

도시가계의 교통비 지출 변화: 1985-1998
The Changes in Transportation Expenditure Patterns
of Urban Households During 1985-1998

충북대학교 가정관리학과
대학원 전 윤 숙
조교수 이 희 숙

Dept. of Home Management, Chungbuk National Univ.
Graduate Student : Yun-Suk Jeon
Assistant Professor : Hee-Sook Lee

● 목 차 ●

I. 서론	IV. 결과 및 해석
II. 문헌연구	V. 결론
III. 연구방법	참고문헌

<Abstract>

The purpose of this study was to identify the changes in transportation expenditure patterns of urban households during 1985-1998.

The data were drawn from 'Annual Report on the Family Income and Expenditure Survey' by National Statistical Office, Republic of Korea. For data analysis, frequency, percentile, mean, and multiple regression analysis were utilized by the SAS window program.

The results of this study were as follows;

Frist, the levels of public transportation expenditure showed increasing trend, whereas the portions of public transportation expenditure have showed decreasing trend during 1985-1998. And both the level and the portion of private transportation expenditure showed increasing trends during 1985-1998.

Second, the marginal propensities to consume of public transportation have decreased, whereas the marginal propensities to consume of private transportation have increased during 1985-1998.

Third, income elasticities of public transportation showed decreasing trend during 1985-1998, implying that consumers have less demand public transportation with increasing income. And income elasticities of private transportation showed increasing trend till 1993, and then showed decreasing trend till 1998, implying that consumers have perceived the car as one of necessary goods rather than luxury goods gradually since 1993.

I. 서론

소비지출은 국민경제에서 가장 큰 부분을 이루고 있으며, 대부분 국가의 소비지출규모는 국민총생산의 60~80%를 차지하고 있다. 따라서 국민의 소비지출 패턴이 기업의 생산방식 및 산업구조, 국가수지, 성장률 등 거시경제지표에 커다란 영향을 미치므로 소비지출에 관한 연구는 국민경제에 있어 매우 중요한 부분이라 할 수 있다.

우리 나라 도시근로자 가계의 교통비 소비지출변화는 다른 지출비목에 비하여 매우 급격한 변화양상을 보여왔다. 즉, 총가계지출 중에서 교통(통신비를 포함한)비가 차지하는 비중이 1968년 4.3%에서 1998년 14.6%로 지난 30여 년 동안 약 3.5배(10.3%P)의 증가를 보였고, 실제 지출액도 동일 기간동안 약 21.6배의 증가를 보여 다른 지출 비목에 비하여 가장 많이 증가한 것으로 나타났다(통계청, 1999a). 또한 우리 나라 도시근로자 가계의 교통비 하위비목 중 공공교통비는 1982년 총 가계소비지출의 5.2%를 나타냈다가 1998년 3.4%로 감소한 반면, 개인교통비는 1982년 0.2%로 극히 작은 부분을 나타냈으나 1998년 8.0%로 무려 40배(7.8%P)의 증가를 보였다(통계청, 1999a). 또한 교통비의 한계소비성향은 소득의 증가와 함께, 자가용 소유에 대한 열망이 높아지면서 매우 빠르게 증가하는 추세를 보이고 있으며, 도시 근로자가계는 이미 자가용을 종전의 사치재에서 필수재로 생각하는 경향이 일반화되어 가고 있으며, 이러한 생각은 이미 중산층까지 확산된 상태로 평가되어 지고 있다(김종구·박성용, 1997).

이처럼 어느 특정 지출비목의 소비지출액과 지출 비중이 시간의 흐름에 따라 증가한다는 것은 그 비목에 대한 소비자의 수요가 점차 증가한다는 것을 의미한다. 특히 지출비중의 증가 혹은 감소는 다른 지출비목에 비하여 상대적으로 그 지출비목에 대한 가계의 수요가 증가 혹은 감소함을 의미한다. 또한 한계소비성향과 소득탄력성은 가계소득과 관련하여 가계의 지출성향을 설명하는 중요한 도구이다. 한계소비성향은 소득 한 단위 증가분에 대한 수요의 증

가분을 의미한다. 따라서 어느 특정 지출비목의 한계소비성향이 증가한다는 것은 총 지출에서 차지하는 그 비목의 지출비중이 소득의 증가와 함께 증가함을 의미하며, 그 비목에 대한 소비자의 수요가 증가함을 의미한다.

이러한 관점에서 그 동안 지출비목 중 매우 극적인 변화를 보인 교통비의 지출액, 지출비중, 한계소비성향 및 소득탄력성의 변화를 살펴본다는 것은 다음의 측면에서 매우 의의가 있다고 생각한다. 즉, 우리 나라 도시가계의 교통수요의 변화분석 결과를 기초로 미래의 수요를 예측하며 이에 따르는 문제점을 발견, 해결하기 위한 방안을 연구하는 것은 매우 의의 있는 일이라고 생각된다.

구체적으로 교통비의 소비지출구조에 대한 연구는 교통비 지출에 대한 참고 자료를 각 가계에 제공함으로써 대중 소비사회에서 합리적인 가계소비지출을 계획할 수 있도록 도움을 줄 수 있으며, 교통비 측면에서 에너지 절감과 건전한 소비문화를 유도하기 위한 교육자료로 활용할 수 있고, 교통에 관련된 생산계획에 도움을 줄 수 있을 것이다. 그리고 정부 차원에서는 앞으로의 교통비 추이를 예측함으로써 적절한 교통정책을 입안하는데 기초자료가 될 수 있을 것이다.

본 연구의 목적은 본 논문을 위하여 분석 가능한 연도인 1985년부터 1998년까지 첫째, 도시근로자 가계의 교통비 지출액과 총소비지출에 대한 교통비 지출 비중이 어떻게 변화되어 왔는가를 살펴보고, 둘째, 교통비의 한계소비성향과 소득탄력성의 변화를 추정하여 우리 나라 도시근로자 가계의 소비지출구조 중 교통비의 변화를 규명하는 데 있다.

II. 문헌 연구

본 연구를 위한 문헌연구는 교통비에 관한 선행 연구를 중심으로 하였다. 그러나 우리 나라 교통비 지출분석에 관한 선행연구들은 통계청 자료를 주로 사용하였으며, 통계청 자료의 지출비목이 교통·통신비로 이루어진 관계로 교통·통신비를 묶어서 분

석한 연구가 대부분이다. 따라서 본 연구가 교통비만을 다루고 있지만, 교통·통신비에 관한 선행연구를 통하여 교통비의 문헌을 고찰하고자 한다.

우선 가계소득과 교통·통신비 지출비중과의 관계를 분석한 연구로서 양세정·주인숙(1997)은 '가계의 소비지출유형과 특성에 관한 연구'를 하였으며, 교통·통신비 우위적 유형의 특성으로 평균소득 수준이 조사대상 가계 중 가장 높았고 총 소비지출의 39.4%를 교통·통신비에 지출하고 있었다고 보고하였으며, 이러한 연구결과는 가계소득이 증가함에 따라 교통비 지출비중이 높아질 가능성이 높음을 시사하고 있다.

다음으로 교통비의 한계소비성향과 소득탄력성에 관한 선행연구를 살펴보면, 양세정(1991)은 1970년부터 1990년까지 도시가계의 소비지출 양식변화에 관한 연구에서 교통·통신비 변화를 분석한 결과, 교통·통신비의 한계소비성향은 계속 감소하다가 자가용 붐과 더불어 갑자기 증가하여 1990년 0.126의 높은 소비성향을 나타냈다고 밝혔으며, 이러한 결과는 소득의 증가와 함께, 앞으로 한계소비성향은 계속적으로 증가할 것으로 보인다.

소득탄력성은 소득증가율에 대한 수요증가율의 비율을 나타낸 것으로 일반적으로 제품의 특성이 사치재(탄력성계수가 1 이상일 때) 혹은 필수재(탄력성계수가 0과 1사이일 때)인가를 구분하는 기준으로 이용될 뿐 아니라 지출비목의 긴요도를 측정하는 기준으로 이용된다. 즉, 소득탄력성이 작은 지출비목은 소득의 증감에 따라 수요를 변화시키기 어려운 긴요도가 높은 지출비목으로 해석된다. 좀 더 나아가 소득탄력성은 소비자의 열망과 성취사이의 차이를 측정하는 도구로서도 이용될 수 있다. 즉, 소득탄력성이 클수록 현재의 소비수준과 열망수준과의 차이가 큰 것을 의미하며, 그 이유는 소득이 증가할 경우 소비자는 현재 소비하고 있지 않으나 구매하고 싶은 욕구가 큰 제품구입에 우선적으로 더 많은 지출을 하게 되기 때문이다. Douglas(1980)는 소득이 낮은 집단에서 자동차에 대하여 상대적으로 높은 소득탄력성을 발견하였다고 보고하였으며, 이는 낮은 소득계층집단에서 상대적으로 자동차

에 대한 열망과 성취사이의 차이가 크다는 것을 의미하고 있다고 밝히고 있다.

김영숙(1989)은 '한국가정의 가계소비유형 분석'에서 교통·통신비 소비지출(1963~1986)은 해마다 계속적으로 증가하고 있으며 소득의 증가율에 따른 교통·통신비의 증가율은 감소하는 것으로 나타나, 필수재의 성격을 갖는다고 보고하였다. 반면, 양세정(1991)은 교통·통신비 소득탄력성이 1970년 1.29에서 점차 감소하여, 1985년에는 0.88을 나타내었다가 이후 개인 승용차 구매에 대한 열망의 확대가 1990년 교통·통신비의 소득탄력성을 1.35까지 올려 놓았고, 사치재의 성격을 나타냈다고 보고하였다. Abdel-Ghany와 Foster(1982) 역시, 교통·통신비 비목이 사치재임을 보고하였으며, 이신화(1994)도 1989년에서 1992년까지 4년간의 교통·통신비의 지출을 분석한 결과, 교통·통신비는 선택적 비목으로 사치적인 소비성향을 나타내고 있다고 보고하였다. 또한 교통·통신비의 소득탄력성은 소득계층에 따라 서로 다르게 나타나는 것으로 밝혀졌는데 김종구·박성용(1997)의 연구에 따르면, 우리 나라 고소득층은 이미 자가용을 필수품으로 인식하고 있으며, 이런 인식은 현재 중산층까지 확산된 상태임을 보고하였다. 이러한 결과는 머지 않아 저소득층까지 자가용을 필수재로 생각하는 시기로 확산될 가능성이 있음을 시사하고 있다. 특히 가계소득 90만원 이하인 가계에서도 자가용을 보유하고 있다는 사실(이신화, 1994)과 아직 부의 축적이 거의 이루어지지 않은 20대 후반 연령의 가계가 교통비에 가장 많은 소비지출 비중을 할당하고 있다는 사실(박상학, 1992)이 이를 뒷받침하고 있다.

III. 연구방법

1. 연구문제

- 1) 도시근로자 가계의 교통비 지출수준과 총지출액에 대한 비중은 1985년부터 1998년까지 어떻게 변화되어 왔는가?

2) 도시근로자 가계의 교통비에 대한 한계소비성향과 소득탄력성은 1985년부터 1998년까지 어떻게 변화되어 왔는가?

2. 분석 모델

전통적인 소비자선택모델에 의하면 시장재 또는 서비스에 대한 소비자 수요(지출)는 소득, 상품가격 및 소비자선호에 의해서 결정된다. 다시 말해서 소득이라는 자원에 의해 소비행위가 가능해지고 소비자선호에 의해 소비행위가 어떻게 이루어질 것인가가 결정된다. 소비자선호는 객관적 측정이 곤란하기 때문에 일반적인 인구통계학적 특성이 대리변수로 이용된다(Eastwood, 1985).

가계의 소비지출에 관한 정보수집은 대부분 일정한 기간동안(대체로 1년) 가계단위를 대상으로 이루어지며 이때, 일정기간 동안 시장가격이 소비지출에 미치는 영향력은 모든 가계에서 동일하므로 가계의 구매량에 있어서의 차이는 결국 가계의 소득과 인구통계학적인 차이에서 비롯된다고 할 수 있다(Eastwood, 1985). 이런 상황에서 수요는 실증적인 고정가격 수요함수로 추산하여 다음 식 (1)과 같이 나타낼 수 있다.

$$C_i = f(Y_i, FC_i) \dots\dots\dots(1)$$

여기에서 C_i 는 i 가계의 소비지출, Y_i 는 i 가계의 소득을 의미하며 실증분석에서 일반적으로 월평균 값을 이용하고 있다. 또한 FC_i 는 i 가계의 특성을 의미하며, 일반적으로 거주지역, 가구구성별, 가구주직업, 가구주연령, 가구주교육, 자가소유유무, 가구원수, 취업인수 등을 포함하고 있다.

식(1)에 근거하여 교통비 분석모델을 다음 식 (2), (3)과 같이 설정하였다. 식(2)는 교통비 지출에 대한 가계특성의 영향력을 배제한 후 순수한 가계 소득의 영향력, 즉 소득의 한계소비성향을 측정하기 위한 것이며 식(3)은 교통비의 소득탄력성을 측정하기 위한 모델이다. 탄력성 측정을 위한 수식을 (3)과 같이 설정한 이유는 일반적으로 양대수형의 함수형태가 소득탄력성을 추정하기 위해 가장 많이

사용되기 때문이다(배연수, 한재숙, 김정숙, 1990).

$$C_i = \alpha_1 + \beta_1 Y_i + \sum_{n=1}^8 \delta_{n1} FC_i + \varepsilon_1 \dots\dots\dots(2)$$

$$\log C_i = \alpha_2 + \beta_2 \log Y_i + 8 \sum_{n=1}^8 \delta_{n2} FC_i + \varepsilon_2 \dots\dots\dots(3)$$

- C_i : i 번째 가계의 교통비 지출
- FC_i : i 번째 가계의 인구통계학적특성
- Y_i : i 번째 가계의 월평균소득
- α_1, α_2 : 상수
- β_1 : 한계소비성향
- δ_{n1}, δ_{n2} : 가계특성변수의 계수
- β_2 : 소득탄력성
- $\varepsilon_1, \varepsilon_2$: 오차항

종속변수인 교통비는 공공교통비와 개인교통비로 구성되며, 이에 대한 정의는 통계청의 것(1999a)을 그대로 이용하였으며 <표 3>과 같다. 가계특성변수 중 거주지역과 가구주¹⁾성별, 가구주직업, 자가소유 유무는 가변수(dummy variable)로 처리하여 분석에 이용하였으며, 또한 가구주연령 변수는 일반적으로 선행연구(박상학, 1992)에서, 그리고 본 연구를 위해 연령집단간의 차이를 분석한 결과, 교통비 지출이 가구주의 연령에 따라 증가하다가 다시 감소하는 경향을 나타내므로 가구주 연령변수는 제곱항을 구하여 분석에 이용하였다.

3. 분석자료 및 분석방법

본 연구는 1985년부터 1998년까지 지난 14년 동안의 도시가계연보의 원자료(Raw Data)를 이용하였다. 도시가계연보 자료는 통계청에서 매년 수집하고 있으며, 1963년이래 전국의 도시에 거주하는 2인 이상의 근로자 가계를 대상으로 수집되었으며 1982년

1) 가구주(household head): 호주 또는 세대주와 관계없이 그 가구를 실질적으로 대표하는 사람을 말하며, 혈연관계가 없는 사람이 2인 이상 함께 사는 경우에는 그 중 연장자 또는 대표자를 선정하여 가구주로 함(통계청, 1999a).

<표 1> 변수의 정의

변수명	정의
공공교통비	시내버스(회수권, 일반 및 좌석), 시외버스, 택시, 기차(지하철, 전철, 정기권), 항공, 자동차임차료, 화물운송료, 기타 공공교통에 지출한 월평균 지출액
개인교통비	자동차구입비, 오토바이구입비, 자전거구입비, 관련용품구입비, 연료비, 개인 교통유지수리비, 보험료, 주차료, 통행료에 지출한 월평균 지출액
교통비	공공교통비와 개인교통비지출액의 합계

1월부터 종래의 5대 비목에서 교통·통신비를 비롯한 9대 비목으로 확대 개편됨에 따라 교통·통신비 지출에 관한 연구가 용이하게 되었다. 따라서 본 연구의 분석 년도를 교통·통신비 지출분석이 가능한 1982년부터 1998년까지로 설정하였으나, 1982년부터 1984년까지의 도시가계연보 원자료에는 가구주교육 변수가 제외되어 있어, 각 년도마다 독립변수의 통일성을 기하기 어려워 1985년부터 1998년까지의 자료를 분석에 이용하였다.

본 연구는 1985년부터 1998년까지 조사된 가구 중 교통비 지출 여부에 상관없이 매년 12개월 동안 지속적으로 조사에 참여한 1000여 가계의 자료만을 추출하여 이용하였다. 그러나 1985년부터 1988년, 그리고 1993년 자료에는 12개월 모두 참석된 가계가 10여 가구에 불과해 1985년부터 1988년까지는 8개월 이상 조사에 참여한 가계, 1993년의 경우 10개월 이상 조사에 참여한 가계로 제한하였다. 그 이유는 각 연도마다 조사에 참여한 대상 가계수의 균형을 맞추기 위함과 동시에 가계의 선호와 욕구는 계절이나 각종 절기에 따라서 변화하게 되므로(Lee, 1994) 계절 및 절기에 따른 지출 차이로 인하여 발생하는 결과의 오류를 최소한으로 막아 가계의 소비지출을 정확히 분석하기 위해서이다.

분석방법으로 WIN SAS PC 프로그램을 사용하였으며, 조사대상자의 일반적 특성과 교통비 지출실태를 파악하기 위해 평균, 백분율, 빈도분석을 실시하였다. 또한 앞의 모델 (2), (3)을 이용하여 1985년부터 1998년까지 14년간의 자료를 매년 독립적으로 분석하여 소득의 한계소비성향과 탄력성의 변화를 살펴보았으며, 다중회귀분석방법을 이용하여 산출하

였다.

독립변수들간의 다중공선성 여부를 모수추정치에 대한 허용도(tolerance)를 이용하여 검증하였으며, 독립변수 모두 허용도가 0.1 이상으로 나타나 다중공선성의 문제는 없는 것으로 판단된다.²⁾

IV. 결과 및 해석

1. 조사대상자의 일반적 특성

조사대상자의 일반적 특성은 <표 4>에 나타난 바와 같다. 가계 월평균 소득은 1998년도를 기준으로 한 불변가격으로 변환한 값이며, 1985년 900,238원의 가계소득이 꾸준히 증가하여, 1988년 세계올림픽이 개최된 다음 해인 1989년 1,468,229원으로 전년대비 25.4%의 높은 증가율을 나타냈다. 그리고 1989년 이후 1997년 2,555,649원까지 꾸준한 증가를 보이다가 1998년에는 2,301,810원으로 감소하여 1995년의 2,359,090원과 유사한 수준을 보였으며 이는 1997년 말 우리 나라의 경제위기사태 발생에서 비롯된 결과로 해석된다.

거주지역을 살펴보면, 1985년 서울지역에 거주하는 대상자는 약 37% 정도였고, 서울이외의 도시지역에 거주하는 대상자는 약 63%이었으나, 1993년 서울지역 거주자가 약 19%로 줄어들고, 상대적으로 서울이외의 도시지역에 거주하는 대상자의 비율이

2) 모수추정치에 대한 허용도가 0.1이하면 공선성이 있다. 계산은 특정 변수가 회귀모형에서 제외되었을 때의 R²를 1에서 빼준 값이다(김충현, 1993, p. 250).

<표 2> 조사대상지의 일반적 특성(1985~1998)

변수명	구분	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
가계수	조사대상가계수	1,348	1,445	1,443	1,552	1,227	1,183	1,291	1,292	1,527	1,292	1,538	1,598	1,597	1,290
소득	월평균 가계 소득액(원)	900,238	998,282	1,131,369	1,170,348	1,468,229	1,637,286	1,779,291	1,912,158	2,000,160	2,000,160	2,359,090	2,507,384	2,555,649	2,301,810
거주지역	서울	496(36.8)	496(34.3)	464(32.2)	464(31.2)	356(29.0)	369(31.3)	414(32.3)	436(34.1)	285(19.3)	268(19.2)	297(19.3)	284(17.8)	320(20.0)	219(17.0)
	서울이외도시지역	852(63.2)	949(65.7)	979(67.8)	1088(68.8)	871(71.0)	811(68.7)	869(67.7)	843(65.9)	1230(80.7)	1125(80.8)	1239(80.7)	1312(82.2)	1277(80.0)	1071(83.0)
가구주성별	남자	1,202(88.2)	1,274(88.2)	1,287(89.2)	1,379(88.9)	1,112(90.6)	1,072(90.8)	1,162(90.6)	1,156(90.4)	1,375(90.2)	1,235(88.7)	1,354(88.2)	1,397(87.5)	1,380(86.4)	1,190(92.2)
	여자	146(10.8)	171(11.8)	156(10.8)	173(11.1)	115(9.4)	108(9.2)	121(9.4)	123(9.6)	150(9.8)	158(11.3)	182(11.8)	199(12.5)	217(13.6)	100(7.8)
가구주직업	고위 관리 및 전문가	64(4.7)	55(3.8)	66(4.6)	62(4.0)	45(3.7)	42(3.6)	47(3.7)	55(4.3)	80(5.2)	24(1.7)	31(2.0)	40(2.5)	31(2.0)	372(28.8)
	관리·사무직	306(22.7)	376(26.0)	381(26.4)	392(25.3)	299(24.4)	335(28.4)	356(27.7)	348(27.2)	421(27.6)	528(37.9)	608(39.6)	601(37.7)	606(37.9)	208(16.1)
	생산·판매·서비스직	927(68.8)	956(66.2)	951(65.9)	1045(67.3)	816(66.5)	741(62.8)	817(63.7)	808(63.2)	925(60.7)	841(60.4)	895(58.3)	954(59.8)	958(60.0)	708(54.9)
	무직 및 기타	51(3.8)	58(4.0)	45(3.1)	53(3.4)	67(5.5)	62(5.3)	63(4.9)	68(5.3)	99(6.5)	99(6.5)	0(0.0)	2(0.1)	2(0.1)	2(0.2)
가구주 연령	30미만	309(22.9)	310(21.5)	323(22.4)	298(19.2)	144(11.7)	124(10.5)	137(10.7)	118(9.2)	194(12.7)	130(9.3)	146(9.5)	137(8.6)	144(9.0)	144(11.2)
	30이상~40미만	539(40.0)	593(41.0)	603(41.8)	665(42.8)	533(43.4)	507(43.0)	566(44.1)	513(40.1)	651(42.7)	555(39.8)	604(39.3)	580(36.3)	556(34.8)	552(42.8)
	40이상~50미만	351(26.0)	374(25.9)	347(24.0)	390(25.1)	385(31.4)	367(31.1)	372(29.0)	385(30.1)	406(26.6)	383(27.5)	435(28.3)	472(29.6)	470(29.4)	361(28.0)
	50이상~60미만	136(10.1)	157(10.9)	154(10.7)	168(10.8)	148(12.1)	159(13.5)	184(14.3)	228(17.8)	222(14.6)	258(18.5)	283(18.4)	309(19.4)	319(20.0)	187(14.5)
	60이상	13(1.0)	11(0.8)	16(1.1)	31(2.0)	17(1.4)	23(1.9)	24(1.9)	35(2.7)	52(3.4)	67(4.8)	68(4.4)	98(6.1)	108(6.8)	46(3.6)
가구주 교육수준	중졸 이하	528(39.3)	526(36.4)	497(34.4)	565(36.4)	394(32.1)	363(30.8)	375(29.2)	377(29.5)	390(25.6)	395(28.4)	398(25.9)	444(27.8)	455(28.5)	230(17.8)
	고졸	545(40.4)	574(39.7)	616(42.7)	659(42.5)	546(44.5)	513(43.5)	570(44.4)	540(42.2)	665(43.6)	571(41.0)	661(43.0)	646(40.5)	640(40.1)	575(44.6)
	전문대졸	65(4.8)	81(5.6)	66(4.6)	68(4.4)	62(5.1)	61(5.2)	78(6.1)	81(6.3)	91(6.0)	85(6.1)	95(6.2)	113(7.1)	115(7.2)	107(8.3)
	대졸	192(14.2)	236(16.3)	246(17.0)	230(14.8)	195(15.9)	209(17.7)	232(18.1)	244(19.1)	323(21.2)	290(20.8)	313(20.4)	322(20.2)	318(19.9)	326(25.3)
	대학원졸 이상	18(1.3)	28(1.9)	18(1.2)	30(1.9)	30(2.4)	34(2.9)	28(2.2)	37(2.9)	56(3.7)	52(3.7)	69(4.5)	71(4.4)	69(4.3)	52(4.0)
차가소유 유무	차가 소유	548(40.7)	608(42.1)	616(42.7)	662(42.7)	607(49.5)	628(53.3)	674(52.5)	682(53.3)	759(49.8)	766(55.0)	902(58.7)	964(60.4)	947(59.3)	379(70.6)
	차가 무소유	800(59.3)	837(57.9)	827(57.3)	890(57.3)	620(50.5)	551(46.7)	609(47.5)	597(46.7)	766(50.2)	627(45.0)	634(41.3)	632(39.6)	650(40.7)	911(29.4)
가구원 수	2인	102(7.6)	104(7.2)	128(8.9)	125(8.1)	60(4.9)	60(5.1)	68(5.3)	86(6.7)	142(9.3)	141(10.1)	136(8.9)	180(11.3)	202(12.6)	141(10.9)
	3인	241(17.9)	286(19.8)	305(21.1)	337(21.7)	249(20.3)	235(19.9)	234(18.2)	268(21.0)	350(23.0)	317(22.8)	369(24.0)	391(24.5)	399(25.0)	300(23.3)
	4인	472(35.0)	508(35.2)	522(36.2)	594(38.3)	516(42.1)	494(41.9)	591(46.1)	558(43.7)	684(44.9)	615(44.1)	690(44.9)	707(44.3)	689(43.1)	612(47.4)
	5인 이상	533(39.5)	547(37.9)	488(33.8)	496(32.0)	402(32.8)	391(33.1)	390(30.4)	366(28.6)	349(22.9)	320(23.0)	341(22.2)	318(19.9)	307(19.2)	237(18.4)
취업인 수	1인	987(73.2)	1002(69.3)	960(66.5)	970(62.5)	757(61.7)	708(60.0)	735(57.3)	777(60.8)	908(59.5)	781(56.1)	829(54.0)	840(52.6)	823(51.5)	774(60.0)
	2인	301(22.3)	363(25.1)	405(28.1)	465(31.3)	375(30.6)	386(32.7)	436(34.0)	414(32.4)	518(34.0)	493(35.4)	562(36.6)	624(39.1)	618(38.7)	451(35.0)
	3인 이상	60(4.5)	80(5.5)	78(5.4)	97(6.3)	95(7.7)	86(7.3)	112(8.7)	88(6.9)	99(6.5)	119(8.5)	145(9.4)	132(8.3)	156(9.8)	65(5.0)

증가하여, 약 81%의 분포를 나타내었다. 또한 1993년 이후 이러한 비율은 1998년까지 큰 변화를 보이지 않았다.

가구주의 성별은 1985년 89.2%가 남자가구주였고 10.8%가 여자가구주여서 대부분 가계의 가구주가 남자로 나타났으며, 이러한 특성은 1998년까지 지난 14년간 유의한 변화를 보이지 않았다. 또한 가구주의 직업은, 1985년부터 1997년까지 고위 관리·전문가 집단이 대부분 5% 이내의 수준이었고, 관리·사무직이 약 30% 정도, 생산·판매·서비스직은 약 60% 정도의 분포를 나타냈다. 그러나 1998년의 경우에는 고위관리·전문가 집단의 비율이 늘어 28.8%를 나타냈고, 관리·사무직과 생산·판매·서비스직이 상대적으로 각각 16.1%와 54.9%, 무직 2.0%를 나타냈다.

가구주의 연령분포를 살펴보면, 30대 미만의 경우 1985년 약 20%를 차지하다가 1989년 10%수준으로 낮아져 1998년까지 동일한 분포로 유지되었으며 30대, 40대는 각기 1985년에 40%, 26%를 구성하였고, 1998년까지 비슷한 구성비율을 계속 유지하였다. 50대는 1985년 약 10%에서 90년대 약 15%정도로 증가되어 1998년까지 유사한 구성비율을 나타내었다. 가구주의 교육수준을 보면, 1985년에는 중졸 이하가 39.2%, 고졸 40.4%, 대졸 19%, 대학원졸 이상이 1.3%를 나타내고 있으며, 그 후 교육수준이 점차 증가하여 1998년에는 중졸 이하가 17.8%, 고졸은 44.6%, 대졸 33.6%, 그리고 대학원졸 이상이 4.0%를 나타내 1985년에 비해 높은 분포를 보였다. 자가소유유무는 1985년 집을 소유하고 있는 가계가 40.7%, 자기 집을 소유하고 있지 않은 가계가 59.3%였고 집을 소유한 가계의 비율이 꾸준히 증가하여 1998년에는 집을 소유한 가계가 70.6%, 집을 소유하지 못한 가계가 20.4%를 나타냈다.

가구원수를 보면, 1985년 2인 가계가 7.6%, 3인 17.9%, 4인 35.0%, 5인 이상이 39.5%로 5인 가계의 비율이 가장 높았다. 그러나 90년대 후반으로 갈수록 5인 이상 가계의 비율은 감소한 반면 2인 가계는 점차 증가하는 추세를 보였다. 가계당 취업인수는 1985년 1인이 73.2%, 2인 22.3%, 3인 이상 4.5%를 나

타냈으며, 그 후 2인 취업가계의 분포도가 점차 높아져 1997년에는 38.7%까지 나타났다가 1998년 35%로 감소했다. 이러한 취업인수의 변화는 기혼 여성의 경제활동 참가율의 영향을 받았기 때문인 것으로 파악된다. 즉 1985년 이후 경제가 발전함에 따라 기혼여성의 경제활동 참여율이 증가하다가, 1997년 말 우리 나라 경제위기시대 시작으로 맞벌이 가계의 기혼여성의 실직율이 높아졌기 때문으로 생각된다. 통계청(1999b)은 우리 나라 여성의 경제활동 참가율은 85년 41.9%에서 1997년 49.5%까지 지속적인 증가를 보였으나, 1998년 47%로 감소하였다고 보고하였으며, 이러한 사실이 위의 결과를 뒷받침하여 주고 있다.

2. 교통비 지출수준과 지출비중의 변화

교통비 지출수준과 총소비지출액에 대한 교통비 비중의 변화는 이들을 구성하고 있는 하위비목을 포함하여 1985년부터 1998년까지 14년 동안 분석되었으며, 결과는 <표 3>, <표 4>와 같다. 교통비 지출은 시간에 따른 물가변동의 영향을 배제하기 위해 1998년도를 기준년도 100으로 하는 전도시소비자물가지수(CPI)에 근거하여 불변가격으로 계산하였으며, 1998년도를 기준년도로 설정한 이유는 가장 최근년도를 기준년도로 설정함으로써 현재의 화폐가치에 대한 감각의 변환 없이 현재시점에서 쉽게 이해하기 위해서이다.

<표 3>과 <표 4>에 소득을 포함시킨 이유는 다른 지출비목과 마찬가지로 소득이 교통비에 가장 많은 영향을 미치는 요인으로(김연화, 1990), 교통비 지출 변화를 이해하는데 도움을 주기 위해서이다. 분석순서는 교통비를 구성하고 있는 하위 비목 중 공공교통비와 개인교통비 비목을 먼저 살펴보고, 그 다음 교통비의 순으로 살펴보고자 한다.

1) 교통비 지출수준의 변화

공공교통비의 변화는 <표 3>에 나타난 것처럼 1985년 27,074원 수준에서 1988년과 1990년 약간의 감소를 제외하고는 계속적으로 꾸준한 증가를 보여

〈표 3〉 교통비 지출수준의 변화: 1985-1998

단위: 원

년 도	N (단위: 가구)	소득 (증감율: %)*	공공교통비	개인교통비	교통비
85	1,348	900,238(0.0)	27,074(0.0)	2,506(0.0)	29,580(0.0)
86	1,445	998,282(10.9)	29,352(8.4)	2,286(-8.7)	31,641(6.9)
87	1,443	1,131,369(13.3)	31,727(8.0)	4,929(115.6)	36,659(15.8)
88	1,552	1,170,348(3.4)	31,687(-0.1)	8,248(67.3)	39,936(26.2)
89	1,227	1,468,229(25.4)	35,409(11.7)	29,321(255.4)	64,732(62.0)
90	1,180	1,637,286(11.4)	34,681(-2.1)	42,638(45.4)	77,320(19.4)
91	1,283	1,779,291(8.7)	39,403(13.6)	48,106(12.8)	87,509(13.1)
92	1,279	1,912,158(7.4)	40,472(2.7)	51,821(7.7)	92,29 (5.4)
93	1,527	2,000,160(4.6)	41,937(3.6)	85,934(65.8)	127,87 (38.5)
94	1,393	2,165,176(8.2)	43,520(3.7)	103,491(20.4)	147,013(14.9)
95	1,536	2,359,090(8.9)	44,491(2.2)	105,528(1.9)	150,020(2.0)
96	1,598	2,507,384(6.2)	45,310(1.8)	122,773(16.3)	168,083(12.0)
97	1,597	2,555,649(2.0)	46,662(2.9)	128,854(4.9)	175,517(4.4)
98	1,290	2,301,810(-9.9)	39,378(-15.6)	121,760(-5.5)	161,138(-8.1)

*: (당해년도 지출액/전년도 지출액)×100

1997년에는 1985년도의 1.7배 수준인 46,622원으로 나타났다. 그 후 1998년에는 전년대비 15.6%³⁾가 감소하여 39,378원의 수준을 보였다. 이에 반해 개인교통비는 1985년 2,506원을 나타내었고, 1997년까지 2번의 커다란 증가율, 즉 1989년 29,321원으로 전년대비 255.4%의 증가율과 1993년 85,934원으로 전년대비 65.8%의 증가율을 나타냈다. 개인교통 또한 1998년에는 전년대비 5.5%의 감소를 보여, 121,760원의 수준을 나타냈으나 이는 1985년에 비하여 48.6배나 증가한 수준이다.

교통비는 1985년 29,580원에서 1989년까지 꾸준한 증가를 보였으며, 특히 1989년에는 전년대비 62.0%의 높은 증가를 가져왔다. 그 후 1993년에 다시 한번 큰 폭의 증가를 나타냈으며, 그 이후 1997년까지 꾸준한 증가를 보이다가 1998년에는 전년대비 8.1% 감소한 수준인 161,138원을 나타냈다.

이상의 결과를 종합적으로 살펴보면, 공공교통 및 개인교통, 교통비 소비지출액은 분석기간동안 계속적인 꾸준한 증가추세를 보였으며, 특히 1989년과 1993년에 급격한 상승을 보인 반면, 1998년에는 감소하였다.

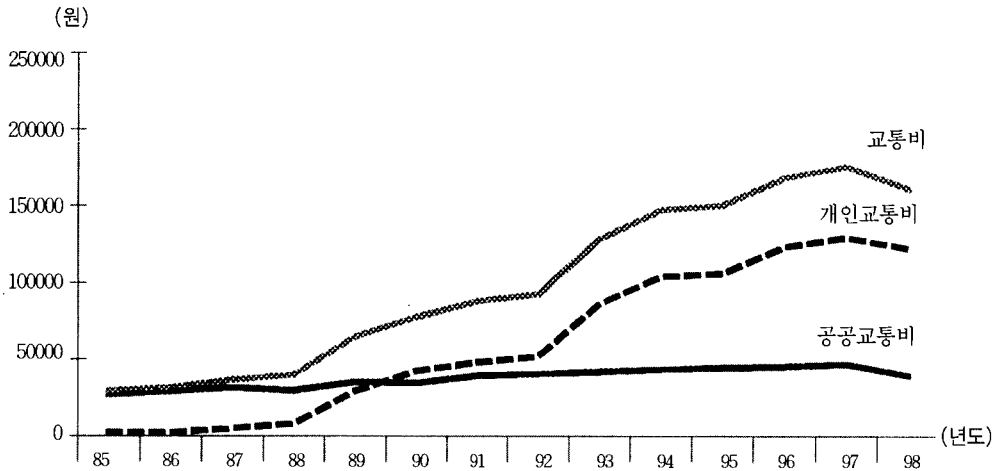
이러한 결과 중 1989년 개인교통비의 증가는 소득의 증가로 인한 지출의 증가 즉, 소득효과로 설명될 수 있으며, 1993년 소득의 낮은 증가율에도 불구하고 개인교통비가 획기적으로 증가한 사실은 다음 2가지 측면에서 그 이유를 살펴볼 수 있다.

첫째, 우리 나라 도시근로자 가계의 소비가치와 라이프 스타일이 변하여 편의성을 추구하며, 주말이면 교외로 빠져나가 여가를 즐기는 일에 반드시 필요한 자가용수요가 소득에 관계없이 계속된 결과로 생각되며,

둘째, '우리 나라 고소득층은 이미 자가용을 필수품으로 인식하고 있으며, 이러한 인식은 현재 중산층까지 확산된 상태'라고 결론을 내린 선행연구 결과(김종구, 박성용, 1997)에 기초하여 볼 때, 소득수준이 낮은 계층에서

3) 소득 역시 감소함(전년대비 -9.9%P).

4) Bandwagon effect : Leibenstein에 의해서 제시된 영향으로, 널리 알려진 상표를 구입함으로써 남에게 인정받고 싶은 심리의 표현으로 내가 이런 것을 살 수 있다는 것을 공공연하게 과시하기 위하여 물품을 구매하는 효과를 의미한다(김문희, 1996).



〈그림 1〉 교통비 지출 수준의 변화

도 자가용구입이 점점 보편화되어 가는 추세를 반영하는 즉, 밴드웨건 효과(band-wagon effect)⁴⁾의 결과라고 생각된다. 또한 1998년 일시적인 개인교통비의 감소는 우리나라 경제 위기 영향으로 인한 소득의 감소에 기인한 것으로, 이 경우 역시 소득효과로 설명될 수 있을 것이다. 좀더 나아가 이러한 개인교통비의 변화는 교통비 변화와 동일한 방향으로 움직이고 있어, 교통비 비목의 변화는 개인교통비 비목의 변화에 의해 좌우된다고 해석할 수 있다(그림 1 참조).

2) 교통비 지출 비중

가계지출 전체에 대하여 공공교통비가 차지하는 비중은 <표 4>에 나타난 바와 같이 가계소득의 지속적인 증가에도 불구하고 1985년 4.5%에서 서서히 감소하여 1998년 3.0%(-1.5%P)를 나타낸 반면, 개인교통비가 차지하는 비중은 1985년 0.3%로 매우 작은 부분을 차지하고 있었으나, 그 후 급속히 증가하여 1998년 8.0%로 약 26배(7.7%P)의 증가를 보였다.

또한 가계지출 전체에 대한 교통비의 비중은 1985년 4.8%수준에서 계속적으로 꾸준한 증가를 보이며 1998년 11.0%까지 6.2%P의 증가를 보였으며, 교통비

가 공공과 개인교통비로 구성된 점을 고려하면, 위의 결과는 개인교통비의 증가효과가 공공교통비의 감소효과를 상회한 결과임을 알 수 있다.

또한 개인교통비와 교통비의 변화는 동일한 양상을 띄고 있으며, 이는 교통비의 변화가 개인교통비의 변화에 달려 있음을 시사하고 있다(그림 2 참조).

1985년부터 1998년까지 우리나라 도시근로자 가계의 교통비 지출수준과 가계지출 전체에 대한 지출비중의 변화를 비교하여 살펴보면, 공공교통비 지출액은 1985년부터 1998년까지 꾸준한 증가를 보인 반면, 지출비중은 오히려 꾸준히 감소를 보였다. 이러한 결과는 우리나라 도시근로자 가계가 소득의 증가와 함께 공공교통비의 지출액을 증가시키지만, 다른 비목에 비하여 지출증가액의 할당율을 줄여나간다는 것을 의미하며, 이는 도시근로자 가계에서 공공교통비 비목의 중요도가 상대적으로 점차 낮아지고 있음을 의미한다.

개인교통비 비목은 실질지출액의 경우 1989년과 1993년 두 번의 커다란 증가를 보였으며, 1998년에는 오히려 감소하는 추세를 보인 반면, 지출비중에 있어서는 1985년 이후 1%P 미만의 크기로 꾸준한 증가를 보이다가 93년과 98년에는 1.5%P 이상의 증가율을 보였다. 특히 1998년에는 개인교통비의 실제

〈표 4〉 교통비 지출비중의 변화: 1985-1998

단위: %

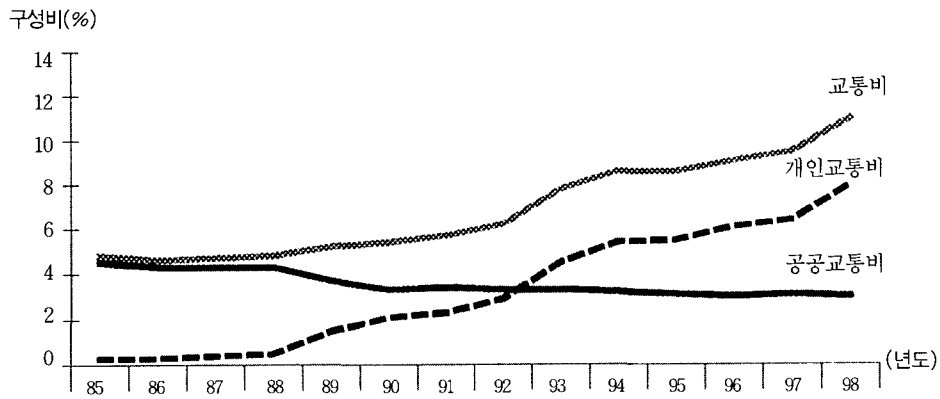
년 도	소득 (증감율: %)*	① 공공교통비 지출비중	② 개인교통비 지출비중	③ 교통비 지출비중
85	900,238(0.0)	4.5	0.3	4.8
86	998,282(10.9)	4.3	0.3	4.6
87	1,131,369(13.3)	4.3	0.4	4.7
88	1,170,348(3.4)	4.3	0.5	4.8
89	1,468,229(25.4)	3.7	1.5	5.2
90	1,637,286(11.4)	3.3	2.1	5.4
91	1,779,291(8.7)	3.4	2.3	5.7
92	1,912,158(7.4)	3.3	2.9	6.2
93	2,000,160(4.6)	3.3	4.5	7.8
94	2,165,176(8.2)	3.2	5.4	8.6
95	2,359,090(8.9)	3.1	5.5	8.6
96	2,507,384(6.2)	3.0	6.1	9.1
97	2,555,649(2.0)	3.1	6.4	9.5
98	2,301,810(-9.9)	3.0	8.0	11.0

*: (당해년도 지출액/전년도 지출액)×100

① 공공교통비 지출비중: (공공교통비/총소비지출액)×100

② 개인교통비 지출비중: (개인교통비/총소비지출액)×100

③ 교통비 지출비중: (교통비/총소비지출액)×100



〈그림 2〉 교통비 지출 비중의 변화

지출액이 줄어든 반면, 총 가계지출에 대한 개인교통 비중은 증가하였다. 이 중 1998년의 결과는 1997년 말 우리 나라 경제 위기로 인하여 절대 소득이 줄고 따라서 자동차의 구입을 억제하거나 운영비를 최소한으로 하려는 가계의 노력이 개인교통비 지출

액을 낮추는 결과를 가져왔으나 이미 자동차를 구입한 가계는 할부금의 계속적인 지불과 최소한의 운영비, 즉 보험료, 자동차 관련 세금 등의 지출이 계속적으로 이루어질 수밖에 없기 때문에 줄어든 소득에 대하여 개인교통비 지출액의 비중이 상대적

으로 증가한 결과로 판단된다. 따라서 1998년 가계 소득이 감소함에도 불구하고 개인교통비 지출 비중이 증가한 결과는 상대적으로 개인교통비 때문에 경제적 압박을 경험한 가계가 많이 있음을 시사하고 있다.

3. 교통비에 대한 한계소비성향과 소득탄력성의 변화

1) 교통비의 한계소비성향 변화

교통비에 대한 가계특성의 영향력을 통제 한 후 소득의 한계소비성향을 분석한 결과는 <표 5>에서 보는 바와 같다. 본 연구에서는 종속변수인 교통비 지출액을 1000으로 나누어 분석하였으며 따라서 한계소비성향의 소득의 한 단위는 1,000원을 의미한다.

공공교통비의 한계소비성향은 1985년 0.010 즉, 우리 나라 도시근로자 가계는 소득이 1,000원 증가 할 때마다 교통·통신비에 10원을 더 소비하는 것으로 나타났으며, 이러한 경향은 1992년까지 거의 동일하게 나타났다. 1993년 이후 공공교통비의 한계 소비성향은 점차 감소하여 1998년에는 0.004의 수준

을 보였으며 이는 우리 나라 가계에서 공공교통에 대한 지출의 필요도, 혹은 요구도가 점차 낮아지고 있음을 의미한다.

개인교통비의 한계소비성향은 공공교통비와 많은 차이를 나타내고 있으며 1985년 0.004를 나타내던 한계소비성향이, 서울 아시안게임이 개최되었던 다음 해인 1987년에는 0.015까지 증가하였으며 그후 서울 국제올림픽이 개최되었던 1988년 0.047로 급격히 증가한 이후 1996년 0.067을 나타낼 때까지 92년, 95년을 제외하고 매해 꾸준한 증가 추세를 보였다. 그러나 97년 0.053, 98년 0.043으로 감소하는 경향을 보였으며, 이 수준은 1985년의 수준과 비교하면 약 10배의 증가를 나타낸 것이다.

1992년과 1995년 소득의 감소가 일어나지 않았음에도 불구하고 개인교통비 한계소비성향이 일시적으로 감소한 현상은, 우리 나라 소비자의 평균 자동차 교체 시기가 3년 4개월이며(경향신문, 1999. 6. 28), 1992년과 1995년과는 3년간의 시간차가 있다는 사실에 기초하여 볼 때, 소비자의 자동차 구입비와 관련되어 있음을 시사하고 있다. 이를 위하여 본 연구의 조사대상가계의 자동차 구입비를 분석기간 동

<표 5> 교통비의 한계소비성향과 소득탄력성의 변화: 1985-1998

년 도	소 득(단위: 원) (증감율: %)*	공공교통비		개인교통비		교 통 비	
		한계소비성향	소득탄력성	한계소비성향	소득탄력성	한계소비성향	소득탄력성
1985	900,238(0.0)	0.010	0.480	0.004	0.501	0.014	0.543
1986	998,282(10.9)	0.014	0.346	0.004	0.523	0.018	0.402
1987	1,131,369(13.3)	0.011	0.391	0.015	0.574	0.026	0.600
1988	1,170,348(3.4)	0.010	0.425	0.047	1.142	0.057	0.670
1989	1,468,229(25.4)	0.010	0.269	0.052	1.565	0.063	1.056
1990	1,637,286(11.4)	0.009	0.371	0.060	2.092	0.070	1.086
1991	1,779,291(8.7)	0.011	0.444	0.055	1.775	0.063	1.102
1992	1,912,158(7.4)	0.010	0.423	0.039	1.883	0.050	1.085
1993	2,000,160(4.6)	0.006	0.506	0.058	1.910	0.065	1.14 0
1994	2,165,176(8.2)	0.007	0.574	0.069	1.895	0.076	1.083
1995	2,359,090(8.9)	0.006	0.502	0.053	1.611	0.060	1.020
1996	2,507,384(6.2)	0.007	0.364	0.067	1.614	0.074	0.978
1997	2,555,649(2.0)	0.005	0.269	0.053	1.206	0.058	0.713
1998	2,301,810(-9.9)	0.004	0.348	0.043	1.342	0.047	0.774

*: (당해년도 지출액/전년도 지출액)×100

안 살펴본 결과, <표 6>과 <그림 3>에서와 같이 다른 해에 비하여(소득이 감소한 1998년 제외), 1992년 24,910원, 1995년 45,981원으로 현저한 감소를 보이고 있었으며, 개인교통비의 한계소비성향과 동일한 경향을 보였다. 이는 소비자가 자동차를 구입하여 할부금을 지불하다가 3년째 되는 해인 1992년에는 할부금이 없어진 상태이었다가 1993년부터 또다시 새로운 자동차 할부금을 내기 시작하였으며 1995년에는 자동차 할부금 잔액이 거의 남지 않았기 때문에 나타난 결과일 수 있음을 시사하고 있다. 다만 <그림 3>에서 1991년부터 개인교통비를 분석한 것은 본 연구를 위한 자료 중 개인교통비에 대한 정보가 1991년부터 가능하였기 때문이다.

교통비는 공공과 개인교통비의 합계로 이루어져 있으며, 한계소비성향 역시 공공과 개인교통비의 한계소비성향을 합한 값이다. 따라서 교통비 한계소비성향 분석은 공공과 개인교통비의 한계소비성향 변화에 따라 교통비가 어떻게 변화하느냐에 초점을 두어 다음과 같이 분석하였다.

교통비 한계소비성향은 1985년 0.014의 수준을 보였으며 해마다 꾸준히 증가하여 1988년 0.057의 수준을 보였다. 그 이후 약간의 증감을 나타내며 변화하다가 우리 나라의 경제 위기 시기인 1998년 0.047의 수준으로 감소하였다. 분석기간 중 1994년이 0.076으

로 가장 높은 한계소비성향 수준을 나타내었는데 이는 이시기에 공공과 개인교통의 한계소비성향이 가장 높은 결과에서 기인한 것으로 해석되며, 1998년 감소한 이유는 이 시기에 공공과 개인교통비의 한계소비성향이 모두 낮아졌기 때문으로 해석된다.

이상 교통비의 한계소비성향의 변화를 1985년부터 1998년까지 살펴 본 결과 공공 및 개인교통비, 교통비는 1996년까지 약간의 증감을 계속하다가 1996년 이후 감소하는 동일한 변화양상을 보였다. 특히 개인교통, 교통비 비목의 변화 중 1994년 가장 높은 한계소비성향을 공통으로 보인 결과는 교통비의 변화특성이 개인교통의 변화특성에 달려 있음을 시사하고 있다(그림 4 참조).

2) 교통비의 소득탄력성 변화

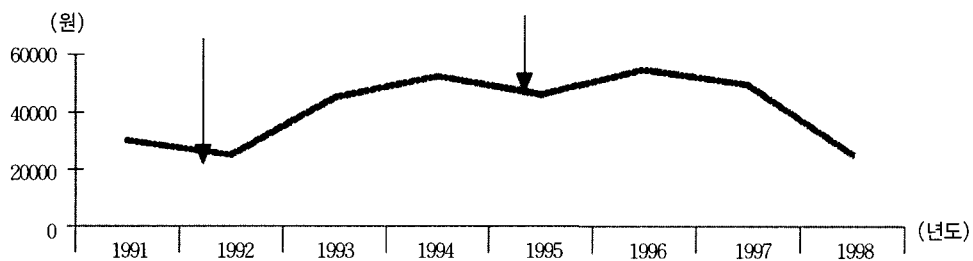
교통비의 소득탄력성 역시 가계특성의 영향력을 통제한 후 소득탄력성을 측정된 결과 <표 5>와 같이 나타났다.

먼저 공공교통비에 대한 소득탄력성을 보면 지난 14년간 모두 소득탄력성 계수가 0.3~0.6을 보인 반면, 개인교통비는 분석기간 전반기인 1985년부터 1987년까지 약 0.5정도의 소득탄력성 계수를 나타내다가 1988년부터 소득탄력성 계수가 1 이상을 나타내며 점차 증가하였다. 이는 다시 1993년 0.910을 정

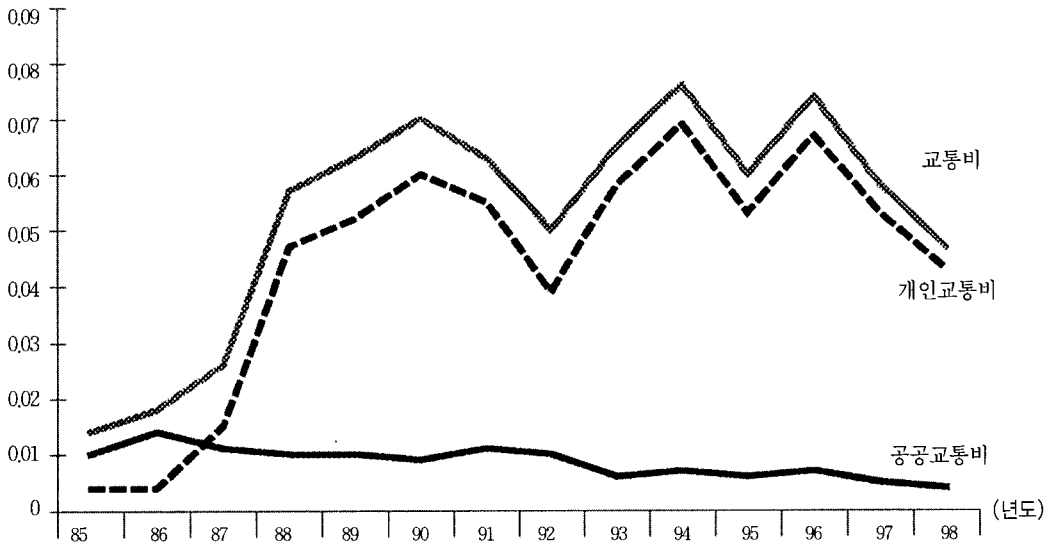
<표 6> 조사대상자의 자동차 구입비 변화

단위: 원

년 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
지출액	30,095	24,910	44,989	52,306	45,981	54,650	49,520	25,255



<그림 3> 조사대상자의 자동차 구입비 변화

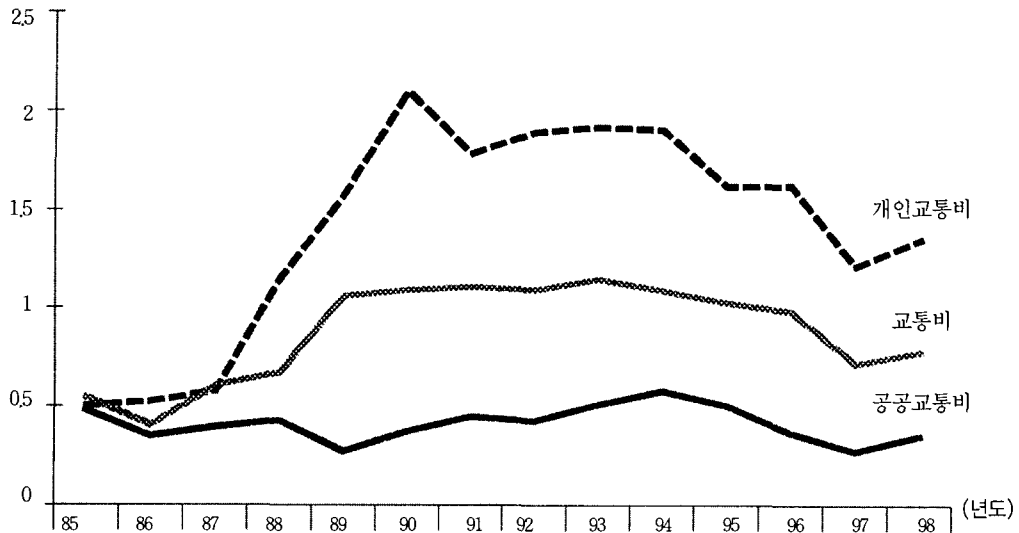


〈그림 4〉 교통비의 한계소비성향 변화

점으로 1997년까지 감소하는 경향을 보였다. 여기서 소득탄력성 계수는 개인교통이 필수재 혹은 사치재 이나를 판단하기 위한 객관적 자료로 이용하기보다는 자동차소유에 대한 가계의 열망과 관련하여 해석하는 것이 좀더 타당하다고 생각된다. 즉 개인교통의 소득탄력성이 1985년부터 1987년까지 0.5수준으로 나타난 것은 우리 나라 도시근로자가가 승용차를 필수재로 생각하였다기 보다는 자동차소유에 대한 열망이 일반적으로 적었던 것에 기인하며, 1988년부터 소득탄력성이 1 이상으로 나타난 것은 우리 나라 도시근로자 가계가 자동차 구매에 대한 열망이 커지기 시작하였기 때문으로 해석된다. 부연하여 설명하면, 자동차에 대한 소유열망이 다른 어느 지출비목보다 클 경우 소득이 증가하였을 때, 가계는 우선적으로 자동차 구입비에 소득 증가분 혹은 그 이상을 할애할 것이며, 자동차소유에 대한 열망이 사회적으로 팽배하여 있지 않은 시기 동안은 가계는 상대적으로 소유열망이 더 큰 다른 비목에 소득 증가분을 할애할 것이라는 해석이다. 따라서 위의 결과는 자동차에 대한 열망수준과 이러한 열

망을 어느 정도 달성하였는가의 성취수준 차이를 반영하는 것으로도 설명할 수 있으며 차이가 클수록 탄력성 계수는 크게 나타날 것이다. 이러한 관점에서 1993년 1.910을 정점으로 1997년까지 탄력성 계수가 감소한 결과는 자동차 소유에 대한 열망이 점차 성취되어 가기 때문인 것으로 해석 할 수 있으며, 또한 이러한 결과는 그 동안 부의 상징과 사치재로 인식해 오던 자가용이 이제는 소비자들이 널리 이용하는 상품으로 점차 자리잡아 가는 것으로 해석될 수 있다. 김종구·박성용(1997)은 소비자의 자동차에 대한 인식을 조사한 결과, 조사대상자의 93.2%가 자동차를 필수품으로 인식하고 있다고 보고하였으며, 이러한 선행연구 결과는 위의 해석이 무리가 아님을 뒷받침하여 주고 있다.

또한 위와 같은 해석이 타당하다는 것은 우리 나라 자동차 등록대수의 변화로도 설명이 가능하다. 즉, 우리 나라 자동차 등록대수는 1985년 1,113천대에서 1990년 3,395천대로 약 3배의 증가를 보였고, 자동차 한 대 당 인구수도 36.6명에서 12.6명으로 1/3수준으로 감소하였다. 1997년의 자동차 등록대수



〈그림 5〉 교통비의 소득탄력성 변화

는 10,413천대로 자동차 천만대 시대가 되었다(건설교통부, 1999).

교통비에 대한 소득탄력성은 공공과 개인교통비의 소득탄력성의 합계로 해석할 수 있으며, 1985년부터 1988년까지 소득탄력성 계수가 1 이하로 나타났으나 서울 국제올림픽이 개최된 다음 해인 1989년부터 1995년까지 소득탄력성 계수가 1 이상으로 나타났다. 또한 1996년 이후 다시 1 이하의 결과를 보였으며 이러한 결과는 교통비의 변화가 개인교통비의 변화에 의해 좌우되고 있음을 보여주고 있다.

1985년부터 1998년까지 교통비의 소득탄력성을 살펴 본 결과, 대체로 공공교통비는 탄력성 계수 1 이하, 개인교통비는 탄력성 계수 1 이상으로 사치재로 나타났다. 이 때 각 비목을 통합하여 교통비를 해석할 경우 소득탄력성 1 이상의 개인교통비는 탄력성 계수 1 이하의 공공교통비와 서로 상쇄되어 교통비의 재화성격을 해석하는데 오류를 범할 수 있을 것이다. 따라서 이 두 항목을 통합하여 교통비 비목의 특성을 규정한다는 것은 무리가 따른다고 생각된다.

V. 결론

본 연구는 통계청의 도시가계연보자료를 이용하여 1985년부터 1998년까지 도시근로자 가계의 교통비 지출액과 가계지출 전체에 대한 교통비 지출 비중이 어떻게 변화되어 왔는가를 살펴보고, 교통비의 한계소비성향과 소득탄력성을 추정하여 그 변화를 분석하였다.

실증분석을 위하여 1985년부터 1998년까지 조사에 참여한 가구 중 매년 12개월 동안 지속적으로 조사에 참여한 1,000여 가계의 자료만을 추출하여 이용하였다. 자료의 분석은 WIN SAS PC 프로그램을 사용하였으며, 교통비에 대한 한계소비성향과 소득탄력성을 추정하기 위하여, 다중회귀분석방법을 이용하였다.

위와 같은 연구과정을 통해 얻은 결과를 기초로 한 결론은 다음과 같다.

첫째, 교통비 지출액과 지출비중을 살펴보면, 공공교통비의 경우 지난 14년간 소득의 증가와 더불어 지출액은 증가하는 추세를 나타냈으나 지출비중은 감소하는 추세를 보였다. 이러한 결과는 우리 나라 도시근로자 가계가 소

득의 증가와 함께 공공교통비 지출액은 증가시키지만 다른 지출비목에 비하여 낮은 비율로 증가시키고 있음을 의미한다. 또한 이는 앞으로 소득의 증가와 함께 공공교통 수요는 증가하지만, 증가율은 점차 감소할 것으로 전망된다.

개인교통비는 공공교통비와 달리 지출액과 지출비중 모두 소득의 증가와 함께 꾸준히 증가하는 경향을 나타내 우리 나라 도시근로자 가계는 앞으로도 개인교통에 대한 수요가 계속적으로 증가할 수 있음을 시사하고 있어 개인 도로교통망 수요에 대한 대비책이 요구된다. 특히 개인교통비는 도시근로자 가계에서 앞으로 지속적인 증가가 예상되며 이에 맞는 합리적인 가계소비지출에 대한 소비자교육이 요구된다.

둘째, 교통비의 한계소비성향은 공공교통비의 경우 분석기간동안 한계소비성향이 점차 감소하고 있는 것으로 나타났다. 이는 가계에서 공공교통에 대한 지출 필요도, 혹은 요구도가 점차 낮아지고 있음을 의미하고 있다. 반면 개인교통의 경우는 공공교통과 반대의 경향을 나타내고 있다. 즉 점차 공공교통에서 개인교통으로 소비지출구조가 변화되어가고 있으며, 이런 구조에 맞는 교통정책이 요구됨을 시사하고 있다.

셋째, 교통비의 소득탄력성 변화를 살펴보면, 공공교통비는 분석기간동안 1 이하의 소득탄력성 계수를 나타내었고, 개인교통비의 경우에는 1988년 이후 1 이상을 나타냈다. 이는 개인교통의 대부분을 차지하는 자가용에 대한 가계의 열망과 성취수준 간의 차이가 크다는 것을 반영하는 것으로 1993년 소득탄력성 1.910을 정점으로 감소하는 경향을 나타내는 것은 가계의 자가용에 대한 열망이 점차 성취되어가고 있음을 의미하고 자가용을 필수재로 인식하는 가계가 증가하고 있음을 반영하고 있다.

넷째, 교통비 비목의 구분에 문제점을 발견할 수 있었다. 과거 교통비 비목을 설정하던 1982년도

에는 가계소비지출 중에 교통비가 차지하는 비중은 매우 작았으며, 공공교통비와 개인교통비는 같은 맥락에서 해석이 가능하였다. 그러나 1988년 우리 나라에서 세계올림픽이 개최된 이후의 소득증대와 더불어 가계의 소비가치가 변화됨에 따라 공공교통 비중이 감소한 반면, 개인교통비의 비중은 증가하였다. 따라서 공공교통과 개인교통은 서로 상반된 방향으로 움직이고 있으나 이를 통합하여 교통비의 특성을 파악할 경우 서로의 성격이 상쇄되어 교통비의 특성을 정확히 파악할 수 없다는 점이 모순점으로 나타났다. 따라서 지출비목의 분류 작업상 신중성이 요구되어지며 현재 실정과 자료의 이용 목적에 맞는 비목 구분이 요구된다.

이상의 결론에 기초하여 우리 나라 실정에 맞는 교통정책에 대한 제언을 다음과 같이 하고자 한다.

첫째, 가계의 가치변화, 소득증대 등으로 대부분의 가계가 공공교통보다는 개인교통을 이용하는 추세로 바뀌고 있으므로 개인교통을 이용하는 데서 나오는 문제점 등을 해결하고 개인교통을 이용하는 상황에 적절한 정책이 수립되어야 할 것으로 생각된다.

둘째, 공공교통 수요증가율이 개인교통 증가율에 비하여 현저히 낮다는 이유로 공공교통에 대한 정책을 소홀히 하기보다는 작은 국토를 가진 우리 나라 상황을 고려하여 감소하여 가는 공공교통에 대한 소비자의 수요를 증대시킬 수 있는 방안을 중요한 국가정책 중의 하나로 고려해보아야 한다고 생각한다. 즉, 증가하는 개인교통의 소비자수요를 단순히 수용한다는 차원보다 개인교통 못지 않은 편리함과 쾌적함을 겸비한 공공교통의 개발로 개인교통에 대한 소비자수요를 공공교통으로 전환시키는 방법도 고려하여 보아야 할 것이다.

셋째, 개인교통비의 급격한 증가는 가계의 소비생활에 밀접하게 다가온 자가용 사용의 증가 뿐만 아니라 자가용으로 인해 부가되는 외식문화와 여가문화 등에 관련된 측면까지 고려한

교통정책이 이루어져야 할 것이다. 즉, 자가용 이용이 보편화되면서 우리 나라의 외식문화와 여가문화도 많이 바뀌게 되었으며, 그 중 문제점으로 등장한 것이 도시 외곽지역의 음식점, 유흥시설의 증가 등으로 환경오염은 물론 자연훼손의 문제까지 등장하게 되었다는 점을 간과하여서는 안될 것이다.

■참고문헌

- 1) 건설교통부(1999). 건설교통통계연보.
- 2) 경향신문(1999. 6. 28). 25년 탈 자동차 3년 쓰고 바꿔 오래 타도록 세계개편을.
- 3) 김문희(1996). 청소년 소비자의 과소비에 관한 연구. 목포대학교 석사학위논문.
- 4) 김연화(1990). 소비구조변동에 관한 연구. 중앙대학교 석사학위논문.
- 5) 김영숙(1989). 한국가정의 가계소비유형분석. 성신여자대학교 박사학위논문.
- 6) 김종구·박성용(1997). 소비문화에 관한 연구. 한국소비자보호원, 연구보고 97-01.
- 7) 김충련(1993). SAS라는 통계상자. 데이터플러스.
- 8) 박상학(1992). 한·일·독과 비교해 본 한국 가구의 소비지출 형태. 국민경제리뷰 27호, 6-18.
- 9) 배연수·한재숙·김정숙(1990). 가계분석에 있어서 Engel Curve의 소비형태에 관한 연구. 대한가정학회지, 28(4), 87-101.
- 10) 양세정(1991). 도시 가계의 소비지출 양식변화에 관한 연구. 소비생활연구, 8, 61-75.
- 11) 양세정·주인숙(1997). 가계의 소비지출유형과 특성에 관한 연구. 대한가정학회지, 35(1), 277-290.
- 12) 이신화(1994). 도시가계의 교통·통신비 소비지출 구조분석. 경성대학교 석사학위논문.
- 13) 정영숙(1993). 한·미 가계의 소비지출패턴 비교 분석. 소비생활연구, 12, 34-52.
- 14) 통계청(1999a). <http://www.nso.go.kr>.
- 15) 통계청(1999b). 1998년 4/4분기 및 연간 도시근로자가계 수지 동향.
- 16) Abdel-Ghany, M., & Foster, A. C.(1982). Impact of income and wife's education on family consumption expenditure. *Journal of Consumer Studies and Home Economics*, 6, 21-28.
- 17) Douglas, E.(1980). Changing patterns of consumption expenditures. *American Council on Consumer Interests, The Proceedings of 26th Annual Conference*, 41-47.
- 18) Eastwood, D. B.(1985). *The economics of consumer behavior*. Massachusetts: Allyn & Bacon.
- 19) Lee, H.(1994). The effects of wealth components on consumption expenditures of retired elderly households. *Doctoral Dissertation, Oregon State University*.