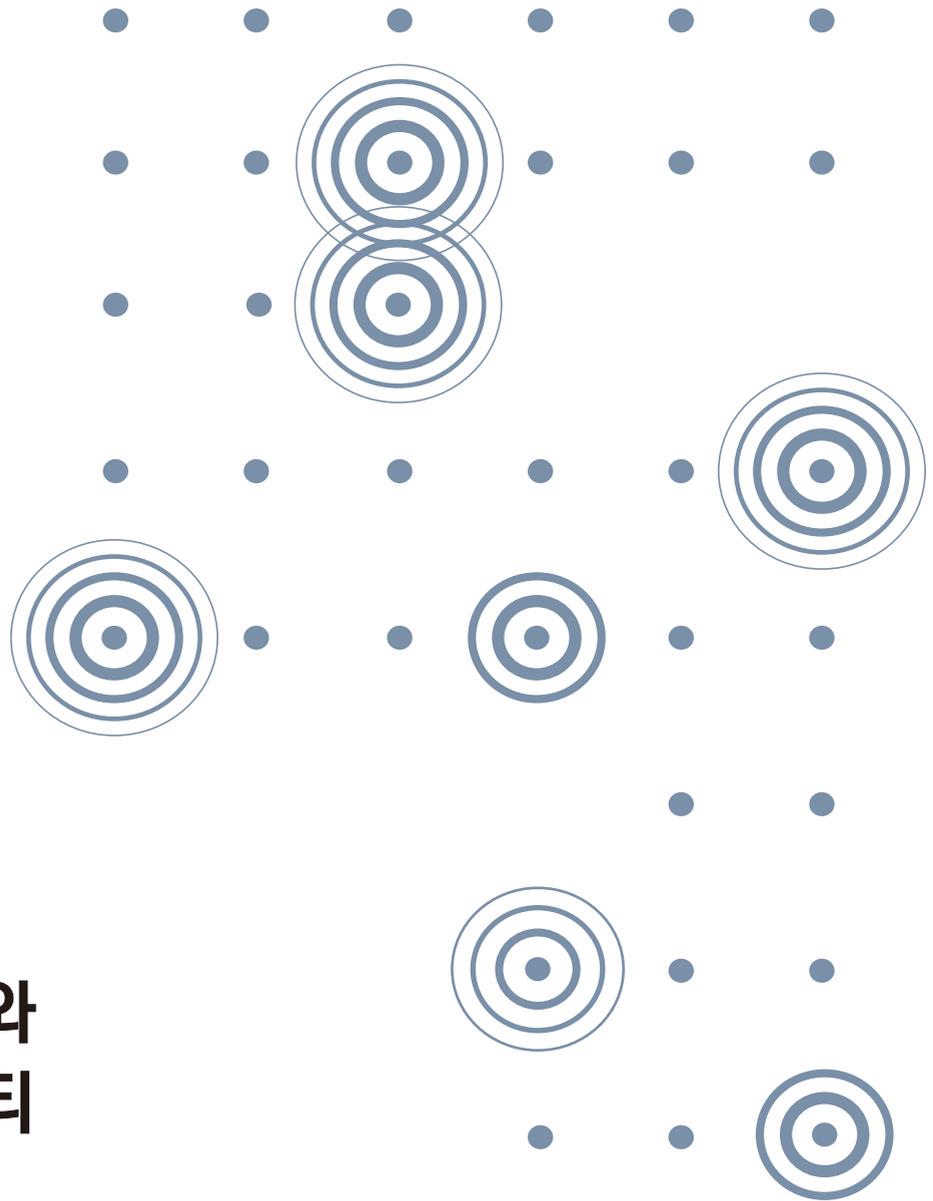


# 정책리포트

제292호 2020. 2. 3



## — 사회환경 변화와 서울의 모빌리티

유경상  
연구위원

정상미  
연구원

연준형  
연구원

————— 서울연구원 정책리포트는 서울시민의 삶의 질을 향상하고  
서울의 도시 경쟁력을 강화하기 위해 도시 전반의 다양한 정책 이슈를 발굴하여 분석함으로써  
서울시의 비전 설정과 정책 수립에 기여하고자 작성된 정책보고서입니다.

**제292호**

사회환경 변화와 서울의 모빌리티

**발행인** 서왕진

**편집인** 최 봉

**발행처** 서울연구원

06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

02-2149-1234

www.si.re.kr

**ISSN** 2586-484X

**발행일** 2020년 2월 3일

---

※ 이 정책리포트는 서울연구원의 연구보고서 「사회환경 변화와 서울의 모빌리티」를 바탕으로 작성되었습니다.

※ 이 정책리포트의 내용은 연구진의 견해로 서울특별시의 정책과 다를 수 있습니다.

## 사회환경 변화와 서울의 모빌리티

유경상 연구위원  
02-2149-1064  
uygs@si.re.kr

정상미 연구원  
02-2149-1395  
jeongsm@si.re.kr

연준형 연구원  
02-2149-1385  
thesept15@si.re.kr

요약	3
I. 서울의 인구·사회·경제 환경과 서울시민의 통행 변화	4
II. 고령자의 사회·경제 여건과 통행 특성 변화	7
III. 청년 1인 가구의 사회·경제 여건과 통행 특성 변화	14
IV. 정책 시사점	22

## 요약

인구 고령화와 함께 저출산, 비혼 등에 따른 가구의 분화로 1인 가구가 급증하는 등 서울시의 인구·가구 구조가 과거 10년간 크게 변화하였다. 또한, 이 기간에 청년 실업 증가, 계층 간 소득 불균형 심화, 근로시간 단축 등 사회·경제적인 환경도 함께 변화하였다. 이러한 환경 변화는 필연적으로 서울시민의 교통이용 및 통행 행태에도 크게 영향을 미쳤을 것으로 보이나, 지금까지의 교통정책은 3~4인 표준가구나 평균적인 시민들을 대상으로 하고 있어, 변화된 통행 행태를 모두 담아내기에는 한계가 있다. 특히, 인구의 주류층이 되어가고 있는 고령자와 1인 가구의 통행 특성을 반영한 세밀한 교통정책의 마련·시행이 필요하다.

---

### 사회·경제적인 환경 변화가 서울시민의 통행 변화로 이어져

서울시의 인구는 해가 거듭될수록 서서히 감소하고 있지만, 고령자와 1인 가구 등 일부 계층의 인구는 꾸준히 증가하고 있다. 지난 10년 동안 인구·가구 구조의 변화와 함께 고용률, 소득, 근로시간 등 서울의 사회·경제 환경도 크게 변화하였고, 성별/나이 등에 따른 인구 계층별로 추구하는 가치나 생활 방식도 많이 달라졌다. 이러한 사회환경 및 의식변화는 서울시민의 통행 행태에도 지대한 영향을 미쳐, 통행 목적이나 이용수단, 통행 시간대 등 통행 특성의 변화로 나타났다. 특히 인구의 주류층이 되어가고 있는 고령자와 1인 가구의 통행 특성 변화가 교통정책 마련에서 중요한 쟁점이 되고 있다.

### 고령자의 통행 변화에 대응하는 맞춤형 지원 방안 필요

지난 10년 동안 고령 인구가 2배 가까이 증가하였고, 고령자의 고용률과 소득도 증가하면서 고령자의 평균 통행 빈도도 함께 증가하였다. 특히 도보와 승용차를 이용한 고령자의 통행이 두드러지게 증가한 것으로 나타났고, 대중교통 이용 비율은 오히려 감소한 것으로 나타났다. 이러한 통행 변화에 맞춰 고령자 통행이 주로 일어나는 도보 생활권의 보행 인프라 개선과 함께 고령자의 대중교통 접근성을 높이는 방안을 마련하고, 승용차를 이용하는 고령자의 교통사고 예방을 위한 다각적인 대책 마련이 필요하다.

### 1인 가구의 통행 특성을 고려한 교통정책 개발 필요

서울시의 1인 가구는 지난 10년 동안 급증하여 전체 가구의 약 30%를 차지하는 수준에 이르렀으며, 특히 청년 1인 가구는 전체 1인 가구의 절반을 차지할 정도로 인구의 주류 계층이 되었다. 청년 1인 가구는 다른 집단에 비해 통행을 더 많이 하고, 주로 이용하는 수단은 대중교통, 도보·자전거 등이다. 하지만 소득이 낮아도 승용차를 보유하여, 운전을 자주 하고, 거주 지역을 중심으로 단거리 통행 비중이 높은 특성을 보인다. 따라서 청년 1인 가구의 거주 비율이 높고 단거리 통행이 집중된 지역과 주요 활동지역을 중심으로 승용차 수요 관리와 함께 승용차 없이도 이동이 편리한 교통환경을 지속적으로 조성할 필요가 있다.

---

# I. 서울의 인구·사회·경제 환경과 서울시민의 통행 변화

## I 인구·가구 구조 및 사회·경제 환경 변화

### 탈서울화, 저출산, 비혼 등으로 서울의 인구·가구 구조가 변화

- 수도권 신도시 건설, 간선 교통망 구축, 출산율 감소 등으로 서울 인구 지속 감소
  - 서울시 인구는 2005년 약 976만 명, 2015년 약 957만 명에서 2017년 약 940만 명<sup>1)</sup>
    - 2015년부터 2년간 연평균 0.9% 인구 감소
  - 서울의 인구 감소는 점차 심화할 것으로 전망
    - 2045년 서울시 인구는 약 845만 명으로 감소할 것으로 예상
  - 서울의 합계 출산율은 2016년 기준 0.94명으로 17개 시·도 중 최하위
- 서울의 인구 감소에도 불구하고, 가구의 분화에 따라 가구 수는 매년 증가
  - 혼인 평균연령 증가, 비혼 등 혼자 사는 사람의 증가로 가구 수는 지속 증가
    - 2005년 약 334만 가구, 2015년 약 391만 가구에서 2017년 약 395만 가구
  - 1인 가구는 서울시의 대표 가구 특성으로 자리매김
    - 2005년~2017년 동안 1인 가구 수 약 56만 가구 증가
    - 2017년 기준 서울시 가구의 약 30%, 서울시 인구의 약 12%를 차지
  - 2045년에는 1인 가구가 서울시 전체 가구의 약 36.7%를 차지할 것으로 전망<sup>2)</sup>
    - 2045년 서울시 1인 가구는 약 134만 가구로 추정

### 시민의 의식, 국가정책의 변화 등으로 사회·경제 여건이 변화

- 경제활동인구 증가에도 경제활동 참가율 및 고용률 감소로 고용 불안이 일상화
  - 2006~2016년 동안 서울의 경제활동인구는 약 12만 명 증가
    - 2006년 526만 명, 2016년 537만 명
  - 경제활동인구 증가에도 경제활동 참가율은 오히려 0.8%p 감소
    - 2006년 63.4%, 2016년 62.6%
  - 평균 고용률도 0.5%p 감소, 고용 불안 야기
    - 2006년 60.5%, 2016년 60.0%
- 하지만, 서울시의 경제활동은 여전히 활발
  - 2006~2016년 서울의 1인당 지역내총생산(GRDP)은 58.7% 증가

1) 통계청, 해당 연도, 인구주택총조사(내국인 기준)

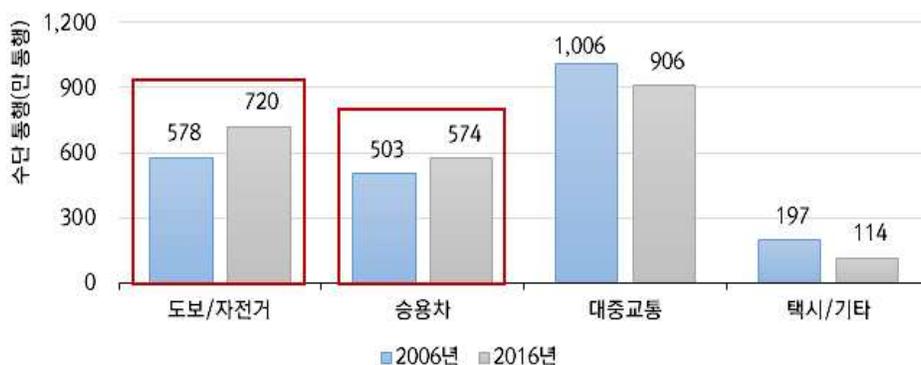
2) 통계청, 2017, 장래가구추계

- 2006년 약 2,299만 원/인, 2016년 약 3,648만 원/인
- 우리나라 전체의 1인당 국민소득은 이 기간에 약 7천 달러, 31.9% 증가
  - 2006년 약 20,873\$/인, 2016년 약 27,533\$/인
- 주 5일 근무제, 주 52시간 근무제 시행 등에 따른 근로시간 감소
  - 2004년 단계적으로 시행된 주 5일 근무제에 따라 서울시 근로자의 근로시간 감소
    - 2001년 1주일 평균 50.4시간, 2006년 47.9시간, 2016년 43.0시간으로 감소
  - 법정 근로시간이 주 68시간에서 52시간으로 줄어 평균 근로시간은 더 줄어들 것으로 전망

## I 서울시민의 통행 변화

### 서울시민은 과거보다 더 많은 통행을 하고 있고, 통행 목적도 변화

- 서울시민의 하루 평균 통행량 증가
  - 서울시 인구가 지속적으로 감소하였음에도 서울시민의 총통행량은 증가
    - 2006년 대비 2016년 하루 약 148만 통행 증가(약 6.8%)
  - 1인당 하루 평균 통행량도 약 0.24통행 증가
    - 2006년 2.14통행/일/인, 2016년 2.38통행/일/인
- 도보/자전거, 승용차 통행량도 증가
  - 서울시민들의 도보/자전거, 승용차 통행량이 꾸준히 증가
    - 도보/자전거 통행은 2006~2016년 사이 약 142만 통행 증가(24.7%)
    - 이 기간에 승용차 통행도 약 71만 통행 증가(14.1%)
  - 대중교통의 수단분담률은 여전히 가장 높으나 총통행량은 오히려 감소
    - 2006~2016년 사이 대중교통 통행은 약 100만 통행 감소(-9.8%)



[그림 1] 서울시 수단별 통행 변화

○ 사회·경제 여건 변화 및 기술 발달로 통행 목적도 변화

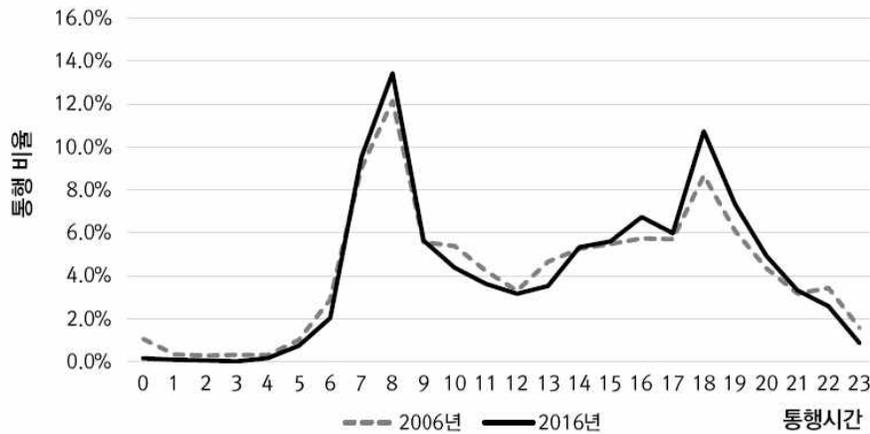
- 서울시의 경제활동인구 증가로 출근/업무 통행 증가
  - 2006~2016년 사이 출근/업무 관련 통행이 약 80만 통행 증가
  - 전체 통행에서 차지하는 비율은 이 기간에 27.6%에서 29.3%로 1.7%p 증가
- 근로시간 감소로 여가 활동 및 소득이 증가하여 쇼핑/여가 통행이 약 9만 통행 증가
- 반면, 이 기간에 등교/학원 통행은 약 53만 통행 감소
  - 6~21세 학령인구 17% 감소, 영어나 컴퓨터 강의 등 다양한 온라인 강의 활성화



[그림 2] 서울시 목적별 통행 변화

○ 하지만, 통행 시간대는 2006년과 2016년 사이에 큰 변화가 없는 것으로 조사

- 출근 시간인 8시 전·후, 퇴근 시간인 18시 전·후에 통행이 집중
- 오전 첨두보다는 오후 첨두의 폭이 넓은 전형적인 형태를 시현



자료: 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

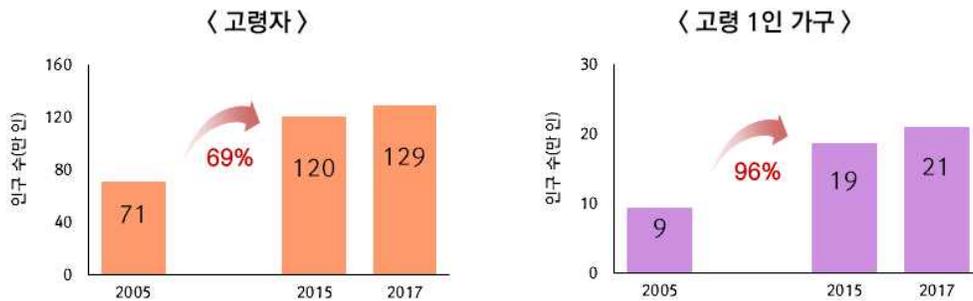
[그림 3] 서울시 통행 시간대 변화

## II. 고령자의 사회·경제 여건과 통행 특성 변화

### I 고령자의 사회·경제 여건 변화

#### 고령 인가와 고령 1인 가구 증가 가속화

- 서울시 거주 고령 인구는 2005~2015년 10년 동안 꾸준히 증가<sup>3)</sup>
  - 서울시 거주인구는 감소하고 있으나, 고령 인구는 급격하게 증가
    - 2005~2015년 사이 고령 인구는 약 49만 명 증가(69.2%)
    - 이 기간에 서울시 인구의 고령자 비율은 7.3%에서 12.6%로 크게 증가
  - 특히, 75세 이상 후기 고령 인구가 급증
    - 75세 이상 고령 인구는 2005~2015년 사이 21만 명 증가(96.9%)
- 고령 인구 증가와 함께 고령 1인 가구도 급증
  - 고령자가 많아지면서 홀로 사는 고령 1인 가구도 2005~2015년 사이 두 배 가까이 증가
    - 2005년 9.5만 가구, 2015년 18.6만 가구, 2017년 약 21만 가구
  - 이 기간 서울시의 1인 가구 증가율보다 고령 1인 가구의 증가율이 큰 것으로 조사
  - 특히 사회적 소외계층이라 할 수 있는 75세 이상 후기 고령 1인 가구가 큰 폭 증가
    - 75세 이상 고령 1인 가구는 2005년 약 3.4만 가구에서 2017년 약 9.5만 가구로 증가



[그림 4] 서울시 고령자 및 고령 1인 가구 변화 추이

#### 고령자의 근로 욕구, 소득수준은 다소 높아졌으나, 여전히 저소득층이 주류

- 정부/지자체 주도의 구직환경 조성으로 고령자 고용률 증가
  - 노인사회활동, 시장형 노인 일자리 사업 등으로 주거지 주변의 고령자 구직환경 조성
    - 2006~2016년 사이 노인 일자리 약 3.8만 개 증가하여 2016년 총 4.9만 개
  - 서울시 평균 고용률이 감소하였음에도 노인 일자리 사업 확대로 고령자 고용률은 증가
    - 고령자 고용률은 2006년 21.9%에서 2016년 25.7%로 10년간 약 3.8%p 증가

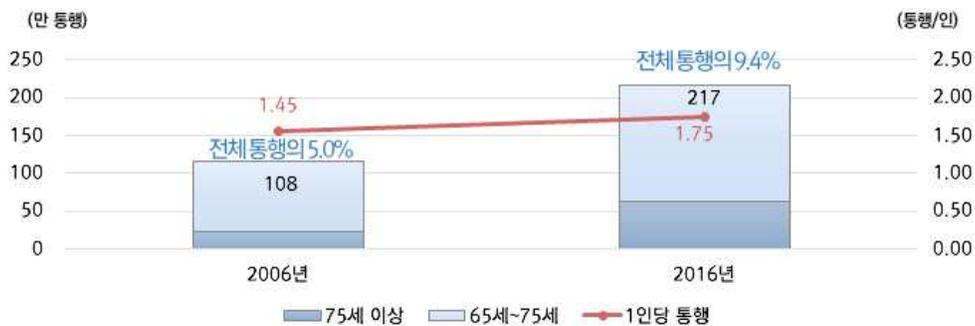
3) 통계청, 해당 연도, 인구주택총조사(내국인 기준)

- 고령자의 평균소득도 꾸준히 증가하였으나, 여전히 100만 원 미만 저소득층이 절반 이상
  - 월 소득 100만 원 미만인 고령자 비율은 감소, 100만 원 이상인 고령자 비율은 증가
    - 2006~2016년 사이 월 소득 100만 원 미만 고령자 비율은 81.3%에서 64.0%로 감소
    - 이 기간 200~300만 원 미만은 6.3%p, 300만 원 이상은 10.2%p 증가
  - 고령 1인 가구의 소득도 다인 가구의 고령자 소득 분포와 유사
    - 월 소득 100만 원 미만의 저소득 고령 1인 가구도 66.1%로 여전히 과반수

## I 고령자의 통행 특성 변화

### 과거와 비교하면 확연히 달라진 고령자 통행

- 고령자 통행의 폭발적 증가
  - 2006~2016년 사이 고령자 총통행량은 두 배 이상 증가, 이 기간 1인당 통행 빈도도 증가
    - 고령자 총통행량은 108만 통행/일, 고령자 1인당 통행 빈도는 0.3통행/일 증가
  - 통행 빈도는 신체가 비교적 건강한 75세 미만 전기 고령자가 높으나, 후기 고령자의 사회 활동도 활발해져 1인당 통행 빈도의 증가율은 후기 고령자가 더 큼
    - 전기 고령자의 1인당 통행 빈도는 0.24통행/일, 후기 고령자는 0.54통행/일 증가
  - 고령자 계층에서도 여성의 사회적 활동이 활발해져 여성의 하루 통행 빈도 증가
    - 2006~2016년 사이 남성은 45만 통행/일, 여성은 64만 통행/일 증가
    - 이 기간 1인당 통행 빈도는 남성 0.12통행/일, 여성 0.46통행/일 증가



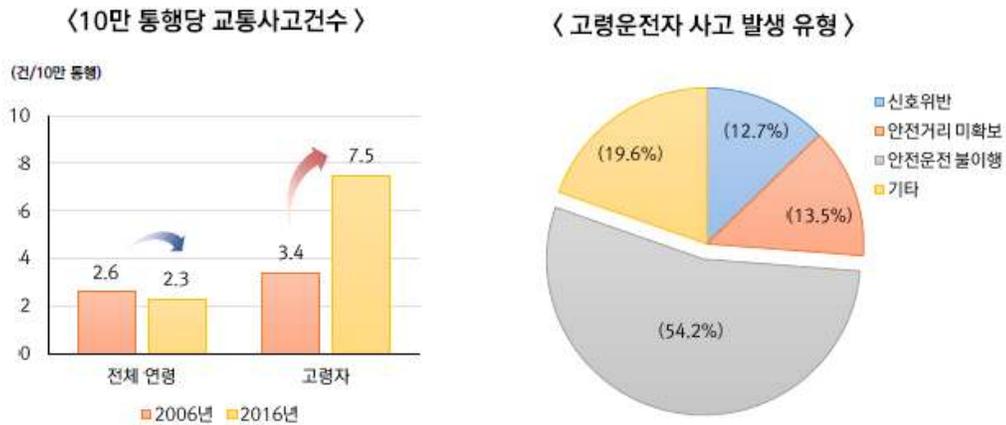
[그림 5] 서울시 고령자 통행 변화

- 고령자 통행의 침투 특성이 과거와 달라진 양상
  - 2006년에는 오전 10시를 전후로 침투가 1회 발생, 2016년에는 오전과 오후에 침투 발생
  - 고령자의 통행 침투는 오전 10시, 오후 4시 전후로 비고령자와 다소 차이
    - 비고령자의 통행 침투는 오전 8시, 오후 6시 전후

## 도보/자전거·승용차 통행량은 증가, 대중교통 이용률은 감소

- 고령자 도보/자전거 통행의 폭발적 증가
  - 2006~2016년 사이 고령자의 도보/자전거 통행은 약 88만 통행/일 증가
    - 2006년 31만 통행/일, 2016년 119만 통행/일
    - 이 기간 고령 인구 비율이 5%p 증가한 것을 고려하면, 고령자의 도보/자전거 통행의 증가율은 다른 연령대, 다른 수단에 비해 압도적
  - 도보/자전거 이용의 폭발적 증가로 2016년 도보/자전거 통행은 전체 수단 통행의 54.7%
    - 2010년에 한국교통연구원에서 실시한 설문조사에서도 도보/자전거 통행이 약 40% 차지
  - 후기 고령자의 도보/자전거 통행량 증가율이 전기 고령자보다 두드러지게 높게 나타나는 것으로 조사
    - 2006~2016년 사이 전기 고령자 통행량은 306%(약 51만 통행/일) 증가하였고, 1인당 통행은 0.48통행/일 증가
    - 이 기간 후기 고령자 통행량은 649%(약 36만 통행/일) 증가하였고, 1인당 통행은 0.66통행/일 증가
  - 고령자는 통행 거리가 1km 미만인 생활권 내 단거리 도보 통행을 주로 하는 것으로 조사
    - 세곡, 강일, 남현, 오류2동, 흑석동 등 16개 동은 고령자 총통행의 70% 이상이 단거리
    - 이들 지역은 주로 아파트 단지로 이루어져 있어 단지 내 경로당, 주변 공원 등에서 교제 및 휴식활동이 비교적 수월한 것으로 추정
- 서울시 평균보다 많이 증가한 고령자의 승용차 자가운전
  - 2006~2016년 사이 고령자 통행 중 승용차 통행 비율은 약 1.8%p 감소
  - 고령자의 승용차 자가운전은 이 기간에 약 82.4% 큰 폭 증가
    - 서울시 평균 승용차 자가운전 통행은 약 15% 증가
  - 소득 증가, 신체 능력 향상으로 1인당 통행이 0.23통행/일에서 0.31통행/일로 증가
  - 여성 고령자의 증가, 사회활동 증대에도 남성 고령자의 자가운전 통행이 여성의 약 7배
- 고령자의 승용차 자가운전 증가로 고령 운전자 교통사고도 함께 증가
  - 2006~2016년 사이 서울의 10만 통행당 교통사고건수는 감소하였으나, 고령 운전자 유발 교통사고건수는 두 배 이상 증가
    - 이 기간에 고령자 10만 통행당 고령 운전자 유발 사고는 3.4건에서 7.5건으로 증가
  - 특히, 71세 이상의 운전자는 통행 수가 적음에도 타 고령자보다 훨씬 많은 사고 유발
    - 2006년 71세 이상의 운전자가 유발하는 교통사고는 전체 고령 운전자 사고의 19%에 불과했으나, 2016년에 35%로 대폭 증가
  - 고령 운전자는 과속, 통행방법 위반보다는 주로 시력감퇴, 운동능력 저하로 자신이 판단하는 것과 실제 운행과의 차이에 의해 사고 발생

- 고령 운전자 사고 발생 원인은 졸음 및 전방 주시 태만 등 '안전운전 의무 불이행'(54.2%), '안전거리 미확보'(13.5%), '신호위반'(12.7%) 등
- 고령 운전자의 32.3%가 자가운전 시 어려움을 겪고 있는 것으로 파악<sup>4)</sup>
  - 어려움을 느끼는 경우, 야간시력을 비롯한 시력저하가 약 38%, 길찾기 어려움이 약 36%, 반응속도 저하가 약 34%를 차지



[그림 6] 고령 운전자 10만 통행당 교통사고건수 및 사고 발생 유형

- 대중교통시설 확충에도 고령자의 대중교통 이용률은 오히려 감소
  - 서울시 고령자의 대중교통 통행은 2006~2016년 사이 2.7만 통행 증가에 불과
    - 고령 인구 증가, 대중교통시설 확충, 서비스 질 향상에도 증가 폭은 기대 이하
  - 1인당 버스와 지하철 통행 빈도는 각각 감소, 버스-지하철 다 수단 통행 빈도만 다소 증가
    - 고령자 1인당 버스와 지하철 통행은 각각 0.15통행/일, 0.16통행/일 감소
    - 버스-지하철 다 수단 통행은 0.01통행/일 증가
  - 특히, 고령자는 지하철 이용 시 요금을 내지 않음에도 1인당 지하철 통행 빈도는 감소
    - 2006~2016년 고령 인구가 51만 명 증가했음에도<sup>5)</sup> 서울교통공사의 무임승승 실적은 11만 통행 증가에 그친 상황(고령 인구 비율 5.1%p 증가, 노인 무임승차 비율 1.6%p 증가)
    - 수도권 교통카드 이용 실적은 2009년부터 2016년까지 고령자의 지하철 통행이 55% 증가한 것으로 분석되었으나, 서울시 관련 통행은 19%에 불과
    - 이마저도 서울시민과 경기·인천 지역 주민들의 지하철 통행 비율을 고려했을 때, 7년간 증가한 11만 통행 대부분은 경기·인천 주민으로 추정

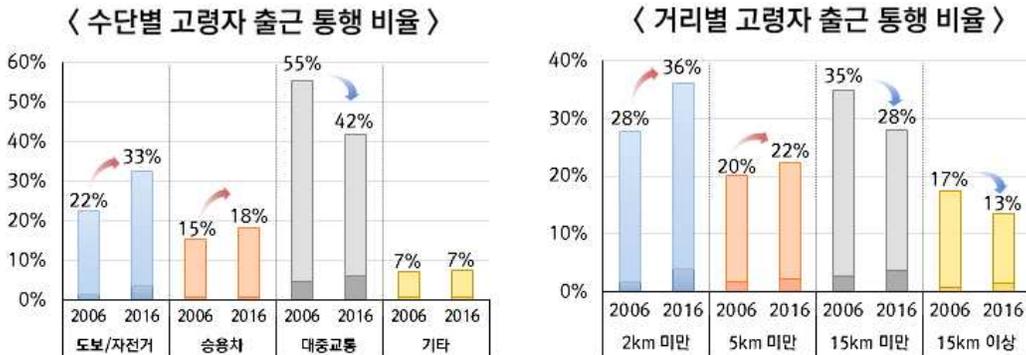
## 고용률과 소득 증가로 고령자의 출근 및 여가 통행은 증가

- 정부/지자체의 고령자 일자리 사업으로 인한 고용률 증가로 출근 통행량 증가

4) 서울복지재단, 2017, 2016 노인실태조사

5) 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

- 2006~2016년 사이 고령자 출근 통행은 두 배 이상 증가한 것으로 조사
  - 고령자 1인당 출근 통행은 0.80통행/일로 증가해, 서울시 평균 1.02통행/일과 격차 감소
- 특히 75세 이상 후기 고령자의 1인당 출근 통행이 급증
  - 후기 고령자의 1인당 출근 통행은 0.69통행/일 증가(전기 고령자는 0.22통행/일 증가)
  - 이는 평균 수명이 길어져 직업 보유의 필요성이 높아지고, 고령자의 근로 욕구 상승과 일자리 사업 등으로 인한 노인 일자리 증가에 기인
- 남성 고령자의 출근 통행이 여성보다 많으나, 통행 증가율은 여성이 남성보다 더 큰 수준
  - 여성의 출근 통행 증가율은 170%, 남성은 109%
  - 이는 여성의 사회활동이 과거보다 더 활발해졌음을 의미
- 고령자 출근 통행의 수단분담률은 도보/자전거 11%p, 승용차 3%p 증가. 대중교통은 오히려 13%p 감소
  - 노인 일자리 사업이 자치구를 중심으로 진행되는 등 거주지 주변의 일자리가 많아져 도보/자전거로 통행 가능한 2km 미만의 단거리 출근 통행이 가장 많이 증가
  - 보건복지부에서 시행한 설문조사<sup>6)</sup>에 따르면 가까운 출퇴근 거리가 고령자들이 구직 시 가장 중요하게 생각하는 사항



[그림 기] 고령자 출근 통행 변화

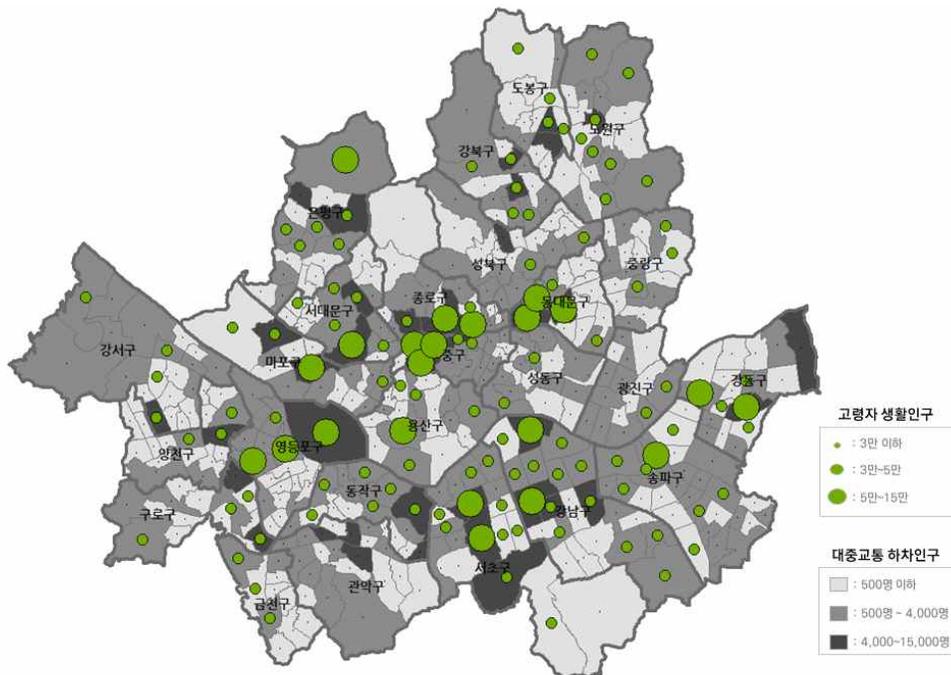
- 고령자의 소득 증가와 신체능력 향상으로 여가 통행 증가
  - 2006~2016년 비고령자의 여가 통행은 감소하였으나, 고령자 여가 통행은 오히려 증가
    - 이 기간 서울시민의 여가 통행이 8만 통행 증가하였으나, 고령자의 여가 통행은 22만 통행 증가
  - 인터넷 커뮤니티의 발달로 온라인 교제 및 여가가 가능해진 비고령자와는 달리, 정보통신 기술에 익숙하지 않은 고령자의 여가는 대부분 밖에서 이루어지는 것으로 추정
    - 전기 고령자의 여가 통행이 10년간 2배 증가한 사이 후기 고령자는 4배 이상 증가
    - 후기 고령자 1인당 여가 통행은 0.30통행/일로 전기 고령자 0.29통행/일을 추월

6) 보건복지부, 2012, 2011 노인실태조사

- 여성 고령자의 사회적 지위, 소득 증가로 여성의 1인당 여가 통행이 더 많이 증가
  - 여성은 0.16통행/일에서 0.29통행/일로 증가하였고, 남성은 0.25통행/일에서 0.31통행/일로 증가
- 출근 통행과 마찬가지로 고령자 여가 통행 중 단거리가 차지하는 비율이 대부분
  - 여가 통행수단 중 도보/자전거가 71.1% 차지, 2006년 대비 2016년 40.9%p 증가
  - 아파트 단지 내 노인정을 비롯한 고령자 여가시설과 주민센터 및 구청에서 운영하는 복지관 등 주거지 주변에 고령자 여가시설이 분포

### 고령자의 주요 활동지역은 특정 지역에 집중

- 고령자는 거주지, 지하철역 주변, 대규모 시장 주변 등 이동이 편리한 곳에서 주로 활동
  - 고령자의 거주지 분포와 생활인구 분포에는 다소 차이
    - 종로 등 도심에 거주하는 고령자는 적지만 생활인구는 많은 편
    - 반면 은평구나 여의도는 거주인구도 많고 생활인구도 많은 상황
  - 고령자의 생활인구는 종로, 여의도, 역삼동, 서초동 등 업무·상업지역과 용신동(청량리도매시장·경동시장), 회현동(남대문시장) 등 대규모 재래시장이 있는 행정동에 주로 분포<sup>7)</sup>
  - 대중교통 하차량도 생활인구 분포와 유사하게 대규모 시장이나 노인복지관 주변이 많은 상황
  - 고령자의 대중교통 통행 도착지는 1, 2, 4호선 등 지하철 노선을 따라 주로 분포



[그림 8] 고령자 활동지역 분포

7) 고령자 통행이 잦은 침투 시간 11시~14시, 15시~17시를 기준으로 분석

## 두드러진 특성을 나타내는 고령 1인 가구 통행

- 저소득, 여가, 도보로 대표되는 고령 1인 가구의 통행 특성
  - 2006~2016년 사이 고령 1인 가구 증가로 통행량은 두 배 이상 증가하였지만, 고령자와 달리 고령 1인 가구의 1인당 통행 빈도는 오히려 감소
  - 그런데도, 고령자 전체 평균보다 1인당 통행 빈도는 높은 편
    - 가족과 함께 거주하는 다인 가구와 달리 1인 가구는 생활비 마련을 위한 통행이나 공원, 경로당 등 교제를 위한 통행이 잦은 것으로 추정
  - 여가/오락을 제외한 출근/쇼핑 등 다른 목적 통행은 전반적으로 감소
  - 월 소득 100만 원 미만이 65.9%를 차지하고, 90% 이상이 월 소득 200만 원 미만
  - 상대적으로 월 소득이 낮은 고령 1인 가구는 대부분 도보/자전거, 대중교통을 이용
    - 도보/자전거가 63.1%로 가장 높고, 대중교통도 29.9%로 두 수단이 대부분
    - 승용차나 택시를 이용하는 것이 가계 부담으로 느끼는 것으로 추정
  - 고령 1인 가구는 귀가 통행을 제외하고 쇼핑/여가 통행이 26.0%로 가장 높은 것으로 조사
    - 개인용무 등 기타 통행이 17.7%로 두 번째를 차지
    - 2017년 노인실태조사<sup>8)</sup>에 따르면 치료 목적의 병원 통행이 전체 고령자 통행의 5%
    - 고령 1인 가구 기타 통행의 상당 부분이 병원을 목적지로 하는 통행으로 추정



[그림 9] 항목별 고령 1인 가구 통행 비율

8) 서울복지재단, 2018, 2017 노인실태조사

### Ⅲ. 청년 1인 가구의 사회·경제 여건과 통행 특성 변화

#### Ⅰ 청년 1인 가구의 사회·경제 여건 변화

##### 청년<sup>9)</sup> 수는 감소, 청년 1인 가구는 지속 증가

- 2005~2015년 사이 서울시 청년은 감소하였으나, 1인 가구와 청년 1인 가구는 꾸준히 증가
  - 청년은 이 기간에 약 62만 명이 감소, 청년 1인 가구는 약 15만 가구 증가
- 사회의 주류 계층으로 자리매김한 청년 1인 가구
  - 2005년 청년 1인 가구의 청년 수는 37만 명으로 전체 청년의 10%에 불과하였으나, 2015년에는 52만 명으로 전체 청년의 17% 수준까지 증가하였고, 2017년에는 55만 명
  - 전체 1인 가구의 약 47%를 차지하는 주요 인구 집단으로 성장
  - 2005년에는 남성 1인 가구가 여성보다 약 9% 많았으나 2017년에는 비슷한 수준



[그림 10] 서울시 청년 1인 가구 변화 추이

- 청년 1인 가구의 증가는 청년들의 결혼 기피 현상이 주요 원인
  - 연애, 결혼, 출산 포기과 관련해 “N포 세대”와 같은 신조어가 생겨나는 등 결혼에 대한 청년층의 가치관이 변화
  - 서울시 청년 초혼 연령은 2001년 남자 29.9세, 여자 27.5세에서 2017년 남자 33.4세, 여자 31.2세로 지속 증가 추세

##### 대다수가 미혼인 19~29세 청년의 낮은 고용률은 취업난으로 연결

- 다양한 통계에서 나타나는 청년들의 극심한 취업난
  - 2017년 기준 우리나라 15~29세 청년 고용률은 약 42.1%로 OECD 35개 국가 중 30위 차지<sup>10)</sup>

9) 이 연구에서는 청년기본법제정안의 청년연령인 만 19~39세 시민을 청년으로 간주

10) 매일경제, 2018.07.10. 언론기사(<https://www.mk.co.kr/news/economy/view/2018/07/435051/>)

- 서울시 19~39세 고용률은 2006~2016년 사이 큰 변화가 없는 반면, 미혼의 청년이 대다수가 포함된 19~29세 연령대는 고용률이 이 기간에 약 4%p 감소
  - 19~39세 고용률은 2006년 68.4%, 2016년 67.7%
  - 19~29세 고용률은 2006년 62.3%, 2016년 58.4%

[표 1] 청년 고용률

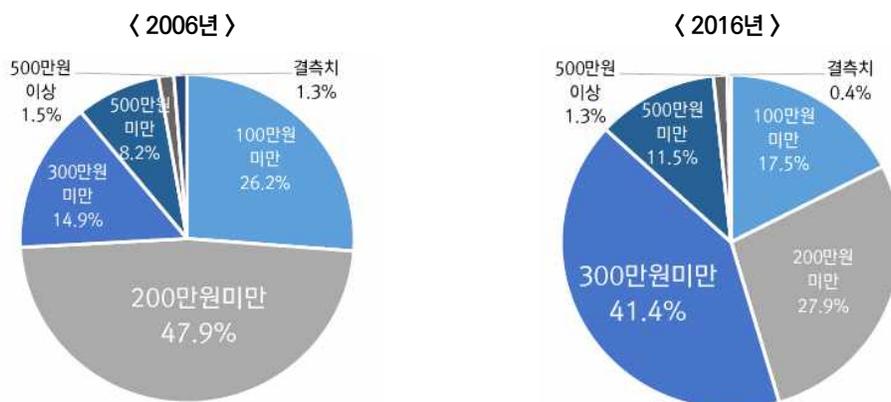
(단위: 천 명, %)

구분	19~39세 청년		19~29세 청년	
	2006년	2016년	2006년	2016년
인구	3,602	2,992	1,725	1,378
취업자	2,465	2,025	1,075	805
고용률(취업자/인구)	68.4	67.7	62.3	58.4

자료: 통계청, 해당 연도, 경제활동 인구조사

### 서울시 청년 1인 가구의 소득은 전반적으로 증가

- 2006~2016년 동안 월 가구 소득이 200만 원 이상인 청년 1인 가구 비율은 약 30%p 증가
  - 2006년에는 100~200만 원 사이 가구가 가장 많았으나, 2016년에는 200~300만 원 사이의 가구 비율이 가장 높은 것으로 변화
    - 물가상승배수 1.26을<sup>11)</sup> 고려하더라도 과거보다 증가
- 다인 가구에 비해 상대적으로 적은 청년 1인 가구의 소득
  - 500만 원 이상의 고소득 가구는 2006년과 2016년 모두 전체의 1%대 수준에 불과



자료: 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

[그림 11] 청년 1인 가구 월평균 소득 분포

11) 통계청, CPI 소비자물가지수

주: 물가상승배수는 소비자물가지수를 이용하여 화폐가치의 변화를 간접적으로 추정한 값

(예: 2006년 대비 2016년 물가상승배수는 1.26. 이는 2006년 100만 원이 2016년 126만 원과 같음을 의미)

## I 서울시 청년 1인 가구의 통행 특성 변화

### 청년 1인 가구의 1인당 통행은 과거보다 감소

- 2006~2016년 청년 1인 가구 통행은 약 33만 통행/일 증가, 1인당 통행은 0.3통행/일 감소
  - 총통행량은 2006년 112만 통행/일에서 2016년 145만 통행/일로 증가
  - 1인당 통행은 2006년 2.9통행/일에서 2.6통행/일로 감소
    - 거주지 주변 등의 생활편의시설 확충 등으로 쇼핑 통행 등이 감소한 것으로 추정
- 한편 가족과 함께 사는 청년의 1인당 통행은 이 기간에 0.2통행/일 증가
  - 같은 청년이라도 가구구조, 결혼 여부, 취업상태와 같은 개인적 환경 요인이 통행 행태에 영향을 끼치는 것으로 추정
  - 직업이 없는 무직자, 주부, 학생의 통행이 많이 증가
    - 일과시간에 취업, 공부, 자기계발 등과 관련된 통행을 빈번하게 하는 것으로 추정
- 청년 1인 가구는 다른 인구 집단보다 더 많은 통행을 하는 것으로 조사
  - 2016년 기준으로 1인당 통행은 청년 1인 가구 2.6통행/일, 청년 2.56통행/일, 1인 가구 2.49통행/일, 전체 연령대 2.38통행/일의 순

[표 2] 청년 1인 가구 통행

(단위: 통행/일, 통행/인/일)

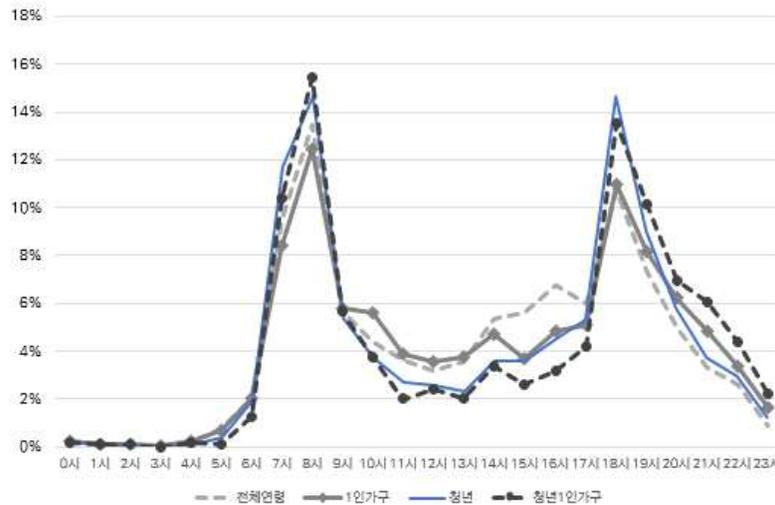
구분	전체 연령		1인 가구		청년		청년 1인 가구	
	통행 수	1인당 통행	통행 수	1인당 통행	통행 수	1인당 통행	통행 수	1인당 통행
2006년	21,668,018	2.14	2,047,919	2.81	8,921,354	2.34	1,120,696	2.90
2016년	23,143,527	2.38	3,003,084	2.49	8,059,054	2.56	1,447,843	2.60
증감	1,475,509	0.24	955,165	-0.32	-862,300	0.22	327,147	-0.30

자료: 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

### 남성 청년 1인 가구가 여성보다 통행을 많이 하며, 출·퇴근시간대에 통행 집중

- 2006~2016년 사이 남성은 20만 통행/일, 여성은 12만 통행/일 증가하였으나, 1인당 통행은 모두 감소
  - 2016년 1인당 통행은 남성은 2.71통행/일, 여성은 2.48통행/일로 남성이 여성보다 하루 0.23통행을 많이 하고 있는 것으로 조사

- 직장인 비율이 높은 청년 1인 가구는 다른 집단보다 오전 8시와 오후 6시 전후에 통행 집중
  - 일과 시간대인 오전 9시~오후 5시 통행 비율은 2~5%로 매우 낮은 수준
  - 오전 침투 시간대에 통행 집중 현상이 심화
    - 오전 8시 통행 비율이 2006년에 비해 2016년에 2.4%p 증가



자료: 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

[그림 12] 청년 1인 가구 시간대별 통행분포(2016년)

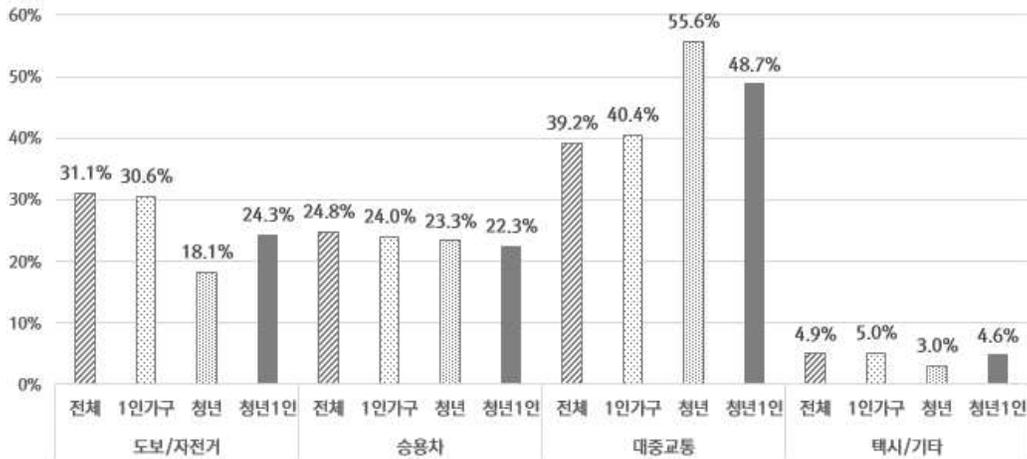
- 가구 월 소득과 청년 1인 가구의 1인당 통행 빈도는 비례하는 경향
  - 월 소득 300만 원 미만 가구의 청년 1인 가구 통행은 10년 동안 모두 감소
  - 월 소득 300만 원 이상 가구에서는 1인당 통행이 10년 동안 0.32통행/일 증가
    - 청년 1인 가구의 소득이 높을수록 문화생활, 사회활동 등 타인과 함께 하는 시간이 증가<sup>12)</sup>

### 청년 1인 가구는 다른 집단에 비해 상대적으로 대중교통을 많이 이용

- 청년 1인 가구 이용수단은 대중교통 49%, 도보/자전거 24%, 승용차 22%, 택시/기타 5% 순
  - 하지만, 2006~2016년 사이 대중교통, 택시/기타 수단을 이용하는 비율은 각각 3.6%p, 6.9%p 감소
  - 도보/자전거와 승용차를 이용하는 비율은 각각 8.6%p, 1.9%p 증가
- 남성은 승용차, 택시/기타 수단을, 여성은 대중교통을 더 많이 이용
  - 남성이 여성보다 승용차 수단분담률이 13%p 이상, 택시/기타 수단분담률은 3%p 이상 높음
  - 여성은 남성보다 대중교통 수단분담률이 약 18%p 높음

12) 노혜진, 2018, "청년 1인 가구의 사회적 관계", 『보건사회연구』, 38권 2호, pp.71-102.

- 청년 1인 가구의 도보/자전거 이용 증가는 서울시 '따릉이' 정책도 일부 영향
  - 서울시에서는 2015년 10월부터 공공자전거 '따릉이' 운행
  - 따릉이 이용률은 20대 45.5%, 30대 24.9%로 약 70%가 청년층(2017년 기준)
  - 이용 건수가 매년 증가하여 하루 평균 약 1만 3천 건까지 기록



자료 : 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

[그림 13] 청년 1인 가구 수단별 통행 비율(2016년 기준)

### 청년 1인 가구는 다인 가구보다 소득은 낮지만, 승용차 이용, 특히 자가운전 비율이 높은 상황

- 동승을 포함한 청년 1인 가구의 승용차 통행량은 증가, 1인당 승용차 통행은 감소
  - 승용차 통행은 2006~2016년 사이 25만 통행에서 32만 통행으로 증가
    - 2006년 전체 승용차 통행의 4.9%, 2016년 전체 승용차 통행의 5.6% 차지
    - 2006년 전체 청년 1인당 통행의 20.4%, 2016년 전체 청년 1인당 통행의 22.3% 차지
  - 청년 1인 가구의 승용차 통행은 이 기간에 0.06통행/일 감소하였으나, 청년의 승용차 통행은 0.06통행/일 증가
    - 19~39세 청년층에는 기혼자가 다수 포함되어 청년 1인 가구와 통행 특성이 상이
- 승용차를 보유한 청년 1인 가구의 승용차 통행은 자가운전이 대부분(약 87%)
  - 승용차를 보유하고 있는 청년 1인 가구는 대부분 직접 운전하여 이동
    - 자가운전 통행은 2006~2016년 0.27통행/일 증가
  - 남성이 여성보다 직접 운전하는 것을 선호
    - 2016년 기준 남성의 자가운전 비율은 전체 승용차 통행의 92%, 여성은 75%
  - 자가운전의 상당 부분이 출근 및 업무와 관련된 통행
    - 2016년 기준 출근 목적 통행은 32.6%, 업무 목적 통행은 21.3%를 차지

- 직장이 가까운 거리여도 승용차로 직접 운전하여 출근하는 경향
  - 직주근접 성향이 강한 청년 1인 가구가 청년층보다 단거리 자가운전 비율이 높은 상황
  - 5km 미만 출근 통행이 70% 이상 되는 행정동 수는 청년층이 13개, 청년 1인 가구는 30개
- 여성보다 상대적으로 높은 남성의 장거리 운전 출근 통행 비율
  - 여성은 1~15km 단·중거리 통행이 잦고, 남성은 5km 이상 중·장거리 통행이 잦은 상황

[표 3] 청년 1인 가구 승용차 통행

(단위: 통행/일, 통행/인/일)

구분	전체 연령		1인 가구		청년		청년 1인 가구		청년 1인 가구 (자가운전)	
	통행 수	1인당 통행	통행 수	1인당 통행	통행 수	1인당 통행	통행 수	1인당 통행	통행 수	1인당 통행
2006년	5,031,189	0.50	408,658	0.56	2,075,055	0.54	245,891	0.64	213,549	1.59
2016년	5,740,895	0.59	719,586	0.60	1,877,301	0.60	323,160	0.58	282,104	1.86
증감	709,706	0.09	310,928	0.04	-197,754	0.06	77,269	-0.06	68,555	0.27

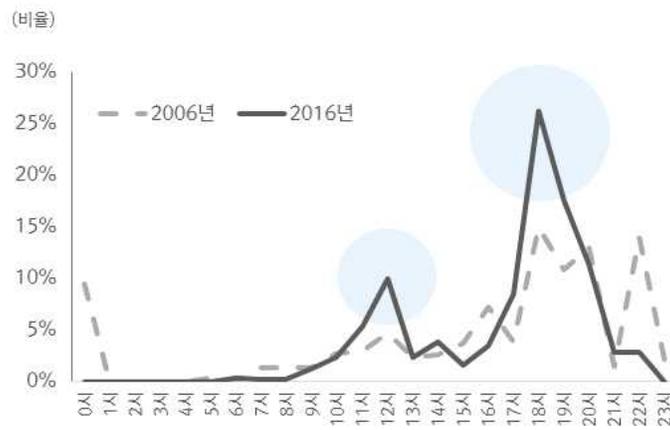
자료: 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

- 청년 1인 가구의 자가운전 통행 증가는 진입장벽이 높아진 서울시 주택 마련 대신, 자동차 소유에 대한 욕구 증가도 일부 영향이 있을 것으로 추정
  - 국토교통부 ‘2016년 주거실태조사’에 따르면 청년 1인 가구의 42.4%가 주거 빈곤 가구
  - 2006~2016년 사이 200~300만 원 소득 계층을 제외한 모든 청년 1인 가구 계층에서 자가운전 승용차 통행이 증가

### 쇼핑/여가 통행은 감소하고, 점심·퇴근시간대 여가 통행 집중

- 청년 1인 가구의 출근 통행은 2016년 기준 1인당 0.78통행/일
  - 약 70%가 직장인인 청년 1인 가구는 다른 인구 집단과 비교 시 출근 통행이 가장 높은 상황
  - 2006년과 2016년 모두 청년 1인 가구의 1인당 출근 통행은 0.78통행/일로 유사
- 청년 1인 가구의 쇼핑 통행은 과거보다 큰 폭으로 감소
  - 2006년 0.12통행/일에서 2016년 0.04통행/일로, 0.08통행/일 감소
    - 전체 1인 가구, 청년 1인 가구 등 혼자 사는 집단에서 특히 쇼핑 통행이 많이 감소
    - 오프라인 매장에서 제품을 구매하는 경향은 남성보다 여성이 강한 편
  - 쇼핑 통행 감소는 온라인 쇼핑 증가, 마트 등 주거지 주변의 생활편의시설 증가와 관련
    - 온라인 쇼핑몰 거래액은 2016년 기준 65.6조 원 수준으로 지속 증가
    - 1인 가구와 관련된 제품(5kg 쌀, 1개 단위 채소, 간편식, 생활용품 등) 판매 급증

- 청년 1인 가구의 여가 통행은 10년 동안 1인당 0.03통행/일 감소
  - 다른 인구 집단과 달리 청년층 및 청년 1인 가구만 여가 통행이 감소
  - 청년층의 여가 통행 감소는 여가 활용방식의 변화 때문으로 추정
    - 주말 여가 활동 비교 시 TV 시청, 인터넷, 휴식 등 통행을 유발하지 않는 여가 활동의 비율이 최근 10년 동안 약 2.5%p 증가
    - 스마트폰·TV 등을 통한 홈트레이닝, IPTV 영화 시청, 게임 등 집에서 즐길 수 있는 취미·여가 활동의 종류가 점점 많아지는 추세가 반영
  - 청년 1인 가구의 여가 통행은 오전 11시~오후 1시, 오후 5시~7시에 집중되는 경향
    - 워라벨, 즉 일과 삶의 균형을 중시하는 사회현상과 근로시간 감소 등의 영향으로 점심시간과 퇴근 직후 시간을 활용하여 여가 활동을 수행하는 것으로 추정



자료: 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

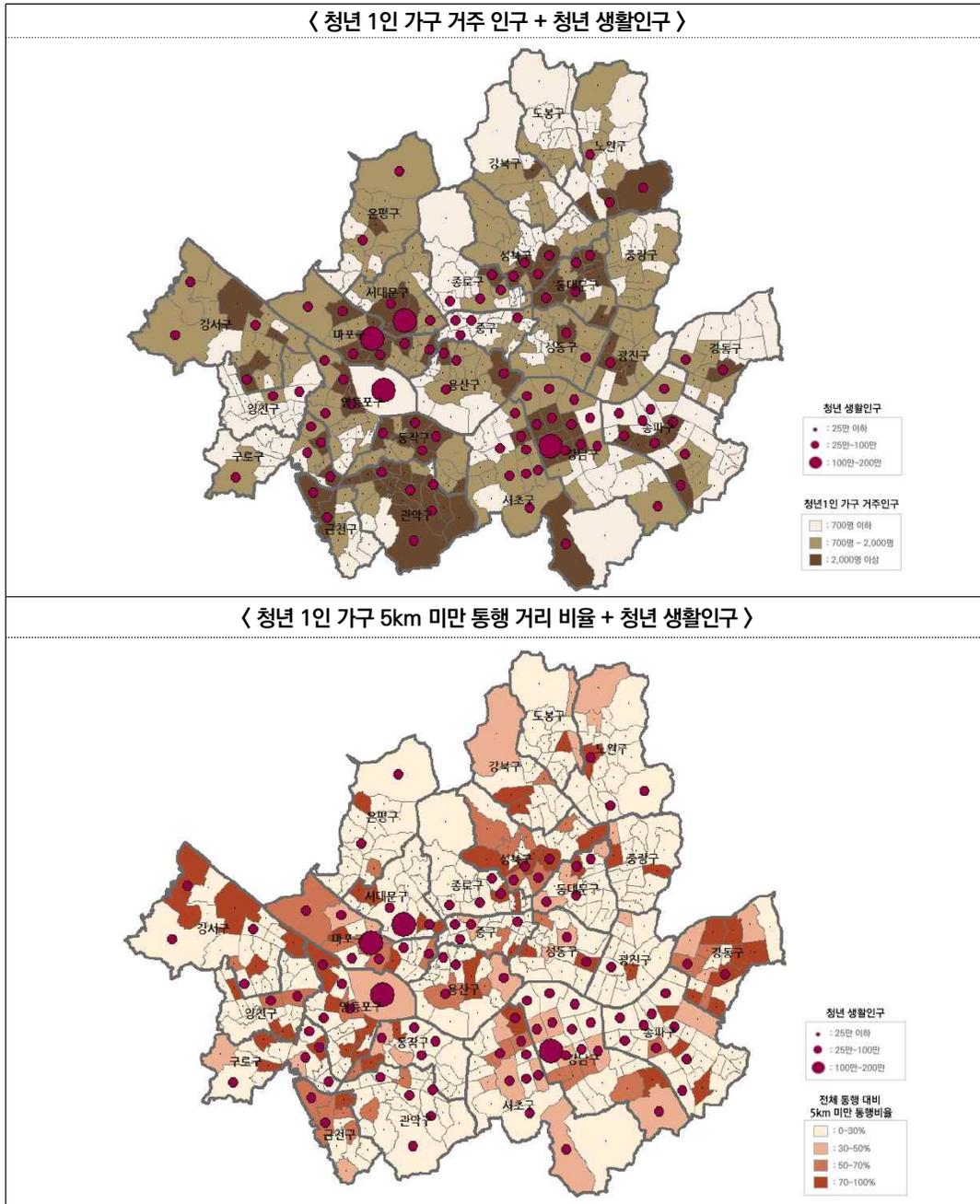
[그림 14] 청년 1인 가구 여가 통행 시간대 변화

### 거주 지역 중심으로 활동하고, 단거리 통행 비중 높아

- 청년 1인 가구의 거주 인구와 청년 생활인구가 많은 지역은 서대문구, 강남구, 마포구 지역
  - 청년 1인 가구는 대학가 주변, 업무시설 집중 지역, 대중교통이 편리한 지역에 거주
    - 광진구 화양동, 강남구 역삼1동, 관악구 신림동·청룡동, 서대문구 신촌동·연희동 등
  - 청년층의 생활인구<sup>13)</sup>가 많은 지역은 상업 및 오락시설이 집중되어 있거나 대학가 주변
    - 강남구 역삼1동, 영등포구 여의동, 마포구 서교동, 서대문구 신촌동 등
- 청년 1인 가구의 통행 중 5km 미만 단거리 통행 비율이 70%인 행정동은 약 93개
  - 종로구 교남동·송인2동, 관악구 남현동, 마포구 신수동, 서대문구 남가좌2동 등

13) 생활인구의 경우 1인 가구 구분이 없고, 청년 1인 가구와 청년층이 주로 활동하는 지역이 유사할 것으로 추정되어, 청년층의 생활인구 자료로 대체하여 분석

- 다인 가구에 비해 거주지 선택이 비교적 자유로운 청년 1인 가구는 거주지역과 활동지역이 대체로 유사하고, 주로 단거리 통행 발생



자료: 통계청, 2017, 인구주택총조사(내국인) / 서울시, 2017, 생활인구조사(내국인) / 수도권교통본부, 해당 연도, 가구통행실태조사

[그림 15] 청년 1인 가구 행정동별 거주 인구, 생활인구, 5km 미만 단거리 통행 비율 분포

## IV. 정책 시사점

### I. 통행 특성 변화에 따른 정책적 지원 방안 모색

#### 통행 비중이 점점 높아지는 고령자 통행 지원 필요

- 교통수단별 고령자의 통행 특성에 맞는 지원 전략 마련 필요
  - 도보/자전거 등을 이용한 고령자 통행 증가에 대응한 통행 지원
  - 지속적으로 제기되는 고령자 승용차 운전 안전 확보와 대중교통 이용 활성화 방안 마련
- 저소득 고령 1인 가구의 통행 지원을 위한 방안 모색
  - 고령 1인 가구 비율이 높은 지역을 중심으로 저소득 고령 1인 가구를 위한 교통복지 차원의 통행 지원 방안 마련 필요

#### 주요 인구 집단으로 성장한 청년 1인 가구의 통행 특성을 반영한 교통정책 마련

- 청년 1인 가구가 승용차 없이도 편리하게 이동 가능한 교통환경 조성
  - 거주 인구 비율, 단거리 통행 집중 지역을 중심으로 승용차 대체 수단 공급·확충
  - 승용차 수요관리 방안이 청년 1인 가구의 통행 특성 반영
- 청년 여성 1인 가구의 이용 비율이 높은 대중교통의 서비스를 여성 친화적으로 개선
  - 대중교통 차량 내 여성 이용자의 안전성 향상 및 시설 개선 필요

#### 주요 추진전략

주요 과제	추진전략
교통수단별 고령자 특성에 대응하는 정책 마련	- 도보/자전거를 이용하는 고령자 통행 지원 - 고령 운전자 자가운전 통행의 안전성 제고 - 대중교통 이용 활성화 및 차내 안전 확보
교통 소외계층인 고령 1인 가구를 위한 통행 지원	- 저소득 고령 1인 가구의 이동성 지원
청년 1인 가구의 통행 특성을 고려한 교통정책 개발	- 단거리 통행 집중 지역을 대상으로 이동이 편리한 교통환경 조성 - 청년 여성 1인 가구를 고려한 대중교통 서비스 개선

## I 교통수단별 고령자 특성에 대응하는 정책 마련

### 도보/자전거를 이용하는 고령자 통행 지원

- 거주지 중심의 도보 생활권 보행 인프라 개선
  - 약 54.8%의 수단분담률을 차지하는 도보/자전거 통행 지원을 위해 고령 인구 거주 비율이 높은 지역을 우선으로 도보 생활권 보행 인프라 개선 추진
- 고령자 방문이 잦은 지역을 중심으로 보행환경 개선
  - 재래시장이나 복지시설 등 고령자 방문이 잦은 지역을 중심으로 보도 턱 낮춤, 평탄성 향상 등 보행 인프라 우선 개선

### 고령 운전자 자가운전 통행의 안전성 제고

- 고령자의 자가운전 포기 유도
  - 운전 적성검사 및 고령자 운전면허 관리 강화 등 중앙정부 법/제도 개선 건의
  - 대중교통 바우처 제공, 커뮤니티 내 대리운전/차량공유 플랫폼 구축 등 고령자가 직접 운전하지 않아도 쉽게 이동할 수 있는 교통환경 조성
- 고령 운전자의 안전운행 지원 및 사고 예방 대책 마련
  - 승용차 운전이 불가피한 고령자를 위한 정책적 지원
  - 교통표지 개선, 차선의 시인성 향상 등 고령자의 안전운행 지원을 위한 시설물 개선

### 대중교통 이용 활성화 및 차내 안전 확보

- 고령자의 대중교통 이용 편의성 증진
  - 에스컬레이터, 승강기 확충 등 지하철 역사 내 수직 이동 시설 확충 및 개선
  - 차량 내 고령자를 위한 전용 좌석 확대 등 이용환경 개선
  - 고령자 대중교통 하차량이 많은 지역을 중심으로 대중교통시설 우선 개선
- 대중교통 차내 고령자 안전 개선
  - 응급상황이나 비상상황 발생 시 대처요령에 대한 교육·홍보 강화
  - 탄력근무제 확대 시행 등 차내 혼잡 완화 노력을 통해 고령자 응급상황 발생 예방

## I 교통 소외계층인 고령 1인 가구를 위한 통행 지원

### 저소득 고령 1인 가구의 이동성 지원

- 주거지 중심의 보행환경 지속적 개선
  - 주거지를 중심으로 도보 생활권에서 통행이 잦은 고령 1인 가구가 많은 지역을 중심으로 보행 인프라 및 환경 우선 개선
- 교통복지 차원에서 저비용으로 이동 지원
  - 고령 1인 가구의 통행 비율이 높은 의료·복지 시설을 중심으로 이동 지원
  - 택시, 자원봉사단체 등을 연계하여 이동을 지원할 수 있는 새로운 플랫폼 구축
  - 특별교통수단 확대, 교통복지카드 제공 등 통행 비용 보조

## I 청년 1인 가구의 통행 특성을 고려한 교통정책 개발

### 단거리 통행 집중 지역을 대상으로 이동이 편리한 교통환경 조성

- 승용차 없이도 이동이 편리한 교통환경 조성
  - 청년 1인 가구의 승용차 자가운전 통행 중 출근 목적의 통행 비율이 높고, 5km 미만의 단거리 통행이 잦은 특성을 고려한 승용차 관리 정책 마련
  - 청년 1인 가구가 많이 거주하고 단거리 통행이 집중된 지역을 중심으로 승용차 없이도 이동이 편리한 교통환경 우선 조성
    - 나눔카 등 승용차를 대신할 수 있는 공유교통 수단 확충 및 서비스 확대
    - 전동킥보드 등 퍼스널모빌리티(개인교통수단) 운행 환경 정비 및 대중교통 연계
- 주류 계층이 된 청년 1인 가구의 통행 특성을 교통정책 개발에 반영
  - 서울시에서도 최근 역세권 청년 주택 제공, 청년수당 지급 등 주거 및 생활부문에 청년 1인 가구와 관련된 다양한 정책을 마련·시행
  - 향후 교통 부문의 승용차 수요관리, 대중교통 서비스 개선, 교통복지 확대 등 관련 정책 시행 시 이들의 통행 특성 고려 필요

## 청년 여성 1인 가구를 고려한 대중교통 서비스 개선

- 청년 여성 1인 가구의 대중교통 이용 불편사항을 적극 해소
  - 청년 여성 1인 가구가 남성보다 대중교통 이용률이 높은 편임을 고려하여, 대중교통 이용 시 여성들이 느끼는 불편사항 우선 개선 필요
    - 성추행의 78%가 대중교통시설에서 발생하는 등 안전의 취약지대로 여겨지는 대중교통 차량 내 안전성 증진 방안 모색
    - 손잡이 높낮이 개선, 저상버스 확충 등 노선버스의 차내 시설 개선 필요

---

06756

서울특별시 서초구  
남부순환로 340길 57

02-2149-1234  
[www.si.re.kr](http://www.si.re.kr)