

# 고령자 급증 등 사회환경적 변화 반영해 서울시 교통정책 촘촘하게 마련할 필요

## 인구·가구구조, 사회·경제·문화·환경변화 반영한 교통정책 수립할 시점

서울시는 저출산, 비혼의 증가로 이미 고령사회로 진입하였고, 가구의 소분화 현상으로 1인 가구도 급증하여 전체 가구의 약 30%를 차지하는 수준에까지 이르렀다. 인구·가구 구조의 변화와 함께 청년 실업 증가, 소득 불균형 심화, 근로시간 축소 등과 같은 사회·경제·문화 환경 측면에서도 그동안 많은 변화가 있었다. 이러한 환경 변화는 필연적으로 서울시민의 통행 행태에도 많은 변화를 일으켰을 것으로 판단되므로, 향후 교통정책 마련 시 이러한 통행 행태 변화를 세부적으로 파악해 관련 교통정책에 적극 반영할 필요가 있다. 지금까지의 교통정책은 일반적으로 3, 4인 표준 가구나 평균적인 개인 또는 시민을 대상으로 하고 있어, 변화된 통행 행태를 모두 담아내기에는 한계가 있다. 따라서 이 연구에서는 2006~2016년 서울시민의 통행 행태 변화를 분석하여, 향후 관련 교통정책 마련·시행 시 참고할 수 있는 정책적 시사점을 제시하였다.

## 2006~2016년 고령자 도보통행 폭발적 증가로 보행 인프라 개선 시급

2006~2016년 10년 동안 고령자의 통행이 하루 약 101만 통행 증가하였고, 이 중 약 87만 통행이 도보/자전거 통행인 것으로 나타났다. 2016년 기준 고령자 통행 중 도보/자전거 통행이 차지하는 비율은 54.8%로, 고령자 통행의 과반수가 도보 생활권 내에서 이루어지고 있다. 특히, 고령자 중에서도 신체능력이 약한 후기 고령자의 도보/자전거 총 통행과 1인당 통행이 다른 그룹에 비해 급격하게 증가하는 것으로 나타나, 이들의 안전과 이동지원을 위한 보행 인프라 개선이 시급하다.

## 고령운전자 교통사고 지난 10년간 8배 늘어 다양한 예방대책 마련 필요

2006~2016년 10년 동안 고령자의 자가운전 승용차 통행이 약 82.4% 증가하였으며, 이에 따라 고령운전자가 유발하는 교통사고도 급증하여 사회적인 이슈가 되고 있다. 특히, 71세 이상의 고령운전자 교통사고는 이 기간 동안 무려 8배 증가한 것으로 나타났다. 그나마 다행스러운 점은 75세 이상 고령자의 경우 1인당 자가운전 승용차 통행이 2006년에 비해 다소 감소한 것으로 나타나, 고령운전자 스스로도 운전의 위험성을 인지하고 승용차 운전을 포기하는 것으로 추정된다.

한편, 고령자의 대중교통 이용의 경우 고령 인구가 증가함에 따라 총 통행은 증가하고 있으나, 고령 인구 증가율에는 여전히 미치지 못하고 있는 것으로 나타났다. 신체능력이 약한 고령자가 대중교통 이용을 위해서는 지하철역이나 버스정류장까지 걸어가야 하고 계단 등을 이용한 수직이동이 많다는 점에서, 기존에 승용차를 이용하던 고령자가 쉽게 승용차 이용을 포기하지 못하고 있는 것으로 판단된다.

따라서 고령운전자의 사고예방 및 대중교통 이용 촉진을 위해서는 중앙정부 차원에서 운전적성검사 및 고령운전자의 면허관리 강화가 필요하며, 서울시 차원에서는 지속적인 대중교통 시설 개선, 고령자 이동지원을 위한 신규 플랫폼 구축, 대중교통 바우처 제공 등을 통해 직접 운전하지 않아도 이동에 불편이 없는 환경을 조성할 필요가 있다. 이와 함께 승용차 운전을 계속하는 고령운전자의 안전운행 지원 및 사고예방을 위한 교통표지 개선, 차선의 시인성 향상 등 도로시설물 개선도 이루어져야 한다.

## 저소득 고령 1인 가구, 승용차·택시이용 부담…다각적 이동지원방안 중요

서울시 고령 1인 가구의 통행은 2006~2016년 10년 동안 2배 이상 증가하였으며, 고령 1인 가구 통행의 과반수가 월 소득 100만 원 미만의 저소득 계층에서 발생하는 것으로 나타났다. 월 소득 100만 원 미만의 1인 가구는 승용차 이용이나 일반적인 택시 이용에 부담을 느낄 수밖에 없는 계층이다. 특히, 고령 1인 가구 통행의 17.7%를 차지하는 기타 통행에는 치료를 위한 병원 관련 통행이 상당수 차지할 것으로 추정되어, 서울시 차원에서 이들을 위한 이동지원도 필요할 것으로 판단된다.

저소득 고령 1인 가구는 승용차는 물론 대중교통을 이용하는 것조차 건강상 어려움을 겪을 가능성이 클 것으로 보여, 교통복지 차원에서 이들의 이동을 지원해 줄 필요가 있다. 가령 택시와 자원봉사단체를 연계해 주는 새로운 플랫폼을 구축하여 이동을 지

원하고 비용을 보조해 주거나 특별교통수단, 교통복지카드 제공 등 다양한 방안을 강구할 필요가 있다.

### 청년 1인 가구, 대중교통 가장 많이 이용…자가운전 승용차 통행률 높아

청년 1인 가구는 전체 연령, 전체 1인 가구, 청년집단에 비해 상대적으로 통행을 더 많이 하나, 2006~2016년 동안 1인당 통행은 감소한 것으로 나타났다. 2016년 기준 청년 1인 가구가 가장 많이 이용한 수단은 대중교통(49%), 도보·자전거(24%), 승용차(22%), 택시·기타(5%) 순으로 나타났으며, 특히 여성의 대중교통 이용률이 남성보다 약 18% 많은 것으로 분석되었다. 또한 청년 1인 가구는 소득이 낮더라도 승용차를 보유하고 자가운전을 자주 하는 것으로 나타났으며, 자가운전 승용차 통행은 대부분 출근·업무 목적이고 5km 미만 단거리 통행이 약 22%를 차지하는 것으로 나타났다.

### 청년 1인 가구, 쇼핑·여가통행은 줄고 여가통행은 점심·퇴근시간대에 집중

약 70% 정도가 직장인으로 구성된 청년 1인 가구의 출근 통행은 2016년 기준 1인당 0.78통행으로 전체 연령, 1인 가구, 청년집단과 비교 시 가장 높은 것으로 나타났다. 쇼핑 통행은 남성과 여성 모두 2006~2016년 10년 동안 감소한 것으로 나타났는데, 이는 온라인 거래 증가, 소포장·소용량 제품 판매 증가 등에 기인한 것으로 판단된다. 청년 1인 가구의 여가 통행도 이 기간 동안 감소하였다. 이는 스마트폰을 통한 홈 트레이닝, IPTV 영화 시청, 게임 등 밖으로 나가지 않고 집에서 즐길 수 있는 취미·여가 활동의 종류가 과거에 비해 많아졌기 때문인 것으로 판단된다. 청년 1인 가구의 여가 통행은 점심시간과 퇴근시간대에 집중적으로 이루어지고 있고, 오후 9시 이후에는 여가 통행 비율이 5% 미만으로 떨어지는 것으로 나타났다. 이는 '워라밸', 즉 일과 삶의 균형을 중시하는 사회현상과 근로시간 감소 등이 영향을 끼친 것으로 보인다.

### 청년 1인 가구, 거주지역 중심 활동…청년계층보다 단거리통행 비중 커

교육, 환경 등 다양한 생활 여건을 고려해야 하는 다인 가구에 비해 거주지 선택이 비교적 자유로운 청년 1인 가구는 거주 지역과 활동 지역이 대체적으로 유사한 분포를 보이고 있는 것으로 분석되었다. 특히 서대문구, 강남구, 마포구 지역은 청년 1인

가구가 많을 뿐만 아니라 청년의 생활인구도 많은 것으로 분석되었다. 또한 이들 지역에서 청년 1인 가구가 청년집단에 비해 5km 미만 단거리 통행을 대체적으로 많이 발생시키는 것으로 나타나, 청년 1인 가구가 거주 지역 주변에서 생활하고 단거리 통행을 주로 하는 특징이 있음을 알 수 있다.

### 승용차 수요관리 등 교통정책 수립 때 청년 1인 가구 통행특성 고려해야

청년 1인 가구는 전체 1인 가구의 약 절반을 차지할 정도로 주요 인구집단으로 자리매김하고 있다. 서울시에서도 최근 역세권 청년주택 제공, 청년수당 지급 등 주거 및 생활부문에서 이들과 관련된 다양한 정책을 마련·시행하고 있다. 따라서 교통부문에서도 향후 승용차 수요관리, 대중교통 서비스 개선, 교통복지 확대 등 관련 정책 마련 및 시행 시 이들의 통행 특성도 함께 고려하여야 한다.

청년 1인 가구의 승용차 자가운전 통행 중 출근 목적의 통행 비율이 33%를 차지할 정도로 높고, 5km 미만의 단거리 통행도 22%를 차지하는 것으로 나타났다. 향후 승용차 수요관리 정책 시행 시 이러한 통행 특성을 감안하여 청년 1인 가구가 많이 거주하고, 단거리 통행이 집중된 지역을 중심으로 승용차 없이도 이동이 편리한 교통 환경을 조성할 필요가 있다. 또한 청년 여성 1인 가구가 남성에 비해 대중교통 이용률이 높음에도 불구하고 대중교통시설 내에서의 안전에 대한 우려가 큰 점을 감안하여, 대중교통 차량 내 안전성을 강화하고 시설개선을 통해 여성들이 보다 편리하게 대중교통을 이용할 수 있는 환경을 만들 필요가 있다.