

## 버스교통에 승객이 되돌아 오고 있다. (‘08년도 전년대비 6% 증가, 증가원인 분석 및 향후 과제)

고철진

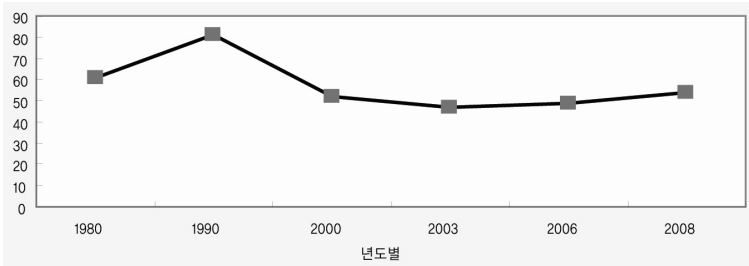
### I. 버스 교통의 도입

우리나라에 버스교통이 첫선을 보인 것은 1912년 8월 대구 - 경주 - 포항간의 부정기영업이라는 기록이 있으며, 시내버스 운송사업은 1928년에 처음 등장했다. 이후 버스교통은 대중교통수단으로서 역할을 톡톡히 해내며 서서히 자리를 잡는 듯 했으나 제2차 세계대전과 한국전쟁을 겪으면서 한때 위축되기도 했다. 그후 버스교통은 빠르게 회복되어 국민의 발로서의 역할을 다하며 급속한 성장을 했다.

### II. 버스 이용객 추이

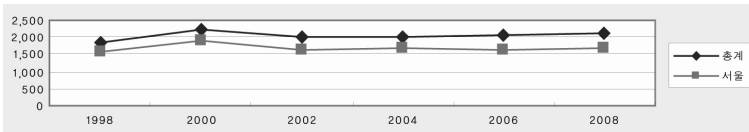
우리나라 버스운송사업은 급속한 경제발전으로 인한 이동인구의 증가, 고속도로를 비롯한 자동차 인프라의 지속적 확충 등에 힘입어 1990년에는 연인원 81억 4천만명이 이용할 정도로 국민으로부터 많은 사랑을 받았다. 그 후 자가용승용차의 증가와 도로 교통체증으로 인한 정시성의 상실 등으로 2003년까지 지속적인 감소추세를 보였다. 이는 최고 정점을 보였던 1990년 대비하여 버스이용객이 41%(47억 3천만명)나 감소한 것이다. 그러나 2004년부터 서울시 준공영제 시행과 버스노선체계의 개편, 버스전용제로 확대 시행 등으로 다시 연평균 2.5%상승하는 추세를 보이고 있다. 서울도시철도의 경우 지난 10년간 연평균 증가율이 0.6%에 그친 것에 비하면 상당히 높은 수준의 증가율을 보이고 있다.

〈표 1〉 버스이용객 변화 추이 (단위 : 억, 명)



\* '80(60억8천) → '90(81억4천) → '00(52억4천) → '03(47억3천) → '06(49억) → '08(53억5천)

〈표 2〉 도시철도 이용객 변화 추이 (단위 : 백만명)



\* 총 이용객(백만명) : '98(1,839) → '00(2,235) → '02(2,012) → '04(2,033) → '06(2,080) → '08(2,141)

\* 서울 이용객(백만명) : '98(1,592) → '00(1,889) → '02(1,630) → '04(1,672) → '06(1,655) → '08(1,675)

〈표 3〉 최근 10년간 지하철 수송실적 현황 (단위 : 백만명)

구분	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
합계	1,839	2,016	2,235	2,527	2,012	1,982	2,033	2,020	2,080	2,090	2,141
서울	1,592	1,729	1,889	2,158	1,630	1,637	1,672	1,657	1,655	1,654	1,675
부산	203	224	241	250	273	264	251	242	243	238	257
인천	-	12	56	69	56	55	52	51	53	54	54
대구	44	51	49	50	53	26	51	60	108	107	110
광주	-	-	-	-	-	-	7	10	11	14	16
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	10	23	29

### Ⅲ. 2008년도 버스이용 승객

2008년도에 사업용 버스( 시내, 시외, 고속, 농어촌, 마을버스)를 이용한 사람은 53억 5천만명, 1일 평균 1,462만명으로 전년동기에 비하여 약 6%(3억명) 증가했다.

업종별로는 시내버스가 6.7%(3억1천만명), 시외버스가 1.0%(245만명), 고속버스가 4.9%(188만명) 증가한 반면 농어촌 버스는 농어촌 지역

의 인구감소 및 노령인구의 증가에 따라 9.0%(989만명)감소했다. 이는 최근 3년간 버스 이용승객이 연평균 4.5% 증가한 것에 비하면 큰 폭으로 늘어난 숫자다. 서울 도시철도가 전년대비 1.3%에 증가에 그친것에 비하면 상당히 높은 증가율이다.

\* 최근 3년간 업종별 추이 : 시내버스(5.1%)와 고속버스(2.0%)는 증가, 농어촌버스(7.0%)와 시외버스(0.9%)는 감소

〈표 4〉 버스업종별 전년대비 이용승객수 변화 (단위 : 만명)

구분	합계	시내버스	농어촌버스	시외버스	고속버스	비고
2007	504,667	465,892	10,951	23,967	3,857	
2008	535,124	496,905	9,962	24,212	4,045	
증감(%)	30,457(6.0)	31,013(6.7)	△989(△9.0)	245(1.0)	188(4.9)	

〈표 5〉 농어촌 인구변화 및 고령화 추이

구분	1995년	2000년	2005년	증감률('95~'05)
인구규모(천명)	5,204	4,920	4,482	-13.9
인구밀도	91.2	84.8	77.1	15.5
고령자비율	12.8%	16.4%	21.4%	8.6%/p

#### Ⅳ. 권역별 시내버스 이용객 증가율

권역별 증가율로는 시내버스 준공영제 실시와 환승할인제를 좌석직행버스까지 확대 시행한 수도권이 8.6%(2억5천만명)으로 가장 높았고, 다음은 영남권 4.5%(5천만명), 강원권(190만명)순으로 나타났다, 반면 시내버스 요금을 인상(19%인상 800원 → 950원, '07.12.,.20)한 제주권은 전국에서 유일하게 3.6%(96만명)감소한 것으로 조사되었다.

〈표 6〉 권역별 시내버스 이용객 증가율 (단위 : 만명)

구분	수도권	강원권	충청권	호남권	영남권	제주권	계
2007	288,043	5,094	27,208	31,074	111,830	2,643	465,892
2008	312,865	5,288	27,951	31,404	116,849	2,547	496,905
증감(%)	24,822(8.6)	194(3.8)	743(2.7)	330(1.1)	5,019(4.5)	△96(△3.6)	31,013(6.7)

## V. 버스 이용 패턴

2008년도에 국민 1인당 평균이용횟수는 108회로 전년도 102회에 비해 6회(5.5%)증가하였다. 이는 일본의 연평균 33.3회보다 3.2배나 많은 횟수이다.

월별 버스이용객은 행락객이 증가하는 4월에 1일 평균 1,534명으로 가장 많이 이용하는 것으로 나타났고, 반면에 가장 적은 달은 휴한기인 1월로서 1일 평균 1,298명에 그쳤다.

〈표 7〉 업종별 최고 및 최저 이용자수(1일 평균)

구분	전체	시내버스	농어촌버스	시외버스	고속버스
최고	4월	4월	11월	8월	8월
이용승객수(명)	15,340,567	14,298,334	288,261	716,046	124,938
최저	1월	2월	1월	1월	1월
이용승객수(명)	12,978,001	120,029,124	246,157	611,515	103,496

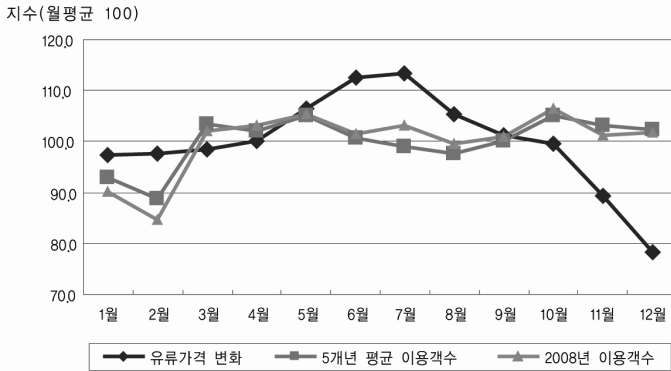
## VI. 고유가 시기엔 이용객 크게 늘어

작년 유류가격 폭등시기(5월 ~8월)에는 과거 3년간의 동 기간에 비해 버스이용객이 10.1%나 큰 폭으로 늘어나 유가가 버스이용에 미치는 영향이 큰 것으로 나타났다. 반면 인구가 지속적으로 감소하고 고령인구가 늘어나는 농어촌지역을 운행하는 버스는 오히려 11.8%나 줄어든 것으로 나타났다. 서울도시철도의 경우는 전년동기에 비해 1.6%(9백만명) 증가하는 것에 그쳤다.

〈표 8〉 유류가격 폭등시기('08.5~8)대비 지난 3년간 업종별 이용객 비교  
(단위 : 만명)

구분	합계	시내	농어촌	시외	고속
'05~'07(3년간) 동기 평균	165,777	152,530	3,759	8,196	1,292
2008. 5~8	182,511	169,397	3,316	8,395	1,403
3년간 동기대비 증감(%)	16.734(10.1)	16.867(11.1)	△443(▽11.8)	199(2.4)	111(8.6)

〈표 8〉 2008년도 유류가격변동과 버스이용객수 변화



### Ⅷ. 버스이용객이 증가한 이유와 앞으로의 과제

버스이용객이 큰 폭으로 늘어난 이유는 시내버스 준공영제·버스환승할인제 확대와 유류가격의 급등과 경기침체에 따른 저렴한 교통수단의 선호 경향, 경부고속도로 등의 버스전용차로제의 확대실시 등이 복합적으로 작용한 것으로 풀이된다.

앞으로도 지속적으로 버스교통을 활성화 하려면 버스준공영제·환승할인제 및 버스전용차로제 확대실시와 아울러 기종점의 일정거리에만 정차하고 운행하는 광역버스의 도입·운행, 왕복승차권 구입이 가능한 시외버스 전산망 구축, IT를 기반으로 한 버스이용정보 제공시스템 구축, 터미널 서비스 시설 개선, 대중교통우선의 교통정책 추진 등 보다 이용하기에 편리한 고품질의 서비스개선 정책이 추진되어야 한다.



고철진