



연안해상교통 대중교통화 추진 국회 세미나

2018. 1. 29(월), 14:00 ~ 18:00

국회 의원회관 제1소회의실

주최 |  국회의원 운영일

주관 | 한국해양수산개발원, 대한교통학회

후원 | 한국농어촌방송

PROGRAM

연안해상교통 대중교통화 추진 국회 세미나

| 일 시 |
2018. 1. 29(월) 14:00~16:50

| 장 소 |
국회 의원회관 제1소회의실

순서	시간	주요내용
등록	13:30~14:00	· 참석자 상호 인사 및 환담
개회식	14:00~14:30	·개회사 양창호 한국해양수산개발원 원장 ·환영사 윤영일 국회의원, 최기주 대한교통학회 회장 ·축사 김동철 국회의원(국민의당 원내대표) 이용호 국회의원(국민의당 정책위의장) 설 훈 국회의원(농림축산식품해양수산위원회 위원장) 조정식 국회의원(국토교통위원회 위원장) 강준석 해양수산부 차관 맹성규 국토교통부 2차관
주제발표	14:30~15:30	주제 1 국가교통망의 위상정립과 연안해상교통체계 정상화 방안 김시곤 서울과학기술대학교 교수 주제 2 내항여객운송사업 대중교통화 방안 김태일 한국해양수산개발원 해운정책연구실장
종합토론	15:30~16:50	·좌 장 강승필 서울과학기술대학교 교수 ·토론자 박준식 한국교통연구원 연구위원 한홍교 한국해운조합 이사장 직무대행 홍선기 목포대학교 교수 김기대 국토교통부 대중교통과장 김용태 해양수산부 연안해운과장
폐회	16:50~	·세미나 마무리

개 회 사

양창호 한국해양수산개발원 원장



안녕하십니까?

한국해양수산개발원 원장
양창호입니다.

먼저 바쁘신 일정에도 불구하고
하고 ‘연안해상교통 대중교통화’ 추진을 위한 국회 세미나에 참석해 주신 내외귀빈 여러분께 감사의 인사를 드립니다.

특히 연안해상교통 대중교통화에 큰 관심을 두시면서 국회에서 이런 세미나를 주최해주신 윤영일 의원님께 큰 감사를 드립니다. 또한 본 세미나를 빛내주시기 위해 참석해주신 국민의당 김동철 원내대표님, 이용호 정책위의장님, 농림축산식품해양수산위원회 설훈 위원장님, 국토교통위원회 조정식 위원장님, 해양수산부 강준석 차관님, 맹성규 국토교통부 2차관님 그리고 대한교통학

회 최기주 회장님께도 감사의 말씀을 드립니다. 또한 이번 세미나를 준비해 주신 발표자 분들과 토론자분들께도 진심으로 감사드립니다.

존경하는 내외 귀빈 여러분!

연안해상교통은 도서와 육지를 연결해 주는 유일한 교통수단입니다. 지난 5년 간 연안여객선 이용객은 연평균 1.9% 증가했습니다. 특히 도서민보다 일반인의 이용이 크게 늘어 2016년 기준 일반인 이용객 수는 1,172만 명으로 전체 연안여객 수의 76%를 차지했습니다. 이와 같이 연안해상교통은 명실상부한 대중교통으로서의 역할을 수행하고 있습니다.

한편 도서지역은 접근성에 제약이 있기 때문에 우리 영토로 주장하기 위해서는 지속적인 관리를 필요로 합니다. 이러한 이유로 ‘도서’는 경제활동 차원뿐만 아니

라 해양영토 차원으로 접근해야하는 중요한 곳입니다.
도서와 육지를 잇는 연안해상교통 또한 우리나라의 해양영토 보존 측면에서 그 가치를 생각할 수 있습니다.

그러나 현재 연안해상교통은 선박의 노후화, 선원의 고령화 등 고질적인 문제에 봉착해있습니다. 또한 대중교통체계에 포함되어 있지 않는 등 국가의 지원이 매우 부족한 실정입니다.

이에 따라 오늘 세미나에서는 대중교통으로서 연안해상교통의 가치를 진단하고 연안해상교통이 국가기간교통망으로서 기능하기 위한 정책방안을 모색하고자 합니다. 우선 국가교통망의 위상정립과 연안해상교통체계 정상화 방안과 내항여객운송사업 대중교통화 방안을 주제로 발표가 있겠습니다. 그리고 정부 및 협회관계자, 관련 전문가들의 토론을 통해 보다 심층적인 논의를 할 것입니다.

본 세미나가 참석해 주신 여러분들에게 유익하고 뜻깊은 자리가 되기를 바라면서 무술년 새해 여러분 모두의

건강과 행복을 기원합니다.

감사합니다.

한국해양수산개발원 원장 양 창 호

환영사

윤영일 국회의원



안녕하십니까?

전남 해남, 완도, 진도 윤영일 의원입니다.

먼저 이번 세미나를 위해 불철주야 노력을 아끼지 않으신 한국해양수산개발원 양창호 원장님, 대한교통학회 최기주 회

장님을 비롯한 관계자 여러분께 진심으로 감사의 말씀을 전합니다.

또한 행사를 빛내기 위해 귀한 발걸음과 소중한 말씀을 주신 내외귀빈 여러분과 발제와 정책토론에 참여해 주신 전문가 여러분께도 깊이 감사드립니다.

최근 정부는 글로벌 해양강국 비전을 제시했습니다. 우

리가 해양의 중요성을 강조할 때 19세기 마한이 주장한 ‘바다를 지배하는 자, 세계를 지배한다.’는 명언을 자주 인용합니다. 이를 풀어쓰면 ‘해상교통 안전을 확보하여 무역과 부를 지배함으로써 세계를 지배한다는 뜻’입니다.

828년 신라의 장보고 대사가 완도에 청해진을 세워 서남해 해상권을 장악하고 일본과 중국, 남방과 서역과의 무역을 활성화 시켰던 것처럼 글로벌 해양강국 건설은 해상교통안전에서부터 시작해야 합니다.

그러나 우리나라 해상교통안전은 여러 측면에서 미흡한 실정입니다. 20년 초과 노후 여객선이 전체 여객선의 30%에 이를 정도로 낡아 있고, 도서지역 소규모 항포구 주변은 7,80년대 수준의 열악한 시설로 방치되어 있습니다. 대부분 선사는 영세한데다가 저가 항공사 등의

출현으로 경영 어려움이 가중되고 있습니다. 이로 인해 특히 교통약자인 섬 지역 주민들의 정주여건은 갈수록 악화되고 있습니다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 우선 연안해상교통을 도심의 버스나 지하철처럼 대중교통으로 인정해야 합니다. 육상의 국가기간교통망과 여객선 해상교통을 연결하는 ‘전국해륙간선교통망’을 구축 하여야만 도서지역 주민을 비롯한 전 국민이 좀 더 안전하게 여객선을 이용하고 장보고가 그랬던 것처럼 우리 대한민국이 해양강국으로 발돋움 해 나갈 수 있을 것입니다.

모쪼록 오늘의 세미나가 의미 있는 진전이 있는 자리이길 소망하며 다시 한 번 세미나에 참석해주신 내외귀빈 여러분께 감사드립니다. 무술년 새해 희망차고 행복한 일들만 가득하시길 바랍니다. 감사합니다.

국회의원 **윤영일**

환 영 사

최기주 대한교통학회 회장



존경하는 학회 회원여러분, 그리고 오늘 세미나를 같이 주최하는 KMI 원장님과 연구원 식구여러분. 새해 복 많이 받으십시오. 새해부터 여기 국회에서 의미있는 세미나를 개최하게 되었습니다. 우선 세미나 개최에 수고해주신 여러분께

감사의 말씀을 드립니다.

교통은 객화의 공간적인 이동이고 여객은 통상 도로와 철도 항공으로 많이 수송을 하지만 경제의 주축을 담당하는 화물의 경우에는 항만의 수송이 절대적이지 않을 수 없었습니다. 그러다 보니 자연스레 항만의 수송은 물류중심의 화물수송이 대세를 이루었고 항만과 해상 운송을 통한 여객의 수송은 뒤쳐지기에 이르렀습니다.

삼면이 바다이면서 각양각색의 멋을 지닌 3358개의 섬을 가진 우리나라에서, 섬과 본토육상을 이어 주는 연안여객선은 육상의 자동차와 같은 존재입니다. 특히 최근에는 ‘힐링’이 대세로 자리잡으면서 때 묻지 않은 자연을 간직한 섬으로 휴가를 떠나고자 하는 여객선 이용객 숫자가 더욱 늘어나면서 작년 우리나라 연안여객선 이용객수가 1690만명을 넘어서며 역대 최고 실적을 달성했다고 합니다.

이에 해양수산부는 여객선 수요증가에 대응해 안전관리를 강화하는 한편, 보다 쾌적한 서비스를 제공하기 위해 지난해 10월 말 ‘연안해운 종합 발전전략’을 수립하고 다각적인 노력을 기울이고 있습니다. 그럼에도 불구하고 아직은 이러한 해상수송이 빈도와 쾌적함에 있어서 개선되어질 여지가 있고 특히 제반 교통수단간의 환승측면-특히 해운과 육상에서의 환승에서는-에

서는 더욱더 그러합니다. 이에 해수부와 국토부의 협력할 방안도 있는 것이 사실이며 오늘 그러한 주제도 다루어지기를 기대합니다.

해상교통여객이 2003년 약 1,000만명을 돌파한 후 10년 만에 1,600만명을 돌파하고 이제 1700만을 넘어서며 국민의 주요 교통수단으로 자리잡고있고 10년간 연평균 4.4%의 증가추세를 보이고 있는 것을 보면 정부는 해상교통서비스에 좀더 투자하여 이용자와 국민의 요구수준에 미치지 못하는 부분을 탈피하여야 할 것으로 판단됩니다. 해상교통의 정보·연계교통 미비로 인한 접근성 부족, 인프라시설과 선박의 노후화, 장시간 운항, 편의시설 미흡 등으로 이용이 어렵고 불편한 수단들은 모두 개선의 대상입니다.

오늘 아무쪼록 증가하는 해양관광과 여가활동으로 인한 해상여객 수요 증가에 대응하고 국민생활의 해양문화 융성을 위한 핵심적인 기반으로서 새로운 해상교통서비스 선진화가 되는 초석을 놓아주시고 이로서 더욱더 완성되는 국가통합교통망으로서의 해상교통시스템

의 선진화에 초석을 놓아주시기를 당부드리며 국가 통합교통망에 해상교통망의 선진화 및 공동노력 방안을 제시주시면 감사하겠습니다. 아무쪼록 오늘 KMI와 대한교통학회가 공동으로 추진하는 세미나가 성공적인 것이 되기를 소망하면서 수고하신 모든 분들을 치하합니다. 감사합니다.

대한교통학회 회장 **최기주**

축 사

김동철 국회의원



연안 해상교통 대중교통화 추진을 위한 세미나를 축하드립니다. 윤영일 의원님과 함께 뜻 깊은 행사를 준비에 주신 양창호 한국해양수산개발원장님, 최기주 대한교통학회장님을 비롯한 관계자 여러분, 자리에 함께해 주신 연안 해운 관계자 모두를 환영합니다.

아울러, 오늘 시의적절한 주제로 발표해 주실 발표자분들과 열띤 토론을 진행해 주실 토론자 여러분께도 감사의 말씀을 드립니다.

보다 안전하고 편리한 연안 수송을 책임지고 있는 연안 해운 관계자 여러분의 땀과 수고가, 다가오는 대한민국 해양시대의 든든한 버팀목이라고 생각합니다. 그 동안 ‘국민의 다리’로서 ‘연안운송의 실패줄’로서 그 역할을

묵묵히 수행해 오신 여러분의 헌신과 노력에 거듭 감사드립니다.

그러나 최근 저가항공사 난립 및 흑산도·울릉도 공항 개항논의 등으로 인해 연안 해운 업계의 경영환경이 위축되어 온 것도 사실입니다. 현재 정부에서도 연안 해운 산업의 경쟁력 확보를 위해 내항여객운송사업 대중교통화 등 제도개선책을 강구하는데 노력을 기울이고 있는 것으로 알고 있습니다. 국회 역시 입법을 통한 연안 해운활동 지원과 업계의 산적한 현안 해결을 위해 더욱 관심을 갖고 노력해 나가겠습니다.

여러분께서도 노사 간의 화합 속에 연안 해운 산업 본연의 역할을 다해주시길 부탁드리며, 불철주야 현장에서 묵묵히 땀 흘리고 계신 전국의 모든 연안 해운 관계자 여러분께 건강과 행복이 함께 하시길 기원합니다.

감사합니다.

국민의당 원내대표 김동철

축 사

이용호 국회의원



안녕하십니까. 국민의당 정책위원회 의장 이용호입니다.

오늘 「연안해상교통 대중교통화 추진 국회 세미나」가 개최된 것을 뜻 깊게 생각합니다. 의미 있는 자리를 마련해주신 윤영일 의원님과 여러 관계자분들께 감사의 말씀을 드

립니다.

우리나라에는 3,300개가 넘는 많은 섬이 있습니다. 그중 몇몇 대규모 섬을 제외하면 육지와 닿을 수 있는 교통수단은 여객선이 유일합니다. 여객선 이용객은 꾸준히 늘어나는 추세로, 2007년 1,263만 명에서 10년간 34%나 증가해 2017년 1,690만 명에 달했습니다.

그야말로 여객선은 대중교통의 역할을 수행하는 ‘바다 위의 버스’인 셈입니다.

하지만 들쭉날쭉한 운항 관리, 낡은 시설, 지나친 비용 때문에 섬과 육지 사이는 아직도 멀고 불편하기만 합니다. 연안해상교통을 대중교통화하고 국가 차원에서 체계적으로 관리해야 한다는 데 많은 이들이 공감하고 있습니다. 실제로 노르웨이의 경우 연안여객항로를 국가 주요간선도로로 간주하고 있으며, 일본은 영세 선사에 노후 선박 대체를 지원하는 한편 항로 상당수를 직접 관리하고 있습니다. 우리나라 연안해상교통도 하루빨리 열악함을 벗고 국민에게 질 좋은 서비스를 제공할 수 있도록 구체적 정책방안을 모색할 때입니다.

이러한 점에서 이번 세미나는 매우 시의적절하고 유의미하다고 생각합니다. 건설적인 논의를 통해 모두가

동의하고 함께할 수 있는 좋은 방안이 도출될 수 있기를 기대합니다. 논의된 내용을 바탕으로 우리 국민의당이 정책정당으로서 국민의 해상 이동권을 보장하고 국토의 가치를 더욱 높이는 데 앞장서겠습니다.

마지막으로 오늘 세미나가 유익한 시간이 되기를 바라오며, 여기 계신 모든 분들의 앞날에 건강과 행복이 함께하기를 기원합니다.

감사합니다.

국민의당 정책위의장 **이용호**

축 사

설 훈 국회의원



안녕하십니까?

국회 농림축산식품해양수산
위원회 위원장 설 훈 입니다.

‘연안해상교통 대중교통화 추
진 국회 세미나’ 개최를 진심
으로 축하드립니다. 귀한 자
리를 마련해주신 윤영일 의원

님과 토론회를 주관한 한국해양수산개발원, 대한교통
학회 관계자 분들, 발제 및 토론을 기꺼이 맡아주신
전문가분들, 그리고 참석하신 모든 분들에게 감사의
말씀을 드립니다.

연안해상교통은 도서와 육지를 연결하는 유일한 교통
수단으로서, 그 중요성과 수요가 지속적인 증가 추세입
니다. 2016년 기준 여객 1,542만명, 차량 275만대가

연안해상교통을 통해 수송되었습니다. 특히 일반인 이
용객은 1,172만명을 수송하여 국가 중요 대중교통으로
서 그 역할을 수행하고 있습니다.

그러나 사회간접자본의 개념으로 국가가 직접 관리하
는 육상 도로에 비해, 연안해상교통은 공공재라는 인식
이 부족하며, 국가의 제대로 된 관리·지원을 받지 못하
고 있는 상황입니다. 이로 인해 선박 노후화·선원 고령
화·선사 경영의 영세성·열악한 접안시설 등의 문제가
불거지고 있습니다.

이에 도서지역 주민의 정주여건을 개선하고 일반 국민
의 교통편의를 증진하며 해양관광을 활성화하기 위하
여, 단기적으로는 적자항로, 1일 생활권항로에 대한
국가의 운영지원을 강화하고, 장기적으로는 보조항로
운영개편, 선원 처우 개선, 선박 현대화 등을 내용으로

하는 연안해상교통 대중교통화 및 국가 지원 방안을 마련할 필요가 있습니다.

이러한 점에서 오늘의 토론회 개최가 매우 시의적절하다고 생각합니다. 이번 토론회는 국가 대중교통으로서 연안해상교통의 가치를 진단하고 국정과제인 준공영제 확대를 위한 정책방안 모색을 위해 마련되었습니다. 이 자리에 참석하신 모든 분들이 머리를 맞대고 해안을 발휘해주시어 연안해상교통의 대중교통화를 위한 좋은 의견들을 많이 제시해 주시길 바랍니다.

다시 한 번 토론회 개최를 축하드리며, 오늘의 이 자리를 통해 더욱 안전하고 많은 국민들이 편리하게 이용하는 대중교통으로서의 연안해상교통이 될 수 있기를 기원합니다.

감사합니다.

국회 농림축산식품해양수산위원회 위원장 **설 훈**

축 사

조정식 국회의원



안녕하십니까.

국회 국토교통위원장 조정식
입니다.

「연안해상교통 대중교통화 추
진」 세미나 개최를 진심으로
축하드립니다. 세미나 개최를

위해 힘써주신 국회 윤영일 의원님께 감사드리며, 한국
해양수산개발원 양창호 원장님, 대한교통학회 최기주
회장님을 비롯한 발제자 및 토론자 여러분께 감사 말씀
을 드립니다.

우리나라 교통정책은 헌법상에 명시된 ‘모든 국민은
거주·이전의 자유를 가지고 있다’에 뿌리를 두고 있습
니다. 이를 근거로 우리정부도 국민의 자유로운 이동권
을 보장하기 위한 다양한 ‘교통복지 정책’을 실행하고

있습니다.

그러나 우리나라 도서지역은 섬이라는 이유로 교통복
지에서 사각지대에 놓여있습니다. 실제로 그동안의 정
부지원은 도로, 철도 등 육상교통에 집중되어 있어, 해
상교통을 주로 이용하는 도서지역 주민들은 높은 교통
비용을 부담하고 있는 실정입니다.

이제는 교통복지의 개념을 포괄적으로 가져가야할 시
대가 되었습니다.

문재인 정부 또한 ‘연안여객선 항로안전 향상’을 위한
발전전략을 발표하고 연안여객선 준공영제 추진, 적자
항로 지원, 노후여객선 교체펀드 신설 등 지원대책을
마련하고 있습니다.

이러한 상황에서 오늘 윤영일 의원님과 함께 연안여객

분야 여러 전문가들을 모시고 강화방안을 논의하는 오늘 세미나는 매우 뜻 깊고 시의적절하다고 생각합니다.

오늘 세미나가 도서지역 주민의 교통복지 향상을 위한 시작이 되길 기원합니다. 저도 국토교통위원장으로 최선의 노력을 다하겠습니다.

다시 한 번, 세미나 개최를 축하드리며, 참석해주신 내외 귀빈 여러분의 가정에 건강과 행복이 가득하기를 기원합니다.

감사합니다.

국회 국토교통위원회 위원장 **조정식**

축 사

강준석 해양수산부 차관



참석자 여러분, 대단히 반갑습니다.

해양수산부 차관 강준석입니다.

오늘 연안해상교통 대중교통화 추진을 위한 세미나를 개최하게 된 것을 진심으로 축하드립니다.

아울러, 바쁘신 가운데서도 이렇게 뜻 깊은 세미나를 마련해 주신 윤영일 의원님, 양창호 한국해양수산개발원장님, 그리고 관계자 여러분의 노고에 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

우리나라 연안여객 운송사업은 총 108개 항로에 169척의 여객선이 있으며 전체 60개 업체의 평균매출은

약 30억원, 평균 당기순이익은 약 7억원 수준입니다.

다만, 해상운송의 특성상 날씨 등 외부 요인으로 인한 수익의 변동성이 크기 때문에 일부 선사들의 수익은 연도별로 적자와 흑자를 오가는 불안정한 형태를 보이고 있습니다.

인프라 측면을 보면, 도서지역 소규모 항포구에 위치한 접안시설과 대합실 등 관련 시설은 7-80년대 수준으로 열악한 경우가 많고 선박 노후화 또한 급속히 진행되고 있습니다.

결국, 이러한 상황은 국민에게 여객선에 대한 부정적 인식을 심어주어 여객운송사업 뿐 만 아니라, 국민의 교통권과 도서지역 경제발전에도 부정적 영향을 주고 있습니다.

저희 해양수산부는 이러한 상황에 대응하고자 여객선 자유이용권 ‘바다로’를 확대·시행하고 여객선 고객만족도 평가를 강화하는 등 여객운송사업 활성화 방안을 추진해왔으며, 연안여객 운송사업의 공공성을 확대하기 위해 기존 보조항로의 개념을 확장하는 등 준공영제의 확대를 추진하고 도서민에 대한 여객운임 지원과 차량운임 지원을 지속하고 있습니다.

또한, 여객선 현대화 펀드와 이차보전 사업 등 연안선박 현대화 사업 활성화에도 박차를 가하고 있습니다.

이러한 노력이 빛을 발하였는지 다행히도 작년 여객운송 실적이 1,690만명으로 역대 최고치를 달성하였습니다.

이는 여객선에 대한 국민 신뢰 회복을 나타냄과 동시에 연안여객 운송 수요 증가에 대한 정부의 대처를 촉구하는 신호이기도 합니다.

이러한 점에서 오늘, 관계기관·단체, 학계 및 전문가 등이 함께하는 논의의 장(場)을 마련한 것은 매우 중요하고 시의 적절하다고 생각합니다.

이번 세미나가 연안여객운송 대중교통화 논의의 초석을 다지는 계기가 되기를 기원하며, 윤영일 의원님께서 연안여객 대중교통화를 위해 자리를 마련해주신 것에 대해 다시 한 번 감사의 말씀을 드립니다.

마지막으로 참석하신 여러분 모두의 건강과 행복을 기원합니다.

감사합니다.

해양수산부 차관 **강준석**



KMI

주제
발표1

국가교통망의 위상정립과 연안해상교통체계 정상화 방안

김시곤

(서울과학기술대학교 교수)





국가교통망의 위상정립과 연안해상교통체계 정상화방안

2018. 1. 29

김 시 곤



※ 본 자료의 무단전재 및 복제를 금함.

목 차

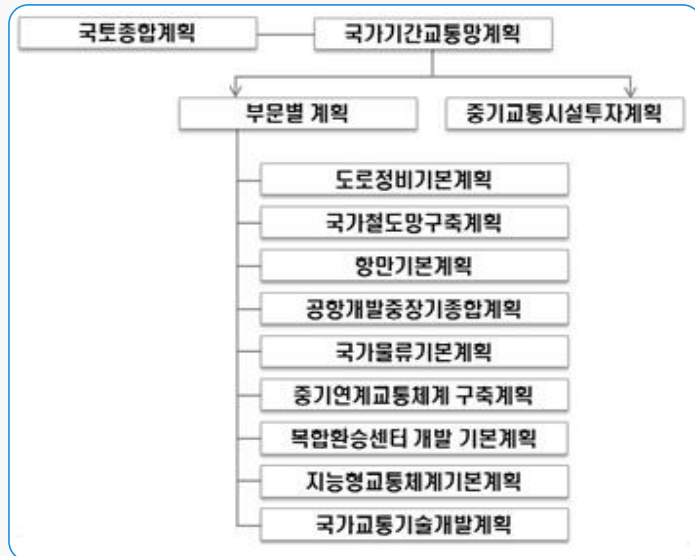
- I 국가교통계획과 연안해상교통의 위상
- II 연안여객 운영실태 및 문제점
- III 여객선에 의존하는 연안해상교통 정상화 방안
- IV 대체수단 활성화를 통한 연안해상교통 정상화 방안

1. 국가교통계획과 연안해상교통의 위상

1. 국가교통계획의 종류 및 위상관계

- 국가교통계획의 최상위계획은 국가통합교통체계효율화법 제4조(국가기간교통망계획의 수립 등)에 의거 20년 단위로 수립되는 국가기간교통망계획임.
- 이를 근거로 하여 교통부문별 계획이 5년 또는 10년 단위로 수립되고 있음.
- 또한, 국가기간교통망계획의 실천을 위하여 5년 단위로 **중기교통시설투자계획**을 수립하고 있음.

〈 국가기간 교통시설 계획 수립 체계 〉



교통관련계획	법적근거	수립기간
국가기간교통망계획	국가통합교통체계 효율화법 제 4조	20년
중기교통시설투자계획	국가통합교통체계 효율화법 제6조	5년
도로정비 기본계획	도로법 제23조의 2	10년
국가철도망 구축계획	철도건설법 제4조	10년
항만기본계획	항만법 제5조	10년
공항개발중장기 종합계획	항공법 제89조	10년
국가물류 기본계획	물류정책기본법 제11조	10년
중기연계교통체계 구축계획	국가통합교통체계 효율화법 제36조	5년
복합환승센터 개발 기본계획	국가통합교통체계 효율화법 제44조	5년
지능형교통체계 기본계획	국가통합교통체계 효율화법 제73조	10년
국가교통기술개발계획	국가통합교통체계 효율화법 제94조	5년

1. 국가교통계획과 연안해상교통의 위상

2. 국가교통사업의 국가재정운용계획 수립현황

- 국가재정법 제7조(국가재정운용계획의 수립 등)에 의거 기획재정부는 재정운용의 효율화와 건전화를 위하여 **매년 당해 회계연도 부터 5회계연도 이상의 기간**에 대한 재정운용계획을 수립
- 교통SOC분야는 “교통 및 물류” 분야에서 다루고 있고 동 분야에는 6개 부문이 존재함
 - 도로(121), 철도(122), 도시철도(123), 해운·항만(124), 항공·공항(125), 물류 등 기타(126)

■ 국가재정운용계획 분야부문 분류체계

010. 일반공공행정	020. 공공질서 및 안전	030. 외교·통일	040. 국방	050. 교육	060. 문화 및 관광
011 입법 및 선거관리 012 국정운영 013 지방행정·재정지원 014 재정·금융 015 정부자원관리	021 법원 및 현재 022 법무 및 검찰 023 경찰 024 해경 025 재난관리	031 통일 032 외교·통상	041 병력운영 042 전력유지 043 방위력개선 044 병무행정	051 유아 및 초·중등 교육 052 고등교육 053 평생·직업교육 054 교육일반	061 문화예술 062 관광 063 체육 064 문화재 065 문화 및 관광일반
070. 환경	080. 사회복지	090. 보건	100. 농림수산	110. 산업·중소기업 및 에너지	120. 교통 및 물류
071 상하수도·수질 072 폐기물 073 대기 074 자연 075 해양환경 076 환경일반	081 기초생활보장 082 취약계층지원 083 공적연금 084 보육·가족및여성 085 노인·청소년 086 노동 087 보훈 088 주택 089 사회복지일반	091 보건의료 092 건강보험 093 식품의약품안전	101 농업·농촌 102 임업·산촌 103 수산·어촌 104 식품업	111 산업금융지원 112 산업기술지원 113 무역 및 투자유치 114 산업진흥·고도화 115 에너지 및 자원개발 116 산업·중소기업일반	121 도로 122 철도 123 도시철도 124 해운·항만 125 항공·공항 126 물류 등 기타
130. 통신	140. 국토 및 지역개발	150. 과학기술	160. 예비비	-	
131 방송통신 132 우정	141 수자원 142 지역 및 도시 143 산업단지	151 기술개발 152 과학기술연구지원 153 과학기술일반	161 예비비		

1. 국가교통계획과 연안해상교통의 위상

3. 국가기간교통망계획(2000~2019)과 연안해상교통

■ 본 계획의 성격

- 국가기간교통망계획은 간선도로, 간선철도, 공항, 항만등 국가기간교통시설에 관한 장기적, 종합적인 투자 기본정책을 설정하는 계획임
- 해운의 기능을 화물수송에 초점을 두고 있고 연안여객수송에는 다소 무관심한 상태임

교통수단	수송기능
도 로	• 자동차 2000만대 시대에 대처하기 위한 지역간, 지역내 다양한 통행 수요를 처리
철 도	• 권역연계 거점수송체계 구축으로 중장거리 대량통행수요를 처리
항 만	• 수출입 화물수송 및 국내 대량화물의 연안수송 - 중추 항만 : 동북아 Hub Port로 개발 - 권역 별 거점항만 : 권역 별 항만기능을 특화하여 운영효율제고
공 항	• 국내외 항공수송 및 고부가가치 긴급 화물수송 - 중추 공항 : 인천국제공항을 동북아 중심 공항으로 개발 - 권역 별 지방공항 : 중단거리 국내외 항공수요 처리

1. 국가교통계획과 연안해상교통의 위상

■ 본 계획 수립 근거가 되는 교통수단별 지역간 수송분담 비율

- 국내여객은 도로와 철도에 집중되어 있고, 국제여객은 항공에 의존하는 형태임.
- 국내화물은 도로와 해운에 집중되어 있고, 국제화물은 해운에 의존하는 형태임.

단위 : %, [인·km, 톤·km 기준]

지역간 수송분담율					
구	분	2001	2002	2003	2004
국내여객	도 로	83.02	83.21	82.65	81.59
	철 도	13.61	13.51	14	15.37
	항 공	3.19	3.1	3.16	2.83
	해 운	0.18	0.18	0.2	0.2
국내화물	도 로	65.86	65.19	68.13	73.39
	철 도	7.6	7.64	8.28	7.73
	항 공	0.12	0.12	0.11	0.12
	해 운	26.41	27.05	23.47	18.77
국제여객	항 공	99.48	99.4	99.31	99.21
	해 운	0.52	0.6	0.69	0.79
국제화물	항 공	0.3	0.33	0.36	0.4
	해 운	99.7	99.67	99.64	99.6

자료: 한국교통연구원, 국가기간교통망 수정계획수립연구, 2007.6

1. 국가교통계획과 연안해상교통의 위상

■ 연안해상교통관련 본 계획의 내용 및 문제점

- 해운분야는 대부분의 물류수송에 초점을 맞추고 있는바, 여객을 위한 연안해상교통에 관한 내용은 매우 부족함

구 분	내 용
전국6대권역별 거점항만개발	• 중심항만과 연안거점항만간의 효율적인 컨테이너 유통망 구축 - 인천, 평택·당진, 대산, 군산, 목포, 마산, 울산, 포항항 • 국가산업발전을 지원할 수 있는 권역별 거점항만 개발
연안해운활성화로 내륙수송부담완화	• 유류, 시멘트, 철재등 대량화물의 원활한 처리를 위해 연안화물 전용부두시설을 지속적으로 확보 • 중·소형 컨테이너부두 확충, 연안해송용 Ro-Ro(Roll-on, Roll off : 자동차 등이 직접승선하여 하역)선 도입, 항만운영의 자동화 등을 통하여 연안해운의 화물수송량을 대폭 증강
해상교통안전	• 해상교통 안전 시설 정비 • 선박의 안전성 강화 • 해상교통안전 정보제공체계 강화등

1. 국가교통계획과 연안해상교통의 위상

4. 제3차 항만기본수정계획(2016~2020)과 연안해상교통

- 항만기본계획에서도 연안여객시설은 언급되어 있으나, 이 또한 시설에 국한되어 있고 운영방안에 대한 추진계획이 부진함

구 분	내 용
크루즈	• 크루즈관광 300만시대 인프라확충 - 2016년 3개항 4선석, 2020년 9개항 16선석
연안여객	• 노후여객시설 개선 (여객부두 14개항 • 여객터미널 9개항) - (연안여객) 도서지역 항포구체계적 개발 • 관리 추진
마리나항만개발	• 거점형 마리나항만 개발 추진
항만지역개발	• [부산북항]북항재개발 민간투자 본격유치 및 2단계(자성대부두) 추진 • [인천항] 대중국 수요를 흡수하는 국제관광 허브화 • [기타] 묵호항 및 고현항 상권 재생 및 도시기능 활성화
수산산업 거점기능강화	• 수산물 유통기능 강화 • 사람이 즐길 수 있는 항만 수변공간 확대 • 환경실태조사 및 공해성 항만시설 정비

1. 국가교통계획과 연안해상교통의 위상

5. 연안해상교통 관점에서의 국가기간교통망계획의 문제점 및 개선방향

■ 소외된 연안여객 교통계획

- 0.2%에 불과한 낮은 수송분담율로 인하여 연안여객수송망은 국가기간교통망 계획에서 중요하게 다루어지지 않고 있음
 - 국가기간교통망은 “대한민국 주권이 실질적으로 미치는 국토권역”을 대상으로 다루어져야함
 - 국토의 3면이 바다인 점과 사람이 거주하는 유인도가 약500여 개라는 점을 감안하여야 함

■ 연안여객교통 운영계획 부진으로 효과적 투자계획상실

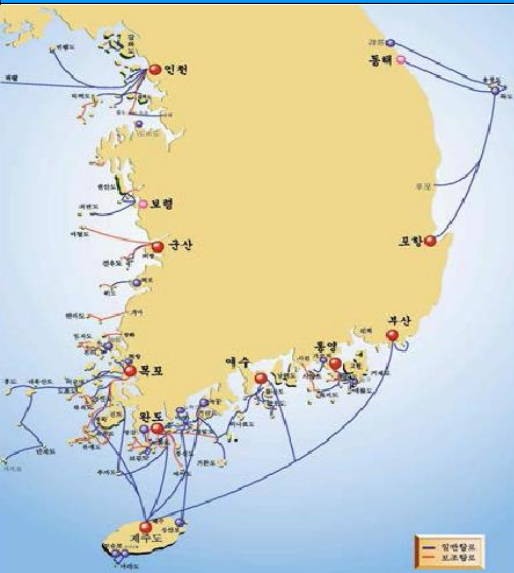
- 국가기간교통수단은 모두 시설과 운영 두 쌍두마차에 의해 작동하는 점을 간과하고 단지 시설투자계획만 언급함
 - 공간민주주의 개념의 국민교통기본권(The Basic Human Right in Public Transport)에 대한 언급이 필요함
 - 대중교통 소외지역에 대한 공공의무서비스 (PSO: Public Service Obligation)에 대한 기준을 명시 해야함

II. 연안여객 운영실태 및 문제점

1. 국내연안여객항로 현황

■ 전국 연안여객선 항로 및 선박

- 2015년 12월31일 기준 전국연안여객선 항로수는 112개, 척수는 169척으로 항로는 증가하고 있지만 선박의 척수는 제자리에 머물고 있음

구 분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	항로도
항로	일 반	72	72	73	69	85	
	보 조	26	26	26	26	27	
	계	98	98	99	95	112	
선박	일 반	141	145	147	142	143	
	보 조	26	27	26	26	26	
	계	167	172	173	168	169	
업체수		74 (67)	72 (63)	72 (63)	69 (62)	69 (60)	

주: 업체수의()는 중복업체 제외한 업체 수를 의미함

자료: 한국해운조합(2016), 연안여객선 업체 현황, 각 연도별

II. 연안여객 운영실태 및 문제점

■ 지방청별 연안 여객선 현황

- 목포, 여수, 마산, 인천의 척수 및 항로수가 전체의 75% 이상을 차지함
 - 연안여객선은 목포가 64척으로 가장 많으며, 여수 27척, 마산 23척, 인천 18척 순으로 나타남
 - 항로수는 목포가 41개, 여수 18개, 마산 12개, 인천 13개 순으로 나타남

[단위 : 개, 척, 개사, 명], 2015년도

구분	항로수			척 수			업체수	수송실적
	계	일반항로	보조항로	계	일반항로	보조항로		
부산청	2	2	-	3	3	-	2	39,093
인천청	13	10	3	18	15	3	8	1,375,366
여수청	18	17	1	27	26	1	12	2,057,696
마산청	12	9	3	23	21	2	8	2,174,566
동해청	2	2	-	4	4	-	2	417,589
군산청	5	2	3	7	4	3	5	379,559
목포청	41	27	14	64	50	14	21	6,393,835
포항청	4	4	-	5	5	-	4	431,981
평택청	1	1	-	-	-	-	-	
대산청	7	4	3	10	7	3	2	551,173
제 주	7	7	-	8	8	-	5	1,560,073
계	112	85	27	169	143	26	69(60)	15,380,931

주: 업체수의[]는 중복업체 제외한 업체수를 의미함

자료: 한국해운조합(2016), 연안여객선 업체 현황, 각 연도별

II. 연안여객 운영실태 및 문제점

2. 연안여객선 여객수송현황

■ 연도별 여객 수송추이

- 연안여객 수송인원은 해양관광 및 도서관광의 정책 영향에 힘입어 증가추세를 나타내어 2010년 14,308천명에서 2015년 15,381천명으로 약 1백만명이 증가함

[단위 :천명]

구 분	합 계			일반항로			보조항로		
	계	일 반	도서민	계	일 반	도서민	계	일 반	도서민
2010년	14,308	10,813	3,495	13,941	10,636	3,305	367	177	190
2011년	14,266	10,685	3,581	13,891	10,503	3,388	375	182	193
2012년	15,537	10,951	3,586	14,170	10,772	3,398	367	179	188
2013년	16,062	12,553	3,509	15,653	12,335	3,318	409	218	191
2014년	14,271	10,659	3,612	13,870	10,453	3,417	401	206	195
2015년	15,380	11,677	3,703	14,970	11,460	3,510	410	217	193
증가율	1.50%	1.50%	1.20%	1.40%	1.50%	1.20%	2.20%	4.20%	0.30%

자료 : 한국해운조합(2016), 연안여객선 업체 현황 각 연도별

II. 연안여객 운영실태 및 문제점

■ 연안여객선 선박의 유형

- 연안여객선의 선종은 총 6개로 선박의 속력에 따라서는 일반선, 고속선, 쾌속선, 초쾌속선으로 구분할 수 있으며, 차량 적재구역의 형태에 따라 구분되는 차량운송 겸용여객선인 카페리선과 차도선으로 나누고 있음

구 분			내 용
속도	일반여객선		시속 15노트 미만(27km/h)
	고속여객선		시속 15노트 이상 ~ 20노트 미만(27km/h ~ 37km/h)
	쾌속여객선		시속 20노트 이상 ~ 35노트 미만(37km/h ~ 65km/h)
	초쾌속여객선		시속 35노트 이상(65km/h)
수송	차도선		차량과 여객을 동시 수송할 수 있는 선박으로 차량적재 구역이 개방형임
형태	카페리선	일반	차량, 컨테이너 등의 화물과 여객을 동시 수송할 수 있는 선박으로 차량적재 구역이 밀폐형으로 시속 25노트 미만(~46km/h)
		쾌속	차량, 컨테이너 등의 화물과 여객을 동시 수송할 수 있는 선박으로 차량적재 구역이 밀폐형으로 시속 25노트 이상(46km/h~)

II. 연안여객 운영실태 및 문제점

■ 선종별 여객수송 추이

- 전체적으로 일반선, 고속선, 차도선 등 비교적 단거리 노선에 대한 여객수요가 급증하였으며, 장거리 노선인 쾌속선, 초쾌속선의 경우 최근 5년간 각각 -10.5%, -3.3%로 감소하였음
- 전체여객수송의 약60%가 차도선을 이용하고 있는바, 이는 도서지역내에서 승용차 이용을 고려하고 있기 때문임

[단위 : 명]

선종별	합계	일반선	고속선	쾌속선	초쾌속선	차도선	카페리
2010년	14,308,152	463,415	767,364	878,112	1,826,526	8,251,482	2,121,253
2011년	14,266,145	945,622	737,462	843,182	1,672,055	7,522,166	2,545,658
2012년	14,537,867	935,085	940,520	967,283	1,259,326	7,714,534	2,721,119
2013년	16,062,533	935,185	932,139	871,605	1,577,922	8,717,824	3,027,858
2014년	14,271,134	988,200	735,988	576,457	1,286,808	8,488,286	2,195,395
2015년	15,380,931	1,496,280	837,952	503,109	1,542,629	9,050,548	1,950,413
증가율	1.50%	26.40%	1.80%	-10.50%	-3.30%	1.90%	-1.7%

자료 : 한국해운조합(2016), 연안여객선 업체 현황 각 연도별

II. 연안여객 운영실태 및 문제점

3. 연안여객운임수준 분석

■ 선박유형별 단위운임

- 운임조사 대상선박은 154척으로 평균운항거리 62km, 대인평균운임은 18,069원이 조사되었으며, km당 단위운임은 362.9원/km으로 산정되었음
- 이는 타 대중교통수단 보다 월등히 높은 것으로 분석되고 있음

구 분	선박수(척수)	평균운항거리(km)	대인평균운임(원)	단위운임(원)
고속선	8	34	14,369	545.6
일반선	22	28	11,596	473
차도선	83	32	7,529	338.7
초쾌속선	18	175	55,389	336.5
쾌속선	11	117	42,000	389.3
쾌속카페리	12	163	38,208	240.6
소 계	154	62	18,069	362.9

II. 연안여객 운영실태 및 문제점

■ 기타 대중교통운송수단 운임

- 항공요금은 209.6원/km로 단위운임이 가장 높고, 다음으로 KTX(고속선) 164.4원, 수도권 전철 125원, 시외버스(일반도로) 116.1원, 그리고 고속버스 62.4원 으로 나타남

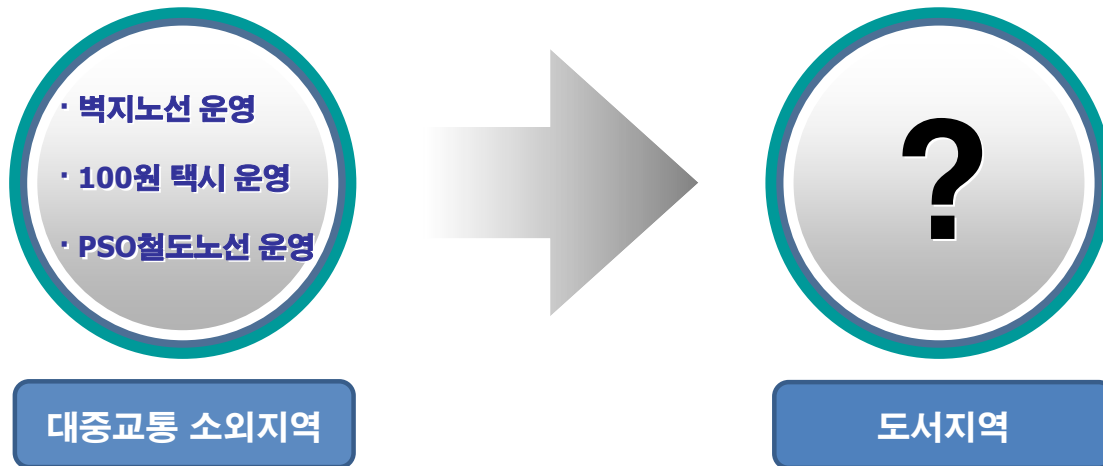
구 분		운임수준(원/km)	적용시기 및 근거	
항공운임		서울 ~ 부산	206.9	기본운임 기준 [2016. 07]
		서울 ~ 제주	196.1	
		부산 ~ 제주	225.8	
		평균	209.6	
시외버스		일반도로	116.1	국토교통부 [2013. 03]
		고속도로	일반고속버스와 동일	
고속버스	일반형	1 ~ 200km	62.4	
	우등형	1 ~ 200km	91.1	
철도운임		KTX(고속선)	164.4	공시 기준일 : 2015. 05. 08 [어른좌석기준]
		KTX(기존선)	112.1	
		새마을호	96.4	
		무궁화호	64.8	
		통근열차	31.7	
수도권 전철		기본(10km까지)	125	국토교통부(2016)

II. 연안여객 운영실태 및 문제점

4. 연안여객해상교통의 문제점 및 개선방향

■ 국가해상교통이 아닌 민간수송교통으로 취급

- 연안도시를 연결하는 여객선을 이용하는 일반국민과 도서주민에게는 여객선이 유일무이한 교통수단임에도 불구하고 국가의 공익서비스(PSO:Public Service Obligation)개념이 없음
- 대한민국주권이 미치는 국토권에 국민이 거주하는 도서지역에 대해서는 국가가 책임지고 대중교통의 기본권 (The Basic Human Right in Public Transport)을 보장해줘야 함



II. 연안여객 운영실태 및 문제점

■ 대중교통수단으로는 턱없이 높은 운임수준

- 연안여객선을 대체할 수 있는 대중교통수단이 없음에도 불구하고 연안여객선의 운임수준은 KTX, 항공운임단가보다도 높은 수준임
- 대체대중교통수단이 없는 경우 국가/지자체에서 요금지원을 통하여 도시민, 나아가 국민의 통행 자유를 보장해 줘야함

< Km당 운임 단가 수준 비교 >

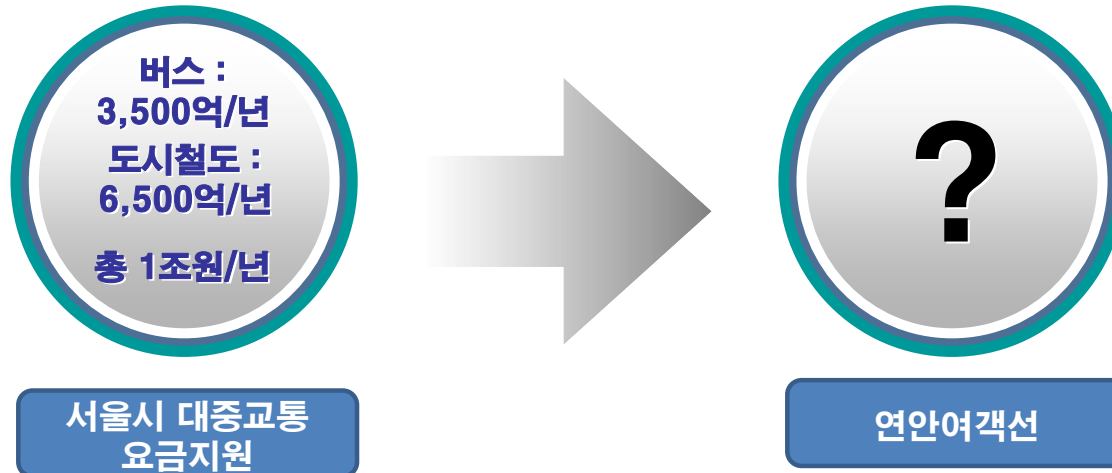


III. 여객선에 의존하는 연안해상교통 정상화 방안

1. 대중교통준공영제 도입

■ 기본방향

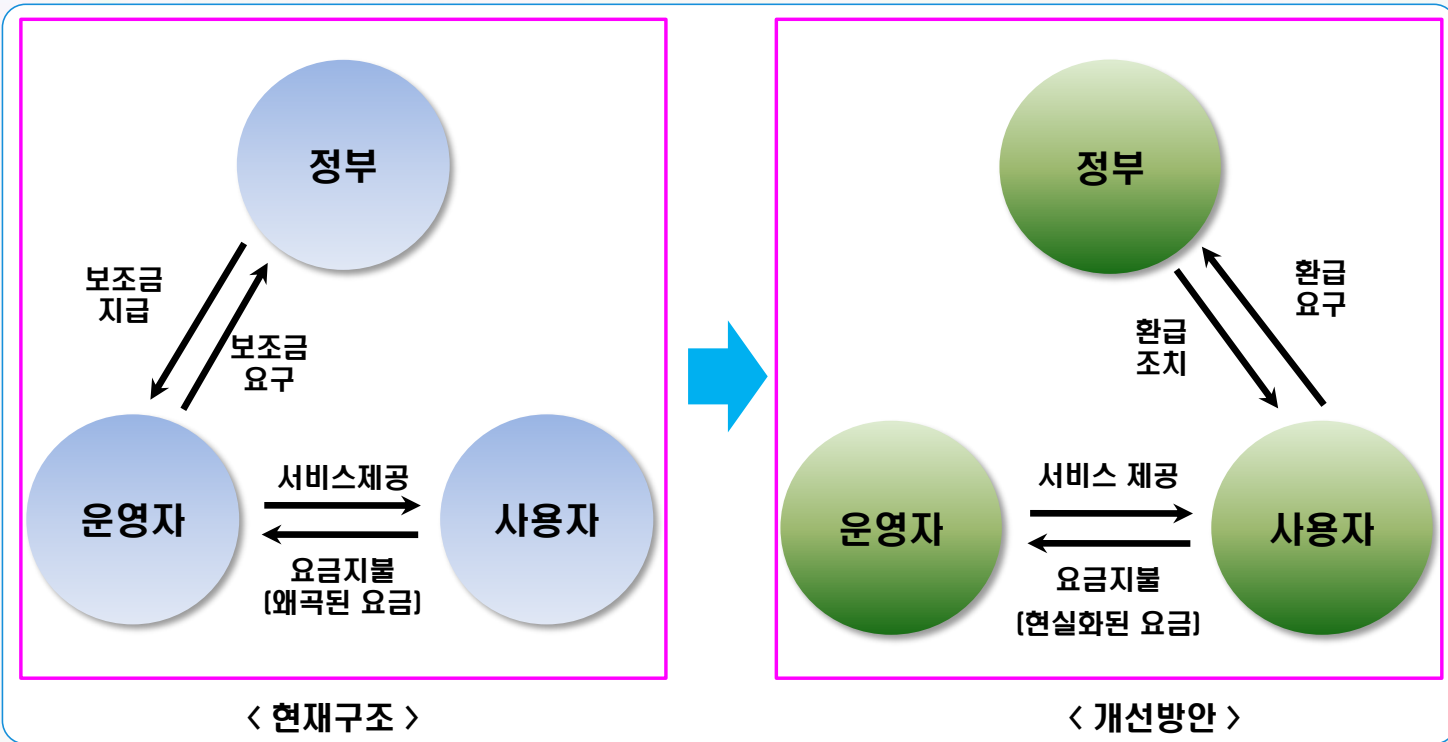
- 일반대중교통수단과 동일하게 연안여객의 시설과 운영을 분리하고 운영은 대중교통준공영제 도입
- 연안여객선 안전관리의 근본적 문제 해소를 위해 보조항로 등 적자·생활항로에 준공영제 도입은 불가피함
- 서울시 버스사례와 같이 생활항로(저수익 항로)에 대한 준공영제 도입, 서비스 개선 및 안전투자 확대유도



III. 여객선에 의존하는 연안해상교통 정상화 방안

■ 정부, 대중교통운영자, 대중교통사용자간 역할 재정립

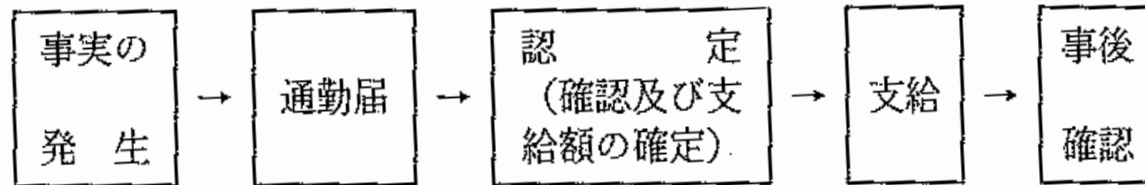
- 대중교통이용 활성화를 위하여 대중교통이용자에게만 환급해주는 “개인별 맞춤식 대중 교통 요금정책” 이 필요함.



III. 여객선에 의존하는 연안해상교통 정상화 방안

■ 일본의 교통요금 환급 사례

認定・支給の流れ

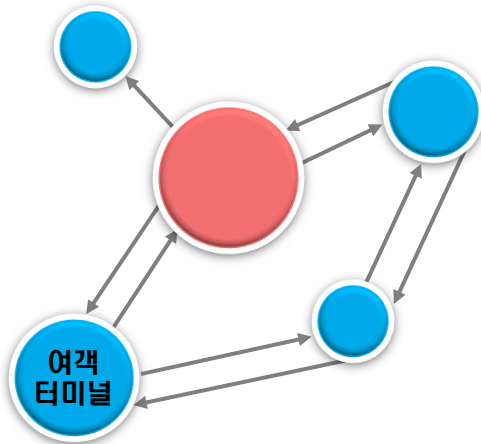


교통수단	대중교통수단	승용차 등 (개인수단)	신간선
조 건 (모두만족)	• 대중교통 상시 이용자 • 통근자 본인이 운임부담 • 보행거리 편도 2Km 이상 [장애인 예외]	• 개인수단 상시 이용자 - 승용차, 오토바이, 자전거 등 • 보행거리 편도 2Km 이상 [장애인 예외]	• 근무장소 또는 근무부서 이동 • 60Km 또는 90 분 이상소요 거리 • 타 수단 보다 30분 이상 단축
환급금액	최대 55,000 엔/월	거리 별로 2,000 엔/월 에서 24,500 엔/월	[특별요금의 ½, 20,000 엔/월] 중 적은 값

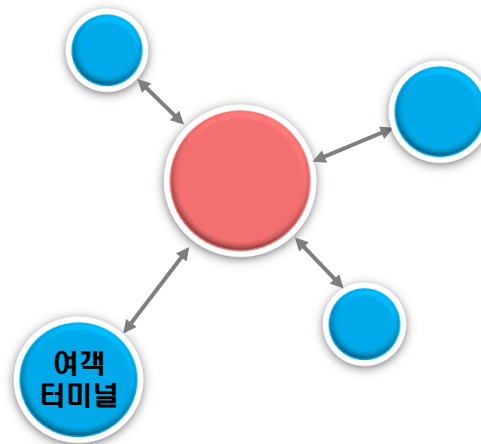
III. 여객선에 의존하는 연안해상교통 정상화 방안

2. Hub & Spoke 연안해상교통 체계 도입

- 항공과 철도의 Network 운영체제와 같이 연안여객운행도 지·간선 체계 (Hub & Spoke)형태로 개편
- Hub & Spoke망 형성으로 큰 도서까지 운행빈도를 높일 수 있고 도서와 도서 간의 이동은 소형선박으로 효율성을 높일 수 있음



< 현 재 >



< Hub & Spoke 방식 >

III. 여객선에 의존하는 연안해상교통 정상화 방안

3. 100원 여객선 도입

- 사람이동이 거의 없는 도서에 거주하는 주민에게는 필요 시 100원을 지불하고 탈 수 있는 여객선을 도입



〈 100원 택시 〉

IV. 대체수단 활성화를 통한 연안해상교통 정상화 방안

1. 여객이동이 많거나 장거리 도시에 소형공항 건설

- 육지와 교량으로 연결되어 있지 않는 도서 중에서 여객이동이 연간 60만 명(일일 약1,500명)을 초과하는 도서, 거리가 먼 도시는 소형비행기가 이·착륙 할 수 있도록 공항을 건설 할 필요가 있음
- 울릉도와 흑산도에는 소형공항이 계획되어 있고, 추가로 마라도, 백령도 등이 후보지가 될 수 있음.

[단위 : 명 / 년]

도 서 명	여객 수송 실적		
	일반인	도주민	합 계
울릉도/독도	957,311	99,422	1,056,733
흑산도/홍도	470,805	174,199	645,004
마라도	620,896	21,557	644,876

※ 육지와 교량이 연결되어 있는 도시는 제외함

IV. 대체수단 활성화를 통한 연안해상교통 정상화 방안

2. 수면비행선(위그선) 도입

- 수면비행 선박으로 불리는데 선박에 비하여 연료비가 싸고 빠른속도로 이동이 가능해서 먼거리 도서 이동에 경제적임
- 기존 항만을 이용하면서 소규모 푼툰 시설 설치로 이용이 가능함

구 분	M50	M80
제 원	10.1m×12.3m×2.9m(전장× 전폭×전고)	12.2m×13.6m×3.7m(전장× 전폭×전고)
순항속도	160 ~ 180km/h(최대속도 200km/h)	160 ~ 180km/h(최대속도 200km/h)
순항고도	5m 이내	5m 이내
탑승인원	4명	8명
추진시스템	Lycomming IO-540, 250마력(피스톤엔진)	PWC PT6A-34, 750마력(터보프롭엔진)
안전인증기관	한국선급(KR)	한국선급(KR)
위그선 전경		





KMI

주제
발표2

내항여객운송사업 대중교통화 방안

김태일

(KMI 해운정책연구실장)



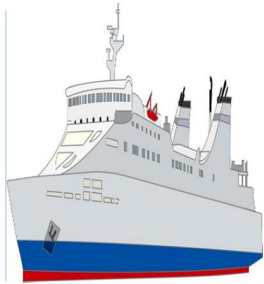
연안해상교통 대중교통화 추진
국회 세미나

내항여객운송사업 대중교통화 방안

김 태 일
(KMI 해운정책연구실장)

2018. 1. 29. 국회의원회관 제1소회의실

주최 · 주관 | 운영실의원실, 한국해양수산개발원, 대한교통학회



연안여객 대중교통화 방안

CONTENTS

I. 대중교통이란?

II. 연안해운 현황과 문제점

III. 연안해운 대중교통화 전략

IV. 정책제언

I. 대중교통이란?

(1) 사전적 의미

- ◆ 대중교통(大衆交通, public transportation)은 일반 대중이 이용할 수 있는 교통 서비스를 제공하는 모든 교통시설 및 수단을 포괄적으로 지칭
- 이와 같은 대중교통은 광범위하게는 항공, 해상, 도로, 철도, 그리고 지역 내, 지역(도시) 간, 국제 교통체계 모두에 존재 (신용은, 학문명백과, 형설출판사-네이버지식백과)

(2) 법률적 의미

우리나라 대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 법률 제2조에서는 대중교통을 대중교통수단 및 시설에 의해 이루어지는 모든 교통체계로 규정하고, 대중교통수단은 일정한 노선과 운행 시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는 데 이용되는 운송수단으로 정의하고 있으며, 다음 각목의 해당되는 수단이 해당된다고 규정

[대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 법률 제2조]

- 가. 여객자동차운수사업법 제3조제1항 제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “노선버스”라 한다)
- 나. 도시철도법 제3조제1호의 규정에 의한 도시철도
- 다. 철도산업발전기본법 제3조제4호의 규정에 의한 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량
- 라. 그 밖에 대통령령이 정하는 운송수단 → 미규정(하위법규 없음)

I. 대중교통이란?

(3) 역사적 의미

- ◆ (고대) 수로 혹은 해로를 통해 제공된 페리(ferry) 서비스가 최초 대중교통으로 간주
- ◆ (중세) 베니스와 로마를 중심으로 도시 및 지역을 연결하는 해상페리가 대표적
- ◆ (근대) 1826년 프랑스 낭트에 소개된 마차형의 옴니버스(omnibus)가 최초의 대중교통으로 인정



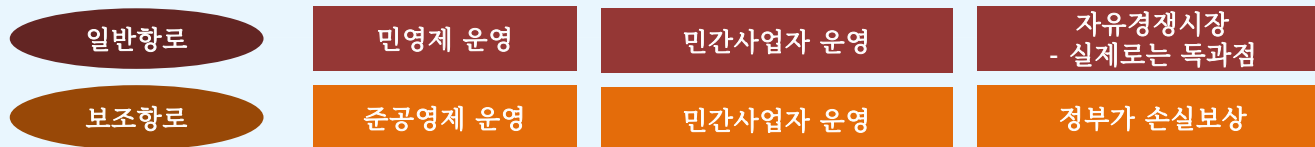
자료 : <http://www.museudantu.org.br/EModerna/shillib.jpg>

(4) 연안해운의 대중교통화 필요성

- ◆ 우리나라 대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 법률 제2조에서 대중교통을 규정하고 있으나 연안해운이 명시화 되지 않음
- ◆ 국가의 법률적 지원 대상에서 제외되는 문제점 초래 → 각종 정책의 추진력 미약

Ⅱ. 연안해운 현황과 문제점

(1) 연안해운의 운영체제



항로	항로수			척수			업체수	수송실적
	계	일반항로	보조항로	계	일반항로	보조항로		
계	108	81	27	167	140	27	67(58)	15,422,957
부산청	2	2	-	2	2	-	1	25,392
인천청	14	11	3	16	13	3	6	1,363,853
여수청	17	16	1	24	23	1	12	1,920,206
마산청	13	10	3	23	21	2	9	2,077,005
동해청	2	2	-	4	4	-	2	430,493
군산청	5	2	3	6	3	3	3	335,485
목포청	39	25	14	72	57	15	23	3,979,298
포항청	4	4	-	4	4	-	4	544,194
대산청	7	4	3	8	5	3	3	533,730
제주	5	5	-	8	8	-	4	1,630,941

주 : 업체수() : 중복업체를 제외한 업체수, 자료 : 한국해운조합, 『연안여객선 업체현황』, 2017, p. 13.

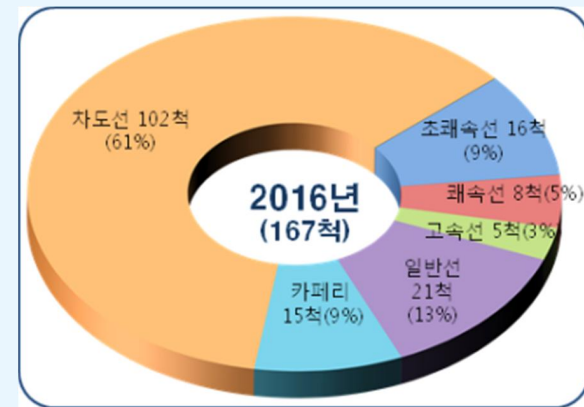
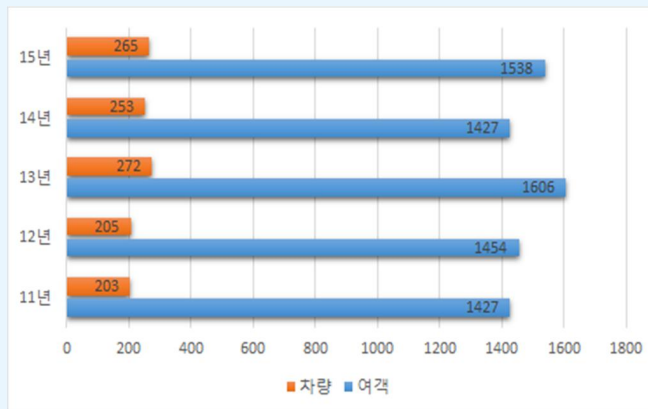
Ⅱ. 연안해운 현황과 문제점

(2) 연안해운 현황

□ (수요증가) 해양관광 증가 등에 따라 세월호 사고 직후인 '14년을 제외하고는 지속적인 증가 추세

- '16년 여객 1,542만명* / 차량 275만대 수송 (일반인 1,172만명, 도서민 370만명)

□ (선대구조 취약) 연안여객선은 소형 차도선이 주종(102척, 61%)으로 차량 수송 장점이 있으나 느린 선속 및 기상악화 시 빈번한 항로두절 초래



Ⅱ. 연안해운 현황과 문제점

(2) 연안해운 현황

- (연안선박 노후화) 연안선사의 영세성, 수익성 저하 등에 따라 신조 기피 및 해외 노후 선 도입 등 연안선박의 노후화 가속 (20년 이상 선박 2010년 대비 증가)
 - 특히, 선가가 높고 신조기반 조성이 부족한 카페리 및 초쾌속선은 해외 중고선 도입이 일반화
- (여객선 시설) 접안시설 및 편의시설 등이 열악, 안전사고 등이 우려
 - 여객선 이용객 증가 추세에도 불구하고 기항지 인프라는 항만·어항 등의 부수 시설로 인식되어 우선순위에 밀려 투자 미흡
 - (관광객 유인 부족) 여객선 노후화, 접안시설 및 편의시설 열악으로 관광 유인 부족



합계	위치		항만 (35개소)		어항(135개소)			소규모 항구
	육지	도서	무역 항	연안 항	국 가	지 방	어촌 정주	
340	86	254	16	19	33	48	54	170

합계	여객터 미널	여객대 합실	간이시설			기타
			간이대 합실	여객대 기소	매표소	
340	49	65	35	93	12	86

Ⅱ. 연안해운 현황과 문제점

(2) 연안해운 현황

- (독과점 체제) 해상교통은 일반적으로 선박 외에는 대체교통수단이 없으며, 투자 대비 수익성이 부족하여 공급자 중심의 시장지배구조
 - '16년 말 기준 108개 항로 모두가 운송사업자가 2인 이하인 독·과점항로
- (영세한 시장) 총 58개 업체 중 32개社(55%)가 자본금 10억원 미만, 32개社(55%)가 보유선박 2척 이하로 영세한 시장구조 형성
 - 연간 총매출액은 2,900억원(업체당 55억원)이며 영업이익은 257억원(업체당 4.8억원)에 불과하여 수익성이 낮은 수준('15년말 기준)

자본금 규모별 선사현황	업체수		
	2016	2015	2014
합계	58	60	62
1억원 미만	-	9	10
2억원 이상 ~ 3억원 미만	8	9	10
3억원 이상 ~ 5억원 미만	13	10	8
5억원 이상 ~ 10억원 미만	11	10	13
10억원 이상	26	22	21

보유 선박척수별 현황	업체수		
	2016	2015	2014
합계	58	60	61
1척	17	18	21
2척	15	18	14
3척	10	5	9
4척	12	11	9
5척	1	5	4
6척	1	-	2
7척 이상	2	3	2

Ⅱ. 연안해운 현황과 문제점

(2) 연안해운 현황

- ◆ (도서민 1일 생활 불편) 도서민 생활·적자항로는 비효율적 항로체계 및 기상상황에 취약 등으로 접근성이 낮아 도서지역 정주여건 저하

[1일 생활권 미구축 항로]

구분	운항중 항로수	편도 2:30초과 항로수	비율	비고
부산	1	1	100%	제주 1
인천	12	4	33.3%	백령, 연평 등
여수	16	4	25%	거문, 제주 2 등
마산	12	2	16.6%	두미도 등
동해	2	2	100%	울릉, 독도
군산	5	-	0%	-
목포	37	14	24.5%	흑산, 홍도, 제주 1 등
포항	4	2	50%	울릉, 독도
대산	7	-	0%	-
제주	4	2	50%	완도, 우수영
계	100	31	31%	제주 항로 6개 제외 시 25%

Ⅱ. 연안해운 현황과 문제점

(3) 연안해운 문제점

첫째, 세월호 사고의 사례에서 본 것처럼 내항여객운송사업자가 선원에 대한 처우 개선 및 선박 현대화에 투자를 하지 못하거나 하지 않고 있는 실정

둘째, 일반항로의 경우 여객운송사업자들이 주말 등 성수기를 제외하고, 경영상 운항을 기피하여 1일 생활권 확보가 어려운 사례가 나타남 (적자항로)

셋째, 보조항로의 경우 손실보상금을 받는 형태이나 회계감사를 대부분 받지 않는 영세한 여객운송사업자의 정산 시스템이 구체적이지 않아 손실보상금 처리도 논란의 소지가 있을 것으로 예상. 따라서 보조항로의 운영시스템도 현재 연안여객운송시장의 문제점으로 지적

넷째, 경쟁입찰제의 문제. 보조항로선사는 최저가를 써낸 영세업체들의 낙도 보조항로 진출이 가능하다는 점. 선사의 규모가 영세하다보니 선사들은 지원받은 보조금 범위 안에서만 인건비나 수리비 등 선박 운영비를 소화할 수밖에 없는 게 현실

다섯째, 1일 생활권 확보가 어려운 항로가 존재

- ◆ 적자항로, 1일 생활권항로 → 단기 전략
- ◆ 보조항로 운영개편, 선원 처우 개선, 선박 현대화 → 중장기 개편 전략

Ⅲ. 연안해운 대중교통화 전략

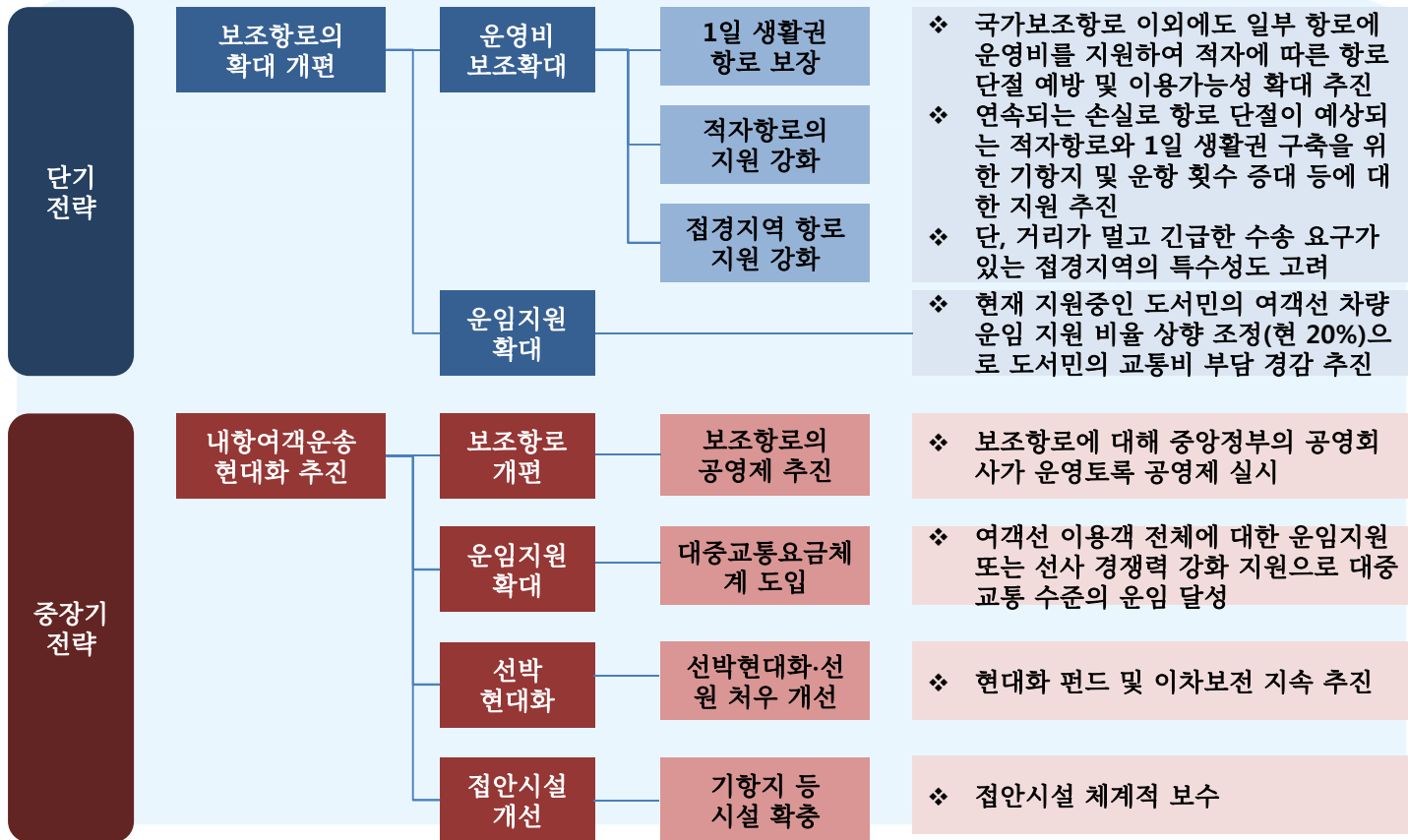
(1) 연안해운 개편 논의 과정

- ◆ 세월호 사고 이후 사고 재발방지 위한 ‘연안여객선 안전관리대책’을 마련
 - 지난 정부는 수익성이 떨어지는 적자항로에서 직접 선박을 운영하는 공영제가 도입할 계획이었음 → 논의 중단
- ◆ 신정부 출범 이후 다시 대통령의 공약과 100대 국정과제에 포함
 - 공약에 준공영제 확대를 명시했으며, 대상을 적자항로, 1일 생활권 구축항로, 접경지역 항로 등으로 하고, 손실 보상하는 방향

(2) 연안해운 운영체계 개선 방향

- ◆ 적자항로, 1일 생활권항로 등 지원 → 단기 전략
- ◆ 보조항로 운영개편, 선원 처우 개선, 선박 현대화 → 중장기 개편 전략

Ⅲ. 연안해운 대중교통화 전략



Ⅲ. 연안해운 대중교통화 전략

(3) 현 정부의 지원정책(단기, 중장기)

◆ 적자항로 등 운영비 지원

- ✓ 예산 문제 (적자항로 200억원 추정, 이외에 1일 생활권 항로, 접경지역 항로 등 지원에 많은 예산 소요)
- ✓ 예산 지속 확보 필요

◆ 현대화 펀드 : 현대화펀드 50%, 선사 50%(자담 10-20%, 금융기관 30-40%)

- ✓ 신규사업자 탈락 문제
- ✓ 신규사업자에 대해 조건부 면허 부여로 지원 계획
- ✓ 노후 선박 : 20년 이상 선령 46척/167척(노후화율 27.5% → 2017년 6척 신조로 24%)

◆ 이차보전사업 : 선사의 선박 건조 및 매입을 위한 대출 이자 2.5% 지원

- ✓ 중소조선소의 RG(선수급환급보증)발급 문제
- ✓ 중소조선소 대상 RG 원활화 방안 마련 (8.24, 제4차 경제관계장관회의)
- ✓ 정책금융(산은, 기은, 수협) 출연과 재정 통해 1,000억원 규모 보증기금 조성

◆ 소규모 항포구 접안시설 정비

- ✓ 접안시설(2017년 사업 추진) : 33.5억원, 인천1, 마산 3, 목포 3 등 7개소
- ✓ 여객선 기항지 접안시설 정비계획(안) 마련(2017년 11월)
- ✓ 18-20년까지 33개소 정비 추진

Ⅲ. 연안해운 대중교통화 전략

(4) 중장기 방향

- ◆ 보조항로의 공영제 추진 : 기존의 보조항로에 대해 단순히 손실보상을 하는 것을 넘어 동 항로를 정부 등 공공부문이 운영하는 방안을 검토
- ◆ 운임지원 확대 : 대중교통요금화
- ◆ 선박현대화 및 선원 처우 개선
- ◆ 접안시설 확충

[중장기 연안여객선 운송시장 방향]

구분	민간항로	보조항로	운영형태	운임지원
기존 형태	민간 여객운송사업자	민간 여객운송사업자 의 손실보상	준공영제 (보조항로 노선관리형)	도서민 지원
개선 방향	변경 없음	공영제 추진	준공영제 (민영 + 공영제)	전국민 지원

Ⅲ. 연안해운 대중교통화 전략

(4) 중장기 방향

- ◆ **보조항로의 공영제** : 정부의 직영 또는 공사체제, 공적 운영사가 항로단절시 일반항로에 공공선박 투입 가능, 보조항로의 공공성 확보, 선박 현대화 조속 실현 가능

[중장기 연안여객선 운송시장 운영 방안]



Ⅲ. 연안해운 대중교통화 전략

(4) 중장기 방향

- ◆ **대중교통요금제 도입** : 대중교통요금제 도입으로 일반인에게도 운임 지원 확대, 지역경제 활성화, 관광 활성화에 기여
(연안여객의 평균 단위운임 362.9월/km)

[중장기 연안여객선 운송시장 운영 방안]

구분		운임(원/km)	적용근거
항공요금	서울-부산	206.9	기본운임 (2016.7)
	서울-제주	196.1	
	부산-제주	225.8	
	평균	209.6	
시외버스		인km운임	국토부 (2013.2)
고속버스	일반형	1200km	
	우등형	1-200km	
철도운임	KTX(고속선)	164.4	국토부 (2011.12)
	KTX(기존선)	112.1	
	새마을호	96.4	
	무궁화호	64.8	
	통근열차	31.7	
수도권 전철		기본(10km까지)	국토부 (2015)

[선종별 여객선 단위운임]

구분	선박수(척수)	평균운항거리(km)	대인평균운임(원)	단위운임(원)
고속선	8	34	14,369	545.6
일반선	22	28	11,596	473.0
차도선	83	32	7,529	338.7
초고속선	18	175	55,389	3365
패속선	11	117	42,000	389.3
패속카페리	12	163	38,208	240.6
소계	154	62	18,069	362.9

자료 : 한중학, 『연안여객선 공적운영체계 기초연구』, 인천발전연구원, 2017. p. 155.

- ◆ 대중교통요금제는 일반적으로 정부 및 지자체가 모두 부담하는 형태

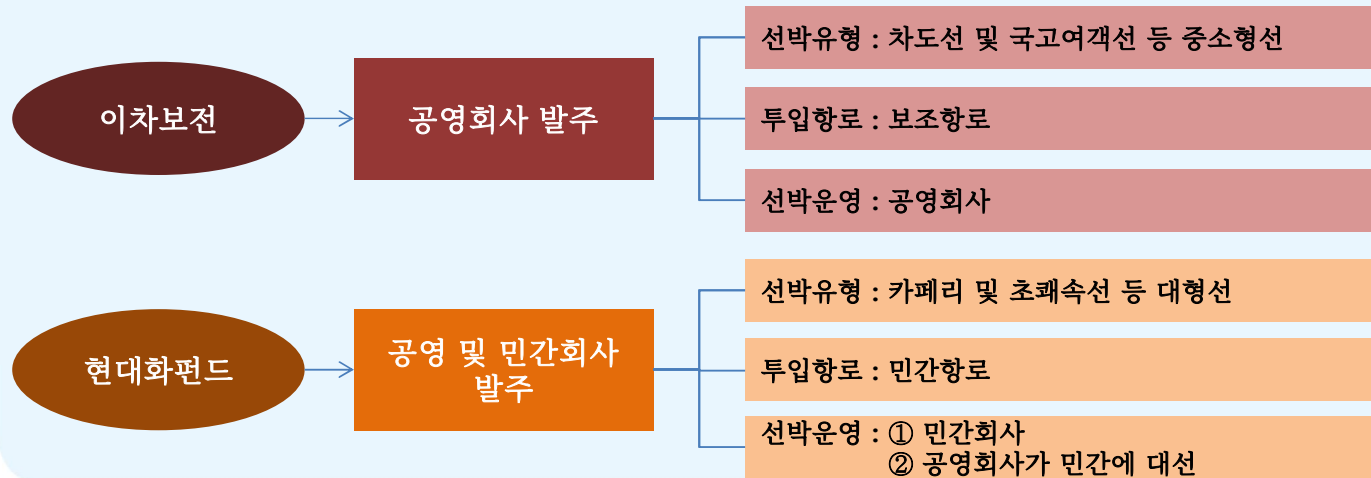
자료 : 한중학, 『연안여객선 공적운영체계 기초연구』, 인천발전연구원, 2017. p. 156.

Ⅲ. 연안해운 대중교통화 전략

(4) 중장기 방향

- ◆ **선박현대화 및 선원 처우 개선** : 선박현대화를 통해 관광 수요 증대 → 선사사의 늘어난 수익금을 선원의 처우개선을 위한 기금 조성 (**지역의 관광 개발과 연계**)
- ◆ **접안시설 확충** : 기 계획 수립 시행 (예산 확보 문제)

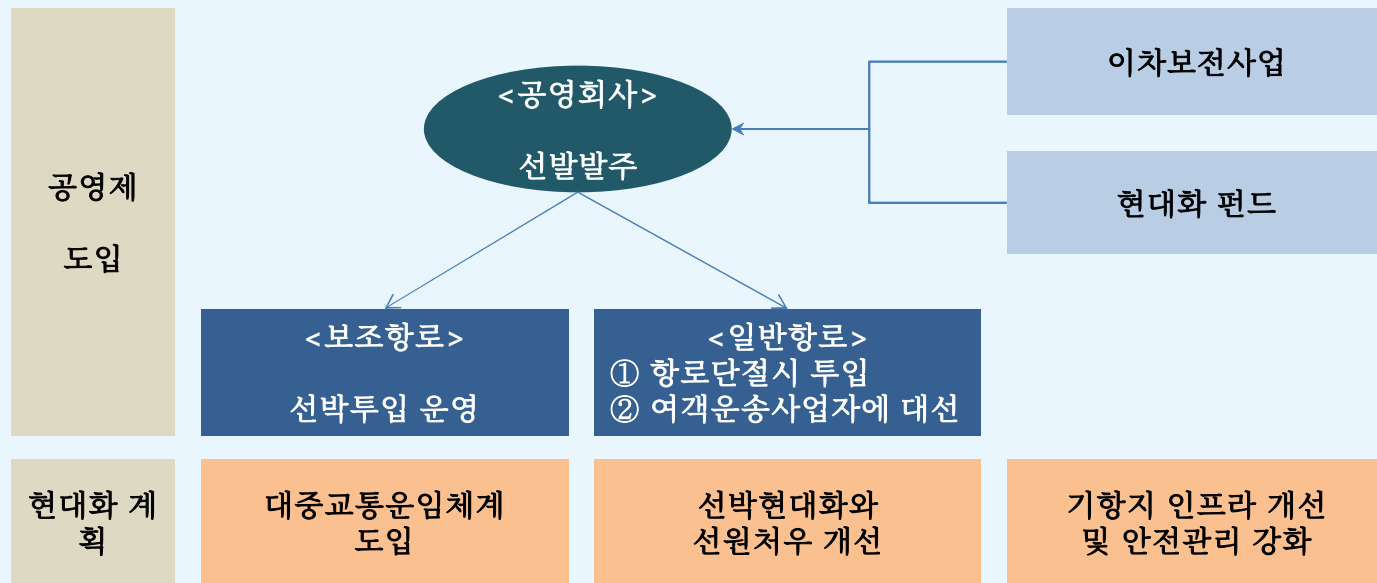
[보조항로 공영제 하에서 이차보전 및 현대화펀드의 운용 방안]



Ⅲ. 연안해운 대중교통화 전략

(4) 중장기 방향

[연안여객선 운송시장의 중장기 운영 방안]



IV. 정책제언

국가통합교통체계효율화법에 보면,
제2조 정의에서, "교통수단"이란 사람 또는 화물을 운송하는 데에 이용되는 자전거·자동차·열차·항공기 및 선박 등을 말한다.

7. "국가기간교통시설"이란 지역 간 간선교통 기능을 수행하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 교통시설을 말한다.

가. 「도로법」 제10조제1호 및 제2호에 따른 고속국도 및 일반국도

나. 「철도건설법」 제2조제2호부터 제4호까지의 규정에 따른 고속철도, 광역철도 및 일반철도

다. 「공항시설법」 제2조제3호에 따른 공항

라. 「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항

마. 그 밖에 대통령령으로 정하는 교통시설

➔ 연안항과 연안선박은 국가통합교통체계효율화법에서 보면, 교통수단과 시설에 포함되지 않음

(연안해운) 국가기간교통체계도 아니고,
대중교통수단도 아닌 법률(국가지원) 사각지대에 놓인 교통수단
➔ 연안해운을 고려한 국가교통체계 구축 필요



감사합니다.

김태일(TAE-IL KIM ; 金泰一)

경제학 박사 (*Ph.D. in Economics* ; 经济学 博士)

연구위원 (*Research fellow* ; 研究委员)

해운정책연구실장 (*Maritime Policy Department, Director* ; 海运政策研究室 室长)

한국해양수산개발원 (*Korea Maritime Institute* ; 韩国海洋水产开发院)

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)(26, Haeyang-ro, 301 beon-gil, Yeongdo-gu, Busan, 49111, Korea)

TEL : +82-51-797-4613, FAX : +82-51-797-4609

E-mail : ktizorro@kmi.re.kr

종합토론

좌장



강승필

· 서울과학기술대학교 교수

토론자



김기대

· 국토교통부 대중교통과장

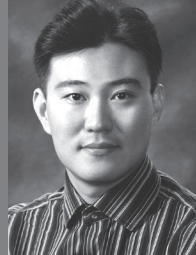
토론자



김용태

· 해양수산부 연안해운과장

토론자



박준식

· 한국교통연구원 연구위원

토론자



한홍교

· 한국해운조합 이사장 직무대행

토론자



홍선기

· 목포대학교 교수