

‘지방 교통소외지역 대중교통수단 부담률 약 20%에 불과’

**- 해당지역 자가용 승용차 부담률은 약 58%로
수도권 42%보다 높은 수준임 -**

- **한국교통연구원은 국토해양부 주관 2009년 국가교통DB 구축 사업의 일환으로 2009년 11월과 12월에 걸쳐 전국 비광역권 77개 지역 거주민을 대상으로 통행실태조사를 실시하였다.**
 - 대상지역은 광역권이 아닌 주로 농어촌 지역으로 인구분포를 볼 때 10대 이하 청소년층이 15.58%, 60대 이상 고령층이 30.68%인 고령화 지역이다.1)

1) 수도권의 경우 10대 이하 학생층 26%, 60대 이상 10.87%

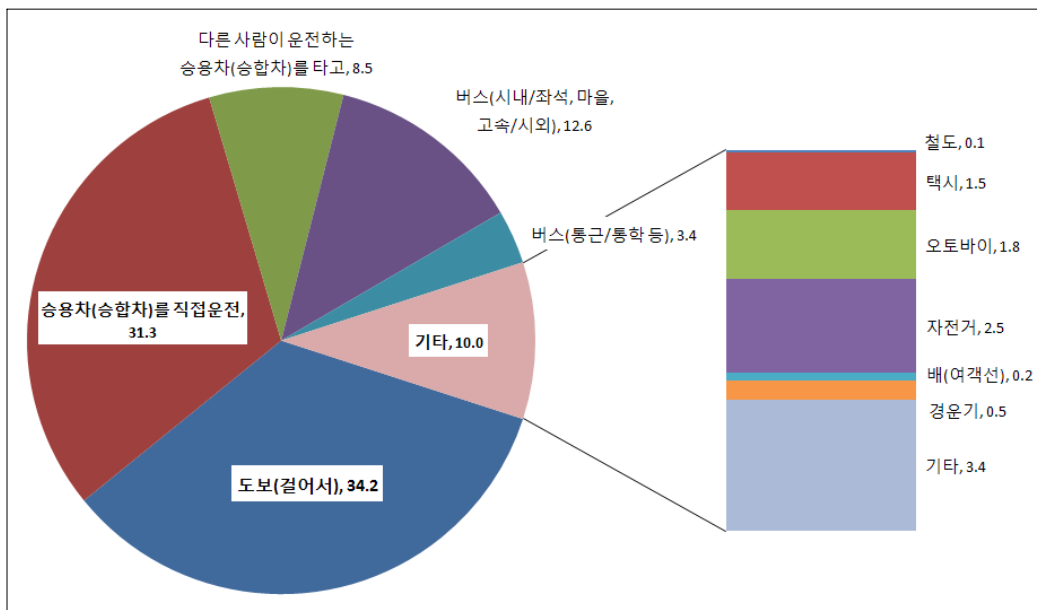
<표1> 통행실태조사 조사지역

구분	조사대상 지역
강원도	강릉시, 동해시, 태백시, 속초시, 삼척시, 영월군, 평창군, 정선군, 양구군, 인제군, 고성군, 양양군
충청남도	보령시, 서산시, 부여군, 서천군, 청양군, 홍성군, 예산군, 태안군
충청북도	제천시, 괴산군, 단양군, 증평군
전라남도	목포시, 여수시, 순천시, 광양시, 구례군, 고흥군, 보성군, 장흥군, 강진군, 해남군, 영암군, 무안군, 영광군, 완도군, 진도군, 신안군
전라북도	정읍시, 남원시, 진안군, 무주군, 장수군, 임실군, 순창군, 고창군, 부안군
경상남도	진주시, 통영시, 사천시, 거제시, 의령군, 함안군, 고성군, 남해군, 하동군, 산청군, 함양군, 거창군, 합천군
경상북도	김천시, 안동시, 영주시, 상주시, 문경시, 의성군, 청송군, 영양군, 영덕군, 예천군, 봉화군, 울진군, 울릉군
제주특별자치도	제주시, 서귀포시

- 조사 내용은 개인의 하루 동안 통행을 묻는 것으로 각 통행 별 통행목적, 통행수단, 소요시간 등으로 구성되어 있다.
- 조사방법은 컴퓨터에 기반을 둔 전화설문조사를 통해 이루어 졌다.²⁾

2) 전체 지역 표본율은 2009년 11월 주민등록인구수 대비 0.93%로 허용오차는 신뢰도 수준 95%에서 ±2.0%

- 조사결과 해당지역에 거주하는 사람들이 하루 동안 통행하는 횟수는 평균 2.40회³⁾이며 1회 평균통행거리는 8.67km로 나타났다.
- 주로 사용하는 교통수단은 승용차⁴⁾ 39.8%, 도보34.2%, 버스 16% 등의 순으로 나타났다.



<그림1> 조사한 총 통행중 각각의 통행수단을 선택한 비율

- 버스는 대부분 조사지역의 유일한 대중교통수단으로서 주이용층은 10대 이하 학생이나 60대 이상 고령자(전체 버스 이용의 60%를 차지)인 것으로 나타났다.
- 해당지역의 버스선택 비율은 수도권 평균 25%보다 약 9% 낮은 16%에 불과했지만 버스를 이용한 평균 통행거리는 약 15km로서 수도권 약 9km보다 높게 나타났다.

3) 비통행을 고려하는 경우 1.64회/일, 광역권의 경우 광주광역시권(2.57통행), 대구광역시권(2.48통행), 전주대도시권(2.45통행), 대전광역시권(2.38통행), 부산·울산권(2.20통행)

4) 본인 운전이 아닌 경우도 포함

- 따라서 전체 통행거리를 고려한 수송실적⁵⁾을 비교할 때 해당 지역 버스 수송분담률은 약 27%, 수도권 약 28%로 비슷한 것으로 나타났다

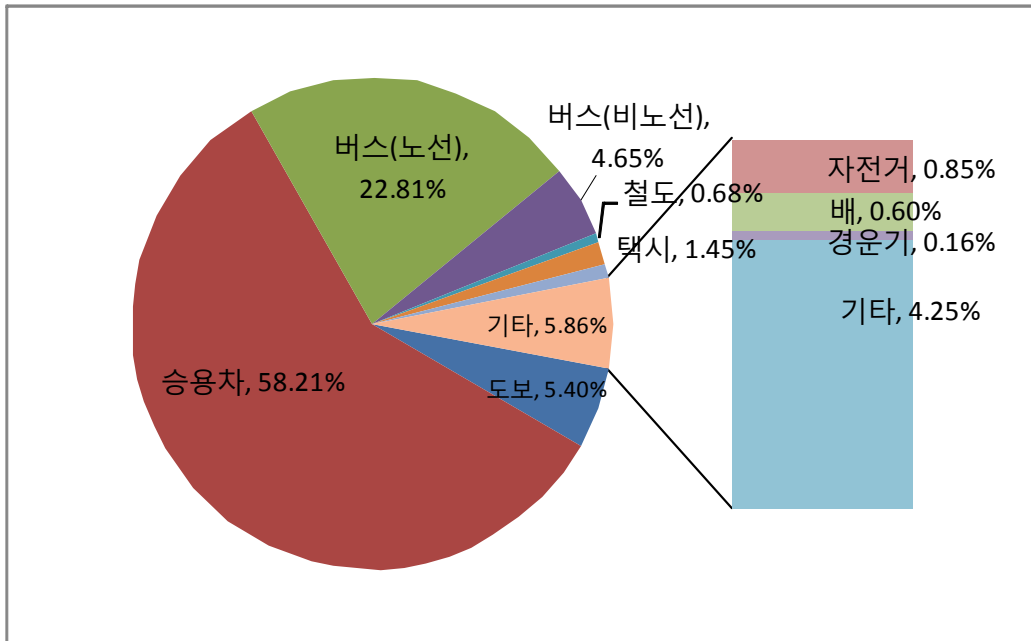
<표2> 교통수단별 수송실적 비교

수단	지표	수도권	조사지역
버스	수송실적	28.47%	27.46%
	수송분담률	165백만인·km	32백만인·km
승용차	수송실적	42.30%	58.21%
	수송분담률	245백만인·km	67백만인·km

- 대중교통을 이용한 주 통행목적은 등하교, 쇼핑 등으로써 출퇴근 통행이 다수를 차지하는 수도권 및 광역권과는 다른 특성을 나타냈다.
- 친환경 교통수단인 도보나 자전거는 해당지역 분담률이 수도권 평균에 비해 약간 높은 것으로 나타났다.
- 도보와 자전거의 선택비율이 전체 통행수의 약 37%⁶⁾로 수도권 약 30%에 비해 약간 높게 나타났으며,
- 전체 통행거리를 고려할 때 이 수단들의 수송실적 분담률은 6.25%로 수도권 5.58%보다 약간 높은 것으로 나타났다.

5) 전체 통행수와 각각의 통행거리를 고려한 수송량, 총통행수×통행거리로서 사람의 경우 인·km단위로 표시됨

6) 도보 34.2%, 자전거 2.5%



<그림1> 전체 조사지역의 교통수단별 수송실적 비교

- 결론적으로 조사대상지역인 농어촌, 산간지역의 경우 수도권에 비해 대중교통수단이용률은 낮고 자가용의 이용률은 높은 것으로 밝혀졌다.
 - 그 이유는 조사지역이 대중교통망이 열악한 지방 교통소외지역으로 대중교통수단의 접근성과 편리성이 떨어지기 때문인 것으로 보인다.
 - 하지만 버스를 이용하는 경우 평균통행거리가 상대적으로 길어서 전체 수송실적 효율성을 비교할 때 수도권과 거의 동일한 수준의 분담률을 보이는 것으로 나타났다.

- 이러한 대중교통수단의 고효율성을 고려할 때 해당지역내 대중교통서비스를 활성화할 필요가 있을 것으로 보인다.
- 해당지역은 저연령층과 고령자등 자가용을 사용하기 힘든 교통약자 비율이 높은 실정이다. 지방 교통소외지역 형평성과 교통소외계층의 교통기본권 보장을 위해서도 해당지역의 대중교통서비스 확대는 필요하다.
- 이렇게 고정수요가 상대적으로 작고 인구밀도가 낮은 지역의 경우 수요탄력적인 대중교통수단을 도입할 필요가 있다. 예를 들어 사용자의 전화예약에 따라 운행되는 준대중교통수단 (Paratransit, Dial-a-ride⁷⁾) 형태의 대중교통수단이 그 예라 할 수 있다.

7) 정해진 노선이나 스케줄 없이 해당수단을 필요로 하는 사람의 예약이나 실시간 요청에 반응하여 운행되는 대중교통수단