

1. 코로나19 사태 전북 교통부문 현황

김상업 연구위원_지역개발연구부

코로나19 사태 개요

코로나19가 급격히 확산함에 따라 국민 생활 전반에 큰 영향을 미치고 있다. 교통부문에서도 그 여파를 일상에서 체감할 수 있다. 코로나19 확산 방지를 위해 시행한 사회적 거리두기, 재택근무, 이동 제한 등의 영향으로 육상·항공 교통 수요가 급격히 감소하였다. 이러한 감소 추세는 폐쇄된 공간에서 불특정 다수와 공간을 공유하고 밀집되어 이동하는 버스(고속·시외 버스), 택시, 철도 및 항공에서 심각하게 나타나며, 그 외 고속도로 교통량 등에서도 확인할 수 있다. 이러한 상황 속 재난지원금 확대 등 경기부양 정책 강화로 정부의 사회간접자본(SOC)에 대한 예산 감소가 불가피했다.

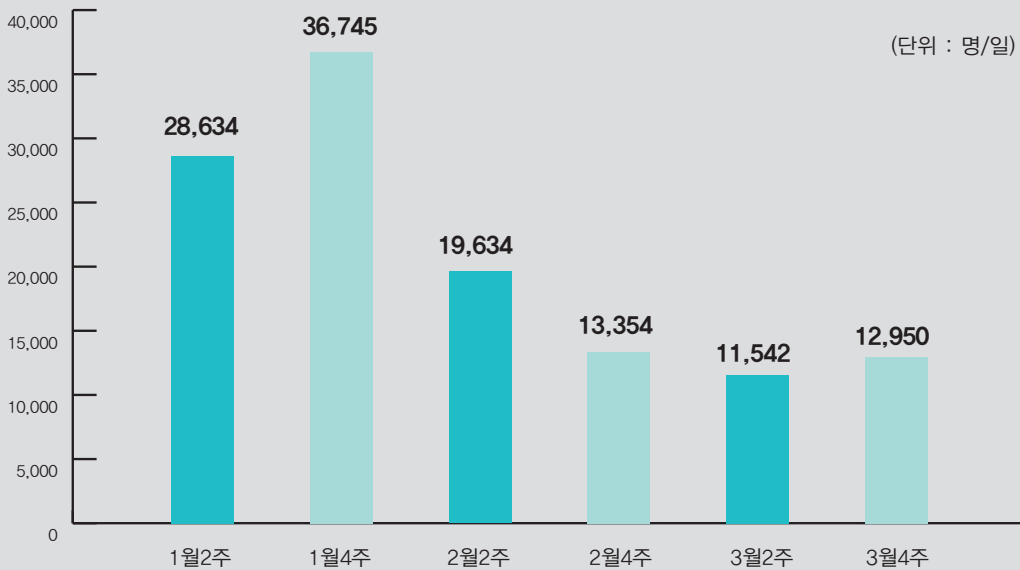
따라서 한정된 예산으로 포스트 코로나19를 대비한 효율적인 대응책 마련이 시급하다는 목소리가 커지고 있다. 이에 코로나19 확산 전·후의 실제 통계 자료를 기반으로 코로나19 확산이 전북지역 교통부문에 미치는 영향을 분석하고, 교통 분야의 주요 트렌드 변화를 진단하여 포스트 코로나19에 대비한 전북지역의 교통부문 대응 방향을 제시하고자 한다.

코로나19 교통부문 전북지역 현황

코로나19가 전북지역 교통부문의 미친 영향을 확인하기 위해 코로나19의 유행이 본격화된 2020년 2~3월의 전북지역 교통부문의 수요와 2019년 동월 자료를 비교하여 전반적인 수요 변화를 파악하였으며, 단기적인 영향을 확인하기 위해 코로나19가 유행하기 직전인 2020년 1월과 확산이 본격화된 3월의 교통부문 수요 변화를 비교해 살펴보았다.

코로나19의 영향으로 가장 큰 타격을 입은 교통수단은 버스와 철도이며, 버스의 경우 코로나19가 확산된 2020년 2~3월의 전라북도 시외버스 이용객은 928,577명으로 2019년 2~3월 이용객 1,696,805명과 비교해 45%가 감소한 것으로 나타났다. 같은 기간 시내버스 이용객은 8,590,247명에서 11,927,294명으로 28% 가량 감소했다. 또 철도수요는 전라북도 주요 철도역¹⁾의 3월 이용객 수는 375,889명/월(12,126명/일)로 1월 이용객 수인 953,301명/월(30,752명/일) 대비 60%나 감소하였다. 주별 이용객을 살펴보면 설연휴가 포함되어 있는 1월 4주차에는 증가하였으나 이후 점차 감소하는 것으로 나타났다.

<전북 주요 철도역 이용객 변화>



항공 수요의 경우 군산공항 2020년 2월 이용객은 14,823명/월(511명/일)로 전년 동월 이용객인 27,051명/월(872명/일)과 비교해 45% 감소하였다²⁾ 또한, 3월부터는 대한항공 1개노선, 이스타 항공 2개 노선이 운영하고 있지 않아 전북에서 출발하여 제주로 향하는 하늘길이 전면 중단된 상태이다.

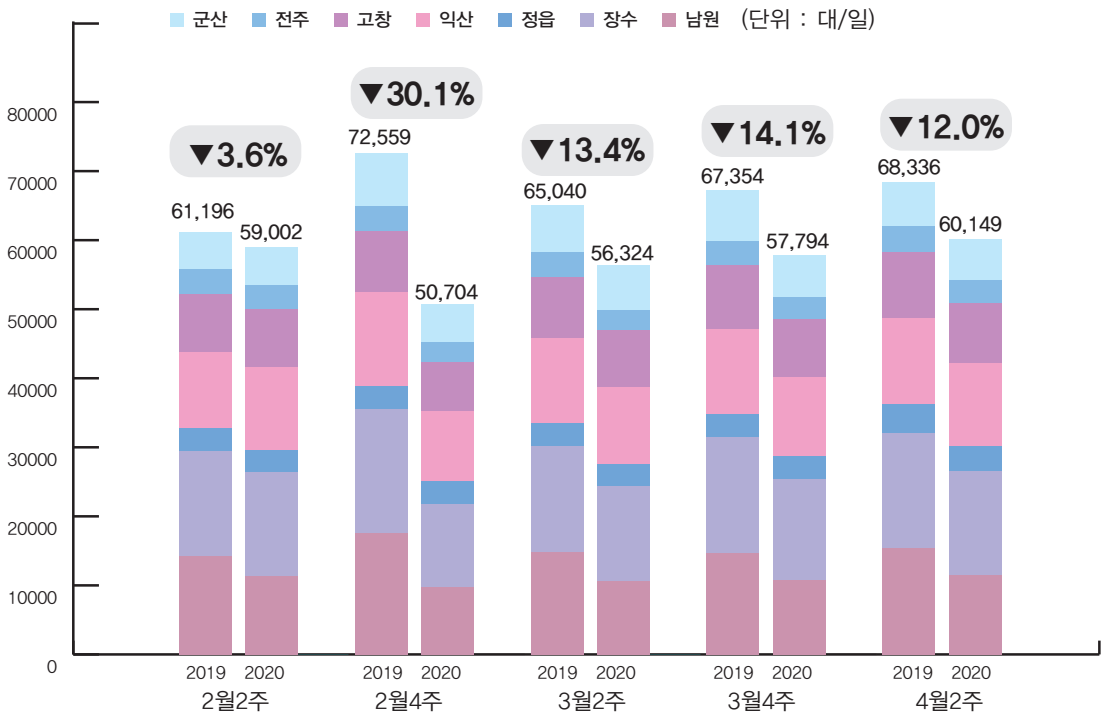
반면 고속도로 교통량은 앞서 살펴 본 버스, 철도, 항공 이용객에 비해 코로나19로 인한 피해가 적게 나타났다. 2월 2주~4월 2주간 전라북도 주요 고속도로 IC³⁾ 통량은 작년 대비 15% 정도로 전반적으로 감소한 것으로 나타났다. 하지

1) 철도 이용객 조사역 : 전주, 군산, 정읍, 남원, 김제
 2) 전라북도(2020), 내부자료
 3) 교통량 조사 IC : 호남고속도로(익산, 전주, 정읍), 서해안고속도로(군산, 고창), 기타(남원, 장수)



만 코로나19 감염자가 급증한 시기인 2월 4주에는 전년 대비 30% 이상 급격히 감소한 것으로 분석되었다. 고속도로 교통량의 경우 2월 4주 이후 꾸준히 증가하는 것을 확인할 수 있는데 이는 점차 확산세가 감소함에 따라 지역 간 통행 수요가 늘어나는 상황 속에서 밀집되어 이동하는 대중교통보다는 승용차를 더 선호하는 경향이 반영되어있는 것으로 보인다.

<주별 고속도로 통행량 변화(2019~2020)>

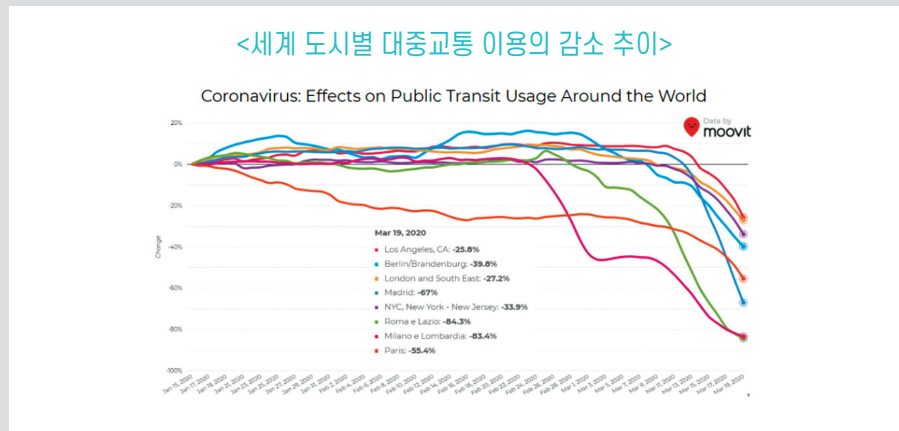


2. 포스트 코로나19, 교통부문 글로벌 트렌드 전망

포스트 코로나19, 교통부문 주요 전망

육상교통 : 개인 통행 전환 및 대중교통 서비스 안전성 제고

코로나19 확산은 개인의 교통수단 선택에도 영향을 끼쳤다. 다수가 같은 공간을 공유하는 대중교통을 기피하고 자가용, 자전거, Personal Mobility(이하 PM) 등을 더 선호하는 경향이 나타났다. 이러한 대중교통 이용 감소 현상은 국내뿐만 아니라 세계 대부분의 도시에서도 나타나고 있다. 코로나19가 확산되기 전인 1월과 본격 확산된 3월을 기준으로 비교해 본 결과, 미국 로스앤젤레스의 대중교통 이용자는 25.6%, 뉴욕 33.9%, 독일 베를린 39.8%, 프랑스 파리 55.4% 감소하였으며 이탈리아 로마의 경우 83.4%까지 감소하는 것으로 나타났다.⁴⁾



대중교통 통행이 개인 통행으로 전환됨에 따라 교통혼잡이 야기되며, 이에 대처하기 위해 재택근무, 유연근무제의 도입과 온라인 회의 진행 등 통행을 감소시키거나 분산시키는 노력을 기울이고 있다. 또한 교통 혼잡 완화를 위해 개인 통행 수단의 전환이 자가용이 아닌 친환경 교통수단으로의 전환을 유도하는 움직임도 일어나고 있다. 콜롬비아 수도 보고타는 개인 통행 증가의 대비책으로 임시 자전거 차로를 35km 개통하였으며, 추가적으로 117km까지 늘릴 계획이라고 밝혔다. 이탈리아 밀라노, 독일 베를린 등에서도 임시 자전거 차로를 개통하여 개인

4) moovit(2020), "Coronavirus & Your Commute: How COVID-19 is Affecting Public Transportation Around the world"



통행을 위한 인프라 확보에 노력을 기울이고 있다.

다중 이용 교통수단의 비선호로 인한 대중교통 서비스 개선 요구가 증가함에 따라 세계 도시들은 대중교통 이용 원칙을 마련하여 대중교통의 안전성을 제고하고 나섰다. 런던 교통국은 지하철 용량의 15% 수준인 5만 명/15분, 버스의 경우 대당 용량의 18% 수준인 15명/대 수준으로 감축해 운행하고 있고, 밀라노 교통국도 대중교통 하루 용량의 30% 수준(4만명 수준) 감축했다. 이 외에도 운전자와 이용자의 거리를 확보하기 위해서 앞문 탑승 금지나 버스 운전자 보호 벽 설치 등을 통해 대중교통의 안전성 확보를 위해 노력하고 있으며, 싱가포르의 경우 대중교통의 역사, 차내에서도 사회적 거리를 확보하여 운행하고 있다.

항공교통 : 운송시장 다변화 및 방역기능 강화

우리나라를 포함한 세계 각국에서는 코로나19의 영향으로 해외 입국제한 확대 및 해외 이동 수요에 대한 감소 등으로 어려움에 처해 있는 항공운송사업에 대해 국가 차원의 재정적 지원을 강화하고 있다. 긴급 피해지원 및 신규시장 확보, 경영 안정화 등의 다양한 분야에서 지원을 아끼지 않고 있으며, 코로나19가 단기간에 그치는 것이 아니라 장기적으로 이어질 전망도 존재함에 따라 항공분야의 특성을 반영한 대응책 마련을 고민하고 있다.

항공산업의 회복을 위한 선택적 국제교류를 통해 감염병 안전 및 병역관리 우수 국가 위주의 선택적 국제교류를 증대하고, 대체노선 발굴 및 신시장을 개척하기 위한 노력을 기울이고 있다. 또한, 방역 및 검역 등 전염병 관리에 초점을 맞춰 방역 개념을 도입한 공항 설계 및 방역 비상 대응 지침 개선 등의 노력도 이루어지고 있다. 이 외에도 개인항공기(PAV)와 도심용 모빌리티(UAM)와 같은 3차원 공중 교통수단의 사회적 니즈가 증대될 것으로 전망되므로 이러한 항공교통의 특성에 맞는 대응책을 마련할 필요가 있다.

교통 인프라 : 사회간접자본(SOC) 예산의 감소

코로나19 확산으로 인해 거시경제가 엄청난 타격을 입고 있으며, 이로 인하여 교통 인프라 구축 사업 또한 직접적인 영향을 받을 것으로 예상된다. 실제로 과거 1998년 금융위기, 2008년 글로벌 금융위기 당시 전 세계적으로 2~3년 간 건설에 대한 투자가 급락한 것으로 나타났고, 이러한 사례를 통해 향후 2~3년간 교통 인프라를 비롯한 건설 투자에 대한 예산이 감소할 것으로 예상된다.

국내의 경우 긴급재난지원금을 위한 추경예산 8.8조 원 중 SOC 사업비가 차지하는 비중은 7,948억 원(9.1%)으로 해당 수치는 전체 추경 항목이 차지하는 비율 중 국방사업비(11.3%) 다음으로 높은 수치를 나타내고 있다. 이는 사회간접자본(SOC)의 예산이 축소될 것으로 전망되며 향후 교통 인프라 건설에 영향을 미칠 것으로 판단된다.

3. 포스트 코로나19, 전북 교통부문 영향 예측

포스트 코로나19, 트렌드 변화가 전북 교통부문에 미치는 영향

육상교통

승용차 등 개인 교통수단의 증가와 장거리 통행이 증가하면서 대중교통 이용률은 낮아지고 일부 도심지에 교통량이 집중되어 전주, 군산, 익산 등 전라북도 주요 거점의 교통 혼잡이 가중될 것으로 예측된다.

전라북도의 대중교통의 경우 코로나19 발생 이후 지속적인 수요 감소에도 불구하고 정상적인 버스 운행이라는 명분으로 운수업체에서는 재정지원을 요구해 올 가능성이 높아 보인다. 이에 전라북도 및 기초지자체의 재정지원 부담이 증가할 것으로 예상되기 때문에 이용객 수에 맞추어 노선조정, 운영 인원의 근로일수 등의 조정과 같은 적극적인 대중교통 개편 노력이 필요하다. 전세버스 및 법인택시의 경우도 줄어든 승객의 손실보전과 사업자 파산 방지를 위한 정책 시행도 필요하다.

코로나19의 여파로 대중교통 이용객이 당분간 감소할 것으로 예상되지만, 대중교통 이용의 질적·안전적 서비스향상을 요구하는 목소리가 커질 전망이다. 이에 각 지자체는 이용객이 집중되는 지역에 대한 방역 시설 배치를 의무화하고 역내 대기 공간 및 차량 내부에서도 사회적 거리를 유지할 수 있도록 충분한 공간을 확보하고, 이용객 간 거리 유지를 의무화하는 등 정책적인 방안도 적극 검토해야 할 것이다. 또한, 전라북도에서 이용객이 집중되는 거점역(익산, 전주 등)의 경우 상시 방역체계와 검역 및 대기를 위한 공간 확보를 우선적으로 시행할 필요가 있다.

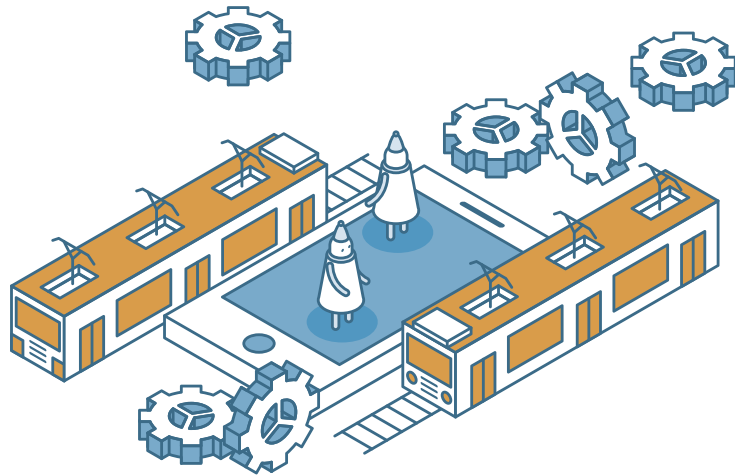


항공교통

코로나19의 지역확산으로 전라북도 내 여행객 감소로 인하여 도내 여행사와 운항사 피해가 가중되고 있으며 이에 따라 항공사에서 운항을 포기한 상황으로 정부의 적극적인 지원이 필요하나 군산공항의 착륙료 지원은 정부지원 대상(미군공항 미포함)에서 제외되어 전라북도 차원의 재정지원이 필요할 것으로 판단된다. 또한, 향후 새만금 국제공항과 같이 국제공항을 신설하는 경우 방역체계도입을 고려한 국제공항설계도 중장기적으로 고려하여야 한다.

인프라

전세계적으로 교통 인프라 건설에 대한 투자가 감소함에 따라 전라북도 지역 또한 사회간접자본(SOC) 건설에 대한 예산이 감소할 것으로 예상되는 반면, 개인 통행 수단 수요의 증가로 자전거 및 PM 관련 인프라에 대한 수요는 증가하고 있으며, 이용객의 안전성 확보를 위해 대중교통 질적 향상에 대한 수요로 관련 대책에 대한 조속한 대책이 필요한 상황이다.



4. 포스트 코로나19, 전북 대응방향

코로나19 교통부문 대응 방향

포스트 코로나19, 교통부문 변화를 예측한 단기 및 중장기적 대응 방향 마련

교통부문의 포스트 코로나19 대응은 코로나19 확산으로 발생한 교통부문의 일시적 피해를 최소화할 단기적 대책과 동시에 향후 교통 이용행태의 변화를 수용할 중장기적인 대책 마련이 필요하다.

단기적 대응책으로는 코로나19 사태로 금전적으로 막대한 피해를 입은 운송업체에 대한 재정적 지원이 필요하며 관련 법정 부담금에 대한 상환기간 유예 등의 지원을 통한 재정적 안전성을 확보해 도산을 방지해주는 대책마련이 시급하다. 대중교통 이용의 감소에 대처하기 위해 이용 수요에 맞춘 탄력 조정 등 운영개선이 필요하며, 대중교통의 안전성 확보를 통한 대중교통 수요 회복을 위한 정책 시행이 요구된다.

코로나19로 인해 비대면 사회로 변화함에 따라 전체적인 교통 수요가 감소하고, 개인 통행 수단의 증가 및 대중교통 이용 감소 등 교통 이용행태도 같이 변할 것으로 예상된다. 많은 전문가들은 이러한 행태가 코로나19가 종식된 이후에도 이어질 것으로 전망하고 있다. 따라서 중장기적으로는 비대면 사회의 교통 이용행태를 예측하여 관련 인프라 구축 및 교통법 개정이 필요한 시점이다. 교통 인프라 구축을 위해 교통 관련 건설 투자를 확대하고, 기존 교통 인프라 사업의 조속한 추진 등 미래를 대비한 전략적 투자가 선행된다면 교통 수요의 회복은 물론 고용 창출 효과도 기대할 수 있을 것이다.



포스트 코로나19, 교통부문 대응 추진사업

단기 대응방향

육상교통 분야의 경영난에 직면한 운수업체의 도산을 방지하기 위한 단기적 방법으로는 전북도 차원의 재정적 지원이 필요하다. 전라북도 내의 시외, 시내, 농어촌 버스의 이용객이 급감한 만큼 정상적인 노선 운영을 할 수 있도록 수요가 발생하지 않는 노선을 검토하여 유가보조금 지급을 확대하거나, 버스 경영난에 직면한 운수업체 지원을 위하여 버스 재정지원금을 조기 집행하고, 고용유지지원금 비율을 향상하는 등 대책마련이 있어야 한다. 또한, 코로나19 확산으로 전세버스, 법인택시 등의 차량할부 원금 및 이자 상환이 어려움을 고려해 전북도 보조를 통하여 차량압류로 인한 운행정지 같은 상황이 발생하지 않도록 사전에 방지해야 한다.

버스에 대한 수요가 시외버스는 45%, 시내버스 및 농어촌버스는 28%가 감소한 만큼 이용객 수요에 맞추어 운행을 축소하는 등 탄력적으로 노선 운영 계획을 변경하고, 이에 따른 근로자의 만근일 수 조정 등이 이루어져야 한다. 또한, 대중교통 서비스 향상에 대한 수요가 꾸준히 늘어나고 있는 상황으로 대중교통 수요 회복을 위해서는 대중교통의 안전성 및 혜택에 대한 대책이 필요하다. 이용객이 집중되는 고속터미널 및 주요 역사 거점의 생활방역 강화를 위한 방역물품 지원과 상시 방역체계를 구축하는 등 대중교통의 감염병 안전 대응 매뉴얼을 개발하여 대중교통 이용의 안전성을 확보하여야 한다. 또 대중교통 이용 활성화를 위해 타 수단과의 연계 방안을 모색할 필요가 있다. 택시, 공유 교통수단 등과의 연계를 통해 대중교통의 요금을 할인 적용하는 등의 다양한 대책 마련과 함께 이를 통한 대중교통 수요 회복에 노력하여야 한다.

코로나19의 확산으로 자전거 및 PM이 대중교통을 대체할 교통수단으로 부각되고 있지만, 바이러스 감염에 대한 우려로 군산시 등에서 시행하고 있는 공유 자전거의 이용은 오히려 감소하게 되는 현상이 발생하고 있다. 따라서 공유 교통수단에 대한 불안감을 해소하기 위한 방역대책을 마련하는 등 공유 교통수단에 대한 안전성을 확보하여야 한다.

항공교통 분야의 경우 중앙정부에서는 코로나19 지역확산에 따른 수요 감소로 운항 중단 위기에 있는 항공사에 긴급금융지원을 추진하고 있는데, 이에 맞추어 전라북도는 군산공항의 정상 운항(1일 3편)을 위한 장려금을 지급하는 보다 적극적인 지원방식도 필요하다. 아울러 군산공항은 미군 공항으로 정부 착륙료 지원 대상에서 제외되어 항공사의 여객 운항 시 지속적인 재정손실이 발생하고 있어 지자체 차원에서의 착륙료 지원도 검토해 볼 수 있다.

중장기 대응방향

육상교통의 중장기적 대응방향은 변화하는 교통 행태를 수용할 수 있는 인프라 및 시스템 구축, 관련 지침을 재정하는 방향으로 이루어져야 한다.

대중교통 이용객이 주로 승용차로 전환되고 있는 가운데 도로 혼잡 방지 및 친환경 수단 이용 활성화를 위해 자전거 및 PM으로의 전환을 증가시킬 필요가 있다. 자전거 및 PM 이용률 향상을 위해 전라북도 도심 지역에 자전거 차로 설치 및 PM의 안전성을 확보해줄 교통 인프라 건설이 필요하다. 또한 현재 PM 이용 시 도로의 끝 차로를 차량과 공유하며 이용하도록 설계 되어있기 때문에 주로 보도를 이용하게 되고 차로 주행 시 차량과 상충이 일어나는 부분 등 차량 및 PM 이용자에 대한 명확한 행동 지침이 존재하지 않아 위험한 상황이다. 따라서 전라북도 지자체 차원에서 명확한 관리 및 운행지침을 제시해 줄 필요가 있으며 이와 더불어 PM관련 안전시설 설치 매뉴얼 및 운행 가능 구간(금지 구간)을 선정하여 배포하는 등의 노력을 기울여야 한다.

전라북도 내 기존 인프라 정책 사업의 조속한 추진을 통해 교통량 분산 및 경제성장의 효과를 얻을 수 있도록 해야 한다. 교통 인프라의 건설은 자가용 통행이 늘어나는 상황 속 교통량 분산을 통한 교통체증 감소로 혼잡 비용의 절감효과를 가지며, 운송 비용이 감소하는 효과가 있다. 즉, 교통 인프라에 대한 투자는 동일 비용으로 적은 시간과 적은 비용으로 효율성이 증가하며, 고용 창출 효과 등을 통해 교통 혼잡 완화뿐만 아니라 궁극적으로 지역경제 성장에 기여할 수 있다.

중장기적 관점의 항공수요 회복을 위해서는 수요 확대를 위해 대체노선 발굴 및 신시장 개척에 대한 지원이 필요하며, 신노선 발굴 운영 시 추가 보조금을 지급하고 승객유치를 위한 홍보, 이벤트 등을 위해 필요한 재정자원을 마련하여 전라북도로 유출입하는 국내외 항공수요를 창출하여야 한다.



5. 소결

포스트 코로나19, 교통정책의 터닝 포인트

현재 코로나19의 확산세가 약화되고 있지만, 추가 확산 우려 및 주기적 유행에 대한 가능성과 향후 새로운 바이러스의 출현에 대한 두려움으로 기존에 가지고 있던 생활패턴이 전면 변화하고 있다. 대다수 사람들이 집에서 업무를 보며, 학업 또한 화상으로 대체되었고, 외식보다는 주문 배달이 크게 증가하는 등 대면접촉이 필요성이 점점 줄어드는 사회현상이 발생하고 있다. 이러한 현상은 당분간 지속될 것으로 전망되며, 결국 새로운 질서로 자리 잡을 것이라는 의견이 지배적이다. 교통 분야 또한 많은 변화가 일어났으며, 대표적으로 교통 수요가 감소하며 대중교통보다는 개인 통행을 이용하려는 경향이 강해지는 특성이 나타났다. 이에 맞춰 기존에 추진하던 교통정책의 방향을 다시 한번 생각해보고 전환하게 되는 터닝 포인트가 될 것이다.

전라북도는 변화하는 교통 수요에 맞춰 관련 정책 및 인프라를 공급해야 할 의무가 있다. 기존 대중교통 이용객이 승용차로 전환함에 따라 발생할 혼잡을 해소하기 위해 교통 인프라 구축을 통한 통행의 배분이 이루어지도록 하고, 자전거 및 PM 이용을 장려하기 위한 안전 지침 마련 및 안전시설물 설치 등 운행환경을 개선하여야 한다. 이는 대중교통 질적 향상에 대한 수요가 증가하면서 대중교통 수요 회복을 위해 기존에는 대중교통 이용의 안전성 확보 등 정량적인 목표에 초점이 맞춰져 왔다면 포스트 코로나19 시대에는 대중교통 서비스를 정성적인 목표에 초점을 맞춰 진행할 필요가 있음을 시사한다. 앞으로도 포스트 코로나19의 교통 부문 영향력을 지속적으로 모니터링하여 발생가능한 문제에 대한 정책대안을 마련해야 한다. 또한 국민의 발이 되는 교통체계의 안정성 및 안전성을 확보하기 위한 전라북도만의 대응체계를 구축하여 코로나19에 제약받지 않는 교통시스템 운영을 위해 노력을 아끼지 않아야 할 것이다.