

한국의 연안여객선 이용객 인식 조사 분석 - 인천, 목포, 통영 여객터미널 이용객을 중심으로 -

김태일* · † 박성화

*한국해양수산개발원 연구위원, † 한국해양수산개발원 부연구위원

Analysis of the Korean Coastal Shipping Passenger Perception Survey - Focusing on Passengers of the Incheon, Mokpo, and Tongyeong Passenger Terminals -

Tae-Il Kim* · † Sung-Hwa Park

† Associate Research Fellow, Korea Maritime Institute, 26, Haeyang-ro 301beon-gil, Yeongdo-gu, Busan, 49111, Korea

*Research Fellow, Korea Maritime Institute, 26, Haeyang-ro 301beon-gil, Yeongdo-gu, Busan, 49111, Korea

요 약 : 본 연구는 우리나라 연안여객선이 다수 운항하고 있는 인천, 목포 및 통영 등 3개 지역의 연안여객터미널에서 승선 대상자(여객선 수요자)를 대상으로 여객선운항과 관련된 여러 주제에 대한 승선자들의 인식을 조사 분석하였다. 설문조사기간은 코로나19가 발생되기 바로 이전인 2019년 10월 1일~10월 11일, 표본수는 277개, 주요 내용은 여객선 운항 및 시설 측면, 여객선 운임 측면, 여객선 안전 측면 등 크게 3가지 요소로 나누어 분석하였다. 분석결과 도서민과 일반인이 모두 50% 이상의 긍정적인 답변을 하지 않은 항목은 교통약자시설 우수성, 운임의 적정성, 운임 안내 적절성 등과 운임 종합평가로 교통약자시설에 대한 정책 및 운임 정책에 대한 보다 면밀한 검토가 필요하다는 점을 알 수 있었다. 본 연구가 코로나19이후 리오프닝을 대비하고, 대중교통화 정책에 활용될 수 있을 것으로 기대한다.

핵심용어 : 내항여객운송사업, 빈도분석, 여객선 수요자, 여객선 운항과 시설, 여객선 운임, 여객선 안전성

Abstract : The purpose of this study was to investigate and analyze the perceptions of passengers on various topics related to passenger ship operation, by targeting the passengers (passenger ship consumers) at coastal passenger terminals in three regions, Incheon, Mokpo, and Tongyeong, where many coastal passenger ships operate in Korea. The survey period was October 1-October 11, 2019, just before the outbreak of COVID-19, and the number of samples was 277. The analysis was divided into two elements. Results of the analysis show that, for items islanders as well as the general public did not respond to more than 50% positively, a more in-depth review of policies and fare policies for transportation-disabled facilities through comprehensive fare evaluation such as the excellence of transportation-disabled facilities, the appropriateness of fares, and the appropriateness of fare guidance are necessary. It is expected that this study will contribute to the preparation for re-opening after COVID-19, as well as contribute to public transportation policy.

Key words : domestic passenger transportation business, frequency analysis, passenger ship consumers, passenger ship operation and facilities, passenger ship fare, passenger ship safety

1. 서 론

내항여객운송사업은 섬과 육지를 연결하는 유일한 수단이다(Han, 2017). 지속적으로 섬 지역 관광에 대한 개발이 이루어지면서 여객수는 증가세를 보였다. 그러나 최근 코로나 19의 영향을 여객수가 크게 줄고, 내항여객운송사업의 경영상 어려움이 가중되었다(Korea Shipping Association, 2022).

본 연구는 코로나 19의 영향이 발생하기 이전인 2019년 인

천, 목포, 통영 등에 대한 여객선 승객들을 대상으로 조사한 내용을 토대로 분석하였다. 이 연구는 코로나 19의 영향 이전에 승객들이 느끼던 요구사항을 파악한 가장 최근의 분석 자료라고 볼 수 있다.

코로나 19의 영향은 점진적으로 해소될 것으로 전망되고 있으며, 이에 따라 새로이 일상회복이 재개되는 경우 내항여객운송의 수요도 다시 증가할 것으로 기대된다. 이러한 시기를 대비하여 새로이 검토할 주제를 선정하는 것은 매우 중요

† Corresponding author : 정희원, shpark83@kmi.re.kr 051)797-4614

* 정희원, ktizorro@kmi.re.kr 051)797-4613

(주) 본 연구는 내항여객운송사업 활성화를 위한 개선방안 연구(한국해운조합, 2019)에서 조사된 자료를 활용하여 새로이 분석하였으며, 2022년 한국해양과학기술협의회 공동학술대회(제주 부영호텔, 2022.06.03, p.365)에서 발표됨.

한 작업이다. 지자체별로 다양한 정책을 그 동안 수립하여 내항여객운송사업을 지원하거나 수요자에 대한 운임 지원을 시행하였다. 또한 정부에서는 준공영제 확대 정책을 추진함으로써 지원을 한 바 있다. 아울러 최근에는 공영제 등에 대한 논의도 진행되고 있다(Han, 2021).

본 연구는 향후 코로나 19 이후 점진적으로 회복이 예상되는 내항여객운송사업에 대한 여객선 수요자들의 요구사항을 반영하여 정책 수요를 발굴함으로써 중앙정부 및 지자체별 정책 수요에 유용한 정보를 제시하고자 한다.

2. 선행 연구

국내에서 세월호 사고 이후 내항여객운송사업에 대한 관심이 커지면서 다양한 측면의 연구가 수행되었다. 해외 연구는 교통관점의 연구가 많으나 여기서는 국내논문들을 중심으로 살펴본다.

우선 교통 정책 관점의 정책 연구가 수행되었다. Han(2014)은 낙도보조항로의 실태를 분석하고 낙도보조항로에 친환경선박 도입을 제시하였다. Kim(2017)의 연구는 (준)공영제, 대중교통요금제 등을 검토하고, 도서지역의 접근성 향상을 위한 정책과제로 여객항로 개설 추진, 도서지역 접안 인프라 및 선박현대화, 이용객의 접근성과 편의사항 개선, 간선 및 지선 네트워크 구축, 연안여객 대중교통요금제 및 공영제 도입 등을 제시하고 있다. Han(2017)의 연구는 인천지역의 연안여객선 공적운영체계 정책방안과 여객선 공적운영체계 표준모델을 제시하였다. Kim and Park(2017)은 우리나라 연안여객선 운송시장의 현대화와 선진화를 위해 준공영제 도입을 제시함과 동시에 단기·중장기 방향을 제안하였다. Korea Beautiful Island Development Council(2017)는 운임지원 대안별로 경제성 검토에 대한 필요성 등을 제안하고, 대중교통요금제 도입과 해상택시 관련한 제도와 사례를 소개하였다. Lee and Lee(2017)는 국가보조항로의 제3자 위탁운영을 통하여 공공성을 제고하고 내항여객선의 안정성 평가 기반 구축을 제시하였다. Kang et al.(2020)은 내항여객운송서비스의 공영제 및 준공영제 확대실시를 위한 정책우선 순위를 선정하여 제시하였다.

아울러 여객선 안전관리 측면의 연구도 수행되었다. Heo et al.(2017) 연구는 일종의 반복적 재난으로 발생한 세월호 사고의 원인을 정책집행론적 관점에서 진단하고, 나아가 세월호 사고 직후 정부가 대책으로 수립·시행하고 있는 현행 여객선 안전관리정책의 문제점을 분석하였다.

아울러 사고 원인을 밝히는 연구로는 Lee(2016) 등 다양한 연구가 수행되었으나 정책집행자의 입장이거나 안전관리책임자의 시각에서 분석된 것이 대부분이다. Jeon(2020)의 연구는 세월호 사고와 같은 대규모 인명사고의 예방을 위하여 우수한 해기능력을 갖춘 선장 등 선원이 연안여객선에 승무하기를 희망할 수 있도록 하는 방안 등 연안여객선의 안전운항을 위한 안전요금 지원제도의 도입방안을 검토·제시하였다.

이상에서 살펴본 바와 같이 내항여객운송사업 관련해서 세

월호 사고 이후 수행된 연구의 경향은 교통 정책적 관점, 안전관리정책 관점 및 해양사고 원인 탐색 등으로 구분된다. 그 동안 이러한 연구들은 (준)공영제 및 대중교통요금제 도입 등을 제안을 제안하고, 준공영제 등 일부 제도는 정책에 반영되는 등의 성과에 기여하거나 안전관리정책의 수립에 많은 기여를 한 것으로 평가된다.

이러한 선행연구들의 특징은 공영제, 준공영제 및 대중교통요금제 등 정책수립 또는 집행자의 입장, 그리고 해양사고의 원인을 밝히는 기술적인 측면과 안전관리 정책의 강화를 위한 안전정책 측면의 연구가 주로 수행되었다. 즉 공급자의 입장이 매우 강한 연구들이라고 할 수 있다.

내항여객운송사업은 여객운송의 수요자인 승객이 없이는 운영이 불가능하다. 더욱이 관광 수요 측면에서 검토되던 내항여객운송의 수요자에 대한 인식에 대한 연구는 거의 부재한 것으로 판단된다. 정부에서 법률(해운법 제9조)로 규정하여 내항여객운송사업자에 대한 고객만족도평가를 실시하고 있는데, 이를 통해 사업자에 대한 행정적인 우대 또는 불이익을 부여하고 있는 것이 있으나 이는 사업자에 대한 평가용으로 이를 통해 정책적 수요를 파악하기 어렵다. 본 연구는 내항여객 승객들의 요구사항을 면밀히 검토함으로써 정부 및 지자체별 정책 수요를 제시하고자 한다. 특히 본 연구는 여객수요가 급감한 코로나19가 발생되기 바로 이전인 2019년 10월 1일~10월 11일에 조사가 이루어져 경제활동 재개인 리오프닝(reopening)에 대응하여 적절한 시사점을 제공할 수 있을 것으로 기대한다.

3. 조사개요와 지역특성

3.1 조사개요

본 연구는 우리나라 연안여객선이 다수 운항하고 있는 인천, 목포 및 통영 등 3개 지역의 연안여객터미널에서 승선 대상자(여객선 수요자)를 대상으로 여객선운항과 관련된 여러 주제에 대한 승선자들의 인식을 조사 분석하였다.

설문조사시간은 코로나19가 발생되기 바로 이전인 2019년 10월 1일~10월 11일이며, 표본수는 277개이다. 조사 대상 터미널은 인천항내항여객터미널, 목포항내항여객터미널, 통영항내항여객선터미널 등 3개소이다. 설문조사방식은 연구자들이 터미널 내에서 승선객을 대상으로 설문조사하고, 추가로 운항선박에 승선하여 선박 내에서 설문조사를 하였다.

아울러 주요 분석에 활용된 통계 설계의 내용은 여객선 운항 및 시설 측면, 여객선 운임 측면, 여객선 안전 측면 등 크게 3가지 요소로 나누어 분석하였다.

본 조사의 일반사항은 다음과 같다. 여객선 이용자의 성비는 남성 50.9%, 여성 49.1%이며, 직업은 직장인이 40.3%로 가장 많으며 주부가 22.8%로 두 번째로 높은 비중을 차지하였다. 연령은 50대 이상 중장년층의 비율이 약 78.3%로 대부분

을 차지하였다. 이용자 구분은 도서민이 17%이며 일반인이 83%를 차지하였다.

Table 1 Analysis of basic statistics

Classification		F	P	VP	
Sex	Valid	Man	137	49.5	50.9
		Woman	132	47.7	49.1
		Total	269	97.1	100.0
	Missing	8	2.9		
	Total	277	100.0		
Job	Valid	employee	106	38.3	40.3
		Self-employment	39	14.1	14.8
		Housewife	60	21.7	22.8
		Student	3	1.1	1.1
		etc	55	19.9	20.9
		Total	263	94.9	100.0
		Missing	14	5.1	
	Total	277	100.0		
Age	Valid	Teens	2	.7	.7
		Twenties	20	7.2	7.5
		Thirties	18	6.5	6.7
		Forties	18	6.5	6.7
		Fifties	78	28.2	29.2
		Over Sixties	131	47.3	49.1
		Total	267	96.4	100.0
	Missing	10	3.6		
	Total	277	100.0		
User	Valid	islander	46	16.6	17.0
		general public	225	81.2	83.0
		Total	271	97.8	100.0
	Missing	6	2.2		
	Total	277	100.0		

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

3.2 조사 대상지역의 특징

본 연구에서 수행한 설문조사가 이루어진 인천, 목포, 통영(마산) 지역은 우리나라에서 서해 북도, 서해 남도, 남해 지역에서 많은 여객선이 운항하는 지역이다. 지방청별 항로 운영 현황을 살펴보면 다음과 같다.

연구 대상인 인천, 목포, 통영 지역의 연안여객터미널은 각각 인천청, 목포청 및 마산청(이하 통영은 마산으로 표기) 관할로 이들 지역의 항로수는 우리나라 전체의 60%, 일반항로 58.9%, 보조항로 74.1%를 차지한다. 아울러 선박척수는 우리나라 전체의 67.9%, 일반항로 66.9%, 보조항로 73.1%를 차지하며, 업체수는 우리나라 전체의 57.6%를 차지한다. 아울러 수송실적은 2019년 기준 우리나라 전체 수송실적의 61.4%를 차지한다. 이에 따라 이 지역들은 우리나라 연안여객항로의 거의 대부분을 차지하고 있어 표본으로서 모집단을 잘 반영하고 있다고 판단된다. 이에 따라 본 연구에서 조사된 내용은 우리나라 전체 연안해운 정책에 대한 자료로 활용이 가능하리라 판단된다.

인천지역 항로는 초쾌속선 2척, 쾌속카페리 2척, 쾌속선 4척, 차도선 10척 등 18척의 선박이 투입되고, 목포지역 항로에는 초쾌속선 7척, 카페리 3척, 쾌속선 3척, 차도선 32척 등 45척(완도 제외), 그리고 마산(통영)지역은 일반선 6척 및 차도선 9척 등 14척의 선박이 투입된다. 마산 지역 외에 인천, 목포지역은 (초)쾌속선이 운항하고 있는 항로이다.

Table 2 Route status by regional office

(단위: number, ship, person)

RORF	No. of coastal routes			No. of Ships			No. of companies	Passenger transport performance
	Total	General route	Auxiliary route	Total	General route	Auxiliary route		
Total	100	73	27	162	136	26	66(59)	14,585,137
Busan	1	1	-	1	1	-	1	44,357
Incheon	12	9	3	18	15	3	5	1,485,294
Yeosu	15	14	1	18	17	1	10	1,788,579
Masan	12	10	3	24	22	2	11	1,897,289
Donghae	2	2	-	4	4	-	2	451,792
Gunsan	4	1	3	5	2	3	3	240,576
Mokpo	38	24	14	68	54	14	22	5,579,456
Pohang	4	4	-	6	6	-	5	692,952
Daesan	7	4	3	9	6	3	2	461,832
Jeju	4	4	-	9	9	-	4	1,943,010
Top 3 regions(%)	62.0	58.9	74.1	67.9	66.9	73.1	57.6	61.4

Note: 1) The three regions are Incheon, Masan, and Mokpo. The number of companies () means the number of companies excluding duplicate companies.

2) RORF: Regional Office of Oceans and Fisheries

Source: Korea Shipping Association (2020), Status of Coastal Passenger Ship Companies, p.13.

Table 3 Coastal passenger ships in major regional office of oceans and fisheries

	Incheon	Mokpo	Masan
Ship type	Superfast Ferry (2 ships)	Superfast Ferry (7 ships)	General Ship (6 ships)
	High-speed car ferry (2 ships)	Car Ferry (3 ships)	RoPax Ferry (9 ships)
	Fast Ferry (4 ships)	Fast Ferry (3 ships)	
	RoPax Ferry (10 ships)	RoPax Ferry (32 ships)	

Source: Statistical Year book of Coastal Shipping 2020

한편 주요 지방청별 항로현황을 살펴보면, 인천지역은 최대 2,071GT의 선박이 투입되며, 평균선형은 513.4GT, 평균정원은 392.9명, 평균운항거리는 70.7km이다. 목포지역은 최대 1만 5,180GT 선박이 투입되며, 평균선형은 956.8GT, 평균정원은 269.2명, 평균운항거리는 61.8km이다. 마산지역은 최대 692GT 선박이 투입되며, 평균선형은 260.6GT, 평균정원은 294.5명, 평균운항거리는 29.9km이다.

3개 지역을 비교하면, 인천지역이 평균 운항거리가 길고, 평균 정원이 가장 많으며, 목포지역이 평균선형이 상대적으로 큰 것으로 나타났다.

Table 4 Coastal passenger shipping route by regions

Classification		No.	Min.	Max.	Mean	Standard deviation
Masan	GT	25	56	692	260.6	167.8
	Personnel	25	63	698	294.5	150.0
	km	19	8	81	29.9	20.6
Incheon	GT	18	69	2071	513.4	444.5
	Personnel	18	54	694	392.9	173.4
	km	14	6	228	70.7	71.9
Mokpo	GT	45	88	15180	956.8	2957.2
	Personnel	45	50	1425	269.2	261.1
	km	42	4	217	61.8	48.6

Note: Mokpo excludes Wando

Source: Statistical Year book of Coastal Shipping 2020

4. 조사결과

조사결과는 일반사항과 여객선 운항 및 시설, 여객선 운임, 여객선 안전 등 크게 3가지 요소에 대한 인식조사, 그리고 일반인 대상 추가사항으로 구분하였으며, 일반인과 도서민 간 그리고 각 지역별로 인식의 차이가 있는가를 검정하였다.

4.1 일반사항

4.1.1 승선목적

도서민의 승선 목적은 생필품 구입 등 개인 용무가 31.8%

로 가장 높으며 여가 목적이 29.5%로 두 번째로 높다. 일반인의 승선 목적은 관광이 79.4%로 가장 높으며, 그 뒤를 이어 등산이 7.8%를 차지하였다.

Table 5 Purpose of using a passenger ship

Classification		F	P	VP			
Islander	Valid	Leisure(trip)	13	28.3	29.5		
		Visit(relatives, hometown)	9	19.6	20.5		
		Personal business such as purchase of daily necessities	14	30.4	31.8		
		Livelihood such as sales of agricultural and marine products	1	2.2	2.3		
		etc	7	15.2	15.9		
		Total	44	95.7	100.0		
		Missing	2	4.3			
		Total	46	100.0			
		general public	Valid	sightseeing	162	72.0	79.4
				climbing	16	7.1	7.8
Fishing	1			.4	.5		
Visit(relatives, hometown)	1			.4	.5		
Business trip	11			4.9	5.4		
etc	13			5.8	6.4		
Total	204			90.7	100.0		
Missing	21			9.3			
Total	225			100.0			

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.1.2 거주지에서 여객터미널까지의 교통수단

도서민의 총 이용 교통수단은 평균 1.6개, 일반인의 총 이용 교통수단은 평균 1.5개이다. 이러한 결과는 도서민의 경우 대중교통을 주로 이용한 결과로 볼 수 있다.

Table 6 Number of transportation

No.		F	P	VP			
Islander	Valid	1	27	58.7	62.8		
		2	7	15.2	16.3		
		3	8	17.4	18.6		
		4	1	2.2	2.3		
		Total	43	93.5	100.0		
		Missing	3	6.5			
		Total	46	100.0			
		general public	Valid	1	145	64.4	68.7
				2	31	13.8	14.7
				3	33	14.7	15.6
4	2			.9	.9		
Total	211			93.8	100.0		
Missing	14			6.2			
Total	225			100.0			

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

도서민의 교통수단은 시내·외 버스가 37.3%로 가장 높고 승용차가 27.1%로 두 번째로 높다. 일반인은 승용차가 31.0%로 가장 높으며 시내·외 버스가 12.4%로 두 번째로 높다. 도서민에 비해 여객선터미널까지 이용하는 교통수단이 다양하며 지하철·전철, 기타버스(전세/관광), 고속철도(KTX) 등도 각각 10.9%, 10.5%, 9.3%를 차지하였다.

Table 7 Type of transportation

Classification		F	VP
Islander	Own car	16	27.1
	City/Intercity bus	22	37.3
	Express bus	1	1.7
	Subway	5	8.5
	Train(KTX)	2	3.4
	Taxi	11	18.6
	Rental car	1	1.7
	etc	1	1.7
	Total	59	100.0
	general public	Own car	80
City/Intercity bus		32	12.4
Express bus		11	4.3
Charter bus or Tour bus		27	10.5
Subway		28	10.9
Train(Mugunghwa-ho, Saemaeul-ho, ITX)		8	3.1
Train(KTX)		29	11.2
Taxi		24	9.3
Rental car		14	5.4
etc		5	1.9
Total	258	100.0	

Note: F=Frequency, VP=Valid Percent

도서민의 78.6%, 일반인의 80.9%가 불편사항이 없다고 응답하여 교통수단 이용시 불편을 겪는 비율은 약 20% 내외 수준으로 파악되었다.

Table 8 Inconvenience when using transportation

Classification		F	P	VP	
Islander	Valid	No	33	71.7	78.6
		Yes	9	19.6	21.4
		Total	42	91.3	100.0
	Missing	4	8.7		
Total	46	100.0			
general public	Valid	No	169	75.1	80.9
		Yes	40	17.8	19.1
		Total	209	92.9	100.0
	Missing	16	7.1		
	Total	225	100.0		

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.1.3 승선권 구매 방법

도서민은 주로 현장구매와 인터넷 예매를 통해 승선권을 구매하며 이 비중은 각각 47.6%, 45.2%를 차지하였다. 일반인의 경우 인터넷 예매가 42.2%로 가장 높은 비율을 차지하며 현장구매가 32.5%로 두 번째로 높았다.

Table 9 Method of purchasing boarding pass

Classification		F	P	VP	
Islander	Valid	on-site purchase	20	43.5	47.6
		telephone booking	2	4.3	4.8
		online booking	19	41.3	45.2
		etc	1	2.2	2.4
		Total	42	91.3	100.0
	Missing	4	8.7		
Total	46	100.0			
general public	Valid	on-site purchase	67	29.8	32.5
		telephone booking	28	12.4	13.6
		online booking	87	38.7	42.2
		etc	24	10.7	11.7
		Total	206	91.6	100.0
	Missing	19	8.4		
Total	225	100.0			

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.2 여객선 운항 및 시설

4.2.1 여객선 출발시간 준수

도서민의 경우 여객선 출발시간을 잘 지키는가에 대한 질문에 매우 그렇다 45.2%, 그렇다 42.9%로 대체적으로 여객선의 정시성에 대해 만족하고 있는 것으로 파악된다. 일반인의 경우도 매우 그렇다 45.0%, 그렇다 38.9%로 높은 만족도를 보였다.

Table 10 Compliance with the departure time of the passenger ship

Classification		F	P	VP	
Islander	Valid	Absolutley not likely	1	2.2	2.4
		Not likely			
		Moderately likely	4	8.7	9.5
		Very likely	18	39.1	42.9
		Completely likely	19	41.3	45.2
		Total	42	91.3	100.0
Missing		4	8.7		
Total		46	100.0		
general public	Valid	Absolutley not likely	4	1.8	1.9
		Not likely	5	2.2	2.4
		Moderately likely	25	11.1	11.8
		Very likely	82	36.4	38.9
		Completely likely	95	42.2	45.0
		Total	211	93.8	100.0
Missing		14	6.2		
Total		225	100.0		

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.2.2 여객선 운항횟수 적정성

도서민의 경우 여객선 운항횟수가 적정인가에 대한 질문에 매우 그렇다 17.1%, 그렇다 26.8%로 대체적으로 여객선의 운항횟수에 대해 만족도가 높지는 않은 것으로 파악된다. 일반인의 경우는 매우 그렇다 22.7%, 그렇다 31.5%로 도서민에 비해서는 만족도가 높았다.

Table 11 Appropriateness of the number of flights

Classification		F	P	VP	
Islander	Valid	Absolutley not likely	5	10.9	12.2
		Not likely	6	13.0	14.6
		Moderately likely	12	26.1	29.3
		Very likely	11	23.9	26.8
		Completely likely	7	15.2	17.1
		Total	41	89.1	100.0
Missing		5	10.9		
Total		46	100.0		
general public	Valid	Absolutley not likely	6	2.7	3.0
		Not likely	25	11.1	12.3
		Moderately likely	62	27.6	30.5
		Very likely	64	28.4	31.5
		Completely likely	46	20.4	22.7
		Total	203	90.2	100.0
Missing		22	9.8		
Total		225	100.0		

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.2.3 여객선 내 편의시설 우수성 평가

도서민의 경우 여객선 내 화장실, 휴게실 등 편의시설이 우수함에 대한 질문에 매우 그렇다 24.4%, 그렇다 34.1%로 대체적으로 여객선의 운항횟수에 대해 만족도가 높았다. 일반인의 경우도 매우 그렇다 29.6%, 그렇다 35.0%로 만족도가 높은 것으로 파악된다.

Table 12 Evaluation of the excellence of convenience facilities on the passenger ship

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely	1	2.2	2.4
		Not likely	1	2.2	2.4
		Moderately likely	15	32.6	36.6
		Very likely	14	30.4	34.1
		Completely likely	10	21.7	24.4
		Total	41	89.1	100.0
	Missing	5	10.9		
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	3	1.3	1.5
		Not likely	7	3.1	3.4
		Moderately likely	63	28.0	30.6
		Very likely	72	32.0	35.0
		Completely likely	61	27.1	29.6
		Total	206	91.6	100.0
	Missing	19	8.4		
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.2.4 여객선 접안시설 우수성 평가

도서민의 경우 여객선 접안시설이 우수함에 대한 질문에 매우 그렇다 15.9%, 그렇다 29.5%로 대체적으로 여객선의 운항횟수에 대해 만족도가 높지는 않은 것으로 파악된다. 일반인의 경우는 매우 그렇다 19.8%, 그렇다 37.3%였다.

Table 13 Evaluation of the superiority of passenger ship landing facilities

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely	2	4.3	4.5
		Not likely	8	17.4	18.2
		Moderately likely	14	30.4	31.8
		Very likely	13	28.3	29.5
		Completely likely	7	15.2	15.9
		Total	44	95.7	100.0
	Missing	2	4.3		
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	4	1.8	1.9
		Not likely	8	3.6	3.8
		Moderately likely	79	35.1	37.3
		Very likely	79	35.1	37.3
		Completely likely	42	18.7	19.8
		Total	212	94.2	100.0
	Missing	13	5.8		
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.2.5 여객선 내 교통약자시설 우수성 평가

도서민의 경우 선박 내에 고령자(65세 이상), 장애인, 임산부 등 교통약자를 위한 시설이 충분히 갖추어져 있는지에 대

한 질문에 매우 그렇다 11.61%, 그렇다 11.6%로 대체적으로 여객선 내 교통약자시설에 대해 만족도가 높지는 않은 것으로 파악된다. 일반인의 경우는 매우 그렇다 12.9%, 그렇다 19.6%로 도서민보다 만족도가 다소 높게 나타났다.

Table 14 Evaluation of the quality of transportation facilities for the disabled in passenger ship

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely	3	6.5	7.0
		Not likely	18	39.1	41.9
		Moderately likely	12	26.1	27.9
		Very likely	5	10.9	11.6
		Completely likely	5	10.9	11.6
		Total	43	93.5	100.0
		Missing	3	6.5	
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	7	3.1	3.3
		Not likely	37	16.4	17.7
		Moderately likely	97	43.1	46.4
		Very likely	41	18.2	19.6
		Completely likely	27	12.0	12.9
		Total	209	92.9	100.0
		Missing	16	7.1	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.2.6 여객선 운항 및 시설 종합평가

도서민의 경우 여객선 운항 및 시설에 대한 전반적인 종합 평가에 대한 질문에 매우 그렇다 13.6%, 그렇다 29.5%로 긍정적 대답이 50% 미만이다. 일반인의 경우는 매우 그렇다 17.7%, 그렇다 35.9%로 긍정적 대답이 50% 이상이다.

Table 15 Comprehensive evaluation of passenger ship operation and facilities

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely			
		Not likely	6	13.0	13.6
		Moderately likely	19	41.3	43.2
		Very likely	13	28.3	29.5
		Completely likely	6	13.0	13.6
		Total	44	95.7	100.0
		Missing	2	4.3	
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	1	.4	.5
		Not likely	16	7.1	7.7
		Moderately likely	80	35.6	38.3
		Very likely	75	33.3	35.9
		Completely likely	37	16.4	17.7
		Total	209	92.9	100.0
		Missing	16	7.1	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.3 여객선 운임

4.3.1 운임의 적정성

도서민의 경우 운임 적정함에 대한 질문에 매우 그렇다 14.6%, 그렇다 34.1%로 긍정적 대답이 50% 미만이다. 일반인의 경우도 매우 그렇다 11.8%, 그렇다 25.8%로 긍정적 대답이

50% 미만으로 나타났다. 일반인이 도서민에 비해 운임의 적정성에 대해 보통이다라는 답변이 많은 반면, 도서민의 경우 그렇지 않다 이하의 답변이 일반인 보다 많았다.

Table 16 Appropriateness of the fare

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely	2	4.3	4.9
		Not likely	10	21.7	24.4
		Moderately likely	9	19.6	22.0
		Very likely	14	30.4	34.1
		Completely likely	6	13.0	14.6
		Total	41	89.1	100.0
		Missing	5	10.9	
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	8	3.6	4.3
		Not likely	29	12.9	15.6
		Moderately likely	79	35.1	42.5
		Very likely	48	21.3	25.8
		Completely likely	22	9.8	11.8
		Total	186	82.7	100.0
		Missing	39	17.3	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.3.2 운임 안내의 적절성

도서민의 경우 승선권 구매시 운임 할인에 대한 정보제공이나 안내가 잘되어 있는가에 대한 질문에 매우 그렇다 13.6%, 그렇다 31.8%로 긍정적 대답이 50% 미만이었으며, 일반인의 경우도 매우 그렇다 13.8%, 그렇다 31.4%로 긍정적 대답이 50% 미만이었다.

Table 17 Appropriateness of fare guidance

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely	8	17.4	18.2
		Not likely	16	34.8	36.4
		Moderately likely	14	30.4	31.8
		Very likely	6	13.0	13.6
		Completely likely	44	95.7	100.0
		Total	2	4.3	
		Missing	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	6	2.7	2.9
		Not likely	34	15.1	16.2
		Moderately likely	75	33.3	35.7
		Very likely	66	29.3	31.4
		Completely likely	29	12.9	13.8
		Total	210	93.3	100.0
		Missing	15	6.7	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.3.3 운임 할인의 효과

도서민의 경우 운임을 할인하는 경우 여객선을 통해 도서 방문객이 늘어날 수 있는가라는 질문에 매우 그렇다와 그렇다가 각각 38.6%로 나타났다. 일반인의 경우는 매우 그렇다 26.6%, 그렇다 44.0%로 나타났다. 도서민과 일반인 모두 그렇다 이상의 대답이 70% 이상으로 나타나 운임 할인의 효과를 매우 긍정적으로 보고 있는 것으로 판단된다.

Table 18 Effects of fare discounts

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely	1	2.2	2.3
		Not likely	4	8.7	9.1
		Moderately likely	5	10.9	11.4
		Very likely	17	37.0	38.6
		Completely likely	17	37.0	38.6
		Total	44	95.7	100.0
		Missing	2	4.3	
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	3	1.3	1.4
		Not likely	10	4.4	4.8
		Moderately likely	48	21.3	23.2
		Very likely	91	40.4	44.0
		Completely likely	55	24.4	26.6
		Total	207	92.0	100.0
		Missing	18	8.0	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.3.4 여객선 운임에 대한 종합평가

도서민의 경우 여객선 운임에 대한 종합평가에서 매우 그렇다 13.6%, 그렇다 27.3%, 일반인의 경우는 매우 그렇다 12.8%, 그렇다 30.8%로 모두 긍정적 대답이 50% 미만으로 나타났다.

Table 19 Comprehensive evaluation of passenger ship fares

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely	3	6.5	6.8
		Not likely	10	21.7	22.7
		Moderately likely	13	28.3	29.5
		Very likely	12	26.1	27.3
		Completely likely	6	13.0	13.6
		Total	44	95.7	100.0
		Missing	2	4.3	
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	2	.9	.9
		Not likely	30	13.3	14.2
		Moderately likely	87	38.7	41.2
		Very likely	65	28.9	30.8
		Completely likely	27	12.0	12.8
		Total	211	93.8	100.0
		Missing	14	6.2	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.4 여객선 안전성

4.4.1 승무원의 조력 적정성

승무원들이 승객을 안전하게 타고 내릴 수 있도록 하는지에 관한 질문에서 도서민은 매우 그렇다 23.3%, 그렇다 44.2%였으며, 일반인도 매우 그렇다 16.0%, 그렇다 47.6%로 긍정적 대답이 50% 이상이었다.

Table 20 Appropriateness of crew assistance

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely			
		Not likely			
		Moderately likely	14	30.4	32.6
		Very likely	19	41.3	44.2
		Completely likely	10	21.7	23.3
		Total	43	93.5	100.0
		Missing	3	6.5	
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	3	1.3	1.5
		Not likely	12	5.3	5.8
		Moderately likely	60	26.7	29.1
		Very likely	98	43.6	47.6
		Completely likely	33	14.7	16.0
		Total	206	91.6	100.0
		Missing	19	8.4	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.4.2 안내방송 및 안내문 등 적정성

구명장비 사용요령, 비상시 행동 요령에 대한 안내방송, 구명장비 장소 안내문 등 안전관련 안내가 잘되어 있는지에 대한 질문에서 도서민은 매우 그렇다 32.6%, 그렇다 39.5%로 나타났으며, 일반인은 매우 그렇다 19.7%, 그렇다 40.9%로 나타나 도서민 및 일반인 모두 그렇다 이상이 50% 이상이었다.

Table 21 Appropriateness of announcements and notices

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely			
		Not likely	3	6.5	7.0
		Moderately likely	9	19.6	20.9
		Very likely	17	37.0	39.5
		Completely likely	14	30.4	32.6
		Total	43	93.5	100.0
		Missing	3	6.5	
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	6	2.7	3.0
		Not likely	21	9.3	10.3
		Moderately likely	53	23.6	26.1
		Very likely	83	36.9	40.9
		Completely likely	40	17.8	19.7
		Total	203	90.2	100.0
		Missing	22	9.8	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.4.3 선내 탈출경로에 대한 안내표지 적정성

선내 탈출 경로도에 대한 안내 표지가 잘되어 있는지 여부에 관한 질문에서 도서민은 매우 그렇다 25.6%, 그렇다 34.9%로 나타났다. 일반인은 매우 그렇다 17.7%, 그렇다 42.9%로 도서민 및 일반인 모두 그렇다 이상의 긍정적인 답변이 50%를 넘는 것으로 나타났다.

Table 22 Appropriateness of guidelines for escape routes on board of ships

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	Absolutley not likely			
		Not likely	4	8.7	9.3
		Moderately likely	13	28.3	30.2
		Very likely	15	32.6	34.9
		Completely likely	11	23.9	25.6
		Total	43	93.5	100.0
		Missing	3	6.5	
		Total	46	100.0	
general public	Valid	Absolutley not likely	2	.9	1.0
		Not likely	12	5.3	5.9
		Moderately likely	66	29.3	32.5
		Very likely	87	38.7	42.9
		Completely likely	36	16.0	17.7
		Total	203	90.2	100.0
		Missing	22	9.8	
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.4.4 안전관리 절차상의 불편

내항여객선 이용 시 안전관리 절차로 인해 불편을 겪었는지에 관한 질문에서 도서민의 88.1%, 일반인의 88.6%가 불편함이 없다고 응답하였다.

Table 23 Inconvenience in safety management procedures

		Classification	F	P	VP
Islander	Valid	No	37	80.4	88.1
		Yes	5	10.9	11.9
		Total	42	91.3	100.0
			Missing	4	8.7
		Total	46	100.0	
general public	Valid	No	178	79.1	88.6
		Yes	23	10.2	11.4
		Total	201	89.3	100.0
			Missing	24	10.7
		Total	225	100.0	

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.4.5 여객선 안전성에 대한 종합평가

도서민의 경우 여객선 안전성에 대한 종합평가에서 매우 그렇다 23.3%, 그렇다 37.2%로 나타났으며, 일반인의 경우는 매우 그렇다 15.8%, 그렇다 37.9%로 일반인이 도서민에 비해 그렇다 이상의 답변이 적어 여객선 안전성에 대해 만족도가 상대적으로 낮은 것으로 평가된다.

Table 24 Comprehensive evaluation of passenger ship safety

Classification		F	P	VP	
Islander	Valid	Absolutley not likely			
		Not likely	4	8.7	9.3
		Moderately likely	13	28.3	30.2
		Very likely	16	34.8	37.2
		Completely likely	10	21.7	23.3
	Total	43	93.5	100.0	
	Missing	3	6.5		
	Total	46	100.0		
general public	Valid	Absolutley not likely	3	1.3	1.5
		Not likely	11	4.9	5.4
		Moderately likely	80	35.6	39.4
		Very likely	77	34.2	37.9
		Completely likely	32	14.2	15.8
	Total	203	90.2	100.0	
	Missing	22	9.8		
	Total	225	100.0		

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.5 일반인 대상 추가 조사 내용

4.5.1 섬 체류 기간

섬 체류 기간은 일반인의 81%가 2일 이하로 대답했으며, '1박 2일'이 45.0%로 가장 높고, '당일 체류'가 36.0%로 두 번째로 높게 나타났다. 섬 관광은 1박 2일 이상의 비중이 당일 관광보다는 많은 것으로 나타났다.

Table 25 Length of stay on the island

Classification		F	P	VP	
general public	Valid	a day stay	76	33.8	36.0
		2days 1night	95	42.2	45.0
		3days 2nights	27	12.0	12.8
		over 4days 3nights	13	5.8	6.2
		Total	211	93.8	100.0
		Missing	14	6.2	
	Total	225	100.0		

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.5.2 섬 내 불편사항

일반인 응답자를 대상으로 섬 내 불편사항을 조사한 결과 '식당 및 편의시설'이 36.8%로 가장 높았으며 '이동수단'과 '체험 및 관광시설 부족'이 각각 24.0%, 21.1%를 차지하였다.

Table 26 Inconveniences on the island

Classification		F	P	VP	
general public	Valid	Accommodations	31	13.8	18.1
		Transportation	41	18.2	24.0
		Restaurants and Amenities	63	28.0	36.8
		Lack of experience and tourism facilities	36	16.0	21.1
		Total	171	76.0	100.0
		Missing	37	16.4	
	Total	225	100.0		

Note: F=Frequency, P=Percent, VP=Valid Percent

4.6 이용자별 및 지역별 인식의 차이 검증

이상에서 살펴본 빈도분석 결과를 토대로 이용자인 일반인과 도서민의 인식과 각 지역별(인천, 목포, 통영) 인식이 통계적으로 유의한 차이가 있는지를 살펴보았다. 이를 살펴봄으로써 이용자별 및 지역별 정책에 대한 시사점을 얻을 수 있을 것이다. 일반인과 도서민에 대한 인식의 차이는 두 집단 간의 인식의 차이를 분석하기 위해 독립표본 T 검정(Independent Samples T test)을 실시하였으며, 3개 지역별 인식의 차이에 대해서는 일원배치 분산분석(One-way ANOVA)을 이용하여 분석하였다.

본 연구는 빈도분석에서 살펴본 14개 항목, 즉 정시출발, 운항횟수, 편의시설, 집안시설, 교통약자시설, 시설전반만족도, 운임적정성, 할인안내, 할인시점방문증가, 운임전반만족도, 승무원안전, 안전관련안내, 선내안내표지, 여객안전성전반만족도 등의 태도에 대해 분석하였다. 분석결과 일반인과 도서민에 대한 인식의 차이는 교통약자시설 및 안전관련 안내를 제외한 모든 항목에서 통계적으로 유의한 차이를 보이지 않았다. 즉 일반인과 도서민 대부분의 조사항목에 대한 인식이 거의 일치하고 있다고 볼 수 있다.

Table 27 Independent samples T test

Dependent variable	Equality of Variances	Levene's Test for Equality of Variances		t-Test	
		F	Sig.	t	Sig.
정시출발	1	.290	.591	.392	.695
	2			.408	.684
운항횟수	1	1.576	.211	-1.956	.052
	2			-1.749	.086
편의시설	1	.070	.792	-.771	.441
	2			-.762	.449
집안시설	1	4.115	.044	-2.281	.023
	2			-1.995	.051
교통약자시설	1	1.786	.183	-2.469	.014**
	2			-2.273	.027
시설전반만족도	1	.623	.431	-1.709	.089
	2			-1.557	.125
운임적정	1	3.218	.074	.226	.822
	2			.207	.837
할인안내	1	.158	.691	.228	.820
	2			.237	.813
할인시점방문증가	1	.527	.468	.837	.403
	2			.761	.450
운임전반만족도	1	3.766	.053	-1.389	.166
	2			-1.201	.235
승무원안전	1	1.451	.229	1.408	.160
	2			1.536	.129
안전관련안내	1	2.288	.132	2.021	.044**
	2			2.155	.035
선내안내표지	1	.960	.328	.428	.669
	2			.402	.689
여객안전성전반만족도	1	.276	.600	.904	.367
	2			.865	.390

Note: 1) 1=equal variance assumed t test, 2=equal variance not assumed t test

2) ** $P < 0.05$

교통약자시설 및 안전관련 안내에 대한 도서민과 일반인의 인식에 대한 평균을 비교하면, 교통약자시설에 대해서는 도서민이 2.79, 일반인이 3.21로 도서민의 인식이 평균적으로 낮게

평가하고 있어 지역민에 대한 의견을 좀 더 수렴할 필요가 있을 것이다. 아울러 안전 관련 안내에 대한 도서민과 일반인의 인식에 대한 평균은 도서민이 3.98, 일반인이 3.64로 도서민에 비해 일반인의 평가가 낮은 것으로 나타남으로 안전 관련 안내에 대해 도서민에 비해 이용빈도가 낮은 일반인에 대한 안내에 대한 보다 효과적인 방안을 마련할 필요가 있다.

Table 28 Independent samples statistics

Dependent variable	Users	N	Average	Standard Deviation
교통약자시설	1	43	2.79	1.125
	2	209	3.21	.992
안전관련안내	1	43	3.98	.913
	2	203	3.64	1.007

Note: 1=Islander, 2=General public.

한편 3개 지역별 인식의 차이를 분석한 결과 할인시점방문 증가, 승무원안전, 안전관련안내, 선내안내표지 등 4개 항목에 대해서만 지역별 차이를 보였으며, 나머지 항목들에서는 지역별 인식의 차이가 나타나지 않았다.

인천의 경우 모든 항목에서 평균이 높았으며, 목포의 경우 할인시점방문증가 및 승무원안전에 대해 다른 지역에 비해 평균이 낮았다. 통영은 안전관련안내 및 선내안내표지에 대해 평균이 다른 지역에 비해 낮았다. 주로 근거리 항로이면서 일반선과 차도선이 운항 중인 통영의 경우는 안전 관련 안내 및 선내 안내 표지 등에 대해 낮은 점수를 주고 있어 이에 대해 소홀한 것이 없는지 살필 필요가 있다. 아울러 인천의 경우 평균거리가 가장 길고, 평균 정원이 가장 많은 항로인데, 운임 할인에 대한 효과와 승무원 안전 조력에 대한 필요성에서 높은 점수를 얻고 있다. 즉 장거리항로로 인한 운임할인 효과가 크다고 보고 있고, 정원이 많음에도 불구하고 이용객 대비 승무원의 조력이 높게 나타났다.

반면 목포의 점수는 운임정책 및 승무원 안전 조력에 대한 낮은 평가를 받고 있어 이에 대한 개선이 필요할 것으로 보인다. 각각의 항목에 대해 지역별로 차이가 있는 바 이에 대한 개선조치를 지자체에서 검토할 필요가 있을 것이다.

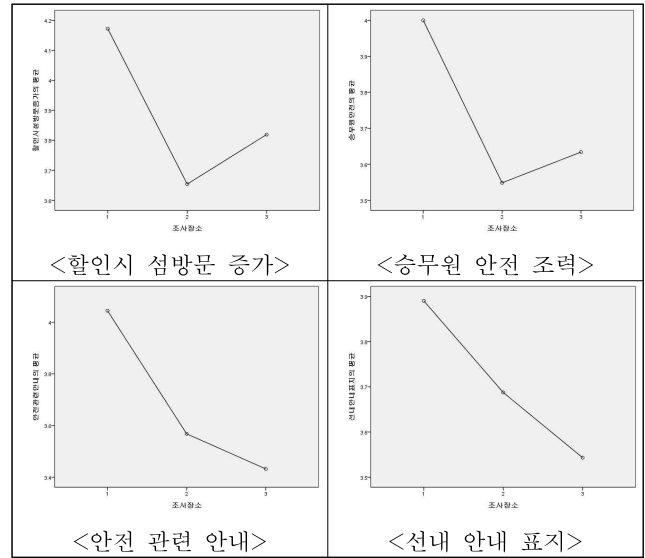
Table 29 Regional differences in perception

Dependent variable	Regions	Average	Standard Deviation	F value (P-value)	Post hoc (Dunnett T3)
할인시점 방문증가	1	4.17	.842	7.240 (.001)***	1>2
	2	3.65	.951		1>3
	3	3.82	.977		2<3
승무원 안전	1	4.00	.789	7.234 (.001)***	1>2
	2	3.55	.905		1>3
	3	3.63	.809		2<3
안전관련 안내	1	4.04	.833	9.300 (0.000)***	1>2
	2	3.57	1.048		1>3
	3	3.43	1.060		2>3
선내안내 표지	1	3.89	.900	3.360 (0.036)**	1>2
	2	3.69	.821		1>3
	3	3.54	.923		2>3

Note : 1) *** $P < 0.001$, ** $P < 0.05$

2) 1=Incheon, 2=Mokpo, 3=Tongyeong

Fig. 1 Figures of differences in perception by region



Note : 1=Incheon, 2=Mokpo, 3=Tongyeong

5. 결 론

본 연구는 인천, 목포 및 통영 등 우리나라 최대 연안여객선 운항이 이루어지는 지역에 대한 승선자들의 인식을 조사하였다. 조사 항목은 여객선 운항 및 시설 측면, 여객선 운임, 그리고 여객선 안전성 등 크게 3개 항목으로 분류하였으며, 세부 항목을 구성하였다. 분석결과 다음과 같은 특징이 있는 것으로 분석되었다.

Table 30 Proportion of positive responses from islanders and the general public

	Questions	> Good	Neutral	< Bad
Islander	Compliance with the departure time of the passenger ship	88.1	9.5	2.4
	Appropriateness of the number of flights	43.9	29.3	26.8
	Evaluation of the excellence of convenience facilities on the passenger ship	58.5	36.6	4.8
	Evaluation of the superiority of passenger ship landing facilities	45.4	31.8	22.7
	Evaluation of the quality of transportation facilities for the disabled in passenger ship	23.2	27.9	48.9
	Comprehensive evaluation of passenger ship operation and facilities	43.1	43.2	13.6
	Appropriateness of the fare	48.7	22.0	29.3
	Appropriateness of fare guidance	45.4	36.4	18.2
	Effects of fare discounts	77.2	11.4	11.4
	Comprehensive evaluation of passenger ship fares	40.9	29.5	29.5
	Appropriateness of crew assistance	67.5	32.6	-
	Appropriateness of announcements and notices	72.1	20.9	7.0
	Appropriateness of guidelines for escape routes on board of ships	60.5	30.2	9.3

	Comprehensive evaluation of passenger ship safety	60.5	30.2	9.3
	Average	55.4	28.0	17.9
general public	Compliance with the departure time of the passenger ship	83.9	11.8	4.3
	Appropriateness of the number of flights	54.2	30.5	15.3
	Evaluation of the excellence of convenience facilities on the passenger ship	64.6	30.6	4.9
	Evaluation of the superiority of passenger ship landing facilities	57.1	37.3	5.7
	Evaluation of the quality of transportation facilities for the disabled in passenger ship	32.5	46.4	21.0
	Comprehensive evaluation of passenger ship operation and facilities	53.6	38.3	8.2
	Appropriateness of the fare	37.6	42.5	19.9
	Appropriateness of fare guidance	45.2	35.7	19.1
	Effects of fare discounts	70.6	23.2	6.2
	Comprehensive evaluation of passenger ship fares	43.6	41.2	15.1
	Appropriateness of crew assistance	63.6	29.1	7.3
	Appropriateness of announcements and notices	60.6	26.1	13.3
	Appropriateness of guidelines for escape routes on board of ships	60.6	32.5	6.9
	Comprehensive evaluation of passenger ship safety	53.7	39.4	6.9
	Average	55.8	33.2	11.0

전체적으로 도서민 및 일반인의 연안여객선 대한 인식은 긍정적인 답변의 비중(그렇다 이상)이 그렇지 않은 답변(보통 이하)의 비중보다 높게 나타났다. 그럼에도 불구하고 세부적인 항목에 있어서는 다음과 같은 특징이 있다.

첫째, 도서민의 경우 Good(그렇다) 이상의 비중이 50%를 넘지 못하는 항목은 운항횟수의 적정성, 접안시설 우수성, 교통약자시설 우수성, 운임의 적정성, 운임 안내 적절성 등으로 나타났으며, 운항 및 시설 종합평가와 운임 종합평가에서 50% 이상의 긍정적인 답변을 얻지 못했다.

둘째, 일반인의 경우 Good(그렇다) 이상의 비중이 50%를 넘지 못하는 항목은 교통약자시설 우수성, 운임의 적정성, 운임 안내 적절성 등이며, 운임 종합평가에서 50% 이상의 긍정적인 답변을 얻지 못했다.

셋째, 도서민과 일반인이 모두 50% 이상의 긍정적인 답변을 하지 않은 항목은 교통약자시설 우수성, 운임의 적정성, 운임 안내 적절성 등과 운임 종합평가로 교통약자시설에 대한 정책 및 운임 정책에 대한 보다 면밀한 검토가 필요하다는 점을 알 수 있다.

넷째, 여객선을 주로 이용하는 연령층은 50~60대이며 ‘바다로 이용권’ 대상(만 34세 이하) 연령층인 10~30대의 비중은 14.9%로 나타났다. 10~30대 고객층을 확대하기 위해서는 이들을 대상으로 한 여객선사의 홍보가 필요할 것이다. 기존의 ‘바다로 이용권’에 대한 홍보 확대와 더불어 대학생을 대상으로 한 섬 관광 공모전, SNS 활용을 통해 젊은 층의 흥미를 유발할 수 있는 방안 등을 고려해 볼 필요가 있다.

아울러 기차 이용권 ‘내일로’와 연계도 고려할 수 있을 것이

다. ‘내일로’는 2030세대의 여행문화로 자리 잡았기 때문에 연계를 통한 수요 창출을 기대할 수 있다.

다섯째, 일반인 비중이 높은 항로의 여객선 이용을 촉진하기 위해서는 도서지역 관광 상품 개발이 가장 우선시 돼야할 것으로 판단된다. 일반인 응답자의 79.4%가 관광을 목적으로 여객선에 승선하고 있으며 가장 개선돼야 할 사항으로 연계관광 상품 개발이 응답자의 52.7%를 차지한다. 선사는 지자체, 관광업체, 섬 내 편의시설 업체 등과 협의해 연안 관광 상품을 발굴하는 데 노력할 필요가 있다. 홍도, 흑산도, 비금도, 도초도 등은 KTX 비용, 선박 비용, 숙박 및 식사, 관광 등을 포함한 관광 상품이 존재하는데, 그 외 도서지역에 대해서도 당일 코스, 1박 2일 코스 등 다양한 관광 코스 상품 등을 발굴하여 수요를 창출하는 데 노력이 필요하다.

여섯째, 여객선 터미널까지 이동하는 교통수단보다 섬 내의 교통수단에 따른 불편함이 더 높은 것으로 나타났다. 여객선 터미널까지 교통수단 이용 시 일반인과 도서민 응답자 각각 71.7%, 75.1%가 불편함이 없다고 응답하였다. 그러나 일반인을 대상으로 섬 내 불편사항을 조사한 결과 섬 내 ‘이동수단’이 24.0%로 ‘식당 및 편의시설(36.8%)’ 다음으로 두 번째로 높은 비중을 차지하였다. 여객선사와 섬내 렌트카 업체 및 숙박업소와의 연계상품을 통해 도서지역 내 교통 불편을 해소할 필요가 있다.

일곱째, 여객선을 운항 및 시설, 운임, 안정성 등 3개 측면에서 만족도를 조사한 결과 운항 및 시설과 안정성 측면에서는 전반적으로 긍정적인 것으로 나타났으며 운임은 보통으로 나타났다. 현재의 운임 수준에 대해서 부정적이진 않으나 운임이 할인 될 경우 도서 방문을 더 할 의향이 있는 것으로 판단된다. 전반적인 여객선 운임에 대해 43.6%가 만족하고 있으며 39.8%가 운임이 적정하다고 응답하였다. 이에 더하여 전체 응답자의 71.2%가 운임 할인 시 도서방문이 늘어날 것이라고 응답(‘그렇다’ 43.2%, ‘매우 그렇다’ 28.0%)한 점을 고려하여 운임지원 정책에 대해 보다 많은 고려가 요구된다.

아울러 본 연구에서 다룬 3개 항목인 시설 및 운영 측면, 운임 측면 및 안전 측면에서 다음과 같은 대안을 고려할 필요가 있다.

시설 및 운영 측면에서 그 동안 추진되고 있던 어촌뉴딜 정책의 추진의 내용에 여객선 편의시설 확충 및 개선 사업에 대한 할당이 확대될 필요가 있을 것이다. 아울러 관광 수요를 확대하고 대비하기 위해 터미널과 육상의 교통 간 연계 확충을 위한 계획이 요구된다. 중장기적으로 여객선 및 육상 통합의 예·발매 서비스에 대한 제공, 여객선 현대화 계획 등도 필요하다. 네트워크 관리를 위해 연안해상교통에 대한 실시간 모니터링 시스템 구축을 통해 네트워크의 과학적 설계도 검토할 필요가 있을 것이다.

운임 측면에서 연안여객해상교통의 탄력적인 운임조정이 가능하도록 운임조정시스템의 구축을 검토할 필요가 있다. 일반인 및 도서민에 대한 운임지원체계도 대중교통 수단에 맞게

확대가 가능한지 검토할 필요가 있다. 그 동안 보조항로에 대해 손실보상액이 지원되었는데, 이에 대한 투명한 회계시스템을 구축하고 재정지원을 할 필요가 있다.

마지막으로 안전 측면에서 교통안전 부실 업체에 대한 관리 강화, 휴게시간 확대 등 운항종사자에 대한 안전관리 강화 및 근무 환경 개선이 필요할 것이다.

요약하면 본 연구는 항목별 빈도분석을 통해 도서민과 일반인의 인식을 분석하고 50% 미만의 평가가 이루어지는 항목에 대한 분석을 제시하고, 이용자별 및 지역별 인식의 차이를 검정하였다. 아울러 추가적인 논의가 요구되는 정책적 논의사항들을 제시하였다.

본 연구의 조사결과에서 제시한 사항들을 감안하여 연안해운 정책에 활용할 필요가 있을 것이다. 특히 2020년 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률에 연안여객선이 대중교통수단으로 포함됨으로써 대중교통에 걸 맞는 지원책 마련이 필요하다고 할 수 있다. 특히 운임관련 정책에 있어 육상의 대중교통요금 정책과 연계하는 방안 등 다각적인 검토가 필요하다고 할 수 있다.

이러한 연구결과에도 불구하고 다음과 같은 연구가 지속될 필요가 있다. 정책관련해서 보다 세부적인 검토가 요구되거나 지속적인 점검이 필요한 사항을 발굴하여 정책에 반영되었는지를 평가하는 피드백(feed-back) 정책과정이 마련될 필요가 있을 것이다. 또한 코로나19 이후 경제활동의 리오프닝(reopening)을 대비하여 언급한 대중교통정책과 맞물려 교통약자정책 및 운임정책 등 새로운 정책 대안이 필요할 것이다. 마지막으로 최근에 새로이 논의가 되고 있고, 신정부의 국정과제에 포함된 공영제 관련해서도 본 연구가 기초자료로 활용되고, 후속 연구를 통해 보다 나은 정책적 논의가 있기를 기대한다.

후 기

본 연구는 내항여객운송사업 활성화를 위한 개선방안 연구(한국해운조합, 2019)에서 조사된 자료를 활용하여 새로이 분석하였다.

References

- [1] Han, J. K.(2021), "A Theoretical Analysis of public-financed; transportation policies for coastal passenger shipping", *Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 37, No. 4, pp. 715-733.
- [2] Han, J. K.(2014), "Sustainable Policy Measures in Remote Islands Routes-Focused on Introduction of Eco-friendly LNG passengership-", *Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 30, No. 4, pp. 919-938.
- [3] Han, J. H.(2017), "Basic Study on Public Operating System for Coastal Passenger Ships", Incheon Development Institute, 2017.
- [4] Heo, K. J., Lee, J. C. and Lee, J. W.(2017), "Improving the Safety Management of the Passenger Ship: A Policy Implementation Perspective" *The Korean Association of Police Science Review (KAPS)*, Vol. 19, No. 4, pp. 103-132
- [5] Jeon, Y. W.(2020), "A Study on the Introduction of a Safety Wage Subsidy System for the Safe Operation of Coastal Passenger Ships", *MARITIME LAW REVIEW*, Vol. 32, No. 2, pp. 61-82.
- [6] Kang, I. K, Yang, T H, Kim, D. M, and Yeo, G. T.(2020), "A Study on Priority Determination of Policies on the Extension of Public Management System in Coastwise Passenger Transport Services", *Journal of Digital Convergence*, Vol. 18, No. 2, pp. 1-12.
- [7] Kim, S. J.(2016). "Analysis of freshness of rice depending on packing materials using MANOVA". *The Korean Journal of Applied Statistics*, 29(7), pp. 1421 - 1428.
- [8] Kim, T. I. and Park, S. H.(2017). "Improvement Measures of Operation System for Coastal Passenger Transportation Business", Korea Maritime Institute.
- [9] Kim, U. S.(2017), "A Study on the Improvement of Sea Traffic Accessibility in Island Areas", Incheon Metropolitan City.
- [10] Korea Beautiful Island Development Council(2017), "A Study on Policy Plans for Public Transportation for Island Passenger Transportation".
- [11] Korea Shipping Association(2022), 2021 Coastal Shipping Statistical Yearbook.
- [12] Lee, K. H.(2016), "A Study on the Actual Condition and the Countermeasure of Marine Accidents", *The Korean Association of Police Science Review (KAPS)*, Vol. 18, No. 6, pp. 27-54.
- [13] Lee, M. K. and Lee, E. B.(2017). "Measures for Advancement of Departure Control for Inland Passenger Ships", papers at the academic presentation of the Society for Marine Environment and Safety, pp. 47-48.

Received 13 May 2022

Revised 26 May 2022

Accepted 08 June 2022