

	보 도 자 료	
	작성	국가균형발전지원센터 김진범 소장(044-960-0144) 국가균형발전지원센터 이소현 부연구위원(044-960-0165)
	배포	홍보출판팀 김지형 3급행정원(044-960-0582) 홍보출판팀 이호창 팀장(044-960-0428)
보도일시	■ 즉시 보도 가능	

“우리나라의 철도 및 도로 밀도는 OECD 중하위권으로 지속 관심 필요”
“광역교통시설, 교육시설, 판매시설 접근성의 권역 간 격차 해소 방안 요구”
“교통문화 수준의 전국적 하락 대응 개선 노력 촉구”
 국토연, 「균형발전 모니터링 & 이슈 Brief」 제12호 발간

- 국토연구원(원장 심교언)은 「균형발전 모니터링&이슈 Brief」 제 12호를 발간했다.
 - 이번 호는 ‘지역 간 교통 격차’ 를 주제로 OECD 회원국의 교통인프라 현황과 교통 접근성 및 교통 문화의 지역 간 격차를 분석하고, 이를 바탕으로 균형발전 정책에 대한 시사점을 도출하였다.

[OECD 회원국의 교통 인프라 현황]

- (철도 총연장) 지난 10년간 OECD 회원국 평균이 연평균 0.7%씩 감소했을 때 우리나라는 연평균 1.7%씩 증가했지만, 2021년 기준 OECD 30개 회원국 중 16위에 머물고 있다.

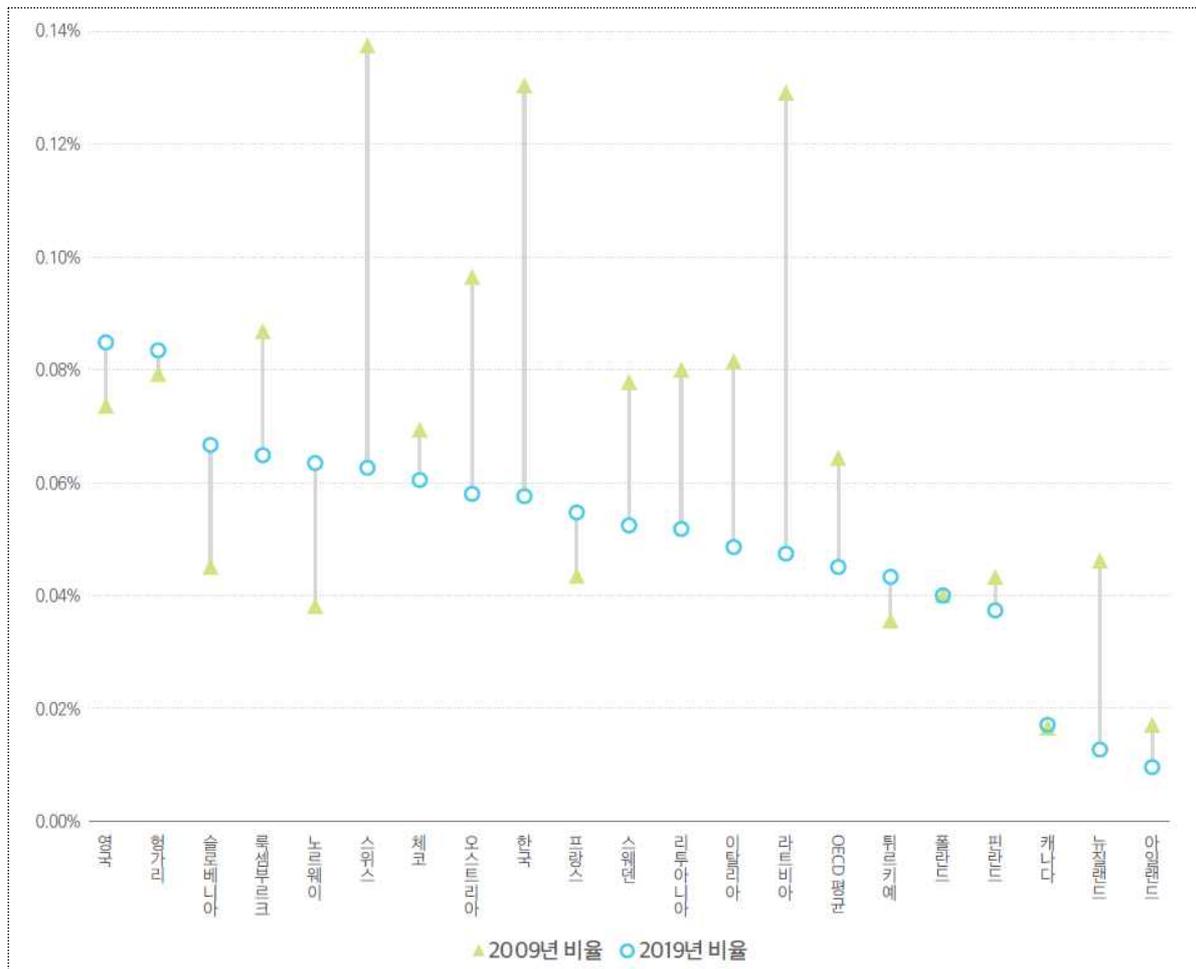
*철도 총연장은 평행 선로의 수에 관계없이 열차 운행이 가능한 철도 노선의 길이를 의미함

- (철도 밀도) 우리나라의 지난 10년간 연평균 증가율(▲1.7%)은 OECD 회원국 평균 (▲0.4%)보다 높았지만, 2021년 기준 OECD 30개 국가 중 17위에 머물고 있다.

*철도 밀도는 국토 면적 당 철도 총연장을 의미함

- (철도 인프라 투자비와 유지·관리비) 우리나라의 지난 10년간 투자비(연평균 ▼ 3.5%)는 OECD 회원국(▼0.5%)에 비해 빠르게 감소했지만, 유지·관리비는 OECD 회원국 평균이 연평균 1.8%씩 감소했을 때 오히려 연평균 1.2%씩 증가했다.
- (철도 인프라 총지출) 지난 10년간 OECD 회원국의 전체 철도 인프라 지출에서 투자가 차지하는 비율은 2.7%p 증가한 반면, 우리나라는 오히려 6.8%p 감소했다.
- (GDP 대비 철도 인프라 총지출) 지난 10년간 OECD 회원국의 GDP 대비 철도 인프라 총지출이 0.01%p 감소할 때 우리나라는 0.07%p 감소하여 OECD 회원국 중 중위권으로 하락했다.

<그림 1> OECD 20개국 GDP 대비 철도 인프라 총지출(2009년, 2019년)

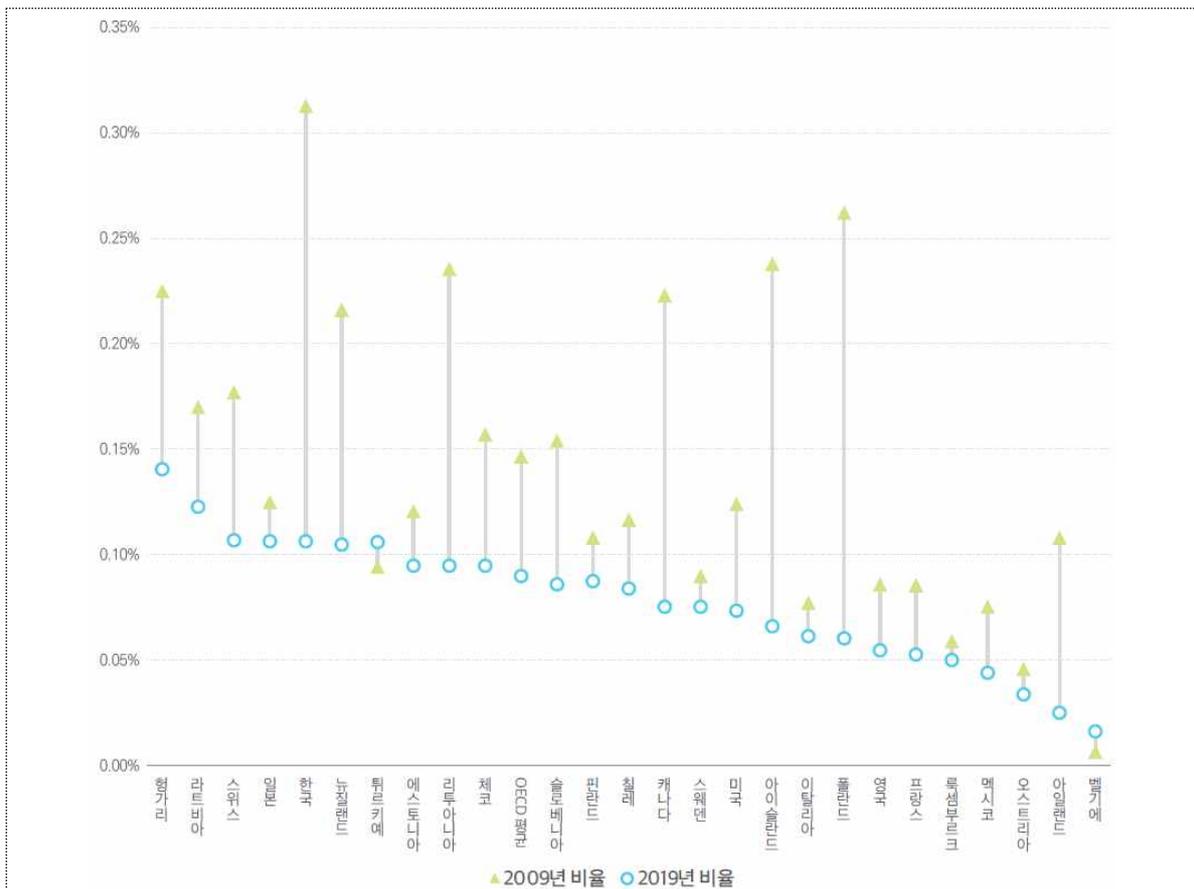


(주) 1. 일부 수치는 추정값을 나타냄. 2. 국가는 2019년 값을 기준으로 내림차순으로 정렬함.

(자료) OECD의 통계 플랫폼에 공개된 「교통 인프라 지출(transport infrastructure investment and maintenance spending)」 자료와 국가통계포털(KOSIS)에 공개된 「국내총생산(당해년가격)」 자료를 토대로 연구진 작성

- (도로 밀도) 지난 10년간 OECD 회원국 평균이 연평균 0.2% 증가할 때 우리나라는 연평균 0.6%로 빠르게 증가했으나 여전히 OECD 회원국 중 중위권 수준이다.
*도로 밀도는 국토 면적 당 도로 총연장을 의미함
- (도로 인프라 투자비와 유지·관리비) 지난 10년간 우리나라의 투자비(연평균 ▼5.7%)는 OECD 회원국(▼3.2%)보다 빠르게 감소했지만, 유지·관리비(▼1.0%)는 OECD 회원국(▼2.4%)보다 천천히 감소했다.
- (도로 인프라 총지출) 지난 10년간 OECD 회원국 평균이 연평균 2.9%씩 감소할 때 우리나라는 연평균 5.1%로 급격히 감소했으나 여전히 OECD 회원국 중 상위권 수준이다.
- (GDP 대비 도로 인프라 총지출) 지난 10년간 OECD 회원국의 GDP 대비 도로 인프라 총지출이 0.1%p 감소할 때 우리나라는 0.2%p로 빠르게 감소했으나 여전히 OECD 회원국 중 상위권 수준이다.

<그림 2> OECD 26개국 GDP 대비 도로 인프라 총지출(2009년, 2019년)



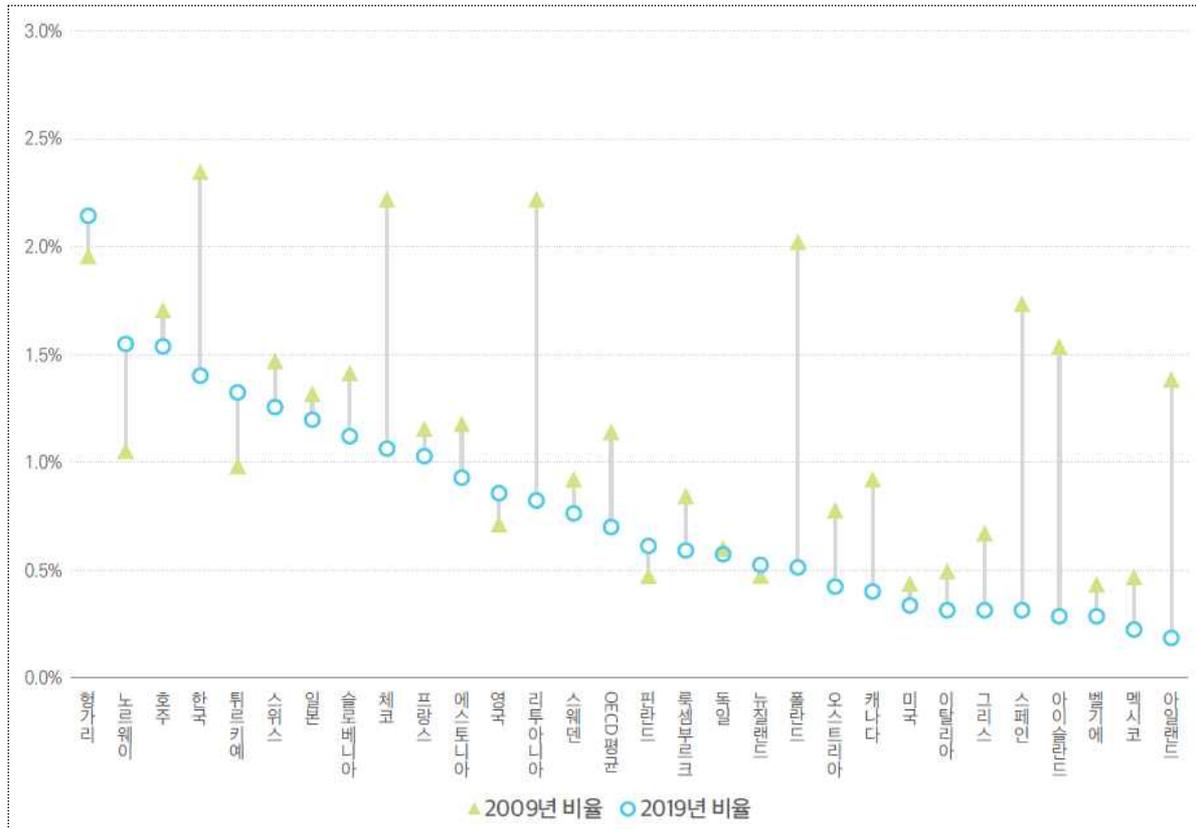
(주) 1. 일부 수치는 추정값을 나타냄. 2. 국가는 2019년 값을 기준으로 내림차순으로 정렬함.

(자료) OECD의 통계 플랫폼에 공개된 「교통 인프라 지출(transport infrastructure investment and maintenance spending)」 자료와 국가통계포털(KOSIS)에 공개된 「국내총생산(당해년가격)」 자료를 토대로 연구진 작성

□ (GDP 대비 내륙교통 인프라 투자) 지난 10년간 OECD 회원국의 GDP 대비 내륙교통 인프라 투자가 0.3%p 감소할 때 우리나라는 1.2%p로 빠르게 감소했으나 여전히 OECD 회원국 중 상위권 수준이다.

*내륙교통 인프라(inland transport infrastructure)에는 철도, 도로, 내륙 수로 인프라가 포함됨

<그림 3> OECD 30개국 GDP 대비 내륙교통 인프라 투자(2009년, 2019년)



(주) 1. 일부 수치는 추정값을 나타냄. 2. 국가는 2019년 값을 기준으로 내림차순으로 정렬함.

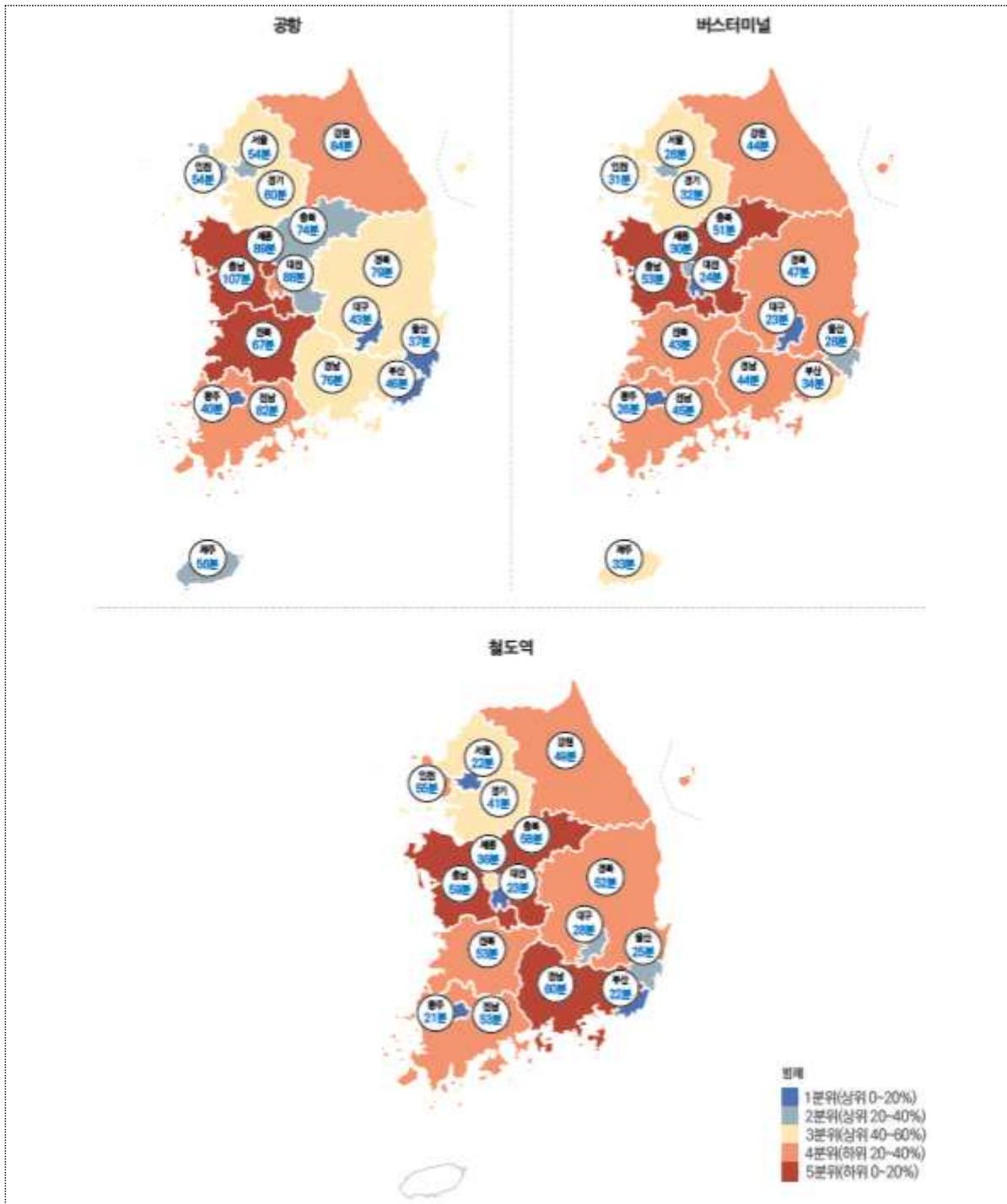
(자료) OECD의 통계 플랫폼에 공개된 「교통 인프라 지출(transport infrastructure investment and maintenance spending)」 자료와 국가통계포털(KOSIS)에 공개된 「국내총생산(당해년가격)」 자료를 토대로 연구진 작성

[교통 접근성의 지역 간 격차]

1) 광역교통시설

- (공항) 지난 3년간 대중교통 접근성은 2.4분, 승용차는 3.2분 단축되었지만, 양 수단의 권역 간 격차는 존재하며 모두 포함세를 유지했다.
- (버스터미널) 지난 3년간 대중교통은 3.3분, 승용차는 0.6분 개선됐지만, 양 수단의 권역 간 격차는 존재하며 모두 미미하게 감소했다.
- (철도역) 지난 3년간 대중교통은 1.5분, 승용차는 0.4분 개선됐지만, 양 수단의 권역 간 격차는 존재하며 포함세를 보였다.

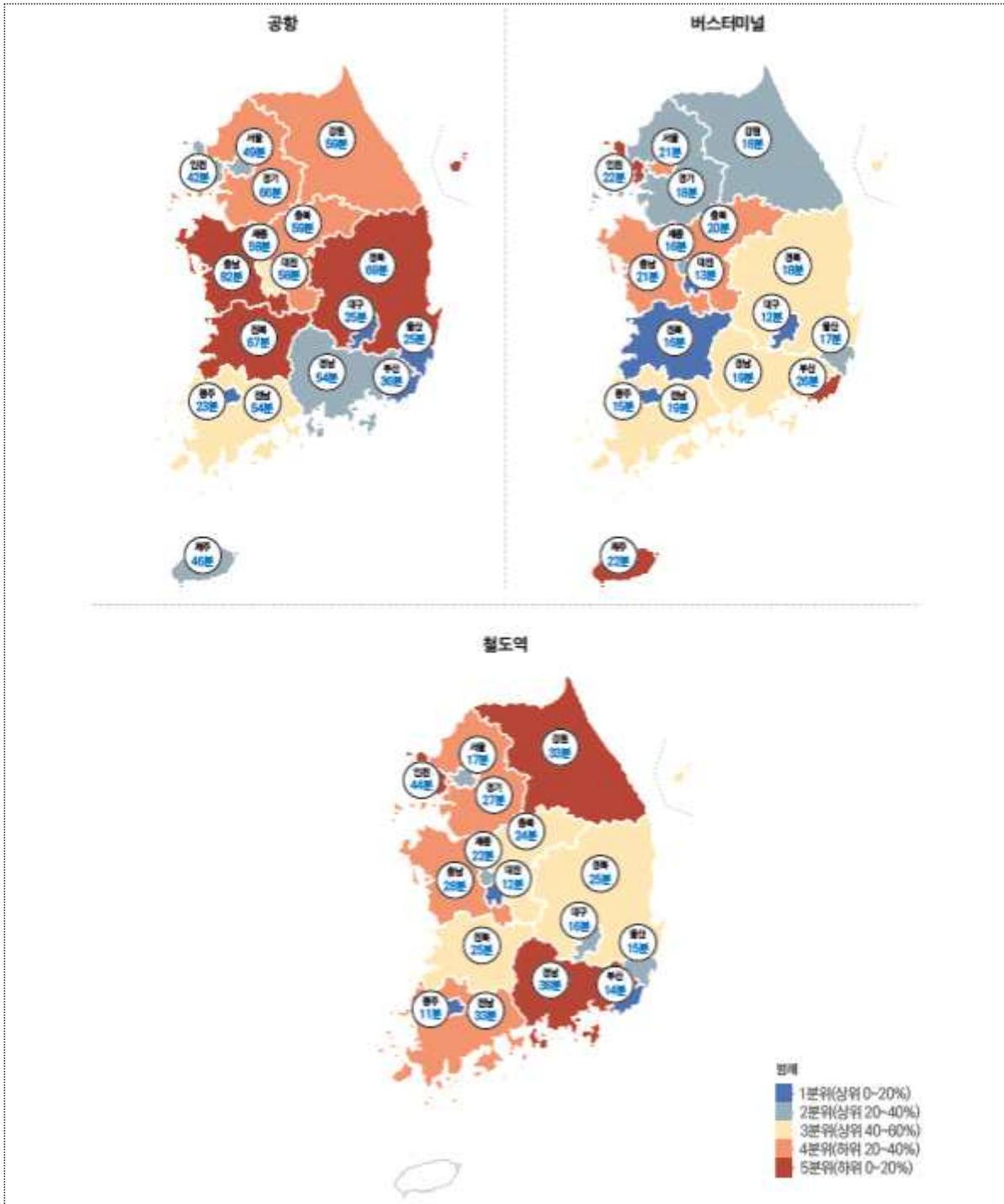
<그림 4> 2020년 시·도별 광역교통시설 대중교통 및 도보 접근성



(주) 1. 읍·면·동 지역의 수치를 집계하여 나타냄. 2. 오전 침두시간대(7~9시) 평균접근시간(단위:분)을 나타냄.

(자료) 한국교통연구원의 「교통 접근성 지표」 자료를 토대로 연구진 작성

<그림 5> 2020년 시·도별 광역교통시설 승용차 접근성



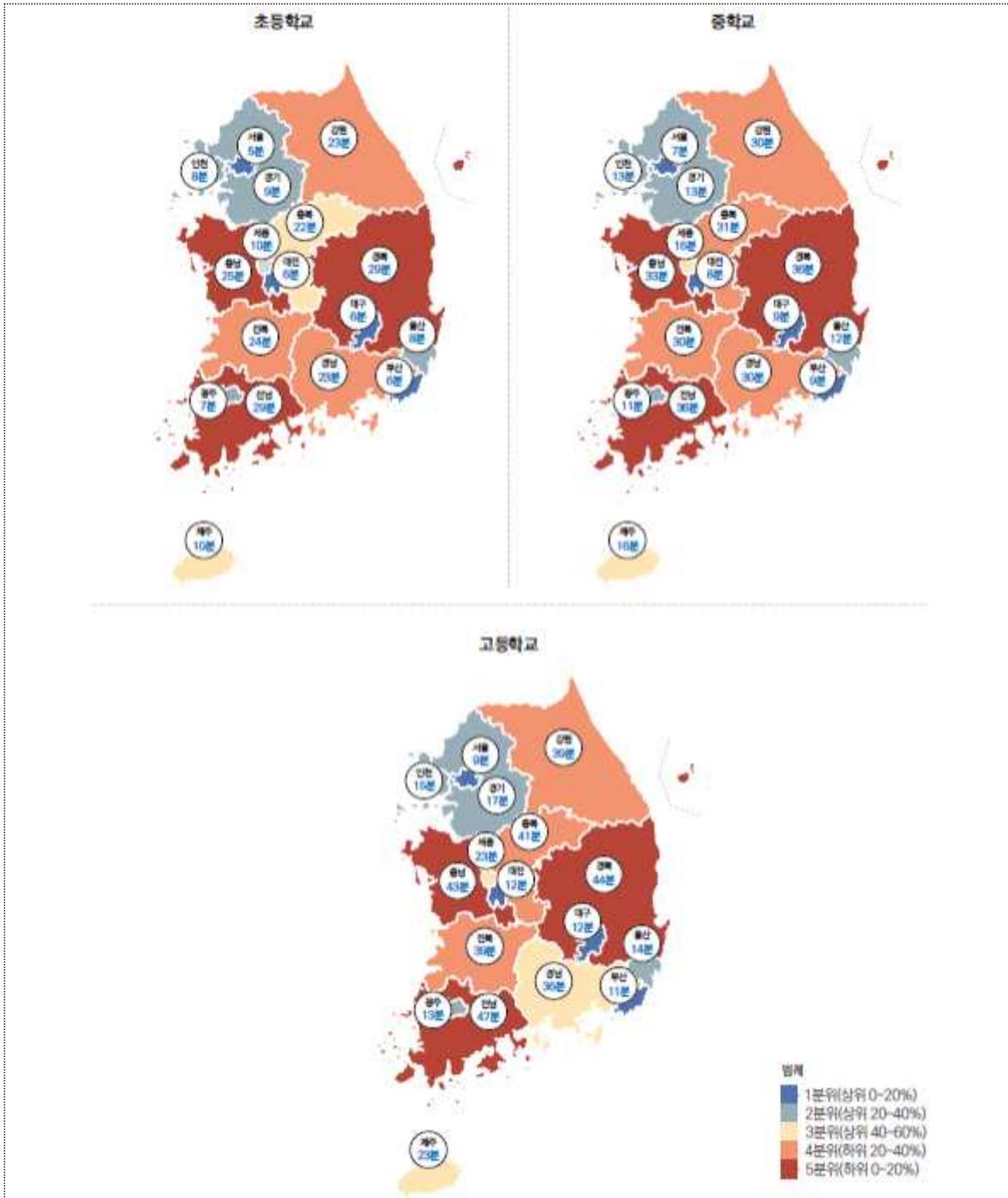
(주) 1. 읍·면·동 지역의 수치를 집계하여 나타냄. 2. 오전 칠두시간대(7~9시) 평균접근시간(단위:분)을 나타냄.

(자료) 한국교통연구원의 「교통 접근성 지표」 자료를 토대로 연구진 작성

2) 교육시설

- (초등학교) 지난 3년간 대중교통은 0.6분, 승용차는 0.2분 증가하였고, 양 수단의 권역 간 격차는 크며, 모두 소폭 감소 추세를 보였다.
- (중학교) 지난 3년간 대중교통은 0.4분 단축된 반면, 승용차는 0.1분 증가하였고, 양 수단의 권역 간 격차는 크며 모두 보합세를 보였다.
- (고등학교) 지난 3년간 대중교통은 1.5분 개선된 반면, 승용차는 0.5분 증가하였고, 양 수단의 권역 간 격차는 크지만, 전자는 감소, 후자는 증가 추세를 보였다.

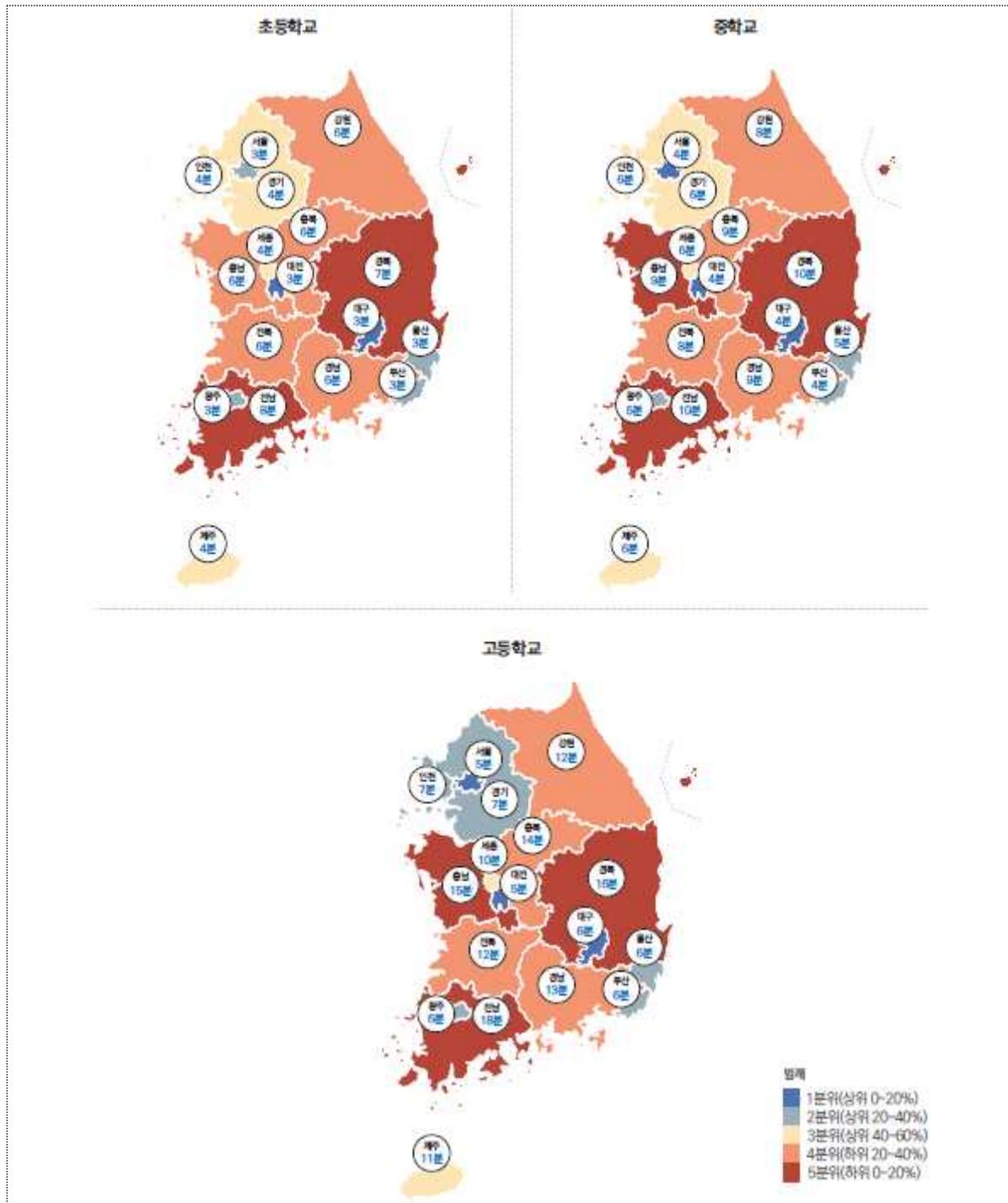
<그림 6> 2020년 시·도별 교육시설 대중교통 및 도보 접근성



(주) 1. 읍·면·동 지역의 수치를 집계하여 나타냄. 2. 오전 침투시간대(7~9시) 평균접근시간(단위:분)을 나타냄.

(자료) 한국교통연구원의 「교통 접근성 지표」 자료를 토대로 연구진 작성

<그림 7> 2020년 시·도별 교육시설 승용차 접근성



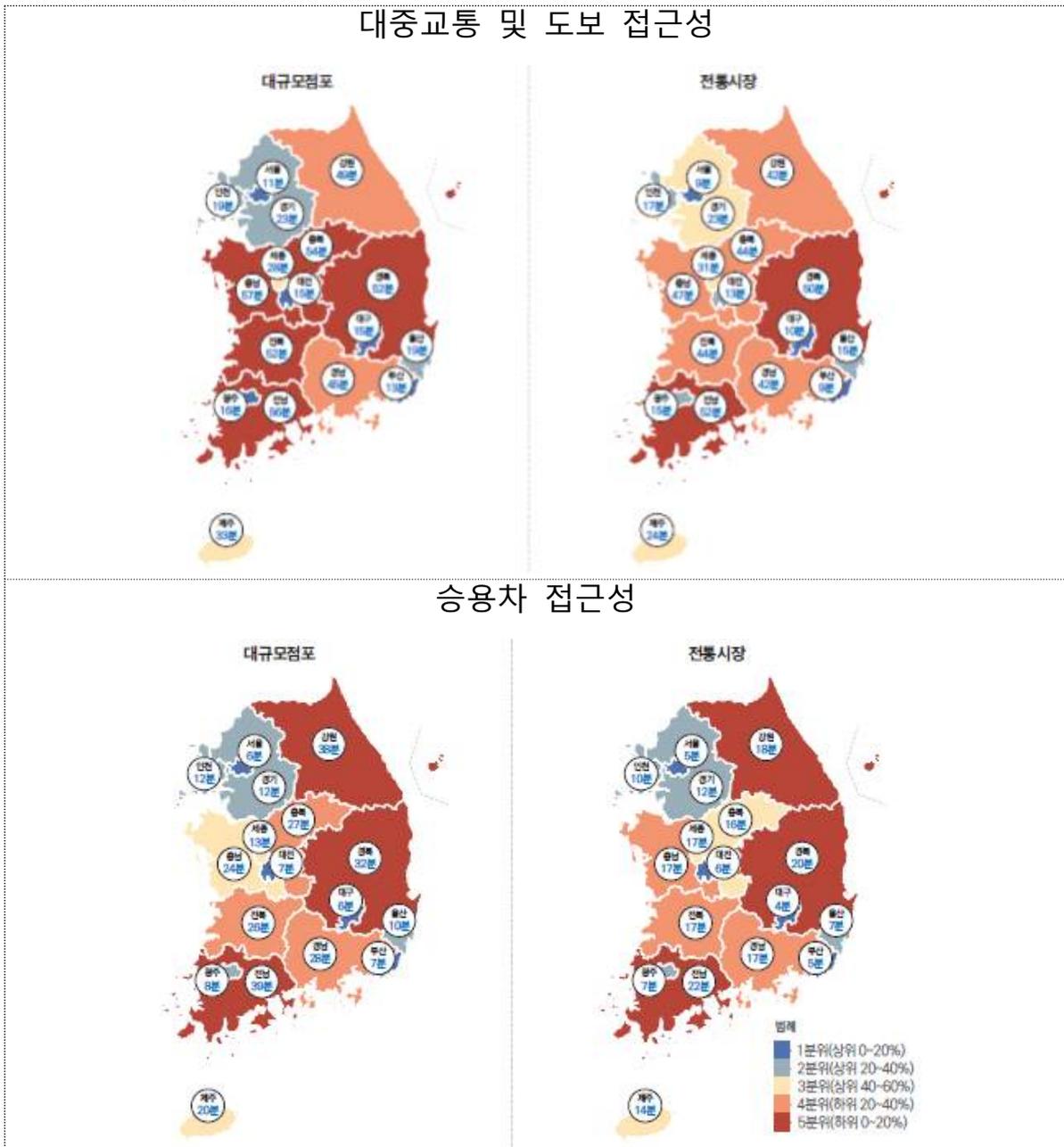
(주) 1. 읍·면·동 지역의 수치를 집계하여 나타냄. 2. 오전 침두시간대(7~9시) 평균접근시간(단위:분)을 나타냄.

(자료) 한국교통연구원의 「교통 접근성 지표」 자료를 토대로 연구진 작성

3) 판매시설

- (대규모점포) 지난 3년간 대중교통은 1.1분, 승용차는 0.3분 단축되었지만, 양 수단의 권역 간 격차는 크며, 전자는 보합세, 후자는 증가 추세를 보였다.
- (전통시장) 지난 3년간 대중교통은 2.1분 단축된 반면, 승용차는 1.1분 증가하였고, 양 수단의 권역 간 격차는 크며, 전자는 감소, 후자는 증가 추세를 보였다.

<그림 8> 2020년 시·도별 판매시설 접근성



(주) 1. 읍·면·동 지역의 수치를 집계하여 나타냄. 2. 오전 침두시간대(7~9시) 평균접근시간(단위:분)을 나타냄.

(자료) 한국교통연구원의 「교통 접근성 지표」 자료를 토대로 연구진 작성

[교통 문화의 지역 간 격차]

1) 운전행태

운전행태 영역은 횡단보도 정지선 준수율, 방향 지시등 점등률, 신호 준수율, 안전띠 착용률, 이륜차 승차자 안전모 착용률, 운전 중 스마트기기 사용 빈도, 음주 운전 여부, 규정 속도위반 빈도에 대한 종합적인 평가로서 산출됨

- (전국 평균) 2016년 82.3점에서 2022년 84.1점으로, 연평균 0.4%씩 증가했다.
- (광역권) 같은 기간 동안 권역 간 격차(최대치/최소치)는 각각 1.1배로 보합세를 유지했다.
- (시·도) 같은 기간 동안 시·도간 격차는 1.2배에서 1.1배로 미미하게 감소했다.

<그림 3> 17개 시·도의 연도별 운전행태 최대치와 최소치(2016~2022년)



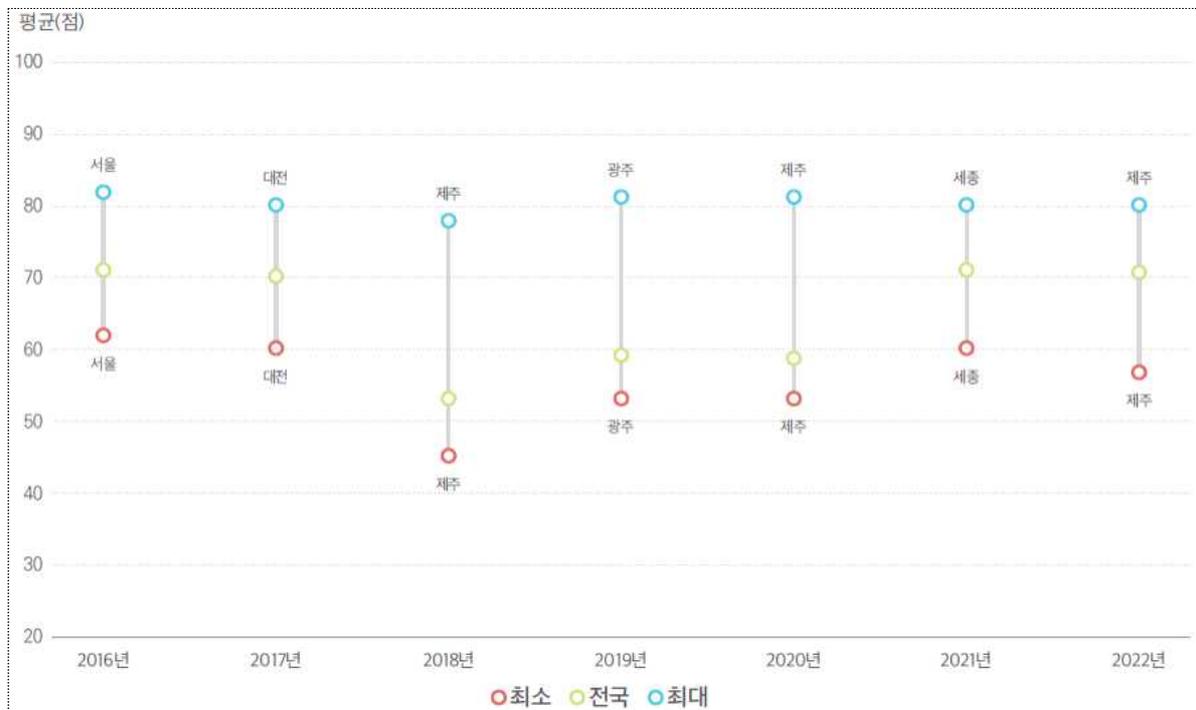
(주) 일부 도서 지역(울릉군, 신안군)을 제외한 226개 시·군·구 지역의 수치를 집계하여 나타냄
 (자료) 국토교통 통계누리에 공개된 「교통문화실태조사」 자료를 토대로 연구진 작성

2) 교통안전

교통안전 영역은 교통안전 실태(지자체 교통안전 전문성 확보 여부, 지역 교통안전 정책 이행 정도, 지자체 교통안전 예산 확보 노력, 지자체 사업용 차량 안전 관리 수준)와 교통사고 발생 정도(인구 및 도로 연장 당 자동차 교통사고 사망자 수, 인구 및 도로 연장 당 보행자 사망자 수, 사업용 자동차 대수 및 도로 연장 당 교통사고 사망자 수)에 대한 종합적인 평가로서 산출됨

- (전국 평균) 2016년 78.1점에서 2022년 69.0점으로, 연평균 2.0%씩 감소했다.
- (광역권) 같은 기간 동안 권역 간 격차는 1.2배에서 1.3배로 미미하게 증가했다.
- (시·도) 같은 기간 동안 시·도간 격차는 1.3배에서 1.4배로 미미하게 증가했다.

<그림 3> 17개 시·도의 연도별 교통안전 최대치와 최소치(2016~2022년)



(주) 일부 도서 지역(울릉군, 신안군)을 제외한 226개 시·군·구 지역의 수치를 집계하여 나타냄

(자료) 국토교통 통계누리에 공개된 「교통문화실태조사」 자료를 토대로 연구진 작성

3) 보행행태

보행행태 영역은 횡단보도 신호 준수율, 횡단보도 횡단 중 스마트기기 사용률, 횡단보도가 아닌 도로에서의 무단횡단 빈도에 대한 종합적인 평가로서 산출됨

- (전국 평균) 2016년 87.5점에서 2022년 84.3점으로, 연평균 0.6%씩 하락했다.
- (광역권) 같은 기간 동안 권역 간 격차는 각각 1.1배로 보합세를 유지했다.
- (시·도) 같은 기간 동안 시·도간 격차는 1.2배에서 1.1배로 미미하게 감소했다.

<그림 3> 17개 시·도의 연도별 보행행태 최대치와 최소치(2016~2022년)



(주) 일부 도서 지역(울릉군, 신안군)을 제외한 226개 시·군·구 지역의 수치를 집계하여 나타냄
 (자료) 국토교통 통계누리에 공개된 「교통문화실태조사」 자료를 토대로 연구진 작성

4) [종합] 교통문화지수

교통문화지수는 운전행태, 교통안전, 보행행태 영역에서 지역 간 교통 문화 수준을 비교하기 위한 목적으로 시행되는 조사로, 100점 만점으로 구성되고 점수가 높을수록 우수한 환경으로 해석할 수 있으며, 자세한 산출 과정의 경우 TS한국교통안전공단에서 공개한 「교통문화지수 실태조사」 참고

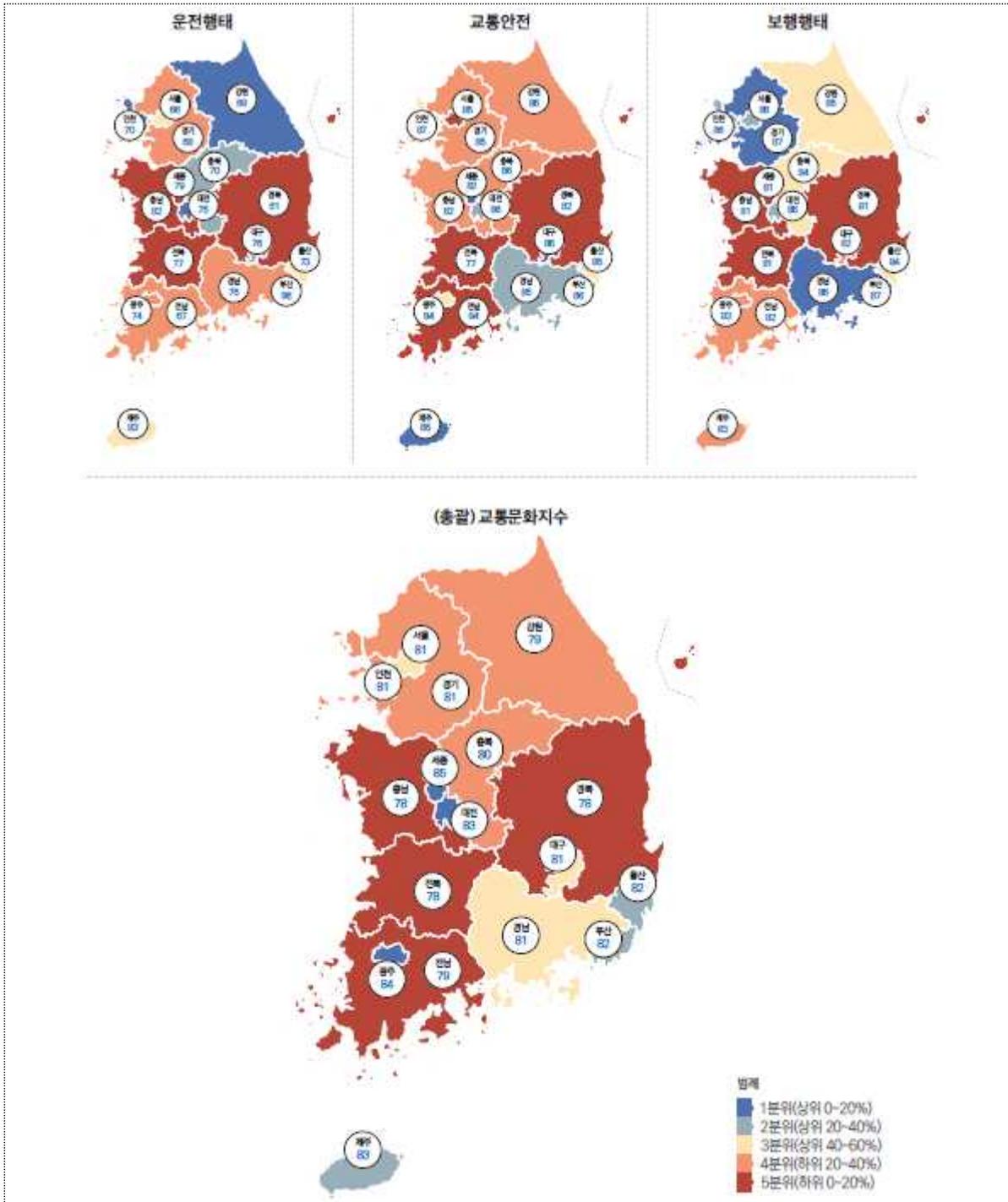
- (전국 평균) 2016년 82.3점에서 2022년 80.4점으로, 연평균 0.4%씩 하락했다.
- (광역권) 같은 기간 동안 권역 간 격차는 각각 1.1배로 보합세를 유지했다.
- (시·도) 같은 기간 동안 시·도간 격차는 1.2배에서 1.1배로 미미하게 감소했다.

<그림 3> 17개 시·도의 연도별 교통문화지수 최대치와 최소치(2016~2022년)



(주) 일부 도서 지역(울릉군, 신안군)을 제외한 226개 시·군·구 지역의 수치를 집계하여 나타냄
 (자료) 국토교통 통계누리에 공개된 「교통문화실태조사」 자료를 토대로 연구진 작성

<그림 10> 2022년 시·도별 교통문화지도



(주) 일부 도서 지역(울릉군, 신안군)을 제외한 226개 시·군·구 지역의 수치를 집계하여 나타냄
 (자료) 국토교통 통계누리에 공개된 「교통문화실태조사」 자료를 토대로 연구진 작성

[시사점]

- 한국의 GDP 대비 내륙교통 인프라 투자는 OECD 회원국 중 상위권이지만, 철도 밀도나 도로 밀도는 여전히 중하위권 수준에 머물고 있어 이를 개선하기 위한 노력이 필요하다.
- 광역교통시설, 교육시설, 판매시설에 대한 접근성은 전반적으로 개선되었지만, 권역 간 격차가 여전히 존재하며, 교육 및 판매시설에 대한 접근성 격차가 상대적으로 크기 때문에 이를 개선하려는 노력이 필요하다.
- 운전행태, 교통안전, 보행행태를 종합한 교통문화지수의 경우 시·도간 격차는 거의 없는 수준이지만, 평균은 소폭 감소하는 추세를 보여 전국적인 개선 노력이 필요하다.

※첨부 : 「균형발전 모니터링&이슈 Brief」 제12호



보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토연구원 홍보출판팀 김지형 3급행정원(☎044-960-0582)에게 연락주시기 바랍니다.