

목 차

요 약

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| 제1장 과업의 개요 | 1 |
| 제1절 과업의 배경 및 목적 / 3 | |
| 제2절 과업의 범위 / 4 | |
| 제3절 과업의 세부내용 / 5 | |
| 제4절 과업의 기대효과 / 6 | |
| 제2장 해상여객O/D 조사매뉴얼 개선 사항 | 7 |
| 제1절 조사표관련 개선 사항 / 9 | |
| 제2절 조사원관련 개선 사항 / 14 | |
| 제3절 조사자료 점검관련 개선 사항 / 16 | |
| 제3장 해상여객O/D 예비조사 | 19 |
| 제1절 성수기 예비조사 / 21 | |
| 제2절 비수기 예비조사 / 31 | |
| 제4장 해상여객OD 예비조사 자료의 기초분석 | 43 |
| 제1절 해상여객관련 기초통계 / 45 | |
| 제2절 예비조사 자료의 기초분석 / 53 | |
| 제5장 결론 및 정책 제언 | 81 |
| 제1절 결론 / 83 | |
| 제2절 정책 제언 / 86 | |
| 부 록 | 89 |

표 목 차

| | |
|--|----|
| <표 1- 1> 해상여객O/D 예비조사의 조사내용 | 5 |
| <표 2- 1> 교통수단 확대관련 세부내용 | 9 |
| <표 2- 2> 통행목적 확대관련 세부내용 | 10 |
| <표 2- 3> 조사원관련 개선 사항 종합 | 15 |
| <표 2- 4> 조사자료 점검관련 개선 사항 종합 | 17 |
| <표 3- 1> 해상여객 통행실태조사(성수기)의 조사항목 및 조사방법 | 22 |
| <표 3- 2> 조사 지점 상세 현황 | 22 |
| <표 3- 3> 목포여객터미널 여객선 결항 현황 | 25 |
| <표 3- 4> 녹동항 여객선 결항 현황 | 27 |
| <표 3- 5> 갈두항 여객선 결항 현황 | 29 |
| <표 3- 6> 성수기 예비조사 점검결과 종합 | 30 |
| <표 3- 7> 해상여객 통행실태조사(비수기)의 조사항목 및 조사방법 | 31 |
| <표 3- 8> 조사 지점 상세 현황 | 32 |
| <표 3- 9> 목포여객터미널 여객선 결항 현황 | 37 |
| <표 3-10> 설문조사기간 군산항 여객선 결항 현황 | 39 |
| <표 3-11> 설문조사기간 군산항 여객선 결항 현황 | 40 |
| <표 3-12> 비수기 예비조사 점검결과 종합 | 42 |
| <표 4- 1> 연도별 연안여객수송 현황(1999-2008) | 45 |
| <표 4- 2> 지역별 입항/출항 현황(2008-2009) | 46 |
| <표 4- 3> 지역별 일반/도서민 이용 현황(2008-2009) | 47 |
| <표 4- 4> 월별 일반/도서민 이용 현황(2008-2009) | 49 |
| <표 4- 5> 연안여객선 지방청별 선종별 현황(2008년 말 기준) | 50 |
| <표 4- 6> 연안여객선 지방청별 선령별 현황(2008년 말 기준) | 50 |

| | |
|---|----|
| <표 4- 7> 연안여객선 지방청별 선령별 현황(2008년 말 기준) | 51 |
| <표 4- 8> 지역별 연안여객선 운항실적(2009년) | 52 |
| <표 4- 9> 월별 연안여객선 운항실적(2009년) | 52 |
| <표 4-10> 성수기 조사의 항만별 표본 현황 | 53 |
| <표 4-11> 성수기 조사의 성별 표본 현황 | 54 |
| <표 4-12> 성수기 조사의 연령별 표본 현황 | 54 |
| <표 4-13> 성수기 조사의 동반가족 현황 | 54 |
| <표 4-14> 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기) | 55 |
| <표 4-15> 연안여객(도서민)의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기) | 56 |
| <표 4-16> 국제여객의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기) | 57 |
| <표 4-17> 연안여객(일반인)의 승선 목적(성수기) | 58 |
| <표 4-18> 연안여객(도서민)의 승선 목적(성수기) | 58 |
| <표 4-19> 국제여객의 승선 목적(성수기) | 59 |
| <표 4-20> 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황(성수기) | 60 |
| <표 4-21> 연안여객(도서민)의 교통수단 이용 현황(성수기) | 61 |
| <표 4-22> 국제여객의 교통수단 이용 현황(성수기) | 62 |
| <표 4-23> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기) | 63 |
| <표 4-24> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기) | 64 |
| <표 4-25> 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기) | 64 |
| <표 4-26> 비수기 조사의 항만별 표본 현황 | 65 |
| <표 4-27> 비수기 조사의 성별 표본 현황 | 66 |
| <표 4-28> 비수기 조사의 연령별 · 성별 표본 현황 | 66 |
| <표 4-29> 비수기 조사의 동반가족 현황 | 66 |
| <표 4-30> 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기) | 67 |
| <표 4-31> 연안여객(도서민)의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기) | 68 |
| <표 4-32> 국제여객의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기) | 69 |

| | |
|---|----|
| <표 4-33> 연안여객(일반인)의 승선 목적(비수기) | 70 |
| <표 4-34> 연안여객(도서민)의 승선 목적(비수기) | 71 |
| <표 4-35> 국제여객의 승선 목적(비수기) | 72 |
| <표 4-36> 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황(비수기) | 74 |
| <표 4-37> 연안여객(도서민)의 교통수단 이용 현황(비수기) | 75 |
| <표 4-38> 국제여객의 교통수단 이용 현황(비수기) | 76 |
| <표 4-39> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기) | 77 |
| <표 4-40> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기) | 78 |
| <표 4-41> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기) | 79 |

그림목차

| | |
|---|----|
| <그림 2- 1> 2001년 해상여객OD 예비조사용 조사표 | 11 |
| <그림 2- 2> 2009년 해상여객OD 예비조사용 조사표(일반승객용) | 12 |
| <그림 2- 3> 2009년 해상여객OD 예비조사용 조사표(도서민용) | 13 |
| <그림 3- 1> 해상여객 통행실태조사관련 안내 포스터 | 34 |
| <그림 4- 1> 연안여객의 월별 이용 현황(2008-2009) | 48 |
| <그림 4- 2> 일반/도서민의 월별 이용 현황(2009) | 48 |

요약

요 약

1. 과업의 개요

가. 과업의 배경 및 목적

- 5년 단위의 전국 해상여객 O/D 조사에는 대규모의 인력과 예산이 투입되는 만큼 사전적인 예비조사를 통하여 최적의 조사방안을 마련하는 것은 효율적인 인력관리 및 예산절감에 매우 중요한 사항임
- 특히 해상여객의 경우 2001년 조사 이후 전국 규모의 상세 조사가 시행된 적이 없는 관계로 2010년 본조사에 앞서 변화된 해상여객 여건의 반영을 위한 예비조사의 수행이 더욱더 요구됨
- 해상여객 O/D 예비조사는 2010년 수행예정인 전국 해상여객 O/D 조사의 성공적 추진을 위해 매우 필요한 조사로서, 조사대상, 조사방법 및 조사지점에 대한 사전 검토를 수행하여 최적의 조사방안을 도출하여 효율적인 본조사의 수행에 도움을 주고자 함
- 최근 변화된 해상여객의 상황을 반영하여 조사의 스킬을 향상시킬 목적으로 조사매뉴얼의 보완 및 새로운 조사방법론의 개발 등을 통해 궁극적으로는 해상여객 O/D 신뢰도 개선을 도모하고자 함

나. 과업의 범위

1) 시간적 범위

- 과업기간 : 2009년 5월 ~ 2010년 4월
- 조사기간 : 2009년 7~8월(성수기), 2009년 12월~2010년 1월(비수기)
- 2주 내외 조사(비수기 1주 내외, 성수기 1주 내외)를 기본으로 함

2) 공간적 범위

- 전국 약 40개 연안여객터미널 대상(실제 예비조사는 일부 여객터미널만 수행)

3) 내용적 범위

- 조사계획 및 조사표 설계
- 해상여객 O/D 예비조사 수행
- 해상여객 O/D 예비조사 결과 전산 입력 및 검수
- 해상여객 O/D 예비조사 결과 기초 통계 분석

다. 과업의 세부내용

- 조사는 크게 해상여객 및 여객선 기초자료조사, 해상여객 통행조사 등으로 구분됨

<표 1> 해상여객O/D 예비조사의 조사내용

| 구분 | 조사항목 | 조사방법 |
|----------------------|---------------------------------------|--------------|
| 해상여객 및 여객선 기초자료조사 | 연간/월간 해상여객 수, 여객선 운행횟수, 여객선 운송실적 등 | 문헌 및 전산자료 조사 |
| 해상여객 통행조사 | 조사일자, 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 | 대인 면접조사 |

1) 해상여객 및 여객선 기초통계조사

- O/D 전수화 및 전수화를 위한 기초자료로 활용됨
- 한국해운조합, 지방해양항만청, 항만공사 등의 문헌통계 및 전산자료를 수집·가공
- 국토해양부 도로교통량통계연보 조사지점과 일치하는 지점은 제외함

2) 해상여객 통행조사

- 승선예정 여객을 대상으로 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 등을 조사하여 내륙지역⇔연안여객터미널⇔도서간을 이동하는 해상여객의 통행특성을 조사함으로써 해상여객 O/D를 구축함
- 비수기와 성수기 기간을 나누어 조사를 시행해, 비수기와 성수기간의 통행특성 차이를 파악함

라. 과업의 기대효과

- 2010년 해상여객O/D 조사 수행을 위한 예비조사로 최적의 조사방법 및 조사표 설계를 통하여 조사결과의 신뢰성 향상 및 조사비용 절감효과를 기대할 수 있음
- 중앙부처 및 지자체의 교통관련 정책 및 계획의 효과적 수립·집행을 위한 필수 기초자료로 활용
- 해상여객 O/D구축에 따른 산업계, 학계, 연구원 등의 다양한 활용 기대
- 정확하고 신뢰성 높은 자료를 구축함으로써, 향후 정부의 관련 예산이 절감되고 그동안 미흡했던 자료가 보완됨으로써 국가교통DB의 신뢰성 제고에 기여

2. 해상여객O/D 조사매뉴얼 개선 사항

가. 조사표관련 개선 사항

- 2001년 조사표에는 교통수단을 버스, 기차, 자가용, 택시, 비행기, 지하철 등으로 구분했으나, 2009년도 조사표에는 개별 교통수단을 더욱 세분화해 구분함
- 2001년 조사표에는 일반인과 도서민의 목적을 각각 여행, 사업, 친지방문, 통학, 귀가, 기타 등으로 구분했으나, 2009년도 조사표에는 일반인과 도서민의 통행목적에 더욱 세분화해 구체적인 목적까지 제시함
 - 예를 들어 일반인의 경우 공무, 귀사, 복귀 등을 추가했으며, 도서민의 경우 쇼핑, 병원, 학원 등의 목적을 추가했음
- 2001년 조사표에서는 도서에 도착한 이후 도서내에서 이동할 때 사용하는 교통수단에 대한 설문이 없었으나, 2009년도 조사표에서는 도서내에서 이동하는 교통수단에 대한 문항을 추가함
 - 도서내에서 이동하는 교통수단으로 도보, 승용/승합차, 시내버스, 택시, 오토바이, 자전거, 렌트카 등을 제시하고 일반인과 도서민을 대상으로 설문을 수행함
- 2001년 조사표에는 일반인과 도서민에 대해 동일한 조사표를 이용해서 설문을 받았으나, 2009년도 조사표에는 일반인용 조사표와 도서민용 조사표를 별도로 작성해 설문을 수행함
 - 일반인과 도서민의 경우 통행특성이 상이하고 통행의 흐름 방향 또한 상이한데 반해서 기존 조사표는 동일한 내용을 질문한 관계로 설문조사원과 응답자 모두 어려움을 경험하였음
 - 일반인과 도서민을 구분할 경우 설문의 효율성이 제고되며 일반인과 도서민의 특성 분석에 더욱더 효과적인 것으로 나타남

나. 조사원관련 개선 사항

- 조사원관련 개선사항들로는 조사원 교육, 조사원 설문, 조사원 관리 등의 분야에서 2001년도 조사에 비해 많은 개선사항들이 도출되었으며, 2010년 본 조사에 활용이 가능할 것으로 기대됨

<표 2> 조사원관련 개선 사항 종합

| 구분 | 개선 사항 |
|--------|---|
| 조사원 교육 | ▪ 다양한 시청각 교재를 활용해 현장 모습 전달 → 설문 초기 에러 줄임 |
| 조사원 설문 | ▪ 명찰 착용, 어깨띠 부착, 안내 포스터 게재, 안내 방송 → 응답 회피율 감소 |
| 조사원 관리 | ▪ 지역 팀장 관리와 본부 차원의 관리 병행(이중 관리) → 실시간 조사현황 파악 |

다. 조사자료 점검관련 개선 사항

- 2001년 조사시에는 조사된 입력자료의 검수에 있어서 PC 화면자료로 1회 검수, 인쇄자료로 1회 검수 등 총 2회의 검수과정을 거쳤으나, 2009년 조사시에는 PC 화면자료로 1회 검수, 인쇄자료로 3회 검수, 기초분석시 1회 등 총 5회의 검수과정을 거쳤음

<표 3> 조사자료 점검관련 개선 사항 종합

| 구분 | 개선 사항 |
|-----------|---|
| 조사자료 취합방식 | ▪ 조사완료 전 초기 조사자료 수거 및 오류 점검 → 설문 초기 오류 줄임 |
| 자료오류 점검방식 | ▪ 조사원 첫날 자료 자가입력 방식 → 설문 초기 오류 줄임 |
| 입력자료 검수방식 | ▪ 자료검수 과정 늘림(교차 검증) → 입력자료 오류 줄임 |

3. 해상여객O/D 예비조사

가. 성수기 예비조사

1) 조사의 세부 사항

- 2009년 8월 7일(금) ~ 8월 13일(목) (7일간)
- 연안여객터미널(6개)
 - 인천항 연안여객터미널, 부산항 연안여객터미널, 목포항 연안여객터미널, 포항항 연안여객터미널, 녹동항, 갈두항
- 국제여객터미널(3개)
 - 인천항 국제여객터미널, 부산항 국제여객터미널, 목포항 국제여객터미널
- 연안여객터미널과 국제여객터미널 등을 합해 전체 161인일 투입됨

<표 4> 조사 지점 상세 현황

| 항만 | 조사지점 유형 | 조사원 수 (명) | 조사원 투입 (인·일) | 관리 기관 |
|-----|-----------------|--------------|-----------------|-------------|
| 인천항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 6 | 42 | (주)인천항여객터미널 |
| 부산항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 6 | 42 | 부산항부두관리(주) |
| 목포항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 6 | 42 | 한국해운조합 |
| 포항항 | 연안여객터미널 | 2 | 14 | 한국해운조합 |
| 갈두항 | 연안여객터미널 | 2 | 14 | - |
| 녹동항 | 연안여객터미널 | 1 | 7 | - |
| 합 계 | | 23 | 161 | |

주: 각 조사지점별 조사시간은 지역에 따라 다소 차이가 있을 수 있음

2) 조사현장 점검 결과

- 성수기 예비조사 점검결과를 보면 공통적으로 조사원의 신분 확인과 개인 신상정보 공개에 대한 문제가 제기되어 있으며, 내국인/외국인 구분된 설문지, 일반인/도서민 구분된 설문지 등에 대한 문제점들이 발견되었음
- 터미널별 특성에 따라 조사시간의 편중 문제, 차량 이용객들에 대한 조사 문제 지적

<표 5> 성수기 예비조사 점검결과 종합

| 항만 | 연안여객 터미널 | 국제여객터미널 |
|-----|--|---|
| 부산항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 조사원 신분 확인 요구 ▪ 동영상 자료를 활용한 현장 매뉴얼 마련 필요 ▪ 응답자들이 관심가질 수 있는 경품 선정 필요 ▪ 선박운항시간표에 맞춘 근무시간 조정 필요 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국제여객 대상의 설문지 필요 ▪ 단체 여행객들에 대한 대응방안 마련 필요 |
| 인천항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 성추행에 대한 대응방안 마련 필요 ▪ 조사원 신원 확인 요구 ▪ 응답자들이 신분노출 기피 ▪ 출발지/거주지 구분에 대한 이해 미흡 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 중국인들이 많은데 설문수행 어려움(언어) |
| 목포항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 조사원 신분에 신뢰도 제고 마련 필요 ▪ 단체관광객의 경우 대표 1인만 응답 ▪ 설문조사원의 남녀비율을 비슷하게 구성 ▪ 송공항/선창항(북항)을 이용하는 여행객 많음 ▪ 도서민 대상의 설문지 필요 ▪ 출생연도, 상세주소 작성에 거부감 표시 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국제여객은 없고 목포⇔제주 여행객만 이용 |
| 포항항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 포항⇔울릉 단일항로만 존재(오전 출항) ▪ 오전 조사만 가능 오후 시간 대체 방안 마련 | - |
| 갈두항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 차량 이용객에 대한 조사 못함(조사원 부족) ▪ 사적인 사항들에 대한 응답거부(전화번호 등) | - |
| 녹동항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 우천시 설문조사 진행 불편함(녹동신항여객터미널 건축중) ▪ 도서민(노년층)의 설문지 이해도 낮음(→여객선 이용에 대한 문제점 제기) | - |

나. 비수기 예비조사

1) 조사의 세부 사항

- 2010년 1월 25일(월) ~ 1월 31일(일) (7일간)¹⁾
- 연안여객터미널(6개)
 - 인천항 연안여객터미널, 부산항 연안여객터미널, 목포항 연안여객터미널, 군산항 연안여객터미널, 완도항 연안여객터미널, 통영항 연안여객터미널
- 국제여객터미널(4개)
 - 인천항 국제여객터미널, 부산항 국제여객터미널, 목포항 국제여객터미널, 군산항 국제여객터미널
- 연안여객터미널과 국제여객터미널 등을 합해 전체 126인·일 투입됨

<표 6> 조사 지점 상세 현황

| 항만 | 조사지점 유형 | 조사원 수(명) | 조사원 투입(인·일) | 관리 기관 |
|-----|-----------------|----------|-------------|-------------|
| 인천항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 4 | 28 | (주)인천항여객터미널 |
| 부산항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 4 | 28 | 부산항부두관리(주) |
| 목포항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 4 | 28 | 한국해운조합 |
| 군산항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 2 | 14 | 한국해운조합 |
| 완도항 | 연안여객터미널 | 2 | 14 | 한국해운조합 |
| 통영항 | 연안여객터미널 | 2 | 14 | 한국해운조합 |
| 합 계 | | 18 | 126 | |

1) 인천항 연안 및 국제 터미널의 경우 기상문제로 인해 2월 1일까지 조사를 수행했음

2) 조사현장 점검 결과

- 비수기 예비조사 점검결과를 보면 명찰, 어깨띠 등의 사용으로 조사원의 신분 확인은 어느 정도 제고된 것으로 보이나 보다 적극적인 조사홍보 방안 마련이 필요하다는 지적도 제기됨

<표 7> 비수기 예비조사 점검결과 종합

| 항만 | 연안여객 터미널 | 국제여객터미널 |
|-----|--|---|
| 부산항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 도서민의 방문목적에 병원이 매우 높음(B-6 수정 필요) ▪ 거제행 여행객의 경우 육로를 통해 돌아오는 경우도 있음(A-8/B-9 수정 필요) ▪ 어깨띠 고정 방식 전환 필요(부직포→옷핀) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 온천관광, 학원연수, 국제교류, 수련회 등의 단체여행객 비율이 높음 ▪ 오전에는 한국인, 오후에는 일본인 비율이 높음 |
| 인천항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 조사홍보 극대화 방안 필요(현수막 등) ▪ 핸드폰 정보제공에 가장 민감해 함 ▪ 병원(도서민), 복귀(군인), 면회 등의 비중이 높게 나옴 ▪ 오전 8시이전 출항하는 백령도행 이용객 많음 ▪ 난방시설이 부족해 난방대책 필요 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국제1이 국제2보다 이용객이 많음 ▪ 외국인용 설문이 있으면 중국인 설문 가능 |
| 목포항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 단체관광객의 문제가 여전히 상존함 ▪ 개인정보 제공에 대한 거부감 상존함 ▪ 도서민의 경우 민원 제기 성향이 높음 ▪ 설문지에 경품 제공 정보가 적시되지 않아 문의가 많았음 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국제여객은 없고 목포⇔제주 여행객만 이용 |
| 군산항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 선유도 노선이 가장 많으나 조사 기간동안 잦은 결항으로 인해 조사가 잘 되지 않음 ▪ 설문 작성을 위한 볼펜 제공 필요 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 이용객들이 대부분 소상공인이며, 한국인, 조선족, 중국인 비율이 3:3:4 정도임 ▪ 이용객 대부분이 석도항까지 운반을 담당하는 중개인들인 관계로 내륙이동이 없음 |
| 완도항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 잦은 결항으로 조사진행에 어려움 존재함 ▪ 터미널 내 난방이 되지 않아 조사에 어려움 | - |
| 통영항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 11시 이전까지 일반인이 많으나, 이후에는 도서민이 대부분 ▪ 도서민의 경우 방문목적이 병원, 장보기, 사업으로 국한 | - |

4. 예비조사 결과의 기초분석

가. 해상여객관련 기초통계

- 연안여객 수송실적의 연도별 추이를 살펴보면 최근 들어 연안여객의 증가세가 현저하게 나타나고 있음을 볼 수 있음
- 2008년 기준 전체 연안여객 수송실적은 1,416만 명으로 2007년 대비 12% 증가한 수치이며, 2003년 이후 6연 연속 연안여객 1천만 명을 넘고 있음

<표 8> 연도별 연안여객수송 현황(1999-2008)

단위: 천명

| 연도 | 부 산 | 인 천 | 여 수 | 마 산 | 동 해 | 군 산 | 목 포 | 포 항 | 제 주 | 대 천 | 합 계 | 증가율(%) |
|--------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-----|--------|--------|
| 1999 | 1,082 | 1,188 | 587 | 949 | 408 | 348 | 3,471 | 289 | 364 | 365 | 9,052 | |
| 2000 | 1,204 | 1,334 | 710 | 1,022 | 455 | 363 | 3,465 | 325 | 422 | 401 | 9,702 | 7.2 |
| 2001 | 1,001 | 1,098 | 690 | 1,247 | 219 | 383 | 3,575 | 315 | 387 | 424 | 9,340 | -3.7 |
| 2002 | 947 | 887 | 702 | 1,485 | 301 | 375 | 3,600 | 292 | 384 | 487 | 9,460 | 1.3 |
| 2003 | 953 | 1,206 | 783 | 1,644 | 205 | 444 | 3,921 | 301 | 375 | 504 | 10,336 | 9.3 |
| 2004 | 1,000 | 1,180 | 819 | 1,768 | 149 | 412 | 4,215 | 328 | 310 | 469 | 10,648 | 3.0 |
| 2005 | 1,020 | 1,207 | 830 | 2,104 | 129 | 407 | 4,265 | 356 | 306 | 474 | 11,100 | 4.2 |
| 2006 | 906 | 1,189 | 925 | 2,254 | 201 | 439 | 4,542 | 357 | 285 | 475 | 11,574 | 4.3 |
| 2007 | 942 | 1,268 | 1,098 | 2,495 | 261 | 0 | 4,694 | 383 | 561 | 465 | 12,644 | 9.3 |
| 2008 | 1,012 | 1,364 | 1,137 | 2,857 | 315 | 479 | 5,324 | 450 | 782 | 444 | 14,162 | 12.0 |
| 비율 (%) | 7.1 | 9.6 | 8.0 | 20.2 | 2.2 | 3.4 | 37.6 | 3.2 | 5.5 | 3.1 | 100.0 | |

자료: 한국해운조합, 「연안해운통계연보(2009)」, 2009.

- 2009년도 연안여객 이용객들의 월별 이용 현황을 보면 8월(15.9%)과 5월(11.4%)에 이용객들이 집중되는 반면 12월(5.2%)과 2월(5.1%)에는 이용률이 현저히 떨어지는 것으로 파악됨
- 2008년 말 기준 등록된 연안여객선들은 총 166척(78,514톤)이며, 선박종류별로 볼 때 가장 많은 척수를 차지하는 연안여객선은 차도선(86척)인 것으로 조사됨
 - 지방청별로 보면 가장 많은 도서가 주변에 산재한 목포지역이 64척의 연안여객선을 보유해 가장 많았으며, 다음으로 여수(21척), 마산(21척), 인천(20척)의 순서임
 - 각 지역별로 선박보유 특징을 살펴보면 목포지역은 차도선의 비중이 매우 높고, 부산은 초쾌속선의 비중이 높았으며, 제주의 경우 카훼리 보유가 많은 것으로 조사됨

<그림 1> 일반/도서민의 월별 이용 현황(2009)

<표 9> 연안여객선 지방청별 선종별 현황(2008년 말 기준)

| 지방청 | 일반선 | | 고속선 | | 쾌속선 | | 초쾌속선 | | 차도선 | | 카훼리 | | 합계 | |
|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|
| | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 |
| 부산 | 1 | 648 | 2 | 170 | - | - | 6 | 1,467 | - | - | 2 | 8,554 | 11 | 10,839 |
| 인천 | 2 | 133 | - | - | 3 | 558 | 4 | 1,299 | 9 | 2,754 | 2 | 6,975 | 20 | 11,719 |
| 여수 | 4 | 275 | 1 | 29 | - | - | 3 | 1,004 | 12 | 1,606 | 1 | 3,780 | 21 | 6,694 |
| 마산 | 5 | 495 | 5 | 406 | 1 | 173 | - | - | 10 | 3,282 | - | - | 21 | 4,356 |
| 동해 | - | - | - | - | - | - | 2 | 1,029 | - | - | - | - | 2 | 1,029 |
| 군산 | - | - | 6 | 680 | 2 | 221 | - | - | 2 | 449 | - | - | 10 | 1,350 |
| 목포 | 4 | 294 | - | - | 1 | 120 | 7 | 2,348 | 49 | 8,887 | 3 | 14,429 | 64 | 26,078 |
| 포항 | - | - | - | - | 1 | 106 | 1 | 2,394 | - | - | 1 | 2,048 | 3 | 4,548 |
| 대산 | 3 | 268 | - | - | 1 | 140 | - | - | 4 | 917 | - | - | 8 | 1,325 |
| 제주 | 1 | 36 | 1 | 173 | - | - | 1 | 223 | - | - | 3 | 10,144 | 6 | 10,576 |
| 합계 | 20 | 2,149 | 15 | 1,458 | 9 | 1,318 | 24 | 9,764 | 86 | 17,895 | 12 | 45,930 | 166 | 78,514 |

자료: 한국해운조합, 「2008 연안여객선 업체 현황」, 2009.

- 2009년 기준 지역별 연안여객선의 운항실적(횟수 기준)을 보면 연안여객선 보유량이 가장 많았던 목포청에서 관할하는 지역인 완도와 목포가 각각 77,319회(27.5%)와 71,837회(25.6%)로 가장 많은 비중을 차지했으며, 다음으로 통영(17.4%), 여수(8.8%), 인천(5.7%)의 순서로 많았음

- 2009년 기준 월별 연안여객선의 운항실적(횟수 기준)을 보면 성수기인 8월에 31,714회(11.3%)로 가장 많은 비중을 차지했으며, 반대로 비수기인 12월에 14,863회(5.3%)로 가장 적은 비중을 보였음

<표 10> 지역별 연안여객선 운항실적(2009년)

| 지역 | 평일 | | 공휴일 | | 합계 | |
|----|---------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | 실적(횟수) | 비율(%) | 실적(횟수) | 비율(%) | 실적(횟수) | 비율(%) |
| 부산 | 10,884 | 5.2% | 2,750 | 3.8% | 13,634 | 4.9% |
| 인천 | 13,173 | 6.3% | 2,838 | 4.0% | 16,011 | 5.7% |
| 속초 | 4,060 | 1.9% | 794 | 1.1% | 4,854 | 1.7% |
| 동해 | 787 | 0.4% | 419 | 0.6% | 1,206 | 0.4% |
| 태안 | 7,518 | 3.6% | 2,038 | 2.8% | 9,556 | 3.4% |
| 군산 | 7,989 | 3.8% | 1,873 | 2.6% | 9,862 | 3.5% |
| 목포 | 49,275 | 23.5% | 22,562 | 31.5% | 71,837 | 25.6% |
| 여수 | 20,281 | 9.7% | 4,344 | 6.1% | 24,625 | 8.8% |
| 포항 | 495 | 0.2% | 101 | 0.1% | 596 | 0.2% |
| 통영 | 39,211 | 18.7% | 9,707 | 13.6% | 48,918 | 17.4% |
| 제주 | 2,023 | 1.0% | 373 | 0.5% | 2,396 | 0.9% |
| 완도 | 53,606 | 25.6% | 23,713 | 33.2% | 77,319 | 27.5% |
| 합계 | 209,302 | 100.0% | 71,512 | 100.0% | 280,814 | 100.0% |

<표 11> 월별 연안여객선 운항실적(2009년)

| 월별 | 평일 | | 공휴일 | | 합계 | |
|----|---------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | 실적(횟수) | 비율(%) | 실적(횟수) | 비율(%) | 실적(횟수) | 비율(%) |
| 01 | 14,190 | 6.8% | 6,678 | 9.3% | 20,868 | 7.4% |
| 02 | 14,170 | 6.8% | 4,365 | 6.1% | 18,535 | 6.6% |
| 03 | 16,728 | 8.0% | 5,275 | 7.4% | 22,003 | 7.8% |
| 04 | 17,188 | 8.2% | 5,155 | 7.2% | 22,343 | 8.0% |
| 05 | 18,395 | 8.8% | 8,728 | 12.2% | 27,123 | 9.7% |
| 06 | 17,722 | 8.5% | 6,050 | 8.5% | 23,772 | 8.5% |
| 07 | 20,618 | 9.9% | 5,114 | 7.2% | 25,732 | 9.2% |
| 08 | 22,975 | 11.0% | 8,739 | 12.2% | 31,714 | 11.3% |
| 09 | 20,472 | 9.8% | 5,826 | 8.1% | 26,298 | 9.4% |
| 10 | 18,355 | 8.8% | 7,238 | 10.1% | 25,593 | 9.1% |
| 11 | 16,589 | 7.9% | 5,381 | 7.5% | 21,970 | 7.8% |
| 12 | 11,900 | 5.7% | 2,963 | 4.1% | 14,863 | 5.3% |
| 합계 | 209,302 | 100.0% | 71,512 | 100.0% | 280,814 | 100.0% |

나. 예비조사 자료의 기초분석

- 성수기 예비조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 4,702개의 표본 가운데 부산지역이 전체의 31.2%(1,465개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 일평균 표본의 개수는 연안여객터미널과 국제여객터미널간에 큰 편차를 보였는데 연안의 경우 조사장소에 따라 최소 63개에서 최대 135개까지 조사되었으며, 국제의 경우는 최소 10개에서 최대 75개까지 큰 편차를 보였음
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 52.5%, 여성이 40.2%, 무응답이 7.3%이며, 연령별 분포를 보면 20대가 23.3%로 가장 높았으며 다음으로 40대(18.3%), 30대(17.5%), 50대(13.8%)의 순서임

<표 12> 성수기 조사의 항만별 표본 현황

단위: 개

| 조사 일자 | 부산항 | | 인천항 | | | 목포항 | | 포항항 (연안) | 갈두항 (연안) | 녹동항 (연안) | 계 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------------|-------------|-------------|-------|
| | 연안 | 국제 | 연안 | 국제1 | 국제2 | 연안 | 국제 | | | | |
| 8월7일(금) | 176 | 75 | 124 | 20 | 7 | 116 | 47 | 93 | 18 | 37 | 713 |
| 8월8일(토) | 189 | 72 | 129 | 14 | 11 | 107 | 91 | 71 | 95 | 80 | 859 |
| 8월9일(일) | 149 | 93 | 127 | - | - | 138 | 59 | 48 | 111 | 53 | 778 |
| 8월10일(월) | 123 | 72 | 126 | 17 | 8 | 40 | 44 | 52 | 79 | 119 | 680 |
| 8월11일(화) | 140 | 77 | 44 | 23 | 11 | 20 | 18 | 48 | 98 | 38 | 517 |
| 8월12일(수) | 26 | 64 | 26 | 14 | 15 | 13 | 46 | 36 | 120 | 62 | 422 |
| 8월13일(목) | 140 | 69 | 86 | 13 | 7 | 121 | 66 | 50 | 132 | 49 | 733 |
| 합계 | 943 | 522 | 662 | 101 | 59 | 555 | 371 | 398 | 653 | 438 | 4,702 |
| 평균 | 135 | 75 | 95 | 17 | 10 | 79 | 53 | 57 | 93 | 63 | 672 |
| 평균(1인) | 35 | | 20 | | | 22 | | 28 | 47 | 63 | 672 |

<표 13> 성수기 조사의 연령별 표본 현황

| 연령 | 일반인 | | 도서관 | | 전체 표본 | |
|--------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| | 표본수(개) | 비율(%) | 표본수(개) | 비율 | 표본수(개) | 비율(%) |
| 10대 이하 | 320 | 8.0 | 38 | 5.3 | 358 | 7.6 |
| 20대 | 952 | 23.9 | 143 | 19.9 | 1,095 | 23.3 |
| 30대 | 687 | 17.2 | 135 | 18.8 | 822 | 17.5 |
| 40대 | 739 | 18.5 | 120 | 16.7 | 859 | 18.3 |
| 50대 | 549 | 13.8 | 99 | 13.8 | 648 | 13.8 |
| 60대 이상 | 198 | 5.0 | 125 | 17.4 | 323 | 6.9 |
| 무응답 | 539 | 13.5 | 58 | 8.1 | 597 | 12.7 |
| 합 계 | 3,984 | 100.0 | 718 | 100.0 | 4,702 | 100.0 |

- 성수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 거주지 분포를 보면 갈두항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도가 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨

<표 14> 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|-----|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 서울 | 36 | 6.0 | 141 | 22.3 | 123 | 15.0 | 36 | 10.4 | 72 | 11.7 | 65 | 22.1 | 473 | 14.3 |
| 부산 | 435 | 72.9 | | - | 12 | 1.5 | 34 | 9.8 | 22 | 3.6 | 17 | 5.8 | 520 | 15.7 |
| 대구 | 10 | 1.7 | 5 | 0.8 | 29 | 3.5 | 57 | 16.4 | 14 | 2.3 | 5 | 1.7 | 120 | 3.6 |
| 인천 | 8 | 1.3 | 323 | 51.0 | 16 | 2.0 | 4 | 1.2 | 30 | 4.9 | 6 | 2.0 | 387 | 11.7 |
| 광주 | | - | 1 | 0.2 | 113 | 13.8 | 10 | 2.9 | 49 | 7.9 | 25 | 8.5 | 198 | 6.0 |
| 대전 | 1 | 0.2 | 4 | 0.6 | 42 | 5.1 | 15 | 4.3 | 18 | 2.9 | 5 | 1.7 | 85 | 2.6 |
| 울산 | 22 | 3.7 | | - | 8 | 1.0 | 13 | 3.7 | 22 | 3.6 | 5 | 1.7 | 70 | 2.1 |
| 경기 | 29 | 4.9 | 141 | 22.3 | 123 | 15.0 | 32 | 9.2 | 108 | 17.5 | 11 | 3.7 | 444 | 13.4 |
| 강원 | 4 | 0.7 | 4 | 0.6 | 9 | 1.1 | 2 | 0.6 | 36 | 5.8 | | - | 55 | 1.7 |
| 충북 | 6 | 1.0 | 3 | 0.5 | 23 | 2.8 | 9 | 2.6 | 20 | 3.2 | 8 | 2.7 | 69 | 2.1 |
| 충남 | 2 | 0.3 | 3 | 0.5 | 33 | 4.0 | 12 | 3.5 | 24 | 3.9 | 7 | 2.4 | 81 | 2.4 |
| 전북 | | - | 4 | 0.6 | 48 | 5.9 | 19 | 5.5 | 23 | 3.7 | 3 | 1.0 | 97 | 2.9 |
| 전남 | 2 | 0.3 | | - | 207 | 25.3 | 5 | 1.4 | 67 | 10.9 | 126 | 42.9 | 407 | 12.3 |
| 경북 | 15 | 2.5 | 1 | 0.2 | 12 | 1.5 | 71 | 20.5 | 52 | 8.4 | 2 | 0.7 | 153 | 4.6 |
| 경남 | 26 | 4.4 | 3 | 0.5 | 21 | 2.6 | 28 | 8.1 | 59 | 9.6 | 9 | 3.1 | 146 | 4.4 |
| 제주 | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.2 | | - | 1 | 0.0 |
| 무응답 | 1 | 0.2 | | - | | - | | - | - | - | | - | 1 | 0.0 |
| 합계 | 597 | 100.0 | 633 | 100.0 | 819 | 100.0 | 347 | 100.0 | 617 | 100.0 | 294 | 100.0 | 3,307 | 100.0 |

- 성수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 승선 목적을 보면 대부분의 연안여객터미널에서 여행이 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨

<표 15> 연안여객(일반인)의 승선 목적(성수기)

단위: 개, %

| 승선 목적 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|----------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|
| | 여객 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 여객 | 220 | 36.9 | 515 | 81.4 | 707 | 86.3 | 310 | 89.3 | 372 | 60.3 | 206 | 70.1 | 2,330 | 70.5 |
| 사업 | 167 | 28.0 | 19 | 3.0 | 17 | 2.1 | 15 | 4.3 | 9 | 1.5 | 9 | 3.1 | 236 | 7.1 |
| 친지 방문 | 101 | 16.9 | 60 | 9.5 | 51 | 6.2 | 11 | 3.2 | 220 | 35.7 | 45 | 15.3 | 488 | 14.8 |
| 귀가 | 57 | 9.5 | 10 | 1.6 | 6 | 0.7 | 1 | 0.3 | 0 | - | 1 | 0.3 | 75 | 2.3 |
| 기타 | 52 | 8.7 | 28 | 4.4 | 35 | 4.3 | 10 | 2.9 | 1 | 0.2 | 33 | 11.2 | 159 | 4.8 |
| 무응 답 | - | - | 1 | 0.2 | 3 | 0.4 | | - | 15 | 2.4 | | - | 19 | 0.6 |
| 합계 | 597 | 100.0 | 633 | 100.0 | 819 | 100.0 | 347 | 100.0 | 617 | 100.0 | 294 | 100.0 | 3,307 | 100.0 |

- 성수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용이 40% 이상으로 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨

<표 16> 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|-------------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 시내 버스 | 113 | 18.9 | 101 | 16.0 | 38 | 4.6 | 7 | 2.0 | 2 | 0.3 | 18 | 6.1 | 279 | 8.4 |
| 자차 | 159 | 26.6 | 159 | 25.1 | 2 | 0.2 | | - | | - | | - | 320 | 9.7 |
| 택시 | 125 | 20.9 | 72 | 11.4 | 57 | 7.0 | 13 | 3.7 | | - | 1 | 0.3 | 268 | 8.1 |
| 고속 버스 | 33 | 5.5 | 20 | 3.2 | 153 | 18.7 | 110 | 31.7 | 108 | 17.5 | 56 | 19.0 | 480 | 14.5 |
| 기차 (KTX) | 77 | 12.9 | 5 | 0.8 | 128 | 15.6 | 16 | 4.6 | 13 | 2.1 | 4 | 1.4 | 243 | 7.3 |
| 비행기 | 9 | 1.5 | | - | 3 | 0.4 | | - | | - | 1 | 0.3 | 13 | 0.4 |
| 자용 | 71 | 11.9 | 268 | 42.3 | 417 | 50.9 | 195 | 56.2 | 469 | 76.0 | 188 | 63.9 | 1608 | 48.6 |
| 렌트카 | | - | 2 | 0.3 | 7 | 0.9 | 4 | 1.2 | | - | 10 | 3.4 | 23 | 0.7 |
| 자전거 | 2 | 0.3 | 2 | 0.3 | 5 | 0.6 | | - | | - | 3 | 1.0 | 12 | 0.4 |
| 기타 | 7 | 1.2 | 4 | 0.6 | 9 | 1.1 | 1 | 0.3 | | - | 8 | 2.7 | 29 | 0.9 |
| 무응답 | 1 | 0.2 | | - | | - | 1 | 0.3 | 25 | 4.1 | 5 | 1.7 | 32 | 1.0 |
| 합계 | 597 | 100.0 | 633 | 100.0 | 819 | 100.0 | 347 | 100.0 | 617 | 100.0 | 294 | 100.0 | 3,307 | 100.0 |

- 성수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 자가용이 37.3%로 가장 높았으며, 다음으로 도보(21.2%), 버스(18.1%), 기타(12.5%)의 순서인 것으로 조사됨

<표 17> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|-----|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 자용 | 149 | 25.0 | 154 | 24.3 | 225 | 27.5 | 50 | 14.4 | 489 | 79.3 | 165 | 56.1 | 1232 | 37.3 |
| 렌트카 | 16 | 2.7 | 37 | 5.8 | 94 | 11.5 | 77 | 22.2 | 0 | - | 29 | 9.9 | 253 | 7.7 |
| 버스 | 171 | 28.6 | 142 | 22.4 | 68 | 8.3 | 177 | 51.0 | 21 | 3.4 | 19 | 6.5 | 598 | 18.1 |
| 자전거 | 14 | 2.3 | 13 | 2.1 | 28 | 3.4 | 8 | 2.3 | 0 | - | 10 | 3.4 | 73 | 2.2 |
| 도보 | 89 | 14.9 | 223 | 35.2 | 288 | 35.2 | 12 | 3.5 | 32 | 5.2 | 58 | 19.7 | 702 | 21.2 |
| 기타 | 157 | 26.3 | 55 | 8.7 | 109 | 13.3 | 23 | 6.6 | 56 | 9.1 | 13 | 4.4 | 413 | 12.5 |
| 무응답 | 1 | 0.2 | 9 | 1.4 | 7 | 0.9 | 0 | - | 19 | 3.1 | 0 | - | 36 | 1.1 |
| 합계 | 597 | 100.0 | 633 | 100.0 | 819 | 100.0 | 347 | 100.0 | 617 | 100.0 | 294 | 100.0 | 3307 | 100.0 |

- 비수기 예비조사 자료의 전체 2,870개의 표본 가운데 목포항이 전체의 28.4%(814개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있으며, 다음으로 부산항(22.0%, 632개), 인천항(15.2%, 436개)의 순서임
- 일평균 표본의 개수는 지역별로 큰 편차를 보였는데 조사장소에 따라 최소 45개에서 최대 116개까지 2배 이상의 차이가 발생한 것으로 조사됨
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 42.9%, 여성이 36.2%, 무응답이 20.9%로 성수기에 비해 무응답이 비율이 3배 정도 높게 나왔으며, 연령별 분포를 보면 20대가 19.1%로 가장 높았으며 다음으로 50대(16.7%), 40대(14.8%), 30대(11.1%)의 순서임

<표 18> 비수기 조사의 항만별 표본 현황

단위: 개, %

| 조사일 | 부산항 (연안/국제) | 인천항 (연안/국제) | 목포항 (연안/국제) | 군산항 (연안/국제) | 완도항 (연안) | 통영항 (연안) | 합계 |
|----------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|-------------|-------|
| 1월25일(월) | 77 | | 92 | 15 | 66 | 50 | 300 |
| 1월26일(화) | 107 | 80 | 111 | 54 | 70 | 46 | 468 |
| 1월27일(수) | 88 | 60 | 128 | 56 | 48 | 44 | 424 |
| 1월28일(목) | 100 | 76 | 135 | 51 | 47 | 44 | 453 |
| 1월29일(금) | 87 | 65 | 138 | 47 | 32 | 35 | 404 |
| 1월30일(토) | 89 | 71 | 164 | 56 | 51 | 70 | 501 |
| 1월31일(일) | 84 | 40 | 46 | 47 | 33 | 26 | 276 |
| 2월01일(월) | | 44 | | | | | 44 |
| 합계 | 632 | 436 | 814 | 326 | 347 | 315 | 2,870 |
| 평균 | 90 | 62 | 116 | 47 | 50 | 45 | 410 |
| 평균(1인) | 23 | 16 | 29 | 23 | 25 | 23 | |

<표 19> 비수기 조사의 연령별·성별 표본 현황

단위: 개, %

| 연령 | 일반 | | | | 도시민 | | | | 전체 표본 | | | | | |
|-------|------------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 남성 | | 여성 | | 남성 | | 여성 | | 남성 | | 여성 | | 합계 | |
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 10대이하 | 26 | 2.9 | 49 | 7.5 | 16 | 4.7 | 25 | 6.5 | 42 | 3.4 | 74 | 7.1 | 116 | 5.1 |
| 20대 | 198 | 22.3 | 191 | 29.3 | 31 | 9.0 | 13 | 3.4 | 229 | 18.6 | 204 | 19.6 | 433 | 19.1 |
| 30대 | 122 | 13.7 | 95 | 14.6 | 14 | 4.1 | 21 | 5.4 | 136 | 11.0 | 116 | 11.2 | 252 | 11.1 |
| 40대 | 142 | 16.0 | 98 | 15.0 | 48 | 14.0 | 48 | 12.4 | 190 | 15.4 | 146 | 14.1 | 336 | 14.8 |
| 50대 | 161 | 18.1 | 97 | 14.9 | 50 | 14.6 | 70 | 18.1 | 211 | 17.1 | 167 | 16.1 | 378 | 16.7 |
| 60대 | 54 | 6.1 | 40 | 6.1 | 55 | 16.0 | 76 | 19.6 | 109 | 8.9 | 116 | 11.2 | 225 | 9.9 |
| 70대이상 | 29 | 3.3 | 10 | 1.5 | 67 | 19.5 | 73 | 18.9 | 96 | 7.8 | 83 | 8.0 | 179 | 7.9 |
| 무응답 | 156 | 17.6 | 72 | 11.0 | 62 | 18.1 | 61 | 15.8 | 218 | 17.7 | 133 | 12.8 | 351 | 15.5 |
| 합계 | 888 | 100.0 | 652 | 100.0 | 343 | 100.0 | 387 | 100.0 | 1231 | 100.0 | 1039 | 100.0 | 2,270 | 100.0 |

주: 전체 표본에서 성비에 대해 무응답한 600개의 표본을 제한 후 분석

- 비수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포를 보면 모든 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도의 비율이 가장 높게 나옴

<표 20> 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|-----|------------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 서울 | 17 | 5.9 | 22 | 14.8 | 27 | 6.9 | 10 | 9.1 | 29 | 13.9 | 27 | 10.8 | 132 | 9.5 |
| 부산 | 209 | 73.1 | 2 | 1.3 | 5 | 1.3 | 4 | 3.6 | 9 | 4.3 | 29 | 11.6 | 258 | 18.5 |
| 대구 | 7 | 2.4 | - | - | 3 | 0.8 | 7 | 6.4 | 8 | 3.8 | 16 | 6.4 | 41 | 2.9 |
| 인천 | 1 | 0.3 | 81 | 54.4 | 6 | 1.5 | 1 | 0.9 | 7 | 3.3 | 11 | 4.4 | 107 | 7.7 |
| 광주 | - | - | 1 | 0.7 | 67 | 17.2 | 2 | 1.8 | 20 | 9.6 | 1 | 0.4 | 91 | 6.5 |
| 대전 | - | - | 1 | 0.7 | 13 | 3.3 | 3 | 2.7 | 9 | 4.3 | 7 | 2.8 | 33 | 2.4 |
| 울산 | 15 | 5.2 | 1 | 0.7 | 1 | 0.3 | - | - | 2 | 1.0 | 6 | 2.4 | 25 | 1.8 |
| 경기 | 16 | 5.6 | 28 | 18.8 | 30 | 7.7 | 13 | 11.8 | 33 | 15.8 | 22 | 8.8 | 142 | 10.2 |
| 강원 | 1 | 0.3 | 2 | 1.3 | 2 | 0.5 | - | - | 10 | 4.8 | 2 | 0.8 | 17 | 1.2 |
| 충북 | - | - | 2 | 1.3 | 3 | 0.8 | 2 | 1.8 | 2 | 1.0 | 7 | 2.8 | 16 | 1.1 |
| 충남 | 1 | 0.3 | 1 | 0.7 | 19 | 4.9 | 7 | 6.4 | 3 | 1.4 | 4 | 1.6 | 35 | 2.5 |
| 전북 | - | - | - | - | 28 | 7.2 | 53 | 48.2 | 15 | 7.2 | - | - | 96 | 6.9 |
| 전남 | 1 | 0.3 | 2 | 1.3 | 177 | 45.5 | 1 | 0.9 | 47 | 22.5 | 7 | 2.8 | 235 | 16.9 |
| 경북 | 6 | 2.1 | 2 | 1.3 | 3 | 0.8 | 4 | 3.6 | 5 | 2.4 | 10 | 4.0 | 30 | 2.2 |
| 경남 | 12 | 4.2 | 4 | 2.7 | 1 | 0.3 | - | - | 5 | 2.4 | 101 | 40.4 | 123 | 8.8 |
| 제주 | - | - | - | - | 2 | 0.5 | 2 | 1.8 | 1 | 0.5 | - | - | 5 | 0.4 |
| 무응답 | - | - | - | - | 2 | 0.5 | 1 | 0.9 | 4 | 1.9 | - | - | 7 | 0.5 |
| 합계 | 286 | 100.0 | 149 | 100.0 | 389 | 100.0 | 110 | 100.0 | 209 | 100.0 | 250 | 100.0 | 1,393 | 100.0 |

- 비수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 승선 목적을 보면 부산항과 인천항의 경우는 업무가 가장 많은 비중을 차지한 반면 목포항, 군산항, 완도항, 통영항에서는 여가(여행)가 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 조사됨

<표 21> 연안여객(일반인)의 승선 목적(비수기)

단위: 개, %

| 승선 목적 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|----------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 여가(여행) | 63 | 22.0 | 30 | 20.1 | 248 | 63.8 | 60 | 54.5 | 132 | 63.2 | 213 | 85.2 | 746 | 53.6 |
| 업무 | 106 | 37.1 | 63 | 42.3 | 57 | 14.7 | 39 | 35.5 | 36 | 17.2 | 17 | 6.8 | 318 | 22.8 |
| 등교(하교) | 1 | 0.3 | | - | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.1 |
| 귀가 | 6 | 2.1 | 6 | 4.0 | 3 | 0.8 | | - | 1 | 0.5 | 3 | 1.2 | 19 | 1.4 |
| 친인척방문 | 75 | 26.2 | 28 | 18.8 | 60 | 15.4 | 9 | 8.2 | 14 | 6.7 | 8 | 3.2 | 194 | 13.9 |
| 출근 | 7 | 2.4 | 4 | 2.7 | | - | | - | 3 | 1.4 | | - | 14 | 1.0 |
| 귀사 | | - | 1 | 0.7 | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.1 |
| 배웅 | 4 | 1.4 | 4 | 2.7 | | - | | - | 1 | 0.5 | 1 | 0.4 | 10 | 0.7 |
| 기타 | 24 | 8.4 | 13 | 8.7 | 20 | 5.1 | 2 | 1.8 | 22 | 10.5 | 6 | 2.4 | 87 | 6.2 |
| 무응답 | | - | | - | 1 | 0.3 | | - | | - | 2 | 0.8 | 3 | 0.2 |
| 합계 | 286 | 100.0 | 149 | 100.0 | 389 | 100.0 | 110 | 100.0 | 209 | 100.0 | 250 | 100.0 | 1,393 | 100.0 |

- 비수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용을 이용한 비율이 가장 높음

<표 22> 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 도보 | 3 | 1.0 | 1 | 0.7 | 4 | 1.0 | | - | 4 | 1.9 | 12 | 4.8 | 24 | 1.7 |
| 승용차(자가) | 38 | 13.3 | 52 | 34.9 | 136 | 35.0 | 55 | 50.0 | 94 | 45.0 | 127 | 50.8 | 502 | 36.0 |
| 승용차(타인) | 1 | 0.3 | 5 | 3.4 | 44 | 11.3 | 28 | 25.5 | 41 | 19.6 | 18 | 7.2 | 137 | 9.8 |
| 통근/통학버스 | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.5 | | - | 1 | 0.1 |
| 시내/좌석버스 | 82 | 28.7 | 28 | 18.8 | 44 | 11.3 | 4 | 3.6 | 3 | 1.4 | 45 | 18.0 | 206 | 14.8 |
| 시외버스 | 12 | 4.2 | 9 | 6.0 | 7 | 1.8 | 12 | 10.9 | 5 | 2.4 | 29 | 11.6 | 74 | 5.3 |
| 고속버스 | 2 | 0.7 | 9 | 6.0 | 20 | 5.1 | | - | 25 | 12.0 | 14 | 5.6 | 70 | 5.0 |
| 마을버스 | | - | 5 | 3.4 | | - | | - | | - | | - | 5 | 0.4 |
| 기타(전세/관광) | 5 | 1.7 | 3 | 2.0 | 38 | 9.8 | | - | 16 | 7.7 | | - | 62 | 4.5 |
| 지하철/전철 | 66 | 23.1 | 9 | 6.0 | | - | | - | | - | | - | 75 | 5.4 |
| 일반철도 | 4 | 1.4 | | - | 19 | 4.9 | 5 | 4.5 | 1 | 0.5 | 1 | 0.4 | 30 | 2.2 |
| 고속철도 | 31 | 10.8 | 2 | 1.3 | 14 | 3.6 | | - | 5 | 2.4 | 1 | 0.4 | 53 | 3.8 |
| 택시 | 38 | 13.3 | 24 | 16.1 | 58 | 14.9 | 4 | 3.6 | 7 | 3.3 | 3 | 1.2 | 134 | 9.6 |
| 오토바이 | 1 | 0.3 | | - | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.1 |
| 자전거 | 2 | 0.7 | | - | | - | 1 | 0.9 | | - | | - | 3 | 0.2 |
| 렌터카 | | - | | - | 1 | 0.3 | | - | 2 | 1.0 | | - | 3 | 0.2 |
| 비행기 | 1 | 0.3 | | - | 1 | 0.3 | 1 | 0.9 | 1 | 0.5 | | - | 4 | 0.3 |
| 기타 | | - | 1 | 0.7 | 2 | 0.5 | | - | 4 | 1.9 | | - | 7 | 0.5 |
| 무응답 | | - | 1 | 0.7 | 1 | 0.3 | | - | | - | | - | 2 | 0.1 |
| 합계 | 286 | 100.0 | 149 | 100.0 | 389 | 100.0 | 110 | 100.0 | 209 | 100.0 | 250 | 100.0 | 1393 | 100.0 |

- 비수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로는 도보의 이용이 31.9%로 가장 높았으며, 다음으로 승용차(27.2%), 시내버스(10.7%), 택시(10.5%)의 순서인 것으로 조사됨

<표 23> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 도보 | 19 | 6.6 | 47 | 31.5 | 49 | 12.6 | 97 | 88.2 | 27 | 12.9 | 206 | 82.4 | 445 | 31.9 |
| 승용차 | 91 | 31.8 | 56 | 37.6 | 100 | 25.7 | 1 | 0.9 | 103 | 49.3 | 28 | 11.2 | 379 | 27.2 |
| 시내버스 | 64 | 22.4 | 16 | 10.7 | 48 | 12.3 | - | - | 10 | 4.8 | 11 | 4.4 | 149 | 10.7 |
| 택시 | 89 | 31.1 | 9 | 6.0 | 20 | 5.1 | - | - | 22 | 10.5 | 1 | 0.4 | 141 | 10.1 |
| 오토바이 | 2 | 0.7 | - | - | 1 | 0.3 | 4 | 3.6 | - | - | - | - | 7 | 0.5 |
| 자전거 | 6 | 2.1 | - | - | 4 | 1.0 | 6 | 5.5 | 1 | 0.5 | 1 | 0.4 | 18 | 1.3 |
| 렌터카 | 3 | 1.0 | 8 | 5.4 | 81 | 20.8 | | - | 29 | 13.9 | | - | 121 | 8.7 |
| 기타 | 12 | 4.2 | 9 | 6.0 | 67 | 17.2 | 2 | 1.8 | 17 | 8.1 | 2 | 0.8 | 109 | 7.8 |
| 무응답 | - | - | 4 | 2.7 | 19 | 4.9 | - | - | - | - | 1 | 0.4 | 24 | 1.7 |
| 합계 | 286 | 100.0 | 149 | 100.0 | 389 | 100.0 | 110 | 100.0 | 209 | 100.0 | 250 | 100.0 | 1393 | 100.0 |

5. 결론 및 정책 제언

가. 결론

- 2009년도 해상여객 기종점 예비조사를 통해서 조사표, 조사원, 조사자료 점검관련 사항들을 개선하였음
- 조사표관련 개선 사항들은 아래와 같음
 - 2001년 조사표에는 교통수단을 버스, 기차, 자가용, 택시, 비행기, 지하철 등으로 구분했으나, 2009년도 조사표에는 개별 교통수단을 더욱 세분화해 구분함
 - 2001년 조사표에는 일반인과 도서민에 대해 동일한 조사표를 이용해서 설문을 받았으나, 2009년도 조사표에는 일반인용 조사표와 도서민용 조사표를 별도로 작성해 설문을 수행함
- 조사원관련 개선 사항들은 아래와 같음
 - 조사원관련 개선사항들로는 조사원 교육, 조사원 설문, 조사원 관리 등의 분야에서 많은 개선사항들이 도출되었음
 - 조사원 교육 측면에서는 다양한 시청각 교재를 활용한 교육을 통해 설문 초기 에러를 줄일 수 있었으며, 조사원 설문 측면에서는 명찰 착용, 어깨띠 부착, 안내 포스터 게재, 안내 방송 등을 통해 설문자들의 응답 회피율을 줄일 수 있었고, 조사원 관리 측면에서는 지역 팀장 관리와 본부 차원의 관리를 병행해 조사원들에 대한 체계적인 실시간 현황 파악이 가능했음
- 조사자료 점검관련 개선 사항들은 아래와 같음
 - 조사자료 점검관련 개선사항들로는 조사자료 취합방식, 자료오류 점검방식, 입력자료 검수방식 등의 분야에서 많은 개선사항들이 도출되었음
 - 조사자료 취합방식에서는 조사완료 전 초기 조사자료를 수거해 오류를 점검한 결과 설문 초기의 오류를 상당부분 줄일 수 있었으며, 자료오류 점검방식에서는 조사원이 첫날 설문자료를 스스로 입력하는 방식을 도입해 역시 설문 초기의 오류를 줄일 수 있었고, 입력자료 검수방식에서는 자료검수 과정을 기존보다 2회 더 늘려 입력자료의 오류를 줄일 수 있었음

○ 성수기 예비조사 자료의 분석결과는 아래와 같음

- 조사 자료의 표본분포를 보면 전체 4,702개의 표본 가운데 부산지역이 전체의 31.2%(1,465개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 일반 여객들의 거주지 분포를 보면 갈두항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도가 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 일반 여객들의 승선 목적을 보면 대부분의 연안여객터미널에서 여행이 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 일반 여객들의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용이 40% 이상으로 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 일반 여객들의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 자가용이 37.3%로 가장 높았으며, 다음으로 도보(21.2%), 버스(18.1%), 기타(12.5%)의 순서인 것으로 조사됨

○ 비수기 예비조사 자료의 분석결과는 아래와 같음

- 전체 2,870개의 표본 가운데 목포항이 전체의 28.4%(814개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있으며, 다음으로 부산항(22.0%, 632개), 인천항(15.2%, 436개)의 순서임
- 일반 여객들의 거주지(출발지) 분포를 보면 모든 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도의 비율이 가장 높게 나옴
- 일반 여객들의 승선 목적을 보면 부산항과 인천항의 경우는 ‘업무’가 가장 많은 비중을 차지한 반면 목포항, 군산항, 완도항, 통영항에서는 ‘여가(여행)’가 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 일반 여객들의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용을 이용한 비율이 가장 높음
- 일반 여객들의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로는 도보의 이용이 31.9%로 가장 높았으며, 다음으로 승용차(27.2%), 시내버스(10.7%), 택시(10.5%)의 순서인 것으로 조사됨

나. 정책 제언

1) 사설터미널에 대한 조사방안 마련 필요

- 2009년도 기준 우리나라 연안여객의 총 이용자 수는 1,484만명에 달하며 이 가운데 상당수가 사설터미널을 이용하고 있는 것으로 파악됨
 - 전국 주요 12개 연안여객터미널²⁾에 대한 운영·관리는 한국해운조합이 정부로부터 위탁을 받아 수행해 왔으나 여러 가지 이유로 시설확장이나 증설이 제때에 수행되지 못했으며 이로 인해 기존보다 지리적으로 우수한 위치에 사설터미널이 난립해 생겨나고 해상여객의 상당수는 이러한 사설터미널을 이용하게 되었음
 - 지방의 연안여객터미널 가운데 일부는 관광유람선만 운영을 하고 실제로 도서를 운행하는 배들은 사설터미널에서 오가는 경우도 있을 정도로 사설터미널을 이용하는 해상여객의 수는 점점 증가하고 있는 추세임
 - 따라서 해상여객 OD 조사자료의 신뢰도 제고를 위해서는 실제로 해상여객이 많이 발생하고 있는 사설터미널에 대한 조사가 매우 중요하며 이들을 포함해 조사가 수행될 수 있도록 정책방안을 마련하는 것이 매우 시급함

2) 외국인 해상여객에 대한 조사방안 마련 필요

- 최근 우리나라도 외국인의 유입이 증가하여 여객터미널을 이용하는 외국인의 숫자가 점차 증가하고 있으며, 특히 국제여객터미널의 경우 인접한 중국 및 일본 국적의 여행객들이 증가하고 있는 추세임
 - 하지만 지금까지 해상여객 OD 조사에서는 주로 내국인들만을 고려해 조사표 설계, 조사원 고용 등이 이루어져 외국인에 대한 조사는 체계적으로 이루어지지 못하고 있는 실정임
 - 해상여객 OD 조사의 주된 목적이 내륙으로의 교통유발에 대한 현황 파악이라면 이는 내국인과 외국인의 구분 없이 내륙으로의 교통 유발을 하는 대상자들은 모두 포함이 되어야 할 것으로 생각됨
 - 따라서 향후에는 이러한 외국인들도 조사표본에 적절히 포함이 될 수 있도록 조사계획 단계에서 방안 마련이 수립되어야 할 것으로 판단됨
 - 여객선을 이용하는 외국인들의 경우에는 개인여객보다 단체여행객이 많기 때문에 선사 협조를 통하여 내륙목적지를 확인하는 방안이 효율적임

2) 정부의 공공기관 선진화 방안 시행으로 2009년 6월부터 부산항 연안여객터미널, 국제여객터미널 관리는 부산항 부두관리(주)로 이관되었고, 인천 연안여객터미널, 제1국제여객터미널, 제2국제여객터미널에 대한 관리는 (주) 인천항여객터미널로 이관되었음

3) 해상여객 OD 조사기간의 차별화 필요

- 현재 육상여객의 OD 조사는 1일 조사를 기본으로 하고 있으나, 해상여객 OD 조사는 예비조사에서 일주일 조사를 기본으로 성수기와 비수기를 구분해 수행하였음
- 육상여객의 경우는 조사지점이 매우 많아 조사기간을 늘릴 경우 조사비용이 기하급수적으로 들어나는 문제도 있고 교통카드, 차량용 하이패스카드 데이터 등 여객통행과 관련해 이용할 수 있는 보조자료가 일부 존재하는 관계로 조사기간을 1일로 설정하더라도 큰 문제가 되지 않을 수 있음
- 하지만 해상여객의 경우는 조사지점이 육상여객에 비해 현저히 적을 뿐만 해상여객 통행과 관련해 사용할 수 있는 보조자료가 거의 없는 관계로 1일 조사를 할 경우 조사표본 비율이 매우 낮을 뿐만 아니라 이로 인해 표본 선택의 오류가 발생할 가능성이 매우 높아짐
- 반면 육상여객에 비해 조사지점이 많지 않아 조사기간을 늘리더라도 증가하는 비용은 그다지 커지 않아, 조사기간의 확대를 통해 수집되는 표본에 대한 다양한 분석을 통해 기본적인 통행특성 외에도 해상여객의 터미널 체류 시간 등 여객터미널 운영과 관련된 주요 자료와 여객터미널 확장과 배후도로 건설 등에 필요한 정책자료를 제공해 줄 수 있는 이점이 발생함
- 따라서 해상여객 OD 조사는 해상여객 조사의 특성을 고려해 최소 1주일 이상의 조사기간을 설정해 표본선택에 따른 오류도 줄이고 정책적 자료로서의 활용도도 제고하는 것이 매우 필요함

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

제2절 과업의 범위

제3절 과업의 세부내용

제4절 과업의 기대효과

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

1. 과업의 배경

- 5년 단위의 전국 해상여객 O/D 조사에는 대규모의 인력과 예산이 투입되는 만큼 사전적인 예비조사를 통하여 최적의 조사방안을 마련하는 것은 효율적인 인력관리 및 예산절감에 매우 중요한 사항임
- 특히 해상여객의 경우 2001년 조사 이후 전국 규모의 상세 조사가 시행된 적이 없는 관계로 2010년 본조사에 앞서 변화된 해상여객 여건의 반영을 위한 예비조사의 수행이 더욱더 요구됨

2. 과업의 목적

- 해상여객 O/D 예비조사는 2010년 수행예정인 전국 해상여객 O/D 조사의 성공적 추진을 위해 매우 필요한 조사로서, 조사대상, 조사방법 및 조사지점에 대한 사전 검토를 수행하여 최적의 조사방안을 도출하여 효율적인 본조사의 수행에 도움을 주고자 함
- 최근 변화된 해상여객의 상황을 반영하여 조사의 스킬을 향상시킬 목적으로 조사매뉴얼의 보완 및 새로운 조사방법론의 개발 등을 통해 궁극적으로는 해상여객 O/D 신뢰도 개선을 도모하고자 함

제2절 과업의 범위

1. 시간적 범위

- 과업기간 : 2009년 5월 ~ 2010년 4월
- 조사기간 : 2009년 7~8월(성수기), 2009년 12월~2010년 1월(비수기)
- 2주 내외 조사(비수기 1주 내외, 성수기 1주 내외)를 기본으로 함

2. 공간적 범위

- 전국 약 40개 연안여객터미널 대상(실제 예비조사는 일부 여객터미널만 수행)

3. 내용적 범위

- 조사계획 및 조사표 설계
- 해상여객 O/D 예비조사 수행
- 해상여객 O/D 예비조사 결과 전산 입력 및 검수
- 해상여객 O/D 예비조사 결과 기초 통계 분석

제3절 과업의 세부내용

- 조사는 크게 해상여객 및 여객선 기초자료조사, 해상여객 통행조사 등으로 구분됨

<표 1-1> 해상여객O/D 예비조사의 조사내용

| 구분 | 조사항목 | 조사방법 |
|----------------------|---------------------------------------|--------------|
| 해상여객 및 여객선 기초자료조사 | 연간/월간 해상여객 수, 여객선 운행횟수, 여객선 운송실적 등 | 문헌 및 전산자료 조사 |
| 해상여객 통행조사 | 조사일자, 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 | 대인 면접조사 |

1. 해상여객 및 여객선 기초통계조사

- 해상여객O/D 전수화 및 전수화를 위한 기초자료로 활용됨
- 한국해운조합, 지방해양항만청, 항만공사 등의 문헌통계 및 전산자료를 수집·가공
- 국토해양부 도로교통량통계연보 조사지점과 일치하는 지점은 제외함

2. 해상여객 통행조사

- 승선예정 여객을 대상으로 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 등을 조사하여 내륙지역⇔연안여객터미널⇔도서간을 이동하는 해상여객의 통행특성을 조사함으로써 해상여객 O/D를 구축함
- 비수기와 성수기 기간을 나누어 조사를 시행해, 비수기와 성수기간의 통행특성 차이를 파악함

제4절 과업의 기대효과

- 2010년 해상여객O/D 조사 수행을 위한 예비조사로 최적의 조사방법 및 조사표 설계를 통하여 조사결과의 신뢰성 향상 및 조사비용 절감효과를 기대할 수 있음
- 중앙부처 및 지자체의 교통관련 정책 및 계획의 효과적 수립·집행을 위한 필수 기초자료로 활용
- 해상여객 O/D구축에 따른 산업계, 학계, 연구원 등의 다양한 활용 기대
- 정확하고 신뢰성 높은 자료를 구축함으로써, 향후 정부의 관련 예산이 절감되고 그동안 미흡했던 자료가 보완됨으로써 국가교통DB의 신뢰성 제고에 기여

제2장 해상여객O/D 조사매뉴얼 개선 사항

제1절 조사표관련 개선 사항

제2절 조사원관련 개선 사항

제3절 조사자료 점검관련 개선 사항

제2장 해상여객O/D 조사매뉴얼 개선 사항

제1절 조사표관련 개선 사항

1. 교통수단 확대

- 2001년 조사표에는 교통수단을 버스, 기차, 자가용, 택시, 비행기, 지하철 등으로 구분했으나, 2009년도 조사표에는 개별 교통수단을 더욱 세분화해 구분함
- 예를 들어 버스의 경우 통근/통학버스, 시내/좌석버스, 시외버스, 고속버스, 마을버스, 기타버스 등으로 구분했으며, 기차의 경우도 일반철도, 고속철도(KTX)로 구분하고, 자가용의 경우도 자가운전과 타인운전으로 구분함
- 이 외에도 기존에 빠졌던 도보, 오토바이, 자전거, 렌트카 등을 추가해 모든 교통수단을 포함하도록 개선함

<표 2-1> 교통수단 확대관련 세부내용

| 구분 | 2001년 조사표 | 2009년 조사표 |
|-------|-----------|--|
| 교통 수단 | 버스 | 통근/통학버스, 시내/좌석버스, 시외버스, 고속버스, 마을버스, 기타버스 |
| | 기차 | 일반철도, 고속철도(KTX) |
| | 자가용 | 승용차(승합차)/자가운전, 승용차(승합차)/타인운전 |
| | 택시 | 택시 |
| | 비행기 | 비행기 |
| | 지하철 | 지하철/전철 |
| | 기타 | 도보, 오토바이, 자전거, 렌트카, 기타 |

2. 통행목적 확대

- 2001년 조사표에는 일반인과 도서민의 목적을 각각 여행, 사업, 친지방문, 통학, 귀가, 기타 등으로 구분했으나, 2009년도 조사표에는 일반인과 도서민의 통행목적들을 더욱 세분화해 구체적인 목적까지 제시함
- 예를 들어 일반인의 경우 공무, 귀사, 복귀 등을 추가했으며, 도서민의 경우 쇼핑, 병원, 학원 등의 목적을 추가했음

<표 2-2> 통행목적 확대관련 세부내용

| 구분 | | 2001년 조사표 | 2009년 조사표 |
|-------|-----|-----------|------------------------------|
| 통행 목적 | 일반인 | 여행 | 여가(여행) |
| | | 사업 | 업무(사업) |
| | | 친지방문 | 친인척방문(고향방문) |
| | | 기타 | 공무(공무원), 귀사(직장인), 복귀(군인), 기타 |
| | 도서민 | 통학 | 동교(하교) |
| | | 귀가 | 귀가 |
| | | | 업무, 쇼핑, 병원, 학원, 미용실, 기타 |

3. 도서내 교통수단 추가

- 2001년 조사표에서는 도서에 도착한 이후 도서내에서 이동할 때 사용하는 교통수단에 대한 설문이 없었으나, 2009년도 조사표에서는 도서내에서 이동하는 교통수단에 대한 문항을 추가함
- 도서내에서 이동하는 교통수단으로 도보, 승용/승합차, 시내버스, 택시, 오토바이, 자전거, 렌트카 등을 제시하고 일반인과 도서민을 대상으로 설문을 수행함

4. 일반인/도서민 구분

- 2001년 조사표에는 일반인과 도서민에 대해 동일한 조사표를 이용해서 설문을 받았으나, 2009년도 조사표에는 일반인용 조사표와 도서민용 조사표를 별도로 작성해 설문을 수행함
- 일반인과 도서민의 경우 통행특성이 상이하고 통행의 흐름 방향 또한 상이한데 반해서 기존 조사표는 동일한 내용을 질문한 관계로 설문조사원과 응답자 모두 어려움을 경험하였음
- 일반인과 도서민을 구분할 경우 설문의 효율성이 제고되며 일반인과 도서민의 특성 분석에 더욱더 효과적인 것으로 나타남

조 사 번 호

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

| 번 호 | ①거주지 귀하의 거주지는 어디입니까? | | ②내륙에서의 교통수단 ① 버스 ② 기차 ③ 자가용 ④ 택시 ⑤ 비행기 ⑥ 지하철 ⑦ 기타 | | ③소요시간 귀하가 거주 지로부터 한 재의 여객터 미널에 도착 할 때까지 소요시간은 ? | ④동반가족 동반가족(일행) 은 몇 명입니까? 동반가족이 있을 경우 다음 줄에 ⑧번과 ⑨번만 기재하여 주시기 바랍니다. | ⑤승선목적 선박에 승선하는 목 적은 무엇입니까? 일반 ① 여행 ② 사업 ③ 친지방문 ④ 기타 도서관 ⑤ 통학 ⑥ 귀가 | ⑥목적지 귀하의 선박을 이용하여 방문코자 하는 지역은 어 디입니까? | | ⑦체류일수 선 지역을 방문한 경 우 체류 예 정일수는 몇 일입니 까? | ⑧성별 귀하의 성별은 무엇입니까? ①남자 ②여자 | ⑨출생년도 귀하의 출생년도는 언제입니까? |
|--------|-------------------------|--------|---|--|---|--|---|--|--|--|---|---------------------------------|
| | 지 역 | 지역CODE | | | | | 지 역 | 지역CODE | | | | |
| 1 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 2 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 3 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 4 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 5 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 6 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 7 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 8 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 9 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |
| 10 | 시(도) 구(시.군) | | | | 시간 | | | | | 일 | | 년생 |

<그림 2-1> 2001년 해상여객OD 예비조사용 조사표

<그림 2-2> 2009년 해상여객OD 예비조사용 조사표(일반승객용)

| 해상여객통행실태 조사표 (도서민용) | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------|--|----------|-----|----------|---------------|----------------------------------|-----|----------|--|----------|--|----------|--|
| 본 조사는 교통체계효율화에 의거하여 실시하는 조사로서, 해상여객의 내륙이동경로를 파악하여 교통·물류정책 수립에 활용코자 하오니 적극적인 협조와 정확한 작성을 부탁드립니다. 감사합니다. | | | | | | | | 주관기관 : 국토해양부 조사기관 : 한국해양수산개발원 | | | | | | | |
| 조사장소 | | 터미널 | | | 조사일 | | 2010년 월 일 () | | 조사자 | | | | | | |
| 조사표 기입요령 : 각 항목별로 응답항목을 기재란에 숫자 또는 문자로 기입하여 주십시오 | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-1 귀하의 거주지 주소를 동(읍·면)까지 기재하여 주시기 바랍니다. _____ 시(도) _____ 구(시·군) _____ 동(읍·면) (도서민 : _____ 도(島)) | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-2 귀하가 내륙에 방문한 곳 주소(출발지)를 동(읍·면)까지 기재하여 주시기 바랍니다. _____ 시(도) _____ 구(시·군) _____ 동(읍·면) | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-3 귀하가 내륙의 방문지(출발지)에서 현재 여객터미널까지 이용한 교통수단을 순서대로 기재하여 주시기 바랍니다. (→ → → →) ① 도보 ② 승용차(승합차)/자가운전 ③ 승용차(승합차)/타인운전 ④ 통근/통학버스 ⑤ 시내/좌석버스 ⑥ 시외버스 ⑦ 고속버스 ⑧ 마을버스 ⑨ 기타버스(전세/관광) ⑩ 지하철/전철 ⑪ 일반철도 ⑫ 고속철도(KTX) ⑬ 택시 ⑭ 오토바이 ⑮ 자전거 ⑯ 렌트카 ⑰ 비행기 ⑱ 기타 () | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-4 귀하가 방문지(출발지)에서 출발한 일시와 여객터미널에 도착한 일시를 기재하여 주시기 바랍니다. 출발 : 월 ()일 시 분 도착 : 월 ()일 시 분 | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-5 귀하가 선박으로 이동코자 하는 도서명, 출항시간, 승선 선박명을 기재하여 주시기 바랍니다. 도서명(하선지) : _____ 출항시간 : 시 분 선박명 : _____ | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-6 귀하가 내륙에 방문한 목적은 무엇입니까? () ① 배움 ② 귀가 ③ 출근 ④ 등교(하교) ⑤ 학원 ⑥ 업무 ⑦ 귀사 ⑧ 쇼핑 ⑨ 여가(여행) ⑩ 기타 () | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-7 귀하가 도서에 도착하여 도서 내에서 이동시 어떤 교통수단을 이용하실 예정입니까? () ① 도보 ② 승용(승합)차 ③ 시내버스 ④ 택시 ⑤ 오토바이 ⑥ 자전거 ⑦ 렌트카 ⑧ 기타 | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-8 도서에서 육지로 출발한 일자를 기재하여 주시기 바랍니다. 2010년 ()월 ()일 | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-9 귀하가 현재 위치한 터미널은 육지를 방문할 때 이용한 터미널과 같은 장소입니까? () ① 예 ② 예 해당되는 곳은 아래 빈칸을 기재하여 주시기 바랍니다. ② 아니오 (선 박 : _____ 터미널) 또는 (비행기 : _____ 공항) | | | | | | | | | | | | | | | |
| B-10 귀하가 여객터미널에서 방문지(목적지)까지 이용했던 교통수단을 순서대로 기재하여 주시기 바랍니다. (→ → → →) ① 도보 ② 승용차(승합차)/자가운전 ③ 승용차(승합차)/타인운전 ④ 통근/통학버스 ⑤ 시내/좌석버스 ⑥ 시외버스 ⑦ 고속버스 ⑧ 마을버스 ⑨ 기타버스(전세/관광) ⑩ 지하철/전철 ⑪ 일반철도 ⑫ 고속철도(KTX) ⑬ 택시 ⑭ 오토바이 ⑮ 자전거 ⑯ 렌트카 ⑰ 비행기 ⑱ 기타 () | | | | | | | | | | | | | | | |
| 다음 사항은 경품권 신청시 활용할 자료입니다. 정확한 기재를 부탁드립니다 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 성별 | | ① 남자 ② 여자 | | 출생연도 | | ()년생 | | 동반가족(일행) | | ()명 | | 핸드폰번호 | | () - | |
| ✓ 동반가족이 있을 경우 다음 내용만을 기재하여 주시기 바랍니다 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 성 별 | | ① 남 ② 여 | | ① 남 ② 여 | | ① 남 ② 여 | | ① 남 ② 여 | | ① 남 ② 여 | | ① 남 ② 여 | | ① 남 ② 여 | |
| 출생년도 | | ()년생 | | ()년생 | | ()년생 | | ()년생 | | ()년생 | | ()년생 | | ()년생 | |

<그림 2-3> 2009년 해상여객OD 예비조사용 조사표(도서민용)

제2절 조사원관련 개선 사항

1. 조사원 교육

- 2001년 조사에는 조사원에 대한 교육이 조사매뉴얼 위주의 단일한 방식이었으나, 2009년도 조사에는 조사매뉴얼뿐만 아니라 다양한 시청각 교재를 활용해 현장의 모습을 보다 직접적으로 조사원들에게 전달해 준 관계로 설문 초기에 발생할 수 있는 조사상의 착오를 다소 줄일 수 있었음
- 설문 조사원의 실제 설문 현장을 동영상으로 찍은 후 2010년 본 조사에 활용할 수 있을 것으로 기대됨

2. 조사원 설문

- 2001년 조사에는 조사원이 조사사업명이 적힌 모자만을 쓰고 조사에 임했던 관계로 설문 응답자들이 조사의 공신력에 대한 이의를 많이 제기하였음
- 조사원에 대한 믿음을 확인시켜 줄 수 있는 수단에 대한 개선이 많이 제기되었음
- 이를 반영해 2009년 조사에는 조사원에게 공인된 신분증과 함께 조사사업명(국토해양부 주관 명기)이 적힌 어깨띠도 함께 제공하였음
- 이와 별도로 해상여객통행실태 조사를 안내하는 홍보 포스터를 조사장소인 여객터미널과 국제터미널에 게시해 이용객들이 사전에 조사에 대해 어느 정도 인지한 상태에서 설문이 진행될 수 있도록 조치했음
- 또한 여객터미널 운영사들의 협조를 받아 조사에 대한 안내 방송을 정기적으로 전송해 터미널 이용객들에게 조사 참여에 대한 협조를 부탁했음

3. 조사원 관리

- 2001년 조사시에는 지역별로 팀장을 두어 조사원 관리 업무를 전담시켰으나 2009년 조사에서는 인원이 많은 지역은 팀장을 두어 조사표 수거와 조사원 근태를 관리하면서 조사원에 대한 관리를 연구원에서도 직접 챙기는 이중 관리방식을 채택함
- 조사일에 조사시작 개별 조사원으로부터 문자메시지를 통해 조사 착수에 대한 연락을 통보받고 조사가 종료되는 시점에 동일하게 문자메시지로 조사종료 사항에 대한 연락을 받음
- 이후 지역별 팀장을 통해 당일 조사에 대한 전체적인 보고를 받아 조사원 관리 담당자가 일일현황 자료를 작성한 후 당일 조사를 종료함

4. 종합

- 조사원관련 개선사항들로는 조사원 교육, 조사원 설문, 조사원 관리 등의 분야에서 2001년도 조사에 비해 많은 개선사항들이 도출되었으며, 2010년 본 조사에 활용이 가능할 것으로 기대됨

<표 2-3> 조사원관련 개선 사항 종합

| 구분 | 개선 사항 |
|--------|---|
| 조사원 교육 | ▪ 다양한 시청각 교재를 활용해 현장 모습 전달 → 설문 초기 에러 줄임 |
| 조사원 설문 | ▪ 명찰 착용, 어깨띠 부착, 안내 포스터 게재, 안내 방송 → 응답 회피율 감소 |
| 조사원 관리 | ▪ 지역 팀장 관리와 본부 차원의 관리 병행(이중 관리) → 실시간 조사현황 파악 |

제3절 조사자료 점검관련 개선 사항

1. 조사자료 취합방식

- 2001년 조사시에는 조사가 종료된 이후 지역별로 응답된 설문서를 전체 취합해 서울과 부산 두 장소에서 자료입력원들이 자료를 입력하는 방식을 채택했으나, 조사가 종료된 이후에 자료가 입력되는 경우 초기 부적절한 설문에 대한 수정이 불가능한 문제점이 발생하였음
- 이에 2009년 조사시에는 조사가 시작되는 첫날의 응답된 설문서를 최대한 빨리 받아 오류 발생여부에 대한 조사를 수행했으며, 이로 인해 초기에 발생하는 조사관련 문제점의 일정 부분을 해결할 수 있었음

2. 자료오류 점검방식

- 2001년 조사시에는 조사자료 입력을 전담하는 자료입력원이 조사자료 오류 발견 업무를 전담했으나, 2009년 조사시에는 취합 선박이 적은 일부 지역(포항 등)에서 조사원이 당일 조사자료를 입력하는 방식으로 조사 오류에 대한 점검을 시험적으로 수행함
- 조사원이 당일 자료를 바로 입력해 오류를 점검하는 방식은 조사 초기에 발생할 수 있는 오류를 신속하게 확인할 수 있는 적절한 방안으로 여겨짐
- 전국적으로 조사자료의 취합과 배달에 최소 2일~3일이 소요되는 점을 고려할 때 조사원 자가입력 방식을 통한 조사자료 오류 점검 방식은 매우 효과적인 대안이 될 수 있을 것으로 판단됨

3. 입력자료 검수방식

- 2001년 조사시에는 조사된 입력자료의 검수에 있어서 PC 화면자료로 1회 검수, 인쇄자료로 1회 검수 등 총 2회의 검수과정을 거쳤으나, 2009년 조사시에는 PC 화면자료로 1회 검수, 인쇄자료로 3회 검수, 기초분석시 1회 등 총 5회의 검수과정을 거쳤음
- 전체 조사지역을 3개의 대권역(영동권·영남권, 충청권·호남권, 수도권·경기권)으로 구분해 검수인원들로 하여금 서로 다른 권역에 대한 교차 검증을 하도록 해 개별자료가 총 4회의 검수과정을 거치도록 함
- 이후 기초분석 과정에서 마지막으로 통계자료와 비교 검증을 수행해 최종적으로 자료 검수과정을 완료함

<표 2-4> 조사자료 점검관련 개선 사항 종합

| 구분 | 개선 사항 |
|--------------|---|
| 조사자료 취합방식 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 조사완료 전 초기 조사자료 수거 및 오류 점검 → 설문 초기 오류 줄임 |
| 자료오류 점검방식 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 조사원 첫날 자료 자가입력 방식 → 설문 초기 오류 줄임 |
| 입력자료 검수방식 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 자료검수 과정 늘림(교차 검증) → 입력자료 오류 줄임 |

제3장 해상여객O/D 예비조사

제1절 성수기 예비조사

제2절 비수기 예비조사

제3장 해상여객O/D 예비조사

제1절 성수기 예비조사

1. 조사의 개요

가. 조사의 배경

- 국가교통DB 구축사업은 전국을 대상으로 여객과 화물의 통행실태와 교통시설물, 수송분담률 등을 조사하는 사업으로 「국가통합교통체계효율화법」¹⁾에 그 근거를 두고 매년 수행되는 사업임
- 한국해양수산개발원은 동 법에 근거해 해상분야의 조사를 전담하고 있으며, 매 5년 주기로 해상화물과 해상여객에 대한 전국 규모의 조사를 수행하고 있음
- 2010년에 예정되어 있는 '해상여객 통행실태조사'는 대규모의 인력과 예산이 투입되는 만큼 효율적인 인력관리 및 예산절감을 위해서는 사전적인 예비조사를 수행하여 최적의 조사방안을 마련하는 것이 매우 중요한 사항임
- 특히 해상여객의 경우 2001년 조사 이후 전국 규모의 상세 조사가 시행된 적이 없는 관계로 2010년 본조사의 성공적 추진을 위해서는 사전적인 예비조사의 수행이 절대적으로 필요함

나. 조사의 내용

- '해상여객 통행실태조사'는 해상여객의 기종점(O/D), 통행목적, 통행수단 등에 대한 조사가 주된 내용임
- 승선예정 여객을 대상으로 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 등을 조사하여 내륙지역⇔연안여객터미널⇔도서간을 이동하는 해상여객의 통행특성을 조사함으로써 해상여객 O/D를 구축함
- 성수기와 비수기를 나누어 조사를 시행해, 비수기와 성수기간의 통행특성 차이를 파악함

1) '교통체계효율화법'은 2009년 9월 6일자로 '국가통합교통체계효율화법'으로 전면 개정되었음

<표 3-1> 해상여객 통행실태조사(성수기)의 조사항목 및 조사방법

| 구분 | 조사항목 | 조사방법 |
|-----------------------|------------------------------------|---------------------------|
| 해상여객 통행조사 (성수기 조사) | 조사일자, 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 | 조사원 면접기입식 or 설문자 직접기입식 |

2. 조사의 세부 사항

가. 성수기 조사기간

- 2009년 8월 7일(금) ~ 8월 13일(목) (7일간)

나. 성수기 조사지점

- 연안여객터미널(6개)
 - 인천항 연안여객터미널, 부산항 연안여객터미널, 목포항 연안여객터미널, 포항항 연안여객터미널, 녹동항, 갈두항
- 국제여객터미널(3개)
 - 인천항 국제여객터미널, 부산항 국제여객터미널, 목포항 국제여객터미널

<표 3-2> 조사 지점 상세 현황

| 항만 | 조사지점 유형 | 조사원 수 (명) | 조사원 투입 (인·일) | 관리 기관 |
|-----|-----------------|--------------|-----------------|-------------|
| 인천항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 6 | 42 | (주)인천항여객터미널 |
| 부산항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 6 | 42 | 부산항부두관리(주) |
| 목포항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 6 | 42 | 한국해운조합 |
| 포항항 | 연안여객터미널 | 2 | 14 | 한국해운조합 |
| 갈두항 | 연안여객터미널 | 2 | 14 | - |
| 녹동항 | 연안여객터미널 | 1 | 7 | - |
| 합 계 | | 23 | 161 | |

주: 각 조사지점별 조사시간은 지역에 따라 다소 차이가 있을 수 있음

다. 전체 투입 조사원 수

- 연안여객터미널과 국제여객터미널 등을 합해 전체 161인·일 투입됨

3. 조사현장 점검 결과

가. 부산항

1) 점검대상 및 일정

- 부산항여객터미널(연안여객터미널, 국제여객터미널 등)
- 2009. 8. 13(목)

2) 점검 결과

- 조사원의 신원을 확실하게 나타낼 수 있는 조치가 필요
- 다른 설문팀과 겹치지 않도록 사전협조가 필요(마지막 날은 우리 팀 포함 3팀이 설문을 하고 있었음)
- 설문지 문항에서 자전거 대신 택시(거제), 전철(일본)가 들어가야 할 듯
- 구체적인 행동매뉴얼(동영상과 같은 형태) 구비에 대한 요구
- 여행객들이 경품응모에 그다지 적극적이지 않음
- 국내와 해외는 별도의 설문지가 필요
- 운항스케줄 및 여객이용시간을 철저히 파악하여 근무시간의 조정이 필요(국제여객의 경우 16시 이후에 한국인이 많아짐)
- 거주지와 출발지에 대한 구분 일부 미흡(도서민이 당일 일을 보고 귀가하는 경우)
- 국제터미널의 경우 단체 여행객이 많아 대표로 1~2명 정도만 설문에 응하고 나머지는 해주지 않음
- 단체여객의 성격문제 불확실(일행인지 개별인지에 대한 교육 필요)
- 설문조사의 목적에 대한 일부 조사원들의 이해도 부족

나. 인천항

1) 점검대상 및 일정

- 인천항여객터미널(연안여객터미널, 제1국제여객터미널, 제2국제여객터미널 등)
- 2009. 8. 11(화)

2) 점검 결과

- 연안터미널의 경우 터미널 내 방송을 했으나 설문에 응해주지 않는 경우도 많음
- 여행객들 중에 낯익은 사람들도 있음(성추행 등)
- 조사원의 신원확인을 요구하는 여행객들도 있음
- 터미널 대기장소의 특성상, 옆자리의 여행객이 설문을 거부할 경우 주변 여행객들에게 설문에 대한 거부감이 전파되어 설문이 힘들어지는 경우가 많음
- 중국 국적의 장기거주자들도 다수임
- 신원노출을 우려하여 경품응모에 응하지 않는 설문자 많음
- 해당터미널의 운항스케줄이나 출항 목적지에 대한 숙지 필요
- 성별, 출생년도, 동반가족 항목 미표기 많음
- 교통수단 구분 일부 미흡(이동과정의 교통수단을 일부 생략하고 기입)
- 출발지와 거주지 구분에 대한 설문조사자의 이해 일부 미흡
- 주소 상세기입 일부 미흡(시군구 중 일부 생략)

다. 목포항

1) 점검대상 및 일정

- 목포여객터미널(연안여객터미널 본관, 별관, 국제여객터미널)
- 2009. 8. 13(목)

2) 점검 내용

① 여객선 결항 현황

- 예비설문조사 기간은 총 7일(09.08.07~09.08.13)로 우천 또는 기상악화로 인한 결항 노선이 일부 발생하였으나, 조사일정에는 큰 차질이 없었음
 - 12일 오전은 제주노선을 제외하고 전 노선이 결항되었으며, 오후에도 일부 노선만 운항함

<표 3-3> 목포여객터미널 여객선 결항 현황

| 구분 | 내용 | 비고 |
|----------|---|----|
| 08.07(금) | 정상운항 | 우천 |
| 08.08(토) | 정상운항 | |
| 08.09(일) | 정상운항 | |
| 08.10(월) | 정상운항 | |
| 08.11(화) | 흑산/홍도 오후 결항 (2시50분 제외) | 우천 |
| 08.12(수) | 오전 전체 노선 결항 (제주노선 제외) 오후 도서선 운항 (흑산/홍도 제외) | 우천 |
| 08.13(목) | 정상운항 | |

② 설문조사관련 문제점

- 설문조사요원들의 신분에 대한 신뢰성이 낮음
 - 명찰을 착용하고 설문조사를 진행하였으나, 응답자들에게 신뢰를 주지 못함
 - 이를 해결하기 위해서는 정형화된 복장과 조사주관 기관장의 직인이 있는 명찰 등을 활용할 수 있는 방안을 고려해야 할 것임
 - 또한 목포여객선터미널內 안내방송을 이용하여 설문조사 진행 방법 고려 필요
 - 설문조사 장소를 확보하고 플랜카드 등을 활용하여 설문조사의 신뢰 및 홍보 강화
- 개인당 설문회수량이 적은 편임(개인당 평균 25부/일 내외)
 - 설문대상자는 타지역(녹동항/갈두항)에 비해 많은 편이나 단체 관광객 위주임
 - 단체관광객의 설문조사의 경우 대표로 한 사람만 설문에 응하고 나머지는 모두 거부하는 편임
 - 또한 단체관광객을 인솔하기 위해 개인적 행동을 통제하는 경우가 많아 설문 진행이 원활하지 못함
 - 따라서 단체관광객을 인솔하는 분을 활용하여 설문을 진행하는 방법도 고려사항임
- 설문조사요원에 남성조사원 필요
 - 이번 조사에 6명의 여성 조사원을 위주로 구성되어 남성의 응답률은 높은 편이나 여성의 응답률은 높지 않았음
 - 설문 진행시 남성조사원이 필요한 경우가 종종 있다고 함

- 목포지역에서 다른 곳(송공항/선창(북항))에서 차도선 운행에 따른 차량 이용객의 분산으로 인한 문제점
 - 송공항의 경우 농협에서 철부선(차도선)을 운행하고 있으며, 운임이 저렴하여 다수 도서 이용객들이 송공항 및 선창을 이용하여 도서지역을 왕래함
 - 선창항의 경우 여객터미널에서 운항하는 노선과 다수 중복되어 도서 이용객들이 분산되고 있는 것으로 판단됨
 - 선창항의 경우도 대기시간이 짧고, 운임이 여객터미널에 비해 저렴하여 지역민에게는 선호도가 높은 편임
- 목포지역의 성수기는 올해(2009년)는 7월 말부터 8월 첫째주였음
 - 목포여객터미널에 관광객이 가장 많은 시기는 7월 말부터 8월 초임
 - 조사시기 중 8월 10일부터 13일은 관광객이 적은 편이었음
 - 향후 성수기 조사시기 조정이 필요할 것으로 판단됨
 - 오전 7시 50분 홍도와 흑산도 노선이 출항한 이후 이용객이 많이 줄어듦
- 이번 설문지 내용은 도서민을 대상으로 진행하기 질문이 적절하지 않음
 - 도서민 작성시 여객터미널까지 도착시간 작성시 섬→여객터미널, 목포지역→여객터미널 등 구분이 명확하지 않아 작성시 혼란
 - 설문조사 내용 중 문항6, 문항7, 문항8번, 문항9 등의 질문은 도서민을 대상으로 진행하기 적절하지 않음
- 설문지 질문 중 불편한 사항
 - 응답자 연령을 객관식으로 체크(ex: ① 20세 미만 ② 20-30세 ③ 30-40세 등)
 - 설문지에 비교란을 두어 조사원이 설문지 작성관련 첨부 의견을 작성할 필요성
 - 동행인에 대한 응답 중 모두 출생연도 작성하는데 대한 불쾌감 표시
 - 단체관광객이 많아 동행인의 기준이 모호한 경우도 발생
 - 주소 작성시 너무 상세한 주소에 대한 불쾌감 표시
 - 목포여객터미널의 경우 홍도발/흑산도발 여객선의 경우 홍도, 흑산도, 홍도/흑산도 경우 선박이 동시에 출항하는 경우 이에 대한 조사원이 여객선을 체크하는 것이 어려울 경우가 발생(단체관광의 경우 응답자가 승차권을 소지하지 않는 경우가 많음)

- 자계식과 타계식 설문 방식을 혼용하고 있으나 자계식 방법으로 진행 불가
 - 설문조사에 대한 여행객 또는 도서민의 관심이 낮음
 - 도서민의 경우 조사 내용이 본인에게 이익이 되지 않는 내용이므로 여객선 이용에 따른 불편한 점 등을 조사하기를 요구함
- 설문 응답자 중 일부는 경품내역에 불평하거나 개인별 증정을 요구하기도 함
- 제주행 여객선을 이용하는 이용객 중 차량을 이용하여 국제여객터미널내 주차장에 무료주차 가능(기한에 상관없음)
 - 제주행 노선 출항시간을 고려하여 이용객 해당여부에 상관없이 이용함

라. 녹동항

1) 점검대상 및 일정

- 녹동항(연안여객터미널)
- 2009. 8. 14(금)

2) 점검 내용

① 여객선 결항 현황

- 예비설문조사 기간은 총 7일(09.08.07~09.08.13)로 우천 또는 기상악화로 인한 결항 노선이 일부 발생하였으나, 조사일정에는 큰 차질이 없었음
 - 전체적으로 거문도 노선이 결항이 자주 있었으며, 우천시 매표소에서 조사를 진행했으나 이용객이 평소에 비해 적은 편임

<표 3-4> 녹동항 여객선 결항 현황

| 구분 | 내용 | 비고 |
|----------|---------------------------------|----|
| 08.07(금) | 거문도 결항 | 우천 |
| 08.08(토) | 정상운항 | |
| 08.09(일) | 거문도 결항 | |
| 08.10(월) | 거문도 결항 | |
| 08.11(화) | 거문도 결항 동송 결항(9시10분/4시30분 결항) | 우천 |
| 08.12(수) | 거문도 결항 | 우천 |
| 08.13(목) | 정상운항 | |

② 설문조사관련 문제점

- 개인별 설문분량은 평균적으로 45부/일 내외
 - 우천시 대표소인 컨테이너 박스안에서 진행하나 이용객이 평소에 비해 적은 편임
 - 녹동항의 경우 여객터미널을 신축 중으로 2010년 5월경 완공예정이며, 완공이전 설문조사의 경우 이동지점에 파라솔 등을 설치하여 차광막 시설을 설치하여 조사를 진행하는 방법을 고려
 - 차량이용객을 대상으로 조사를 진행했으며 조사에 큰 지장은 없음
 - 녹동항의 경우 이용객 여부에 따른 설문조사량이 달라지고 우천시 결항과 설문조사 자체에 대한 거부감이 조사진행에 큰 문제점으로 지적됨
- 도서민 이용객 중 노년층이 많은 편이며 설문지 질문을 이해하지 못하는 경우도 있음
 - 전화번호 경우 답변을 회피하는 경우가 많음
 - 도서 지역민의 경우 여객터미널을 이용하는 패턴이 여행객과 달라 여객터미널 입/출입 여부 기준이 모호함
 - 도서민이 여객선을 이용시 불편점 및 개선점에 대한 설문 요구

마. 갈두항

1) 점검대상 및 일정

- 갈두항(연안여객터미널)
- 2009. 8. 14(금)

2) 점검 내용

① 여객선 결항 현황

- 예비설문조사 기간은 총 7일(09.08.07~09.08.13)로 우천시에도 대부분의 운항노선이 정상운항을 하여 조사일정에는 큰 차질이 없었음
 - 우천시 대표소 앞 또는 간이대합실에서 조사를 진행함

<표 3-5> 갈두항 여객선 결항 현황

| 구분 | 내용 | 비고 |
|----------|------|----|
| 08.07(금) | 정상운항 | 우천 |
| 08.08(토) | 정상운항 | |
| 08.09(일) | 정상운항 | |
| 08.10(월) | 정상운항 | |
| 08.11(화) | 정상운항 | 우천 |
| 08.12(수) | 정상운항 | 우천 |
| 08.13(목) | 정상운항 | |

② 설문조사관련 문제점

- 개인별 설문분량은 평균적으로 50부/일 내외
 - 설문내용이 너무 상세하여 거부감 표시, 전화번호 기입을 꺼려함(일자, 시간 등 개인의 사생활을 체크한다는 의견을 표출)
 - 관광객이 대부분 40대 후반에서 60대로 개인적 작성이 어려워 조사원과 응답자가 1:1로 진행함
 - 차량 이용객에게는 설문조사를 진행하지 못함
- 주요 조사 지점은 4군데 정도임
 - 매표소(여객승선권을 매표하기 위해 대기하는 이용객에게 접근하기 쉬움)
 - 매표소 앞 공터(차량 이용객의 경우 주정차선을 따라 대기하나 일반 이용객은 대기할 장소가 마땅하지 않아 매표소 앞 공터에서 대기하는 경우가 많음)
 - 모노레인(관광객이 많이 찾는 곳으로 여객선을 이용하거나 대기하는 관광객도 많음)
 - 관광버스 주차장 쪽 원두막(관광버스나 시외버스 등을 이용한 고객의 경우 가족단위로 원두막에서 대기하는 경우가 많음)
 - 간이대합실(근처 슈퍼에 간이대합실이 있으며, 20여명 정도 대기 가능하여 우천시 또는 평소에는 비나 그늘을 찾는 일반 이용객이 주로 이용함)
- 이용객의 편의시설 부족과 불편사항 등을 조사를 요구함
 - 타 지역에 비해 대기공간 부족, 대합실 부재, 여객선 이용시 불편한 점

바. 성수기 예비조사 점검결과 종합

- 성수기 예비조사 점검결과를 보면 공통적으로 조사원의 신분 확인과 개인 신상정보 공개에 대한 문제가 제기되어 있으며, 내국인/외국인 구분된 설문지, 일반인/도서민 구분된 설문지 등에 대한 문제점들이 발견되었음
- 터미널별 특성에 따라 조사시간의 편중 문제, 차량 이용객들에 대한 조사 문제 등도 지적됨

<표 3-6> 성수기 예비조사 점검결과 종합

| 항만 | 연안여객 터미널 | 국제여객터미널 |
|-----|--|---|
| 부산항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 조사원 신분 확인 요구 ▪ 동영상 자료를 활용한 현장 매뉴얼 마련 필요 ▪ 응답자들이 관심가질 수 있는 경품 선정 필요 ▪ 선박운항시간표에 맞춘 근무시간 조정 필요 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국제여객 대상의 설문지 필요 ▪ 단체 여행객들에 대한 대응방안 마련 필요 |
| 인천항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 성추행에 대한 대응방안 마련 필요 ▪ 조사원 신원 확인 요구 ▪ 응답자들이 신분노출 기피 ▪ 출발지/거주지 구분에 대한 이해 미흡 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 중국인들이 많은데 설문수행 어려움(언어) |
| 목포항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 조사원 신분에 신뢰도 제고 마련 필요 ▪ 단체관광객의 경우 대표 1인만 응답 ▪ 설문조사원의 남녀비율을 비슷하게 구성 ▪ 송공항/선창항(북항)을 이용하는 여행객 많음 ▪ 도서민 대상의 설문지 필요 ▪ 출생연도, 상세주소 작성에 거부감 표시 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국제여객은 없고 목포⇄제주 여행객만 이용 |
| 포항항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 포항⇄울릉 단일항로만 존재(오전 출항) ▪ 오전 조사만 가능 오후 시간 대체 방안 마련 | - |
| 갈두항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 차량 이용객에 대한 조사 못함(조사원 부족) ▪ 사적인 사항들에 대한 응답거부(전화번호 등) | - |
| 녹동항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 우천시 설문조사 진행 불편함(녹동신항여객터미널 건축중) ▪ 도서민(노년층)의 설문지 이해도 낮음(→여행객 선 이용에 대한 문제점 제기) | - |

제2절 비수기 예비조사

1. 조사의 개요²⁾

가. 조사의 배경

- 국가교통DB 구축사업은 전국을 대상으로 여객과 화물의 통행실태와 교통시설물, 수송분담률 등을 조사하는 사업으로 「국가통합교통체계효율화법」에 그 근거를 두고 매년 수행되는 사업임
 - 한국해양수산개발원은 동 법에 근거해 해상분야의 조사를 전담하고 있으며, 매 5년 주기로 해상화물과 해상여객에 대한 전국 규모의 조사를 수행하고 있음
- 2010년에 예정되어 있는 '해상여객 통행실태조사'는 대규모의 인력과 예산이 투입되는 만큼 효율적인 인력관리 및 예산절감을 위해서는 사전적인 예비조사를 수행하여 최적의 조사방안을 마련하는 것이 매우 중요한 사항임
 - 특히 해상여객의 경우 성수기인 7월~8월에 여객의 집중현상이 심한 반면 비수기인 12월~2월에는 도서민을 제외한 일반 여행객의 이용이 적은 관계로 비수기와 성수기 간의 여객통행실태가 매우 큰 편차를 보이는 실정임
 - 따라서 성수기와 비수기를 구분해 조사를 수행하고 상호 비교하여 두 기간간의 통행 특성을 파악하는 일은 매우 중요한 일이라 판단됨

나. 조사의 내용

- 비수기 조사 역시 성수기 조사와 동일하게 해상여객의 기종점(O/D), 통행목적, 통행수단 등에 대한 조사가 주된 내용임
 - 승선예정 여객을 대상으로 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 등을 조사하여 내륙지역⇔연안여객터미널⇔도서간을 이동하는 해상여객의 통행특성을 조사함으로써 해상여객 O/D를 구축함
 - 성수기와 비수기를 나누어 조사를 시행해, 비수기와 성수기간의 통행특성 차이를 파악함

<표 3-7> 해상여객 통행실태조사(비수기)의 조사항목 및 조사방법

| 구분 | 조사항목 | 조사방법 |
|-----------------------|------------------------------------|---------------------------|
| 해상여객 통행조사 (비수기 조사) | 조사일자, 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 | 조사원 면접기입식 or 설문자 직접기입식 |

2) 비수기 조사의 개요 부분은 성수기 조사와 내용적인 측면에서 동일함

2. 조사의 세부 사항

가. 성수기 조사기간

- 2010년 1월 25일(월) ~ 1월 31일(일) (7일간)³⁾

나. 성수기 조사지점

- 연안여객터미널(6개)
 - 인천항 연안여객터미널, 부산항 연안여객터미널, 목포항 연안여객터미널, 군산항 연안여객터미널, 완도항 연안여객터미널, 통영항 연안여객터미널
- 국제여객터미널(4개)
 - 인천항 국제여객터미널, 부산항 국제여객터미널, 목포항 국제여객터미널, 군산항 국제여객터미널

<표 3-8> 조사 지점 상세 현황

| 항만 | 조사지점 유형 | 조사원 수(명) | 조사원 투입(인·일) | 관리 기관 |
|-----|-----------------|----------|-------------|-------------|
| 인천항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 4 | 28 | (주)인천항여객터미널 |
| 부산항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 4 | 28 | 부산항부두관리(주) |
| 목포항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 4 | 28 | 한국해운조합 |
| 군산항 | 연안여객터미널/국제여객터미널 | 2 | 14 | 한국해운조합 |
| 완도항 | 연안여객터미널 | 2 | 14 | 한국해운조합 |
| 통영항 | 연안여객터미널 | 2 | 14 | 한국해운조합 |
| 합 계 | | 18 | 126 | |

다. 전체 투입 조사원 수

- 연안여객터미널과 국제여객터미널 등을 합해 전체 126인·일 투입됨

3) 인천항 연안 및 국제 터미널의 경우 기상문제로 인해 2월 1일까지 조사를 수행했음

3. 조사현장 점검 결과

가. 부산항

1) 점검대상 및 일정

- 부산항여객터미널(연안여객터미널, 국제여객터미널 등)
- 2010. 1. 28(목)

2) 점검 결과

- 명찰 사용으로 조사원의 신원에 대한 신뢰도가 높아졌음
- 설문지에 국토부, KMI 로고를 좀더 크게 하면 신뢰도 제고에 도움이 될 것으로 보임
- 성수기에 비해 경품내역이 적혀있지 않아서인지 응답자들이 핸드폰 정보 제공에 소극적임
- 설문 기념품 제공 유무를 묻는 응답자가 소수 있었음
- 단체여행객들은 응답률 저조
- 저연령 남성의 응답률이 가장 높으며 고연령 여성의 응답률은 낮고 거부율이 높음. 특히 저연령 여성의 경우 설문에 응해주더라도 핸드폰 정보 제공을 더 꺼려함
- 어깨띠 고정 방식의 전환이 필요(양면 테이프를 이용한 부직포로 고정하는 방식은 비효율적)
- 포스터가 조사활동에 도움이 되지 않는 곳에 위치함(국제의 경우 입국장 옆에 위치)-국토부 공문 등으로 부착 위치를 출입구 게시판으로 지정할 필요가 있음

① 연안여객터미널

- 도서민용 설문지의 방문목적에 '병원'과 '친인척 방문'이 필요함(비율이 매우 높음)
- 오전에 설문의 70%를 소화할 만큼 응답률이 높으며 오후 이용객들의 호응도가 낮음
- 거제행 여행객 및 거제도주민들은 연륙교로 인해 육상교통수단의 이용비율도 높으므로 A-8, B-9 문항의 조정이 필요

② 국제여객터미널

- 주로 온천관광, 학원연수, 국제교류, 수련회 등의 단체여행객의 비율이 높은 편
- 단체여행객이 많아서 이용 교통수단(일본내)에 전세버스가 높은 비율을 차지함
- 오전에는 일본에 여행가는 한국인, 오후에는 일본으로 귀국하는 일본인이 높은 비중을 차지함
- 부산항⇄오사카행 운항스케줄이 있는 날에 이용객이 많음



<그림 3-1> 해상여객 통행실태조사관련 안내 포스터

나. 인천항

1) 점검대상 및 일정

- 인천항여객터미널(연안여객터미널, 제1국제여객터미널, 제2국제여객터미널 등)
- 2010. 2. 1(월)

2) 점검 결과

- 명찰 사용 등으로 인한 조사원 신원에 대한 신뢰도 제고의 효과는 미미함
- 핸드폰 정보 제공을 꺼리는 응답자가 많음

- 포스터 부착 위치가 애매하여 홍보에 크게 도움이 되지 않음
- 포스터를 자세히 정독하는 이용객은 거의 없으므로 중요한 정보의 가독성을 보다 높이고 나머지 정보는 과감하게 줄이는 방식이나 현수막을 이용하는 방식의 고려 필요
- 설문 기념품 제공 유무를 묻는 응답자가 있었음(운임할인을 설문 기념품으로 제공하는 방식을 고려해 볼 수 있을 듯)
- 조사활동 중 명찰이 뒤집어지는 경우가 많으므로 명찰을 양면으로 제작하는 것도 검토 필요
- 저연령 남성의 응답률이 가장 높으며 고연령 여성의 응답률은 낮고 거부율이 높음
- 대체로 이용객이 몰리는 시간대에는 대단히 바쁘며, 그 외에는 지나치게 한가함
- 토요일이 일요일보다 이용객이 많음
- 조사원들의 급여수준은 대체로 만족하는 편임

① 연안여객터미널

- 도서민용 설문지의 방문목적에 '병원'과 '친인척 방문'이 필요함(비율이 상당히 높음)
- 도서민용 설문의 구성 상 질문의 흐름이 과거로 회귀하는 방식이라 설문시 응답자들의 혼란을 자주 유도하므로 개선이 필요
- 도서민의 비율이 높은 편임
- 군인들의 복귀, 군인들 면회도 많은 편임
- 오전에 이용객이 많으며 특히 08시에 출발하는 백령도행 여객선의 이용객이 많음
- 오후에는 대부분 도서민들로 응답률이 극히 저조함
- 난방시설이 부족하여 조사원들의 난방대책이 필요

② 국제여객터미널

- 국제1이 국제2보다 이용객이 많음
- 이용객은 주로 상인, 유학생 등
- 장기간 개인 무역을 하는 중국인들은 한국어가 능숙한 사람도 많아서 조사자에 따라서는 설문도 가능함
- 외국인용 설문(외국어 구성이 아닌 해당국가의 실정에 맞는)이 마련되면 보다 적극적으로 외국인에 대한 조사가 이루어질 수 있을 듯(설문에 응하는 중국인들의 지적이 있었음)

다. 통영항

1) 점검대상 및 일정

- 통영항(연안여객터미널)
- 2010. 1. 28(목)

2) 점검 결과

- 오전 10~11시 사이에는 외지인이 많으나 그 외의 오후 시간은 도서민이 대부분이며 그 수도 오전 시간에 비해 적음
- 도서민/비도서민 비율은 3:7 또는 4:6이며 설문 응답률은 비도서민이 높음
- 터미널 내 이용객이 적은 시간에는 난로 가동이 안됨
- 어깨띠와 직인이 찍힌 명찰을 착용하여도 신분제에 대한 신뢰도가 크게 제고되지 않음
- 핸드폰 정보 제공을 상당히 꺼려함
- 주로 고령 여성들의 설문 응답률이 현저하게 떨어지며, 저연령 남성들의 응답률이 높음
- 대기실에서 대기하는 인원들은 한명이 설문을 거절하면 그 주변의 모든 사람이 설문을 거절함
- 도서민은 육지방문 목적이 대부분 3가지 유형으로 고정된 편(병원(터미널 바로 앞에 위치), 장보기, 사업)
- 교통수단 구분 일부 미흡(이동과정의 교통수단을 일부 생략하고 기입-조사자의 응답 유도 기술의 문제로 보임)
- 협조기관 내 홍보 부족(조사 사실을 모르는 직원도 있음)
- 포스터가 조사활동에 전혀 도움이 되지 않는 곳에 위치함(승선 대기인들에게 노출되지 않는 승선게이트 쪽 벽면에 위치함)
- 어깨띠 고정방식의 전환이 필요(부직포가 아닌 옷핀 종류로)

라. 목포항

1) 점검대상 및 일정

- 목포여객터미널(연안여객터미널 본관, 별관, 국제여객터미널)
- 2010. 1. 28(목)

2) 점검 내용

① 여객선 결항 현황

- 예비설문조사 기간은 총 7일('10.01.25-31)로 기상악화로 인한 결항노선이 일부 발생 하였으나, 조사일정에는 큰 차질이 없었음
- 2개 조로 나누어, 1조는 6시30분-3시30분, 2조는 8시-5시까지 조사함

<표 3-9> 목포여객터미널 여객선 결항 현황

| 구분 | 내용 | 비고 |
|----------|---------------------------|--------|
| 01.25(월) | 홍도/가거도행 결항 | 먼바다 파도 |
| 01.26(화) | 정상운행 | |
| 01.27(수) | 정상운행(일부 노선 출항지연) | 선박문제 |
| 01.28(목) | 홍도/가거도행 출항 후 회항(하선지 접안불가) | 먼바다 파도 |
| 01.29(금) | 정상운행 | |
| 01.30(토) | 정상운행 | |
| 01.31(일) | 정상운행 | |

② 설문조사관련 제기된 문제점

- 지난 성수기조사에서 지적된 설문조사원의 신분에 대한 문제 해결
 - 개선된 명찰, 어깨띠, 포스터 등으로 인한 설문조사에 대한 신뢰도 개선됨
- 개인당 설문회수량이 요일에 따른 편차 발생
 - 홀수와 짝수의 노선운행이 다름에 따른 설문조사의 요일 편차 발생(홀수날엔 하선지가 한군데가 빠지며, 짝수날은 전체하선지 경유함)
 - 단체관광객의 설문조사의 경우 대표로 한 사람만 설문에 응하고 나머지는 모두 거부하는 편임
 - 성수기 조사에 비해 이용객들의 수는 줄었으나 조사원당 설문부수는 오히려 증가했음(개인당 35-40부)

○ 설문문항의 적절성 여부

- 도서민의 육지 방문 목적에 의료기관(병원)을 이용하는 고령층이 많은 편임
- 젊은 층은 설문의 이해도가 높으나, 고령층은 설문에 대한 이해도가 낮아 진행에 수월하지 않는 문제
- 중앙정부 조사라는 이유 때문인지 건의사항 및 항의하는 사람이 있음(예로 선사관계자들이 터미널의 시설에 대한 문제점 지적, 비수기 운항노선 감소에 따른 불편함 호소, 지역현안에 대한 건의 등)

○ 터미널 이용객들의 설문거부반응

- 설문조사에서 늘 지적되는 조사대상자들의 설문거부 반응이 여전히 일부 존재함
- 핸드폰 번호 등 개인적 정보 요구에 따른 일부 설문대상자의 거부감 표시

○ 경품 지급여부 확인

- 기존의 설문지에서는 표지에 경품에 대한 언급을 하였으나, 본 조사시에는 경품내역이 누락되어, 포스터나 조사원이 직접 설명하여 이에 대한 문의가 많은 편임

마. 군산항

1) 점검대상 및 일정

- 군산항(연안여객터미널)
- 2010. 1. 29(금)

2) 점검 내용

① 여객선 결항 현황

- 예비설문조사 기간은 총 7일('10.01.25-31)로 기상악화로 인한 결항노선이 일부 발생하였으나, 조사일정에는 큰 차질이 없었음
- 월, 수, 금, 토는 7시-13시30분, 화, 목, 일은 7시-16시 30분까지 조사함
- 국제선(군산-석도)이 화, 목, 일요일에만 출항하여 조사시간을 탄력적으로 운용함

<표 3-10> 설문조사기간 군산항 여객선 결항 현황

| 구분 | 내용 | 비고 |
|----------|--|----|
| 01.25(월) | 선유도행(9시, 13시), 장자도행(13시 반) 결항, 장조도행(9시), 연도행(9시) 회항 | |
| 01.26(화) | 정상운행 | |
| 01.27(수) | 정상운행 | |
| 01.28(목) | 선유도행 결항(13시) | |
| 01.29(금) | 정상운행 | |
| 01.30(토) | 정상운행 | |
| 01.31(일) | 정상운행 | |

② 설문조사관련 제기된 문제점

- 개인별 설문분량은 평균적으로 25부 내외를 조사함
 - 적은 노선과 출발에 맞추어서 오는 승객으로 인해 조사가 어려움
 - 국제선의 경우 일반인 설문내용으로 하기에 부적합한 내용이 있으며, 한국말이 서툰 사람들이 많아 조사가 원활하지 못함
 - 도서민의 응답율이 높았으며, 일반승객(여행객)들의 설문 거부가 많음 편임
- 지난 성수기조사에서 지적된 설문조사원의 신분에 대한 문제 해결
 - 개선된 명찰, 어깨띠, 포스터 등으로 인한 설문조사에 대한 의심이 해소
 - 포스터는 출입문쪽에 부착하였으나 잘 보질 않는 승객이 많은 편임
- 국제선의 경우 환전관리소측에 도움을 받아 진행함
 - 국제선의 경우 대부분이 소상공인으로 군산항에 오전에 도착하나 검열시까지 매우 분주하여 설문조사를 진행하기 무리가 따름
 - 중국인, 조선족, 한국인의 비율이 4:3:3 정도로 설문대상의 범위도 좁은 편임
 - 국제선 이용객의 경우 특정지역으로 이동보다는 군산항에서 석도항까지 승선하여 제품(곡물/공산품 등)을 도매상의 역할을 하기 때문에 설문지의 조사내용이 일치하지 않는 경우가 많음
- 군산여객터미널의 경우 선유도 노선이 가장 많으나 조사기간동안 잦은 결항이 발생
 - 또한 대부분의 운항이 승선대기시간이 짧아 조사의 원만한 진행이 어려움

- 설문대상자들에게 불펜 제공, 조사시 책상이 있었으면 좋을 듯
 - 설문대상자들은 승선권 작성을 위해 필기구의 사용 빈도가 높았음
 - 설문조사시 책상을 활용하는 방법 필요

바. 완도항

1) 점검대상 및 일정

- 완도항(연안여객터미널)
- 2010. 1. 28(목)

2) 점검 내용

① 여객선 결항 현황

- 예비설문조사 기간은 총 7일('10.01.25-31)로 기상악화로 인한 결항노선이 일부 발생 하였으나, 조사일정에는 큰 차질이 없었음
 - 1명은 오전 6시 30분~오후 3시 30분, 1명은 오전 8시~오후 5시까지 조사함
 - 항제도를 가는 노선은 홀수만 운항함

<표 3-11> 설문조사기간 군산항 여객선 결항 현황

| 구분 | 내용 | 비고 |
|----------|---|-------|
| 01.25(월) | 제주행 결항(7:30), 여서도 결항(14시), 청산도 결항(14시 30분부터) | 높은 파도 |
| 01.26(화) | 청산도 결항 | |
| 01.27(수) | 정상운행 | |
| 01.28(목) | 정상운행 | |
| 01.29(금) | 정상운행 | |
| 01.30(토) | 정상운행 | |
| 01.31(일) | 제주행 결항(10:40) | |

② 설문조사관련 제기된 문제점

- 개인별 설문분량은 평균적으로 30부 내외
 - 홀수/짝수날의 선박운항 차이가 발생하며, 이용객들의 설문에 대한 관심이 낮음
- 비수기로 여행객이 적으며, 도서민은 설문참여도가 높지 않음
 - 잦은 결항으로 인한 도서민 불만감 표시(결항시 완도 내에서 숙박을 해결하고 다음 날 하선함)
 - 따라서 비수기에 노선이 축소하는 현재의 노선운영을 개선하길 요구함
 - 도서민의 경우 터미널 내 대기하기 보다는 매표 후 바로 승선하려고 함(승선할 경우 누워서 있을 수 있음)
 - 고령층이 대부분이기 때문에 설문의 이해도가 낮고, 귀찮아한다고 함
- 겨울철 조사로 터미널 내 난방이 되질 않아 대기실은 추운편이며 난방이 되는 별도의 공간을 마련하고 있음

사. 비수기 예비조사 점검결과 종합

- 비수기 예비조사 점검결과를 보면 명찰, 어깨띠 등의 사용으로 조사원의 신분 확인은 어느 정도 제고된 것으로 보이나 보다 적극적인 조사홍보 방안 마련이 필요하다는 지적도 제기됨
- 또한 개인 신상정보 공개 거부와 단체여행객 및 도서민의 설문거부에 대한 문제는 여전히 나타나고 있으며, 계절적 특성으로 인해 난방에 대한 문제점이 새롭게 지적되었음

<표 3-12> 비수기 예비조사 점검결과 종합

| 항만 | 연안여객 터미널 | 국제여객터미널 |
|-----|--|---|
| 부산항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 도서민의 방문목적에 병원이 매우 높음(B-6 수정 필요) ▪ 거제행 여행객의 경우 육로를 통해 돌아오는 경우도 있음(A-8/B-9 수정 필요) ▪ 어깨띠 고정 방식 전환 필요(부직포→오티) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 온천관광, 학원연수, 국제교류, 수련회 등의 단체여행객 비율이 높음 ▪ 오전에는 한국인, 오후에는 일본인 비율이 높음 |
| 인천항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 조사홍보 극대화 방안 필요(현수막 등) ▪ 핸드폰 정보제공에 가장 민감해 함 ▪ 병원(도서민), 복귀(군인), 면회 등의 비중이 높게 나옴 ▪ 오전 8시이전 출항하는 백령도행 이용객 많음 ▪ 난방시설이 부족해 난방대책 필요 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국제1이 국제2보다 이용객이 많음 ▪ 외국인용 설문이 있으면 중국인 설문 가능 |
| 목포항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 단체관광객의 문제가 여전히 상존함 ▪ 개인정보 제공에 대한 거부감 상존함 ▪ 도서민의 경우 민원 제기 성향이 높음 ▪ 설문지에 경품 제공 정보가 적시되지 않아 문의가 많았음 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 국제여객은 없고 목포⇔제주 여행객만 이용 |
| 군산항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 선유도 노선이 가장 많으나 조사 기간동안 잦은 결항으로 인해 조사가 잘 되지 않음 ▪ 설문 작성을 위한 볼펜 제공 필요 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 이용객들이 대부분 소상공인이며, 한국인, 조선족, 중국인 비율이 3:3:4 정도임 ▪ 이용객 대부분이 석도항까지 운반을 담당하는 중개인들인 관계로 내륙이동이 없음 |
| 완도항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 잦은 결항으로 조사진행에 어려움 존재함 ▪ 터미널 내 난방이 되지 않아 조사에 어려움 | - |
| 통영항 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 11시 이전까지 일반인이 많으나, 이후에는 도서민이 대부분 ▪ 도서민의 경우 방문목적이 병원, 장보기, 사업으로 국한 | - |

제4장 해상여객O/D 예비조사 자료의 기초분석

제1절 해상여객관련 기초통계

제2절 예비조사 자료의 기초분석

제4장 해상여객O/D 예비조사 자료의 기초분석

제1절 해상여객관련 기초통계

1. 연안여객 현황

- 연안여객 수송실적의 연도별 추이를 살펴보면 최근 들어 연안여객의 증가세가 현저하게 나타나고 있음을 볼 수 있음
- 2008년 기준 전체 연안여객 수송실적은 1,416만 명으로 2007년 대비 12% 증가한 수치이며, 2003년 이후 6연 연속 연안여객 1천만 명을 넘고 있음
- 지역별로 보면 목포가 전체의 37.6%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 마산(20.2%), 인천(9.6%), 여수(8.0%), 부산(7.1%)의 순서임
- 전체 연안여객에서 군산, 목포, 여수가 차지하는 비중이 49%에 달해 도서지역이 많은 전라권이 국내 해상여객의 대부분을 차지하고 있음을 알 수 있음

<표 4-1> 연도별 연안여객수송 현황(1999-2008)

단위: 천명

| 연도 | 부 산 | 인 천 | 여 수 | 마 산 | 동 해 | 군 산 | 목 포 | 포 항 | 제 주 | 대 천 | 합 계 | 증가율(%) |
|--------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-----|--------|--------|
| 1999 | 1,082 | 1,188 | 587 | 949 | 408 | 348 | 3,471 | 289 | 364 | 365 | 9,052 | |
| 2000 | 1,204 | 1,334 | 710 | 1,022 | 455 | 363 | 3,465 | 325 | 422 | 401 | 9,702 | 7.2 |
| 2001 | 1,001 | 1,098 | 690 | 1,247 | 219 | 383 | 3,575 | 315 | 387 | 424 | 9,340 | -3.7 |
| 2002 | 947 | 887 | 702 | 1,485 | 301 | 375 | 3,600 | 292 | 384 | 487 | 9,460 | 1.3 |
| 2003 | 953 | 1,206 | 783 | 1,644 | 205 | 444 | 3,921 | 301 | 375 | 504 | 10,336 | 9.3 |
| 2004 | 1,000 | 1,180 | 819 | 1,768 | 149 | 412 | 4,215 | 328 | 310 | 469 | 10,648 | 3.0 |
| 2005 | 1,020 | 1,207 | 830 | 2,104 | 129 | 407 | 4,265 | 356 | 306 | 474 | 11,100 | 4.2 |
| 2006 | 906 | 1,189 | 925 | 2,254 | 201 | 439 | 4,542 | 357 | 285 | 475 | 11,574 | 4.3 |
| 2007 | 942 | 1,268 | 1,098 | 2,495 | 261 | 0 | 4,694 | 383 | 561 | 465 | 12,644 | 9.3 |
| 2008 | 1,012 | 1,364 | 1,137 | 2,857 | 315 | 479 | 5,324 | 450 | 782 | 444 | 14,162 | 12.0 |
| 비율 (%) | 7.1 | 9.6 | 8.0 | 20.2 | 2.2 | 3.4 | 37.6 | 3.2 | 5.5 | 3.1 | 100.0 | |

자료: 한국해운조합, 「연안해운통계연보(2009)」, 2009.

- 2009년도 연안여객의 지역별 입출항 현황을 살펴보면 전체 이용객 1,484만명 가운데 입항여객과 출항여객이 각각 50%를 차지하고 있는 것으로 파악됨
 - 대부분의 지역들에서 입항여객과 출항여객의 비율이 일치했지만, 동해지역의 경우 입항여객과 출항여객의 비율이 각각 64.2%와 35.8%로 입항비율이 높게 나옴
 - 이는 울릉도를 이용하는 여행객들 가운데 포항을 통해 울릉도에 들어간 여행객들 가운데 상당수가 포항이 아닌 묵호로 나오기 때문인 것으로 판단됨
- 2009년도 연안여객 이용객들의 일반/도서민 현황을 살펴보면 전체 이용객 1,484만명 가운데 일반인이 75.1%를 차지하고 도서민은 24.9% 정도인 것으로 파악됨
 - 지역별로 보면 부산, 동해, 마산 지역의 경우 일반인의 비중이 90% 이상을 차지하고 있으며, 여수, 목포, 대산 지역의 경우 도서민의 비중이 30% 이상을 차지하는 것으로 나타남
 - 부산, 동해, 마산 지역에서 일반인의 비중이 매우 높게 나온 것은 이들 지역 인근에 도서가 존재하지 않아 여행객들 이외에는 터미널 이용자가 없기 때문인 것으로 보임
 - 여수, 목포, 대산 지역에서 도서민 비중이 높게 나온 것은 이들 지역이 우리나라 도서지역의 대부분을 차지하기 때문인 것으로 보이며, 이들 다음으로 도서지역이 많은 인천과 군산 지역도 도서민의 비중이 약 25%대에 이르는 것으로 나타남

<표 4-2> 지역별 입항/출항 현황(2008-2009)

단위: 천명, %

| 지역 | 2008 | | | | | | 2009 | | | | | |
|----|-------|------|-------|------|--------|-------|-------|------|-------|------|--------|-------|
| | 입항 | | 출항 | | 계 | | 입항 | | 출항 | | 계 | |
| | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 |
| 부산 | 499 | 49.3 | 513 | 50.7 | 1,012 | 100.0 | 450 | 49.4 | 461 | 50.6 | 911 | 100.0 |
| 인천 | 673 | 49.3 | 691 | 50.7 | 1,364 | 100.0 | 695 | 49.6 | 706 | 50.4 | 1,400 | 100.0 |
| 여수 | 551 | 48.5 | 586 | 51.5 | 1,137 | 100.0 | 555 | 48.5 | 590 | 51.5 | 1,144 | 100.0 |
| 마산 | 624 | 49.2 | 643 | 50.8 | 1,267 | 100.0 | 629 | 48.8 | 660 | 51.2 | 1,289 | 100.0 |
| 통영 | 789 | 49.6 | 801 | 50.4 | 1,590 | 100.0 | 848 | 49.5 | 864 | 50.5 | 1,712 | 100.0 |
| 동해 | 204 | 64.7 | 111 | 35.3 | 315 | 100.0 | 220 | 64.2 | 123 | 35.8 | 344 | 100.0 |
| 군산 | 242 | 50.5 | 237 | 49.5 | 479 | 100.0 | 199 | 49.5 | 203 | 50.5 | 402 | 100.0 |
| 목포 | 1,772 | 49.9 | 1,782 | 50.1 | 3,554 | 100.0 | 1,935 | 50.3 | 1,908 | 49.7 | 3,842 | 100.0 |
| 완도 | 868 | 49.1 | 901 | 50.9 | 1,769 | 100.0 | 977 | 49.6 | 992 | 50.4 | 1,969 | 100.0 |
| 포항 | 241 | 53.5 | 209 | 46.5 | 450 | 100.0 | 229 | 54.0 | 195 | 46.0 | 424 | 100.0 |
| 제주 | 386 | 49.3 | 396 | 50.7 | 782 | 100.0 | 421 | 49.4 | 432 | 50.6 | 854 | 100.0 |
| 대산 | 213 | 47.9 | 231 | 52.1 | 444 | 100.0 | 261 | 47.7 | 285 | 52.3 | 546 | 100.0 |
| 합계 | 7,060 | 49.9 | 7,102 | 50.1 | 14,162 | 100.0 | 7,417 | 50.0 | 7,420 | 50.0 | 14,837 | 100.0 |

자료: 「연안해운통계연보(2009)」(한국해운조합)이용 KMI 재구성

<표 4-3> 지역별 일반/도서민 이용 현황(2008-2009)

단위: 천명, %

| 지역 | 2008 | | | | | | 2009 | | | | | |
|----|--------|-------|-------|------|--------|-------|--------|-------|-------|------|--------|-------|
| | 일반 | | 도서민 | | 계 | | 일반 | | 도서민 | | 계 | |
| | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 |
| 부산 | 1,012 | 100.0 | - | - | 1,012 | 100.0 | 911 | 100.0 | - | - | 911 | 100.0 |
| 인천 | 1,027 | 75.3 | 337 | 24.7 | 1,364 | 100.0 | 1,049 | 74.9 | 352 | 25.1 | 1,400 | 100.0 |
| 여수 | 752 | 66.1 | 385 | 33.9 | 1,137 | 100.0 | 774 | 67.6 | 371 | 32.4 | 1,144 | 100.0 |
| 마산 | 1,267 | 100.0 | - | - | 1,267 | 100.0 | 1,289 | 100.0 | - | - | 1,289 | 100.0 |
| 통영 | 1,297 | 81.6 | 293 | 18.4 | 1,590 | 100.0 | 1,405 | 82.1 | 307 | 17.9 | 1,712 | 100.0 |
| 동해 | 310 | 98.6 | 5 | 1.4 | 315 | 100.0 | 338 | 98.5 | 5 | 1.5 | 344 | 100.0 |
| 군산 | 365 | 76.2 | 114 | 23.8 | 479 | 100.0 | 309 | 77.0 | 92 | 23.0 | 402 | 100.0 |
| 목포 | 2,225 | 62.6 | 1,329 | 37.4 | 3,554 | 100.0 | 2,634 | 68.6 | 1,208 | 31.4 | 3,842 | 100.0 |
| 완도 | 823 | 46.5 | 946 | 53.5 | 1,769 | 100.0 | 935 | 47.5 | 1,034 | 52.5 | 1,969 | 100.0 |
| 포항 | 358 | 79.5 | 92 | 20.5 | 450 | 100.0 | 336 | 79.3 | 88 | 20.7 | 424 | 100.0 |
| 제주 | 698 | 89.3 | 83 | 10.7 | 782 | 100.0 | 783 | 91.7 | 71 | 8.3 | 854 | 100.0 |
| 대산 | 281 | 63.3 | 163 | 36.7 | 444 | 100.0 | 381 | 69.8 | 165 | 30.2 | 546 | 100.0 |
| 합계 | 10,415 | 73.5 | 3,748 | 26.5 | 14,162 | 100.0 | 11,144 | 75.1 | 3,693 | 24.9 | 14,837 | 100.0 |

주: 일반과 도서민의 구분 기준은 할인 적용 대상여부이며, 연육교로 연결된 도서에 거주하는 도서민들은 할인을 받지 못함

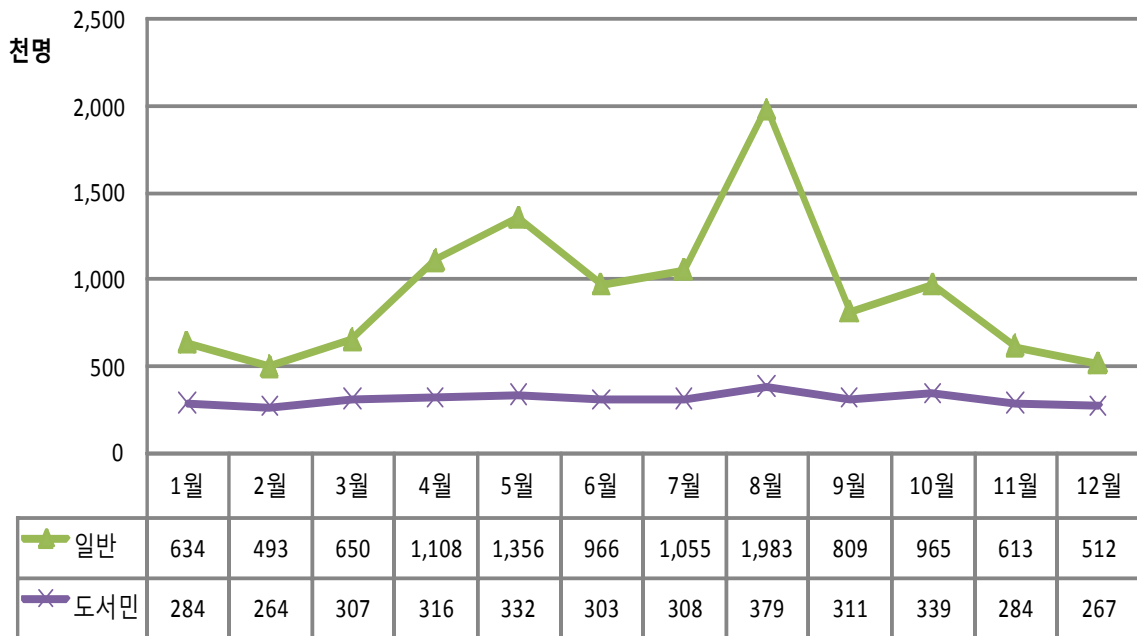
자료: 「연안해운통계연보(2009)」(한국해운조합)이용 KMI 재구성

- 2009년도 연안여객 이용객들의 월별 이용 현황을 보면 8월(15.9%)과 5월(11.4%)에 이용객들이 집중되는 반면 12월(5.2%)과 2월(5.1%)에는 이용률이 현저히 떨어지는 것으로 파악됨
- 8월과 5월에 이용객들이 집중되는 것은 여름 휴가와 맑은 날씨로 인해 여행하기에 가장 좋은 시기이기 때문이며, 반대로 12월과 2월은 추운 날씨와 잦은 결항으로 인해 여행하기에 좋지 않은 상황이 지속되기 때문인 것으로 생각됨
- 이러한 월별 이용객 집중 현상은 일반인과 도서민을 구분해 보면 더욱더 현저하게 나타는데, 일반인들의 경우 8월에 집중되는 현상이 더욱더 심하게 나타나는 것으로 파악됨
- 일반인들의 8월 이용률은 17.8%에 달한 반면 도서민들은 10.3%에 거쳐 8월에 연안여객 이용객들이 집중되는 것은 대부분 일반인들의 여행 증가 때문임
- 연중 이용률의 변화에 있어서 일반인들은 최저 4.4%(2월)에서 최고 17.8%(8월)까지 급격한 변화추이를 보인 반면 도서민들은 7.1%(2월)에서 10.3%(8월)사이에서 안정적인 변화추이를 보임



자료: 「연안해운통계연보(2009)」 (한국해운조합)이용 KMI 재구성

<그림 4-1> 연안여객의 월별 이용 현황(2008-2009)



자료: 「연안해운통계연보(2009)」 (한국해운조합)이용 KMI 재구성

<그림 4-2> 일반/도서민의 월별 이용 현황(2009)

<표 4-4> 월별 일반/도서민 이용 현황(2008-2009)

단위: 천명, %

| 월별 | 2008 | | | | | | 2009 | | | | | |
|----|--------|------|-------|------|--------|-------|--------|------|-------|------|--------|-------|
| | 일반 | | 도서민 | | 계 | | 일반 | | 도서민 | | 계 | |
| | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 | 인원 | 비율 |
| 01 | 446 | 60.5 | 291 | 39.5 | 737 | 100.0 | 634 | 69.1 | 284 | 30.9 | 918 | 100.0 |
| 02 | 531 | 62.2 | 323 | 37.8 | 854 | 100.0 | 493 | 65.1 | 264 | 34.9 | 757 | 100.0 |
| 03 | 597 | 66.1 | 306 | 33.9 | 902 | 100.0 | 650 | 67.9 | 307 | 32.1 | 957 | 100.0 |
| 04 | 891 | 73.2 | 326 | 26.8 | 1,217 | 100.0 | 1,108 | 77.8 | 316 | 22.2 | 1,424 | 100.0 |
| 05 | 1,188 | 77.5 | 345 | 22.5 | 1,534 | 100.0 | 1,356 | 80.3 | 332 | 19.7 | 1,688 | 100.0 |
| 06 | 824 | 73.4 | 298 | 26.6 | 1,122 | 100.0 | 966 | 76.1 | 303 | 23.9 | 1,269 | 100.0 |
| 07 | 1,016 | 77.1 | 302 | 22.9 | 1,319 | 100.0 | 1,055 | 77.4 | 308 | 22.6 | 1,363 | 100.0 |
| 08 | 1,895 | 83.7 | 368 | 16.3 | 2,263 | 100.0 | 1,983 | 84.0 | 379 | 16.0 | 2,362 | 100.0 |
| 09 | 827 | 73.3 | 301 | 26.7 | 1,128 | 100.0 | 809 | 72.2 | 311 | 27.8 | 1,121 | 100.0 |
| 10 | 1,000 | 76.2 | 312 | 23.8 | 1,313 | 100.0 | 965 | 74.0 | 339 | 26.0 | 1,304 | 100.0 |
| 11 | 703 | 70.6 | 293 | 29.4 | 996 | 100.0 | 613 | 68.3 | 284 | 31.7 | 897 | 100.0 |
| 12 | 497 | 63.8 | 282 | 36.2 | 778 | 100.0 | 512 | 65.7 | 267 | 34.3 | 779 | 100.0 |
| 합계 | 10,415 | 73.5 | 3,748 | 26.5 | 14,162 | 100.0 | 11,144 | 75.1 | 3,693 | 24.9 | 14,837 | 100.0 |

자료: 「연안해운통계연보(2009)」(한국해운조합)이용 KMI 재구성

2. 연안여객선 현황

- 2008년 말 기준 등록된 연안여객선들은 총 166척(78,514톤)에 달하며, 선박종류별로 볼 때 가장 많은 척수를 차지하는 연안여객선은 차도선(86척)인 것으로 조사됨
 - 지방청별로 보면 가장 많은 도서가 주변에 산재한 목포지역이 64척의 연안여객선을 보유해 가장 많았으며, 다음으로 여수(21척), 마산(21척), 인천(20척)의 순서임
 - 각 지역별로 선박보유 특징을 살펴보면 목포지역은 차도선의 비중이 매우 높고, 부산은 초쾌속선의 비중이 높았으며, 제주의 경우 카훼리 보유가 많은 것으로 조사됨
- 연안여객선들의 선령별 현황을 살펴보면 전체 166척 가운데 선령이 10년~14년 사이의 선박이 72척으로 가장 많았으며, 다음으로 15년~19년(40척), 5년~9년(26척), 20년~24년(12척)의 순서임
 - 지방청별로 보면 선박보유 대수와 비슷하게 선령별 분포가 나타났으며, 선종별로 보면 차도선이 선령별로 고른 분포를 보인 반면 카훼리의 경우 선령이 대부분 10년 이상의 선박들인 것으로 파악됨

<표 4-5> 연안여객선 지방청별 선종별 현황(2008년 말 기준)

| 지방청 | 일반선 | | 고속선 | | 쾌속선 | | 초쾌속선 | | 차도선 | | 카훼리 | | 합계 | |
|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|
| | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 |
| 부산 | 1 | 648 | 2 | 170 | - | - | 6 | 1,467 | - | - | 2 | 8,554 | 11 | 10,839 |
| 인천 | 2 | 133 | - | - | 3 | 558 | 4 | 1,299 | 9 | 2,754 | 2 | 6,975 | 20 | 11,719 |
| 여수 | 4 | 275 | 1 | 29 | - | - | 3 | 1,004 | 12 | 1,606 | 1 | 3,780 | 21 | 6,694 |
| 마산 | 5 | 495 | 5 | 406 | 1 | 173 | - | - | 10 | 3,282 | - | - | 21 | 4,356 |
| 동해 | - | - | - | - | - | - | 2 | 1,029 | - | - | - | - | 2 | 1,029 |
| 군산 | - | - | 6 | 680 | 2 | 221 | - | - | 2 | 449 | - | - | 10 | 1,350 |
| 목포 | 4 | 294 | - | - | 1 | 120 | 7 | 2,348 | 49 | 8,887 | 3 | 14,429 | 64 | 26,078 |
| 포항 | - | - | - | - | 1 | 106 | 1 | 2,394 | - | - | 1 | 2,048 | 3 | 4,548 |
| 대산 | 3 | 268 | - | - | 1 | 140 | - | - | 4 | 917 | - | - | 8 | 1,325 |
| 제주 | 1 | 36 | 1 | 173 | - | - | 1 | 223 | - | - | 3 | 10,144 | 6 | 10,576 |
| 합계 | 20 | 2,149 | 15 | 1,458 | 9 | 1,318 | 24 | 9,764 | 86 | 17,895 | 12 | 45,930 | 166 | 78,514 |

자료: 한국해운조합, 「2008 연안여객선 업체 현황」, 2009.

<표 4-6> 연안여객선 지방청별 선령별 현황(2008년 말 기준)

| 선령 지방청 | 0 ~ 4년 | | 5 ~ 9년 | | 10 ~ 14년 | | 15 ~ 19년 | | 20 ~ 25년 | | 합계 | |
|-----------|--------|-------|--------|-------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|-----|--------|
| | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 |
| 부산 | - | - | - | - | 4 | 4,931 | 6 | 1,520 | 1 | 4,388 | 11 | 10,839 |
| 인천 | 3 | 926 | 1 | 430 | 9 | 2,452 | 7 | 7,911 | - | - | 20 | 11,719 |
| 여수 | 1 | 165 | 3 | 562 | 9 | 1,160 | 6 | 4,605 | 2 | 202 | 21 | 6,694 |
| 마산 | 4 | 1,211 | 5 | 625 | 4 | 790 | 6 | 1,104 | 2 | 626 | 21 | 4,356 |
| 동해 | - | - | 2 | 1,029 | - | - | - | - | - | - | 2 | 1,029 |
| 군산 | - | - | 1 | 121 | 7 | 1,066 | 1 | 90 | 1 | 73 | 10 | 1,350 |
| 목포 | 5 | 1,122 | 12 | 2,246 | 33 | 7,037 | 11 | 10,762 | 3 | 4,911 | 64 | 26,078 |
| 포항 | - | - | - | - | 2 | 4,442 | - | - | 1 | 106 | 3 | 4,548 |
| 대산 | 3 | 709 | 2 | 192 | 2 | 261 | 1 | 163 | - | - | 8 | 1,325 |
| 제주 | - | - | - | - | 2 | 3,434 | 2 | 6,500 | 2 | 642 | 6 | 10,576 |
| 합계 | 16 | 4,133 | 26 | 5,205 | 72 | 25,573 | 40 | 32,655 | 12 | 10,948 | 166 | 78,514 |

자료: 한국해운조합, 「2008 연안여객선 업체 현황」, 2009.

<표 4-7> 연안여객선 지방청별 선령별 현황(2008년 말 기준)

| 선령 선종 | 0 ~ 4년 | | 5 ~ 9년 | | 10 ~ 14년 | | 15 ~ 19년 | | 20~ 25년 | | 합계 | |
|----------|--------|-------|--------|-------|----------|--------|----------|--------|---------|--------|-----|--------|
| | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 | 척수 | 총톤수 |
| 일반선 | - | - | 4 | 283 | 9 | 703 | 5 | 1,014 | 2 | 149 | 20 | 2,149 |
| 고속선 | 1 | 199 | 3 | 199 | 4 | 486 | 6 | 501 | 1 | 73 | 15 | 1,458 |
| 쾌속선 | - | - | 2 | 313 | 4 | 615 | 2 | 284 | 1 | 106 | 9 | 1,318 |
| 초쾌속선 | - | - | 2 | 1,029 | 14 | 6,455 | 8 | 2,280 | - | - | 24 | 9,764 |
| 차도선 | 15 | 3,934 | 15 | 3,381 | 37 | 7,138 | 14 | 2,550 | 5 | 892 | 86 | 17,895 |
| 카훼리 | - | - | - | - | 4 | 10,176 | 5 | 26,026 | 3 | 9,728 | 12 | 45,930 |
| 합계 | 16 | 4,133 | 26 | 5,205 | 72 | 25,573 | 40 | 32,655 | 12 | 10,948 | 166 | 78,514 |

자료: 한국해운조합, 「2008 연안연안선 업체 현황」, 2009.

- 2009년 기준 지역별 연안여객선의 운항실적(횟수 기준)을 보면 연안여객선 보유량이 가장 많았던 목포청에서 관할하는 지역인 완도와 목포가 각각 77,319회(27.5%)와 71,837회(25.6%)로 가장 많은 비중을 차지했으며, 다음으로 통영(17.4%), 여수(8.8%), 인천(5.7%)의 순서로 많았음
 - 운항실적을 평일과 공휴일로 구분해 보면 전체 운항실적에서 평일이 약 74.5%를 차지하고 공휴일은 약 25.5%를 차지하는 것으로 나타남
 - 운항실적이 높았던 완도와 목포의 경우 평일보다 공휴일의 운항이 전체에서 차지하는 비중이 더 높은 것으로 나타나, 공휴일에 이용객들이 더 집중되는 것으로 나타남
- 2009년 기준 월별 연안여객선의 운항실적(횟수 기준)을 보면 성수기인 8월에 31,714회(11.3%)로 가장 많은 비중을 차지했으며, 반대로 비수기인 12월에 14,863회(5.3%)로 가장 적은 비중을 보였음
 - 평일과 공휴일의 운항실적을 보면 성수기인 8월에는 공휴일(12.2%)이 평일(11.0%)보다 더 높은 운항실적 비율을 보인 반면, 비수기인 12월에는 평일(5.7%)이 공휴일(4.1%)보다 더 높은 운항실적 비율을 보이고 있음

<표 4-8> 지역별 연안여객선 운항실적(2009년)

| 지역 | 평일 | | 공휴일 | | 합계 | |
|----|---------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | 실적(횟수) | 비율(%) | 실적(횟수) | 비율(%) | 실적(횟수) | 비율(%) |
| 부산 | 10,884 | 5.2% | 2,750 | 3.8% | 13,634 | 4.9% |
| 인천 | 13,173 | 6.3% | 2,838 | 4.0% | 16,011 | 5.7% |
| 속초 | 4,060 | 1.9% | 794 | 1.1% | 4,854 | 1.7% |
| 동해 | 787 | 0.4% | 419 | 0.6% | 1,206 | 0.4% |
| 태안 | 7,518 | 3.6% | 2,038 | 2.8% | 9,556 | 3.4% |
| 군산 | 7,989 | 3.8% | 1,873 | 2.6% | 9,862 | 3.5% |
| 목포 | 49,275 | 23.5% | 22,562 | 31.5% | 71,837 | 25.6% |
| 여수 | 20,281 | 9.7% | 4,344 | 6.1% | 24,625 | 8.8% |
| 포항 | 495 | 0.2% | 101 | 0.1% | 596 | 0.2% |
| 통영 | 39,211 | 18.7% | 9,707 | 13.6% | 48,918 | 17.4% |
| 제주 | 2,023 | 1.0% | 373 | 0.5% | 2,396 | 0.9% |
| 완도 | 53,606 | 25.6% | 23,713 | 33.2% | 77,319 | 27.5% |
| 합계 | 209,302 | 100.0% | 71,512 | 100.0% | 280,814 | 100.0% |

자료: 해양경찰청

<표 4-9> 월별 연안여객선 운항실적(2009년)

| 월별 | 평일 | | 공휴일 | | 합계 | |
|----|---------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | 실적(횟수) | 비율(%) | 실적(횟수) | 비율(%) | 실적(횟수) | 비율(%) |
| 01 | 14,190 | 6.8% | 6,678 | 9.3% | 20,868 | 7.4% |
| 02 | 14,170 | 6.8% | 4,365 | 6.1% | 18,535 | 6.6% |
| 03 | 16,728 | 8.0% | 5,275 | 7.4% | 22,003 | 7.8% |
| 04 | 17,188 | 8.2% | 5,155 | 7.2% | 22,343 | 8.0% |
| 05 | 18,395 | 8.8% | 8,728 | 12.2% | 27,123 | 9.7% |
| 06 | 17,722 | 8.5% | 6,050 | 8.5% | 23,772 | 8.5% |
| 07 | 20,618 | 9.9% | 5,114 | 7.2% | 25,732 | 9.2% |
| 08 | 22,975 | 11.0% | 8,739 | 12.2% | 31,714 | 11.3% |
| 09 | 20,472 | 9.8% | 5,826 | 8.1% | 26,298 | 9.4% |
| 10 | 18,355 | 8.8% | 7,238 | 10.1% | 25,593 | 9.1% |
| 11 | 16,589 | 7.9% | 5,381 | 7.5% | 21,970 | 7.8% |
| 12 | 11,900 | 5.7% | 2,963 | 4.1% | 14,863 | 5.3% |
| 합계 | 209,302 | 100.0% | 71,512 | 100.0% | 280,814 | 100.0% |

자료: 해양경찰청

제2절 예비조사 자료의 기초분석

1. 성수기 예비조사 자료의 기초분석

가. 조사자료의 표본 분포

- 성수기 예비조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 4,702개의 표본 가운데 부산지역이 전체의 31.2%(1,465개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 일평균 표본의 개수는 연안여객터미널과 국제여객터미널간에 큰 편차를 보였는데 연안의 경우 조사장소에 따라 최소 63개에서 최대 135개까지 조사되었으며, 국제의 경우는 최소 10개에서 최대 75개까지 큰 편차를 보였음
- 1인·일 평균 조사표본을 보면 녹동항이 63개로 가장 많았으며, 부산, 인천, 목포의 경우 각각 35개, 20개, 22개씩이었음
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 52.5%, 여성이 40.2%, 무응답이 7.3%이며, 연령별 분포를 보면 20대가 23.3%로 가장 높았으며 다음으로 40대(18.3%), 30대(17.5%), 50대(13.8%)의 순서임
- 동반가족 현황을 보면 무응답의 비율이 매우 높았는데 특히 도서민에서 무응답의 비율이 73%에 달했으며, 응답자들 가운데에서도 5인 이상의 비율이 높게 나왔는데 이는 단체이용객들이 동반가족에 모두 포함된 것으로 보임

<표 4-10> 성수기 조사의 항만별 표본 현황

단위: 개

| 조사 일자 | 부산항 | | 인천항 | | | 목포항 | | 포항항 (연안) | 갈두항 (연안) | 녹동항 (연안) | 계 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------------|-------------|-------------|-------|
| | 연안 | 국제 | 연안 | 국제1 | 국제2 | 연안 | 국제 | | | | |
| 8월7일(금) | 176 | 75 | 124 | 20 | 7 | 116 | 47 | 93 | 18 | 37 | 713 |
| 8월8일(토) | 189 | 72 | 129 | 14 | 11 | 107 | 91 | 71 | 95 | 80 | 859 |
| 8월9일(일) | 149 | 93 | 127 | - | - | 138 | 59 | 48 | 111 | 53 | 778 |
| 8월10일(월) | 123 | 72 | 126 | 17 | 8 | 40 | 44 | 52 | 79 | 119 | 680 |
| 8월11일(화) | 140 | 77 | 44 | 23 | 11 | 20 | 18 | 48 | 98 | 38 | 517 |
| 8월12일(수) | 26 | 64 | 26 | 14 | 15 | 13 | 46 | 36 | 120 | 62 | 422 |
| 8월13일(목) | 140 | 69 | 86 | 13 | 7 | 121 | 66 | 50 | 132 | 49 | 733 |
| 합계 | 943 | 522 | 662 | 101 | 59 | 555 | 371 | 398 | 653 | 438 | 4,702 |
| 평균 | 135 | 75 | 95 | 17 | 10 | 79 | 53 | 57 | 93 | 63 | 672 |
| 평균(1인) | 35 | | 20 | | | 22 | | 28 | 47 | 63 | 672 |

<표 4-11> 성수기 조사의 성별 표본 현황

| 성별 | 일반인 | | 도서관 | | 전체 표본 | |
|-----|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| | 표본수(개) | 비율(%) | 표본수(개) | 비율 | 표본수(개) | 비율(%) |
| 남성 | 2,067 | 51.9 | 402 | 56.0 | 2,469 | 52.5 |
| 여성 | 1,607 | 40.3 | 284 | 39.6 | 1,891 | 40.2 |
| 무응답 | 310 | 7.8 | 32 | 4.5 | 342 | 7.3 |
| 합 계 | 3,984 | 100.0 | 718 | 100.0 | 4,702 | 100.0 |

<표 4-12> 성수기 조사의 연령별 표본 현황

| 연령 | 일반인 | | 도서관 | | 전체 표본 | |
|--------|------------|-------------|------------|-------------|--------------|-------------|
| | 표본수(개) | 비율(%) | 표본수(개) | 비율 | 표본수(개) | 비율(%) |
| 10대 이하 | 320 | 8.0 | 38 | 5.3 | 358 | 7.6 |
| 20대 | 952 | 23.9 | 143 | 19.9 | 1,095 | 23.3 |
| 30대 | 687 | 17.2 | 135 | 18.8 | 822 | 17.5 |
| 40대 | 739 | 18.5 | 120 | 16.7 | 859 | 18.3 |
| 50대 | 549 | 13.8 | 99 | 13.8 | 648 | 13.8 |
| 60대 이상 | 198 | 5.0 | 125 | 17.4 | 323 | 6.9 |
| 무응답 | 539 | 13.5 | 58 | 8.1 | 597 | 12.7 |
| 합 계 | 3,984 | 100.0 | 718 | 100.0 | 4,702 | 100.0 |

<표 4-13> 성수기 조사의 동반가족 현황

| 동반가족수 | 일반인 | | 도서관 | | 전체 표본 | |
|-------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 표본수(개) | 비율(%) | 표본수(개) | 비율 | 표본수(개) | 비율(%) |
| 없음 | 23 | 0.6 | | - | 23 | 0.5 |
| 1인 | 867 | 21.8 | 128 | 17.8 | 995 | 21.2 |
| 2인 | 484 | 12.1 | 28 | 3.9 | 512 | 10.9 |
| 3인 | 501 | 12.6 | 18 | 2.5 | 519 | 11.0 |
| 4인 | 174 | 4.4 | 15 | 2.1 | 189 | 4.0 |
| 5인 이상 | 298 | 7.5 | 6 | 0.8 | 304 | 6.5 |
| 무응답 | 1,637 | 41.1 | 523 | 72.8 | 2,160 | 45.9 |
| 합 계 | 3,984 | 100.0 | 718 | 100.0 | 4,702 | 100.0 |

나. 조사자료의 기초 분석

1) 거주지(출발지) 분포

① 연안여객(일반인)

- 성수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 거주지 분포를 보면 갈두항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도가 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 부산항의 경우 부산지역의 연안여객이 차지하는 비율이 72.9%에 달했으며, 인천항의 경우도 인천지역의 연안여객이 차지하는 비율이 51.0%였으며 경기지역을 포함할 경우 73.3%까지 비율이 증가함
- 목포항은 전남, 포항항은 경북, 녹동항은 전남의 비율이 가장 높았으나, 갈두항의 경우는 경기지역이 17.5%로 가장 높은 비율을 차지해 다른 연안여객터미널과 차이를 보이는 것으로 나타남

<표 4-14> 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 서울 | 36 | 6.0 | 141 | 22.3 | 123 | 15.0 | 36 | 10.4 | 72 | 11.7 | 65 | 22.1 | 473 | 14.3 |
| 부산 | 435 | 72.9 | | - | 12 | 1.5 | 34 | 9.8 | 22 | 3.6 | 17 | 5.8 | 520 | 15.7 |
| 대구 | 10 | 1.7 | 5 | 0.8 | 29 | 3.5 | 57 | 16.4 | 14 | 2.3 | 5 | 1.7 | 120 | 3.6 |
| 인천 | 8 | 1.3 | 323 | 51.0 | 16 | 2.0 | 4 | 1.2 | 30 | 4.9 | 6 | 2.0 | 387 | 11.7 |
| 광주 | | - | 1 | 0.2 | 113 | 13.8 | 10 | 2.9 | 49 | 7.9 | 25 | 8.5 | 198 | 6.0 |
| 대전 | 1 | 0.2 | 4 | 0.6 | 42 | 5.1 | 15 | 4.3 | 18 | 2.9 | 5 | 1.7 | 85 | 2.6 |
| 울산 | 22 | 3.7 | | - | 8 | 1.0 | 13 | 3.7 | 22 | 3.6 | 5 | 1.7 | 70 | 2.1 |
| 경기 | 29 | 4.9 | 141 | 22.3 | 123 | 15.0 | 32 | 9.2 | 108 | 17.5 | 11 | 3.7 | 444 | 13.4 |
| 강원 | 4 | 0.7 | 4 | 0.6 | 9 | 1.1 | 2 | 0.6 | 36 | 5.8 | | - | 55 | 1.7 |
| 충북 | 6 | 1.0 | 3 | 0.5 | 23 | 2.8 | 9 | 2.6 | 20 | 3.2 | 8 | 2.7 | 69 | 2.1 |
| 충남 | 2 | 0.3 | 3 | 0.5 | 33 | 4.0 | 12 | 3.5 | 24 | 3.9 | 7 | 2.4 | 81 | 2.4 |
| 전북 | | - | 4 | 0.6 | 48 | 5.9 | 19 | 5.5 | 23 | 3.7 | 3 | 1.0 | 97 | 2.9 |
| 전남 | 2 | 0.3 | | - | 207 | 25.3 | 5 | 1.4 | 67 | 10.9 | 126 | 42.9 | 407 | 12.3 |
| 경북 | 15 | 2.5 | 1 | 0.2 | 12 | 1.5 | 71 | 20.5 | 52 | 8.4 | 2 | 0.7 | 153 | 4.6 |
| 경남 | 26 | 4.4 | 3 | 0.5 | 21 | 2.6 | 28 | 8.1 | 59 | 9.6 | 9 | 3.1 | 146 | 4.4 |
| 제주 | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.2 | | - | 1 | 0.0 |
| 무응답 | 1 | 0.2 | | - | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.0 |
| 합계 | 597 | 100.0 | 633 | 100.0 | 819 | 100.0 | 347 | 100.0 | 617 | 100.0 | 294 | 100.0 | 3,307 | 100.0 |

② 연안여객(도서민)

- 연안여객(도서민)의 거주지 분포를 보면 목포항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치하거나 인접한 시도가 90% 이상을 차지하고 있는 것으로 조사됨
 - 부산항은 경남(97.7%), 인천항은 인천과 경기(93.3%), 포항항은 경북(94.1%), 갈두항은 전남(100.0%), 녹동항은 전남(98.6%)이 가장 높게 나타남
 - 반면 목포항은 전남과 제주가 각각 61.7%와 37.4%로 나타나 제주⇔목포간 여객선 운행으로 인해 제주지역 도서민의 통행이 다른 지역보다 높은 것으로 판단됨

<표 4-15> 연안여객(도서민)의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 서울 | - | - | 1 | 3.3 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 0.1 |
| 부산 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 대구 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 인천 | - | - | 24 | 80.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | 24 | 3.4 |
| 광주 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 대전 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 울산 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 경기 | - | - | 4 | 13.3 | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 0.6 |
| 강원 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 충북 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 충남 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 전북 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 전남 | - | - | - | - | 66 | 61.7 | - | - | 36 | 100.0 | 142 | 98.6 | 244 | 34.2 |
| 경북 | - | - | - | - | - | - | 48 | 94.1 | - | - | - | - | 48 | 6.7 |
| 경남 | 337 | 97.7 | 1 | 3.3 | 1 | 0.9 | 1 | 2.0 | - | - | 2 | 1.4 | 342 | 48.0 |
| 제주 | 8 | 2.3 | - | - | 40 | 37.4 | 2 | 3.9 | - | - | - | - | 50 | 7.0 |
| 무응답 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 합계 | 345 | 100.0 | 30 | 100.0 | 107 | 100.0 | 51 | 100.0 | 36 | 100.0 | 144 | 100.0 | 713 | 100.0 |

③ 국제여객

- 국제여객의 거주지 분포를 보면 부산항(국제)의 경우 부산이 27.3%로 가장 높았으며 다음으로 서울(12.4%), 경남(10.1%), 경기(8.4%)의 순서임
- 인천항(국제)은 서울과 인천이 모두 28.3%로 가장 높았으며 다음으로 경기(22.6%), 충남(4.4%)의 순서임

<표 4-16> 국제여객의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항(국제) | | 인천항(국제1,국제2) | | 계 | |
|-----|---------|-------|--------------|-------|-----|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 서울 | 65 | 12.4 | 45 | 28.3 | 110 | 16.1 |
| 부산 | 143 | 27.3 | 3 | 1.9 | 146 | 21.4 |
| 대구 | 40 | 7.6 | 2 | 1.3 | 42 | 6.2 |
| 인천 | 4 | 0.8 | 45 | 28.3 | 49 | 7.2 |
| 광주 | 11 | 2.1 | 1 | 0.6 | 12 | 1.8 |
| 대전 | 26 | 5.0 | 3 | 1.9 | 29 | 4.3 |
| 울산 | 14 | 2.7 | 2 | 1.3 | 16 | 2.3 |
| 경기 | 44 | 8.4 | 36 | 22.6 | 80 | 11.7 |
| 강원 | 4 | 0.8 | 3 | 1.9 | 7 | 1.0 |
| 충북 | 27 | 5.2 | 2 | 1.3 | 29 | 4.3 |
| 충남 | 19 | 3.6 | 7 | 4.4 | 26 | 3.8 |
| 전북 | 19 | 3.6 | 2 | 1.3 | 21 | 3.1 |
| 전남 | 10 | 1.9 | 3 | 1.9 | 13 | 1.9 |
| 경북 | 32 | 6.1 | | - | 32 | 4.7 |
| 경남 | 53 | 10.1 | 3 | 1.9 | 56 | 8.2 |
| 제주 | 3 | 0.6 | | - | 3 | 0.4 |
| 무응답 | 9 | 1.7 | 2 | 1.3 | 11 | 1.6 |
| 합계 | 523 | 100.0 | 159 | 100.0 | 682 | 100.0 |

2) 승선 목적

① 연안여객(일반인)

- 성수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 승선 목적을 보면 대부분의 연안여객터미널에서 여행이 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
 - 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여행이 승선목적의 80% 이상을 차지한 반면 부산항은 여행(36.9%), 사업(25.8%), 친지방문(16.9%)이 골고루 나타남
 - 전체적으로 여행이 70.5%로 가장 높았으며 다음으로 친지방문(14.8%), 사업(7.1%)의 순서임

<표 4-17> 연안여객(일반인)의 승선 목적(성수기)

단위: 개, %

| 승선 목적 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|----------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|
| | 여행 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 여행 | 220 | 36.9 | 515 | 81.4 | 707 | 86.3 | 310 | 89.3 | 372 | 60.3 | 206 | 70.1 | 2,330 | 70.5 |
| 사업 | 167 | 28.0 | 19 | 3.0 | 17 | 2.1 | 15 | 4.3 | 9 | 1.5 | 9 | 3.1 | 236 | 7.1 |
| 친지방문 | 101 | 16.9 | 60 | 9.5 | 51 | 6.2 | 11 | 3.2 | 220 | 35.7 | 45 | 15.3 | 488 | 14.8 |
| 귀가 | 57 | 9.5 | 10 | 1.6 | 6 | 0.7 | 1 | 0.3 | 0 | - | 1 | 0.3 | 75 | 2.3 |
| 기타 | 52 | 8.7 | 28 | 4.4 | 35 | 4.3 | 10 | 2.9 | 1 | 0.2 | 33 | 11.2 | 159 | 4.8 |
| 무응답 | - | - | 1 | 0.2 | 3 | 0.4 | - | - | 15 | 2.4 | - | - | 19 | 0.6 |
| 합계 | 597 | 100.0 | 633 | 100.0 | 819 | 100.0 | 347 | 100.0 | 617 | 100.0 | 294 | 100.0 | 3,307 | 100.0 |

② 연안여객(도서민)

- 연안여객(도서민)의 승선 목적을 보면 대부분의 연안여객터미널에서 귀가가 85% 이상을 차지하고 있는 것으로 조사됨
 - 전체적으로 귀가가 88.4%로 가장 높았으며 다음으로 사업(4.3%), 여행(3.1%)의 순서임
 - 도서민의 승선목적이 대부분 귀가로 나온 것은 연안여객터미널에서 도서로 들어가는 사람들을 대상으로 설문이 수행되었기 때문인 것으로 파악되며, 차후 도서민들의 경우에는 도서에서 육지로 나오는 목적에 대한 설문이 추가되어야 할 것으로 판단됨

<표 4-18> 연안여객(도서민)의 승선 목적(성수기)

단위: 개, %

| 승선 목적 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|----------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 여행 | 10 | 2.9 | 1 | 3.3 | 6 | 5.6 | 3 | 5.9 | 0 | - | 2 | 1.4 | 22 | 3.1 |
| 사업 | 23 | 6.7 | 1 | 3.3 | 1 | 0.9 | 1 | 2.0 | 1 | 2.8 | 4 | 2.8 | 31 | 4.3 |
| 친지방문 | 6 | 1.7 | 0 | - | 1 | 0.9 | 0 | - | 0 | - | 3 | 2.1 | 10 | 1.4 |
| 귀가 | 295 | 85.5 | 27 | 90.0 | 95 | 88.8 | 47 | 92.2 | 34 | 94.4 | 132 | 91.7 | 630 | 88.4 |
| 기타 | 10 | 2.9 | 0 | - | 4 | 3.7 | 0 | - | 0 | - | 3 | 2.1 | 17 | 2.4 |
| 무응답 | 1 | 0.3 | 1 | 3.3 | - | - | - | - | 1 | 2.8 | - | - | 3 | 0.4 |
| 합계 | 345 | 100.0 | 30 | 100.0 | 107 | 100.0 | 51 | 100.0 | 36 | 100.0 | 144 | 100.0 | 713 | 100.0 |

③ 국제여객

- 국제여객의 승선 목적을 보면 부산항(국제)의 경우 여행이 82.6%로 대부분을 차지하는 반면 인천항(국제)은 사업과 여행이 각각 44.0%와 35.2%로 가장 많은 비중을 차지하는 것으로 조사됨
- 이는 부산항의 경우 일본 여행객들이 대부분인 반면 인천항의 경우는 중국을 오가는 소상공인들과 여행객들이 혼재되어 있기 때문인 것으로 판단됨

<표 4-19> 국제여객의 승선 목적(성수기)

단위: 개, %

| 승선 목적 | 부산항(국제) | | 인천항(국제1,국제2) | | 계 | |
|----------|---------|-------|--------------|-------|-----|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 여행 | 432 | 82.6 | 56 | 35.2 | 488 | 71.6 |
| 사업 | 9 | 1.7 | 70 | 44.0 | 79 | 11.6 |
| 친지 방문 | 13 | 2.5 | 15 | 9.4 | 28 | 4.1 |
| 귀가 | 15 | 2.9 | 6 | 3.8 | 21 | 3.1 |
| 기타 | 54 | 10.3 | 12 | 7.5 | 66 | 9.7 |
| 합계 | 523 | 100.0 | 159 | 100.0 | 682 | 100.0 |

3) 교통수단 이용 현황¹⁾

① 연안여객(일반인)

- 성수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용이 40% 이상으로 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 부산항의 경우는 지하철이 26.6%로 가장 높았으며 다음으로 택시(20.9%), 시내버스(18.9%), 기차(KTX포함)(12.9%), 자가용(11.9%)의 순서임
- 전체적으로 자가용이 48.6%로 가장 높았으며 다음으로 고속버스(14.5%), 지하철(9.7%), 시내버스(8.4%), 택시(8.1%), 기차(KTX포함)(7.3%)의 순서임

<표 4-20> 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|---------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 시내버스 | 113 | 18.9 | 101 | 16.0 | 38 | 4.6 | 7 | 2.0 | 2 | 0.3 | 18 | 6.1 | 279 | 8.4 |
| 지하철 | 159 | 26.6 | 159 | 25.1 | 2 | 0.2 | | - | | - | | - | 320 | 9.7 |
| 택시 | 125 | 20.9 | 72 | 11.4 | 57 | 7.0 | 13 | 3.7 | | - | 1 | 0.3 | 268 | 8.1 |
| 고속버스 | 33 | 5.5 | 20 | 3.2 | 153 | 18.7 | 110 | 31.7 | 108 | 17.5 | 56 | 19.0 | 480 | 14.5 |
| 기차(KTX) | 77 | 12.9 | 5 | 0.8 | 128 | 15.6 | 16 | 4.6 | 13 | 2.1 | 4 | 1.4 | 243 | 7.3 |
| 비행기 | 9 | 1.5 | | - | 3 | 0.4 | | - | | - | 1 | 0.3 | 13 | 0.4 |
| 자가용 | 71 | 11.9 | 268 | 42.3 | 417 | 50.9 | 195 | 56.2 | 469 | 76.0 | 188 | 63.9 | 1608 | 48.6 |
| 렌트카 | | - | 2 | 0.3 | 7 | 0.9 | 4 | 1.2 | | - | 10 | 3.4 | 23 | 0.7 |
| 자전거 | 2 | 0.3 | 2 | 0.3 | 5 | 0.6 | | - | | - | 3 | 1.0 | 12 | 0.4 |
| 기타 | 7 | 1.2 | 4 | 0.6 | 9 | 1.1 | 1 | 0.3 | | - | 8 | 2.7 | 29 | 0.9 |
| 무응답 | 1 | 0.2 | | - | | - | 1 | 0.3 | 25 | 4.1 | 5 | 1.7 | 32 | 1.0 |
| 합계 | 597 | 100.0 | 633 | 100.0 | 819 | 100.0 | 347 | 100.0 | 617 | 100.0 | 294 | 100.0 | 3,307 | 100.0 |

1) 출발지(거주지)→여객터미널로 이동시 사용한 대표적인 교통수단에 대한 설문 분석임

② 연안여객(도서민)

- 도서민의 교통수단 이용 현황을 보면 일반인들과는 달리 기타(도보)(32.7%)와 택시(24.7%)가 높게 나왔으며 상대적으로 자가용(14.6%) 이용 비율은 낮은 것으로 조사됨
- 인천항, 포항항, 갈두항의 경우 택시의 이용 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 4-21> 연안여객(도서민)의 교통수단 이용 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|---------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 시내버스 | 23 | 6.7 | 5 | 16.7 | 14 | 13.1 | 5 | 9.8 | 2 | 5.6 | 5 | 3.5 | 54 | 7.6 |
| 지하철 | 51 | 14.8 | 2 | 6.7 | | - | | - | | - | | - | 53 | 7.4 |
| 택시 | 77 | 22.3 | 9 | 30.0 | 28 | 26.2 | 17 | 33.3 | 24 | 66.7 | 21 | 14.6 | 176 | 24.7 |
| 고속버스 | 25 | 7.2 | 1 | 3.3 | 4 | 3.7 | 11 | 21.6 | | - | 1 | 0.7 | 42 | 5.9 |
| 기차(KTX) | 11 | 3.2 | 1 | 3.3 | 3 | 2.8 | 1 | 2.0 | | - | | - | 16 | 2.2 |
| 비행기 | 10 | 2.9 | | - | 1 | 0.9 | 2 | 3.9 | | - | | - | 13 | 1.8 |
| 자가용 | 38 | 11.0 | 7 | 23.3 | 29 | 27.1 | 11 | 21.6 | 9 | 25.0 | 10 | 6.9 | 104 | 14.6 |
| 렌트카 | | - | | - | | - | | - | | - | | - | | - |
| 자전거 | 1 | 0.3 | | - | | - | | - | | - | 11 | 7.6 | 12 | 1.7 |
| 기타 | 108 | 31.3 | 4 | 13.3 | 24 | 22.4 | 4 | 7.8 | | - | 93 | 64.6 | 233 | 32.7 |
| 무응답 | 1 | 0.3 | 1 | 3.3 | 4 | 3.7 | | - | 1 | 2.8 | 3 | 2.1 | 10 | 1.4 |
| 합계 | 345 | 100.0 | 30 | 100.0 | 107 | 100.0 | 51 | 100.0 | 36 | 100.0 | 144 | 100.0 | 713 | 100.0 |

③ 국제여객

- 국제여객의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항(국제)의 경우 기차(26.0%), 고속버스(23.9%), 자가용(22.9%)의 이용 비율이 높은 반면 인천항(국제)은 자가용(24.5%), 지하철(22.6%), 고속버스(17.6%), 시내버스(17.0%)의 이용 비율이 높은 것으로 조사됨
- 부산항의 경우 일본 여행객들이 전국에서 모여들기 때문에 원거리 교통수단인 기차와 고속버스의 이용비율이 인천항에 비해 다소 높게 나온 것으로 판단됨

<표 4-22> 국제여객의 교통수단 이용 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항(국제) | | 인천항(국제1,국제2) | | 계 | |
|---------|------------|-------------|--------------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 시내버스 | 24 | 4.6 | 27 | 17.0 | 51 | 7.5 |
| 지하철 | 54 | 10.3 | 36 | 22.6 | 90 | 13.2 |
| 택시 | 53 | 10.1 | 19 | 11.9 | 72 | 10.6 |
| 고속버스 | 125 | 23.9 | 28 | 17.6 | 153 | 22.4 |
| 기차(KTX) | 136 | 26.0 | 4 | 2.5 | 140 | 20.5 |
| 비행기 | 5 | 1.0 | | - | 5 | 0.7 |
| 자가용 | 120 | 22.9 | 39 | 24.5 | 159 | 23.3 |
| 렌트카 | 1 | 0.2 | | - | 1 | 0.1 |
| 자전거 | 1 | 0.2 | | - | 1 | 0.1 |
| 기타 | 4 | 0.8 | 5 | 3.1 | 9 | 1.3 |
| 무응답 | | - | 1 | 0.6 | 1 | 0.1 |
| 합계 | 523 | 100.0 | 159 | 100.0 | 682 | 100.0 |

4) 도서내 교통수단 이용 현황

① 연안여객(일반인)

- 성수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 자가용이 37.3%로 가장 높았으며, 다음으로 도보(21.2%), 버스(18.1%), 기타(12.5%)의 순서인 것으로 조사됨
- 인천항과 목포항은 도보의 이용이 가장 많았으며, 포항항은 버스, 갈두항과 녹동항은 자가용의 이용이 가장 많았음
- 갈두항과 녹동항의 자가용 이용비율이 높은 것은 일반인들이 차도선을 이용해 자신들의 차량을 도서에 많이 가지고 들어가기 때문인 것으로 파악됨

<표 4-23> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|-----|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 자가용 | 149 | 25.0 | 154 | 24.3 | 225 | 27.5 | 50 | 14.4 | 489 | 79.3 | 165 | 56.1 | 1232 | 37.3 |
| 렌트카 | 16 | 2.7 | 37 | 5.8 | 94 | 11.5 | 77 | 22.2 | 0 | - | 29 | 9.9 | 253 | 7.7 |
| 버스 | 171 | 28.6 | 142 | 22.4 | 68 | 8.3 | 177 | 51.0 | 21 | 3.4 | 19 | 6.5 | 598 | 18.1 |
| 자전거 | 14 | 2.3 | 13 | 2.1 | 28 | 3.4 | 8 | 2.3 | 0 | - | 10 | 3.4 | 73 | 2.2 |
| 도보 | 89 | 14.9 | 223 | 35.2 | 288 | 35.2 | 12 | 3.5 | 32 | 5.2 | 58 | 19.7 | 702 | 21.2 |
| 기타 | 157 | 26.3 | 55 | 8.7 | 109 | 13.3 | 23 | 6.6 | 56 | 9.1 | 13 | 4.4 | 413 | 12.5 |
| 무응답 | 1 | 0.2 | 9 | 1.4 | 7 | 0.9 | 0 | - | 19 | 3.1 | 0 | - | 36 | 1.1 |
| 합계 | 597 | 100.0 | 633 | 100.0 | 819 | 100.0 | 347 | 100.0 | 617 | 100.0 | 294 | 100.0 | 3307 | 100.0 |

② 연안여객(도서민)

- 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 도보가 35.8%로 가장 높게 나와 일반인과 대조를 보였음
- 일반인과 달리 인천항, 목포항, 포항항은 자가용의 이용이 가장 많았으며, 갈두항과 녹동항은 도보의 이용이 가장 많았음

<표 4-24> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 포항항 | | 갈두항 | | 녹동항 | | 계 | |
|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 자가용 | 96 | 27.8 | 18 | 60.0 | 42 | 39.3 | 20 | 39.2 | 4 | 11.1 | 9 | 6.3 | 189 | 26.5 |
| 렌트카 | 4 | 1.2 | 0 | - | 1 | 0.9 | 2 | 3.9 | 0 | - | 2 | 1.4 | 9 | 1.3 |
| 버스 | 69 | 20.0 | 3 | 10.0 | 18 | 16.8 | 5 | 9.8 | 1 | 2.8 | 2 | 1.4 | 98 | 13.7 |
| 자전거 | 5 | 1.4 | 0 | - | 0 | - | 1 | 2.0 | 0 | - | 13 | 9.0 | 19 | 2.7 |
| 도보 | 84 | 24.3 | 5 | 16.7 | 36 | 33.6 | 4 | 7.8 | 14 | 38.9 | 112 | 77.8 | 255 | 35.8 |
| 기타 | 86 | 24.9 | 2 | 6.7 | 8 | 7.5 | 3 | 5.9 | 0 | - | 6 | 4.2 | 105 | 14.7 |
| 무응답 | 1 | 0.3 | 2 | 6.7 | 2 | 1.9 | 16 | 31.4 | 17 | 47.2 | 0 | - | 38 | 5.3 |
| 합계 | 345 | 100.0 | 30 | 100.0 | 107 | 100.0 | 51 | 100.0 | 36 | 100.0 | 144 | 100.0 | 713 | 100.0 |

③ 국제여객

- 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 부산항(국제)과 인천항(국제) 모두 버스의 이용이 가장 높은 것으로 조사됨
- 버스의 이용 비율을 보면 부산항(국제)은 58.3%, 인천항(국제)은 42.1%로 두 곳 모두 가장 높은 이용 비중을 나타냈으며, 다음으로 높은 비중을 차지한 교통수단은 기타(20.8%), 자가용(8.7%), 렌트카(7.3%)의 순서임

<표 4-25> 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 계 | |
|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 자가용 | 29 | 5.5 | 30 | 18.9 | 59 | 8.7 |
| 렌트카 | 45 | 8.6 | 5 | 3.1 | 50 | 7.3 |
| 버스 | 305 | 58.3 | 67 | 42.1 | 372 | 54.5 |
| 자전거 | 5 | 1.0 | 1 | 0.6 | 6 | 0.9 |
| 도보 | 25 | 4.8 | 10 | 6.3 | 35 | 5.1 |
| 기타 | 100 | 19.1 | 42 | 26.4 | 142 | 20.8 |
| 무응답 | 14 | 2.7 | 4 | 2.5 | 18 | 2.6 |
| 합계 | 523 | 100.0 | 159 | 100.0 | 682 | 100.0 |

2. 비수기 예비조사 자료의 기초분석

가. 조사자료의 표본 분포

- 비수기 예비조사 자료의 전체 2,870개의 표본 가운데 목포항이 전체의 28.4%(814개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있으며, 다음으로 부산항(22.0%, 632개), 인천항(15.2%, 436개)의 순서임
- 일평균 표본의 개수는 지역별로 큰 편차를 보였는데 조사장소에 따라 최소 45개에서 최대 116개까지 2배 이상의 차이가 발생한 것으로 조사됨
- 1인·일 평균 조사표본을 보면 목포항이 29개로 가장 많았으며, 부산항, 군산항, 완도항, 통영항의 경우 23개~25개 사이였으며, 인천항은 16개인 것으로 조사되어 성수기때와 비교해 조사표본의 수가 매우 낮게 나옴
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 42.9%, 여성이 36.2%, 무응답이 20.9%로 성수기에 비해 무응답이 비율이 3배 정도 높게 나왔으며, 연령별 분포를 보면 20대가 19.1%로 가장 높았으며 다음으로 50대(16.7%), 40대(14.8%), 30대(11.1%)의 순서임
- 동반가족 현황을 보면 무응답의 비율이 58.7%로 과반수가 넘었으며, 응답한 사람들 가운데에서는 1인이 16.1%로 가장 많은 비중을 차지하는 것으로 조사됨

<표 4-26> 비수기 조사의 항만별 표본 현황

단위: 개, %

| 조사일 | 부산항 (연안/국제) | 인천항 (연안/국제) | 목포항 (연안/국제) | 군산항 (연안/국제) | 완도항 (연안) | 통영항 (연안) | 합계 |
|----------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|-------------|-------|
| 1월25일(월) | 77 | | 92 | 15 | 66 | 50 | 300 |
| 1월26일(화) | 107 | 80 | 111 | 54 | 70 | 46 | 468 |
| 1월27일(수) | 88 | 60 | 128 | 56 | 48 | 44 | 424 |
| 1월28일(목) | 100 | 76 | 135 | 51 | 47 | 44 | 453 |
| 1월29일(금) | 87 | 65 | 138 | 47 | 32 | 35 | 404 |
| 1월30일(토) | 89 | 71 | 164 | 56 | 51 | 70 | 501 |
| 1월31일(일) | 84 | 40 | 46 | 47 | 33 | 26 | 276 |
| 2월01일(월) | | 44 | | | | | 44 |
| 합계 | 632 | 436 | 814 | 326 | 347 | 315 | 2,870 |
| 평균 | 90 | 62 | 116 | 47 | 50 | 45 | 410 |
| 평균(1인) | 23 | 16 | 29 | 23 | 25 | 23 | |

<표 4-27> 비수기 조사의 성별 표본 현황

| 성별 | 일반인 | | 도서관 | | 전체 표본 | |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 표본수(개) | 비율(%) | 표본수(개) | 비율 | 표본수(개) | 비율(%) |
| 남성 | 888 | 48.8% | 343 | 32.6% | 1,231 | 42.9% |
| 여성 | 652 | 35.8% | 387 | 36.8% | 1,039 | 36.2% |
| 무응답 | 279 | 15.3% | 321 | 30.5% | 600 | 20.9% |
| 합 계 | 1,819 | 100.0% | 1,051 | 100.0% | 2,870 | 100.0% |

<표 4-28> 비수기 조사의 연령별 · 성별 표본 현황

단위: 개, %

| 연령 | 일반 | | | | 도서관 | | | | 전체 표본 | | | | | |
|-------|------------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 남성 | | 여성 | | 남성 | | 여성 | | 남성 | | 여성 | | 합계 | |
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 10대이하 | 26 | 2.9 | 49 | 7.5 | 16 | 4.7 | 25 | 6.5 | 42 | 3.4 | 74 | 7.1 | 116 | 5.1 |
| 20대 | 198 | 22.3 | 191 | 29.3 | 31 | 9.0 | 13 | 3.4 | 229 | 18.6 | 204 | 19.6 | 433 | 19.1 |
| 30대 | 122 | 13.7 | 95 | 14.6 | 14 | 4.1 | 21 | 5.4 | 136 | 11.0 | 116 | 11.2 | 252 | 11.1 |
| 40대 | 142 | 16.0 | 98 | 15.0 | 48 | 14.0 | 48 | 12.4 | 190 | 15.4 | 146 | 14.1 | 336 | 14.8 |
| 50대 | 161 | 18.1 | 97 | 14.9 | 50 | 14.6 | 70 | 18.1 | 211 | 17.1 | 167 | 16.1 | 378 | 16.7 |
| 60대 | 54 | 6.1 | 40 | 6.1 | 55 | 16.0 | 76 | 19.6 | 109 | 8.9 | 116 | 11.2 | 225 | 9.9 |
| 70대이상 | 29 | 3.3 | 10 | 1.5 | 67 | 19.5 | 73 | 18.9 | 96 | 7.8 | 83 | 8.0 | 179 | 7.9 |
| 무응답 | 156 | 17.6 | 72 | 11.0 | 62 | 18.1 | 61 | 15.8 | 218 | 17.7 | 133 | 12.8 | 351 | 15.5 |
| 합계 | 888 | 100.0 | 652 | 100.0 | 343 | 100.0 | 387 | 100.0 | 1231 | 100.0 | 1039 | 100.0 | 2,270 | 100.0 |

주: 전체 표본에서 성비에 대해 무응답한 600개의 표본을 제한 후 분석

<표 4-29> 비수기 조사의 동반가족 현황

| 동반가족수 | 일반인 | | 도서관 | | 전체 표본 | |
|-------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 표본수(개) | 비율(%) | 표본수(개) | 비율 | 표본수(개) | 비율(%) |
| 없음 | 105 | 5.8 | 25 | 2.4 | 130 | 4.5 |
| 1인 | 330 | 18.1 | 132 | 12.6 | 462 | 16.1 |
| 2인 | 192 | 10.6 | 48 | 4.6 | 240 | 8.4 |
| 3인 | 106 | 5.8 | 16 | 1.5 | 122 | 4.3 |
| 4인 | 64 | 3.5 | 13 | 1.2 | 77 | 2.7 |
| 5인 이상 | 144 | 7.9 | 9 | 0.9 | 153 | 5.3 |
| 무응답 | 878 | 48.3 | 808 | 76.9 | 1,686 | 58.7 |
| 합 계 | 1,819 | 100.0 | 1,051 | 100.0 | 2,870 | 100.0 |

나. 조사자료의 기초 분석

1) 거주지(출발지) 분포

① 연안여객(일반인)

- 비수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포를 보면 모든 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도의 비율이 가장 높은 것으로 조사됨
- 부산항의 경우 부산이 거주지인 비율이 73.1%로 매우 높았으며, 인천항과 목포항도 각각 54.4%와 45.5%를 차지해 높은 비중을 차지하는 것으로 조사됨
- 군산항, 완도항, 통영항의 경우 각각 전북(48.2%), 전남(22.5%), 경남(40.4%)의 비중이 가장 높았으며 다음으로 인구수가 많은 경기, 서울, 부산 지역 등이 높은 비중을 차지하는 것으로 조사됨

<표 4-30> 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|-----|------------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 서울 | 17 | 5.9 | 22 | 14.8 | 27 | 6.9 | 10 | 9.1 | 29 | 13.9 | 27 | 10.8 | 132 | 9.5 |
| 부산 | 209 | 73.1 | 2 | 1.3 | 5 | 1.3 | 4 | 3.6 | 9 | 4.3 | 29 | 11.6 | 258 | 18.5 |
| 대구 | 7 | 2.4 | - | - | 3 | 0.8 | 7 | 6.4 | 8 | 3.8 | 16 | 6.4 | 41 | 2.9 |
| 인천 | 1 | 0.3 | 81 | 54.4 | 6 | 1.5 | 1 | 0.9 | 7 | 3.3 | 11 | 4.4 | 107 | 7.7 |
| 광주 | - | - | 1 | 0.7 | 67 | 17.2 | 2 | 1.8 | 20 | 9.6 | 1 | 0.4 | 91 | 6.5 |
| 대전 | - | - | 1 | 0.7 | 13 | 3.3 | 3 | 2.7 | 9 | 4.3 | 7 | 2.8 | 33 | 2.4 |
| 울산 | 15 | 5.2 | 1 | 0.7 | 1 | 0.3 | - | - | 2 | 1.0 | 6 | 2.4 | 25 | 1.8 |
| 경기 | 16 | 5.6 | 28 | 18.8 | 30 | 7.7 | 13 | 11.8 | 33 | 15.8 | 22 | 8.8 | 142 | 10.2 |
| 강원 | 1 | 0.3 | 2 | 1.3 | 2 | 0.5 | - | - | 10 | 4.8 | 2 | 0.8 | 17 | 1.2 |
| 충북 | - | - | 2 | 1.3 | 3 | 0.8 | 2 | 1.8 | 2 | 1.0 | 7 | 2.8 | 16 | 1.1 |
| 충남 | 1 | 0.3 | 1 | 0.7 | 19 | 4.9 | 7 | 6.4 | 3 | 1.4 | 4 | 1.6 | 35 | 2.5 |
| 전북 | - | - | - | - | 28 | 7.2 | 53 | 48.2 | 15 | 7.2 | - | - | 96 | 6.9 |
| 전남 | 1 | 0.3 | 2 | 1.3 | 177 | 45.5 | 1 | 0.9 | 47 | 22.5 | 7 | 2.8 | 235 | 16.9 |
| 경북 | 6 | 2.1 | 2 | 1.3 | 3 | 0.8 | 4 | 3.6 | 5 | 2.4 | 10 | 4.0 | 30 | 2.2 |
| 경남 | 12 | 4.2 | 4 | 2.7 | 1 | 0.3 | - | - | 5 | 2.4 | 101 | 40.4 | 123 | 8.8 |
| 제주 | - | - | - | - | 2 | 0.5 | 2 | 1.8 | 1 | 0.5 | - | - | 5 | 0.4 |
| 무응답 | - | - | - | - | 2 | 0.5 | 1 | 0.9 | 4 | 1.9 | - | - | 7 | 0.5 |
| 합계 | 286 | 100.0 | 149 | 100.0 | 389 | 100.0 | 110 | 100.0 | 209 | 100.0 | 250 | 100.0 | 1,393 | 100.0 |

② 연안여객(도서민)

- 비수기 도서민의 거주지 분포를 보면 인천을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치하고 있는 시도가 90% 이상을 차지하고 있는 것으로 조사됨
 - 부산항은 부산(97.7%), 인천항은 인천(78.9%), 목포항은 전남(97.9%), 군산항은 전북(96.0%), 완도항은 전남(94.2%), 통영항은 경남(92.3%)이 가장 높게 나타남
 - 목포항은 전남과 제주가 각각 61.7%와 37.4%를 차지했던 성수기와 달리 비수기에는 전남이 97.9%를 차지해 대조적인 모습을 보여줌

<표 4-31> 연안여객(도서민)의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|-----|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 서울 | 1 | 0.8 | 6 | 4.2 | 2 | 0.5 | 2 | 1.3 | 1 | 0.7 | 1 | 1.5 | 13 | 1.2 |
| 부산 | 119 | 90.8 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1.5 | 120 | 11.4 |
| 대구 | - | - | 1 | 0.7 | - | - | - | - | - | - | 1 | 1.5 | 2 | 0.2 |
| 인천 | 1 | 0.8 | 112 | 78.9 | 1 | 0.2 | - | - | 1 | 0.7 | - | - | 115 | 10.9 |
| 광주 | - | - | 1 | 0.7 | 2 | 0.5 | - | - | 3 | 2.2 | - | - | 6 | 0.6 |
| 대전 | - | - | 1 | 0.7 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 0.1 |
| 울산 | 3 | 2.3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | 0.3 |
| 경기 | 1 | 0.8 | 11 | 7.7 | 2 | 0.5 | 2 | 1.3 | - | - | - | - | 16 | 1.5 |
| 강원 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 충북 | - | - | 1 | 0.7 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 0.1 |
| 충남 | - | - | 2 | 1.4 | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 0.2 |
| 전북 | - | - | 2 | 1.4 | - | - | 144 | 96.0 | - | - | - | - | 146 | 13.9 |
| 전남 | 1 | 0.8 | - | - | 416 | 97.9 | - | - | 130 | 94.2 | - | - | 547 | 52.0 |
| 경북 | - | - | 3 | 2.1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | 0.3 |
| 경남 | 2 | 1.5 | 1 | 0.7 | - | - | - | - | - | - | 60 | 92.3 | 63 | 6.0 |
| 제주 | 2 | 1.5 | - | - | - | - | - | - | 3 | 2.2 | - | - | 5 | 0.5 |
| 무응답 | 1 | 0.8 | 1 | 0.7 | 2 | 0.5 | 2 | 1.3 | - | - | 2 | 3.1 | 8 | 0.8 |
| 합계 | 131 | 100.0 | 142 | 100.0 | 425 | 100.0 | 150 | 100.0 | 138 | 100.0 | 65 | 100.0 | 1,051 | 100.0 |

③ 국제여객

- 비수기 국제여객의 거주지 분포를 보면 부산항(국제)의 경우 부산이 20.0%로 가장 높았으며 다음으로 대구(14.9%), 경남(10.7%), 전남(9.8%)의 순서임
- 인천항(국제)은 서울이 27.6%로 가장 높았으며 다음으로 경기(26.9%), 인천(11.0%)의 순서이며, 군산항(국제)은 전북(22.7%), 서울(12.1%)의 순서임

<표 4-32> 국제여객의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 군산항 | | 계 | |
|-----|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 서울 | 12 | 5.6 | 40 | 27.6 | 8 | 12.1 | 60 | 14.1 |
| 부산 | 43 | 20.0 | 4 | 2.8 | 3 | 4.5 | 50 | 11.7 |
| 대구 | 32 | 14.9 | 1 | 0.7 | - | - | 33 | 7.7 |
| 인천 | - | - | 16 | 11.0 | 2 | 3.0 | 18 | 4.2 |
| 광주 | 9 | 4.2 | 2 | 1.4 | - | - | 11 | 2.6 |
| 대전 | 14 | 6.5 | 3 | 2.1 | 1 | 1.5 | 18 | 4.2 |
| 울산 | 11 | 5.1 | 2 | 1.4 | - | - | 13 | 3.1 |
| 경기 | 15 | 7.0 | 39 | 26.9 | 3 | 4.5 | 57 | 13.4 |
| 강원 | 5 | 2.3 | 5 | 3.4 | - | - | 10 | 2.3 |
| 충북 | 2 | 0.9 | 6 | 4.1 | - | - | 8 | 1.9 |
| 충남 | 8 | 3.7 | 5 | 3.4 | - | - | 13 | 3.1 |
| 전북 | 11 | 5.1 | 7 | 4.8 | 15 | 22.7 | 33 | 7.7 |
| 전남 | 21 | 9.8 | 3 | 2.1 | - | - | 24 | 5.6 |
| 경북 | 8 | 3.7 | 5 | 3.4 | - | - | 13 | 3.1 |
| 경남 | 23 | 10.7 | 2 | 1.4 | - | - | 25 | 5.9 |
| 제주 | 1 | 0.5 | - | - | - | - | 1 | 0.2 |
| 무응답 | - | - | 5 | 3.4 | 34 | 51.5 | 39 | 9.2 |
| 합계 | 215 | 100.0 | 145 | 100.0 | 66 | 100.0 | 426 | 100.0 |

2) 승선 목적

① 연안여객(일반인)

- 비수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 승선 목적을 보면 부산항과 인천항의 경우는 업무가 가장 많은 비중을 차지한 반면 목포항, 군산항, 완도항, 통영항에서는 여가(여행)가 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 부산항의 경우는 업무, 친인척방문, 여가(여행)의 순서이며, 인천항은 업무, 여가(여행), 친인척방문의 순서임
- 목포항은 여가(여행), 친인척방문, 업무의 순서이며, 군산항, 완도항, 통영항은 여가(여행), 업무, 친인척방문의 순서임
- 전반적으로 비수기는 승선목적에 있어서 성수기에 비해 ‘여가(여행)’의 비중이 감소하고 ‘업무’의 비중이 증가한 모습을 보여주고 있음

<표 4-33> 연안여객(일반인)의 승선 목적(비수기)

단위: 개, %

| 승선 목적 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|------------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 여가 (여행) | 63 | 22.0 | 30 | 20.1 | 248 | 63.8 | 60 | 54.5 | 132 | 63.2 | 213 | 85.2 | 746 | 53.6 |
| 업무 | 106 | 37.1 | 63 | 42.3 | 57 | 14.7 | 39 | 35.5 | 36 | 17.2 | 17 | 6.8 | 318 | 22.8 |
| 등교 (학교) | 1 | 0.3 | | - | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.1 |
| 귀가 | 6 | 2.1 | 6 | 4.0 | 3 | 0.8 | | - | 1 | 0.5 | 3 | 1.2 | 19 | 1.4 |
| 친인척 방문 | 75 | 26.2 | 28 | 18.8 | 60 | 15.4 | 9 | 8.2 | 14 | 6.7 | 8 | 3.2 | 194 | 13.9 |
| 출근 | 7 | 2.4 | 4 | 2.7 | | - | | - | 3 | 1.4 | | - | 14 | 1.0 |
| 귀사 | | - | 1 | 0.7 | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.1 |
| 배웅 | 4 | 1.4 | 4 | 2.7 | | - | | - | 1 | 0.5 | 1 | 0.4 | 10 | 0.7 |
| 기타 | 24 | 8.4 | 13 | 8.7 | 20 | 5.1 | 2 | 1.8 | 22 | 10.5 | 6 | 2.4 | 87 | 6.2 |
| 무응답 | | - | | - | 1 | 0.3 | | - | | - | 2 | 0.8 | 3 | 0.2 |
| 합계 | 286 | 100.0 | 149 | 100.0 | 389 | 100.0 | 110 | 100.0 | 209 | 100.0 | 250 | 100.0 | 1,333 | 100.0 |

② 연안여객(도서민)

- 비수기 연안여객(도서민)의 승선 목적을 보면 연안여객터미널마다 서로 다른 목적이 가장 많은 비중을 차지하는 것으로 도출되어 성수기와는 다른 결과를 보여줌²⁾
- 부산항의 경우는 친인척(26.7%),병원(15.3%)>업무(11.5%)>귀가(10.7%)의 순서이고, 인천항의 경우는 귀가(21.1%)>친인척(20.4%)>업무(16.9%)>병원(12.7%)의 순서이며, 목포항의 경우는 병원(35.3%)>업무(24.5%)>친인척(23.8%)>쇼핑(6.4%)의 순서임³⁾
 - 군산항의 경우는 귀가(38.7%)>친인척(19.3%)=업무(19.3%)>병원(11.3%)의 순서이고, 완도항의 경우는 쇼핑(46.4%)>병원(10.1%)>귀가(7.2%)=업무(7.2%)의 순서이며, 통영항의 경우는 병원(33.8%)>쇼핑(32.3%)>업무(12.3%)>귀가(6.2%)의 순서임⁴⁾

<표 4-34> 연안여객(도서민)의 승선 목적(비수기)

단위: 개, %

| 승선 목적 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 배웅 | | - | 6 | 4.2 | | - | | - | 5 | 3.6 | 1 | 1.5 | 12 | 1.1 |
| 귀가 | 14 | 10.7 | 30 | 21.1 | 5 | 1.2 | 58 | 38.7 | 10 | 7.2 | 4 | 6.2 | 121 | 11.5 |
| 출근 | 3 | 2.3 | 3 | 2.1 | 1 | 0.2 | 3 | 2.0 | 1 | 0.7 | | - | 11 | 1.0 |
| 등교 (하교) | 1 | 0.8 | 1 | 0.7 | 1 | 0.2 | | - | | - | | - | 3 | 0.3 |
| 학원 | 2 | 1.5 | 1 | 0.7 | 2 | 0.5 | | - | | - | | - | 5 | 0.5 |
| 업무 | 15 | 11.5 | 24 | 16.9 | 104 | 24.5 | 29 | 19.3 | 10 | 7.2 | 8 | 12.3 | 190 | 18.1 |
| 귀사 | | - | 2 | 1.4 | | - | 1 | 0.7 | 1 | 0.7 | | - | 4 | 0.4 |
| 쇼핑 | 9 | 6.9 | 3 | 2.1 | 27 | 6.4 | 8 | 5.3 | 64 | 46.4 | 21 | 32.3 | 132 | 12.6 |
| 여가 (여행) | 12 | 9.2 | 14 | 9.9 | 12 | 2.8 | | - | 6 | 4.3 | | - | 44 | 4.2 |
| 병원 | 20 | 15.3 | 18 | 12.7 | 150 | 35.3 | 17 | 11.3 | 14 | 10.1 | 22 | 33.8 | 241 | 22.9 |
| 친인척 방문 | 35 | 26.7 | 29 | 20.4 | 101 | 23.8 | 29 | 19.3 | 8 | 5.8 | 2 | 3.1 | 204 | 19.4 |
| 기타 | 20 | 15.3 | 11 | 7.7 | 19 | 4.5 | 4 | 2.7 | 19 | 13.8 | 6 | 9.2 | 79 | 7.5 |
| 무응답 | | - | | - | 3 | 0.7 | 1 | 0.7 | | - | 1 | 1.5 | 5 | 0.5 |
| 합계 | 131 | 100.0 | 142 | 100.0 | 425 | 100.0 | 150 | 100.0 | 138 | 100.0 | 65 | 100.0 | 1051 | 100.0 |

2) 성수기와 달리 도서에서 육지로 나오는 목적에 대한 설문을 수행했음

3) 기타는 제외한 순서임

4) 기타는 제외한 순서임

③ 국제여객

- 비수기 국제여객의 승선 목적을 보면 부산항(국제)의 경우 성수기와 마찬가지로 여행이 88.4%로 가장 많은 비중을 차지하는 반면 인천항(국제)은 업무와 귀가가 동일하게 33.1%씩을 차지해 부산항과는 다른 모습을 나타냄
- 반면 군산항(국제)의 경우는 업무가 전체의 97.0%로 대부분을 차지해 부산항(국제)과 인천항(국제)과는 또 다른 모습을 보여주었는데, 이는 짧은 조사기간으로 인한 표본 오류에 기인하는 문제로 파악됨

<표 4-35> 국제여객의 승선 목적(비수기)

단위: 개, %

| 승선 목적 | 부산항(국제) | | 인천항(국제1,국제2) | | 군산항(국제) | | 계 | |
|------------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|-----|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 여가 (여행) | 190 | 88.4 | 17 | 11.7 | | - | 207 | 48.6 |
| 업무 | 15 | 7.0 | 48 | 33.1 | 64 | 97.0 | 127 | 29.8 |
| 등교 (학교) | | - | 1 | 0.7 | | - | 1 | 0.2 |
| 귀가 | 2 | 0.9 | 48 | 33.1 | | - | 50 | 11.7 |
| 친인척 방문 | 3 | 1.4 | 24 | 16.6 | | - | 27 | 6.3 |
| 학원 | | - | 1 | 0.7 | | - | 1 | 0.2 |
| 배웅 | 1 | 0.5 | | - | | - | 1 | 0.2 |
| 기타 | 4 | 1.9 | 6 | 4.1 | 1 | 1.5 | 11 | 2.6 |
| 무응답 | - | - | | - | 1 | 1.5 | 1 | 0.2 |
| 총합계 | 215 | 100.0 | 145 | 100.0 | 65 | 100.0 | 425 | 100.0 |

3) 교통수단 이용 현황

① 연안여객(일반인)

- 비수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용을 이용한 비율이 가장 높은 것으로 조사됨
 - 부산항의 경우는 시내/좌석버스가 28.7%로 가장 높았으며 다음으로 지하철/전철(23.1%), 택시(13.3%), 승용차(자가)(13.3%)의 순서임
 - 인천항의 경우는 승용차(자가)가 34.9%로 가장 높았으며 다음으로 시내/좌석버스(18.8%), 택시(16.1%)의 순서임
 - 부산항과 인천항에서 일반 여객들의 교통수단 이용 현황 차이가 발생하는 것은 대중교통(버스, 지하철, 택시 등)을 이용한 연안여객터미널 접근성의 차이에 기인하는 것으로 판단됨
 - 조사 대상 연안여객터미널 전체를 보면 승용차(자가)가 36.0%로 가장 높았으며 다음으로 시내/좌석버스(14.8%), 승용차(타인)(9.8%), 택시(9.6%), 지하철/전철(5.4%)의 순서임

<표 4-36> 연안여객(일반인)의 교통수단 이용 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|-----------------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 도보 | 3 | 1.0 | 1 | 0.7 | 4 | 1.0 | | - | 4 | 1.9 | 12 | 4.8 | 24 | 1.7 |
| 승용차 (자가) | 38 | 13.3 | 52 | 34.9 | 136 | 35.0 | 55 | 50.0 | 94 | 45.0 | 127 | 50.8 | 502 | 36.0 |
| 승용차 (타인) | 1 | 0.3 | 5 | 3.4 | 44 | 11.3 | 28 | 25.5 | 41 | 19.6 | 18 | 7.2 | 137 | 9.8 |
| 통근/통학 버스 | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.5 | | - | 1 | 0.1 |
| 시내/좌석 버스 | 82 | 28.7 | 28 | 18.8 | 44 | 11.3 | 4 | 3.6 | 3 | 1.4 | 45 | 18.0 | 206 | 14.8 |
| 시외버스 | 12 | 4.2 | 9 | 6.0 | 7 | 1.8 | 12 | 10.9 | 5 | 2.4 | 29 | 11.6 | 74 | 5.3 |
| 고속버스 | 2 | 0.7 | 9 | 6.0 | 20 | 5.1 | | - | 25 | 12.0 | 14 | 5.6 | 70 | 5.0 |
| 마을버스 | | - | 5 | 3.4 | | - | | - | | - | | - | 5 | 0.4 |
| 기타버스 (전세/관광) | 5 | 1.7 | 3 | 2.0 | 38 | 9.8 | | - | 16 | 7.7 | | - | 62 | 4.5 |
| 지하철/전철 | 66 | 23.1 | 9 | 6.0 | | - | | - | | - | | - | 75 | 5.4 |
| 일반철도 | 4 | 1.4 | | - | 19 | 4.9 | 5 | 4.5 | 1 | 0.5 | 1 | 0.4 | 30 | 2.2 |
| 고속철도 | 31 | 10.8 | 2 | 1.3 | 14 | 3.6 | | - | 5 | 2.4 | 1 | 0.4 | 53 | 3.8 |
| 택시 | 38 | 13.3 | 24 | 16.1 | 58 | 14.9 | 4 | 3.6 | 7 | 3.3 | 3 | 1.2 | 134 | 9.6 |
| 오토바이 | 1 | 0.3 | | - | | - | | - | | - | | - | 1 | 0.1 |
| 자전거 | 2 | 0.7 | | - | | - | 1 | 0.9 | | - | | - | 3 | 0.2 |
| 렌터카 | | - | | - | 1 | 0.3 | | - | 2 | 1.0 | | - | 3 | 0.2 |
| 비행기 | 1 | 0.3 | | - | 1 | 0.3 | 1 | 0.9 | 1 | 0.5 | | - | 4 | 0.3 |
| 기타 | | - | 1 | 0.7 | 2 | 0.5 | | - | 4 | 1.9 | | - | 7 | 0.5 |
| 무응답 | | - | 1 | 0.7 | 1 | 0.3 | | - | | - | | - | 2 | 0.1 |
| 합계 | 286 | 100.0 | 149 | 100.0 | 389 | 100.0 | 110 | 100.0 | 209 | 100.0 | 250 | 100.0 | 1393 | 100.0 |

② 연안여객(도서민)

- 비수기 도서민의 교통수단 이용 현황을 보면 일반인들과는 달리 택시(36.3%), 시내/좌석버스(13.9%), 도보(13.5%) 등의 이용 비율이 높은 것으로 조사됨
- 부산항, 인천항, 목포항, 군산항의 경우 택시의 이용 비율이 가장 높은 반면, 완도항과 통영항은 도보의 이용 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 이는 부산항, 인천항, 목포항, 군산항의 경우 도서민들이 택시 등을 이용해 일정 구간을 통행한 후 업무를 보는 빈도가 높은 반면 완도항과 통영항의 경우는 도서민들이 도보로 이동가능한 여객터미널 주변에서 주로 업무를 마치기 때문에 것으로 파악됨

<표 4-37> 연안여객(도서민)의 교통수단 이용 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|-------------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|------|-------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 도보 | 9 | 6.9 | 7 | 4.9 | 38 | 8.9 | | - | 54 | 39.1 | 34 | 52.3 | 142 | 13.5 |
| 승용차(자가) | 9 | 6.9 | 23 | 16.2 | 22 | 5.2 | 30 | 20.0 | 16 | 11.6 | 1 | 1.5 | 101 | 9.6 |
| 승용차(타인) | 11 | 8.4 | 13 | 9.2 | 44 | 10.4 | 32 | 21.3 | 4 | 2.9 | 3 | 4.6 | 107 | 10.2 |
| 시내/좌석버스 | 16 | 12.2 | 32 | 22.5 | 69 | 16.2 | 12 | 8.0 | | - | 17 | 26.2 | 146 | 13.9 |
| 시외버스 | 3 | 2.3 | 5 | 3.5 | 3 | 0.7 | 7 | 4.7 | 2 | 1.4 | 4 | 6.2 | 24 | 2.3 |
| 고속버스 | 1 | 0.8 | 6 | 4.2 | 26 | 6.1 | | - | 14 | 10.1 | 2 | 3.1 | 49 | 4.7 |
| 마을버스 | | - | | - | | - | | - | 4 | 2.9 | | - | 4 | 0.4 |
| 기타버스(전세/관광) | 1 | 0.8 | | - | 3 | 0.7 | | - | 2 | 1.4 | | - | 6 | 0.6 |
| 지하철/전철 | 30 | 22.9 | 10 | 7.0 | | - | | - | | - | | - | 40 | 3.8 |
| 일반철도 | | - | | - | 10 | 2.4 | | - | | - | | - | 10 | 1.0 |
| 고속철도 | 1 | 0.8 | 1 | 0.7 | 11 | 2.6 | | - | | - | | - | 13 | 1.2 |
| 택시 | 43 | 32.8 | 42 | 29.6 | 192 | 45.2 | 68 | 45.3 | 33 | 23.9 | 3 | 4.6 | 381 | 36.3 |
| 비행기 | 4 | 3.1 | 2 | 1.4 | 1 | 0.2 | | - | | - | | - | 7 | 0.7 |
| 기타 | 3 | 2.3 | 1 | 0.7 | 3 | 0.7 | | - | 8 | 5.8 | 1 | 1.5 | 16 | 1.5 |
| 무응답 | | - | | - | 3 | 0.7 | 1 | 0.7 | 1 | 0.7 | | - | 5 | 0.5 |
| 합계 | 131 | 100.0 | 142 | 100.0 | 425 | 100.0 | 150 | 100.0 | 138 | 100.0 | 65 | 100.0 | 1051 | 100.0 |

③ 국제여객

- 비수기 국제여객의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항(국제)의 경우 승용차(자가)(28.4%), 고속철도(16.7%), 기타버스(전세/관광)(13.5%), 고속버스(12.6%)의 이용 비율이 높은 반면 인천항(국제)은 시내/좌석버스(24.8%), 지하철/전철(17.9%), 고속버스(15.2%), 시외버스(14.5%), 택시(11.7%)의 이용 비율이 높아 부산항과 대조를 보였음
- 군산항의 경우는 기타(선박)가 21.2%로 가장 많았으며, 다음으로 고속철도(15.2%), 승용차(자가)(12.1%)의 순서인데, 기타에서 선박이 가장 많은 것은 중국(석도)에서 온 소상공인들이 내륙으로 이동하지 않고 터미널에서 바로 업무를 처리하고 다음 배편으로 다시 중국(석도)으로 돌아가기 때문에 발생한 결과임

<표 4-38> 국제여객의 교통수단 이용 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항(국제) | | 인천항(국제1,국제2) | | 군산항(국제) | | 계 | |
|-------------|-----------|-------------|--------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 도보 | | - | 1 | 0.7 | | - | 1 | 0.2 |
| 승용차(자가) | 61 | 28.4 | 14 | 9.7 | 8 | 12.1 | 83 | 19.5 |
| 승용차(타인) | 3 | 1.4 | 3 | 2.1 | 5 | 7.6 | 11 | 2.6 |
| 시내/좌석버스 | 26 | 12.1 | 36 | 24.8 | 3 | 4.5 | 65 | 15.3 |
| 시외버스 | 2 | 0.9 | 21 | 14.5 | 6 | 9.1 | 29 | 6.8 |
| 고속버스 | 27 | 12.6 | 22 | 15.2 | 7 | 10.6 | 56 | 13.1 |
| 기타버스(전세/관광) | 29 | 13.5 | | - | 2 | 3.0 | 31 | 7.3 |
| 지하철/전철 | 13 | 6.0 | 26 | 17.9 | | - | 39 | 9.2 |
| 일반철도 | 13 | 6.0 | 2 | 1.4 | 6 | 9.1 | 21 | 4.9 |
| 고속철도 | 36 | 16.7 | 2 | 1.4 | 10 | 15.2 | 48 | 11.3 |
| 택시 | 3 | 1.4 | 17 | 11.7 | 1 | 1.5 | 21 | 4.9 |
| 렌터카 | 1 | 0.5 | | - | | - | 1 | 0.2 |
| 비행기 | 1 | 0.5 | | - | | - | 1 | 0.2 |
| 기타 | | - | 1 | 0.7 | 14 | 21.2 | 15 | 3.5 |
| 무응답 | | - | | - | 4 | 6.1 | 4 | 0.9 |
| 합계 | 215 | 100.0 | 145 | 100.0 | 66 | 100.0 | 426 | 100.0 |

4) 도서내 교통수단 이용 현황

① 연안여객(일반인)

- 비수기 예비조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로는 도보의 이용이 31.9%로 가장 높았으며, 다음으로 승용차(27.2%), 시내버스(10.7%), 택시(10.5%)의 순서인 것으로 조사됨
- 차도선의 운행이 많은 부산항, 인천항, 목포항, 완도항의 경우는 도서내 이동수단으로 승용차를 많이 이용하는 반면 차도선의 운행이 별로 없는 군산항과 통영항의 경우는 도서내에서 도보로 이동하는 여객이 많았음
- 인천항은 도보(31.5%)와 승용차(37.6%)의 이용비율이 비슷한 모습을 보인 반면 군산항은 도보가 88.2%에 달해 다른 지역과 차이점을 보였음

<표 4-39> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 도보 | 19 | 6.6 | 47 | 31.5 | 49 | 12.6 | 97 | 88.2 | 27 | 12.9 | 206 | 82.4 | 445 | 31.9 |
| 승용차 | 91 | 31.8 | 56 | 37.6 | 100 | 25.7 | 1 | 0.9 | 103 | 49.3 | 28 | 11.2 | 379 | 27.2 |
| 시내버스 | 64 | 22.4 | 16 | 10.7 | 48 | 12.3 | - | - | 10 | 4.8 | 11 | 4.4 | 149 | 10.7 |
| 택시 | 89 | 31.1 | 9 | 6.0 | 20 | 5.1 | - | - | 22 | 10.5 | 1 | 0.4 | 141 | 10.1 |
| 오토바이 | 2 | 0.7 | - | - | 1 | 0.3 | 4 | 3.6 | - | - | - | - | 7 | 0.5 |
| 자전거 | 6 | 2.1 | - | - | 4 | 1.0 | 6 | 5.5 | 1 | 0.5 | 1 | 0.4 | 18 | 1.3 |
| 렌터카 | 3 | 1.0 | 8 | 5.4 | 81 | 20.8 | - | - | 29 | 13.9 | - | - | 121 | 8.7 |
| 기타 | 12 | 4.2 | 9 | 6.0 | 67 | 17.2 | 2 | 1.8 | 17 | 8.1 | 2 | 0.8 | 109 | 7.8 |
| 무응답 | - | - | 4 | 2.7 | 19 | 4.9 | - | - | - | - | 1 | 0.4 | 24 | 1.7 |
| 합계 | 286 | 100.0 | 149 | 100.0 | 389 | 100.0 | 110 | 100.0 | 209 | 100.0 | 250 | 100.0 | 1398 | 100.0 |

② 연안여객(도서민)

- 비수기 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 도보가 35.0%에 달해 성수기와 비슷한 모습을 나타낸 반면 일반일들과는 차이를 보였음
 - 부산항 택시(29.8%), 인천항 승용차(41.5%), 목포항 시내버스(43.3%)가 각각 가장 높은 이용률을 보인 반면 군산항, 완도항, 통영항은 도보가 가장 높은 비율을 보였음

<표 4-40> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항 | | 인천항 | | 목포항 | | 군산항 | | 완도항 | | 통영항 | | 계 | |
|------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 도보 | 36 | 27.5 | 31 | 21.8 | 72 | 16.9 | 133 | 88.7 | 61 | 44.2 | 35 | 53.8 | 368 | 35.0 |
| 승용차 | 31 | 23.7 | 59 | 41.5 | 88 | 20.7 | 5 | 3.3 | 24 | 17.4 | 4 | 6.2 | 211 | 20.1 |
| 시내버스 | 23 | 17.6 | 40 | 28.2 | 184 | 43.3 | - | - | 7 | 5.1 | 20 | 30.8 | 274 | 26.1 |
| 택시 | 39 | 29.8 | 2 | 1.4 | 27 | 6.4 | - | - | 39 | 28.3 | - | - | 107 | 10.2 |
| 오토바이 | 1 | 0.8 | 1 | 0.7 | 24 | 5.6 | 8 | 5.3 | - | - | - | - | 34 | 3.2 |
| 자전거 | 1 | 0.8 | - | - | 2 | 0.5 | 1 | 0.7 | 1 | 0.7 | - | - | 5 | 0.5 |
| 기타 | - | - | 8 | 5.6 | 10 | 2.4 | - | - | 5 | 3.6 | 4 | 6.2 | 27 | 2.6 |
| 무응답 | - | - | 1 | 0.7 | 18 | 4.2 | 3 | 2.0 | 1 | 0.7 | 2 | 3.1 | 25 | 2.4 |
| 합계 | 131 | 100.0 | 142 | 100.0 | 425 | 100.0 | 150 | 100.0 | 138 | 100.0 | 65 | 100.0 | 1051 | 100.0 |

③ 국제여객

- 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 렌트카(22.8%), 시내버스(22.5%)의 이용이 높은 것으로 조사되었는데 이는 부산항(국제)의 표본 영향이 크게 작용한 것으로 보임
- 터미널별 도서내 교통수단 이용률을 보면 부산항(국제)은 렌트카(44.7%)>시내버스(25.1%)>기타(11.6%)의 순서이며, 인천항(국제)은 택시(26.9%)>시내버스(25.5%)>승용차(20.0%)의 순서이고, 마지막으로 군산항은 도보(81.8%)>시내버스(7.6%)>승용차(4.5%)의 순서임

<표 4-41> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)

단위: 개, %

| 시도 | 부산항(국제) | | 인천항(국제1,국제2) | | 군산항(국제) | | 계 | |
|------|-----------|-------------|--------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 | 개수 | 비율 |
| 도보 | 6 | 2.8 | 8 | 5.5 | 54 | 81.8 | 68 | 16.0 |
| 승용차 | 9 | 4.2 | 29 | 20.0 | 3 | 4.5 | 41 | 9.6 |
| 시내버스 | 54 | 25.1 | 37 | 25.5 | 5 | 7.6 | 96 | 22.5 |
| 택시 | 2 | 0.9 | 39 | 26.9 | 1 | 1.5 | 42 | 9.9 |
| 렌트카 | 96 | 44.7 | 1 | 0.7 | | - | 97 | 22.8 |
| 기타 | 23 | 10.7 | 28 | 19.3 | | - | 51 | 12.0 |
| 무응답 | 25 | 11.6 | 3 | 2.1 | 3 | 4.5 | 31 | 7.3 |
| 합계 | 215 | 100.0 | 145 | 100.0 | 66 | 100.0 | 426 | 100.0 |

제5장 결론 및 정책 제언

제1절 예비조사 결과 종합

제2절 정책 제언

제5장 결론 및 정책 제언

제1절 결론

1. 조사매뉴얼 개선사항

- 2009년도 해상여객 기종점 예비조사를 통해서 조사표, 조사원, 조사자료 점검관련 사항들을 개선하였음
- 조사표관련 개선 사항들은 아래와 같음
 - 2001년 조사표에는 교통수단을 버스, 기차, 자가용, 택시, 비행기, 지하철 등으로 구분했으나, 2009년도 조사표에는 개별 교통수단을 더욱 세분화해 구분함
 - 2001년 조사표에는 일반인과 도서민의 목적을 각각 여행, 사업, 친지방문, 통학, 귀가, 기타 등으로 구분했으나, 2009년도 조사표에는 일반인과 도서민의 통행목적을 더욱 세분화해 구체적인 목적까지 제시함
 - 2001년 조사표에서는 도서에 도착한 이후 도서내에서 이동할 때 사용하는 교통수단에 대한 설문이 없었으나, 2009년도 조사표에서는 도서내에서 이동하는 교통수단에 대한 문항을 추가함
 - 2001년 조사표에는 일반인과 도서민에 대해 동일한 조사표를 이용해서 설문을 받았으나, 2009년도 조사표에는 일반인용 조사표와 도서민용 조사표를 별도로 작성해 설문을 수행함
- 조사원관련 개선 사항들은 아래와 같음
 - 조사원관련 개선사항들로써 조사원 교육, 조사원 설문, 조사원 관리 등의 분야에서 많은 개선사항들이 도출되었음
 - 조사원 교육 측면에서는 다양한 시청각 교재를 활용한 교육을 통해 설문 초기 에러를 줄일 수 있었으며, 조사원 설문 측면에서는 명찰 착용, 어깨띠 부착, 안내 포스터 게재, 안내 방송 등을 통해 설문자들의 응답 회피율을 줄일 수 있었고, 조사원 관리 측면에서는 지역 팀장 관리와 본부 차원의 관리를 병행해 조사원들에 대한 체계적인 실시간 현황 파악이 가능했음

○ 조사자료 점검관련 개선 사항들은 아래와 같음

- 조사자료 점검관련 개선사항들로는 조사자료 취합방식, 자료오류 점검방식, 입력자료 검수방식 등의 분야에서 많은 개선사항들이 도출되었음
- 조사자료 취합방식에서는 조사완료 전 초기 조사자료를 수거해 오류를 점검한 결과 설문 초기의 오류를 상당부분 줄일 수 있었으며, 자료오류 점검방식에서는 조사원이 첫날 설문자료를 스스로 입력하는 방식을 도입해 역시 설문 초기의 오류를 줄일 수 있었고, 입력자료 검수방식에서는 자료검수 과정을 기존보다 2회 더 늘려 입력자료의 오류를 줄일 수 있었음

2. 예비조사 결과 분석종합

○ 성수기 예비조사 자료의 분석결과는 아래와 같음

- 조사 자료의 표본분포를 보면 전체 4,702개의 표본 가운데 부산지역이 전체의 31.2%(1,465개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 일평균 표본의 개수는 연안여객터미널과 국제여객터미널간에 큰 편차를 보였는데 연안의 경우 조사장소에 따라 최소 63개에서 최대 135개까지 조사되었으며, 국제의 경우는 최소 10개에서 최대 75개까지 큰 편차를 보였음
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 52.5%, 여성이 40.2%, 무응답이 7.3%인 것으로 조사되었으며, 연령별 분포를 보면 20대가 23.3%로 가장 높았으며 다음으로 40대(18.3%), 30대(17.5%), 50대(13.8%)의 순서임
- 일반 여객들의 거주지 분포를 보면 갈두항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도가 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 일반 여객들의 승선 목적을 보면 대부분의 연안여객터미널에서 여행이 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 일반 여객들의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용이 40% 이상으로 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 일반 여객들의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 자가용이 37.3%로 가장 높았으며, 다음으로 도보(21.2%), 버스(18.1%), 기타(12.5%)의 순서인 것으로 조사됨

- 비수기 예비조사 자료의 분석결과는 아래와 같음
 - 전체 2,870개의 표본 가운데 목포항이 전체의 28.4%(814개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있으며, 다음으로 부산항(22.0%, 632개), 인천항(15.2%, 436개)의 순서임
 - 일평균 표본의 개수는 지역별로 큰 편차를 보였는데 조사장소에 따라 최소 45개에서 최대 116개까지 2배 이상의 차이가 발생한 것으로 조사됨
 - 조사 표본의 성별을 보면 남성이 42.9%, 여성이 36.2%, 무응답이 20.9%로 성수기에 비해 무응답이 비율이 3배 정도 높게 나왔으며, 연령별 분포를 보면 20대가 19.1%로 가장 높았으며 다음으로 50대(16.7%), 40대(14.8%), 30대(11.1%)의 순서임
 - 일반 여객들의 거주지(출발지) 분포를 보면 모든 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도의 비율이 가장 높게 나옴
 - 일반 여객들의 승선 목적을 보면 부산항과 인천항의 경우는 ‘업무’가 가장 많은 비중을 차지한 반면 목포항, 군산항, 완도항, 통영항에서는 ‘여가(여행)’가 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 조사됨
 - 일반 여객들의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용을 이용한 비율이 가장 높음
 - 일반 여객들의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로는 도보의 이용이 31.9%로 가장 높았으며, 다음으로 승용차(27.2%), 시내버스(10.7%), 택시(10.5%)의 순서인 것으로 조사됨

제2절 정책 제언

1. 사설터미널에 대한 조사방안 마련 필요

- 2009년도 기준 우리나라 연안여객의 총 이용자 수는 1,484만명에 달하며 이 가운데 상당수가 사설터미널을 이용하고 있는 것으로 파악됨
- 전국 주요 12개 연안여객터미널¹⁾에 대한 운영·관리는 한국해운조합이 정부로부터 위탁을 받아 수행해 왔으나 여러 가지 이유로 시설확장이나 증설이 제때에 수행되지 못했으며 이로 인해 기존보다 지리적으로 우수한 위치에 사설터미널이 난립해 생겨나고 해상여객의 상당수는 이러한 사설터미널을 이용하게 되었음
- 지방의 연안여객터미널 가운데 일부는 관광유람선만 운영을 하고 실제로 도서를 운행하는 배들은 사설터미널에서 오가는 경우도 있을 정도로 사설터미널을 이용하는 해상여객의 수는 점점 증가하고 있는 추세임
- 따라서 해상여객 OD 조사자료의 신뢰도 제고를 위해서는 실제로 해상여객이 많이 발생하고 있는 사설터미널에 대한 조사가 매우 중요하며 이들을 포함해 조사가 수행될 수 있도록 정책방안을 마련하는 것이 매우 시급함

2. 외국인 해상여객에 대한 조사방안 마련 필요

- 최근 우리나라도 외국인의 유입이 증가하여 여객터미널을 이용하는 외국인의 숫자가 점차 증가하고 있으며, 특히 국제여객터미널의 경우 인접한 중국 및 일본 국적의 여행객들이 증가하고 있는 추세임
- 하지만 지금까지 해상여객 OD 조사에서는 주로 내국인들만을 고려해 조사표 설계, 조사원 고용 등이 이루어져 외국인에 대한 조사는 체계적으로 이루어지지 못하고 있는 실정임
- 해상여객 OD 조사의 주된 목적이 내륙으로의 교통유발에 대한 현황 파악이라면 이는 내국인과 외국인의 구분 없이 내륙으로의 교통 유발을 하는 대상자들은 모두 포함되어야 할 것으로 생각됨

1) 정부의 공공기관 선진화 방안 시행으로 2009년 6월부터 부산항 연안여객터미널, 국제여객터미널 관리는 부산항 부두관리(주)로 이관되었고, 인천 연안여객터미널, 제1국제여객터미널, 제2국제여객터미널에 대한 관리는 (주) 인천항여객터미널로 이관되었음

- 따라서 향후에는 이러한 외국인들도 조사표본에 적절히 포함될 수 있도록 조사계획 단계에서 방안 마련이 수립되어야 할 것으로 판단됨
- 여객선을 이용하는 외국인들의 경우에는 개인여객보다 단체여행객이 많기 때문에 선사 협조를 통하여 내륙목적지를 확인하는 방안이 효율적임

3. 해상여객 OD 조사기간의 차별화 필요

- 현재 육상여객의 OD 조사는 1일 조사를 기본으로 하고 있으나, 해상여객 OD 조사는 예비조사에서 일주일 조사를 기본으로 성수기와 비수기를 구분해 수행하였음
- 육상여객의 경우는 조사지점이 매우 많아 조사기간을 늘릴 경우 조사비용이 기하급수적으로 들어나는 문제도 있고 교통카드, 차량용 하이패스카드 데이터 등 여객통행과 관련해 이용할 수 있는 보조자료가 일부 존재하는 관계로 조사기간을 1일로 설정하더라도 큰 문제가 되지 않을 수 있음
- 하지만 해상여객의 경우는 조사지점이 육상여객에 비해 현저히 적을 뿐만 해상여객 통행과 관련해 사용할 수 있는 보조자료가 거의 없는 관계로 1일 조사를 할 경우 조사표본 비율이 매우 낮을 뿐만 아니라 이로 인해 표본 선택의 오류가 발생할 가능성이 매우 높아짐
- 반면 육상여객에 비해 조사지점이 많지 않아 조사기간을 늘리더라도 증가하는 비용은 그다지 커지 않아, 조사기간의 확대를 통해 수집되는 표본에 대한 다양한 분석을 통해 기본적인 통행특성 외에도 해상여객의 터미널 체류 시간 등 여객터미널 운영과 관련된 주요 자료와 여객터미널 확장과 배후도로 건설 등에 필요한 정책자료를 제공할 수 있는 이점이 발생함
- 따라서 해상여객 OD 조사는 해상여객 조사의 특성을 고려해 최소 1주일 이상의 조사기간을 설정해 표본선택에 따른 오류도 줄이고 정책적 자료로서의 활용도도 제고하는 것이 매우 필요함

부 록

- A. 해상여객OD 조사 매뉴얼
- B. 연안여객터미널 현황
- C. 일본 전국간선여객순유동조사

A. 해상여객OD 조사 매뉴얼

국가교통DB 구축사업

해상교통분야

해상여객 통행실태조사

2010. 1.

주관기관 : 국 토 해 양 부

조사기관 : 한국해양수산개발원

조사목적

- ① 본 조사는 여객선을 이동수단으로 이용하는 승객의 기점과 종점, 승선목적, 내륙에서의 교통수단, 도서에서의 이동수단 등을 조사하는 것입니다.
- ② 해상여객의 내륙수송경로를 파악하여 여객선 항로, 터미널과 배후송망의 구축 등 교통·물류 정책을 수립하기 위한 기초자료로 이용됩니다.

조사방법

- ① 타계식 : 여객터미널에서 조사자가 승객(응답자)에게 직접 면접하여 질문에 대한 응답내용을 조사자가 조사표에 기입한다.
 - ② 자계식 : 여객터미널에서 응답자(승객)이 직접 설문지에 설문내용을 조사표에 기입한다.
- ※ 2009년 해상여객 기종점조사(예비조사)에서는 타계식과 자계식을 병행하여 실시한다.

조사표 작성시 주의사항

- ① 조사시 승객(응답자)에게 조사자의 신분을 정확히 밝히고, 조사목적 및 조사취지를 간단히 설명하고, 처음부터 끝까지 친절하고 공손하게 질문하여 응답자로 하여금 명랑하게 사실대로 답변할 수 있는 분위기를 조성한다.
- ② 조사 이외의 다른 질문은 일체하지 말 것이며, 응답자가 조사와 관계없는 화제로 시간을 낭비하게 될 때에는 요령 있게 화제를 돌려 신속히 조사를 끝내도록 한다.
- ③ 본 조사는 재조사가 불가능하므로 조사항목에 누락이 없도록 하며, 조사사항을 정확히 기재한다.
- ④ 본 조사는 승객의 흐름 속에서 조사자의 무작위추출법에 의해 실시된다. 조사자는 표본추출시에 다단계 무작위 추출법을 이용한다.

1단계 : 승객(응답자)의 성별 비율

2단계 : 승객(응답자)의 연령별 비율

3단계 : 승객(응답자)의 기종점별 비율

해상여객통행실태 조사표

안녕하십니까?

조사에 참여해 주셔서 대단히 감사합니다.

한국해양수산개발원은 **교통체계효율화법 시행령 제24조(업무의위탁)①항**에 근거하여 해상부문 국가교통조사 사업을 수행하고 있습니다.

본 조사는 해상부문 국가교통조사 사업 중 해상여객의 내륙이동경로를 파악하여 교통·물류정책 수립에 활용코자 하는 조사입니다.

응답해 주신 모든 분들의 개인정보는 통계법 제 13 조에 의해 비밀이 보호되며 응답에 소요되는 시간은 약 5분 정도입니다. 바쁘시더라도 잠시만 시간을 내어 협조해 주시면 감사하겠습니다.

본 설문에 응답하신 분들 중 추첨을 통하여 다음과 같이 경품을 드리하고자 합니다. 정확한 응답을 부탁드립니다.

당첨자 발표는 2월 19일(발표예정일) 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr)에 게재 및 개별 통보합니다.

경품내역 수산물 선물세트 (10만원 상당) 10명

☞ 본 조사에 관한 의문사항이나 기타 궁금한 점이 있으시면 아래의 연락처로 문의해 주시기 바랍니다.

① 조사주관기관 : 국토해양부

② 조사실시기관 : 한국해양수산개발원

주소: 서울 마포구 상암동 1652번지 (우:121-270) / ☎ 2105-2912·2796 / Fax 2105-2799

한국해양수산개발원

해상여객통행실태 조사표(일반승객용)

주관기관 : 국토해양부
조사기관 : 한국해양수산개발원

본 조사는 교통체계효율화에 의거하여 실시하는 조사로서, 해상여객의 내륙이동경로를 파악하여 교통·물류정책 수립에 활용코자 하오니 적극적인 협조와 정확한 작성을 부탁드립니다. 감사합니다.

조사장소 : _____ 터미널 _____ 조사일 : 2010년 _____ 월 _____ 일() 조사자 : _____

조사표 기입요령 : 각 항목별로 응답항목을 기재함에 숫자 또는 문자로 기입하여 주십시오

A-1 귀하의 거주지 주소를 등(읍·면)까지 기재하여 주시기 바랍니다

_____ 시(도) _____ 구(시·군) _____ 동(읍·면)

A-2 귀하의 거주지에서 여객터미널 도착까지의 교통수단을 순서대로 기재하여 주시기 바랍니다.

(→ → → →)

① 도보 ② 승용차(승합차)/자가운전 ③ 승용차(승합차)/타인운전 ④ 통근/통학버스
⑤ 시내/좌석버스 ⑥ 시외버스 ⑦ 고속버스 ⑧ 마을버스 ⑨ 기타버스(전세/관광)
⑩ 지하철/전철 ⑪ 일반철도 ⑫ 고속철도(KTX) ⑬ 택시 ⑭ 오토바이
⑮ 자전거 ⑯ 렌트카 ⑰ 비행기 ⑱ 기타 ()

A-3 귀하가 거주지에서 출발한 일시와 여객터미널에 도착한 일시를 기재하여 주시기 바랍니다.

출발 : 월 ()일 _____ 시 _____ 분 도착 : 월 ()일 _____ 시 _____ 분

A-4 귀하가 선박으로 이동코자 하는 도서명, 출항시간, 승선 선박명을 기재하여 주시기 바랍니다.

도서명(하선지) : _____ 출항시간 : _____ 시 _____ 분 선박명 : _____

A-5 귀하가 선박에 승선(도서에 방문)하는 목적은 무엇입니까? ()

① 여가(여행) ② 업무 ③ 종교(하교) ④ 귀가 ⑤ 친인척방문
⑥ 쇼핑 ⑦ 출근 ⑧ 학원 ⑨ 귀사 ⑩ 배웅 ⑪ 기타 ()

A-6 귀하가 도서를 방문하여 도서 내에서 이동시 어떤 교통수단을 이용하실 예정입니까? ()

① 도보 ② 승용(승합)차 ③ 시내버스 ④ 택시 ⑤ 오토바이 ⑥ 자전거 ⑦ 렌트카 ⑧ 기타

A-7 도서에서 육지로 출발하는 예정 일자를 기재하여 주시기 바랍니다. 2010년 ()월 ()일

A-8 섬에서 육지로 돌아올 때 현재 출발한 터미널로 돌아올 예정입니까? ()

① 예 (②에 해당하는 분은 아래 빈칸을 기재하여 주시기 바랍니다)
② 아니오 (선박 : _____ 터미널) 또는 (비행기 : _____ 공항)

A-9 귀하가 여객터미널에서 거주지까지 이용 예정인 교통수단을 순서대로 기재하여 주시기 바랍니다.

(→ → → →)

① 도보 ② 승용차(승합차)/자가운전 ③ 승용차(승합차)/타인운전 ④ 통근/통학버스
⑤ 시내/좌석버스 ⑥ 시외버스 ⑦ 고속버스 ⑧ 마을버스 ⑨ 기타버스(전세/관광)
⑩ 지하철/전철 ⑪ 일반철도 ⑫ 고속철도(KTX) ⑬ 택시 ⑭ 오토바이
⑮ 자전거 ⑯ 렌트카 ⑰ 비행기 ⑱ 기타 ()

다음 사항은 경품권 추첨시 활용할 자료입니다. 정확한 기재를 부탁드립니다

| | | | | | | | |
|----|-----------|------|------------|----------|-----------|-------|------------|
| 성별 | ① 남자 ② 여자 | 출생연도 | ()년생 | 동반가족(일행) | ()명 | 핸드폰번호 | () - |
|----|-----------|------|------------|----------|-----------|-------|------------|

✓ 동반가족이 있을 경우 다음 내용만을 기재하여 주시기 바랍니다

| | | | | | | |
|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 성별 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 |
| 출생연도 | ()년생 | ()년생 | ()년생 | ()년생 | ()년생 | ()년생 |

해상여객통행실태 조사표(도서민용)

주관기관 : 국토해양부
조사기관 : 한국해양수산개발원

본 조사는 교통체계효율화에 의거하여 실시하는 조사로서, 해상여객의 내륙이동경로를 파악하여 교통·물류정책 수립에 활용코자 하오니 적극적인 협조와 정확한 작성을 부탁드립니다. 감사합니다.

조사장소 터미널 조사일 2010년 월 일() 조사자 ⑩

조사표 기입요령 : 각 항목별로 응답항목을 기재란에 숫자 또는 문자로 기입하여 주십시오

B-1 귀하의 거주지 주소를 동(읍·면)까지 기재하여 주시기 바랍니다.

시(도) 구(시·군) 동(읍·면) (도서민 : 도(島))

B-2 귀하가 내륙에 방문한 곳 주소(출발지)를 동(읍·면)까지 기재하여 주시기 바랍니다.

시(도) 구(시·군) 동(읍·면)

B-3 귀하가 내륙의 방문지(출발지)에서 현재 여객터미널까지 이용한 교통수단을 순서대로 기재하여 주시기 바랍니다. (→ → →) [육지 → 도서]

- ① 도보 ② 승용차(승합차)/자가운전 ③ 승용차(승합차)/타인운전 ④ 통근/통학버스
⑤ 시내/좌석버스 ⑥ 시외버스 ⑦ 고속버스 ⑧ 마을버스 ⑨ 기타버스(전세/관광)
⑩ 지하철/전철 ⑪ 일반철도 ⑫ 고속철도(KTX) ⑬ 택시 ⑭ 오토바이
⑮ 자전거 ⑯ 렌트카 ⑰ 비행기 ⑱ 기타 ()

B-4 귀하가 방문지(출발지)에서 출발한 일시와 여객터미널에 도착한 일시를 기재하여 주시기 바랍니다.

출발 : 월 ()일 시 분 도착 : 월 ()일 시 분

B-5 귀하가 선박으로 이동코자 하는 도서명, 출항시간, 승선 선박명을 기재하여 주시기 바랍니다.

도서명(하선지) : 출항시간 : 시 분 선박명 :

B-6 귀하가 내륙에 방문한 목적은 무엇입니까? ()

- ① 여가(여행) ② 업무 ③ 통교(학교) ④ 귀가 ⑤ 친인척방문
⑥ 쇼핑 ⑦ 출근 ⑧ 학원 ⑨ 귀사 ⑩ 배웅 ⑪ 기타 ()

B-7 귀하가 도서에 도착하여 도서 내에서 이동시 어떤 교통수단을 이용하실 예정입니까? ()

- ① 도보 ② 승용(승합)차 ③ 시내버스 ④ 택시 ⑤ 오토바이 ⑥ 자전거 ⑦ 렌트카 ⑧ 기타

B-8 도서에서 육지로 출발한 일자를 기재하여 주시기 바랍니다. 2010년 ()월 ()일

B-9 귀하가 현재 위치한 터미널은 육지를 방문할 때 이용한 터미널과 같은 장소입니까? ()

- ① 예 (②에 해당되는 분은 아래 빈칸을 기재하여 주시기 바랍니다)
② 아니오 (선 박 : 터미널) 또는 (비행기 : 공항)

B-10 귀하가 여객터미널에서 방문지(목적지)까지 이용했던 교통수단을 순서대로 기재하여 주시기 바랍니다.

- (→ → →) [도서 → 육지]
① 도보 ② 승용차(승합차)/자가운전 ③ 승용차(승합차)/타인운전 ④ 통근/통학버스
⑤ 시내/좌석버스 ⑥ 시외버스 ⑦ 고속버스 ⑧ 마을버스 ⑨ 기타버스(전세/관광)
⑩ 지하철/전철 ⑪ 일반철도 ⑫ 고속철도(KTX) ⑬ 택시 ⑭ 오토바이
⑮ 자전거 ⑯ 렌트카 ⑰ 비행기 ⑱ 기타 ()

다음 사항은 검표권 주검시 활용할 자료입니다. 정확한 기재를 부탁드립니다

| | | | | | | | |
|----|-----------|------|-------|----------|------|-------|-------|
| 성별 | ① 남자 ② 여자 | 출생연도 | ()년생 | 동반가족(일행) | ()명 | 핸드폰번호 | () - |
|----|-----------|------|-------|----------|------|-------|-------|

✓ 동반가족이 있을 경우 다음 내용만을 기재하여 주시기 바랍니다

| | | | | | | |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 성 별 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 | ① 남 ② 여 |
| 출생년도 | ()년생 | ()년생 | ()년생 | ()년생 | ()년생 | ()년생 |

해상여객 통행실태 조사

조사요령서 또는 조사사항에 대한
용어해설자료

목 차

조사개요

| | |
|----------------------|----|
| I. 조사목적 | 92 |
| II. 조사범위 | 92 |
| III. 조사주기 및 기간 | 93 |
| IV. 조사방법 | 93 |
| V. 조사대상 | 93 |
| VI. 주요 조사내용 | 94 |
| VII. 조사체계 | 94 |
| VIII. 조사자료의 활용 | 97 |

조사항목 분류 및 용어해설

| | |
|-------|----|
| | 98 |
|-------|----|

부 록

| | |
|-----------------|-----|
| 여객 터미널 코드 | 106 |
| 국내지역분류 코드 | 106 |

조 사 개 요

I. 조사목적

- 현재까지의 항만 및 내륙연계 여객 실태조사는 특정지역에 국한되어 이루어진 경우가 많아 전국적인 규모의 조사가 미흡한 실정이며, 이에 따라 항만과 내륙을 연계하는 배후수송체계 수립이 종합적으로 이루어지지 못했음.
- 특히 많은 비용과 시간이 투입되기 때문에 부분적인 조사나 특정목적에 한정된 조사가 대부분이었음. 그러나 국가기간교통망 계획을 수립, 시행하기 위해서는 전국적인 규모의 항만 및 내륙연계 여객 실태조사가 반드시 선행되어야 할 것임.
- 본 조사의 목적은 여객의 이동 현황과 경로 및 기점과 종점의 조사로 여객선 항로, 터미널, 항만개발 및 배후수송망 구축 등 물류정책을 수립하는데 적극 활용코자 함.

II. 조사범위

가. 공간적 범위 : 전국 항만·여객터미널 등 해운교통관련시설

| 구 분 | 주요조사내용 | 공간적 범위 |
|------------|----------------|--------|
| 해상여객통행실태조사 | 여객선 이용 승객의 기종점 | 여객터미널 |

나. 시간적 범위 : 여객의 이동 실태를 대상으로 조사

다. 내용적 범위

- 해운을 이용한 여객수송은 크게 내항여객선을 이용한 여객수송과 국제항로를 기항하는 국제여객선을 이용한 여객수송으로 구분됨.
- 국내여객수송은 정기항로와 낙도보조항로로 구분되며, 우리나라의 경우 여름철에 관광 등의 목적으로 바다이용이 집중되기 때문에 계절성이 강한 특징을 보이고 있음.
- 본 조사에서는 무역항 및 연안항에 위치한 여객터미널에서 승객에 대한 설문조사를 통해 승객의 최초출발지와 최종목적지, 현 위치까지의 교통수단, 여객선 이용목적, 도서에서의 이동수단 등을 조사함.

Ⅲ. 조사주기 및 기간

- 조사대상기간 : 2010년 1월 ~ 12월
- 조 사 기 간 : 성수기(하절기)와 비수기에 각각 7일 조사

Ⅳ. 조사방법

- 여객터미널에서 타계식 면접조사 및 자계식 조사
- 조사시간은 여객터미널별로 선박의 출항횟수, 출항시간에 따라 탄력적으로 변경될 수 있음.

Ⅴ. 조사대상

- 연안여객선을 이용하는 승객은 입항여객과 출항여객으로 구분할 수 있음.
 - 2008년 연안여객선 승객은 1,416만명으로 전년대비 12.1% 증가했음
 - 출항여객의 일부를 제외한 여객은 여객선을 이용해 다시 입항한다고 할 수 있음.
- 조사의 중복성과 조사비용의 절감을 위하여
조사대상을 내륙의 여객터미널에서 여객선에 승선하는 승객

<표> 2008년 연안여객선 승객의 승선 현황

단위 : 천명

| 지역별 | 합 계 | | | 일반항로 | | | 보조항로 | | |
|-----|--------|--------|-------|--------|--------|-------|------|--------|-----|
| | 계 | 일반 | 도서민 | 계 | 일반 | 도서민 | 계 | 일반 | 도서민 |
| 총 계 | 14,162 | 10,415 | 3,748 | 13,776 | 10,228 | 3,548 | 386 | 187 | 199 |
| 부 산 | 1,012 | 1,012 | - | 1,012 | 1,012 | - | - | - | - |
| 인 천 | 1,364 | 1,027 | 337 | 1,313 | 993 | 320 | 51 | 34.326 | 17 |
| 여 수 | 1,137 | 752 | 385 | 1,135 | 751 | 384 | 2 | 0.417 | 2 |
| 마 산 | 1,267 | 1,267 | - | 1,267 | 1,267 | - | - | - | - |
| 통 영 | 1,590 | 1,297 | 293 | 1,543 | 1,277 | 266 | 47 | 20 | 27 |
| 동 해 | 315 | 310 | 5 | 315 | 310 | 5 | - | - | - |
| 군 산 | 479 | 365 | 114 | 403 | 326 | 77 | 76 | 39 | 37 |
| 목 포 | 3,554 | 2,225 | 1,329 | 3,449 | 2,174 | 1,275 | 106 | 52 | 54 |
| 완 도 | 1,769 | 823 | 946 | 1,710 | 805 | 905 | 59 | 18 | 41 |
| 포 향 | 450 | 358 | 92 | 450 | 358 | 92 | - | - | - |
| 제 주 | 782 | 698 | 83 | 782 | 698 | 83 | - | - | - |
| 대 산 | 444 | 281 | 163 | 399 | 258 | 141 | 45 | 23 | 22 |

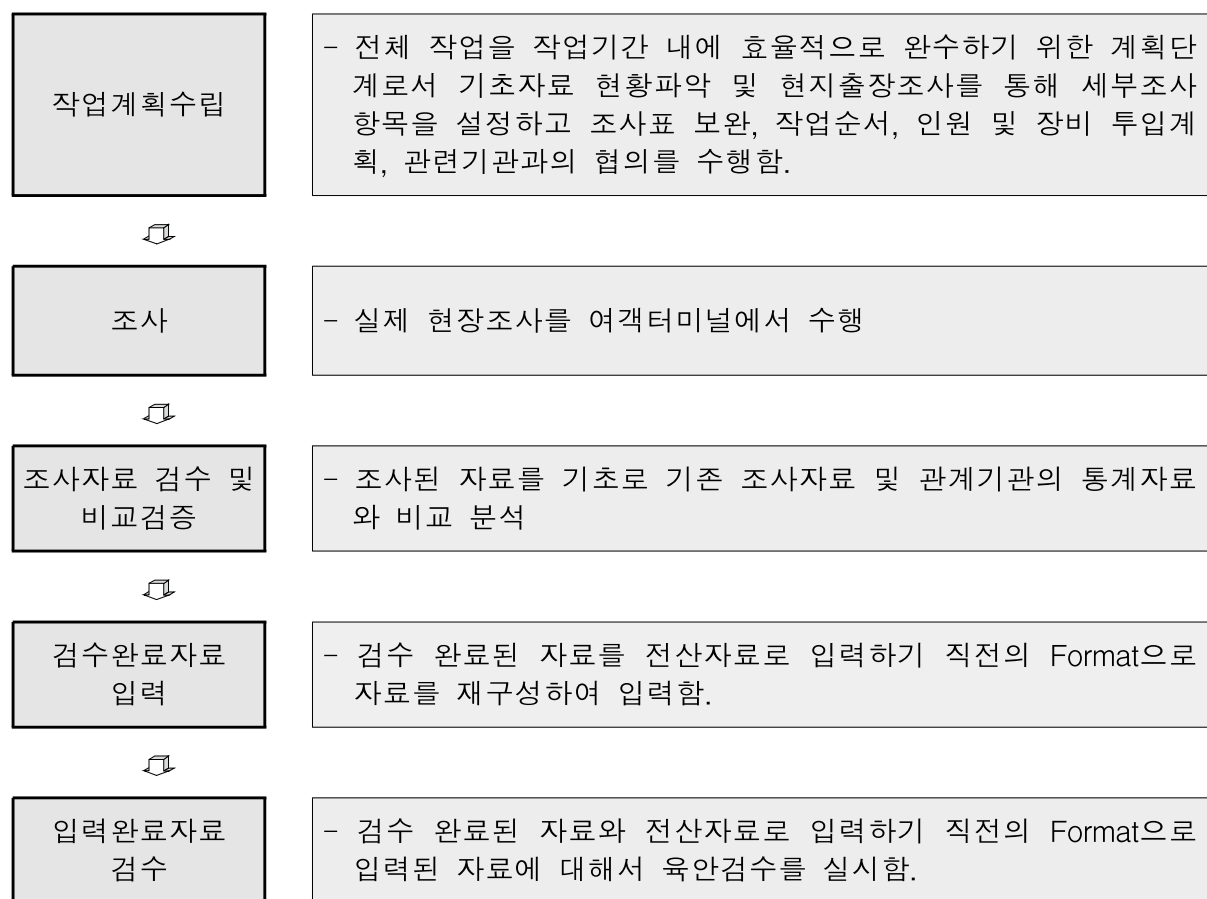
자료 : 한국해운조합, 연안여객선현황, 2009

VI. 주요 조사내용

- 해상여객통행실태조사는 연안여객터미널에서 **승객**에 대한 설문조사를 통해 승객의 최초출발지와 최종목적지, 현 위치까지의 교통수단, 연안여객선 이용목적 등을 조사

VII. 조사체계

가. 조사과정



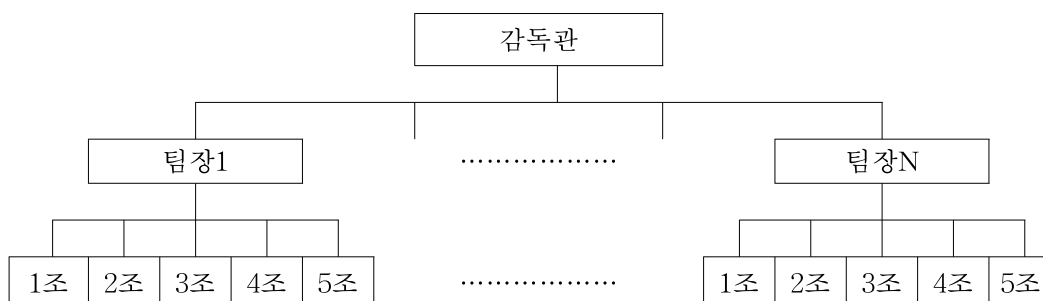
나. 작업계획 수립

- 작업계획수립은 작업기간 내에 작업을 완수하기 위한 계획과정으로서 다음의 단계를 거쳐 수립됨.

| | |
|------------------|---|
| 작업범위확인 품질관리계획 | - 조사범위와 품질관리를 위해 조사규정과 과업지시서 등을 충분히 검토, 숙지 |
| 문헌자료 현황파악 | - 조사대상 기초자료가 수록된 통계연보 및 자료보유기관의 파악과 조사대상(화물)의 형태, 운송경로, 운송시간 등을 조사항목별로 수집함. |
| 현장답사 | - 문헌자료의 현황 파악 후 실제 자료를 보유하고 있는 기관을 방문하여 조사방법을 수립함. |
| 작업순위 결정 | - 전체 공정이 원활히 수행될 수 있도록 착수시기와 작업순위를 결정 |
| 세부공정계획 수립 | - 작업목적에 검토하여 필요한 조사일정을 결정하고 세부 공정계획표 작성 |
| 인원 및 장비 투입계획 | - 작업규정 및 과업지시서에 의하여 작업계획에 의한 장비 및 인원수급에 대한 계획표 작성 |
| 관련부서와의 업무협조 | - 사업책임자는 작업계획의 수립, 공정관리, 품질관리와 계획기관과의 업무협의를 총괄함. |

다. 조사조직 체계

- 조사인원은 총 감독관 1인과 10명 내외로 구성되는 몇 개의 팀으로 구성되며, 각 팀에 팀장을 두어 팀원들을 통제함(본부에서 직접 관리 병행)
- 각 팀장이 팀원의 조사항목을 배정하고 조사자료를 취합함



라. 검수 및 입력

1) 조사자료의 검수와 재조사 방법

- 조사가 완료된 항목별로 검수를 실시함
- 검수방법은 육안검수를 실시하며 전수검사 함
- 검수항목은 조사항목과 동일하게 설정
- 불합격된 항목은 재조사를 실시하며 검수가 완료될 때까지 반복, 보완

2) 검수완료된 조사자료의 입력방법

- 검수완료된 조사자료를 전산입력 전단계의 Format으로 입력함

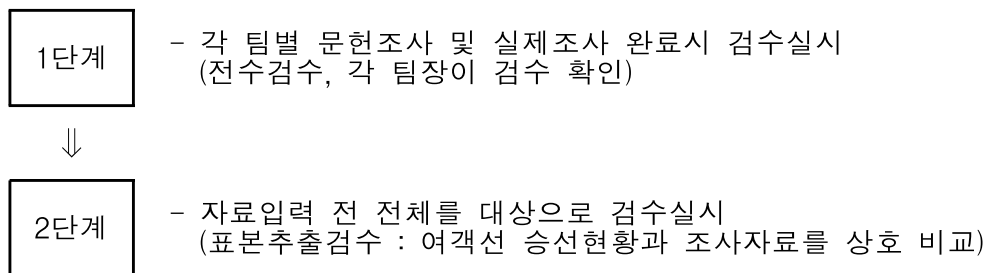
3) 입력완료된 자료의 검수방법

- 전산입력 전단계의 Format으로 입력완료된 자료와 입력전 자료를 육안검수 방법으로 전수검수를 시행하며, 합격할 때까지 반복함

4) 검수단계 및 합격여부 판정기준

① 검수단계

- 검수의 단계는 다음과 같이 2단계에 걸쳐 실시함



② 비교 검증

- 한국해운조합의 자료와 조사자료의 비교 분석

VIII. 조사자료의 활용

- 여객의 기종점 분석은 항만내 여객터미널과 여객터미널 배후 교통체계수립을 위한 기초자료로 활용. 여객에 대한 기종점 수요를 정확히 파악함으로써 여객터미널과 내륙지간의 최적수송체계를 고려한 개발 및 배후수송정책을 효율적으로 수립 가능
- 여객의 OD 조사자료는 여객의 이동수단을 최적화하는 운송경로 선택에 필수적인 자료로 활용될 뿐만 아니라, 여객관련 시설의 규모를 결정하는데 유용하게 활용

조사항목 분류 및 용어해설

본 조사에서는 일반승객용과 도서민용으로 조사표를 구분하여 조사한다. 이에 조사지침서도 일부 수정되었습니다.

□ 조사장소

- ① 항목설명 : 조사장소는 조사자가 여객선 이용승객의 기종점을 조사하는 여객터미널명을 의미한다.
- ② 입력방법 : 조사터미널명을 문자로 기재한다.

□ 조사장소코드

- ① 항목설명 : 조사장소코드는 자료의 정리, 항로별 이동현황, 데이터베이스화를 위하여 터미널별로 부여한 코드를 입력한다.
- ② 입력방법 : 조사장소코드는 영문으로 기재한다.

□ 조사일

- ① 항목설명 : 조사일은 성수기와 비수기를 구분하는 중요한 자료이며, 조사자료의 표본비율을 추출하는데 반드시 필요한 내용이다.
- ② 입력방법 : 조사일은 숫자로, ()부분의 요일은 문자로 기재한다.

□ 조사자

- ① 항목설명 : 조사자는 설문을 조사한 사람의 성명을 한글로 기재한다.
- ② 입력방법 : 문자로 기재한다.

I. 일반승객용

A-1 거주지

- ① 항목설명 : 거주지는 해상여객통행실태를 조사하는데 있어서 가장 중요한 항목이다. 거주지는 승객이 여객터미널에 도착하기 전에 최초로 출발한 곳으로 현재 거주하고 있는 지역을 의미한다.
개인의 정보보호를 위해 시·구·동 단위까지 정확히 기재한다.
- ② 입력방법 : 거주지는 문자로 기재하며, 입력자는 지역분류 코드표를 참조하여 지역 코드를 입력한다.

예) ○ 거주지가 “전라남도 무안군 청계면”인 경우
전남시(도) 무안구(시·군) 청계동(읍·면)
○ 거주지가 “부산광역시 영도구 동삼동”인 경우
부산시(도) 영도구(시·군) 동삼동(읍·면)

A-2 내륙에서의 교통수단

- ① 항목설명 : 승선자가 여객선을 교통수단으로 이용하기 위하여 내륙과 여객선터미널 간에 이용한 교통수단을 의미한다. 본 항목은 향후에 내륙과 여객터미널, 여객터미널과 도서간의 교통정책을 수립하는데 상당히 중요한 자료로 활용될 것이다.
승선승객이 거주지로부터 현재의 여객터미널에 도착하기까지 이용한 교통수단을 의미한다.
- ② 입력방법 : 승객이 최초로 출발한 곳에서 여객터미널까지 이동한 교통수단에 해당되는 번호를 순서대로 기입한다.

예) 서울시 마포구 상암동에 거주하는 A군이 부산에서 제주행 여객선에 승선하기 위해 월드컵경기장역에서 지하철을 타고 서울역까지 이동, 서울역에서 부산역까지 KTX로 이동, 부산역에서 부산항 연안여객터미널까지 택시로 이동 한 경우 (⑩지하철 → ⑫고속철도(KTX) → ⑬택시 입력)

A-3 출발일시 및 도착일시

- ① 항목설명 : 승객이 거주지(최초출발지)에서 출발일시 및 현재 여객터미널에 도착일시를 조사하는 것은 승객의 이동시간을 산출하기 위한 것이다.
여객터미널에 도착하기 위해 승선 전날 거주지에서 출발하는 경우도 있으므로 거주지에서의 출발 일자와 시간, 여객터미널 도착 일자와 시간을 입력한다.
- ② 입력방법 : 숫자로 입력한다.

예) 거주지에서 8월 7일 오후 3시 30분에 출발하여, 여객터미널에 8월 8일 오전 8시 10분에 도착하였을 경우
출발 : 8월 (7)일 15시 30분 도착 : 8월 (8)일 8시 10분

A-4 도서명, 출항시간 승선 선박명

1) 도서명(목적지)

- ① 항목설명 : 선박을 이용하여 방문코자 하는 최종 목적지를 의미한다.
승객이 방문코자 하는 도서명을 기입한다.
국제여객(일본, 중국)의 경우 도착항을 기재한다.
- ② 입력방법 : 도서명(목적지)은 문자로 기재한다.

2) 출항시간

- ① 항목설명 : 출항시간을 파악하여 시간대별 승객의 이동현황을 파악코자 한다. 출항시간은 여객선이 여객터미널에서 출항하는 시간을 의미한다.
- ② 입력방법 : 출항시간은 ○○시 ○○분 숫자로 기재한다.

3) 선박명

- ① 항목설명 : 여객의 승선사항을 파악하는 자료로 활용코자 한다. 승객이 교통수단으로 이용한 선박명을 의미한다. 만약 응답자가 승선선박명을 정확히 모를 경우에는 조사자가 기재한다.
- ② 입력방법 : 문자로 기재한다.

A-5 승선(방문)목적

- ① 항목설명 : 승객이 내륙과 도서, 도서와 내륙을 이동하는데 선박을 교통수단으로 이용하는 이유를 의미한다.
- ② 입력방법 : 해당되는 번호를 괄호안에 기입한다.

A-6 도서내에서 이동수단

- ① 항목설명 : 승선자가 도서 내에서의 이동수단(교통수단)을 의미한다. 본 항목은 향후 내륙과 여객터미널, 여객터미널과 도서간의 교통정책을 수립하는데 상당히 중요한 자료로 활용될 것이다.
- ② 입력방법 : 해당되는 번호를 괄호안에 기입한다.

A-7 도서에서 육지로 출발예정일자(체류일수)

- ① 항목설명 : 승선승객이 도서에서 육지로 출발 예정일자를 조사하는 것은, 도서에서의 체류예정일수를 조사하기 위한 항목이다.
- ② 입력방법 : 출발예정일자는 숫자로 입력한다.

A-8 육지로 돌아오는 터미널

- ① 항목설명 : 승선승객의 육지로 돌아올 때의 이동행태 및 수단을 파악하기 위한 항

목이다. 이 항목은 승객의 방문 도서가 어딘가에 따라 육지로 돌아오는 터미널(공항)이 변경될 수 있다.

조사자가 사전에 조사장소에서의 여객선 항로를 파악하면 조사의 정확성을 높일 수 있다.

- ② 입력방법 : 해당되는 번호를 괄호안에 기입한다.

예) B군이 목포 여객터미널에서 제주행 여객선을 타고 제주도를 방문한 후

- 1) 목포 여객터미널로 돌아올 예정인 경우 (① 예)
- 2) 완도 연안여객터미널로 돌아올 예정인 경우
(② 아니오 (선 박 : 완도터미널))
- 3) 비행기를 타고 김해공항으로 돌아올 예정인 경우
(② 아니오 (항공기 : 김해공항))

A-9 귀가시 육지에서의 교통수단

- ① 항목설명 : 승선승객이 도서를 방문한 이후 거주지로 귀가할 때 이용하는 교통수단을 의미한다.
- ② 입력방법 : 승객이 도서를 방문한 이후 주거지로 돌아갈 때 이용할 예정교통수단을 순서대로 번호로 기입한다.

예) 서울시 마포구 상암동에 거주하는 A군이 제주에서 인천행 여객선에 승선하고, 인천 연안여객터미널에서 좌석버스로 합정역까지 이동한 후, 합정역에서 월드컵경기장역까지 지하철을 타고 이동할 예정인 경우
(⑤ 시내/좌석버스 → ⑩ 지하철/전철 입력)

A-10 성별

- ① 항목설명 : 성별은 남과 여로 구분하여 조사한다. 성별은 여객선을 이용하는 승선자의 기초자료로 활용코자 한다.
- ② 입력방법 : 남자인 경우에는 ①을, 여자인 경우에는 ②을 괄호안에 기재한다.

A-11 출생년도

- ① 항목설명 : 승객이 출생한 연도를 의미한다. 나이의 정확한 파악을 위하여 출생년도를 기재한다.
- ② 입력방법 : 출생년도는 숫자 4자리로 입력한다.

A-12 동반가족

- ① 항목설명 : 동반가족(일행)이 있는 경우를 의미한다. 조사의 중복을 줄이기 위하여 동반가족(일행)에 대한 질문을 한다. 동반가족이 있을 경우, 동반가족(일행)의 성별과 출생년도 만을 입력한다.
동반가족이 없을 경우에는 (0)으로 입력한다.
- ② 입력방법 : 동반가족은 숫자로 입력한다(동반가족의 숫자와 다음 번호에 입력한 내용의 숫자가 일치해야 한다).

13. 핸드폰번호

- ① 항목설명 : 핸드폰번호는 경품추첨 후 당첨 사실을 통보하는 자료로 활용코자 한다. 핸드폰번호를 정확하게 기재하지 않았을 경우 설문응답자에게 불이익이 발생할 수 있으므로 정확한 기재가 필요하다.
- ② 입력방법 : 핸드폰번호는 숫자로 입력한다.

II. 도서민용

B-1 거주지

- ① 항목설명 : 거주지는 해상여객통행실태를 조사하는데 있어서 중요한 항목이다. 개인의 정보보호를 위해 **시·구·동, 도서명** 단위까지만 정확히 기재한다.
- ② 입력방법 : 출발지는 문자로 기재하며, 입력자는 지역분류 코드표를 참조하여 지역 코드를 입력한다.

예) ○ 거주지가 **소청도** 거주하는 도서민 경우
인천시(도) 옹진구(시·군) 대청동(읍·면) (도서민 : **소청도(島)**)
 ※ 조사표에 밑줄친 부분을 입력한다

B-2 방문지(출발지)

- ① 항목설명 : 방문지(출발지)는 해상여객통행실태를 조사하는데 있어서 가장 중요한 항목이다. 출발지는 승객이 여객터미널에 도착하기 전에 내륙의 방문지(출발지에서 출발한 곳을 의미한다. 개인의 정보보호를 위해 **시·구·동** 단위까지 정확히 기재한다.
- ② 입력방법 : 출발지는 문자로 기재하며, 입력자는 지역분류 코드표를 참조하여 지역 코드를 입력한다.

예) ○ 방문지(출발지)가 “**전라남도 무안군 청계면**”인 경우
전남시(도) 무안구(시·군) 청계동(읍·면)
 ○ 방문지(출발지)가 “**부산광역시 영도구 동삼동**”인 경우
부산시(도) 영도구(시·군) 동삼동(읍·면)
 ※ 조사표에 밑줄친 부분을 입력한다

B-3 내륙에서의 교통수단

- ① 항목설명 : 승선자가 여객선을 교통수단으로 이용하기 위하여 내륙과 여객선터미널 간에 이용한 교통수단을 의미한다. 본 항목은 향후에 내륙과 여객터미널, 여객터미널과 도서간의 교통정책을 수립하는데 상당히 중요한 자료로 활용될 것이다 .

승선승객이 목적지(출발지)에서 현재의 여객터미널에 도착하기까지 이용한 교통수단을 의미한다.

- ② 입력방법 : 승객이 목적지에서 최초로 출발한 곳에서 여객터미널까지 이동한 교통수단에 해당되는 번호를 순서 대로 기입한다.

예) 서울시 종로구 양재동(양재꽃시장)에서 업무를 마친 C군이 부산에서 제주행 여객선에 승선하기 위해 양재동(양재꽃시장)에서 **마을버스**를 타고 양재역으로 이동, 양재역에서 **지하철**을 타고 서울역까지 이동, 서울역에서 부산역까지 **KTX**로 이동, 부산역에서 부산항 연안여객터미널까지 **택시**로 이동 한 경우 (⑧ 마을버스 → ⑩지하철 → ⑫고속철도(KTX) → ⑬택시 입력)

B-4 출발일시 및 도착일시

- ① 항목설명 : 승객이 목적지(최초출발지)에서의 출발일시 및 현재 여객터미널에 도착일시를 조사하는 것은 승객의 이동시간을 산출하기 위한 것이다.
여객터미널에 도착하기 위해 승선 전날 목적지에서 출발하는 경우도 있으므로 방문지(출발지)에서의 출발 일자와 시간, 여객터미널 도착 일자와 시간을 입력한다.
- ② 입력방법 : 숫자로 입력한다.

예) 목적지에서 8월 7일 오후 3시 30분에 출발하여, 여객터미널에 8월 8일 오전 8시 10분에 도착하였을 경우
출발 : 8월 (7)일 15시 30분 도착 : 8월 (8)일 8시 10분

B-5 도서명, 출항시간 승선 선박명

1) 도서명(거주지)

- ① 항목설명 : 선박을 이용하여 이동코자 하는 거주지를 의미한다.
승객이 방문코자 하는 도서명을 기입한다.
국제여객(일본, 중국)의 경우 도착항을 기재한다.
- ② 입력방법 : 도서명(거주지)은 문자로 기재한다.

2) 출항시간

- ① 항목설명 : 출항시간을 파악하여 시간대별 승객의 이동현황을 파악코자 한다. 출항시간은 여객선이 여객터미널에서 출항하는 시간을 의미한다.
- ② 입력방법 : 출항시간은 ○○시 ○○분 숫자로 기재한다.

3) 선박명

- ① 항목설명 : 여객의 승선사항을 파악하는 자료로 활용코자 한다. 승객이 교통수단으로 이용한 선박명을 의미한다. 만약 응답자가 승선선박명을 정확

히 모를 경우에는 조사자가 기재한다.

- ② 입력방법 : 문자로 기재한다.

B-6 승선(방문)목적

- ① 항목설명 : 승객이 내륙과 도서, 도서와 내륙을 이동하는데 선박을 교통수단으로 이용하는 이유를 의미한다.
- ② 입력방법 : 해당되는 번호를 괄호안에 기입한다.

B-7 도서내에서 이동수단

- ① 항목설명 : 승선자가 도서 내에서의 이동수단(교통수단)을 의미한다. 본 항목은 항 후에 내륙과 여객터미널, 여객터미널과 도서간의 교통정책을 수립하는데 상당히 중요한 자료로 활용될 것이다.
- ② 입력방법 : 해당되는 번호를 괄호안에 기입한다.

B-8 도서에서 육지로 일자(체류일수)

- ① 항목설명 : 승선승객이 도서에서 육지로 출발한 일자를 조사하는 것은, 육지에서의 체류일수를 조사하기 위한 항목이다.
- ② 입력방법 : 출발일자는 숫자로 입력한다.

B-9 도서로 돌아가는 터미널

- ① 항목설명 : 승선 승객이 육지로 왔을 때의 이동행태 및 수단을 파악하기 위한 항목이다. 이 항목은 승객이 거주하는 도서가 어딘가에 따라 육지에서 도서로 돌아가는 터미널(공항)이 변경될 수 있다.
조사자가 사전에 조사장소에서의 여객선 항로를 파악하면 조사의 정확성을 높일 수 있다.
- ② 입력방법 : 해당되는 번호를 괄호안에 기입한다.

예) B군이 보길도에서 녹동행 여객선을 타고 전남 전주를 방문한 후
 1) 녹동 여객터미널을 이용한 경우 (① 예)
 2) 완도 연안여객터미널을 이용할 경우
 (② 아니오 (선 박 : 완도터미널))

B-10 도서에서 육지를 방문하였을 때 교통수단

- ① 항목설명 : 승선승객이 육지를 방문하여 여객터미널에서 목적지까지 이용한 교통수단을 의미한다.
- ② 입력방법 : 승객이 육지에 방문하여 목적지 까지의 교통수단을 순서대로 번호로 기입한다.

예) 인천시 옹진군 백령도에 거주하는 P군이 백령도에서 인천행 여객선에 승선하고, 인천 연안여객터미널에 도착하여 친구가 운전하는 자가용을 타고 강남고속버스터미널로 이동한 후, 고속버스를 타고 속초에 도착하여 택시를 타고 설악산으로 이동한 경우
(③ 승용차(승합차)/타인운전 → ⑦ 고속버스 → ⑬ 택시 입력)

B-11 성별

- ① 항목설명 : 성별은 남과 여로 구분하여 조사한다. 성별은 여객선을 이용하는 승선자의 기초자료로 활용코자 한다.
- ② 입력방법 : 남자인 경우에는 ①을, 여자인 경우에는 ②을 괄호안에 기재한다.

B-12 출생년도

- ① 항목설명 : 승객이 출생한 연도를 의미한다. 나이의 정확한 파악을 위하여 출생년도를 기재한다.
- ② 입력방법 : 출생년도는 숫자 4자리로 입력한다.

B-13 동반가족

- ① 항목설명 : 동반가족(일행)이 있는 경우를 의미한다. 조사의 중복을 줄이기 위하여 동반가족(일행)에 대한 질문을 한다.
동반가족이 있을 경우, 동반가족(일행)의 성별과 출생년도 만을 입력한다.
동반가족이 없을 경우에는 (0)으로 입력한다.
- ② 입력방법 : 동반가족은 숫자로 입력한다(동반가족의 숫자와 다음 번호에 입력한 내용의 숫자가 일치해야 한다).

B-14 핸드폰번호

- ① 항목설명 : 핸드폰번호는 경품추첨 후 당첨 사실을 통보하는 자료로 활용코자 한다. 핸드폰번호를 정확하게 기재하지 않았을 경우 설문응답자에게 불이익이 발생할 수 있으므로 정확한 기재가 필요하다.
- ② 입력방법 : 핸드폰번호는 숫자로 입력한다

<부 록>

1. 여객터미널 코드

부산 : PUS

PUS-01 부산(연안)

PUS-02 부산(국제)

인천 : INC

ICN-01 인천(연안)

ICN-02 인천(1국제)

ICN-03 인천(2국제)

목포 : MOK

MOK-01 목포(연안)

MOK-02 목포(도서)

MOK-03 목포(국제)

군산 : KUV

KUV-01 목포(연안)

KUV-02 목포(국제)

완도 : WND

포항 : KPO

통영 : TYG

2. 국내 행정구역코드 (별첨)

B. 연안여객터미널 현황

| 구 분 | 주 소 | 시설규모(단위:평) | | | 주차장 (평방 미터) | 건물구조 | 소유자 |
|--------------|---------------------|------------|-------|-------|--------------------------|----------------|---------------|
| | | 부 지 | 건 물 | 대합실 | | | |
| 부 산 | 부산시 중구 중앙동5가 16 | 12,020 | 2,405 | 499 | - | 철근콘크리트 | BPA |
| 인 천 | 인천시 중구 항동7가 88 | | 1,650 | | - | " | IPA |
| 목 포 | 전남 목포시 항동 6-10 | 4,359 | 2,425 | 957 | 3,436 | " | 목포지방 해양항만청 |
| 여 수 | 전남 여수시 교동 682 | 2,917 | 751 | 289 | 4,479 | 철근콘크리트 슬라브조 | 여수지방 해양항만청 |
| 제 주 (연안) | 제주도 제주시 건입동 918-30 | 4,537 | 2,104 | 563 | 6,000 | 철근 콘크리트 | 제주 해양관리단 |
| 마 산 | 경남 마산시 월포동2가 6 | 2,660 | 2,660 | 1,338 | 5,158 | - | 마산지방 해양항만청 |
| 군 산 | 전북 군산시 소룡동 1668 | 3,435 | 881 | 217 | 5,995 | 콘크리트 슬라 브 | 군산지방 해양항만청 |
| 완 도 | 전남 완도군 완도읍 항동리 1255 | 319 | 280 | 100 | 4,273 | 철근 콘크리트 | 완도지방 해양항만청 |
| 통 영 | 경남 통영시 서호동 316번지 | 6,424 | 802 | 146 | 2,932 | " | 마산지방 해양항만청 |
| 포 향 | 경북 포항시 북구 항구동 58-54 | 12,835 | 1,418 | 473 | 3,120 | " | 포항지방 해양항만청 |
| 거 제 (장승포) | 경남 거제시 장승포동 687 | 8,234 | 894 | 179 | 없음 | " | 마산지방 해양항만청 |
| 보 령 (대천) | 충남 보령시 신흥동 2241 | 7,677 | 838 | 305 | 내부 : 3,600 외부: 14,294 | " | 대산지방 해양항만청 |

C. 일본 전국간선여객순유동조사¹⁾

제1절 기본적인 구성

1. 조사의 목적

- 육·해·공을 아우르는 종합적인 교통체계의 정비를 진행함과 동시에, 먼저 현재의 여객흐름이나 그 정비에 수반되는 효과를 분석하는 것이 중요함. 이를 위해서는 교통기관의 이용실태나 그것을 이용하는 간선여객의 특성, 구체적으로는 실제의 출발지·목적지, 이용교통기관, 여행목적 및 주소·성별 등을 파악할 수 있는 데이터가 필요 불가결하다 할 수 있음
- 『전국간선여객순유동조사』는 항공, 신칸센 등의 철도, 간선여객선, 간선버스, 승용차 등의 간선교통기관을 이용하여 도도부현(都道府縣)을 넘는 여객흐름을 여객 한사람 한사람에 착안하여, 갈아타기를 포함하여 실제의 출발지에서 목적지까지 일련의 흐름을 파악한 전국규모의 유일한 조사임
- 여객 흐름의 파악에 있어서는 주계 평일 및 휴일 각각 하루를 대상으로 하여 앙케이트에 의한 현지조사를 실시하고 있음
- 본조사는 지금까지 1990년도, 1995년도, 2000년도, 2005년도 과거 4회 실시하였음
- 2005년도에 실시한 제4회 조사에서는 제3회까지의 전국간선여객순유동조사에서 다음과 같은 점에 대해 더욱 충실하여 실시하였음
 - 각교통기관에서 실시되는 현지조사의 실시시기를 통일함과 동시에 수집샘플을 늘리는 등, 제3회 조사보다도 데이터의 신뢰성 향상을 꾀함
 - 제3회 조사까지의 실태조사는 평일만 실시했지만, 이번 조사에서는 휴일(일요일)의 현지조사나 방일외국인의 국내흐름 파악을 행하며, 데이터의 확충을 꾀함
 - 간선여객유동 데이터를 쉽게 이용하게 하기 위해 유동 데이터에 맞춘 교통서비스수준(OLS)의 제공이나 분석·이용시스템도 제공함

1) 본 부록의 내용은 일본의 국토교통성 자료를 참조하였음

가. 조사항목

- 간선여객순유동조사의 조사항목은 크게 8가지로 구분됨
 - 출발지/목적지/거주지/여행목적/이종교통수단의 환승지점 • 동일교통수단의 환승지점 /이용한 진입(Access) • 이탈(egress) 교통수단과 그 이용순서/여행일정/성별 • 연령 • 직업

<표 1> 간선여객순유동해명의 포인트와 조사항목의 관계

| 간선여객순유동해명 포인트 | 간선여객순유동조사의 조사항목 |
|----------------------|--------------------------------|
| ① 진짜 출발지 • 목적지의 파악 | 출발지 • 목적지 |
| ② 거주지 • 여행지의 흐름을 파악 | 거주지 |
| ③ 여행목적별 흐름을 파악 | 여행목적 |
| ④ 이용경로 • 갈아타기 상황의 파악 | 이종교통수단의 환승 지점 동일교통수단의 환승 지점 |
| ⑤ 진입 실태의 파악 | 이용한 진입 • 이탈 교통기관과 그 이용순서 |
| ⑥ 여행일정의 파악 | 여행일정 |
| ⑦ 여행자 특성의 파악 | 성별 • 연령 |

나. 본조사에서의 정의

1) 간선여객 흐름

- 『제4회 전국간선여객순유동조사』에서는 이제까지와 마찬가지로 ‘간선여객 흐름’을, ‘통근 • 통학 이외의 목적으로, 항공, 신칸센 등 특급열차 또는 고속버스 등 간선교통기관을 이용하는, 도도부현을 넘는 국내여객 흐름’이라 정의함
- 여객 흐름을 크게 구분하면, 통근 • 통학, 개인용무 • 쇼핑, 업무 및 직장으로 복귀, 귀가목적 등의 일상교통과, 출장 등의 업무 관련, 관광, 귀향 등의 비일상교통으로 구분됨
 - 전자는 개인여행(PT)조사에서 파악하고 있으며, 후자에 대해서는 지금까지 그 흐름을 대상으로 한 조사를 실시하지 않았음
 - 거기에 간선여객순유동조사에서는 후자의 흐름에 초점을 맞춰, 그 실태를 파악하는 것을 목적으로 하고 있음

- 근래 고속교통수단의 정비에 의해, 장거리통근·통학 흐름이 보이지만, 통근·통학 흐름은 일상교통이라 보고 PT조사나 대도시교통센서스에서 파악하고 있으므로 『간선여객유동조사』의 대상 외로 하고 있음

2) 간선교통수단

- ‘간선교통수단’이라 함은 도도부현을 넘어 여객이 이용한 항공, 철도, 간선여객선, 간선버스, 승용차 등으로 함

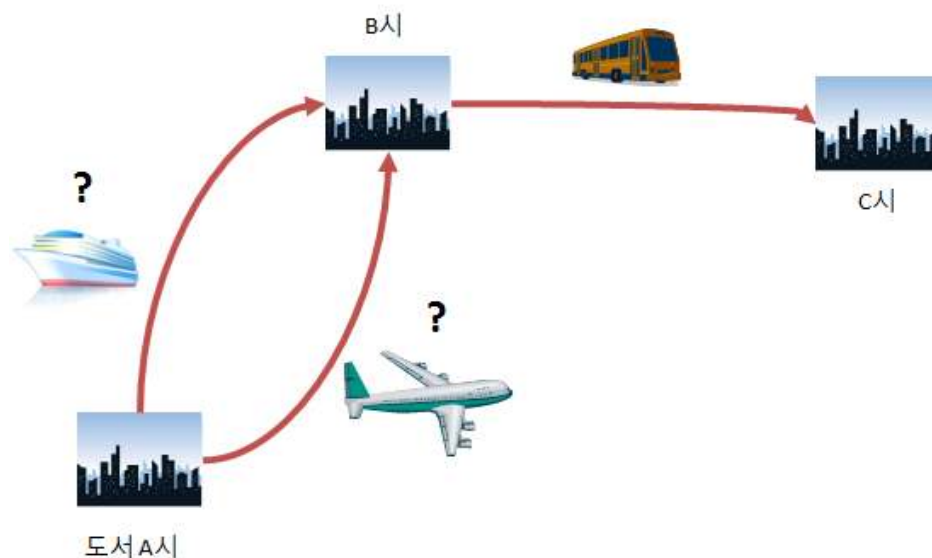
[간선교통수단]

| | | |
|---|--------|------------------------------|
| — | 항공 | : 국내 정기항공노선 |
| — | 철도 | : 신칸센, JR특급열차 및 일부 장거리민간철도 등 |
| — | 간선여객선 | : 웨리를 포함한 항로 |
| — | 간선버스 | : 도시간 버스, 고속버스 |
| — | 승용차 등* | : 자가용 승용차, 택시 등 |

* : 제4회(2005년도)조사부터 자동차에서 승용차 등으로 명칭을 변경

① 대표교통수단의 설정방법

- 간선여객순유동조사에서는 다른 교통수단을 갈아 탄 경우, a) 항공, b) 철도, c) 간선여객선, d) 간선버스, e) 승용차 등의 순으로 대표교통기관을 설정하고 있으나, 단 갈아타는 교통수단이 불명확한 경우는 파악하고 있는 간선 교통수단 중에서 대표교통수단으로 설정하고 있음
- 예를 들면 [그림1]과 같이 출발지가 도서 A시로, B시에서 C시로 간선버스를 이용하고 있는 경우, 통상 도서 A시에서 B시까지 항공이나 간선여객선을 이용하고 있을 것으로 상정하지만, 도서 A시에서 B시까지의 이용 교통수단이 불명확한 경우, 대표교통수단은 간선버스가 됨(단 도서 A시에서 B시까지의 이용교통수단이 판명되고 있는 경우는 대표교통수단은 항공, 간선여객선이 됨)



[그림 1] 대표교통수단의 설정방법

3) 집계 존

- 집계 존은 각현을 기본으로 함. 거기에 홋카이도에 대해서는 4분할하고, 수도권, 중경권, 긴키권(近畿圏)에 대해서는 그 권역 전체를 하나의 집계 존으로 함
- 전국간선여객순유동조사에서는 통근·통학 등의 일상생활권 내의 흐름을 제외한 도도부현간을 걸친 장거리 흐름을 대상으로 하고 있음
- 지계 존은 도도부현을 기본으로 한 도도부현간 존과 도도부현보다 더욱 세분화된 207 생활권 존의 2가지가 있음
- 도도부현간 존 내에 홋카이도는 면적이 넓기 때문에 4개의 지역으로 분류하고, 수도권·중경권·긴키권의 3대 도시권 내는 교통망이 발달되어 있는 점도 있고 하여, 이들 지역간의 흐름을 일상생활권 내라 생각하고 3대도시권 내의 흐름은 대상 외로 하였음

[도도부현을 기본으로 하지 않는 도도부현간 존]

홋카이도 : 도호쿠, 도도우, 도오우, 도난

수도권 : 도쿄도, 가나가와현, 치바현, 사이타마현

중경권 : 아이치현, 기후현, 미에현

긴키권 : 오사카부, 교토부, 효고현, 나라현

(1) 207 생활권 존의 재정리

- 제3회 조사의 데이터 정비시점(2000년 10월 1일)에 3,229개 었던 시쵸무라(市町村, 이하 편의상 시군구로 칭함) 수가 제4회 전국간선여객순유동조사의 데이터 정비시점(2005년 10월 1일)에는 2,216개(1,013개 감소)가 되어, 이미 합병 특례채권의 기한 후인 2006년 4월 1일 시점에는 1,820개(누적 1,409개 감소)로 크게 감소하였음
- 이 시군구 합병에 수반하여, 지금까지 설정한 207개 생활권 존의 경계를 걸치는 시군구사이에서도 합병이 몇 개 정도 실시되었기 때문에, 생활권 존을 재정리하였음

① 시군구 경계를 따르는 생활권 존으로 함

- 순유동 데이터와 사회경제 데이터(인구·GRP 등)을 조합한 분석(예: 지역인구 당 간선여객발생량의 지역간 비교 등)의 용의성 등을 배려하여, 새로이 설정할 생활권 존의 경계는, 시군구 경계를 따른 존으로 설정함(다시 말해 시군구 경계를 분단하는 식의 존 설정은 행하지 않음)

② 2006년 3월 31일 시점의 시군구 경계를 베이스로 함

- 제3회 조사에서는 국세조사와의 정합성을 배려한 2000년 10월 1일 시점의 시군구 경계를 베이스로 했지만 제4회 조사에서는 2005년 10월 1일 이후 2006년 4월 1일까지의 사이에 시군구 합병이 더욱 진전(2,216→1,820 개 시군구)된 것도 배려하여, 2006년 4월 1일 시점의 시군구 경계를 베이스로 하고 있음

③ 합병 후의 시군구가 종래의 207개 생활권을 걸치는 경우만 재정리 대상이 됨

- 전국간선여객순유동조사는 1990년도 이후 5년 간격으로 실시되고 있으며, 순유동 데이터의 요건으로서 각종 시계열분석에도 적용 가능한 데이터일 것이 요구되고 있음
- 따라서 생활권 존의 재정리는 합병 후의 시군구가 종래의 207개 생활권을 걸치는 경우만을 대상으로 하고, 그 이외의 본격적인 재정리는 하지 않음

④ 재정리 대상의 시군구는 합병후의 시청이 속하는 207개 생활권에 편입함

- 상기의 재정리 대상이 되는 시군구 수는 전국 18개 도부현에서 22개 시군구가 존재하였으나, 당해 22개 시군구의 합병 후의 상황을 확인한 결과, 통일적으로 설정가능하면서 이해하기 쉬운 물로서 합병후의 시청이 속하는 종래의 207개 생활권에 편입하는 것으로 함

4) 데이터의 호칭

- 항공·철도·간선여객선·간선버스·승용차 등의 조정결과를 확대·통합 처리함으로써 교통수단의 갈아타기도 포함 여객 한사람 한사람에 착안하여, 출발지에서 목적지까지의 일련의 데이터로서 정비한 것을 ‘간선여객순유동데이터’라 함
- 또 교통수단별로 실시되는 개별 조사 데이터를 ‘기초 데이터’라 호칭함
- ‘간선여객순유동데이터’ 중, 기초 데이터에서 얻어진 개표(個票)단위의 데이터를 ‘트립 데이터’로 부르며, 트립 데이터를 도도부현 간 또는 207개 생활권 간 OD단위로 집계한 데이터를 ‘흐름표(또는 OD표)’라 호칭함

<표 2> 간선여객순유동 데이터의 기초 데이터 일람

| 기초 데이터 | 조사명 | 관계부국 | 실시년도 |
|--------------------------------|------------------|-------------------|-------|
| 항공 | 항공여객동태조사 | 국토교통성 항공국 | 2005년 |
| 철도 | 간선철도여객유동실태조사 | 국토교통성 철도국 | 2005년 |
| 승용차 등 | 전국도로·가로교통정세조사 | 국토교통성 도로국 | 2005년 |
| 간선여객선 | 간선훼리·간선여객선여객유동조사 | 국토교통성 종합정책국 정보관리부 | 2005년 |
| 간선버스 | 간선버스여객유동조사 | 국토교통성 종합정책국 정보관리부 | 2005년 |
| 국제항공 ^{주)} (방일 외국인) | 국제항공여객동태조사 | 국토교통성 항공국 | 2005년 |

주: 제4회 조사부터 방일외국인의 흐름을 파악하기 위해 기초 데이터에 추가

다. 조사의 실시체제

- 과거 3회의 조사경위 등을 기반으로, 개별의 실태조사에 대해서는 관계자와의 사전조정, 조사 당일의 각종대응 등, 원칙으로서 관계각국(항공국, 철도국, 도로국, 정보관리부)가 담당하였음
- 단 간선여객순유동조사로서의 통일적인 대처사항에 관한 사전의 연락·조정 등은 사무국(정책조정관실)이 담당하였음
- 데이터 정비에 대해서는 원칙적으로 각교통수단의 기초 데이터는 관계각국이 담당하고, 기초 데이터를 기반으로 한 교통수단 간의 갈아타기·통합처리 등을 행한 간선여객순유동 데이터는 사무국이 담당하고 있음

<표 3> 간선여객순유동데이터의 기초 데이터와 담당부국

| 기초 데이터 | 조사명 | 담당부국 |
|--------------------|------------------|-------------------------------------|
| 항공(국내) | 항공여객동태조사 | 국토교통성 항공국 비행장부 계획과 |
| 철도 | 간선철도여객유동실태조사 | 국토교통성 철도국 시설과 |
| 승용차 등 | 전국도로·가로교통정세조사 | 국토교통성 도로국 기획과 도로경제조사실 |
| 간선여객선 | 간선훼리·간선여객선여객유동조사 | 국토교통성 종합정책국 정보관리부 교통조사통계과 조사실 |
| 간선버스 | 간선버스여객유동조사 | 국토교통성 종합정책국 정보관리부 교통조사통계과 조사실 |
| 국제항공주) (방일 외국인) | 국제항공여객동태조사 | 국토교통성 항공국 비행장부 간사이국제공항·중부국제공항감리관 |
| 간선여객 순유동데이터 | 전국간선여객순유동조사 | 국토교통성 정책총괄관부속 정책조정관 |

주) 제4회 조사부터 방일외국인의 흐름을 파악하기 위해 기초 데이터에 추가

<표 4> 제4회 조사의 조사실시 체제

| 교통수단 | 관계 부국 | 실태 조사 | 교통수단별 데이터 | | | | 간선여객순유동 데이터 | |
|----------------------|-----------|----------|-------------------|------------------|----------|----------------------|---------------------|--------------------|
| | | | 체크완료 기초 데이터 | 확대처리 | | 동일 교통수단 내 환승처리 | 이종교통 수단간 환승처리 | 간선여객 순유동 OD표 |
| | | | | 일(日) 확대 | 년간 확대 | | | |
| 항공(국내) | 항공국 | ● | ● | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| 철도 | 철도국 | ● | ● | ● | ● | ● | | |
| 승용차 등 | 도로국 | ● | ● | ● | ◎ | × | | |
| 간선여객선 ^{주2)} | 정보 관리부 | ● | ● | ● | ● | ● | | |
| 간선버스 ^{주2)} | 정보 관리부 | ● | ● | ● | ● | ● | | |
| 국제항공 (방일 외국인) | 항공국 | ● | ● | ● ^{주1)} | ● | - | - | ◎ |

법례) ◎ : 간선여객순유동조사 사무국(정책조정관, 이하 ‘사무국’)이 실시

● : 관계부국이 실시(=기초 데이터)

- : 실시하지 않음

× : 환승은 없음

주1) ‘국제항공여객동태조사’는 1일 확대(전수화)가 아닌 1주간 확대

2) 간선여객선, 간선버스 조사의 데이터 정비에 대해서는 간선여객순유동조사의 위원회, 간사회의를 활용하여 검토하였음

라. 실태조사의 실시시기

- 실태조사의 실시시기는 2005년 가을의 평일 하루 및 휴일 하루(일요일)로 하고, 간선 여객순유동 데이터의 다른 교통기관간 수송분담률이나 이어타기 흐름의 신뢰성을 향상시키기 위해 조사년도·조사일을 가능한 한 통일하였음

| | | 제4회(2005년도) | |
|-------|----|---------------|---------------|
| | | 평일 | 휴일 |
| 항공 | | 2005년 10월 12일 | 2005년 10월 16일 |
| 철도 | | 2005년 10월 12일 | 2005년 10월 16일 |
| 간선여객선 | | 2005년 10월 12일 | 2005년 10월 16일 |
| 간선버스 | | 2005년 10월 12일 | 2005년 10월 16일 |
| 승용차 등 | 오너 | 2005년 가을(평일) | 2005년 가을(휴일) |
| | 노상 | 2005년 10월 19일 | 2005년 10월 16일 |

주) 승용차 등의 상단은 운전자 인터뷰 조사, 하단은 노상 조사

마. 간선여객순유동 데이터의 정비방법

- 간선여객순유동 데이터는 복수의 기초 데이터를 기반으로 확대처리·통합처리 등을 거쳐 정비하였음
- 제3회 조사까지와 비교해서, 제4회 조사에서는 휴일 및 방일외국인의 데이터 정비가 더해져 있는 점, 실태조사실시년도가 통일된 것에 의해 시점보정이 없는 점 등을 특징으로 들 수 있음

바. 조사의 성과

- 전국간선여객순유동 데이터는 국토교통성 홈페이지에서 제공되고 있으며, 제공하고 있는 데이터는 아래에 보이는 a) 도도부현 간 흐름표, b) 207개 생활권 간 흐름표, c) OD별 신뢰성, d) 방일 외국인 흐름표, e) OD별 교통서비스임
(URL : <http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/jyunryuudou/>)

제2절 데이터 정비

1. 간선여객순유동 데이터의 정비범위

- 실태조사 및 전국간선여객순유동조사로서의 관계부국에 의한 데이터의 정비범위는 원칙적으로 제3회 조사에 준하였음

2. 간선여객순유동데이터의 정비순서

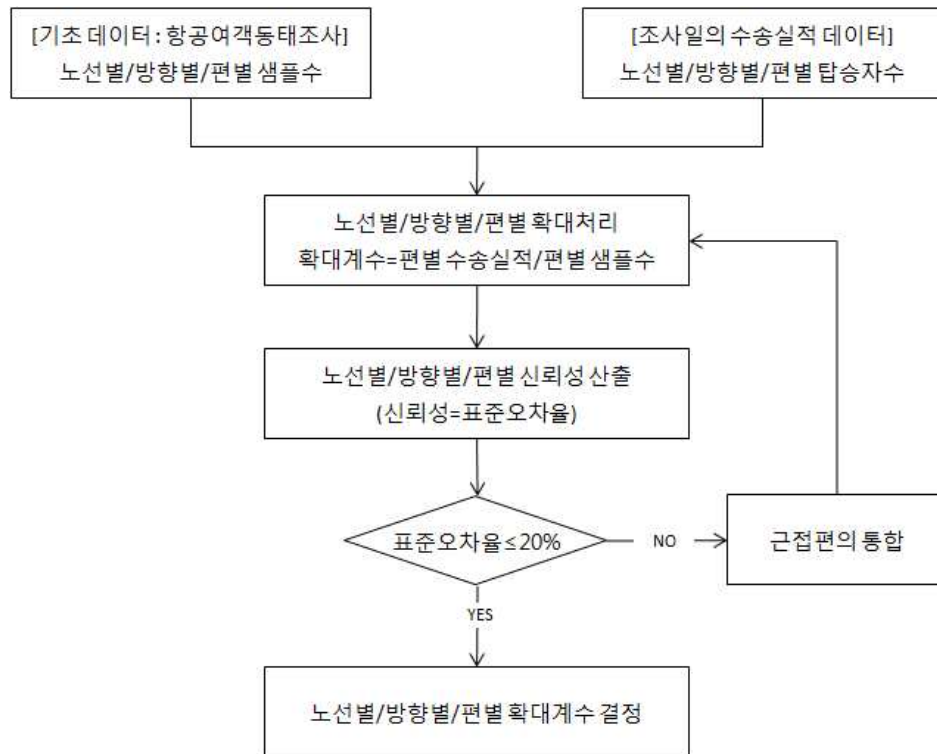
- 기초데이터와 조사일의 수송실적 데이터에서 일(日)확대 처리하고, 동일 교통수단 내 및 이종 교통수단의 환승 처리를 행한 추계 하루의 간선여객순유동 데이터를 정비함
- 마찬가지로, 연간수송실적 데이터를 이용하여 연간치를 정비함

3. 일확대처리

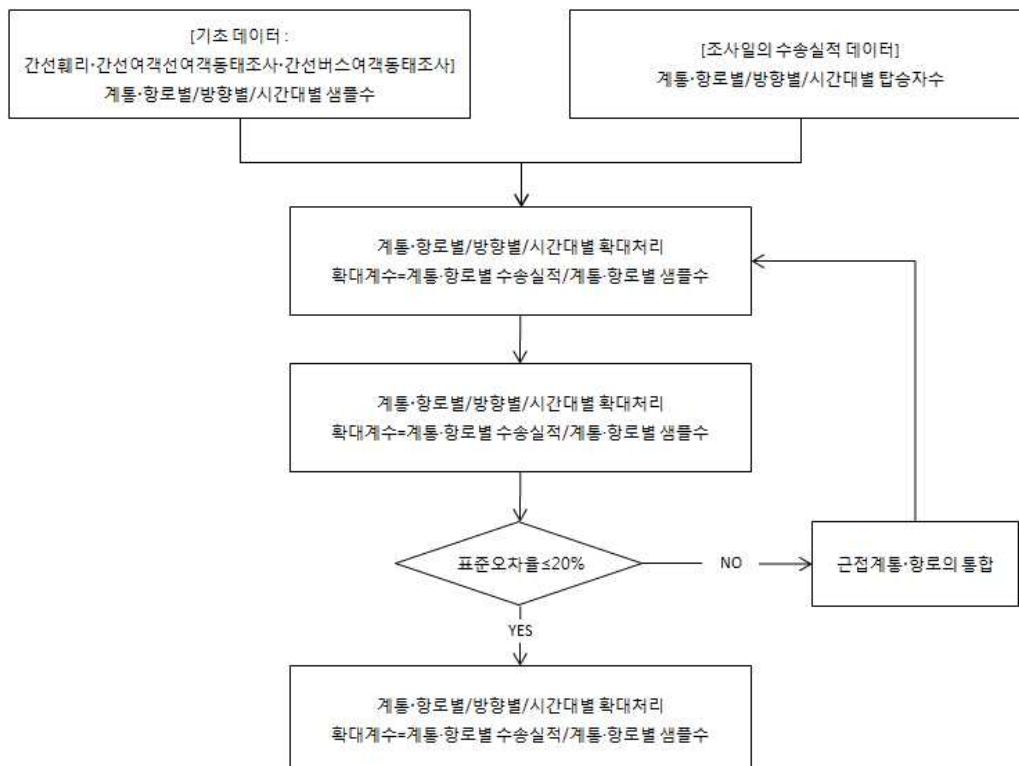
- 일확대처리 방법은 원칙적으로 제3회 조사에 준하였음

1) 항공(국내), 간선여객선, 간선버스 데이터의 일확대처리 방법

- 기초 데이터는 회수된 샘플이며, 합계 샘플 수는 조사일의 수송실적과 일치하지는 않음
- 거기에 각 샘플에 확대계수를 부가하는 일확대처리를 행하여, 확대계수의 합계가 별도 입수하는 조사일의 수송실적이 되도록 하였음
- 이 확대처리를 항공에서는 노선별/방향별/편별로, 간선여객선·간선버스에서는 계통·항로별/방향별/시간대별로 행하였음



[그림 2] 제4회 조사에 있어서 일확대처리 방법(항공(국내))



[그림 3] 제4회 조사에 있어서 일확대처리 방법(간선여객선·간선버스)

4. 휴일(일요일) 데이터를 활용한 연간 확대방법의 검토

- 제4회 조사부터 종래의 평일조사에 휴일(일요일)조사를 추가하여 실시하게 되어, 평일 및 휴일(일요일) 2개의 데이터를 활용한 새로운 연간확대방법을 검토하였음
- 더욱이 지난년도 데이터와 일치된 시계열 분석을 가능하게 하기 위해, 별도로 종래와 같이 평일 데이터만을 이용한 연간 간선여객순유동 데이터(이하 ‘연간 데이터’라 칭한다)도 함께 정비하였음

제3절 간선훼리간선여객선 여객 유동조사

1. 조사의 개요

1) 조사의 목적

- 여객의 순수한 흐름의 파악에 목적을 두고 있음
 - 간선여객순유동조사, 즉 이동수단을 가리지 않는 여객의 간선 이동 자체에 목적을 두고 있으며, 간선훼리·간선여객선 여객 유동조사는 전체 조사의 한 부분으로서, 전체 흐름을 보기 위한 수단임

2) 조사 시기

- 5년 단위로 1차례 조사 실시(도로, 철도, 항공은 항시조사를 실시하며, 여기에서 간선여객순유동조사의 데이터를 선택함)
- 가을철 평일 1일(2005년 10월 12일(수)), 휴일(2005년 10월 16일(일)) 1일을 선택하여 조사를 실시
- 간선여객순유동조사와 같은 날짜, 즉 다른 교통수단이 모두 같은 날짜에 실시하고 있음
- 성수기와 비성수기를 구분하지 않고 가을철 1차례 조사를 실시하는 이유는 예산상 여러차례 조사를 실시할 수가 없는 조건 때문에 가장 평균적인 여객 흐름을 보이는 계절인 가을철을 선택하였음

3) 조사 주체

- 조사는 국토교통성 종합정책국 정보관리부 교통조사통계과 조사실에서 총괄하고 있으며, 실제 조사와 분석은 (재) 운수정책기구 운수정책연구소에서 담당하고 있음

4) 조사 형태

- 국가조사 통계(일반통계)에 관한 법령에 의거하여 조사를 실시하고 있음
- 조사주체가 (사) 일본여객선협회에 조사실시를 요청하면, 협회가 이를 각 터미널의 사업소에 전달하고, 각 터미널의 사업소에서 조사를 실시함

- 본조사 1회 실시만을 원칙으로 하며, 이에 대한 사전조사나 예비조사는 실시하지 않음
- 조사 방식은 티켓 구매시 여객에게 설문지를 분배하고 이를 여객이 작성하고 작성된 설문지를 회수(선내 탑승 중에서 혹은 하선 시)하는 형식을 취하고 있음
 - 설문지 배포시 필기구도 함께 배포하며, 구체적인 배포·회수 방식은 각 사업자에게 위임하고 있음
- 운수정책연구소는 작성요령만 사업자에게 전달 해주며, 회수된 설문지는 운수정책연구소에서 수거 후 EXCEL 파일 형태로 입력 실시

2. 조사의 세부내용

1) 조사 대상

- 조사 장소는 88개 항로의 77개 사업자임
 - 2005년 10월 현재 일본의 전체 간선항로 88개를 대상으로 하고 있음
- 국내 항로의 내국인(일본인) 여객만을 대상으로 하고 있으며, 국제 항로나 외국인 여객은 대상 외로 하고 있음(관심은 있으나 예산상의 문제로 인해 제한)
 - 외국인 여객을 대상으로 한 조사는, 국제항공 여객을 대상으로 하는 조사에서 실시하고 있으며, 이 조사는 다른 조사와 달리 조사원이 질문 후 답변을 청취하는 형태를 취하고 있음
- 조사 대상 연령은 중학생 이상임

2) 조사 시간·편

- 하루를 5개 시간대로 나누고, 시간대별 2편을 기본으로 조사하되, 해당 시간대에 2편이라는 조건을 달성하지 못한 경우(2편을 초과하거나 미달한 경우) 별도의 기준²⁾으

2) 조사대상항로와 편은 아래의 조건을 만족한 것으로 함

- 가. 조사대상항로의 출항, 귀항 각각에 대해 첫출항발편에서 최종편까지를 출발시각순으로 나열하고, 아래의 1~5의 시간대에 출항하는 편 중 2편을 기본으로 하고, 다음의 a~c를 고려한 후 각사업자가 추출함
- a. 1개의 시간대에 3편 이상의 출항편이 있는 경우 : 전후 시간대에서 추출된 편의 출항시각과 근접하지 않는 범위에서 여객이 많은 편을 우선하여 추출함
 - b. 1개의 시간대에 1편만 있는 경우 : 그 1편을 그 시간대의 조사대상편으로 하고, 남은 1편은 여객이 많은 시간대의 편수를 1편 늘려 조사함
 - c. 1개의 시간대에 출발편이 없는 경우 : 그 시간대의 조사대상편은 없는 것으로 하며, 2편 분을 여객이 많은 다른 시간대에 각 1편 씩 배분하여 3편분을 조사함
- 따라서 항로별로 조사대상편은 출항편, 귀항편 각각에 대해 최대 10편(공동운행에 대해서는 각사의 총합계)이 됨
- 나. 가의 추출시에, 복수사에 의한 공동운행의 경우는 조사일의 출항편, 귀항편의 조사담당은 그 운행형태, 조사효율 등을 고려하여 공동운행회사간의 조정에 의해 실시함

로 조사대상 편을 선택하여 하루 최대 10편의 조사 대상 편을 선정함

- 조사 편은 각 사업자가 선정하여 조사를 실시함

3) 조사의 홍보

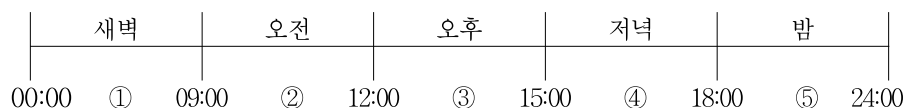
- 조사에 대한 전국적인 홍보는 하지 않고 있음
- 조사 현장에서는 사업자 판단에 의해 안내방송 정도만 하고 있음
 - 회수율을 높이기 위해 사업자에게 선내방송 등을 요청하고 있음

4) 조사 현장 점검

- 여건 상 조사 현장을 점검하지 못함
- 조사를 대행해주는 사업소에 맡기며, 다만 조사 진행간 우발상황 발생시 이에 대한 보고를 받고 결정을 내려주는 정도로 관리하고 있음

5) 여객선협회와의 협조사향

- 조사 대행에 대한 요청을 하고 있음
- 사전 데이터 요청은 없으며, 일간·주간·1개월간·1년간 이용자수의 데이터를 요청하고 있음
 - 조사결과의 확대를 위한 데이터 요청임
- 협회나 사업소에서 조사가 힘들다는 정도의 불만은 있지만 조사, 자체가 사업에 불편을 준다거나 조사결과의 공표가 사업에 영향을 미친다거나 하는 불만사항은 없음
 - 이용객 수가 노출되는 것에 각 사업소가 특별히 불만을 갖고 있지는 않음



6) 조사 결과

- 2005년 4회 조사의 설문 회수율은 평일 기준 대략 30% 내외였음
 - 평일 조사일 전체 이용객수 약 1.9만 명 중 5,449개의 유효 샘플을 획득하여 회수율은 대략 30.3%를 기록함
 - 휴일 조사일 전체 이용객수 약 3.1만 명 중 6,921개의 유효 샘플을 획득하여 회수율은 21.8%를 기록함
- 개인신상 기입란에서 연봉이나 직업을 기록하는 란에 대한 기입률은 낮음
 - 전술한 회수율은 유효샘플(조사의 데이터로 사용 가능한 샘플)에 대한 것이며, 성별이나 직업 등 개인정보를 전부 기록한 샘플은 훨씬 적음

3. 인터넷 조사

- 2005년 4회 조사에서 처음 실시하였음
- 조사 목적은 휴일 조사 시점을 선택하기 위한 것임
 - 휴일 조사를 실시함에 있어서 연휴 중 1일 혹은 일요일과 같은 단독 휴일 1일 중 어느 시점이 휴일의 여객 흐름 특성을 잘 반영하는 것인지를 판단하기 위한 조사
- 조사 방식은 인터넷 설문조사를 담당하는 전문회사에 의뢰하여 실시
 - 해당 회사에 등록된 설문대상자를 대상으로 메일을 발송하여 설문을 실시하였음
 - 메일 발송시 성별 · 연령 · 지역별로 할당하여 발송함
 - 최근에 장거리 여행을 실시한 사람이 대상이 되나, 이에 대한 확인이 불가능하므로 조사 시점 선택에만 활용할 뿐 본조사에는 그 결과를 포함시키지 않았음
- 전술한 바와 같이 신뢰도의 문제도 있고 휴일 조사의 시점 선택을 위한 일회성 조사의 성격이 짙으므로 2010년 5회 조사에는 인터넷 조사 계획이 없음

4. 향후 계획

1) 조사의 홍보

- 현재까지 마스크 등을 통한 조사의 홍보는 없었음
- 이번 2010년에 실시할 5회 조사에서 홍보를 실시할 계획에 대해 검토중임
 - 별도의 홍보예산이 책정된 것은 아님
 - 검토중인 방식은 마스크에 할당된 정부광고 부분의 활용임(신문 지면에 할당되어 있는 정부광고 지면에 게재를 할 가능성이 가장 높으며, TV 방송에도 정부광고 할당 시간이 있으나 이를 사용하기는 어려울 것으로 보임)
 - 신문 광고를 하게 되면 광고는 외주가 아닌 직접 작성하는 방식이 될 것임

2) 자동화 계획

- 현재까지로는 자동화 계획 등의 조사 입력의 편의를 위한 계획은 없음
 - PDA 입력이나 OMR 사용 등, 입력의 편의성 제고와 작업시간 단축을 위한 수단의 사용 계획은 현재로서는 없으며, 이는 예산의 문제가 가장 큰 걸림돌임

3) 조사 방식의 개선

- 현재까지로는 협회와 개별사업자를 이용한 조사 방식을 변경할 계획은 없음
 - 일본의 경우 국가 조사에 대한 국민들의 거부감이 적고 참여율이 높은 편임
 - 또한 설문지를 직접 배포하고 회수하는 것이 샘플수를 늘릴 수 있으므로 변경할 계획은 없음
- 예산 절약을 위해 인터넷 조사를 도입할 계획은 있음
 - 조사 내용과 조사를 실시하는 홈페이지 주소가 적혀있는 진단지를 나눠주고 이를 통해 조사 참여를 유도하는 방식의 인터넷 조사의 실시에 대한 계획이 있음

<간선페리 여객선 여객유동조사 설문지>

간선 페리·여객선 여객유동조사의 부탁말씀

이번 (재)운수정책연구기구에서는 국토교통성의 의뢰로 전국적인 여객흐름을 파악하기 위해 「전국간선여객순유동조사」를 실시중입니다. 그 일환으로 페리, 여객선을 이용하시는 분을 대상으로 이용상황의 조사를 실시하고 있사오니, 여행중에 대단히 죄송합니다만 본조사에 꼭 협력해주십사 부탁말씀 올립니다. 특히 데이터는 통계적으로 처리하기 때문에, 여러분께 폐를 끼치는 일은 일절 없습니다.

2005년 10월

의뢰 : 국토교통성

실시 : (재) 운수정책연구기구

협력 : (사) 일본여객선협회

(기입상의 주의) 회답은 중학생 이상의 분만하시고 해당하는 번호를 ○로 표시, 또는 [] 안에 지명 등을 기입해 주십시오.

문1 이 배를 이용할 때 차도 같이 승선합니까?

1. 예 2. 아니오

문2 이번 여행은 배에서 숙박하는 것을 포함 몇박 몇일입니까?

1. 당일여행 2. []박 []일
오늘은 몇일째이신가요? []일째

문3 현재의 여정은 어느 여정입니까?

1. 자택·회사 등[출발지]에서 여행지[목적지]로의 여정
2. 여행지[출발지]에서 자택·회사 등[목적지]로의 여정
3. 여행지[출발지]에서 다음의 여행지[목적지]로의 여정

문4 현재의 여정([출발지]에서 [목적지]까지)을 답해주십시오.

[출발지]

(1) 현재의 여정의 출발지는?

[]도도부현 []시구군 []구쥬무라

주소가 불명확한 경우는 관광지명, 가장 가까운 역 등을 기입해 주십시오.

[]

(2) 출발한 시각은?

[1. 오전 / 2. 오후 ____시 ____분]경

(3) 출발지에서 이 배를 승선한 항까지 어떠한 교통기관으로 오셨습니까?

점선표 내의 번호로 이용순서대로 답해주십시오.

출발지 → [] → [] → [] → [] → 승선한 배

- ①항공기 ②신칸센 ③JR특급(신칸센제외) ④JR재래선(신칸센·특급 제외)
⑤사철·지하철 ⑥모노레일 ⑦고속버스·도시간버스 ⑧기타노선버스(시내버스 등)
⑨택시 ⑩자가용차 ⑪렌터카 ⑫도보·자전거 등 ⑬선박 ⑭기타

승선한 항

(4) 이 배를 승선한 항은?

[]항에서 승선

• 이 배를 승선하기 전에 항공기를 이용하신 분((3)에서 ①이라 답하신 분)

⇒ []공항에서 탑승해서, []공항에서 내렸다.

• 이 배를 승선하기 전에 신칸센, JR특급을 이용하신 분((3)에서 ②, ③이라 답하신 분)

⇒ 최초로 []역에서 승차해서, 최후에 []역에서 내렸다.

• 이 배를 승선하기 전에 고속버스·도시간 버스를 이용하신 분((3)에서 ⑦이라 답하신 분)

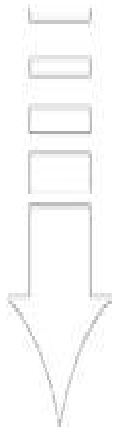
⇒ []버스정거장에서 탑승해서, []버스정거장에서 내렸다.

하선할 항

(5) 이 배를 내릴 항은?

[]항에서 하선

~뒷면에 계속됩니다~



(6) 이 배를 내린 후, 목적지까지 어떠한 교통기관을 이용하실습니까?

점선표 내의 번호로 이용순서대로 답해주시요.

하선할 항 → [] → [] → [] → [] → 승선한 배

①항공기 ②신칸센 ③JR특급(신칸센제외) ④JR재래선(신칸센·특급 제외)
⑤사철·지하철 ⑥모노레일 ⑦고속버스·도시간버스 ⑧기타노선버스(시내버스 등)
⑨택시 ⑩자가용차 ⑪렌터카 ⑫도보·자전거 등 ⑬선박 ⑭기타

• 이 배를 하선할 후에 항공기를 이용하실 분((6)에서 ①이라 답하신 분)

⇒ [] 공항에서 탑승해서, [] 공항에서 내린다.

• 이 배를 하선할 후에 신칸센, JR특급을 이용하실 분((6)에서 ②, ③이라 답하신 분)

⇒ 최초로 []역에서 승차해서, 최후에 []역에서 내린다.

• 이 배를 승선하기 전에 고속버스·도시간 버스를 이용하실 분((6)에서 ⑦이라 답하신 분)

⇒ [] 버스정거장에서 탑승해서, [] 버스정거장에서 내린다.

(7) 현재의 여정의 목적지는?

[출발지]

[]도도부현 []시구군 []구쵸무라

주소가 불명확한 경우는 관광지명, 가장 가까운 역 등을 기입해 주십시오.

[]

문5 이번 여행의 목적은?

1. 업무 2. 관광(수학여행포함) 3. 귀향, 개인용무 4. 통근, 통학 5. 기타
(또는 업무를 마치고 귀환) (또는 관광을 마치고 귀환) (또는 귀향, 개인용무를 마치고 귀환)

문6 현재 이용하신 표는?

1. 특등 2. 2등 3. 3등

또는 다음의 어디에 해당합니까?

1. 편도 2. 왕복 3. 회수권 4. 세트표 등 할인표

문7 동행자는 응답자를 제외하고 몇 명입니까?

초등생 이하 []인 중학생 이상 []인

문8 이 항로를 이용하실 것은?

1. 처음 2. 1년에 수차례 3. 1달에 수차례 4. 거의 매일

문9 응답해주신 분 신상에 대해 답해주시요.

주소는?

[]도도부현 []시구군 []구쵸무라

성별은?

1. 남성 2. 여성

연령은?

[]세

직업은?

1. 임원·관리직 2. 회사원 3. 공무원 4. 농·어업 5. 상공·자영업
6. 자유업 7. 학생 8. 무직 9. 기타[]

연수입(세포함)은?

1. 없음 2. 100만엔 미만 3. 100~199만엔 4. 200~299만엔
5. 300~399만엔 6. 400~499만엔 7. 500~699만엔 8. 700~999만엔
9. 1,000~1,499만엔 10. 1,500~1,999만엔 11. 2,000만엔 이상

마지막으로 이 페리·여객선을 이용하실 느낌이나 감상 등을 자유롭게 기입해주시요.

~협력해주셔서 감사합니다. 답해주신 조사표는 승선중 또는 하선시에 회수하겠습니다~