

자동차가 없으면 활동에 제약을 주는가? 저소득층의 자가용 접근 방식 및 접근 기회

- 자동차가 요구되는 활동은 많은 감정 비용을 소모함
- 차가 없는 지방·시외 거주자일수록 “활동 패널티”를 받는 것으로 파악됨
- 지방·시외 거주자의 경우 자가용이 없으면 삶의 질이 떨어지며, 특히 경제적으로 접근이 불가하면 더 부각 됨
- 영국 런던과 같이 인구수가 많고 교통이 선진화되면 “활동 패널티”를 관측할 수 없음

□ 자동차 유·무와 소득에 따른 주관적 웰빙(SWB) 및 야외 활동 시간 연구

○ 연구 개요 및 데이터 집계 방법

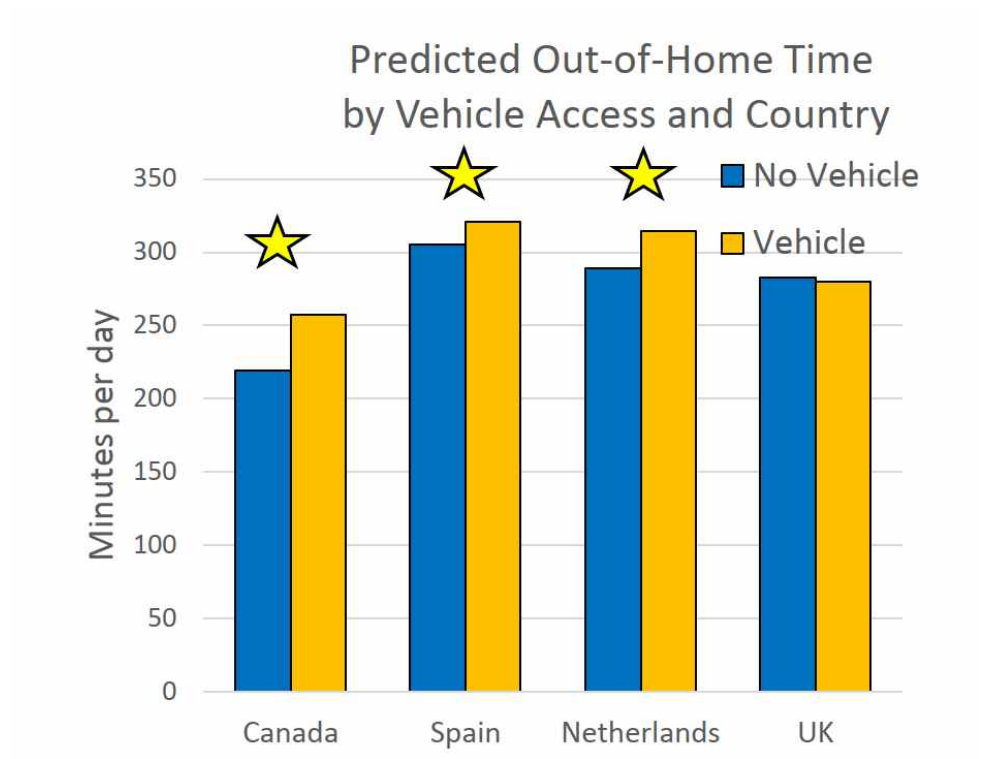
- 자동차 유무에 따른 경제적 차이, 외부 활동 비율 및 SWB에 대한 조사를 함
- 데이터는 선진국 기준으로 문화적, 경제적으로 비슷한 나라로 선정
- 다차원적으로 복잡하게 만들 수 있는 개발도상국 자료는 제외함
- 국가별 데이터는 납득할만한 시간적 차이를 가진 데이터로서 설문조사를 통해 이루어졌으며, Subjective Well-Being(SWB) 데이터는 포함하지 않음

○ 연구 방법

- 캐나다, 스페인, 네덜란드, 영국의 소득, 자가용 유무 및 야외 활동에 관한 이미 실시된 설문조사 자료를 Cragg two-part hurdle 모델을 통해 분석함

○ 연구 조사 결과

- 지방·시외 거주자가 자동차를 가지고 있지 않으면 스스로 “활동 패널티”를 가지는 것으로 생각함
- 경제적인 이유로 차가 없는 사람은 “활동 패널티”를 받는 경우 불공정하다고 생각함
- 국가별로 차를 가지고 있지 않은 지방·시외 거주자는 평균적으로 차를 가진 사람들보다 야외 활동량이 적음
- 메가시티인 런던의 경우 밀집도가 높고 교통이 선진화되어 자가용이 없는 사람과 있는 사람의 차이가 작음
- 교통이 선진화되면 자가용의 요구(필요)도가 낮아지고, 야외 활동에 제약이 없는 것을 런던의 사례로 확인함



[그림 1] 국가별 자가용 유무에 따른 야외 활동 시간

<참고문헌>

- Eric A. Morris “Does lacking a car put the brakes on activity participation? Private vehicle access and access to opportunities among low-income adults” ,