

OPEN

공공누리



출처표시
상업용금지

발간등록번호

11-1240245-000014-10

Population

Family &
Household

Health

Education

Labor

Income &
Consumption

Culture &
Leisure

Housing &
Transportation

Environment

Safety

Social Cohesion

한국의 사회동향

Korean Social Trends 2020
<http://sri.kostat.go.kr> 2020



통계청
통계개발원

주거와 교통 영역의 주요 동향

장수은 (서울대학교)

- 2018년 전국의 주택보급률은 104.2%이다. 전체 가구 중 아파트와 자가 주택에 거주하는 가구의 비중은 2019년 기준 각각 50.1%와 58.0%이다.
- 2019년 1인당 평균 주거면적이 32.9㎡로 나타나는 등 주거의 꾸준한 질적 개선에도 불구하고 국민의 주택 만족도는 2019년 현재 4점 만점에 보통 수준인 3점에 그쳤다.
- 주택가격 증가폭이 물가 상승폭을 상회하는 가운데, 저소득층의 월소득 대비 주택임대료 비율과 연소득 대비 주택가격 배율이 전체 중위값 보다 높아 주거 불균형이 나타나고 있다. 이를 완화하기 위하여 2018년 기준 약 157만 호의 공공 임대주택이 공급되었으며, 2019년 기준 약 119만 가구에 주거급여가 지급되었다.
- 자동차 등록 대수는 2019년 현재 가구당 1.18대에 달한다. 교통망도 꾸준히 확충되어 2019년 기준 도로연장은 10만 3,192km이며, 2018년 기준 철도연장은 4,145km에 이른다. 2017년 전체 국내 여객 수송거리는 4,963억 1,900만 인km이며, 이 중 승용차, 버스, 철도의 수송분담률이 각각 52.6%, 23.9%, 18.1%를 차지하고 있다.
- 2015년 기준 평균 통근시간은 35.4분이며, 평균 통학시간은 33.3분이다. 2019년 대중교통에 대한 이용자 만족도는 7점 만점에 4.87점으로 조사되어 2012년 이후 큰 변화가 없다.
- 2019년 가구의 월평균 교통비 지출액은 약 30만 원으로 가계지출 중 8.9%를 차지한다. 2019년 현재 저상버스는 9,016대, 특별교통수단은 3,457대가 운행되고 있다. 2019년 현재 특별·광역시 종교통복지 수준이 가장 높은 지역은 세종이고, 가장 낮은 지역은 울산이다.

이 글에서는 사람들의 생활 기반이 되는 주거와 교통 영역의 주요 변화를 살펴본다. 주거 영역에서는 먼저 주택보급률과 점유형태를 통해 주거의 양적 변화를 정리한다. 이어서 1인당 평균 주거면적과 주택 만족도를 통해 주거의 질적 변화를 분석한다. 마지막으로 주거비 부담의 지역별, 소득계층별 불균형과 이를 완화하기 위한 임대주택 공급과 주거급여 수급자 현황을 살펴본다. 교통 영역에서도 먼저 도로, 철도 등 교통시설의 양적 변화와 통행량 증가 추이를 정리한다. 이어서 평균 통근·통학시간과 대중교통 만족도 등의 지표를 통해 교통 체계의 서비스 수준을 진단한다. 마지막으로 소득 분위별 교통비 부담과 고령자 등 교통약자의 증가에 따른 보편적 이동권 등 교통복지 문제를 살펴본다.

주택보급과 점유형태

우리나라의 주택보급률은 꾸준히 상승해 왔다. 〈표 VIII-1〉은 2005~2018년 사이 주택보급률의 변화를 나타낸 것이다. 이 기간 주택보급률은 98.3%에서 104.2%로 5.9%p 증가하였다. 하지만 2018년 현재 서울의 주택보급률은 95.9%에 불과해 특별·광역시도 중 유일하게 100%를 밟돌고 있다.



〈표 VIII-1〉 주택보급률, 2005–2018

연도	가구수 (1,000가구)	주택수 (1,000호)	주택보급률 (%)
2005	15,887	15,623	98.3
2010	17,656	17,739	100.5
2011	17,928	18,082	100.9
2012	18,209	18,414	101.1
2013	18,500	18,742	101.3
2014	18,800	19,161	101.9
2015	19,111	19,559	102.3
2016	19,368	19,877	102.6
2017	19,674	20,313	103.3
2018	19,979	20,818	104.2

주: 1) 가구수는 혼연가구, 1인가구, 5인 이하 비혈연가구를 포함한 일반가구 기준임.

2) 주택수는 다가구주택 구분 거처를 반영한 값임.

3) 주택보급률=(주택수÷가구수)×100.

출처: 국토교통부, 「(新)주택보급률」, 각 연도.

주택보급은 아파트 중심으로 이루어졌다. 〈표 VIII-2〉의 주택유형별 가구 분포 변화를 살펴보면, 2006–2019년 사이 단독주택은 12.4%p 감소한 반면, 아파트는 8.3%p 증가하였다. 이에 따라 2019년 현재 전체 가구 중 아파트에 거주하는 가구의 비중은 50.1%에 달한다.

〈표 VIII-2〉 주택유형별 가구 분포, 2006–2019

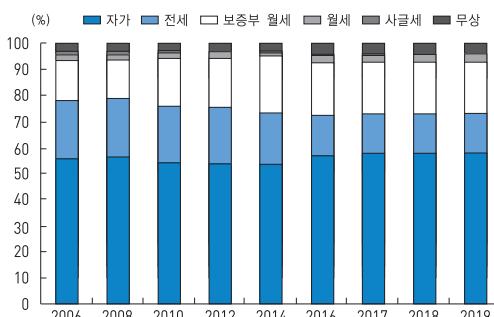
연도	단독 주택	아파트	연립 주택	다세대 주택	비거주용 건물내 주택	주택 이외의 거처	(%)
2006	44.5	41.8	3.3	7.4	1.8	1.3	
2008	42.9	43.9	3.3	7.2	1.1	1.6	
2010	40.4	47.1	4.5	5.6	1.1	1.3	
2012	39.6	46.9	3.0	7.2	1.7	1.7	
2014	37.5	49.6	3.4	6.2	1.0	2.2	
2016	35.3	48.1	2.2	8.9	1.7	3.7	
2017	34.3	48.6	2.2	9.2	1.6	4.0	
2018	33.3	49.2	2.2	9.3	1.7	4.4	
2019	32.1	50.1	2.2	9.4	1.6	4.6	

주: 1) 일반가구 기준임.

출처: 국토교통부, 「주거실태조사」, 각 연도.

주택보급과 함께 자가 가구의 비율도 점진적으로 높아졌다. [그림 VIII-1]은 2006–2019년 사이 주택 점유형태의 변화를 보여준다. 이 기간 동안 자가 가구의 비율은 55.6%에서 58.0%로 2.4%p 증가하였다. 같은 기간 전세 가구의 비율은 22.4%에서 15.1%로 7.3%p 감소하였다. 반면 월세와 보증금 있는 월세 가구의 비중이 일부 등락을 보이나 전반적으로 늘어나는 추세에 있다. 이는 이 조사가 처음 실시된 2006년 이후 지속된 저금리 상황과 이에 따른 임대인의 월세 선호현상과 무관하지 않다.

[그림 VIII-1] 주택 점유형태별 가구 분포, 2006–2019



주: 1) 일반가구 기준임.

출처: 국토교통부, 「주거실태조사」, 각 연도.

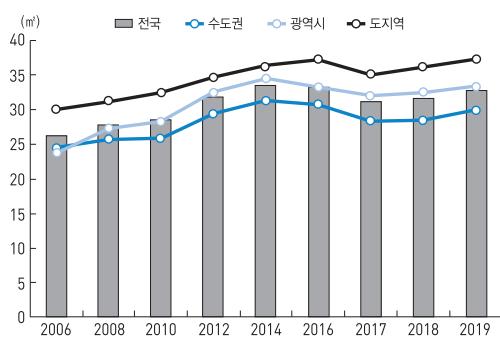
주거의 질과 만족도

주거의 양적 확충과 더불어 질적 개선도 이루어졌다. [그림 VIII-2]는 1인당 평균 주거면적의 변화를 보여준다. 2006년의 전국 기준 1인당 평균



주거면적은 26.2m²이었으나 2019년에는 32.9m²로 약 26%가량 늘었다. 같은 기간 수도권, 광역시, 도 지역의 1인당 평균 주거면적도 각각 23%, 39%, 24%가량 증가하였다. 하지만 1인당 평균 주거면적은 지역별로 편차를 보인다. 예를 들어 2019년 수도권 지역의 1인당 평균 주거면적은 29.9m²으로 조사되어, 도 지역 37.3m²의 약 80% 수준에 불과하다.

[그림 VIII-2] 1인당 평균 주거면적, 2006–2019



주: 1) 일반가구 기준임.

2) 수도권은 서울, 인천, 경기도를 포함함.

출처: 국토교통부, 「주택실태조사」, 각 연도.

전국 기준 주택보급률이 100%를 넘어섰고 1인당 평균 주거면적도 꾸준히 증가했지만 주택 만족도는 4점 만점에 보통 수준인 3점 내외에서 정체되고 있다. <표 VIII-3>은 주택 만족도를 거주 지역, 소득계층, 주택 점유형태, 주택유형에 따라 나타낸 것이다. 2019년의 평균(전체) 만족도는 3.00점으로 조사되어, 이 조사가 처음 실시된 2012년의 평균 만족도 2.83점과 비교해 큰 차이가 없다. 지역 중에서 수도권의 만족도가 2.98점

<표 VIII-3> 주택 만족도, 2012–2019

구분	2012	2014	2016	2018	(점) 2019
전체	2.83	2.92	2.99	2.98	3.00
거주 지역					
수도권	2.80	2.88	3.01	2.96	2.98
광역시 등	2.87	2.96	2.98	3.02	3.06
도 지역	2.84	2.96	2.98	2.97	2.99
소득계층					
저소득층	2.75	2.80	2.86	2.85	2.88
중소득층	2.85	2.95	3.04	3.02	3.03
고소득층	2.95	3.08	3.18	3.14	3.16
점유형태					
자가	2.93	2.99	3.07	3.03	3.05
전세	2.74	2.87	2.93	2.95	2.98
보증금 있는 월세	2.72	2.82	2.92	2.91	2.95
보증금 없는 월세	2.41	2.63	2.64	2.59	2.67
무상	2.69	2.85	2.90	2.87	2.87
주택유형					
단독주택	2.75	2.79	2.83	2.84	2.87
아파트	2.92	3.04	3.15	3.11	3.12
연립주택	2.80	2.78	2.81	2.86	2.82
다세대주택	2.72	2.78	2.82	2.88	2.94
비거주용건물내주택	2.73	2.87	2.76	2.73	2.79
주택이외의 거처	2.77	2.97	3.07	2.79	2.85

주: 1) 주택 만족도는 4점 척도로 1점에 가까울수록 '매우 불량', 4점에 가까울수록 '매우 양호'를 의미함.

2) 거주지역의 경우 서울, 인천, 경기 등은 '수도권'으로, 부산, 대구, 광주, 대전, 울산, 세종 등은 광역시 등으로, 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주 등은 도지역으로 구분되었음. 세종의 경우 2018년부터 광역시 등으로 구분되었고, 이전은 도 지역으로 구분되었음.

3) 일세, 사글세, 연세는 보증금 없는 월세에 포함함.

4) 주택이외의 거처는 오피스텔, 숙박업소의 객실, 기숙사 및 특수사회 시설, 판잣집, 비닐하우스 등을 의미함.

출처: 국토교통부, 「주택실태조사」, 각 연도.

으로 평균보다 다소 낮다. 소득계층별 만족도는 저소득층 2.88점, 중소득층 3.03점, 고소득층 3.16점으로 나타난다. 점유형태가 자가인 경우

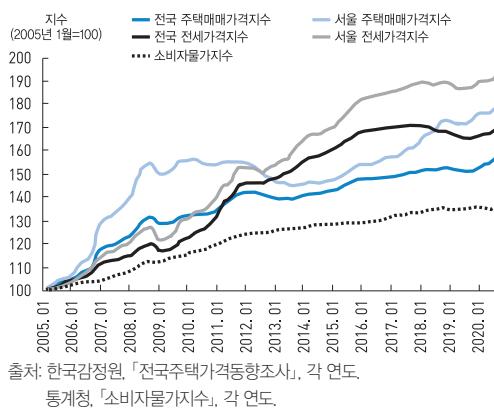


만족도가 3.05점이지만 보증금 없는 월세의 만족도는 2.67점에 불과하다. 주택유형별 만족도는 아파트가 3.12점으로 가장 높고, 비거주용 건물 내 주택의 만족도가 2.79점으로 가장 낮다.

주거비 부담과 주거복지

주거의 양적, 질적 확충에도 불구하고 〈표 VIII-3〉의 주택 만족도가 보통 수준으로 정체되고 있는 것은 주택가격 상승과 무관치 않다. [그림 VIII-3]은 전국과 서울의 주택 매매 및 전세 가격 지수를 나타낸 것이다. 2005년 1월부터 2020년 8월까지 소비자물가지수가 36.0% 상승한 데 비해, 전국의 주택 매매 및 전세 가격 지수는 각각 57.1%와 69.2% 높아졌다. 같은 기간 서울의 주택 매매 및 전세 가격 지수는 전국 지수보다 20%p 이상 더 상승하여 각각 78.6%와 92.0% 증가하였다.

[그림 VIII-3] 주택 매매 및 전세 가격 지수, 2005. 1~2020. 8



즉, 최근 약 15년 동안 주택가격 증가폭은 물가 상승폭을 상회하였으며, 특히 서울 거주 임차인의 주거비 부담이 증가한 것을 확인할 수 있다.

이를 월소득 대비 주택임대료 비율(Rent to Income Ratio, RIR)과 연소득 대비 주택가격 배율(Price to Income Ratio, PIR)로 좀 더 자세히 살펴볼 수 있다. 〈표 VIII-4〉의 RIR은 2006년 18.7%에서 2014년 20.3%로 높아지는 경향을 보이다가 2018년 15.5%까지 낮아졌으나 2019년 현재 소폭 상승하여 16.1% 수준이다. 2019년 수도권의 RIR은 전체보다 높은 20.0%이며 저소득층의 RIR은 20.3%에 달한다.

〈표 VIII-4〉 월소득 대비 주택임대료 비율, 2006~2019

연도	전체	지역			소득계층			(%)
		수도권	광역시	도지역	저소득	중소득	고소득	
2006	18.7	19.9	18.5	17.8	27.6	18.9	16.1	
2008	17.5	22.3	19.3	15.9	25.0	17.6	17.4	
2010	19.2	20.9	16.4	14.4	28.2	16.6	21.1	
2012	19.8	23.3	16.8	14.5	21.8	17.3	22.6	
2014	20.3	21.6	16.6	15.8	29.0	17.0	21.6	
2016	18.1	17.9	15.4	14.2	23.1	14.9	19.0	
2017	17.0	18.4	15.3	15.0	22.2	15.7	20.3	
2018	15.5	18.6	16.3	15.0	20.3	16.7	18.3	
2019	16.1	20.0	16.3	12.7	20.3	16.7	18.3	

주: 1) 월소득 대비 주택임대료 비율(RIR)=중위 월임대료÷중위 월소득×100.

2) 수도권은 서울, 인천, 경기 등을 포함함.

출처: 국토교통부, 「주거실태조사」, 각 연도.

한편 〈표 VIII-5〉의 PIR은 2006~2019년 사이 4.2배에서 5.4배로 증가하였다. 2019년 기준 도지역의 PIR은 3.6인 반면 수도권은 6.8로 전체

PIR을 웃돈다. 또한 저소득층의 PIR은 8.9이지만 중소득층과 고소득층은 각각 5.2와 4.8에 그친다. RIR과 PIR의 지역 간, 소득계층 간 차이를 볼 때, 수도권과 저소득층의 주거비 부담이 상대적으로 크다는 것을 알 수 있다.

〈표 VIII-5〉 연소득 대비 주택가격 배율, 2006~2019

연도	전체	지역			소득계층			(배)
		수도권	광역시	도지역	저소득	중소득	고소득	
2006	4.2	5.7	4.1	3.3	6.3	3.4	3.6	
2008	4.3	6.9	3.3	3.0	6.4	4.3	4.2	
2010	4.3	6.9	3.5	2.9	6.1	4.2	4.0	
2012	5.1	6.7	5.0	3.6	7.5	4.3	4.4	
2014	4.7	6.9	4.7	4.2	8.3	5.0	4.7	
2016	5.6	6.7	5.3	4.0	9.8	5.6	5.0	
2017	5.6	6.7	5.5	4.0	8.3	5.2	4.8	
2018	5.5	6.9	5.6	3.6	9.0	5.2	4.8	
2019	5.4	6.8	5.5	3.6	8.9	5.2	4.8	

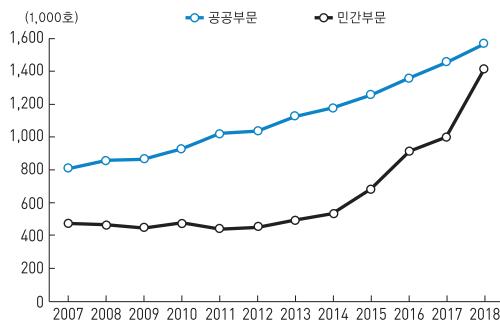
주: 1) 연소득 대비 주택가격 배율(PIR)=중위 주택가격÷중위 연소득.

2) 수도권은 서울, 인천, 경기 등을 포함함.

출처: 국토교통부, 「주택실태조사」, 각 연도.

이러한 도시지역 저소득층의 주거안정을 위해 임대주택이 보급되고 있다. 정부는 공공부문을 통해 영구, 국민, 10년, 장기 전세 등 다양한 형태의 임대주택을 제공하고 있다. [그림 VIII-4]에서 보는 바와 같이, 공공부문과 민간부문의 임대주택 재고는 증가 추세에 있으며 2018년 현재 약 299만 호가 공급되었다. 특히, 공공부문 임대주택은 2007년 약 81만 호에서 2018년 약 157만 호로 94% 가량 증가하였다.

〈그림 VIII-4〉 공공 및 민간 부문 임대주택 재고, 2007~2018



출처: 국토교통부, 「국토교통통계연보」, 각 연도.

〈표 VIII-6〉 기초주거급여 수급가구 및 수급권자 수, 2016~2019

	전국	수도권	광역시	도지역
수급가구				
수급가구 수(1만 가구)				
2016	94.5	35.7	28.6	50.2
2017	93.6	36.3	28.3	49.3
2018	107.0	42.3	32.4	56.1
2019	118.8	48.5	36.2	61.5
전체 가구 중 비율(%)				
2016	4.9	3.8	5.8	4.7
2017	4.8	3.8	5.7	4.6
2018	5.3	4.4	6.4	5.1
2019	5.8	4.9	7.1	5.5
수급권자				
수급권자 수(1만 명)				
2016	138.8	52.7	43.3	72.4
2017	135.1	52.5	42.1	70.0
2018	153.0	60.8	47.5	79.3
2019	168.1	68.9	52.2	86.3
전체 인구 중 비율(%)				
2016	2.8	2.1	3.4	2.6
2017	2.7	2.1	3.3	2.5
2018	3.1	2.5	3.8	2.9
2019	3.4	2.8	4.1	3.1

주: 1) 수급 가구 및 인원은 시설수급자 포함. 각 급여별 중복을 제외한 수치임.

2) 전체 가구와 인구는 각각 내국인 가구 및 인구 기준임.

3) 수도권은 서울, 인천, 경기 등을 포함함.

4) 광역시는 세종시 제외.

출처: 보건복지부, 「국민기초생활보장 수급자현황」, 각 연도, 통계청, 「인구주택총조사」, 각 연도.



저소득층의 주거안정을 위해 주거급여도 지급되고 있다. <표 VIII-6>은 2016~2019년의 주거급여 수급자 현황을 나타낸 것이다. 2019년의 전체 수급가구 수와 수급권자 수는 약 119만 가구와 약 168만 명으로 전체 가구와 인구의 약 5.8%와 3.4% 수준이다. 수급권자 비율은 광역시가 상대적으로 높고 수도권이 상대적으로 낮다.

교통시설 확충과 통행량 증가

사람들의 소득수준이 높아짐에 따라 자동차 등록 대수가 크게 증가하였다. <표 VIII-7>의 자동차 등록 대수 현황을 보면, 2000년 약 1,206만 대에서 2019년 약 2,368만 대로 2배가량 증가하였다. 가구당 자동차 등록 대수도 계속 증가하여 2019년 현재 1.18대에 달한다. 이는 2000년 대비

<표 VIII-7> 자동차 등록 대수 및 도로연장, 2000~2019

연도	자동차 등록 대수		도로연장	
	전체 (1,000대)	가구당 (대)	전체 (km)	국토면적당 (km/km ²)
2000	12,059	0.83	82,440	0.83
2005	15,397	0.96	90,817	0.91
2010	17,941	1.03	94,230	0.94
2015	20,990	1.10	99,024	0.99
2016	21,803	1.13	100,428	1.00
2017	22,528	1.15	101,870	1.02
2018	23,203	1.17	102,465	1.02
2019	23,677	1.18	103,192	1.03

주: 1) 도로연장은 개통도로 기준임.

출처: 국토교통부, 「자동차등록현황보고」, 각 연도; 「도로현황조사」, 각 연도; 「지적통계연보」, 각 연도.
통계청, 「장래가구특별주택」, 2019.

41.6% 증가한 수준이다. 자동차 대중화와 함께 도로망도 지속적으로 확충되어 전국의 도로연장은 2000년 8만 2,440km에서 2019년 10만 3,192km로 약 25.2% 증가하였다. 국토 면적당 도로연장도 2019년 현재 1.03km/km²에 이르러 2000년 대비 24.1% 증가한 수준을 나타내고 있다.

자동차의 보급과 도로망의 확충으로 혼잡, 교통사고, 대기오염 등의 사회적 비용이 발생하였다. 이에 대처하기 위하여 철도 등 대중교통에 대한 투자도 활발히 이루어졌다. <표 VIII-8>과 같이 철도연장은 2000년 3,123km에서 2019년 4,145km로 32.7% 증가하였다. 특히, 복선철도 연장이 같은 기간 939km에서 2,635km로 180.7% 늘어나 전체 철도연장의 63.6%를 차지하고 있다.

<표 VIII-8> 철도연장, 2000~2019

연도	전체	단선	복선	(km)
2000	3,123	2,184	939	
2005	3,392	2,037	1,355	
2010	3,557	1,794	1,763	
2015	3,874	1,594	2,279	
2016	3,953	1,504	2,449	
2017	4,139	1,504	2,635	
2018	4,135	1,500	2,635	
2019	4,145	1,510	2,635	

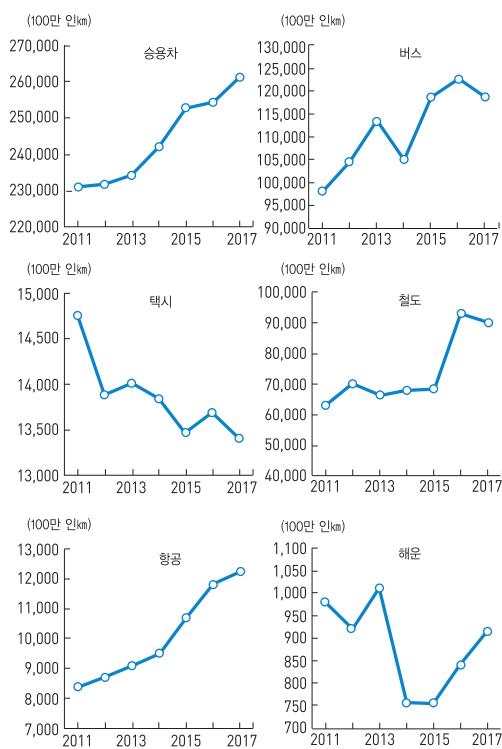
주: 1) 2016년부터 복선에 (주)SR 연장도 포함시켰음.

출처: 한국철도공사, 「철도통계연보」, 각 연도.

교통시설 확충과 함께 통행량이 꾸준히 증가하고 있다. [그림 VIII-5]와 같이 국내 여객 수송거리는 2011년 4,163억 4,800만 인km에서 2017년 4,963억 1,900만 인km로 19%가량 증가하였다.



[그림 VIII-5] 국내 여객 수송거리, 2011~2017



출처: 국토교통부 통계누리, 「교통부문수송실적보고」, 각 연도.

〈표 VIII-9〉에서 확인할 수 있듯이, 같은 기간 승용차의 수송분담률이 꾸준히 50%를 상회하

〈표 VIII-9〉 국내 여객 수송분담률, 2011~2017

연도	승용차	택시	버스	철도	항공	해운	(%)
2011	55.5	3.5	23.6	15.1	2.0	0.2	
2012	53.9	3.2	24.3	16.3	2.0	0.2	
2013	53.5	3.2	25.9	15.1	2.1	0.2	
2014	55.1	3.2	23.9	15.5	2.2	0.2	
2015	54.4	2.9	25.5	14.7	2.3	0.2	
2016	51.3	2.8	24.7	18.7	2.4	0.2	
2017	52.6	2.7	23.9	18.1	2.5	0.2	

출처: 국토교통부 통계누리, 「교통부문수송실적보고」, 각 연도.

는 가운데, 철도의 수송분담률이 2011년 15.1%에서 2017년 18.1%로 소폭 상승하였다.

교통서비스 수준과 만족도

교통시설의 꾸준한 확충에도 불구하고 교통체계의 서비스 수준은 정체 국면이다. 〈표 VIII-10〉은 통근시간과 통학시간의 변화를 보여준다. 2015년 기준 평균 통근시간은 35.4분으로 2000년의 32.1분과 비교해 큰 차이가 없다. 다만 전 국민의 약 50%가 거주하는 수도권 지역의 평균 통근시간은 2015년 기준 43.7분으로 나타나 전국 평균 통근시간 35.4분에 비해 23.3%가량 높다.

〈표 VIII-10〉 평균 통근 및 통학 시간, 2000~2015

	전국	수도권	광역시	도지역	(분)
평균 통근시간					
2000	32.1	39.7	34.3	27.3	
2005	31.1	38.4	31.7	27.2	
2010	33.7	41.5	34.2	30.0	
2015	35.4	43.7	36.0	31.5	
평균 통학시간					
2000	33.9	37.9	34.6	30.9	
2005	30.1	34.3	30.1	28.0	
2010	31.5	36.4	31.1	29.7	
2015	33.3	38.8	33.7	31.2	

주: 1) 평균 통근시간 및 통학시간은 원자료에서 통근시간 변수가 일정 시간 간격으로 구성된 범주형 변수로 제공됨에 따라 도수분포표의 평균을 구하는 방식으로 산출하였음. 여기서 마지막 범주인 '120분 이상'의 경우 120분과 150분의 중간값인 135분으로 가정하였음.

2) 2010년까지는 10% 표본 자료이고, 2015년은 20% 표본 자료임.

출처: 통계청, 「인구주택총조사」, 원자료, 각 연도.



2015년 기준 평균 통학시간은 33.3분으로 이 또한 2000년의 통학시간과 큰 차이가 없다. 통근 시간처럼 통학시간도 수도권이 38.8분으로 전국 평균 33.3분에 비해 16.4%가량 높다. 통근시간과 통학시간 모두 수도권과 광역시보다 도 지역이 가장 적게 소요된다.

대중교통 이용자의 만족도도 큰 변화가 없다. <표 VIII-11>은 대중교통의 접근성, 환승, 서비스 등에 대한 이용자의 종합만족도(7점 만점) 추이를 보여준다. 대중교통 만족도는 2012년 4.76점에서 2019년 4.87점으로 약간 증가하였으나 전반적으로 대동소이하다. 지역별 대중교통 만족도도 큰 차이가 없는 가운데 서울이 다른 광역시에 비해 약간 높은 수준을 나타내고 있다.

<표 VIII-11> 대중교통 만족도, 2012–2019

연도	전국	서울	부산	인천	대구	대전	광주	울산	(점)
									2012
2012	4.76	5.04	4.80	4.65	4.75	4.84	4.75	4.66	4.76
2013	4.78	5.07	4.83	4.76	4.76	4.88	4.75	4.75	4.78
2014	4.84	5.05	4.80	4.76	4.79	4.79	4.71	4.60	4.84
2015	4.78	4.93	4.81	4.64	4.77	4.81	4.76	4.56	4.78
2016	4.84	5.00	4.83	4.82	4.72	4.79	4.86	4.63	4.84
2017	4.87	5.04	4.91	4.79	4.86	4.86	4.81	4.69	4.87
2018	4.84	4.95	4.83	4.74	4.83	4.87	4.80	4.67	4.84
2019	4.87	5.10	4.98	4.73	5.02	5.13	4.96	4.74	4.87

주: 1) 대중교통 만족도는 대중교통의 접근성, 환승, 서비스 등에 대한 대중교통 이용자 만족도 평균 점수로서 7점 척도(최저 1점에서 최고 7점)로 측정되었음.

출처: 국토교통부·교통안전공단, 「대중교통현황조사」, 각 연도.

교통비 부담과 교통복지

사람들의 교통비 지출액은 소득수준에 따라 차이를 보인다. <표 VIII-12>는 소득분위에 따른 월평균 교통비 지출액과 가계지출 중 교통비 지출액이 차지하는 비율을 나타낸 것이다. 전체 가계지출 중 교통비 지출 비율이 2017년 11.1%에서 2019년에는 8.9%로 2.2%p가량 감소하였다. 소득수준이 높아질수록 교통비 지출액은 커지나 소득 분위별 교통비 지출 비율과 뚜렷한 연관관계는 나타나지 않는다.

<표 VIII-12> 소득분위별 교통비 지출액, 2017–2019

소득 분위	2017		2018		2019	
	월평균 교통비 (1만 원)	교통비 지출 비율 (%)	월평균 교통비 (1만 원)	교통비 지출 비율 (%)	월평균 교통비 (1만 원)	교통비 지출 비율 (%)
전체	36.9	11.1	34.9	10.5	29.6	8.9
1분위	8.3	6.5	9.2	7.6	5.7	5.8
2분위	10.2	7.4	10.7	7.4	9.3	6.6
3분위	17.0	8.7	18.1	9.5	14.5	7.6
4분위	23.2	9.9	22.0	9.5	19.5	8.7
5분위	29.8	10.7	29.4	10.2	24.2	8.8
6분위	40.8	12.4	33.6	10.2	37.4	11.3
7분위	44.6	11.8	40.8	11.0	36.0	9.5
8분위	51.7	12.0	50.8	11.6	41.0	9.6
9분위	63.1	12.3	57.1	11.1	44.6	8.8
10분위	80.4	11.6	77.1	11.1	63.7	8.5

주: 1) 전국 1인 이상 가구를 대상으로 함.

2) 교통비 지출 비율은 가계지출 중 교통비 지출이 차지하는 비율임.

3) 교통비 지출액에는 자동차구입비, 기타운송기구 구입비, 운송기구 유지및수리비, 운송기구연료비, 기타 개인 교통서비스, 철도운송, 육상운송, 기타운송, 기타교통 관련 서비스 등을 포함함.

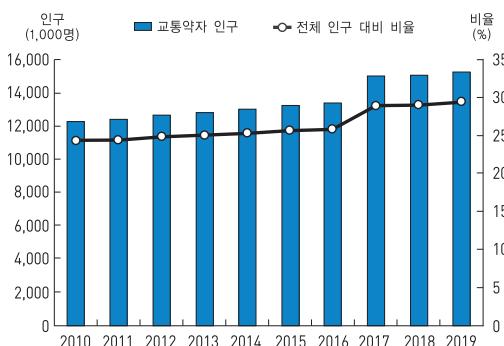
4) 2019년 「가계동향조사」 개편으로 2017년, 2018년 지출액과 2019년 지출액의 단순비교는 유의해야 함.

출처: 통계청, 「가계동향조사」, 각 연도.



한편 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 교통약자는 계속 증가하고 있다. [그림 VIII-6]과 같이 2010~2019년 사이 전국의 교통약자는 약 1,229만 명에서 1,522만 명으로 293만 명 가량 증가하였다. 같은 기간 전체 인구 대비 교통약자 비율도 높아져서 2019년 현재 29.4%, 즉 4명 중에서 1명 이상이 교통약자이다.

[그림 VIII-6] 교통약자 인구, 2010~2019



주: 1) 교통약자는 장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영유아동반자를 포함함.

출처: 국토교통부, 「교통약자 이동편의 실태조사」, 각 연도.

이러한 사회적 변화에 대응하여 저상버스와 특별교통수단(장애인 콜택시 등)이 본격적으로 보급되고 있다. <표 VIII-13>과 같이 저상버스는 2010~2019년 사이 2.8배가량 증가하여 2019년 현재 9,016대가 운행 중이다. 이는 2019년 기준으로 전체 시내버스의 26.5% 수준이다. 같은 기간 장애인 콜택시 등 특별교통수단도 꾸준히 늘어나 2019년 현재 3,457대가 운행되고 있다. 2019년 기준 특별교통수단의 보급률은 법정 보

급대수(보행상 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대) 대비 73.6% 수준이다.

<표 VIII-13> 저상버스 및 특별교통수단 운행대수와 보급률, 2010~2019

연도	저상버스		특별교통수단	
	운행대수 (대)	보급률 (%)	운행대수 (대)	보급률 (%)
2010	3,206	10.0	1,302	23.5
2011	3,899	12.6	1,476	25.5
2012	4,775	14.5	1,597	57.2
2013	5,447	16.4	1,752	63.0
2014	6,076	18.7	2,298	85.4
2015	6,737	19.9	2,601	95.4
2016	6,447	19.0	2,820	103.3
2017	7,556	22.4	2,932	126.0
2018	8,038	23.4	3,187	118.1
2019	9,016	26.5	3,457	73.6

주: 1) 저상버스 보급률은 전체 시내버스 대비 저상버스 운행대수의 비율임.

2) 2010~2011년 특별교통수단 보급률 지표값은 각 지자체의 1.2등급 등록장애인 1만 명에 대한 인허가 된 휠체어리프트가 장착된 특별교통수단의 보급률 산정 및 적용함.

3) 2012~2018년 특별교통수단 보급률은 법정대수(1,2급 장애인 200명 당 1대) 대비 특별교통수단 운행 대수의 비율임.

4) 2019년 특별교통수단 보급률은 법정대수(보행상 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 150명 당 1대) 대비 특별교통수단 운행 대수의 비율임.

출처: 국토교통부, 「교통약자 이동편의 실태조사」, 각 연도.

교통약자 이동편의시설 기준 적합률, 저상버스와 특별교통수단 보급률, 교통약자 관련 사고, 교통복지행정 수준 등 9개 교통복지지표를 토대로 8대 특별·광역시의 교통복지 수준을 평가한 결과는 [그림 VIII-7-1]과 같다. 수도권인 서울과 인천의 교통복지 수준은 전년 대비 낮아졌고, 세종은 77.1점으로 큰 폭으로 개선되었다. 이에 따라 2019년 현재 8대 특별·광역시 중에서 교통약



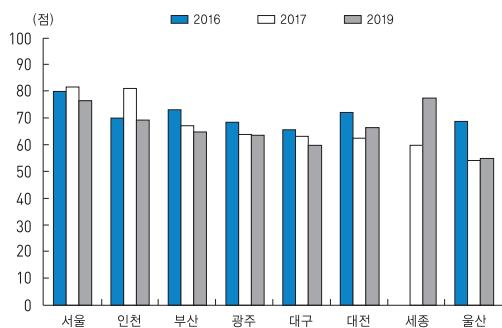
자의 이동이 가장 편리한 곳은 세종이고, 가장 불편한 곳은 울산으로 조사되었다.

2018년 교통복지 수준 종합 평가는 [그림 VIII-7-2]와 같이 9개 도 지역을 대상으로 실시되었다. 교통복지 수준이 가장 높은 지역은 86.3점을 받은

경기이고 전남은 48.7점으로 교통복지 수준이 가장 낮은 지역으로 평가되었다. [그림 VIII-7-1]에서 광주의 교통복지 수준이 3개년 연속 60점대에 머문 점을 고려할 때, 호남 지역의 교통복지 수준이 전반적으로 열악하다는 것을 알 수 있다.

[그림 VIII-7] 시도별 교통복지 수준 종합 평가 점수, 2016~2019

1) 8대 특별·광역시(2016~2019년)



주: 1) 교통복지수준 종합 평가 점수는 8개 항목(이동면의시설 기준적합 설치율, 접근로 보행환경, 보행자 안전도, 저상버스보급률, 특별교통수단보급률, 특별교통수단이용률, 고령자 및 어린이 안전도, 교통복지행정)의 점수를 합한 값으로 최저 40점, 최고 100점임.

출처: 국토교통부, 「교통약자 이동면의 실태조사」, 각 연도.

2) 9개 도 지역(2018년)

