

제166호(2018. 8. 8.)

농촌 주민의 교통서비스 이용 여건과 개선 과제

김용욱 성주인 민경찬



목 차
contents

1. 농촌지역 교통서비스 여건	1
2. 관련 정책 추진 동향	6
3. 농촌의 교통 여건 개선을 위한 정책방향	12

감 수	김광선 연구위원	061-820-2361	yeskskim@krei.re.kr
내 용 문 의	김용욱 부연구위원	061-820-2313	ywkim@krei.re.kr
자 료 문 의	성진석 선임전문원	061-820-2212	jssaint@krei.re.kr

- 「KREI 농정포커스」는 농업·농촌의 주요 동향 및 정책 이슈를 분석하여 간략하게 정리한 것입니다.
- 이 자료는 우리 연구원 홈페이지(www.krei.re.kr)에서도 보실 수 있습니다.

KREI 농정포커스 제166호

농촌 주민의 교통서비스 이용 여건과 개선 과제

등 록 | 제6-0007호(1979. 5. 25.)

발 행 | 2018. 8.

발행인 | 김창길

발행처 | 한국농촌경제연구원

우) 58217 전라남도 나주시 빛가람로 601

대표전화 1833-5500

인쇄처 | (주)한디자인코퍼레이션

ISBN | 979-11-6149-182-0 93520

- 이 책에 실린 내용은 한국농촌경제연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.
- 이 책에 실린 내용은 출처를 명시하면 자유롭게 인용할 수 있습니다.
- 무단 전재하거나 복사하면 법에 저촉됩니다.

요약 Summary

- 농촌은 교통약자인 노인층이 다수인 데 반해 대표적 대중교통 수단인 농어촌버스 운행 빈도가 낮은 취약 마을이 상당수 분포하는 등 주민들의 이동권이 보장받지 못함.
 - 농촌 마을(행정리)을 경유하는 노선버스의 1일 평균 운행횟수는 6.1회에 그침.
 - 배후 농촌 인구 감소로 운수업체의 농어촌버스의 보유 대수('02: 2,041대→'17: 1,826대)가 줄어드는 등 현행 대중교통 체계만으로는 주민의 교통서비스 이용 여건 개선에 한계
 - 대중교통이 불편하여 자가용, 농기계 등을 이용하는 노인들은 사고 위험에 노출
- 최근 중앙부처(농식품부·국토부)와 지자체는 대중교통이 취약한 농촌에 '대체교통복지 수단'으로서 다양한 교통서비스 개선 사업을 확대하고 있음.
 - 전라남도의 '100원 택시', 경상남도의 '브라보택시' 등 도의 공통브랜드를 내세운 사업들과 시·군의 자체사업이 교통 취약지역을 대상으로 추진
 - 농식품부와 국토부는 지역 여건을 고려한 다양한 교통 모델의 개발 및 제도 개선을 지속적으로 추진하였으며, '18년에는 농촌형 교통모델, 공공형 택시 사업을 전 시·군으로 확대함.
- 농촌 교통서비스 개선 사업 대상 지역 주민은 높은 만족도를 나타내고 있으나, 현재의 사업 형태로는 대상 지역, 수혜자 범위의 확대 및 지속성 확보가 어려움.
 - 농촌형 교통모델 사업의 경우 대상 지역 주민의 대중교통 만족도가 두 배 이상 증가(44.7점→91.8점)하고, 외출 횟수가 증가(4.2회→6.9회)하는 등 가시적 성과 달성
 - 반면 '17년 사업 대상 시·군 중 82%가 사업 수혜 인구 비율이 5% 미만에 머물고 있으며, 대상 지역 및 수혜자의 편차가 심하고 이용 횟수도 불충분
- 농촌 주민의 이동권 확보를 위해 100원 택시 등의 수단을 보완할 수 있는 보다 다양한 교통모델 운영 대안을 지속적으로 모색해야 함.
 - 교통 취약 마을 분포, 기존 대중교통의 서비스 범위 및 수준을 고려하여 다양한 교통수단과 운행 방식을 도입하고 이를 포괄하는 지역 단위 운영 방향 제시
 - 일본 교토부 츠루가오카지구와 옥천군 안남면과 같이 커뮤니티 활력 제고와 주민 접근성 연계 강화 필요
 - 고령 농촌 주민을 위한 장애인 콜버스 활용과 농촌형 무인 자동차 기술 개발 등 대안적 교통수단 확보를 병행해서 추진

01 | 농촌지역 교통서비스 여건

농촌의 1일 버스 운행 횟수는 마을당 6.1회로 주민들의 대중교통 이용 불편

1.1. 농촌 주민의 대중교통 이용 현황

□ 농촌의 대중교통은 운행 횟수가 적어 대중교통 의존도가 높은 고령자의 불편 지속

- 농촌 주민들이 평상시 주로 이용하는 교통수단은 승용차로 조사되었지만, 70대 이상 노년층은 버스를 이용하는 비율이 61%로서 타 연령층과 뚜렷한 차이를 보임(농촌진흥청 2017, 농어업인 복지실태조사).
- 농촌은 도시에 비해 대중교통이 불편하여 전체적으로 승용차를 많이 이용하지만, 경제적·신체적으로 제약이 있는 노인들은 여전히 대중교통인 버스에 의지하고 있음.

〈표 1〉 농촌 주민들이 주로 이용하는 교통수단

단위: %

구 분	30대 이하 (n=1083)	40대 (n=706)	50대 (n=806)	60대 (n=628)	70대 이상 (n=762)	전체 (n=3986)
걸어서	7.1	10.5	5.4	6.2	6.2	7.0
자전거	0.0	0.0	0.5	1.2	1.1	0.5
오토바이	0.7	0.0	1.1	1.8	2.4	1.2
버스	19.0	14.9	25.7	36.4	61.1	30.4
승용차	69.4	71.4	65.0	50.3	17.9	56.0
택시	2.5	2.3	1.6	3.2	8.2	3.5
복지관 차량	0.0	0.9	0.2	0.3	1.6	0.5
기타	1.3	0.0	0.5	0.5	1.5	0.8
합 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: 농촌진흥청, 2017. 농어업인 복지실태조사.

- 주민들의 대중교통 의존도는 높으나 농촌 마을당 노선버스의 1일 평균 운행 횟수는 6.1회로 집계되어 이용 가능한 대중교통편은 제한적임.¹⁾
- 특히 접근성이 불리한 원격 마을이 상당수를 차지하는 면 지역일수록 대중교통 여건이 취약하여 10회 미만 운행 마을이 59%, 미운행 또는 3회 이하 운행 마을은 20%에 이르는 것으로 파악됨.²⁾

1) 통계청의 2015년 농림어업총조사 지역조사(전국 36,792개 행정리 대상) 결과 집계.

- 농어업인 복지실태조사 결과에서도 유사한 결과를 볼 수 있는데, 마을에 대중교통이 하루 10회 이하 운행하는 비율은 읍 지역이 44%, 면 지역이 65%에 이르는 것으로 조사됨.
- 반면, 동 지역 중 한 시간당 2회 미만으로 대중교통이 운행되는 지역은 2.3%에 불과함.³⁾

〈표 2〉 행정리당 일일 대중교통(버스) 운행 횟수

단위: 개, %

구분	행정리 수	운행	미운행	1~3회	4~6회	7~9회	10~15회	15회 이상
전국	36,792	34,443	2,349	4,390	9,208	3,907	5,595	11,343
(비율)	100.0	93.6	6.4	11.9	25.0	10.6	15.2	30.8
(누적 비율)			6.4	18.3	43.4	54.0	69.2	100.0
읍부	8,698	8,181	517	603	1,573	596	1,034	4,375
(비율)	100.0	94.1	5.9	6.9	18.1	6.9	11.9	50.3
(누적비율)			5.9	12.8	30.9	37.8	49.7	100.0
면부	28,094	26,262	1,832	3,787	7,635	3,311	4,561	6,968
(비율)	100.0	93.5	6.5	13.5	27.2	11.8	16.2	24.8
(누적비율)			6.5	20.0	47.2	58.9	75.2	100.0

자료: 통계청, 2015. 농림어업총조사 지역조사.

- KREI '17년 국민 정주만족도 조사 결과 '대중교통 이용 편리성' 정도에서 도농 격차가 특히 큰 것으로 파악됨.
- 10점 만점의 대중교통 이용 만족도 지표에서 농촌 주민의 만족도는 5.8점, 도시민의 만족도는 7.3점임.
- 보건·복지, 교육, 정주생활기반, 경제활동·일자리 등 7개 부문 31개 지표를 대상으로 도·농 만족도 차이를 비교해보면 대중교통 이용과 관련한 격차가 가장 큰 것으로 나타남.

〈표 3〉 '17년 국민 정주만족도 조사 정주생활기반 부문 만족도 결과

(10점 척도)

정주생활기반 부문 세부 항목	농어촌 지역	도시지역	도·농 간 격차
주택 상태가 대체로 양호한 편이다.	6.4	6.9	0.5
도시가스, 상·하수도, 도로, 쓰레기 처리 등 기초 생활 인프라가 양호하다.	6.3	7.2	0.9
생필품 구입, 목욕탕, 이·미용실 등 생활 서비스 이용이 편리하다.	6.2	7.4	1.2
버스, 택시 등 대중교통 이용이 편리하다.	5.8	7.3	1.5
인터넷, IPTV, 모바일 통신 등을 편리하게 이용할 수 있다.	6.9	7.7	0.8
주민들이 마을 문제 해결과 마을 발전을 위해 함께 노력한다.	5.6	5.7	0.2
(평균)	6.2	7.0	0.8

2) 통계청 조사 결과는 버스가 운행되는 행정리의 본 마을을 기준으로 집계한 것인데, 행정리 안에도 소규모 자연마을들이 일정 거리를 두고 분포하는 농촌 여건을 감안할 때 주민들이 체감하는 대중교통 이용 불편도는 더욱 높을 수 있음.

3) Coverage 반경 400m 기준으로 동 지역을 1,975개 지역으로 구분했을 때 해당 지역에 시간당 2대 미만으로 대중교통이 운행되는 지역은 46개 지역(2.3%)에 불과함(교통안전공단, 2015년 대중교통 현황조사 결과보고서).

농촌 인구 감소로 인한 수익성 저하로 민간 운수업체의 자발적인 여건 개선에 한계

1.2. 농촌의 대중교통서비스 공급 여건

□ 농촌 소재 운수업체의 채산성 저하로 대중교통 수단 확충이 어려움

- 농촌의 대표적 대중교통 수단이라 할 수 있는 농어촌버스가 전국적으로 감소하는 추세이며, 이를 운행하는 운수업체 수 역시 2002년 99개에서 2017년 86개로 감소함.
- 대중교통 수단들⁴⁾ 중 농촌에서 주로 많이 운행되는 것은 농어촌버스⁵⁾인데, 2002년 2,041대에서 2017년 1,842대로 감소함.
- 2017년 기준 농어촌버스의 노선당 버스 보유대수는 0.41대로 시내버스 3.79대의 11% 수준에 불과함.

〈표 4〉 연도별 농어촌버스 업체 및 대수 변화 추이

구 분	2002년	2008년	2017년
업체 수(개)	99	92	86
버스 수(대)	2,041	1,869	1,842

자료: 전국버스운송사업조합연합회, 버스통계편람(<http://www.bus.or.kr/>).

- 농촌 대중교통 유지를 목적으로 지자체에서 벽지노선 운행 업체에 지급하는 손실 보상금이 매년 증가하였지만, 운수업체의 전반적인 채산성 악화로 인한 대중교통 운행 감소 및 서비스 저하 문제가 해소되지 않고 있음.
- 벽지노선 운행손실 보상금은 '05년 279억 원에서 '10년 608억 원, '13년 877억 원으로 계속 증가해왔음.
- 2018년 7월부터는 운수업체들도 법정 근로시간 단축 적용을 받게 되면서 농어촌버스의 노선 감축 및 운행 횟수 감소가 우려됨.
- 버스회사들이 수익성이 낮은 벽지 노선부터 운행을 축소할 경우 농촌지역의 대중교통 이용 여건은 더욱 어려워질 수 있음.
- * 농어촌버스 운전자의 평균 근로시간은 주 69.3시간으로 특·광역시 시내버스 운전자의 주 50.9시간에 비해 많아 인력 확충이 시급하지만 운전자들은 임금이 높고 근무조건이 좋은 준공영제 지역 시내버스를 선호(중앙일보 '18.04.04., “주52시간 지키려면 운전기사 1만 명 필요”)

4) 대중교통 수단에 대한 정의 및 농어촌버스 용어는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」, 「여객자동차 운수사업법」 시행령에 근거함.

5) 「여객자동차 운수사업법」 시행령에서는 ‘농어촌버스운송사업’에 대해 ‘주로 군(광역시의 군은 제외한다)의 단일 행정구역에서 운행 계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업’으로 규정하고 있음. 직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행 형태를 구분함.

□ 지역에 따라 택시를 이용하는 데도 높은 추가 비용이 발생하는 등 제약이 존재

- 면지역 중에서 소재지에 대기하는 택시가 없는 지역이 전체 35.0%에 달하는 것으로 추정되며, 2대 이하인 지역으로 확대 시 78.5%에 달함.
- 가까운 면 소재지에 택시가 없는 원격 마을의 경우 택시를 이용하려면 멀리 떨어진 읍 소재지에서 대기 중인 택시를 불러야 하므로 평균 1만 원에서 1만 5,000원가량 높은 추가 비용을 지불해야 하는 실정

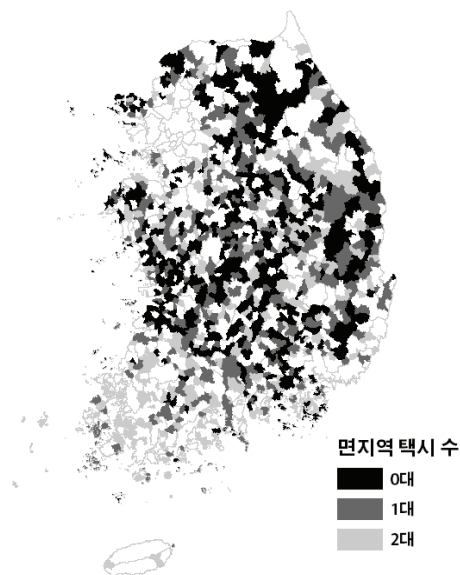
〈표 5〉 택시 수, 면 평균 인구 및 고령화율

면에 주소지를 둔 택시 수		면의 수	평균 인구(명)	평균 고령화율 (65세 이상 인구 비율,%)
중심지에 택시가 대기하지 않는 것으로 추정되는 면 (929면, 전체의 78.5%)	0대	414 (35.0%)	2,883	34.8
	1대	294 (24.8%)	3,777	34.0
	2대	221 (18.7%)	4,430	32.8
3대		115 (9.7%)	5,020	32.2
4대 이상		135 (11.4%)	7,203	26.9
전체		1,179 (100.0%)	4,099	33.1

주 : 특정 면 지역을 대상으로 '택시' 전화번호를 검색했을 때 2대 이하의 택시가 검색되는 경우 면 중심지에 택시가 대기하지 않고 다른 읍(주로 사군청 소재지)에 대기하고 있을 것이라고 가정하였다. 이 같은 가정은 택시가 대기하지 않는 것으로 실제로 확인된 면사무소 소재지 10곳에서 전화번호 부에서 검색되는 택시의 최대값이 3대였다는 사실에 근거한다.

자료: 케이티스 전화번호부(www.114.co.kr).

〈그림 1〉 면지역 택시 분포 현황



주: 〈표 5〉와 동일한 방식으로 면지역 택시 수를 산출함.

열악한 대중교통은 농촌 주민의 이동권을 제약하여 정주여건 악화를 초래

1.3. 현황 종합

□ 농촌의 대중교통 서비스 공급 여건이 취약하여 주민 불편 가중 및 사고 위험 증가

- 정류장까지의 거리, 긴 대기시간 등의 문제 때문에 거동이 불편한 노인들의 이동권 제약⁶⁾
 - 열악한 도로 여건 등으로 버스 진입이 불리하여 개별 주택에서 정류장까지 20분 이상 도보로 이동해야 하는 주민들의 어려움이 발생함.
 - 적은 배차 횟수로 인해 등하교 및 시설 이용 가능 시간에 맞춰 배차가 불가능하며, 주민들이 용무 후 귀가할 때 오랜 시간 대기해야 하는 사례도 빈번하게 발생함.
- 농촌의 고령자들은 교통서비스가 취약하여 위험에 노출된 농기계, 오토바이 등을 무리하게 이용하는 경우가 많음.
 - 자가용 또는 농기계·오토바이 등으로 이동하는 노인들의 경우, 인지·반응속도 저하로 교통사고 위험에 노출되어 있으며, 먼 거리를 도보로 이동하는 노인들의 사고 위험도 존재
 - 전체 교통사고 발생건수 대비 차량 단독 사고 비율(2016년): 전국 4.7%, 군 지역: 11.4%⁷⁾

□ 농촌 인구의 감소는 읍·면 소재지 기능과 교통서비스 수준의 저하로 이어지고 이는 다시 인구 감소를 유발하는 악순환이 발생

- 농촌지역의 교통서비스 저하는 인구 감소와 더불어 중심지 기능 쇠퇴를 가속화하고 있음.
 - 전국적으로 차량 거리 10분 이내 장소에서 의료·상업·문화·복지 등 기초 생활서비스를 이용할 수 있는 농촌 마을 비율이 과거에 비해 줄어드는 경향이 확인됨.

〈표 6〉 기초 생활서비스를 10분 이내 이용 가능한 행정리 비율(2010~2015)

단위: %, %p

구분	읍부			면부		
	2010년	2015년	증감	2010년	2015년	증감
재래시장	42.8	40.4	-2.4	21.5	18.8	-2.7
임시보습학원	53.4	47.4	-6.0	22.6	14.2	-8.4
약국	56.8	53.1	-3.7	39.3	34.6	-4.7
보건소	45.7	43.0	-2.7	48.5	45.1	-3.4
이·미용실	59.4	57.1	-2.3	44.3	41.0	-3.3

자료: 통계청, 2010, 2015. 농림어업총조사 지역조사.

6) 2017년 8~9월 홍성군, 정선군, 춘천시 등 주민 대상 인터뷰 조사 결과를 토대로 작성함.

7) 도로교통공단, 2016년 교통사고통계 원자료 분석 결과, 차량단독 사고에는 공작물충돌, 도로외이탈, 주차차량충돌, 전도전복 등이 해당함.

02 | 관련 정책 추진 동향

대중교통이 취약한 농촌에 '100원 택시' 등의 중앙정부·지자체 시책을 추진 중

2.1. 농촌 교통 여건 개선을 위한 정책 추진 경과

□ 교통이 취약한 농촌지역 주민을 위해 지자체 자체 사업으로 교통서비스 개선을 시도

- 버스가 운행하지 않거나 이용이 불편한 마을 주민을 대상으로 여러 지자체에서 주민들이 마을과 주요 대중교통 환승지점 혹은 중심지 구간을 택시로 저렴하게 이용할 수 있도록 지원함.
 - 전남 나주시에서 '08년 관련 조례를 제정하고 '09년 오지 마을에 무료 마을 택시를 시범 운영하였으나 선관위 지적으로 10일 만에 중단한 것이 첫 시도임.
 - 충남 아산시는 배방읍과 읍내리 일부 마을을 대상으로 '12년부터 '마중택시'를 운행함.
- 광역자치단체의 사업 추진 및 지원으로 서비스를 제공하는 시·군이 지속적으로 늘어나고 있음.
 - 전라남도가 도내 농촌지역 시·군 전역에서 '100원 택시' 운영을 시작하고 지자체 사업과 연계가 가능한 중앙부처 사업들이 추진되면서 전국적으로 확산되기 시작함.
 - 충청북도는 '시골마을 행복택시'라는 명칭으로 '15년부터 교통취약 마을에서 농어촌버스와 비슷한 요금으로 택시를 탈 수 있는 서비스를 시작하였으며, '17년 충청북도 내 모든 시·군에서 서비스를 제공하고 있음.
 - 전라북도의 '행복콜버스', 경상남도의 '브라보택시', 경기도의 '따복택시' 등 도의 공통브랜드를 내세운 사업들이 교통 취약지역을 대상으로 추진되고 있음.

□ 농식품부 등 중앙부처 또한 농촌의 교통서비스 개선을 위한 사업 추진 및 제도 개선을 추진

- 농식품부는, '13년 '농어업인 삶의 질 위원회'를 통해 농어촌지역에 특화된 교통수단 확보의 필요성을 제기하고 관계부처와의 협의를 통해 농촌 특화형 교통사업을 도입함.
 - '14년부터 대중교통이 운행되지 않는 농촌 마을을 중심으로 수요응답형 교통수단을 활용한 '농촌형 교통모델 사업'을 도입함.
 - 농촌의 특성(분산거주, 높은 고령화율, 도로 여건, 주요 거점시설 존재 등)을 고려하여 '택시 운임 보조'와 '수요응답형 버스 운행' 방식을 병행하여 운영하고 있음.

※ 농촌형 교통모델 주요 유형

- 택시운임보조 방식(택시형) : 탑승을 원하는 주민이 콜센터나 지정택시 기사에게 연락하여 원하는 시간에 택시를 이용하고 정해진 일정 수준의 요금만 지불하는 방식
- 수요응답형 버스(버스형) : 주로 소형 버스나 승합차를 이용하며, 지역 특성과 주민 수요에 맞추어 노선 및 운행시간 등 운행방식을 탄력적으로 운영 방식

○ 국토부는 농촌 교통 문제를 해결하기 위해 농어촌버스 운행 요건 완화, 한정면허제 및 수요응답형 교통체계 도입 등 대중교통 운영 효율화를 위한 제도 개선을 추진함.

- 농어촌버스는 소형버스로도 운행이 가능하도록 허용하고 한정면허제를 통해 여객의 범위, 노선, 기간 등을 한정할 경우 면허 기준을 완화함.

- 농어촌 지역의 과소불규칙적 수요에 대응하기 위해 「여객자동차 운수사업법」에 수요응답형 교통수단을 추가함.

- '15년 완도군 등 5개 군 지역에서 '수요응답형 대중교통지원사업*'을 추진함.

* 지역활성화 지역으로 지정된 사군 중에서 대상지를 선정하여 연간 5,000만~1억 원 수준의 자금을 3년간 지원함.

□ '18년 교통 취약지역 교통서비스 개선을 위한 중앙부처 사업이 전 시·군으로 확대

○ '17년 낙후지역 교통문제 해결을 위한 국정과제의 효율적 추진을 위해 농식품부와 국토부는 담당 지역을 분담하고 '18년부터 사업 범위를 전 시·군으로 확대함.

- 농식품부가 82개 군, 국토부는 78개 시를 담당하여 전년 대비 사업 추진 개소 수를 획기적으로 확대하였음.

- 농식품부 사업: ('17) 18개 → ('18) 82개, 국토부 사업: ('17) 5개 → ('18) 78개

- 기존에 지자체 사업으로 추진되던 사업에 국비 지원이 이루어지는 효과와 사업 신규 추진 지역 확대의 효과가 발생함.

※ 2018년 농촌형 교통모델·공공형택시 운영 지침

- '18년 농식품부와 국토부는 사전 협의를 거쳐 농촌형 교통모델과 공공형 택시 두 사업에 대한 공통 운영 지침을 배포
- 농식품부는 사업 운영주체별 유형을 별도로 제시하여 자조 조직의 사업 참여를 권장하고, 자조 조직 주체의 사업을 추진하는 경우 사업비를 차량구입에 사용할 수 있는 인센티브를 제시

※ 농촌형 교통모델 사업 운영주체별 유형 주요 내용

- 운영 주체를 크게 대중운수업체(운수업체형)와 자조 조직(마을 자조형, 농협 활용형, 비영리법인형) 등 2개 형태로 구분
- 사업의 지속성 및 주민자치 확대 차원에서 여건이 허락하는 곳은 최대한 자조 조직형으로 운영할 것을 권장
 - ① 마을 자조형은 협동조합 등의 주민 조직이 법인을 만들어 마을 주민이 이용하는 마을버스를 직접 운영하는 방식
 - ② 농협 활용형은 지역 농협의 경제사업 및 조합원 환원 사업을 통해 마을과 읍·면소재지를 순환하는 버스를 운영하는 방식
 - ③ 비영리법인형은 지자체 또는 비영리법인이 주민 복지 사업 차원에서 장애인·노인 등을 대상으로 무상 운영하는 방식

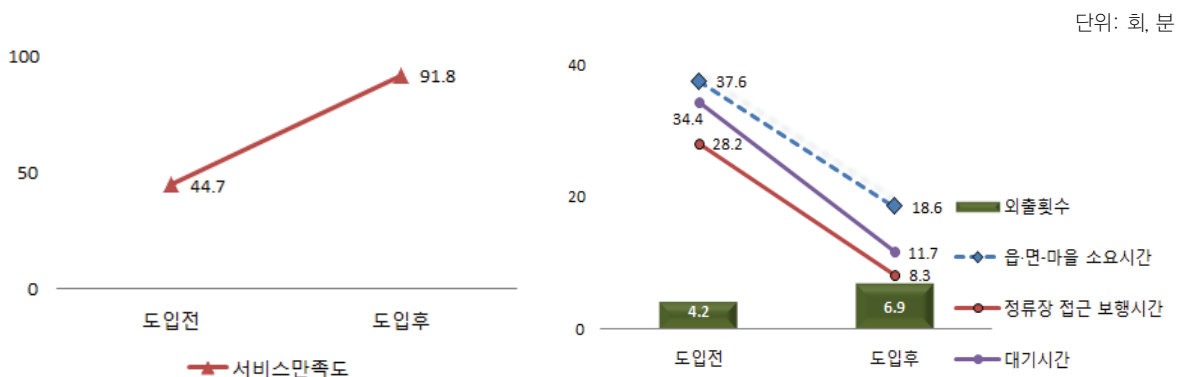
주민의 만족도가 높고 외출 증가 등의 성과가 나타났지만 수혜자 확대가 필요

2.2. 사업의 성과 및 한계

□ 교통서비스 개선 사업 추진으로 대상지의 주요 불편사항이 개선되어 주민의 만족도 향상

- 농식품부의 농촌형 교통모델의 '17년 사업을 모니터링한 결과 정류장 접근 보행시간, 대기시간, 읍·면 소재지까지 소요시간 등 주요 불편사항이 개선됨.
- 정류장까지 걸어가는 시간(28.2분→8.3분)과 대기시간(34.4분→11.7분)은 종전의 1/3 수준으로 줄어들었으며, 읍·면 소재지까지의 소요시간(37.6분→18.6분)도 절반이하로 줄었음.
- 대기·이동 시간 등의 불편사항이 줄어들면서 외출 횟수(4.2회→6.9회) 및 만족도(44.7점→91.8점)가 증가하는 가시적 성과가 나타남.

〈그림 2〉 농촌형 교통모델 도입 성과



자료: 한국산업관계연구원, 2017. 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 및 평가.

□ 농촌지역 교통서비스 개선 사업의 수혜 범위에서 벗어난 주민들이 여전히 다수 존재

- 시·군에 최대 국비 5천만 원을 지원하는 현행 농촌형 교통모델 사업 방식은 대상 지역의 범위, 수혜자 수 기준으로 볼 때 충분한 서비스를 제공하는 데 제약이 있음.
- '17년 농촌형 교통모델 사업 대상 시·군 중 82%가 수혜 인구 비율이 5% 미만임.
- 개인 또는 마을별로 할당된 이용 가능 횟수를 줄여 사업 대상 마을을 늘리는 경우도 존재함.
- 교통 취약 지역 농촌(행정리) 비율 54.0%(1일 10회 미만, '15년 기준)을 고려했을 때 현재 시·군에서 추진하고 있는 사업의 수혜 범위는 넓지 않다고 판단됨.

〈표 7〉 '17년 농촌형 교통모델 사업 지역 수혜인구, 수혜마을 기준 수혜비율

	총인구 (읍·면, 명)	총행정리 수	수혜 인구수 (명)	수혜 인구 비율(%)	사업대상 행정리 수	수혜 행정리 비율(%)	사업 유형
춘천시	58,495	206	99	0.2	1	0.5	버스
정선군	38,173	182	458	1.2	5	2.7	버스
보성군	43,755	126	831	1.9	10	7.9	버스
순천시	87,048	316	1,015	1.2	20	6.3	버스
여주시	55,953	208	734	1.3	6	2.9	버스
청주시	172,040	581	1,761	1.0	26	4.5	택시
천안시	131,989	449	2,016	1.5	16	3.6	택시
아산시	181,990	412	1,918	1.1	15	3.6	택시
성주군	45,120	233	10,007	22.2	41	17.6	택시
포항시	164,617	381	4,637	2.8	22	5.8	택시
양평군	116,698	259	3,724	3.2	20	7.7	버스
횡성군	46,912	176	722	1.5	4	2.3	버스
해남군	73,604	514	881	1.2	12	2.3	버스
전주시	-	0	2,577	-	19	-	택시
임실군	30,162	256	1,387	4.6	35	13.7	택시
봉화군	33,259	157	3,665	11.0	55	35.0	택시
합천군	47,000	373	2,981	6.3	84	22.5	택시
함안군	68,207	251	673	1.0	33	13.1	택시

주: 수혜 인구 비율은 서비스가 제공되는 행정리의 인구를 기준으로 산출한 것으로 해당 시·군에 연령 등 이용 제약 조건이 있을 경우 수혜 인구 비율은 감소함.

자료: 한국산업관계연구원, 2017. 농촌형 교통모델 발굴사업 모니터링 및 평가; 각 시·군 통계연보.

□ 서비스 제공의 지역별 편차, 이동권 보장 미흡, 이용 저조에 따른 효율성 저하 등 사업에서 나타난 일부 문제는 개선이 필요

- 교통수단 유형을 기준으로 택시형이 버스형보다 비중이 크며, 앞으로도 택시형 중심으로 사업이 확대될 것으로 예상됨.
 - '17년 지자체 자체사업 및 중앙부처의 사업이 추진된 121개 지자체⁸⁾ 중 버스형은 37개 시·군, 택시형은 버스형의 3배인 111개 시·군에서 도입하여 택시형 중심으로 사업이 운영됨(27개 시·군은 버스형과 택시형을 동시에 도입).
 - '18년 농촌형 교통모델 발굴사업 및 공공형택시 사업계획서 검토 결과 기존 택시형 사업 운영 지역은 사업 형태의 큰 변화가 없었으며, 사업을 처음 도입하는 지자체 또한 택시형 중심으로 사업을 신청하는 경향이 나타나고 있음.

8) 중앙부처 사업인 농식품부의 농촌형 교통모델 발굴사업(18개 시·군)과 국토부의 수요응답형 대중교통지원사업(5개 시·군), 경상남도의 '브라보택시'(14개 시·군) 및 충청북도의 '시골마을 행복택시'(11개 시·군) 등 도비 지원 사업, 시·군 자체사업 등 한 가지 이상의 사업이 추진 중인 지자체의 수

- 택시 운임보조 방식은 대상지역 선정, 이용자 특성, 이용 기준 등의 제약 조건이 있어 보다 많은 주민들이 이용하는 데 한계가 있음.
- 많은 군에서 100원 택시 이용이 가능한 마을 조건으로 농어촌버스 미운행, 정류장까지의 거리 등의 자격 기준을 제시하고 있으며, 이용 가능한 개인 특성과 이용 횟수 등의 기준도 존재함.
- * <표 8>에 나타난 바와 같이 이용 가능한 개인의 특성과 이용 횟수를 명확히 제시하는 A군의 경우부터 마을 주민 누구나 이용하고 이용 횟수도 마을을 기준으로 정하는 C군의 경우까지 다양한 형태가 가능함.
- 대상지역 선정과 이용자 기준이 군별로 다르기 때문에 수혜 범위의 지역 편차가 나타나며, 사업 대상지역을 늘리려면 반대로 주민 개인별 이용 횟수가 줄어 이동권을 충분히 보장하지 못할 수 있음.

〈표 8〉 '18년도 전라남도 농촌형교통모델 사업 대상지역 선정 기준 및 이용 기준 사례

구분	마을 선정조건		개인 특성	이용 횟수
	마을입지 (정류장까지의 거리)	버스 운행 횟수		
A 군	0.5km	미운행	65세 이상 차량 미소유	주 1회
B 군	0.7km	미운행	교통약자(노약자 장애인 등) 우선	마을별 일 1회
C 군	0.3km	미운행	거주자 전체	마을별 월 20~50회

자료: 각 지자체 농촌형 교통모델 사업계획서.

- 버스형의 경우 평균 이용객 수가 적어 등 운행 효율성이 저하되고 있음.
- <표 9>처럼 버스형은 운행 1회당 탑승 인원이 평균 2.9명으로서 탑승 가능 인원에는 크게 못 미쳐 효율적으로 운행되지 않는 상황임.
- 춘천시, 청주시, 창녕군은 '15년에 비해 '16년 이용자 수가 감소하는 등 이용자 확대를 위한 방안 모색 필요한 상황임.

〈표 9〉 '15, '16년 버스형 사업 지역 운행 1회당 이용객 수

연도	구분	양평군	춘천시	완주군	순천시	예천군	울진군	청주시	창녕군	평균
	운행 1회당 이용객(명)	1.7	1.9	1.4	2.7	1.5	6.3	3.1	3.6	2.9
연도	구분	홍천군	청주시	창녕군	춘천시	정선군	순천시	보성군	여수시	
	운행 1회당 이용객(명)	1.4	2.0	2.2	1.0	4.2	2.8	5.0	5.8	

자료: 각 연도 농촌형 교통모델 사업 모니터링 보고서(농어촌희망재단, 2015.; 한국산업관계연구원, 2016.).

□ 원격지 마을 등 대중교통 여건이 가장 취약한 지역에 대한 사업 추진이 어려울 가능성 존재

○ 택시는 정해진 노선을 운행하는 버스보다 폭넓게 서비스를 제공할 수 있어 원격지 마을의 경우 택시형 사업을 추진해야 하는 경우가 많으나, 상당수 먼 지역에 이용 가능한 택시가 없어 모든 원격지 마을에 서비스를 제공하는 것은 쉽지 않음.

- 택시의 대기 장소에서 마을까지의 이동에 소요되는 비용이 큰 경우, 마을과 목적지까지의 구간에 대해서만 요금 보조를 받을 수 있는 택시 사업자가 사업에 참여하지 않을 가능성이 있음.

* '17년 농촌형 교통모델 발굴사업을 운영하고 있는 강원도 xx군의 경우 기존의 농어촌버스 노선이 사라진 구간에 택시 운수업체 주체의 사업 추진을 검토하였으나 택시업체에서 참여를 거절함. 이에 따라 현재 주민 조직인 영농조합법인이 사업 주체가 되어 버스형 방식으로 사업을 운영함.

□ 지자체의 사업 추진 및 수혜범위 확대 의지가 부족할 경우 국비 지원 효과 감소 우려

○ '18년 사업계획을 검토한 결과 일부 기초지자체에서는 국비 지원에도 불구하고 사업 참여를 하지 않았으며, 일부 도에서는 국비 지원에 따라 기존의 도비 부담분을 줄이는 경우가 발생함.

- 국비 지원에도 불구하고 총사업비가 크게 늘지 않아 사업 확대 효과가 기대만큼 크지 않을 우려가 있음.

〈표 10〉 농촌 교통모델 사업 예산비율 변화(00도 사례)

구분	2016년		2017년		2018년	
	금액 (백만 원)	비율 (%)	금액 (백만 원)	비율 (%)	금액 (백만 원)	비율 (%)
국비	-	-	-	-	1,100	21.7
도비	950	25.1	1,050	24.4	330	6.5
시·군비	2,830	74.9	3,256	75.6	3,648	71.8
계	3,780	100.0	4,306	100.0	5,078	100.0

03 | 농촌의 교통 여건 개선을 위한 정책 방향

지역공동체 활성화의 일환으로 배후마을과 중심지를 잇는 교통서비스 운영

3.1. 국내외 사례와 시사점

□ 주민 조직 주도로 생활편의시설 및 교통서비스 운영 (일본 교토부 츠루가오카지구 사례)⁹⁾

- 일본 교토부 농촌지역인 미야마정에 속한 츠루가오카지구는 고령화율이 41%에 달하고 지속적인 인구 감소를 경험해온 대표적인 과소화 지역인데, 지역공동체 조직이 구심이 되어 주민들의 기초적 생활서비스 제공 및 배후마을 교통 여건 개선 노력을 벌여왔음.
 - 18개 마을, 주민 8백 명 규모의 츠루가오카지구에서는 지역 상점 운영, 마을 순환 차량 운행 등 필수적 주민 생활서비스 확충을 위한 사업을 공동체 주도로 추진하고 있는데, 지역공동체 조직인 츠루가오카 진흥회가 그 중심을 이룸.
 - 츠루가오카 진흥회는 2001년 공민관, 주민자치회, 지구활성화추진위원회 등 당시의 지역 조직을 합해서 설립되었으며, 임원 16명이 운영을 담당하는 지역공동체 조직임.¹⁰⁾
- 츠루가오카지구의 중심마을에는 폐업한 농협 점포를 리모델링한 지역 상점이 자리잡고 있는데, 주민 1백 명과 주민자치회에서 출자하여 1999년 설립한 유한회사 ‘타나센’에서 운영을 맡고 있음.
 - ‘(유)타나센’은 판매부, 농사부, 복지부 등 3개 파트로 구성되어 주민의 필수적 서비스를 제공하고 있는데, 이를 원활히 유지하는 일도 진흥회의 역점 과제 중 하나임.

〈그림 3〉 츠루가오카지구 중심마을의 지역 상점 전경 및 내부



9) 일본 교토부 사례는 한국농촌경제연구원에서 2016년 실시한 현지조사 결과를 기초로 정리함.

10) 진흥회 활동을 위해 가구당 400엔의 회비를 납부하며, 연 3백만 엔 예산(2014년 기준)으로 운영됨(50%는 시에서 보조).

- (유)타나센에서는 배후 마을 주민들이 손쉽게 작은거점 시설에 방문할 수 있도록 마을 순환버스를 위탁 운행하고 있음.
 - ‘고향 서포트 차량’으로 불리는 순환버스는 2013년 교토부의 보조를 받아 구입하였으며, 진흥회가 관리·운영 책임을 맡음.
 - 순환버스 도입 결정은 2013년 진흥회에서 주관한 주민 573명 대상 설문조사에 바탕을 두었는데, 조사 결과 교통서비스 확충을 요구하는 의견이 가장 우세하였음.¹¹⁾
 - 마을 순환버스는 기존 공영버스 및 수요응답버스와 겹치지 않는 노선으로 지구 내에서만 운행하며, 고령자 대상 생필품 구입 대행 서비스도 제공함.
- 교토부 츠루가오카지구 이외에도 일본의 여러 농촌지역에서 주민 조직 주도로 유사한 활동을 진행 중이며, 이러한 사례들은 일본 정부에서 작은거점 만들기 정책을 본격 도입하는 단계에서 참고한 대표적 모델임.
 - 예를 들어 히로시마현 타쿠시마지구에서는 주민들이 NPO를 설립하여 새로운 교통서비스를 개시하였으며, 시마네현 하타교류센터에서는 센터 직원이 상점 점원과 지역 교통 운전사를 겸하면서 장보기 지원 및 복지 서비스 역할을 담당함.
 - 작은거점은 츠루가오카지구처럼 상점, 진료소 등의 생활 서비스 시설이 모여 있는 곳을 지칭하는데, 일본 정부에서는 작은거점을 육성하기 위해 시설을 일정 지구 내에 복합화시키고 거점지구와 배후 지역을 효과적인 교통 네트워크로 연결하는 원칙을 강조하고 있음.¹²⁾

□ 지역공동체 활동 일환으로 자율적 교통 모델 운영 (옥천군 안남면 마을 순환버스)

- 옥천군 안남면은 과소화와 고령화 문제를 겪는 전형적인 농촌지역이지만, 지역 현안에 대응하려는 주민 조직의 자치 활동이 활발한 곳임.
 - 12개 행정리로 이루어진 안남면은 전체 인구가 1천 5백 명에도 못 미쳐서 옥천군에서 가장 작은 규모이며, 65세 이상 주민이 면 인구의 42%(2015년 기준)인 초고령 지역임.
 - 배후 마을들을 연계한 지역공동체 활동이 면 단위에서 활발히 수행되고 있으며, 면에 속한 마을들이 모두 참여하여 구성한 안남면 지역발전위원회가 각종 지역공동체 의사결정을 위한 대의기구 역할을 담당
 - 주민자치센터를 활용하여 어머니학교 등 다양한 프로그램을 시행하며, 지역개발, 교육·문화, 여성·복지·환경 등의 분과별로 활동을 추진

11) 주민의 23.5%가 누군가의 도움을 받아야 중심마을에 올 수 있는 것으로 조사되었고, 가장 많은 응답자(38.7%)가 중심지 접근 교통수단 확보를 최우선 과제로 답하였음.

12) 일본의 국토교통성이 주관하는 작은거점 만들기는 인구 감소와 고령화 문제에 대응, 지속가능한 일본 사회 유지를 위해 2015년부터 범정부 정책으로 추진한 지방창생전략의 한 부분임. 내각부, 총무성, 농림수산성 등 여러 정부 부처 시책이 작은거점으로 지정된 곳에서 연계 시행됨.

- 소재지에 조성된 작은도서관과 연계하여 미니버스가 운행되면서 소재지의 거점 기능을 높이는 시너지 효과를 발휘
 - 2007년 조성된 ‘배바우작은도서관’은 도서관 역할에 더해서 어린이들의 방과후 놀이방, 주방, 주민교육토론회의 회의장 등 다목적으로 활용되고 있음.
 - 특히 배바우도서관과 연계해서 면내 마을들을 순회하는 미니버스가 운행되고 있어 시설의 이용도를 높이는 데 기여함.
- 교통 불편 해소에 대한 주민 요구를 반영하여 2008년 마을 순회 버스를 도입해 운영하기 시작함.
 - 기존 버스 노선은 간선도로 중심으로 편성되어 있어 주민의 다수를 차지하는 노인들이 이용하는 데 불편이 컸음.
 - 안남면의 자체 설문조사 시 마을들을 순회하는 버스 운행이 필요하다는 요구가 가장 높았던 결과를 반영하여 버스 도입을 결정함.
 - 대청댐 물이용부담금을 재원으로 매년 안남면에 지원되는 주민지원사업비에서 버스를 구입하였으며, 버스 운영 비용도 여기에서 일부 충당함.
- 버스 운행으로 주민들의 소재지 방문이 늘면서 면 소재지에 위치한 문화복지시설의 활용도 제고에 기여하는 등 지역공동체 구심을 형성하는 효과가 나타남.
 - 버스는 면 소재지와 안남면 관내 마을을 하루 9회 무료로 운행하고 있어 주민들이 도서관뿐 아니라 소재지의 각종 시설을 전보다 수월하게 이용할 수 있음.
 - 참고로 중심지의 도서관 프로그램과 연계하여 커뮤니티 버스가 운영되는 옥천군 안남면의 경우는 <표 11>에서 제시된 것과 같이 타 지역의 커뮤니티 버스와 비교해서 회당 이용객 수와 일일당 이용객 수 모두 높은 수치를 나타내고 있음.

〈그림 4〉 안남면 배바우작은도서관과 마을 순환버스



커뮤니티 비즈니스 조직이 주도하는 교통수단 운영 사례를 참고할 필요

〈표 11〉 커뮤니티 버스의 평균 이용객 수 비교

구 분	운영 형태	일평균 이용객(명)	회당 이용객(명)
춘천시 ○○리	개별 마을 단위	6.2	2.1
정선군 ○○면	복수 마을 단위	12.5	4.2
옥천군 안남면	면 단위 및 시설 연계 운영	약 70	7.8

자료: 농촌형 교통모델 사업 모니터링 보고서(농어촌희망재단, 2015. ; 한국산업관계연구원, 2016.)

□ 시사점

- 농촌의 교통 문제 대응이 농촌 커뮤니티 활력 제고를 위한 출발점이라는 점을 위의 사례들로부터 확인할 수 있음.
 - 교통부 츠루가오카지구와 옥천군 안남면 모두 지역 활성화 방안을 모색하는 과정에서 주민들의 중심지 접근성 개선 문제가 일순위 과제로 제기된 바 있음.
 - 일본의 경우 작은거점 만들기 정책을 도입하면서 중심지와 배후 마을을 연결하는 일이 기본 원칙으로 제시된 데서 알 수 있듯이 주민들의 교통 불편 해소는 국가 차원에서 지속적으로 대응할 과제라 할 수 있음.
- 한편 지역공동체가 주도하여 주민 교통서비스를 제공하는 시도에서 볼 수 있듯이, 농촌지역 교통서비스 운영 방식을 다변화하는 데 위 사례들이 시사하는 바가 있음.
 - 일본의 지역 상점과 연계한 마을 순환차량 운행 사례는 커뮤니티 비즈니스 활동의 일환으로 교통서비스를 운영하는 방식이며, 옥천군 안남면 사례는 주민의 문화·복지 서비스 시설과 연계한 교통수단 운영 모델임.
 - 이들 모델이 과소화 농촌지역의 교통 불편을 해소하는 근본 대책은 아니지만, 교통서비스 여건 개선의 보완책으로서 의미를 부여할 수 있음.
 - 특히 두 지역과 같이 지역공동체 활동 경험이 축적되어 자율적으로 생활서비스를 제공할 역량이 갖춰진 곳에서는 대안적인 교통서비스 운영 방식들을 다양하게 시도할 필요가 있다는 것을 시사함.

농촌 주민의 이동권 확보를 위한 다양한 교통모델 운영 대안 모색

3.2. 정책 방향과 과제

□ 교통 취약 마을의 분포 등 지역 여건을 고려하고 지속가능한 사업 추진을 위해 지자체 중심으로 지역 단위 교통서비스 운영 전략 마련이 필요

- 농촌 주민 이동권 확보를 위해 국가적 지원을 지속하며, 지자체에서는 도로망, 기존 대중교통의 노선 및 서비스 지역, 교통 취약 마을의 분포, 사업의 지속성 등을 종합적으로 고려하여 지역 차원의 교통서비스 운영 방향을 정립할 필요가 있음.
- 시·군청 소재지급 이상의 상위 중심지를 운행하는 간선 교통수단의 접근성이 떨어지는 농촌 생활서비스 취약지역을 선별하며, 마을 여건을 고려, 적합한 교통수단 도입 방안을 마련토록 함.
- 택시형 사업은 버스형 사업이 도입되기 힘든 교통 취약마을을 중심으로 추진하며, 대중교통 노선이 연결되는 거점 사이의 구간을 중심으로 운행토록 장려함.
- 버스형 사업은 예산 제약 등을 감안하여 장날 등 수요가 집중되는 날에는 복수 읍면을 운행하는 등 여러 가지 탄력적 운영 방식을 채택하여 효율성 개선을 도모할 필요가 있음.

□ 지역 단체·조직 주체의 커뮤니티 버스 개념의 사업 추진을 더욱 적극적으로 시도

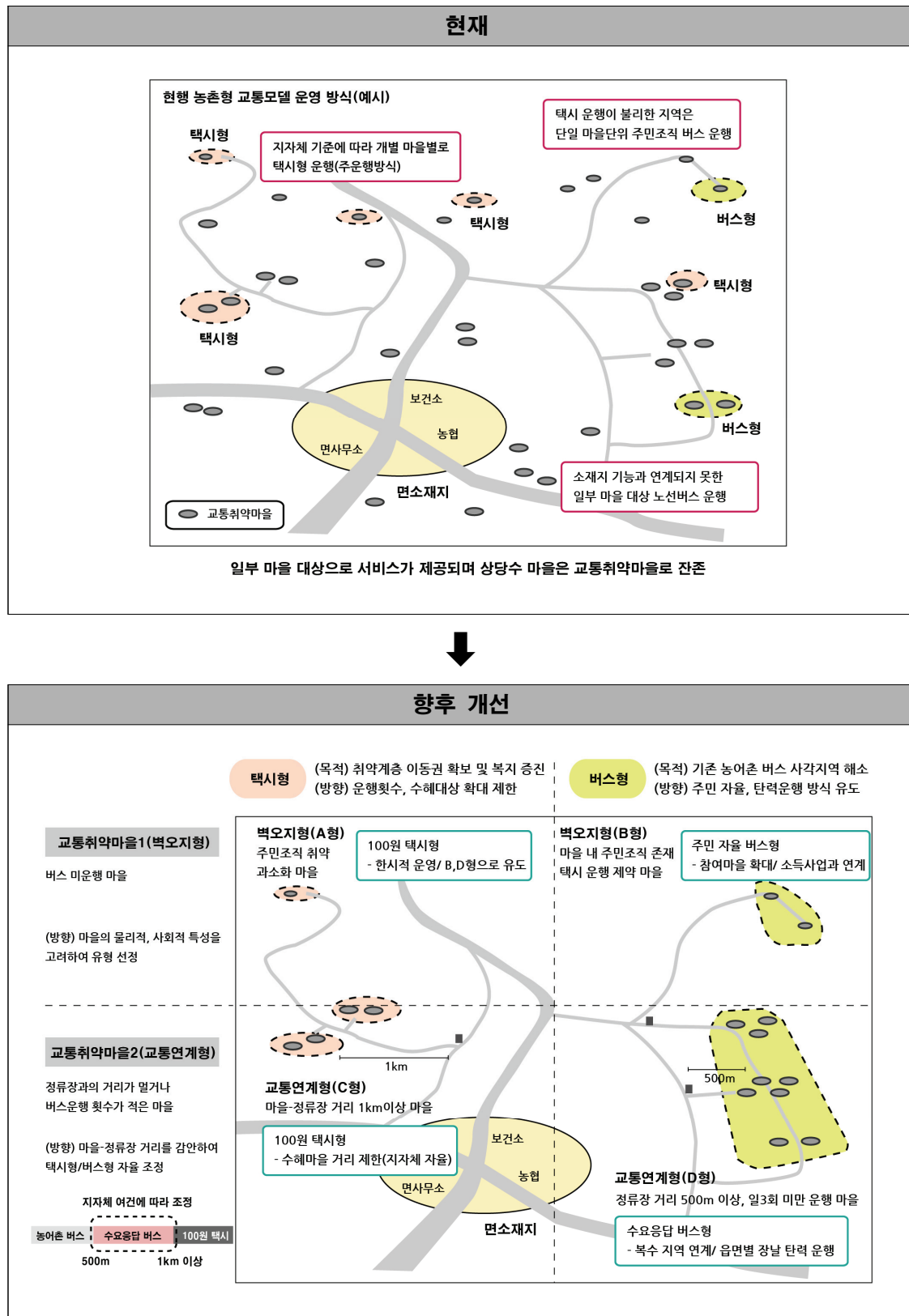
- 지역 단체·조직 주체의 사업 추진을 유도하고 커뮤니티 시설·프로그램과의 연계가 필요함.
- 기존 택시 및 버스 운수업체 보조 방식에만 기대게 되면 사업을 지속해 나아갈 동력이 상대적으로 약하고 농촌생활권 활성화 효과를 도모하는 데도 한계가 있음.
- 따라서 주민협의회, 영농조합법인, 협동조합 등 지역 내 공동체 조직에 커뮤니티 버스 운영 역할을 부여할 필요가 있으며, 단일 마을보다는 복수 마을을 연계한 지역공동체 단위 조직에서 사업을 기획하고 운영하도록 유도하는 것이 필요함.
- 커뮤니티 버스의 경우 읍·면 소재지 내 커뮤니티 시설(농협, 보건소, 도서관 등) 및 프로그램과 연계한 교통서비스 제공 방안을 모색함.
- 지자체에서는 운영비 지원과 함께 주민 조직의 교통모델 사업 참여를 장려하는 조례 제정 등 제도적 기반을 마련할 필요가 있음.
- 커뮤니티 비즈니스와 농촌 교통서비스 개선사업의 연계를 추진해야 함.
- 주민 조직 중심의 교통 모델 운영 활성화와 사업 지속성 확보를 위해 일본 교토부 작은거점 사례에서와 같이 주민 조직이 커뮤니티 비즈니스 활동(지역 상점 운영, 문화·복지 서비스 수행 등)뿐만 아니라 교통서비스 제공을 병행할 수 있도록 유도할 필요가 있음.

□ 중앙부처 및 지자체의 농촌 지역개발사업과 연계하여 사업의 지속성 확보 및 서비스 범위 확대 추진

- 읍·면 소재지 권역을 중심으로 하는 농촌형 교통모델 도입 시에 해당 지역의 농촌개발사업을 활용한다면 보다 효과적으로 사업을 운영할 수 있으리라 기대됨.
 - 대표적으로 농림축산식품부에서 시행 중인 중심지활성화사업 및 기초생활거점육성사업에서는 읍·면 소재지와 배후 마을 연계를 중요한 원칙으로 삼고 있으므로, 이들 사업과의 연계를 통해 농촌 교통서비스 개선사업의 지속성 확보 및 중심지 활성화 효과를 높일 수 있음.¹³⁾
 - 지역개발사업에 참여하는 주민협의회, 영농조합법인, 협동조합 등 지역 내 공동체 조직을 교통서비스 개선 사업의 운영 주체로 선정하여 사업의 기획 및 운영방식 개선을 유도하는 것이 필요함.
 - 지역 내 공동체 조직이 운영하는 커뮤니티 비즈니스와 교통서비스의 연계는 소재지 거점시설 방문객 및 교통서비스 이용객 증가를 가져올 것으로 기대함.
- 위에서 제시한 농촌의 교통 여건 개선을 위한 정책 방향을 <그림 5>와 같이 나타낼 수 있음.
 - 기존 대중교통이 닿기 힘든 벽오지 마을을 중심으로 택시형 사업을 추진하되 마을 내 주민 조직의 역량이 충분한 경우 커뮤니티 비즈니스와 연계한 마을버스를 자체적으로 운영하도록 유도함.
 - 정류장까지의 거리가 멀고 버스 운행 횟수가 적은 마을에서는 다른 교통 취약 마을과 연계하여 사업을 추진하되, 중심지의 커뮤니티·복지·문화 거점시설 및 프로그램 이용이 편리하도록 버스 또는 택시를 운행함.
 - 버스형 사업을 추진하는 경우 커뮤니티 비즈니스와의 연계를 추진하고 지역(읍·면) 간 연계를 통한 유연한 노선 운영 등 사업의 지속성을 확보하는 방향으로 운영을 유도함.

13) 참고로 2019년부터 농식품부 중심지활성화사업과 기초생활거점육성사업의 신규 사업지구에서는 사업비로 커뮤니티 버스를 구입 가능하도록 지침이 마련되어 농촌형 교통모델 운영과 연계할 수 있는 여지가 확대되었음.

〈그림 5〉 농촌의 교통 여건 개선을 위한 정책 방향



무인자동차, 카풀, 장애인 콜버스, 농협버스 등 대안적 교통수단의 활용 필요

□ 무인자동차 기술 개발, 승차공유 제도 도입 및 다양한 운영 주체의 참여 등을 통해 농촌에 적합한 대안적 교통수단 모색 필요

- 부족한 수요, 긴 운행거리 등 농촌 대중교통이 가진 근본적 문제를 극복하기 위해 자율주행 자동차 등 미래 과학기술을 이용한 혁신적 대안에 대한 중장기적인 준비가 필요함.

- 농촌형 자율주행 자동차 및 인프라 기술 등 농촌 교통문제 해결을 위한 R&D 사업을 추진하여 기술을 확보할 필요가 있음.

- * 산업부(핵심부품, 시스템 개발), 과기정통부(플랫폼, ICT 인프라 및 서비스 개발), 국토부(제도 개선, 도로 인프라 및 운영기술 개발) 관련 R&D사업 추진 시 농촌 특성을 반영한 연구를 진행할 필요가 있음.

- 승차공유(카풀)의 확대로 농촌 교통문제의 자조적 해결도 검토할 필요가 있음.

- 농촌의 청장년은 취약한 대중교통 때문에 자가용 활용이 보편적인 상황임.

- 마을 청장년들이 자가용으로 고령자 이동을 돕고 있으나 운전자가 비용을 감당하고 사고 시 보상 문제가 발생할 수 있음.

- 「여객자동차 운수사업법」 제81조에서 자가용 자동차의 유상운송을 금지하고 있으나 승차공유 방식은 일부 허용하고 있으므로, 농어촌 지역 대상 자가용 자동차 유상운송 금지 조항 완화를 검토할 필요가 있음.

- 「교통약자의 이동편의 증진법」에 근거한 특별교통수단을 거동이 불편한 농촌의 초고령자 이동에 활용하여 농촌에서 추진 중인 다른 교통서비스 개선 사업과 역할을 분담하는 방안도 검토할 필요가 있음.

- 일명 ‘장애인 콜버스’로 불리는 특별교통수단은 주로 장애인 대상 서비스를 제공하고 있으나 고령자를 서비스 대상으로 포함하는 방안이 지자체로 확산 중임.

- 특별교통수단 이용 대상을 초고령자까지 확대한 지자체(군 지역)에 대한 지원 확대 검토가 필요함.

- * 전라남도의 경우 '17년 기준 17개 군 지역 중 65세 이상 고령자까지 이용 대상을 확대한 군 지역은 10개 시·군이 해당

- 지역 단위 농협의 조합원 복지 차원의 교통서비스 제공을 검토할 필요가 있음.

- 지역 농협이 추진하는 환원 사업의 한 형태로 교통서비스 운영이 가능하며, 일부 농협에서 현재 시행 중에 있음.

- 지역 조합원들이 요구할 경우 추진할 수 있으며, 농식품부·지자체의 사업 및 농협중앙회의 사회공헌 사업과의 연계도 가능함.

- * 포천시 가산농협은 1997년부터 시내버스가 운행되지 않는 마을을 대상으로 마을과 면 소재지에 있는 농협을 순환하는 버스를 운영하고 있음.

^

KREI 농정포커스

▼

2018년

- 제166호 농촌 주민의 교통서비스 이용 여건과 개선 과제(김용욱, 성주인, 민경찬)
- 제165호 미중 무역분쟁과 주요 농축산물(대두, 돼지고기) 수급 전망
(문한필, 전형진, 윤종열, 이형우, 박지원, 임채환, 한봉희)
- 제164호 영농여건불리농지 지정제도 운영실태 및 개선방향(채광석, 이현정, 손학기)
- 제163호 한·EU FTA 발효 7년, 농축산물 교역 변화와 시사점(송우진, 이현근, 명수환, 유주영)
- 제162호 한·미 FTA 발효 6년, 농축산물 교역 변화와 과제(지성태, 이수환, 염정완, 박수연, 한석호)
- 제161호 농업·농촌에 대한 2017년 국민의식 조사 결과(송성환, 박혜진)
- 제160호 2018년 10대 농정 이슈(김병률, 이명기 등)

2017년

- 제159호 한·중, 한·베트남 FTA 발효 3년, 농축산물 교역 동향(지성태, 남경수, 염정완, 김만이)
- 제158호 국제농업개발협력 분야에서의 일자리 창출(허장)
- 제157호 농가유형에 따른 소득 변화와 시사점(우병준, 임소영, 이두영, 이형용, 한보현)
- 제156호 2017년 김장 의향 및 김장채소 수급 전망(김성우, 최선우, 임호빈, 한은수, 신성철, 김창수, 노호영, 김원태)
- 제155호 2017 국내외 친환경농산물 시장 현황과 과제(성재훈, 이혜진, 정학균)
- 제154호 신정부 쌀 산업 정책 방향(김태훈, 박동규, 김종진, 김종인, 윤종열, 조남욱, 채주호)
- 제153호 2017년 추석 성수기 주요 농축산물의 소비 출하 및 가격 전망(박미성, 노호영, 이형우, 김종인, 이상민, 황익식)
- 제151호 최근 귀농·귀촌 실태와 시사점(김정섭, 이정해)
- 제150호 한·EU FTA 발효 6년, 농축산물 교역 변화와 시사점(송우진, 이현근, 남경수, 김만이, 명수환)
- 제149호 소 사육 통계의 이력제 자료 대체와 시사점(이형우, 김진년, 서홍석, 김충현)
- 제148호 농산업의 청년 고용 창출 가능성 및 과제(마상진, 엄진영, 김경인)
- 제147호 한·아세안 FTA 발효 10년, 농축산물 교역 변화와 과제(지성태, 이수환, 유정호, 유주영)
- 제146호 효과적인 산불관리를 위한 개선과제(정호근, 안현진, 이상민)
- 제145호 미래를 위한 10대 농정 전략과 30대 과제(이명기, 송미령, 유찬희, 국승용, 김정섭, 김홍상, 박준기 등)
- 제144호 한·미 FTA 발효 5년, 농축산물 교역 변화와 과제(지성태, 이수환, 박수연, 정민국)
- 제143호 고병원성 조류인플루엔자 방역 정책 개선 방향(지인배, 김현중, 김원태, 서강철)
- 제142호 2017년 10대 농정이슈(김병률, 이용선, 김연중 등)
- 제141호 7차 HPAI 발생 이후 가금산물 가격 동향과 전망(이형우, 정세미, 지선우, 김형진, 한봉희)

2016년

- 제140호 2016년 한·영연방 FTA 이행과 농축산물 교역 동향(송우진, 이현근, 유정호, 한석호)
- 제139호 농업·농촌에 대한 2016년 국민의식 조사 결과(김동원, 박혜진)
- 제138호 2016년 한·중, 한·베트남 FTA 이행과 농축산물 교역 동향(지성태, 이수환, 염정완, 한석호)
- 제137호 농축산물 가격변화의 소비자물가 기여도 분석(박미성, 윤선희, 김라이)
- 제136호 쌀 수급 동향 및 안정 방안(김태훈, 조남욱, 김종인, 우병준)
- 제135호 2016년 가구의 김장 수요와 채소 공급 전망(김성우, 송성환, 노호영, 임호빈, 최선우, 한은수, 이형용, 노수정)