

서울시 통근시간이 통근만족도와 삶의 질에 미치는 영향

The Impacts of Commute Duration on Commute Satisfaction and Quality of Life in Seoul

박민근 Park, Mingean*, 박정인 Park, Jeongin**, 김윤희 Kim, Younhee***

Abstract

This study examines the impacts of commute duration on commute satisfaction and quality of life using the 2022 Seoul Survey data. The results from the ordinary least squares and ordered probit regression models found that as commute duration increases, both commute satisfaction and quality of life among Seoul residents decrease. Additionally, no significant differences in commute satisfaction and quality of life were recognized based on the different modes of transportation. However, certain districts were identified where improvements in commute satisfaction are necessary. Therefore, this study implies that policy efforts should specifically focus on improving transportation in districts with lower commute satisfaction and quality of life. It also highlights the importance of considering commute duration as a critical factor when investigating the quality of life in metropolitan cities like Seoul. By exploring the close relationship between commute duration, quality of life, and commute satisfaction among Seoul residents, this study provides practical implications for prioritizing certain areas in Seoul's transportation policies, identifying transportation modes needing improvement, and developing feasible public transportation policies.

Keywords: Commute Duration, Commute Satisfaction, Quality of Life, Seoul Survey

I. 서론

최근 10년 동안 삶의 질에 대한 관심이 급격히 증가했으며, 이는 전 세계적인 추세이다. World Happiness Report, Gallup World Poll, Better Life Index, Environmental Performance Index, World Governance Indicators 등 삶의 질과 다양한 환경요인들 간의 관계를 조사한 자료와 지수가 이를 뒷받침한다. 이러한 자료들은 국가나 사회

의 삶의 질에 영향을 미치는 요인들을 다양한 시각에서 접근하여 자료화하고 있다. 특히, 시간 사용과 관련된 연구는 인간의 행동을 제약하는 물리적인 시간과 시간의 분배에 초점을 맞추어 구체적으로 어떠한 요인이 삶의 질에 영향을 미치는지 살펴보고 있다.

여러 선행연구에서 개인의 시간 사용이 삶의 질에 지대한 영향을 미치고 있음을 논의해왔다(박정인, 박민근 2017; 장재민, 이병호 2019; 장재민, 이병호, 고준호

* 펜실베이니아주립대학교 행정대학원 행정학 및 정책학 박사(제1저자) | Ph.D. in Public Administration and Policy, School of Public Affairs, Pennsylvania State University Harrisburg | Primary Author | parksolon@gmail.com

** 연세대학교 일반대학원 행정학과 박사과정 수료(교신저자) | Ph.D. Candidate, Department of Public Policy and Management, Yonsei University | Corresponding Author | jipark@yonsei.ac.kr

*** 펜실베이니아주립대학교 행정대학원 부교수 | Associate Professor, School of Public Affairs, Pennsylvania State University Harrisburg | ykim@psu.edu

2019; 최성수, 주익현 2019; Spinney, Scott and Newbold 2009; Biagi, Ladu and Meleddu 2018; Ettema, Gärling, Olsson and Friman 2010; Orben and Przybylski 2019). 특히 도시 환경에서는 개인의 행동을 제약하는 시간 분배에 주목한 교통부문의 삶의 질 평가에 중요한 요소로 간주되며, 통근시간을 줄이는 것이 개인의 만족도를 높이는 것으로 평가되고 있다(장재민, 이병호, 고준호 2019). 따라서 이 연구는 통근시간을 중심으로 삶의 질과 통근만족도에 어떤 영향을 주는지 집중적으로 분석하고자 한다.

동일 위치(co-location) 가설에 의하면, 근로자는 교통 혼잡을 해소하기 위해 거주지나 직장, 또는 양쪽을 변경함으로써 평균 통근시간이 안정화된다고 설명하고 있다(Kim 2008). 하지만, “통근시간의 역설”에 따르면 통근시간은 평균적으로 시간과 공간에 따라 크게 변하지 않는 것으로 보고되었다(Han, Peng and Xu 2022; Van Ommeren and Rietveld 2005). 도시 거주자의 경우, 직장과 주거의 불균형으로 인해 통근시간이 일과에서 큰 비중을 차지하게 되며, 이러한 통근 양상은 근로자의 삶의 질에 부정적 영향을 가져올 수도 있다.

따라서 이 연구에서는 서울시와 같은 대규모 도시 시민들의 삶의 질에 지대한 영향을 미치는 시간적인 요인을 통근시간이라고 보고, 통근시간이 서울시민의 삶의 질에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보고자 한다. 아울러 정책적 함의를 제시하기 위해 통근만족도를 함께 분석하고자 한다. 더 나아가 교통수단에 따라 삶의 질과 통근만족도가 어떻게 달라지는지, 거주구에 따라 서로 차이가 있는지를 확인할 것이다. 이를 위해 서울에 대한 다양한 정보와 자치구별 분석이 가능하도록 충분한 표본을 제공하는 2022년 서울서베이 도시정책지표 조사 정보(2023)를 이용하여, 최소자승기법과 Ordered Probit에 근거한 회귀분석을 사용하고자 한다.

서울과 같은 대도시에서는 통근시간이 삶의 질과

통근만족도에 미치는 영향이 다양한 요인에 의해 복잡하게 나타날 가능성이 있다. 서울의 높은 거주비용은 직주 불일치 현상을 촉진하고 있으며(최석현, 이병호 2017), 이는 통근시간이 삶의 질 및 통근만족도와 의 관계에 중요한 변수로 작용할 수 있다. 이 연구는 통근시간과 삶의 질, 통근만족도 간의 비선형성 관계를 고려하여 통근시간의 제곱 항을 추가한 비선형 회귀분석을 적용하고자 한다. 이러한 분석을 통해 서울시민의 삶의 질과 통근만족도가 통근시간에 어떻게 영향을 받는지를 명확히 파악하고, 서울시 내에서 교통개선이 필요한 자치구를 유추하고자 한다.

II. 선행연구 검토

1. 삶의 질과 통근시간

교통은 개인의 삶의 질에 중요한 부분을 차지하기에, 교통수단의 이동성과 편의성은 삶의 질을 향상시키는 결정적인 역할을 한다(Spinney, Scott and Newbold 2009). Ettema, Gärling, Olsson and Friman(2010)에 따르면, 교통수단은 단순한 이동수단을 넘어 야외활동 및 여가 활동 등의 삶의 질에도 영향을 미치므로, 교통만족도를 높이고 이동에 따른 스트레스를 감소시키는 것이 교통정책의 중요한 목표가 되어야 한다고 강조하였다.

대부분의 선행연구에서는 통근시간이 길어질수록 삶의 질이 저하된다고 논의하고 있다(이운영, 차운아 2023; Han, Peng and Xu 2022). 긴 통근시간은 시간 부족과 여가시간 감소를 초래하여 삶의 만족도를 저하시킬 뿐만 아니라(이운영, 차운아 2023; Hillbrecht, Smale and Mock 2014), 가족생활 및 여가시간과 같은 특정 생활 영역에 대한 만족도의 감소로도 이어질 수 있다(Lorenz 2018).

거주지역에 따른 통근시간의 차이는 지역주민의

삶의 질에 다양한 영향을 미칠 수 있다. 장재민, 이병호(2019)는 2016년 경기도민 삶의 질 조사자료를 분석해, 통근권역과 지역의 편의시설 만족도가 서로 영향을 주고받는 것을 확인하였다. 이는 편의시설 만족도가 높을수록 통근시간이 길어지는 경향을 시사한다. 더욱이 개인적 요인이 통근만족도와 통근시간에 미치는 영향을 상쇄하는 효과를 보이므로, 각 지역의 상황에 적합한 맞춤형 정책이 필요하다는 점이 강조되었다. 장재민, 이병호, 고준호(2019)의 연구에서도 2016년 경기도민 삶의 질 조사자료를 분석한 결과, 통근시간이 58분을 초과하는 경우에 통근시간이 길다고 느끼며, 이는 삶의 질 저하와 연결되는 것으로 나타났다. 따라서, 통근시간의 감소가 외부적인 요인으로 인해 개선이 어렵다면 통근만족도를 향상시키는 대안적 접근의 필요성을 제시하였다. 최성수, 주익현(2019)은 고소득 및 공평한 소득 기여를 하는 부부일수록 통근시간이 길어지는 경향이 수도권에서 강하게 나타나는 것을 확인하였다. 이 연구에서는 중상위 소득층에 속하는 수도권 거주 맞벌이 부부가 통근에 따른 불이익을 겪고 있다는 결론을 도출했다.

결론적으로, 교통 관련 요인들은 삶의 질에 지대한 영향을 미치며, 특히 통근시간은 삶의 질을 결정하는데 매우 중요한 요인으로 간주할 수 있다. 선행연구에 따르면 통근시간과 삶의 질은 부정적 관계임을 확인할 수 있으며, 거주환경과 같은 다른 요인에 의해 달라질 수도 있음을 제시했다. 이 연구에서는 서울시를 중심으로 이러한 경향이 나타나는지를 확인하며, 서울시민들의 통근시간이 얼마나 되어야 삶의 질이 감소하는지를 구체적으로 분석하고자 한다.

2. 통근만족도와 통근시간

통근만족도는 개인의 행복에 중요한 영향을 미치기

때문에(Olsson, Gärling, Ettema and Friman et al. 2013), 개인의 삶과 일의 균형을 중시하는 현 추세에 비추어 볼 때, 이에 관련된 연구는 시의적절하다. 특히 서울로 많은 인구가 통근하고 있기 때문에 서울을 중심으로 통근시간과 통근만족도 간의 관계를 분석하는 것은 의미가 있다.

선행연구에 따르면, 통근시간과 통근만족도 간의 관계는 부정적이거나 비선형적인 형태를 나타내는 등 다양한 결과가 논의되었다. 즉, 교통수단, 지역 특성, 개인 특성 등의 요인들 또한 통근만족도에 중대한 영향을 미치는 것으로 나타났다(Handy and Thigpen 2019; Jang and Ko 2019; De Vos, Le and Kroesen 2022).

De Vos, Le and Kroesen(2022)의 연구는 통근시간이 짧을수록 통근만족도가 높다는 결과를 제시하며, 통근시간의 길이가 통근만족도에 부정적인 영향을 미치는 것을 확인하였다. 이는 긴 통근시간으로 인해 개인이 여가 및 사회적 활동에 할애할 수 있는 시간이 감소하기 때문이라고 볼 수 있다. 또한 통근수단보다 통근시간이 통근만족도에 더 큰 영향을 미치며, 활동적인 통근방식(걷기 및 자전거 이용)이 대중교통(주로 기차)을 이용하는 통근보다 만족도가 높은 이유로, 활동적인 통근의 시간이 일반적으로 짧은 반면, 대중교통의 통근은 상대적으로 긴 시간이 소요된다는 것으로 설명된다고 보았다. 이는 통근만족도를 향상시키기 위해 교통수단의 전환보다는 대중교통 이용시간을 감소시키는 것에 초점을 두어야 함을 시사한다(De Vos, Le and Kroesen 2022). Handy and Thigpen(2019)의 연구에서도 통근시간이 낭비되는 시간이라는 인식이 높을수록 통근만족도가 낮아지는 것으로 나타났다. 또한, 통근 스트레스가 높을수록 통근만족도는 감소하는 반면, 평소에 이용하는 통근 교통수단(자전거, 버스, 자동차, 기차)에 대한 선호가 높을수록 통근만족도는 높아지는 것으로 나타났다

(Handy and Thigpen 2019).

반면, Jang and Ko(2019)는 경기도를 대상으로 통근 만족도와 통근시간 사이의 V자 형태의 비선형적 관계를 밝혔다. 연구 결과에 따르면, 소득과 교육수준이 높은 개인들은 통근만족도가 상대적으로 낮은 경향을 보였으며, 이는 양질의 생활환경을 위해 장거리 통근을 선택하는 경우가 많기 때문이다(Jang and Ko 2019). 또한, 통근시간이 길더라도 안전, 편의시설과 같은 교통 및 지역 특성이 만족도를 향상시키는 주요 요인으로 파악되었다(장재민, 이병호, 고준호 2019). 이러한 결과는 통근만족도에 영향을 미치는 환경적 특성들을 정책 개발 시 고려해야 할 중요한 요소임을 시사하고 있다.

3. 삶의 질에 관련된 요인

삶의 질은 복잡한 개념으로, 그 결정요인들은 다양한 관점에서 연구되어 왔다. 특히 경제적 효과와 삶의 질의 관계를 논의하는 유명한 담론 중 하나인 이스털린 역설은, 소득 증가가 행복 증진을 보장하지 않는다고 주장한다(Easterlin 1974). 이러한 가정은 경제적 웰빙의 증가가 개인의 행복도를 상응하게 향상시키지 않을 수 있음을 시사한다. 하지만 이현송(2000), 구교준, 임재영, 최슬기(2014), 박정인, 박민근(2017), Kahneman and Deaton(2010), Stevenson and Wolfers(2013)의 연구에 따르면, 소득과 삶의 질 사이에는 긍정적인 관계가 있다는 실증적 결과가 제시되었다. 이러한 상반된 연구 결과들은 소득 효과에 대한 논쟁을 불러일으켰으며, 특히 개념측정에 관한 문제가 제기되기도 했다(Kahneman and Deaton 2010). 따라서, 소득이 주관적 삶의 질에 긍정적인 영향을 미친다는 논의가 중론으로 자리 잡고 있다(박정인, 박민근 2017; Kahneman and Deaton 2010; Stevenson and Wolfers 2013).

또한, 연령, 혼인여부, 흡연여부, 비만, 종교, 거주

지역, 안전, 환경 등 다양한 요인들이 삶의 질에 복합적인 영향을 미치고 있음이 논의되었다(박정인, 박민근 2017; 유동균, 정현 2022; Kahneman and Deaton 2010). 이 외에도, 고용률, 인구밀도, 자가변동률, 사회복지시설 수, 도로포장률 등 지역의 특성을 반영한 변수들이 개인의 행복에 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났다(강동우, 안주엽, 남수연 2020).

선행연구에서는 혼인여부가 개인 및 가족 단위의 삶의 질에 영향을 미친다는 다양한 증거를 제시하고 있다. 예를 들어, Wilson and Oswald(2005)는 결혼이 삶의 질, 수명, 자기만족도에 영향을 미치고 있음을 확인했다. Popenoe(2009)는 서구사회의 혼외자녀의 증가가 유년기 및 청소년기의 아동에게 부정적인 영향을 준다고 보고했다.

건강과 보건 요인도 삶의 질에 영향을 미치는 주요 원인이다. 박형준, 박수지(2012)는 의료서비스의 접근성이 삶의 질에 영향을 미치며, 더불어 소득이 보완적인 역할을 한다고 분석했다. 유창민(2016)은 장애인과 비장애인 간에 건강에 대한 삶의 질 차이가 존재하며, 영향요인도 다르다고 보았다. 박유경, 김창엽, 황승식(2018)은 미충족 의료경험이 개인의 건강과 관련된 삶의 질에 영향을 주며, 미충족 의료정책에 있어서 재정적 요인 외에도 다양한 요인을 고려해야 한다고 주장하였다.

이 연구에서는 이러한 선행연구의 결과들을 고려해, 연령, 성별, 혼인여부, 학력, 소득구간, 교통수단을 변수로 포함해 다각적인 측면에서 분석하고자 하였다.

III. 연구 자료 및 연구 방법

1. 연구 자료

이 연구는 2022년에 수행된 서울서베이 도시정책지표

조사 정보(2023) 자료를 활용했다. 서울서베이는 서울 시민의 지역소속감, 삶의 질, 거주이향, 사회인식, 가족과 결혼, 문화, 교통, 인구 등 다양한 항목을 포괄적으로 조사하고 있다. 이는 서울 내 각 자치구에 대한 심도 있는 분석을 가능하게 하며, 통근시간, 통근만족도, 삶의 질과 같은 변수를 포함하고 있어 이 연구의 목적에 부합한다. 사용된 자료는 가구주 및 가구원을 대상으로 한 조사 자료이며, 응답누락과 이상치(outlier)를 제외 한 후 분석을 진행했다. 따라서 최종적으로 분석 대상은 1만 6,299명의 서울시민으로 구성되었다.

2. 연구 방법 및 연구 모형

이 연구에서는 최소자승기법(Ordinary Least Squares: OLS)과 Ordered Probit 회귀분석을 사용하고자 한다. 최소자승기법은 회귀분석에서 널리 사용되며, 독립변수가 종속변수에 미치는 영향을 설명하는 데 유용한 방법이다(고길곤 2023). Ordered Probit 회귀분석은 종속변수가 서열적 특성을 가지고 연속적이지 않을 때 적합한 모형으로, 선형성(parallel) 가정을 충족해야 한다(Peel, Goode and Moutinho 1998). 이 연구는 두 가지 모형의 회귀분석 결과를 모두 제시하고, 적합도를 비교분석하기 위해 Akaike Information Criterion(AIC)와 Bayesian Information Criterion(BIC)을 사용했다. 이를 통해 더 나은 모형의 분석 결과를 토대로 보다 정확한 해석을 제공하고 예측력을 높이고자 한다.

분석에 사용된 모형 1은 최소자승기법을 기반으로 한 분석이며, 모형 2는 Ordered Probit 분석이다. 더불어 통근시간과 종속변수 간의 비선형성의 가능성 때문에 통근시간의 제곱항을 포함해 이를 확인하고자 한다. 또한, 자치구별 효과를 통제하기 위해 이항변수로 설정하여 자치구 고정효과를 모형에 포함시켰다. 이러한 모형설정을 수식으로 나타내면 다음과 같다.

모형 1 OLS

$$\text{삶의 질/통근만족도} = \beta_1 \text{통근시간} + \beta_2 \text{통근시간}^2 + \text{통제변수} + \text{상수항} + \text{자치구 고정효과} + \text{오차항}$$

모형 2 Ordered Probit

$$\text{삶의 질/통근만족도} = \beta_1 \text{통근시간} + \beta_2 \text{통근시간}^2 + \text{통제변수} + \text{상수항} + \text{자치구 고정효과} + \text{오차항}$$

위에 제시된 회귀모형을 바탕으로 교통수단별 영향 또한 분석하고자 한다. 구체적인 교통수단으로는 도보, 버스, 지하철, 버스 및 지하철의 복합 이용, 그리고 승용차 이용으로 구분하여, 각 교통수단의 통근시간이 삶의 질과 통근만족도에 미치는 영향을 살펴보고자 한다.

또한, 통근시간이 거주지 환경에 크게 의존한다는 점을 인식하고(손웅비, 장재민 2019), 이를 근거로 자치구별로 거주지역이 통근시간, 삶의 질 및 통근만족도에 미치는 영향을 분석할 것이다. 이를 통해 지역별로 차별화된 정책적 함의를 도출하고자 한다.

3. 변수 설정

<표 1>은 분석에 사용된 변수에 대한 설명을 제시한다. 종속변수 중 하나인 삶의 질은 응답자가 현재 삶에 대해 얼마나 만족하는지를 '0(전혀 만족하지 않는다)'에서 '10(매우 만족한다)'까지의 척도로 측정하였다. 이는 건강상태, 재정상태, 가족관계, 가정생활, 사회생활 등 다섯 가지 주요 영역을 포함해 종합적으로 평가되었다. 이 변수들을 한 차원으로 결합하기 위한 Cronbach's Alpha는 0.8466으로, 변수들 간의 높은 내적타당성을 나타내며, 삶의 질 측정의 신뢰성을 확보한다. 다른 종속변수인 통근만족도는 응답자가 전반적인 통근 및 통학환경을 얼마나 만족하는지를 '1(전혀 만족하지 않는다)'에서 '5(매우 만족한다)'까지의 리커트 척도로 측정하였다.

핵심 독립변수인 통근시간은 응답자가 출근 또는 등교 시 소요되는 시간을 분 단위로 측정하였다. 연령은 2022년에서 출생 연도를 뺀 값으로 계산했다. 성별은 여성을 '1'로, 남성을 '0'으로 측정하였다. 혼인여부는 미혼, 이혼, 별거, 사별은 '0(배우자 없음)'으로, 기혼 및 동거는 '1(배우자 있음)'로 측정하였다. 학력은 중학교 졸업 이하, 고등학교 졸업, 대학교 졸업 이상으로 분류했다. 소득구간은 월 소득 50만 원 미만을 '1'부터 시작하여 월 소득 1,000만 원 이상을 '21'로 설정하였다. 교통수단은 도보, 버스, 지하철, 버스+지하철, 승용차를 포함하여 다섯 가지로 분류하였으며, 각 교통수단은 이항변수로 설정하였다.

표 1_ 변수의 측정 지표

변수명	설문 문항 및 측정 지표
삶의 질 (Cronbach's Alpha: 0.8466)	귀하는 요즘 스스로 행복하다고 생각하십니까? 가장 행복한 상태를 10점으로, 가장 불행한 상태를 0점으로 하여 영역별 자신의 행복점수를 표시해 주십시오. 1) 자신의 건강상태 __점 2) 자신의 재정상태 __점 3) 주위 친지, 친구와의 관계 __점 4) 가정생활 __점 5) 사회생활(직장, 학교, 종교, 취미, 계모임) __점
통근 만족도	귀하는 통근이나 통학 환경에 대해 전반적으로 어느 정도 만족하십니까?
통근시간	귀하가 출근/등교할 때 걸리는 시간은 대략 어느 정도 인지요?
연령	2022년-출생 연도
성별	0=남성, 1=여성
혼인여부	0=배우자 없음(미혼, 이혼, 별거, 사별), 1=배우자 있음(기혼, 동거)
학력	0=중학교 졸업 이하, 1=고등학교 졸업 2=대학교 졸업 이상
소득구간	1. 50만 원 미만, 2. 50~100만 원 미만, 3. 100~150만 원 미만, 4. 150~200만 원 미만, 5. 200~250만 원 미만, 6. 250~300만 원 미만, 7. 300~350만 원 미만, 8. 350~400만 원 미만, 9. 400~450만 원 미만, 10. 450~500만 원 미만, 11. 500~550만 원 미만, 12. 550~600만 원 미만, 13. 600~650만 원 미만, 14. 650~700만 원 미만, 15. 700~750만 원 미만, 16. 750~800만 원 미만, 17. 800~850만 원 미만, 18. 850~900만 원 미만, 19. 900~950만 원 미만, 20. 950~1,000만 원 미만, 21. 1,000만 원 이상
교통수단	귀하가 주로 이용하는 교통수단은 무엇입니까?(터미 변수 처리) 1) 도보, 2) 버스, 3) 지하철, 4) 버스+지하철, 5) 승용차

IV. 분석 결과

1. 기초통계량

<표 2>는 연구 대상인 서울시민의 기초통계량을 나타낸 것이다. 서울시민의 평균 삶의 질은 6.84로 나타났다. 통근만족도는 3.51이었다. 주요 독립변수인 통근시간의 평균은 약 34분이었으며, 최소 1분에서 최대 170분까지의 범위를 보였다. 응답자의 평균연령은 48.45세이며, 75%가 배우자가 있는 상태였다. 소득구간의 평균은 7.73으로, 월 소득이 300만 원에서 400만 원 구간이 가장 높은 비율을 차지했다. 교통수단은 승용차 이용비율이 34%로 가장 높았으며, 그 뒤를 이어 버스(22%), 지하철(18%), 도보(11%), 버스+지하철(10%) 순이었다. 학력에 따른 분포는 대졸 이상이 67.70%로 가장 높았으며, 이어서 고등학교 졸업(29.36%), 중학교 졸업 이하(2.93%) 순이었다.

표 2_ 기초통계량

변수명	관측치	평균	표준편차	최솟값	최댓값
삶의 질	16,299	6.84	1.08	0	10
통근만족도	16,299	3.51	0.73	1	5
통근시간	16,299	34.80	18.10	1	170
연령	16,299	48.45	14.01	19	89
성별	16,299	0.11	0.31	0	1
혼인여부	16,299	0.75	0.44	0	1
소득구간	16,299	7.73	2.58	1	21
교통수단					
도보	16,299	0.11	0.31	0	1
버스	16,299	0.22	0.41	0	1
지하철	16,299	0.18	0.38	0	1
버스+지하철	16,299	0.10	0.30	0	1
승용차	16,299	0.34	0.47	0	1
학력					
중졸 이하	478			2.93	
고졸	4,786			29.36	
대졸 이상	11,035			67.70	

2. 회귀분석 결과

1만 6,299명의 연구표본을 대상으로 삶의 질에 대한 OLS 모형과 Ordered Probit 모형의 회귀분석의 결과는 <표 3>에 제시되어 있다. 분석 결과, 두 모형 간에는 소수점 세 번째 자리 이하에서 미세한 계수 차이가

표 3_ 회귀분석 결과: 삶의 질(종속변수)

구분	OLS 모형	Ordered Probit 모형
통근시간	-0.00568*** (0.00165)	-0.00414* (0.00162)
통근시간2	0.00003 (0.00002)	0.00003 -0.00002
연령	-0.04045*** (0.00615)	-0.04127*** -0.00604
연령2	0.00029*** (0.00006)	0.00030*** -0.00006
성별	-0.05962 (0.04038)	-0.07233 -0.03964
혼인여부	0.15913*** (0.02231)	0.14015*** -0.02191
소득구간	0.04784*** (0.00368)	0.04849*** (0.00362)
학력(ref=중졸 이하)		
고졸	0.45704*** (0.05234)	0.38918*** (0.05140)
대졸 이상	0.50826*** (0.05553)	0.43409*** (0.05453)
교통수단		
도보	-0.05294 (0.04259)	0.01105 (0.04180)
버스	0.16281*** (0.03808)	0.16369*** (0.03738)
지하철	0.18020*** (0.03961)	0.15984*** (0.03889)
버스+지하철	0.21026*** (0.04393)	0.22222*** (0.04313)
승용차	0.12495*** (0.03689)	0.12918*** (0.03620)
상수항	7.37049*** (0.15439)	-
관측치	16,299	16,299
R2	0.105	-
AIC	46989.20335	96102.98603
BIC	47289.45885	96749.69019

주: 1) 괄호 안은 표준오차임.
2) *p<0.1, **p<0.05, ***p<0.01.
3) 자치구별 고정효과 계수는 생략함.

나타났으나, 통계적 유의성은 동일하였다. OLS 모형과 Ordered Probit 모형 간의 더 나은 예측모형을 확인하기 위해 수행한 Likelihood-ratio 검정에서 모형적합도를 보여주는 AIC와 BIC 수치가 OLS 모형이 더 나은 것으로 나타났다. 따라서 연구 결과의 해석은 OLS 모형을 중심으로 할 것이다.

삶의 질과 통근시간은 선형적으로 부정적인 관계(-0.00568)를 보였으며, 이는 통근시간의 증가가 삶의 질을 지속적으로 저하시키는 것을 의미한다. 연령은 부정적인 관계(-0.04045)가 비선형적으로 나타났으나, 제공항의 계수가 소수점 네 번째 자리 이하이기에 실질적으로는 선형적인 관계로 해석할 수 있다. 성별에 있어서는 여성이 남성보다 삶의 질이 낮게 나타났으나, 통계적으로 유의하지 않았다. 혼인여부는 유배우자가 무배우자보다 삶의 질이 높게 나타났으며, 소득구간이 증가할수록 삶의 질도 상승하는 경향을 보였다. 학력에 따라 중학교 졸업 이하를 기준으로 할 때, 고등학교 졸업자의 삶의 질이 더 높았으며(0.45704), 대학교 졸업 이상은 이보다 훨씬 높은 삶의 질(0.50826)이 나타났다. 교통수단별로는 버스+지하철(0.21026) 이용자가 삶의 질이 가장 높았으며, 그 다음으로는 지하철(0.18020), 버스(0.16281), 승용차(0.12495) 순이었다. 도보 이용자는 상대적으로 낮은 삶의 질을 보였으나, 통계적으로 유의하지 않았다.

<표 4>는 통근만족도를 종속변수로 설정하여 분석한 결과를 제시한다. 모형적합도를 확인하기 위한 Likelihood-ratio 검정에서, Ordered Probit 모형이 OLS 모형에 비해 AIC와 BIC 값들이 미세하게 더 나은 것으로 분석되었다. 그러므로 결과 해석은 Ordered Probit 모형을 중심으로 하고자 한다.

통근시간이 증가함에 따라 통근만족도에 부정적인 영향(-0.02856)을 주는 것으로 나타났으며, 경미한 비선형성(제공항: 0.00011)이 관찰되었다. 이는 통근만

표 4 _ 회귀분석 결과: 통근만족도(종속변수)

구분	OLS 모형	Ordered Probit 모형
통근시간	-0.01715*** (0.00111)	-0.02856*** (0.00179)
통근시간2	0.00006*** (0.00001)	0.00011*** (0.00002)
연령	-0.00456 (0.00413)	-0.00678 (0.00666)
연령2	0.00006 (0.00004)	0.00008 (0.00006)
성별	-0.00257 (0.02711)	-0.00281 (0.04372)
혼인여부	0.00915 (0.01498)	0.01440 (0.02416)
소득구간	0.00375 (0.00247)	0.00579 (0.00398)
학력(ref=중졸 이하)		
고졸	0.02557 (0.03514)	0.03948 (0.05678)
대졸 이상	-0.00200 (0.03728)	-0.00568 (0.06021)
교통수단		
도보	-0.08622** (0.02860)	-0.13161** (0.04618)
버스	-0.02348 (0.02556)	-0.03994 (0.04126)
지하철	-0.02093 (0.02659)	-0.03572 (0.04290)
버스+지하철	-0.08087** (0.02950)	-0.13365** (0.04753)
승용차	-0.07410** (0.02477)	-0.11690** (0.03994)
상수항	4.01476*** (0.10365)	-
관측치	16,299	16,299
R2	0.120	-
AIC	34001.17192	33756.18003
BIC	34301.42742	34079.53211

주: 1) 괄호 안은 표준오차임.
 2) *p<0.1, **p<0.05, ***p<0.01.
 3) 자치구별 고정효과 계수는 생략함.

족도가 U자 형태의 경향을 보임을 의미하며, 추후 회귀계수를 바탕으로 한 도식화를 통해 통근만족도가 다시 상승하는 지점을 확인할 것이다.

연령과 통근만족도 간의 관계는 회귀계수가 부정적으로 나타났지만, 통계적으로 유의하지 않았다. 성

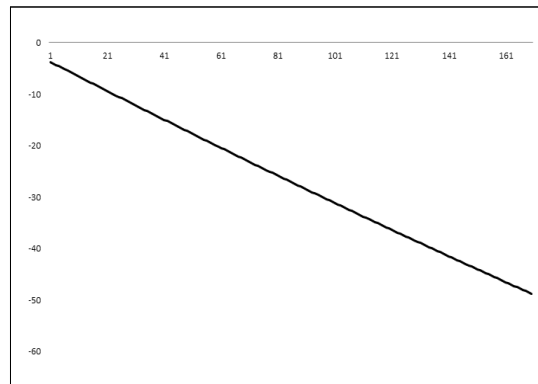
별에 따른 분석에서도 여성이 남성보다 통근만족도가 낮은 경향을 보였으나, 이 또한 통계적으로 유의하지 않았다. 소득구간과 학력에 대한 분석 결과도 통계적으로 유의하지 않음을 확인했다. 이는 선행연구와 달리 성별, 혼인여부, 학력 등 개인 특성 변수들이 통근만족도에 미치는 영향이 통계적으로 유의하지 않음을 시사한다(장재민, 이병호, 고준호 2019).

교통수단별 통근만족도는 승용차(-0.11690), 버스+지하철(-0.13365), 도보(-0.13161) 순으로 나타났으며, 버스와 지하철에 대한 만족도는 통계적으로 유의하지 않았다.

<그림 1>은 통근시간과 통근만족도의 비선형적인 U자형 관계를 확인하기 위해서 앞선 회귀계수를 도식화한 것으로, <표 4>에서 제시된 상수항(-3.475539), 통근시간(-0.02856), 그리고 통근시간 제곱항의 계수(0.00011)를 사용하여 구축한 것이다. 기초통계에 따르면 통근시간은 1분에서 170분까지 분포하므로, 각 통근시간에 해당하는 만족도 변화를 살펴보았다.

분석 결과, 통근시간이 증가할수록 통근만족도가 어떤 지점에서든 개선되지 않는 것으로 나타났다. 따라서 실질적으로는 통근시간이 증가함에 따라 통근만족도는 지속해서 저하된다고 해석할 수 있다.

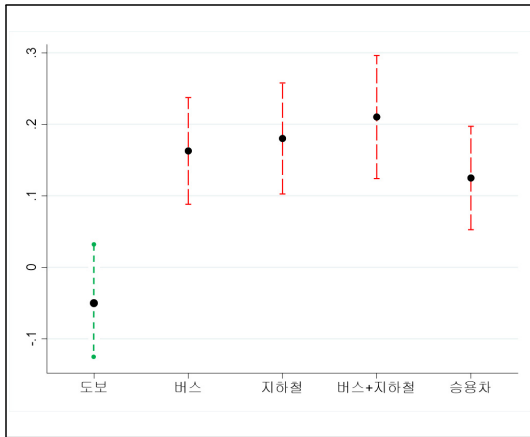
그림 1 _ 통근시간과 통근만족도 간의 선형성



3. 교통수단별 분석

<그림 2>는 <표 3>의 교통수단별 삶의 질에 관한 회귀계수를 도식화한 것이다. 분석 결과, 버스, 지하철, 버스+지하철, 승용차 이용자 간의 삶의 질에 대한 영향력은 통계적으로 유의하였으며, 계수값은 버스+지하철, 지하철, 버스, 승용차 이용자 순으로 나타났다. 하지만 95% 신뢰구간을 고려했을 때, 이러한 계수들 간의 차이가 미미하여, 교통수단에 따른 삶의 질 차이는 명확하지 않음을 시사한다. 도보 이용자의 경우, 통계적으로 유의한 결과는 아니었으나, 상대적으로 삶의 질이 낮은 것으로 확인되었다. 또한 <표 3>을 보면 도보 이용은 통근시간이 일반적으로 15분 이내로 짧은 수준이기에 교통수단에 따른 차이는 없는 것으로 볼 수 있다.

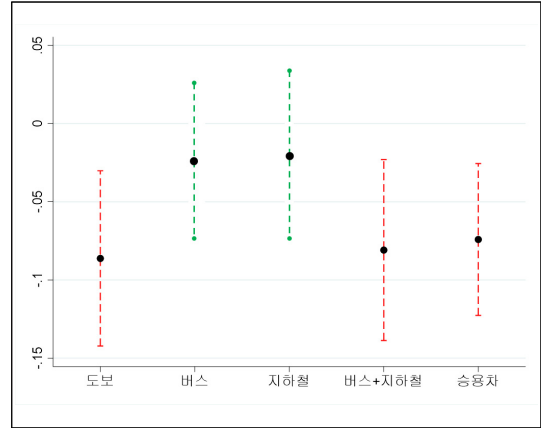
그림 2 _ 교통수단별 삶의 질



주: 녹색은 통계적으로 유의하지 않은 교통수단임.

<그림 3>은 <표 4>의 교통수단별 통근만족도 회귀계수를 도식화한 것이다. 결과는 승용차, 버스+지하철, 도보 이용자 순으로 나타났지만, 95% 신뢰구간 내에서 계수의 차이가 뚜렷하지 않아 교통수단별로 유의미한 차이가 있다고 보기 어렵다.

그림 3 _ 교통수단별 통근만족도



주: 녹색은 통계적으로 유의하지 않은 교통수단임.

4. 서울시 자치구별 분석

<표 5>는 <표 4>의 자치구별 고정효과 계수를 바탕으로 구성한 것이다. 삶의 질에 대해 계수의 크기와 통계적 유의성 순으로 자치구를 나열하면, 마포구, 강북구, 종로구, 관악구, 구로구, 도봉구, 용산구, 양천구, 강서구, 강남구, 광진구, 금천구, 노원구, 영등포구 순이었다.

통근만족도의 경우, 중구, 강서구, 도봉구, 서대문구, 성동구, 송파구, 은평구, 용산구, 동대문구, 서초구, 강북구, 성북구, 강남구, 관악구, 동작구, 노원구, 양천구로 통계적인 유의성과 계수의 크기순으로 나타났다.

자치구별로 삶의 질과 통근만족도에 대한 분석 결과, 통계적으로 유의미한 차이가 존재하지만, 대체로 삶의 질이 높은 지역이 통근만족도도 높은 경향이 확인되었다. 특히 영등포구는 지역주민의 삶의 질을 높이기 위한 노력이 필요하며, 양천구는 통근만족도를 높이기 위한 정책이 필요함을 시사한다. 아울러 노원구는 삶의 질과 통근만족도 모두를 향상시키기 위한 정책적 노력이 가장 시급한 지역임을 보여준다.

표 5_ 회귀분석 결과: 서울시 자치구별

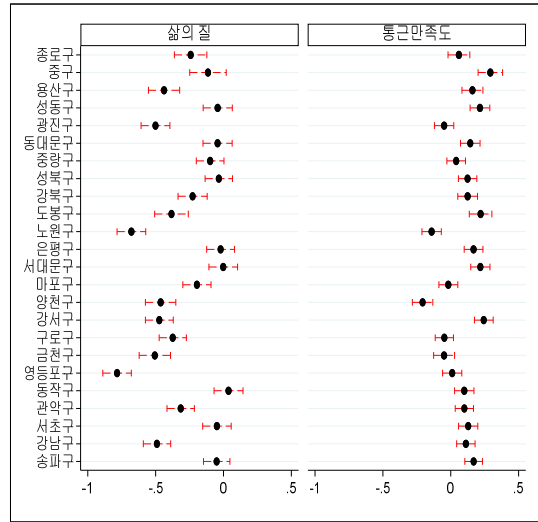
구분	삶의 질		통근만족도	
	계수(β)	표준오차(se)	계수(β)	표준오차(se)
종로구	-0.24224***	0.06114	0.06006	0.04105
중구	-0.11454	0.06852	0.29207***	0.04600
용산구	-0.43829***	0.05865	0.16000***	0.03938
성동구	-0.04326	0.05472	0.21543***	0.03674
광진구	-0.50125***	0.05410	-0.04851	0.03632
동대문구	-0.04378	0.05465	0.14383***	0.03669
중랑구	-0.09848	0.05212	0.04013	0.03499
성북구	-0.03468	0.05150	0.12410***	0.03458
강북구	-0.22804***	0.05486	0.12462***	0.03683
도봉구	-0.38371***	0.06306	0.22028***	0.04234
노원구	-0.67897***	0.05393	-0.14068***	0.03621
은평구	-0.02135	0.05233	0.16819***	0.03514
서대문구	-0.00215	0.05392	0.21850***	0.03620
마포구	-0.19630***	0.05280	-0.01790	0.03545
양천구	-0.46327***	0.05712	-0.20714***	0.03835
강서구	-0.47352***	0.05228	0.24347***	0.03510
구로구	-0.37447***	0.05120	-0.04705	0.03437
금천구	-0.50632***	0.05881	-0.04883	0.03948
영등포구	-0.78431***	0.05367	0.01114	0.03603
동작구	0.03690	0.05437	0.09990**	0.03650
관악구	-0.31561***	0.05127	0.10023***	0.03442
서초구	-0.04893	0.05361	0.12891***	0.03599
강남구	-0.49081***	0.05143	0.11169**	0.03453
송파구	-0.05069	0.04969	0.16886***	0.03336
강동구	-	-	-	-

주: 1) <표 4>의 자치구별 고정효과 계수를 바탕으로 구성함.
 2) *p<0.1, **p<0.05, ***p<0.01.

<그림 4>는 <표 5>의 자치구별 회귀계수를 삶의 질과 통근만족도로 도식화한 것이다. 분석 결과, 영등포구, 노원구, 금천구는 삶의 질이 현저히 낮은 자치구로 확인된 반면, 동작구, 서대문구, 은평구, 서초구, 송파구는 상대적으로 높은 삶의 질을 보였다.

통근만족도 분석에서는 양천구, 노원구가 상대적으로 낮은 만족도를 보였으며, 중구, 강서구는 상대적으로 높은 통근만족도를 나타냈다. 자치구별 결과를 종합하면, 노원구는 삶의 질과 통근만족도 모두 낮게 나타났으며, 강북구는 두 지표 모두에서 높은 평가를 받았다.

그림 4_ 서울시 자치구별 삶의 질 분포



V. 결론

이 연구는 통근시간이 삶의 질과 통근만족도에 미치는 영향을 2022년 서울시 자료를 활용하여 분석하고자 했다. 연구 결과, 서울시민들의 통근시간이 길어질수록 삶의 질과 통근만족도가 모두 저하되는 것으로 나타났다. 하지만 교통수단별 차이는 거의 없었다. 자치구별로는 삶의 질은 노원구와 영등포구가 낮은 것으로 나타났으며, 통근만족도는 노원구와 양천구가 낮은 것으로 확인되었다.

이 연구는 선행연구에서 제시된 통근시간의 중요성을 서울시의 맥락에서 재확인함으로써(이윤영, 차운아 2023; Han, Peng and Xu 2022; 장재민, 이병호, 고준호 2019; Hilbrecht, Smale and Mock 2014; Spinney, Scott and Newbold 2009), 서울시와 같은 대도시의 삶의 질 연구에서 통근시간을 주요 요인으로 고려할 필요성을 강조한다.

교통수단별 분석에서는 교통수단에 따른 통근만족도의 차이가 크지 않았기에 서울의 교통인프라가 잘 발달되어 있음을 시사한다. 지역구별 분석에서는 통

계적 유의성에 따른 회귀계수의 신뢰성 차이는 있지만, 전반적으로 중구, 성북구, 은평구, 서대문구, 동작구, 서초구, 송파구가 삶의 질과 통근만족도가 높은 수준을 보였으며, 반면 노원구와 양천구는 상대적으로 낮은 수준으로 나타났다. 이런 결과는 노원구 등 일부 자치구에서 삶의 질과 통근만족도 개선을 위해 통근시간을 단축시킬 수 있는 정책이 필요함을 시사한다.

이 연구의 방법론적 한계는 다음과 같다. 첫째, 선형모형의 적합성과 관련해서 AIC와 BIC를 제시하였음에도 불구하고, 결정계수가 0.1 수준에 머물러 있기에, 통근시간과 통근만족, 그리고 통근시간과 삶의 질 간의 관계에 영향을 미치는 다양한 요인들이 연구 모형에서 충분히 통제되지 않았을 가능성이 있다. 후속 연구에서는 보다 포괄적인 변수들을 포함하여 모형의 적합성을 높일 방안을 고려할 필요가 있다. 그럼에도 불구하고, 분석 결과의 통계적 유의성, 추정의 정확성, 그리고 선행연구를 기반으로 한 해석적 관점에서의 유의함을 고려할 때, 이 연구 결과의 함의는 타당하다. 둘째, 횡단면 자료의 사용으로 인한 표본 편향이나 오류의 가능성이 있다. 향후 연구에서는 지역적 특성이나 자료의 한계를 보완할 수 있는 Heckman-2 선택모형, 다수준분석, 공간계량모형 등을 적용할 필요가 있을 것이다.

이러한 한계에도 불구하고 이 연구는 서울시민들의 통근시간과 삶의 질 및 통근만족도의 관계를 규명하려는 시도에서 중요한 의의를 찾을 수 있다. 또한, 교통수단과 거주지역에 따른 차이를 분석하고, 이를 바탕으로 교통개선이 필요한 지역을 식별하여, 보다 효과적인 교통정책을 수립하는 데 시사점을 제공할 수 있을 것이다. 통근시간의 관리와 지역별 교통수단의 최적화를 통해 서울시민의 삶의 질을 향상시킬 수 있을 것으로 기대된다.

참고문헌 •••••

1. 강동우, 안주엽, 남수연. 2020. 지역 특성이 주민 행복도에 미치는 영향의 탐색. 국토연구 104권: 3-21.
Kang Dongwoo, Ahn Joyup and Nam Souyeon. 2020. Searching for Regional Characteristics Affecting Residents' Happiness. *The Korea Spatial Planning Review* 104: 3-21.
2. 고길곤. 2023. 행정학 연구에서의 선형회귀분석 활용 쟁점들. 한국행정학보 57권, 3호: 327-355.
Ko, Kilkon. 2023. Issues on the Application of Linear Regression in Public Administration Studies. *Korean Public Administration Review* 57, no.3: 327-355.
3. 구교준, 임재영, 최슬기. 2014. 소득과 삶의 역량에 따른 행복 결정요인 연구. 한국행정학보 48권, 2호: 317-339.
Jun Koo, Jae Young Lim and Seulki Choi. 2014. Determinants of Happiness: Reevaluating the Role of Income and Capability. *Korean Public Administration Review* 48, no.2: 317-339.
4. 박유정, 김창엽, 황승식. 2018. 미충족의료와 소득의 상호작용이 주관적 건강수준에 미치는 효과: 한국의료패널 2009-2014년도 자료의 분석. 보건과 사회과학 47집: 57-83.
Yukyung Park, Chang-yup Kim and Seung-Sik Hwang. 2018. Interaction Effects of Income and Unmet Healthcare Needs to Subjective Health Status: Using the Korea Health Panel, 2009-2014. *Health and Social Science* 47: 57-83.
5. 박정인, 박민근. 2017. 삶의 만족과 경제적 수입: Easterlin의 역설에 관한 연구. GRI 연구논총 19권, 3호: 69-88.
Park, Jeong-In and Park, Min-Gean. 2017. Subjective wellbeing and income: a reappraisal of Easterlin's paradox. *GRI REVIEW* 19, no.3: 69-88.
6. 박형준, 박수지. 2012. 건강관련 삶의 질에 대한 의료서비스 접근성의 영향과 소득수준의 조절효과. 보건과 사회과학 31집: 107-125.
Hyungjon Park and Susie Park. 2012. The Relationship between Income Level and Health-Related Quality of Life in Korea. *Health and Social Science* 31: 107-125.
7. 서울서베이 도시정책지표조사 정보(2022년). 2023. <https://data.seoul.go.kr/dataList/OA-15564/F1/datasetView.do#> (2024년 4월 7일 검색).
Seoul Survey(2022). 2023. <https://data.seoul.go.kr/dataList/OA-15564/F1/datasetView.do#> (accessed April 7, 2024).
8. 손용비, 장재민. 2019. 수도권 지역의 통근시간 결정요인에 대한

- 탐색적 연구. *GRI 연구논총* 21권, 2호: 97-116.
- Woongbee Son and Jaemin Jang. 2019. An Exploratory Research on Affecting Factors of Commute Time in the Metropolitan Area of Korea. *GRI REVIEW* 21, no.2: 97-116.
9. 유동균, 정현. 2022. 생활권 내 환경이 삶의 만족도에 미치는 영향 연구: 교통접근성 조절효과를 중심으로. *국토연구* 113권: 75-95.
- You Donggyun and Jeong Hyun. 2022. A Study on the Effect of the Living Space Environment on Life Satisfaction: Moderating the Effect of Traffic Accessibility. *The Korea Spatial Planning Review* 113: 75-95.
10. 유창민. 2016. 한국복지패널로 본 한국 성인의 건강궤적과 예측요인: 장애인과 비장애인의 집단 내, 집단 간 불평등 정도를 중심으로. *보건사회연구* 36권, 1호: 440-472.
- Yoo, Chang Min. 2016. Health Trajectories and Their Associated Factors in the Korea Welfare Panel Study: Inequalities between People with and without Disabilities. *Health and Social Welfare Review* 36, no.1: 440-472.
11. 이윤영, 차운아. 2023. 수도권 근로자의 통근시간이 삶의 만족도에 미치는 영향: 시간부족감과 피로감의 조절된 매개효과. *사회과학연구* 62권, 1호: 213-242.
- Yoonyoung Lee and Oona Cha. 2023. Metropolitan Workers' Commuting Time and Life Satisfaction: A Moderated Mediation Model of Perception of Time Inadequacy and Fatigue. *Journal of Social Sciences* 62, no.1: 213-242.
12. 이현승. 2000. 소득이 주관적 삶의 질에 미치는 영향. *한국인구학* 23권, 1호: 91-117.
- Hyun Song Lee. 2000. Impact of Income on Subjective Quality of Life. *Korea Journal of Population Studies* 23, no.1: 91-117.
13. 장재민, 이병호. 2019. 근로자의 특성과 통근권역 선택: 경기도 거주자를 중심으로. *교통연구* 26권, 2호: 19-33.
- Jang, Jae-Min and Lee, Byung-Ho. 2019. The characteristics of workers and their selection of the commuting area: Focusing on the residents of Gyeonggi province. *Journal of Transport Research* 26, no.2: 19-33.
14. 장재민, 이병호, 고준호. 2019. 근로자의 통근시간 만족도 결정요인 연구: 경기도 거주자를 중심으로. *대한교통학회지* 37권, 4호: 290-301.
- JANG, Jae-Min, LEE, Byung-Ho, and KO, Joonho. 2019. Determinants of Commute Time Satisfaction: Focusing on the Residents of Gyeonggi Province. *Journal of Korean Society of Transportation* 37, no.4: 290-301.
15. 최석현, 이병호. 2017. 노동시장 공간의 이중구조화와 불평등: 수도권 거주 임금근로자 통근실태 분석을 중심으로. *한국사회학* 51권, 2호: 63-94.
- Choi, Seok Hyeon and Lee, Byung Ho. 2017. The Spatial Dimension of Dual Labour Market in Korea. *Korean Journal of Sociology* 51, no.2: 63-94.
16. 최성수, 주익현. 2019. 시간은 돈이다?: 가구소득에 따른 부부 통근시간의 계층화. *한국인구학* 42권, 1호: 1-31.
- Choi, Seongsoo and Joo, Ikhyun. 2019. Can Our Money Save Our Time on Road? : Family Income and Commute Time in South Korea. *Korea Journal of Population Studies* 42, no.1: 1-31.
17. Biagi, B., Ladu, M. G. and Meleddu, M. 2018. Urban Quality of Life and Capabilities: An Experimental Study. *Ecological Economics* 150: 137-152.
18. De Vos, J., Le, H. T. and Kroesen, M. 2022. Does Commute Duration Attenuate the Effect of Travel Mode Choice on Commute Satisfaction? *Travel Behaviour and Society* 28, 13-21.
19. Easterlin, Richard. A. 1974. Does Economic Growth Improve the Human Lot? Some Empirical Evidence. In *Nations and Households in Economic Growth: Essays in Honor of Moses Abramovitz*, eds. David, P. A. and Melvin, W. R., 89-125. Palo Alto, CA: Stanford University Press.
20. Ettema, D., Gärling, T., Olsson, L. E. and Friman, M. 2010. Out-of-Home Activities, Daily Travel, and Subjective Well-Being. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 44, no.9: 723-732.
21. Han, L., Peng, C. and Xu, Z. 2022. The Effect of Commuting Time on Quality of Life: Evidence from China. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 20, no.1: 573.
22. Handy, S. and Thigpen, C. 2019. Commute Quality and Its Implications for Commute Satisfaction: Exploring the Role of Mode, Location, and Other Factors. *Travel Behaviour and Society* 16: 241-248.
23. Hilbrecht, M., Smale, B. and Mock, S. E. 2014. Highway to Health? Commute Time and Well-Being among Canadian Adults. *World Leisure Journal* 56, no.2: 151-163.
24. Jang, J. and Ko, J. 2019. Factors Associated with Commuter Satisfaction Across Travel Time Ranges. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 66: 393-405.
25. Kahneman, D. and Deaton, A. 2010. High Income Improves

- Evaluation of Life but Not Emotional Well-Being. In Proceedings of *the National Academy of Sciences* 107, no.38: 16489-16493.
26. Kim, Chansung. 2008. Commuting Time Stability: A test of a Co-location Hypothesis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 42, no.3: 524-544.
27. Lorenz, Olga. 2018. Does Commuting Matter to Subjective Well-Being? *Journal of Transport Geography* 66: 180-199.
28. Olsson, L. E., Gärling, T., Ettema, D., Friman, M. and Fujii, S. 2013. Happiness and Satisfaction with Work Commute. *Social Indicators Research* 111: 255-263.
29. Orben, A. and Przybylski, A. K. 2019. Screens, Teens, and Psychological Well-Being: Evidence from Three Time-Use-Diary Studies. *Psychological Science* 30, no.5: 682-696.
30. Peel, M. J., Goode, M. M. and Moutinho, L. A. 1998. Estimating Consumer Satisfaction: OLS versus Ordered Probability Models. *International Journal of Commerce and Management* 8, no.2: 75-93.
31. Popenoe, David. 2009. Cohabitation, Marriage, and Child Wellbeing: A Cross-National Perspective. *Society* 46, no.5: 429-436.
32. Spinney, J. E., Scott, D. M. and Newbold, K. B. 2009. Transport Mobility Benefits and Quality of Life: A Time-Use Perspective of Elderly Canadians. *Transport Policy* 16, no.1: 1-11.
33. Stevenson, B. and Wolfers, J. 2013. Subjective Well-being and Income: Is There Any Evidence of Satiation? *American Economic Review* 103, no.3: 598-604.
34. Wilson, C. M. and Oswald, A. J. 2005. How Does Marriage Affect Physical and Psychological Health? A Survey of the Longitudinal Evidence. *IZA Discussion Paper Series* no.1619. University of Warwick, Department of Economics.
35. Van Ommeren, J. and Rietveld, P. 2005. The commuting time paradox. *Journal of Urban Economics* 58, no.3: 437-454.

-
- 논문 접수일: 2024. 04. 12.
 - 심사 시작일: 2024. 05. 03.
 - 심사 완료일: 2024. 06. 03.

요약

주제어: 통근시간, 삶의 질, 통근만족도, 서울서베이

이 연구는 2022년 서울서베이 자료를 기반으로 통근 시간이 통근만족도와 삶의 질에 미치는 영향을 분석하고자 하였다. 최소자승기법과 Ordered Probit 회귀 분석 결과, 서울시민들은 통근시간이 증가할수록 삶의 질과 통근만족도가 감소하는 것으로 나타났다. 또한, 교통수단에 따른 삶의 질과 통근만족도에 차이가 없었으며, 자치구별로는 통근만족도의 개선이 필요한 구들이 확인되었다. 따라서 이 연구는 삶의 질과 통근만족도가 낮은 자치구는 교통개선을 위한 정책

적 노력이 필요하며, 서울시와 같은 대도시의 삶의 질 연구에서 통근시간을 주요 변수로 인식해야 함을 강조한다. 이 연구는 서울시민들의 통근시간이 통근만족도뿐만 아니라 삶의 질과도 밀접한 관계가 있음을 규명함으로써 서울시 내의 교통정책의 우선순위 지역 선정, 개선이 필요한 교통수단 파악, 효율적 대중교통 정책 수립 등 서울시 교통정책에 실천적 시사점을 제공할 수 있을 것이다.

