될 노화의 '과정'에 있는 존재이다. 따라서 향후 2020년 이후 초고대집단인 베이비부머세대의 첫 세대가(1955년 출생자)가 65세로 베이비부머세대의 본격적인 노인인구로의 진입이 시작될 것이다. 이를 시작으로 2030년 베이비부머세대가 모두 노인인구로 진입함에 따른 급격한 인구구조의 변동을 일으킬 것으로 예상되며, 베이비부머세대를 고려한 초고령화사회(super-aged society)에 대한 준비가 필요한 상황이다.

따라서 본 연구에서는 기존의 대부분의 연구대상이었던 노인세대가 아닌 '베이비부머세대'와 현재 노인세대인 '베이비부머 이전세대'를 기준으로 각 세대별 통행행태 분석 및 통행행태 차이를 검증하고, 그 결과를 토대로 세대별 통행행태에 미치는 영향요인을 도출함으로써 향후 초고령화 사회에 대비한 새로운 교통정책의 필요성을 제시하고자 한다.

2. 연구의 범위 및 방법

1) 연구의 범위

본 연구에서는 대도시 통행실태조사자료인 「2002년 수도권 가구통행실태조사」, 「2010년 수도권 가구통행실태조사」 자료를 이용하였다. 수도권 가구통행실태조사의 조사대상지역은 서울특별시, 인천광역시, 경기도이다. 그러나 본 연구에서는 모형 추정 시 변수로 사용될 지표들에 대한 해당 기관들의 통계자

료 구축 현황을 고려하여 공간적 범위를 서울특별시로 설정하였다.

2) 연구의 방법

본 연구는 크게 국내외 선행연구 검토, 베이비부머세대 정의 및 특성분석, 세대별 통행행태 분석으로 구분할 수 있으며, 세부적으로는 다음과 같다.

첫째, 베이비부머세대와 관련된 선행연구 검토를 통하여 현재 진행되고 있는 연구의 동향을 파악하고자 하였다. 또한, 통행행태 및 수단선택에 관한 선행연구 검토를 통해 분석방법 및 분석내용에 대해 살펴보았다. 종합적으로 선행연구 검토를 통해 본 연구의 기본 틀을 설정하고 연구를 진행하는데 필요한 시사점 및 차별성을 도출하였다.

둘째, 베이비부머세대를 정의하고 인구규모 및 빈포, 사회문화적 특성, 개인특성 및 현황(교육수준, 직업, 자산보유현황 등)을 살펴봄으로써 베이비부머세대의 특성을 파악하였다.

셋째, 베이비부머세대와 베이비부머 이전세대의 세대별 통행행태를 분석하였다. 2002년, 2010년 수도권 가구통행실태조사 자료의 가구, 개인, 통행데이터를 이용하여 세대별-수단별 이용률을 파악하여 통행행태를 살펴보고, 세대별 통행행태 차이를 검증하기 위해 카이제곱검증(Chi-square test)을 실시하였다. 또한, 세대별 통행행태에 미치는 영향요인을 살펴보고자 순서형 프로빗 모형을 추정하였으며, 모형 추정을 위해 SPSS Static 19.0을 활용하였다.

마지막으로 본 연구의 결과를 요약하고 연구의 한계점 및 향후 연구과제를 제시하며 시사점을 도출하였다.

II. 선행연구 고찰

1. 베이비부머세대에 관한 연구

현재 국내·외에서 베이비부머세대를 대상으로 진행된 연구를 살펴봄으로써 지금까지 진행되고 있는 베이비부머세대와 관련된 연구 분야 및 연구 방법을 알고자 하였다.

먼저 이철용·윤상하(2006)는 베이비부머세대가 보유하고 있는 자산을 파악하고 이들의 은퇴가 자산시장에 미치는 영향에 대해 살펴보고자 통계자료 및 기존 문헌들의 해석을 통해 국가별 비교를 실시하였다.

정성호(2010)는 베이비부머세대 은퇴가 한국경제에 미치는 영향을 진단하기 위하여 노동시장, 자산시장, 국가재정의 3개부분에 걸쳐 현 상황을 파악하고 향후 발생할 수 있는 문제과악 및 그 강도를 추정하였다.

황수경(2010)은 베이비부머세대가 은퇴함에 따른 노동시장의 변화를 살펴보고자 향후 노동력 구성의 변화 및 노동력 부족 가능성 등을 분석하였다.

김영란·주재선(2010)은 베이비부머세대의 남성과 여성을 구분하여 인구학적 특성(혼인상태 및 교육수준 등), 경제활동관련 특성, 가계자산 및 소득, 취업력 변화 등을 분석하고 있다. 분석을 통해 베이비부머세대의 특성을 제시하고 남성과 여성의 차이를 도출하고 있으며, 베이비부머세대의 여성과 다른 세대의 여성과의 비교를 통하여 정책적 대응방안을 마련하기 위한 시사점을 제안하고 있다.

이수진·허선희(2011)는 베이비부머세대의 본격적 은퇴에 따라 새로운 소비계층으로 대두될 베이비부머세대의 현황을 통계 및 각종 자료를 통해 분석하고 있다. 또한 일본, 미국 등 베이비부머세대를 위한 마케팅 관련 사례분석 및 설문조사, 인터뷰를 통하여 베이비부머세대의 여가소비문화 활성화 방안을 모색하였다.

정경희(2011)는 한국보건사회연구원이 수행한 '중년층(46~59세) 생활실태 및 복지욕구 조사'를 기초로 하여 베이비부머세대 삶의 질을 제고할 수 있는 사회적 기반마련을 제시하고 다.

Knickman·Snell(2002)은 향후 베이비부머세대가 모두 노인이 되는 2030년 급증한 노인인구에 대응할 수 있는 장기적인 정책의 필요성을 제시하고 있다.

또한, Lusardi·Mitchell(2007)는 2004년 베이비부머세대와 1992년 동일 연령 그룹간의 자산보유형태 등의 비교분석을 실시하여 향후 베이비부머세대의 은퇴 후 차별적인 정책의 필요성을 제시하고 있다.

Deitz(2006)은 베이비부머세대의 은퇴로 인한 은퇴자 증가를 언급하며, 뉴욕의 북부지역과 미국의 고용현황 및 은퇴현황을 살펴보고 베이비부머세대 은퇴에 따른 고용시장 창출의 필요성을 제시하고 있다.

Sperazza·Banerjee(2010)는 베이비부머세대의 은퇴에 따른 여가활동은 기존 노인세대보다 더 많은 프로그램과 시설을 요구할 것이므로 향후 노인세대인 베이비부머세대가 선호하는 여가활동 등을 파악하여 차별적이며 다양한 정책마련의 필요성을 언급하고 있다.

Engelhardt(2006)는 고령화가 진행 중인 베이비부머세대의 주거형태에 대해 살펴보고 있다. 향후 베이비부머세대 은퇴에 따른 second-home 및 장성한 자녀가 집을 떠난 뒤 부모만 남게 되는 가구의 증가를 예측하고 있으며, 이러한 현상에 주목하고 있음을 알 수 있다.

2. 통행행태 및 수단선택에 관한 연구

국내에서는 베이비부머세대를 연구 대상으로 진행된 통행특성 및 수단선택과 관련된 기존 연구가 전무하므로 노인세대를 대상으로 진행된 선행연구를 검토하였다.

먼저 노시학(1994)은 노인들의 통행패턴을 규명하고 서울시에 거주하는 65세 이상 노인인구를 대상으로 실시한 설문조사를 통해 통행 여건 개선방안을 제시하고 있다.

조남건(2001)은 국내·외 교통센서스 자료 및 설문

조사 결과를 활용한 고령자의 통행특성분석 및 통행에 영향을 미치는 요인을 도출하고 있으며, 지역별(서울·과천, 대구), 연령대별(50~64세, 65세 이상) 수단선택모형을 구축하였다.

마강래·윤영호(2008)는 1996년, 2002년, 2006년 가구통행실태조사자료를 이용하여 10년 동안의 통행수단 이용률의 변화패턴을 확인하고 있으며, 임의질편모형을 구축하여 교통수단 선택의 변화를 엄밀히 살펴보고 있다.

최병남 외(2011)는 2002년 2006년 고령자의 통행특성(평균 통행수, 통행거리 등), 통행발생 원단위, 수단이용패턴의 시계열적인 추이를 분석하고 있다.

추상호 외(2011)는 고령자집단(65세 이상)과 비고령자집단(19세~64세)의 통행특성(통행빈도, 통행목적 및 수단, 통행거리 및 시간 등)을 비교분석 하였으며, 고령자 통행발생에 미치는 요인을 분석하고자 통행빈도에 대한 순서형 프로빗모형 및 통행거리에 대한 로그선형모형을 추정하고 있다.

국외 선행연구의 경우 미국, 호주, 독일, 노르웨이, 영국의 통행자료를 이용하여 2개 그룹(65세~75세, 75세 이상)의 통행행태의 국제적 비교를 실시하였다. 그 결과 대부분의 나라에서 대중교통 통행에 비해 승용차 통행이 많은 것으로 나타났으며, 승용차 통행은 증가한 것으로 분석되었다.(Rosenbloom, 2001; Alsnih·Hensher, 2003)

Collia 외(2003)는 미국의 2001년 국가가구통행조사(NHTS) 조사자료를 통해 2개 그룹(19세~64세, 65세 이상)의 통행패턴을 분석하고 있다. 65세 이상 인구의 승용차 의존도가 더 높은 것으로 나타난 반면, 통행횟수, 통행거리는 19세~64세 인구에 비해 적은 것으로 나타났다.

Weiner 외(2010)는 미국의 베이비부머세대가 모두 65세 이상이 되는 2020년의 노인인구는 현재 노인인구에 비해 79% 증가하게 될 것으로 예상하고 있다. 이러한 현상으로 인해 나타날 대응책 마련의

필요성을 제시하고자 미국에서 제공되는 대중교통 서비스 별 향후 2020년, 2030년 대중교통 서비스를 위해 필요한 비용을 추정하고 있다.

또한, Mcguckin(2012)은 베이비부머세대의 40년간 통행특성 변화에 대해 살펴봄으로써 향후 교통정책방향을 제시하고자 하였다. 국내에서는 연구된바 없으며, 국외 연구 중에서도 드문 연구주제로 베이비부머세대의 통행특성을 살펴본 연구임에 의미하는바가 크다고 할 수 있다.

3. 기존연구와의 차별성

우리나라 베이비부머세대에 관한 연구는 2000년대 중반부터 시작하여 베이비부머세대의 은퇴에 따라 발생할 수 있는 현상에 대응하기 위해 자산, 고용, 복지, 여가, 주거 등 다양한 분야에서 최근까지 활발한 연구가 진행되고 있다.

베이비부머세대에 관한 기존 연구들을 검토한 결과 통계자료 및 기존문헌을 통해 베이비부머세대의 전반적인 특징을 살펴보고 있다. 또한 베이비부머세대의 은퇴 및 노인인구로의 진입에 따른 각 분야별 변화를 예측하고 국외 대응 정책 검토를 통한 향후 정책마련의 필요성 및 시사점을 제안하고 있다.

통행특성 및 수단선택에 관한 연구의 경우 2000년대 초반 급격히 증가하기 시작한 노인인구로 인해 변화하는 사회적 대책을 마련하고자 다양한 연구가 진행되기 시작했다. 국내에서 노인인구에 대한 연구가 진행되기 시작한 초반에는 한 시점을 대상으로 진행된 연구가 대부분이었으며, 이후 과거부터 현재까지의 패턴을 살펴보는 연구가 진행되기 시작하였다. 반면, 국외 선행연구의 경우 여러 나라 및 연령대별 비교분석을 통한 연구를 통해 향후 교통정책 방향을 제시하고 있다.

현재 국내에서는 베이비부머세대와 통행행태 및 수단선택에 대한 각 분야의 산발적인 연구만 진행되었

을 뿐 이를 함께 고려한 연구가 진행되지 않고 있다.

첫째, 개인의 통행은 사회·경제적 변화에 민감하게 반응하는 요소로 초거대집단인 베이비부머세대의 은퇴 및 노인인구로의 진입 이후 발생할 수 있는 통행행태 변화에 대한 대응책 마련이 필요한 실정이다.

둘째, 베이비부머세대가 가지고 있는 특성이 이전 세대이자 현재의 노인세대와는 다른 특성을 나타내고 있기 때문에 이러한 특성이 통행행태에 미치는 영향을 파악하고 정책적 대처를 실시할 필요성이 높다.

따라서 본 연구에서는 베이비부머세대의 통행행태뿐만 아니라 베이비부머 이전세대의 통행행태 비교 및 변화를 살펴본다는 점에서 의미가 있다고 할 수 있다. 또한, 각 세대별 통행행태의 차이를 검증하고 통행행태의 차이를 유발하는 영향요인을 도출하여 향후 각 세대별 차별적인 교통정책 방향을 제시할 수 있을 것으로 기대된다.

III. 베이비부머세대의 정의 및 특성분석

1. 베이비부머세대와의 정의

‘베이비붐(Baby Boom)’이란 사회적으로 출산이 확대되는 시기를 말하며, 주로 전쟁 후 별거하던 젊은 부부들이 재결합 또는 결혼과 미루었던 출산 등이 한꺼번에 일어나면서 발생하는 현상을 말한다. 베이비부머세대 선정 기준은 출산율 또는 출생아수를 통해 결정되며, 합계 출산율이 3.0% 이상의 연령대가 일정기간 연속적으로 유지된 인구 코호트를 의미한다. 베이비부머세대 용어는 전 세계적으로 통용되고 있지만 각국별로 그 기간과 용어의 차이가 있다.

미국의 경우 상대적으로 높았던 1946년부터 1964년 사이에 출생한 집단을 베이비부머세대라 부르고 있으며, 2억 6천여만명의 미국 인구 중 29%를 차지하는 집단을 말한다(네이버 지식백과).

일본의 베이비부머세대를 지칭하는 ‘단카이세대’는

제2차 세계대전이 끝난 직후 출생아 수 기준으로 806만 명이 태어난 1947년부터 1949년 사이에 태어난 집단을 말한다. 1970년대와 1980년대 일본의 고도성장을 이끌어 내며 일본을 경제대국으로 키운 견인차 역할을 한 세대이기도 하다(네이버 지식백과).

한국의 베이비부머세대는 6.25전쟁이 종결된 이후 사회가 안정기에 접어들면서 베이비붐이 촉발되어 1955년부터 1963년까지 9년간 출생한 세대를 지칭한다. 우리나라 ‘한강의 기적’을 이끌어낸 주역이자 경제성장의 흑과 백을 모두 경험한 세대이며, 2014년 현재 50대로 부모 봉양과 자식의 교육에 책임감이 큰 ‘긴 세대(샌드위치세대)’의 삶을 살고 있다.

2. 베이비부머세대의 특성

1) 베이비부머세대의 인구규모 및 분포

한국의 베이비부머세대는 2010년 기준 47세~55세에 분포되어 있으며, 약 694.9만 명, 전체 인구의 14.5%를 차지하는 거대인구 집단이다(그림 1 참조).

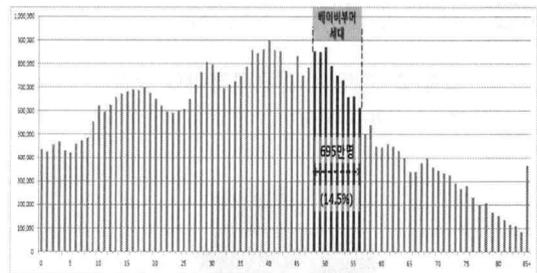
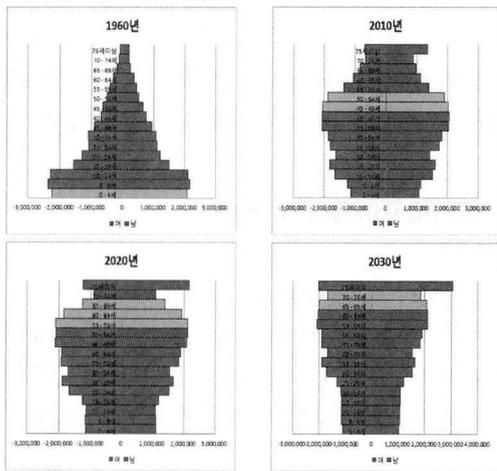


그림 1. 베이비부머세대의 인구규모
Fig. 1. The Population size of the Baby Boomer Generation

베이비부머세대가 태어난 1960년 인구구조는 피라미드 형태를 띠었다. 2010년 베이비부머세대가 40대~50대 중년층을 형성하면서 인구구조는 항아리형태로 변화했으며, 베이비부머세대가 속한 생산가능 인구가 72.5%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 베

이비부머 첫 세대가 노인인구로 진입하기 시작하는 2020년 종모양 형태의 인구구조로 변화하기 시작하였으며, 65세 이상 노인인구가 전체 인구의 13.1%를 차지하게 되는 것으로 나타났다. 거대인구를 가진 베이비부머세대가 모두 노인인구로 진입하는 2030년 65세 이상 노인인구가 전체인구의 24.5%로 우리나라가 초고령화 사회에 진입하게 될 것으로 추정할 수 있다(표1, 그림2 참조).



자료1 : 통계청, "인구총조사", 1960, 2010
 자료2 : 통계청, "장래인구추계", 2020, 2030

그림 2. 연도별 인구피라미드 분포
 Fig. 2. Population Pyramids by Year

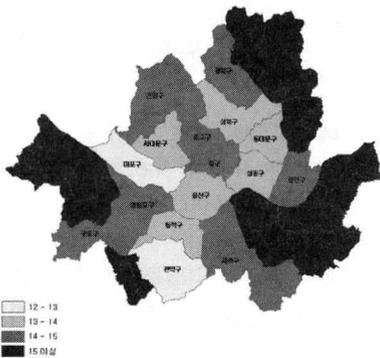


그림 3. 베이비부머세대의 인구 분포
 Fig. 3. Geographical Distribution of the Baby Boomer Generation

서울시 베이비부머세대의 거주지별 인구 분포를 살펴본 결과 강동구(16.2%), 도봉구, 양천구(16.1%), 중랑구(15.7%), 금천구(15.4%), 강서구(15.2%), 송파구(15.2%), 노원구(15.2%), 강남구(15.1%) 등 시외곽 지역에 거주하는 비율이 높게 나타났다(그림3 참조).

표 1. 연도별 인구구조
 Table 1. Population Structures by Year

| 구분 Division | 1960년 | 2010년 | 2020년 | 2030년 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 유소년인구 (0세~14세) Youth Population | 10,153,370 (34.5%) | 7,786,973 (16.2%) | 6,788,432 (13.2%) | 6,575,330 (12.6%) |
| 생산가능인구 (15세~65세) Productive Population | 14,817,782 (50.3%) | 34,779,121 (72.5%) | 36,562,967 (73.0%) | 32,893,289 (62.9%) |
| 노인인구 (65세 이상) Elderly Population | 4,495,731 (15.3%) | 5,424,667 (11.3%) | 6,624,120 (13.1%) | 12,797,716 (24.5%) |
| 합계 Total | 24,971,152 | 47,990,761 | 50,617,045 | 52,266,335 |

자료1 : 통계청, "인구총조사", 1960, 2010
 자료2 : 통계청, "장래인구추계", 2020, 2030

2) 베이비부머세대의 개인특성

연령대별 교육수준, 직업, 자산보유 현황, 운전면허 소지자 현황 및 자동차 등록대수를 살펴봄으로써 베이비부머세대와 베이비부머 이전세대의 개인특성간의 차이를 살펴보고자 하였다.

분석 결과 베이비부머세대는 베이비부머 이전세대와는 다르게 교육수준이 높은 것으로 나타났으며²⁾, 높은 교육수준을 밑거름 삼아 직업은 관리자, 전문가 및 관련 종사자, 사무종사자와 같은 화이트칼라(White-collar)에 속하는 직업에 종사하는 사람이 많은 것으로 나타났다³⁾. 또한 주로 부동산 형태로 자산을 보유하고 있는 것을 알 수 있었다.⁴⁾

베이비부머세대가 주로 속한 50세 이상의 운전면허 소지자는 비교적 지속적으로 증가하고 있는 것으로 나타났으며, 베이비부머 이전세대에 비해 운전면허 소지자가 많은 것으로 나타났다⁶⁾. 자동차 등록대수는 도로, 지하철, 버스 전용차로, 공항, 택지개발과 같은 많은 변화가 일어난 1990년대 후반부터 지속적으로 증가하고 있는 것으로 나타났다⁶⁾.

이러한 결과는 향후 베이비부머세대가 노인인구로 진입하였을 때 운전면허 소지에 따른 운전 가능여부가 현재 노인세대보다 높을 것으로 예상할 수 있으며, 노인 운전자의 증가에 따른 대책마련의 필요성을 다시 한 번 시사하고 있다.

IV. 세대별 통행행태 분석

1. 연구대상 정의

베이비부머세대를 기준으로 '베이비부머세대'와 '베이비부머 이전세대'로 분류하여 연구대상을 설정하였다. 베이비부머세대를 9년간 태어난 세대로 정의했으므로 베이비부머 첫 세대의 출생년도를 기준으로 이전 9년간(1946년~1954년) 태어난 세대를 베이비부머 이전세대로 설정하였으며, 올해 나이 60세~68세로 노인세대에 속한다(표2 참조).

표 2. 연구대상 정의

Table 2. Definition of Baby Boomer Generation

| 구분 Division | 출생년도 Year of Birth | 2002년 기준나이 Based on 2002 Age | 2010년 기준나이 Based on 2010 Age | 현재나이 Current Age |
|---|-----------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 베이비부머 세대 Baby Boomer Generation | 1955년~ 1963년 | 40세~ 45세 | 48세~ 56세 | 51세~ 59세 |
| 베이비부머 이전세대 Pre-Boomer Generation | 1946년~ 1954년 | 49세~ 57세 | 57세~ 65세 | 60세~ 68세 |

2. 세대별 통행행태 분석

2002년, 2010년 세대별 통행행태 분석 결과 연도별-세대별로 각 수단에 대한 이용률의 차이가 있는 것으로 나타났다. 2002년 및 2010년 베이비부머세대의 남성의 경우 '승용차 > 대중교통 > 비동력 교통수단 > 기타수단' 순으로 통행비율이 높게 나타났다(표3 참조).

반면, 2010년 베이비부머 이전세대 남성의 경우 '대중교통 > 승용차 > 비동력 교통수단 > 기타수단' 순으로 통행비율이 높게 나타났다. 남성의 경우 모두 연령대가 증가함에 따라 은퇴, 수입감소 등의 이유로 대중교통 이용률이 증가된 것으로 추측된다.

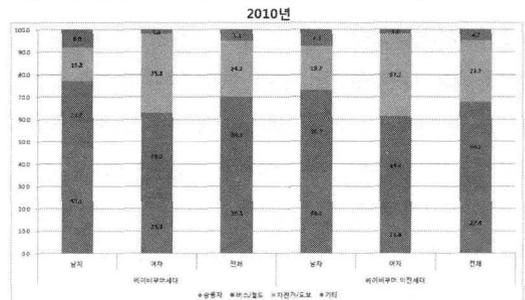
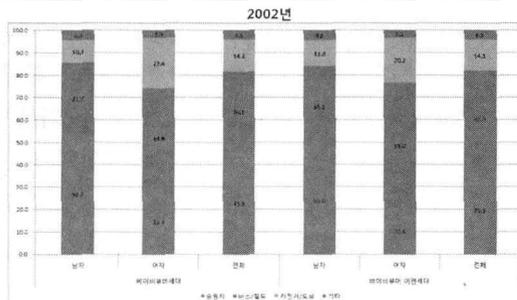
2002년 여성과 2010년 베이비부머 이전세대 여성의 경우 세대와 무관하게 '대중교통 > 승용차 > 비동력 교통수단 > 기타수단' 순으로 통행비율이 높게 나타났다. 2010년 베이비부머세대 여성의 경우 '대중교통 > 비동력 교통수단 > 승용차 > 기타수단' 순으로 통행비율이 높게 나타났으며, 2002년과 다르게 승용차 이용률이 감소하고 비동력 교통수단의 이용률이 높아진 것으로 나타났다. 이는 도보/자전거로 이동이 가능한 단거리 통행의 증가에 따른 결과로 추측된다.

비슷한 연령대의 비교로 2010년 베이비부머와 2002년 이전세대의 수단 선택행태를 비교하면 베이비부머세대의 승용차대비 대중교통의존도가 이전세대에 비해 상대적으로 낮은 것으로 나타났다. 이러한 차이는 베이비부머세대가 그 이전 세대에 비해 경제활동에 대한 참여가 좀 더 적극적이고 따라서 상대적인 소득 수준도 높으며, 승용차 중심의 통행에 더욱 익숙해 있다는 것을 알 수 있다. 따라서 베이비부머세대가 노년기에 접어들면 그동안 겪어왔던 노인 교통문제와 다른 형태의 교통문제를 접할 것으로 추정된다.

표 3. 세대별 통행행태 분석 결과
Table 3. Travel Mode Shares by Gender and Generation

(단위 : 통행, %)

| 구분 Division | | 2002년 | | | | 2010년 | | | |
|---|--------------|------------|-----------------------------|--|----------------------------|------------|-----------------------------|--|----------------------------|
| | | 승용차 Car | 대중교통 Public Transport | 비동력 교통수단 Non Motorized Transport | 기타수단 Other Transport | 승용차 Car | 대중교통 Public Transport | 비동력 교통수단 Non Motorized Transport | 기타수단 Other Transport |
| 베이비부머 세대 Baby Boomer Generation | 남성 Male | 4,929 | 2,908 | 927 | 408 | 24,586 | 15,494 | 7,904 | 4,173 |
| | | 53.7 | 31.7 | 10.1 | 4.4 | 47.1 | 29.7 | 15.2 | 8.0 |
| | 여성 Female | 1,350 | 2,064 | 1,032 | 151 | 11,271 | 18,387 | 16,646 | 850 |
| | | 29.4 | 44.9 | 22.4 | 3.3 | 23.9 | 39.0 | 35.3 | 1.8 |
| 전체 Total | | 6,279 | 4,972 | 1,959 | 559 | 35,857 | 33,881 | 24,550 | 5,023 |
| | | 45.6 | 36.1 | 14.2 | 4.1 | 36.1 | 34.1 | 24.7 | 5.1 |
| 베이비부머 이전 세대 Pre-Boomer Generation | 남성 Male | 2,448 | 1,846 | 578 | 232 | 11,793 | 11,948 | 6,414 | 2,381 |
| | | 48.0 | 36.2 | 11.3 | 4.5 | 36.2 | 36.7 | 19.7 | 7.3 |
| | 여성 Female | 469 | 1,274 | 460 | 72 | 4,574 | 12,086 | 10,120 | 412 |
| | | 20.6 | 56.0 | 20.2 | 3.2 | 16.8 | 44.4 | 37.2 | 1.5 |
| 전체 Total | | 2,917 | 3,120 | 1,038 | 304 | 16,367 | 24,034 | 16,534 | 2,793 |
| | | 39.5 | 42.3 | 14.1 | 4.1 | 27.4 | 40.2 | 27.7 | 4.7 |



3. 세대별 통행행태 차이 검증

통행행태 분석을 통해 확인한 결과를 토대로 각 연도별-세대별 통행행태의 차이를 검증하고자 통계 분석을 실시하였다. 분석을 위한 귀무가설(H0)은 '세대 간 통행행태의 차이가 없다.'로 설정하였으며, 분석방법은 수집된 자료가 명목적으로 측정된 경우 두 변수의 관계를 조사하는 통계기법인 카이제곱검증을 실시하였다(표4 참조).

2002년 세대별 통행행태 차이를 검증하고자 카이제곱검증을 수행한 결과 χ^2 통계량 = 90.516, 자유도(d. f.) = 3, P-Value = 0.000으로 분석되어 유의수준 1%에서 통행행태의 차이가 있는 것으로 분석되었다.

2010년의 자료를 이용해 카이제곱검증을 수행한 결과 χ^2 통계량 = 1382.025, 자유도(d. f.) = 3, P-Value = 0.000으로 분석되어 유의수준 1%에서 통행행태의 차이가 있는 것으로 분석되었다.

카이제곱 검증을 통해 세대별 통행행태 변화의 차

표 4. 세대별 통행행태 차이 분석 결과
Table 4. Differences of Travel Mode Shares by Generations

| 구분 Division | 2002년 | | | | | $\chi^2(p)$ | 2010년 | | | | | $\chi^2(p)$ |
|--|-----------------------------------|-----------------------------|--|----------------------------|---------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------------|--|----------------------------|---------------------------------|-------------|
| | 승용차 Car | 대중교통 Public Transport | 비동력 교통수단 Non Motorized Transport | 기타수단 Other Transport | | | 승용차 Car | 대중교통 Public Transport | 비동력 교통수단 Non Motorized Transport | 기타수단 Other Transport | | |
| 베이비부머 세대 Baby Boomer Generation | 빈도 Frequency (%) | 6,362 (45.6%) | 5,034 (36.1%) | 1,974 (14.2%) | 569 (4.1%) | 90.516 (.000) d. f. = 3 | 35,857 (36.1%) | 33,881 (34.1%) | 24,550 (24.7%) | 5,023 (5.1%) | 1382.025 (.000) d. f. = 3 | |
| | 기대 빈도 Expected Frequency | 6059.8 | 5330.3 | 1977.0 | 571.9 | | 32611.0 | 36164.7 | 25654.7 | 4880.7 | | |
| 베이비부머 이전 세대 Pre-Boomer Generation | 빈도 (%) | 2,941 (39.4%) | 3,149 (42.2%) | 1,061 (14.2%) | 309 (4.1%) | | 16,367 (27.4%) | 24,034 (40.2%) | 16,534 (27.7%) | 2,793 (4.7%) | | |
| | 기대 빈도 | 3243.2 | 2852.7 | 1058.0 | 306.1 | | 19613.0 | 21750.3 | 15429.3 | 2935.3 | | |

주 : P < 0.01

이를 검증한 결과 2002년, 2010년 모두 유의수준 1%에서 세대 간 통행행태의 차이가 있는 것을 알 수 있었으며, 이러한 결과는 세대별 차별적인 정책마련의 필요성을 간접적으로 시사하고 있음을 알 수 있다.

4. 세대별 통행행태에 미치는 영향요인 분석

1) 모형의 정립

세대별 통행행태에 영향을 미치는 요인을 분석하기 위해 총 통행횟수 및 승용차 통행횟수, 대중교통 통행횟수에 대한 통계적 모형을 추정하였다. 통행횟수의 경우 이산형(discrete)형태를 지니고 있기 때문에 잠재적 변수(latent variable)들을 통해 이산형 값을 추정하는 순서형 프로빗 모형(Ordered Probit Model)을 이용하였다.

종속변수는 각 급간의 표본수를 고려하여 총 통행횟수의 경우 1, 2, 3, 4, 5통행 이상의 5개 급간으로 나누었으며, 승용차 통행횟수의 경우 0, 1, 2, 3, 4통행 이상의 5개 급간으로, 대중교통 통행횟수의 경우

0, 1, 2, 3, 4, 5통행 이상의 6개 급간으로 나누었다.

각 모형의 독립변수는 가구통행실태조사의 조사항목을 중심으로 개인특성(성별, 운전면허 보유여부, 고용형태), 가구특성(가구원수, 미취학아동 여부, 승용차 보유대수, 소득수준)을 사용하였으며, 통행행태에 영향을 줄 수 있는 지역특성변수(주택가 주차장 확보율, 1인당 부담 지방세⁷⁾, 생활권역⁸⁾)를 추가하였다.

2) 2002년 모형추정 결과

각 모형별 계수 값의 해석은 베이비부머세대를 중심으로 설명하고자 한다.

표5의 세대별 총 통행에 영향을 미치는 요인을 알아보기 위해 추정한 모형의 결과를 살펴보면 가구원수가 세대와 무관하게 총 통행횟수에 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 베이비부머세대의 경우 이전세대와 다르게 운전면허 보유여부, 승용차 보유대수, 소득수준이 통행에 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타난 반면, 베이비부머 이전세대의 경우 가구원수에만 영향을 미치는 것으로 나타났다.

세대와 무관하게 승용차 보유대수가 승용차통행에

표 5. 2002년 모형추정 결과
Table 5. Results of Ordered Probit Model Estimation(2002)

| 변수명 Variable | 총 통행횟수 Total Trips | | | | 승용차 통행횟수 Car Trips | | | | 대중교통 통행횟수 Public Transport Trips | | | | |
|---|--------------------------------------|---------------------|---|---------------------|--------------------------------------|---------------------|---|---------------------|--------------------------------------|---------------------|---|---------------------|------|
| | 베이비부머세대 Baby Boomer Generation | | 베이비부머 이전세대 Pre-Boomer Generation | | 베이비부머세대 Baby Boomer Generation | | 베이비부머 이전세대 Pre-Boomer Generation | | 베이비부머세대 Baby Boomer Generation | | 베이비부머 이전세대 Pre-Boomer Generation | | |
| | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | |
| *성별 Sex | -.027 | .083 | .010 | .665 | .063** | .000 | .110** | .000 | -.052** | .000 | -.030 | .127 | |
| *운전면허 보유여부 Possession of Driver's License | .036** | .002 | .019 | .200 | .071** | .000 | .111** | .000 | -.023 | .016 | -.059** | .000 | |
| *고용 형태 Employment Type | 재택 근무 Telecommuting | -.082 | .200 | .004 | .967 | -.009 | .874 | -.069 | .422 | .004 | .945 | .009 | .914 |
| | 직업이 없는 경우 Unemployed | -.014 | .660 | .029 | .510 | -.032 | .265 | -.010 | .814 | -.005 | .870 | .027 | .487 |
| | 기타 Etc | .089 | .126 | -.018 | .833 | .036 | .501 | .066 | .407 | -.004 | .936 | -.019 | .807 |
| | 가구원수 Number of Household Member | .080** | .000 | .070** | .003 | .051** | .006 | .021 | .331 | -.010 | .574 | .028 | .176 |
| *미취학아동 여부 Preschool Child or not | -.087 | .076 | .046 | .746 | .056 | .207 | .002 | .989 | -.017 | .709 | -.073 | .585 | |
| 승용차 보유대수 Car Numbers Owned | .103** | .001 | .068 | .088 | .549** | .000 | .483** | .000 | -.354** | .000 | -.296** | .000 | |
| *소득수준 Income Level | .037** | .006 | -.004 | .796 | .006 | .632 | .021 | .144 | .005 | .673 | -.027 | .038 | |
| 주택가 주차장 확보율 Parking Lot of the Residential Area Rate of guarantee | .003 | .038 | .000 | .967 | -.001 | .471 | -.001 | .432 | .003 | .048 | .001 | .680 | |
| 1인당 부담 지방세 Amount of Local Taxes Per Person | .020 | .667 | -.064 | .317 | .011 | .799 | .024 | .685 | -.008 | .855 | -.033 | .575 | |
| *생활 권역 Neighborhood Unit | 서북 생활권 West-North Neighborhood | .060 | .565 | .124 | .408 | .074 | .455 | .331 | .021 | .053 | .589 | .055 | .674 |
| | 서남 생활권 West-South Neighborhood | -.012 | .903 | .079 | .572 | .313** | .001 | .485** | .000 | -.176 | .055 | -.160 | .194 |
| | 동북 생활권 East-North Neighborhood | -.054 | .612 | .090 | .548 | .163 | .104 | .287 | .046 | -.038 | .706 | -.007 | .956 |
| | 동남 생활권 East-South Neighborhood | .052 | .543 | .315 | .015 | .417** | .000 | .638** | .000 | -.256** | .002 | -.186 | .098 |
| LL(0) | -8621.76 | | -4133.93 | | -8621.76 | | -4799.34 | | -9598.46 | | -5343.03 | | |
| LL(β) | -6741.20 | | -3903.59 | | -8192.33 | | -4569.23 | | -7951.04 | | -4943.54 | | |
| ρ^2 | 0.218 | | 0.056 | | 0.050 | | 0.048 | | 0.172 | | 0.075 | | |

* : 더미변수, ** : P < 0.01

주 : 성별(남성), 운전면허 보유여부(유), 고용형태(전일제직장근무/시간제직장근무), 미취학아동 여부(유), 생활권역(도심지역)은 더미변수로, 기준변수는 괄호안과 같음

정(+)의 영향을 미치는 것으로 분석 되었다. 또한, 남성, 운전면허 보유가 승용차 통행을 증가시키며, 도심생활권에 비해 서남생활권, 동남생활권의 거주자가 승용차 통행이 많은 것을 알 수 있다. 반면, 베이비부머 이전세대와는 달리 베이비부머세대 통행특성은 가구원수에 영향을 받는 것으로 나타났다. 이러한

결과는 베이비부머 이전세대의 가구원 구성 형태와는 다르게 베이비부머세대는 좀 더 경제적으로 활동적인 가구원 구성형태를 나타내고 있으며, 이러한 가구원 구성 형태는 베이비부머세대의 승용차 통행을 증가시키는 것으로 판단된다.

승용차 보유대수는 세대와 무관하게 대중교통 통

표 6. 2010년 모형추정 결과
Table 6. Results of Ordered Probit Model Estimation(2010)

| 변수명 Variable | 총 통행횟수 Total Trips | | | | 승용차 통행횟수 Car Trips | | | | 대중교통 통행횟수 Public Transport Trips | | | | |
|---|--------------------------------------|---------------------|---|---------------------|--------------------------------------|---------------------|---|---------------------|--------------------------------------|---------------------|---|---------------------|-------------|
| | 베이비부머세대 Baby Boomer Generation | | 베이비부머 이전세대 Pre-Boomer Generation | | 베이비부머세대 Baby Boomer Generation | | 베이비부머 이전세대 Pre-Boomer Generation | | 베이비부머세대 Baby Boomer Generation | | 베이비부머 이전세대 Pre-Boomer Generation | | |
| | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | 계수 Coefficient | 유의 수준 p-value | |
| *성별 Sex | -.075** | .000 | -.116** | .000 | .423** | .000 | .242** | .000 | -.185** | .000 | -.109** | .000 | |
| *운전면허 보유여부 Possession of Driver's License | .102** | .000 | .089** | .000 | .874** | .000 | .764** | .000 | -.212** | .000 | -.135** | .000 | |
| *고용 형태 Employment Type | 재택 근무 Telecommuting | .138 | .013 | .201** | .001 | .155** | .004 | .188** | .002 | -.396** | .000 | -.307** | .000 |
| | 직업이 없는 경우 Unemployed | .225** | .000 | .187** | .000 | .062** | .002 | -.003 | .916 | -.160** | .000 | -.140** | .000 |
| | 기타 Etc | .152** | .000 | .140** | .000 | .167** | .000 | .185** | .000 | -.598** | .000 | -.571** | .000 |
| 가구원수 Number of Household Member | .040** | .000 | .030** | .000 | .020** | .002 | -.043** | .000 | .009 | .154 | .038** | .000 | |
| *미취학아동 여부 Preschool Child or not | .082 | .125 | -.052 | .319 | .009 | .869 | .056 | .307 | .029 | .589 | -.136** | .006 | |
| 승용차 보유대수 Car Numbers Owned | .066** | .000 | .067** | .000 | .595** | .000 | .552** | .000 | -.275** | .000 | -.212** | .000 | |
| *소득수준 Income Level | .131** | .000 | .108** | .000 | .211** | .000 | .153** | .000 | -.023 | .153 | -.014 | .553 | |
| 주택가 주차장 확보율 Parking Lot of the Residential Area Rate of guarantee | -.031 | .575 | .051 | .469 | .028 | .623 | .270** | .000 | -.099 | .063 | -.251** | .000 | |
| 1인당 부담 지방세 Amount of Local Taxes Per Person | .037** | .001 | .030 | .032 | -.012 | .264 | -.006 | .698 | .002 | .870 | .006 | .629 | |
| *생활 권역 Neighborhood Unit | 서북 생활권 West-North Neighborhood | -.037 | .135 | -.012 | .687 | -.043 | .074 | -.075 | .017 | -.009 | .691 | -.029 | .300 |
| | 서남 생활권 West-South Neighborhood | -.018 | .437 | .010 | .711 | -.123** | .000 | -.101** | .001 | -.069** | .001 | -.075** | .005 |
| | 동북 생활권 East-North Neighborhood | -.013 | .533 | -.008 | .753 | -.047 | .024 | -.021 | .437 | -.033 | .108 | -.040 | .108 |
| | 동남 생활권 East-South Neighborhood | .023 | .413 | .041 | .275 | -.018 | .523 | -.002 | .961 | -.098** | .000 | -.094** | .007 |
| LL(0) | -64496.61 | | -39590.56 | | -64496.61 | | -39590.56 | | -64496.61 | | -39590.56 | | |
| LL(β) | -26068.95 | | -19379.92 | | -25516.72 | | -17022.87 | | -28629.02 | | -22620.96 | | |
| ρ^2 | 0.596 | | 0.510 | | 0.604 | | 0.570 | | 0.556 | | 0.429 | | |

* : 터미변수, ** : P < 0.01

주 : 성별(남성), 운전면허 보유여부(유), 고용형태(전일제직장근무/시간제직장근무), 미취학아동 여부(유), 생활권역(도심지역)은 터미변수로, 기준변수는 괄호안과 같음

행에 부(-)의 영향을 미치는 것으로 나타났다. 베이비부머 이전세대와는 달리 베이비부머세대는 성별이 대중교통 통행에 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 서울의 여타 자치구보다 주민소득수준이 비교적 높은 지역인 동남생활권의 거주자가 도심지역 거주자에 비해 대중교통 통행횟수가 적은 것으로 나타났다.

2002년 세대별-수단별 통행에 미치는 영향요인 분석 결과 여러 모형에서 승용차 보유대수, 운전면허 보유여부 변수가 여러 모형에서 통계적으로 유의하게 나타난 반면, 고용형태의 경우 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다.

두 세대에 동일하게 영향을 미치는 요소간의 세대

별 영향력 비교 결과 대부분의 요인들이 베이비부머 세대에 더 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다.

3) 2010년 모형추정 결과

표6의 모형추정결과 총 통행횟수의 경우 가구원수, 승용차 보유대수가 세대와 무관하게 총 통행에 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 여성, 운전면허 보유, 고소득가구일수록 총 통행이 많은 것으로 나타났다. 또한 고용형태가 직업이 없거나, 기타인 경우 전일제/시간제 근무자에 비해 총 통행이 많다는 결과를 보여주고 있다.

베이비부머세대는 이전세대와는 다르게 1인당 부담 지방세가 총 통행에 긍정적 영향을 미치는 것으로 나타났다. 1인당 부담 지방세가 많다는 것은 지역경제 활성화를 의미하며 지역경제 활성화 지역은 주민생활수준이 높은 편에 속할 것으로 추측된다.

승용차 보유대수가 세대에 상관없이 승용차 통행에 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 남성, 운전면허 보유, 전일제/시간제 근무자에 비해 재택근무, 기타고용형태, 고소득 가구일수록 승용차 통행이 많은 것으로 나타났다. 반면, 도심 생활권에 비해 서남생활권에 거주자의 승용차 통행이 적은 것으로 나타났다.

흥미로운 사실은 베이비부머세대의 경우 이전세대와는 다르게 전일제/시간제 근무자에 비해 직업이 없는 고용형태가 통행 시 비교적 많은 비용이 소요되는 승용차통행이 많은 것으로 나타났다. 반면, 가구원수의 경우 세대와 무관하게 승용차 통행에 영향을 미치는 것으로 나타났으나, 계수값의 부호가 반대인 것으로 보아 베이비부머 이전세대의 승용차 통행에는 부정적 조건이 되는 것을 알 수 있다.

대중교통 통행횟수의 경우 세대와 무관하게 승용차 보유대수가 부(-)의 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 성별, 운전면허 보유여부, 고용형태, 생활권역

(서남생활권, 동남생활권)이 유의미한 변수로 선정되었다. 여성, 운전면허 미보유, 전일제/시간제 근무자, 도심생활권에 비해 서남·동남생활권에 거주자의 대중교통 통행이 많은 것으로 나타났다. 베이비부머 이전세대와는 다르게 베이비부머세대의 경우 가구원수, 미취학 아동이 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다.

2010년 세대별-수단별 통행에 미치는 영향요인 분석 결과 변수별 승용차 보유대수, 성별, 운전면허 보유여부, 고용형태 변수가 여러 모형에서 통계적으로 유의미하게 나타났다. 2002년에는 통계적으로 유의하지 않은 변수였던 고용형태가 2010년의 경우 유의빈도가 비교적 높은 것을 알 수 있다.

세대와 무관하게 영향을 미치는 요소간의 세대별 영향력 비교 결과 대부분의 요인들이 베이비부머 세대에 더 크게 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이는 각 수단별 통행에 미치는 영향요인의 변화가 발생할 경우 베이비부머 이전세대에 비해 베이비부머세대의 통행의 변화가 더 크게 일어날 것으로 추측할 수 있다.

V. 결론

통행형태 및 수단선택과 관련한 기존의 연구들은 현재 노인인구를 대상으로 특정 시점에 국한된 연구가 대부분이며, 현재 노인과는 다른 특징을 보이는 베이비부머세대에 대한 연구는 전무한 상황이다.

지금까지 진행된 베이비부머세대와 관련된 연구들은 베이비부머세대의 특징에 대한 연구 및 베이비부머세대의 은퇴에 따른 자산, 국가재정, 노동, 교육, 여가, 복지, 주거 등 다양한 분야에 미치는 영향을 파악하고 이에 대한 대응책을 마련하는 연구가 주를 이루고 있다.

거대 집단인 베이비부머세대의 은퇴 및 노인인구 진입과 앞서 살펴본 베이비부머세대만의 특성이 지금까지 노인세대의 확장으로 인해 발생된 통행형태

와는 다른 변화를 일으킬 것으로 추측할 수 있다.

따라서 본 연구에서는 베이비부머세대와 베이비부머 이전세대에 대한 각 세대별 통행행태를 살펴보고, 세대별 통행행태의 차이가 있음을 카이제곱검증을 통해 통계적 검증을 실시하였다. 또한 통행행태 차이를 검증한 결과를 토대로 세대별 통행행태에 미치는 영향요인을 도출하기 위해 순서형 프로빗 모형을 추정하였으며, 추정된 모형의 결과를 토대로 세대별 차별적인 정책의 필요성에 대하여 제시하고자 하였다.

분석결과의 함의는 다음과 같다. 첫째, 베이비부머세대는 기존 노인세대와는 다른 특징을 나타내고 있으며, 이들이 은퇴 후 노인세대로 진입 시 기존 노인세대와는 다른 통행행태를 나타낼 것으로 예측할 수 있다. 이러한 이유로 베이비부머세대의 통행행태에 대한 연구를 확대하여 기존 노인세대의 대응책에 대한 패러다임의 변화를 시도할 필요가 있을 것으로 판단된다.

둘째, 베이비부머세대의 은퇴 및 노인인구 진입으로 인해 변화한 고용형태와 같은 개인특성 및 가구원수, 승용차보유대수와 같은 가구특성변수가 여러 모형에서 통계적으로 유의미하게 나타났다. 그 중 고용형태에 따른 영향이 가장 큰 것으로 나타났으며, 베이비부머세대 이전세대에 비해 베이비부머세대에 미치는 영향력이 더 큰 것으로 분석되었다. 이러한 결과는 향후 베이비부머세대의 은퇴 및 노인인구로의 진입에 따른 고용형태 변화가 급격한 통행행태 변화를 가져올 것으로 추측되며, 이에 대한 대응방안이 필요할 것으로 사료된다. 특히 베이비부머세대가 직업이 없음에도 승용차에 대한 의존도가 상대적으로 높다는 점과 승용차의 보유가 경제의 성장으로 지속적으로 증가된다는 점을 감안할 때 베이비부머세대가 노인 인구로 진입함에 따른 승용차 대책에는 무조건적인 감축만이 아닌 새로운 변화가 필요할 것으로 판단된다.

셋째, 베이비부머세대의 인구밀도가 높은 동남생

활권과 서남생활권 변수가 통행에 미치는 영향이 높게 나타났다. 승용차의 경우 2002년 2010년 모두 생활권역 변수가 통계적으로 유의미한 것으로 나타난 반면, 대중교통의 경우 2002년 생활권역 변수에 영향을 받지 않는 것으로 나타났다. 이러한 결과를 비춰봤을 때 향후 지역의 특성을 고려한 수단별 차별적인 정책마련이 필요할 것으로 보여진다.

본 연구는 특정 시점에 대한 세대별 비교분석을 수행하여 세대별 시간에 대한 변화패턴을 파악하기에는 한계가 있다. 따라서 사회·경제적 성장에 따른 통행행태 변화요인을 통제하여 베이비부머세대의 통행특성에 대한 보다 정확한 분석이 필요할 것으로 사료된다.

또한, 본 연구는 주로 세대별 통행발생인 규명에 중점을 두고 있어 통행목적, 통행시간, 통행거리 등과 같은 다양한 통행분포패턴을 분석하는데 한계가 있다. 따라서 향후연구에서는 베이비부머세대의 통행패턴을 다양하게 분석하여 베이비부머세대의 특성을 반영한 교통계획 수립의 기초자료로 제공할 수 있을 것으로 기대된다.

마지막으로 통행에 영향을 미치는 사회·경제적 지표 및 거주지역의 사회기반시설 등 다양한 요인들에 대한 자료를 이용하여 보다 현실적으로 효율적인 교통계획을 제시할 수 있을 것으로 기대된다.

주1. UN기준에 따라 전체 인구 중 65세 이상 인구 비율이 20% 이상인 사회를 초고령화사회(super-aged society), 14%~20%인 사회를 고령화사회(aged society), 7%~14%인 사회를 고령화사회(aing society)로 분류하고 있다.

주2. 통계청 인구 총 조사(2010)자료에 의하면 베이비부머세대(47세~55세)의 고등학교 졸업이 45.0%, 대학교 졸업 이상의 교육수준이 35.1%를 차지하는 것으로 나타났다.

주3. 고용노동부 고용형태별 근로실태조사(2010)자료에 의하면 베이비부머세대가 주로 속한 45세~49세, 50세~54세의 관리자 5.9%, 전문가 및 관련 종사자 34.7%, 사무종사자 44.8%로 조사되었다.

주4. 통계청 가계금융복지조사(2010)자료에 의하면 베이비부머세대가 주로 속한 40세~49세, 50세~59세의

- 부동산 보유율이 각각 71.0%, 78.8%로 조사되었다.
- 주5. 경찰청 운전면허 소지자현황(2005~2012)자료에 의하면 2005년(14.8%)에서 2012년(20.0%) 사이 증감률이 34.9%로 나타났다.
- 주6. 국토교통부 자동차등록 현황보고(2013.08)자료에 의하면 50대의 자동차 등록대수가 4,893,953대(25.4%)로 조사되었으며, 1999년(11,163,728대)과 2001년(19,259,294대)사이 증감율이 72.52%로 나타났다.
- 주7. 지방세는 지방자치단체가 지역의 공공서비스를 제공하는 필요한 재정수요에 충당하기 위하여 주민에게 부과·징수하는 조세로 도시와 시·군세(담배소비세, 주민세, 지방소득세, 재산세, 자동차세, 도축세, 주행세)로 이루어져 있으며, 도세는 보통세(취득세, 등록면허세, 레저세, 지방소비세)와 목적세(지방교육세, 공동시설세, 지역개발세)로 구성되어 있다.
- 주8. 서울시 생활권 분류

Note 3. Classification of Neighborhood Unit

| 생활권 (Neighborhood Unit) | 해당구 (Gu Name) |
|---------------------------------------|--|
| 서남생활권 (West-South Neighborhood) | 강서구, 양천구, 구로구, 금천구, 영등포구 |
| 서북생활권 (West-North Neighborhood) | 은평구, 서대문구, 마포구 |
| 도심생활권 (City Core Neighborhood) | 중구, 종로구, 용산구 |
| 동남생활권 (East-South Neighborhood) | 서초구, 강남구, 송파구, 강동구 |
| 동북생활권 (East-North Neighborhood) | 동대문구, 성동구, 광진구, 중랑구, 성북구, 강북구, 도봉구, 노원구 |

자료 : 서울특별시, 2020년 서울도시기본계획, 2006

인용문헌
References

1. 김영란·주재선, 2010, 베이비붐세대 남녀 특성 비교연구, 서울: 한국여성정책연구원.
Kim, Y and Joo J, 2010, *Comparison of the Baby Boomer Generation Gender Studies*, Seoul: Korea Women's Development Institute.

2. 노시학, 1994, "서울시 노령인구의 통행패턴 분석", 『한국노년학』, 14(2):1-16.
Noh, S, 1994, "An Analysis of the Travel Patterns of the Elderly in Seoul", *Journal of the Korea Gerontological Society*, 14(2):1-16.

3. 마강래·윤영호, 2009, "고령자의 교통수단 선택 변화과정에 관한 연구", 『서울도시연구』, 10(4):159-171.

4. 이수진·허선희, 2011, 베이비붐세대 은퇴에 따른 여가소비문화 활성화 방안, 경기 : 경기개발연구원.
Lee, S and Heo, H, 2011, *Developing Strategy to Facilitate Leisure Consumption for the Retiring Baby-boom Generation*, Gyeonggi : Gyeonggi Research Institute.

5. 이철용·윤상하, 2006, 베이비붐 세대의 은퇴가 주식 및 부동산 시장에 미칠 영향, 서울: LG경제연구원.
Lee C and Youn S, 2006, *The Retirement of the Baby Boomers Impact on the Stock and Real Estate Markets*, Seoul: LG Economic Research Institute.

6. 정경희, 2011, "베이비 붐 세대의 제특성 및 복지 욕구", 『보건복지포럼』, 174:5-10.
Jung, K, 2011, "Characteristics and Welfare Needs of the Korean Baby Boom Generation", *Health and Welfare Policy Forum*, 174:5-10.

7. 정성호, 2010, 베이비붐 세대 은퇴의 파급효과와 대응방안: 주요국(미·일) 비교 포함, 서울: 삼성경제연구소.
Chung, S, 2010, *The Impact of the Baby Boomers Retire and Countermeasures: Including major Countries(U.S-Japan)Comparison*, Seoul: Samsung Economic Research Institute.

8. 조남건, 2001, 고령화에 따른 통행특성 조사연구, 경기: 국토연구원.
Cho, K, 2001, A study on the Travel Characteristics in the Ageing Society, Korea Research Institute for Human Settlements.

9. 최병남·조종석·박지영·추상호, 2011, "고령자 통행에 영향을 미치는 요인 분석", 『2011 대한교통학회 춘계학술대회논문집』, 서울: 도로교통공단.
Choi, B, Cho, C, Park, J and Choo, S, 2011, "A Factor Analysis of Elderly Travel Patterns", *Proceedings of the KOR-KST Conference*, Seoul: KoRoad.

10. 추상호·송재인·권봉성, 2011, "고령자 통행에 미치는 요인분석: 수도권사례연구", 『국토계획』, 46(2):235-250.

- Choo, S, Song, J and Kwon, B, 2011, "Exploring Key Factors Influencing Travel of the Elderly: A Case of Seoul Metropolitan Area", *Journal of Korea Planners Association*, 46(2):235-250.
11. 황수경, 2012, 베이비붐 세대 여행기의 노동시장 변화, 서울: 한국개발연구원.
 - Hwang, S, 2012. *Impact of Baby Boomer's Transition on Labor Market in Korea*, Seoul:Korea Development Institute.
 12. Alsnih R. and Hensher D. A., 2003, "The Mobility and Accessibility Expectations of Seniors in and Aging Population", *Transportation Research Part A: Polity and Practice*, 37(10):903-916.
 13. Colia D. V, Sharp J. and Giesbrecht L., 2003, "The 2001 National Household Travel Survey: A Look into the Travel Patterns of Older Americans", *Journal of Safety Research*, 34(4):461-470.
 14. Deitz R., 2006, "Baby-Boomer Retirements and Emerging Labor Market Pressures", *Upstate New York Regional Review*, 1(1):1-7.
 15. Engelhardt G., 2006, Housing Trends Among Baby Boomers, Research Institute for Housing America Research Paper.
 16. Knickamn J. R. and Snell E. K., 2002, "The 2030 Problem: Caring for Aging Baby Boomers", 「Health Services Research」, 37(4):849-884.
 17. Lusardi A. and Mitchell O. S., 2007, "Baby Boomer Retirement Security: The Roles of Planning, Financial Literacy and Housing Wealth", *Journal of Monetary Economics*, 54(1):205-224.
 18. Mcguckin N., 2012, "Impact of Baby Boomers on U.S. Travel, 1996 to 2009", *AARP Public Policy Institute*, 70:1-14.
 19. Rosenbloom S., 2001, "Sustainability and Automobility among the Elderly: An International Assessment", *Transportation*, 28(4):375-408.
 20. Sperazza L. J. and Banerjee P., 2010, "Boomers and Seniors: The Driving Force Behind Leisure Participation", *Northeaster Recreation Research Symposium*, 70-74.
 21. Weiner R., Pfeiffer A. and Chapman S., 2010, Funding the Public Transportation Needs of an Aging Population: Nelson\Nygaard Consulting Associates.
 22. <http://terms.naver.com>

논 문 투 고 2014-01-29
 심 사 완 료 2014-02-27
 수 정 일 2014-03-27
 계 재 확 정 일 2014-02-27
 최 종 본 접 수 2014-03-27