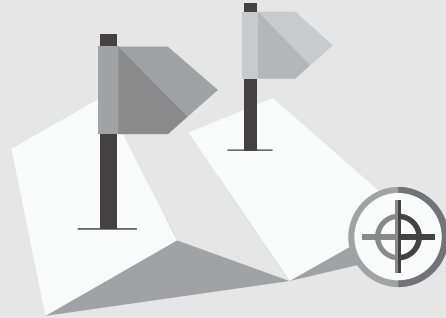


# 이달의 초점

한국과 유럽 8개국의 가구 생계비 지출 수준 비교



한국과 유럽 8개국의 가구 주거·수도·광열비 부담  
김태완

한국과 유럽 8개국의 가구 의료비 지출 부담  
김기태

한국과 유럽 8개국의 가구 교육비 지출 부담  
여유진

한국과 유럽 8개국의 가구 교통·통신비 지출 부담  
이주미

한국과 유럽 8개국의 가구 핵심생계비 지출 부담  
김기태·이주미

[부록]  
한국과 유럽 8개국 가구 지출의 비교 분석을 위한 기준

# 한국과 유럽 8개국의 가구 교통·통신비 지출 부담<sup>1)</sup>

A Study on the transportation and communication expenditure burden of households in Korea and eight European countries

이주미 | 불평등소득정책연구실 전문연구원

이 글에서는 유럽 국가와 한국의 소비지출 및 소득 대비 교통비·통신비 부담 수준을 확인하기 위해 유럽의 가구지출설문(Household Budget Survey) 자료와 한국의 가계동향조사 자료를 활용하여 유럽 8개국과 한국을 비교 분석하였다. 이를 통해 가계 지출에서 교통비 및 통신비 부담을 감소하는 방안을 도출하는데 목적이 있다.

분석 결과, 한국과 비교 대상 국가에서 대부분 소비지출 대비 10% 이상의 교통비를 지출하고 있는 등 비슷한 양상을 보였다. 소득 분위가 높을수록 소비지출 대비 교통비 부담 수준이 높아지는데, 이는 교통비 항목에 대중교통 이용 외에도 자동차 구입 비용이 포함되어 나타난 현상으로 추측할 수 있다. 통신비 부담 비교에서는 전체 가구 기준 소비지출 대비 통신비 부담이 한국은 5.7%로 비교 대상 국가 중에서 가장 높게 나타났다. 소득 분위가 낮을수록 소비지출 대비 통신비 부담 수준이 높아지며, 한국은 다른 국가들에 비해 그 부담이 크게 나타났다. 이러한 분석 결과를 토대로 교통·통신비 부담 완화를 위한 정책을 제안하고자 한다.

## 1. 들어가며<sup>2)</sup>

우리나라의 대표적 공공부조제도인 국민기초생활보장제도의 대상 선정과 급여 기준은 우리나라

라의 국민최저(national minimum) 기준선 역할을 수행한다. 1999년 국민기초생활보장제도가 시행되어 2015년에 맞춤형 급여 체계로 개편되기 전까지는 지출을 기반으로 한 ‘최저생계비’

1) 이 글은 한국보건사회연구원이 수행한 김기태, 이주미, 여유진, 김태완(2021), 『한국 가계의 생계비 지출 부담 경감방안 연구-유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로』의 한 장 내용을 일부 수정·보완한 것이다.

2) 이 글을 쓰기 위한 연구 방법은 부록을 참고할 것

가 활용되었다면, 2015년 7월 맞춤형 급여 체계로 개편된 이후부터는 소득을 기반으로 한 '기준 중위소득'을 기준으로 하고 있다. 기존 최저생계비 항목에서 '최저 교통·통신비'는 "일상적인 경제활동, 사회적 교류를 위한 교통수단 및 통신수단 이용에 대한 최소 비용"으로 정의하고 있다(김태완 외, 2017, p. 283; 김문길 외, 2020, p. 325 재인용). 최저생계비의 최초 계측 연도인 1999년에 최저생계비 비목에서 교통·통신비가 차지한 비율은 6.2%였으나, 2004년 이후부터는 9~10%대를 유지하였다(김문길 외, 2020, p. 132). 최저생계비는 표준가구<sup>3)</sup>로 설정된 4인 가

구를 기준으로 계측된다는 점에서 가구 구성 혹은 가구 특성에 따라 교통·통신비 비율에 차이가 있을 수 있다. 그럼에도 가계에서 소비하는 생계비의 10% 수준은 작지 않은 비중이라 할 수 있다. 일상적인 생활 혹은 경제활동 등을 하기 위해서는 물리적인 이동이 수반될 수밖에 없으며, 일상생활과 경제활동을 포함하여 사회적 관계를 맺거나 교류를 하기 위해서는 비대면 통신을 통한 정보 교환 등이 필수적이다. 이러한 활동이 일상화되면서 교통·통신비는 가구의 필수 생활 영역에서 빼놓을 수 없는 하나의 지출 영역이 되었다. 그럼에도 불구하고 교통·통신비가 가구에 따라 어느 정도

표 1. 교통비 및 통신비 항목별 비율

(단위: %)

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
교통비	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
자동차 구입	22.5	22.6	20.3	27.8	24.2	25.1	24.6	25.0	29.5	32.0	30.7	44.5	40.1	31.2	36.9
기타 운송기구 구입	0.5	0.5	0.6	0.6	0.5	0.4	0.6	0.5	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.5	0.7
운송기구 유지 및 수리	6.2	6.4	6.0	5.9	6.2	6.2	6.0	6.5	6.0	6.2	6.4	6.4	7.3	7.9	8.6
운송기구 연료비	44.2	43.7	46.9	40.7	42.5	43.3	43.7	43.5	40.1	36.2	35.5	28.0	30.8	32.7	30.9
기타 개인교통서비스	3.3	3.4	3.1	3.6	4.9	4.4	4.0	3.7	3.6	4.0	4.2	3.2	3.4	5.7	5.4
철도운송	2.3	2.5	2.5	2.3	2.2	2.0	1.8	1.7	1.6	1.6	1.9	1.8	1.9	2.1	1.7
육상운송	10.8	10.6	10.4	9.6	8.7	7.7	7.5	7.4	6.6	6.5	6.5	5.8	6.2	6.6	6.1
기타 운송	8.8	9.0	9.1	8.5	9.6	9.7	10.6	10.7	10.7	11.6	12.9	8.1	8.6	11.7	7.4
기타 교통 관련 서비스	1.3	1.4	1.2	1.0	1.0	1.3	1.2	1.2	1.3	1.4	1.4	1.8	1.5	1.5	2.3
통신비	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
우편서비스	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2
통신장비	5.1	3.9	2.0	1.5	1.3	1.9	4.5	6.2	15.5	15.0	13.1	23.2	26.3	23.0	22.7
통신서비스	94.7	95.9	97.9	98.4	98.6	97.9	95.4	93.6	84.4	84.8	86.7	76.6	73.5	76.8	77.1

주: 가구당 월평균 가계수지(전국, 1인 이상).

자료: 유럽 8개국 - Eurostat. (n.d.). *Household Budget Survey (HBS)*. raw data. 한국 - 통계청. (2015). 가계동향조사. 원자료.

김기태, 이주미, 여유진, 김태완. (2021). 한국 가계의 생계비 지출 부담 경감방안 연구 - 유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로. 재인용(p134).

3) 표준가구 또는 준거가구는 그 사회에서 가장 높은 (인구) 비율을 점하는 최빈가구로, 최저생계비가 계측된 1999년부터 2020년 계측 시까지 표준가구를 4인 가구(남성 가구주와 여성 배우자 그리고 미성년 자녀 2명으로 구성)로 정하였다(김문길 외, 2020, p. 249).

부담이 되는지 등에 관한 연구는 많지 않다. 이러한 점에서 이 글은 한국 가계 지출에서의 교통·통신비 부담 수준을 파악하고자 하였다. 이를 위해 유럽 국가의 소비지출 및 소득 대비 교통·통신비용 부담 수준과 비교하여 살펴보고자 한다.

통계청의 가계동향조사를 통해 교통·통신비의 세부 항목별 비율을 살펴보면, 교통비에서는 자동차 구입비와 운송기구 연료비가 60~70%를 차지했다. 통신비의 경우 2013년까지는 통신서비스 비용이 90% 이상을 차지했고, 이후 통신서비스의 비율이 80% 이하로 감소하면서 통신장비 비율이 15~20%를 차지하는 것으로 나타났다.

자료 분석에 앞서 선행연구 혹은 가용 자료 등을 활용해 한국의 교통비 및 통신비<sup>4)</sup> 부담 수준을 살펴보도록 하자.

먼저, 교통비에서 자동차 구입 비용이 차지하는 비율은 2006년 22.5%, 2015년 이후에는 30% 이상임을 확인하였다(표 1). 우리나라의 자동차 등록 현황<sup>5)</sup>을 살펴보면 1990년 기준 339만 대에서 2015년 2천만 대를 넘어 2020년 기준 2,437만 대에 이른다. 즉, 2명 중 1명은 자동차를 소유하고 있는 셈이다. 1998년 외환위기, 2000년대 초반 경기침체 등으로 인해 자동차 소유 증가세가 감소하였던 시기가 있으나 자동차의 절대 수

는 지속해서 증가하였다. 일반적으로 자동차는 비교적 고가품에 해당하는 대표적인 내구재로 인식되어 왔으나, 최근에는 국민의 절반 정도가 소유하는 물품이 되었다. 2천만 가구임을 고려한다면 평균 1가구 1차량이 보편화되었다고 볼 수 있다. 주요 국가별로 자동차 1대당 인구수를 살펴보면, 2011년 기준으로 주요 유럽 국가는 1.4~1.8명으로 한국(2.7명)보다 자동차 이용률 혹은 보급률이 높았다. 최근 자료를 보면 한국의 자동차 1대당 인구수는 2.13명(국토교통부, 2021, p. 2)으로 보급률이 더 높아졌으며, 주요 유럽 국가들과 비슷한 수준이라고 볼 수 있다.

자동차 관련 비용 외에 교통비에 포함되는 대중교통-버스, 지하철 등의 요금 수준을 살펴보자. 김주영, 황순연, 고두환, 오연선(2017)은 국제 비교를 위해 16개국의 요금을 원화로 환산하여 대중교통비용을 비교 연구하였다. 1인당 월 소득 대비 시내버스 요금 지출 비율이 가장 높은 국가는 인도(12.5%)였고, 가장 낮은 국가는 아르헨티나로 2.2%였다. 주요 7개국(G7)에 해당하는 국가는 약 3~4% 수준인 것으로 나타났다. 한국은 2.8%로 월 소득 대비 시내버스 요금 지출 비율이 다른 나라에 비해 높은 편은 아니었다. 1인당 월 소득 대비 지하철 요금 지출 비율이 가장 높은 국가는 영국으로 9.6%였으며, 가장 낮은

4) 이 분석에서 활용한 유럽의 가구지출설문(HBS: Household Budget Survey) 및 통계청 가계동향조사 자료에서 가계 지출 중 교통비에 포함되는 항목 구성은 다음과 같다. 자동차 구입, 기타·운송기구 구입, 운송기구 유지 및 수리, 연료비, 기타 개인교통서비스 관련 비용과 대중교통 이용에 대한 비용(철도운송, 육상운송, 기타 운송, 기타 교통 관련 서비스 관련 비용) 등이다. 그리고 통신비에는 우편서비스, 통신장비, 통신서비스 관련 비용이 포함된다.

5) e-나라지표 - 자동차 등록 현황(국토교통부 (시도별 자료)) ([https://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=1257](https://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1257)에서 2021.11.11. 다운로드)

국가는 멕시코로 2.3% 수준을 보였다. G7에 해당하는 국가는 일본(2.7%), 영국(9.6%)을 제외하고 약 3~4% 수준인 것으로 나타났다. 한국은 3%로 월 소득 대비 지하철 요금 지출 비율이 비교 대상 국가에 비해 낮은 것으로 나타났다(김주영 외, 2017, p. 15).

다음으로, 한국의 통신비 수준을 살펴보았다. 통신비에는 우편서비스, 통신장비, 통신서비스 관련 비용이 포함되는데, 앞에서 살펴본 바와 같이 통신비의 대부분이 통신장비와 통신서비스에 대한 비용이다. 한국의 통신 관련-이동전화, 인터넷 등-이용률을 살펴보면, 이동전화 가입 건수<sup>6)</sup>는 2015년 기준 인구 100명당 116건으로 주요 유럽 국가와 비교하면 중간 수준이다. 인터넷 이용률<sup>7)</sup> 또한 2015년<sup>8)</sup> 기준 89.9%로 국민

의 90% 정도가 이용하고 있으며, 인터넷 이용률은 주요 유럽 국가와 비교하면 높은 수준이다. 또한 'OECD Communications Outlook'(2013) 보고서<sup>9)</sup>를 통해 살펴보면, 한국의 가계 통신비 지출액은 경제협력개발기구(OECD) 회원국 25개국 중에서 세 번째, 소비지출에서 정보통신기술(ICT) 분야가 차지하는 비율은 29개국 중에서 두 번째로 높은 수준이다. 즉, OECD 국가들과 비교할 때 한국의 통신비가 높은 수준임을 확인할 수 있다. 따라서 한국의 이동전화·인터넷 이용률이 높다는 점을 고려하면서 가구 특성 혹은 소득 수준별로 통신비용이 가계 지출에서 차지하는 비율을 살펴볼 필요가 있을 것이다.

표 2. 한국의 월평균 가계 통신비 및 ICT 지출 비율

(단위: USD, %)

월평균 가계 통신비			ICT 지출 비율		
한국		OECD 25개국 평균	한국		OECD 29개국 평균
순위	통신비		순위	비율	
3위 / 25개국	\$ 148 (135.3%)	\$ 110	2위 / 29개국	6.04% (138.1%)	4.38%

주: 괄호는 OECD 평균 대비 비율이며, 2011년 기준.

자료: OECD. (2013). OECD Communications Outlook 2013.

6) 2020년을 기준으로 하면 한국이 137.5건으로 비교 대상 국가 중 가장 높게 나타난다(통계청, 국가통계포털(KOSIS), 이동전화 가입자 수(2015년 기준), [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT\\_2KAAA10&conn\\_path=I3](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_2KAAA10&conn_path=I3)에서 2021.10.18. 인출).

7) 2020년을 기준으로 하면 한국이 96.5%로 덴마크와 함께 비교 대상 국가 중 높은 수준이다. 케이블 모뎀, 디지털가입자회선(DSL, Digital Subscriber Line), 주택·건물에 광섬유 연결, 기타 고정(유선) 광대역 가입, 위성 광대역 및 지상파 고정 무선 광대역이 포함되며, 결제 방법에 관계없이 합계를 측정된 것이다(통계청, 국가통계포털(KOSIS), 이동전화 가입자 수(2015년 기준), [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT\\_2KAAA10&conn\\_path=I3](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_2KAAA10&conn_path=I3)에서 2021.10.18. 인출).

8) 이 분석에서는 HBS 자료와 비교하기 위해 다소 과거인 2015년 기준 자료를 살펴보았다는 점을 밝혀 둔다.

9) OECD는 2013년까지 'OECD Communications Outlook' 보고서를 통해 회원국의 통신비 지출액을 발표하였으나, 2015년 'Digital Economic Outlook'으로 개편하면서 이슈의 민감성, 데이터 취합 소요 비용 및 시간 효율성 제고 등의 이유로 제외하였다.

## 2. 한국과 유럽의 가구 유형별 교통·통신비 지출 부담

이후에서는 유럽의 HBS 및 한국의 통계청 가계동향조사 자료를 활용하여 유럽 국가와 한국의 소비지출 및 소득 대비 교통비·통신비 부담을 살펴보고자, 전체 가구와 함께 노인 단독 가구 및 4인 가구를 중심으로 가구 유형별 지출 부담을 비교하였다.

먼저, 전체 가구 기준 소비지출 대비 교통비 부담은 비교 대상 국가들이 비슷한 양상을 보였다. 그리스를 제외한 유럽 국가 대부분은 소비지출 대비 15% 이상의 교통비를 지출하고 있었으며, 한국은 12.4%로 비교 대상 국가들에 비해 낮은 비율을 보였다.

가구 유형을 구분해서 살펴보면, 노인 단독 가구는 모든 국가에서 전체 가구 기준에 비해 교통비 부담이 적은 것으로 나타났다. 특히 스웨덴은 노인 단독 가구의 소비지출 대비 교통비 부담 수준이 15.3%로 다른 국가들에 비해 높게 나타났다. 국가 유형별로 보면, 시민주의 국가(스웨덴, 덴마크), 자유주의 국가(영국, 아일랜드), 보수주의 국가(프랑스, 벨기에), 남유럽 국가(스페인, 그리스) 순으로 나타났다. 남유럽 국가(스페인, 그리스)와 한국은 다른 국가들에 비해 교통비 부담 수준이 낮은 것으로 나타났다. 4인 가구는 전체 가구의 결과와 비슷한 양상으로 나타났다. 교통비는 경제활동, 등하교 등 이동에 대한 활동량과 관련성이 높은 지출 비목으로 노인보다는 경제활동을 하는 근로연령층이나 등하교를 하는 학생이

표 3. 가구 유형별 소비지출·소득 대비 교통비 비율

(단위: %)

구분	소비지출 대비 비율			소득 대비 비율		
	전체 가구	노인 단독 가구	4인 가구	전체 가구	노인 단독 가구	4인 가구
스웨덴	16.7	15.3	18.0	11.4	12.9	12.1
덴마크	15.7	9.9	14.2	9.6	7.9	7.4
벨기에	15.8	9.6	17.8	13.1	9.2	14.2
프랑스	15.9	8.0	17.2	11.3	5.6	12.2
스페인	15.1	5.0	15.6	14.7	4.2	16.2
그리스	12.1	3.9	12.1	12.4	3.7	14.1
아일랜드	16.0	12.5	15.7	11.2	9.5	10.1
영국	15.6	9.1	16.2	11.2	7.1	10.7
한국	12.4	4.7	12.2	7.5	3.3	8.0

주: 2015년 기준(단, 영국의 경우 2010년 기준임).

자료: 유럽 8개국 - Eurostat. (n.d.). Household Budget Survey [HBS], raw data. 한국 - 통계청. (2015). 가계동향조사. 원자료.

김기태, 이주미, 여유진, 김태완. (2021). 한국 가계의 생계비 지출 부담 경감방안 연구 - 유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로. 재인용(p142).

있는 4인 가구에서 상대적으로 높게 나타나는 것으로 추측할 수 있다. 다만, 국가 유형별로 뚜렷한 차이는 나타나지 않았다.

그러나 소득 대비 교통비 부담을 살펴보면, 유럽 국가와 한국의 교통비 부담에서 약간의 차이를 보인다. 대부분의 유럽 국가에서 소득 대비 교통비 지출 부담이 10% 이상(단, 덴마크는 9.6%)인 반면, 한국은 소득 대비 교통비 지출 부담이 7.5%로 가장 낮은 수준이다.

노인 단독 가구의 경우 스웨덴에서 소득 대비 교통비 비율이 12.9%로 가장 높았으며, 한국이 가장 낮은 비율(3.3%)을 보였다. 소득 대비 교통비 비율은 사민주의, 보수주의, 자유주의 국가에서 높게 나타나고, 남유럽 국가와 한국은 낮은 경향을 보인다. 4인 가구는 전체 가구와 비슷한 양상, 노인 단독 가구와는 반대 양상을 보였다. 남유럽 국가에서 소득 대비 교통비 지출 부담이 매우 크게 나타났으며, 한국과 덴마크를 제외한 대부분의 국가에서 10% 이상의 비율로 나타났다. 즉, 유럽 국가에 비해 한국의 소비지출 및 소득 대비 교통비 부담은 낮은 수준임을 확인할 수 있다.

다음은 유럽 국가와 한국의 통신비 부담을 살펴본 결과이다. 분석 결과, 비교 대상 국가와 한국의 통신비 부담에 차이가 있었다. 전체 가구 기준 소비지출 대비 통신비 부담은 한국이 5.7%로 비교 대상 국가들 중에서 가장 높았으며, 유럽 국가들은 대부분 4% 이하로 국가 유형별로 뚜렷한 차이를 보이지 않았다. 앞에서 살펴보았던 OECD (2013)에서와 동일한 결과임을 확인할 수 있다.

가구 유형을 구분해서 살펴보면, 노인 단독 가구의 경우 사민주의 국가(스웨덴, 덴마크)와 한국의 경우 전체 가구에 비해 대체로 소비지출 대비 통신비 부담이 낮게 나타나는 반면, 보수주의 국가(프랑스, 벨기에), 자유주의 국가(아일랜드, 영국)의 경우 노인 단독 가구에서 소비지출 대비 통신비 비율이 높게 나타났다. 특징적인 점은 한국의 노인 단독 가구는 전체 가구 혹은 4인 가구와 달리 노인 단독 가구의 통신비가 소비지출에서 차지하는 비율이 낮다는 점이다. 즉, 한국의 노인 단독 가구는 통신비 부담이 유럽 국가들과 비슷한 수준으로 나타났고, 한국의 전체 혹은 4인 가구는 유럽 국가들에 비해 통신비 부담이 높은 것으로 해석할 수 있다. 4인 가구 유형에서는 한국의 소비지출 대비 통신비 비율이 5.0%로 가장 높았으며, 유럽 국가들은 2~4%대를 보였다.

소득 대비 통신비 부담 수준은 대부분 3% 내외로 나타났다. 또한 소비지출 대비 통신비 비율이 한국에서 가장 높았던 것과 달리 소득 대비 통신비 비율은 남유럽 국가(그리스, 스페인)에서 한국보다 높은 수준을 보였다. 다른 비교 대상 국가들과 달리 남유럽 국가들에서는 소득이 소비지출액보다 낮은 데 기인한 것으로 보인다. 특징적인 점은 한국의 노인 단독 가구는 비교 대상 국가들에 비해 소득 대비 통신비 비율이 낮게 나타났다는 것이다.

즉, 한국의 소비지출 대비 통신비 부담은 전체 가구 혹은 4인 가구에서 가장 높고, 노인 단독 가구는 중간 수준이다. 소득 대비 통신비 부담 비율



표 4. 가구 유형별 소비지출·소득 대비 통신비 비율

(단위: %)

구분	소비지출 대비 비율			소득 대비 비율		
	전체 가구	노인 단독 가구	4인 가구	전체 가구	노인 단독 가구	4인 가구
스웨덴	3.8	3.7	3.4	2.6	3.1	2.3
덴마크	2.9	2.3	2.8	1.8	1.9	1.5
벨기에	3.4	3.9	3.1	2.8	3.8	2.5
프랑스	2.7	2.9	2.6	2.0	2.0	1.8
스페인	3.6	3.9	3.5	3.6	3.3	3.6
그리스	4.2	4.1	4.0	4.4	3.9	4.6
아일랜드	4.7	5.9	4.4	3.3	4.5	2.8
영국	3.1	3.3	3.0	2.2	2.6	2.0
한국	5.7	2.9	5.0	3.5	2.1	3.2

주: 2015년 기준(단, 영국의 경우 2010년 기준임).

자료: 유럽 8개국 - Eurostat. (n.d.). Household Budget Survey (HBS). raw data. 한국 - 통계청. (2015). 가계동향조사. 원자료.

김기태, 이주미, 여유진, 김태완. (2021). 한국 가계의 생계비 지출 부담 경감방안 연구 - 유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로. 제인용(p145, 146).

은 전체 가구 혹은 4인 가구가 남유럽 국가 다음으로 높게 나타났다. 다만 노인 단독 가구는 소득 대비 통신비 비율이 낮은 수준이다.

### 3. 한국과 유럽의 소득 분위별 교통·통신비 지출 부담

다음에서는 소득 분위별로 교통비 부담이 어느 정도 차이 나는지를 분석하였다. 소득 분위가 높을수록<sup>10)</sup> 소비지출 대비 교통비 부담 수준이 높는데, 이는 교통비 항목에 대중교통 이용 비용 이외에 자동차 구입 비용<sup>11)</sup>이 포함되어서 나타

나는 현상으로 추측할 수 있다. 영국은 소득 분위별 소비지출 대비 교통비 비율의 차이가 가장 크게 나타났으며, 한국 또한 소득 분위에 따라 소비지출 대비 교통비 부담에 차이를 보였다.

소득 대비 교통비 부담 비율을 살펴보면, 분위별 차이가 가장 큰 국가는 그리스와 영국으로 나타났다. 영국의 경우 소득 5분위의 소득 대비 교통비 비율이 18.4로, 1분위의 9.7%보다 1.9배 정도 높은 수준이었다. 한국의 경우 소비지출 대비 교통비 부담의 차이와는 달리 소득 대비 교통비 부담은 소득 분위에 따라 큰 차이를 보이지 않았으며, 다른 국가들에 비해 1분위와 5분위

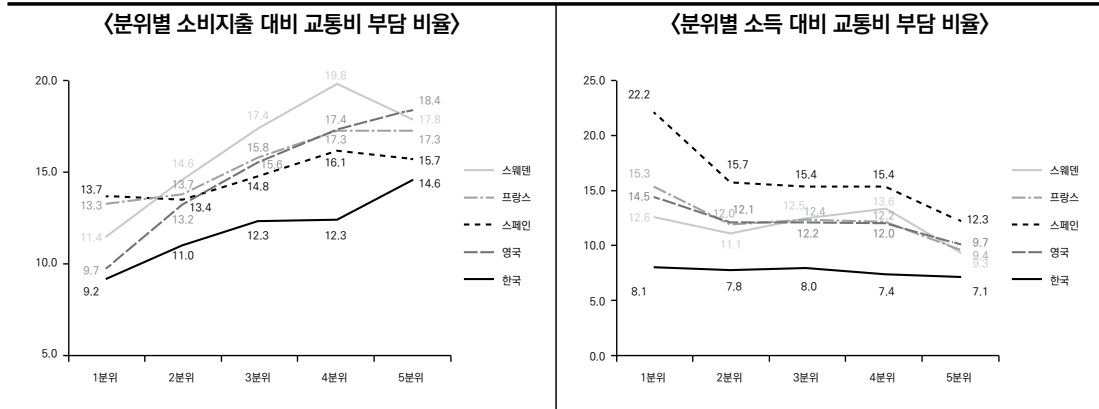
10) 소득 분위는 전체 인구(가구)의 소득을 오름차순으로 정렬하여 5개 집단으로 나눈 것으로 1분위가 소득이 가장 낮은 집단, 5분위가 소득이 높은 집단을 의미한다.

11) <표 1>에서 살펴보았듯이 가계동향조사 자료 분석 시 2015년 이후부터 교통비 내 자동차 구입 비용 비율이 30%를 상회하였으며, HBS 자료 분석 시 교통비 내 자동차 구입 비용 비율이 스웨덴 39.0%, 덴마크 41.8%, 벨기에 40.5%, 프랑스 46.7%, 스페인 26.5%, 그리스 24.8%, 아일랜드 45.3%, 영국 29.4% 등 국가별로 차이를 보이거나 한국과 비슷한 수준 혹은 한국보다 높은 비율인 것으로 나타났다.



그림 1. 5개국의 분위별 소비지출·소득 대비 교통비 부담 비율

(단위: %)



주: 2015년 기준(단, 영국의 경우 2010년 기준임).

자료: 유럽 8개국 - Eurostat. (n.d.). Household Budget Survey [HBS], raw data. 한국 - 통계청. (2015). 가계동향조사. 원자료.

김기태, 이주미, 여유진, 김태원. (2021). 한국 가계의 생계비 지출 부담 경감방안 연구 - 유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로. 재인용(p149, 150).

간 소득 대비 교통비 부담 격차도 크지 않은 모습이다.

가구 유형별로 보면, 먼저 노인 단독 가구에서는 소득 분위가 높을수록 소비지출 대비 교통비 부담 비율이 높게 나타났는데, 이는 사민주의 국가(스웨덴, 덴마크)에서 두드러지는 특징이다. 자유주의 국가(아일랜드, 영국)에서도 소비지출 대비 교통비 부담 비율이 소득 분위별로 차이를 보였다. 또한 남유럽 국가(스페인, 그리스)는 다른 국가들에 비해 소비지출 대비 교통비 부담 비율이 낮았으며, 상대적으로 소득 분위별 차이도 다른 국가들에 비해 크지 않았다. 한국도 남유럽과 비슷한 양상을 보이지만 그림에도 1분위 노인 단독 가구의 소비지출 대비 교통비 비율은 4.2%로

5분위의 절반에 해당하는데, 고분위의 경우 자동차 구입 비용이 포함되었을 가능성을 배제할 수 없다. 또한 소득 대비 교통비 비율을 비교해 보면 한국은 모든 분위에서 특히 낮게 나타났는데, 이는 65세 이상 노인에게 대중교통요금 감면 정책을 적용한 영향으로 볼 수 있다.<sup>12)</sup> 4인 가구의 경우 소득 분위별로 큰 차이를 보이지 않으나, 노인 단독 가구와 눈에 띄게 다른 특징은 저분위일수록 소비지출 혹은 소득 대비 교통비 부담이 높게 나타나는 국가들(덴마크, 프랑스, 스페인, 그리스 등)이 있다는 것이다. 특히 남유럽 국가(스페인, 그리스)와 영국, 프랑스는 1분위에서 소득 대비 교통비 비율이 20~25% 정도로, 다른 국가에 비해 높은 것으로 나타났다. 한국은 다른 국가

12) 2015년 가계동향조사 기준 1분위의 가구주 평균연령은 65.88세(통계청, 국가통계포털(KOSIS), 소득5분위별 가구당 가계수지)이다. 이처럼 노인 가구는 소득 저분위에 분포해 있을 가능성이 높다.

표 5. 가구 유형별 소득 분위별 소비지출·소득 대비 교통비 비율

(단위: %)

가구 유형	노인 단독 가구						4인 가구					
	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	전체	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	전체
소비지출 대비												
스웨덴	10.6	19.6	10.2	16.4	30.9	15.3	6.8	13.3	20.4	20.9	17.0	18.0
덴마크	7.1	8.6	11.3	22.6	19.3	9.9	14.9	11.3	12.3	15.9	14.8	14.2
벨기에	8.0	11.0	5.3	14.0	15.5	9.6	9.2	17.5	20.2	18.3	17.7	17.8
프랑스	7.5	6.9	7.5	8.8	9.8	8.0	17.2	14.9	17.9	17.5	17.4	17.2
스페인	5.8	2.9	3.5	6.6	8.4	5.0	15.8	16.4	15.4	16.4	14.6	15.6
그리스	2.2	3.1	3.8	4.7	7.0	3.9	9.7	10.4	11.4	13.1	13.6	12.1
아일랜드	8.8	13.4	18.0	18.3	16.0	12.5	11.4	14.1	14.9	17.7	16.7	15.7
영국	5.7	8.6	12.1	13.5	15.7	9.1	14.2	14.4	16.1	16.8	17.3	16.2
한국	4.2	4.0	4.9	3.8	10.9	4.7	10.2	11.5	13.3	11.1	13.5	12.2
소득 대비												
스웨덴	11.6	19.6	5.7	11.6	12.6	12.9	6.2	9.4	14.3	14.9	9.6	12.1
덴마크	6.7	7.5	8.8	18.8	6.9	7.9	14.5	6.4	6.9	8.2	6.2	7.4
벨기에	9.2	11.3	5.0	12.1	8.6	9.2	9.5	16.0	17.8	13.8	11.8	14.2
프랑스	7.4	5.5	5.2	5.6	5.1	5.6	21.4	13.3	14.3	12.4	9.5	12.2
스페인	7.3	2.7	2.9	6.1	5.3	4.2	25.5	20.9	17.0	16.1	12.1	16.2
그리스	3.1	3.2	3.6	4.0	4.8	3.7	24.0	13.9	14.0	14.1	12.5	14.1
아일랜드	8.0	10.6	11.8	12.6	8.4	9.5	12.1	11.4	11.0	11.4	8.1	10.1
영국	6.0	7.0	8.4	8.0	7.3	7.1	22.2	12.0	11.8	11.6	8.5	10.7
한국	3.4	2.6	2.7	2.2	4.7	3.3	9.5	8.4	9.6	7.2	6.9	8.0

주: 2015년 기준(단, 영국의 경우 2010년 기준임).  
 자료: 유럽 8개국 - Eurostat. (n.d.). Household Budget Survey (HBS). raw data. 한국 - 통계청. (2015). 가계동향조사. 원자료.  
 김기태, 이주미, 여유진, 김태환. (2021). 한국 가계의 생계비 지출 부담 경감방안 연구 - 유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로. 제인용(p151, 152).

들에 비해 소득 분위별 교통비 부담 비율이 큰 차이를 보이지 않는다.

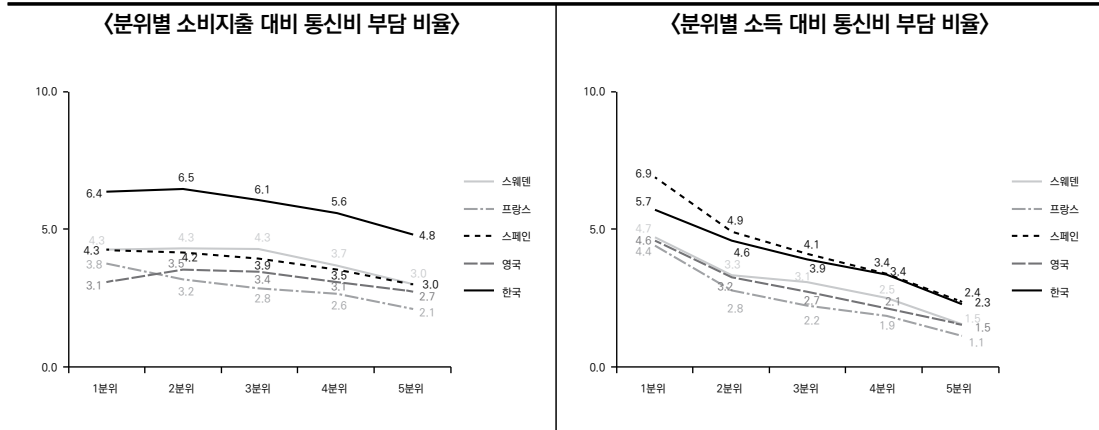
마지막으로, 소득 분위별로 통신비 부담이 어느 정도 차이가 나는지를 분석하였다. 소득 분위가 낮을수록 소비지출 대비 통신비 부담 수준이 높고, 한국은 다른 국가들에 비해 모든 소득 분위에서 그 부담이 큰 것으로 나타났다. 한국은 저분위의 소비지출 대비 통신비 비율이 6%대로 다른 국가들에 비해 상대적으로 높은 수준이다. 앞에서 한국의 통신비 부담 수준을 분석

했을 때 가계 통신비 지출이 OECD 국가들 중에서 2, 3위인 것과 유사한 결과이다. 대부분의 국가에서 소득 1, 5분위의 소비지출 대비 통신비 비율의 격차는 크지 않았으나, 보수주의 국가(프랑스, 벨기에)는 그 격차가 다른 국가들과 비교하여 상대적으로 크고 한국과 비슷한 수준으로 나타났다.

소비지출 대비 통신비 부담과 달리, 소득 대비 통신비 부담 수준은 국가별로 비슷한 경향을 보였다. 다만, 소득 분위가 낮을수록 부담이 크고,

그림 2. 5개국의 소득 분위별 소비지출·소득 대비 통신비 부담 비율

(단위: %)



주: 2015년 기준(단, 영국의 경우 2010년 기준임).

자료: 유럽 8개국 - Eurostat. (n.d.). Household Budget Survey [HBS]. raw data. 한국 - 통계청. (2015). 가계동향조사. 원자료.

김기태, 이주미, 여유진, 김태완. (2021). 한국 가계의 생계비 지출 부담 경감방안 연구 - 유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로. 재인용(p154, 155).

특히 남유럽 국가(스페인, 그리스)는 다른 국가들에 비해 소득 분위별 소득 대비 통신비 비율이 높게 나타나는 경향을 보였다.

가구 유형별로 세분화하여 살펴보면, 먼저 노인 단독 가구에서는 소득 분위에 따른 소비지출 대비 통신비 지출 부담의 차이가 크지 않았다. 소득 대비 통신비 지출 부담은 소득이 낮을수록 높으며, 국가별로 차이를 보였다. 남유럽 국가(스페인, 그리스)와 자유주의 국가(아일랜드, 영국)에서 그 특징이 두드러진다. 한국의 노인 단독 가구는 소득 분위별 소비지출 대비 통신비 비율에 큰 차이가 나타나지 않았으며, 소득 대비 통신비 비율은 소득 분위가 낮을수록 높았다. 소득이 낮음에도 소득 고분위에 비해 소득 대비 통신비 비율이 높게 나타나는 점은 통신비 부담이 적지 않음을 보여 주는 결과로 볼 수 있다. 따라서 노인 저

소득 가구의 통신비 지출 구조를 파악하여 이들에 대한 지원 방안을 마련할 필요가 있을 것으로 보인다.

4인 가구의 경우 노인 단독 가구와 달리 소득 분위별 통신비 부담에서 약간의 차이를 보인다. 소비지출 대비 통신비 비율의 소득 분위 간 격차가 가장 큰 국가는 한국으로, 소비지출 대비 통신비 비율이 1분위는 7.2%, 5분위는 4.1%로 나타났다. 소득 대비 통신비 비율을 살펴보면 저분위가 고분위보다 소득 대비 통신비 비율이 높았고, 특히 남유럽 국가(스페인, 그리스)와 한국이 다른 국가들에 비해 상대적으로 그 차이가 컸다. 노인 단독 가구와 마찬가지로 한국은 소득 분위별 통신비 부담 비율에서 격차가 발생하는 것으로 보아, 저소득층에 대한 통신비 절감 방안이 마련될 필요가 있을 것으로 보인다.

표 6. 가구 유형별 소득 분위별 소비지출·소득 대비 통신비 비율

(단위: %)

가구 유형	노인 단독 가구						4인 가구					
	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	전체	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	전체
소비지출 대비												
스웨덴	3.7	3.9	3.8	4.5	2.9	3.7	3.4	4.5	4.5	3.1	2.2	3.4
덴마크	2.4	2.5	2.5	1.3	1.6	2.3	3.2	3.4	3.2	3.0	2.0	2.8
벨기에	4.0	3.8	4.2	4.0	3.5	3.9	4.4	3.6	3.2	3.1	2.4	3.1
프랑스	3.4	3.1	3.0	2.6	2.4	2.9	3.6	3.3	2.8	2.5	1.8	2.6
스페인	4.4	4.2	4.1	3.3	3.7	3.9	4.3	4.2	3.8	3.2	2.7	3.5
그리스	4.2	4.1	4.0	3.7	4.2	4.1	4.2	4.8	4.4	3.9	3.3	4.0
아일랜드	6.6	5.5	5.6	4.7	4.6	5.9	5.2	4.9	4.9	4.2	3.5	4.4
영국	3.5	3.5	3.3	2.6	2.0	3.3	3.0	3.7	3.4	2.6	2.6	3.0
한국	3.0	2.9	2.6	2.1	2.6	2.9	7.2	6.2	5.1	4.5	4.1	5.0
소득 대비												
스웨덴	3.7	3.9	3.8	4.5	2.9	3.7	3.1	3.2	3.2	2.2	1.2	2.3
덴마크	2.4	2.5	2.5	1.3	1.6	2.3	3.1	1.9	1.8	1.5	0.8	1.5
벨기에	4.0	3.8	4.2	4.0	3.5	3.9	4.6	3.3	2.8	2.3	1.6	2.5
프랑스	3.4	3.1	3.0	2.6	2.4	2.9	4.5	2.9	2.2	1.8	1.0	1.8
스페인	4.4	4.2	4.1	3.3	3.7	3.9	6.9	5.3	4.2	3.2	2.2	3.6
그리스	4.2	4.1	4.0	3.7	4.2	4.1	10.3	6.3	5.4	4.2	3.0	4.6
아일랜드	6.6	5.5	5.6	4.7	4.6	5.9	5.6	3.9	3.6	2.7	1.7	2.8
영국	3.5	3.5	3.3	2.6	2.0	3.3	4.6	3.1	2.5	1.8	1.3	2.0
한국	2.5	1.8	1.4	1.2	1.1	2.1	6.7	4.5	3.7	2.9	2.1	3.2

주: 2015년 기준(단, 영국의 경우 2010년 기준임).  
 자료: 유럽 8개국 - Eurostat. (n.d.). Household Budget Survey (HBS). raw data. 한국 - 통계청. (2015). 가계동향조사. 원자료.  
 김기태, 이주미, 여유진, 김태완. (2021). 한국 가계의 생계비 지출 부담 경감방안 연구 - 유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로. 제인용(p156, 157).

#### 4. 나가며

이 글에서는 한국의 교통비 및 통신비 부담 수준을 확인하기 위해 유럽의 HBS 자료와 한국의 가계동향조사 자료를 활용하여 유럽 8개국과 한국을 비교 분석하였다. 이를 통해 가계 지출에서 교통비 및 통신비의 부담을 감소하는 방안을 도출하는 데 목적이 있다.

먼저, 교통비 부담을 비교한 결과, 전체 가구 기준 소비지출 대비 교통비 부담은 모든 나라가

비슷한 양상을 보였다. 한국과 비교 대상 국가에서 대부분 소비지출 대비 10% 이상의 교통비를 지출하고 있었다. 소득 분위가 높을수록 소비지출 대비 교통비 부담 수준이 높아지는데, 이는 교통비 항목에 대중교통 비용 이외에 자동차 구입 비용이 포함되어 나타나는 현상으로 추측할 수 있다. 즉, 고소득 가구의 전체 교통비가 저소득 가구보다 현저히 높았으며, 소비지출 대비 교통비 격차는 크게 나타났다. 자동차 구입비 등이 포함된 것을 고려한다면 저소득층의 경우 교통비에

서 대중교통 이용 비용이 높게 나타날 가능성이 있다. 현재 교통비 지원 정책-보행에 어려움이 있는 중증 장애인들에게 지원하는 교통수당, 65세 이상 고령자 교통비 지원 등-과 함께 교통 약자의 경제적 부담 완화와 최소한의 이동권 보장을 위해 교통비 보조 대상 확대를 적극적으로 고려할 필요성이 있다.

통신비 부담을 비교한 결과, 비교 대상 국가와 한국의 통신비 부담 비율에 차이가 있었다. 전체 가구 기준 소비지출 대비 통신비 부담 비율은 한국이 5.7%로 비교 대상 국가들 중에서 가장 높았으며, 유럽 국가들은 대부분 5% 이하의 비율을 보였다. 소득 분위가 낮을수록 소비지출 대비 통신비 부담 수준이 높아지며, 한국은 다른 국가들에 비해 그 부담이 크게 나타났다. 가계 통신비는 통신서비스 요금 수준뿐만 아니라 가구원 수, 서비스별 가입률, 이용량, 단말기 가격·교체율 등의 영향을 받는다. 통신서비스 요금 수준은 낮지만 이용량 증가,<sup>13)</sup> 높은 단말기 가격<sup>14)</sup>과 짧은 교체 주기가 가계 통신비 부담 지속의 원인으로 작용하고 있다. 따라서 가계 통신비를 줄이기 위해서는 통신서비스 비용뿐만 아니라 단말기 구입비 절감을 위한 정책이 중심이 돼야 한다. 현재 사회적 취약계층을 대상으로 가계 통신비 부담 완화를 위해 통신요금 감면 혜택이 이루어지고

있음에도 불구하고 분석 결과 다른 국가들에 비해 한국은 소득 저분위 가구의 통신비 부담 비율이 큰 것으로 나타났다. 취약계층 대상의 요금 감면이 통신사업자의 책무를 넘어 사회복지 수단으로 전환되고, 현행 감면제도가 취약계층의 욕구를 반영하지 못하는 상황을 고려하여 수요자 중심의 통신비 지원을 검토할 필요가 있다. 또한 음성 통화료뿐만 아니라 데이터 활용이 증가하는 등의 통신 환경 변화에 따라 새로운 통신 소외계층이 될 가능성이 있는 예를 들어 코로나19의 영향으로 온라인 혹은 비대면 수업을 받아야 하는 저소득층 학생 등- 계층에 대하여 통신 접근권을 보장하는 방안을 강구해야 할 것이다. ㉮

## 참고문헌

- 과학기술정보통신부. (2022. 2. 28.). 무선데이터 트래픽 통계(2022년 1월 기준).  
<https://www.msit.go.kr/bbs/view.do?sCode=user&mId=99&mPid=74&pageIndex=3&bbsSeqNo=79&nttSeqNo=3173455&searchOpt=ALL&searchTxt=>  
 에서 2022.06.30. 인출
- 국토교통부. (2021. 1. 20.). '20.12월 기준 자동차 등록대수 2,437만 대, 친환경차 80만

13) 국내 이동통신 가입자는 꾸준히 증가하고 있으며, 이동통신 가입자당 월평균 데이터 이용량은 2015년 12월 약 3GB에서 2021년 12월에는 약 12GB로 6년 동안 4배 증가하였다(과학기술정보통신부, 2022; 유지은, 이성준, 2022, p. 75 재인용). 또한 전국 20~59세 LTE/5G 스마트폰 이용자를 대상으로 조사한 결과 스마트폰 이용자들의 52% 정도는 납부하고 있는 통신요금 수준에 부담을 느끼는 것으로 조사되었다(유지은, 이성준, 2022, p. 79).

14) 이동통신 전문 조사기관인 컨슈머인사이트에 따르면 '이동통신 사용 행태 조사' 결과 단말기 평균 구입 가격은 2020년 하반기 67만 원으로 2012년 상반기 기준 32만 원에 비해 2배 이상 증가한 것으로 나타났다(한진주, 2020.12.15.).

- 대 돌파. 보도자료. p. 2. <https://eiec.kdi.re.kr/policy/materialView.do?num=209715&topic=O&pp=20&datecount=&recommend=&pg=>에서 2022. 06.30. 인출
- 김기태, 이주미, 여유진, 김태완. (2021). 한국 가계의 생계비 지출 부담 경감 방안 연구 - 유럽 8개국과의 비교 분석을 중심으로. 세종: 한국보건사회연구원.
- 김문길, 김태완, 여유진, 김미곤, 임완섭, 황도경, ... 송치호. (2020). 2020년 기초생활보장 실태조사 및 평가연구. 세종: 보건복지부, 한국보건사회연구원.
- 김주영, 황순연, 고두환, 오연선. (2017). 통계로 본 교통 - 2017 교통 주요 이슈에 관한 인사이트. 세종: 한국교통연구원.
- 유지은, 이성준. (2022). 최근 국내 이동통신서비스 이용행태 분석. 전자통신동향분석, 37(3) (통권 196), 74-84.
- 통계청, 국가통계포털(KOSIS). (2015). 이동전화 가입자 수. [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT\\_2KAAA10&conn\\_path=I3](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_2KAAA10&conn_path=I3)에서 2021. 10. 18. 인출.
- 통계청, 국가통계포털(KOSIS). (2015). 소득5분위별 가구당 가계수지. [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT\\_1L6E003&vw\\_cd=MT\\_ZTITLE&list\\_id=G\\_A3&scrId=&seqNo=&lang\\_mode=ko&obj\\_var\\_id=&itm\\_id=&conn\\_path=MT\\_ZTITLE&path=%252FstatisticsList%252FstatisticsListIndex.do](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1L6E003&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=G_A3&scrId=&seqNo=&lang_mode=ko&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_ZTITLE&path=%252FstatisticsList%252FstatisticsListIndex.do)에서 2022. 6. 30. 인출.
- 통계청. (2015). 가계동향조사. 원자료. 통계청.
- 한진주. (2020. 12. 15.). 휴대폰 구입 비용, 8년 사이에 2배 올랐다. 아시아경제. <https://www.asiae.co.kr/article/2020121509510080481>에서 2022. 6. 30. 인출.
- e-나라지표 - 자동차 등록 현황(국토교통부 (시도별 자료)) ([https://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=1257](https://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1257)에서 2021.11.11. 다운로드)
- Eurostat. (n.d.). *Household Budget Survey [HBS]*. raw data. Eurostat.
- OECD. (2013). *OECD Communications Outlook 2013*. OECD. <https://www.oecd.org/sti/broadband/communications-outlook.htm>에서 2021. 10. 18. 인출.

# A Study on the transportation and communication expenditure burden of households in Korea and eight European countries

**Lee, Ju-mi**

(Senior Researcher, Department of Income Security Policy Research)

This study compared the transportation and communication expenses of Korea and 8 European welfare states using the Korea's Household Income and Expenditure Survey and the European Union's Household Budget Survey in 2015. From its findings, this study derives a plan to reduce the household burden of transportation and communication costs.

The transportation cost burden as a share of consumption expenditure for all households was in the 12 to 17% range in all countries compared, including Korea. The higher the income quintile, the higher the level of transportation cost burden was as a percentage of consumption expenditure. The household telecommunications cost burden as a share of consumption expenditure was higher in Korea (at 5.7%) than in any other country examined in this study. The lower the income quintile, the higher the transportation cost burden was as a share of consumption expenditure. Based on the results of this analysis, we proposed a policy to alleviate the burden of transportation and communication costs.



부록

한국과 유럽 8개국 가구 지출의 비교 분석을 위한 기준

이번 연구는 한국 가계의 핵심생계비 지출 수준을 비목별로 나누어 유럽 8개국과 비교 분석한 것이다. 국제 비교 연구를 위해 다음과 같은 분석 기준을 설정했다.

**첫째, (분석 자료)** 이 연구에서는 유럽연합 통계청(Eurostat)으로부터 유럽 28개 국가 가계의 지출 항목을 담은 **가구지출설문(HBS: Household Budget Survey)** 자료를 확보하여, 한국 **가계동향조사** 비목과의 비교 분석을 시도했다. 두 조사 모두 가계 지출 항목의 기준으로 국제 기준인 목적별 소비지출 분류(COICOP: Classification Of Individual Consumption by Purpose)를 활용하고 있다(통계청, 2020).

**둘째,** 두 자료를 이용해 **유럽의 네 가지 체제 유형에 해당하는 국가를 각각 두 개씩 골라 한국과의 비교 분석**을 수행했다. 유럽의 여덟 나라는 스웨덴과 덴마크(북유럽 모델), 프랑스와 벨기에(보수주의 모델), 영국과 아일랜드(자유주의 모델), 스페인과 그리스(남유럽 모델)이다. 독일과 이탈리아 등 일부 국가는 해당 국가 통계청의 비협조와 자료의 일부 변수값 부재 등의 이유로 불가피하게 누락됐다.

**셋째, 가구 유형을 ① 전체 가구 ② 노인 단독 가구(65세 이상) ③ 4인 가구(부모+자녀 2인)로 나누어** 분석 대상으로 삼았다. 다만, 교육비 분석에서는 교육비 지출 액수가 적은 노인 단독 가구 대신 3인 가구를 포함했다. 4인 가구의 경우 자녀 연령 설정에 대한 논의가 있었으며, 최종적으로 자녀의 연령을 만 16세로 설정하였다. 한국에서는 18세 이상의 자녀가 부모와 동거하는 경우가 많은 반면, 유럽은 그러한 사례가 적은 문화적 차이를 고려하였다. 또한 유럽 가구지출설문 자료상 가구주와의 관계 변수가 제공되지 않는 국가(스웨덴 등)가 존재하고, 별도로 구분해 둔 가구 유형에서 자녀의 연령 기준을 16세로 설정했기 때문이다.

**넷째, 필수재의 범주는 주거비, 의료비, 교육비, 교통·통신비로 한정했다.** 우선 집합재로서의 4개 범주(주거비, 의료비, 교육비, 교통·통신비)를 대분류 기준으로 정하여 분석했다. 한국 가계동향조사와 유럽 가구지출설문 모두 가계 지출의 범주를 ① 식료품·비주류 음료 ② 주류·담배 ③ 의류·신발 ④ 주거<sup>1)</sup>·수도·광열 ⑤ 가구용품·가사서비스 ⑥ 보건 ⑦ 교통 ⑧ 통신 ⑨ 오락·문화 ⑩ 교육 ⑪ 외식·숙박 ⑫ 기타 상품 및 서비스로 나누어 제시하고 있다. 물론 ① 식료품·비주류 음료 역시 필수재로 볼 수 있으나, 이 연구에서는 사회 정책의 대상 범주인 다섯 개 범주 가운데 교통·통신으로 묶어서 네 범주로 한정했다.<sup>2)</sup>

1) 주거비에는 실제 임대료, 귀속임대료(Imputed rent), 주택 유지 및 수선비, 상하수도 및 폐기물 처리비, 기타 주거 관련 서비스, 연료비 등이 포함된다. 이번 분석에서는 귀속임대료를 주거비에서 제외하였다. 참고로 귀속임대료를 소비지출에 포함할 경우, 유럽 국가의 주거비 부담 비율은 크게 상승했다. HBS를 분석한 결과, 스웨덴은 소비지출 대비 주거비 부담 비율이 31.7%로 귀속임대료를 제외할 때(19.6%)보다 12.1%포인트나 증가했다. 반면, 한국의 가계동향조사에서는 귀속임대료 관련 통계를 제시하지 않고 있다.

2) 물론 인간 생활의 기본적인 욕구인 식생활 분야도 포괄적인 의미에서 복지 영역에 포함된다. 더욱이 식품 지원 사업 등 복지사업에 포괄되는 영역도 있다. 그런 관점에서 보자면, 문화복지(최종혁, 이연, 유영주, 안태숙, 2010) 등 다른 지출 영역도 대부분 이번 분석에 포함돼야 할 것이다. 그러한 이유로, 이번 보고서는 사회 정책의 영역을 다소 협소하게 주거비, 의료비, 교육비, 교통·통신비로 한정했다.

**다섯째, 자료 분석 연도는 2015년도로 정했다.** 그 이유는 두 가지다.

먼저, 가계동향조사는 비교적 최근 자료인 2019년 혹은 2020년 자료를 활용할 경우 가구별 소득값이 존재하지 않고, 소득구간 변수만 제공된다는 점에서 소득 변수 활용에 한계가 있다. 또한 소득값이 제공되는 가계동향조사(분기) 자료는 연간화가 불가능하다는 한계가 있다. 따라서 안정적인 연간 소득 통계가 확보되는 2015년 자료를 활용했다. 실제로 가계동향조사의 2015년 자료와 2019년 자료를 탐색적으로 분석한 결과, 통계값이 큰 차이가 나지 않는다는 점도 고려했다. 또한 유럽 가구지출설문의 2015년 데이터가 가장 최근 자료라는 점도 염두에 뒀다. 5년마다 생성되는 HBS 자료의 2020년 데이터는 아직 제공되지 않고 있다. 물론 연구 시점보다 7년 앞선 자료를 활용했다는 점은 이 연구의 한계로 남는다. 참고로 영국은 HBS에 2015년 자료가 없어서 불가피하게 2010년 자료를 사용했다.

**여섯째, 한국이나 유럽 국가 가구들의 총소비지출액 대비 개별 소비지출 비율을 구하는 방식으로는 두 가지 접근이 가능할 것이다.** 첫 번째 방식은 가구별 비율을 구한 뒤 평균을 내는 것이고, 두 번째 방식은 **전체 가구의 특정 지출액을 합산한 값을 전체 가구의 전체 지출액을 합산한 값으로 나누는 것이다.** 다소 복잡한 내용을 단순화해서 제시하면 <표 1>과 같다. 한 나라에 A, B 두 가구만 있다고 가정하고, 첫 번째 방식대로 총소비지출액 대비 교육비 지출액 비율을 구하면  $70\% [0.7 = (A\text{가구 비율 } 0.4 + B\text{가구 비율 } 1.0)/2]$ 가 된다. 두 번째 방식대로 계산하면 비율이 크게 줄어들어 약 40.5%가 되는데, 계산식은  $0.405 \approx (4,000 + 100)/(10,000 + 100)$ 이다. 두 방식 사이에 큰 차이가 있음을 확인할 수 있다.

표 1. 전체 가구의 전체 지출 중 특정 지출 비율을 재는 두 가지 방식

구분	총소비지출액	교육비	가구 비율 평균 기준	전체 가구 전체 지출액 평균 기준
A가구	10,000	4,000	$0.4 (= 4,000/10,000)$	
B가구	100	100	$1.0 (= 100/100)$	
합계	10,100	4,100	$0.7 (= (0.4+1.0)/2)$	$0.405 (= 4,100/10,100)$

자료: 필자 작성.

이 연구에서는 두 번째 방식을 선택하기로 했다. 전체 소비지출과 함께 계산식에 들어가는 소득이 0인 가구가 종종 있기 때문이다. 이런 가구는 예를 들어 소득 대비 교육비 지출액을 계산할 때 분모가 0이 되는 문제가 발생하게 된다. 실제로 2019년 1분기 가계동향조사를 보면, 소득이 0인 가구가 46가구 있었다. 소득이 0인 가구를 제외하더라도, 소득이 매우 적고 지출액이 많은 경우가 있다. 이럴 때 소득 대비 특정 범주 지출액 비율은 지나치게 큰 수치가 되고, 이러한 가구들의 비율이 전체 평균을 왜곡하는 문제가 발생할 수 있다. 2019년 1분기 가계동향조사를 보면, 경상소득 대비 교통비 비율이 200%가 넘는 가구가 26가구 있었다.

**일곱째, 소득 기준은 총소득, 엄밀히 말하자면 비경상소득이 포함된 총소득에서 소득세를 제외한 소득<sup>3)</sup>으로 산출했다.** 김기태 외(2019)의 연구에서는 가처분소득을 국제 비교의 기준으로 사용했으나, 유럽 가구지출설문에서는 가구의 가처분소득을 제시하지 않았다. 유럽연합 통계청과 이메일을 주고받는 과정에서 이를 확인했다. 이런 이유로 이 연구에서는 불가피하게 총소득 기준을 활용했다.

**여덟째, 소득 및 모든 지출 항목은 가구원 수를 고려해 균등화했다.** 교통 및 통신비는 균등화하지 않는 것이 실질적인 가구 지출 부담을 반영한다는 일부 의견이 있었다. 그러나 연구의 통일성 측면에서 모든 비목을 균등화했음을 밝힌다.

#### 참고문헌

- 김기태, 정은희, 이주미, 최준영, 이병재, 박은정, 송지원. (2019). 가계의 핵심생계비를 제외한 가용소득의 측정 및 분석연구. 세종: 한국보건사회연구원.
- 최종혁, 이연, 유영주, 안태숙. (2010). 사회적 취약계층의 사회적 배제에 대한 문화복지 프로그램의 기능: 문화복지실천가 대상 질적연구. 한국사회복지학, 62(1), 291-316.
- 통계청. (2020). 「가계동향조사」 통계정보보고서. 대전: 통계청.
- Eurostat (2021. 9. 14.) RE: Re:RE: An inquiry regarding HBS datasets from KIHASA - RPP73/2021 - HBS 이메일 답변.

---

3) 소득 변수(EUR\_HH095)의 범위에 대해 유럽연합 통계청에 문의한 결과 각 국가에서는 연간 기준의 소득값을 제공하며, 따라서 비경상소득이 포함됨을 확인하였다. 즉, 분석에 활용한 소득 변수(EUR\_HH095)는 비경상소득이 포함된 총소득에서 소득세를 제외한 소득값으로, 경상소득만을 구분하여 활용할 수 없는 한계가 있다. HBS는 소비 관련 자료를 주로 담아서, 가처분소득과 같은 자세한 소득 자료는 담고 있지 않는 한계가 있다. 참고로, 유럽연합 통계청은 연구진이 보낸 문의 사항에 대한 답신에서 복권과 같은 비경상소득도 소득 변수에 포함된다고 설명하며 “유럽 국가들에서 월 소득이 아닌 연 소득 값을 보내면서 비경상소득도 대체로 포함한다. 일부 극단값을 제거하기도 하지만 유럽연합 통계청은 HBS 자료상에 나타나는 극단값에 대한 특별한 규정을 두고 있지는 않다”고 답했다(Eurostat, 2021. 9. 14. 이메일). 이 연구 과정에서도 일부 극단값이 발견되었으나, 연구진이 검토한 결과 교육 분야에서 나타난 하나의 값을 제외하고는 유지하기로 결정했다. 이유는 세 가지다. 첫째, 유럽연합 통계청에서 극단값을 조정할 결과를 재조정할 필요는 없다고 판단했다. 둘째, 실제 분석 과정에서 평균값을 좌우할 정도의 극단값은 찾기 어려웠다. 셋째, 일부 매우 큰 값도 실제 소비를 반영했을 가능성이 있기 때문이다.