

1인 가구 통행특성 및 교통정책방향

이재영 대전발전연구원 책임연구위원



I. 서론

대전시의 2010년 기준 1인 가구는 135천 가구로 전체 가구의 25.3%를 차지하고 있으며, 2000년 대비 증가율은 114.3%로 국내 평균 증가율을 크게 상회하고 있다. 특히, 1인 가구의 증가추이에서 우리의 주목을 끄는 현상은 중·고령층 1인 가구 증가 현상이다. 1인 가구를 연령별로 살펴보면 2006년에는 60세 이상이 전체의 43.0%를 차지한 반면 2009년에는 3.9% 증가한 46.9%로 나타나 1인 가구는 특히 60세 이상 중·고령층과 관련된 현상임을 알 수 있다(현대경제연구원, 2010).

이러한 1인 가구의 증가 및 분화추세는 단순화 및 평준화된 1인 가구 대책을 넘어 세분화된 정책소요를 예고하고 있다. 예를 들면, 미혼 1인 여성가구와 노인 1인 가구의 정책소요는 전혀 다르다는 것이다.

한편, 1인 가구는 교통수단의 선택특성 또한, 2인 이상의 가구와는 다른 행태를 보일 것으로 예상되는 바, 구체적인 선택특성을 살펴볼 필요가 있다. 사회적 약자인 1인 가구의 복지교통정책에 시사점을 줄 수 있기 때문이다.

본 고에서는 대전시 1인 가구의 일반적인 특성분석과 함께 수단선택 특성을 분석함으로써 1인 가구의 정책적 대응방향과 교통정책에의 시사점을 제시하고자 한다. 분석을 위해 “2011 대전의 사회지표 조사” 결과를

를 활용하였고, ANOVA, T-test, F-test, 이항로짓모형 등의 분석기법을 이용하였다.

II. 1인 가구의 국내외 현황 및 대전시의 특성

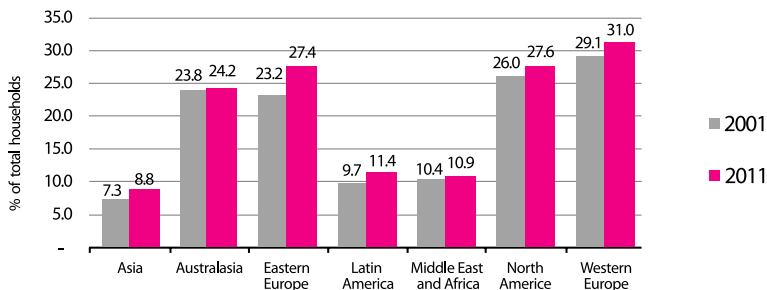
1) 국내외 1인 가구의 증가추이 및 특성

(1) 1인가구 증가는 세계적인 추세

1인 가구의 증가는 전세계적인 현상이다. 2011년 현재 전 세계 1인 가구수는 277백만 가구로 전체 가구의 14.9%를 차지하고 있다. 그 중에서도 서유럽은 전체적으로 31%가 1인 가구를 형성하고 있는데, 스칸디나비아 국가인 스웨덴, 덴마크, 노르웨이 등은 2011년을 기준으로 각각 47.1%, 40.0%, 39.6%가 1인 가구이다(Euromonitor International, 2012). 거의 전체 가구의 절반에 육박하는 수치이다(그림 1, 참조).

다른 서유럽국가들인 독일, 프랑스, 영국 등도 전체가구의 34%이상이 1인 가구를 차지하고 있다. 특히, 독일의 경우는 주요 도시에서는 1인 가구가 가장 흔한 형태의 가구구조이며, 대학도시들에서 가장 두드러지게 나타나고 있다. 또한, 2001년~2011년간 전 세계 1인 가구의 증가율은 30.1%로 상당히 높은 수준을 나타내고 있고, 2020년에 1인 가구 수는 331백만가구로 전체 가구의 15.7%를 차지할 것으로 예측되고 있다(Euromonitor International, 2012).

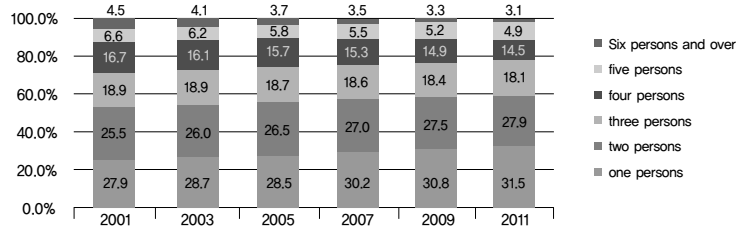
한편, 일본의 경우는 이미 서유럽의 패턴을 보이고 있는데, 2001년에 27.9%가 1인 가구였으며 2011년에는 31.5%를 차지한 것으로 나타났다.



[그림 1] 전 세계 1인 가구의 변화추이

자료 : Euromonitor International(2012) Special Report:Rise in Single-Person Households Globally Impacts Consumer Spending Patterns

<http://www.abacus.com.sg/PDF/Brett's%20Indo%20Research/Rise%20in%20Single-Person%20Households%20Globally%20Impacts%20Consumer%20Spending%20Patterns.pdf>



[그림 2] 일본의 가구 구성원수별 변화추이

자료 : Euromonitor International(2012) Special Report: Rise in Single-Person Households Globally Impacts Consumer Spending Patterns
<http://blog.euromonitor.com/2012/03/single-person-households-on-the-rise-in-japan.html>

(2) 우리나라의 1인 가구 증가추세는 매우 빠르다.

2010년 우리나라의 1인 가구는 4,142천가구로 전체 가구의 23.9%를 차지하고 있다. 문제는 증가율이다. 지난 2000년부터 2010년까지 10년간 1인 가구는 86%가 증가한 것이다. 이는 앞서 전 세계 증가율 30.1%의 약 3배 수준이다.

2010년 기준 대전시 1인 가구는 135천가구로 전체 가구의 25.3%를 차지하고 있다. 또한, 2000년 대비 증가율은 114.3%로 국내 평균 증가율을 크게 상회하고 있다. 이는 동기간 일반가구증가율(28.7%)에 비하여 4배나 높은 증가율이다.

[표 1] 1인 가구의 증가추세

가구년도	전국(천가구)			대전시(천가구)			
	총가구	1인 가구	비율(%)	총가구	1인 가구	비율(%)	
1995	12,958	1,642	12.7	359	41	11.4	
2000	14,312	2,224	15.5	414	63	15.2	
2005	15,887	3,171	20.0	479	99	20.1	
2010	17,339	4,142	23.9	533	135	25.3	
2000 ~ 2010	증가량(천가구)	3,027	1,918	-	119	72	-
	증가율(%)	21.2	86.2	-	28.7	114.3	-
	연평균 증가율(%)	1.9	6.4	-	2.6	7.9	-
1995 ~ 2010	증가량(천가구)	4,381	2,500	-	174	94	-
	연평균 증가율(%)	2.0	6.3	-	2.7	8.3	-

자료 : 통계청, 인구주택총조사, 해당연도(www.kosis.kr)

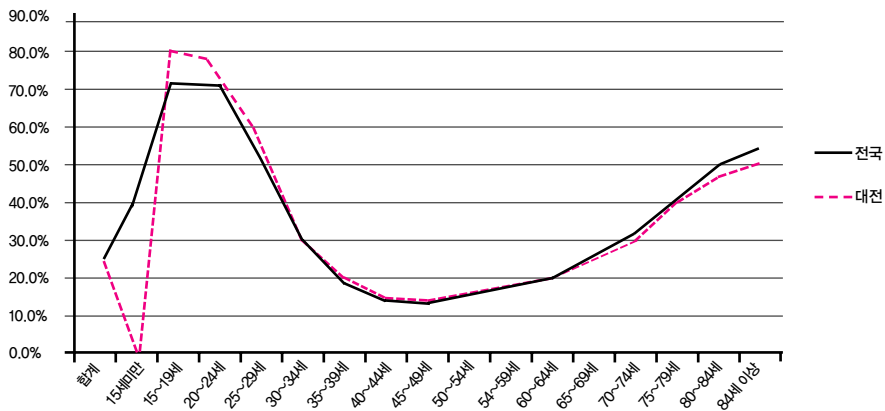
2) 대전시의 1인 가구 기초특성

대전시의 1인 가구 비율은 전국 7대 도시 중 서울시는 물론 전국 6개 광역시 중에서도 가장 높다. 연령대별 1인 가구의 분포비율을 보면, 전체적으로 20~30대와 고령가구의 비율이 높다. 대전시의 경우는 특히, 15세 이상 39세 미만 연령대에서 1인 가구의 비율이 전국보다 높은 것으로 나타났으나 고령자가구는 그 반대로 나타났다.

[표 2] 특별·광역시의 1인 가구 현황(천가구, 2010)

구분	전국	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
총가구	17,339	3,504	1,244	868	919	516	533	374
1인가구	4,142	855	291	193	191	123	135	77
비율(%)	23.9	24.4	23.4	22.2	20.8	23.7	25.3	20.7

자료 : 통계청, 2010 인구주택총조사 자료

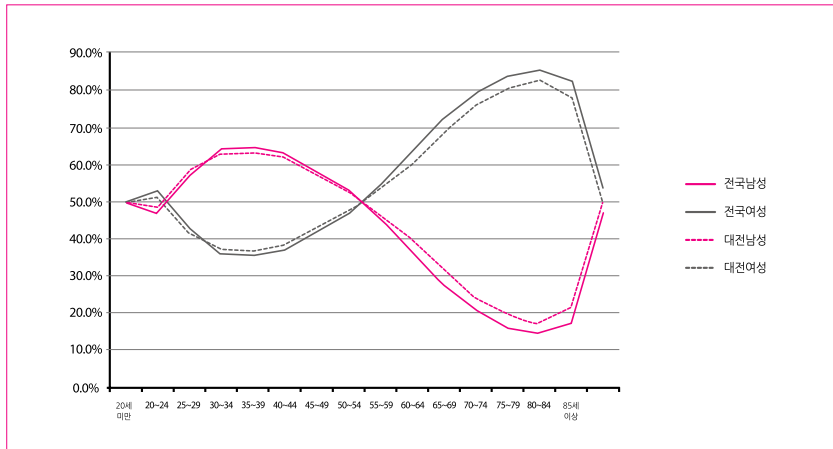


[그림 3] 연령대별 총가구수 대비 1인 가구 비율(%) 비교

흥미로운 사실은 대전지역의 1인 가구는 50~54세를 기준으로 그 이전 연령층에서는 전국 평균보다 여성의 비율이 높고, 이후 연령층에서는 전국평균보다 남성의 비율이 높은 것으로 나타나고 있다. 따라서, 연령대별·성별로 1인 가구에 대한 지역별 정책소요가 다르게 나타날 것으로 예상된다.

보다 세부적으로 보면 30세, 50세를 기준으로 3구간으로 나누어진다. 30세~50세까지는 전국평균보다 여성의 비율이 높고, 30세 전과 50세 이후에는 전국평균보다 남성

의 비율이 높다. 따라서, 연령대와 성별에 따라 정책소요가 다를 것이며, 따라서 정책도 구별하여 시행되어야 할 것으로 판단된다.



[그림 4] 연령대별 성별 1인 가구의 전국 및 대전시 분포(%)

3) 대전시 1인 가구의 세부 특성 분석

(1) 분석 자료

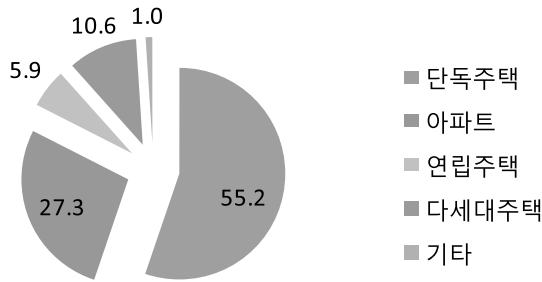
분석에는 “2011 대전의 사회지표”의 조사 자료를 이용하였다.

- 조사기간 : 2011. 7. 28.~8. 11. (15일간)
- 조사 대상가구 : 대전지역의 5,000개 표본가구
- 조사대상자 : 표본가구 내 만15세 이상 가구원
- 조사항목 : 인구, 가족, 소득·소비, 노동, 교육, 보건, 주거·교통, 과학기술, 환경, 사회복지, 문화·여가, 안전, 공공행정 및 공동체 등

(2) 가구원수에 따라 거처의 종류가 다르며, 1인 가구의 절반은 단독주택에 거주한다.

가구원수에 따른 거처의 종류가 다른 지에 대한 통계적 검정을 하기 위해 χ^2 검정을 실시하였다. 검정결과, 가구의 규모별로 거처의 종류가 다르다고 할 수 있다(χ^2 값·533791, 자유도 24, 유의확률 0.000). 특히, 1인 가구는 단독주택에 거주하는 비율이 다른 2인 이상의 가구보다 월등히 높게 나타났다. 즉, 1인 가구의 단독주택 거주비율은 55%를 상회하고 있는 것으로 나타났다.

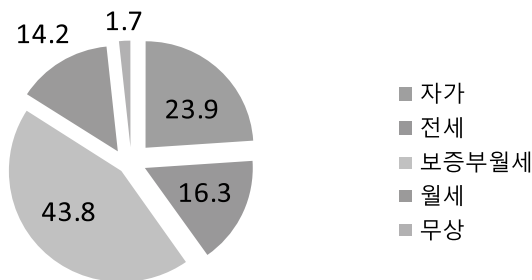
이는 현행 주택법의 주택구분상 단독주택은 다가구주택을 포함하고 있으며, 다가구 주택은 통상 ‘원룸형 주택’ 을 의미하기 때문에 풀이된다.



[그림 5] 거주종류별 1인 가구의 분포

(3) 가구원수에 따라 주택 점유형태가 다르며, 1인 가구의 약 60%는 월세주택에 거주하고 있다.

1인 가구의 10명중 6명은 월세주택에 거주하고 있어 안정적인 주거환경을 형성하지 못하고 있는 것으로 나타났다(χ^2 값 · 1,027.824, 자유도 24, 유의확률 0.000). 이는 2인 가구의 25.1%, 3인가구의 18.1%, 4인가구의 10.6%에 비하여 월등히 높은 월세 비중으로 경제적으로 어려움을 겪는 취약계층임을 알 수 있다.

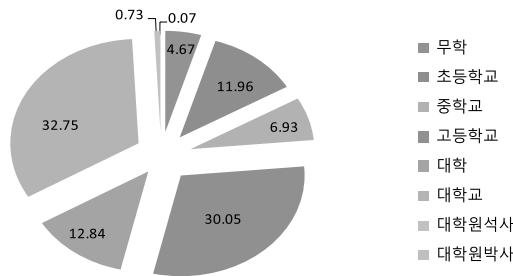


[그림 6] 주택점유형태별 1인 가구의 분포

(4) 가구원수에 따라 교육수준에 차이가 있으며, 1인 가구의 54%는 고졸이하

1인 가구는 교육수준도 상대적으로 낮은 것으로 나타났다. 즉, 1인 가구의 53.7%는

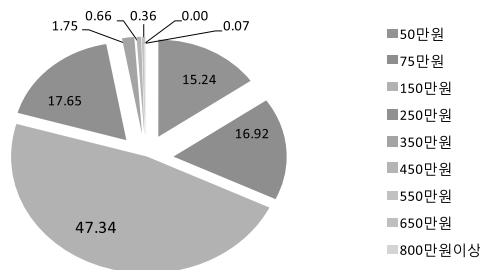
고등학교 이하의 학력을 가진 것으로 나타났다. 가구원수에 따른 교육수준의 차이를 검정한 결과, 통계적으로 “가구원수에 따라서 교육수준의 차이가 있는 것으로 나타났다” (χ^2 값 · 325.941, 자유도 42, 유의확률 0.000) 특히, 1인 가구는 상대적으로 교육수준이 낮은 것으로 나타났다.



[그림 7] 1인 가구의 교육수준 분포

(5) 가구원수에 따라 소득수준에 차이가 있으며, 1인 가구의 80%는 월 150만원 수준의 낮은 소득수준에 머물고 있다.

1인 가구의 79.4%는 월소득수준이 150만원 미만의 저소득층인 것으로 나타났다. 이는 2인가구의 40.4%, 3인가구의 19.4%와 비교할 때, 매우 높은 비율로서 경제적으로도 매우 취약하다고 할 수 있다. 또한, 통계적으로 가구원수에 따라서 월소득수준에 차이가 있는지를 검토한 결과, ‘소득수준은 가구원수에 따라 다르다’고 할 수 있다(χ^2 값 · 2218.206, 자유도 48, 유의확률 0.000).

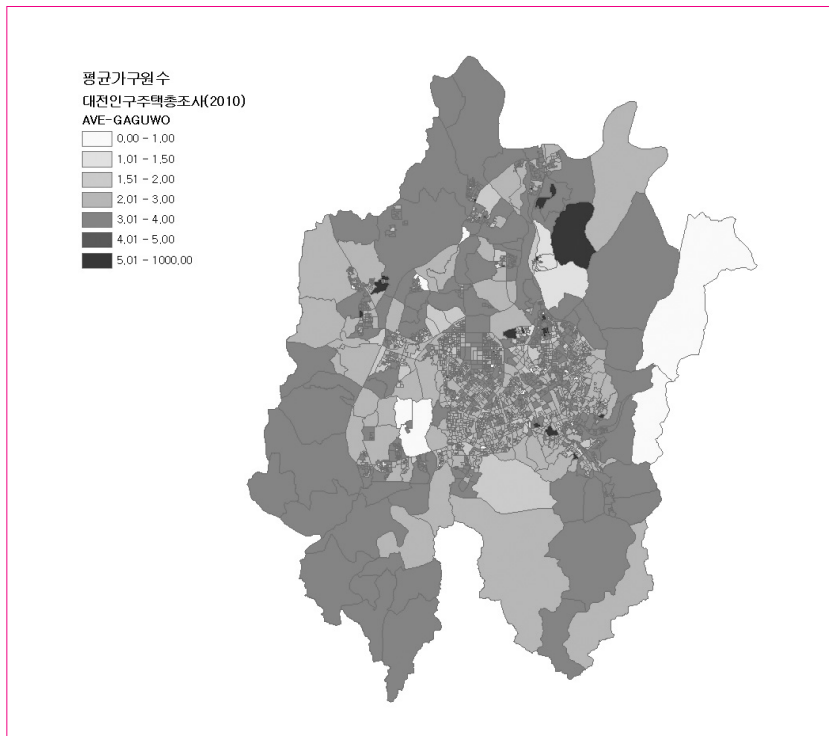


[그림 8] 1인 가구의 월소득수준 분포

(6) 1인 가구의 지역적 분포 특성

다음은 1인 가구의 지역적 분포특성에 대하여 분석한 결과이다. 방법은 '인구조택조사'의 조사구단위별로 거주하는 평균가구원수를 기준으로 하여 GIS를 이용하여 도식하였다. 그림에서 보여지는 바와 같이, 1인 가구는 대체로 지역에 구분 없이 혼재하는 양상을 보이고 있다.

그러나, 특정지역은 상당히 두드러진 분포를 보이고 있다. 예를 들면 대학가 및 원도 심지역은 상대적으로 두드러진 분포를 보이고 있다.



[그림 9] 대전시 조사구별 평균가구원수 분포

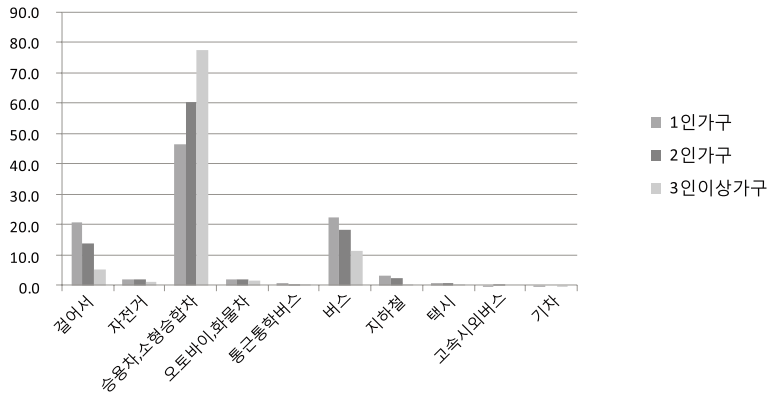
주 : 2010 인구조택총조사(통계청)자료 활용분석

Ⅲ. 1인 가구의 대중교통수단 선택특성

1) 1인 가구의 수단선택 특성

가구의 규모에 따른 교통수단선택 비율을 살펴본 결과, 전체가구원의 통행수단은 도보

12.0%, 승용 및 승합차가 64.7%로 나타났다. 반면, 1인 가구는 도보21.1%, 버스 22.7%, 지하철 3.4% 등으로 다른 가구군에 비하여 높으나 승용 및 승합차는 46.5%에 그치는 것으로 나타났다.



[그림 10] 가구 규모별 통행수단비율(%)

2) 1인 가구의 수단선택 영향요인 분석

1인 가구의 통행수단선택에 미치는 영향을 분석하기 위하여 1인 가구만을 추출하여 로짓분석을 실시하였다. 변수는 다음과 같다.

[표 3] 변수 설명

변수		설명
사회경제적 특성	성별	남성=0, 여성=1
	연령	-
	노인	65세이상=1, 65세 미만=0
	교육수준	대졸이상=1, 고졸이하=0
	직업	전문직종사자=1, 기타=0
	결혼경험	경험있음=1, 경험없음=0
	가구원수	1인 가구=1, 2인이상가구=0
소비지출특성	교육비	교육비(만원/가구/월)=공교육비+사교육비
	가구저축률	월평균 저축률(%/가구/월)
	생활비	월평균생활비(만원/가구/월)
	경조비	월평균경조비(만원/가구/월)
	통신비	월평균 가구총통신비(만원/가구/월)

모형을 통하여 추정된 결과를 보면, 행복지수, 통신비 등의 값이 도보 및 자전거와 각 플러스 및 마이너스 관련성을 갖는 것으로 나타났다. 즉, 행복지수가 높으면 도보 및 자전거를 선택할 확률이 높아지며, 통신비의 지출이 많으면 그렇지 않을 확률이 높아짐을 의미한다.

[표 4] 로짓분석 결과

이용수단재 분류(a)	항목	B 추정값	표준 오차	Wald	자유도	유의 확률	Exp(B)
도보 자전거	절편	-11,292	1,585	50.766	1	.000	-
	교육비합계	.004	.009	.264	1	.607	1.004
	행복지수	.221	.094	5.506	1	.019	1.248
	가구저축률	.002	.016	.012	1	.914	1.005
	생활비	.005	.006	.764	1	.382	1.005
	통신비	-.122	.038	10.100	1	.001	.885
	경조비	-.005	.030	.027	1	.870	.995
	사교육비	-.005	.016	.100	1	.751	.995
	공교육비	0(b)	-	-	0	-	-
	[성별=1.00]	-1,090	.343	10,090	1	.001	.336
	[성별=2.00]	0(b)	-	-	0	-	-
	[교육정도_학교=0.00]	14,411	1,590	82,165	1	.000	1814070.506
	[교육정도_학교=1.00]	13,799	1,440	91,817	1	.000	983735.378
	[교육정도_학교=2.00]	13,697	1,398	95,928	1	.000	888327.469
	[교육정도_학교=3.00]	13,785	1,325	108,252	1	.000	970190.365
	[교육정도_학교=4.00]	13,067	1,344	94,539	1	.000	473048.015
	[교육정도_학교=5.00]	14,753	1,358	118,083	1	.000	2554633.022
	[교육정도_학교=6.00]	13,880	.000	-	1	-	1066480.612
	[교육정도_학교=7.00]	0(b)	-	-	0	-	-
	[혼인상태=1.00]	-.930	.538	2,981	1	.084	.395
	[혼인상태=2.00]	16,903	.579	853,406	1	.000	21922726.326
	[혼인상태=3.00]	-.644	.573	1,265	1	.261	.525
	[혼인상태=4.00]	0(b)	-	-	0	-	-

이용수단재 분류(a)	항목	B 추정값	표준 오차	Wald	자유도	유의 확률	Exp(B)
도보 자전거	[직업유무=1.00]	-.792	.470	2.841	1	.092	.453
	[직업유무=2.00]	0(b)	-	-	0	-	-
승용	절편	-3.506	1.534	5.226	1	.022	-
	교육비합계	-.004	.009	.209	1	.648	.996
	행복지수	.321	.100	10.206	1	.001	1.378
	가구저축률	.044	.015	8.941	1	.003	1.045
	생활비	.021	.005	15.247	1	.000	1.021
	통신비	-.026	.032	.655	1	.418	.975
	경조비	.032	.028	1.313	1	.252	1.033
	사교육비	.014	.017	.765	1	.382	1.015
	공교육비	0(b)	-	-	0	-	-
	[성별=1.00]	.325	.345	.890	1	.346	1.384
	[성별=2.00]	0(b)	-	-	0	-	-
	[교육정도_학교=0.00]	-16.153	5144.771	.000	1	.997	9.654E-08
	[교육정도_학교=1.00]	.968	1.388	.486	1	.486	2.632
	[교육정도_학교=2.00]	-.092	1.321	.005	1	.945	.912
	[교육정도_학교=3.00]	.512	1.222	.176	1	.675	1.669
	[교육정도_학교=4.00]	.621	1.237	.252	1	.616	1.860
	[교육정도_학교=5.00]	2.266	1.266	3.202	1	.074	9.640
	[교육정도_학교=6.00]	.361	.000	-	1	-	1.435
	[교육정도_학교=7.00]	0(b)	-	-	0	-	-
	[혼인상태=1.00]	-.611	.521	1.372	1	.241	.543
[혼인상태=2.00]	16.482	.564	852.566	1	.000	14390547.789	
[혼인상태=3.00]	-1.234	.583	4.480	1	.034	.291	
[혼인상태=4.00]	0(b)	-	-	0	-	-	
[직업유무=1.00]	.843	.494	2.916	1	.088	2.323	
[직업유무=2.00]	0(b)	-	-	0	-	-	
버스전철	절편	-11.938	1.794	44.305	1	.000	-
	교육비합계	.003	.009	.096	1	.757	1.003

이용수단재 분류(a)	항목	B 추정값	표준 오차	Wald	자유도	유의 확률	Exp(B)
버스전철	행복지수	.236	.094	6.250	1	.012	1.266
	가구저축률	.023	.015	2.237	1	.135	1.023
	생활비	.003	.005	.312	1	.577	1.003
	통신비	-.043	.035	1.450	1	.228	.958
	경조비	-.070	.031	5.066	1	.024	.932
	사교육비	.002	.016	.010	1	.921	1.002
	공교육비	0(b)	-	-	0	-	-
	[성별=1.00]	-1.620	.342	22.402	1	.000	.198
	[성별=2.00]	0(b)	-	-	0	-	-
	[교육정도_학교=0.00]	14.817	1.809	67.101	1	.000	2723600.885
	[교육정도_학교=1.00]	14.920	1.675	79.353	1	.000	3017027.048
	[교육정도_학교=2.00]	14.871	1.638	82.447	1	.000	2873324.569
	[교육정도_학교=3.00]	14.334	1.577	82.618	1	.000	1679307.365
	[교육정도_학교=4.00]	13.963	1.586	77.502	1	.000	1158401.479
	[교육정도_학교=5.00]	15.121	1.605	88.775	1	.000	3690565.545
	[교육정도_학교=6.00]	12.895	.000	-	1	-	398253.864
	[교육정도_학교=7.00]	0(b)	-	-	0	-	-
	[혼인상태=1.00]	-.807	.531	2.306	1	.129	.446
	[혼인상태=2.00]	17.518	.000	-	1	-	40546268.961
	[혼인상태=3.00]	-1.067	.576	3.431	1	.064	.344
	[혼인상태=4.00]	0(b)	-	-	0	-	-
	[직업유무=1.00]	-1.094	.472	5.370	1	.020	.335
	[직업유무=2.00]	0(b)	-	-	0	-	-

주 : -2Log 우도 2139. 5251, 유의확률0.000

또한, 승용차와 도보/자전거 및 버스/전철수단과 구별되는 영향요소는 성별, 교육정도, 직업유무 등으로 나타나, 이들 요소와 대중교통 및 녹색수단의 선택과 관련이 높은 것으로 나타났다.

따라서, 복지정책으로서의 교통정책을 세분화하고자 한다면, 이들 요소들을 고려하

고 차별적으로 시행할 필요가 있다.

VI. 결론

지금까지의 결과를 요약하면, 다음과 같다.

먼저, 대전시의 1인 가구 비율은 전국 7대 서울시는 물론 전국 6개 광역시 중에서도 가장 높다.

둘째, 연령대별 1인 가구의 분포비율을 보면, 전체적으로 20~30대와 고령가구의 비율이 높다. 대전시의 경우는 특히, 15세이상 39세 미만 연령대에서 1인 가구의 비율이 전국보다 높은 것으로 나타났으나 고령자 가구는 그 반대로 나타났다.

특히, 대전지역의 1인 가구는 50~54세를 기준으로 그 이전 연령층에서는 전국 평균보다 여성의 비율이 높고, 이후 연령층에서는 전국평균보다 남성의 비율이 높은 것으로 나타나고 있다.

셋째, 또한, 대전시의 2035년 1인 가구는 약 26만가구로 전체 가구의 37.3%로 전국 최고의 1인 가구 수준을 유지할 것으로 전망된다.

넷째, 대전시 1인 가구는 55%가 '원룸형 주택'에 거주하고, 약 60%는 월세주택에 거주하고 있으며, 54%는 고졸이하의 학력을 소유하고 있다. 또한, 80%는 월 150만원 수준의 낮은 소득수준에 머물고 있는 것으로 나타났다.

다섯째, 로짓모형을 이용한 분석결과, 성별, 교육정도, 직업유무 등이 승용차와 도보/자전거 및 버스/전철수단의 선택에 있어 다르게 작용하고 있는 바, 복지정책으로서의 교통정책을 세분화하고자 한다면, 이들 요소들을 고려하고 차별적으로 시행할 필요가 있다.

본 연구는 1인 가구가 누구인지, 어떤 상태에 있는지를 다각도로 분석하였다는데 의의가 있다. 또한, 1인 가구는 3인 이상의 가구와 뚜렷하게 구분되며, 1인 가구 중에서도 만족도, 수단선택 영향요소 등이 다르게 나타남을 확인하였다. 따라서, 교통복지정책은 3인 이상가구와 구분되어야 하며, 1인가구도 소득, 성별, 직업유무, 교육정도 등에 따라 다르게 설계되어야 할 것으로 판단된다.

한편, 본 연구는 제한된 설문문항 자료를 활용하여 분석한 바, 실질적인 시사점을 도출하기에는 한계가 있었음을 밝힌다.

참고문헌

- OECD, Families are changing., p.29. (<http://www.oecd.org/social/familiesandchildren/47701118.pdf>).
 - Euromonitor International (2012), Special Report:Rise in Single-Person Households Globally Impacts Consumer Spending Patterns
 - Office for National Statistics (2011), Statistical Bulletin ; Families and households, 2001 to 2011, p.8
<http://blog.euromonitor.com/2012/03/single-person-households-on-the-rise-in-japan.html>
 - 통계청, 인구주택총조사, 해당연도, www.kosis.kr
 - 대전시 (2012), 『2011 대전의 사회지표조사』
-