

주 5일 근무제 시행에 따른 고속도로 이용자 여가통행 행태변화 연구

김태호* · 이수일** · 노정현*** · 원제무****

A Study on the Leisure Trip Patterns of the Freeway Users after Five-day Workweek Enforcement

Tae-Ho Kim* · Soo-Il Lee** · Jeong-Hyun Rho*** · Jai-Mu Won****

요약 : 본 연구는 고속도로를 이용하는 여가통행자들을 대상으로 주 5일 근무제 시행 전·후의 여가통행 특성 모형 개발을 위하여 구조방정식을 이용하였다. 여가통행특성 구조방정식모형을 토대로 주 5일근무제 시행에 따른 중요변수 및 영향관계를 파악하고 시사점을 정리하였다. 본 연구에서 개발된 주 5일 근무제 시행에 따른 여가통행특성 분석결과를 정리하면 다음과 같다. 첫째, 고속도로 이용자를 대상으로 수행한 설문조사 결과 주 5일 근무제 시행에 따른 통행행태 변화는 급격하지 않은 것을 알 수 있었다. 둘째, 주 5일 근무제 시행에 가장 많은 영향력을 나타내는 중요변수는 경제적 특성(시행 전 : 1.71, 시행 후 : 1.53)으로 나타났으며, 여가통행에 정(+)의 영향을 미치는 것으로 나타나 경제적 여유로움이 여가활동을 결정하는 중요 요소인 것으로 분석되었다. 셋째, 가구원 특성(시행 전 : -1.03, 시행 후 : -0.85)은 여가통행에 부(-)의 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 원인으로는 가구 구성원 중 취학 학생 수(고등학생 이하)가 많으면 많을수록 여가통행을 하지 않기 때문인 것으로 판단된다. 넷째, 개인특성은 여가활동을 하는데 있어 경제적 특성과 가구 특성에 비하여 상대적으로 낮은 영향력을 나타내고 있는 것으로 분석되었다.

주제어 : 주 5일 근무제, 여가통행, 구조방정식, 고속도로 이용자

ABSTRACT : The purpose of this study is to identify the impact of five-day workweek enforcement, which was initially introduced in July 2004, on traffic pattern of the freeway. The change of trip patterns before and after five-day workweek enforcement was analyzed using Structural Equation Model(SEM). SEM model is one of the most preferred methods which is being used to explain behavioral patterns recently. The interview survey was carried out to collect leisure travel pattern change of freeway users. The structural equation model established in this study indicates the followings: first, the introduction of five-day workweek enforcement did not have a significant impact on leisure travel pattern yet. Second, economic factor has the strongest positive effect on making leisure travel for both before and after five-day workweek enforcement. Third, the household factor, the number of school children, has the negative effect on making leisure travel. Fourth, the personal factors, gender and age, have relatively weak effect on making leisure travel.

Key Words : five-day workweek enforcement, leisure trips, structural equation modeling(SEM), freeway user

* 한양대학교 산업과학연구소 선임연구원(Senior Researcher, The Research Institute of Industrial Science, Hanyang University)

** 한국건설교통기술평가원 전문위원(Expert Adviser, Korea Institute of Construction & Transportation Technology Evaluation and Planning), 교신저자(Sooil99@hanmail.net)

*** 한양대학교 도시대학원 교수(Professor, Graduate School of Urban Studies, Hanyang University)

**** 한양대학교 도시대학원 교수(Professor, Graduate School of Urban Studies, Hanyang University)

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

경부고속도로 개통 이후 우리나라 고속도로의 기능은 산업발전을 위한 화물수송에 초점이 맞추어져 있었다. 최근 들어 신도시(택지개발)건설과 자동차 대수의 증가는 고속도로의 기능을 서울광역권의 출퇴근통행 기능을 담당하는 것으로 변모시켰다. 이러한 고속도로의 기능변화와 함께 2004년 시행된 주 5일 근무제는 일상적 활동(출퇴근통행 및 업무)에 비해 비일상적 활동(쇼핑, 여가, 오락 및 친교)의 비율을 상승시키고 있다.¹⁾ 결과적으로 주 5일제 근무제 도입으로 통행특성의 변화가 있음에도 불구하고 현재 주말통행행태에 대한 연구는 주중분석을 위한 부수적인 연구수준에 머무르고 있는 실정이다. 부수적인 연구들도 교통량(O/D), 수단 변화와 같은 총량적인 측면에 대한 영향분석 위주인 것으로 나타났다. 결과적으로 총량적인 측면의 연구를 보다 심도 있게 수행하기 위해서는 통행행태 변화의 기초단위인 운전자 행태연구가 선행되어야 한다. 따라서 본 연구에서는 주 5일 근무제 시행이 수도권 고속도로 운전자의 여가 통행특성에 어떠한 영향을 미치고 있는 지에 대한 행태측면의 영향모형을 개발하고, 시사점을 도출하는 것이 목적이다.

2. 연구의 범위 및 방법

본 연구에서는 주 5일 근무제 시행 전·후의 고속도로 운전자 여가통행행태의 변화를 파악하기

위해 다음의 사항들을 연구의 주요내용으로 선정한다.

- 국내 및 국외의 여가통행 및 주 5일근무제 관련 선행연구를 중심으로 평가지표 및 분석방법을 검토하고 한계점을 도출한다.
- 선행연구에서 제시하고 있는 변수(설문항목 및 측정지표)를 토대로 고속도로 여가통행자를 위한 설문지를 작성하고, 고속도로 휴게소에서 여가통행자를 대상으로 조사한다.
- 여가통행자에 대한 설문조사를 실시하고, 신뢰성분석(Reliability Analysis), 상관분석(Correlation Analysis), 요인분석(Factor Analysis)을 이용하여 평가항목의 신뢰성 및 타당성을 검증한다.
- 주 5일 근무제 시행 전·후에 대한 고속도로 운전자의 여가행태(만족도 포함) 변화 차이(Paired Sample t-test)분석을 실시한다.
- 차이분석을 통해 주 5일 근무제 시행 전·후 행태를 반영할 수 있는 영향모형을 구축하며, 모형 개발시 정성적인 평가항목 고려가 가능한 구조방정식모형(Structural Equation Model)을 이용한다.
- 여가통행 행태변화에 대한 영향모형개발결과를 토대로 중요변수 및 영향력을 도출하고, 시사점을 정리한다.

1) 서울시 가구통행실태조사(2002년, 2006년)를 비교해 보면, 2002년에 여가관련통행(쇼핑 및 기타동행)통행이 발생량 기준 8,601,984통행/일이었는데, 2006년에는 9,583,019통행으로 11.4% 증가한 것을 알 수 있음(서울특별시, 2004).

II. 선행연구고찰 및 시사점

1. 선행고찰

본 연구와 직접적인 관련이 있는 여가통행관련 국내·외 문헌고찰을 수행하였으며, 그 결과는 <표 1>과 같다.

선행연구고찰 결과 다음과 같은 한계점이 도출

되었다.

첫째, 연구대상이 휴가철과 같은 특정기간이나, 장거리 관광통행만을 대상으로 진행되고 있어 단거리 여가통행을 포함할 수 있는 연구가 필요하다.

둘째, 연구의 목적이 교통량(O/D)변화 및 수단선택 확률과 같은 전체적인 측면의 총량적인 연구로 진행되고 있어 만족도와 같은 정성적인 연구가 필요하다.

또한, 전체적인 측면의 총량연구의 기초가 되는

<표 1> 여가통행 관련 문헌고찰 종합

연구자 (연도)	적용모형	주5일 고려	연구 대상	연구의 주요내용 및 변수
高橋清 외 (1990)	계층분석법 (AHP)	×	관광 통행	계층분석법(AHP)에 의한 관광시간 매력도를 도출하였으며, 매력도에 따른 전이확률의 산정 지역내 OD표, 관광자유입수
森地茂 외 (1992)	다항로짓 (설문조사)	×	관광 통행	관광시간 매력도를 기준으로 선택모델 개발을 수행하였으며, 시간대특성 고려됨. 지역내 OD표, 시간대구분, 교통량
西井和夫 외 (1993)	다항로짓 (설문조사)	×	관광 통행	시간대별 관광지 선택확률의 산정 지역내 OD표, 시간대구분
이한우 (1993)	독립성검정 수량화이론 (설문조사)	×	출근 통행	여가활동의 현재의 행태 파악을 위한 연구임. - 경제사회적요인 : 직업, 소득, 학력, 나이, 자가용보유 - 심리적 요인 : 근무형태, 종교, 출퇴근형태, 생애주기 - 여가행태 : 여가활동목적, 장소선택, 통행횟수(서울 시계 외로 이동한 여가활동횟수)
森川高茂 외 (1995)	다항로짓 (설문조사)	×	관광 통행	시간대별 관광지 선택확률의 산정 지역내 O/D표, 시간대구분
김영문·채수원 (1996)	계층분석법 (AHP)	×	관광 통행	출업 여행지 선택에 대한 상대적 가중치 산정을 수행한 연구임. 비용, 시간, 교통, 경치에 대한 상대적 가중치(우선순위)를 산정함.
엄서호·김향자 (1997)	요인분석 다항로짓 (설문조사)	×	관광 통행	관광목적지 선택시 지각행동조절 요인의 측정척도개발 - 지각용이성, 지각비용, 자원성, 지각노력 - 서비스, 활동다양성, 동질적분위기
김정근 (1998)	척도분석 중회귀분석 카이제곱 (설문조사)	×	관광 통행	여가태도 및 활동이 여가만족에 미치는 영향(계층별) 규명 - 인구사회변수 : 성, 연령, 직업, 교육수준, 소득수준 - 여가태도 : 인지적, 감정적 등 - 여가활동 : 사회, 야외, 문화 활동 등 - 여가만족 : 심리적, 교육적 등
김명수 외 (1999)	이산선택모형 (선호도 설문조사)	×	관광 통행	관광지 교통이미지가 여행 유형별 교통수단 선택에 미치는 영향과 유효성 검증 - 개인사회, 경제적 속성 - 관광지주차시설(규모, 주차용이) - 수단선택의식(버스편리성, 교통체계의 편리성)
김사현 (2002)	TCM (설문조사)	×	관광 통행	거리변수의 중요성 파악을 통해 국립공원 가치의 상대적 크기파악 - 사회경제특성 : 소득, 연령, 성별, 직업 - 목적지 자원매력도, 두지역간 거리
이동규·정진혁 (2002)	프라빗 모형 (가구통행자료)	×	출근 통행	업무활동 시간과 여가활동 시간의 관계에 대한 연구임. - 남녀, 나이, 수입 - 업무체류시간 / 유지활동체류시간, - 비업무 방문수, 업무통행시간 / 유지활동, 통행시간 / 여가활동 통행시간
김재영 (2003)	TCM (설문조사)	×	관광 통행	- 인구사회변수 : 성별, 연령, 소득, 거주지 - 관광행태변수 : 방문횟수, 총비용, 여행행태 등

개별행태 연구가 필요하다.

셋째, 설문조사에 대한 신뢰성 및 측정항목의 타당성확보가 미흡하며, 복잡한 인간의 생각을 개념화하기 위한 분석방법의 보완이 필요하다.

2. 시사점

선행연구의 한계점을 파악하였으며, 다음과 같은 시사점을 통한 연구를 진행한다.

첫째, 연구의 대상에 대한 한계점을 보완하기 위하여 고속도로 운전자를 대상으로 수도권 주변 지역의 단거리 여가통행을 연구대상에 포함한다.

둘째, 연구 목적에 대한 한계점을 보완하기 위하여 운전자의 정성적인 만족도(여가통행 만족도)와 양적인 측면(여가 통행수)을 동시에 종속 변수로 고려할 수 있는 종합적인 행태 모형 연구를 진행한다.

셋째, 조사 자료의 신뢰성과 모형개발의 합리성 확보를 위해 본 연구에서는 설문조사의 신뢰성 및

측정항목의 타당성 확보를 위한 다양한 통계기법 적용하며, 고속도로 운전자 즉, 인간에 대한 복잡한 생각²⁾을 모형화 할 수 있고, 정량 및 정성적인 지표를 동시에 고려할 수 있는 구조방정식(SEM : Structural Equation Modeling)을 이용한다.

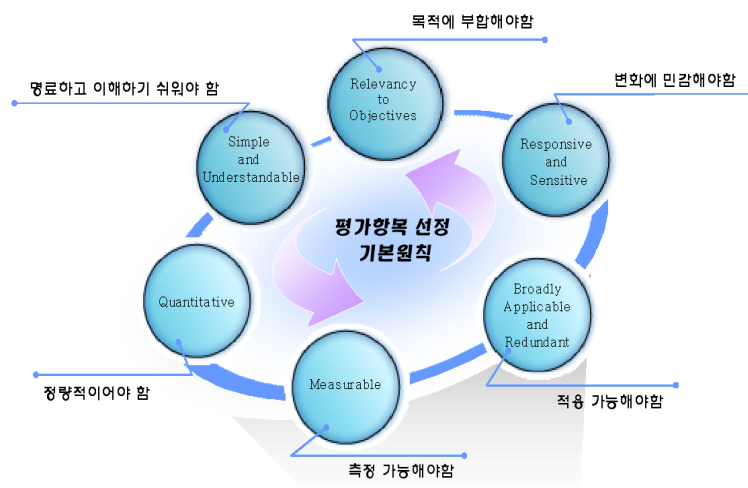
III. 주말통행특성 설문항목 선정 및 조사

1. 설문항목 선정을 위한 기본원칙

주 5일 근무제 확대도입 검토를 위해 설문항목의 선정기준은 <그림 1>과 같은 기본적인 조건을 갖추어야 한다.

2. 고속도로 여가통행자 설문항목 선정기준

주 5일 근무제 시행에 따른 여가 통행 행태 변화를 합리적이며 체계적으로 파악하기 위해서 다음과 같은 세부기준을 바탕으로 설문항목을 선정한다.



<그림 1> 평가항목 선정의 기본적인 고려사항

2) 정량적 변수(여가 통행수)와 정성적인 변수(여가 통행 만족도)를 동시에 고려하는 것과 같은 인간의 복잡한 생각을 개념화하는 분석방법이 필요하다.

- 주 5일 근무제 전면시행의 목적 및 영향을 받을 수 있는 이해당사자들을 포함할 수 있도록 평가지표를 선정한다.
 - 가능한 표현방식이 단순하고 신뢰성 있는 평가척도를 선정하여야 하며, 일반적으로 선행 연구에서 사용된 변수들을 포함한다.
 - 주 5일 근무제와 관련된 양적특성과 질적 특성을 동시에 고려할 수 있는 지표를 포함해야하며, 다음의 예와 같다.
- ex) 여가통행 빈도수(정량적 지표)
여가통행 만족도(정성적 지표)

3. 설문항목 선정결과

설문항목 선정기준을 바탕으로 설문항목 및 측정지표를 선정하였으며, 결과는 <표 2>에 자세히 나타나 있다.

<표 2> 평가항목 및 측정지표 선정

주요 항목	측정변수(세부내용)
개인특성	- 성별
	- 연령
	- 최종학력
가구특성	- 직업
	- 주택소유형태
	- 연간 총 소득
주 5일 근무제 시행 전 통행 행태(Before)	- 가구구성원의 수
	- 차량보유수
	- 가구구성원 중 취학학생 수
주 5일 근무제 시행 후 통행 행태(After)	- 주말에 여가를 즐기는 시간
	- 여가통행에 주로 사용되는 교통수단
	- 여가통행을 이용하는 도로
	- 여가통행을 방문하는 곳
	- 여가 통행시 문제점
	- 여가통행에 따른 만족도
	- 한 달 동안의 여가 통행수 등

4. 설문조사 개요 및 이용자 특성분석

설문조사는 고속도로 휴게소에서 실시하였으며, 설문조사의 세부 사항은 다음과 같다.

[조사지역] : 경부고속도로 기흥(휴게소)/영동고속도로 여주(휴게소)

[예비조사방법 및 일시]

- 1) 자료수집도구 : 구조화된 설문지(Structured Questionnaire)
- 2) 조사 방법 : 1대1 개별면접조사
- 3) 조사 일시 : 예비조사 → 2005년 11월12일~19일
- 4) 조사 대상 : 고속도로를 이용하는 여가통행자
- 5) 조사 지 점 : 경부고속도로 기흥, 영동고속도로 여주

[본 조사 조사방법 및 일시]

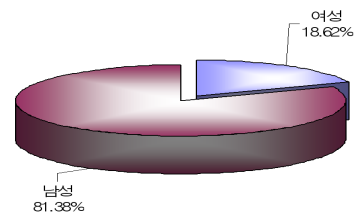
- 1) 자료수집도구 : 구조화된 설문지(Structured Questionnaire)
- 2) 조사 방법 : 1대1 개별면접조사
- 3) 조사 일시 : 본 조사 → 2005년 11월 26일 ~ 30일
- 4) 조사 대상 : 고속도로를 이용하는 여가통행자
- 5) 조사 지 점 : 경부고속도로 기흥, 영동고속도로 여주

다음은 현장조사지점 위치 및 설문지 회수에 대한 내용이다. 조사를 위하여 기흥휴게소와 여주 휴게소를 이용하는 여가통행 이용자를 무작위로 추출하여 조사를 실시하였다.

총 500부를 배포하여 무응답치(Missing data)를 제외하고 435부(기흥휴게소 230부, 여주 휴게소가 205부)를 회수하여 87%의 회수율을 보였다.

1) 응답자의 성별분포 특성

응답자 435명 중 남성은 354명으로 81.38%이고, 여성은 81명으로 18.62%로 나타났다.

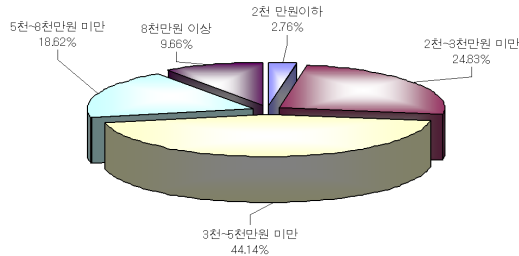


<그림 2> 응답자의 성별 분포비

2) 응답자의 소득분포 특성

연간 가구 총소득을 살펴보면, 2천만원 미만이 12명으로 2.76%, 2천만원~3천만원 미만이 108명으로 24.83%, 3천만원~5천만원 미만이 192명으로 44.14%,

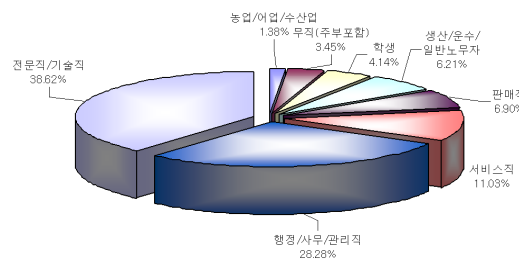
5천만원~8천만원 미만 81명으로 18.62%, 8천만원 이상이 42명으로 9.66%로 나타났다.



〈그림 3〉 연간 가구 총소득 구성비

3) 응답자의 직업분포 특성

직업별 분포를 살펴보면, 농업 / 어업 / 수산업이 6명으로 1.38%, 무직(주부포함)이 15명으로 3.45%, 학생이 18명으로 4.14%, 생산 / 운수 / 일반노무자가 27명으로 6.21%, 판매직이 30명으로 6.90%, 서비스직이 48명으로 11.03%, 행정 / 사무 / 관리직 123명으로 28.28%, 전문직이 168명으로 38.62%로 나타났다.



〈그림 4〉 직업별 구성비

5. 자료의 점검

1) 자료의 신뢰성 분석(Reliability Analysis)

설문항목의 일관성 검증을 위하여 평가 항목 및

측정변수에 대한 신뢰도 분석을 실시하여 조사요류를 최소화하였으며, 일관성이 있다고 판단할 수 있다.

〈표 3〉 설문조사의 신뢰성 분석 결과

구분	N of Item (측정항목 수)	Cronbach's Alpha (크론바하 α-계수)	신뢰성 평가기준
시행 전 여가특성	435	0.782	Cronbach's α > 0.6 (신뢰성 있음)
시행 후 여가특성	435	0.793	

2) 평가항목의 검증

(1) 변수 간 1차 인과관계 검증

분석결과 상관계수 값이 0.33) 이상으로 여가통행변수(여가통행 수 및 만족도)와 상관관계는 존재한다고 판단할 수 있다.

그러나 종교 활동, 여가시간, 교통수단, 이용도

〈표 4〉 측정변수와 여가통행변수의 상관분석결과

구분	주 5일근무제 시행 전		주 5일근무제 시행 후	
	여가통행수	여가만족도	여가통행수	여가만족도
수입	0.539	0.430	0.512	0.374
차량보유	0.487	0.419	0.425	0.371
주택소유	0.343	0.318	0.345	0.330
학력	0.356	0.323	0.316	0.332
취학학생	-0.454	-0.351	-0.364	-0.346
가구원수	-0.309	-0.304	-0.302	-0.313
나이	-0.315	-0.308	-0.300	-0.309
성별	0.320	0.311	0.308	0.319
직업	0.379	0.334	0.396	0.362
종교활동	0.018	-0.058	0.041	-0.077
여가시간	0.212	0.123	0.148	-0.005
교통수단	0.184	0.189	0.118	0.201
이용도로	0.107	0.117	-0.003	-0.033

3) 김은정 외(2001), p.304 상관계수 분류기준표를 참조하였으며, 0.2이상의 경우 다소 상관관계가 있다고 판단할 수 있음.

로는 여가통행변수에 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다.

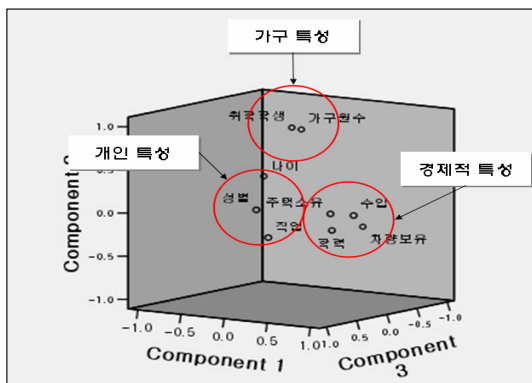
(2) 측정지표의 타당성 검증 및 종합화

측정지표의 타당성 검증을 위해 요인분석을 이용하였다. 요인분석은 다변량 분석방법의 하나로 서로 의미가 비슷한 변수들끼리 묶어서 서로 관계가 없는 새로운 변수를 형성함으로써 변수의 수를 함축적으로 줄일 때 사용된다.

요인분석 결과 측정지표들이 측정항목(요인명)에 포함되어 변수분류가 타당한 것으로 나타났다.

〈표 5〉 측정지표별 요인분석 결과 및 타당성 검증

측정지표	요인 적재량	요인 설명력	요인의 명명 (측정항목)
1. 수입	0.869	58.892	경제적 특성
2. 차량보유	0.579		
3. 주택소유	0.669		
4. 학력	0.647		
5. 취학학생	0.646	60.470	가구 특성
6. 가구원수	0.631		
7. 나이	0.676	61.189	개인 특성
8. 성별	0.734		
9. 직업	0.749		



〈그림 5〉 요인분석 결과 : Loading Plot

3) 다중공선성 검토

다중공선성을 검토하기 위해 여가통행수 및 만족도를 종속변수로 하고 나머지 변수들을 독립변수로 하여 다중회귀 분석을 실시하였다. 측정항목들에 대한 다중공선성 검토결과는 분산팽창계수(VIF)가 10이하이며, 공차한계(Tolerance Limit)는 0.1이상으로 평가항목들 간에 다중공선성이 없는 것으로 나타났다.

〈표 6〉 평가항목 다중공선성 검토결과

구분	측정항목	측정변수	Collinearity Statistics	
			Tolerance	VIF
주 5일 근무제 여과 통행수	경제적 특성	1. 수입	0.549	1.821
		2. 차량보유	0.788	1.270
		3. 주택소유	0.749	1.336
		4. 학력	0.775	1.291
	가구 특성	5. 취학학생	0.332	3.014
		6. 가구원수	0.357	2.802
	개인 특성	7. 나이	0.952	1.051
		8. 성별	0.944	1.059
		9. 직업	0.837	1.195

4) 최종측정변수 및 측정항목의 설정

지금까지 살펴본 다양한 통계기법을 바탕으로 구조방정식 모형에 최종적으로 적용할 측정변수 및 항목을 선정하였으며 자세한 내용은 〈표 7〉과 같다.

IV. 여가통행 행태 모형의 개발

1. 연구의 가설 설정

본 연구에서 사용되는 구조방정식 모형은 어떤 현상에 존재하는 변수간의 인과관계를 가설에 기초하여 모형화 한다.

〈표 7〉 측정항목 및 측정변수의 설정

구분	측정항목	측정변수
외생잠재변수 (독립변수)	경제적 특성	1. 수입
		2. 차량보유
		3. 주택소유
		4. 학력
	가구 특성	5. 취학학생
		6. 가구원수
	개인 특성	7. 나이
		8. 성별
		9. 직업
내생잠재변수 (종속변수)	여가통행변수	1. 여가통행수
		2. 여가통행 만족도

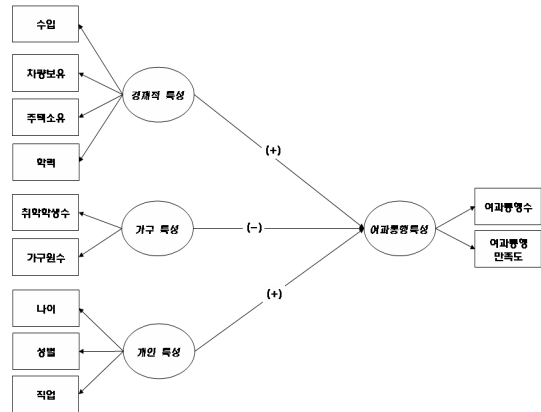
앞서 언급하였던 자료의 점검결과 여가통행 특성모형은 고속도로를 이용하는 여가 통행자가 여가통행에 영향을 미치는 특성에 따라 크게 세 가지 측정항목으로 나누어지는 것을 알 수 있었으며, 이러한 측정항목에 따른 여가통행변수에 따른 연구가설의 설정은 〈표 8〉과 같다.

〈표 8〉 연구가설의 설정

연구 가설	연구 가설 세부설명
1	경제적 특성은 여가통행특성에 정(+)의 영향을 미친다.
2	가구 특성은 여가통행특성에 부(-)의 영향을 미친다.
3	개인 특성은 여가통행특성에 정(+)의 영향을 미친다.

2. 경로도의 작성

연구의 가설에 따른 영향관계를 경로도로 작성하면 〈그림 6〉과 같다.

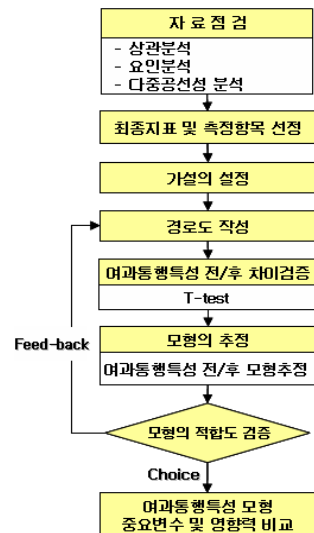


〈그림 6〉 연구가설 경로도

3. 여가통행특성 모형의 개발

1) 모형구축의 접근방법

구조방정식 분석을 위해 SIMPLIS를 이용하여 모형을 구축하며, 접근방법의 흐름은 〈그림 7〉과 같다.



〈그림 7〉 구조방정식 모형구축 흐름도

2) 주 5일 근무제 시행 전·후 차이 검증 주 5일근무제 시행 전·후의 여가통행의 만족

도 및 통행량에 대한 집단간 차이분석을 위해 Paired t-test를 수행하였다. 분석결과는 <표 9>에 나타나 있으며, 주 5일근무제 시행 전·후의 여가통행 특성이 차이가 있는 것으로 나타났다.

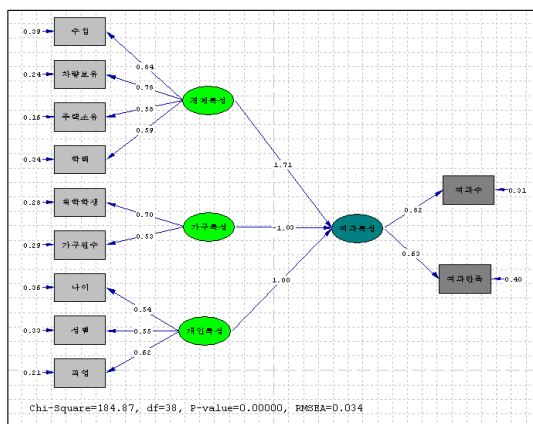
<표 9> 주 5일근무제 시행 전 / 후의 여가통행 특성차이 검증

구분	t-value	df	Sig.(2-tailed)
Pair 1 (통행수)	시행전 vs 시행후 -25.049	434	.000
Pair 2 (만족도)	시행전 vs 시행후 -21.687	434	.000

3) 여가통행 특성 모형개발 및 검증

(1) 시행 전 여가통행 행태모형 추정

SIMPLIS를 이용하여 여가통행행태 영향모형 결과는 <그림 8>과 같다.



<그림 8> 시행 전 여가통행 구조방정식 모형 결과

구조방정식 모델에 따른 주 5일근무제 시행 전 여가통행 특성모형의 적합도 판정결과는 다음과 같다.

<표 10> 시행 전 모형 주요적합도판정결과

대표 적합지수	권장수용수준	결과치
χ^2 -value	χ^2 통계표의 임계치	184.87
적합도 지수 GFI(Goodness-of-fit)	0.90 이상이면 적합도 양호	0.94
수정적합도 지수 AGFI(adjusted-of-fit index)	0.90 이상이면 적합도 양호	0.89
잔차제곱평균의 제곱근 RMR(root-mean-square residual)	< 0.05면 양호	0.038
근사오차제곱평균의 제곱근 RMSEA	< 0.05면 양호	0.034
비교적합도 지수 CFI(comparative fit index)	0.90 이상이면 적합도 양호	0.90

본 모형의 적합도 검증결과 표본크기가 200개 이상이므로 모형의 적합도에서 χ^2 -통계량에 의한 판단은 유보한다.⁴⁾

전반적인 적합도 결과치가 권장 수용수준보다 높은 것으로 나타나 모형의 적합도는 유의하다고 판단할 수 있다.

주 5일 근무제 시행 전 여가통행 특성모형에서 여가통행특성에 영향을 미치는 잠재변수는 경제적 특성, 가구특성, 개인특성의 순으로 나타나 주 5일 근무제 시행 전 여가통행은 개인의 경제적 능력이 가구특성 및 개인특성보다 중요한 영향변수를 가지는 것으로 나타났다.

- 시행 전 여가통행 특성 모형 [() : t값]

여가통행특성

$$= 1.71\text{경제적 특성} - 1.03\text{가구특성} + 1.00\text{개인특성}$$

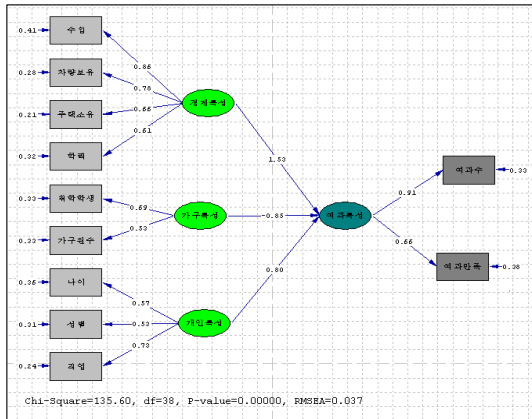
(6.42) (-6.75) (6.52)

$$\text{Errorvar}=0.16, R^2=0.77$$

4) 모형의 적합도를 판정하는데 있어 χ^2 통계량은 표본크기에 민감하게 반응하여, 구조방정식에 관련된 분석방법론 측면의 연구에서도 일정수준 이상의 표본수가 될 경우 권장사항으로 언급하고 있음(조현철, 2003: 46).

(2) 시행 후 여가통행 행태모형추정

SIMPLIS를 이용하여 여가통행행태 영향모형 결과는 <그림 9>과 같다.



<그림 9> 시행 후 여가통행 구조방정식 모형 결과

본 모형의 적합도 검증결과 χ^2 -통계량을 제외하고 전반적인 적합도 결과치가 권장 수용수준보다 높은 것으로 나타나 모형의 적합도는 유의하다고 판단할 수 있다.

<표 11> 시행 후 모형 주요 적합도 판정결과

대표 적합지수	권장수용수준	결과치
χ^2 -value	χ^2 통계표의 임계치	135.60
적합도 지수 GFI(Goodness-of-fit)	0.90 이상이면 적합도 양호	0.92
수정적합도 지수 AGFI(adjusted-of-fit index)	0.90 이상이면 적합도 양호	0.90
잔차제곱평균의 제곱근 RMR(root-mean-square residual)	< 0.05면 양호	0.041
근사오차제곱평균의 제곱근 RMSEA	< 0.05면 양호	0.037
비교적합도 지수 CFI(comparative fit index)	0.90 이상이면 적합도 양호	0.91

주 5일근무제 시행 후 여가통행 특성모형에서

여가통행특성에 영향을 미치는 잠재변수는 경제적 특성, 가구특성, 개인특성의 순으로 나타나 주 5일 근무제 시행 후에도 시행 전과 마찬가지로 여가통행특성에 영향을 가장 많이 미치는 요인은 경제적 특성으로 나타났으며, 다음은 가구특성과 개인특성으로 나타났다.

- 시행 후 여가통행 특성 모형 [() : t값]

여가통행특성

$$= 1.53\text{경제적 특성} - 0.85\text{가구특성} + 0.80\text{개인특성}$$

(6.51) (-6.98) (7.31)

$$\text{Errorvar}=0.12, R^2=0.80$$

V. 결론 및 향후 연구과제

본 연구에서는 고속도로를 이용하는 여가통행자들을 대상으로 주 5일 근무제 시행전후에 대한 여가통행특성 모형을 구조방정식을 이용하여 구축하였다. 구축된 여가통행특성 모형을 토대로 주 5일 근무제 시행 전·후에 영향을 줄 수 있는 중요변수 및 영향관계를 파악하고 도출된 관계에 대한 시사점을 정리하였다.

본 연구의 주 5일 시행 전·후에 따른 여가통행 특성 모형의 시사점을 간략하게 정리하면 다음과 같다.

첫째, 주 5일 근무제 시행 전 여가통행 특성모형을 살펴보면 다음과 같다.

경제적 특성(1.71) > 가구특성(-1.03) > 개인특성(1.00)
→ 경제적 특성이 여가통행에 가장 높은 영향관계를 나타냄.

둘째, 주 5일 근무제 시행 후 여가통행 특성모형을 살펴보면 다음과 같다.

경제적 특성(1.53) > 가구특성(-0.85) > 개인특성(0.80)
→ 경제적 특성이 여가통행에 가장 높은 영향관계를 나타냄.

셋째, 주 5일 근무제 시행 전·후에 따른 여가통행특성을 종합적으로 살펴보면, 주 5일 근무제에 가장 영향을 미치는 것은 경제적 특성 즉, 수입이 가장 많은 영향을 주는 것으로 나타났으며 다음으로 가구특성, 개인특성 순으로 나타났다.

여가행태 모형에 나타난 원인을 살펴보면, 주 5일 근무제 시행 전 여가통행에 가장 많이 영향을 미치는 것은 경제적 특성(1.71)으로 경제적 여유로움이 가구 및 개인특성에 비하여 상대적으로 많은 영향을 미치는 것으로 나타났다. 가구특성은 여가통행과 역의 관계를 가지는 것으로 나타나 취학학생 수나 가구원수의 증가는 여가활동을 저해하는 것으로 나타났다. 개인특성은 여가활동을 하는데 있어 경제적 특성과 가구특성에 비하여 상대적으로 낮은 영향관계를 나타나 우리나라의 여가활동은 개인의 취향에 따른 여가활동보다는 경제적으로 여유롭고 가구원에 영향을 받지 않는 사람들이 많은 활동을 하는 것으로 나타났다. 따라서 향후 가구 소득증가와 핵가족화가 가속화될 경우 우리나라의 실정상 여가통행활동은 더욱 증가할 것으로 판단된다.

본 연구는 다음과 같은 한계점을 지니고 있는데 이를 극복하기 위해서는 다음과 같은 사항을 고려하여야 한다.

첫째, 연구의 대상에 대한 한계를 들 수 있으며, 지역적(경부고속도로를 제외한 지역) 확대, 시간대(주말통행) 확대를 통한 연구가 필요하다고 판단된다.

둘째, 연구의 일반화에 대한 한계를 들 수 있으며, 여가통행에 영향을 주는 변수와 표본수의 확대를 통해 행태모형의 일반화 연구가 필요하다.

셋째, 주 5일 근무제가 직장을 포함한 학교에

전면 시행될 경우 변화된 여건을 고려할 수 있는 연구가 필요하다.

참고문헌

- 김명수·금기정·성수련·남궁문, 1999, “관광지의 교통 특성분석과 교통수단 선택모형구축에 관한 연구,” 『대한토목학회논문집』.
- 김사현, 2002, “TCM을 이용한 관광자원가치의 추정과 비교,” 『관광학 연구』, Vol.25, No.3.
- 김영문·채수원, 1996, “관광지 선택에 있어서 AHP의 활용에 관한 연구,” 『관광학 연구』, Vol.20, No.1.
- 김은정·박양규·박중재, 2001, 「윈도우용 SPSS 통계분석 10」, 21세기사.
- 김재영, 2003, “단일 및 다목적지의 여행수요함수 비교 분석,” 『관광학 연구』, Vol.26, No.3.
- 김정근, 1998, “여가태도, 여가활동이 여가만족에 미치는 영향,” 『관광학 연구』, Vol.21, No.2.
- 배병렬, 2004, 「구조방정식 모델을 위한 SIMPLIS 활용 및 실습」.
- 서울특별시, 2003, 「2002 서울시 가구통행실태조사」.
- 서울특별시, 2004, 「서울시 장래교통수요예측 및 대응방안 연구」.
- 임서호·김향자, 1997, “휴가목적지 선택결정요인으로서 지각행동조절에 관한 연구,” 『관광학 연구』, Vol.21, No.1.
- 이동규·정진혁, 2002, “퇴근후 비업무 방문행태에 관한 연구,” 『건설환경논문집』 제13권 제1호.
- 이한우, 1993, “주말여가통행행태 및 요인분석”, 한양대학교 석사학위논문.
- 조현철, 1999, 「LISREL에 의한 구조방정식 모델」, 도서출판 석정.
- 조현철, 2003, 「3일 만에 끝낼 수 있는 구조방정식 모델」, 도서출판 석정.
- 高橋清, 1990, “五十嵐日出夫：観光スポットの魅力度慮した観光行動分析と入り-み客”, 『土木計画研究・論集』, No.8.
- 森地茂·兵藤哲朗·岡本直久, 1992, “時間軸を慮した観光周有行動の需要子測モデル”, 『土木計画学研究・講

演集」, No.10.

西井和夫・花岡利幸・古星秀樹・坂井, 1993, “観光地道路
における[非交通リープスの設定とエウ仁基づく-
構手法”, 「第28回日本都市計學會學術研究論文集」,
森川高行・觀佐久木明・東力地, 1995, “光系道路備評価の
にゆの休日周：行動毛ゲル分析”, 「土木計學研究
・講演集」, No.12.

원 고 접 수 일 : 2008년 1월 28일

1차 심사 완료 일 : 2008년 3월 13일

최종원고 채택 일 : 2008년 3월 24일