

2010년 「국가교통수요조사 및 DB구축사업」
해 상 여 객 기 종 점 통 행 량 조 사

3

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 조사방법 개요 7

제1절 조사 내용 / 9

제2절 조사 방법 / 10

제3절 조사원 운용 / 13

제3장 조사 자료의 기초분석 17

제1절 조사의 개요 / 19

제2절 조사 자료의 기초분석 / 21

제4장 해상여객O/D 조사 자료의 기초분석 25

제1절 해상여객관련 기초통계 / 27

제2절 본조사 자료의 기초분석 / 35

표 목 차

<표 1- 1> 해상여객 기종점통행량조사의 조사내용	5
<표 2- 1> 모집단에 따른 예상 필요 표본 수	12
<표 2- 2> 전국 조사지점 수	14
<표 3- 1> 해상여객 통행실태조사의 조사항목 및 조사방법	19
<표 3- 2> 전국 조사지점 및 조사원 투입 현황	20
<표 3- 3> 지역별 연안여객수송 현황(2000-2009)	21
<표 3- 4> 성수기 조사 자료의 지역별 분포 현황	22
<표 3- 5> 성수기 조사 자료의 지역별 분포 현황	23
<표 3- 6> 비수기 조사 자료의 지역별 분포 현황	24
<표 4- 1> 연도별 연안여객수송 현황(1999-2009)	27
<표 4- 2> 지역별 입항/출항 현황(2008-2009)	28
<표 4- 3> 지역별 일반/도서민 이용 현황(2008-2009)	29
<표 4- 4> 월별 일반/도서민 이용 현황(2008-2009)	31
<표 4- 5> 연안여객선 지방청별 선종별 현황(2009년 말 기준)	32
<표 4- 6> 연안여객선 지방청별 선령별 현황(2009년 말 기준)	32
<표 4- 7> 연안여객선 지방청별 선령별 현황(2009년 말 기준)	33
<표 4- 8> 지역별 연안여객선 운항실적(2009년)	34
<표 4- 9> 월별 연안여객선 운항실적(2009년)	34
<표 4-10> 성수기 조사의 항만별 표본 현황	35
<표 4-11> 성수기 조사장소의 성별 표본현황	36
<표 4-12> 성수기 조사의 연령별 표본 현황	36
<표 4-13> 성수기 조사의 동반가족 현황	36
<표 4-14> 연안여객의 거주지(출발지) 분포현황(성수기)	37

<표 4-15> 국제여객의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기)	39
<표 4-16> 연안여객의 승선목적(성수기)-빈도	40
<표 4-17> 연안여객의 승선목적(성수기)-비중	40
<표 4-18> 국제여객의 승선목적(성수기)	41
<표 4-19> 연안여객의 터미널까지 교통수단 이용현황(성수기) -빈도	42
<표 4-20> 연안여객의 터미널까지 교통수단 이용현황(성수기) -비중	42
<표 4-21> 국제여객의 터미널까지 교통수단 이용현황(성수기)	43
<표 4-22> 연안여객의 도서내 교통수단 이용현황(성수기)-빈도	44
<표 4-23> 연안여객의 도서내 교통수단 이용현황(성수기)-비중	44
<표 4-24> 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기)	45
<표 4-25> 연안여객의 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용현황(성수기)-빈도	45
<표 4-26> 연안여객의 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용현황(성수기)-비중	46
<표 4-27> 국제여객의 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용현황(성수기)	47
<표 4-28> 돌아올 시 현재 터미널 이용여부	47
<표 4-29> 비수기 조사의 항만별 표본 현황	48
<표 4-30> 비수기 조사의 성별 표본 현황	49
<표 4-31> 비수기 조사의 연령별·성별 표본 현황	49
<표 4-32> 비수기 조사의 동반가족 현황	50
<표 4-33> 연안여객(일반인) 거주지(출발지) 분포현황(비수기)	51
<표 4-34> 연안여객(도서민)의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)	52
<표 4-35> 국제여객의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)	53
<표 4-36> 연안여객(일반인)의 승선 목적(비수기)-빈도	54
<표 4-37> 연안여객(일반인)의 승선 목적(비수기)-비중	55
<표 4-38> 연안여객(도서민)의 승선 목적(비수기)-빈도	56
<표 4-39> 연안여객(도서민)의 승선 목적(비수기)-비중	56
<표 4-40> 국제여객(도서민)의 승선 목적(비수기)	57

<표 4-41> 연안여객(일반인)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)	
-빈도	58
<표 4-42> 연안여객(일반인)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)	
-비중	59
<표 4-43> 연안여객(도서민)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)	
-빈도	60
<표 4-44> 연안여객(도서민)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)	
-비중	61
<표 4-45> 국제여객의 교통수단 출발지부터 터미널까지 이용 현황(비수기)	62
<표 4-46> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)-빈도	63
<표 4-47> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)-비중	63
<표 4-48> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)-빈도	64
<표 4-49> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)-비중	65
<표 4-50> 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)	66
<표 4-51> 연안여객(일반인)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황(비수기)-빈도 ·	67
<표 4-52> 연안여객(일반인)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황(비수기)-비중 ·	67
<표 4-53> 연안여객(도서민)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황(비수기)-빈도 ·	68
<표 4-54> 연안여객(도서민)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황(비수기)-비중 ·	69
<표 4-55> 국제여객의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황(비수기)	70

그림목차

<그림 2-1> 해상여객 기종점통행량조사 조사원 조직체계	13
<그림 4-1> 연안여객의 월별 이용 현황(2008-2009)	30
<그림 4-2> 일반/도서민의 월별 이용 현황(2009)	30

요 약



요 약

1. 과업의 개요

가. 과업의 배경 및 목적

- 본 사업은 「국가통합교통체계효율화법」에 근거해 5년 단위의 정기적으로 수행되는 정기조사로, 전국 단위의 해상여객에 관한 조사로는 2001년 첫 번째 조사 이후 두 번째 조사가 됨
 - 해상여객의 경우 2001년 조사 이후 전국 규모의 상세 조사가 시행된 적이 없었던 관계로 2010년도에 수행되는 조사는 지난 10년 동안의 해상여객관련 통행패턴의 변화에 대한 체계적인 데이터를 얻을 수 절호의 기회가 될 수 있음
- 해상여객 기종점통행량조사는 최근 주 5일제의 확산으로 인해 도서지역을 찾는 방문객들의 수가 지속적으로 증가하고 있는 상황에서, 내륙(도서)에서 도서(내륙)로 이동하는 방문객들의 교통관련 이용패턴을 파악할 수 있는 매우 중요한 조사임
 - 따라서 본 조사는 해상여객의 특성을 가장 잘 이끌어 낼 수 있는 조사대상, 조사방법, 조사인력 운영 등의 조사 설계가 매우 중요한 것으로 판단됨
- 해상여객 기종점통행량조사는 연안여객선을 이용해 도서를 방문한 여행객들에 대한 내륙교통의 흐름을 파악하기 위한 조사로서, 본 조사를 통해서 도출된 여객O/D는 연안여객터미널의 건설 및 연안여객터미널 인근 접근도로의 건설 등과 같은 대형 국책사업을 설계할 때 기초자료로 활용이 가능함
 - 이 외에도 연안여객터미널 측면에서 이용객들에 대한 서비스 제고 방안 마련에 유용하게 사용할 수 있을 뿐만 아니라, 내륙에서 발생하는 여객 흐름과 연계해 전체 여객통행 패턴 분석 및 교통량 분석 등에도 활용이 가능함

나. 과업의 범위

1) 시간적 범위

- 과업기간 : 2010년 5월 ~ 2011년 4월
- 조사기간 : 2010년 8~10월 중
- 조사방법 : 대인 면접조사(승선객 대상 설문 포함)를 기본으로 함
- 조사 대상일 : 방학기간, 휴일 등을 제외한 평일(화, 수, 목요일)

2) 공간적 범위

- 전국 약 20개 연안여객터미널(국제여객터미널 포함) 대상

3) 내용적 범위

- 조사계획 및 조사표 설계
- 해상여객 기종점통행량조사 수행
- 해상여객 기종점통행량조사 결과 전산 입력 및 검수
- 해상여객 기종점통행량조사 결과 기초 통계 분석

다. 과업의 세부내용

- 조사는 크게 해상여객(여객선) 기초통계조사, 해상여객 기종점통행량조사 등으로 구분됨

<표 1> 해상여객O/D 본조사의 조사내용

구분	조사항목	조사방법
해상여객(여객선) 기초통계 조사	연간/월간 해상여객 수, 여객선 운행횟수, 여객선 운송실적 등	문헌 및 전산자료 조사
해상여객 기종점통행량조사	조사일자, 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원	대인 면접조사 (자계식, 타계식)

주: 자계식과 타계식은 조사표 기입을 누가 하느냐에 따라서 구분하는 조사방법의 유형으로서 자계식은 응답자가 스스로 기입하는 것이고, 타계식은 조사원이 기입하는 방법

1) 해상여객(여객선) 기초통계조사

- O/D 전수화 및 전수화를 위한 기초자료로 활용됨
- 한국해운조합, 지방해양항만청, 해양경찰청 등의 문헌통계 및 전산자료를 수집·가공

2) 해상여객 기종점 통행량 조사

- 승선예정 여객을 대상으로 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 등을 조사하여 내륙지역⇔연안여객터미널⇔도서 간을 이동하는 해상여객의 통행특성을 조사함으로써 해상여객 O/D를 구축함
- 비수기와 성수기 기간을 나누어 조사를 시행하며, 조사원이 직접 설문을 받는 방식과 설문지를 배포하고 회수하는 방식 두 가지를 모두 병행함

라. 과업의 기대효과

- 본 조사를 통해 구축되는 해상여객 O/D는 산업계, 학계, 연구원 등의 다양한 분야에서 활용이 가능할 뿐만 아니라, 해상여객시설 투자규모, 투자우선순위 결정을 위한 기초자료로도 이용될 수 있으며, 나아가 중앙부처 및 지자체의 교통관련 정책 및 계획의 효과적 수립·집행을 위한 필수 기초자료로 활용될 수 있음
- 정확하고 신뢰성 높은 자료를 구축함으로써, 향후 정부의 관련 예산이 절감되고 그동안 미흡했던 자료가 보완됨으로써 국가교통DB의 신뢰성 제고에 기여

2. 조사방법 개요

가. 조사내용

1) 해상여객(여객선) 기초통계 조사

○ 해상여객 통계 조사

- 전국 연안여객터미널을 통해 이동한 여객관련 통계
- 연도별, 지역별, 항로별 수송실적 등

○ 여객선 통계 조사

- 전국에서 운항중인 내항여객선관련 통계
- 여객선면허 현황(선종별, 톤수별, 항로별 등), 여객선 항로 현황 등

2) 해상여객 기종점통행량조사

○ 해상여객 O/D 조사

- 전국 연안여객터미널을 대상으로 해상여객의 이동현황 조사
- 해상여객의 내륙지역⇌연안여객터미널⇌도서 간 기종점(O/D) 경로 조사

나. 조사방법

1) 기초분류

① 지역

- 해상여객 기종점통행량조사 지역구분은 행정구역과의 일치성, 기존자료의 이용가능성 등을 고려하여 연계성을 지니도록 설정하며, 구체적인 존(zone) 구분의 체계는 육상 여객과의 연계를 위하여 『교통조사지침』에서 제시된 지역구분과 동일한 것을 사용
 - 현재 특별시, 광역시의 구, 시, 군으로 구분되는 250여개의 중존을 사용하고 있음

② 교통수단

- 국토해양부의 『교통조사지침』을 토대로 육상여객과의 연계를 위하여 한국교통연구원과 동일한 교통수단 구분 사용
 - ① 걸어서(갈아타기 위한 근거리 이동 제외), ② 승용차(승합차), ③ 시내(농어촌) 버스, ⑤ 마을(순환)버스, ⑦ 고속버스, ⑨ 지하철/전철, ⑪ 고속철도(KTX), ⑬ 소형화물차(2.5톤미만), ⑮ 오토바이, ⑰ 기타(항공, 선박 등), ④ 시외버스, ⑥ 광역버스, ⑧ 기타버스(전세버스 등), ⑩ 일반철도, ⑫ 택시, ⑭ 중·대형화물차(2.5톤 초과), ⑯ 자전거, ⑰ 렌트카, ⑱ 기타(항공, 선박 등)

2) 조사 수행방법

① 해상여객(여객선) 기초통계조사

- 한국해운조합, 지방해양항만청, 해양경찰청 등의 문헌 및 통계자료를 수집·분석
- 이와 함께 보다 구체적인 여객 및 여객선 관련 자료 분석을 위해 내항여객선 선사들에 대한 자료 수집도 병행함

② 해상여객 기종점통행량조사

- 연안여객터미널에서 여객을 대상으로 조사원이 직접 설문을 받는 타계식 면접조사를 위주로 수행하고 피응답자가 직접 설문을 작성하는 자계식 조사를 보완적으로 사용
- 조사일은 평일(화, 수, 목)을 원칙으로 하고 주말 통행특성 파악을 위해 주말도 포함 하며, 조사시간은 여객터미널별로 선박의 출항횟수, 출항시간에 따라 탄력적으로 적용하나, 기본적으로는 첫 출항 선박 이용자부터 마지막 출항 선박 이용자 모두를 대상으로 함

다. 표본 설계

- 해상여객 기종점통행량조사는 육상의 지역간 여객기종점통행량 조사에 사용되는 국토해양부 ‘교통조사지침’에 제시된 모집단별 추출율을 적용하여 필요 표본수를 산정함
- 2009년도 교통조사지침에서 제시된 표본수를 결정하는 식은 다음과 같음

$$\text{추출율}(r) = \frac{1}{\left(\frac{\epsilon}{z}\right)^2 \times N \times \frac{1}{k-1} + 1} \dots\dots\dots (\text{식 1})$$

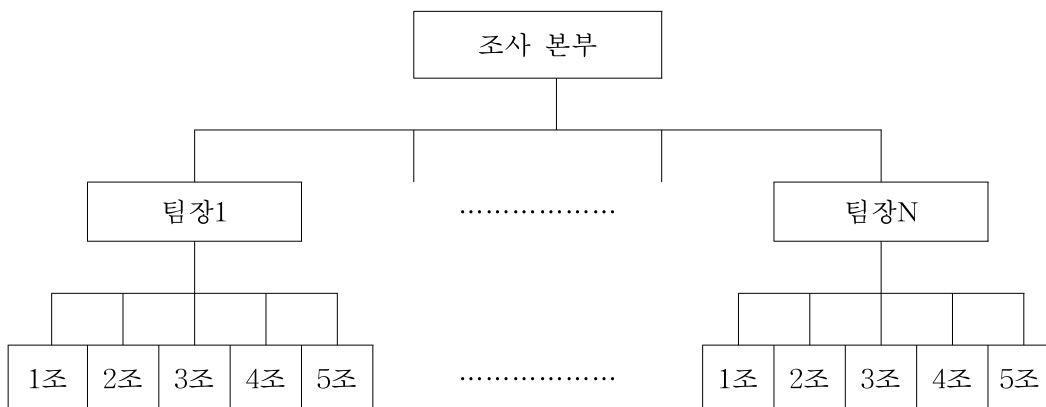
$$\text{표본수}(n) = N \times r \dots\dots\dots (\text{식 2})$$

여기서, ϵ : 상대오차, z : 신뢰계수, k : 카테고리 수, r : 추출율, N : 모집단총수

라. 조사원 운용

1) 조사원 조직체계

- 원활한 조사를 위하여 조사팀 체계를 구성하여 운영하도록 하며, 조사대상 지역별 여건에 맞게 유동성 있게 운영함
- 지역별 조사인원은 팀장 1인과 조사원 2인이 1조가 되는 2~10개 내외의 팀으로 구성되며, 각 팀에 팀장을 두어 팀원들을 통제함



<그림 8> 해상여객 기종점통행량조사 조사원 조직체계

2) 조사지점 및 투입인력

- 해상여객 기종점통행량조사의 전체 조사대상은 전국 12개 연안여객터미널과 여타 사설, 간이터미널 등을 합해 총 15개 시설 등이며, 국제여객터미널이 있는 지역은 별도의 조사원을 투입해서 조사를 수행함
 - 조사원 수와 투입인력을 보면 성수기에는 30명의 조사원이 88인·일 투입된 반면 비수기에는 성수기보다 다소 늘어난 33명의 조사원이 99인·일 투입되는 것으로 계획됨

<표 3> 전국 조사지점 수

구분	조사 지점	성수기(8월)		비수기(12월)	
		조사원 수(명)	투입(인·일)	조사원 수(명)	투입(인·일)
인천항	연안·국제 여객터미널	5	20	6	18
목포항	연안·국제 여객터미널	3	5	6	18
부산항	연안·국제 여객터미널	4	12	6	18
군산항	연안·국제 여객터미널	2	6	3	9
여수항	연안 여객터미널	4	15	3	9
대천항	연안 여객터미널	2	6	1	3
완도항	연안 여객터미널	-	-	1	3
거제항	연안 여객터미널	-	-	1	3
통영항	연안 여객터미널	2	6	1	3
마산항	연안 여객터미널	-	-	1	3
포항항	연안 여객터미널	3	8	1	3
제주항	연안 여객터미널	2	2	1	3
기타	간이, 사설터미널 등	3	8	2	6
합 계		30	88	33	99

주: 비수기 조사원은 계획서상에 제시된 조사원 수와 투입 인력을 의미하며, 실제 조사원 수와 투입 인력은 다소 차이가 생길 수 있음

3) 검수 및 입력

① 조사 자료의 검수와 재조사 방법

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

② 검수완료된 조사자료의 입력방법

- 검수완료된 조사자료를 전산입력 전단계의 포맷(Format)으로 입력함
- 입력 형식은 최종 전산입력을 수행할 한국교통연구원과 협의하여 양식을 확정된 후 양식에 맞게 자료를 입력함

③ 입력완료된 자료의 검수방법

- 전산입력 전단계의 포맷(Format)으로 입력이 완료된 자료와 입력전 자료를 육안검수 방법으로 전수검수를 시행하며, 합격할 때까지 반복함

④ 검수 및 입력인원 투입규모

- 성수기 조사자료와 비수기 조사자료 동일하게 5명의 입력인원이 일주일 정도 자료 검수와 입력을 수행함
 - 입력인원 투입은 총 70인 · 일 내외임

3. 조사 자료의 기초분석

가. 조사의 개요

1) 조사의 배경

- 국가교통DB 구축사업은 전국을 대상으로 여객과 화물의 통행실태와 교통시설물, 수송 분담률 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 사전에 조사계획을 수립해 최적의 조사방안을 마련한 후 조사를 수행하는 것이 매우 중요한 사항임

2) 조사의 내용

- '해상여객 기종점통행량조사'는 해상여객의 기종점(O/D), 통행목적, 통행수단 등에 대한 조사가 주된 내용임

<표 4> 해상여객 통행실태조사의 조사항목 및 조사방법

구분	조사항목	조사방법
해상여객 통행조사	조사일자, 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원	조사원 면접기입식 or 설문자 직접기입식

3) 조사의 세부 사항

① 조사기간

- 성수기 : 2010년 8월 17일(화) ~ 8월 29일(일) (3일 조사 기본)
- 비수기 : 2010년 12월 21일(화) ~ 12월 23일(목) (평일 3일 조사)

② 조사지점

○ 성수기

- 인천항 연안·국제, 목포항 연안·국제, 부산항 연안·국제, 군산항 연안·국제, 제주항 연안·국제, 여수항 연안, 대천항 연안, 통영항 연안, 포항항 연안, 묵호항 연안 등

○ 비수기

- 인천항 연안·국제, 목포항 연안·국제, 부산항 연안·국제, 군산항 연안·국제, 제주항 연안·국제, 여수항 연안, 대천항 연안, 완도항 연안, 거제항 연안, 통영항 연안, 마산항 연안, 포항항 연안, 녹동신항, 해남 등

<표 5> 전국 조사지점 및 조사원 투입 현황

구분	조사 지점	성수기 조사원 수(명)	비수기 조사원 수(명)	관리 주체	조사 방식
인천항	연안·국제 여객터미널	5	6	(주)인천항여객터미널	조사원
목포항	연안·국제 여객터미널	3	6	부산항부두관리(주)	조사원
부산항	연안·국제 여객터미널	4	6	한국해운조합	조사원
군산항	연안·국제 여객터미널	2	3	한국해운조합	조사원
여수항	연안 여객터미널	4	3	한국해운조합	조사원
대천항	연안 여객터미널	2	1	한국해운조합	선사
완도항	연안 여객터미널	-	1	한국해운조합	선사
거제항	연안 여객터미널	-	1	한국해운조합	선사
통영항	연안 여객터미널	2	1	한국해운조합	선사
마산항	연안 여객터미널	-	1	한국해운조합	선사
포항항	연안 여객터미널	3	1	한국해운조합	선사
제주항	연안 여객터미널	2	1	한국해운조합	선사
기타	간이, 사설터미널 등	3	2	-	선사
합 계		30	33	,	

주: 비수기 조사원은 계획서상에 제시된 조사원 수와 투입 인력을 의미하며, 실제 조사원 수와 투입 인력은 다소 차이가 생길 수 있음

③ 전체 투입 조사원 수

- 성수기와 비수기를 합해 약 200인·일 내외의 조사원이 투입됨

나. 조사 자료의 기초분석

1) 지난 10년간 연안연객 추이

- 연안여객 수송실적의 지난 10년간 추이를 살펴보면 2009년 기준 전체 연안여객 수송실적은 1,487만 명으로 2008년 대비 5.0% 증가한 수치이며, 2003년 이후 7년 연속 연안여객 수송실적이 1천만 명을 넘고 있음
- 지역별로 보면 목포가 전체의 39.1%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 마산(20.2%), 인천(9.4%), 여수(7.7%), 부산(6.1%)의 순서임
- 전체 연안여객에서 군산, 목포, 여수가 차지하는 비중이 49.7%에 달해 도서지역이 많은 전라권이 국내 해상여객의 대부분을 차지하고 있음을 알 수 있음

<표 6> 지역별 연안여객수송 현황(2000-2009)

단위: 천명

연도	부 산	인 천	목 포	여 수	제 주	마 산	군 산	포 항	동 해	대 산	합 계	증가율(%)
2000	1,204	1,334	3,465	710	422	1,022	363	325	455	401	9,702	7.2
2001	1,001	1,098	3,575	690	387	1,247	383	315	219	424	9,340	-3.7
2002	947	887	3,600	702	384	1,485	375	292	301	487	9,460	1.3
2003	953	1,206	3,921	783	375	1,644	444	301	205	504	10,336	9.3
2004	1,000	1,180	4,215	819	310	1,768	412	328	149	469	10,648	3.0
2005	1,020	1,207	4,265	830	306	2,104	407	356	129	474	11,100	4.2
2006	906	1,189	4,542	925	285	2,254	439	357	201	475	11,574	4.3
2007	942	1,268	4,694	1,098	561	2,495	0	383	261	465	12,644	9.2
2008	1,012	1,364	5,324	1,137	782	2,857	479	450	315	444	14,162	12.1
2009	911	1,400	5,811	1,144	854	3,000	433	424	344	546	14,868	5.0
비율 (%)	6.1	9.4	39.1	7.7	5.7	20.2	2.9	2.9	2.3	3.7	100.0	

자료: 한국해운조합, 「연안해운통계연보(2010)」, 2010.

2) 성수기 조사 자료

- 성수기 조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 3,522개의 표본 가운데 인천지역이 전체의 17.0%(600개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨

<표 7> 성수기 조사 자료의 지역별 분포 현황

단위: 개

구분	표본 수	비율(%)	조사 기간 (일)	1일당 표본 수	조사원 수 (투입 인·일)	1인·일당 표본수
부산	530	15.0	3	177	4인(12)	44
인천	600	17.0	4	150	5인(20)	30
목포	206	5.8	2	103	3인(5)	34
여수	431	12.2	4	108	4인(15)	27
제주	57	1.6	1	57	2인(2)	29
군산	304	8.6	3	101	2인(6)	51
포항	353	10.0	3	118	3인(8)	39
대전	345	9.8	3	115	2인(6)	58
목호	274	7.8	3	91	3인(8)	30
통영	422	12.0	3	141	2인(6)	70
합계	3,522	100.0			30인(88)	

3) 비수기 조사 자료

- 비수기 조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 2,029개의 표본 가운데 부산지역이 전체의 26.9%(546개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨

<표 8> 비수기 조사 자료의 지역별 분포 현황

단위: 개

구분	표본 수	비율(%)	조사 기간 (일)	1일당 표본 수	조사원 수 (투입 인·일)	1인·일당 표본 수
부산	546	26.9	3	91	6인(18)	30
인천	206	10.2	3	29	7인(21)	10
목포	581	28.6	3	97	6인(18)	32
군산	108	5.3	3	36	3인(9)	12
포항	59	2.9	3	30	2인(6)	10
통영	197	9.7	3	99	2인(6)	33
여수	150	7.4	3	50	3인(9)	17
녹동	71	3.5	3	36	2인(6)	12
마산	32	1.6	3	32	1인(3)	11
무응답	79	3.9	-	-	-	-
합계	2,029	100.0			30인(88)	

4. 본조사 결과의 기초분석

가. 해상여객관련 기초통계

- 연안여객 수송실적의 연도별 추이를 살펴보면 최근 들어 연안여객의 증가세가 현저하게 나타나고 있음을 볼 수 있음
- 2009년 기준 전체 연안여객 수송실적은 1,488만 명으로 2008년 대비 5% 증가한 수치이며, 2003년 이후 7년 연속 1천만 명을 넘고 있음

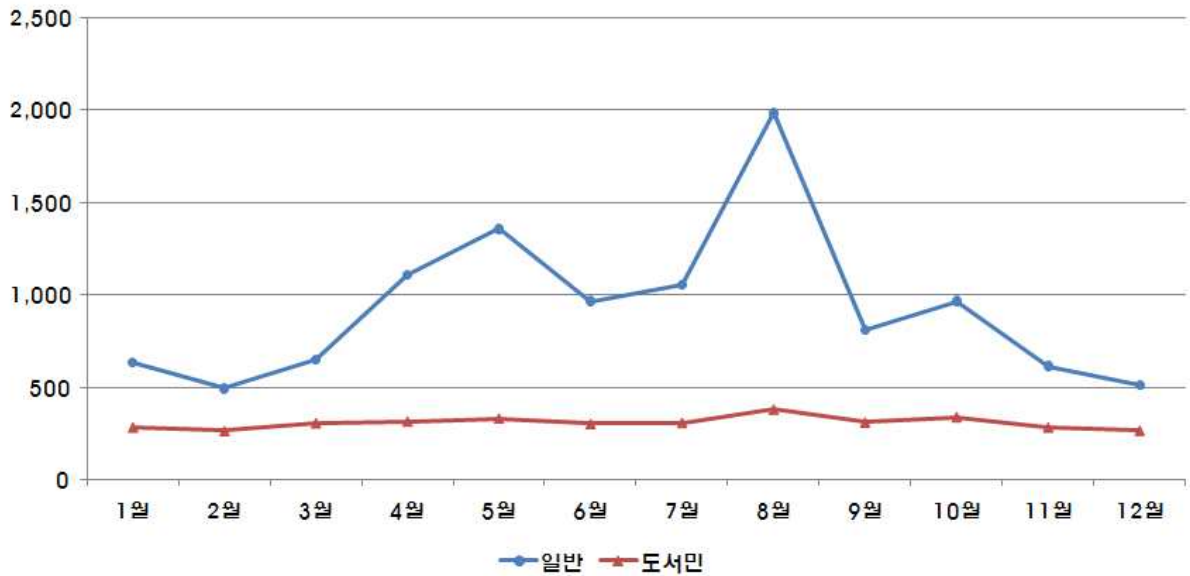
<표 9> 연도별 연안여객수송 현황(1999-2009)

단위: 천명

연도	부 산	인 천	여 수	마 산	동 해	군 산	목 포	포 항	제 주	대 산	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
2009	911	1,400	1,144	3,000	344	433	5,811	424	854	546	14,867	5.0
비율 (%)	6.1	9.4	7.7	20.2	2.3	2.9	39.1	2.9	5.7	3.7	100.0	

자료: 한국해운조합, 「연안해운통계연보(2010)」, 2010.

- 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
- 2009년 말 기준 등록된 연안여객선들은 총 164척(76,713톤)이며, 선박종류별로 볼 때 가장 많은 척수를 차지하는 연안여객선은 차도선(88척)인 것으로 조사됨
 - 지방청별로 보면 가장 많은 도서가 주변에 산재한 목포지역이 64척의 연안여객선을 보유해 가장 많았으며, 다음으로 마산(23척), 여수(21척), 인천(19척)의 순서임
 - 각 지역별로 선박보유 특징을 살펴보면 목포지역은 차도선의 비중이 매우 높고, 부산은 초쾌속선의 비중이 높았으며, 제주의 경우 카훼리 보유가 많은 것으로 조사됨



<그림 16> 일반/도시민의 월별 이용 현황(2009)

<표 10> 연안여객선 지방청별 선종별 현황(2009년 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	3	528	-		1	264	5	1,112	-		2	8,554	11	10,458
인천	2	133	-		4	863	3	1,007	7	2,050	3	7,544	19	11,597
여수	4	327	-		-		4	827	12	1,708	1	3,780	21	6,642
마산	5	401	4	207	-		-		14	3,969	-		23	4,577
동해	-		-		-		2	1,029	-		-		2	1,029
군산	-		5	591	3	394	-		2	449	-		10	1,434
목포	2	145	-		2	434	7	2,321	50	9,061	3	15,130	64	26,946
포항	-		-		1	106	-		-		1	2,394	2	2,500
대산	2	105	-		1	140	-		3	709	-		6	954
제주	1	36	1	173	-		1	223	-		3	10,144	6	10,576
합계	19	1,675	10	971	12	2,201	22	6,519	88	17,946	13	47,546	164	76,713

자료: 한국해운조합, 「2010 연안여객선 업체 현황」, 2010.

- 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 11> 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 12> 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. 본조사 자료의 기초분석

- 성수기 본조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 3,522개의 표본 가운데 인천지역과 부산지역이 각각 17.0%(600개), 15.0%(530개)로 전체의 표본 수의 32%를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 47.6%, 여성이 33.4%, 무응답이 19.0%이며, 무응답을 제외한 연령별 분포를 보면 20대가 27.9%로 가장 높았으며 다음으로 30대(15.4%), 40대(12.4%), 50대(10.3%)의 순서임
- 동반가족 현황을 보면 무응답을 제외하고 1인 동반의 비율이 18.1%로 매우 높았으며, 응답자들 가운데에서도 남자가 가족을 동반하는 경우(47.6%)가 여자의 경우(33.4%)보다 높게 나왔음

<표 13> 성수기 조사장소의 성별 표본현황

구분	성별				무응답		전체	
	남자		여자					
	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)
부산	201	12.0%	205	17.4%	124	18.6%	530	15.0%
인천	337	20.1%	249	21.1%	14	2.1%	600	17.0%
목포	96	5.7%	99	8.4%	11	1.6%	206	5.8%
군산	158	9.4%	86	7.3%	60	9.0%	304	8.6%
포항	65	3.9%	50	4.2%	238	35.5%	353	10.0%
통영	236	14.1%	115	9.8%	71	10.6%	422	12.0%
여수	256	15.3%	129	11.0%	46	6.9%	431	12.2%
제주	29	1.7%	20	1.7%	8	1.2%	57	1.6%
대천	184	11.0%	94	8.0%	67	10.0%	345	9.8%
목호	114	6.8%	131	11.1%	29	4.3%	274	7.8%
전체	1,676	100.0%	1,178	100.0%	668	100.0%	3,522	100.0%
	47.6%		33.4%		19.0%		100.0%	

주: 조사는 2010년 8월에 실시됨

- 성수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객의 거주지 분포를 보면 목포, 제주, 목호 등 관광지와 인접한 항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도가 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨

<표 14> 연안여객의 거주지(출발지) 분포현황(성수기)

단위: 개, %

거주시	조사장소										전체
	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	제주	대전	목호	
서울	16	71	23	49	19	27	30	17	65	99	416
	6.0%	16.8%	17.7%	16.1%	5.4%	6.4%	7.0%	29.8%	18.8%	36.1%	13.8%
부산	137	0	1	3	33	63	7	1	3	1	249
	51.7%	0.0%	0.8%	1.0%	9.3%	14.9%	1.6%	1.8%	0.9%	0.4%	8.3%
대구	6	4	1	5	34	16	7	2	3	1	79
	2.3%	0.9%	0.8%	1.6%	9.6%	3.8%	1.6%	3.5%	0.9%	0.4%	2.6%
인천	1	268	6	3	7	1	1	0	11	21	319
	0.4%	63.4%	4.6%	1.0%	2.0%	0.2%	0.2%	0.0%	3.2%	7.7%	10.6%
광주	0	1	14	14	13	6	17	0	3	0	68
	0.0%	0.2%	10.8%	4.6%	3.7%	1.4%	3.9%	0.0%	0.9%	0.0%	2.3%
대전	12	1	6	29	13	7	15	0	35	3	121
	4.5%	0.2%	4.6%	9.5%	3.7%	1.7%	3.5%	0.0%	10.1%	1.1%	4.0%
울산	4	0	4	3	11	20	5	2	3	0	52
	1.5%	0.0%	3.1%	1.0%	3.1%	4.7%	1.2%	3.5%	0.9%	0.0%	1.7%
경기	8	64	36	26	25	30	49	3	59	66	366
	3.0%	15.1%	27.7%	8.6%	7.1%	7.1%	11.4%	5.3%	17.1%	24.1%	12.2%
강원	7	1	3	4	11	4	9	0	4	29	72
	2.6%	0.2%	2.3%	1.3%	3.1%	0.9%	2.1%	0.0%	1.2%	10.6%	2.4%
충북	0	2	1	11	7	8	2	2	22	25	80
	0.0%	0.5%	0.8%	3.6%	2.0%	1.9%	0.5%	3.5%	6.4%	9.1%	2.7%
충남	4	1	2	15	11	2	4	0	110	9	158
	1.5%	0.2%	1.5%	4.9%	3.1%	0.5%	0.9%	0.0%	31.9%	3.3%	5.3%
전북	0	2	6	108	9	1	13	3	12	8	162
	0.0%	0.5%	4.6%	35.5%	2.5%	0.2%	3.0%	5.3%	3.5%	2.9%	5.4%
전남	0	1	15	11	8	36	236	12	4	2	325
	0.0%	0.2%	11.5%	3.6%	2.3%	8.5%	54.8%	21.1%	1.2%	0.7%	10.8%
경북	12	5	4	14	135	16	20	2	3	10	221
	4.5%	1.2%	3.1%	4.6%	38.2%	3.8%	4.6%	3.5%	0.9%	3.6%	7.4%
경남	54	1	6	9	17	185	16	13	8	0	309
	20.4%	0.2%	4.6%	3.0%	4.8%	43.8%	3.7%	22.8%	2.3%	0.0%	10.3%
제주	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	7
	1.5%	0.2%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
전체	265	423	130	304	353	422	431	57	345	274	3,004
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	8.8%	14.1%	4.3%	10.1%	11.8%	14.0%	14.3%	1.9%	11.5%	9.1%	100.0%

- <표 15> 연안여객의 승선목적(성수기)-비중

단위: 개

[illegible]

- <표 16> 연안여객의 터미널까지 교통수단 이용현황(성수기) -비중**

단위: %

[illegible]

- 비수기 본조사 자료의 전체 2,029개의 표본 가운데 목포항이 전체의 28.6%(581개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있으며, 다음으로 부산항(26.9%, 546개), 인천항(10.2%, 206개)의 순서임
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 56.5%, 여성이 42.4%, 무응답이 1.1%며, 일반인의 연령별 분포를 보면 20대가 30.4%로 가장 높았으며 다음으로 40대(21.0%), 30대(20.7%), 50대(16.5%)의 순서임
- 동반가족 현황을 보면 답한 사람들 가운데에서는 1인이 41.3%로 가장 많은 비중을 차지하는 것으로 조사됨

<표 19> 비수기 조사의 항만별 표본 현황

조사일	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	무응답	전체
21	142	80	208	41	48	77	52	25	10	37	720
	26.0%	38.8%	35.8%	38.0%	81.4%	39.1%	34.7%	35.2%	31.3%	46.8%	35.5%
22	167	84	190	33	0	83	54	27	10	19	667
	30.6%	40.8%	32.7%	30.6%	0.0%	42.1%	36.0%	38.0%	31.3%	24.1%	32.9%
23	237	42	183	34	11	37	44	19	12	23	642
	43.4%	20.4%	31.5%	31.5%	18.6%	18.8%	29.3%	26.8%	37.5%	29.1%	31.6%
전체	546	206	581	108	59	197	150	71	32	79	2,029
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	26.9%	10.2%	28.6%	5.3%	2.9%	9.7%	7.4%	3.5%	1.6%	3.9%	100.0%

<표 20> 비수기 조사의 성별 표본 현황

성별	도서민	일반	합계
남	329	817	1,146
	51.0%	59.0%	56.5%
여	304	557	861
	47.1%	40.2%	42.4%
무응답	12	10	22
	1.9%	0.7%	1.1%
전체	645	1,384	2,029
	100.0%	100.0%	100.0%
	31.8%	68.2%	100.0%

<표 21> 비수기 조사의 연령별·성별 표본 현황

연령	일반				도서민			
	남성	여성	무응답	합계	남성	여성	무응답	합계
10대이하	22	12	1	35	2	3	0	5
	2.7%	2.2%	10.0%	2.5%	0.6%	1.0%	0.0%	0.8%
20대	1.6%	0.9%	0.1%	421	45	39	3	87
	215	203	3	30.4%	13.7%	12.8%	25.0%	13.5%
30대	26.3%	36.4%	30.0%	287	21	18	0	39
	15.5%	14.7%	0.2%	20.7%	6.4%	5.9%	0.0%	6.0%
40대	189	96	2	291	28	42	1	71
	23.1%	17.2%	20.0%	21.0%	8.5%	13.8%	8.3%	11.0%
50대	13.7%	6.9%	0.1%	229	78	71	2	151
	174	116	1	16.5%	23.7%	23.4%	16.7%	23.4%
60대	21.3%	20.8%	10.0%	87	69	62	2	133
	12.6%	8.4%	0.1%	6.3%	21.0%	20.4%	16.7%	20.6%
70대이상	143	86	0	34	86	69	4	159
	17.5%	15.4%	0.0%	2.5%	26.1%	22.7%	33.3%	24.7%
전체	10.3%	6.2%	0.0%	1,384	329	304	12	645
	57	29	1	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	7.0%	5.2%	10.0%	100.0%	51.0%	47.1%	1.9%	100.0%

<표 22> 비수기 조사의 동반가족 현황

	일반인		도서민		전체	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
1인	433	38.7	183	49.3	616	41.3
2인	165	14.7	47	12.7	212	14.2
3인	112	10.0	18	4.9	130	8.7
4인	77	6.9	13	3.5	90	6.0
5인 이상	333	29.7	110	29.6	443	29.7
합계	1,120	100.0	371	100.0	1,491	100.0

주: 동반자 수를 응답하지 않거나 동반인 없는 538의 표본을 결측처리함

- 비수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 거주지(출발지) 분포를 보면 모든 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도의 비율이 가장 높은 것으로 조사됨

<표 23> 연안여객(일반인) 거주지(출발지) 분포현황(비수기)

시도	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	합계
서울	43	25	37	5	5	20	4	4	0	143
	8.4%	18.7%	10.5%	6.3%	17.9%	12.8%	11.8%	7.3%	0.0%	10.3%
부산	233	1	1	6	1	25	3	3	13	286
	45.4%	0.7%	0.3%	7.5%	3.6%	16.0%	8.8%	5.5%	41.9%	20.7%
대구	31	3	0	1	2	5	0	1	0	43
	6.0%	2.2%	0.0%	1.3%	7.1%	3.2%	0.0%	1.8%	0.0%	3.1%
인천	12	64	11	0	1	3	1	0	0	92
	2.3%	47.8%	3.1%	0.0%	3.6%	1.9%	2.9%	0.0%	0.0%	6.6%
광주	12	0	47	2	0	1	7	2	0	71
	2.3%	0.0%	13.3%	2.5%	0.0%	0.6%	20.6%	3.6%	0.0%	5.1%
대전	11	1	9	5	1	6	0	0	0	33
	2.1%	0.7%	2.5%	6.3%	3.6%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%
울산	24	0	1	0	0	3	0	0	2	30
	4.7%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	6.5%	2.2%
경기	42	38	27	7	1	17	0	1	0	133
	8.2%	28.4%	7.6%	8.8%	3.6%	10.9%	0.0%	1.8%	0.0%	9.6%
강원	6	0	4	0	1	5	0	0	0	16
	1.2%	0.0%	1.1%	0.0%	3.6%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%
충북	7	0	3	0	0	3	0	0	0	13
	1.4%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
충남	6	0	10	1	1	3	0	1	0	22
	1.2%	0.0%	2.8%	1.3%	3.6%	1.9%	0.0%	1.8%	0.0%	1.6%
전북	5	0	30	48	1	1	2	0	0	87
	1.0%	0.0%	8.5%	60.0%	3.6%	0.6%	5.9%	0.0%	0.0%	6.3%
전남	4	0	168	3	0	0	17	39	0	231
	0.8%	0.0%	47.6%	3.8%	0.0%	0.0%	50.0%	70.9%	0.0%	16.7%
경북	20	0	0	1	12	13	0	2	0	48
	3.9%	0.0%	0.0%	1.3%	42.9%	8.3%	0.0%	3.6%	0.0%	3.5%
경남	56	2	0	1	2	51	0	1	16	129
	10.9%	1.5%	0.0%	1.3%	7.1%	32.7%	0.0%	1.8%	51.6%	9.3%
제주	1	0	4	0	0	0	0	1	0	6
	0.2%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.4%
무응답	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
전체	513	134	353	80	28	156	34	55	31	1,384
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	37.1%	9.7%	25.5%	5.8%	2.0%	11.3%	2.5%	4.0%	2.2%	100.0%

- 비수기 도서민의 거주지 분포를 보면 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치하고 있는 시도가 70% 이상을 차지하고 있는 것으로 조사됨

<표 24> 연안여객(도서민)의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)

시도	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	무응답	전체
서울	0	4	14	1	1	0	0	0	0	21	41
	0.0%	5.6%	6.1%	3.6%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.6%	6.4%
부산	24	0	1	0	0	1	1	0	0	6	33
	72.7%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	2.4%	0.9%	0.0%	0.0%	7.6%	5.1%
대구	0	0	0	0	6	0	0	0	0	8	14
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.1%	2.2%
인천	1	51	0	0	0	0	0	0	0	7	59
	3.0%	70.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.9%	9.1%
광주	0	0	9	0	0	0	0	0	0	1	10
	0.0%	0.0%	3.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	1.6%
대전	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	3
	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	0.5%
울산	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
경기	0	13	5	0	0	0	0	0	0	7	25
	0.0%	18.1%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.9%	3.9%
강원	0	0	0	0	1	0	0	0	0	11	12
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.9%	1.9%
충북	0	3	0	0	0	1	0	0	0	2	6
	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	0.9%
충남	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7	8
	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.9%	1.2%
전북	1	0	2	24	0	0	0	0	0	0	27
	3.0%	0.0%	0.9%	85.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%
전남	0	1	187	1	0	0	114	16	0	0	319
	0.0%	1.4%	82.0%	3.6%	0.0%	0.0%	98.3%	100.0%	0.0%	0.0%	49.5%
경북	2	0	1	0	12	0	0	0	0	3	18
	6.1%	0.0%	0.4%	0.0%	38.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	2.8%
경남	3	0	1	1	3	37	0	0	1	3	49
	9.1%	0.0%	0.4%	3.6%	9.7%	90.2%	0.0%	0.0%	100.0%	3.8%	7.6%
제주	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
무응답	1	0	6	0	8	2	1	0	0	1	19
	3.0%	0.0%	2.6%	0.0%	25.8%	4.9%	0.9%	0.0%	0.0%	1.3%	2.9%
전체	33	72	228	28	31	41	116	16	1	79	645
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	5.1%	11.2%	35.3%	4.3%	4.8%	6.4%	18.0%	2.5%	0.2%	12.2%	100.0%

- <표 25> 연안여객(일반인)의 승선 목적(비수기)-비중

[illegible]

- <표 26> 연안여객(일반인)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)-비중**

[illegible]

- 비수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로는 도보의 이용이 37.9%로 가장 높았으며, 다음으로 승용차(22.3%), 시내버스(14.5%), 택시(11.9%)의 순서인 것으로 조사됨

<표 27> 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)-비중

단위: %

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	비중
걸어서(갈아타기 위한 근거리 이동 제외)	1.8	31.2	35.0	90.4	0.0	79.5	61.8	9.1	26.7	37.9
승용차(승합차)	15.8	39.4	27.3	1.9	14.3	13.5	23.5	54.5	0.0	22.3
시내(농어촌)버스	43.9	4.6	13.3	0.0	19.0	1.9	11.8	1.8	3.3	14.5
시외버스	0.6	0.9	0.0	0.0	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
마을(순환)버스	0.6	11.0	0.0	0.0	14.3	4.5	0.0	3.6	3.3	3.4
고속버스	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
기타버스(전세버스 등)	7.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8
지하철/전철	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
고속철도(KTX)	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
택시	14.0	5.5	21.0	0.0	42.9	0.0	2.9	3.6	66.7	11.9
소형화물차(2.5톤미만)	3.5	6.4	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	21.8	0.0	3.4
오토바이	0.6	0.0	1.4	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
자전거	0.6	0.0	0.0	0.0	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
렌트카	8.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	0.0	2.2
기타(항공 등)	0.6	0.9	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	0.5
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 비수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로는 승용차의 이용이 28.8%로 가장 높았으며, 다음으로 시내버스(21.7%), 시외버스(11.5%), 택시(10.7%)의 순서인 것으로 조사됨

5. 결론 및 정책 제언

가. 결론

1) 성수기 표본은 인천지역, 비수기 표본은 부산지역이 가장 많음

- 성수기 조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 3,522개의 표본 가운데 인천지역이 전체의 17.0%(600개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
 - 1인·일 평균 표본 수를 보면 통영이 70개로 가장 많았으며, 대천, 군산, 부산의 경우 각각 58개, 51개, 44개로 높은 수치를 보였음
- 비수기 조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 2,029개의 표본 가운데 부산지역이 전체의 26.9%(546개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
 - 1인·일 평균 표본 수를 보면 통영이 33개로 가장 많았으며, 목포, 부산의 경우 각각 32개, 30개로 높은 수치를 보였음

2) 해상여객의 거주지 분포는 연안여객터미널 인근 시도가 가장 높음

- 성수기 본조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 3,522개의 표본 가운데 인천지역과 부산지역이 각각 17.0%(600개), 15.0%(530개)로 전체의 표본 수의 32%를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 비수기 본조사 자료의 전체 2,029개의 표본 가운데 목포항이 전체의 28.6%(581개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있으며, 다음으로 부산항(26.9%, 546개), 인천항(10.2%, 206개)의 순서임
- 해상여객 기종점 조사자료의 기초분석을 통해 해상여객의 거주지 분포를 보면 대부분의 지역에서 연안여객터미널이 위치한 시도가 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사되었으며 특히 도서민의 경우는 그 비율이 70%를 상회하는 것으로 조사됨
 - 일반인의 승선 목적을 보면 대부분의 연안여객터미널에서 여행이 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사되었으며 도서민의 경우는 개인 업무와 병원 방문, 친인척 방문 등이 가장 높은 비중을 차지하는 것으로 조사됨

나. 정책 제언

1) 해상여객기종점통행관련 분석 모형 개발 필요

- 지금까지 조사가 육상여객 위주로 진행되어 오면서 해상여객에 대한 조사와 분석은 상대적으로 연구와 투자가 다소 부족하게 진행되어 왔음
- 따라서 2010년 해상여객 기종점통행량조사를 계기로 해상여객의 통행특성을 분석할 수 있는 모형개발이 함께 진행될 필요성이 있으며 이는 매년 증가추세에 있는 해상여객에 대한 다각적인 정책 개발에 매우 유용하게 활용이 가능할 것으로 판단됨

2) 해상여객관련 이벤트 교통조사 필요

- 최근 주 5일제의 도입으로 인해 일반인들의 여가활동이 전반적으로 증가하는 추세에 있으며, 동시에 해양에서의 여가활동 또한 규모와 횟수에 있어서 지속적으로 늘어나고 있는 상황임
- 따라서 해상여객의 급증을 유발하는 해양 이벤트에 대한 조사를 통해 이로 인해 발생하는 통행수요 및 통행패턴을 조사·분석하고 영향을 파악하는 것은 매우 중요한 과제임
- 이러한 조사를 통해 향후 유사한 상황에서 적용이 가능한 단기적 교통대책을 마련할 수 있으며 이를 통해 대규모 해양 이벤트 진행시 원활한 교통흐름을 확보할 수 있는 기초 자료의 확보가 가능함

3) 해상여객관련 첨단교통조사 방법론 개발 필요

- 지금까지 해상여객 기종점통행량조사는 연안여객터미널을 대상으로 여행객이 집중하는 여름 휴가기간에 조사원이 도서민을 포함한 여행객을 대상으로 설문을 통해 조사하는 방식으로 조사를 수행해 왔음
- 이러한 방식은 예산제약 문제로 인해 조사표본 확대의 어려움뿐만 아니라 조사원 교육의 한계와 현장 모니터링의 어려움으로 인해 자료의 신뢰도 확보에 한계가 존재
- 따라서 적절한 예산의 투입을 통해 조사표본의 확대와 조사자료의 신뢰도를 담보하기 위해서는 정보시스템과 데이터베이스를 이용하는 첨단교통조사 방법의 활용이 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

- 본 사업은 「국가통합교통체계효율화법」에 근거해 5년 단위의 정기적으로 수행되는 정기조사로, 전국 단위의 해상여객에 관한 조사로는 2001년 첫 번째 조사 이후 두 번째 조사가 됨
 - 해상여객의 경우 2001년 조사 이후 전국 규모의 상세 조사가 시행된 적이 없었던 관계로 2010년도에 수행되는 조사는 지난 10년 동안의 해상여객관련 통행패턴의 변화에 대한 체계적인 데이터를 얻을 수 절호의 기회가 될 수 있음
- 해상여객 기종점통행량조사는 최근 주 5일제의 확산으로 인해 도서지역을 찾는 방문객들의 수가 지속적으로 증가하고 있는 상황에서, 내륙(도서)에서 도서(내륙)로 이동하는 방문객들의 교통관련 이용패턴을 파악할 수 있는 매우 중요한 조사임
 - 따라서 본 조사는 해상여객의 특성을 가장 잘 이끌어 낼 수 있는 조사대상, 조사방법, 조사인력 운영 등의 조사 설계가 매우 중요한 것으로 판단됨

2. 과업의 목적

- 해상여객 기종점통행량조사는 연안여객선을 이용해 도서를 방문한 여행객들에 대한 내륙교통의 흐름을 파악하기 위한 조사로서, 본 조사를 통해서 도출된 여객O/D는 연안여객터미널의 건설 및 연안여객터미널 인근 접근도로의 건설 등과 같은 대형 국책사업을 설계할 때 기초자료로 활용이 가능함
 - 이 외에도 연안여객터미널 측면에서 이용객들에 대한 서비스 제고 방안 마련에 유용하게 사용할 수 있을 뿐만 아니라, 내륙에서 발생하는 여객 흐름과 연계해 전체 여객통행 패턴 분석 및 교통량 분석 등에도 활용이 가능함

제2절 과업의 범위

1. 시간적 범위

- 과업기간 : 2010년 5월 ~ 2011년 4월
- 조사기간 : 2010년 8~10월 중
- 조사방법 : 대인 면접조사(승선객 대상 설문 포함)를 기본으로 함
- 조사 대상일 : 방학기간, 휴일 등을 제외한 평일(화, 수, 목요일)

2. 공간적 범위

- 전국 약 20개 연안여객터미널(국제여객터미널 포함) 대상

3. 내용적 범위

- 조사계획 및 조사표 설계
- 해상여객 기종점통행량조사 수행
- 해상여객 기종점통행량조사 결과 전산 입력 및 검수
- 해상여객 기종점통행량조사 결과 기초 통계 분석

제3절 과업의 세부내용

- 조사는 크게 해상여객(여객선) 기초통계조사, 해상여객 기종점통행량조사 등으로 구분됨

<표 1-1> 해상여객 기종점통행량조사의 조사내용

구분	조사항목	조사방법
해상여객(여객선) 기초통계조사	연간/월간 해상여객 수, 여객선 운행횟수, 여객선 운송실적 등	문헌 및 전산자료 조사
해상여객 기종점통행량조사	조사일자, 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원	대인 면접조사 (자계식, 타계식)

주: 자계식과 타계식은 조사표 기입을 누가 하느냐에 따라서 구분하는 조사방법의 유형으로서 자계식은 응답자가 스스로 기입하는 것이고, 타계식은 조사원이 기입하는 방법

1. 해상여객(여객선) 기초통계조사

- O/D 전수화 및 전수화를 위한 기초자료로 활용됨
- 한국해운조합, 지방해양항만청, 해양경찰청 등의 문헌통계 및 전산자료를 수집·가공

2. 해상여객 기종점통행량조사

- 승선예정 여객을 대상으로 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원 등을 조사하여 내륙지역⇔연안여객터미널⇔도서 간을 이동하는 해상여객의 통행특성을 조사함으로써 해상여객 O/D를 구축함
- 비수기와 성수기 기간을 나누어 조사를 시행하며, 조사원이 직접 설문을 받는 방식과 설문지를 배포하고 회수하는 방식 두 가지를 모두 병행함

제4절 과업의 기대효과

- 본 조사를 통해 구축되는 해상여객 O/D는 산업계, 학계, 연구원 등의 다양한 분야에서 활용이 가능할 뿐만 아니라, 해상여객시설 투자규모, 투자우선순위 결정을 위한 기초자료로도 이용될 수 있으며, 나아가 중앙부처 및 지자체의 교통관련 정책 및 계획의 효과적 수립·집행을 위한 필수 기초자료로 활용될 수 있음
- 정확하고 신뢰성 높은 자료를 구축함으로써, 향후 정부의 관련 예산이 절감되고 그동안 미흡했던 자료가 보완됨으로써 국가교통DB의 신뢰성 제고에 기여

제2장 조사 방법 개요

제1절 조사 내용

제2절 조사 방법

제3절 조사원 운용

제2장 조사 방법 개요

제1절 조사 내용

1. 해상여객(여객선) 기초통계 조사

- 해상여객 통계 조사
 - 전국 연안여객터미널을 통해 이동한 여객관련 통계
 - 연도별, 지역별, 항로별 수송실적 등
- 여객선 통계 조사
 - 전국에서 운항중인 내항여객선관련 통계
 - 여객선면허 현황(선종별, 톤수별, 항로별 등), 여객선 항로 현황 등

2. 해상여객 기종점통행량조사

- 해상여객 O/D 조사
 - 전국 연안여객터미널을 대상으로 해상여객의 이동현황 조사
 - 해상여객의 내륙지역⇔연안여객터미널⇔도서 간 기종점(O/D) 경로 조사

제2절 조사 방법

1. 기초 분류

가. 지역

- 해상여객 기종점통행량조사 지역구분은 행정구역과의 일치성, 기존자료의 이용가능성 등을 고려하여 연계성을 지니도록 설정하며, 구체적인 존(zone) 구분의 체계는 육상 여객과의 연계를 위하여 『교통조사지침』에서 제시된 지역구분과 동일한 것을 사용
 - 현재 특별시, 광역시의 구, 시, 군으로 구분되는 250여개의 중존을 사용하고 있음

나. 교통수단

- 국토해양부의 『교통조사지침』을 토대로 육상여객과의 연계를 위하여 한국교통연구원과 동일한 교통수단 구분 사용
 - ① 걸어서(갈아타기 위한 근거리 이동 제외), ② 승용차(승합차), ③ 시내(농어촌) 버스, ⑤ 마을(순환)버스, ⑦ 고속버스, ⑨ 지하철/전철, ⑪ 고속철도(KTX), ⑬ 소형화물차(2.5톤미만), ⑮ 오토바이, ⑰ 기타(항공, 선박 등), ④ 시외버스, ⑥ 광역 버스, ⑧ 기타버스(전세버스 등), ⑩ 일반철도, ⑫ 택시, ⑭ 중·대형화물차(2.5톤 초과), ⑯ 자전거, ⑰ 렌트카, ⑱ 기타(항공, 선박 등)

2. 조사 수행방법

가. 해상여객(여객선) 기초통계 조사

- 한국해운조합, 지방해양항만청, 해양경찰청 등의 문헌 및 통계자료를 수집·분석
- 이와 함께 보다 구체적인 여객 및 여객선 관련 자료 분석을 위해 내항여객선 선사들에 대한 자료 수집도 병행함

나. 해상여객 기종점통행량조사

- 연안여객터미널에서 여객을 대상으로 조사원이 직접 설문을 받는 타계식 면접조사를 위주로 수행하고 피응답자가 직접 설문을 작성하는 자계식 조사를 보완적으로 사용
- 조사일은 평일(화, 수, 목)을 원칙으로 하고 주말 통행특성 파악을 위해 주말도 포함하며, 조사시간은 여객터미널별로 선박의 출항횟수, 출항시간에 따라 탄력적으로 적용하나, 기본적으로는 첫 출항 선박 이용자부터 마지막 출항 선박 이용자 모두를 대상으로 함

3. 표본 설계

- 해상여객 기종점통행량조사는 육상의 지역간 여객기종점통행량 조사에 사용되는 국토해양부 ‘교통조사지침’에 제시된 모집단별 추출율을 적용하여 필요 표본수를 산정함
- 2009년도 교통조사지침에서 제시된 표본수를 결정하는 식은 다음과 같음

$$\text{추출율}(r) = \frac{1}{\left(\frac{\epsilon}{z}\right)^2 \times N \times \frac{1}{k-1} + 1} \dots\dots\dots (\text{식 1})$$

$$\text{표본수}(n) = N \times r \dots\dots\dots (\text{식 2})$$

여기서, ϵ : 상대오차, z : 신뢰계수, k : 카테고리 수, r : 추출율, N : 모집단총수

- 위의 식으로부터 목표정도를 확보하기 위한 최소한의 표본 크기를 결정하기 위해, 조사비용과 조사기간 등 사업시행 여건에 부합하는 범위 내에서 상대허용오차와 카테고리 수를 결정함
- 상대허용오차(ϵ) 및 신뢰수준을 몇 %로 할 것인가 하는 것은 주관적인 결정을 요구하는 부분으로 상대허용오차(ϵ)가 작아질수록 모집단이 작으면 추출율이 높아지게 되는데, 조사 대상지역의 여건 등을 감안하여 상대허용오차(ϵ)를 적용함 (<표 3-2> 참조)
- 상대허용오차(ϵ)와 마찬가지로 신뢰계수(z) 역시 해상여객 기종점통행량(O/D)에 대한 중요도를 고려하여 신뢰계수를 차등 적용함

- 기본적으로 조사 표본율의 상대허용오차는(ϵ) 30%를 기준으로 하며, 필요 표본수가 급격히 증가되는 점을 감안하여 모집단 5,000 이하에 대해서는 상대허용오차(ϵ)를 35%로 조정하였으며, 모집단이 10,000을 초과하는 지점에 대해서는 상대허용오차(ϵ)를 25%로 강화하여 표본수를 확보함
- 카테고리의 수는 조사상황을 고려하여 15(대준 기준, 제주도 제외)로 적용함
- 모집단의 정의는 고속·시외버스터미널/철도역(일반역·KTX역)/공항(국내선·국제선)/연안(국내)여객터미널을 대상으로 한 이용자 통행실태조사의 경우 조사당일 첫차 출발시간~막차 출발시간 동안 다른 지역으로 출발하는 전체 이용객수를 의미함
- 이와 같은 기준을 적용하여 모집단 크기별로 필요 유효표본수를 정리한 결과는 <표 2-1>와 같음

<표 2-1> 모집단에 따른 예상 필요 표본 수

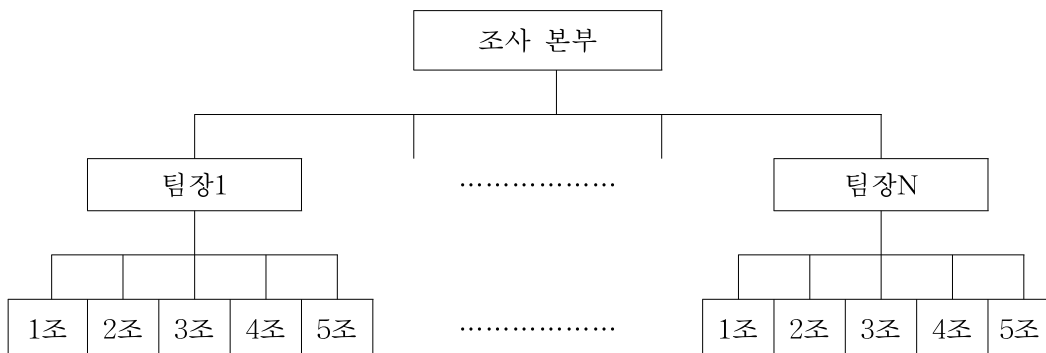
모집단	상대오차35%		상대오차30%		상대오차25%		비고
	추출율(%)	표본수	추출율(%)	표본수	추출율(%)	표본수	
1,000	24.2	242	30.3	303	38.5	385	신뢰계수 1.67
2,000	13.7	275	17.8	356	23.8	476	
3,000	9.6	288	12.6	379	17.2	517	
4,000	7.4	295	9.8	391	13.5	540	
5,000	6.0	300	8.0	399	11.1	555	
6,000	5.0	303	6.7	405	9.4	566	
7,000	4.4	305	5.8	409	8.2	574	
8,000	3.8	307	5.1	412	7.2	579	
9,000	3.4	308	4.6	414	6.5	584	
10,000	3.1	309	4.2	416	5.9	588	
11,000	3.8	422	5.2	567	7.3	798	신뢰계수 1.96
12,000	3.5	424	4.7	569	6.7	803	
13,000	3.3	425	4.4	571	6.2	807	
14,000	3.0	426	4.1	573	5.8	811	
15,000	2.8	427	3.8	575	5.4	814	
16,000	2.7	427	3.6	576	5.1	817	
17,000	2.5	428	3.4	577	4.8	819	
18,000	2.4	429	3.2	578	4.6	821	
19,000	2.3	429	3.0	579	4.3	823	
20,000	2.1	430	2.9	580	4.1	825	
21,000	2.0	430	2.8	581	3.9	827	
22,000	2.0	430	2.6	582	3.8	828	
23,000	1.9	431	2.5	582	3.6	829	
24,000	1.8	431	2.4	583	3.5	831	
25,000	1.7	431	2.3	584	3.3	832	
26,000	1.7	432	2.2	584	3.2	833	
27,000	1.6	432	2.2	585	3.1	834	
28,000	1.5	432	2.1	585	3.0	835	
29,000	1.5	432	2.0	586	2.9	836	
30,000	1.4	433	2.0	586	2.8	837	

자료: 2009년 교통조사지침

제3절 조사원 운용

1. 조사원 조직체계

- 원활한 조사를 위하여 조사팀 체계를 구성하여 운영하도록 하며, 조사대상 지역별 여건에 맞게 유동성 있게 운영함
- 지역별, 항만별 여건상 다소 차이는 있지만 기본적인 조직체계는 다음과 같음
 - 조사본부 : 조사에 관한 전체적인 감독 업무를 총괄하며, 각 지역별 조사(입력)팀장을 통하여 현장의 문제점을 수시로 파악하고 이에 대한 적절한 조치를 취하여 조사가 원활히 수행될 수 있도록 지도함
 - 조사팀장 : 지역별로 선정하여 조사현장을 수시로 점검하고, 조사표의 배포 및 회수를 담당하며 조사현장의 변동사항을 확인하여 본부에 수시로 보고
 - 입력팀장 : 조사된 자료의 입력을 위한 입력현장을 수시로 점검하고, 조사표와 입력자료와의 대조업무를 감독하며 입력현장의 특이사항을 확인하여 본부에 수시로 보고
 - 조사원 : 부여받은 장소에서 조사임무를 수행함
 - 입력원 : 조사된 조사표를 받아서 전산으로 입력하는 임무를 수행함
 - 조사/입력 예비원 : 각 지역별로 조사원(입력원)의 예상치 못한 부재상황을 대비해 지역조사원(입력원)의 5~10%에 달하는 인원을 예비원으로 준비함
- 지역별 조사인원은 팀장 1인과 조사원 2인이 1조가 되는 2~10개 내외의 팀으로 구성되며, 각 팀에 팀장을 두어 팀원들을 통제함



<그림 2-1> 해상여객 기종점통행량조사 조사원 조직체계

2. 조사지점 및 투입인력

- 해상여객 기종점통행량조사의 전체 조사대상은 전국 12개 연안여객터미널과 여타 사설, 간이터미널 등을 합해 총 15개 시설 등이며, 국제여객터미널이 있는 지역은 별도의 조사원을 투입해서 조사를 수행함
- 조사원 수와 투입인력을 보면 성수기에는 30명의 조사원이 88인·일 투입된 반면 비수기에는 성수기보다 다소 늘어난 33명의 조사원이 99인·일 투입되는 것으로 계획됨
- 이는 비수기 조사에서 성수기 조사 당시 빠진 터미널이 추가되고 유효표본 비율을 맞추기 위해서 투입인력을 재조정한 결과임

<표 2-2> 전국 조사지점 수

구분	조사 지점	성수기(8월)		비수기(12월)	
		조사원 수(명)	투입(인·일)	조사원 수(명)	투입(인·일)
인천항	연안·국제 여객터미널	5	20	6	18
목포항	연안·국제 여객터미널	3	5	6	18
부산항	연안·국제 여객터미널	4	12	6	18
군산항	연안·국제 여객터미널	2	6	3	9
여수항	연안 여객터미널	4	15	3	9
대천항	연안 여객터미널	2	6	1	3
완도항	연안 여객터미널	-	-	1	3
거제항	연안 여객터미널	-	-	1	3
통영항	연안 여객터미널	2	6	1	3
마산항	연안 여객터미널	-	-	1	3
포항항	연안 여객터미널	3	8	1	3
제주항	연안 여객터미널	2	2	1	3
기타	간이, 사설터미널 등	3	8	2	6
합 계		30	88	33	99

주: 비수기 조사원은 계획서상에 제시된 조사원 수와 투입 인력을 의미하며, 실제 조사원 수와 투입 인력은 다소 차이가 생길 수 있음

3. 검수 및 입력

가. 조사 자료의 검수와 재조사 방법

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

나. 검수완료된 조사자료의 입력방법

- 검수완료된 조사자료를 전산입력 전단계의 포맷(Format)으로 입력함
- 입력 형식은 최종 전산입력을 수행할 한국교통연구원과 협의하여 양식을 확인한 후 양식에 맞게 자료를 입력함

다. 입력완료된 자료의 검수방법

- 전산입력 전단계의 포맷(Format)으로 입력이 완료된 자료와 입력전 자료를 육안검수 방법으로 전수검수를 시행하며, 합격할 때까지 반복함

라. 검수 및 입력인원 투입규모

- 성수기 조사자료와 비수기 조사자료 동일하게 5명의 입력인원이 일주일 정도 자료 검수와 입력을 수행함
 - 입력인원 투입은 총 70인 · 일 내외임

제3장 조사 자료의 기초분석

제1절 조사의 개요

제2절 조사 자료의 기초분석

제3장 조사 자료의 기초분석

제1절 조사의 개요

1. 조사의 배경

- 국가교통DB 구축사업은 전국을 대상으로 여객과 화물의 통행실태와 교통시설물, 수송 분담률 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 사전에 조사계획을 수립해 최적의 조사방안을 마련한 후 조사를 수행하는 것이 매우 중요한 사항임

2. 조사의 내용

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

<표 3-1> 해상여객 통행실태조사의 조사항목 및 조사방법

구분	조사항목	조사방법
해상여객 통행조사	조사일자, 출발지/목적지, 통행목적, 통행수단, 동행인원	조사원 면접기입식 or 설문자 직접기입식

3. 조사의 세부 사항

가. 조사기간

- 성수기 : 2010년 8월 17일(화) ~ 8월 29일(일) (3일 조사)
(※ 목포는 8월 3일, 4일 조사, 제주는 8월 5일 조사)
- 비수기 : 2010년 12월 21일(화) ~ 12월 23일(목) (평일 3일 조사)

나. 조사지점

- 성수기
 - 인천항 연안·국제, 목포항 연안·국제, 부산항 연안·국제, 군산항 연안·국제, 제주항 연안·국제, 여수항 연안, 대천항 연안, 통영항 연안, 포항항 연안, 묵호항 연안 등
- 비수기
 - 인천항 연안·국제, 목포항 연안·국제, 부산항 연안·국제, 군산항 연안·국제, 제주항 연안·국제, 여수항 연안, 대천항 연안, 완도항 연안, 거제항 연안, 통영항 연안, 마산항 연안, 포항항 연안, 녹동신항, 해남 등

<표 3-2> 전국 조사지점 및 조사원 투입 현황

구분	조사 지점	성수기 조사원 수(명)	비수기 조사원 수(명)	관리 주체	조사 방식
인천항	연안·국제 여객터미널	5	6	(주)인천항여객터미널	조사원
목포항	연안·국제 여객터미널	3	6	부산항부두관리(주)	조사원
부산항	연안·국제 여객터미널	4	6	한국해운조합	조사원
군산항	연안·국제 여객터미널	2	3	한국해운조합	조사원
여수항	연안 여객터미널	4	3	한국해운조합	조사원
대천항	연안 여객터미널	2	1	한국해운조합	선사
완도항	연안 여객터미널	-	1	한국해운조합	선사
거제항	연안 여객터미널	-	1	한국해운조합	선사
통영항	연안 여객터미널	2	1	한국해운조합	선사
마산항	연안 여객터미널	-	1	한국해운조합	선사
포항항	연안 여객터미널	3	1	한국해운조합	선사
제주항	연안 여객터미널	2	1	한국해운조합	선사
기타	간이, 사설터미널 등	3	2	-	선사
합 계		30	33	‘	

주: 비수기 조사원은 계획서상에 제시된 조사원 수와 투입 인력을 의미하며, 실제 조사원 수와 투입 인력은 다소 차이가 생길 수 있음

다. 전체 투입 조사원 수

- 성수기와 비수기를 합해 약 200인·일 내외의 조사원이 투입됨

제2절 조사 자료의 기초분석

1. 지난 10년간 연안연객 추이

- 연안연객 수송실적의 지난 10년간 추이를 살펴보면 최근 들어 연안연객의 증가세가 현저하게 나타나고 있음을 볼 수 있음
- 2009년 기준 전체 연안연객 수송실적은 1,487만 명으로 2008년 대비 5.0% 증가한 수치이며, 2003년 이후 7년 연속 연안연객 수송실적이 1천만 명을 넘고 있음
- 지역별로 보면 목포가 전체의 39.1%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 마산(20.2%), 인천(9.4%), 여수(7.7%), 부산(6.1%)의 순서임
- 전체 연안연객에서 군산, 목포, 여수가 차지하는 비중이 49.7%에 달해 도서지역이 많은 전라권이 국내 해상연객의 대부분을 차지하고 있음을 알 수 있음

<표 3-3> 지역별 연안연객수송 현황(2000-2009)

단위: 천명

연도	부 산	인 천	목 포	여 수	제 주	마 산	군 산	포 항	동 해	대 산	합 계	증가율(%)
2000	1,204	1,334	3,465	710	422	1,022	363	325	455	401	9,702	7.2
2001	1,001	1,098	3,575	690	387	1,247	383	315	219	424	9,340	-3.7
2002	947	887	3,600	702	384	1,485	375	292	301	487	9,460	1.3
2003	953	1,206	3,921	783	375	1,644	444	301	205	504	10,336	9.3
2004	1,000	1,180	4,215	819	310	1,768	412	328	149	469	10,648	3.0
2005	1,020	1,207	4,265	830	306	2,104	407	356	129	474	11,100	4.2
2006	906	1,189	4,542	925	285	2,254	439	357	201	475	11,574	4.3
2007	942	1,268	4,694	1,098	561	2,495	0	383	261	465	12,644	9.2
2008	1,012	1,364	5,324	1,137	782	2,857	479	450	315	444	14,162	12.1
2009	911	1,400	5,811	1,144	854	3,000	433	424	344	546	14,868	5.0
비율 (%)	6.1	9.4	39.1	7.7	5.7	20.2	2.9	2.9	2.3	3.7	100.0	

자료: 한국해운조합, 「연안해운통계연보(2010)」, 2010.

2. 성수기 조사 자료

- 성수기 조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 3,522개의 표본 가운데 인천지역이 전체의 17.0%(600개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 일평균 표본의 개수는 지역별, 조사지점별로 큰 편차를 보였는데 조사장소에 따라 최소 57개에서 최대 177개까지 조사되었는데, 이러한 편차는 조사 대상 터미널의 여객 수와 조사 방식의 차이에서 기인한 면이 큰 것으로 파악됨
- 예를 들어 조사원이 직접 설문하는 방식보다 설문지를 배포하고 회수하는 방식이 보다 많은 표본을 수집하는 결과를 보였지만 이러한 조사 방식의 경우 조사 자료의 신뢰도가 떨어지는 문제점이 또한 존재하기 때문에 이 부분에 대한 충분한 고려가 필요함
- 1인·일 평균 표본 수를 보면 통영이 70개로 가장 많았으며, 대천, 군산, 부산의 경우 각각 58개, 51개, 44개로 높은 수치를 보였음
- 이러한 결과 역시 조사 방식에 기인한 면이 크며 향후 상세분석 작업에서 조사 자료에 대한 검증은 보다 면밀히 할 필요성이 있음

<표 3-4> 성수기 조사 자료의 지역별 분포 현황

단위: 개

구분	표본 수	비율(%)	조사 기간 (일)	1일당 표본 수	조사원 수 (투입 인·일)	1인·일당 표본 수
부산	530	15.0	3	177	4인(12)	44
인천	600	17.0	4	150	5인(20)	30
목포	206	5.8	2	103	3인(5)	34
여수	431	12.2	4	108	4인(15)	27
제주	57	1.6	1	57	2인(2)	29
군산	304	8.6	3	101	2인(6)	51
포항	353	10.0	3	118	3인(8)	39
대천	345	9.8	3	115	2인(6)	58
목호	274	7.8	3	91	3인(8)	30
통영	422	12.0	3	141	2인(6)	70
합계	3,522	100.0			30인(88)	

<표 3-5> 성수기 조사 자료의 지역별 분포 현황

단위: 개

구분	표본 수	비율(%)	조사 기간 (일)	1일당 표본 수	조사원 수 (투입 인·일)	1인·일당 표본 수
부산	539	15.0	3	180	4인(12)	45
인천	605	16.8	4	151	5인(20)	30
목포	198	5.5	2	99	3인(5)	40
여수	432	12.0	4	108	4인(15)	29
제주	71	2.0	1	71	2인(2)	36
군산	305	8.5	3	102	2인(6)	51
포항	380	10.6	3	127	3인(8)	48
대산	350	9.7	3	117	2인(6)	58
목호	279	7.8	3	93	3인(8)	35
통영	438	12.2	3	146	2인(6)	73
합계	3,597	100.0			30인(88)	

3. 비수기 조사 자료

- 비수기 조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 2,029개의 표본 가운데 부산지역이 전체의 26.9%(546개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 일평균 표본의 개수는 지역별, 조사지점별로 큰 편차를 보였는데 조사장소에 따라 최소 29개에서 최대 97개까지 조사되었는데, 이러한 편차는 성수기조사와 마찬가지로 조사 대상 터미널의 여객 수와 조사 방식의 차이에서 기인한 면이 큰 것으로 파악됨
- 1인·일 평균 표본 수를 보면 통영이 33개로 가장 많았으며, 목포, 부산의 경우 각각 32개, 30개로 높은 수치를 보였음

<표 3-6> 비수기 조사 자료의 지역별 분포 현황

단위: 개

구분	표본 수		조사 기간 (일)	1일당 표본 수	조사원 수 (투입 인·일)	1인·일당 표본 수
		비율(%)				
부산	546	26.9	3	91	6인(18)	30
인천	206	10.2	3	29	7인(21)	10
목포	581	28.6	3	97	6인(18)	32
군산	108	5.3	3	36	3인(9)	12
포항	59	2.9	3	30	2인(6)	10
통영	197	9.7	3	99	2인(6)	33
여수	150	7.4	3	50	3인(9)	17
녹동	71	3.5	3	36	2인(6)	12
마산	32	1.6	3	32	1인(3)	11
무응답	79	3.9	-	-	-	-
합계	2,029	100.0			30인(88)	

제4장 해상여객O/D 조사 자료의 기초분석

제1절 해상여객관련 기초통계

제2절 조사 자료의 기초분석

제4장 해상여객O/D 조사 자료의 기초분석

제1절 해상여객관련 기초통계

1. 연안여객 현황

- 연안여객 수송실적의 연도별 추이를 살펴보면 최근 들어 연안여객의 증가세가 현저하게 나타나고 있음을 볼 수 있음
- 2009년 기준 전체 연안여객 수송실적은 1,487만 명으로 2008년 대비 5% 증가한 수치이며, 2003년 이후 7년 연속 1천만 명을 넘고 있음
- 지역별로 보면 목포가 전체의 39.1%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 마산(20.2%), 인천(9.4%), 여수(7.7%), 부산(6.1%)의 순서임
- 전체 연안여객에서 군산, 목포, 여수가 차지하는 비중이 50%에 달해 도서지역이 많은 전라권이 국내 해상여객의 대부분을 차지하고 있음을 알 수 있음

<표 4-1> 연도별 연안여객수송 현황(1999-2009)

단위: 천명

연도	부 산	인 천	여 수	마 산	동 해	군 산	목 포	포 항	제 주	대 산	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
2009	911	1,400	1,144	3,000	344	433	5,811	424	854	546	14,867	5.0
비율 (%)	6.1	9.4	7.7	20.2	2.3	2.9	39.1	2.9	5.7	3.7	100.0	

자료: 한국해운조합, 「연안해운통계연보(2010)」, 2010.

- 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(2010)」(한국해운조합)이용 KMI 재구성

<표 4-3> 지역별 일반/도서민 이용 현황(2008-2009)

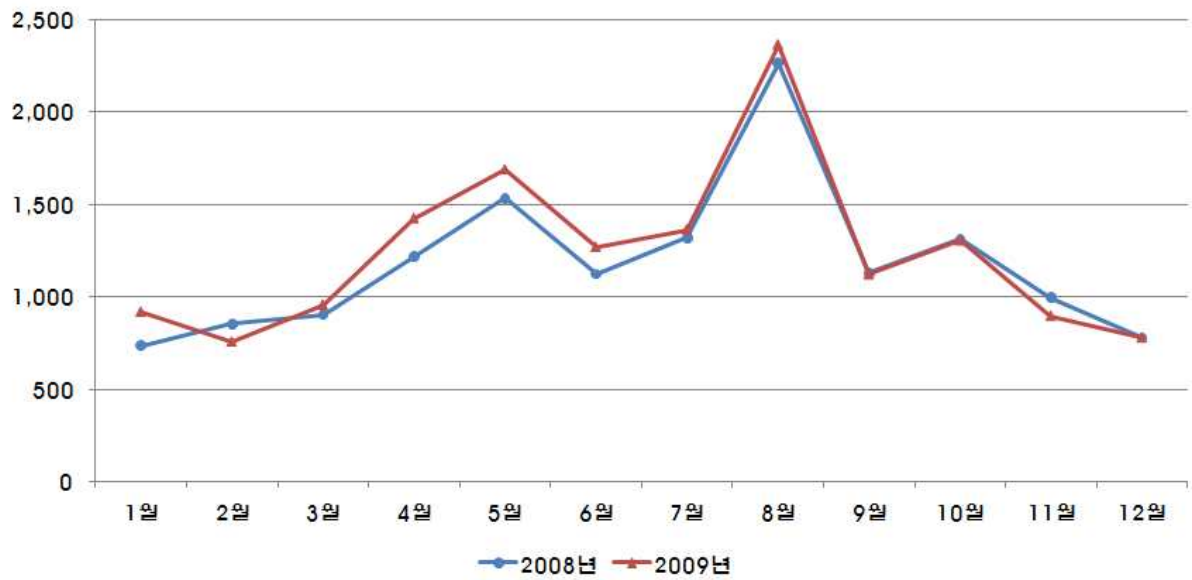
단위: 천명, %

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

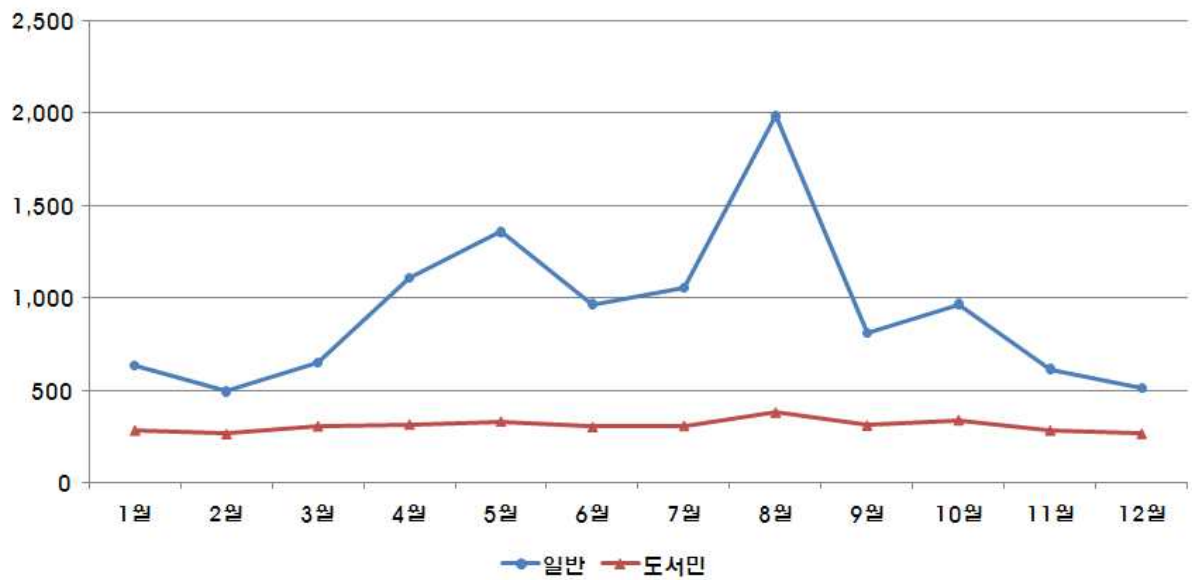
주: 일반과 도서민의 구분 기준은 할인 적용 대상여부이며, 연육교로 연결된 도서에 거주하는 도서민들은 할인을 받지 못함

자료: 「연안해운통계연보(2010)」(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



<그림 4-1> 연안여객의 월별 이용 현황(2008-2009)



<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(2010)」(한국해운조합)이용 KMI 재구성

2. 연안여객선 현황

- 2009년 말 기준 등록된 연안여객선들은 총 164척(76.713톤)에 달하며, 선박종류별로 볼 때 가장 많은 척수를 차지하는 연안여객선은 차도선(88척)인 것으로 조사됨
 - 지방청별로 보면 가장 많은 도서가 주변에 산재한 목포지역이 64척의 연안여객선을 보유해 가장 많았으며, 다음으로 마산(23척), 여수(21척), 인천(19척)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 164척 가운데 선령이 10년~14년 사이의 선박이 59척으로 가장 많았으며, 다음으로 15년~19년(45척), 5년~9년(29척), 20년~24년(16척)의 순서임
 - 지방청별로 보면 선박보유 대수와 비슷하게 선령별 분포가 나타났으며, 선종별로 보면 쾌속선이 선령별로 고른 분포를 보인 반면 차도선의 경우 선령이 대부분 10년 이상의 선박들인 것으로 파악됨

<표 4-5> 연안여객선 지방청별 선종별 현황(2009년 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	3	528	-		1	264	5	1,112	-		2	8,554	11	10,458
인천	2	133	-		4	863	3	1,007	7	2,050	3	7,544	19	11,597
여수	4	327	-		-		4	827	12	1,708	1	3,780	21	6,642
마산	5	401	4	207	-		-		14	3,969	-		23	4,577
동해	-		-		-		2	1,029	-		-		2	1,029
군산	-		5	591	3	394	-		2	449	-		10	1,434
목포	2	145	-		2	434	7	2,321	50	9,061	3	15,130	64	26,946
포항	-		-		1	106	-		-		1	2,394	2	2,500
대산	2	105	-		1	140	-		3	709	-		6	954
제주	1	36	1	173	-		1	223	-		3	10,144	6	10,576
합계	19	1,675	10	971	12	2,201	22	6,519	88	17,946	13	47,546	164	76,713

자료: 한국해운조합, 「2010 연안여객선 업체 현황」, 2010.

<표 4-6> 연안여객선 지방청별 선령별 현황(2009년 말 기준)

지방청	선령		0 ~ 4년		5 ~ 9년		10 ~ 14년		15 ~ 19년		20~ 25년		합계	
	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수
부산	-		-		2	4,430	7	1,282	2	4,746	11	10,458		
인천	3	1,006	1	69	7	2,215	6	1,693	2	6,614	19	11,597		
여수	1	220	5	803	6	787	7	4,604	2	228	21	6,642		
마산	4	1,313	5	1,070	7	964	6	1,130	1	100	23	4,577		
동해	-		2	1,029	-		-		-		2	1,029		
군산	-		2	294	6	977	-		2	163	10	1,434		
목포	5	896	12	2,629	27	5,541	16	12,847	4	5,178	64	27,091		
포항	-		-		1	2,394	-		1	106	2	2,500		
대산	2	620	2	229	2	105	-		-		6	954		
제주	-		-		1	223	3	9,711	2	642	6	10,576		
합계	15	4,055	29	6,123	59	17,636	45	31,267	16	17,777	164	76,858		

자료: 한국해운조합, 「2010 연안여객선 업체 현황」, 2010.

<표 4-7> 연안여객선 지방청별 선령별 현황(2009년 말 기준)

선종\선령	0 ~ 4년		5 ~ 9년		10 ~ 14년		15 ~ 19년		20 ~ 25년		합계	
	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수	척수	총톤수
일반선	-		2	245	9	556	5	380	3	494	19	1,675
고속선	-		2	170	3	397	4	331	1	73	10	971
쾌속선	14	3,906	20	4,337	33	6,211	17	3,093	4	399	88	17,946
초쾌속선	-		3	1,058	6	1,655	12	3,533	1	273	22	6,519
차도선	-		-		4	7,880	5	23,616	4	16,050	13	47,546
카훼리	1	149	2	313	4	937	2	314	3	488	12	2,201
합계	15	4,055	29	6,123	59	17,636	45	31,267	16	17,777	164	76,858

자료: 한국해운조합, 「2010 연안연안선 업체 현황」, 2010.

- 2010년 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 본조사 자료의 기초분석

1. 성수기 본조사 자료의 기초분석

가. 조사자료의 표본 분포

- 성수기 본조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 3,522개의 표본 가운데 인천지역과 부산지역이 각각 17.0%(600개), 15.0%(530개)로 전체의 표본 수의 32%를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 47.6%, 여성이 33.4%, 무응답이 19.0%이며, 무응답을 제외한 연령별 분포를 보면 20대가 27.9%로 가장 높았으며 다음으로 30대(15.4%), 40대(12.4%), 50대(10.3%)의 순서임
- 동반가족 현황을 보면 무응답을 제외하고 1인 동반의 비율이 18.1%로 매우 높았으며, 응답자들 가운데에서도 남자가 가족을 동반하는 경우(47.6%)가 여자의 경우(33.4%)보다 높게 나왔음

<표 4-10> 성수기 조사의 항만별 표본 현황

조사일자	부산		인천		목포		군산	포항	통영	여수	제주	대천	목호	합계
	국 제	연 안	국 제	연 안	국 제	연 안	연안							
3						61								61
4					9	65								74
5					67	4					57			128
16			51	78										129
17	113	101	47	125					128					514
18	52	79	26	102					32	13		8		312
19	100	85								23		63		271
20							124			8		62		194
21							120			15		136		271
22				118			60			4		70		252
27								63					111	174
28								184					119	303
29								95					44	139
무응답			53					11	262	368		6		700
합계	265	265	177	423	76	130	304	353	422	431	57	345	274	3,522
평균	88	88	44	106	38	43	101	88	141	72	57	58	91	252

주: 조사는 2010년 8월에 실시됨

<표 4-11> 성수기 조사장소의 성별 표본현황

구분	성별				무응답		전체	
	남자		여자					
	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)
부산	201	12.0%	205	17.4%	124	18.6%	530	15.0%
인천	337	20.1%	249	21.1%	14	2.1%	600	17.0%
목포	96	5.7%	99	8.4%	11	1.6%	206	5.8%
군산	158	9.4%	86	7.3%	60	9.0%	304	8.6%
포항	65	3.9%	50	4.2%	238	35.5%	353	10.0%
통영	236	14.1%	115	9.8%	71	10.6%	422	12.0%
여수	256	15.3%	129	11.0%	46	6.9%	431	12.2%
제주	29	1.7%	20	1.7%	8	1.2%	57	1.6%
대전	184	11.0%	94	8.0%	67	10.0%	345	9.8%
목호	114	6.8%	131	11.1%	29	4.3%	274	7.8%
전체	1,676	100.0%	1,178	100.0%	668	100.0%	3,522	100.0%
	47.6%		33.4%		19.0%		100.0%	

<표 4-12> 성수기 조사의 연령별 표본 현황

연령	남자		여자		무응답		전체 표본	
	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)
10대 이하	123	7.3	81	6.9	4	0.6	208	5.9
20대	548	32.7	429	36.4	6	0.9	983	27.9
30대	316	18.9	224	19.0	1	0.1	541	15.4
40대	260	15.5	176	14.9	2	0.3	438	12.4
50대	226	13.4	135	11.5	5	0.7	364	10.3
60대 이상	127	7.6	50	4.2	5	0.7	182	5.2
무응답	78	4.7	83	7.0	645	96.6	806	22.9
합 계	1,676	100.0	1,178	100.0	668	100.0	3,522	100.0

<표 4-13> 성수기 조사의 동반가족 현황

동반자수	남자		여자		무응답		전체	
	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)	표본수(개)	비율(%)
1인	385	23.0%	252	21.4%	2	0.3%	639	18.1%
2인	184	11.0%	165	14.0%	1	0.1%	350	9.9%
3인	165	9.8%	124	10.5%	0	0.0%	289	8.2%
4인	138	8.2%	111	9.4%	4	0.6%	253	7.2%
5인	180	10.7%	149	12.6%	7	1.0%	336	9.5%
무응답	624	37.2%	377	32.0%	654	97.9%	1,655	47.0%
전체	1,676	100.0%	1,178	100.0%	668	100.0%	3,522	100.0%
	47.6%		33.4%		19.0%		100.0%	

나. 조사자료의 기초 분석

1) 거주지(출발지) 분포

① 연안여객

- 성수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객의 거주지 분포를 보면 목포, 제주, 목호 등 관광지와 인접한 항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치한 시도가 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨

<표 4-14> 연안여객의 거주지(출발지) 분포현황(성수기)

단위: 개, %

거주시	조사장소										전체
	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	제주	대천	목호	
서울	16	71	23	49	19	27	30	17	65	99	416
	6.0%	16.8%	17.7%	16.1%	5.4%	6.4%	7.0%	29.8%	18.8%	36.1%	13.8%
부산	137	0	1	3	33	63	7	1	3	1	249
	51.7%	0.0%	0.8%	1.0%	9.3%	14.9%	1.6%	1.8%	0.9%	0.4%	8.3%
대구	6	4	1	5	34	16	7	2	3	1	79
	2.3%	0.9%	0.8%	1.6%	9.6%	3.8%	1.6%	3.5%	0.9%	0.4%	2.6%
인천	1	268	6	3	7	1	1	0	11	21	319
	0.4%	63.4%	4.6%	1.0%	2.0%	0.2%	0.2%	0.0%	3.2%	7.7%	10.6%
광주	0	1	14	14	13	6	17	0	3	0	68
	0.0%	0.2%	10.8%	4.6%	3.7%	1.4%	3.9%	0.0%	0.9%	0.0%	2.3%
대전	12	1	6	29	13	7	15	0	35	3	121
	4.5%	0.2%	4.6%	9.5%	3.7%	1.7%	3.5%	0.0%	10.1%	1.1%	4.0%
울산	4	0	4	3	11	20	5	2	3	0	52
	1.5%	0.0%	3.1%	1.0%	3.1%	4.7%	1.2%	3.5%	0.9%	0.0%	1.7%
경기	8	64	36	26	25	30	49	3	59	66	366
	3.0%	15.1%	27.7%	8.6%	7.1%	7.1%	11.4%	5.3%	17.1%	24.1%	12.2%
강원	7	1	3	4	11	4	9	0	4	29	72
	2.6%	0.2%	2.3%	1.3%	3.1%	0.9%	2.1%	0.0%	1.2%	10.6%	2.4%
충북	0	2	1	11	7	8	2	2	22	25	80
	0.0%	0.5%	0.8%	3.6%	2.0%	1.9%	0.5%	3.5%	6.4%	9.1%	2.7%
충남	4	1	2	15	11	2	4	0	110	9	158
	1.5%	0.2%	1.5%	4.9%	3.1%	0.5%	0.9%	0.0%	31.9%	3.3%	5.3%
전북	0	2	6	108	9	1	13	3	12	8	162
	0.0%	0.5%	4.6%	35.5%	2.5%	0.2%	3.0%	5.3%	3.5%	2.9%	5.4%
전남	0	1	15	11	8	36	236	12	4	2	325
	0.0%	0.2%	11.5%	3.6%	2.3%	8.5%	54.8%	21.1%	1.2%	0.7%	10.8%
경북	12	5	4	14	135	16	20	2	3	10	221
	4.5%	1.2%	3.1%	4.6%	38.2%	3.8%	4.6%	3.5%	0.9%	3.6%	7.4%
경남	54	1	6	9	17	185	16	13	8	0	309
	20.4%	0.2%	4.6%	3.0%	4.8%	43.8%	3.7%	22.8%	2.3%	0.0%	10.3%
제주	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	7
	1.5%	0.2%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
전체	265	423	130	304	353	422	431	57	345	274	3,004
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	8.8%	14.1%	4.3%	10.1%	11.8%	14.0%	14.3%	1.9%	11.5%	9.1%	100.0%

- 부산항의 경우 부산지역의 연안여객이 차지하는 비율이 51.7%에 달했으며, 인천항의 경우도 인천지역의 연안여객이 차지하는 비율이 63.4%였으며 경기지역을 포함할 경우 78.5%까지 비율이 증가함
- 목포항은 서울, 경기지역의 연안여객이 차지하는 비중이 각각 17.7%, 27.7%로 전남(11.5%)보다 높게 나타났으며, 이는 조사기간 중 휴가철과 맞물려 수도권 이용인구가 늘어난 것으로 보임
- 제주항, 목포항의 경우도 서울 거주지 비율이 29.8%, 36.1%로 높은 비율을 차지하여 다른 연안여객 터미널과 차이를 보이는 것으로 나타남
- 포항항은 경북(38.2%), 통영항은 경남(43.8%), 여수항은 전남(54.8%)의 비율이 가장 높게 나타났음

② 국제여객

- 국제여객의 거주지 분포를 보면 부산항(국제)의 경우 부산이 37.0%로 가장 높았으며 다음으로 경남(11.3%), 경북(10.6%), 서울(7.5%)의 순서임
- 인천항(국제)은 서울이 28.2%로 가장 높았으며 다음으로 경기(26.6%), 인천(17.5%)의 순서로 나타났으며, 이는 국제공항과 인접한 지리적 이유로 보임
- 목포항은 국제여객터미널에서 목포-제주를 운항하고 있으며 전남이 27.6%로 가장 높게 나타났으며 광주(15.8%), 경기(9.2%) 순서임

<표 4-15> 국제여객의 거주지(출발지) 분포 현황(성수기)

단위: 개, 비율

거주시	조사장소			전체
	부산	인천	목포	
서울	20	50	6	76
	7.5%	28.2%	7.9%	14.7%
부산	98	12	0	110
	37.0%	6.8%	0.0%	21.2%
대구	12	3	0	15
	4.5%	1.7%	0.0%	2.9%
인천	3	31	4	38
	1.1%	17.5%	5.3%	7.3%
광주	9	13	12	34
	3.4%	7.3%	15.8%	6.6%
대전	9	10	8	27
	3.4%	5.6%	10.5%	5.2%
울산	8	0	0	8
	3.0%	0.0%	0.0%	1.5%
경기	19	47	7	73
	7.2%	26.6%	9.2%	14.1%
강원	9	0	0	9
	3.4%	0.0%	0.0%	1.7%
충북	3	2	0	5
	1.1%	1.1%	0.0%	1.0%
충남	2	2	6	10
	0.8%	1.1%	7.9%	1.9%
전북	0	0	8	8
	0.0%	0.0%	10.5%	1.5%
전남	8	1	21	30
	3.0%	0.6%	27.6%	5.8%
경북	28	2	0	30
	10.6%	1.1%	0.0%	5.8%
경남	30	2	0	32
	11.3%	1.1%	0.0%	6.2%
제주	7	2	4	13
	2.6%	1.1%	5.3%	2.5%
전체	265	177	76	518
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	51.2%	34.2%	14.7%	100.0%

② 국제여객

- 국제여객의 승선 목적을 보면 부산항(국제)의 경우 여행이 89.7%로 대부분을 차지하는 반면 인천항(국제)은 여행과 사업이 각각 57.6%와 14.1%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
- 목포(국제)의 경우 목포-제주 노선을 운항하고 있으며, 승선목적은 여행이 93.4%로 대부분을 차지하고 있는 것으로 조사됨

<표 4-18> 국제여객의 승선목적(성수기)

구분	조사장소						합계	
승선목적	부산		인천		목포		빈도	비중
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중		
여행	236	89.7	102	57.6	71	93.4	409	79.3
사업	11	4.2	25	14.1	1	1.3	37	7.2
친지방문	8	3.0	17	9.6			25	4.8
통학	2	0.8	8	4.5			10	1.9
귀가			6	3.4	3	3.9	9	1.7
기타	6	2.3	21	11.9	1	1.3	28	5.4
합계	263	100.0	177	100.0	76	100.0	516	100.0

3) 터미널까지 교통수단 이용 현황¹⁾

① 연안여객

- 성수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객의 터미널까지 교통수단 이용 현황을 보면 부산항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용이 40% 이상으로 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 부산항의 경우는 시내버스가 53.2%로 가장 높았으며 다음으로 지하철(38.9%), 택시(21.9%), 자가용(15.5%), 기차(KTX)(13.2%)의 순서임

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

② 국제여객

- 국제여객의 교통수단 이용 현황을 보면 부산항(국제)의 경우 지하철(45.7%), 시내버스(36.6%), 택시(34.0%), 자가용(30.2%)의 이용 비율이 높은 반면 인천항(국제)은 고속버스(37.4%), 시내버스(29.9%), 택시(28.7%), 지하철(25.9%)의 이용 비율이 높은 것으로 조사됨

<표 4-21> 국제여객의 터미널까지 교통수단 이용현황(성수기)

교통수단	부산		인천		목포		합계	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
시내버스	97	36.6	52	29.9			149	28.9
지하철	121	45.7	45	25.9	2	2.6	168	32.6
택시	90	34.0	50	28.7	25	32.9	165	32.0
고속버스 (관광버스)	55	20.8	65	37.4	2	2.6	122	23.7
기차(KTX)	69	26.0	7	4.0	8	10.5	84	16.3
비행기	7	2.6	6	3.4	1	1.3	14	2.7
자가용	80	30.2	43	24.7	60	78.9	183	35.5
렌트카	1	0.4			1	1.3	2	0.4
자전거	2	0.8					2	0.4
기타	11	4.2	4	2.3			15	2.9
합계	265	100.0	174	100.0	76	100.0	515	100.0

4) 도서내 교통수단 이용 현황

① 연안여객

- 성수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 도보가 36.0%로 가장 높았으며, 다음으로 자가용(22.3%), 버스(15.3%), 렌트카(11.5%)의 순서인 것으로 조사됨
- 통영, 여수, 목포, 군산은 도보의 이용이 가장 많았으며, 포항항은 렌트카, 묵호항은 버스, 제주항과 대천은 자가용의 이용이 가장 많았음

<표 4-22> 연안여객의 도서내 교통수단 이용현황(성수기)-빈도

단위: 개

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	제주	대천	목호	합계
자가용	31	161	28	24	71	74	73	26	146	24	663
렌트카	42	28	11	14	119	23	20	13	5	67	342
버스	103	43	22	9	66	27	28	11	21	125	455
자전거	38	8	1	93	18	9	7	3	5	2	184
도보	24	130	48	140	46	270	233		130	47	1,068
기타	33	55	14	31	28	17	71	2	44	23	318
합계	264	421	129	298	347	417	425	55	344	269	2,969

<표 4-23> 연안여객의 도서내 교통수단 이용현황(성수기)-비중

단위: %

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	제주	대천	목호	비중
자가용	11.7	38.2	25.6	8.1	20.5	17.7	17.2	47.3	42.4	8.9	22.3
렌트카	15.9	6.7	8.5	4.7	34.3	5.5	4.7	23.6	1.5	24.9	11.5
버스	39.0	10.2	17.1	3.0	19.0	6.5	6.6	20.0	6.1	46.5	15.3
자전거	14.4	1.9	0.8	31.2	5.2	2.2	1.6	5.5	1.5	0.7	6.2
도보	9.1	30.9	37.2	47.0	13.3	64.7	54.8		37.8	17.5	36.0
기타	12.5	13.1	10.9	10.4	8.1	4.1	16.7	3.6	12.8	8.6	10.7
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

② 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 61.6%, 인천항(국제)은 47.5%로 두 곳 모두 가장 높은 이용 비중을 나타냈으며, 다음으로 높은 비중을 차지한 교통수단은 기타(21.7%), 자가용(13.4%), 렌트카(8.9%)의 순서임

<표 4-24> 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황(성수기)

구분	부산		인천		목포		합계	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
자가용	12	4.6	26	14.7	31	41.3	69	13.4
렌트카	9	3.4	16	9.0	21	28.0	46	8.9
버스	162	61.6	84	47.5	17	22.7	263	51.1
자전거	7	2.7	1	0.6			8	1.6
도보	22	8.4	5	2.8	3	4.0	30	5.8
기타	61	23.2	46	26.0	5	6.7	112	21.7
합계	263	100.0	177	100.0	75	100.0	515	100.0

5) 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용 현황

① 연안여객

- 연안여객의 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용 현황을 보면 자가용의 이용이 48.4%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 시내버스(27.0%), 고속버스(19.9%), 택시(18.5%)의 순서인 것으로 조사됨
- 인천, 목포, 군산, 포항, 통영, 여수, 제주, 대천은 자가용의 이용이 가장 많았으며, 부산은 시내버스, 목포항은 고속버스의 이용이 가장 많았음

<표 4-25> 연안여객의 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용현황(성수기)-빈도

단위: 개

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	제주	대천	목호	합계
시내버스	144	164	1	39	50	140	100	3	77	36	763
지하철	87	81	11	9	9	38	11	4	16	37	303
택시	25	121	34	42	99	35	70	8	16	74	524
고속버스 (관광버스)	28	22	16	31	101	103	67	17	35	143	563
기차(KTX)	18	2	23	15	8	17	35	3	34	6	161
비행기	7				4	1	1		1	1	15
자가용	36	157	94	228	136	212	149	40	226	92	1,370
렌트카	6	4		2	13	41	9		5	10	90
자전거	4			1	1	2	3	2	4	3	20
기타	14	17	5	3	15	7	30	4	10	6	111
합계	240	417	130	296	328	411	369	56	320	262	2,829

<표 4-26> 연안여객의 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용현황(성수기)-비중

단위: %

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	제주	대천	묵호	비중
시내버스	60.0	39.3	7.7	13.2	15.2	34.1	27.1	5.4	24.1	13.7	27.0
지하철	36.3	19.4	8.5	3.0	2.7	9.2	3.0	7.1	5.0	14.1	10.7
택시	10.4	29.0	26.2	14.2	30.2	8.5	19.0	14.3	5.0	28.2	18.5
고속버스 (관광버스)	11.7	5.3	12.3	10.5	30.8	25.1	18.2	30.4	10.9	54.6	19.9
기차(KTX)	7.5	0.5	17.7	5.1	2.4	4.1	9.5	5.4	10.6	2.3	5.7
비행기	2.9				1.2	0.2	0.3		0.3	0.4	0.5
자가용	15.0	37.6	72.3	77.0	41.5	51.6	40.4	71.4	70.6	35.1	48.4
렌트카	2.5	1.0		0.7	4.0	10.0	2.4		1.6	3.8	3.2
자전거	1.7			0.3	0.3	0.5	0.8	3.6	1.3	1.1	0.7
기타	5.8	4.1	3.8	1.0	4.6	1.7	8.1	7.1	3.1	2.3	3.9
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

② 국제여객

- 국제여객의 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용 현황을 보면 부산항(국제)은 지하철이 43.0%, 인천항(국제)은 고속버스 37.4% 이용이 가장 높은 것으로 조사됨
- 전체 순위는 시내버스(30.6%), 지하철(30.2%), 자가용(30.0%)순으로 이용교통수단의 대부분을 차지하고 있으며, 목포항의 경우 차도선이용으로 인하여 자가용 이용이 71.6%로 매우 높게 나타났음

<표 4-27> 국제여객의 터미널에서 거주지까지 교통수단 이용현황(성수기)

구분	부산		인천		목포		합계	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
시내버스	104	40.3	50	28.7	1	1.4	155	30.6
지하철	111	43.0	41	23.6	1	1.4	153	30.2
택시	83	32.2	48	27.6	20	27.0	151	29.8
고속버스 (관광버스)	51	19.8	65	37.4	3	4.1	119	23.5
기차(KTX)	69	26.7	4	2.3	5	6.8	78	15.4
비행기	5	1.9	7	4.0	3	4.1	15	3.0
자가용	60	23.3	39	22.4	53	71.6	152	30.0
렌트카					3	4.1	3	0.6
자전거	1	0.4					1	0.2
기타	4	1.6	8	4.6	1	1.4	13	2.6
합계	258	100.0	174	100.0	74	100.0	506	100.0

6) 돌아올 때 현재터미널 이용여부

- 도서(목적지)에서 육지로 돌아올 때 출발한 터미널로 돌아온다고 대답한 사람 중 대부분은 연안여객을 이용하는 사람(85.1%)인 것으로 조사되었음

<표 4-28> 돌아올 시 현재 터미널 이용여부

구분	yes	No	무응답	합계
국제	471	14	33	518
	14.9%	12.8%	13.2%	14.7%
연안	2,692	95	217	3,004
	85.1%	87.2%	86.8%	85.3%
전체	3,163	109	250	3,522
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	89.8%	3.1%	7.1%	100.0%

2. 비수기 본조사 자료의 기초분석

가. 조사자료의 표본 분포

- 비수기 본조사 자료의 전체 2,029개의 표본 가운데 목포항이 전체의 28.6%(581개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있으며, 다음으로 부산항(26.9%, 546개), 인천항(10.2%, 206개)의 순서임
- 조사 표본의 성별을 보면 남성이 56.5%, 여성이 42.4%, 무응답이 1.1%며, 일반인의 연령별 분포를 보면 20대가 30.4%로 가장 높았으며 다음으로 40대(21.0%), 30대(20.7%), 50대(16.5%)의 순서임
- 동반가족 현황을 보면 답한 사람들 가운데에서는 1인이 41.3%로 가장 많은 비중을 차지하는 것으로 조사됨

<표 4-29> 비수기 조사의 항만별 표본 현황

조사일	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	무응답	전체
21	142	80	208	41	48	77	52	25	10	37	720
	26.0%	38.8%	35.8%	38.0%	81.4%	39.1%	34.7%	35.2%	31.3%	46.8%	35.5%
22	167	84	190	33	0	83	54	27	10	19	667
	30.6%	40.8%	32.7%	30.6%	0.0%	42.1%	36.0%	38.0%	31.3%	24.1%	32.9%
23	237	42	183	34	11	37	44	19	12	23	642
	43.4%	20.4%	31.5%	31.5%	18.6%	18.8%	29.3%	26.8%	37.5%	29.1%	31.6%
전체	546	206	581	108	59	197	150	71	32	79	2,029
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	26.9%	10.2%	28.6%	5.3%	2.9%	9.7%	7.4%	3.5%	1.6%	3.9%	100.0%

<표 4-30> 비수기 조사의 성별 표본 현황

성별	도서민	일반	합계
남	329	817	1,146
	51.0%	59.0%	56.5%
여	304	557	861
	47.1%	40.2%	42.4%
무응답	12	10	22
	1.9%	0.7%	1.1%
전체	645	1,384	2,029
	100.0%	100.0%	100.0%
	31.8%	68.2%	100.0%

<표 4-31> 비수기 조사의 연령별 · 성별 표본 현황

연령	일반				도서민			
	남성	여성	무응답	합계	남성	여성	무응답	합계
10대이하	22	12	1	35	2	3	0	5
	2.7%	2.2%	10.0%	2.5%	0.6%	1.0%	0.0%	0.8%
20대	1.6%	0.9%	0.1%	421	45	39	3	87
	215	203	3	30.4%	13.7%	12.8%	25.0%	13.5%
30대	26.3%	36.4%	30.0%	287	21	18	0	39
	15.5%	14.7%	0.2%	20.7%	6.4%	5.9%	0.0%	6.0%
40대	189	96	2	291	28	42	1	71
	23.1%	17.2%	20.0%	21.0%	8.5%	13.8%	8.3%	11.0%
50대	13.7%	6.9%	0.1%	229	78	71	2	151
	174	116	1	16.5%	23.7%	23.4%	16.7%	23.4%
60대	21.3%	20.8%	10.0%	87	69	62	2	133
	12.6%	8.4%	0.1%	6.3%	21.0%	20.4%	16.7%	20.6%
70대이상	143	86	0	34	86	69	4	159
	17.5%	15.4%	0.0%	2.5%	26.1%	22.7%	33.3%	24.7%
전체	10.3%	6.2%	0.0%	1,384	329	304	12	645
	57	29	1	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	7.0%	5.2%	10.0%	100.0%	51.0%	47.1%	1.9%	100.0%

<표 4-32> 비수기 조사의 동반가족 현황

	일반인		도서민		전체	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
1인	433	38.7	183	49.3	616	41.3
2인	165	14.7	47	12.7	212	14.2
3인	112	10.0	18	4.9	130	8.7
4인	77	6.9	13	3.5	90	6.0
5인 이상	333	29.7	110	29.6	443	29.7
합계	1,120	100.0	371	100.0	1,491	100.0

주: 동반자 수를 응답하지 않거나 동반인 없는 538의 표본을 결측처리함

나. 조사자료의 기초 분석

1) 거주지(출발지) 분포

① 연안여객(일반인)

- 비수기 본조사 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 45.4%로 나타났으며, 인천항과 목포항도 각각 47.8%와 47.6%를 차지해 높은 비중을 차지하는 것으로 조사됨
 - 군산항, 포항, 통영항의 경우 각각 전북(60.0%), 경북(42.9%), 경남(32.7%)의 비중이 가장 높았으며 다음으로 인구수가 많은 경기, 서울, 부산 지역 등이 높은 비중을 차지하는 것으로 조사됨

<표 4-33> 연안여객(일반인) 거주지(출발지) 분포현황(비수기)

시도	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	합계
서울	43	25	37	5	5	20	4	4	0	143
	8.4%	18.7%	10.5%	6.3%	17.9%	12.8%	11.8%	7.3%	0.0%	10.3%
부산	233	1	1	6	1	25	3	3	13	286
	45.4%	0.7%	0.3%	7.5%	3.6%	16.0%	8.8%	5.5%	41.9%	20.7%
대구	31	3	0	1	2	5	0	1	0	43
	6.0%	2.2%	0.0%	1.3%	7.1%	3.2%	0.0%	1.8%	0.0%	3.1%
인천	12	64	11	0	1	3	1	0	0	92
	2.3%	47.8%	3.1%	0.0%	3.6%	1.9%	2.9%	0.0%	0.0%	6.6%
광주	12	0	47	2	0	1	7	2	0	71
	2.3%	0.0%	13.3%	2.5%	0.0%	0.6%	20.6%	3.6%	0.0%	5.1%
대전	11	1	9	5	1	6	0	0	0	33
	2.1%	0.7%	2.5%	6.3%	3.6%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%
울산	24	0	1	0	0	3	0	0	2	30
	4.7%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	6.5%	2.2%
경기	42	38	27	7	1	17	0	1	0	133
	8.2%	28.4%	7.6%	8.8%	3.6%	10.9%	0.0%	1.8%	0.0%	9.6%
강원	6	0	4	0	1	5	0	0	0	16
	1.2%	0.0%	1.1%	0.0%	3.6%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%
충북	7	0	3	0	0	3	0	0	0	13
	1.4%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
충남	6	0	10	1	1	3	0	1	0	22
	1.2%	0.0%	2.8%	1.3%	3.6%	1.9%	0.0%	1.8%	0.0%	1.6%
전북	5	0	30	48	1	1	2	0	0	87
	1.0%	0.0%	8.5%	60.0%	3.6%	0.6%	5.9%	0.0%	0.0%	6.3%
전남	4	0	168	3	0	0	17	39	0	231
	0.8%	0.0%	47.6%	3.8%	0.0%	0.0%	50.0%	70.9%	0.0%	16.7%
경북	20	0	0	1	12	13	0	2	0	48
	3.9%	0.0%	0.0%	1.3%	42.9%	8.3%	0.0%	3.6%	0.0%	3.5%
경남	56	2	0	1	2	51	0	1	16	129
	10.9%	1.5%	0.0%	1.3%	7.1%	32.7%	0.0%	1.8%	51.6%	9.3%
제주	1	0	4	0	0	0	0	1	0	6
	0.2%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.4%
무응답	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
전체	513	134	353	80	28	156	34	55	31	1,384
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	37.1%	9.7%	25.5%	5.8%	2.0%	11.3%	2.5%	4.0%	2.2%	100.0%

② 연안여객(도서민)

- 비수기 도서민의 거주지 분포를 보면 대부분의 연안여객터미널에서 여객터미널이 위치하고 있는 시도가 70% 이상을 차지하고 있는 것으로 조사됨
 - 부산항은 부산(72.7%), 인천항은 인천(70.8%), 목포항은 전남(82.0%), 군산항은 전북(85.7%), 통영항은 경남(90.2%), 여수항은 전남(98.3%)이 가장 높게 나타남
 - 목포항은 경기와 서울이 각각 27%와 18.3%를 차지했던 성수기와 달리 비수기(도서민)에는 전남이 82.0%를 차지해 대조적인 모습을 보여줌

<표 4-34> 연안여객(도서민)의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)

시도	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	무응답	전체
서울	0 0.0%	4 5.6%	14 6.1%	1 3.6%	1 3.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	21 26.6%	41 6.4%
부산	24 72.7%	0 0.0%	1 0.4%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.4%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	6 7.6%	33 5.1%
대구	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	6 19.4%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	8 10.1%	14 2.2%
인천	1 3.0%	51 70.8%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	7 8.9%	59 9.1%
광주	0 0.0%	0 0.0%	9 3.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.3%	10 1.6%
대전	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 3.6%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 2.5%	3 0.5%
울산	1 3.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.2%
경기	0 0.0%	13 18.1%	5 2.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	7 8.9%	25 3.9%
강원	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 3.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	11 13.9%	12 1.9%
충북	0 0.0%	3 4.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.4%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 2.5%	6 0.9%
충남	0 0.0%	0 0.0%	1 0.4%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	7 8.9%	8 1.2%
전북	1 3.0%	0 0.0%	2 0.9%	24 85.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	27 4.2%
전남	0 0.0%	1 1.4%	187 82.0%	1 3.6%	0 0.0%	0 0.0%	114 98.3%	16 100.0%	0 0.0%	0 0.0%	319 49.5%
경북	2 6.1%	0 0.0%	1 0.4%	0 0.0%	12 38.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 3.8%	18 2.8%
경남	3 9.1%	0 0.0%	1 0.4%	1 3.6%	3 9.7%	37 90.2%	0 0.0%	0 0.0%	1 100.0%	3 3.8%	49 7.6%
제주	0 0.0%	0 0.0%	1 0.4%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.2%
무응답	1 3.0%	0 0.0%	6 2.6%	0 0.0%	8 25.8%	2 4.9%	1 0.9%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.3%	19 2.9%
전체	33 100.0%	72 100.0%	228 100.0%	28 100.0%	31 100.0%	41 100.0%	116 100.0%	16 100.0%	1 100.0%	79 100.0%	645 100.0%
	5.1%	11.2%	35.3%	4.3%	4.8%	6.4%	18.0%	2.5%	0.2%	12.2%	100.0%

③ 국제여객

- 비수기 국제여객의 거주지 분포를 보면 부산항(국제)의 경우 부산이 33.6%로 가장 높았으며 다음으로 경남, 서울이 각각(11.1%), 경기(10.5%)의 순서임
- 인천항(국제)은 인천이 45.5%로 가장 높았으며 다음으로 경기(22.7%), 서울(18.2%)의 순서이며, 군산항(국제)은 전북(39.3%), 서울과 부산이 (17.9%)의 순서임

<표 4-35> 국제여객의 거주지(출발지) 분포 현황(비수기)

시도	부산		인천		목포		군산		전체	
	개수	비율	개수	비율	개수	비율	개수	비율	개수	비율
서울	38	11.1%	4	18.2%	22	10.6%	5	17.9%	69	11.5%
부산	115	33.6%	1	4.5%	0	0.0%	5	17.9%	121	20.2%
대구	24	7.0%	1	4.5%	0	0.0%	0	0.0%	25	4.2%
인천	11	3.2%	10	45.5%	3	1.4%	0	0.0%	24	4.0%
광주	12	3.5%	0	0.0%	23	11.1%	2	7.1%	37	6.2%
대전	10	2.9%	0	0.0%	7	3.4%	1	3.6%	18	3.0%
울산	15	4.4%	0	0.0%	1	0.5%	0	0.0%	16	2.7%
경기	36	10.5%	5	22.7%	12	5.8%	3	10.7%	56	9.3%
강원	3	0.9%	0	0.0%	3	1.4%	0	0.0%	6	1.0%
충북	7	2.0%	1	4.5%	1	0.5%	0	0.0%	9	1.5%
충남	6	1.8%	0	0.0%	10	4.8%	0	0.0%	16	2.7%
전북	5	1.5%	0	0.0%	23	11.1%	11	39.3%	39	6.5%
전남	4	1.2%	0	0.0%	97	46.6%	0	0.0%	101	16.8%
경북	17	5.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	17	2.8%
경남	38	11.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	3.6%	39	6.5%
제주	1	0.3%	0	0.0%	5	2.4%	0	0.0%	6	1.0%
무응답	0	0.0%	0	0.0%	1	0.5%	0	0.0%	1	0.2%
전체	342	100.0%	22	100.0%	208	100.0%	28	100.0%	600	100.0%
	57.0%		3.7%		34.7%		4.7%		100.0%	

2) 승선 목적

① 연안여객(일반인)

- 비수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 승선 목적을 보면 인천항과 목포항의 경우는 업무가 가장 많은 비중을 차지한 반면 부산항, 통영항, 마산항에서는 여가(여행)가 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 조사됨
- 부산항의 경우는 여가(여행), 업무, 친인척방문의 순서이며, 인천항은 업무, 여가(여행), 친인척방문의 순서임
- 목포항은 업무, 여가(여행), 친인척방문의 순서이며, 군산항, 포항, 녹동항은 업무가 가장 높고, 통영항은 여가(여행), 업무의 순서임
- 전반적으로 비수기는 승선목적에 있어서 성수기에 비해 '업무'의 비중이 증가한 모습을 보여주고 있음

<표 4-36> 연안여객(일반인)의 승선 목적(비수기)-빈도

단위: 개

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	합계
출근	4	5	2			3		1		15
등교(하교)						1				1
업무	59	71	62	40	12	12	7	26	3	292
쇼핑			1							1
귀가(집에 돌아감)	1	2	5	4		2	5	1	4	24
여가(여행)	85	17	40	5	7	128	8	24	21	335
친지(친척)방문	20	10	36	3	5	4	10	2	2	92
귀사(회사에 돌아감)		1	1		2					4
병원			2							2
기타	2	3	4		1	3	2	1	1	17
합계	171	109	153	52	27	153	32	55	31	783

<표 4-37> 연안여객(일반인)의 승선 목적(비수기)-비중

단위: %

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	합계
출근	2.3	4.6	1.3	0.0	0.0	2.0	0.0	1.8	0.0	1.9
등교(하교)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.1
업무	34.5	65.1	40.5	76.9	44.4	7.8	21.9	47.3	9.7	37.3
쇼핑	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
귀가(집에 돌아감)	0.6	1.8	3.3	7.7	0.0	1.3	15.6	1.8	12.9	3.1
여가(여행)	49.7	15.6	26.1	9.6	25.9	83.7	25.0	43.6	67.7	42.8
친지(친척)방문	11.7	9.2	23.5	5.8	18.5	2.6	31.3	3.6	6.5	11.7
귀사(회사에 돌아감)	0.0	0.9	0.7	0.0	7.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
병원	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
기타	1.2	2.8	2.6	0.0	3.7	2.0	6.3	1.8	3.2	2.2
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	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 보여줌
 - 부산항의 경우는 업무(25.7%), 병원(22.9%)>친인척방문(20.0%)>귀가(14.3%)의 순서이고, 인천항의 경우는 친인척(34.2%)>병원(21.5%)>업무(17.7%)>쇼핑(8.9%)의 순서이며, 목포항의 경우는 병원(39.5%)>업무(23.3%)>친인척(16.3%)>의 순서임
 - 군산항의 경우는 친인척(39.3%)>쇼핑(21.4%)=업무(21.4%)>병원(14.3%)의 순서이고, 통영항의 경우는 업무(40.5%)>병원(19.0%)>친인척방문(14.3%)=쇼핑(14.3%)의 순서이며, 포항항의 경우는 귀가(51.6%)>업무(12.9%)>친인척방문(9.7%)=병원(9.7%)의 순서임

단위: %

③ 국제여객

- 비수기 국제여객의 승선 목적을 보면 부산항(국제)의 경우 성수기와 마찬가지로 여행이 81.9%로 가장 많은 비중을 차지하는 반면 인천항(국제)은 업무가 31.8%로 가장 높고, 귀가, 여가, 친인척방문이 각각 13.6%를 차지해 부산항과는 다른 모습을 나타냄
- 반면 군산항(국제)의 경우는 업무가 전체의 96.3%로 대부분을 차지해 부산항(국제)과 인천항(국제)과는 또 다른 모습을 보여주었는데, 이는 짧은 조사기간으로 인한 표본 오류에 기인하는 문제로 파악됨
- 목포항의 경우 여가가 56.3%로 가장 높은 비중을 차지하였으며 업무(19.2%), 병원(11.5%), 친인척방문(8.2%)순으로 나타남

<표 4-40> 국제여객(도서민)의 승선 목적(비수기)

구분	부산		인천		목포		군산		합계	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
출근					1	0.5			1	0.2
등교(하교)	1	0.3							1	0.2
업무	22	6.4	7	31.8	40	19.2	26	96.3	95	15.9
쇼핑	7	2.0	1	4.5	1	0.5			9	1.5
귀가(집에 돌아감)	5	1.5	3	13.6	6	2.9			14	2.3
여가(여행)	280	81.9	3	13.6	117	56.3	1	3.7	401	67.2
친지(친척)방문	16	4.7	3	13.6	17	8.2			36	6.0
귀사(회사에 돌아감)					2	1.0			2	0.3
병원	11	3.2	3	13.6	24	11.5			38	6.4
합계	342	100.0	22	100.0	208	100.0	28	100.0	600	100.0

3) 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황

① 연안여객(일반인)

- 비수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황을 보면 부산항과 통영항을 제외한 대부분의 연안여객터미널에서 자가용을 이용한 비율이 가장 높은 것으로 조사됨

- 부산항의 경우는 지하철/전철이 25.6%로 가장 높았으며 다음으로 시내버스(22.7%), 승용차(승합차)(17.5%)의 순서임
- 인천항의 경우는 승용차(승합차)가 41.0%로 가장 높았으며 다음으로 시내버스(15.4%), 택시(12.8%)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(승합차)가 27.9%로 가장 높았으며 다음으로 시내버스(20.1%), 택시(12.1%), 시외버스(11.3%)의 순서임

<표 4-41> 연안여객(일반인)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)-빈도
단위: 개

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	합계
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	4	5	7	3		17	5		1	42
승용차(승합차)	37	64	69	42	10	44	6	42	2	316
시내(농어촌)버스	48	24	31	4	2	97	21		1	228
시외버스	13	10	13	3	9	58			22	128
마을(순환)버스	2	4	1			2		2		11
광역버스	1	3			1	1			27	33
고속버스	8		8		1	12	19	6	1	55
기타버스(전세버스 등)	1	2	2			5				10
지하철/전철	54	19	9		1	14	5			102
일반철도	6		17	1	1	5	2			32
고속철도(KTX)	7	5	7		3					22
택시	25	20	39	2	10	13	19	7	2	137
소형화물차(2.5톤미만)	4					1		4		9
오토바이	1			1						2
렌트카						1				1
기타(항공 등)			1			2	1	1		5
합계	211	156	204	56	38	272	78	62	56	1,133

<표 4-42> 연안여객(일반인)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)-비중
단위: %

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	비중
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	1.9	3.2	3.4	5.4	0.0	6.3	6.4	0.0	1.8	3.7
승용차(승합차)	17.5	41.0	33.8	75.0	26.3	16.2	7.7	67.7	3.6	27.9
시내(농어촌)버스	22.7	15.4	15.2	7.1	5.3	35.7	26.9	0.0	1.8	20.1
시외버스	6.2	6.4	6.4	5.4	23.7	21.3	0.0	0.0	39.3	11.3
마을(순환)버스	0.9	2.6	0.5	0.0	0.0	0.7	0.0	3.2	0.0	1.0
광역버스	0.5	1.9	0.0	0.0	2.6	0.4	0.0	0.0	48.2	2.9
고속버스	3.8	0.0	3.9	0.0	2.6	4.4	24.4	9.7	1.8	4.9
기타버스(전세버스 등)	0.5	1.3	1.0	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.9
지하철/전철	25.6	12.2	4.4	0.0	2.6	5.1	6.4	0.0	0.0	9.0
일반철도	2.8	0.0	8.3	1.8	2.6	1.8	2.6	0.0	0.0	2.8
고속철도(KTX)	3.3	3.2	3.4	0.0	7.9	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9
택시	11.8	12.8	19.1	3.6	26.3	4.8	24.4	11.3	3.6	12.1
소형화물차(2.5톤미만)	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	6.5	0.0	0.8
오토바이	0.5	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
렌트카	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.1
기타(항공 등)	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.7	1.3	1.6	0.0	0.4
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

② 연안여객(도서민)

- 비수기 도서민의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황을 보면 일반인들과는 달리 택시(27.7%), 시내버스(25.7%), 도보(17.2%) 등의 이용 비율이 높은 것으로 조사됨
 - 인천항, 부산항의 경우 시내버스의 이용 비율이 가장 높게 나타났으며, 목포항, 포항항의 경우 택시의 이용 비율이 가장 높은 반면, 여수항과 통영항은 도보의 이용 비율이 가장 높은 것으로 나타남
 - 이는 목포항, 포항항의 경우 도서민들이 택시 등을 이용해 일정 구간을 통행한 후 업무를 보는 빈도가 높은 반면 여수항과 통영항의 경우는 도서민들이 도보로 이동가능한 여객터미널 주변에서 주로 업무를 마치기 때문에 것으로 파악됨

<표 4-43> 연안여객(도서민)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)-빈도
단위: 개

	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	빈도
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)		3	35			18	51	5		112
승용차(승합차)	5	17	19	16	6	4	9	8		84
시내(농어촌)버스	9	35	59	1	5	14	44			167
시외버스		2	14	3	11	3	1	1	1	36
마을(순환)버스		3	2		1		1			7
광역버스		4								4
고속버스	1	2	13		1		1			18
기타버스(전세버스 등)		1								1
지하철/전철	7	8	1			1				17
일반철도			2							2
고속철도(KTX)	1		6		1					8
택시	8	19	101	8	11	6	26	1		180
소형화물차(2.5톤미만)	2					1	1	1		5
오토바이	1		1							2
렌트카		1		3			1			5
기타(항공 등)	1									1
무응답			1							1
합계	35	95	254	31	36	47	135	16	1	650

<표 4-44> 연안여객(도서민)의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황(비수기)-비중
단위: %

	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	비중
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	0.0	3.2	13.8	0.0	0.0	38.3	37.8	31.3	0.0	17.2
승용차(승합차)	14.3	17.9	7.5	51.6	16.7	8.5	6.7	50.0	0.0	12.9
시내(농어촌)버스	25.7	36.8	23.2	3.2	13.9	29.8	32.6	0.0	0.0	25.7
시외버스	0.0	2.1	5.5	9.7	30.6	6.4	0.7	6.3	100.0	5.5
마을(순환)버스	0.0	3.2	0.8	0.0	2.8	0.0	0.7	0.0	0.0	1.1
광역버스	0.0	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
고속버스	2.9	2.1	5.1	0.0	2.8	0.0	0.7	0.0	0.0	2.8
기타버스(전세버스 등)	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
지하철/전철	20.0	8.4	0.4	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	2.6
일반철도	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
고속철도(KTX)	2.9	0.0	2.4	0.0	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2
택시	22.9	20.0	39.8	25.8	30.6	12.8	19.3	6.3	0.0	27.7
소형화물차(2.5톤미만)	5.7	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.7	6.3	0.0	0.8
오토바이	2.9	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
렌트카	0.0	1.1	0.0	9.7	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.8
기타(항공 등)	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
무응답	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

③ 국제여객

- 비수기 국제여객의 출발지부터 터미널까지 교통수단 이용 현황을 보면 부산항(국제)의 경우 지하철/전철=택시(18.7%), 승용차(11.7%), 시내버스(10.6%)의 이용 비율이 높은 반면 인천항(국제)은 시내버스(24.2%), 택시와 지하철/전철이 각각(18.2%), 승용차(승합차)(15.2%)의 이용 비율이 높아 부산항과 차이를 보였음
- 군산항의 경우는 시외버스가 34.0%로 가장 많았으며, 다음으로 시내버스(28.0%)로 주로 버스를 이용하는 것으로 조사되었으며, 목포항의 경우는 승용차(44.4%), 택시(21.8%), 시내버스(11.3%)로 조사되었음

<표 4-45> 국제여객의 교통수단 출발지부터 터미널까지 이용 현황(비수기)

구분	부산		인천		목포		군산		합계	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	13	2.2	1	3.0	4	1.5		0.0	18	1.9
승용차(승합차)	68	11.7	5	15.2	118	44.4	5	10.0	196	21.0
시내(농어촌)버스	62	10.6	8	24.2	30	11.3	14	28.0	114	12.2
시외버스	31	5.3	3	9.1	8	3.0	17	34.0	59	6.3
마을(순환)버스	18	3.1		0.0	3	1.1		0.0	21	2.3
광역버스	15	2.6		0.0		0.0		0.0	15	1.6
고속버스	40	6.9	2	6.1	15	5.6	1	2.0	58	6.2
기타버스(전세버스 등)	8	1.4		0.0	14	5.3		0.0	22	2.4
지하철/전철	109	18.7	6	18.2	1	0.4	4	8.0	120	12.9
일반철도	57	9.8		0.0	11	4.1	1	2.0	69	7.4
고속철도(KTX)	48	8.2	1	3.0	1	0.4	2	4.0	52	5.6
택시	109	18.7	6	18.2	58	21.8	2	4.0	175	18.8
오토바이		0.0		0.0		0.0	4	8.0	4	0.4
자전거		0.0		0.0	2	0.8		0.0	2	0.2
기타(항공 등)	5	0.9	1	3.0	1	0.4		0.0	7	0.8
합계	583	100.0	33	100.0	266	100.0	50	100.0	932	100.0

4) 도서내 교통수단 이용 현황

① 연안여객(일반인)

- 비수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로는 도보의 이용이 37.9%로 가장 높았으며, 다음으로 승용차(22.3%), 시내버스(14.5%), 택시(11.9%)의 순서인 것으로 조사됨
 - 차도선의 운행이 많은 부산항, 인천항, 목포항, 녹동항의 경우는 도서내 이동수단으로 승용차를 많이 이용하는 반면 차도선의 운행이 별로 없는 군산항과 통영항의 경우는 도서내에서 도보로 이동하는 여객이 많았음
 - 인천항은 도보(31.2%)와 승용차(39.4%)의 이용이 대부분을 차지하고 있으며, 군산항은 도보가 90.4%에 달해 다른 지역과 차이점을 보였음

② 연안여객(도서민)

- 비수기 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 도보가 43.2%에 달해 성수기와 비슷한 모습을 나타낸 반면 일반인들과는 차이를 보였음
 - 부산항 시내버스(40.6%), 인천항 승용차(38.4%), 목포항 도보(44.4%)가 각각 가장 높은 이용률을 보인 반면 군산항, 통영항, 여수항은 도보가 가장 높은 비율을 보였음

<표 4-48> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)-빈도

단위: 개

	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	빈도
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	2	17	95	23		25	72	6		240
승용차(승합차)	9	28	19	3	10	3	19	8		99
시내(농어촌)버스	13	7	64		5	1	6			96
시외버스		1					2			3
마을(순환)버스		9	4		2	12	1			28
고속버스	1									1
기타버스(전세버스 등)		2	2							4
택시	3	4	17		5		26	1	1	57
소형화물차(2.5톤미만)	2	3				1	1	1		8
중대형화물차(2.5톤초과)	2		1							3
오토바이		2	8	2						12
기타(항공 등)			4							4
합계	32	73	214	28	22	42	127	16	1	555

<표 4-49> 연안여객(도서민)의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)-비중

단위: %

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	비중
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	6.3	23.3	44.4	82.1	0.0	59.5	56.7	37.5	0.0	43.2
승용차(승합차)	28.1	38.4	8.9	10.7	45.5	7.1	15.0	50.0	0.0	17.8
시내(농어촌)버스	40.6	9.6	29.9	0.0	22.7	2.4	4.7	0.0	0.0	17.3
시외버스	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	0.5
마을(순환)버스	0.0	12.3	1.9	0.0	9.1	28.6	0.8	0.0	0.0	5.0
고속버스	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
기타버스(전세버스 등)	0.0	2.7	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
택시	9.4	5.5	7.9	0.0	22.7	0.0	20.5	6.3	100.0	10.3
소형화물차(2.5톤미만)	6.3	4.1	0.0	0.0	0.0	2.4	0.8	6.3	0.0	1.4
중대형화물차(2.5톤초과)	6.3	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
오토바이	0.0	2.7	3.7	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2
기타(항공 등)	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

③ 국제여객

- 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 승용차(21.0%), 택시(18.8%)의 이용이 높은 것으로 조사되었음
 - 터미널별 도서내 교통수단 이용률을 보면 부산항(국제)은 지하철/전철(18.7%)=택시(18.7%)>승용차(11.7%)>시내버스(10.6%)의 순서이며, 인천항(국제)은 시내버스(24.2%)>지하철(18.2%)=택시(18.2%)>승용차(15.2%)의 순서임

<표 4-50> 국제여객의 도서내 교통수단 이용 현황(비수기)

구분	부산		인천		목포		군산		합계	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	13	2.2	1	3.0	4	1.5		0.0	18	1.9
승용차(승합차)	68	11.7	5	15.2	118	44.4	5	10.0	196	21.0
시내(농어촌)버스	62	10.6	8	24.2	30	11.3	14	28.0	114	12.2
시외버스	31	5.3	3	9.1	8	3.0	17	34.0	59	6.3
마을(순환)버스	18	3.1		0.0	3	1.1		0.0	21	2.3
광역버스	15	2.6		0.0		0.0		0.0	15	1.6
고속버스	40	6.9	2	6.1	15	5.6	1	2.0	58	6.2
기타버스(전세버스 등)	8	1.4		0.0	14	5.3		0.0	22	2.4
지하철/전철	109	18.7	6	18.2	1	0.4	4	8.0	120	12.9
일반철도	57	9.8		0.0	11	4.1	1	2.0	69	7.4
고속철도(KTX)	48	8.2	1	3.0	1	0.4	2	4.0	52	5.6
택시	109	18.7	6	18.2	58	21.8	2	4.0	175	18.8
오토바이		0.0		0.0		0.0	4	8.0	4	0.4
자전거		0.0		0.0	2	0.8		0.0	2	0.2
기타(항공 등)	5	0.9	1	3.0	1	0.4		0.0	7	0.8
합계	583	100.0	33	100.0	266	100.0	50	100.0	932	100.0

5) 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황

① 연안여객(일반인)

- 비수기 본조사 자료의 기초분석 결과에서 연안여객(일반인)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로는 승용차의 이용이 28.8%로 가장 높았으며, 다음으로 시내버스(21.7%), 시외버스(11.5%), 택시(10.7%)의 순서인 것으로 조사됨
- 승용차 이용이 많은 항은 인천(43.2%), 목포(35.6%), 군산(76.4%), 녹동(65.0%)으로 나타났으며, 통영항, 여수항의 경우 시내버스 이용이 각각 37.0%, 30.6%로 조사되었음

[illegible]

② 연안여객(도서민)

- 비수기 연안여객(도서민)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 택시가 27.8%, 시내버스 27.0%, 도보가 17.4%로 나타났음
- 부산항 시내버스(31.4%), 인천항 시내버스(32.6%), 목포항 택시(40.2%)가 각각 가장 높은 이용률을 보였음

<표 4-53> 연안여객(도서민)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황(비수기)-빈도

단위: 개

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	빈도
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)		2	32			16	55	4		109
승용차(승합차)	5	20	24	12	3	3	6	11		84
시내(농어촌)버스	11	30	59	1	3	20	45			169
시외버스	1	3	15	3	4	3			1	30
마을(순환)버스		3					1			4
광역버스		4								4
고속버스	1	2	9				1			13
기타버스(전세버스 등)		1			1					2
지하철/전철	7	9	1			1				18
일반철도			1							1
고속철도(KTX)			5							5
택시	5	18	99	12	7	5	28			174
소형화물차(2.5톤미만)	2					1	1	1		5
중대형화물차(2.5톤초과)	2		1							3
오토바이				4			1			5
렌트카	1									1
합계	35	92	246	32	18	49	138	16	1	627

<표 4-54> 연안여객(도서민)의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황(비수기)-비중

단위: %

구분	부산	인천	목포	군산	포항	통영	여수	녹동	마산	비중
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	0.0	2.2	13.0	0.0	0.0	32.7	39.9	25.0	0.0	17.4
승용차(승합차)	14.3	21.7	9.8	37.5	16.7	6.1	4.3	68.8	0.0	13.4
시내(농어촌)버스	31.4	32.6	24.0	3.1	16.7	40.8	32.6	0.0	0.0	27.0
시외버스	2.9	3.3	6.1	9.4	22.2	6.1	0.0	0.0	100.0	4.8
마을(순환)버스	0.0	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.6
광역버스	0.0	4.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
고속버스	2.9	2.2	3.7	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	2.1
기타버스(전세버스 등)	0.0	1.1	0.0	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
지하철/전철	20.0	9.8	0.4	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	2.9
일반철도	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
고속철도(KTX)	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8
택시	14.3	19.6	40.2	37.5	38.9	10.2	20.3	0.0	0.0	27.8
소형화물차(2.5톤미만)	5.7	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.7	6.3	0.0	0.8
중대형화물차(2.5톤초과)	5.7	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
오토바이	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.8
렌트카	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

③ 국제여객

- 국제여객의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황을 보면 전체적으로 승용차(22.0%), 택시(17.6%)의 이용이 높은 것으로 조사되었음
- 터미널별 터미널에서 내륙 교통수단 이용률을 보면 부산항(국제)은 지하철/전철(18.6%)>택시(17.9%)>승용차(12.1%)>시내버스(11.0%)의 순서이며, 인천항(국제)은 시내버스(29.4%)>지하철(20.6%)>택시(14.7%)=승용차(14.7%)의 순서임

<표 4-55> 국제여객의 터미널에서 내륙 교통수단 이용 현황(비수기)

구분	부산		인천		목포		군산		합계	
	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중	빈도	비중
걸어서(갈아타기위한 근거리 이동 제외)	13	2.4	1	2.9	4	1.5		0.0	18	2.0
승용차(승합차)	65	12.1	5	14.7	120	46.2	4	8.0	194	22.0
시내(농어촌)버스	59	11.0	10	29.4	23	8.8	17	34.0	109	12.4
시외버스	32	6.0	3	8.8	10	3.8	16	32.0	61	6.9
마을(순환)버스	13	2.4		0.0	7	2.7		0.0	20	2.3
광역버스	14	2.6		0.0	1	0.4		0.0	15	1.7
고속버스	29	5.4	2	5.9	14	5.4	2	4.0	47	5.3
기타버스(전세버스 등)	11	2.0		0.0	14	5.4		0.0	25	2.8
지하철/전철	100	18.6	7	20.6	2	0.8	3	6.0	112	12.7
일반철도	50	9.3		0.0	8	3.1	1	2.0	59	6.7
고속철도(KTX)	48	8.9	1	2.9		0.0	1	2.0	50	5.7
택시	96	17.9	5	14.7	52	20.0	2	4.0	155	17.6
오토바이		0.0		0.0		0.0	4	8.0	4	0.5
자전거		0.0		0.0	2	0.8		0.0	2	0.2
렌트카	4	0.7		0.0		0.0		0.0	4	0.5
기타(항공 등)	3	0.6		0.0	3	1.2		0.0	6	0.7
합계	537	100.0	34	100.0	260	100.0	50	100.0	881	100.0

제5장 결론 및 정책 제언

제1절 결론

제2절 정책 제언

제5장 결론 및 정책 제언

제1절 결론

1. 성수기 표본은 인천지역, 비수기 표본은 부산지역이 가장 많음

- 성수기 조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 3,522개의 표본 가운데 인천지역이 전체의 17.0%(600개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
 - 일평균 표본의 개수는 지역별, 조사지점별로 큰 편차를 보였는데 조사장소에 따라 최소 57개에서 최대 177개까지 조사되었는데, 이러한 편차는 조사 대상 터미널의 여객 수와 조사 방식의 차이에서 기인한 면이 큰 것으로 파악됨
 - 1인·일 평균 표본 수를 보면 통영이 70개로 가장 많았으며, 대천, 군산, 부산의 경우 각각 58개, 51개, 44개로 높은 수치를 보였음
- 비수기 조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 2,029개의 표본 가운데 부산지역이 전체의 26.9%(546개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있는 것으로 분석됨
 - 일평균 표본의 개수는 지역별, 조사지점별로 큰 편차를 보였는데 조사장소에 따라 최소 29개에서 최대 97개까지 조사되었는데, 이러한 편차는 성수기조사와 마찬가지로 조사 대상 터미널의 여객 수와 조사 방식의 차이에서 기인한 면이 큰 것으로 파악됨
 - 1인·일 평균 표본 수를 보면 통영이 33개로 가장 많았으며, 목포, 부산의 경우 각각 32개, 30개로 높은 수치를 보였음

2. 해상여객의 거주지 분포는 연안여객터미널 인근 시도가 가장 높음

- 성수기 본조사 자료의 표본 분포를 보면 전체 3,522개의 표본 가운데 인천지역과 부산지역이 각각 17.0%(600개), 15.0%(530개)로 전체의 표본 수의 32%를 차지하고 있는 것으로 분석됨
 - 조사 표본의 성별을 보면 남성이 47.6%, 여성이 33.4%, 무응답이 19.0%이며, 무응답을 제외한 연령별 분포를 보면 20대가 27.9%로 가장 높았으며 다음으로 30대(15.4%), 40

대(12.4%), 50대(10.3%)의 순서임

- 비수기 본조사 자료의 전체 2,029개의 표본 가운데 목포항이 전체의 28.6%(581개)로 가장 많은 표본 수를 차지하고 있으며, 다음으로 부산항(26.9%, 546개), 인천항(10.2%, 206개)의 순서임
 - 조사 표본의 성별을 보면 남성이 56.5%, 여성이 42.4%, 무응답이 1.1%며, 일반인의 연령별 분포를 보면 20대가 30.4%로 가장 높았으며 다음으로 40대(21.0%), 30대(20.7%), 50대(16.5%)의 순서임
- 해상여객 기종점 조사자료의 기초분석을 통해 해상여객의 거주지 분포를 보면 대부분의 지역에서 연안여객터미널이 위치한 시도가 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사되었으며 특히 도서민의 경우는 그 비율이 70%를 상회하는 것으로 조사됨
 - 일반인의 승선 목적을 보면 대부분의 연안여객터미널에서 여행이 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사되었으며 도서민의 경우는 개인 업무와 병원 방문, 친인척 방문 등이 가장 높은 비중을 차지하는 것으로 조사됨
 - 연안여객터미널까지 교통수단 이용 현황을 보면 대부분의 연안여객터미널에서 자가용이 40% 이상으로 높은 비율을 차지하고 있는 것으로 조사되었으며, 도서내 교통수단은 전체적으로 도보가 가장 높은 비중을 차지하는 것으로 조사됨

제2절 정책 제언

1. 해상여객기종점통행관련 분석 모형 개발 필요

- 전국 여객 기종점통행량조사는 전국 여객의 통행실태를 조사하는 조사로서 1998년(1차), 2005년(2차)에 이어 2010년에 제3차 조사가 수행됨
 - 반면 전국 해상여객 기종점통행량조사는 2001년에 1차 조사가 수행된 이후 10년이 경과한 시점인 2010년에 전국 단위의 2차 조사가 실시됨
- 지금까지 조사가 육상여객 위주로 진행되어 오면서 해상여객에 대한 조사와 분석은 상대적으로 연구와 투자가 다소 부족하게 진행되어 왔음
 - 이는 조사뿐만 아니라 분석에 있어서도 해상여객의 통행특성을 분석할 수 있는 모형 개발의 지연을 초래했으며 이런 이유로 해상여객에 대한 분석은 단순한 통계자료 분석 수준에 머물러 있을 수 밖에 없었음
 - 따라서 2010년 해상여객 기종점통행량조사를 계기로 해상여객의 통행특성을 분석할 수 있는 모형개발이 함께 진행될 필요성이 있으며 이는 매년 증가추세에 있는 해상여객에 대한 다각적인 정책 개발에 매우 유용하게 활용이 가능할 것으로 판단됨

2. 해상여객관련 이벤트 교통조사 필요

- 최근 주 5일제의 도입으로 인해 일반인들의 여가활동이 전반적으로 증가하는 추세에 있으며, 동시에 해양에서의 여가활동 또한 규모와 횟수에 있어서 지속적으로 늘어나고 있는 상황임
 - 2012년에는 여수세계엑스포가 예정되어 있을 뿐만 아니라 전국적으로 해양 스포츠, 해양 축제 등 해양을 주제로 한 다양한 여가 기회가 늘어나고 있으며 이러한 해양관련 대규모 이벤트들의 경우 불가피하게 교통 체증과 정체를 유발하게 됨
- 따라서 해상여객의 급증을 유발하는 해양 이벤트에 대한 조사를 통해 이로 인해 발생되는 통행수요 및 통행패턴을 조사·분석하고 영향을 파악하는 것은 매우 중요한 과제임
 - 이러한 조사를 통해 향후 유사한 상황에서 적용이 가능한 단기적 교통대책을 마련할 수 있으며 이를 통해 대규모 해양 이벤트 진행시 원활한 교통흐름을 확보할 수 있는 기초 자료의 확보가 가능함

3. 해상여객관련 침단교통조사 방법론 개발 필요

- 지금까지 해상여객 기종점통행량조사는 연안여객터미널을 대상으로 여행객이 집중하는 여름 휴가기간에 조사원이 도서민을 포함한 여행객을 대상으로 설문을 통해 조사하는 방식으로 조사를 수행해 왔음
 - 이러한 방식은 예산제약 문제로 인해 조사표본 확대의 어려움뿐만 아니라 조사원 교육의 한계와 현장 모니터링의 어려움으로 인해 자료의 신뢰도 확보에 한계가 존재
- 따라서 적정한 예산의 투입을 통해 조사표본의 확대와 조사자료의 신뢰도를 담보하기 위해서는 정보시스템과 데이터베이스를 이용하는 침단교통조사 방법의 활용이 필요함
 - 그동안 연안여객터미널은 발권관련 업무의 전산화가 상당부분 진전되어 대부분의 업무가 전산화되어 있기 때문에 이를 기반으로 하고 내륙부문의 침단교통 조사자료와의 연계를 통해 해상여객의 흐름을 파악하게 되면 지금보다 광범위하면서 정확한 해상여객 기종점관련 데이터의 확보가 가능할 수 있을 것으로 판단됨