

연구 MP-23-21

# 대중교통 통합정기권 도입방안 연구

A Study on The Introduction of Integrated Commuter Pass for Public Transportation

장동익 · 홍성표 · 신유선



## 서 문

---

코로나19 발생 이후 급격히 감소한 대중교통 수송실적은 2019년 연평균 대비 2022년 82.7%에 머물며 아직 완전한 회복을 하지 못한 상태로 나타나고 있습니다. 코로나19에 따른 대중교통 이용객의 감소는 대중교통 수익의 감소로 이어져 장래 대중교통의 지속 가능성에 대한 우려가 커지고 있는 상황입니다. 해외에서는 대중교통 이용객 수 증가와 이를 통한 대중교통 수단의 지속가능성 확대와 더불어 온실가스 등 교통수단에서 발생하는 탄소발생 저감을 위하여 다양한 대중교통 지원 정책을 실시 중입니다. 독일의 경우에는 9유로 1개월 무제한권 출시를 바탕으로 대중교통의 빠른 회복을 견인하였으며, 이에 대한 후속 티켓으로 2023.5.1.부터 독일티켓(49유로 티켓)을 도입하고 있습니다. 미국 뉴욕에서는 지하철과 지역버스에 대하여 일주일 단위로 12회 이용 이후 무제한 무료 정책을 도입하였으며, 영국 맨체스터에서는 일 최대 요금을 22% 인하하는 등 시민의 대중교통 이용 부담을 경감하고 코로나19로 인해 위축된 대중교통 이용률 회복을 위해 새로운 정기권 도입을 시도하고 있습니다.

현재 수도권·부산 등 일부 지역에서 지하철을 이용할 경우 정기권 사용이 가능하나 버스 환승할인이 불가능하여 이용자가 제한적이기 때문에 이용할 수 있는 수단의 확대가 필요하다는 의견이 지속적으로 제기되어 왔습니다. 최근 서울, 인천, 부산 등 대부분의 지자체가 대중교통 요금을 인상하거나 인상을 예고하고 있으며 국민들의 대중교통 요금 부담을 더욱 심화할 것으로 보입니다. 본 연구에서는 물가상승에 따라 증가하고 있는 대중교통 이용 부담을 절감하고, 수송부분에서 발생하는 탄소를 저감하기 위한 방안으로 모든 대중교통 수단에서 사용 가능한 통합정기권 도입방안을 제시하고자 합니다.

본 연구에서는 전국의 교통카드 승하차 실적을 분석하여 개인별로 1달 동안 어느 정도의 대중교통 비용을 지불하고 있으며 이용하는 횟수는 얼마나 되는지를 분석하였습니다. 이를 바탕으로 기존의 대중교통 이용패턴을 60회로 확대하는 통행패턴 기반 시나리오, 알뜰교통카드 기반의 횟수별 적립률 적용 시나리오, 수도권 지하철 정기권과 유사한 요금 구간권 적용 시나리오, 43회 이상시 무료화 정기권 적용 시나리오 등 다양한 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오를 바탕으로 예상 이용자수와 필요한 예상 보조금 규모를 추정하였습니다.

또한 이를 바탕으로 효율적인 통합정기권 도입을 위해 지역별 통행행태의 차이를 고려하고, 기존 요금체계와 정산 인프라에 대한 방안, 통합정기권 이용자의 요금 혜택 증대 방안, 정부와 지자체의 재정부담 최소화 방안 등을 검토하였습니다.

본 연구를 진행하는데 많은 도움을 주신 학계 전문가와 관계기관 공무원 여러분께 진심으로 감사를 드리는 바입니다.

2023년 7월  
한국교통연구원  
원장 오재학



요약 ..... i

**제1장 서론 ..... 1**

제1절 연구 배경 및 필요성 ..... 3  
 제2절 연구 목적 및 주요 내용 ..... 9  
 제3절 연구방법 및 연구 수행절차 ..... 10  
 제4절 선행연구 및 본 연구와의 차별성 ..... 11

**제2장 정기권 개념 및 국내외 현황 ..... 13**

제1절 정기권의 개념 ..... 15  
 제2절 국내 정기권 관련 사례 ..... 17  
 제3절 국외 정기권 관련 사례 ..... 25  
 제4절 대중교통 통합정기권 도입 필요성 ..... 50

**제3장 통합정기권 도입을 위한 법·제도 검토 ..... 59**

제1절 대중교통 재정 지원 관련 법·제도 ..... 61  
 제2절 대중교통 운임 및 환승체계 현황 ..... 68  
 제3절 국내외 대중교통 재정 지원 현황 ..... 77

**제4장 대중교통 이용자 요구사항 분석 ..... 81**

제1절 통합정기권 도입 설문조사 개요 ..... 83  
 제2절 대중교통 이용관련 기초 분석 ..... 85  
 제3절 통행수단 이용 및 지출 비용 ..... 92  
 제4절 대중교통 통합정기권 도입 의견 ..... 104  
 제5절 시사점 ..... 128

<b>제5장</b>	<b>대중교통 통합정기권 도입 및 운영방안</b>	<b>129</b>
제1절	대중교통 통합정기권 도입 방안	131
제2절	대중교통 통합정기권 자원 마련 방안	149
제3절	통합정기권 중장기 전략	160
<b>제6장</b>	<b>대중교통 이용자 행태 및 시나리오 분석</b>	<b>165</b>
제1절	대중교통 이용자 통행 행태 분석	167
제2절	통합정기권 유형 설계	184
제3절	통합정기권 도입 시나리오 설계	192
제4절	통합정기권 이용 예상 수요 분석	196
<b>제7장</b>	<b>결론 및 정책제언</b>	<b>217</b>
제1절	결론	219
제2절	정책제언	223
	<b>참고문헌</b>	<b>225</b>
	<b>부 록</b>	<b>231</b>
	<b>Abstract</b>	<b>369</b>

〈표 1-1〉 연도별 교통수단별 수송분담률 .....	5
〈표 1-2〉 대중교통 수송분담률 전망 .....	5
〈표 1-3〉 대도시 광역교통권역별 대중교통 이용자수 변화 .....	6
〈표 1-4〉 대도시 광역교통권역내 사용자 유형별 대중교통 이용자수 변화 .....	7
〈표 1-5〉 선행연구와의 차별성 .....	11
〈표 2-1〉 정기권 종류 .....	15
〈표 2-2〉 지하철 정기권 현황 (2022.8. 기준) .....	17
〈표 2-3〉 알뜰카드 마일리지 적립기준 (2023.3. 기준) .....	19
〈표 2-4〉 슈퍼패스 이용권 종류 (2022.8.기준) .....	20
〈표 2-5〉 전주시 버스 정기권 종류 (2022.8. 기준) .....	21
〈표 2-6〉 전주시 정기권 이용현황 (2023.1. 기준) .....	22
〈표 2-7〉 30일권 이용 세부현황 .....	23
〈표 2-8〉 프랑스 Mobilis 구간별 가격 .....	27
〈표 2-9〉 프랑스 Navigo 구간 및 기간별 이용 요금 (일주일권, 한달권) .....	28
〈표 2-10〉 프랑스 Navigo 1년권 구간별 이용요금 .....	29
〈표 2-11〉 프랑스 청소년 주말할인 구간별 이용 요금 .....	29
〈표 2-12〉 영국 런던의 정기권 유형, 기간별 금액 .....	32
〈표 2-13〉 영국 런던의 정기권 존별 단체할인 금액 .....	33
〈표 2-14〉 미국 뉴욕 정기권 기간별 금액 .....	34
〈표 2-15〉 일본 도쿄메트로 기본요금체계 .....	35
〈표 2-16〉 일본 전선(전노선) 정기권 유효기간별 금액 .....	36
〈표 2-17〉 일본 정기권 사용 기간별 환불금액 .....	36
〈표 2-18〉 일본 도쿄메트로 24시간권 유형별 금액 .....	37
〈표 2-19〉 이탈리아 로마 Metrebus Pass 요금 .....	40
〈표 2-20〉 이탈리아 로마 단기간 무제한 이용권 .....	40
〈표 2-21〉 이탈리아 로마 단기간 무제한 이용권(BIT) .....	40
〈표 2-22〉 독일 베를린 웰컴 카드 이용기간 및 구간별 요금 .....	42
〈표 2-23〉 독일티켓 개요 .....	43
〈표 2-24〉 호주 마이키 패스 이용구간 및 기간, 종별 요금 .....	45
〈표 2-25〉 홍콩 1개월권 노선별 적용구간 및 금액 .....	46

〈표 2-26〉 해외 주요도시 정기권 대중교통 요금 .....	48
〈표 2-27〉 2019년 연평균 대비 월별 일평균 대중교통 이용자수 비교(전주시 vs 시군) .....	51
〈표 2-28〉 코로나19 이후 국외 주요도시 대중교통 요금 할인 사례 .....	52
〈표 2-29〉 코로나19 이후 국외 주요도시 대중교통 요금 무료 지역 .....	53
〈표 2-30〉 독일 9유로 티켓 개요 .....	53
〈표 3-1〉 버스 및 도시철도 재정지원 유형 및 법적 근거 .....	61
〈표 3-2〉 특별·광역시별 법령 외 재정지원 대상 .....	67
〈표 3-3〉 수도권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준) .....	69
〈표 3-4〉 부산·울산권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준) .....	70
〈표 3-5〉 대구권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준) .....	71
〈표 3-6〉 광주권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준) .....	72
〈표 3-7〉 대전권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준) .....	73
〈표 3-8〉 부산·울산권 내 광역환승 요금제 개요 .....	74
〈표 3-9〉 대구권 내 광역환승 요금제 개요 .....	75
〈표 3-10〉 광주권 내 광역환승 요금제 개요 .....	75
〈표 3-11〉 대전권 내 광역환승 요금제 개요 .....	76
〈표 3-12〉 해외 주요 도시 대중교통 운영비용 및 운수수입, 재정지원 현황 .....	78
〈표 3-13〉 국내 주요 도시 대중교통 운영비용 및 운수수입 현황 .....	78
〈표 3-14〉 준공영제 시행지역과 미시행지역의 시내버스 재정지원금 변화 .....	80
〈표 3-15〉 특별·광역시별 재정지원금 및 환승손실금 현황(2014년) .....	80
〈표 4-1〉 설문조사 개요 .....	84
〈표 4-2〉 응답자 할당 .....	84
〈표 5-1〉 국내·외 정기권 현황 .....	132
〈표 5-2〉 수도권 지하철 정기권과 일반권 이용자의 월 이용횟수 분포 비교 .....	136
〈표 5-3〉 응답자 특성별 '도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부' .....	138
〈표 5-4〉 가계의 월평균 가계 총지출대비 교통부문 지출 금액 .....	140
〈표 5-5〉 가계 월 소득 10분위별 교통비 지출 중 육상운송 부문 비율 .....	141
〈표 5-6〉 정기권 권종별 재정지원체계 .....	143
〈표 5-7〉 권역별 대중교통 이용횟수별 분포(일반권) .....	144
〈표 5-8〉 권역별 정기권 권종 구분 .....	144
〈표 5-9〉 응답자 특성별 '정기권 혜택을 위한 적정 이용 횟수-본인이 생각하는 적절 횟수' .....	145
〈표 5-10〉 저소득층과 청년층 정기권 차별화 .....	147
〈표 5-11〉 손실금 보전 방식 검토 .....	148

〈표 5-12〉 지자체별 교통바우처 현황 .....	151
〈표 5-13〉 해외 주요도시 정기권 종류 .....	160
〈표 5-14〉 응답자 특성별 '선호하는 대중교통 정기권 권종' .....	161
〈표 6-1〉 수도권 시도간 대중교통 이용 평일 일평균 통행량 .....	167
〈표 6-2〉 수도권 시도 간 대중교통 이용 통행유형별 평일 일평균 통행량 .....	168
〈표 6-3〉 수도권 시도간 광역버스 이용 평일 일평균 통행량 .....	168
〈표 6-4〉 수도권 시도간 광역버스 이용 통행유형별 평일 일평균 통행량 .....	169
〈표 6-5〉 수도권 광역버스 포함 이용자의 월 이용횟수 .....	170
〈표 6-6〉 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자수 비율(2022년) .....	170
〈표 6-7〉 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자 이용자수 분포 .....	171
〈표 6-8〉 대도시권 광역교통권역별 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자 이용자수 분포 .....	173
〈표 6-9〉 수도권 이용교통수단, 이용횟수별 이용자수 분포 .....	174
〈표 6-10〉 권역별 월 41회 이상 이용자 비율 .....	176
〈표 6-11〉 권역별 월 43회 이상 이용자 비율 .....	176
〈표 6-12〉 시도별 월 43회 이상 대중교통 이용자 비율 .....	177
〈표 6-13〉 대도시권광역교통권역별 대중교통 일반권 전체 이용자/월평균 이용횟수/월평균 지출액 .....	178
〈표 6-14〉 시도별 월 43회 이상 대중교통 이용자 비용 .....	179
〈표 6-15〉 권역별 이용 요금별 이용자수 분포 .....	180
〈표 6-16〉 지하철 정기권 이용횟수별 이동거리(수도권) .....	181
〈표 6-17〉 수도권 대중교통 이용자 이용횟수별 이동거리 .....	182
〈표 6-18〉 통합정기권 이용가능 수단에 따른 지역별 도입 시나리오 .....	186
〈표 6-19〉 통합정기권 도입사업 방식 비교 .....	186
〈표 6-20〉 선불 교통카드와 후불 교통카드 도입방식 비교 .....	188
〈표 6-21〉 통합정기권 사전 이용 구간 설정 .....	189
〈표 6-22〉 대도시권 광역교통권역별 대중교통 이용횟수 비교 .....	190
〈표 6-23〉 통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요 추정 예시 .....	193
〈표 6-24〉 알뜰카드 기반 통합정기권 예상 수요 추정 예시 .....	193
〈표 6-25〉 요금 구간 추정 기반 통합정기권 예상 수요 추정 예시 .....	194
〈표 6-26〉 기존 이용횟수 별 통합정기권 예상 이용자수(전국 버스 단독 허용) .....	196
〈표 6-27〉 시나리오별 예상 수요 전망 .....	199
〈표 6-28〉 시나리오별 예상 수요 전망 .....	202
〈표 6-29〉 대중교통 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정 .....	204
〈표 6-30〉 광역버스 기반 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정 .....	206

〈표 6-31〉 광역버스 기반 통합정기권 이론상 예상 이용자 및 필요 재정 추정 .....	207
〈표 6-32〉 모빌리티 기본권 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정 .....	208
〈표 6-33〉 43회 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정(이용순서대로 할인) .....	209
〈표 6-34〉 43회 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정(회차별 비용이 큰 것부터 할인) .....	210
〈표 6-35〉 시도별 43회 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정(이용순서대로 할인) .....	211
〈표 6-36〉 시도별 43회 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정(회차별 비용이 큰 것부터 할인) ..	212
〈표 6-37〉 통근통학 목적 대중교통 이용자 중 청년인구 비율 .....	213
〈표 6-38〉 저소득층 인구 비율 추정 .....	214
〈표 6-39〉 시나리오별 계층별 예상 수요 전망 .....	215
〈표 7-1〉 통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요 .....	221
〈표 7-2〉 시나리오별 예상 수요 전망 .....	222

[그림 1-1] 대중교통수송분담률 .....	4
[그림 1-2] 2019년 연평균 대비 대중교통 이용인원 비율(%) .....	6
[그림 1-3] 2019년 연평균 대비 대중교통 이용자 유형별 이용인원 비율(%) .....	7
[그림 1-4] 수도권 시도간 월별 대중교통 분담비 .....	8
[그림 1-5] 연구 수행절차 .....	10
[그림 2-1] 알뜰 교통카드의 이용 예시 .....	19
[그림 2-2] 스마트 시티패스 이용 예시 .....	21
[그림 2-3] 30일권 횡수별 이용자 비율 .....	22
[그림 2-4] 정기권 도입 이전 이후 이용자 비율 .....	23
[그림 2-5] 무료환승 손실보전금 변화 .....	24
[그림 2-6] 파리시의 Zone 구분 .....	26
[그림 2-7] Mobilis Ticket .....	27
[그림 2-8] 프랑스 Navigo card .....	27
[그림 2-9] 프랑스 Antipollution travel pass .....	28
[그림 2-10] 런던의 Zone 구분 .....	31
[그림 2-11] 일본 전구간 정기권 .....	36
[그림 2-12] 일본 통근, 통학 정기권 .....	37
[그림 2-13] 도쿄메트로 24시간권 .....	38
[그림 2-14] 일본 도쿄메트로선·도에이 지하철선 정기권 .....	38
[그림 2-15] 일본 도쿄 프리 승차권 .....	39
[그림 2-16] 이탈리아 로마의 Zone 구분 .....	41
[그림 2-17] 독일 베를린 웰컴 카드 이용구간 .....	42
[그림 2-18] 호주 마이키 패스 .....	44
[그림 2-19] 호주 멜버른 노선 및 Zone .....	45
[그림 2-20] 홍콩 1개월권 .....	46
[그림 2-21] 홍콩 1일권 .....	47
[그림 2-22] 홍콩 Tuen Mun ~ Nam Cheong 구간 .....	47
[그림 2-23] 대중교통 편도요금 비교(단위:원) .....	49
[그림 2-24] 1인당 GDP 대비 대중교통 편도요금 비교(단위:원) .....	49
[그림 2-25] 2019년 연평균 대비 월별 일평균 대중교통 이용자수 비교(전주시 vs 시군) .....	51

[그림 2-26] 2019년 대비 장거리 통행 변화 .....	54
[그림 2-27] 2019년 대비 철도 통행 변화 .....	55
[그림 2-28] 2019년 대비 요일별 통행량 변화 .....	55
[그림 2-29] 9유로 티켓 운영과 철도이용객 수 변화 .....	56
[그림 4-1] 평소 통근/통학 통행 형태 .....	85
[그림 4-2] 평소 주요 통행 유형 .....	86
[그림 4-3] 지난 한 달 동안 대중교통(버스·지하철) 이용 횟수 .....	86
[그림 4-4] 평소 이용하는 주요 교통수단 .....	87
[그림 4-5] 일주일간 통행 빈도 .....	88
[그림 4-6] 일주일간 대중교통(버스·지하철) 이용 빈도 .....	88
[그림 4-7] 일주일간 자가용 이용 빈도 .....	89
[그림 4-8] 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지) 주소와 통행 정보 .....	90
[그림 4-9] 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지) 주소와 통행 정보(권역 기준 이동 비율) .....	91
[그림 4-10] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-통행 개수 .....	92
[그림 4-11] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-이용 교통수단(복수응답) .....	93
[그림 4-12] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-주 이용 교통수단 .....	93
[그림 4-13] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-총 소요 시간 .....	94
[그림 4-14] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-총 소요 시간(권역별) .....	95
[그림 4-15] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-이용 교통수단별 소요 시간 .....	96
[그림 4-16] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-이용 교통수단별 소요 시간(권역별 대중교통과 자가용 비용) .....	97
[그림 4-17] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-총 통행 거리 .....	98
[그림 4-18] 통근/통학 시 편도 비용-권역별 .....	99
[그림 4-19] 통근/통학 시 편도 비용-대중교통(버스, 지하철) 요금 .....	100
[그림 4-20] 통근/통학 시 편도 비용-주차 요금 .....	101
[그림 4-21] 통근/통학 시 편도 비용-택시 요금 .....	101
[그림 4-22] 통근/통학 시 편도 비용-기타(카풀, 셰어링, 영자전거카풀, 카셰어링, 공영자전거 등) 요금 .....	102
[그림 4-23] 통근/통학 시 편도 비용-한 달간 대중교통 이용 비용 .....	102
[그림 4-24] 대중교통 이용시 불편 사항(복수응답) .....	103
[그림 4-25] 도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부 .....	104
[그림 4-26] 알뜰교통카드 비이용 이유 .....	105
[그림 4-27] 알뜰교통카드 플러스 이용 의향 .....	105
[그림 4-28] 알뜰교통카드 적립률 차등 적용에 대한 찬반 .....	106
[그림 4-29] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반 .....	107



[그림 4-30] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬성 이유 .....	107
[그림 4-31] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 반대 이유 .....	108
[그림 4-32] 자가용과 대중교통 이용 비중 .....	108
[그림 4-33] 현재 거주지역의 대중교통 요금 적절성 .....	109
[그림 4-34] 현재 거주지역의 대중교통 요금 인상해야 할 이유 .....	110
[그림 4-35] 현재 거주지역의 대중교통 요금 인하해야 할 이유 .....	110
[그림 4-36] 운송기관 영업수익 감소금액 보전 방법 .....	111
[그림 4-37] 대중교통 이용 의향이 있는 금액 절감 정도 .....	112
[그림 4-38] 적절한 대중교통 정기권 제도 개편 방법 .....	112
[그림 4-39] 대중교통 정기권 포함 수단(복수응답) .....	113
[그림 4-40] 정기권 적정 이용 횟수 .....	113
[그림 4-41] 대중교통 상시 이용자 판단 기준 .....	114
[그림 4-42] 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 도입 시 이용 의향 .....	115
[그림 4-43] 정기권 이용 의향자의 월 평균 대중교통 요금 .....	115
[그림 4-44] 이용 의향 할인액 .....	116
[그림 4-45] 이용 의향 혜택을 .....	117
[그림 4-46] 미이용 의향 이유 .....	117
[그림 4-47] 45회차부터 혜택 적용됨에 따른 적절성 .....	118
[그림 4-48] 정기권 혜택을 받을 수 있는 총 이용 횟수 .....	119
[그림 4-49] 일반과 고급교통수단 구분하여 도입하는 방안 .....	119
[그림 4-50] 이용 거리에 따른 기본요금 차등화 방안 .....	120
[그림 4-51] 이용 거리에 따른 기본요금 차등화 반대 이유 .....	121
[그림 4-52] 노인, 청소년 대상 정기권 제도 도입 방안 .....	121
[그림 4-53] 저소득층만 대상으로 정기권 제도 도입 방안 .....	122
[그림 4-54] 장거리 이용자만 대상으로 정기권 제도 도입 방안 .....	123
[그림 4-55] 선호하는 대중교통 정기권 권종 .....	123
[그림 4-56] 1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향 .....	124
[그림 4-57] 2일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향 .....	125
[그림 4-58] 7일(일주일)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향 .....	125
[그림 4-59] 30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향 .....	126
[그림 4-60] 횟수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향 .....	127
[그림 4-61] 정기권 구매 비용 선호 형태 .....	127
[그림 5-1] 적절한 대중교통 정기권 제도 개편 방법 .....	135

[그림 5-2] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반 .....	135
[그림 5-3] 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 도입 시 이용 의향 .....	136
[그림 5-4] 도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부 .....	138
[그림 5-5] 가계의 월평균 가계 총지출대비 교통부문 지출 금액(2022년) .....	141
[그림 5-6] 가계 월 소득 10분위별 교통비 지출 중 육상운송 부문 비율 .....	142
[그림 5-7] 선호하는 대중교통 정기권 권종 .....	143
[그림 5-8] 45회차부터 혜택 적용됨에 따른 적절성 .....	145
[그림 5-9] 노인, 청소년 대상 정기권 제도 도입 방안 .....	146
[그림 5-10] 저소득층만 대상으로 정기권 제도 도입 방안 .....	146
[그림 5-11] 선호하는 대중교통 정기권 권종 .....	161
[그림 5-12] 대중교통 정기권 포함 수단(복수응답) .....	162
[그림 5-13] 부천시 시티패스 .....	163
[그림 6-1] 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자 이용자수 분포 .....	172
[그림 6-2] 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자수 분포(15회 이상) .....	172
[그림 6-3] 시도별 월 43회 이상 대중교통 이용자 비율 .....	177
[그림 6-4] 지하철 정기권 이용횟수별 이동거리(수도권) .....	182
[그림 6-5] 수도권 대중교통 이용자 이용횟수별 이동거리 .....	183
[그림 6-6] 통합정기권 수혜자 그룹 .....	184
[그림 6-7] 통합정기권 이용 대상 그룹 .....	185
[그림 6-8] 통합정기권 이용 수단 구분 .....	185
[그림 6-9] 수도권 지하철 정기권과 통합정기권 할인율에 따른 거리별 요금 비교 .....	187
[그림 6-10] 통합정기권 최대 사용가능 사용일수 설정 .....	189
[그림 6-11] 통합정기권 최대 사용가능 사용횟수 설정 .....	190
[그림 6-12] 가입저항 금액 분포 .....	195
[그림 6-13] 가입저항금액별 이용자수 .....	197
[그림 6-14] 가입저항금액별 보전액 .....	197
[그림 6-15] 할인 금액대별 권역별 이용자수(수도권, 가입저항금액 0원) .....	198
[그림 6-16] 할인 금액대별 권역별 이용자수(비수도권, 가입저항금액 0원) .....	198
[그림 6-17] 회차별 적립률 비교 .....	200
[그림 6-18] 회차별 누적 적립률 비교 .....	201
[그림 6-19] 알뜰교통카드와 통합정기권 회차별 지불금액 비교 .....	201
[그림 6-20] Case별 통합정기권 예상 이용자 이용횟수별 이용자수 추정 분포 .....	205
[그림 6-21] 통합정기권 예상 이용자 월 대중교통 비용 대비 통합정기권 할인율 상자그림(Case3) .....	205
[그림 6-22] 통합정기권 예상 이용자 월 대중교통 이용횟수 대비 통합정기권 할인율 상자그림(Case3) .....	205

## 1. 연구 개요

코로나19 발생 이후 급격히 감소한 대중교통 수송실적은 2019년 연평균 대비 2022년 82.7%에 머물며 아직 완전한 회복을 하지 못한 상태로 대중교통 이용객의 감소는 대중교통 수익의 감소로 이어져 장래 대중교통의 지속 가능성에 대한 우려가 커지고 있는 실정이다. 이는 전 세계적으로 겪고 있는 문제로 해외에서는 대중교통 이용객 수 증가를 위하여 다양한 대중교통 지원 정책을 시행 중이다. 관련 사례로 독일의 경우에는 9유로 1개월 무제한권을 출시 바탕으로 대중교통의 빠른 회복을 견인하고 있으며, 미국 뉴욕에서는 지하철과 지역버스에 대하여 일주일 단위로 12회 이용 이후 무제한 무료 정책을 도입하였다. 영국 맨체스터에서는 일 최대 요금을 22% 인하하는 등 시민의 대중교통 이용 부담을 경감하고 코로나19로 인해 위축된 대중교통 이용률 회복을 위해 새로운 정기권 도입을 시도하고 있다.

국내의 정기권은 현재 수도권·부산 등 일부 지역에서 지하철을 이용할 경우 정기권 사용이 가능하나 버스 환승할인이 불가능하여 이용자가 제한적이기 때문에 적용범위 확대가 필요하다는 의견이 지속적으로 제기되어 왔다. 수도권에서는 30일권(60회, 5.5만원~)이 이용되고 있으며 현금결제만 가능한 별도 교통카드를 사용하여 정기권을 운영 중이고, 2019년 기준 연간 717억 원 규모로 월평균 10.6만 명이 이용 중이다.

최근 서울, 인천, 부산 등 대부분의 지자체가 대중교통 요금을 인상하거나 인상을 예고하고 있으며 국민들의 대중교통 요금 부담을 더욱 심화할 것으로 예상된다.

실제로 통계청 국가통계포털을 살펴보면 2022년 교통비 소비자물가지수는 2021년 대비 9.7% 오른 것으로 나타났으며, 최근의 유가 인상과 대중교통 요금 인상에 따라 교통비 소비자물가지수의 증가폭은 더욱 더 커질 것으로 보인다. 따라서, 대중교통을 정기적으로 이용하는 사람들을 대상으로 대중교통 요금을 할인하는 혜택을 확대하고 코로나19로 인해 감소한 대중교통 이용자수를 회복·증가시켜 대중교통 운송사업자의 사업의 지속 가능성을 올리기 위해서는 대중교통 부분에 효과적인 재정 투입이 필요한 실정이다.

대중교통 수송분담률은 '17년(43.2%) → '18년(43.5%) → '19년(42.9%)으로 매년 정체되어있는 실정이며 코로나19가 발생한 2020년도의 대중교통 수송분담률은 27.0%로 전년 대비 15.2%p 감소한 것으로 나타났다.

국토부가 2022년 발표한 제4차 대중교통 기본계획을 보면, 총 교통량 중 대중교통 분담률의 2026년 목표를 28.6~32.2%로 예상하고 있다. 이는 2019년 대중교통 분담률 33%보다도 낮은 목표치이다.

대중교통에서 승용차로 전환된 수요가 통행에 완전히 적응하기 전에 코로나19 이후로 줄어든 수요를 회복하고 수요를 확대하여, 이를 바탕으로 대중교통 인프라도 확대하는 전략이 필요한 상황으로, 국토부가 2022년 발표한 제4차 대중교통 기본계획에도 대중교통 요금 경쟁력 강화를 위해 다수단 정기권, 가족결합요금제 등 도입 검토, 알뜰교통카드 및 대중교통 세액공제 확대 등을 제시하고 있다.

미국과 유럽의 주요 선진국에서는 대중교통을 이용하는 이용자가 내는 요금의 비율이 전체 대중교통 운영 비용 중 40~50% 정도로 절반 정도를 국가 재정에서 충당하고 있으나, 서울시의 경우 요금으로 운영비용을 충당하는 비율이 60%가 넘어 승객의 요금 부담률이 상대적으로 높다.

따라서 본 연구에서는 국민의 교통비 절감을 위한 통합정기권 도입을 검토하고, 예상 수요와 필요 재정을 산정하는 것을 목표로 한다. 즉, 지역별 대중교통 이용 실정에 맞는 통합정기권을 통하여 국민의 교통비 절감과 대중교통 이용률 향상에 기여하고, 통합정기권 도입을 위해 기존의 정기권, 할인권 제도와 융합 가능성을 검토하고 정기권 제도를 설계하고자 하며, 설계 방향은 이용패턴 기반의 통합정기권과 알뜰교통카드 기반의 통합정기권 도입에 따른 회차별 할인율을 설계하고 이에 따른 예상 이용자수의 산정으로 결정하였다.

## 2. 국내외 정기권 제도

현황조사를 통해 살펴본 결과 해외 주요 도시는 수단별, 기간별로 요금을 할인하는 다양한 대중교통 정기권 제도를 운영 중이다.

〈표 1〉 해외 주요도시 정기권 종류

도시(국가)	내용
파리, 런던	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone 구분, 구간별 상이한 요금체계</li> <li>- 파리 Navigo: 전체수단 이용 가능</li> <li>- 런던: 버스/트램용 정기권, 버스/트램+지하철 정기권 구분</li> </ul>
뉴욕, 도쿄	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 이용 가능한 교통수단에 따라 정기권 구분</li> </ul>
로마, 베를린	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1주일 미만 단기 여행객을 위한 정기권 운영</li> </ul>
멜버른(호주)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7일권 외에 28~365일을 일별 선택 가능 (325일 이상 요금 동일)</li> </ul>
홍콩	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 노선별 정기권 판매</li> <li>• 여행객을 위한 1일/2일 정기권 운영</li> </ul>

2020년 데이터를 기준으로 세계 주요도시의 대중교통 요금을 비교한 결과 서울의 대중교통 요금은 세계 주요도시 대중요금(단순요금)의 38~77% 수준으로 저렴한 편에 속한다. 16개 도시 중 가장 비싼 도시는 스톡홀름(스웨덴) 5,481원이며 서울 이외에 대중교통 요금이 가장 저렴한 도시는 도쿄(일본) 2,016원이다. 도시별 1인당 GDP(2022년 기준)를 고려(환산요금)해도 서울은 세계 주요도시 대중교통 요금의 29~86% 수준에 있다. 16개 도시 중 가장 비싼 도시는 스톡홀름(스웨덴) 9,081원이고, 서울 이외에 대중교통 요금이 가장 저렴한 도시는 마드리드(스페인) 1,771원으로 GDP고려시 일부 국가들의 순위 변동이 발생했다.

국내에서도 다양한 정기권 제도를 운영중으로, 지하철 정기권, 알뜰교통카드, 슈퍼패스 등이 존재한다.

〈표 2〉 지하철 정기권 현황

지역	유형	운임	사용기간	비고
서울	서울전용	55,000원	총전일부터 30일 이내 60회까지	서울시내 전용
	거리 비례용	거리종별운임(18단계)×44회×15%할인	총전일부터 30일 이내 60회까지	수도권 전철 전구간 (공항철도 청라국제도시- 인천공항3터미널 구간 제외)
인천	인천전용	55,000원	총전일부터 30일 이내 60회까지	인천 도시철도 1,2호선 7호선 인천구간
	거리 비례용	거리종별운임(14단계)×44회×15%할인	총전일부터 30일 이내 60회까지	수도권 전철 전구간 (공항철도 청라국제도시- 인천공항3터미널 구간 제외)
	공항철도 전용	204,000원	구입일부터 30일 이내 55회까지	공항철도 직통열차 전용
부산	1일권	5,000원	발매당일 구간 및 횟수 무제한	동해선, 부산김해경전철 이용 불가
	7일권	21,000원	7일간 구간제한 없이 20회까지	
	1개월권	60,000원	30일간 구간제한 없이 60회까지	
	1개월권 (동해선)	거리종별운임(3단계)×44회×15%할인	총전일부터 30일 이내 60회까지	레일플러스 기반, 부산교통공사 호환 안됨

한편, 부천시는 알뜰교통카드 결합 정기권, 전주시·청주시에서 자체 정기권 제도를 운영 중이며, 코로나19 회복전략으로 세계 각국에서 기간한정 할인제도를 도입하고 있다.

〈표 3〉 코로나19 이후 국외 주요도시 대중교통 요금 할인 사례

국가	도시	이용수단	혜택	적용일정
미국	뉴욕	지하철, 지역버스	• 월요일~일요일 단위로 12회 이용 이후 무제한 무료	2022.3.9. update
		Metro-North 와 Long Island Rail Road	• 무제한 정기권 (Peak 요금의 추가 10% 할인) • 20회권 (Peak 요금의 20%할인, 60일간 유효)	
	보스턴	통근철도	• 2020.6월 임시 도입한 5일권(5-Day Flex Pass)에 대해 : 유효기간 연장(30일), 24시간 내 무제한 이용 10회 편도권 금액의 10%할인 판매 • 1일권 할인 (\$12.75 → \$11), 24시간 내 5회까지 • 7일권/30일권 Linkpass 도입 (7일권: \$22.5, 30일권:\$30)	2022.7.1. 예정
	시카고	Metra 운영 통근열차	• 월 정기권 \$100 구매시 무제한 이용 • \$30 추가시 지역간 이동시에도 Metra 철도 무제한 이용	2022.7. ~2022.9. (임시)
영국	맨체스터	버스	• 일 최대요금(cap) 하향 1회 금액: £2.0 단일화, 1일 최대: £6.40→£5.0	2022.9.
독일	독일철도 (RE) 접근지역	대중교통 전체	• 1개월간 €9로 독일 전역 모든 대중교통 무제한 이용 (RE* 접근지역일 경우 인접 국가까지 이용 요금도 동일)	2022.6. ~2022.8.
오스트레일리아	퍼스	대중교통 전체	• 일 최대요금(cap) 적용 구간 확대 Mandurah(72km) → Perth CBD 까지 2 Zone요금 적용	2022.6.
뉴질랜드	오클랜드	버스, 철도, 페리	• 정규 요금의 50%할인 판매 (Waiheke 와 관광 ferry를 제외)	2022.4. ~2022.8.

\*RE: 일반 저속 열차

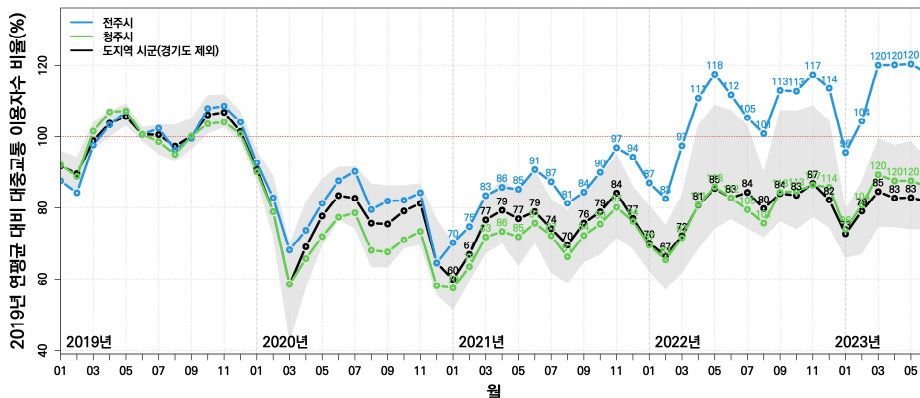
독일에서 도입한 9유로 정기권에 대한 SPIEGEL의 Civey 조사(2022.6.)에 따르면, 대부분의 사람들이 비용은 다소 높아지더라도 전국단위의 영구적인 9-euro 티켓을 원한다고 응답하였고, 9-euro 티켓 종료 후 1년에 365유로로 구매할 수 있는 신규 티켓 발매의 견에 대해서는 54%가 찬성, 26% 반대, 나머지 20%는 중립을 보였다.

2022년 7월 9유로 티켓 도입 1개월의 효과를 분석한 보고서(VDV, 2022)를 보면, 2019년 6월 대비 30km~300km 거리의 이용객이 현저하게 증가한 반면, 300km이하 도로 이용 통행은 소폭 감소한 것으로 나타났다. 특히, 주말 도로 이용이 줄고 철도이용이

늘어난 것으로 나타났다. 또한, 모바일 통계 결과에 따르면 9유로 시행 첫 달 이후 독일 전역의 철도이용객이 현저하게 증가하였고, 2022년 5월이 2019년 동월대비 철도이용객이 3%정도 많은데 비해, 6월에는 평균 42%가 증가한 것으로 나타났다.

9유로 티켓의 3개월간 한시적 운영 종료 후 2022년 8월말 9유로 티켓 제도의 종료 이후 다양한 연계효과가 분석되었다. 대중교통 이용률은 독일 전역에서 평균 10% 증가하였고, 특히, 브란덴부르크지역에서 최대 25% 증가하였다. 2019년 대비 철도 이용률은 1.8배 증가하였고, 9유로 티켓이 운영되는 3개월 동안 절감된 이산화탄소의 총량은 180만 톤으로 동일 기간에 아우토반에 속도제한을 도입했을 때 절감되는 배출량과 동일하다고 분석되었다. 이러한 긍정적 분석 결과와 국민의 요구에 따라 후속 티켓으로 2023.5.1.부터 독일티켓(49유로 티켓)이 도입되었다.

국내에서는 대중교통 정기권이 도입된 전주시의 코로나19 이후 회복 속도가 도지역 타 시군의 회복 속도에 비해 빠르게 회복되는 것으로 나타났다. 2019년 연평균 대비 월별 일평균 대중교통 이용자수를 보면 2022년12월 기준으로 전주시는 113.5%로 타 시군 중앙값 104.4에 비해 매우 빠르게 회복되고 있다.



[그림 1] 2019년 연평균 대비 월별 일평균 대중교통 이용자수 비교(전주시 vs 시군)

### 3. 제도통합정기권 도입을 위한 법·제도 검토

대중교통 지원 관련 법제도 하에서 운송사업자에 대한 직접 지원은 불가능한 현실이다. 따라서, 현재 법 체계하에서는 기존의 요금 정산체계를 유지하고 사후 대중교통 이용자에게 마일리지를 지급하는 알뜰교통카드 방식의 이용자 직접지원 방식이 효과적이다.

한편, 정부도 기존 알뜰교통카드의 최대 이용 횟수를 증가시킨 알뜰카드 플러스 제도를 연내 도입할 예정이다.

〈표 4〉 버스 및 도시철도 재정지원 유형 및 법적 근거

교통수단	재정지원 유형	법적 근거
버스	벽지노선 운행	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제2호 「여객자동차운수사업법」 제50조 제3항
	차량 대차	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제4호
	서비스 향상 및 안전을 위한 시설·장비의 확충·개선	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제6·8호
	요금결제시스템 및 통합환승체계 구축을 위한 시설·장비의 확충·개선	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제9호 「여객자동차운수사업법」 시행규칙」 제94조 제2호
	학생·청소년 등 운임할인으로 인한 결손액의 보전	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제9호 「여객자동차운수사업법」 시행규칙」 제94조 제3호
	버스교통체계 개선	「여객자동차운수사업법」 제50조 제2항 제3호
	감차 보상	「여객자동차운수사업법」 제50조 제4항 제1호
	연료비 지원	「여객자동차운수사업법」 제50조 제5·6·7항
	구조조정에 대한 지원	「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제11조
	대중교통 육성을 위한 재정지원	「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제12조
도시철도	도시철도 건설 및 운영 보조	「도시철도법」 제19조 제4호
버스+ 도시철도	교통수단 간 수송 분담구조 개선	「지속가능 교통물류 발전법」 제33조 제1항 제3호
	대중교통의 육성 및 이용 촉진 사업	「지속가능 교통물류 발전법」 제33조 제1항 제5호 「지속가능 교통물류 발전법」 시행령」 제46조 제1호

국내외 대중교통 부문 재정 지원 현황을 아래에 표로 정리하였다.

〈표 5〉 해외 주요 도시 대중교통 운영비용 및 운수수입, 재정지원 현황

국가(도시)	기준 년도	화폐단위	대중교통 운영비용	운수수입	대중교통 운영비용 대비 운송 수입 (%)	재정지원	대중교통 운영비용 대비 재정지원 (%)	비고
프랑스 (파리)	2020	백만 유로	9,361	2,797	29.8	1,878	20.1	-
영국 (런던)	2020	백만 파운드	6,381	1,284.6	20.1	-	-	2018년 하반기 이후 별도 재정지원 없음



국가(도시)	기준 년도	화폐단위	대중교통 운영비용	운송수입	대중교통 운영비용 대비 운송 수입 (%)	재정지원	대중교통 운영비용 대비 재정지원 (%)	비고
미국 (워싱턴D.C.)	2020	백만 달러	1,940	676	34.8	1,125	58.0	-
노르웨이 (오슬로)	2021	백만 NOK	9,678	2,997	31.0	6,203	64.1	-

자료: 윤상원 외(2022), 『지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안』, 한국교통연구원, pp.32~39에서 재인용 및 재정리.

국내 주요 도시 대중교통 운영비용 및 운수수입 현황을 살펴본 결과 2019년 기준 총 운영비용에서 영업수입으로 보전되는 비율이 60% 이상으로 국외 4개 도시와 비교하였을 때 비교적 높은 수준을 보이고 있었다.

〈표 6〉 국내 주요 도시 대중교통 운영비용 및 운수수입 현황

(단위: 억원)

지역	교통 수단	구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (전망)
서울 <sup>1)</sup>	도시 철도	운영비용	...	...	...	...	25,503	25,907	27,025	26,218	29,039
		영업수입	...	...	...	...	19,623	20,029	15,577	16,261	16,439
		수입÷비용(%)	...	...	...	...	76.9	77.3	57.6	62.0	56.6
	버스	운영비용(A)	...	...	...	...	15,820	16,540	16,902	17,409	18,014
		영업수입(B)	...	...	...	...	12,978	13,002	10,118	10,059	11,432
		수입÷비용(%)	...	...	...	...	82.0	78.6	59.9	57.8	63.5
부산 <sup>2)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	6,076	5,892	5,690	5,785	...	...	...	...	...
		영업수입(B)	4,792	4,581	4,402	4,271	...	...	...	...	...
		$(B \div A) \times 100$	78.9	77.7	77.4	73.8	...	...	...	...	...
대구 <sup>3)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	...	...	3,295	3,396	3,444	3,583	3,577	...	...
		영업수입(B)	...	...	2,157	2,333	2,271	2,262	1,602	...	...
		$(B \div A) \times 100$	...	...	65.5	68.7	65.9	63.1	44.8	...	...
인천 <sup>4)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	3,704	3,611	3,549	3,707	3,856	...	...	...	...
		영업수입(B)	2,986	3,040	2,976	2,772	2,778	...	...	...	...
		$(B \div A) \times 100$	80.6	84.2	83.9	74.8	72.0	...	...	...	...
광주 <sup>5)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	1,741	1,790	1,816	1,877	1,944	2,038	2,086	2,152	2,396
		영업수입(B)	1,296	1,261	1,308	1,355	1,314	1,299	893	929	1,003
		$(B \div A) \times 100$	74.4	70.4	72.0	72.2	67.6	63.7	42.8	43.2	41.9
대전 <sup>6)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	...	...	...	...	1,975	2,060	2,034	2,128	2,346
		영업수입(B)	...	...	...	...	1,374	1,456	1,009	1,051	1,153
		$(B \div A) \times 100$	...	...	...	...	69.5	70.7	49.6	49.4	49.1

#### 4. 대중교통 이용자 요구사항 분석

통합정기권 설계와 병행으로 수도권 및 광역권 거주자의 대중교통 요구사항에 대한 설문조사를 진행하였다. 조사 대상은 통합정기권 예상 이용층인 만 20세 이상 65세 미만의 일반 시민 중 최소 주 1회 이상 대중교통을 이용한 사람으로 한정하였다.

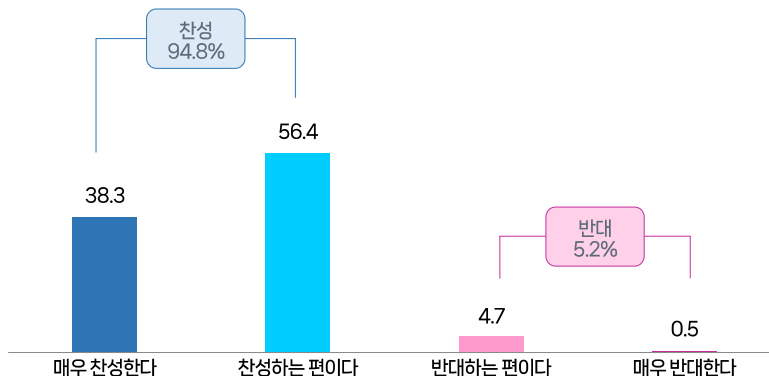
설문은 수도권 및 광역권에 거주 중인 4,000명을 대상으로 2023년 3월 중 10일 (2023.3.17.~3.26.) 동안 온라인 설문 방식으로 진행하였다.

##### <표 7> 설문조사 개요

구분	설문조사 내용
대상	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도권 및 광역권 거주자</li> <li>• 최소 일주일에 1회 이상 대중교통(버스 및 지하철) 이용자</li> <li>• 만 20세 이상 65세 미만의 일반시민</li> </ul>
일정	• 2023.3.17.~2023.3.26.(10일간)
방법	• 온라인 설문조사
규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 총 4,000표본</li> <li>- 수도권 1,759 (서울 643, 인천 199, 경기 917)</li> <li>- 부산권 962 (부산 713, 울산 249)</li> <li>- 대구권 516, 광주권 308, 대전권 455</li> </ul>

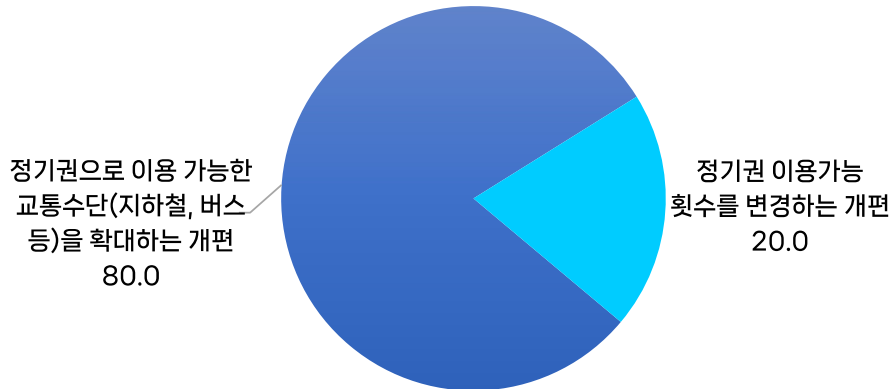
\*31회 이상 이용자가 1,000명이 되도록 실시간 쿼터 조정

지하철과 버스 이용시 모두 혜택을 받을 수 있는 대중교통 통합정기권 제도를 도입 운영 하는 것에 대해서는 응답자 대부분(94.8%)이 찬성하는 것으로 나타났다. 특히, 수도권 거주자의 경우 '매우 찬성한다'의 비율이 42.4%로 타 지역 대비 높은 긍정 의견이 나타났다.



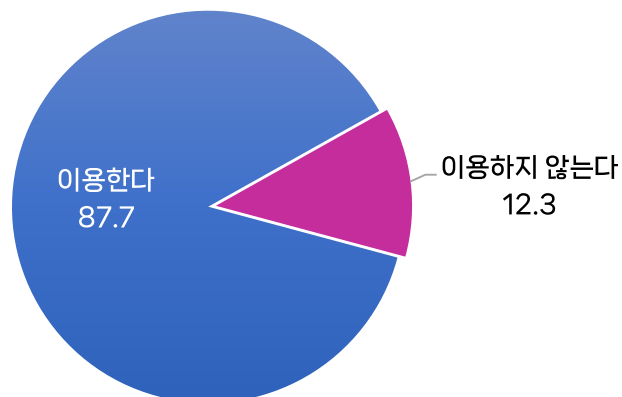
[그림 2] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반

응답자 10명 중 8명은 대중교통 정기권 제도를 개편한다면, '정기권으로 이용 가능한 교통수단(지하철, 버스 등)을 확대하는 개편'이 더 적절하다고 응답했다. 특히, 평소 자가용 이용자(84.8%), 40대(83.0%), 수도권(82.5%)에서 높게 나타났다.



[그림 3] 적절한 대중교통 정기권 제도 개편 방법

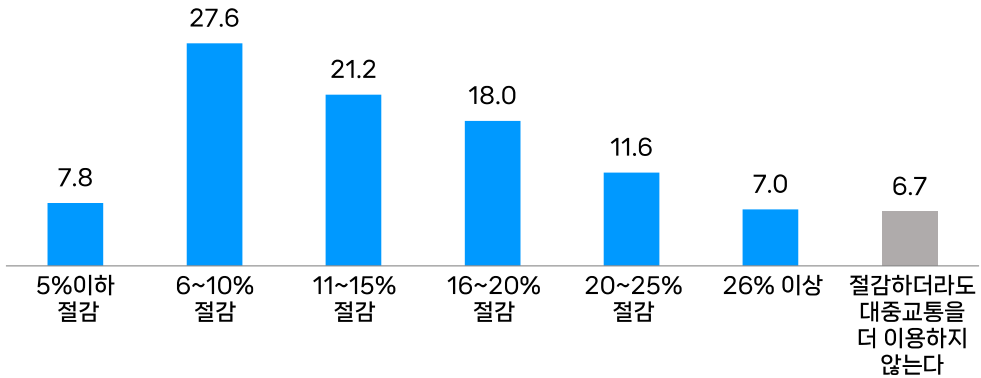
지하철과 버스를 모두 이용할 수 있는 정기권 제도 이용 의향은 87.7%로 통합정기권에 대한 수요가 높은 것으로 나타났다. 여성(89.3%), 월 대중교통 41회 이상 이용자(92.7%), 평소 지하철/전철 이용자(91.0%), 시도간 통행(90.2%) 응답자에서 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 이용 의향이 상대적으로 높았다.



[그림 4] 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 도입 시 이용 의향

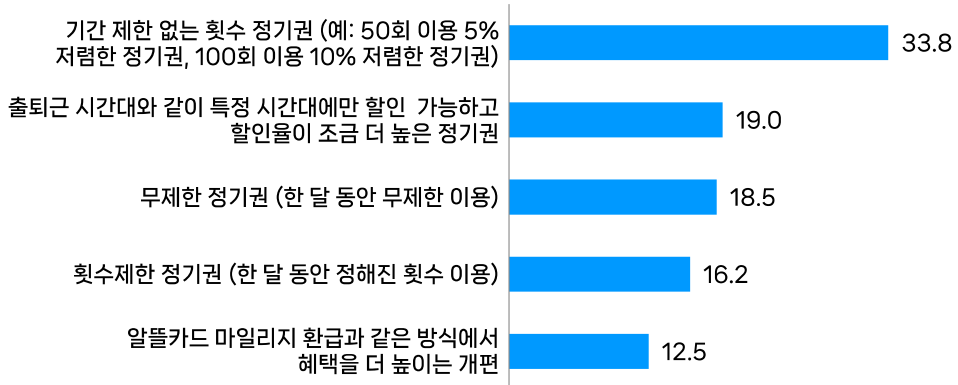
x

대중교통 통합정기권 제도 도입으로 대중교통 이용금액이 '6~10% 절감' 된다면 현재 보다 대중교통을 더 많이 이용할 의향이 생긴다는 응답이 27.6%로 가장 높게 나타났다.



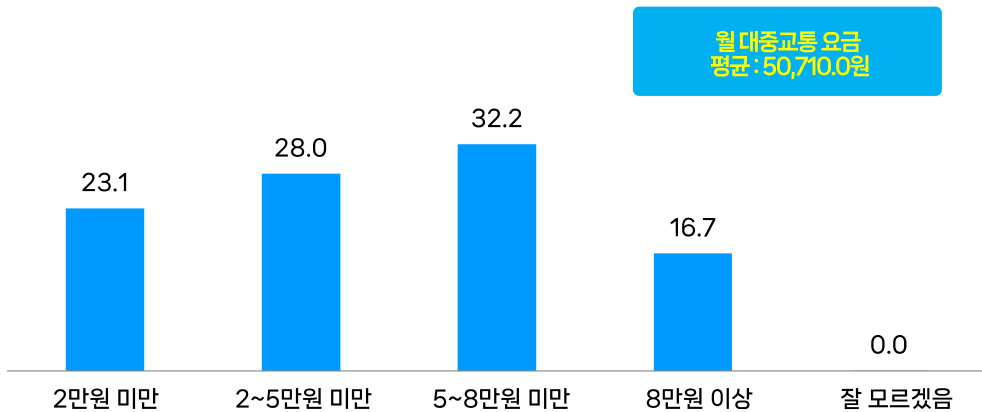
[그림 5] 대중교통 이용 의향이 있는 금액 절감 정도

대중교통 정기권 이용 횟수 개편에 대해 '기간 제한 없는 횟수 정기권'(33.8%)이 가장 적정하다는 응답이 높게 나타났다.



[그림 6] 정기권 적정 이용 횟수

정기권 이용 의향자의 현재 월 평균 대중교통 지출 요금은 평균 약 50,710.0원이며, '5~8만원 미만'(32.2%)의 비율이 가장 높았다.



[그림 7] 정기권 이용 의향자의 월 평균 대중교통 요금

## 5. 대중교통 통합정기권 도입 및 운영 방안

대중교통 통합정기권 도입을 위한 기본 방향은 기존의 국내 정기권 제도를 분석하고 이에 대한 설문조사와 최근 다양하게 도입되고 있는 해외의 정기권 제도를 바탕으로 수립하고자 한다. 이를 위해 통합정기권 도입을 위해 지역별 통행행태의 차이, 기존 요금체계와 정산 인프라, 통합정기권 이용자의 요금 혜택 증대, 정부와 지자체의 재정부담 최소화를 위한 전략 검토가 필요하다.

통합정기권 제도 도입에는 지역별 대중교통 이용자의 통행 행태 분석과 주 이용 수단에 대한 특성 분석이 필요하다. 수도권과 비수도권에 따라 월 평균 대중교통 이용횟수의 편차가 크기 때문에 수도권에 맞춰 월 45회 이상 대중교통 이용자가 혜택을 받을 수 있는 통합정기권을 도입할 경우 대부분의 혜택에 수도권 대중교통 이용객에게 집중될 가능성이 높다. 따라서 월 이용 정기권을 기반으로 지역별 대중교통 이용객 특성에 따라 1주일권, 15일권 등 다양한 권종의 대중교통 정기권 설계가 필요하다.

기존 국내에서 출시된 대중교통 정기권은 지하철에 한정되어 이용이 가능한 정기권으로 버스와 지하철을 동시에 이용하는 대다수의 대중교통 이용객은 정기권 구입의 필요성을 느끼지 못하는 상황이다. 또한 알뜰교통카드는 도보나 자전거를 이용하여야만 마일리지 지급되어 이용에 편리성이 떨어졌다. 따라서 통합정기권은 기존의 대중교통 이용객의 기존의 통행 방식이나 통행패턴에 특별한 변화가 없이 정기권으로 대중교통을 이용하면 혜택을 받을 수 있도록 편의성을 향상하여야 한다.

전국의 대중교통 지불과 정산 체계에 새로운 통합정기권을 도입하는 일은 기존의 정산 체계와 지불 인프라에 대한 대규모 개선을 동반할 수 있다. 이는 막대한 인프라 교체 비용을 야기할 수 있으므로 가능한 한 기존의 정산 체계와 요금 징수 인프라를 활용할 수 있는 통합정기권 도입 방안이 강구되어야 한다.

또한, 대부분의 대도시광역교통권은 대중교통 이용시 환승이 가능한 통합환승체계가 도입되어, 운송 기간, 운송수입금 정산 배분이 매우 복잡하게 얽혀 있다. 통합정기권이 도입되더라도 이용자들이 지불한 교통요금을 정산 체계를 그대로 유지하는 방법에서 검토할 필요가 있다.

통합정기권 도입은 대중교통 이용자의 실질적인 요금의 경감과 기존에 대중교통을 이용하지 않던 사람들이 대중교통으로 전환하는 것을 목적으로 한다. 따라서 통합정기권의 도입으로 대중교통 이용자가 실질적으로 대중교통 요금을 절감 받을 수 있는 제도가 필요하다. 이를 위해 대중교통 바우처 지원과 같은 기존의 대중교통 지원 정책의 재원을 통합하거나 통합정기권을 구매하여 직원들에게 배포한 사업주에 대한 세제혜택 제도 도입, 대중교통 이용 요금에 대한 연말 정산 환급 혜택의 확대 등을 통한 재원 마련 방안도 동시에 필요하다.

통계청의 가계의 월평균 가계 총지출대비 교통부문 지출 금액을 조사하는 가계동향조사에 따르면 소득이 높을수록 교통부문의 지출이 증가하고, 이중 대중교통 부분의 지출 또한 증가하고 있는 것을 볼 수 있다. 물론 소득이 높을수록 저소득층에 비해 높은 비용의 대중교통 수단을 이용할 가능성이 높아지며 이에 따라 총 비용의 증가한 것으로 나타날 수는 있다. 따라서 대중교통 이용의 혜택이 저소득층에 더 많이 돌아갈 수 있도록 통합정기권으로 이용할 수 있는 수단과 이용횟수에 대한 검토가 필요하다.

기존에 승용차를 이용하여 출퇴근하는 사람들이 대중교통 이용으로 전환할 수 있도록 하기 위해서는 실제 대중교통이용자들이 지원 받는 것을 체감할 수 있도록 알뜰교통카드와 같이 대중교통 할인 혜택을 이용자에게 직접 지원하는 방식을 검토하여야 한다. 또한 기존의 알뜰교통카드에 비해 이용객이 실제 체감하는 요금할인 혜택을 강화하고 최대 이용 횟수 또한 상향 조정할 필요가 있다.

통합정기권의 원활한 정착을 위해서는 이용자의 요구에 맞춰 다양한 정기권이 제공되어야 한다. 1개월권에 대한 선호도가 매우 높게 나타나고 있지만 1주일권과 1일권에 대한 선호도 또한 낮지 않게 조사되고 있다. 따라서 정기권에 대한 다양한 수요에 맞춰 30일권과 1주일권, 1일권에 대한 검토가 필요하다. 그러나 통합정기권의 도입 취지가 대중교통을 정기적으로 많이 이용하는 사람들에게 혜택이 돌아가는 것을 고려하면 정기권 권중

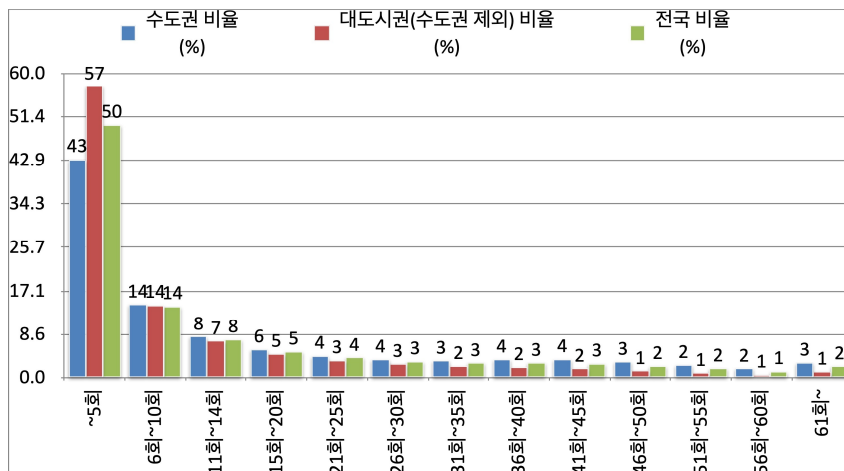
에 따라 재원을 구분할 필요가 있다. 30일권 같이 주기적으로 대중교통을 이용하는 사람들에게 대한 정기권은 국비를 지원하고 1일권과 같이 해당 지역을 관광이나 업무의 목적을 방문한 사람들을 대상으로 하는 정기권은 지자체 재원만으로 충당하도록 정기권의 재원을 설계하여야 한다.

수도권은 대중교통을 월 40회 이상 이용하는 비율이 13%이지만 비수도권 광역교통권역 중 부산울산권 5%, 대구권은 6%, 광주권 5%, 대전권은 4%로 나타났으며, 대도시권을 제외한 지역은 3%로 나타나고 있다. 대중교통 이용의 혜택이 수도권에 편중되지 않기 위해서는 권역별로 최대 이용횟수에 대한 차별화 전략이 필요하다.

저소득층과 청년층만을 대상으로 하는 정기권은 찬반이 팽팽한 것으로 조사되었다. 따라서 통합정기권은 저소득층이나 청년층 등 특정 계층만을 위한 제도를 설계하기보다 전체 대중교통 이용자를 대상으로 정기권을 도입하고 저소득층과 청년층에게는 할인율을 높이는 방식으로 도입되어야 한다.

## 6. 대중교통 이용자 행태 및 시나리오 분석

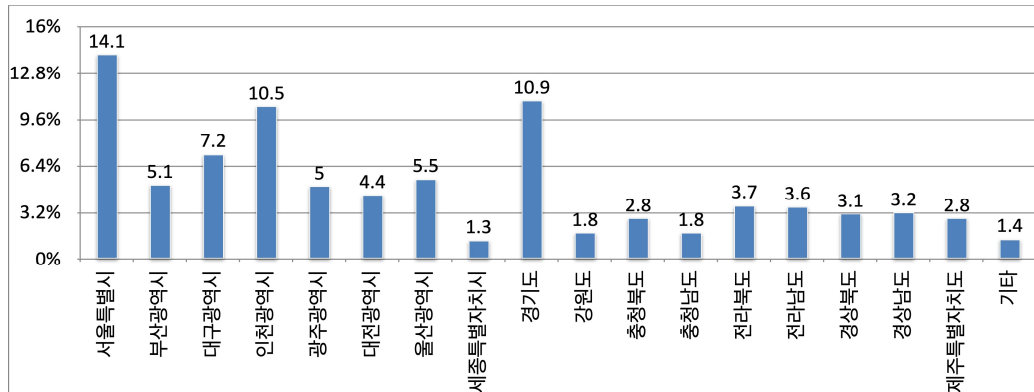
권역별 월 대중교통 이용자(일반권 이용자)의 이용횟수 분포를 보면 월 이용횟수가 5회 이하인 비율이 수도권 43.1%, 비수도권은 57.4%로 전체적으로 정기권 이용 대상인 통근·통학 등의 주기적 통행자가 아닌 경우가 차지하는 비중이 가장 크다. 반면, 정기권 이용시 혜택을 볼 수 있는 월 41회 이상 이용자의 비율은 수도권 11.3%, 전국 7.6%로 나타났다.



[그림 8] 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자 이용자수 분포

수도권 대중교통 일반권 이용자의 월 이용횟수는 이용횟수가 증가함에 따라 이용자 비율이 40회 주변에서 약간 증가하나 전반적으로 감소하는 경향을 보이고, 정기관 이용자의 경우 월 47회~49회를 사용하는 비율이 가장 높은 것으로 나타났다.

시도별로 월 대중교통 이용횟수가 43회 이상 비율을 살펴보면 서울이 14.1%로 가장 높고 경기도 10.9%, 인천 10.5%로 나타나 수도권 지자체만 10%를 상회하는 것으로 나타났다.



[그림 9] 시도별 월 43회 이상 대중교통 이용자 비율

통합 정기관의 수혜자 그룹은 전체 대중교통 이용자 중 청소년, 어린이, 경로를 제외한 일반권 이용자만을 대상으로 하였고, 이동거리는 거리비례 요금제에 따른 이용요금에 일정 비율의 마일리지 적립하는 방법을 선택하였다. 이용빈도 측면에서는 정기관의 도입 취지에 맞게 일정횟수 이상 이용하는 상시 이용자가 혜택을 받을 수 있도록 설계하였다.



[그림 10] 통합정기관 수혜자 그룹



〈표 8〉 통합정기권 도입사업 방식 비교

구분	운송 기관 지원	이용자 직접 지원	
	선불 정기권	선·후불교통카드	알뜰교통카드 기반
방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기존 지하철정기권 버스 환승할인</li> <li>• 버스 태그 기능 추가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지하철·버스 통합정기권 신설</li> <li>• 일정 금액 사용 후 초과금액 할인</li> </ul>	
장점	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사업모델 단순</li> <li>• 기존 이용법 동일</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 이용자 편의 (현재 대다수 이용방식)</li> <li>• 정책보급 용이</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 알뜰카드(사업 안정단계) 기반 활용→1개월 소요</li> <li>• 다양한 요금제 설계</li> </ul>
단점	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스 단말기 개선 要 (6개월~1년 소요)</li> <li>• 현금결제만 가능</li> <li>• 모바일 사용 불가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 카드사 공모, 상품 설계, 약관 전면개정 要 (→카드사의 소극적 참여)</li> <li>• 기관별 역할 재정립 要</li> <li>• 장기간(6개월 내외) 소요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 참여 카드사 소수 (신한·하나·우리 3개사)</li> <li>• 회원가입 절차 요구</li> </ul>
법적 검토	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보조금법령상 운송社 보조 불가→ 자체부담 또는 시행령 개정 要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 이용자 직접지원으로 시행령 개정 없이 가능</li> </ul>	

기존의 교통카드 승하차 기록 자료를 분석하여 통합정기권 도입에 따른 시나리오별 예상 이용자수, 시도별 예상 이용자수와 보조금 규모 추정하였다.

단, 코로나19에 발생에 따라 2020년 2월 이후에는 기존과 달리 대중교통 이용실적이 매우 감소하였으므로 코로나19 발생 전의 교통카드 이용 승하차 기록을 이용하여 예상 이용자수와 보조금을 추정하였다. 승하차 요금 자료가 포함되어 있으나 대도시권 광역교통권역으로 자료의 수집 지역이 제한된 2019년 3월 교통카드 이용기록의 승하차 정보를 활용하여 이용자수와 예상 보조금 규모를 추정하는데 활용하였고, 승하차 요금자료는 없지만 전국의 통행량을 알 수 있는 2020년 1월 전국 교통카드 승하차자료를 이용하여 2019년 3월 기준 대도시권 광역교통권역 예상 이용자수와 보조금 규모를 확대하여 전국 예상 이용자수와 보조금을 추정하였다.

통합정기권 예상 수요 추정 시나리오는 다음의 네 가지를 고려하였다. 첫째 기존의 대중교통 이용패턴을 60회로 확대하는 시나리오, 두 번째, 알뜰교통카드 기반의 횡수별 적립률 적용 시나리오, 다음으로, 수도권 지하철 정기권과 유사한 요금 구간권 적용 시나리오, 마지막으로 43회 이상시 무료화 정기권 적용 시나리오다.

통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오1은 기존의 이용패턴 그대로 60회 이용한다고 가정한 후 할인율이 적용된 금액으로 통합정기권 구입 가정 기반 예상 이용자수를 추정한다.

〈표 9〉 통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요 추정 예시

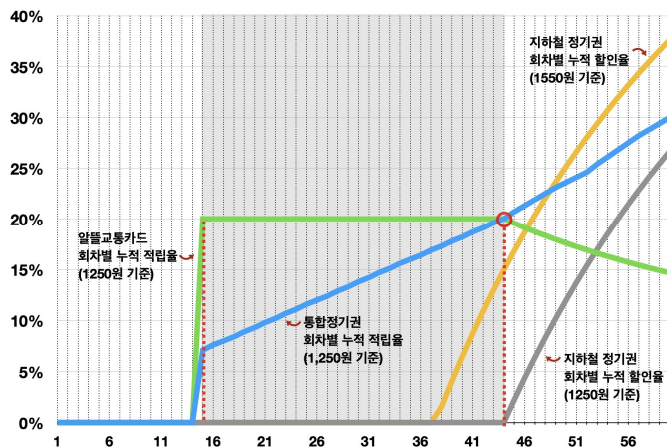
ID	총이용 회수(회) (A)	총이용 금액(원) (B)	60회 환산 이용금액(원) (C=60*B/A)	할인율 (D)	통합 정기권 금액(원) (E = C*D)	차액 (원) (B-E)	통합 정기권 구매	보조금
000000	49	121,200	148,408	30%	103,886	17,314	Y	17,314

〈표 10〉 통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요

구분	수도권	비수도권	소계
사용자	일반		
대상 대중교통 이용자수 (만 명/월)	2,256.3	1,491.7	3,748.0
최대 이용가능회수 (회/월)	60회		
할인율 (%)	30%		
가입 장애금액(원)	10,000원		
예상 이용자수 (만 명/월)	34.6	5.5	40.2
예상 이용자비율 (%)	1.5%	0.4%	1.1%
보조금 총액 (억 원/월)	68.3	9.6	78.0
보조금 총액 (억 원/년)	820.0	115.6	935.5

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상(예상 이용자수는 추정 예상 사용자수는 대비 20%로 설정)

알뜰카드 기반 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오에서는 14~40회 구간 총 할인율은 알뜰교통카드보다 낮게 설정하고, 40~60회 구간 할인율은 20% 이상 ~ 30% 이하로 설정하는 것이 특징이다.



[그림 11] 회차별 누적 적립률 비교

〈표 11〉 알뜰교통카드 기반 통합정기권 예상 수요 전망

구분	시나리오3		
	수도권	비수도권	소계
사용자	일반		
대상 대중교통 이용자수 (만 명/월)	2,256.3	1,491.7	3,748.0
최대 이용가능횟수(회/월)	60회		
가입 장애금액(원)	0원		
예상 이용자수(만 명/월)	150.8	57.0	207.8
예상 이용자비율(%)	6.7%	3.8%	5.5%
보조금 총액 (억 원/월)	128.9	32.6	161.4
보조금 총액 (억 원/년)	1,546.7	390.7	1,937.4
인당 평균적립액(원/년)	8,500	5,700	7,800
1차년도 이용자수(만 명/년)	15.1	5.7	20.8
1차년도 보조금 총액(억 원/년)	38.7	9.8	48.4

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상(예상 이용자수는 추정 예상 사용자수는 대비 20%로 설정, 1차년도 이용자수는 예상 이용자수 대비 10%)



대중교통 통합정기권 도입방안 연구

K O R E A T R A N S P O R T I N S T I T U T E

# [제1장] 서론

- 제1절 연구 배경 및 필요성
- 제2절 연구 목적 및 주요 내용
- 제3절 연구방법 및 연구 수행절차
- 제4절 선행연구 및 본 연구와의 차별성



# 제1장 | 서론

## 제1절 연구 배경 및 필요성

### 1. 연구의 배경 및 필요성

코로나19 발생 이후 급격히 증가한 대중교통 수송실적은 2019년 대비 82.7%에 머물며 아직 완전한 회복을 하지 못한 상태이다. 코로나19에 따라 대중교통 이용객의 감소는 대중교통 수익의 감소로 이어져 장래 대중교통의 지속 가능성에 대한 우려가 커지고 있다. 해외에서는 대중교통 이용객 수 증가를 위하여 다양한 대중교통 지원 정책을 실시하고 있다. 독일의 경우에는 9유로 1개월 무제한권을 출시 바탕으로 대중교통의 빠른 회복을 견인하고 있으며, 미국 뉴욕에서는 지하철과 지역버스에 대하여 일주일 단위로 12회 이용 이후 무제한 무료 정책을 도입하였으며, 영국 맨체스터에서는 일 최대 요금을 22% 인하하는 등 시민의 대중교통 이용 부담을 경감하고 코로나19로 인해 위축된 대중교통 이용률 회복을 위해 새로운 정기권 도입을 시도하고 있다.

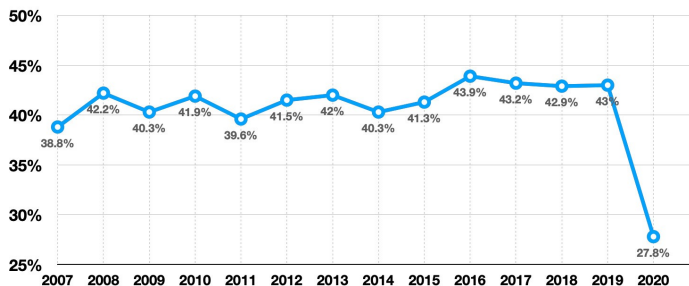
현재 수도권·부산 등 일부 지역에서 지하철을 이용할 경우 정기권 사용이 가능하나 버스 환승할인이 불가능하여 이용자가 제한적이기 때문에 적용범위 확대가 필요하다는 의견이 있어 왔다. 구체적으로, 수도권은 30일권(60회, 5.5만 원~)이 이용되고 있으며 현금 결제만 가능한 별도 플라스틱 카드를 사용하여 정기권을 운영 중이고, 2019년 기준 연간 717억 원 규모로 월평균 10.6만 명이 이용 중이다. 한편, 부산에서는 부산교통공사가 1일권(무제한), 7일권(20회), 1개월권(60회, 6만 원)을 판매중이며 2019년 기준 연 54억 원 규모로 월 7.5천명이 이용하고 있다. 과거 통합정기권 도입 관련 설문조사를 보면, 정기권 도입 찬성비율이 94.2%로 정기권에 대한 매우 긍정적인 의견을 제시하기도 하였다.

이에 대해 최근 통합정기권 도입을 위한 관계기관 회의에서는 기존의 지하철 정기권을 확대하는 통합정기권 추진에는 공감대 형성되었으나 지자체 여건을 고려한 정부 재정 지

원 및 통합정기권 예상 이용규모 등 정확한 추계 필요하다고 요청하였다. 대중교통 통합 정기권 도입을 위한 적정 할인수준, 이용규모 등 통합정기권 실행방안 마련이 요구되며, 수도권 거리비례 요금제에 따른 이용거리, 이용구간에 따른 할인을 도입 검토, 비수도권의 단일요금제 적용 지역에 대한 할인을 적용 방안 등 다양한 요인을 합리적으로 고려할 필요가 있다.

또한, 지자체와 운송사업자의 재정 부담을 완화하기 위하여 정부와 지자체 간의 합리적인 재정 부담 원칙 제시가 필요하며, 이에 따른 새로운 통합정기권 제도 대안 검토가 진행되어야 한다. 그리고 통합정기권은 기존 알뜰교통카드, 지하철 정기권과의 동일화 및 차별화 전략 필요하고, 다양한 대중교통 할인 정책에 따른 이용자 혼란을 줄이기 위해 기존 정기권과 명확히 구분되는 차별화 전략 또는 할인 적용을 동일화하여 이용자 측면에서 제도 간 통합을 고려할 필요가 있다.

대중교통 요금 할인정책인 통합정기권의 도입은 코로나19로 감소된 대중교통 이용객을 증가시키고 정체된 대중교통 수송분담률을 견인할 기회로 활용하여, 교통수요관리 측면에서 획기적으로 대중교통 수요를 올릴 수 있을 것으로 기대된다. 현재 대부분의 지자체에 대중교통 수단간 환승 할인이 제공되고 있으며, 수도권의 경우에는 전체 권역에서 통합 환승할인요금제가 운영되는 등 다양한 대중교통 할인제도가 시행되고 있음에도 불구하고, 대중교통 수송분담률은 '17년(43.2%) → '18년(42.9%)으로 매년 정체되어 있는 실정이며 코로나19가 발생한 2020년도의 대중교통 수송분담률은 27.0%로 전년대비 15.2%p 감소한 것으로 나타났다.



자료: 교통수단별 수송분담률, <https://www.index.go.kr/unify/idx-info.do?idxCd=4259>, (검색일: 2023.7.31.)

[그림 1-1] 대중교통수송분담률



〈표 1-1〉 연도별 교통수단별 수송분담률

(단위: %)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
대중교통	42.2	40.3	41.9	39.6	41.5	42.0	40.3	41.3	43.9	43.2	42.9	43.0
철도	16.3	15.8	16.3	15.5	16.7	15.5	15.8	15.1	18.2	18.6	18.7	20.0
버스	25.9	24.5	25.5	24.1	24.9	26.5	24.5	26.2	25.7	24.6	24.1	23.0
택시	4.0	4.3	3.7	3.6	3.3	3.3	3.2	3.0	2.9	2.8	2.6	2.8
승용차	53.8	55.3	54.4	56.8	55.2	54.7	56.5	55.8	53.3	54.0	54.6	54.1

자료: 교통수단별 수송분담률, <https://www.index.go.kr/unify/idx-info.do?idxCd=4259>, (검색일: 2023.7.31.)

국토부가 2022년 발표한 제4차 대중교통 기본계획에 따르면, 2026년도 대중교통 분담률이 28.6~32.2% 정도일 것으로 예상하고 있다. 이는 2019년 대중교통 분담률 33% 보다는 낮은 목표치이다.

〈표 1-2〉 대중교통 수송분담률 전망

	2019년		2026년(고회복)		2026년(중회복)	
	통행량 (천만인/년)	분담률 (%)	통행량 (천만인/년)	분담률 (%)	통행량 (천만인/년)	분담률 (%)
총 통행량	3,397.2		3,603.3		3,515.7	
대중교통 통행량	1108.4	36.6	1,182.9	32.8%	1,011.6	28.8

자료: 제4차 대중교통 기본계획

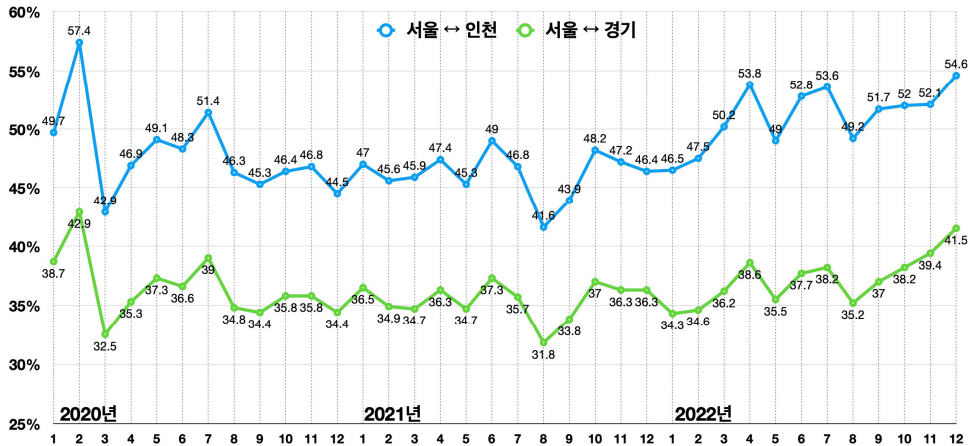
대중교통에서 승용차로 전환된 수요가 통행에 완전히 적응하기 전에 코로나19 이후로 줄어든 수요를 회복하고 수요를 확대하여, 이를 바탕으로 대중교통 인프라도 확대하는 전략이 필요한 상황으로, 국토부가 2022년 발표한 제4차 대중교통 기본계획에도 대중교통 요금 경쟁력 강화를 위해 다수단 정기권, 가족결합요금제 등 도입검토, 알뜰교통카드 및 대중교통 세액공제 확대 등을 제시하고 있다.

코로나19 확산으로 침체된 대중교통 이용률의 회복을 위해 해외 각국에서 특별한 정기권을 운영하고 대중교통 전면 무료화 정책까지 도입하는 등 다양한 대중교통 회복 전략을 추진하고 있다. 국내 또한 코로나19 발생 이후 대중교통 이용자 수는 급격하게 감소하였으며 2022년도의 대도시광역교통권역의 일반버스와 도시철도(고속·시외버스 제외) 대





수도권 서울 유출입 평일 월평균 일 통행의 대중교통 분담비



자료: 서울시 생활이동 인구, <https://data.seoul.go.kr/dataVisual/seoul/seoulLivingMigration.do>와 교통카드 승하차 실적자료를 이용하여 연구진 작성

[그림 1-4] 수도권 시도간 월별 대중교통 분담비

따라서 대중교통 통합정기권 도입은 기존 지하철 정기권에 한정되어 이용되고 있는 정기권을 버스로 확대하여 정기적으로 대중교통을 이용하는 사람들의 혜택을 증가하여 이용비의 부담을 완화하는 것과 동시에 코로나19로 인해 감소되어 있는 대중교통 이용자들이 다시 대중교통 이용으로 돌아올 수 있도록 대중교통 운송사업자에 대한 간접적 재정지원정책 효과를 이룰 수 있다.

또한 기존의 한 달 이용 가능한 정기권 제도를 다양화하여 대중교통 이용행태 유형별, 이용자 유형별로 차별화할 필요가 있다. 정기권의 다양성 측면에서 가장 많은 종류의 정기권을 운영하고 있는 프랑스의 경우 학생, 구직활동자, 퇴역군인, 한부모 가정(사별로 인한), 연금 생활자 등의 실질적 경제적 약자를 위한 정기권도 운영되고 있어 우리나라도 장기적으로는 정기권의 세분화를 통한 맞춤형 복지제도의 도입을 고려할 필요성이 있다.

## 제2절 연구 목적 및 주요 내용

### 1. 연구의 목적

본 연구는 국민의 교통비 절감을 위한 통합정기권 도입을 검토하고, 예상수요와 필요 재정을 추계하는 것을 목표로 한다. 지역별 대중교통 이용 실정에 맞는 통합정기권을 통하여 국민의 교통비 절감과 대중교통 이용률 향상에 기여하고, 통합정기권 도입을 위해 기존의 정기권, 할인권과 명확히 구분되는 할인율을 설계하고자 한다. 설계 방향은 이용 패턴 기반의 통합정기권과 알뜰교통카드 기반의 통합정기권 도입에 따른 회차별 할인율을 설계하고 이에 따른 예상 이용자수를 추계하는 것이다.

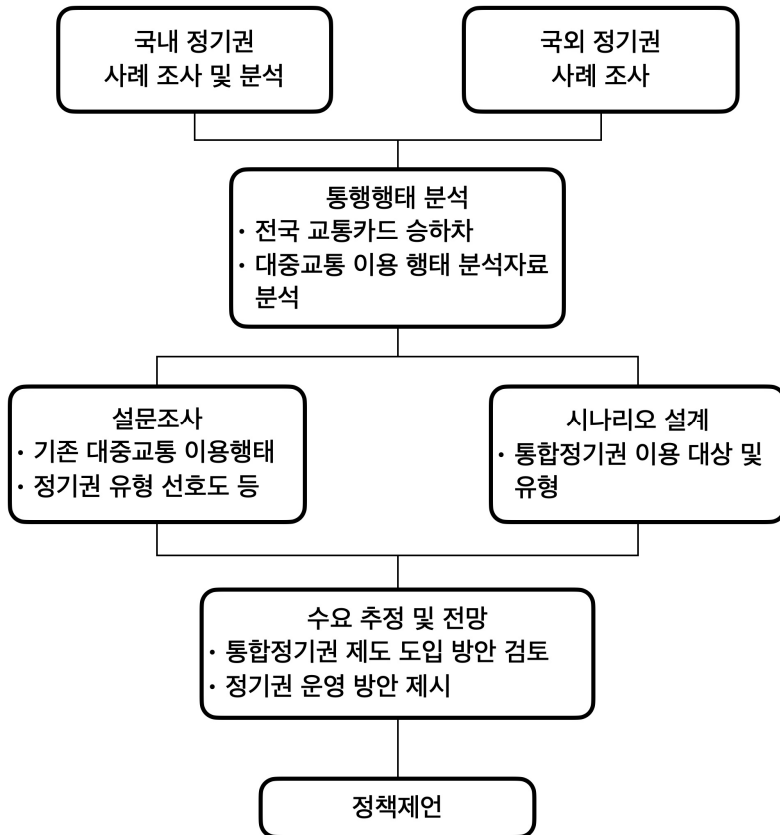
### 2. 주요 연구내용

국내·외 정기권 사례 분석을 통해 국내 정기권 운영사례를 검토하고, 프랑스, 미국, 영국, 일본 등 주요 선진국 대중교통 정기권 운영사례 비교를 수행한다. 2019년 3월 전국 교통카드를 이용한 대중교통 통행행태를 분석하여 수요를 파악하고 정기권 설계안에 따른 이용자수를 추계한다. 정기권 설계 시 기존의 통합정기권 관련 설문조사 분석을 통한 정기권 요구사항 분석을 선행하여 국민의 정기권 요구사항을 파악하여 통합정기권 도입을 위한 기본방향을 설정하고, 제도 도입에 따른 주요 검토사항을 제시한다.

### 제3절 연구방법 및 연구 수행절차

통합정기권 도입을 위해 국내·외 정기권 제도, 마일리지 관련 운영현황 등을 분석하는 선행연구를 수행한다. 이를 통해, 국내·외 정기권 사례분석을 통해 국내 정기권 문제점을 파악하고, 정기권 이용 활성화를 위한 방안을 검토하고자 한다. 이를 위하여 국내에 적합한 통합정기권 도입을 위하여 이용방식과 할인율, 자원 부담 등에 대한 이용자 설문조사를 실시하고 이를 바탕으로 통합정기권 도입 전략을 설계하고자 한다.

통합정기권 도입을 위하여 전국교통카드 승하차 자료를 분석하여 대중교통 이용자의 통행 패턴 분석 및 정기권 예산 수요 산출하고 통합정기권 도입을 위한 시나리오 설정 및 시나리오별 예상 이용자수와 필요 재원을 추정하고자 한다.



[그림 1-5] 연구 수행절차

## 제4절 선행연구 및 본 연구와의 차별성

〈표 1-5〉 선행연구와의 차별성

구분	선행연구와의 차별성			
	연구목적	연구방법	주요연구내용	
주요선행연구	1	<p>과제명: 정기권 도입 및 운영에 관한 연구            연구자(년도): 안근원등(2018)            연구목적: 수도권 대중교통 이용행태 분석에 기반한 정기권 실제 도입안을 구상하고, 정기권 도입 효과를 종합 분석하며, 향후제도 운영 및 관리 방향 제시</p>	<p>국내·외 정기권 제도와 운영 현황을 분석            대중교통 정기권 도입에 따른 이용자 설문조사를 시행            정기권 제도설계 및 적용에 따른 기존 수도권 교통카드 승차카드 데이터를 이용한 대중교통 이용자 통행을 분석            정기권 도입과 운영의 방안 및 도입의 효과분석</p>	<p>수도권대중교통이용행태분석            정기권 도입 기본방향 구상            정기권 시나리오별 소요 금액 추정            대중교통 정기권 방향 설계를 위한 설문조사 실시            대중교통 정기권 운영 방안</p>
	2	<p>과제명: 이용자 편의증대를 위한 운임제도 대안 정책 연구            연구자(년도): 정경덕 외 (2017)            연구목적: 교통수요에 따라 적절한 대중교통 요금제를 제안하고 조조할인 등의 제도에 따른 도입효과 분석 연구</p>	<p>국내외 현황 조사            서울시 조조할인요금제의 시행효과 분석</p>	<p>대중교통 이용현황 조사            해외 사례 검토            정기권 제도 개선 방안</p>
	3	<p>과제명: 대중교통 정기권 도입 방안            연구자(년도): 이범규(2021)            연구목적: 대전시의 대중교통 이용객의 요금부담 완화와 재정규모를 고려한 합리적인 대중교통 정기권 도입 방안 모색</p>	<p>대중교통 현황 및 이용실태 분석            해외 사례 분석            이용객 선호도 조사 실시</p>	<p>대중교통 현황 및 통행실태 분석            대중교통 정기권 국내외 사례 조사            대전시 대중교통 정기권 도입 방안 모색</p>
본 연구	<p>지하철에 한정되어 사용되고 있는 정기권의 버스 확대 방안 마련</p>	<p>국내외 현황조사            정기권 제도설계 및 적용을 위한 전국 대도시권 교통카드 이용실태 분석            관련 지자체 및 운송사업자 이해관계 조정            정기권 도입을 위한 시나리오 설계</p>	<p>국내외 현황조사            정기권 확대를 위한 시나리오 설계 및 할인 규모 설정            이용규모 예측과 소요예산 산정</p>	





대중교통 통합정기권 도입방안 연구

# [제2장]

## 정기권 개념 및 국내외 현황

- 제1절 정기권의 개념
- 제2절 국내 정기권 관련 사례
- 제3절 국외 정기권 관련 사례
- 제4절 대중교통 통합정기권 도입 필요성



## 제2장 | 정기권 개념 및 국내외 현황

### 제1절 정기권의 개념

#### 1. 정기권의 개념

정기권은 이용횟수 또는 유효기간을 지정하여 이용하는 모든 권리증을 통칭하는 표현으로, 놀이동산, 인터넷 강의 등 여러 분야에서 사용되는 개념이지만 일반적으로 대중교통에서의 정기 승차권을 지칭하며, 주로 통근·통학처럼 동일 구간을 반복적으로 이용하는 승객의 교통비 부담을 완화하고, 대중교통 이용을 활성화할 목적으로 운영된다.

플라스틱 카드 형태로 판매되는 경우가 대부분이며 일반적으로 할인된 이용 금액을 선불 충전하여 사용하고, 이외에도 이용 실적에 따라 포인트를 지급하기도 한다.

#### 2. 정기권의 유형

정기권은 할인 방법에 따라 무제한권, 정액권, 횟수제한권 등 다양한 형태로 구분할 수 있다.

〈표 2-1〉 정기권 종류

구분	내용
무제한권	일정 기간 거리나 이용횟수의 제한 없이 무제한으로 사용
정액권	사전에 설정된 금액까지 사용 가능한 정기권
횟수제한권	일정 기간 정해진 횟수까지 사용 가능한 정기권

자료: 안근원 외(2018). 「정기권 도입 및 운영에 관한 연구」, p10, 한국교통연구원

## 가. 무제한권

횟수제한 없이 이용 가능한 무제한권은 일반적으로 철도, 고속버스 등의 장거리 이용자와 외국인 관광객을 주 대상으로 운영된다. 코레일의 내일로는 KTX, ITX-새마을, ITX-청춘, 무궁화, 누리로 등 코레일에서 운영하는 기차를 무제한으로 이용할 수 있는 정기권이며, 3일권과 7일권의 2종류의 정기권을 각각 110,000원, 120,000원에 판매중이다. 만 34세 이하 할인을 적용하면 50%이상 할인하여 3일권은 50,000원, 7일권은 60,000원에 구매가 가능하다.

고속버스 정기권인 고속패스 프리패스는 전국 8개 고속버스 운수사가 공동 운영하고 있으며, 일반, 우등, 심야고속을 무제한으로 이용할 수 있다. 판매 권종은 월요일부터 목요일만 이용 가능한 4일권(75,000원)과 주말에도 이용할 수 있는 3일권(80,000원), 5일권(100,000원), 7일권(120,000원)으로 구성되어 있다.

## 나. 정액권

정액권은 도입 초기에 도시철도에서 이용되었으나, 이후 교통카드의 보급·확대 영향으로 2000년대 후반부터 신규 발매 및 사용이 중단되었고, 현재는 부산교통공사의 주문제 승차권이 유일하게 운영 중이다. 해당 승차권은 정액 승차권 30매 이상 또는 종이 승차권 200매 이상을 주문할 경우 액면금액의 15%를 할인하여 판매되고 있으며, 주로 홍보, 판촉, 사은 등 기념품 제공 목적으로 제작된다.

## 다. 횟수제한권

대부분 이용 기간이 지정되어 있으며, 기간과 횟수 중 선도래하는 제한사항이 적용되는 방식이다. 예를 들어, 60회(30일)권의 경우 60회/20일 이용(횟수 소진) 또는 30회/30일 이용(기간 경과)한 경우 추가 이용이 불가능하다. 국내에서는 지하철을 대상으로 운영중이며, 2022.8월 기준 현금으로 선불충전만 가능하다. 서울교통공사 정기권의 경우 충전 일 기준 30일 이내 60회까지 이용 가능하지만 타 교통수단으로의 환승은 불가능하다.

## 제2절 국내 정기권 관련 사례

### 1. 지하철 정기권

지하철을 운영중인 특광역시 중 서울특별시, 인천광역시, 부산광역시에서만 지하철 정기권을 도입하여 운영 중으로, 부산 지하철의 1일권, 7일권을 제외하면, 충전 또는 구매일로부터 30일 이내 60회까지 이용 가능한 1개월 단위의 정기권이 주로 판매되고 있다.

서울과 인천의 정기권은 지역 내 이용으로 제한된 전용 정기권과 지역간 이용 가능한 거리비례용 정기권으로 구분하여 운영되며 인천은 지역 특성이 반영된 인천국제공항 직통열차 전용 정기권 상품을 보유 중이다. 부산 지하철 정기권은 부산지하철 1, 2, 3호선과 동해선 간의 통행 및 2, 3호선과 부산·김해경전철 간 통행의 광역 철도망이 구축되어 있으나 승차권 방식 및 운영 주체 상이 등의 이유로 정기권이 호환되지 않는다.

〈표 2-2〉 지하철 정기권 현황 (2022.8. 기준)

지역	유형	운임	사용기간	비고
서울	서울전용	55,000원	충전일부터 30일 이내 60회까지	서울시내 전용
	거리비례용	거리종별운임(18단계)×44회×15%할인	충전일부터 30일 이내 60회까지	수도권 전철 전구간 (공항철도 청라국제도시- 인천공항2터미널 구간 제외)
인천	인천전용	55,000원	충전일부터 30일 이내 60회까지	인천 도시철도 1,2호선 7호선 인천구간
	거리비례용	거리종별운임(14단계)×44회×15%할인	충전일부터 30일 이내 60회까지	수도권 전철 전구간 (공항철도 청라국제도시- 인천공항2터미널 구간 제외)
	공항철도 전용	204,000원	구입일부터 30일 이내 55회까지	공항철도 직통열차 전용

지역	유형	운임	사용기간	비고
부산	1일권	5,000원	발매당일 구간 및 횟수 무제한	동해선, 부산김해경전철 이용 불가
	7일권	21,000원	7일간 구간제한 없이 20회까지	
	1개월권	60,000원	30일간 구간제한 없이 60회까지	
	1개월권 (동해선)	거리종별운임(3단계)×44회×15%할인	총전일부터 30일 이내 60회까지	레일플러스 기반, 부산교통공사 호환 안됨

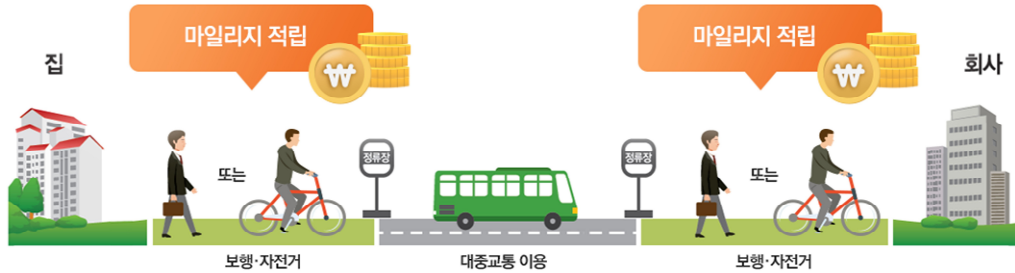
자료: 서울교통공사 홈페이지, 「정기권」, <http://www.seoulmetro.co.kr/kr/page.do?menuldx=355>, (검색일: 2022.08. 09.)  
인천교통공사 홈페이지, 「정기승차권」, <https://www.ictr.or.kr/main/railway/guidance/ticket.jsp>, (검색일: 2022.08. 09.)  
부산교통공사 홈페이지, 「정기승차권」, [https://www2.humetro.busan.kr/homepage/chs/page/subLocation.do?menu\\_no=1001010501](https://www2.humetro.busan.kr/homepage/chs/page/subLocation.do?menu_no=1001010501), (검색일: 2022.08. 09.)

## 2. 알뜰교통카드

알뜰교통카드는 대중교통 이용을 위해 도보 또는 자전거로 이동한 거리를 기준으로 마일리지를 적립해 주며, 카드사 추가할인을 포함할 경우 최대 30%까지 교통비 절감이 가능한 제도로 정부 주도의 정책사업이다. 2022년 22개 지자체 신규 참여로 159개 시군구에서 이용 가능하다. (2022. 6월 기준)

### 가. 이용 방식

최초 출발지와 최종 도착지에서 스마트폰 앱 상의 ‘출발’, ‘도착’ 버튼을 클릭해야만 이동 거리를 계산하여 마일리지가 적립되었으나, 이용 편의를 위해 2023년 2월부터 즐겨찾기에 등록된 장소와 걸음 수 기반으로 자동적립이 가능하도록 수정되었다.



자료: 알뜰교통카드 홈페이지, 「마일리지 적립안내」, [https://alcard.kr/info/intro\\_02.do](https://alcard.kr/info/intro_02.do), (검색일: 2022.06.13.)

[그림 2-1] 알뜰 교통카드의 이용 예시

## 나. 혜택금액

국민기초생활수급자, 차상위계층, 한부모가족 등 저소득층 이용자는 알뜰교통카드 앱 상에 저소득층 서류를 등록하고 검증이 완료되면, 마일리지 상향 지원 혜택을 받을 수 있으며, 만 19세~만34세까지의 청년층도 추가 마일리지 적립 혜택이 가능하다.

<표 2-3> 알뜰카드 마일리지 적립기준 (2023.3. 기준)

구분	1회 교통비			비고
	2천원 미만	2천원 이상~3천원 미만	3천원 이상	
일반	250원	350원	450원	이동거리 최대 800m 기준 최대적립금
저소득층	500원	700원	900원	
청년층	350원	500원	650원	

자료: 알뜰교통카드 홈페이지, 「마일리지 적립안내」, [https://alcard.kr/info/intro\\_02.do](https://alcard.kr/info/intro_02.do), (검색일: 2023.03.14.)

※ 보행 또는 자전거로 최대 800m 이동시 지급하며, 800m 미만은 이동거리에 비례하여 지급

※ 월 15회 이상 대중교통 이용시 지급, 미세먼지 저감조치 발령시 두 배 지급 (월상한 44회)

## 3. 슈퍼패스

현대차 그룹 사내스타트업에서 시작하여 2020년 독립법인으로 분사하였으며, 대중교통과 킥보드, 따릉이, 택시, 카셰어링 등 도심의 다양한 모빌리티 서비스를 연결하는 월정액 구독 서비스다.

## 가. 이용 방식

스마트폰 앱인 슈퍼무브를 통해서 구매할 수 있으며, NFC 교통카드 형태로 이용한다.

## 나. 이용권 종류

이용권별 종류와 금액 등은 아래와 같이 서울내 이용, 경기 전역, 카셰어링 포함 등으로 세분화 되어 있다.

〈표 2-4〉 슈퍼패스 이용권 종류 (2022.8.기준)

이용권 종류	구독금액 (원/월)	이용수단 및 할인내역			
		지하철, 버스 (무제한)	택시 (10%할인)	카셰어링 (24시간)	킵보드 (120분)
서울 패스	79,000	<ul style="list-style-type: none"> <li>서울지역내 승하차시</li> <li>- 신분당선 제외</li> <li>- 광역, 공항, 시외, 심야N버스 제외</li> </ul>	월 최대 1만원	×	×
경기 패스	109,000	<ul style="list-style-type: none"> <li>수도권 전지역</li> <li>- 공항철도 제외</li> <li>- 공항, 시외버스 제외</li> </ul>		×	×
플러스 패스	99,000	<ul style="list-style-type: none"> <li>서울지역내 승하차시</li> <li>- 신분당선 제외</li> <li>- 공항, 시외, 심야N버스 제외</li> </ul>	×	보험료, 주행료 별도 주중/주말 가능 (제주지역 제외)	빔(Beam) 킵보드 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3만원권 지급</li> <li>• 빔 운영지역 이용</li> </ul>

자료: 슈퍼무브 홈페이지, 「슈퍼패스」, <https://www.supermove.co.kr/superpass>, (검색일: 2022.08.16.)

## 4. 스마트 시티패스(부천시)

공유자전거, 공유킵보드, 공유 주차장, 공유 자동차 등의 공유경제 교통 서비스와 알뜰 교통카드를 결합, 최대 40% 교통비용 절감이 가능한 서비스로, 전용 앱을 설치하고 부천시민 인증을 완료하면 포인트를 충전하여 이용할 수 있다.





자료: 부천 홈페이지, 「통합마일리지」, <https://bcnanurim.kr/?page=103&tab=0>, (검색일: 2022.08.16.)

[그림 2-2] 스마트 시티패스 이용 예시

## 5. 버스 정기권(전주시)

2020년 7월 1일 부터 국내 최초로 시행된 시내버스 무제한 정기권 제도로, 정해진 기간 동안 시내버스와 마을버스를 무제한으로 이용할 수 있다. 전주시 및 요금단일화가 적용된 완주군 일부 노선까지 이용할 수 있으며, 300번 노선은 요금제 문제로 정기권 이용이 불가능하다. 관광객을 위한 1일권, 2일권을 포함하여 30일권의 3가지 정기권을 판매하고 있으며 최초 카드 구입시 3,000원의 별도 비용이 필요하다. 도입 초기에는 주민센터에서만 구매할 수 있었으나, 2023년 현재 전주시내 모든 GS편의점에서 구입 및 충전이 가능하다.

<표 2-5> 전주시 버스 정기권 종류 (2022.8. 기준)

구분	충전금액		
	1일권	2일권	30일권
권종	1일권	2일권	30일권
금액	5,500원	10,000원	46,000원
손익분기횟수 (성인요금 1,450원 기준)	4회	7회	32회

자료: 전주시청 홈페이지, 「전주시내버스 정기권」, <https://palbok.jeonju.go.kr/index.9is?contentUid=9be517a77b61b86f017b8057dd9833b2>, (검색일: 2022.08.16.)

※ 플라스틱 카드형과 모바일 카드형(안드로이드 전용) 2가지로 판매

## 가. 정기권 이용현황

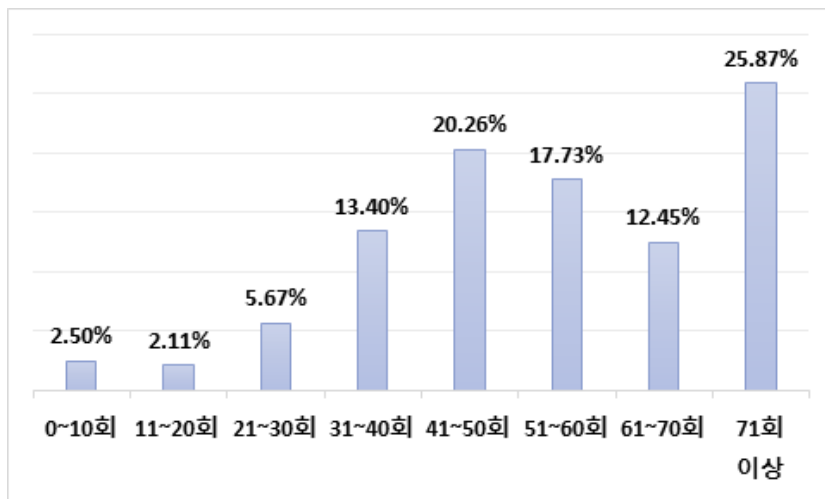
'23.1월 기준 이용자수는 20,048명이고, 30일권 이용이 가장 많으며 손익분기횟수(30일권, 32회) 초과 이용이 85%를 차지한다. 이는, 정기권의 손익분기횟수만큼 이용하지 못하는 비율도 15%나 존재함을 의미한다.

〈표 2-6〉 전주시 정기권 이용현황 (2023.1. 기준)

구분	판매정보		이용현황		운영현황		
	판매금액 (원)	재충전율* (%)	평균 탑승횟수 (회)	평균 이용금액 (원)	손익분기 횟수 (회)	초과 이용수 (명)	초과 이용률 (%)
30일권	46,000	86	58	79,750	32	43,427	85
2일권	10,000	53	8	10,150	7	59	46
1일권	5,000	58	5	7,250	4	190	50

※ 전주시청 제공

30일권 이용횟수에 따른 분포를 살펴보면, 71회 이상 이용이 25.87%로 가장 많고, 41회~50회, 51~60회 순으로 이용 비율이 높으나, 정기권 이용 설계시 환승 통행을 구분 반영하지 않아 이용 횟수가 다소 높게 나타났다.



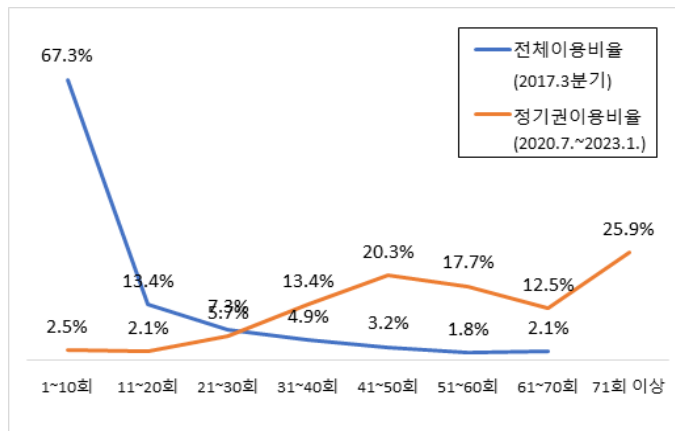
[그림 2-3] 30일권 횟수별 이용자 비율

〈표 2-7〉 30일권 이용 세부현황

이용횟수	총전카드(장)	비율(%)
0~10회	7,952	2.50
11~10회	6,703	2.11
21~10회	17,993	5.67
31~10회	42,563	13.40
<b>41~10회</b>	<b>64,348</b>	<b>20.26</b>
<b>51~10회</b>	<b>56,325</b>	<b>17.73</b>
61~10회	39,551	12.45
<b>71회 이상</b>	<b>82,174</b>	<b>25.87</b>
<b>계</b>	<b>317,609</b>	<b>100.00</b>

출처: 전주시 제공자료 재편집 ('20.7.~'23.1.)

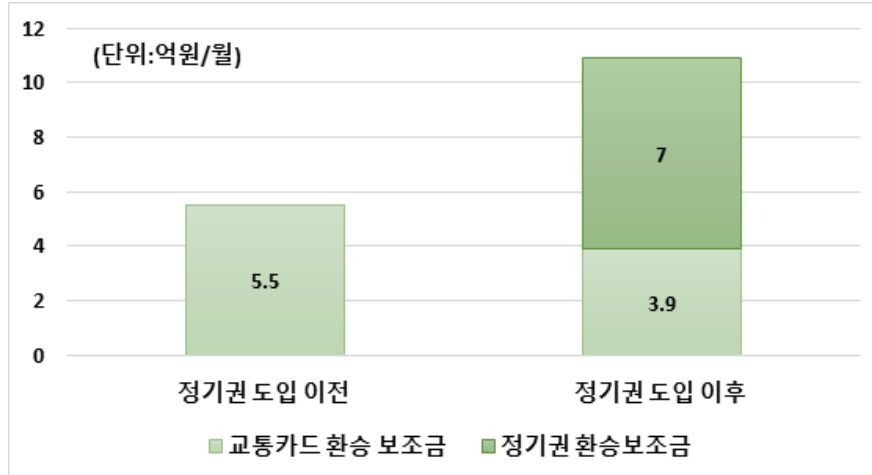
전주시 시내버스 정기권 도입계획(2019.11.) 자료에 따르면, 그림 2-4 에서 보는 것과 같이 31회 이상 대중교통을 이용하는 비율이 전체의 12% 수준에 그쳤던 것에 비해, 정기권 도입 후 이용비율 분포에서는 31회~ 70회까지의 이용 비율이 63.8% 로 5배 이상에 달하는 수치 증가를 보인다. 정기권 이용자의 모수가 대중교통을 많이 이용하는 사람으로 편중되었음을 감안하더라도 31회 이상의 점유율이 우하향에서 우상향으로 바뀌었다는 점에서 정기권이 대중교통 이용 증가에 영향을 미쳤음을 알 수 있다.



출처: 전주시 제공자료 재가공

[그림 2-4] 정기권 도입 이전 이후 이용자 비율

전주시에서 정기권 관련 비용으로 운송사에 보조하는 금액은 무료 환승권에 대해서만 지원하고 있으며 연 84억원이 지출되고 있다. 전주시가 자체 집계한 정기권 무료환승 건수는 일평균 15,000여건으로 전체환승의 64%에 해당한다.



\* 정기권 도입 이전은 코로나19 영향이 없는 '19년도 환승보조금 기준임 (전주시 제공)

[그림 2-5] 무료환승 손실보전금 변화

## 제3절 국외 정기권 관련 사례

### 1. 국외 정기권 사례

#### 가. 프랑스 파리

파리에서는 파리 도심 중심을 기준으로 거리에 따라 방사형으로 5개의 Zone을 구분하였으며, zone별로 요금체계를 운영하고 있다.

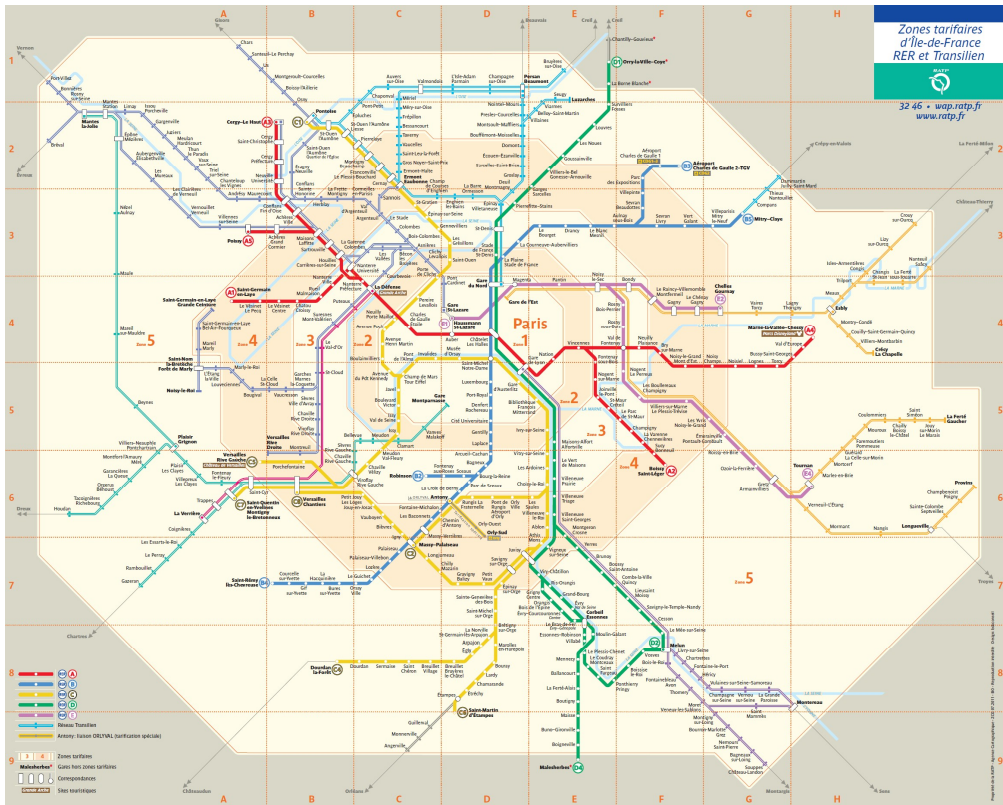
##### (1) 정기권 특징

정기권으로 이용 가능한 수단으로는 버스, 메트로, RER(교외선), 트랑지리엥(철도), 트램 등이 있으며, 정기권에 따라 이용 가능한 수단이 상이하다. 정기권은 종이 또는 RF 카드 형태로 판매된다. 대상과 목적에 따라 다양한 할인 정기권 운영되는데, 대상별로는 연금 수령자, 퇴역군인, (사별에 의한) 한부모 가정, 학생 등으로 구분되는 정기권이 있으며, 목적별로는 공해 절감, 직업훈련 프로그램 참가 등으로 구분할 수 있다.

특징적으로 권종별 정기권 이용 일자가 고정적이며, 1주일권은 월요일 00:00부터 일요일 23:59까지만 이용이 가능하여 구매일과 무관하게 해당 주차 일요일까지만 유효하다. 마찬가지로 1개월권은 매월 1일 00:00부터 매월 말일 23:59, 1년권은: 매년 1월1일 00:00부터 매년 12월31일 23:59까지만 유효하다.

##### (2) 이용방법

일주일 미만권은 이용 일자와 성명만 기입하면 이용할 수 있으나, 일주일 이상권은 성명 기입과 사진 부착의 조건을 모두 만족해야만 이용할 수 있다. 파리의 정기권은 이용할 수 있는 존에 따라 판매하는데 사용중인 정기권의 이용 zone 바깥으로 이동이 필요한 경우에는 추가 거리에 해당하는 비용을 지급 하고 기존 정기권을 그대로 이용하는 Top-up-ticket 제도가 존재한다.



자료: <https://parisbytrain.com/paris-metro/#mobilis> (2022.06.02.)

[그림 2-6] 파리의 Zone 구분

### (3) 정기권 유형

일일 정기권 유형 중 Mobilis (2017.5.4.기준)는 버스, 메트로, RER(교외선), 트랑지리앵(철도), 트램을 1일간 무제한으로 이용할 수 있다. 이용 가능한 시간은 00:00부터 24:00시까지이며, 반드시 이용시 일자와 성명을 기입하고 이용해야 한다.



자료: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs>, (검색일: 2022.06.02.)

[그림 2-7] Mobilis Ticket

<표 2-8> 프랑스 Mobilis 구간별 가격

사용가능 구간	가격
1-2, 2-3, 3-4, 4-5	€ 7.50
1-3, 2-4, 3-5	€ 10.00
1-4, 2-5	€ 12.40
1-5	€ 17.80

자료: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs/mobilis>, (검색일: 2022.06.02.)

One-day Navigo travel pass (2021.9.30.기준) 는 00:00~23:59 까지 유효하고 Noctilien(심야버스) 이용시 익일 06:00까지로 이용기간이 연장된다. 10장 묶음으로 판매하는 종이 재질의 마그네틱 티켓은 2022년 내 단종 후 contactless t+ 티켓 10개 묶음으로 판매 전환된다.



자료: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs>, (검색일: 2022.06.02.)

[그림 2-8] 프랑스 Navigo card

공해절감 목적으로 만들어진 Antipollution travel pass (2021.9.30.기준)는 peak pollution 일에 이용할 때에만 무제한권의 효력이 있다. 00:00부터 23:59 까지 이용 가능하며 가격은 €3.80 (₩5,000)이고 Orlyval(TGV)과 예약필요 등급의 기차를 제외한 모든 수단을 이용할 수 있다.



자료: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs>, (검색일: 2022.06.02.)

[그림 2-9] 프랑스 Antipollution travel pass

일주일 이상 정기권 중 Navigo Liberté + (2021.9.29.기준) 는 버스, 메트로, 트램을 이용할 수 있다. 한 달간 이용 금액을 정산하여 익월 차감하는 방식이며, 이름을 적고 사진을 붙여서 이용한다. OrlyBus/RoissyBus를(공항버스) 는 이용할 수 없으며 1회 탑승 비용은 €1.49 (₩2,000원), 이용 횟수에 관계없이 1일 최대 €7.50 (₩10,000)이 부과된다. Navigo monthly and weekly travel passes (2017.9.22.기준) 는 버스, 메트로, 트램, RER, 트랑지리앵을 이용할 수 있으며 선택한 구간 내에서 무제한 이용 가능하다.

<표 2-9> 프랑스 Navigo 구간 및 기간별 이용 요금 (일주일권, 한달권)

사용가능 구간	일주일권	한달권
모든 존	€ 22.80	€ 75.20
2-3존	€ 20.85	€ 68.60
3-4존	€ 20.20	€ 66.80
4-5존	€ 19.85	€ 65.20

자료: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/antipollution-travel-pass>, (검색일: 2022.06.02.)

※ 일주일권의 경우 전 주 금요일부터 이번 주 일요일까지 이용 (일요일에 리셋), 한달권의 경우 전달 20일 이후로 구매 가능

※ 2존 나비고 소유자가 이용 가능 존 바깥으로 이동할 경우 'top-up-ticket'을 구매하면 추가 거리만큼만 비용을 지불하고 이용 가능



Navigo annual travel pass (2017.5.3.기준)는 1년권으로 버스, 메트로, 트램, RER, 트랑지리앵을 이용할 수 있다.

〈표 2-10〉 프랑스 Navigo 1년권 구간별 이용요금

사용가능 구간	월할 지불 선택시 차감금액 (11개월간)	연간 이용금액
모든 존	€ 75.20	€ 827.20
2-3존	€ 68.60	€ 754.60
3-4존	€ 66.80	€ 734.80
4-5존	€ 65.20	€ 717.20

자료: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs/navigo-annual-travel-pass>,  
(검색일: 2022.06.02.)

※ 신규 발행시 € 7.60 추가

※ 2존 패스 이용자는 매주 금요일 자정부터 일요일 자정 및 은행 휴일(영국, 아일랜드 및 크라운 총속국의 공휴일을 말함)에 존 구분 없이 이용가능하며, Zone-C에 소재한 학교의 기념일, 7월 중순-8월 중순에 모든 zone 이용 가능. 단, 이 기간 이외의 경우 'top-up-ticket'을 구매, 이용해야 함

#### ○ 기타 정기권

특정 대상만 이용할 수 있는 정기권 중 Navigo Youth Weekend (2021.9.30.기준)는 26세 미만일 경우에만 이용 가능하며 주말과 공휴일에 무제한으로 이용할 수 있다.

〈표 2-11〉 프랑스 청소년 주말할인 구간별 이용 요금

사용가능 구간	가격
1-3존	€ 4.10
1-5존	€ 8.95
3-5존	€ 5.25

자료: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs/navigo-youth-weekend>,  
(검색일: 2022.06.02.)

Imagine R student travel pass (2021.6.18.기준)는 Île-de-France 지역 소재 학교의 26세 미만 학생과 유학생이 무제한으로 이용할 수 있는 정기권으로 11세 미만 학생에게는 연€24(₩33,000), 11세 이상은 연회비 €8(₩를11,000)을 포함하여 €350(₩480,000)에 판매된다. Social welfare recipients (2017.5.4.기준)는 CMU-C와 RSA 복지혜택을 받는 사람일 경우 혜택 등급에 따라 무료, 75%, 또는 50% 할인된 금액

으로 무제한 이용권을 구매할 수 있고, Navigo Solidarité monthly and weekly travel passes (2017.5.4.기준)는 Île-de-France 지역에 살면서 CMU-C 혜택을 받을 경우 구매 가능하며 Île-de-France 지역내에서 무제한으로 이용할 수 있다. Navigo Gratuité free travel pass (2017.5.3.기준)는 Île-de-France 지역에서 복지혜택을 받는 경우 3개월간 무제한 무료 통행이 가능하며 갱신 가능하다. Young people in “access to employment” programmes (2017.5.4.기준)는 16~25세 연령그룹이 직업훈련 프로그램 ‘access to employment’에 참가할 경우 모바일 바우처와 함께 €4(W 5,500) 또는 €8(W 11,000)을 추가 지급하여 티켓으로 교환하며, 교육기간 동안에는 Zone 구분 없이 무제한으로 이용 가능하다. Améthyste travel pass (2017.5.4.기준)는 장애인, 퇴역군인, 60세 이상 은퇴자가 지정된 Zone에서만 1년간 무제한으로 이용할 수 있다. Reduced fares for large families (2017.5.4.기준)는 3자녀 이상의 한부모 가족 중 블루카드 소지자(사별로 인한 한부모 가정)가 50%금액에 구매하여 무제한으로 이용할 수 있는 정기권이다.

## 나. 영국 런던

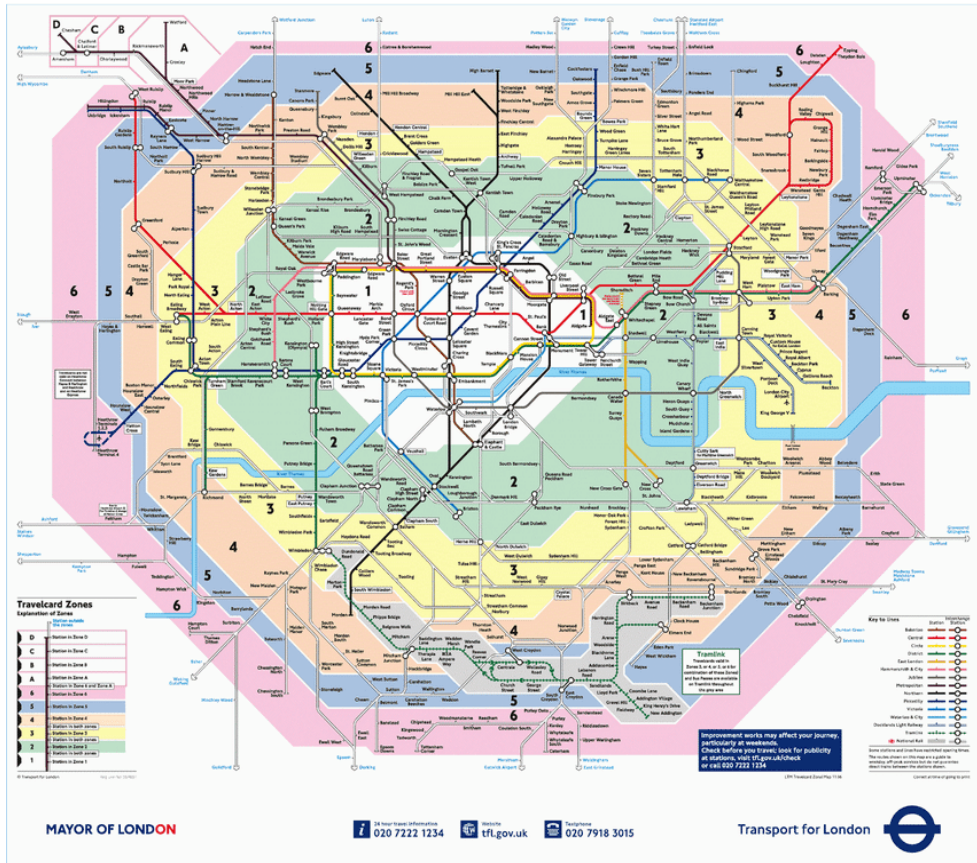
프랑스 파리와 마찬가지로 Zone을 구분한 요금 체계를 적용하고 있으며 Zone 1~6까지 6개의 Zone으로 구분되어 있다. Zone 1은 도시 최종심, Zone 6은 도시 외곽을 의미한다.

### (1) 정기권 특징

정기권 이용이 가능한 수단으로는 버스, 지하철, 트램, DLR(경전철), 철도가 있으며 버스와 트램 두 종류의 수단만 무제한으로 이용 가능한 Bus&Tram pass도 존재한다. 종이 또는 RF 카드 형태로 판매되며 정액권은 철도 이용 시 설정된 최대금액(cap) 이상 과금하지 않는다.

## (2) 이용방법

한 종류의 Oyster card (교통카드)를 충전식 정액권 또는 정기권으로 선택하여 사용할 수 있다. 정기권의 경우 1.5개월~10.5개월 사이의 임의의 기간을 선택하여 구매 가능하다.



자료: <https://cdn.shortpixel.ai/spai/>. (검색일: 2022.6.3.)

[그림 2-10] 런던의 Zone 구분

## (3) 요금제

런던의 대중교통 기본요금은 2022.6.3. 기준 지하철은 현금 £6.30(₩10,000) 카드 £2.50(₩ 4,000)이며, 버스와 트램의 성인요금은 £1.65(₩2,600)으로 1시간 내 무제한 환승이 가능하다.

정기권 유형과 금액은 <표 2-12>와 같다.

<표 2-12> 영국 런던의 정기권 유형, 기간별 금액

유형	명칭	기간	요금
1회권	-	-	지하철: £6.3 버스/트램: £1.65
충전식(정액권)	Pay-as-you-go	없음	지하철: £2.50(기본) 버스/트램: £1.65(기본)
		철도	구간별 상이 zone 1-9 기준 최대금액(Cap) Daily anytime: £20.00 Daily Off-peak: £14.10 월요일~일요일: £100.20
		버스&트램	1일한도: £4.95 1주한도: £23.30
무제한권	Travelcards (구간별 상이 zone 1-9 기준 최대금액)	1일	Daily anytime: £25.70 Daily Off-peak: £15.30
		1주일	£100.20
		1개월	£384.80
		1년	£4,008
무제한권	Bus&Tram passes	1일	£5.20
		1주일	£23.30
		1개월	£89.50
		1년	£932

자료: 트랜스포트 포 런던 홈페이지, <https://tfl.gov.uk/fares/find-fares/bus-and-tram-fares> (검색일: 2022.6.3.)

#### (4) 유형

Anytime tickets 은 이용 횟수에 관계없이 철도를 이용할 수 있으며 Anytime single 은 이용일 익일 04:29분까지 이용 가능하고, Anytime Return은 이용일 포함 5일째 04:29 분까지 이용 가능하다. Railcard 소지자는 일반석 이용시 요금의 1/3을 감면받을 수 있고 경로, 군인 장애인 Railcard 소지자는 일등석 요금의 1/3을 감면받는다.

Season tickets 과 Flexi season tickets 은 철도 정기권으로 Seven Days의 경우 ticket에 표시된 구간과 기간 내 원하는 7일간, Flexi Season은 28일 중 8일, One month는 1개월, Over one Month는 1개월 이상의 유효기간을 가진다. PlusBus season ticket을 구매하면 버스와 결합하여 이용 가능하다.

Oyster card는 런던교통공사의 교통카드 명칭으로, Oyster card를 충전식인 pay-as-you-go 또는 정기권인 Travelcard로 선택하여 사용할 수 있다. Travelcard로 선택시 이용가능 수단으로는 버스, 지하철, 트램(zones 3, 4, 5 or 6 내 유효한), DLR(경전철), London Overground(철도), Elizabeth line(남동 잉글랜드 철도노선) and National Rail services(국철과 민간회사 통합)가 있으며 이용 기간에 따라 세부적으로 구분된다. 1일간 무제한 이용할 수 있는 1일권은 두 가지 형태로 나뉘는데 Anytime day travelcards는 익일 04:30분 이전까지 이용 (zones 1-4 and zones 1-6)하고, Off-peak day travelcards는 월~금요일 09:30분부터 익일 04:30분 이전, 주말과 은행휴일은 시작시간 제한 없이 익일 04:30분 이전까지 이용 (zones 1-6) 가능하다.

Travelcard season tickets은 7일, 1개월, 1년 또는 1.5개월~10.5개월 사이의 임의 기간 선택하여 구매 가능하고 일주일권의 경우 5일 금액으로 7일을 이용할 수 있다. 비용 측면에서는 연속되는 7일권 이용보다 1개월권, 1년권이 총 금액에서 11% 저렴하며 연속되는 1개월권보다 1년권이 총 금액에서 13% 저렴하다. Group day travelcards는 10인 이상의 단체가 할인 받을 수 있는 무제한 이용권이다.

〈표 2-13〉 영국 런던의 정기권 존별 단체할인 금액

Zone	성인	16세 미만
1-6	£9.40	£4.70
1-9	£10	£5

자료: 트랜스포트 포 런던 홈페이지, <https://tfl.gov.uk/fares/find-fares/tube-and-rail-fares> (검색일: 2022.6.3.)

Bus&Tram pass는 이름 그대로 버스와 트램을 무제한 이용할 수 있으며 Bus & Tram Pass season ticket 은 7일, 1개월, 1년 기간으로 구분하여 Oyster 카드에 기능을 추가할 수 있다. 1년권의 가격은 10.5개월치에 해당한다. One Day Bus & Tram Pass는 00:01분부터 익일 04:30분까지 버스와 트램의 무제한 이용이 가능하다.

## 다. 미국 뉴욕

### (1) 정기권 특징

뉴욕의 정기권은 지하철, 일반버스, 철도, 트램, 공항열차(별도)를 이용할 수 있고 마그네틱 또는 RF 카드형태가 판매된다. 인천공항 직행 정기권과 마찬가지로 JFK 공항열차를 무제한으로 이용할 수 있는 정기권을 운영 중이다. 학생 복지에 특화된 정기권도 존재하는데 통학 및 교과활동 이용 목적으로 이용할 수 있는 정기권을 학교에서 지급하고 있으며 등교일 마다 최대 3회까지 이용 가능하다.

### (2) 기본요금 (2022.7.19. 기준)

뉴욕의 지하철과 일반버스의 기본요금은 \$2.75(₩3,600)로 동일하며, 고속버스는 \$6.75(₩8,800)에 판매된다. 충전식 카드를 이용할 경우 왕복 요금 \$5.50(₩7,100)에 해당하는 잔고가 필요하지만 \$3.0(₩4,000)로 구매할 수 있는 편도용 1회권은 잔고 \$5.50 제약이 없다. 환승은 지하철-버스, 버스-버스간 2시간 내 1회에 한하여 무료 제공된다.

### (3) 무제한 정기권 : 지하철, 버스 무제한 이용

〈표 2-14〉 미국 뉴욕 정기권 기간별 금액

기간	요금
7일	\$33
1개월	\$127

자료: 메트로폴리탄 트랜스포테이션 오소리티 홈페이지, <https://bulkmetrocard.mta.info/collections/unlimited-ride-metrocards> (검색일: 2022.6.3.)

7-Day Unlimited Express Bus Plus (요금: \$62(₩80,000))는 급행버스, 일반버스, 지하철을 7일간 무제한 이용할 수 있는 정기권이다. 단, 버스는 일반버스와 급행버스 중 한 가지를 선택해야 한다. Student MetroCards 는 학교에서 지급하며, 통학 및 교과활동에 이용 가능하고 지정된 버스 및 전체 지하철간 무료 환승이 가능하다. 매 등교일 최대 3회까지 이용할 수 있지만 이용시간이 05:30~20:30로 제한된다. JFK\_Air Train 30-Day Unlimited Ride (요금: \$40(₩52,000))은 첫 번째 이용일 기준 30일간 JFK 공

항열차를 무제한으로 이용할 수 있다. (이용시간: 자정까지) JFK\_Air Train 10-trip (요금: \$25(₩32,000)) 으로는 첫 번째 이용일 기준 30일간 JFK 공항열차를 10회 이용할 수 있으며 이용시간은 30일권과 동일하다.

## 라. 일본 도쿄

### (1) 정기권 특징

도쿄는 지하철이 발달되어 있어 도쿄메트로 전노선(9개), 도에이 지하철 전노선(4개), 도쿄 사쿠라 트램, 도버스, 닛포리·샤토 라이너 전구간, JR선의 도내구간을 정기권으로 이용할 수 있으나 운영주체가 다양하여 정기권에 따라 이용 가능한 수단이 상이하다. 종이 또는 전자식 카드의 정기권이 존재하며, 1개월 이상의 정기권은 도쿄메트로 한정 9개의 전 노선을 무제한 이용 가능하지만 도에이 지하철과 트램 등 타 교통수단을 모두 이용할 수 있는 정기권은 1일권만 존재한다.

### (2) 이용방법

통근 통학권의 경우 노선지정 및 성명 기입 후 이용한다. 통행 거리가 늘어날 경우 추가 운임만 계산하는 프랑스 파리의 Top-up-ticket과는 달리 통행 경로가 변경될 경우 기존 승차권을 환불하고 새로 구매해야 한다.

### (3) 기본요금 (2022.7.19. 기준)

〈표 2-15〉 일본 도쿄메트로 기본요금체계

거리	현금	카드
7km미만	¥170 (¥90)	¥168 (¥84)
7km이상 12km미만	¥220 (¥100)	¥199 (¥99)
12km이상 19km미만	¥250 (¥130)	¥242 (¥121)
19km이상 28km미만	¥290 (¥150)	¥283 (¥141)
28km 이상	¥320 (¥160)	¥314 (¥157)

자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/ticket/types/regular/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

※ 괄호() 안은 어린이 요금

## (4) 전구간 정기권 (2022.6.7. 기준)

전구간 정기권은 유효기간 내 도쿄메트로 전 노선을 무제한으로 이용할 수 있다. 마그네틱과 IC 두 종류로 발행되며, IC정기권은 기명 후 이용할 수 있다.



자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/ticket/types/pass/all/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

[그림 2-11] 일본 전구간 정기권

## 〈표 2-16〉 일본 전선(전노선) 정기권 유효기간별 금액

유효기간	금액
1개월	¥17,300
3개월	¥49,310
6개월	¥93,420

자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/ticket/types/pass/all/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

## ○ 환불규정

## 〈표 2-17〉 일본 정기권 사용 기간별 환불금액

사용 개월수	환불금액
1개월	정기권금액-(1개월 운임+수수료)
2개월	정기권금액-(1개월 운임*2+수수료)
3개월	정기권금액-(3개월 운임+수수료)
4개월	정기권금액-(1개월 운임+1개월운임+수수료)
5개월	정기권금액-(1개월 운임+1개월운임*2+수수료)

자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/ticket/types/pass/all/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

※ 수수료: ¥220



## (5) 통근, 통학 정기권 (2022.6.7. 기준)

통근, 통학용으로 이용되는 정기권은 경로를 지정 후 특정구간을 반복 승차하는 방식이며 도쿄메트로 노선에 한해 이용할 수 있다. 판매 금액은 경로에 따라 다르고 승차구간이 변경되면 기존 승차권 환불 후 새로 구매해야 한다. 단, 환불시 10일단위로 운임을 산정 받는다.



자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/ticket/types/pass/commuter/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

[그림 2-12] 일본 통근, 통학 정기권

## (6) 1일 승차권 (2022.6.7. 기준) : 사용 개시부터 24시간 무제한 이용

도쿄메트로선의 정기권은 도쿄메트로 전노선에 한하여 이용 가능하고, 예매권은 발매 일로부터 6개월 이내의 1일간, 사용 개시부터 24시간 이내로 사용이 제한된다. 당일권은 발매일 사용시작부터 24시간 동안 이용할 수 있으나 구입 당일 미이용시 무효가 된다. 정기권 유형별 이용 금액은 <표2-18>과 같다.

&lt;표 2-18&gt; 일본 도쿄메트로 24시간권 유형별 금액

유형	금액
도쿄메트로 24시간권	성인 ¥600, 어린이 ¥300
도쿄메트로 학생용 24시간권	¥300

자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/kr/ticket/1day/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)



자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/kr/ticket/1day/index.html>. (검색일: 2022.7.20.)

[그림 2-13] 도쿄메트로 24시간권

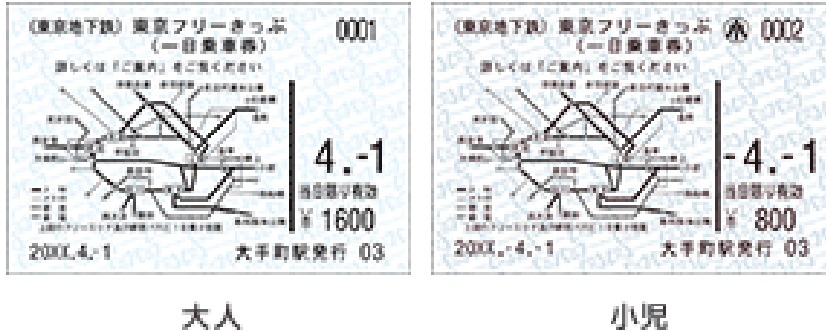
도쿄메트로선·도에이 지하철선 정기권은 도쿄메트로 전노선에 도에이 지하철 전노선을 추가로 이용할 수 있다. 이용기간은 예매권의 경우 발매일로부터 6개월 이내의 임의 1일간, 당일권은 발매 당일에 한정하여 이용 가능하다. 이용금액은 성인 ¥900(₩9,000) 소아 ¥450(₩4,500)으로 대부분의 소아권은 성인요금의 50%가격으로 판매한다.



자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/kr/ticket/1day/index.html>. (검색일: 2022.7.20.)

[그림 2-14] 일본 도쿄메트로선·도에이 지하철선 정기권

도쿄 프리 승차권은 도쿄메트로 전노선(9개), 도에이 지하철 전노선(4개), 도쿄 사쿠라 트램, 도버스, 닛포리·샤토 라이너 전구간, JR선의 도내구간에 대해 발매일로부터 1개월 중 고객이 지정한 1일간 유효하나 판매금액이 다소 비싼 편이다. 이용금액은 성인 ¥1,600(₩16,000), 소아 ¥800(₩8,000) 이다.



자료: 도쿄메트로 홈페이지, <https://www.tokyometro.jp/kr/ticket/1day/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

[그림 2-15] 일본 도쿄 프리 승차권

## 마. 이탈리아 로마

### (1) 정기권 특징

버스, 지하철, 트램, 트롤리버스를 이용할 수 있으며, 타 유럽국가와 마찬가지로 Zone 별 상이한 요금체계가 운영된다. 전자식 카드만 판매되며 크게 중심지인 Zone A를 포함하는 상품과 포함하지 않는 두 가지의 상품으로 구분된다. 무제한 정기권으로는 100분간 수단, 횟수 제한 없이 이용 가능한 시간권도 운영된다.

### (2) 이용방법

이용 전 개인정보 요구항목 기입 후 이용한다.

### (3) 무제한권

Metrebus Pass 는 Rome지역 전역의 지하철과 버스를 무제한으로 이용할 수 있으며 1개월권과 1년권이 있다.

〈표 2-19〉 이탈리아 로마 Metrebus Pass 요금

기간	유형	금액
1개월	개인권	€ 35.00
	2인권	€ 53.00
	Lazio pass	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone A-B: € 59.50</li> <li>• Zone A-C: € 73.50</li> <li>• Zone A-D: € 91.00</li> <li>• Zone A-F: € 108.50</li> </ul>
1년	-	€ 250.00
	Lazio pass	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 zone (Zone A Rome 제외): € 172.00</li> <li>• 2 zones (Zone A Rome 제외): € 245.30</li> <li>• Zone A-B: € 404.00</li> <li>• Zone A-C: € 488.10</li> <li>• Zone A-D: € 590.80</li> <li>• Zone A-F: € 688.40</li> </ul>

자료: 로마 코뮤네 전철 및 버스 주식회사 홈페이지, <https://www.atac.roma.it/en/tickets-and-passes/cards#MetrebusCard>, (검색일: 2022.7.19.)

〈표 2-20〉의 단기 무제한권은 Zone A에서만 이용하며, 기간은 첫 이용시간 기준으로 계산된다. 단, 공항 연결편은 이용이 불가능하다.

〈표 2-20〉 이탈리아 로마 단기간 무제한 이용권

기간	금액
24시간	€ 7.00
48시간	€ 12.50
72시간	€ 18.00

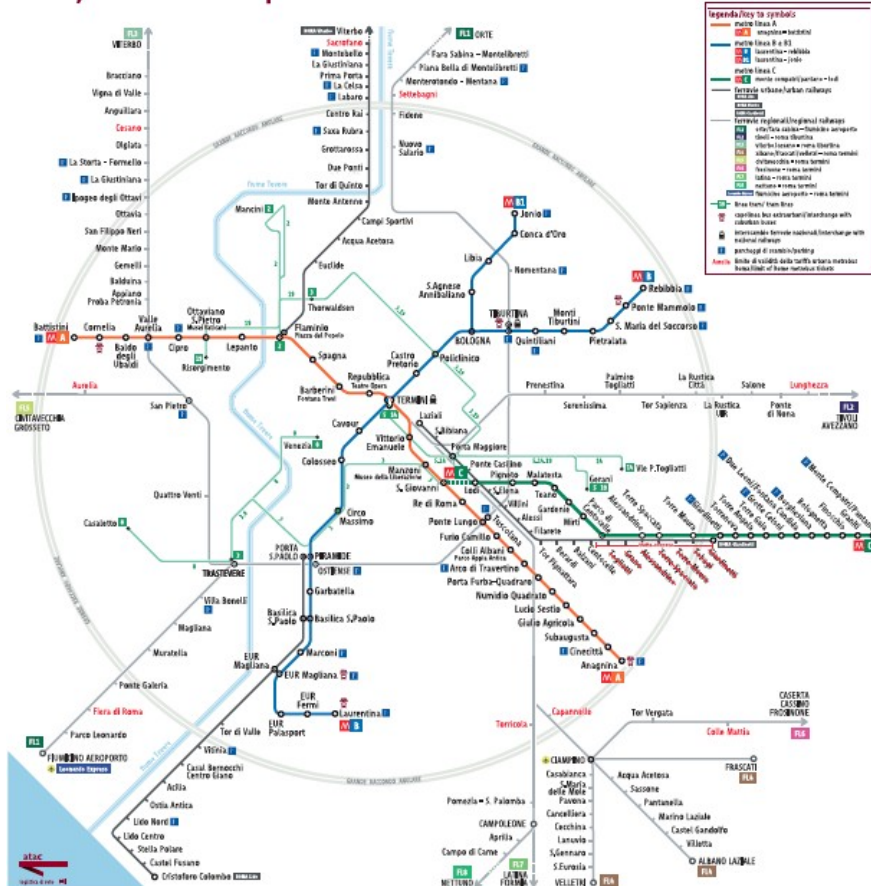
자료: 로마 코뮤네 전철 및 버스 주식회사 홈페이지, <https://romaflex.atac.roma.it/>, (검색일: 2022.7.19.)

시간권은 100분간 무제한 이용하고, 1회권과 10회권으로 나누어 판매한다.

〈표 2-21〉 이탈리아 로마 단기간 무제한 이용권(BIT)

종류	금액	내용
BIT	€ 1.50	100분간 무제한
10-BIT	€ 15.00	100분×10회 무제한

자료: 로마 코뮤네 전철 및 버스 주식회사 홈페이지, <https://www.atac.roma.it/en/tickets-and-passes/10-bit>, (검색일: 2022.7.19.)



자료: <https://www.romanticholidayromebb.com/images/Schermata-2017-04-26-alle-10.18.30.png>, (검색일: 2022.8.19.)

[그림 2-16] 이탈리아 로마의 Zone 구분

## 바. 독일(베를린-브란덴부르크)

### (1) 정기권 특징

종이 또는 RF 카드형태의 정기권을 판매하고 있으며, 버스, 기차, 트램을 이용할 수 있다. 관광객들을 위한 1주일 미만의 단기 정기권이 운영중이며, 철도 이용시 주간/월간/연간 정기권의 경우 성인 1인당 14세 이하의 자녀 3명을 무료 동반승차 할 수 있고 타인에게 티켓의 양도도 가능하다.

(2) 이용방법 : 철도 정기권은 이용 시작일자 기입 후 이용

(3) 베를린 웰컴 카드 (2022.7.20. 기준)

버스, 기차, 트램을 무제한으로 이용할 수 있는 관광객용 정기권이다. 구간은 베를린만 이용할 수 있는 AB와 포츠담까지 이용 가능한 ABC로 구분된다.

〈표 2-22〉 독일 베를린 웰컴 카드 이용기간 및 구간별 요금

기간	베를린 AB	베를린+포츠담 (ABC)
48시간	€ 34.00	€ 29.00
72시간	€ 34.00	€ 39.00
72시간+박물관섬	€ 52.00	€ 55.00
4일	€ 41.00	€ 46.00
5일	€ 47.00	€ 50.00
6일	€ 50.00	€ 53.00



자료: <https://www.berlin-welcomecard.de/sites/all/themes/bwc/img/berlin-karte-abc.svg> (검색일: 2022.7.20.)

[그림 2-17] 독일 베를린 웰컴 카드 이용구간


## (4) 단기간 운영 무제한권(9유로 티켓)

에너지 비용 상승에 대한 국가 차원의 비용 경감 정책으로 고속열차를 제외한 독일 전역 모든 대중교통을 국적 관계없이 €9.00에 구매하여 무제한으로 이용할 수 있는 정기권이다. 2022년 6월부터 같은 해 8월까지 3개월간 한시적으로 운영되었다. 운영기간동안 판매된 정기권은 총 5,200만 장이며 3조4천억원의 예산이 투입되었다. 후속 티켓으로 2023.5.1.부터 독일티켓(49유로 티켓) 이 도입되었다.

## (5) 독일티켓(49유로 티켓, D-Ticket)

에너지 사용 감축과 물가상승으로 인한 국민 부담 완화를 목적으로 9유로티켓의 후속으로 도입되었으며, 연방정부(Bund)와 주정부(Länder)가 2025년까지 매년 1.5 billion euro (약 2.1조)를 지원키로 하였다. 운영 초기 2년간은 49유로 금액을 유지할 계획이며 이후 매년 물가상승률을 반영하여 금액을 조정할 예정이다.

〈표 2-23〉 독일티켓 개요

항목	내용	
개요	운영기간	2023.5.1.~
	판매방식	정기권 구독 형태로만 구입
	판매처	bahn.com, DB navigator 앱, 독일 전역의 DB Travel center, 기타 유통채널
	요금정산	구입시 등록된 계좌에서 자동출금
	공식로고	
이용	이용기간	1개월 (매달 1일 ~ 다음달 1일 03:00 a.m.) ※ 월 단위 취소 가능
	이용연령	6세 이상 (6세 미만 무료)
	이용 클래스	2등석
	이용수단	버스, 트램, U반, S반, RE(Regionalexpress), RB(Regionalbahn), 페리(일부분)
	이용불가수단	고속철도 ICE(Intercity Express), IC(Intercity), EC(Eruocity), 플릭스 버스, 플릭스 트레인, Eurolines 등 장거리 노선

자료: 연구진 정리, D-ticket 홈페이지, <https://www.d-ticket.info/>, (검색일: 2023.6.19.)

## 사. 호주 멜버른

### (1) 정기권 특징

멜버른 정기권은 전자식 카드 형태로 멜버른 권역 중심으로 빅토리아 주 안에서만 이용 가능하고, 주요 이용 수단은 버스, 메트로, 전차, V/라인이다. 이용시 지정된 구간을 넘는 이용건은 잔액에서 추가요금이 공제된다.

### (2) 이용방법

승하차시 태깅이 의무화 되어있으며, 하차 미태그시 승차구역에서 1구역까지 2시간 무제한요금에 해당하는 금액을 차감하는 패널티가 있다.

### (3) 마이키 패스 (2022.7.20. 기준)



자료: Victoria Public Transportation 홈페이지,  
<https://www.ptv.vic.gov.au/tickets/myki/buy-a-myki-and-top-up/myki-pass/>, (검색일: 2022.7.20.)

[그림 2-18] 호주 마이키 패스

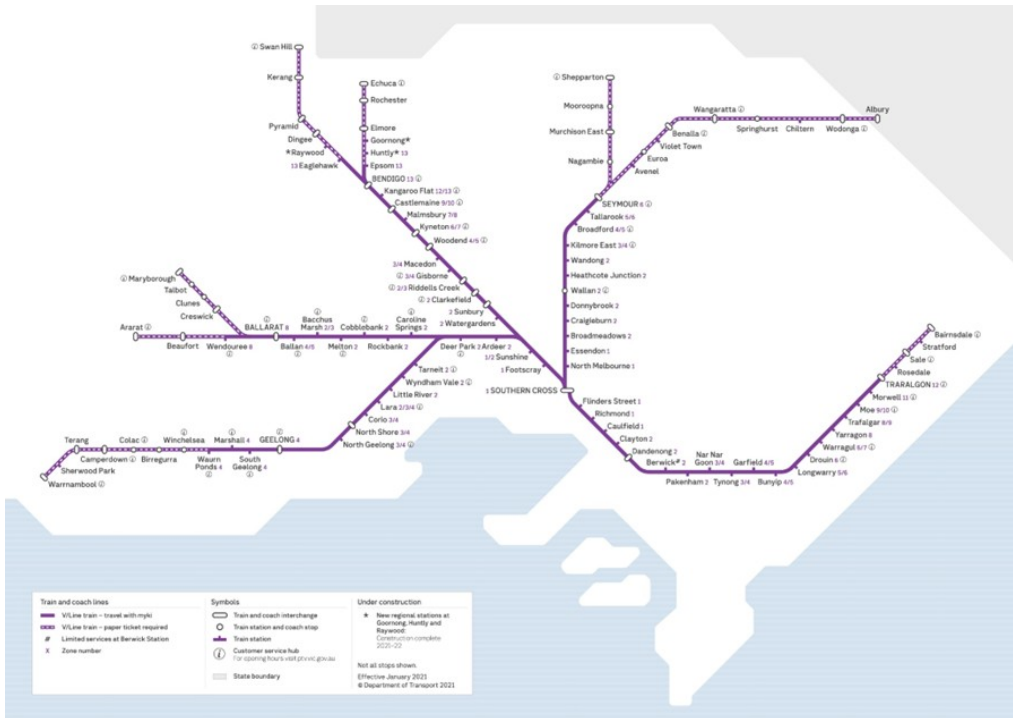
카드 구매시 비용은 별도(AU\$ 6.00(₩5,200), 소아/경로 AU\$ 3.00(₩2,600))이고, 7일권 또는 28~365일 중 선택 구매할 수 있다. 단, 325일 이상은 요금에 동일하다. 지정된 Zone에서 무제한으로 이용할 수 있으며, 승차권의 마지막 날 이후 오전 3시까지 유효하다. 월요일~금요일 05:00~07:15 에는 무료로 이용 가능한 얼리버드 제도를 운영 중이다.



<표 2-24> 호주 마이키 패스 이용구간 및 기간, 종별 요금

구간	7일		28-325일 (요금/일)	
	일반	연금가입자/퇴역군인	일반	연금가입자/퇴역군인
Zone 1+2	AU\$ 46.00	AU\$ 23.00	AU\$ 5.52	AU\$ 2.76
Zone 2	AU\$ 31.00	AU\$ 15.50	AU\$ 3.72	AU\$ 1.86

자료: Your go-to guide to Myki, <https://www.ptv.vic.gov.au/tickets/myki/buy-a-myki-and-top-up/>, (검색일: 2022.7.20)



자료: <https://www.ptv.vic.gov.au/footer/legal-and-policies/victorian-fares-and-ticketing-manual/> (검색일: 2022.7.20)

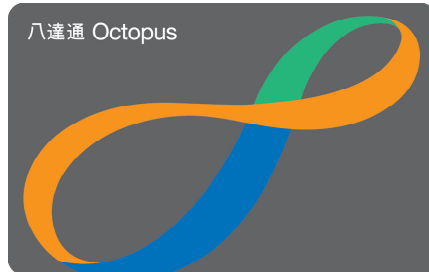
[그림 2-19] 호주 멜버른 노선 및 Zone

## 아. 홍콩

### (1) 정기권 특징

여행객을 위한 1일 또는 2일의 단기 정기권이 운영중이며, 메트로, 경전철을 이용할 수 있는 전자식 카드 형태로 판매된다. 이용노선과 구간에 따라 다양한 종류의 정기권이 존재한다.

### (2) 1개월권 (2022.7.21. 기준)



자료: 홍콩 지하철 홈페이지, [https://www.mtr.com.hk/en/customer/tickets/about\\_octopus.html](https://www.mtr.com.hk/en/customer/tickets/about_octopus.html),  
(검색일: 2022.7. 20)

[그림 2-20] 홍콩 1개월권

노선을 지정하여 구매하는 방식으로 총 5 종류의 정기권을 판매하고 있으며, 지정구간의 외의 노선을 이용하더라도 25% 할인을 받을 수 있다.

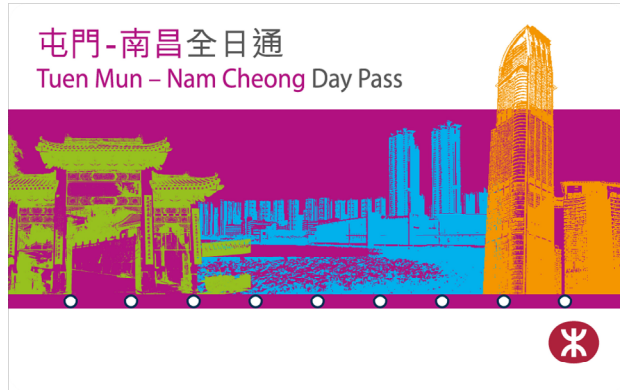
<표 2-25> 홍콩 1개월권 노선별 적용구간 및 금액

노선	적용구간	금액
East Rail Line and Tuen Ma Line	Sheung Shui/Wu Kai Sha ~ East Tsim Sha Tsui	HK\$ 485
Tuen Ma Line	Tuen Mun ~ Nam Cheong	HK\$ 515
	Tuen Mun ~ Hung Hom	HK\$ 600
Tung Chung Line	Tung Chung Nam Cheong	HK\$ 405
	Tung Chung ~ Hong Kong	HK\$ 635

자료: 홍콩 지하철 홈페이지, [https://www.mtr.com.hk/ch/customer/images/frequent\\_user\\_passes/Table\\_v5.jpg](https://www.mtr.com.hk/ch/customer/images/frequent_user_passes/Table_v5.jpg),  
(검색일: 2022.7. 20)

## (3) 1일권 (Tuen Mun-Nam Cheong Day Pass)

Tuen Mun 과 Nam Cheong 역 사이를 무제한 이용할 수 있다.



자료: 홍콩 지하철 홈페이지, [https://www.mtr.com.hk/en/customer/tickets/day\\_pass\\_tourist.html](https://www.mtr.com.hk/en/customer/tickets/day_pass_tourist.html),  
(검색일: 2022.7.20)

[그림 2-21] 홍콩 1일권



자료: <https://map.google.com/> (검색일: 2022.7.20.)

[그림 2-22] 홍콩 Tuen Mun ~ Nam Cheong 구간

#### (4) 여행객 정기권

여행객을 위한 Tourist Cross-boundary Travel Pass는 Lo Wu 또는 Lok Ma Chau 역까지 2회, MTR 과 경전철(일부제외)을 무제한 이용할 수 있다. 가격은 1일권 (HK\$ 100(₩16,000)), 2일권 (HK\$ 140(₩23,000))이다. Tourist Day pass 는 Lo Wu 또는 Lok Ma Chau 역까지 1회, MTR 과 경전철(일부제외)을 무제한 이용할 수 있고, HK\$ 65(₩10,800)원에 판매한다.

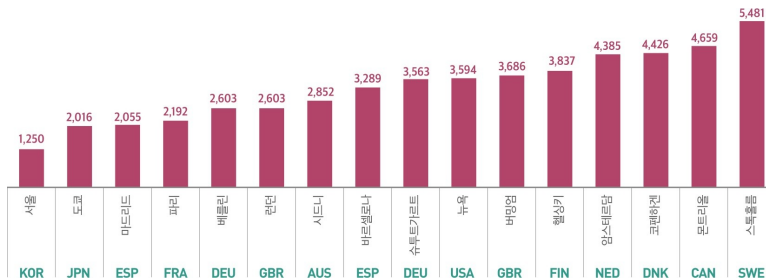
## 2. 국내외 정기권 요금 비교

해외 주요 도시들은 다양한 기간 정기권을 제공하고 있으며 이용 기간이 길수록 높은 할인율을 부여하고 있다.

〈표 2-26〉 해외 주요도시 정기권 대중교통 요금

도시	기간 종류	이용 수단	금액
프랑스 파리	1일/1주일/ 개월/1년	버스, 메트로, 철도, 트램 이용구간별 금액 상이)	• 1일권: € 7.50~€ 17.80 (10,044원~23,831원)
			• 1주일: € 19.85~€ 22.80 (26,576원~30,525원)
영국 런던	1일/1주일/ 개월/1년	지하철, 버스, 트램	• 1개월: € 65.20~€ 75.20 (87,358원~100,679원)
			• 1년 : € 717.20~827.20 (960,202원~1,107,472원)
		버스, 트램	• 1일권 (24시간이용권: £25.70 (40,449원)/ Off-peak 이용권: £15.30 (24,080원))
			• 1주일: £100.20 (157,726원)
미국 뉴욕	1주일/ 1개월	지하철, 일반버스	• 1개월: £384.80 (605,718원)
		금행버스, 일반버스, 지하철	• 1년 : £4,008 (6,309,033원)
		JFK 공항철도	• 1일권: £5.20 (8,185원)
일본 도쿄	1일/1개월/ 개월/6개월	버스, 트램	• 1주일: £23.30 (36,677원)
		모든 노선	• 1개월: £89.50 (140,883원)
		도쿄메트로선	• 1년 : £932 (1,467,071원)
		도쿄메트로선+도에이지하철	• 1주일: \$33.0 (44,533원)
		도쿄메트로+도에이지하철+ JR선도내구간	• 1개월: \$127.0 (171,323원)
		도쿄메트로선	• 1주일: \$62 (83,638원)
		도쿄메트로+도에이지하철+ JR선도내구간	• 1개월: \$40 (53,960원)
		모든 노선	• 1일권: ¥17,300 (168,407원)
		도쿄메트로선	• 1주일: ¥49,310 (480,008원)
		도쿄메트로선+도에이지하철	• 1개월: ¥93,420 (909,033원)
		도쿄메트로선+도에이지하철	• 1일권: ¥600 (5,838원), 소아/학생: ¥300 (2,919원)
		도쿄메트로+도에이지하철+ JR선도내구간	• 1일권: ¥900 (8,758원), 소아: ¥450 (4,379원)
		도쿄메트로+도에이지하철+ JR선도내구간	• 1일권: ¥1,600 (15,569원), 소아: ¥800 (7,784원)

2020년 데이터를 기준으로 세계 주요도시의 대중교통 요금 비교한 결과 서울의 대중교통 요금은 세계 주요도시 대중요금(단순요금)의 38~77% 수준으로 저렴한 편에 속한다. 16개 도시 중 가장 비싼 도시는 스톡홀름(스웨덴) 5,481원이며 서울 이외에 대중교통 요금이 가장 저렴한 도시는 도쿄(일본) 2,016원이다.



주: 2022.12.1. 환율 기준으로 환산한 요금

출처: 한국운수산업연구원(2022). 「버스교통」 2022년 겨울호

자료: EMTA, barometer 2022 based on 2020 DATA 16th edition

Wikipedia, List of OECD regions by GDP(PPP) per capita

<https://www.opal.com.au/en/opal-fares/>

<https://www.gotokyo.org/kr/index.html> <https://new.mta.info/>

[그림 2-23] 대중교통 편도요금 비교(단위:원)

도시별 1인당 GDP(2022년 기준)를 고려(환산요금)해도 서울은 세계 주요도시 대중교통 요금의 29~86% 수준에 있다. 16개 도시 중 가장 비싼 도시는 스톡홀름(스웨덴) 9,081원이고, 서울 이외에 대중교통 요금이 가장 저렴한 도시는 마드리드(스페인) 1,771원으로 GDP고려시 일부 국가들의 순위 변동이 발생했다.



주: 서울의 1인당 GDP의 상대적 비율(비교지수)로 환산한 요금 - 비교지수 = 도시별 GDP / 서울 GDP, 환산요금 = 도시별 대중교통 요금 × 비교지수

출처: 한국운수산업연구원(2022). 「버스교통」 2022년 겨울호

[그림 2-24] 1인당 GDP 대비 대중교통 편도요금 비교(단위:원)

## 제4절 대중교통 통합정기권 도입 필요성

### 1. 대중교통 정기권의 효과

대중교통 정기권의 효과는 다양하며, 개인과 사회, 그리고 환경에 긍정적인 영향을 미친다. 정기권의 주요 효과는 경제적 효과, 교통량 감소, 환경 개선, 대중교통 이용률 증가, 시간 절약, 사회적 협력 증진 등으로 다양하게 구분할 수 있다.

우선 정기권의 경제적 효과 측면을 보면, 정기권 사용자는 일정 기간 동안 대중교통을 무제한으로 이용할 수 있으므로, 승차시마다 요금을 지불하는 것보다 저렴한 비용으로 이용할 수 있어 교통비 절약이 가능하다. 교통량 감소 측면에서 효과를 살펴보면 정기권 사용자가 많아질수록 자동차 이용이 줄어들기 때문에 도로의 혼잡이 감소하고 도로의 속도가 개선되는 결과를 가져온다. 한편, 대중교통 정기권 이용이 증가하면 대기 오염과 온실가스 배출량 감소에도 영향을 주기 때문에, 환경 보호와 지구 온난화 완화에도 도움이 된다. 정기권은 대중교통 이용객의 증가를 견인할 수도 있다. 정기권의 편리성과 저렴한 비용은 대중교통 이용률을 높이는 데 작용하여 대중교통 시스템의 효율성과 서비스 개선에 도움이 될 수 있다. 또한, 대중교통 정기권을 이용하면 매번 티켓을 구매할 필요가 없어져 이용객의 시간을 절약할 수 있는 면도 있다. 마지막으로, 정기권을 이용하면 대중교통을 자주 이용하게 되면서 사람들과의 상호작용이 증가하여 사회적 협력과 공동체 의식을 강화할 수도 있다.

### 2. 국내 정기권 도입 효과

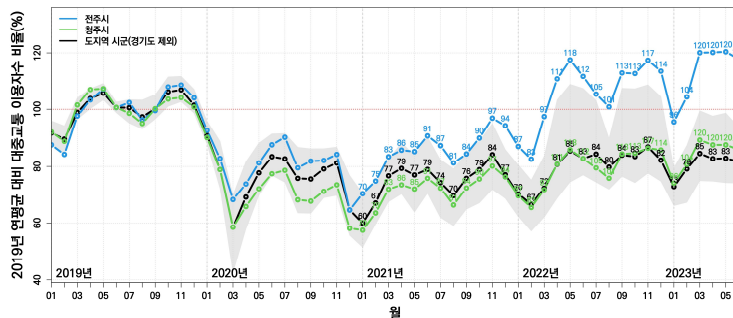
대중교통 정기권이 도입된 전주시의 경우 코로나19 이후 대중교통 이용자 수의 회복 속도가 도지역 타 시군에 비해 빠른 것으로 나타났다. 2019년 연평균 대비 월별 일평균 대중교통 이용자 수를 보면 2022년12월 기준으로 전주시는 113.5%로 타 시군 중앙값 104.4에 대비 빠르게 회복하는 것을 볼 수 있다.

〈표 2-27〉 2019년 연평균 대비 월별 일평균 대중교통 이용자수 비교(전주시 vs 시군)

연도	월	2019년 연평균 대비		
		전주시(%)	시군 중앙값(%)	차이
2022	1	87.0	80.5	6.5
	2	82.6	75.1	7.5
	3	97.4	83.7	13.7
	4	110.8	103.2	7.5
	5	117.5	108.8	8.7
	6	111.6	107.3	4.3
	7	105.3	103.0	2.3
	8	100.8	89.8	11.1
	9	112.9	107.4	5.5
	10	112.7	107.2	5.5
	11	117.4	108.6	8.8
	12	113.5	104.4	9.2
2023	1	95.6	79.5	16.1
	2	104.3	87.4	16.9
	3	120.1	99.4	20.6
	4	120.2	97.6	22.5
	5	120.4	98.6	21.7
	6	117.9	93.8	24.1

주: 경기도를 제외한 도지역 시군 중 2019년 일평균 대중교통 이용자수가 5,000명 이상인 시군만을 대상으로 분석  
 자료: 교통카드 승하차 자료를 이용하여 연구진 작성

따라서, 전주시의 대중교통 정기권 도입은 코로나19에 따라 대중교통 이용을 자제했던 이용자들이 빠르게 대중교통으로 복귀하는 효과를 주는 것으로나 나타나 대중교통 수송 능력 회복의 중요한 요소로 볼 수 있다.



[그림 2-25] 2019년 연평균 대비 월별 일평균 대중교통 이용자수 비교(전주시 vs 시군)

### 3. 코로나19 이후 대중교통 회복 전략

세계 각국에서 시민의 대중교통 이용 부담경감 및 코로나로 인한 대중교통 이용 감소의 회복을 위한 새로운 정기권 도입사례가 늘어나고 있다.

〈표 2-28〉 코로나19 이후 국외 주요도시 대중교통 요금 할인 사례

국가	도시	이용수단	혜택	적용일정
미국	뉴욕 <sup>1)</sup>	지하철, 지역버스	• 월요일~일요일 단위로 12회 이용이후 무제한 무료	2022.3.9. update
		Metro-North 와 Long Island Rail Road	• 무제한 정기권 (Peak 요금의 추가 10% 할인) • 20회권 (Peak 요금의 20%할인, 60일간 유효)	
	보스턴 <sup>2)</sup>	통근철도	• 2020.6월 임시 도입한 5일권(5-Day FlexPass)에 대해 : 유효기간 연장(30일), 24시간 내 무제한 이용 10회 편도권 금액의 10%할인 판매 • 1일권 할인 (\$12.75 → \$11), 24시간 내 5회까지 • 7일권/30일권 Linkpass 도입 (7일권: \$22.5, 30일권:\$30)	2022.7.1. 예정
	시카고 <sup>3)</sup>	Metra 운영 통근열차	• 월 정기권 \$100 구매시 무제한 이용 • \$30 추가시 지역간 이동시에도 Metra 철도 무제한 이용	2022.7. ~2022.9. (임시)
영국	맨체스터 <sup>4)</sup>	버스	• 일 최대요금(cap) 하향 1회 금액: £2.0 단일화, 1일 최대: £6.40→£5.0	2022.9.
독일 <sup>5)</sup>	독일철도 (RE) 접근지역	대중교통 전체	• 1개월간 €9로 독일 전역 모든 대중교통 무제한 이용 (RE* 접근지역일 경우 인접 국가까지 이용 요금도 동일)	2022.6. ~2022.8.
오스트레일리아	퍼스 <sup>6)</sup>	대중교통 전체	• 일 최대요금(cap) 적용 구간 확대 Mandurah(72km) → Perth CBD 까지 2 Zone요금 적용	2022.6.
뉴질랜드	오克蘭드 <sup>7)</sup>	버스, 철도, 페리	• 정규 요금의 50%할인 판매 (Waiheke 와 관광 ferry를 제외)	2022.4. ~2022.8.

자료: 연구진 작성, \*RE: 일반 저속 열차

1) <https://new.mta.info/fares>, (검색일: 2023.05.12.)

2) <https://www.boston.com/news/local-news/2022/03/24/mbta-five-day-commuter-rail-flex-pass/>, (검색일: 2023.05.12.)

3) <https://metra.com/fares>, (검색일: 2023.05.12.)

4) <https://www.bbc.com/news/uk-england-manchester-62793407>, (검색일: 2023.05.12.)

5) <https://www.falstaff.com/en/news/germany-says-goodbye-to-9-euro-public-transport-ticket>, (검색일: 2023.05.12.)

6) <https://www.transperth.wa.gov.au/tickets-fares/free-travel>, (검색일: 2023.05.12.)

7) <https://www.stuff.co.nz/national/health/coronavirus/120515860/coronavirus-public-transport-in-auckland-likely-to-reduce-to-weekend-levels>, (검색일: 2023.05.12.)



정기권 이외에 일부 도시는 대중교통 요금을 전면 무료화 하는 정책을 운영중이며, 내국인에 국한하지 않고 관광객을 포함하여 전지역의 대중교통을 무료화한 국가는 룩셈부르크가 유일하다. 자세한 세계 각국의 대중교통 무료 운영 현황은 부록 4에 정리하였다.

〈표 2-29〉 코로나19 이후 국외 주요도시 대중교통 요금 무료 지역

국가	도시	이용수단	혜택	적용일정
룩셈부르크 <sup>1)</sup>	전지역	모든 대중교통 수단	• 내국인과 관광객 모두 요금 무료	2020.2.29.
몰타 <sup>2)</sup>	전지역	모든 대중교통 수단	• 현재 75세 이상 운영중 • 대중교통 요금 전면무료화 예정	2022.10.
에스토니아 <sup>3)</sup>	탈린	모든 대중교통 수단	• 내국인 대상 무료	2013년
프랑스 <sup>4)</sup>	퐁케르크	버스, 기차	• 내국인 대상 무료	2018년
스페인 <sup>5)</sup>	전지역	국영철도회사 '렌페' 운영 열차	• 300km이내 여행한정	2022.9.1.~ 2022.12.31.

자료: 연구진 작성

1) <https://www.dw.com/en/luxembourg-makes-public-transport-free/a-52582998>, (검색일: 2023.05.12.)

2) <https://timesofmalta.com/articles/view/live-blog-budget-2022-as-it-happens.907150>, (검색일: 2023.05.12.)

3) <https://www.economist.com/europe/2019/05/09/free-public-transport-in-estonia>, (검색일: 2023.05.12.)

4) <https://www.france24.com/en/20171109-france-french-cities-public-transport-free-dunkirk-compiegne>, (검색일: 2023.05.12.)

5) <https://www.timeout.com/news/spains-free-rail-ticket-scheme-has-been-extended-until-december-040323>, (검색일: 2023.05.12.)

독일의 9유로 티켓은 실험적인 측면에서도 여러 나라의 관심을 받았으며, 대다수의 이용자들에게 큰 지지를 얻었다.

〈표 2-30〉 독일 9유로 티켓 개요

항목	내용
개요	에너지, 모빌리티 가격 증가에 따른 가계부담 경감 목적으로 시행
운영기간	2022.6.1.~2022.8.31.(3개월)
이용범위	고속철을 제외한 독일 전역의 대중교통 전체
소요예산	€ 2.5billion (약 3조5,000억원)
총판매수	5천200만장

자료: 연구진 재정리,

<https://www.german-way.com/travel-and-tourism/public-transport-in-germany/about-germanys-9-euro-ticket/>, (검색일: 2023.03.20.)

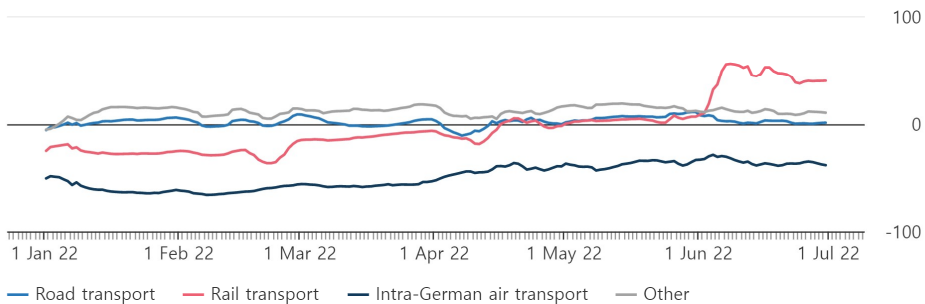
<https://www.falstaff.com/en/news/germany-says-goodbye-to-9-euro-public-transport-ticket>, (검색일: 2023.03.20.)

SPIEGEL의 Civey 조사(2022.6.)에 따르면, 대부분의 사람들이 비용은 다소 높아지더라도 전국단위의 영구적인 9-euro 티켓을 원한다고 응답했다. 9-euro 티켓 종료 후 1년에 365유로로 구매할 수 있는 신규 티켓 발매 의견에 대해서는 54%가 찬성, 26% 반대, 나머지 20%는 중립을 보였다. 다양한 후속 제도의 도입이 장기적으로는 지역 대중교통 신규 이용자를 다수 끌어들이는 것으로 내다보고 있으며, 신규 제도 도입시 ‘확실히 구매하겠다’가 19%, ‘긍정적이다’가 12%를 차지했다. 하지만, VDV의 대변인은 원활한 운영을 위해서 저렴한 티켓의 도입과 병행하여 노선과 역사를 확장시키는 것이 동시에 이루어져야 한다고 언급했다.

2022년 7월 9유로 티켓 도입 1개월의 효과를 분석한 보고서에 따르면, 2019년 6월대비 30km~300km 거리의 이용객이 현저하게 증가한 반면, 300km이하 도로 이용 통행은 소폭 감소하였다. 특히, 주말 도로 이용이 줄고 철도 이용이 늘어난 것으로 나타났다. 또한, 모바일 통계 결과에 따르면 9유로 시행 첫 달 이후 독일 전역의 철도이용객이 현저하게 증가하였다. 2022년 5월이 2019년 동월대비 철도이용객이 3%정도 많은데 비해, 6월에는 평균 42%가 증가하였다.

Change in mobility in long-distance transport, by means of transport, on 2019

Percent, 7-day average



Note: Regarding the 7-day average only the data available for the 7-day period are used to calculate the average. Data gaps usually occur because of technical problems on the part of the mobile network operators. Sources: own calculation | © Teralytics

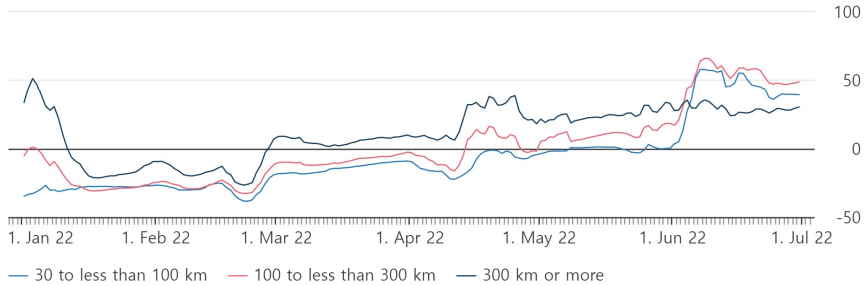
© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023

출처: [https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22\\_284\\_12.html](https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22_284_12.html), (검색일: 2023.03.11.)

[그림 2-26] 2019년 대비 장거리 통행 변화

### Change in mobility in rail transport, by distance, on 2019

Percent, 7-day average



Note: Regarding the 7-day average only the data available for the 7-day period are used to calculate the average. Data gaps usually occur because of technical problems on the part of the mobile network operators. Sources: own calculation | © Teralytics

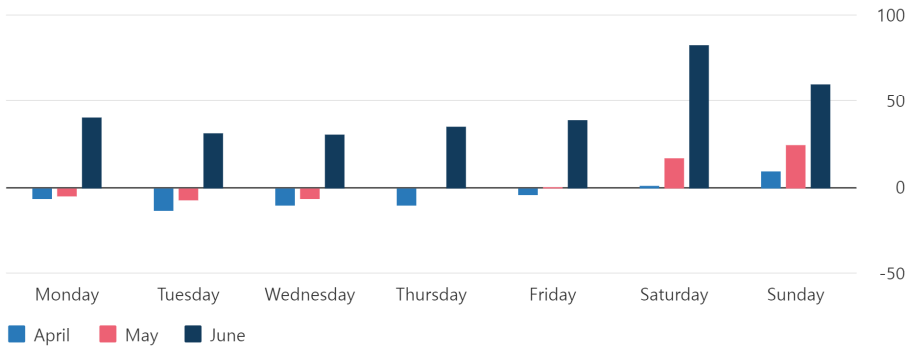
© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023

출처: [https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22\\_284\\_12.html](https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22_284_12.html), (검색일: 2023.03.11.)

### [그림 2-27] 2019년 대비 철도 통행 변화

### Change in mobility in rail transport, 2022 on 2019

By monthly average of weekdays, percent



Sources: own calculation | © Teralytics

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023

출처: [https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22\\_284\\_12.html](https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22_284_12.html), (검색일: 2023.03.11.)

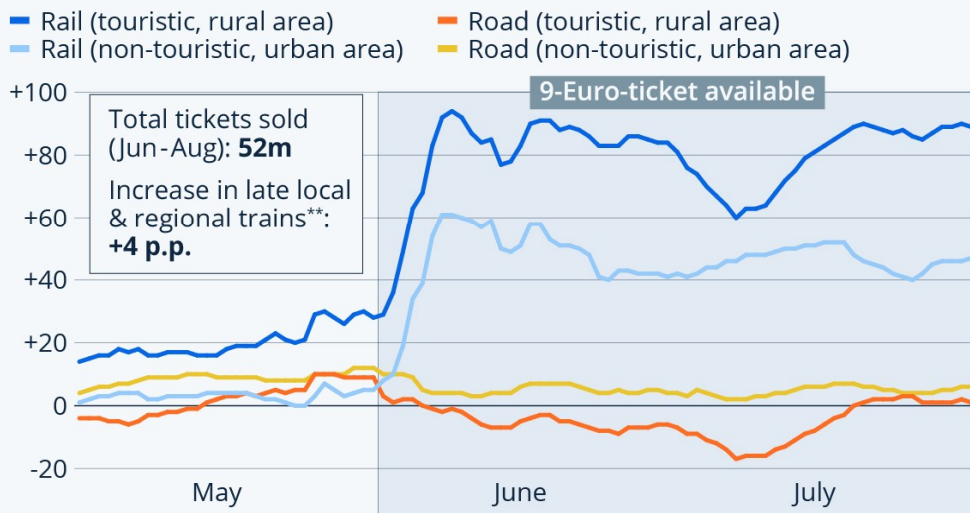
### [그림 2-28] 2019년 대비 요일별 통행량 변화

한편, 철도 공급을 늘렸음에도 불구하고 9유로 티켓으로 인해 승객이 넘쳐나고 운행지연도 늘어났다는 부정적인 의견도 존재했다. 2022년 8월 Statista의 분석에 따르면 제도가 시행된 6월초부터 교외 관광지의 철도관광객이 도심 일반이용자의 거의 두 배로 늘어

난 반면, 일반 도심의 도로이용은 큰 변화가 없고 일부 교외 관광지로의 도로이용이 줄어들었다. 한편, 9유로 티켓의 종료인 8월말까지 누적 5천2백만장의 티켓이 판매되었고 이는 독일 인구의 1/3에 달하는 수치로 대중교통 활성화의 목적에서 본다면 이례적인 수치이다.

## Germany's 9-Euro-Ticket Causes Train Travel Frenzy

Change in the number of trips taken on rail services/ by road\* in Germany in 2022 (in percent)



\* 7-day average, distances of 30 km and more \*\* Apr-May to Jun-Jul

Sources: Deutsche Bahn, Federal Statistical Office of Germany, Association of German Transport Companies



statista

출처: <https://www.statista.com/chart/28115/9-euro-ticket-rail-trips-taken/>, (검색일: 2023.03.11.)

[그림 2-29] 9유로 티켓 운영과 철도이용객 수 변화

2022년 8월말 9유로 티켓 제도의 종료 이후 다양한 연계효과가 분석되었다. 대중교통 이용률은 독일 전역에서 평균 10% 증가하였고, 특히, 브란덴부르크지역에서 최대 25% 증가하였다. 2019년대비 철도이용률은 1.8배 증가하였고, 9유로 티켓이 운영되는 3개월 동안 절감된 이산화탄소의 총량은 180만톤으로 동일 기간동안 아우토반에 속도제한을 도입했을 때 절감되는 배출량과 동일하다고 분석되었다. 한편, 대기오염도 6%나 감소하였으며, 26개의 도시를 대상으로 한 설문에서 23개 도시에서 교통 혼잡이 개선되었다고 응답했다.



대중교통 통합정기권 도입방안 연구

# [제3장]

## 통합정기권 도입을 위한 법·제도 검토

제1절 대중교통 재정 지원 관련 법·제도

제2절 대중교통 운임 및 환승체계 현황

제3절 국내외 대중교통 재정 지원 현황





## 제3장 | 통합정기권 도입을 위한 법·제도

### 제1절 대중교통 재정 지원 관련 법·제도

#### 1. 대중교통 재정지원 근거 법령

대중교통부문의 재정지원은 「여객자동차운수사업법」과 「도시철도법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」, 「지속가능교통물류발전법」 등에 근거를 두고 있다. 버스의 경우 큰 틀에서 차량대차 등 시설·장비 개선에 대한 재정지원과 통합환승체계 구축, 버스교통체계 개선 등 교통운영 개선에 대한 재정지원, 벽지노선 운행 및 운임할인액 보전, 연료비 지원 등 노선 운행에 대한 재정지원을 각 지자체에서 위임하고 있다. 이와 함께 구조조정 및 대중교통 육성을 위한 재정지원 부문에 대한 지원이 이루어진다. 도시철도의 경우에는 「도시철도법」 제19조 제4호에 근거하여 도시철도 건설 및 운영에 따른 재정지원이 이루어지고 있다. 두 교통수단을 통합하여 지원하는 체계로서 「지속가능교통물류발전법」에서 교통수단 간 수송 분담구조 개선과 대중교통의 육성 및 이용 촉진사업을 시행하는 데 따른 정부 지원이 이루어지고 있다.

〈표 3-1〉 버스 및 도시철도 재정지원 유형 및 법적 근거

교통수단	재정지원 유형	법적 근거
버스	벽지노선 운행	「여객자동차운수사업법」 50조 제1항 제2호 「여객자동차운수사업법」 50조 제3항
	차량 대차	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제4호
	서비스 향상 및 안전을 위한 시설·장비의 확충·개선	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제6·8호
	요금결제시스템 및 통합환승체계 구축을 위한 시설·장비의 확충·개선	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제9호 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제94조 제2호

교통수단	재정지원 유형	법적 근거
교통수단	학생·청소년 등 운임할인으로 인한 결손액의 보전	「여객자동차운수사업법」 제50조 제1항 제9호 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제94조 제3호
	버스교통체계 개선	「여객자동차운수사업법」 제50조 제2항 제3호
	감차 보상	「여객자동차운수사업법」 제50조 제4항 제1호
	연료비 지원	「여객자동차운수사업법」 제50조 제5·6·7항
	구조조정에 대한 지원	「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제11조
	대중교통 육성을 위한 재정지원	「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제12조
도시철도	도시철도 건설 및 운영 보조	「도시철도법」 제19조 제4호
버스+ 도시철도	교통수단 간 수송 분담구조 개선	「지속가능 교통물류 발전법」 제33조 제1항 제3호
	대중교통의 육성 및 이용 촉진 사업	「지속가능 교통물류 발전법」 제33조 제1항 제5호 「지속가능 교통물류 발전법 시행령」 제46조 제1호

### 여객자동차 운수사업법 (약칭: 여객자동차법)

[시행 2022. 1. 28.] [법률 제18346호, 2021. 7. 27., 일부개정]

제50조(재정 지원) ① 국가는 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

1. 자동차의 고급화나 터미널의 현대화
  2. 수익성이 없는 노선의 운행
  3. 공동시설이나 안전관리시설의 확충과 개선
  4. 낡은 차량의 대체(代替)
  5. 터미널의 이전이나 규모·구조·설비의 확충·개선
  6. 여객자동차 운수사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충 또는 개선
  7. 여객자동차운송플랫폼사업을 위하여 필요한 시설·설비의 설치 및 개선
  8. 경제적·환경친화적 안전운전 및 관리를 지원하는 시설·장비의 확충과 개선
  9. 그 밖에 여객자동차 운수사업을 진흥하기 위한 것으로서 국토교통부령으로 정하는 사항
- ② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다.
1. 여객자동차 운수사업자가 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우
  2. 여객의 안전을 위한 교통안전시설을 확충하기 위하여 필요한 경우
  3. 대중교통을 활성화하기 위하여 버스교통체계를 개선하는 경우

4. 터미널이용객의 편의를 증진하기 위하여 경영이 어려운 터미널사업을 계속하게 할 필요가 있는 경우

5. 여객자동차운송사업(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우만 해당한다)의 폐업 또는 감차를 통한 구조조정이 필요할 경우

6. 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우

7. 운수종사자의 휴식에 필요한 시설을 설치·개선하는 경우

8. 운수종사자의 근로여건 및 처우개선을 위하여 필요한 경우

③ 시·군 또는 구(자치구를 말한다. 이하 같다)는 제1항제2호의 수익성이 없는 노선을 운행하는 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 필요한 사항은 해당 시·군 또는 구의 조례로 정한다.

④ 국가는 지방자치단체가 다음 각 호에 해당하는 사업을 하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 이에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

1. 제5조제3항의 지역별 수송력 공급계획을 초과하는 차량에 대하여 감차보상을 하는 경우  
2. 제5조제2항제7호에 따라 운수종사자의 휴식에 필요한 시설을 설치·개선하는 경우

⑤ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자에게 유류(油類)에 부과되는 다음 각 호에 따른 세금 등의 인상액에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.

1. 「교육세법」 제5조제1항, 「교통·에너지·환경세법」 제2조제1항제2호, 「지방세법」 제136조제1항에 따라 경유에 각각 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차 주행에 대한 자동차세

2. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호바목, 「교육세법」 제5조제1항, 「석유 및 석유대체연료사업법」 제18조제2항제1호에 따라 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세·교육세·부과금

⑥ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자에게 천연가스에 부과되는 다음 각 호에 따른 세금 등에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.

1. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호사목에 따라 부과되는 개별소비세

2. 「석유 및 석유대체연료사업법」 제18조제2항제1호에 따라 부과되는 수입·판매 부과금

3. 「관세법」 제14조, 제49조 및 제50조제1항에 따라 부과되는 관세
4. 「부가가치세법」 제4조에 따라 부과되는 부가가치세
- ⑦ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자가 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 수소전기자동차를 운행하기 위하여 수소를 충전하는 경우 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.
- ⑧ 국토교통부장관, 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 제5항부터 제7항까지의 규정에 따른 보조금 지급업무의 효율적 운영을 위하여 국가기관, 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관, 이 법에 따른 공제조합, 「보험업법」에 따른 보험회사 및 보험요율 산출기관, 그 밖의 관계 기관 등에 대통령령으로 정하는 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료의 제출을 요청받은 자는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
- ⑨ 국가 또는 시·도는 안정적 교통서비스 제공 및 교통안전서비스 향상을 위하여 운수종사자가 되기를 희망하는 사람에게 대통령령 또는 조례로 정하는 바에 따라 인력양성에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

자료: 국토연구원 내부자료(2022), 원문: 일본 내각법제국, <https://www.clb.go.jp/>(검색일: 2022. 11. 10.)

#### 도시철도법

[시행 2022. 12. 1.] [법률 제18522호, 2021. 11. 30., 타법개정]

제19조(도시철도의 건설 및 운영을 위한 자금조달) 도시철도의 건설 및 운영에 필요한 자금은 다음 각 호의 재원 및 방법으로 조달한다.

1. 도시철도건설자 또는 도시철도운영자의 자기자금(自己資金)
2. 도시철도를 건설·운영하여 생긴 수익금
3. 제20조에 따른 도시철도채권의 발행
4. 국가 또는 지방자치단체로부터의 차입 및 보조
5. 국가 및 지방자치단체 외의 자(외국 정부 및 외국인을 포함한다)로부터의 차입·출자 및 기부
6. 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」에 따른 역세권개발사업으로 생긴 수익금
7. 도시철도부대사업으로 발생하는 수익금

## 도시철도법

[시행 2022. 12. 1.] [법률 제18522호, 2021. 11. 30., 타법개정]

제19조(도시철도의 건설 및 운영을 위한 자금조달) 도시철도의 건설 및 운영에 필요한 자금은 다음 각 호의 재원 및 방법으로 조달한다.

1. 도시철도건설자 또는 도시철도운영자의 자기자금(自己資金)
2. 도시철도를 건설·운영하여 생긴 수익금
3. 제20조에 따른 도시철도채권의 발행
4. 국가 또는 지방자치단체로부터의 차입 및 보조
5. 국가 및 지방자치단체 외의 자(외국 정부 및 외국인을 포함한다)로부터의 차입·출자 및 기부
6. 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」에 따른 역세권개발사업으로 생긴 수익금
7. 도시철도부대사업으로 발생하는 수익금

## 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 (약칭: 대중교통법)

[시행 2023. 2. 16.] [법률 제19050호, 2022. 11. 15., 일부개정]

제11조(노선여객자동차운송사업의 구조조정 지원 등) ① 국가 또는 지방자치단체는 대중교통운영자 중 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선여객자동차운송사업자”라 한다)가 합병·분할·분할합병·영업양도 등을 통한 구조조정을 하거나 경영개선을 위한 노력을 하는 경우 재정지원 등 필요한 지원을 할 수 있다.

② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 지원을 위하여 필요하다고 인정되는 경우 노선여객자동차운송사업자로 하여금 구조조정 또는 경영개선에 관한 계획을 제출하게 할 수 있다.

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제18조에 따른 대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가 결과 노선여객자동차운송사업의 구조조정이 필요하다고 인정되는 경우 노선여객자동차운송사업자에게 구조조정을 권고할 수 있다.

제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 대중교통운영자에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하거나 용자할 수 있다.

1. 제10조에 따른 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치
2. 저상(底床)버스의 도입 등 대중교통수단의 고급화·다양화
3. 환승시설 등 대중교통시설의 확충·개선
4. 제10조의5에 따른 전국호환 교통카드의 설치·운영
5. 알뜰교통카드 사업
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위한 사업

## 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 (약칭: 대중교통법)

[시행 2023. 2. 16.] [법률 제19050호, 2022. 11. 15., 일부개정]

제11조(노선여객자동차운송사업의 구조조정 지원 등) ① 국가 또는 지방자치단체는 대중교통운영자 중 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선여객자동차운송사업자”라 한다)가 합병·분할·분할합병·영업양도 등을 통한 구조조정을 하거나 경영개선을 위한 노력을 하는 경우 재정지원 등 필요한 지원을 할 수 있다.

② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 지원을 위하여 필요하다고 인정되는 경우 노선여객자동차운송사업자로 하여금 구조조정 또는 경영개선에 관한 계획을 제출하게 할 수 있다.

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제18조에 따른 대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가 결과 노선여객자동차운송사업의 구조조정이 필요하다고 인정되는 경우 노선여객자동차운송사업자에게 구조조정을 권고할 수 있다.

제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 대중교통운영자에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하거나 융자할 수 있다.

1. 제10조에 따른 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치
2. 저상(底床)버스의 도입 등 대중교통수단의 고급화·다양화
3. 환승시설 등 대중교통시설의 확충·개선
4. 제10조의5에 따른 전국호환 교통카드의 설치·운영
5. 알뜰교통카드 사업
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위한 사업

## 지속가능 교통물류 발전법 (약칭: 지속가능교통법)

[시행 2021. 12. 7.] [법률 제18563호, 2021. 12. 7., 일부개정]

제33조(비동력·무탄소 교통수단의 개발지원) 국가 및 지방자치단체는 비동력·무탄소 교통수단의 개발을 촉진하기 위하여 관련 법률에 따라 비동력·무탄소 교통수단 개발사업을 추진하고 이를 지원하여야 한다.

제50조(지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원) ① 국가는 지방자치단체나 교통물류운영자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우로서 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 예산의 범위에서 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

1. 특별지역대책의 시행
  2. 제18조에 따른 자발적 협약에 따른 자동차 통행량 총량 관리
  3. 제19조에 따른 교통수단 간 수송 분담구조 개선사업
  4. 제21조에 따른 전환교통 촉진을 위한 환승·환적 시설 및 장비의 설치 지원
  5. 그 밖에 지속가능 교통물류체계의 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 사업
- ② 국가는 지속가능 교통물류체계 개선사업 등에 참여하는 교통물류운영자, 환경친화적 교통수단의 개발자 및 구매자 등에 대하여 세법에서 정하는 바에 따라 세제지원을 할 수 있다.

위의 법적 근거에 따라 시내버스 및 도시철도의 인·허가기관은 관련된 운송사업자에게 재정지원을 시행하고 있다. 특별·광역시의 조례를 대상으로 볼 때 환승할인 등으로 인한 운수수입금의 부족액에 대하여 조례를 근거로 하여 각 운송사업자에게 지급하고 있다.

〈표 3-2〉 특별·광역시별 법령 외 재정지원 대상

지역	재정지원 대상
서울 <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스의 고급화·다양화를 위해 저상버스 등의 도입으로 인한 구입비와 일반버스 구입비와의 차액</li> <li>• 버스운송수입금 공동관리(시내버스운송사업자들이 버스산업의 육성발전을 위해 공동운수협정을 통해 운송수입금을 공동관리하고 운행실적에 따라 분배하는 것을 말한다. 이하 같다)에 의한 운송수입금 부족액</li> <li>• 버스정류소 표지판 설치 및 버스도색 등 버스시설 개선비용</li> <li>• 대중교통수단간 환승할인제와 관련된 사업</li> </ul>
부산 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통수단간 환승할인제</li> <li>• 버스운송수입금 공동관리사업(시내버스운송사업자와 마을버스운송사업자가 버스산업의 육성발전을 위해서 법 제11조에 따른 공동운수협정을 체결하여 운송수입금을 공동관리하고 운행실적에 따라 분배하는 것을 말한다. 이하 같다)</li> </ul>
대구 <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통수단간 환승할인제로 인한 결손액의 보전</li> </ul>
인천 <sup>4)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스운송수입금공동관리에 의한 운송수입금 부족액</li> <li>• 카드결제 시스템 활성화를 위한 서비스 개선사업 및 통신료, 카드 수수료 등 지원</li> </ul>
광주 <sup>5)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통수단간 환승할인 결손액 보전</li> <li>• 버스운송수입금공동관리(시내버스운송사업자들이 버스산업의 육성발전을 위해 공동운수협정을 통하여 운송수입금을 공동관리하고 운행실적에 따라 분배하는 것을 말한다. 이하 같다)에 따른 운송 수입금 부족액</li> </ul>
대전 <sup>6)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스교통체계의 개선에 따른 표준운송원가와 운송수입금의 차액보조사업</li> </ul>
울산 <sup>7)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통수단간 환승할인제로 인한 결손액의 보전</li> <li>• 여객자동차 운수종사자 사기진작을 위한 사업</li> <li>• 여객자동차 운수종사자 교육 및 연수사업</li> <li>• 여객자동차 운수종사자 제복구입 등 대중교통서비스 향상을 위한 사업</li> </ul>

자료: 1) 「서울특별시 여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례」 제3조 제2항 제4호  
 2) 「부산광역시 여객자동차 운수사업의 재정지원 등에 관한 조례」 제2조 제3·4호  
 3) 「대구광역시 여객자동차 운수사업 지원 조례」 제3조 제3호  
 4) 「인천광역시 여객자동차 운수사업 등에 관한 조례」 제3조 제2항 제2·4호  
 5) 「광주광역시 대중교통지원 및 한정면허 등에 관한 조례」 제3조 제2항 제5·6조  
 6) 「대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례」 제3조 제1호  
 7) 「울산광역시 여객자동차 운수사업의 재정지원 등에 관한 조례」 제3조 제3·5·6·7호

## 제2절 대중교통 운임 및 환승체계 현황

### 1. 주요권역 대중교통 운임체계

대중교통 운임 책정 근거의 경우 버스는 「여객자동차운수사업법」 제8조에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위 내에서 책정 후 신고하도록 되어 있다. 도시철도는 「도시철도법」 제31조에 따라 원가와 버스 등 다른 교통수단 운임과의 형평성을 고려, 시·도지사가 정한 범위 내에서 책정 후 신고하도록 되어 있다.

운임체계의 경우 시내 및 농어촌버스의 운임·요율은 동일한 특별시·광역시·시·군 내에서는 단일운임 적용을, 시(읍)계외 지역에 대하여는 구역제·구간제·거리비례제 운임을 기본체계로 하지만, 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우에는 별도의 운임·요율을 적용할 수 있다(「여객자동차 운수사업 운임·요율 등 조정요령」 제3조 제2호). 도시철도의 경우에는 지역별로 상이한 운임체계로 운영되고 있다.

균일운임제는 승차시 지불한 운임에서 추가 요금이 발생하지 않는 운임제이고, 구간운임제는 출발지에서 일정 구간 단위로 요금을 부과하는 방식으로, 출발지마다 구간이 달라지기 때문에 요금제가 복잡하다. 거리비례제는 수송 거리에 비례하여 운임을 증가시키는 방식으로, 통행이 기본요금 거리를 넘어갈 경우 단위 구간당 추가 요금을 지불하는 방법이다.

#### 가. 수도권

시내버스의 경우 서울특별시는 단일요금제를 적용하고 있으며, 인천과 경기도는 단일요금제와 거리비례제를 혼용하고 있다. 마을버스는 전체 지자체에서 단일요금제를 적용하고 있으며, 도시별로 기본요금에는 약간의 차이가 있다. 도시철도/경전철은 전 구간 거리비례제로 운영되고 있으며, 기본운임은 1,250원이나 신분당선과 공항철도 일부 구간에서는 별도의 기본운임을 적용하고 있다. 거리비례운임의 경우 10~40km(일반버스) 또는 30~60km(광역버스) 까지 5km 당 100원, 40km 또는 60km 초과시에는 100원의 추가 운임을 징수하고 있으며, 공항철도 영종도구간 및 수도권 외 구간에서는 별도의 거리 요율을 적용한다.



〈표 3-3〉 수도권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준)

교통수단	관할 지역	상세 수단	운임체계	운임
버스	서울1)	시내버스	단일요금제	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 간선·지선버스 : 1,200원</li> <li>• 광역버스 : 2,300원</li> <li>• 순환·차등지선버스 : 1,100원</li> <li>• 심야버스 : 2,150원</li> </ul>
		마을버스	단일요금제	• 900원
	인천2)	시내버스	단일요금제	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 간선·좌석·급행버스 : 1,250원</li> <li>• 직행좌석버스 : 2,650원</li> </ul>
			거리비례제	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 좌석버스 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기본운임(10km 이내) : 1,300원(타 시/도행 좌석버스) 1,650원(영종행 좌석버스)</li> <li>- 거리운임 : 100원/5km (10~40km) 100원 (40km 초과)</li> </ul> </li> <li>• 광역급행버스 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기본운임(30km 이내) : 2,600원</li> <li>- 거리운임 : 100원/5km (30~60km) 100원 (60km 초과)</li> </ul> </li> </ul>
		마을버스	단일요금제	• 1,000원
	경기3)	시내버스	단일요금제	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일반버스 : 1,450원</li> <li>• 좌석버스 : 2,450원</li> <li>• 직행좌석버스 : 2,800원</li> </ul>
거리비례제			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일반버스 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기본운임(10km 이내) : 1,450원</li> <li>- 거리운임 : 100원/5km (10~40km) 100원 (40km 초과)</li> </ul> </li> <li>• 경기순환버스 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기본운임(30km 이내) : 3,050원</li> <li>- 거리운임 : 100원/5km (30~60km) 100원 (60km 초과)</li> </ul> </li> <li>• 광역급행버스 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기본운임(30km 이내) : 2,800원</li> <li>- 거리운임 : 100원/5km (30~60km) 100원 (60km 초과)</li> </ul> </li> </ul>	
마을버스		단일요금제	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,250원(하남시)</li> <li>• 1,300원(부천·고양·남양주시)</li> <li>• 1,350원(그 외 지역)</li> </ul>	
도시철도/경전철4)	-	-	거리비례제	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기본운임(10km 이내) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,250원 (서울교통공사, 코레일, 기타 경전철)</li> <li>- 1,250원+'500원~' (신분당선)</li> </ul> </li> <li>• 거리운임 : 100원/5km (10~50km) 100원/8km (50km 초과)</li> <li>• 수도권 외 : 100원/4km</li> </ul> <p>※ 공항철도 영종도구간 별도 운임체계 적용</p>

자료: 1) 서울특별시 교통, [https://news.seoul.go.kr/traffic/traffic\\_price.\(2023.3.21.\)](https://news.seoul.go.kr/traffic/traffic_price.(2023.3.21.))

2) 인천버스정보, [http://bus.incheon.go.kr/bis/fare.view.\(2022.3.21.\)](http://bus.incheon.go.kr/bis/fare.view.(2022.3.21.))

3) 경기도청, [https://www.gg.go.kr/contents/contents.do?cildx=629&menuld=2344.\(2022.3.21.\)](https://www.gg.go.kr/contents/contents.do?cildx=629&menuld=2344.(2022.3.21.))

4) 서울교통공사, [http://www.seoulmetro.co.kr/kr/page.do?menuldx=354.\(2022.3.21.\)](http://www.seoulmetro.co.kr/kr/page.do?menuldx=354.(2022.3.21.))

신분당선, <https://www.shinbundang.co.kr/>

공항철도, <https://www.arex.or.kr/>

## 나. 부산·울산권

부산·울산권의 경우 시내버스는 동일 시내지역에서 단일요금제를 적용하고 있다. 김해시와 울산시는 일부 노선에서 시계 외 지역에 대하여 구간요금제를 적용하고 있다. 도시철도와 경전철은 전체 구간요금제를 적용하고 있으며, 최대 2구간으로 구분하여 운임을 징수한다. 한국철도공사에서 운영하는 동해선 광역철도의 경우에는 수도권과 동일하게 거리비례제를 적용하고 있다.

〈표 3-4〉 부산·울산권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준)

구분		부산시	양산시	김해시	창원시	울산시	코레일
시내버스	유형	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제	-
	금액	(일반)1,200원 (좌석)1,700원	(일반)1,450원 (좌석)1,500원 ~1,850원	(일반)1,450원 (좌석)1,850원	(일반)1,450원 (좌석)1,750원	(일반)1,250원 (좌석)2,080원 ~3,500원	-
시내버스 시계외	유형	단일요금제	(기본) 단일요금제 (일부) 구간요금제	단일요금제	단일요금제	(기본) 단일요금제 (일부) 구간요금제	-
	금액	시내와 동일	(일부) 시계외요금 1,850원~ 2,700원	시내와 동일	시내와 동일	(일부) 시계외요금 2,080원~ 3,500원	-
도시철도	유형	구간요금제	구간요금제	-	-	-	-
	금액	(1구간) 1,300원 (2구간) 1,500원	(1구간) 1,300원 (2구간) 1,500원	-	-	-	-
경전철	유형	구간요금제	-	구간요금제	-	-	-
	금액	(1구간) 1,300원 (2구간) 1,500원	-	(1구간) 1,300원 (2구간) 1,500원	-	-	-
광역철도 (동해선)	유형	-	-	-	-	-	거리비례제
	금액	-	-	-	-	-	(기본,10km) 1,300원 (추가) 매 10km당 200원

주: 시내버스의 시계외요금은 기본요금을 포함한 총 징수금액임

자료: 윤상원 외(2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」, p.59에서 재인용.

## 다. 대구권

대구권의 지자체의 경우 시·군 내 구간 시내버스와 도시철도는 단일요금제를 적용하고 있다. 구미시와 칠곡군의 경우 시·군 외 지역에서 구간요금제를 적용한다. 운임의 경우 대구와 구미, 칠곡군은 일반버스와 좌석버스의 운임에 차이가 있으며, 그 외 지역에서는 동일한 기본요금을 징수한다.

〈표 3-5〉 대구권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준)

구분		대구시	경산시	영천시	구미시	김천시	칠곡군
시내버스	유형	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제
	금액	(일반)1,250원 (좌석)1,650원	1,250원	(일반)1,250원 (좌석)1,250원	(일반)1,400원 (좌석)1,900원	(일반)1,400원 (좌석)1,400원	(일반)1,400원 (좌석)1,900원
	유형	단일요금제	단일요금제	단일요금제	구간요금제	거리비례제	구간요금제
	금액	시내와 동일	시내와 동일	시내와 동일	시계외요금 1,400원~ 4,700원	(기본 10km) 시내와 동일 (추가) 매 1km당 131.82원	시계외요금 1,400원~ 2,800원
도시철도	유형	단일요금제	단일요금제	-	-	-	-
	금액	1,250원	1,250원	-	-	-	-

주: 시내버스의 시계외요금은 기본요금을 포함한 총 징수금액임  
출처: 윤상원 외(2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」, p.65.

## 라. 광주권

광주권 시내버스의 경우 광주 및 인접 5개 시·군에서 시·군 내 구간에서는 전체 단일요금제를 적용하고 있으며, 운임은 900원~1,800원 수준이다. 시계 외 구간에서는 전체 구간요금제 또는 거리비례제 운임체계를 적용하고 있다. 광주광역시의 경우 시계 외 10km 이후 2km 당 140원의 추가 운임이 발생하고, 나주시의 경우 기본운임에서 500~1,200원이 추가된다. 화순·함평·장성·담양군의 경우 기본 10km 이후 매 1km 당 131.82원의 추가 운임을 징수하고 있다.

〈표 3-6〉 광주권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준)

구분		광주시	나주시	화순군	함평군	장성군	담양군
시내버스	유형	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제
	금액	(일반)1,250원 (좌석)1,700원	1,300원	900원	1,000원	1,000원	(일반)1,500원 (좌석)1,800원
	유형	거리비례제	구간요금제	거리비례제	거리비례제	거리비례제	거리비례제
	금액	(기본 10km) 시내와 동일 (추가) 매 2km당 140.0원	시계외요금 1,800원~ 2,500원	(기본 10km) 시내와 동일 (추가) 매 1km당 131.82원	(기본 10km) 시내와 동일 (추가) 매 1km당 131.82원	(기본 10km) 1,500원 (추가) 매 1km당 131.82원	(기본 10km) 시내와 동일 (추가) 매 1km당 131.82원
도시철도	유형	단일요금제	-	-	-	-	-
	금액	1,250원	-	-	-	-	-

주: 시내버스의 시계외요금은 기본요금을 포함한 총 징수금액임

출처: 윤상원 외(2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」

## 마. 대전권

대전 도시철도의 경우 구간운임제를 적용하고 있으며, 최대 2구간으로 나누어 운임을 징수한다. 시내버스는 시계 내 지역에서 6개 지자체가 모두 단일요금제를 적용하고 있으며, 1,250원~1,800원의 요금을 징수한다. 시계 외 지역의 경우 공주시는 모든 구간에서 단일요금제를 적용하고 있다. 천안시와 아산시의 경우는 거리비례제를 적용하고 있으며, 시계 외 10km 이후 매 1km 당 131.82원의 추가 요금이 징수된다. 대전과 세종, 청주시의 경우에는 일부 노선에서 구간요금제를 적용하고 있으며, 기본운임에서 300~600원의 추가 운임이 적용된다.

〈표 3-7〉 대전권 대중교통 기본요금(성인, 카드 기준)

구분		대전시	세종시	청주시	천안시	공주시	아산시
시내	유형	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제	단일요금제
	금액	(일반)1,250원 (좌석)1,700원	(일반)1,400원 (좌석)1,400원	(일반)1,400원 (좌석)1,800원	1,500원	1,500원	1,500원
시내버스 시계외	유형	(기본) 단일요금제 (일부) 구간요금제	(기본) 단일요금제 (일부) 구간요금제	(기본) 단일요금제 (일부) 구간요금제	거리비례제	단일요금제	거리비례제
	금액	시계외요금 2,000원~ 2,300원	(일부) 시계외요금 1,700원~ 2,000원	(일부) 시계외요금 1,800원~ 2,100원	(기본 10km) 시내와 동일 (추가) 매 1km당 131.82원	시내와 동일	(기본 10km) 시내와 동일 (추가) 매 1km당 131.82원
도시철도	유형	구간요금제	-	-	-	-	-
	금액	(1구간) 1,250원 (2구간) 1,350원	-	-	-	-	-

주: 시내버스의 시계외요금은 기본요금을 포함한 총 징수금액임

출처: 윤상원 외(2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」

## 2. 주요권역 대중교통 환승체계

### 가. 수도권

수도권은 서울·인천·경기도의 시내/마을버스와 도시·광역철도와 경전철 등 거의 모든 지역 내 교통수단을 포괄하여 통합 환승할인체계를 적용하고 있다. 기본요금 구간(10km) 이내 수도권 전역에서 총 4회까지 추가 요금 없이 환승이 가능하며, 환승 발생시 기본요금 구간(시내·마을버스 및 수도권전철: 10km, 직행좌석형 이상: 30km) 이후 5km 마다 100원의 추가 요금이 발생한다.

## 나. 부산·울산권

〈표 3-8〉 부산·울산권 내 광역환승 요금제 개요

구분	부산-김해-양산	창원-김해 시내버스	창원-함안 시내버스	
운임 체계	대상수단	<ul style="list-style-type: none"> <li>버스 : 부산시, 김해시, 양산시 시내버스 및 마을버스</li> <li>철도 : 부산 지하철, 김해 경전철, 동해선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>창원시, 김해시의 시내버스 및 마을버스</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>창원시의 시내버스 및 마을버스와 함안군의 농어촌버스</li> </ul>
	유효시간	<ul style="list-style-type: none"> <li>매 하차 후 30분 이내 (일부 노선 60분)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>매 하차 후 30분 이내</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>창원버스 : 매 하차 후 30분 이내</li> <li>함안버스 : 매 하차 후 60분 이내</li> </ul>
	환승횟수	<ul style="list-style-type: none"> <li>2회</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>무제한</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1회</li> </ul>
	환승요금	<ul style="list-style-type: none"> <li>기본운임 차액 : 가장 높은 수단의 기본요금 징수</li> <li>광역환승운임 : 타 기관 수단 이용에 따라 1차 500원, 2차 200원1)</li> <li>경전철 추가운임 : 2개 구간 이용시 200원 추가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>무료 환승 : 가장 높은 수단의 기본요금만 징수(후답 수단에서 차액 징수 가능)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>무료 환승 : 가장 높은 수단의 기본요금만 징수(후답 수단에서 차액 징수 가능)</li> </ul>
	시행시기	<ul style="list-style-type: none"> <li>2011.05 : 지자체 버스, 지하철</li> <li>2011.09 : 김해경전철</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019.11.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2021.11.</li> </ul>
	특이사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>동해선은 부산시 대중교통 수단과만 환승할인 적용</li> <li>부산 2000번 미적용(부산 ↔거제)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>창원버스, 김해버스 교차 시만 광역환승할인 적용</li> <li>부산-김해-양산 광역환승 요금제와 중복적용 불가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>광역환승 후 내부환승 중복할인 불가</li> </ul>
정산 체계	정산유형	<ul style="list-style-type: none"> <li>독립정산</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>독립정산</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미확인</li> </ul>
	배분방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>선탑수단 우선배분 후 차액만 후탑수단 배분</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>선탑수단 우선배분 후 차액만 후탑수단 배분</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미확인</li> </ul>
재정지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>버스 : 지자체에서 100% 손실 지원(부산은 준공영제 포함)</li> <li>김해경전철 : 관할 내 손실은 각 지자체 부담. 관할 외 손실은 50:50 부담</li> <li>동해선 : 1단계(부전~일광) 구간은 부산시와 코레일이 50:50 부담, 2단계(좌천~태화강) 구간 중 부산시 구간은 부산 전액 부담하고, 울산시 구간은 협의중(통합요금제 미포함)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>시·도 간 매칭으로 100% 손실 지원 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 광역지자체(경남) : 30%</li> <li>- 기초지자체 : 70% (창원 45%, 김해 55%)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미확인</li> </ul>	

주1 : 타 기관 교통수단 이용 시 추가환승으로 계산 (부산버스-김해버스-부산버스 이용 시, 추가운임 1회만 징수)

출처: 윤상원 (2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」

## 다. 대구권

〈표 3-9〉 대구권 내 광역환승 요금제 개요

구분	대구-경산-영천		구미-김천-칠곡
운입 체계	대상수단	<ul style="list-style-type: none"> <li>버스 : 대구시, 경산시, 영천시 시내버스 및 마을버스</li> <li>철도 : 대구 지하철</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>구미시, 김천시의 시내버스 및 마을버스와 칠곡군의 농어촌버스</li> </ul>
	유효시간	<ul style="list-style-type: none"> <li>첫차 하차 후 30분</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>동지역 : 60분 이내</li> <li>읍면지역 : 90분 이내</li> </ul>
	환승횟수	<ul style="list-style-type: none"> <li>무제한</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2회</li> </ul>
	환승요금	<ul style="list-style-type: none"> <li>무료 환승 : 가장 높은 수단의 기본요금만 징수(후탑 수단에서 차액 징수 가능)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>무료 환승 : 가장 높은 수단의 기본요금만 징수(후탑 수단에서 차액 징수 가능)</li> </ul>
	시행시기	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009.01 : 대구-경산 버스, 지하철(공동배차 운행노선 한정)</li> <li>2009.09 : 대구-경산 버스, 지하철(전 노선)</li> <li>2011.09 : 영천 시내버스</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2013.11. : 김천-구미 시내버스</li> <li>2015.12. : 칠곡 시내버스</li> </ul>
특이사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>대구/경산/영천 등록버스만 적용, 그 외 불가(타지역 등록버스는 시계외 요금 청구)</li> </ul>	-	
정산 체계	정산유형	<ul style="list-style-type: none"> <li>일부 독립정산(배차형태별 상이)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미확인</li> </ul>
	배분방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>단독배차 : 수단별 징수기관에 배분</li> <li>공동배차 : 차량수에 기반하여 배분</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미확인</li> </ul>
재정지원		<ul style="list-style-type: none"> <li>대구 : 100% 손실 지원(준공영제 시행)</li> <li>경산, 영천 : 80% 손실 지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>미확인</li> </ul>

출처: 윤상원 외(2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」

## 라. 광주권

〈표 3-10〉 광주권 내 광역환승 요금제 개요

구분	광주-인접시·군(나주시, 화순군, 함평군, 장성군, 담양군)	
운입 체계	대상수단	<ul style="list-style-type: none"> <li>버스 : 광주시·나주시 시내버스 및 마을버스, 화순군·함평군·장성군·담양군 농어촌버스</li> <li>철도 : 광주 지하철</li> </ul>
	유효시간	<ul style="list-style-type: none"> <li>첫차 하차 후 30분</li> </ul>
	환승횟수	<ul style="list-style-type: none"> <li>1회</li> </ul>
	환승요금	<ul style="list-style-type: none"> <li>기본요금 차액 : 가장 높은 수단의 기본요금만 징수(후탑 수단에서 차액 징수 가능) + 광역환승운임(기본요금의 50%(630원) 부과)</li> </ul>
	시행시기	<ul style="list-style-type: none"> <li>2013.07.</li> </ul>
특이사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>광주시와의 환승에만 환승할인 가능(인접시·군간 환승 불가)</li> <li>출발지·목적지가 광주인 경우, 농어촌버스 간 환승의 할인혜택 미적용</li> </ul>	
정산 체계	정산유형	<ul style="list-style-type: none"> <li>통합정산</li> </ul>
	배분방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>수단간 기본요금 비율로 배분</li> </ul>
재정지원		<ul style="list-style-type: none"> <li>지자체에서 100% 손실 지원(광주는 준공영제 포함)</li> </ul>

출처: 윤상원 외(2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」

## 마. 대전권

〈표 3-11〉 대전권 내 광역환승 요금제 개요

구분	대전-세종	공주-아산	천안-아산	
운임 체계	대상수단	<ul style="list-style-type: none"> <li>버스 : 대전시, 세종시 시내버스(BRT 포함)</li> <li>철도 : 대전 지하철</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>공주시, 아산시의 시내버스</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>천안시, 아산시의 시내버스</li> </ul>
	유효시간	• 매 하차 후 30분 이내	• 매 하차 후 45분 이내	• 매 하차 후 45분 이내
	환승횟수	• 1회	• 2회	• 2회
	환승요금	• 무료 환승 : 가장 높은 수단의 기본요금만 징수(후탑 수단에서 차액 징수 가능)	• 무료 환승 : 가장 높은 수단의 기본요금만 징수(후탑 수단에서 차액 징수 가능)	• 무료 환승 : 가장 높은 수단의 기본요금만 징수(후탑 수단에서 차액 징수 가능)
	시행시기	• 2013.06.	• 2015.05.	• 2007.08.
	특이사항	• 세종버스(BRT 포함)↔대전 지하철(2구간) 환승 시, 추가 운임 징수	-	-
정산 체계	정산유형	• 독립정산	• 미확인	• 미확인
	배분방식	• 선탑수단 우선배분 후 차액만 후탑수단 배분	• 미확인	• 미확인
재정지원	• 대전 준공영제, 세종시 공영제 +민영제, 관할지자체 보전	• 미확인	• 미확인	
구분	충남형 환승할인제 (충남형 알뜰교통카드)	천안형 환승할인제		
운임 체계	대상수단	<ul style="list-style-type: none"> <li>충남 버스 ↔ 타 시도 버스(경기, 대전, 세종, 충북, 전북 버스)</li> <li>충남 버스 ↔ 수도권 전철(1호선)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>천안시 시내버스 ↔ 수도권 전철(1호선)</li> </ul>	
	유효시간	• 45분 이내	<ul style="list-style-type: none"> <li>천안시 시내버스 → 수도권 전철 : 30분 이내</li> <li>수도권 전철 → 천안시 시내버스 : 45분 이내</li> </ul>	
	환승횟수	• 3회	• 3회	
	환승요금	<ul style="list-style-type: none"> <li>철도 추가운임 : 광역철도 이용요금 중 기본요금(1,250) 제외한 금액 추가 징수</li> <li>환승한 수단의 요임(환승한 수단의 기본요금은 탑승 시 징수 후 사후 환급)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>철도 추가운임 : 광역철도 이용요금 중 기본요금(1,250) 제외한 금액 추가 징수</li> <li>수도권 통합요금제 연계 : 수도권 대중교통 이용시 거리비례에 따라 매 5km당 100원</li> </ul>	
	시행시기	• 2022.01	• 2022.03	
	특이사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>광역알뜰카드 시스템과 연계하고 기존 알뜰카드 혜택에 추가로 광역환승할인 혜택 추가</li> <li>탑승 시 요금할인이 아닌 사후페이백 환급</li> <li>충청남도 도민이 사용 시에만 혜택 부여</li> </ul>	• 천안시 버스와 지하철 1호선의 환승에만 해당	
정산 체계	정산유형	• 독립정산(교통알뜰카드 시스템 활용)	• 미확인	
	배분방식	• 불필요 : 운영자 손실 없음	• 미확인	
재정지원	• 충청남도도와 시군 간 3:7 매칭으로 전액 지원	• 천안시 전액 지원		

출처: 윤상원 외(2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」



### 제3절 국내외 대중교통 재정 지원 현황

#### 1. 해외 주요 도시 대중교통 재정지원 현황<sup>1)</sup>

프랑스의 경우 파리 수도권교통행정기구(IdFM, Ile-de-France Mobilités)에서 공개한 2020년 기준 대중교통 운영비용은 9,361백만 유로이고, 운송수입은 2,797백만 유로로 운영비용 대비 운송수입은 약 29.8%로 나타났다. 수도권 대중교통 운영에 따른 적자에 대한 정부의 지원금은 1,878백만 유로로 나타나 총 대중교통 운영비용에서 약 20.1%를 차지하고 있으며, 나머지 운영비용에 대한 적자 부문은 정부의 교통세 등으로 보전하고 있다.

영국(런던)은 TfL에서 공개한 2020년 기준 대중교통 운영비용은 6,381백만 파운드이고, 운송수입은 1,284.6백만 파운드로 전체 대중교통 운영비용에서 약 20.1%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 대중교통 운영에 따른 적자에 대한 정부의 지원은 2018년 상반기를 끝으로 더 이상의 재정 보조는 없는 것으로 나타나고 있다.

미국 워싱턴의 경우에는 2020년 기준 전체 대중교통에 따른 비용은 1,940백만 달러이고 이중 이용자가 실제 지불하는 비용은 676백만 달러(34.8%)이고 운영 적자에 따른 정부 보조금은 1,125백만 달러(58.0%)로 나타나고 있다.

노르웨이 오슬로의 경우 2021년 기준 전체 대중교통 운영에 따른 비용은 9,678백만 NOK이고, 운송수입은 2,997백만 크로네이고 실제 대중교통 이용자를 통해 들어오는 수입은 전체 비용의 약 31.0%이다. 운영적자에 대한 재정지원금은 6,203백만 크로네로 운영비용 대비 약 64.1%로 나타났다.

1) 윤상원 외(2022), pp.32~39에서 재인용

〈표 3-12〉 해외 주요 도시 대중교통 운영비용 및 운수수입, 재정지원 현황

(단위: %)

국가(도시)	기준년도	화폐단위	대중교통 운영비용	운수수입	대중교통 운영비용 대비 운송 수입 (%)	재정지원	대중교통 운영비용 대비 재정 지원 (%)	비고
프랑스 (파리)	2020	백만 유로	9,361	2,797	29.8	1,878	20.1	-
영국 (런던)	2020	백만 파운드	6,381	1,284.6	20.1	-	-	2018년 하반기 이후 별도 재정지원 없음
미국 (워싱턴D.C.)	2020	백만 달러	1,940	676	34.8	1,125	58.0	-
노르웨이 (오슬로)	2021	백만 NOK	9,678	2,997	31.0	6,203	64.1	-

자료: 윤상원 외(2022), 『지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안』, 한국교통연구원, pp.32~39에서 재인용 및 재정리.

## 2. 국내 주요 도시 대중교통 재정지원 현황

국내 주요 도시 대중교통 운영비용 및 운수수입 현황을 살펴본 결과 총 2019년 기준 운영비용에서 영업수입으로 보전되는 비율이 60% 이상으로 국외 4개 도시와 비교하였을 때 비교적 높은 수준을 보이고 있다. 코로나-19 유행시기인 2020년 이후에 대하여 비교해도 40% 이상이 영업수입으로 충당되고 있어, 비교적 양호한 수준이다.

〈표 3-13〉 국내 주요 도시 대중교통 운영비용 및 운수수입 현황

(단위: 억원)

지역	교통 수단	구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (전망)
서울 <sup>1)</sup>	도시 철도	운영비용	...	...	...	...	25,503	25,907	27,025	26,218	29,039
		영업수입	...	...	...	...	19,623	20,029	15,577	16,261	16,439
		수입÷비용(%)	...	...	...	...	76.9	77.3	57.6	62.0	56.6
	버스	운영비용(A)	...	...	...	...	15,820	16,540	16,902	17,409	18,014
		영업수입(B)	...	...	...	...	12,978	13,002	10,118	10,059	11,432
		수입÷비용(%)	...	...	...	...	82.0	78.6	59.9	57.8	63.5

지역	교통 수단	구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (전망)
부산 <sup>2)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	6,076	5,892	5,690	5,785	...	...	...	...	...
		영업수입(B)	4,792	4,581	4,402	4,271	...	...	...	...	...
		(B÷A)×100	78.9	77.7	77.4	73.8	...	...	...	...	...
대구 <sup>3)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	...	...	3,295	3,396	3,444	3,583	3,577	...	...
		영업수입(B)	...	...	2,157	2,333	2,271	2,262	1,602	...	...
		(B÷A)×100	...	...	65.5	68.7	65.9	63.1	44.8	...	...
인천 <sup>4)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	3,704	3,611	3,549	3,707	3,856	...	...	...	...
		영업수입(B)	2,986	3,040	2,976	2,772	2,778	...	...	...	...
		(B÷A)×100	80.6	84.2	83.9	74.8	72.0	...	...	...	...
광주 <sup>5)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	1,741	1,790	1,816	1,877	1,944	2,038	2,086	2,152	2,396
		영업수입(B)	1,296	1,261	1,308	1,355	1,314	1,299	893	929	1,003
		(B÷A)×100	74.4	70.4	72.0	72.2	67.6	63.7	42.8	43.2	41.9
대전 <sup>6)</sup>	시내 버스	운영비용(A)	...	...	...	...	1,975	2,060	2,034	2,128	2,346
		영업수입(B)	...	...	...	...	1,374	1,456	1,009	1,051	1,153
		(B÷A)×100	...	...	...	...	69.5	70.7	49.6	49.4	49.1

자료: 1) 서울특별시청, <https://news.seoul.go.kr/traffic/archives/508832>.(2023.3.20.)

2) 부산광역시청 조사담당관(2019.3), “시내버스 준공영제 감사 결과”, p.3에서 재정리(전망치).

3) 대구광역시청 감사위원회(2022), “시내버스 재정지원금 집행실태 특정감사”, p.5에서 재정리.

4) 감사원(2020.5), “인천광역시 시내버스 준공영제 운용실태 감사보고서”, p.14에서 재정리.

5) 광주광역시 교통, <https://www.gwangju.go.kr/traffic/contentsView.do?pagelId=traffic32>.(2023.3.21.)

6) 대전광역시청, [https://www.daejeon.go.kr/drh/depart/board/boardNormalView.do?boardId=normal\\_0179&menuSeq=2709&ntatcSeq=1336773770](https://www.daejeon.go.kr/drh/depart/board/boardNormalView.do?boardId=normal_0179&menuSeq=2709&ntatcSeq=1336773770).(2023.3.20.)

준공영제 시행지역과 미시행지역으로 구분하여 2004년과 2014년의 시내버스 재정지원금 변화를 살펴본 결과 2014년 기준 준공영제를 시행하고 있는 6개 도시의 재정지원금은 2004년 1,470억원에서 2014년 7,086억원으로 382.0% 증가하였다. 준공영제 미시행지역의 경우 2004년 771억원에서 2014년 4,272억원으로 454.1% 증가하여 준공영제 시행지역의 증가율이 미시행지역보다 낮은 패턴을 보이고 있다.

〈표 3-14〉 준공영제 시행지역과 미시행지역의 시내버스 재정지원금 변화

구 분	관할 지역	2004년(억원)	2014년(억원)	증감률(%)
준공영제 시행지역	서울	1,153	2,538	120.1
	부산	136	1,268	832.4
	대구	108	963	791.7
	인천	236	1,486	529.7
	광주	36	400	1,011.1
	대전	37	431	1,064.9
	계	1,470	7,086	382.0
준공영제 미시행지역		771	4,272	454.1

자료: 한국운수산업연구원, (2019), 『대중교통 활성화, 버스 준공영제가 답이다』, p.30에서 재인용.

6개 특별·광역시시의 2016년 기준 시내버스 재정지원금과 환승손실금을 비교하였을 때 서울과 부산, 대전은 환승할인손실금만 적정하게 보전해도 재정지원이 필요 없는 수준에 있다.

〈표 3-15〉 특별·광역시별 재정지원금 및 환승손실금 현황(2014년)

도시	서울	부산	대구	인천	광주	대전
재정지원금 (억원)	2,771	1,130	1,076	926	507	350
환승손실금 (억원)	4,823	1,192	500	358	261	368

자료: 한국운수산업연구원, (2019), 『대중교통 활성화, 버스 준공영제가 답이다』, p.31에서 재인용.

대중교통 통합정기권 도입방안 연구

# [제4장]

## 대중교통 이용자 요구사항 분석

- 제1절 통합정기권 도입 설문조사 개요
- 제2절 대중교통 이용관련 기초 분석
- 제3절 통행수단 이용 및 지출 비용
- 제4절 대중교통 통합정기권 도입 의견
- 제5절 시사점



## 제4장 | 대중교통 이용자 요구사항 분석

### 제1절 통합정기권 도입 설문조사 개요

#### 1. 조사대상 및 조사내용, 기간

본 장에서는 수도권 및 광역권에 거주하는 사람들을 대상으로 통합정기권의 여러 유형에 대한 선호도 및 구매 의사를 조사하고 분석하였다. 설문은 2023.3.17. 부터 3.26.까지 10일간 온라인으로 진행되었고, 총 표본수는 4,000명으로 월 31회 이상 대중교통을 이용하는 사람이 1,000명 이상이 되도록 실시간으로 쿼터를 조정하였다. 설문의 연령층은 대중교통 이용이 많은 20대~30대와 50대~65세 미만이 가장 많이 유입 되도록 설문 대상을 관리하였으며, 성별에 따른 차이가 최대한 없도록 조정하여 남녀 비율을 각각 50.5%, 49.6%로 유지하였다. 설문조사 내용은 크게 나누어 대중교통 이용행태에 대한 기초 조사, 대중교통 정기권 제도 개선방안에 대한 선호도 조사, 대중교통 이용 만족도에 관한 조사로 세분화 되어 있다. 기초조사에서는 설문 대상의 통행빈도, 통행 유형, 대중교통 이용 횟수, 주요 이용 교통수단, 거주지와 직장 또는 학교의 주소정보 등 지역별 특성과 통행 특성의 파악을 중점적으로 질문하였다. 정기권 제도 개선 방안에 대한 선호도 측면에서는 기존 정기권 이용 유무와 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반 의견, 요금의 적절성, 선호하는 개편 방안 및 혜택 금액 등을 조사하였고, 대중교통 이용시 불편을 느끼는 부분에 대해 부가적인 정보를 질의하여 다양한 결과 해석이 가능하도록 설문을 구성하였다.

### 〈표 4-1〉 설문조사 개요

구분	설문조사 내용
대상	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수도권 및 광역권 거주자</li> <li>• 최소 일주일에 1회 이상 대중교통(버스 및 지하철) 이용자</li> <li>• 만 20세 이상 65세 미만의 일반시민</li> </ul>
일정	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2023.3.17.~2023.3.26.(10일간)</li> </ul>
방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 온라인 설문조사</li> </ul>
규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 총 4,000표본</li> <li>- 수도권 1,759 (서울 643, 인천 199, 경기 917)</li> <li>- 부산권 962 (부산 713, 울산 249)</li> <li>- 대구권 516, 광주권 308, 대전권 455 (대전 385, 세종 70)</li> </ul>

\*31회 이상 이용자가 1,000명이 되도록 실시간 쿼터 조정

총 4,000명의 설문 응답자별 할당설계 특성은 〈표4-2〉와 같다. 각 응답자를 거주지로 구분할 경우 수도권 거주자가 1,759명(44.0%)로 가장 많으며, 부산울산권 962명(24.0%), 대구권 516명(12.9%) 순으로 실제 인구 비율 특성을 최대한 유지하였다. 응답자 성별의 경우 남성 2,018명(50.5%), 여성 1,982명(49.6%)로 차이가 없도록 조정하였으며, 연령대 기준 청년층인 20대~30대를 1,559명(39.0%)로 설계하고, 40대 956명(23.9%), 50대~65세 미만을 1,485명(37.1%) 가 되도록 구성하여 실제 통합 정기권을 도입할 경우 주 이용층이 될 타겟 연령으로부터의 의견을 최대한 청취하였다.

### 〈표 4-2〉 응답자 할당

구분	거주지						성별		연령					전체		
	수도권		부산울산권		대구권	광주권	대전권	남성	여성	20~29	30~39	40~49	50~59		60~64	
	서울	경기	인천	부산												울산
사례수	643	917	199	713	249	516	308	455	2,018	1,982	771	788	956	1,002	483	4,000
비율 (%)	16.1	22.9	5.0	17.8	6.2	12.9	7.7	11.4	50.5	49.6	19.3	19.7	23.9	25.0	12.1	100.0

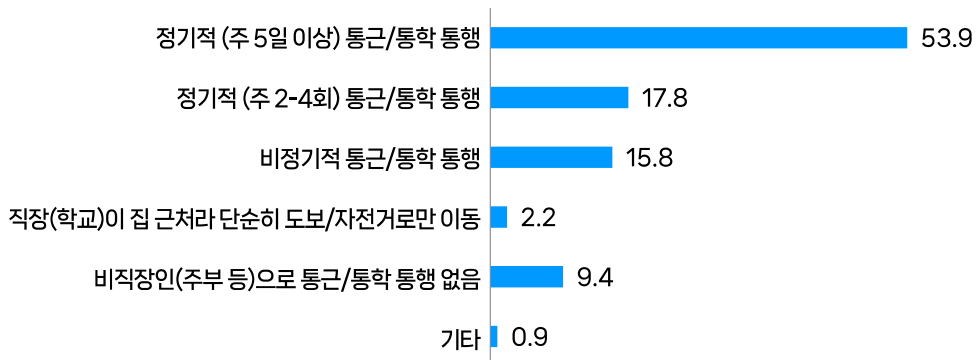


## 제2절 대중교통 이용관련 기초 분석

### 1. 1주일 총 통행빈도

일상적인 통행 빈도를 묻는 질문에서는 평소 '정기적(주 5일 이상) 통근/통학 통행'을 한다는 응답이 53.9%로 가장 많았고, 다음으로 '정기적(주 2-4회) 통근/통학 통행'이 17.8% 등의 순으로 나타났다. 특이점으로는, '정기적(주 5일 이상) 통근/통학 통행'을 하는 경우는 여성(50.8%)보다 남성(57.0%)이 많았고, 수도권(59.0%)과 30대(64.1%)에서 정기적 통행 비율이 높게 나타났다.

(Base : 전체, 단위: %)



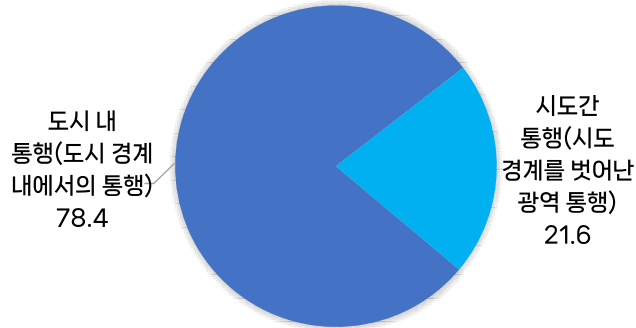
☞ SQ5. 귀하의 평소 통근/통학 통행 형태는 다음 중 어디에 해당합니까?

[그림 4-1] 평소 통근/통학 통행 형태

### 2. 평소 주요 통행 유형

평소 통행 유형으로는 응답자의 78.4%는 '도시 내 통행(도시 경계 내에서의 통행)'을 하는 것으로 나타나 설문 대상자의 광역 통행 비율은 약 22% 정도 수준이었고, 지역별로 살펴보면, 부산울산권(94.0%), 대구권(90.4%), 광주권(91.1%)은 '도시 내 통행'이 90% 이상으로 매우 높은 반면, 수도권은 62.6%로 상대적으로 낮게 나타났다.

(Base : 전체, 단위: %)



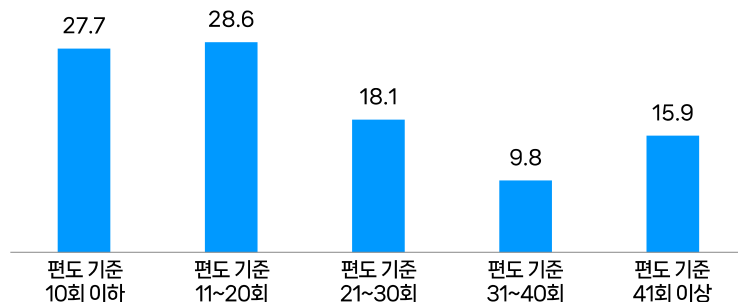
☞ SQ6. 귀하의 통근/통학 통행을 포함한 평소 주요 통행 유형은 다음 중 어디에 속합니까?

[그림 4-2] 평소 주요 통행 유형

### 3. 지난 한 달 동안 대중교통(버스·지하철) 이용 횟수

지난 한 달 동안 대중교통 이용 횟수로 '편도 기준 11~20회'가 28.6%로 가장 높았고, 다음으로 '편도 기준 10회 이하'(27.7%) 등의 순으로 대상지역의 최빈 통행횟수가 1~5회에서 형성됨을 감안할 때 대중교통 이용이 비교적 많은 모집단이 구성되었다. 수도권은 '편도 기준 41회 이상'(19.3%)이 타 지역 대비 비교적 높게 나타났고, 연령이 낮을수록 대중교통 이용 횟수가 다소 많은 경향을 보였다.

(Base : 전체, 단위: %)

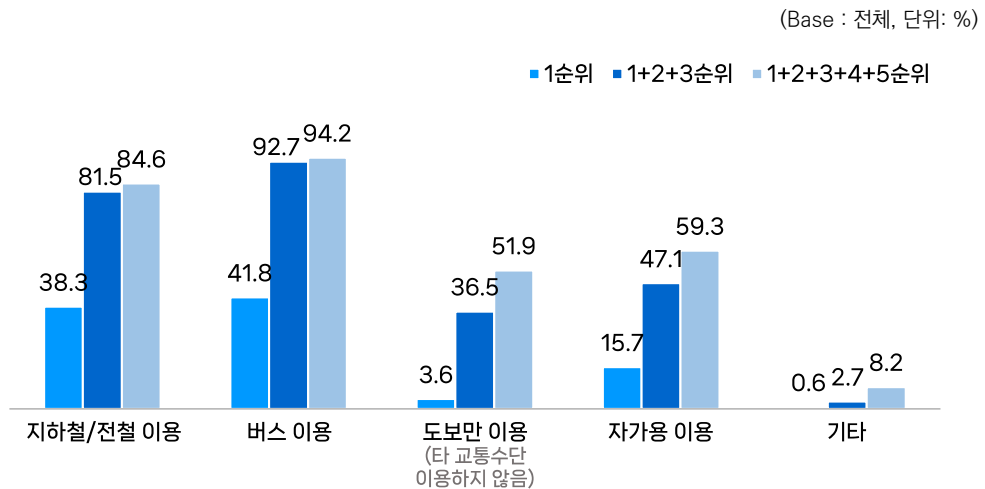


☞ SQ6-1. 귀하께서는 지난 한달동안 대중교통(버스·지하철)을 얼마나 이용하십니까?

[그림 4-3] 지난 한 달 동안 대중교통(버스·지하철) 이용 횟수

#### 4. 평소 이용하는 주요 교통수단

평소 이용하는 주요 교통수단으로는 ‘버스’(1순위 기준, 41.8%)가 가장 많았고, 다음으로 ‘지하철 전철 이용’(38.3%), ‘자가용 이용’(15.7%) 등의 순이다. 특히 수도권(50.9%)과 대구권(43.4%)의 경우 ‘지하철/전철 이용’이 가장 높게 나타난 반면, 광주권(58.2%)과 대전권(53.7%), 부산울산권(48.2%)은 ‘버스’가 가장 높았다.

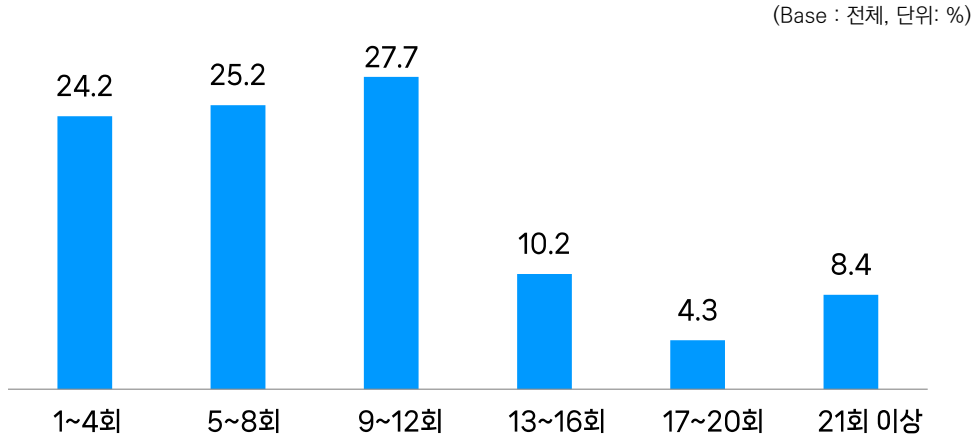


☞ SQ7. 귀하께서 평소 이용하시는 주요 교통수단은 무엇입니까?

[그림 4-4] 평소 이용하는 주요 교통수단

#### 5. 일주일간 통행 빈도

일주일간 통행 빈도는 ‘9~12회’가 27.7%로 가장 높고, 그 다음으로 ‘5~8회’(25.2%), ‘1~4회’(24.2%) 순이었다. 20대(33.1%)와 30대(32.0%), 40대(28.1%)는 ‘9~12회’ 통행 비율이 높게 나타난 반면, 50대(28.4%), 60대(33.1%)는 ‘1~4회’가 가장 높게 나타나 연령대별 차이를 확인할 수 있었다.

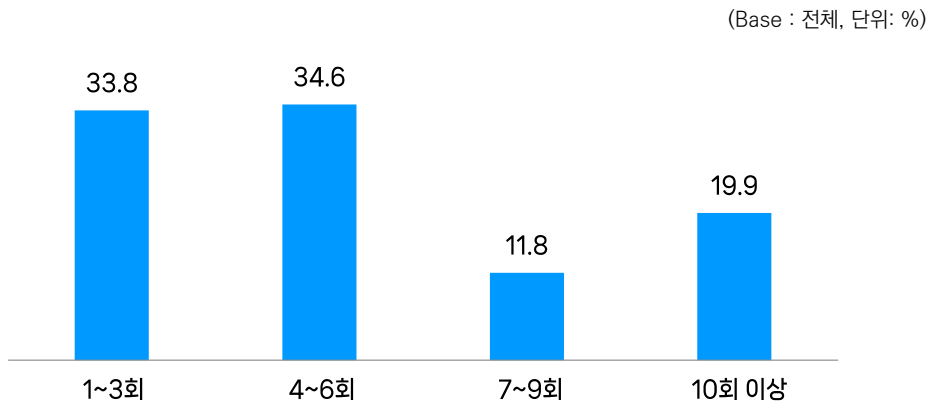


☞ A1. 귀하께서 일주일간 통행하는 빈도는 어떻게 되십니까?

[그림 4-5] 일주일간 통행 빈도

## 6. 일주일간 대중교통(버스·지하철) 이용 빈도

일주일간 대중교통(버스·지하철) 이용 횟수로는 '4~6회'(34.6%) 이용한다는 응답이 가장 높게 나타났다. 특히, 수도권(25.1%)과 20대(25.3%), 30대(26.9%)에서 '10회 이상' 대중교통을 이용했다는 응답이 비교적 높게 나타났다.



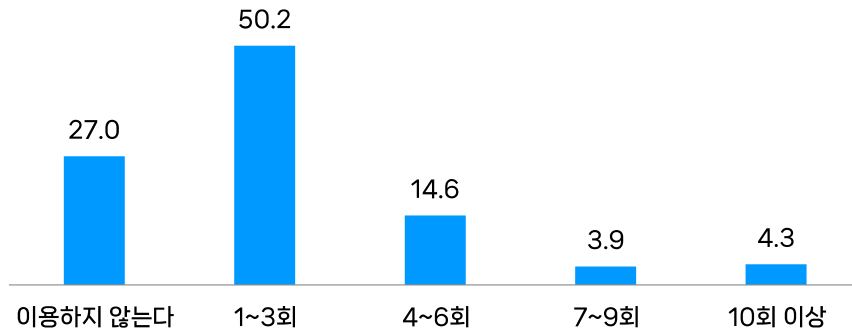
☞ A2. 귀하께서는 대중교통(버스·지하철)을 1주일에 몇 번 이용하십니까?

[그림 4-6] 일주일간 대중교통(버스·지하철) 이용 빈도

## 7. 일주일간 자가용 이용 빈도

응답자의 50.2%는 일주일에 '1~3회' 자가용을 이용한 것으로 나타났다. 20대는 자가용을 '이용하지 않는다'는 응답이 54.4%로 비교적 높았던 반면, 20대에 비해 경제력이 높은 60대는 '1~3회' 자가용을 이용한다는 응답이 63.6%로 나타나 연령별 다소 차이를 보였다.

(Base : 전체, 단위: %)



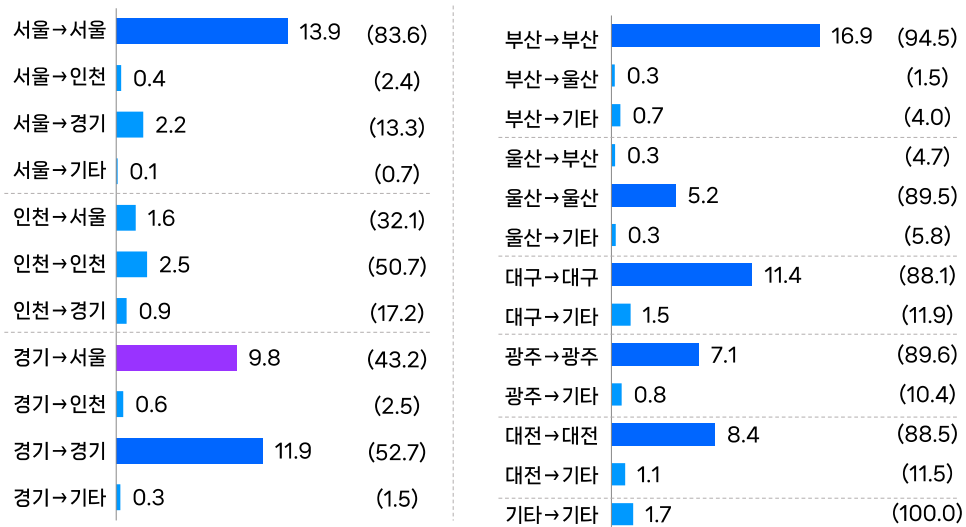
☞ A3. 귀하께서는 자가용을 1주일에 몇 번 이용하십니까?

[그림 4-7] 일주일간 자가용 이용 빈도

## 8. 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지) 주소와 통행 정보

응답자의 통행 정보를 살펴보면 서울 13.9%, 경기 11.9%, 부산 16.9% 등 각 지역 내에 서 모두 ‘도시 내 통행’이 높게 나타난 반면, ‘경기’에서 서울’로 시도 간 통행을 하는 경우가 9.8%로 비교적 높았다.

(Base : 통근, 통학자, 단위: %)

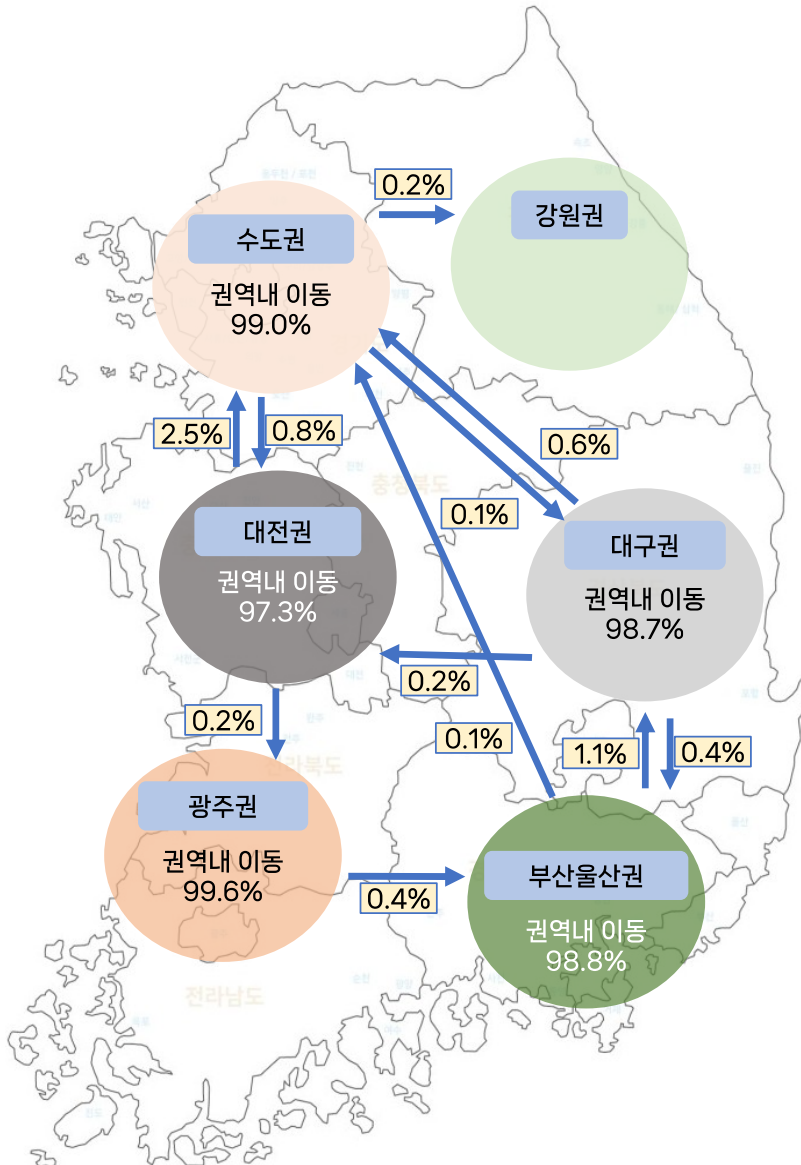


☞ A4. 귀하의 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지)의 개략적인 주소와 통행 정보를 적어주십시오.  
(괄호안의 수치는 각 출발 지역별 기준의 도착지 비중임)

[그림 4-8] 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지) 주소와 통행 정보

권역 기준 이동 비율의 경우, 모든 권역에서 각 권역 내 이동이 대부분을 차지하고 있는 가운데, 광주권의 권역 내 이동은 99.6%에 달하여 권역 외로의 이동이 극히 낮음을 알 수 있다.

(Base : 통근, 통학자, 단위: %)



☞ A4. 귀하의 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지)의 개략적인 주소와 통행 정보를 적어주십시오.

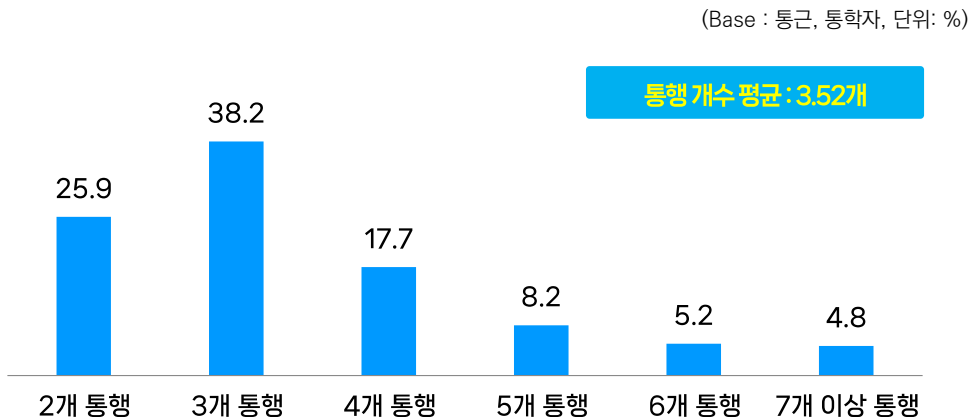
[그림 4-9] 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지) 주소와 통행 정보(권역 기준 이동 비율)

## 제3절 통행수단 이용 및 지출 비용

### 1. 평소 통근/통학 통행 형태

#### 가. 통행 횟수

집에서 직장/학교까지 평균 통행 횟수는 3.52개로 '3개 통행'(38.2%)이 가장 많아 기종점의 도보를 제외하면 환승 통행은 많지 않았다. 통근/통학 통행 형태를 살펴보면, 도보/자전거로 통행하는 경우 평균 2.97개로 가장 적은 통행을 보였다.



☞ A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.

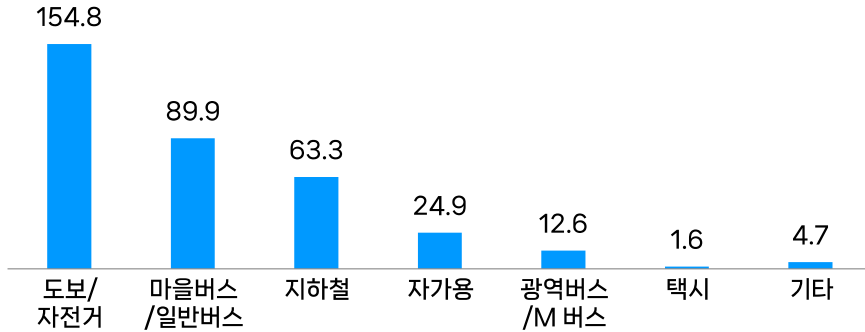
[그림 4-10] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-통행 개수

#### 나. 이용 교통수단

이용 수단으로는 집에서 직장/학교까지의 통행 경로 중 '도보/자전거'(154.8%)가 가장 높았고, 다음으로 '마을버스/일반버스'(89.9%), '지하철'(63.3%) 등의 순이다. 수도권과 대구권의 경우 '마을버스/일반버스'가 타지역 대비 다소 낮은 반면, '지하철' 이용 비율은 타 지역보다 높게 나타났다.



(Base : 통근, 통학자, 단위: %)



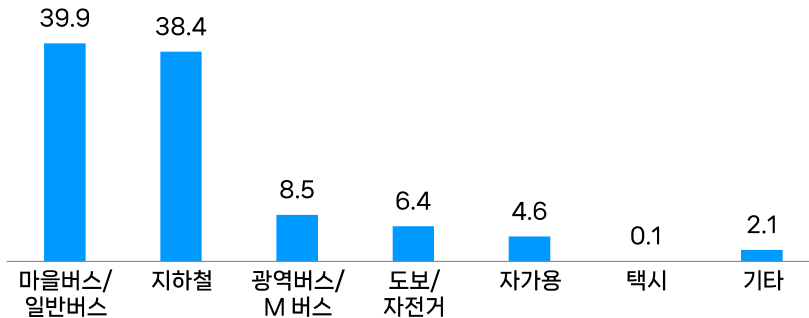
A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.

[그림 4-11] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-이용 교통수단(복수응답)

#### 다. 주 이용 교통수단

집에서 직장/학교까지 주로 이용하는 교통수단으로 ‘마을버스/일반버스’(39.9%)와 ‘지하철’ (38.4%)이 높게 나타났고, 광주권(60.8%)과 대전권(61.7%)에서 ‘마을버스/일반버스’를 주로 이용한다는 응답이 높아 지하철 이용률이 낮은 반면, 수도권은 ‘지하철’(53.3%)이 높게 나타났다.

(Base : 통근, 통학자, 단위: %)

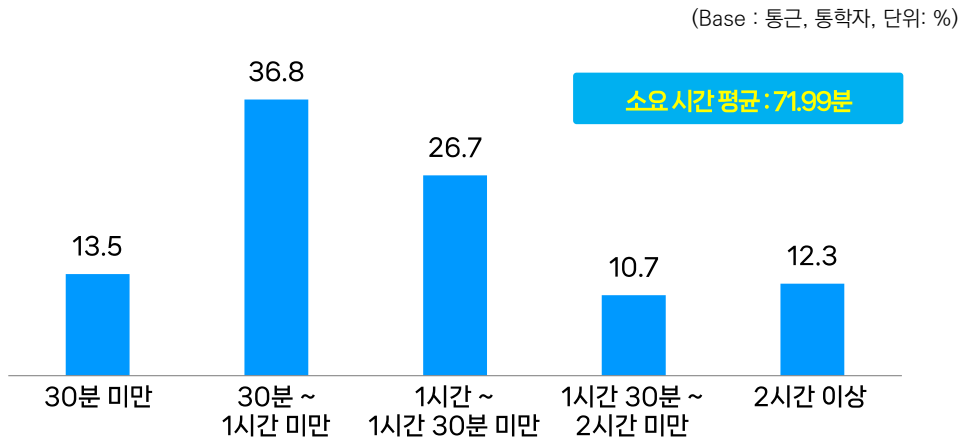


A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.

[그림 4-12] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-주 이용 교통수단

## 라. 소요 시간

집에서 직장/학교까지 이동에 소요되는 시간은 평균 71.99분으로 '30분~1시간 미만'(36.8%)이 가장 높았다. 여성(69.59분)보다 남성(74.07분)의 평균 소요시간이 길었고, 연령별로는 60대(84.50분)의 소요시간이 길었다.

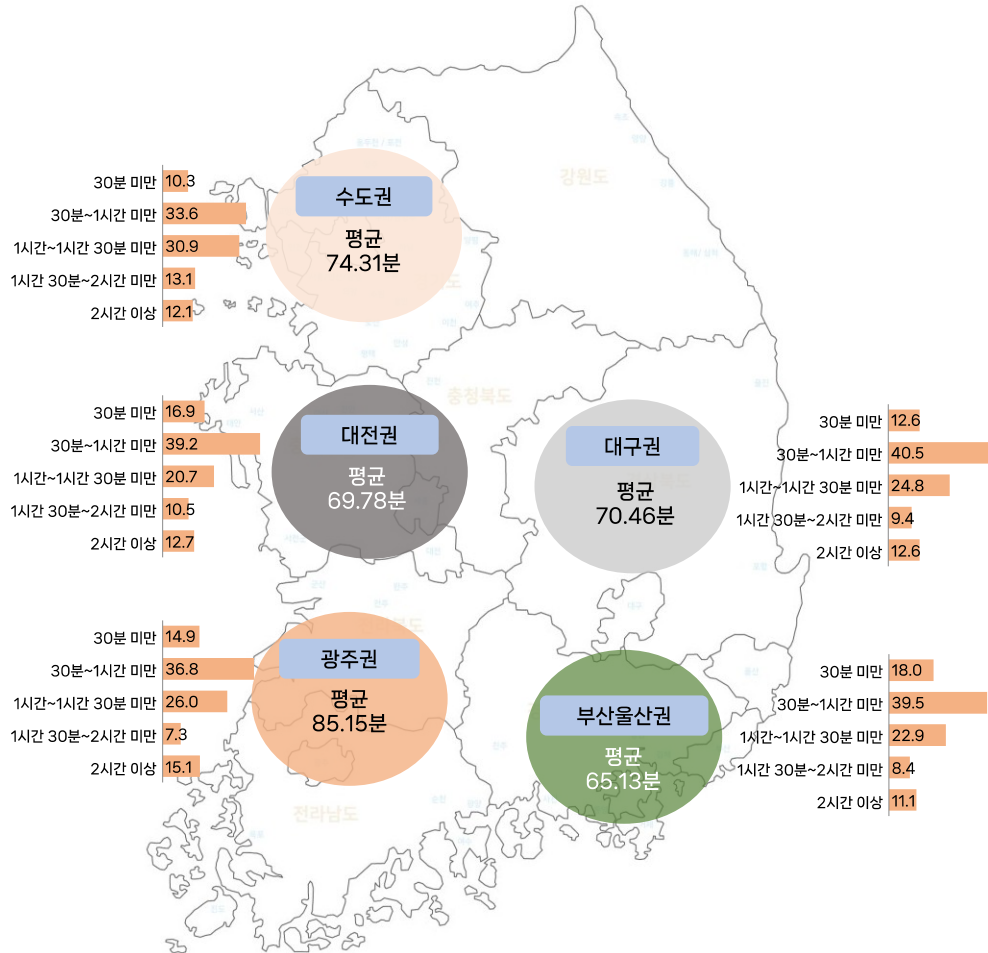


☞ A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.

[그림 4-13] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-총 소요 시간

권역별로는 광주권의 평균 소요시간이 85.15분으로 가장 길었고, 부산권이 65.13분으로 가장 짧았다.

(Base : 통근, 통학자, 단위: %)

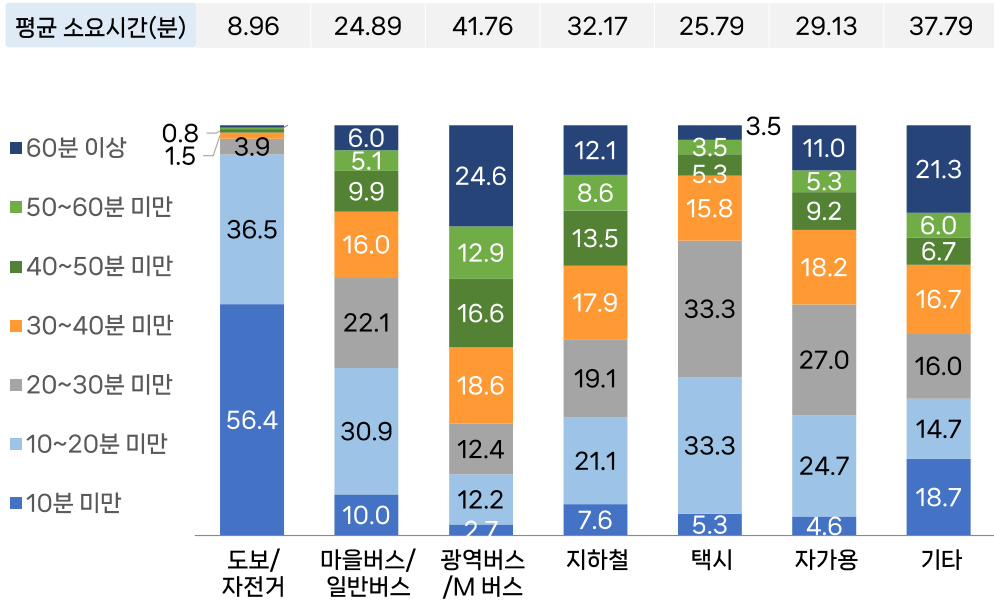


☞ A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.

[그림 4-14] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-총 소요 시간(권역별)

이용 교통수단별 소요시간을 살펴보면, ‘광역버스/M버스’가 평균 41.76분으로 가장 긴 소요시간으로 나타나 광역통행은 자가용보다 버스를 선호함을 알 수 있다. 그 다음으로 ‘지하철’ 평균 32.17분, ‘자가용’ 평균 29.13분 소요되었다.

(Base : 통근, 통학자, 단위: %)

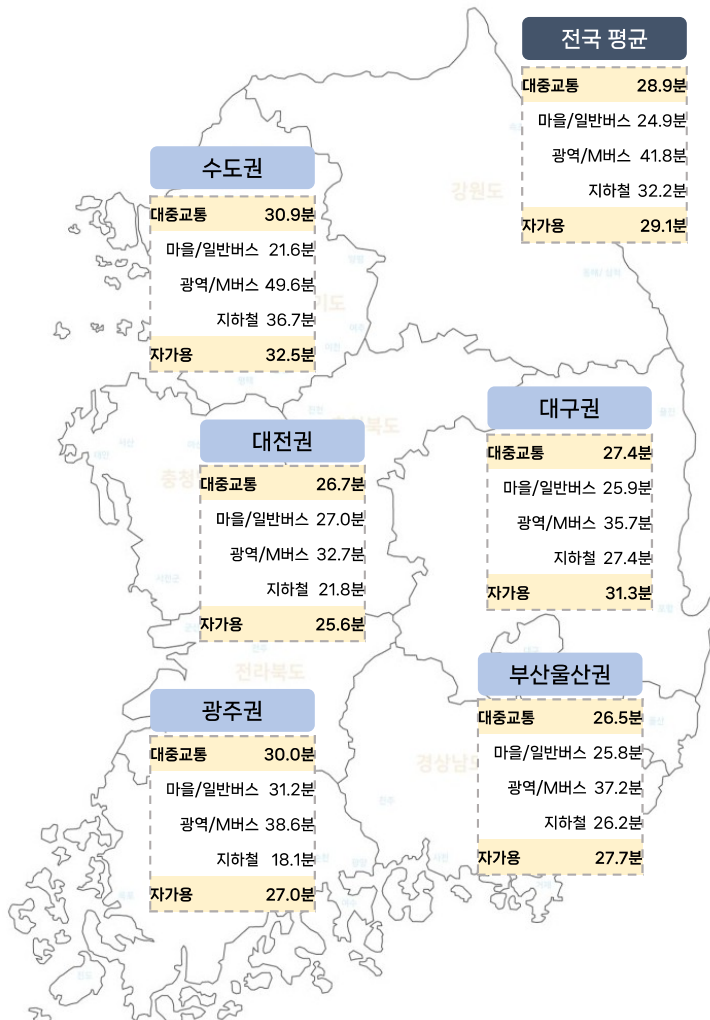


A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.

[그림 4-15] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-이용 교통수단별 소요 시간

권역별 대중교통과 자가용의 평균 소요시간을 확인한 결과, 전국 소요 시간 평균은 대중교통이 28.9분, 자가용은 29.1분으로 두 수단간의 큰 차이가 없는 것으로 나타났다. 한편, 대중교통과 자가용 모두 수도권(30.9분, 32.5분)의 소요 시간이 가장 길었다.

(Base : 통근, 통학자, 단위: 분)



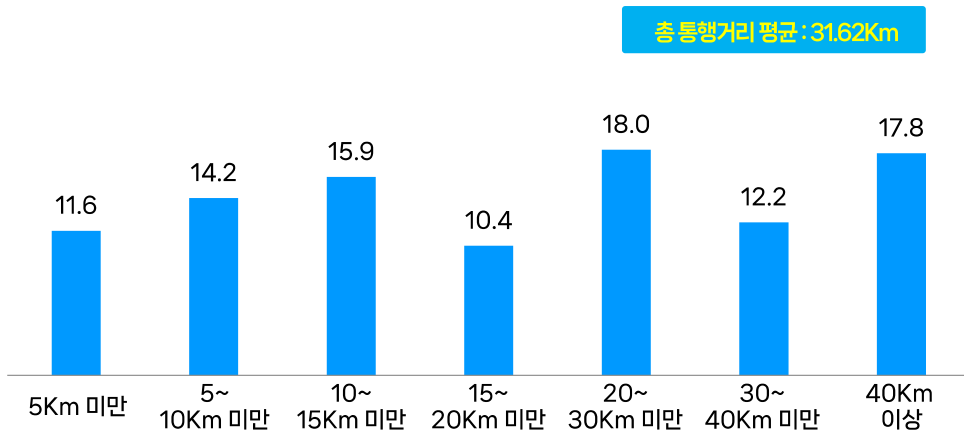
A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.

[그림 4-16] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-이용 교통수단별 소요 시간 (권역별 대중교통과 자가용 비용)

### 마. 총 통행 거리

집에서 직장/학교까지는 평균 31.62km를 통행하는 것으로 나타났다. '20~30km 미만'(18.0%)이 가장 많았고, '40km 이상' 통행하는 비율도 17.8%로 높은 비율을 차지한다. 특이사항으로는 50대(50.03km), 여성(34.88km), 수도권(36.10km)의 통행 거리가 비교적 길게 나타나 교통 약자의 조건으로 해석할 수 있다.

(Base : 통근, 통학자, 단위: %)



☞ A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.

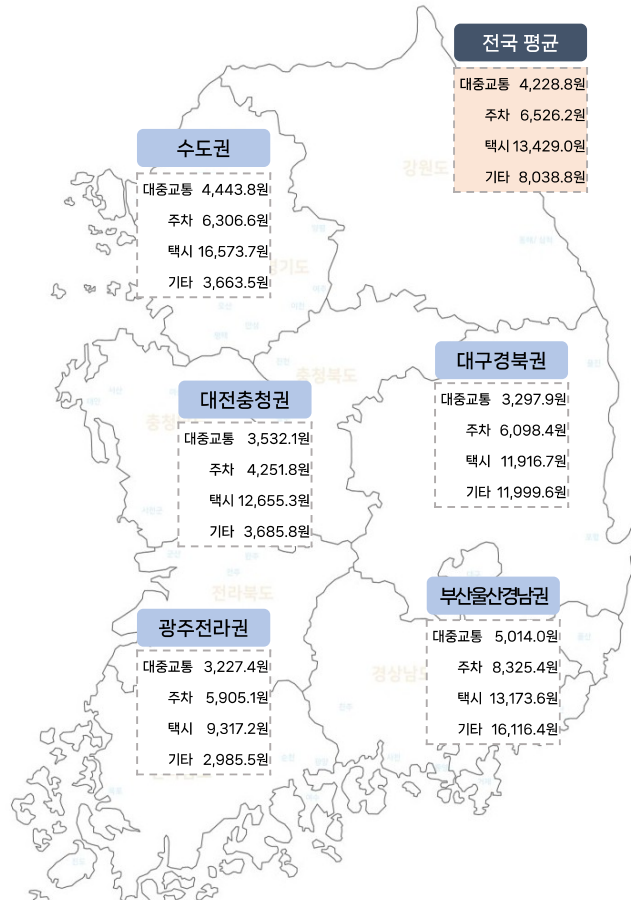
[그림 4-17] 집에서 직장/학교까지의 통행 경로-총 통행 거리

## 2. 통근/통학 시 편도 비용

### 가. 교통 수단별 전국 평균

전국 통근/통학 시 평균 편도 비용은 대중교통의 경우 4,228.8원, 주차는 6,526.2원, 택시는 13,429.0원, 기타는 8,038.8원이며, 대중교통과 주차, 기타 수단은 부산울산권(5,014.0원, 8,325.4원, 16,116.4원)에서, 택시는 수도권(16,573.7원)에서 평균 이용 요금이 가장 높았다.

(Base : 통근, 통학자 중 대중교통 이용자, 단위: %)



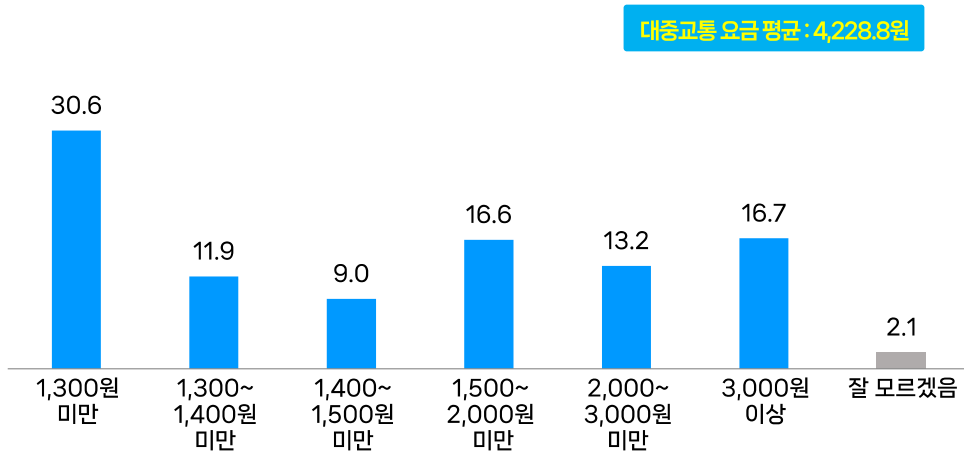
☞ A6. 귀하께서는 집에서 직장/학교까지 통근/통학 시 편도 비용으로 얼마나 지출하십니까?

[그림 4-18] 통근/통학 시 편도 비용-권역별

## 나. 대중교통(버스, 지하철) 요금

통근/통학 시 대중교통 요금은 평균 약 4,228.8원을 지불하는 것으로 조사되었으며, 특히 20대(5,840.6원)와 부산울산권(5,014.0원)이 비교적 많은 비용을 지출하고 있는 것으로 나타났다.

(Base : 통근, 통학자 중 대중교통 이용자, 단위: %)



☞ A6. 귀하께서는 집에서 직장/학교까지 통근/통학 시 편도 비용으로 얼마나 지출하십니까?

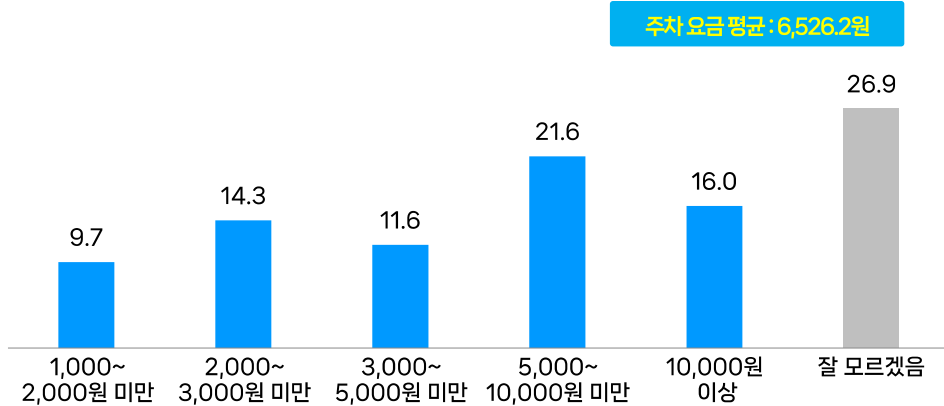
[그림 4-19] 통근/통학 시 편도 비용-대중교통(버스, 지하철) 요금

## 다. 주차 요금

자동차 통근/통학 시 주차 요금으로는 '5,000~10,000원 이상' 지출하고 있는 비율이 21.6%로 평균 약 6,526.2원이다. 부산울산권(8,325.4원), 40대(7,011.1원)와 50대(7,403.1원)가 주차 요금으로 타 연령 대비 많이 지출하고 있는 것으로 조사되었다.



(Base : 통근, 통학자 중 자동차 이용자, 단위: %)



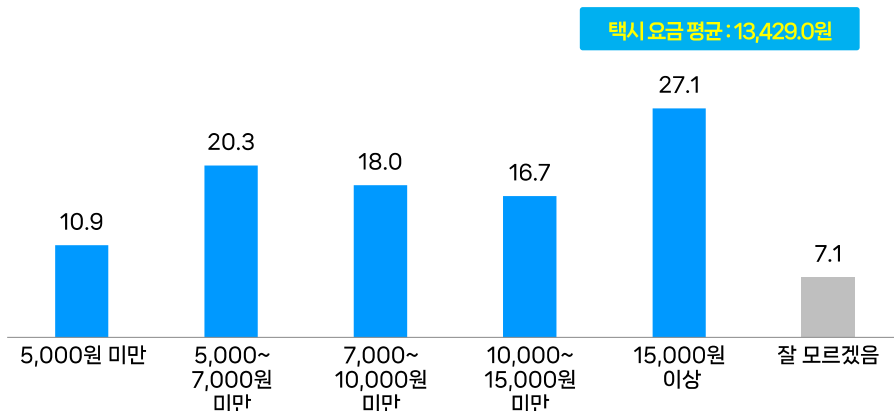
☞ A6. 귀하께서는 집에서 직장/학교까지 통근/통학 시 편도 비용으로 얼마나 지출하십니까?

[그림 4-20] 통근/통학 시 편도 비용-주차요금

## 라. 택시 요금

통근/통학 시 택시 요금으로 지불하는 금액은 평균 13,429.0원이며, '15,000원 이상' 지불한다는 응답이 27.1%로 가장 높았다. 지역별로는 수도권의 택시 요금으로 지출한 금액이 16,573.7원으로 평균대비 약 3,000원 이상 높게 나타났다.

(Base : 통근, 통학자 중 택시 이용자, 단위: %)

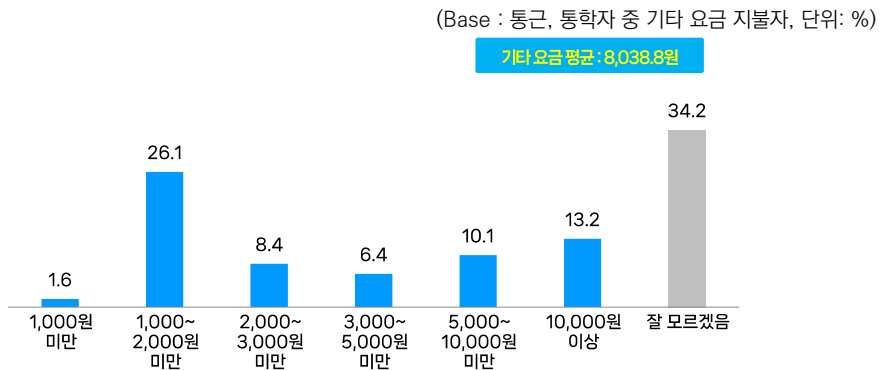


☞ A6. 귀하께서는 집에서 직장/학교까지 통근/통학 시 편도 비용으로 얼마나 지출하십니까?

[그림 4-21] 통근/통학 시 편도 비용-택시요금

### 마. 기타(카풀, 카셰어링, 공유자전거 등) 요금

카풀, 카셰어링, 공유자전거 등 기타 요금으로 지불하는 금액으로 '1,000~2,000원 미만'이 26.1%로 가장 높고, 그 다음으로 '10,000원 이상'(13.2%) 등의 순으로 나타나 큰 차이를 보였다. 기타 요금은 평균 8,038.8원이었다.

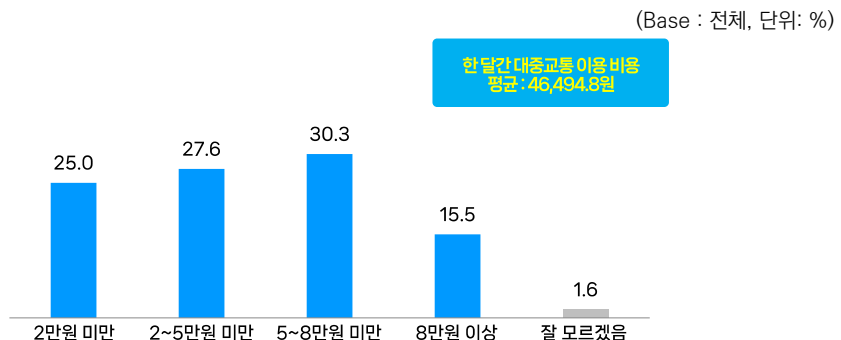


A6. 귀하께서는 집에서 직장/학교까지 통근/통학 시 편도 비용으로 얼마나 지출하십니까?

[그림 4-22] 통근/통학 시 편도 비용-기타(카풀, 카셰어링, 공유자전거 등) 요금

### 3. 한 달간 대중교통 이용 비용

한 달간 대중교통 이용 비용은 평균 약 46,494.8원으로 나타났다. '5~8만원 미만'이 30.3%로 가장 많고, 그 다음으로 '2~5만원'(27.6%), '2만원 미만' (25.0%)등의 순으로 대중교통 비용을 지출하고 있다.

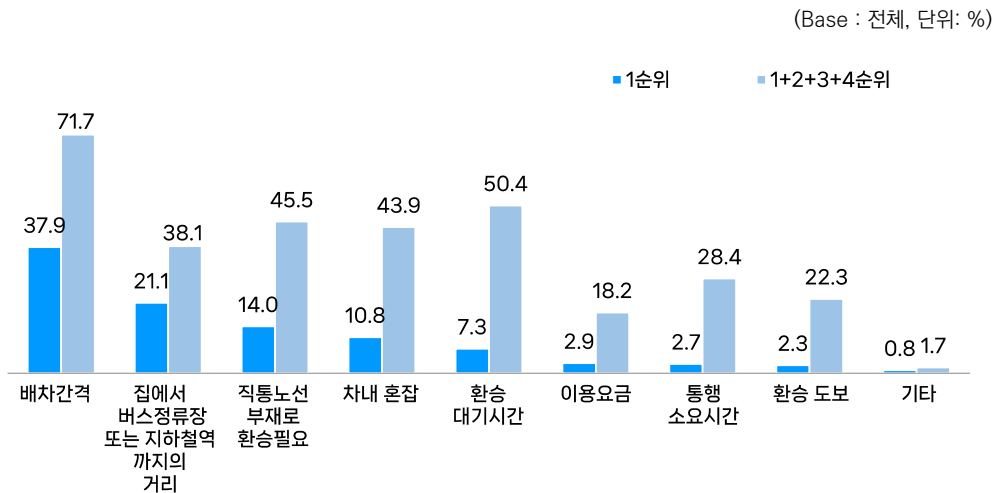


A6. 귀하께서는 집에서 직장/학교까지 통근/통학 시 편도 비용으로 얼마나 지출하십니까?

[그림 4-23] 통근/통학 시 편도 비용-한 달간 대중교통 이용 비용

#### 4. 대중교통 이용 시 불편 사항

대중교통 이용 시 가장 불편한 점으로 ‘배차간격’(37.9%, 1순위 기준)이 가장 높게 나타났다, 다음으로 ‘집에서 버스정류장 또는 지하철역까지의 거리’(21.1%), ‘직통노선 부재로 환승 필요’(14.0%) 등의 순이다. 타 지역과 달리 수도권외의 경우 ‘직통노선 부재로 환승 필요’(12.4%)보다 ‘차내 혼잡’ (14.7%)으로 인한 불편 사항이 좀 더 높게 나타났다.



☞ C1. 다음 중 대중교통 이용시 가장 불편을 느끼는 항목은 무엇입니까?

[그림 4-24] 대중교통 이용시 불편 사항(복수응답)

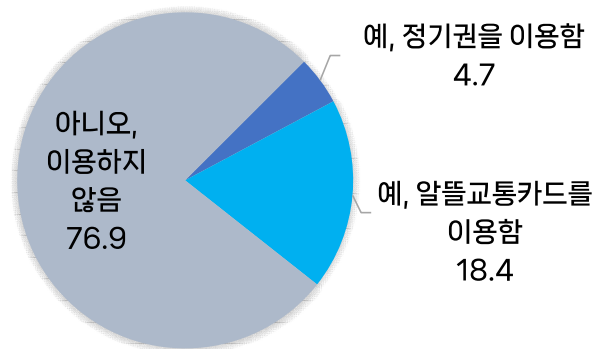
## 제4절 대중교통 통합정기권 도입 의견

### 1. 대중교통 정기권 제도 개선방안

#### 가. 도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부

대중교통 이용 빈도가 높은 이용자에게 혜택을 주는 제도는 현재 도시철도 정기권과 알뜰교통카드가 운영되고 있으나 미이용자가 76.9%에 달한다. ‘알뜰교통카드 이용’ 응답은 18.4%, ‘정기권을 이용한다’는 4.7%로 나타나 알뜰교통카드 이용자가 3배 이상 많았으며, 알뜰교통카드 이용자 중 20대의 이용 비율이 24.1%로 타 연령 대비 높았다. 대구 지역 거주자의 경우 ‘정기권’과 ‘알뜰교통카드’ 이용 비율이 다른 지역 대비 높았다.

(Base : 전체, 단위: %)



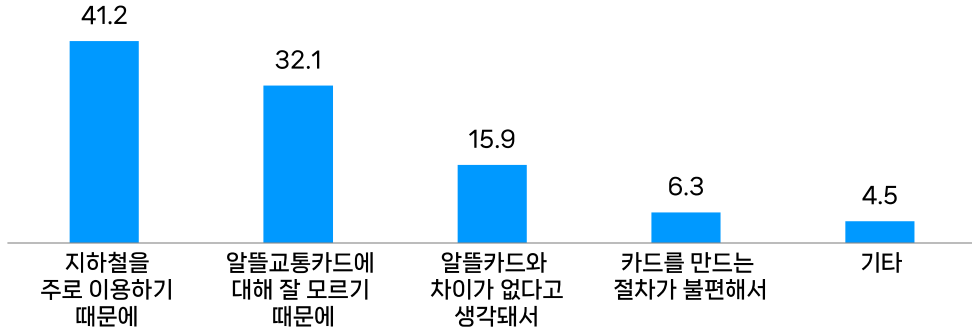
☞ B1. 귀하께서는 현재 도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드를 이용하고 계십니까?

[그림 4-25] 도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부

#### 나. 알뜰교통카드 비이용 이유

알뜰교통카드를 이용하지 않는 이유로 ‘지하철을 주로 이용하기 때문에’(41.2%)가 가장 많았고, ‘알뜰교통카드에 대해 잘 모르기 때문에’(32.1%) 등의 순으로 나타나 정기권 이용 수단의 확대와 홍보가 필요함을 알 수 있다.

(Base : 정기권만 이용자, 단위: %)



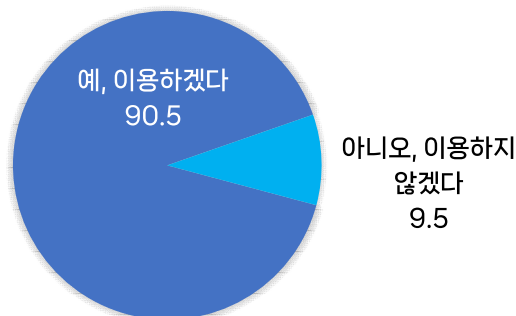
☞ B1-1-1. (B1에서 ① 응답자만) 알뜰교통카드를 이용하지 않는다면 이유는 무엇입니까?

[그림 4-26] 알뜰교통카드 비이용 이유

#### 다. 알뜰교통카드 플러스 이용 의향

2023년 7월부터 마일리지 적립 가능 최대 횟수가 60회로 늘어난 알뜰교통카드 플러스가 도입될 예정인데, 해당 상품이용 의향은 응답자의 90.5%가 긍정적으로 응답하였다. 그 중, 여성(91.8%), 대구권(100.0%), 20대(92.8%)의 이용의향이 상대적으로 높았다.

(Base : 정기권만 이용자, 단위: %)



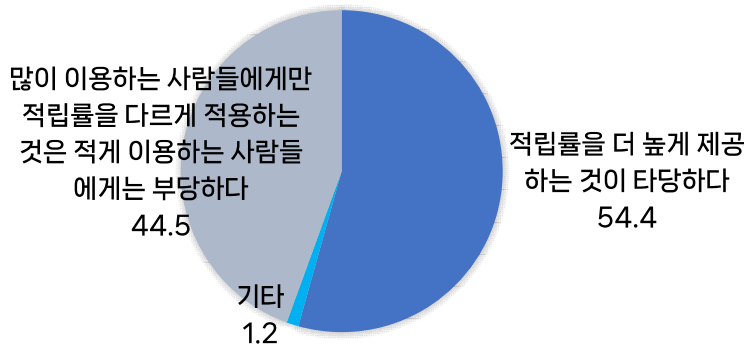
☞ B1-3-2. 알뜰교통카드는 지하철과 버스를 모두 이용할 수 있고, 2023년 7월부터 마일리지 적립 가능 최대 횟수가 60회로 늘어난 알뜰교통카드 플러스가 출시될 예정입니다. 해당 상품을 이용할 의향이 있습니까?

[그림 4-27] 알뜰교통카드 플러스 이용 의향

### 라. 알뜰교통카드 적립률 차등 적용에 대한 찬반

알뜰교통카드를 특정 횟수 이상으로 이용할 경우 ‘마일리지 적립률을 좀 더 높게 제공하는 것에 대해 타당하다’ 의견은 54.4%로 ‘부당하다’(44.5%)는 의견보다 높게 나타났고, 특히 정기적(주 5일 이상)통근/통학자의 경우 ‘타당하다’는 의견이 58.3%인 반면, 정기적(주 2~4회) 통근/통학자의 절반(50.2%)은 ‘부당하다’라고 응답해 의견 차이를 보여 본인이 속한 그룹이 혜택을 받지 못하는 상황을 나쁘게 평가하였다.

(Base : 전체, 단위: %)



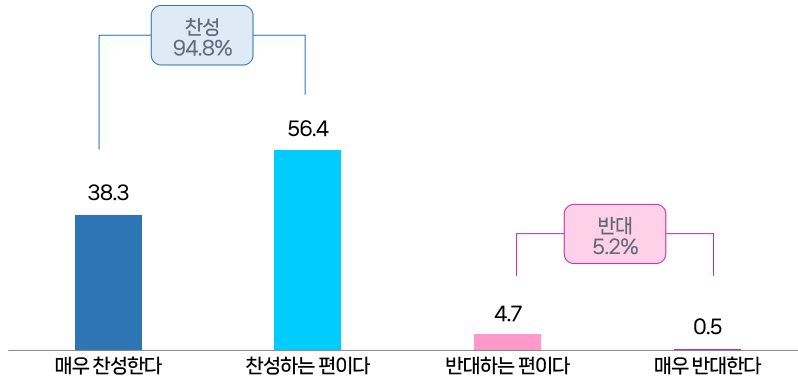
☞ B1-4. 귀하께서는 알뜰교통카드를 한 달에 특정 횟수 이상 이용할 경우의 마일리지 적립률을 44회까지 이용 시 적립률보다 더 높게 제공하는 것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

[그림 4-28] 알뜰교통카드 적립률 차등 적용에 대한 찬반

### 마. 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반

지하철과 버스 이용시 모두 혜택을 받을 수 있는 대중교통 통합정기권 제도를 도입 운영하는 것에 대해서는 응답자 대부분(94.8%)이 찬성하는 것으로 나타났다. 특히, 수도권 거주자의 경우 ‘매우 찬성한다’의 비율이 42.4%로 타 지역 대비 높은 긍정 의견이 나타났다.

(Base : 전체, 단위: %)



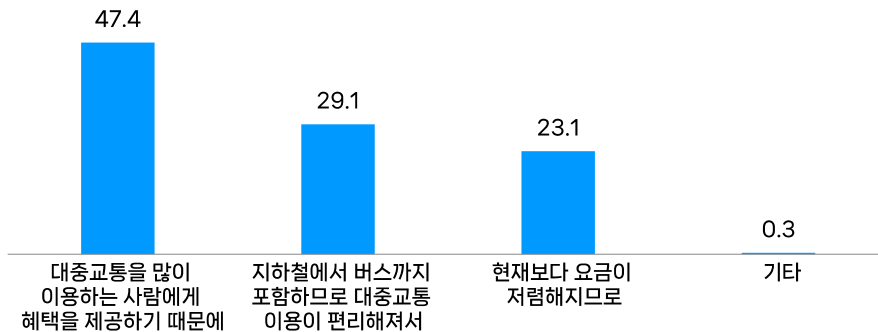
☞ B2. 귀하께서는 현재 도시철도(지하철)만 적용되는 정기권을 모든 대중교통 수단으로 확대하는 대중교통 통합정기권 제도를 도입 운영하는 것에 대하여 어떻게 생각하십니까?

[그림 4-29] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반

(1) 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬성 이유

대중교통 통합정기권 제도 도입 운영 찬성 이유로 ‘대중교통을 많이 이용하는 사람에게 혜택을 제공하기 때문에’가 47.4%로 가장 높았다. 20대의 경우, ‘현재보다 요금이 저렴해지므로’ 찬성한다는 응답이 33.2%로 타 연령 대비 높게 나타났다.

(Base : 대중교통 통합정기권 제도 도입 찬성, 단위: %)

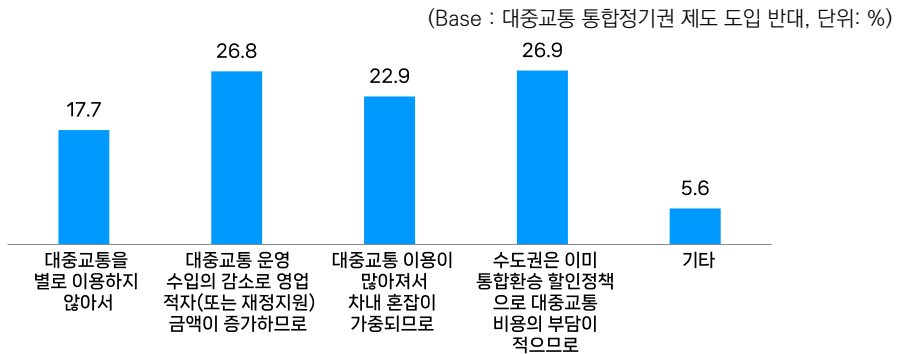


☞ B2-1. (B2에서 ①, ② 응답자만) 만일 찬성하신다면, 귀하께서 찬성하시는 가장 중요한 이유는 다음 중 무엇입니까?

[그림 4-30] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬성 이유

## (2) 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 반대 이유

대중교통 통합정기권 제도 도입 운영을 반대하는 이유는 '수도권은 이미 통합환승 할인 정책으로 대중교통 비용의 부담이 적으므로'(26.9%)와 '대중교통 운영 수입의 감소로 영업적자 금액이 증가하므로'(26.8%)의 의견이 높게 나타났다.

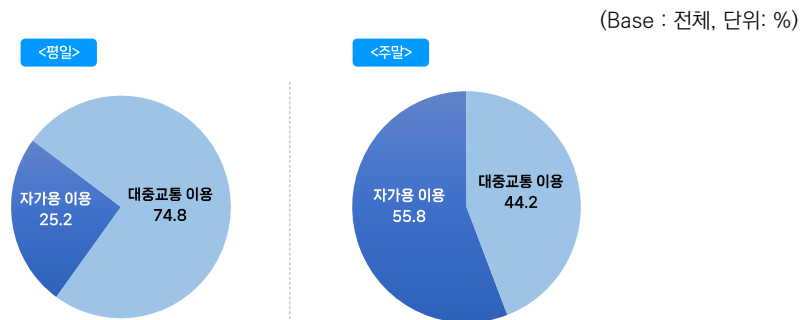


☞ B2-2. (B2에서 ③, ④ 응답자만) 만일 반대하신다면, 귀하께서 반대하시는 가장 중요한 이유는 다음 중 무엇입니까?

[그림 4-31] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 반대 이유

## 바. 자가용과 대중교통 이용 비중

평일의 경우 74.8%가 '대중교통을 이용'했으며, '자가용 이용' 비중은 25.2%이다. 반면, 주말의 경우 '대중교통 이용'(44.2%)보다 '자가용 이용'(55.8%) 비중이 더 높았다.



☞ B3. 귀하께서 현재 자가용 이용 비중과 대중교통 이용 비중은 어느 정도입니까?

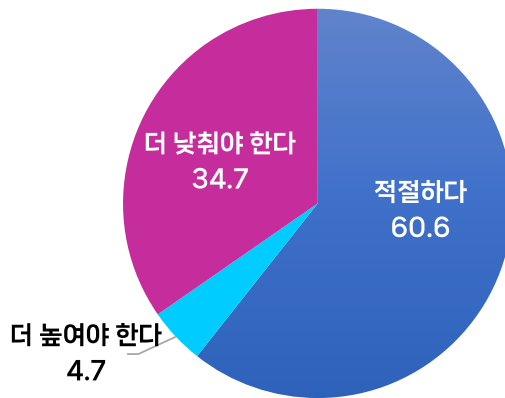
[그림 4-32] 자가용과 대중교통 이용 비중



### 사. 현재 거주지역의 대중교통 요금 적절성

현재 거주하는 지역의 대중교통 요금의 적절성에 대해 응답자의 60.6%는 '적절하다'라고 생각하는 것으로 나타난 반면, '더 낮춰야 한다'는 응답도 34.7%를 차지했다. 특히 수도권 거주자(41.5%)와 20대(40.0%), 시도 간 통행(46.5%)의 경우 '더 낮춰야 한다'의 응답이 타 응답자 대비 높게 나타났다.

(Base : 전체, 단위: %)



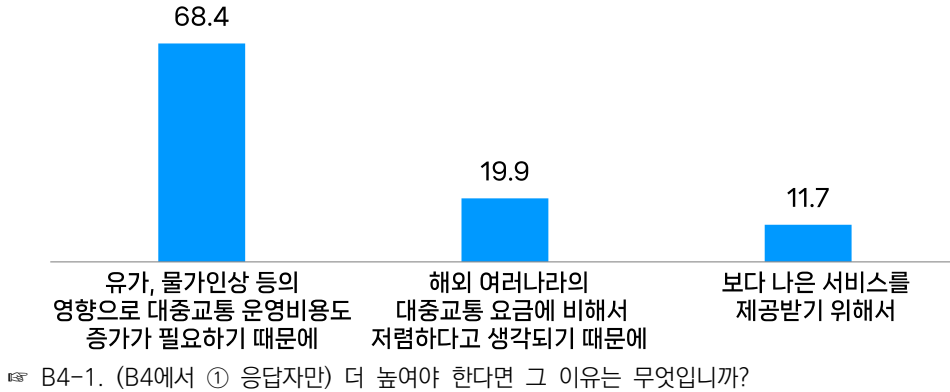
☞ B4. 현재 귀하께서 거주하시는 지역의 대중교통 요금은 적절하다고 생각하십니까?

[그림 4-33] 현재 거주지역의 대중교통 요금 적절성

#### (1) 현재 거주지역의 대중교통 요금 인상해야 할 이유

현재 거주지역의 대중교통 요금을 더 높여야 한다면 그 이유로 '유가·물가인상 등의 영향으로 대중교통 운영비용도 증가가 필요하기 때문에'가 68.4%로 가장 높았고, 다음으로 '해외 여러 나라의 대중교통 요금에 비해서 저렴하다고 생각되기 때문에'(19.9%), '보다 나은 서비스를 제공받기 위해서'(11.7%) 순이다.

(Base : 대중교통 요금 인상해야 한다 응답자, 단위: %)

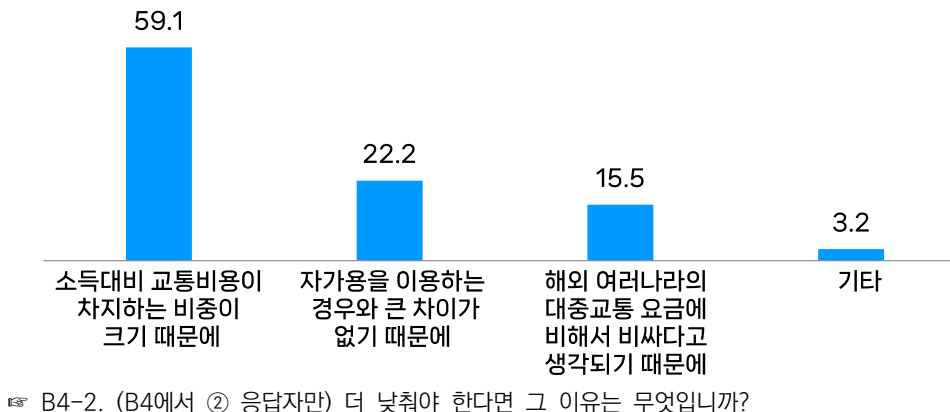


[그림 4-34] 현재 거주지역의 대중교통 요금 인상해야 할 이유

## (2) 현재 거주지역의 대중교통 요금 인하 이유

현재 거주지역의 대중교통 요금을 더 낮춰야 하는 이유로 응답자의 59.1%는 ‘소득 대비 교통비용이 차지하는 비중이 크기 때문에’를 응답했다. 이어 ‘자가용을 이용하는 경우와 큰 차이가 없기 때문에’(22.2%), ‘해외 여러 나라의 대중교통 요금에 비해서 비싸다고 생각되기 때문에’(15.5%) 순으로 나타났다. 한편, 도시 내 통행자(57.2%)보다 시도 간 통행자(63.7%)가 대중교통 요금 비중 부담을 다소 느끼는 것으로 조사되었다.

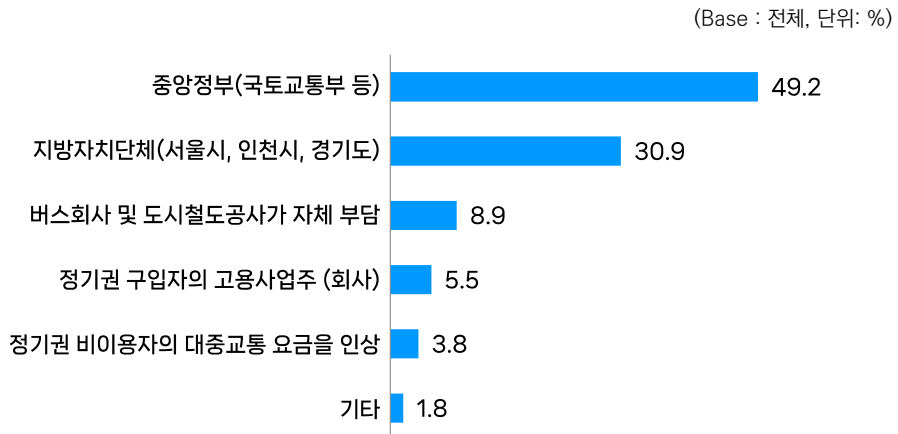
(Base : 대중교통 요금 인하해야 한다 응답자, 단위: %)



[그림 4-35] 현재 거주지역의 대중교통 요금 인하해야 할 이유

### 아. 운송기관 영업수익 감소금액 보전 방법

운송기관 영업수익 감소금액 보전 방법으로는 ‘중앙정부(국토교통부 등)’가 보전하는 것이 좋다는 응답이 49.2%로 가장 높았고, 다음으로 ‘지방자치단체(서울시, 인천시, 경기도)’가 30.9%로 높았다. 20대부터 50대까지는 ‘중앙정부(국토교통부 등)’이 보전해야 한다는 응답이 가장 높은 반면, 60대는 ‘중앙정부(국토교통부 등)’(37.3%)와 ‘지방자치단체(서울시, 인천시, 경기도)’(37.2%)가 비슷한 수준으로 나타났다.



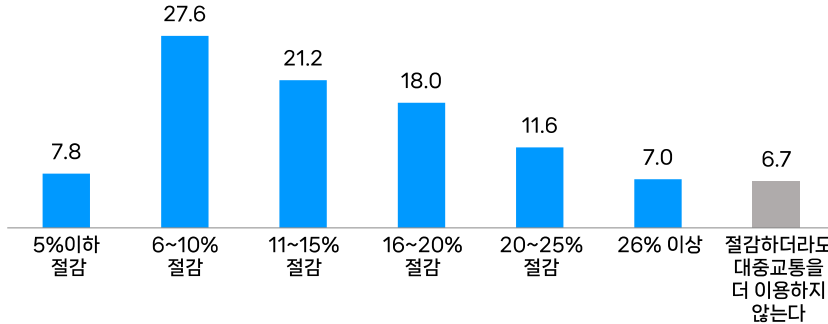
☞ B5. 현재 대중교통은 지방자치단체에서 재정을 보조하고 있습니다. 그렇다면 운송기관 영업수익 감소금액(시민들의 교통비 절감금액)을 누가 보전하는 것이 좋겠습니까?

[그림 4-36] 운송기관 영업수익 감소금액 보전 방법

### 자. 대중교통 이용 의향이 있는 금액 절감 정도

대중교통 통합정기권 제도 도입으로 대중교통 이용금액이 ‘6~10% 절감’ 된다면 현재 보다 대중교통을 더 많이 이용할 의향이 생긴다는 응답이 27.6%로 가장 높게 나타났다. 그 다음으로 ‘11~15% 절감’(21.2%) > ‘16~20% 절감’(18.0%) 등의 순이며, 지역별로 살펴보면 광주권을 제외한 모든 지역에서는 ‘6~10% 절감’ 응답 비율이 가장 높은 반면, 광주권은 ‘11~15% 절감’(23.0%)이 가장 높다.

(Base : 전체, 단위: %)



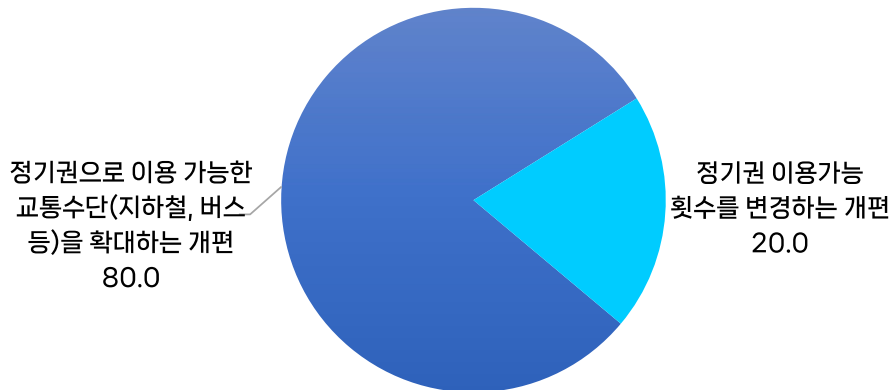
☞ B6. 대중교통 통합정기권 제도 도입으로 대중교통 이용금액이 어느 정도 절감된다면 현재보다 대중교통을 더 많이 이용할 의향이 생기시겠습니까?

[그림 4-37] 대중교통 이용 의향이 있는 금액 절감 정도

### 차. 적절한 대중교통 정기권 제도 개편 방법

응답자 10명 중 8명은 대중교통 정기권 제도를 개편한다면, ‘정기권으로 이용 가능한 교통수단(지하철, 버스 등)을 확대하는 개편’이 더 적절하다고 응답했다. 특히, 평소 자가용 이용자(84.8%), 40대(83.0%), 수도권(82.5%)에서 높게 나타났다.

(Base : 전체, 단위: %)



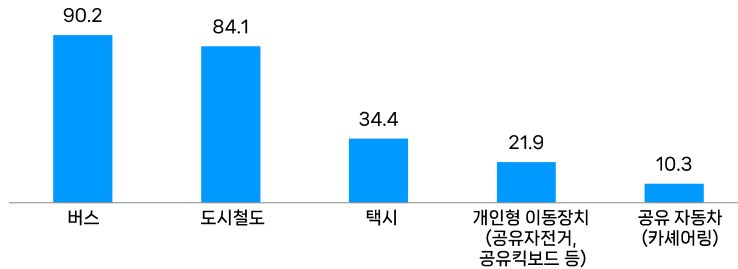
☞ B7. 대중교통 정기권 제도를 개편한다면, 다음 중 어떠한 방식의 개편이 더 적절하다고 생각하십니까?

[그림 4-38] 적절한 대중교통 정기권 제도 개편 방법

### (1) 대중교통 정기권 포함 수단

대중교통 정기권에 포함해야 하는 교통수단으로 응답자의 90.2%가 ‘버스’를 선택했으며, 그 다음으로 ‘도시철도’(84.1%)의 순으로 높은 요구치를 보였다. 모든 지역 거주자에서 ‘버스’와 ‘도시철도’를 포함해야 한다는 응답이 가장 높은 가운데, 광주권의 경우 타 지역 대비 ‘택시’(44.5%)를 응답한 비율이 비교적 높았다.

(Base : 정기권으로 이용 가능한 교통수단 확대 응답자, 단위: %)



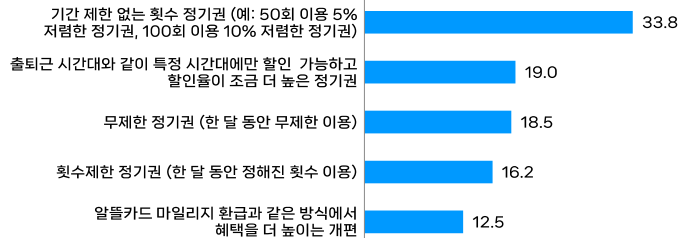
☞ B7-1. (B7에서 ① 응답자만) 대중교통 정기권에 포함해야 한다고 생각되는 수단은 어떤 것입니까?

[그림 4-39] 대중교통 정기권 포함 수단(복수응답)

### (2) 정기권 적정 이용 횟수

대중교통 정기권 이용 횟수 개편에 대해 ‘기간 제한 없는 횟수 정기권’(33.8%)이 가장 적절하다는 응답이 높게 나타났으며, ‘기간 제한 없는 횟수 정기권’은 여성(38.2%)과 부산울산권(36.9%) 거주자, 60세 이상(48.6%)에서 다른 응답자 대비 높았다.

(Base : 정기권 이용가능 횟수를 변경 응답자, 단위: %)



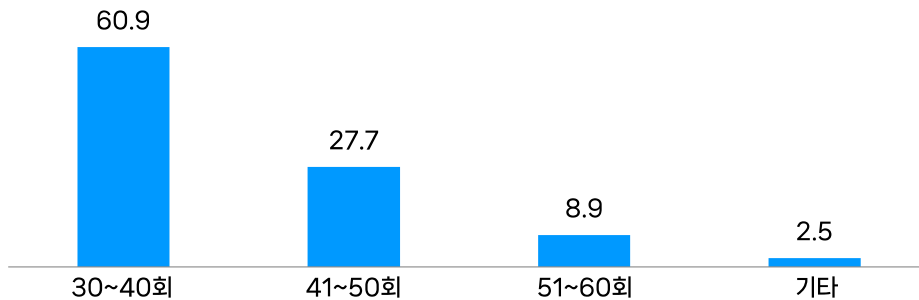
☞ B7-2. (B7에서 ② 응답자만) 정기권 이용 횟수 개편은 어떤 방식이 가장 적절하다고 생각하십니까?

[그림 4-40] 정기권 적정 이용 횟수

### 카. 대중교통 상시 이용자 판단 기준

대중교통을 한 달 동안 30~40회 이용하는 경우 상시 이용자로 볼 수 있다는 의견이 60.9%로 가장 높았다. 반면, 정기적(주 5일 이상) 통근/통학자(31.2%)와 평소 지하철/전철 이용자(31.7%)는 ‘41~50회’ 응답 비율이 타 응답자 대비 높은 편이었다.

(Base : 전체, 단위: %)



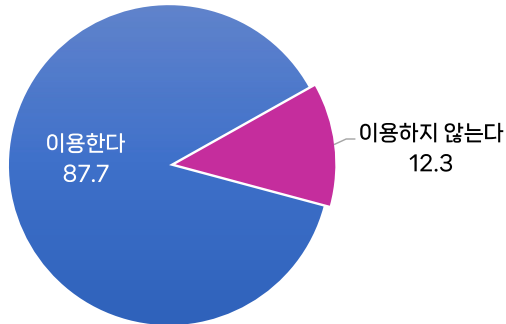
☞ B8. 정기권은 대중교통의 상시 이용자에게 혜택을 주는 제도입니다. 한 달 동안 몇 회를 이용하면 상시 이용자라고 생각하십니까?

[그림 4-41] 대중교통 상시 이용자 판단 기준

### 타. 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 도입 시 이용 의향

지하철과 버스를 모두 이용할 수 있는 정기권 제도 이용 의향은 87.7%로 통합정기권에 대한 수요가 높은 것으로 나타났다. 여성(89.3%), 월 대중교통 41회 이상 이용자(92.7%), 평소 지하철/전철 이용자(91.0%), 시도간 통행(90.2%) 응답자에서 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 이용 의향이 상대적으로 높았다.

(Base : 전체, 단위: %)

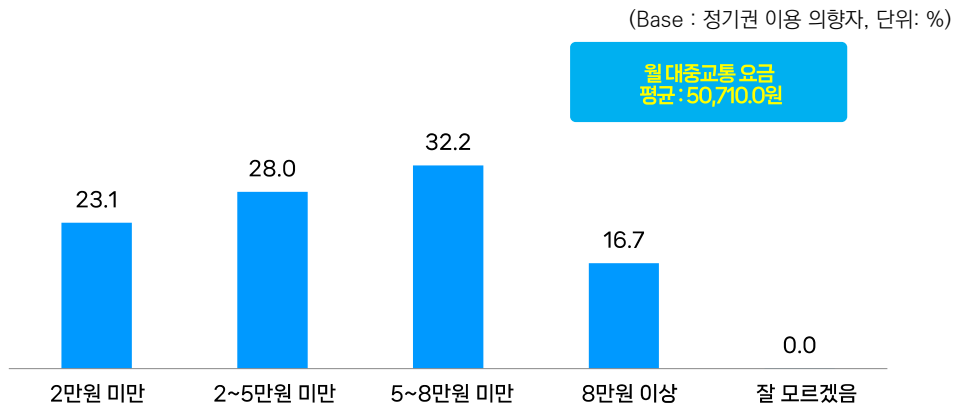


☞ B9. 지하철과 버스를 모두 이용할 수 있는 정기권 제도가 도입된다면 이용하실 의향이 있습니까?

[그림 4-42] 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 도입 시 이용 의향

(1) 정기권 이용 의향자의 월 평균 대중교통 요금

정기권 이용 의향자의 현재 월 평균 대중교통 지출 요금은 평균 약 50,710.0원이며, '5~8만원 미만'(32.2%)의 비율이 가장 높았고, 수도권(58,389.4원)과 20대(54,765.6원), 정기적(주 5일 이상)통근/통학자(61,202.3원)의 월 평균 대중교통 요금이 비교적 높게 나타났다.

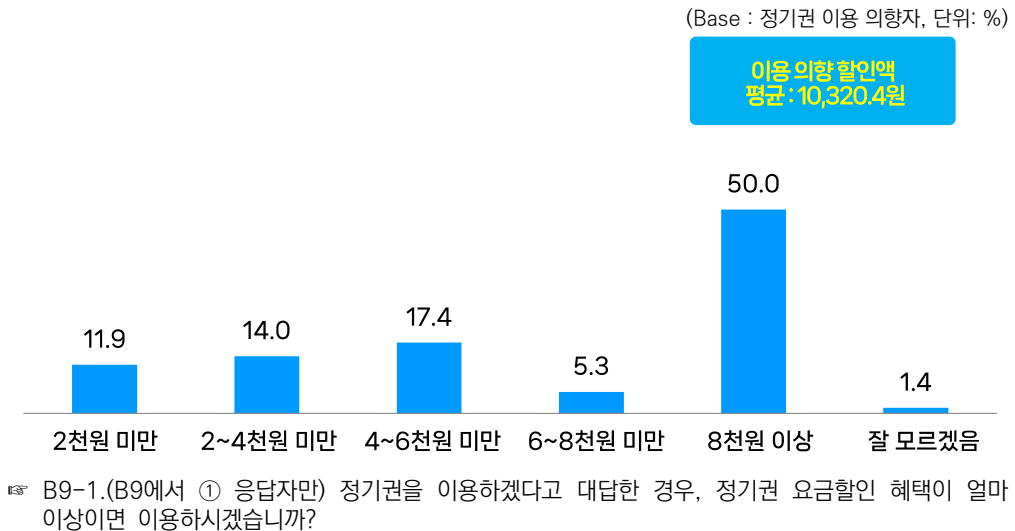


☞ B9-1.(B9에서 ① 응답자만) 정기권을 이용하겠다고 대답한 경우, 정기권 요금할인 혜택이 얼마 이상이면 이용하실 의향이 있습니까?

[그림 4-43] 정기권 이용 의향자의 월 평균 대중교통 요금

## (2) 이용 의향 할인액

월 기준 정기권 요금할인 혜택이 '8천원 이상'이면 이용하겠다는 응답이 50.5%로 나타났다. 평균 약 10,374.6만원으로 조사되었다. 특히, 수도권(11,964.5원)이 타 지역보다 이용 의향 할인액이 비교적 높은 편이고, 연령이 낮을수록 이용 의향 할인액이 높으며, 그중 20대가 11,948.0원으로 가장 높게 나타났다. 이는 정기권 설계시 만족도가 높은 최소 금액의 기준으로 이용될 수 있다.

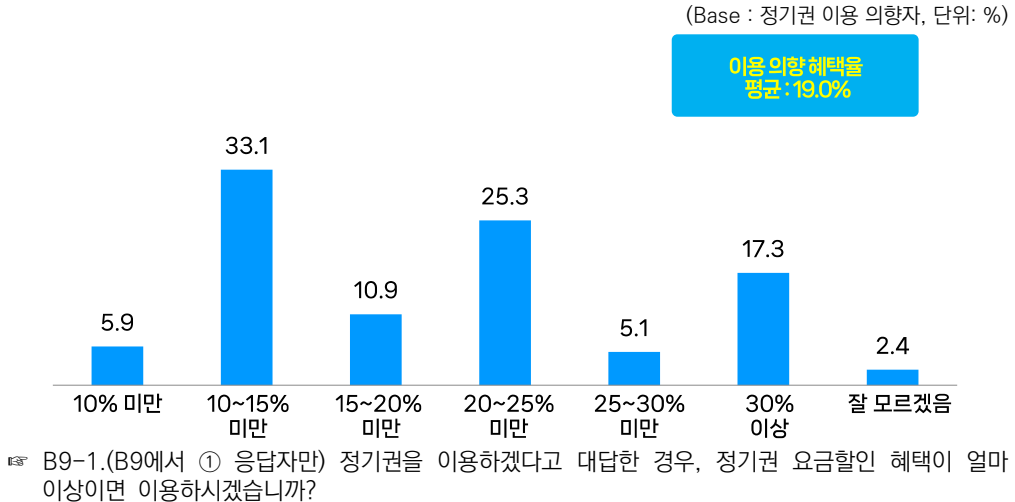


[그림 4-44] 이용 의향 할인액

## (3) 이용 의향 혜택률

정기권 요금할인 혜택이 '10~15% 미만'이면 이용하겠다는 응답이 33.1%로 가장 높았고, 다음으로 '20~25% 미만'(25.3%)이 높았다. 연령이 낮을수록 이용 의향 혜택률이 높은 경향을 보이고 있으며, 도시 내 통행(18.8%)보다 시도 간 통행(19.7%)의 평균 혜택률이 다소 높은 편이다.

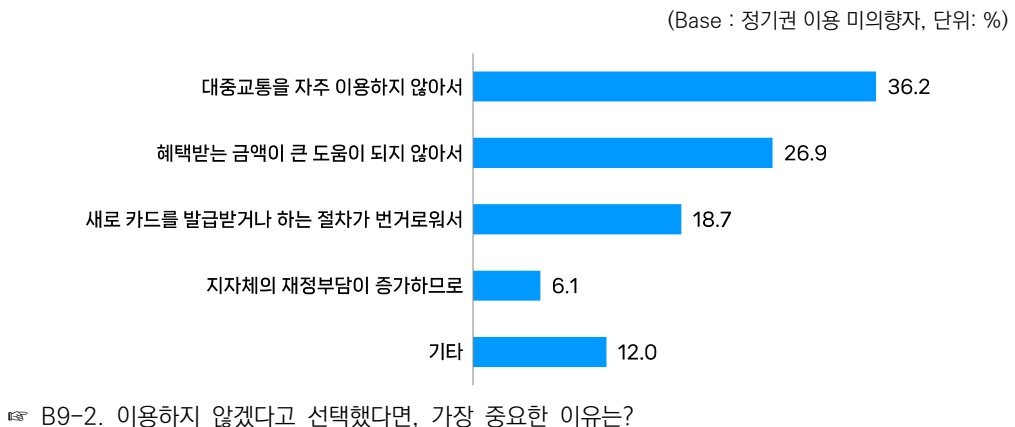




[그림 4-45] 이용 의향 혜택을

#### (4) 미이용 의향 이유

정기권 제도 이용 의향이 없는 이유로 ‘대중교통을 자주 이용하지 않아서’가 36.2%로 가장 높았고, 다음으로 ‘혜택받는 금액이 큰 도움이 되지 않아서’(26.9%)로 조사되었다. 20대(30.2%)와 30대(29.8%)는 ‘혜택받는 금액이 큰 도움이 되지 않아서’가 가장 높게 나타난 반면 40대 이상은 ‘대중교통을 자주 이용하지 않아서’가 가장 높았다.

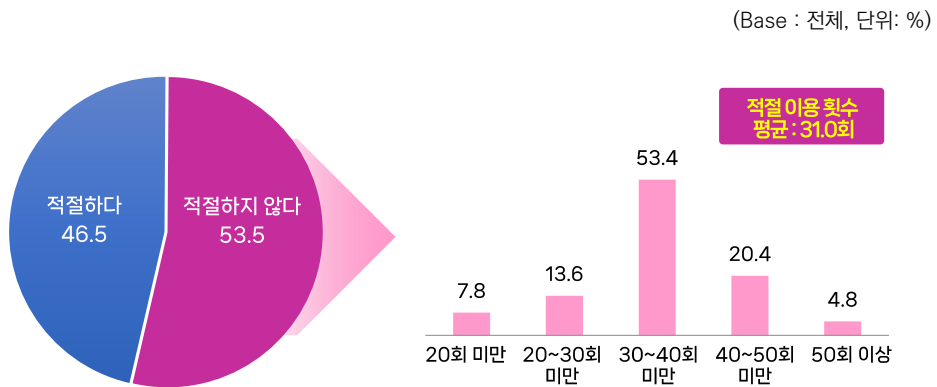


[그림 4-46] 미이용 의향 이유

## 파. 정기권 혜택을 위한 적절 이용 횟수

### (1) 45회차부터 혜택 적용됨에 따른 적절성

정기권 혜택이 45회차부터 적용이 된다는 것에 적절하다고 생각하나는 질문에 53.5%는 '적절하지 않다'라고 응답했으며, 적절하다고 생각되는 횟수의 평균은 약 31.0회로 조사되었다. 부산울산권을 제외한 모든 지역에서는 45회차부터 적용되는 것이 '적절하지 않다'는 응답이 절반 이상인 반면, 부산울산권은 '적절하다'는 응답이 53.7%로 비교적 높아 지역간의 차이를 보였다.



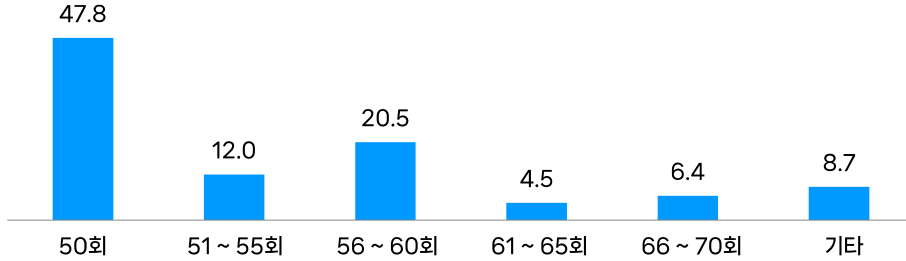
- ☞ B10. 현재 지하철 정기권은 월44회 금액으로 구매하여 60회까지 이용 가능합니다. 실제 혜택을 받기 시작하는 횟수가 45회 이용부터인데 적절한 횟수라고 생각하십니까?
- ☞ B10-1. 아니라고 대답한 경우 본인이 생각하는 적절한 횟수를 적어주세요.

[그림 4-47] 45회차부터 혜택 적용됨에 따른 적절성

### (2) 정기권 혜택을 받을 수 있는 총 이용 횟수

정기권 혜택을 받을 수 있는 총 이용 횟수로 '50회'(47.8%)가 가장 적정하다는 의견이 가장 많았고, 연령이 낮을수록 정기권 혜택을 받을 수 있는 총 이용 횟수가 높은 경향을 보였다.

(Base : 전체, 단위: %)



☞ B11. 정기권 혜택을 받을 수 있는 총 이용 횟수는 몇 회가 적절하다고 생각하십니까?

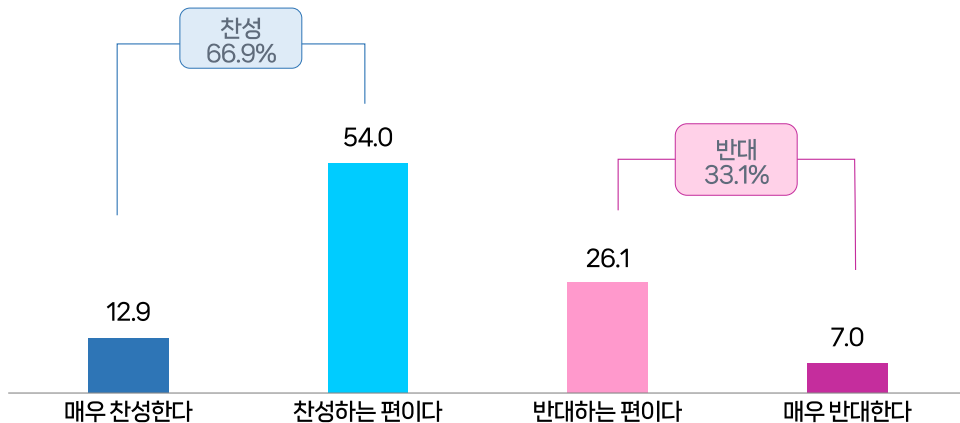
[그림 4-48] 정기권 혜택을 받을 수 있는 총 이용 횟수

## 2. 대중교통 정기권 제도 세분화 방안

### 가. 일반과 고급교통수단 구분하여 도입하는 방안

일반 교통수단과 고급 교통수단을 구분하여 정기권을 도입하는 것에 대해 응답자의 66.9%는 찬성하는 것으로 조사되었다. 남성(65.7%)보다 여성(68.2%)의 찬성 비율이 높았고, 부산울산권(68.9%)과 대구권(69.5%)이 타 지역 대비 높게 나타났다.

(Base : 전체, 단위: %)

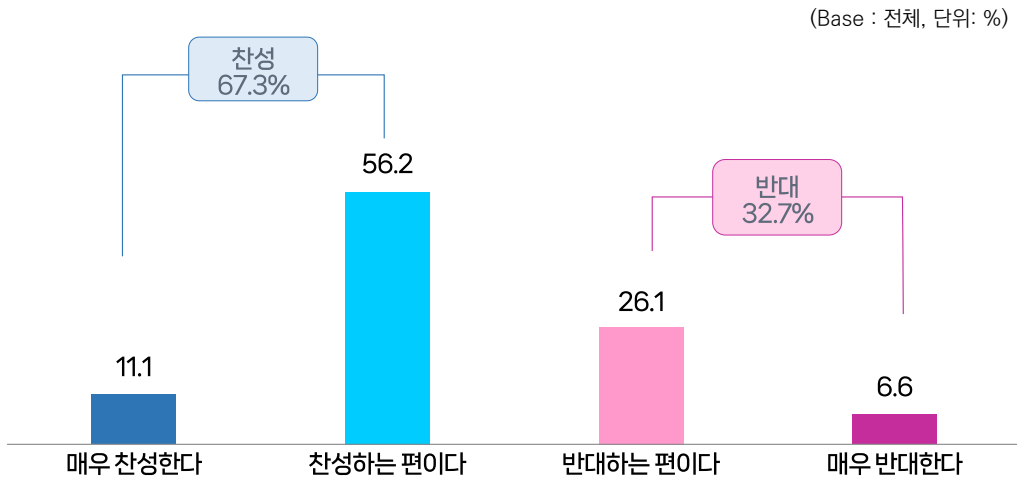


☞ B12. 일반 교통수단(마을버스, 일반버스, 전철)과 고급 교통수단(M 버스, 광역버스, 민자 지하철)을 구분하여 도입하는 방안에 대해 어떻게 생각하십니까?

[그림 4-49] 일반과 고급교통수단 구분하여 도입하는 방안

## 나. 이용 거리에 따른 기본요금 차등화 방안

이용 거리에 따라 기본요금을 차등화하는 방안에 대해서는 67.3%가 찬성하여 정기권 설계시 대안이 될 수 있다. 특히, 가구 내 승용차 보유 대수가 높을수록 찬성 비율이 비교적 높은 편이다.



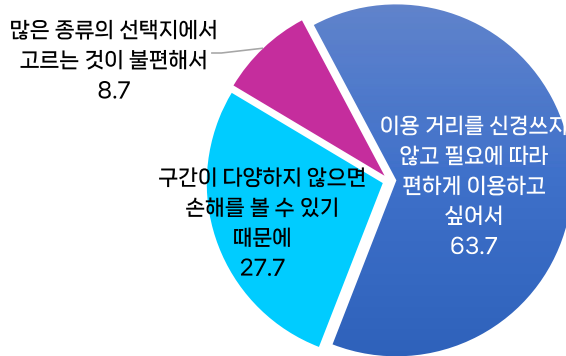
☞ B13. 정기권 제도도 이용거리에 따라서 기본요금을 차등화하는 방안에 대해 어떻게 생각하십니까?

[그림 4-50] 이용 거리에 따른 기본요금 차등화 방안

### (1) 이용 거리에 따른 기본요금 차등화 반대 이유

이용 거리에 따라 기본요금을 차등화 하는 것에 대해 반대하는 이유로는 ‘이용 거리를 신경 쓰지 않고 필요에 따라 편하게 이용하고 싶어서’가 63.7%로 가장 높게 나타났다. 다음 순으로 ‘구간이 다양하지 않으면 손해를 볼 수 있기 때문에’(27.7%)가 높았다. 한편, 모든 연령에서 ‘이용 거리를 신경 쓰지 않고 필요에 따라 편하게 이동하고 싶어서’를 가장 주된 이유로 꼽은 가운데, 30대의 경우 ‘구간이 다양하지 않으면 손해를 볼 수 있기 때문에’의 응답 비율이 38.1%로 타 연령 대비 높게 나타났다.

(Base : 이용 거리에 따른 기본요금 차등화 반대자, 단위: %)



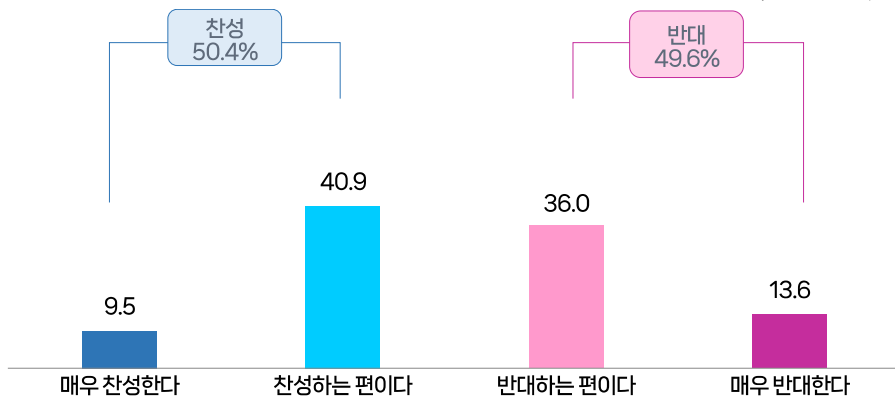
☞ B13. 정기권 제도도 이용거리에 따라서 기본요금을 차등화하는 방안에 대해 어떻게 생각하십니까?

[그림 4-51] 이용 거리에 따른 기본요금 차등화 반대 이유

#### 다. 노인, 청소년 대상 정기권 제도 도입 방안

노인, 청소년만 대상으로 정기권 제도를 도입한다면 ‘찬성한다’는 응답은 50.4%, ‘반대한다’는 응답은 49.6%로 큰 차이를 보이지 않았다. 남성(53.1%)과 수도권을 제외한 타 지역은 찬성 비율이 더 높은 반면, 여성(52.3%)과 수도권(51.6%)은 반대 비율이 더 높게 나타났다.

(Base : 전체, 단위: %)



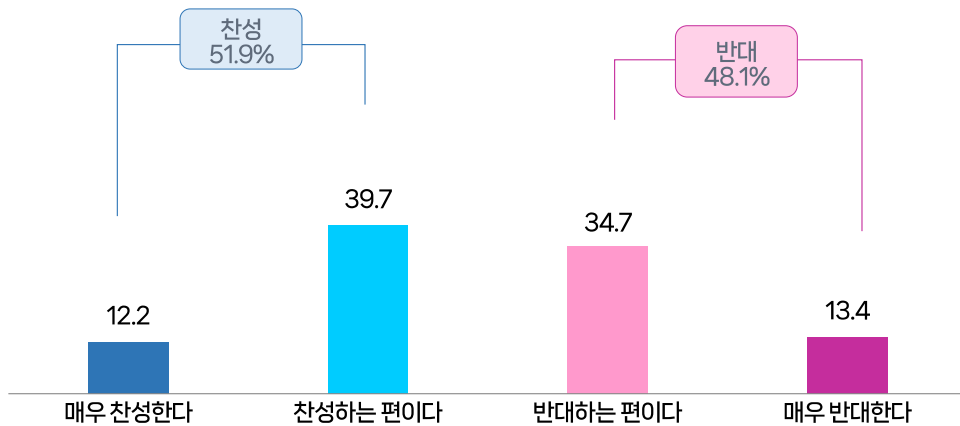
☞ B14. 노인, 청소년만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 관하여 어떻게 생각하십니까?

[그림 4-52] 노인, 청소년 대상 정기권 제도 도입 방안

## 라. 저소득층만 대상으로 정기권 제도 도입 방안

저소득층만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 대해서는 응답자의 51.9%가 찬성했다. 다만, 남성의 찬성 비율은 56.2%로 나타난 반면, 여성의 찬성 비율은 47.4%로 반대 비율(52.6%)이 더 높았다.

(Base : 전체, 단위: %)

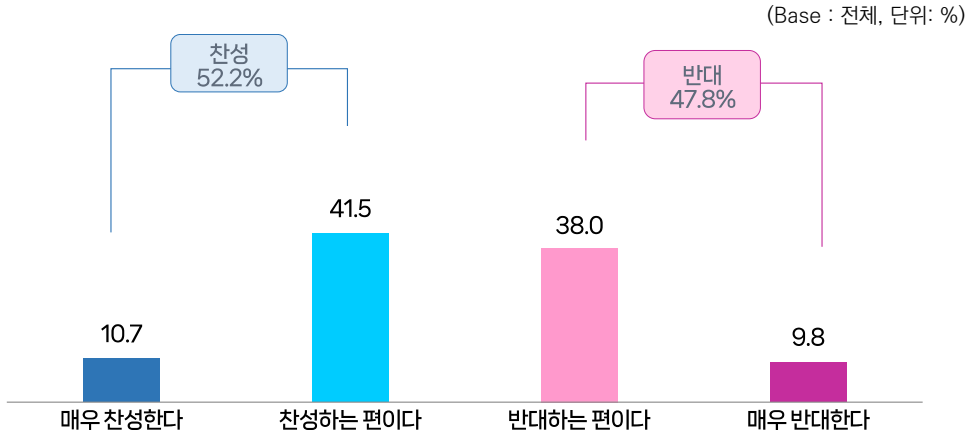


☞ B15. 저소득층만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 관하여 어떻게 생각하십니까?

[그림 4-53] 저소득층만 대상으로 정기권 제도 도입 방안

## 마. 장거리 이용자(시도를 넘어가는 통행)만 대상으로 정기권 제도 도입 방안

장거리 이용자만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 대해서 52.2%가 찬성하였고, 특히, 20대(57.8%)와 30대(53.4%), 시도 간 통행(56.6%)의 찬성 비율이 비교적 높았다.

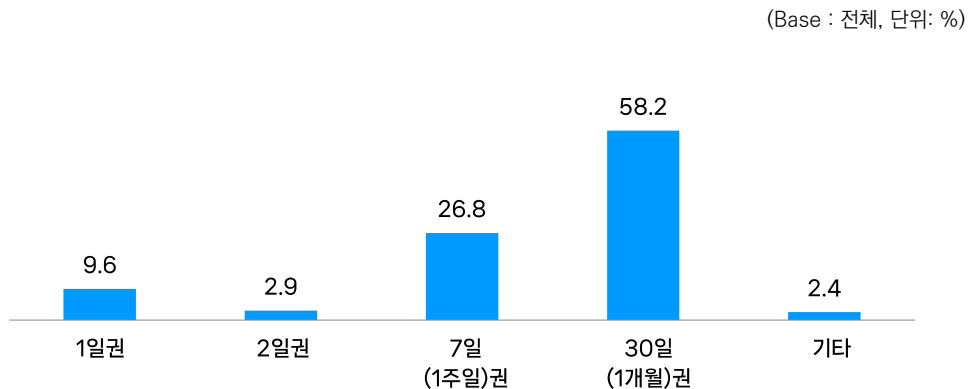


☞ B16. 장거리 이용자(시도를 넘어가는 통행)만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 관하여 어떻게 생각하십니까?

[그림 4-54] 장거리 이용자만 대상으로 정기권 제도 도입 방안

#### 바. 선호하는 대중교통 정기권 권종

대중교통 정기권을 출시할 경우, 선호하는 권종으로 '30일(1개월)권'(58.2%)을 가장 많이 선호했고, 다음으로 '7일(1주일)권'(26.8%)이 높았다. 특히, 한 달 동안 대중교통 41회 이상 이용자의 경우 '30일(1개월)권'을 선호한다는 응답이 74.6%로 다소 높게 나타났다.

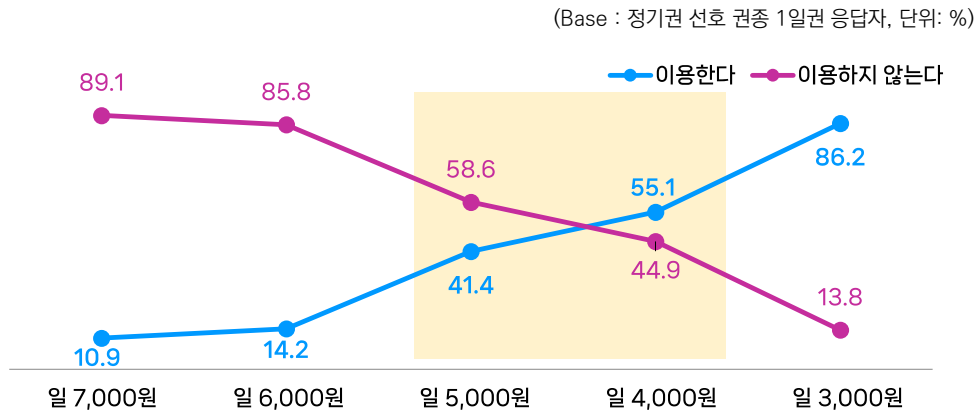


☞ B17. 대중교통 정기권을 출시할 경우 선호하는 권종은 다음 중 무엇입니까?

[그림 4-55] 선호하는 대중교통 정기권 권종

## (1) 1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향

무제한 이용 가능한 1일권 통합정기권이 도입될 경우 절반 이상이 구입 의향이 있는 금액은 '일 4,000원'(55.1%)과 '일 3,000원'(86.2%)으로 조사되었으며, '일 5,000원'일 경우 이용 의향은 41.4%로 50%에 미치지 못했다.



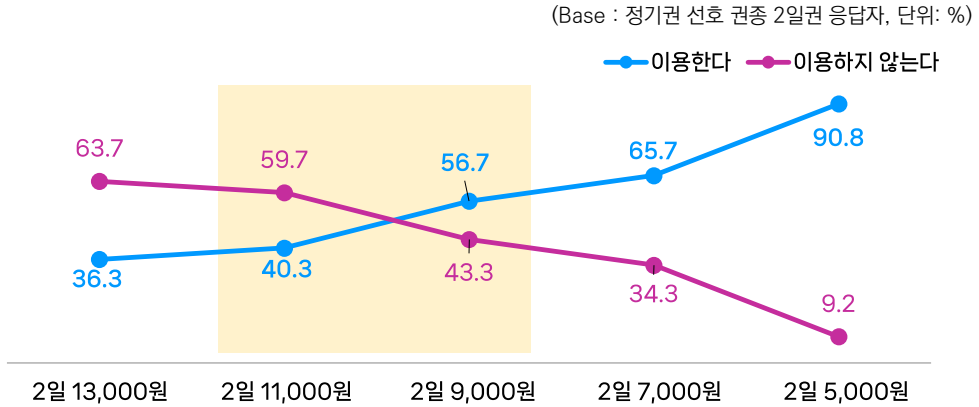
☞ B17-1. (B17에서 ① 응답자만) 1일권으로 해당기간동안 무제한으로 이용 가능한 통합정기권이 도입될 경우 판매가격이 다음과 같다면 귀하께서는 구입하실 의향이 있습니까?

[그림 4-56] 1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향

## (2) 2일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향

무제한 이용 가능한 2일권 통합정기권이 도입될 경우 응답자의 절반 이상이 구매 의향이 있는 금액은 '2일 9,000원'(56.7%)으로 조사되었고, '2일 7,000원'이면 65.7%, '2일 5,000원'이면 90.8% 구입 의향이 있다고 응답했다.



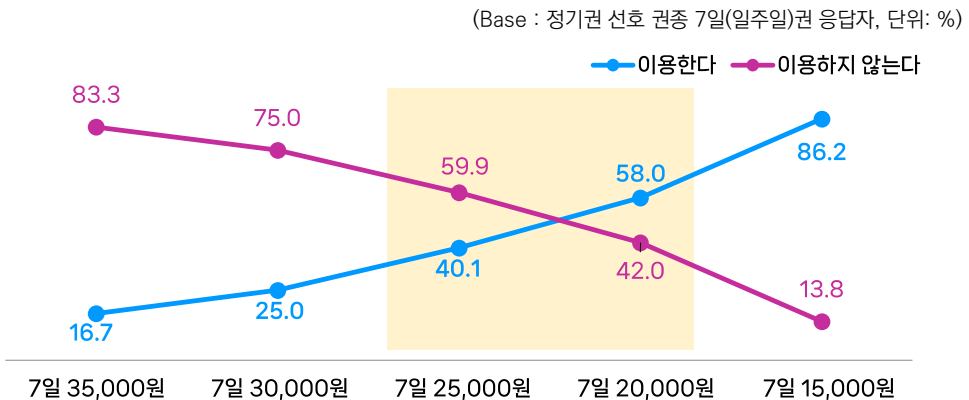


☞ B17-2. (B17에서 ② 응답자만) 2일권으로 해당기간동안 무제한으로 이용 가능한 통합정기권이 도입될 경우 판매가격이 다음과 같다면 귀하께서는 구입하실 의향이 있습니까?

[그림 4-57] 2일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향

(3) 7일(일주일)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향

무제한 이용 가능한 7일(일주일)권이 도입된다면, '7일 35,000원'의 구입 의향은 16.7%에 그쳤으나, '7일 15,000원'의 경우 86.2%가 구입 의향이 있고, 응답자의 절반 이상이 구입할 의향이 있는 금액은 '7일 20,000원'(58.0%)으로 나타났다.

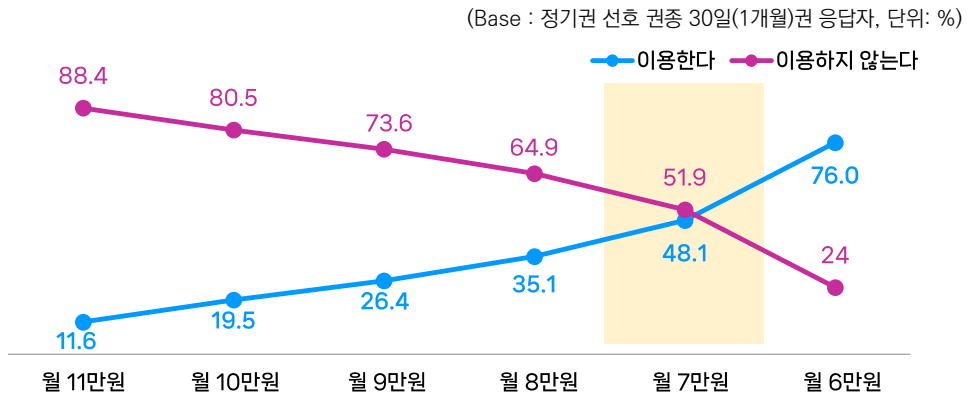


☞ B17-3. (B17에서 ③ 응답자만) 7일(1주일)권 해당기간동안 무제한으로 이용 가능한 통합정기권이 도입될 경우 판매가격이 다음과 같다면 귀하께서는 구입하실 의향이 있습니까?

[그림 4-58] 7일(일주일)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향

## (4) 30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향

무제한 이용 가능한 30일(1개월)권 통합정기권 도입 시 ‘월 6만원’이면 구입 의향이 있다는 응답이 76.0%로 나타났으나, ‘월 7만원’일 경우 구입 의향은 48.1%로 절반 수준에 미치지 못했다.

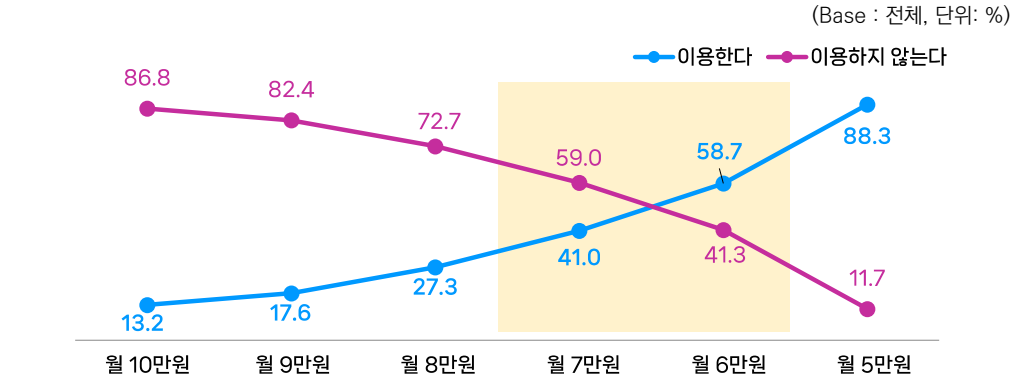


※ B17-4. (B17에서 ④ 응답자만) 30일(1개월)권으로 해당기간동안 무제한으로 이용 가능한 통합 정기권이 도입될 경우 판매가격이 다음과 같다면 귀하께서는 구입하실 의향이 있습니까?

[그림 4-59] 30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향

## 사. 횡수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향

한 달 동안 모든 대중교통을 60회 사용할 수 있는 횡수 제한 정기권 제도가 도입된다면, 한 달 정기권 가격이 ‘월 6만원’(58.7%) 이하가 되어야 절반 이상이 구입할 의향이 있는 것으로 조사되었다. 한편, ‘월 6만원’ 기준 시도 간 통행자의 경우 구입 의향이 66.3%로 도시 내 통행(56.6%)보다 비교적 높은 수준을 보였다.



☞ B18. 한 달 동안 모든 대중교통을 60회 사용할 수 있는 횟수제한 정기권 제도를 도입할 경우 한 달 정기권 가격이 다음과 같다면 귀하께서는 횟수제한 정기권을 구입하여 이용하시겠습니까?

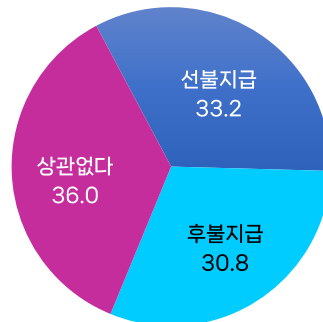
[그림 4-60] 횟수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향

#### 아. 정기권 구매 비용 선호 형태

정기권 구매 비용을 선불, 후불로 구분한다면 무엇을 더 선호하냐는 질문에 ‘상관없다’는 응답이 36.0%로 가장 높았으나, ‘후불지급’(30.7%)보다 ‘선불지급’(33.2%)을 소폭 더 선호하는 것으로 조사되었다.

또한, 20대를 제외한 모든 연령대는 선불, 후불이든 ‘상관없다’는 응답이 가장 높은 반면, 20대의 경우, ‘선불지급’(41.5%)을 가장 선호하는 것으로 조사되었다.

(Base : 전체, 단위: %)



☞ B19. 정기권 구매 비용을 선불, 후불로 구분한다면 다음 중 선호하는 형태는 무엇입니까?

[그림 4-61] 정기권 구매 비용 선호 형태

## 제5절 시사점

1주일 기준 대중교통 통행빈도는 1~3회가 35.3%로 가장 높은 반면, 일상적인 통행빈도는 10~14회가 가장 높은 35.0%의 분포를 보여 대중교통 이용과 큰 차이를 보인다. 따라서, 1개월을 4주로 계산할 때 40~56회 이상 이용 가능한 정기권을 설계함으로써 최소한의 요구사항을 만족시킬 수 있을 것이며,

가장 큰 비중을 차지하는 주 이용 교통수단이 버스 96.6%, 지하철/전철이 90.8% 이므로, 지역마다 편차는 있지만 두 수단을 모두 이용할 수 있는 통합정기권이 도입될 경우 이용수요가 가장 높을 것으로 예측된다.

한편, 통합정기권 도입시 소득대비 대중교통 지출비 비율이 평균보다 높게 나타나는 65세 이상 노년층과 30~39세 이상의 유입이 많을 것으로 예상되므로 정정부담금 산출시 가중치를 부여할지의 검토가 필요하다.

할인율별 정기권 이용여부 항목에서는 10%라도 기존보다 절감되면 사용하겠다는 응답이 39%에 달하고, 월소득이 낮을수록 무제한 정기권을 선호한다는 점은 서민층이 대중교통 이용요금 부담을 크게 느끼고 있음을 시사하고 있으며, 1달 무제한 정기권은 고소득층에서도 비교적 높은 가격에 구매 의사를 보여 승용차 이용자의 대중교통으로의 수단 전환 효과를 볼 수 있을 것으로 기대된다.

대중교통 통합정기권 도입방안 연구

# [제5장]

## 대중교통 통합정기권 도입 및 운영방안

제1절 대중교통 통합정기권 도입 방안

제2절 대중교통 통합정기권 재원 마련 방안

제3절 통합정기권 중장기 전략



## 제5장 | 대중교통 통합정기권 도입 및 운영방안

### 제1절 대중교통 통합정기권 도입 방안

#### 1. 정기권 제도 도입 고려사항

##### 가. 국내·외 정기권 사례분석

현재 국내에서 이용 가능한 대중교통은 정기권은 지역간 대중교통과 지역 내 대중교통 수단으로 구분된다. 지역간 수단은 철도와 고속버스에 도입되어 철도의 경우 코레일과 SRT에서 이용가능하며, 고속버스는 전국고속버스운송사업조합에서 운행하는 노선에 정기권 이용이 가능하다. 지역 내 수단은 수도권관 부산지역에서만 도입되어 운영되고 있으며 수단 또한 도시철도(지하철)에 한정되어 운영되어 수도권의 경우 서울교통공사, 인천교통공사에서 지하철 정기권을 운영 중이고, 부산에서는 부산도시철도공사에서 운행하는 부산 도시철도에서 운영 중이다. 국내에서 운영되고 있는 대중교통 정기권은 특정 운송사업자가 발행하여 해당 수단에 한정되어 이용가능하다는 특징이 있다. 따라서 수도권 통합요금제 구간이라도 서울교통공사가 운영하는 구간과 민간사업자가 운영하는 구간에 따라 이용가능 여부가 달라지며, 신분당선과 같이 일부 민간사업자가 운영하는 승하차가 불가능한 경우도 있다.

다양한 정기권 제도 시행하고 있는 해외의 독일, 프랑스 파리, 영국 런던, 미국 워싱턴 DC, 뉴욕, 시카고, 일본 도쿄 등의 도시에서는 1일권에서, 7일권, 1개월권, 1년권 등 다양한 기간의 정기권을 제공하고 있다. 또한 하나의 수단에 한정된 것이 아니라 독일의 경우 모든 대중교통을 이용할 수 있으며, 파리에서는 지하철, RER, 버스, 트램, 기차 등 다양한 수단을 동시에 이용할 수 있는 정기권을 제공 중이다.

또한 독일과 프랑스, 오스트리아는 코로나19로 인한 대중교통 이용객 감소를 회복하고 승용차 이용 증가에 따른 온실가스 배출량 증가를 축소시키기 위하여 다양한 대중교통 정기권을 제공하고 있다.

〈표 5-1〉 국내·외 정기권 현황

지역	이용 교통수단	1일	2일	3일	5일	7일	15일	1개월 (30일)	3개월	6개월	1년
독일	모든 대중교통	○ (T,M, Z)				○ (T,M, Z)		○ (T,M, Z,1~3 0일)			
	모든 대중교통 (관광객)	○ (T,M)	○ (T,M)	○ (T,M)	○ (T,M)						
파리	지하철, RER 버스, 트램, 기차	○ (Z)	○ (Z)	○ (Z)	○ (Z)	○ (Z, 금~목 요일)		○ (Z, 20~19 일)			○ (Z,M)
	지하철, RER 버스, 트램, 기차 (여행패스)	○ (T,Z, M)	○ (T,Z, M)	○ (T,Z, M)	○ (T,Z, M)						○ (Z,M)
런던	버스, 트램	○ (Z,P, M)				○ (Z,M)		○ (Z,M)			○ (Z,M)
뉴욕	지하철, 시내버스 +(고속버스)					○ (M)		○ (Z,M)			
시카고	시내버스(CTA), 'L' train, 시외버스	○ (T,M)		○ (T,M)		○ (T,M)		○ (T,M)			
워싱턴 D.C	매트로레일, 매트로버스	○ (M)		○ (M)		○ (M)		○ (M,T)			
밴쿠버	버스, Handy DART, SKY train, West Coast Express	○ (Z,T~ 04시)						○ (Z)			
토론토	지하철, 버스, 스트리트카	○ (Z)						○ (Z)			



지역	이용 교통수단	1일	2일	3일	5일	7일	15일	1개월 (30일)	3개월	6개월	1년
도쿄	도쿄메트로, 도영(都営) 지하철	○ (T)						○	○	○	
	도쿄메트로, 도영(都営) 지하철 (관광객)	○ (T,Z)	○ (T,Z)	○ (T,Z)							
타이 베이	지하철, 뎬하이(淡海) 경전철, 버스, You Bike	○ (M,T)	○ (M,T)	○ (M,T)				○(M)			
	지하철, 뎬하이(淡海) 경전철, 버스, You Bike (여행 승차권)	○ (T)	○ (T)	○ (T)	○ (T)						○ (T)
멜버른	기차, 트램, 버스	○ (Z,M)				○ (Z,M)		○ (Z,M) ~			~○ (Z,M)
로마	버스, 트램, 지하철, 철도	○ (M,T)	○ (M,T)	○ (M,T)		○ (M,T)		○ (M,T)			○ (M,T)
부다페 스트	버스, 지하철, 트램	○ (M,T)	○ (M,T)	○ (M,T)	○ (M,T)	○ (M)	○ (M)	○ (M)			

주: “○” 무제한 이용, “M” 모바일 가능, “P”첨두시 가격 별도, “T”사용일로부터 시간, “Z”존별 가격 별도

자료: 이원규 외(2022). 「부산시 대중교통 통합정기권 도입을 위한 기초 연구」를 바탕으로 각 운송기관의 현재 정보를 이용하여 수정하였음

BVG 독일 베를린 시내 교통정보 사이트, [www.bvg.de](http://www.bvg.de), (검색일: 2023.7.31.)

파리: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs>, (검색일: 2023.7.31.)

런던: Transport for London 홈페이지, <https://tfl.gov.uk/fares-and-payments>, (검색일: 2023.7.31.)

뉴욕: MTA. Info, “Fares&Metrocard”, <http://web.mta.info/metrocard/mcgtreng.htm>, (검색일: 2023.7.31.)

시카고: Chicago Transit Authority 홈페이지 <https://www.transitchicago.com/fares/>, (검색일: 2023.7.31.)

워싱턴D.C: <https://www.wmata.com/fares/basic.cfm>, (검색일: 2023.7.31.)

밴쿠버: TransLink 웹 페이지 <https://www.translink.ca/transit-fares/compass-card>, (검색일: 2023.7.31.)

토론토: Toronto Transit Commission 웹 페이지 <https://www.ttc.ca/Fares-and-passes>, (검색일: 2023.7.31.)

동경: 도쿄메트로 홈페이지, [http://www.tokymetro.jp/lang\\_kr/ticket/types/index.html](http://www.tokymetro.jp/lang_kr/ticket/types/index.html), (검색일: 2023.7.31.)

타이베이: Metro Taipei 웹 페이지 <https://m.metro.taipei.kr/ticketinfo.html>, (검색일: 2023.7.31.)

멜버른: Public Transport Victoria 웹페이지 <https://www.ptv.vic.gov.au/tickets/fares/metropolitan-fares/>, (검색일: 2023.7.31.)

로마: <https://www.atac.roma.it/biglietti-e-abbonamenti>, (검색일: 2023.7.31.)

부다페스트: [https://overseas.mofa.go.kr/hu-ko/brd/m\\_9713/view.do?seq=1344460](https://overseas.mofa.go.kr/hu-ko/brd/m_9713/view.do?seq=1344460), (검색일: 2023.7.31.)

독일은 코로나19 이후 다양한 재정정책과 러시아-우크라이나 전쟁으로 인해 발생한 인플레이션에 따른 대중교통 이용객의 부담을 줄이고 자가용 승용차 이용을 감축하여 교통부에서 발생하는 온실가스 배출량을 줄이기 위해 도이칠란트 49유로 티켓(D-Ticket)을 도입하였다. 해당 티켓은 자동으로 갱신하는 월 정기 구독 방식으로 판매하고 있으며 티켓을 구매하면 한 달에 49유로(약 7만원)로 독일 전역의 근거리 대중교통(버스, 트램, 시내열차, 지하철, S-Bahn 열차, 지역 열차, 2등 지역급행 열차, 대부분의 모든 지역의 대중교통 수단)을 무제한으로 이용할 수 있다<sup>2)</sup>. D-Ticket 이용이 지속적으로 증가하고 있으며 7월과 8월에는 1,100만 개 이상의 구독이 판매되었고 약 1,000만 명의 승객이 티켓을 사용한 것으로 나타났다<sup>3)</sup>. 여름 휴가철인 7~8월에는 매달 전국 대중교통 이용객이 약 1,000만 명에 이르렀으며, 5월(900만명), 6월(960만명)에 비해 D-Ticket 이용이 더욱 늘었고 티켓 출시 이후 3개월, 4개월째 판매량은 꾸준히 유지되고 있는 것으로 나타났다.<sup>4)</sup>

프랑스의 Navigo 패스는 다양한 교통 티켓 덕분에 모든 사람의 요구에 맞게 설계되었다. Navigo 패스는 프랑스 전체 교통망(기차 노선 13개, 지하철 노선 14개, 버스 노선 1500개, 트램 노선 9개 등)을 이용 가능하다.<sup>5)</sup> Navigo 패스는 1, 2, 3 또는 5일 연속으로 사용할 수 있다. 프랑스 또한 독일처럼 49유로 패스 도입을 검토하고 있는 것으로 나타나 내년 여름부터 한 달에 49유로(약 7만원)만 내면 전국 열차를 이용할 수 있도록 하는 월간 교통권을 출시<sup>6)</sup>할 예정이다.

## 나. 정기권 도입 요구사항 분석

국민의 통합정기권 도입 요구사항을 반영하고자, 대중교통 이용자를 대상으로 설문조사를 실시하였다. 전체 응답자 중 80%가 기존의 정기권을 이용 가능한 교통수단을 확대하는 통합정기권 도입으로 제도 개편을 원하고 있는 것으로 나타났다.

2) D-TICKET 「<https://www.d-ticket.info/>」(2023.09.14.)

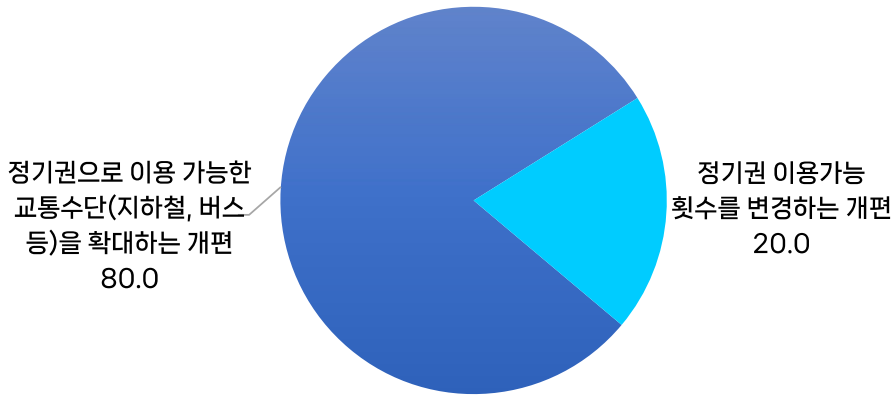
3) 독일운송회사협회 「<https://www.vdv.de/presse.aspx?id=664be347-c27e-4641-b654-81bfc96c1998&mode=detail>」

4) 독일운송회사협회 「<https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>」

5) iledefrance-mobilites(일드프랑스 모빌리티) 「<https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/navigo-acces-a-toutes-les-mobilites-en-ile-de-france>」

6) [https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/transports-un-pass-rail-a-la-francaise-pour-49-euros\\_6052610.html](https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/transports-un-pass-rail-a-la-francaise-pour-49-euros_6052610.html)

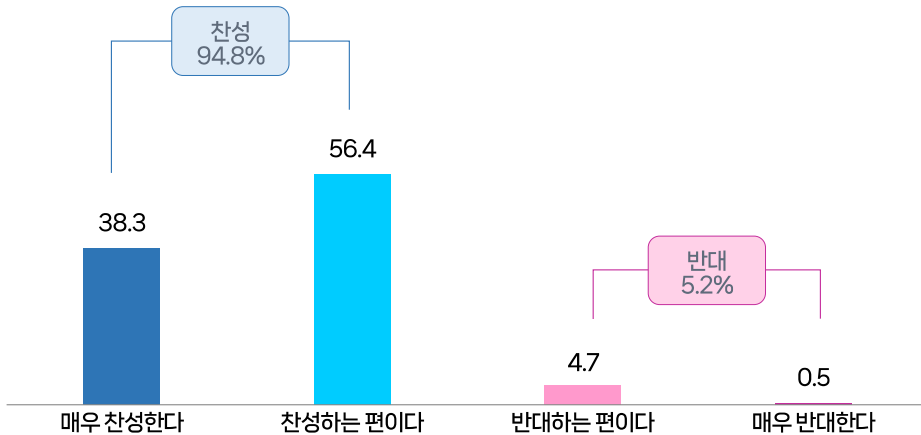
(Base : 전체, 단위: %)



[그림 5-1] 적절한 대중교통 정기권 제도 개편 방법

기존의 지하철 정기권을 버스로 확대하는 통합정기권 도입에 대해서 95% 가까이 찬성 의견을 내놓고 있으며, 정기권 발행 시, 정기권을 구입할 의사가 88%로 높게 나타났다.

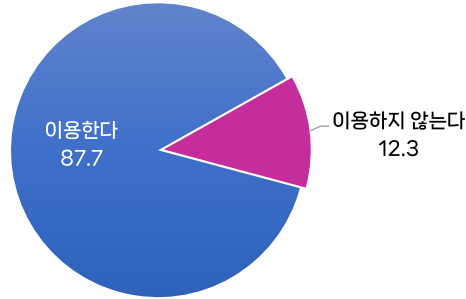
(Base : 전체, 단위: %)



[그림 5-2] 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반

여성(89.3%), 월 대중교통 41회 이상 이용자(92.7%), 평소 지하철/전철 이용자(91.0%), 시도간 통행(90.2%) 응답자에서 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 이용 의향이 상대적으로 높게 나타나고 있다.

(Base : 전체, 단위: %)



[그림 5-3] 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 도입 시 이용 의향

#### 다. 대중교통 이용행태 분석

수도권 대중교통 이용자 행태분석을 통해 대중교통요금체계 분석하여야 한다. 수도권 지하철 정기권 이용자는 한 달 40회~50회에 집중적으로 분포하고 있다. 버스와 지하철을 동시에 이용하여 환승 통행하는 비율은 19%이지만, 현행 정기권은 환승 할인이 없다. 통합정기권은 다양한 수단간 환승이 가능해야 하며 실제 이용자에게 혜택이 돌아갈 수 있는 적절한 횟수 기준 설정 또한 필요하다.

〈표 5-2〉 수도권 지하철 정기권과 일반권 이용자의 월 이용횟수 분포 비교

이용횟수	일반권		지하철 정기권	
	이용자수(천명)	비율	이용자수(천명)	비율
(0,5]	10,053.8	46.8%	1.5	1.9%
(5,10]	3,039.7	14.1%	1.6	2.1%
(10,15]	1,624.0	7.6%	1.4	1.8%
(15,20]	1,111.4	5.2%	1.8	2.3%
(20,25]	862.6	4.0%	1.9	2.4%
(25,30]	727.1	3.4%	2.2	2.9%
(30,35]	664.3	3.1%	3.1	4.0%
(35,40]	694.5	3.2%	5.4	6.9%
(40,45]	810.6	3.8%	10.0	12.9%
(45,50]	718.8	3.3%	13.9	18.0%
(50,55]	510.6	2.4%	15.1	19.5%
(55,60]	308.9	1.4%	11.4	14.8%
(60,65]	168.1	0.8%	4.6	5.9%
(65,70]	88.6	0.4%	1.8	2.3%
(70,75]	48.8	0.2%	0.8	1.1%
(75,80]	27.9	0.1%	0.4	0.5%
(80,Inf]	42.8	0.2%	0.6	0.7%
계	21,502.6	100.0%	77.3	100.0%

자료: 2022년 11월 교통카드승하차 자료

정기권 도입으로 인한 정부와 지자체 재정부담의 증가를 최소화하고, 대중교통 요금 할인에 따른 대중교통 이용량을 증가시킬 수 있는 통합정기권 도입 방안이 필요하다. 또한, 통합 정기권에 따른 비용을 최소화 하기 위해 정산시스템, 결제 시스템 등 기존에 이용되는 인프라의 최대한 이용할 수 있는 방안이 필요하다. 또한 지역별로 정산권역별로 복잡하게 얽혀 있는 대중교통 요금체계를 최대한 그대로 유지하면서 기존의 대중교통 요금 정산과 배분 체계가 어울리는 통합정기권의 시스템 구상이 필요하다.

## 2. 통합정기권 제도 도입 기본방향

대중교통 통합정기권 도입을 위한 기본 방향은 기존의 국내 정기권 제도를 분석하고 이에 대한 설문조사와 최근 다양하게 도입되고 있는 해외의 정기권 제도를 바탕으로 수립하고자 한다.

이를 위해 통합정기권 도입을 위해 지역별 통행행태의 차이, 기존 요금체계와 정산 인프라, 통합정기권 이용자의 요금 혜택 증대, 정부와 지자체의 재정부담 최소화를 위한 전략 검토가 필요하다.

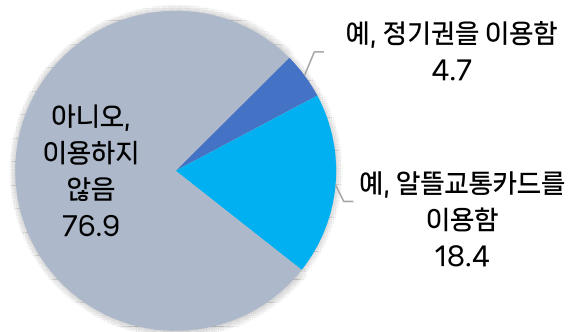
### 가. 통행행태/지역 특성 반영

통합정기권 제도 도입에는 지역별 대중교통 이용자의 통행 행태 분석과 주 이용 수단에 대한 특성 분석이 필요하다. 수도권과 비수도권에 따라 월 평균 대중교통 이용횟수의 편차가 크기 때문에 수도권에 맞춰 월 45회 이상 대중교통 이용자가 혜택을 받을 수 있는 통합정기권을 도입할 경우 대부분의 혜택이 수도권 대중교통 이용객에게 집중될 가능성이 높다. 따라서 월 이용 정기권을 기반으로 지역별 대중교통 이용객 특성에 따라 1주일권, 15일권 등 다양한 권종의 대중교통 정기권 설계가 필요하다. 또한 월 이용 정기권처럼 해당 지역에서 정기적으로 대중교통을 이용하는 이용객에게 혜택이 주어줄 수 있는 정기권처럼 국가의 재정지원 필요한 정기권과 여가나 출장으로 해당 지역을 방문하여 1~2일 동안 대중교통 이용하는 방문객을 대상으로 하는 지자체 자체 재정 지원 정기권 등 지역별, 이용대상별 차별화된 정기권 제도 도입 검토가 필요하다.

## 나. 정기권 사용의 편의성 향상

기존 국내에서 출시된 대중교통 정기권은 지하철에 한정되어 이용이 가능한 정기권으로 버스와 지하철을 동시에 이용하는 대다수의 대중교통 이용객은 정기권 구입의 필요성을 느끼지 못하는 상황이다. 또한 알뜰교통카드는 도보나 자전거를 이용하여야만 마일리지 지급되어 이용에 편리성이 떨어졌다. 따라서 통합정기권은 기존의 대중교통 이용객의 기존의 통행 방식이나 통행 패턴에 특별한 변화가 없이 정기권으로 대중교통을 이용하면 혜택을 받을 수 있도록 편의성을 향상하여야 한다.

(Base : 전체, 단위: %)



[그림 5-4] 도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부

기존 정기권 이용의 불편함으로 인해 대중교통을 월 41회 이상 이용한 사람 중 정기권이나 알뜰교통카드를 이용하지 않는 비율이 65%에 이르는 것으로 나타나고 있다.

<표 5-3> 응답자 특성별 '도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부

(Base : 전체, n=4,000명, 단위: %)

		사례수	예, 정기권을 이용함	예, 알뜰교통카드를 이용함	아니오, 이용하지 않음
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	3.5	11.5	85.0
	11~20회	(1,144)	3.7	16.6	79.7
	21~30회	(722)	6.2	20.7	73.1
	31~40회	(391)	6.4	22.3	71.3
	41회 이상	(634)	5.9	28.9	65.2

### 다. 기존 인프라/요금 체계 유지

전국의 대중교통 지불과 정산 체계에 새로운 통합정기권을 도입하는 일은 기존의 정산 체계와 지불 인프라에 대한 대규모 개선을 동반할 수 있다. 이는 막대한 인프라 교체 비용을 야기할 수 있으므로 가능한 한 기존의 정산 체계와 요금 징수 인프라를 활용할 수 있는 통합정기권 도입 방안이 강구되어야 한다.

또한, 대부분의 대도시광역교통권은 대중교통 이용시 환승이 가능한 통합환승체계가 도입되어, 운송 기간, 운송수입금 정산 배분이 매우 복잡하게 얽혀 있다. 통합정기권이 도입되더라도 이용자들이 지불한 교통요금을 정산 체계를 그대로 유지하는 방법에서 검토할 필요가 있다.

대중교통 요금체계는 지역별로 차이가 있으며 이용객이 지불한 요금을 운영사가 나누어 갖는 정산체계가 매우 복잡하게 얽혀있다. 따라서 통합정기권이 기존과 다른 하나의 요금과 정산체계를 갖게 되면 복잡한 정산체계에 맞추어서 요금을 배분해야 하는 상황이 발생하여 기존의 인프라에 대한 개선 및 요금체계의 재설정 등 매우 복잡한 과정을 겪어야 한다. 따라서 통합 정기권에 따른 비용을 최소화 하기 위해 정산시스템, 결제 시스템 등 기존에 이용되는 인프라의 최대한 이용할 수 있는 방안이 필요하다. 또한 지역별로 정산권역별로 복잡하게 얽혀 있는 대중교통 요금체계를 최대한 그대로 유지하면서 기존의 대중교통 요금 정산과 배분 체계과 어울리는 통합정기권의 시스템 구상이 필요하다.

### 라. 대중교통 이용자의 교통비 절감

통합정기권 도입은 대중교통 이용자의 실질적인 요금의 경감과 기존에 대중교통을 이용하지 않던 사람들이 대중교통으로 전환하는 것을 목적으로 한다. 따라서 통합정기권의 도입으로 대중교통 이용자가 실질적으로 대중교통 요금을 절감 받을 수 있는 제도가 필요하다. 이를 위해 대중교통 바우처 지원과 같은 기존의 대중교통 지원 정책의 재원을 통합하거나 통합정기권을 구매하여 직원들에게 배포한 사업주에 대한 세제혜택 제도 도입, 대중교통 이용 요금에 대한 연말 정산 환급 혜택의 확대 등을 통한 재원 마련 방안도 동시에 필요하다.

### 마. 저소득층과 청년층에 대한 지원

통계청의 가계의 월평균 가계 총지출대비 교통부문 지출 금액을 조사하는 가계동향조사에 따르면 소득이 높을수록 교통부문의 지출이 증가하고, 이중 대중교통 부분의 지출 또한 증가하고 있는 것을 볼 수 있다. 물론 소득이 높을수록 저소득층에 비해 높은 비용의 대중교통 수단을 이용할 가능성이 높아지며 이에 따라 총 비용의 증가한 것으로 나타날 수는 있다. 따라서 대중교통 이용의 혜택이 저소득층에 더 많이 돌아갈 수 있도록 통합정기권으로 이용할 수 있는 수단과 이용횟수에 대한 검토가 필요하다.

〈표 5-4〉 가계의 월평균 가계 총지출대비 교통부문 지출 금액

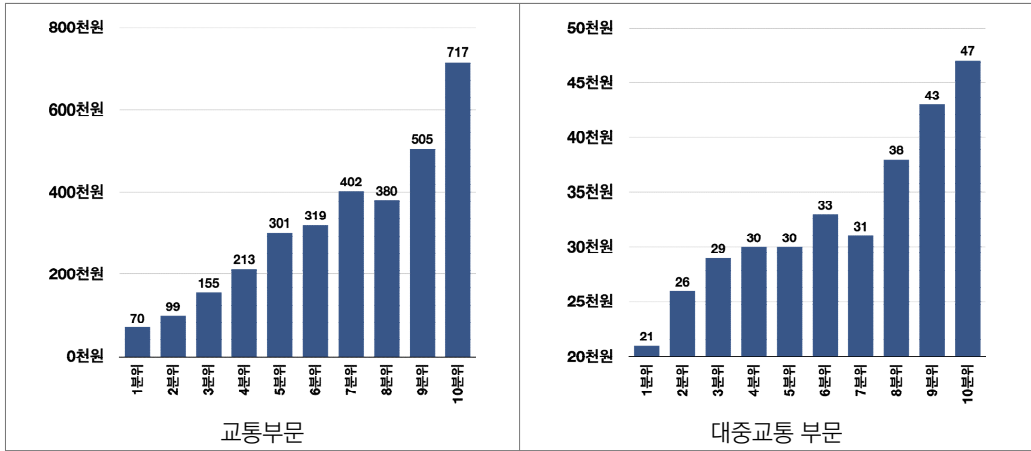
(단위: 천원)

	교통부문				대중교통부문			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
평균	296	289	287	316	30	29	30	33
1분위	57	58	77	70	19	16	20	21
2분위	93	89	97	99	21	22	22	26
3분위	145	138	128	155	28	26	25	29
4분위	195	166	179	213	27	27	29	30
5분위	242	213	239	301	29	31	27	30
6분위	374	279	255	319	29	29	26	33
7분위	360	288	355	402	30	28	34	31
8분위	410	377	380	380	31	34	33	38
9분위	446	528	485	505	37	37	35	43
10분위	637	751	672	717	50	43	47	47

주: 대중교통 부문은 육상과 철도운송 부문의 합계임

자료: KOSIS 가계동향조사 전국 소득10분위별 가구당 가계수지 (1인 이상 가구), 분위값이 클수록 고소득층임





[그림 5-5] 가계의 월평균 가계 총지출대비 교통부문 지출 금액(2022년)

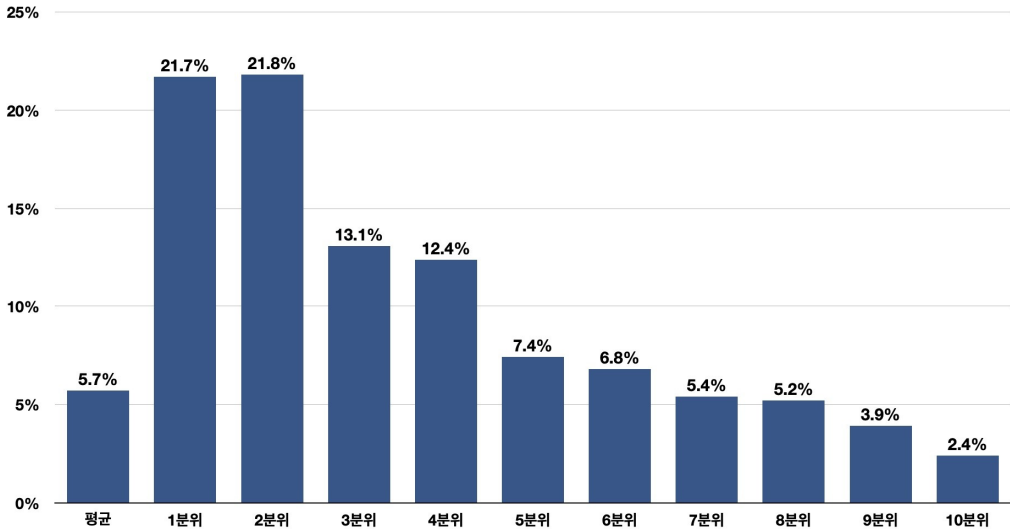
〈표 5-5〉 가계 월 소득 10분위별 교통비 지출 중 육상운송 부문 비율

(단위: %)

가계 월 소득 분위	2019				2020				2021				2022				2023
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기
평균	7.0	7.1	6.3	6.2	6.0	5.9	6.9	5.9	5.8	5.9	6.1	6.5	5.7	5.5	6.4	5.9	5.7
1분위	23.1	26.2	21.0	22.3	12.9	16.1	20.9	25.0	18.0	8.3	18.1	19.5	16.5	15.5	19.4	19.4	21.7
2분위	15.1	19.8	16.2	17.7	18.3	16.1	18.7	15.1	14.1	17.2	17.7	20.2	18.1	17.2	19.4	19.8	21.8
3분위	13.9	12.8	11.0	12.1	14.5	13.4	14.0	11.6	13.4	14.2	14.2	17.4	10.0	10.1	11.5	14.4	13.1
4분위	9.7	8.5	11.8	9.7	12.8	11.3	13.2	11.4	10.4	7.9	7.6	9.4	5.3	9.4	8.3	8.2	12.4
5분위	8.8	7.0	6.9	7.8	8.9	6.9	7.9	8.2	6.7	8.1	5.9	8.6	5.2	6.4	7.1	9.0	7.4
6분위	6.4	6.1	4.5	5.2	5.6	5.0	7.7	7.7	6.1	5.7	6.7	5.3	5.6	4.8	6.5	5.7	6.8
7분위	5.3	6.6	4.4	4.6	5.3	6.8	8.2	5.0	4.8	6.8	5.6	5.2	4.9	5.2	6.3	4.1	5.4
8분위	4.9	5.5	6.1	4.1	5.8	4.0	4.9	3.7	4.8	5.5	4.4	4.9	4.4	3.1	5.7	4.0	5.2
9분위	7.0	5.1	4.6	4.1	4.2	4.4	5.0	4.6	3.4	4.4	3.5	4.9	5.3	4.3	4.9	5.4	3.9
10분위	4.3	5.0	4.2	4.4	2.8	2.7	2.9	2.6	3.4	3.0	3.8	3.1	3.2	3.0	3.1	2.6	2.4

자료: KOSIS 가계동향조사 전국 소득10분위별 가구당 가계수지 (1인 이상 가구), 분위값이 클수록 고소득층임

또한 고소득층으로 갈수록 총 대중교통 비용은 증가하는 반대로 저소득층으로 갈수록 전체 교통비 지출에서 일상적으로 이용하는 육상운송 부문의 지출 비중을 증가하고 있다. 따라서 저소득층과 사회 초년생인 청년층에 대한 대중교통 지원 혜택이 더 많이 돌아갈 수 있는 방안에 대한 검토가 필요하다.



자료: 통계청 가계동향조사

[그림 5-6] 가계 월 소득 10분위별 교통비 지출 중 육상운송 부문 비율

### 3. 정기권 제도 도입 방안

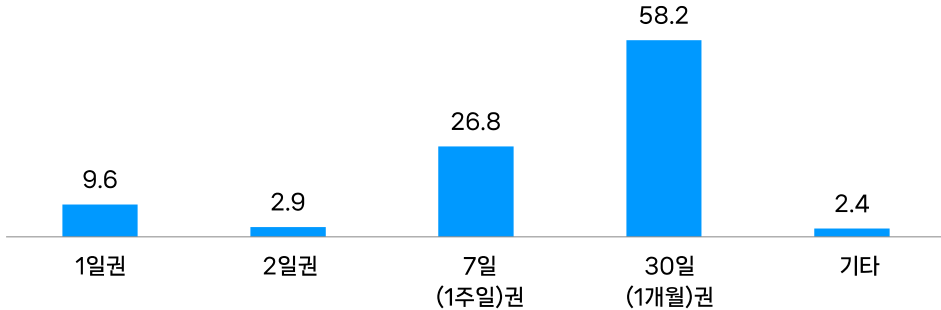
#### 가. 대중교통 이용자 지원

기존에 승용차를 이용하여 출퇴근하는 사람들이 대중교통 이용으로 전환할 수 있도록 하기 위해서는 실제 대중교통 이용자들이 지원 받는 것을 체감할 수 있도록 알뜰교통카드와 같이 대중교통 할인 혜택을 이용자에게 직접 지원하는 방식을 검토하여야 한다. 또한 기존의 알뜰교통카드에 비해 이용객이 실제 체감하는 요금할인 혜택을 강화하고 최대 이용 횟수 또한 상향 조정할 필요가 있다.

#### 나. 국비 지원 정기권과 지자체 자체 정기권으로 이원화

통합정기권의 원활한 정착을 위해서는 이용자의 요구에 맞춰 다양한 정기권이 제공되어야 한다. 1개월권에 대한 선호도가 매우 높게 나타나고 있지만 1주일권과 1일권에 대한 선호도 또한 낮지 않게 조사되고 있다.

(Base : 전체, 단위: %)



[그림 5-7] 선호하는 대중교통 정기권 권종

따라서 정기권에 대한 다양한 수요에 맞춰 30일권과 1주일권, 1일권에 대한 검토가 필요하다. 그러나 통합정기권의 도입 취지가 대중교통을 정기적으로 많이 이용하는 사람들에게 혜택이 돌아가는 것을 고려하면 정기권 권종에 따라 재원을 구분할 필요가 있다. 30일권 같이 주기적으로 대중교통을 이용하는 사람들에게 대한 정기권은 국비를 지원하고 1일권과 같이 해당 지역을 관광이나 업무의 목적을 방문한 사람들을 대상으로 하는 정기권은 지자체 재원만으로 충당하도록 정기권의 재원을 설계하여야 한다.

〈표 5-6〉 정기권 권종별 재정지원체계

구분	국비 지원	지자체 자체 재원	
권종	30일권	7일권	1일권

#### 다. 광역권과 비광역권 통합정기권 최대 이용횟수 구분

수도권은 대중교통을 월 40회 이상 이용하는 비율이 13%이지만 비수도권 광역교통권역 중 부산울산권 5%, 대구권은 6%, 광주권 5%, 대전권은 4%로 나타났으며, 대도시권을 제외한 지역은 3%로 나타나고 있다. 대중교통 이용의 혜택이 수도권에 편중되지 않기 위해서는 권역별로 최대 이용횟수에 대한 차별화 전략이 필요하다.

〈표 5-7〉 권역별 대중교통 이용횟수별 분포(일반권)

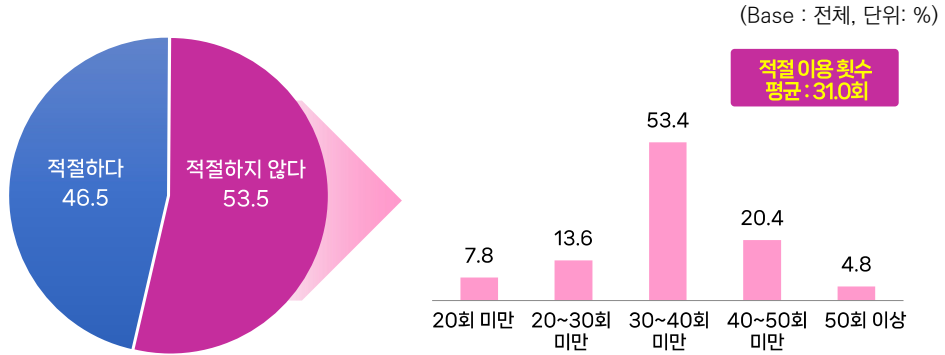
이용횟수	수도권		부산울산권		대구권		광주권		대전권		대도시권 외		계	
	이용자 수 (천명)	누적 비율 (%)	이용자 수 (천명)	누적 비율 (%)	이용자 수 (천명)	누적 비율 (%)	이용자 수 (천명)	누적 비율 (%)	이용자 수 (천명)	누적 비율 (%)	이용자 수 (천명)	누적 비율 (%)	이용자 수 (천명)	누적비율 (%)
(0,5]	10,054	47	3,657	62	1,235	58	430	59	1,174	66	1,992	66	18,541	53
(5,10]	3,040	61	766	76	296	72	100	73	224	79	400	79	4,825	67
(10,15]	1,624	68	372	82	143	79	49	80	100	85	184	85	2,473	74
(15,20]	1,111	74	244	86	93	83	33	84	63	88	114	89	1,659	79
(20,25]	863	78	181	89	69	87	25	88	47	91	80	92	1,265	82
(25,30]	727	81	139	92	56	89	20	90	37	93	59	94	1,038	85
(30,35]	664	84	111	93	47	91	17	93	31	95	46	95	917	88
(35,40]	695	87	98	95	44	94	16	95	28	96	38	97	918	90
(40,45]	811	91	89	97	44	96	14	97	25	98	32	98	1,014	93
(45,50]	719	94	67	98	35	97	10	98	17	99	22	98	869	96
(50,55]	511	97	46	99	24	98	6	99	10	99	14	99	611	98
(55,60]	309	98	28	99	14	99	3	100	5	100	9	99	367	99
(60,65]	168	99	17	99	8	99	2	100	3	100	6	99	202	99
(65,70]	89	99	10	100	4	100	1	100	1	100	4	99	109	99
(70,75]	49	100	7	100	3	100	0	100	1	100	3	99	63	100
(75,80]	28	100	5	100	2	100	0	100	0	100	3	100	38	100
(80,Inf]	43	100	16	100	4	100	1	100	1	100	14	100	78	100
계	21,503		5,853		2,120		727		1,767		3,019		34,988	

자료: 2022년 11월 교통카드승하차 자료

조사에 따르면 모든 권역에서 정기권 혜택이 나타나는 이용 횟수를 30회~40회로 생각한다는 응답의 비율이 가장 높은 것으로 나타나고 있다.

〈표 5-8〉 권역별 정기권 권종 구분

구분	광역권		비광역권
	수도권	비수도권	
권종	30일 60회권	30일 30~40회권	30일 20회 권



- ☞ B10. 현재 지하철 정기권은 월44회 금액으로 구매하여 60회까지 이용 가능합니다. 실제 혜택을 받기 시작하는 횟수가 45회 이용부터인데 적절한 횟수라고 생각하십니까?
- ☞ B10-1. 아니라고 대답한 경우 본인이 생각하는 적절한 횟수를 적어주세요.

[그림 5-8] 45회차부터 혜택 적용됨에 따른 적절성

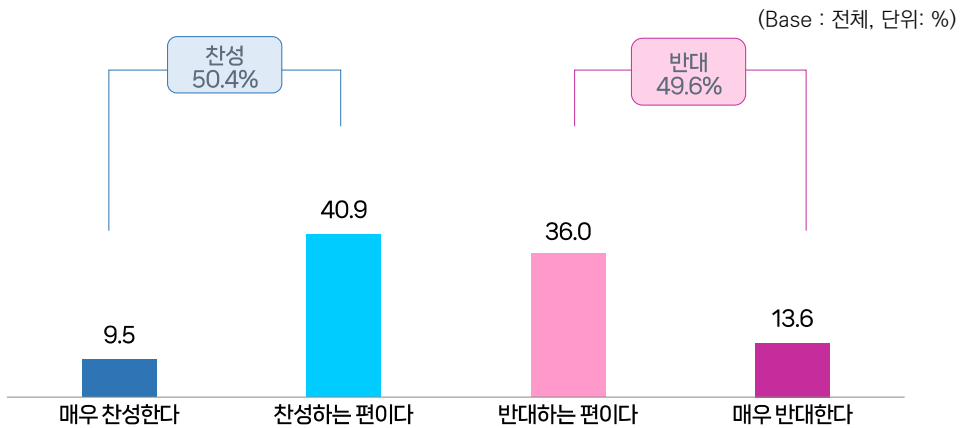
<표 5-9> 응답자 특성별 '정기권 혜택을 위한 적정 이용 횟수-본인이 생각하는 적절 횟수

(Base : 45회 적정하지 않음 응답자, n=2,141명, 단위: %)

		사례수	20회 미만	20~30회 미만	30~40회 미만	40~50회 미만	50회 이상	평균 (회)
전체		(2,141)	7.8	13.6	53.4	20.4	4.8	31.0
거주지역	수도권	(1,019)	7.0	13.3	52.7	22.4	4.7	31.4
	부산울산권	(445)	6.0	12.9	55.9	19.8	5.4	31.4
	대구권	(266)	10.3	17.2	48.2	18.2	6.1	29.9
	광주권	(155)	8.9	12.4	52.9	21.6	4.2	30.8
	대전권	(257)	10.6	13.0	57.8	15.3	3.2	29.6
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,149)	6.2	11.3	53.1	23.9	5.5	32.1
	정기적(주 2-4회)	(377)	10.9	16.2	56.3	12.1	4.5	28.9
	비정기적	(350)	7.7	15.9	54.0	18.7	3.7	30.2
	도보/자전거	(46)	14.1	18.5	55.1	12.2	0.0	27.4
	통근/통학 통행 없음	(202)	10.1	16.5	48.5	20.7	4.2	29.8
기타	(18)	0.0	17.2	52.3	25.5	4.9	33.1	
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(587)	10.4	17.1	49.7	18.1	4.7	29.6
	11~20회	(604)	9.3	16.0	55.0	16.1	3.6	29.5
	21~30회	(412)	6.9	11.0	58.1	18.4	5.5	31.7
	31~40회	(206)	5.7	10.5	52.1	24.4	7.4	32.7
	41회 이상	(333)	2.8	8.1	52.0	32.3	4.8	33.8
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(814)	6.9	10.9	53.5	23.5	5.3	31.8
	버스 이용	(884)	8.0	13.9	53.5	19.3	5.3	31.0
	도보만 이용	(78)	8.7	18.0	55.2	17.0	1.2	28.9
	자가용 이용	(346)	9.0	18.5	51.6	17.5	3.4	29.6
	기타	(19)	10.6	9.7	70.7	9.0	0.0	27.4

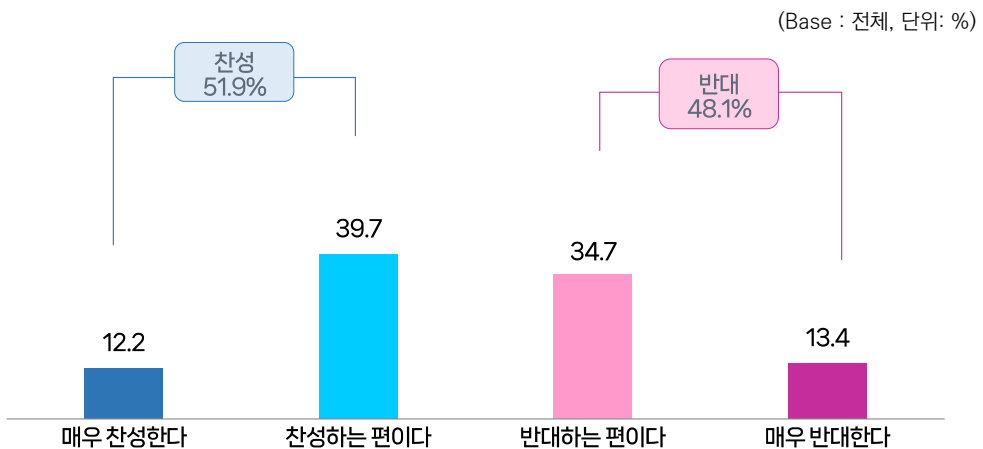
## 라. 저소득층과 청년층 지원 강화

노인, 청소년만 대상으로 정기권 제도를 도입한다면 ‘찬성한다’는 응답은 50.4%, ‘반대한다’는 응답은 49.6%로 큰 차이를 보이지 않고 있다.



[그림 5-9] 노인, 청소년 대상 정기권 제도 도입 방안

저소득층만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 대해서는 응답자의 51.9%가 찬성하는 것으로 나타났다.



[그림 5-10] 저소득층만 대상으로 정기권 제도 도입 방안

저소득층과 청년층만을 대상으로 하는 정기권은 찬반이 팽팽한 것으로 조사되었다. 따라서 통합정기권은 저소득층이나 청년층 등 특정 계층만을 위한 제도를 설계하기보다 전체 대중교통 이용자를 대상으로 정기권을 도입하고 저소득층과 청년층에게는 할인율을 높이는 방식으로 도입되어야 한다.

해외에서는 경제적 어려움을 겪는 계층에게 교통 서비스를 더욱 쉽게 접근 가능하게 하며, 대중교통 이용을 장려하기 위하여 저소득층과 청년층을 위한 대중교통 이용 요금 지원 정책이 다양하게 시행되고 있다. 영국에서는 16세부터 25세까지의 청년층을 대상으로 “16-25 Railcard”를 제공하여 이 카드를 소지한 청년은 기존 요금 대비 1/3의 할인된 요금으로 기차를 이용할 수 있다. 프랑스에서는 소득이 낮은 가구 및 청년층을 위한 “Tarif Solidarité Transport (TST)”라는 대중교통 할인 프로그램을 운영하고 있다. 이 프로그램을 통해 가족 구성원 수와 소득 수준에 따라 요금 할인 및 지원을 받을 수 있다. 캐나다의 몇몇 도시에서는 저소득층 가구를 위한 Low-Income Transit Passes를 제공하여 더 저렴한 가격에 이용할 수 있도록 하고 있다. 스웨덴에서는 청년층을 대상으로 26세 미만의 청년을 위한 대중교통 요금 할인 카드를 제공하고 있다. 호주에서는 저소득 가구를 위한 교통비 지원 Low-Income Fare Program을 운영하고 있습니다. 이 제도를 통해 저소득층은 대중교통을 더 저렴한 요금으로 이용할 수 있다.

이러한 정책들은 저소득층 및 청년층에게 대중교통을 더욱 접근 가능하게 하고, 교통 서비스를 이용함으로써 일상 생활 및 직업에 더 쉽게 참여할 수 있도록 도와주며 저소득층과 청년층에 대한 사회적 통합과 경제적 안정에 기여하고 있다. 따라서 통합정기권 또한 저소득층과 청년층에 대한 차별화된 대중교통 할인 혜택이 돌아갈 수 있도록 할인혜택을 상향조정할 필요가 있다.

〈표 5-10〉 저소득층과 청년층 정기권 차별화

	일반	저소득층	청년층
정기권 할인	최대 20%	최대 50%	최대 30%

차상위계층·기초생활보장 수급자인 저소득층은 최대 50%까지, 19~34세 청년층은 최대 30%까지 대중교통을 이용할 경우 이용요금 절감 혜택을 받을 수 있도록 해당 제도를 검토하여야 할 것이다

### 마. 손실금 보전 방식 vs 정기권 체계 별도 관리

통합정기권은 새로운 대중교통 요금 체계를 설계하는 것이므로 기존의 요금 부과 체계와 이용 요금에 대한 정산 체계에 혼란을 줄 수 있다. 따라서 안정적인 통합정기권의 도입을 위해서는 기존 교통요금 정산 체계를 유지하며 새로운 정산체계의 변화를 최소화하여야 한다. 따라서 알뜰교통카드와 같이 기존의 정산체계와 운송사업자의 손실금 보전방식 유지하고 이용한 대중교통 비용의 일정 비용을 이용자에게 돌려주는 방식을 이용할 필요가 있다. 또한 정기권에서 필연적으로 발생하는 낙전 수입에 대한 처리 방안 또한 필요하다. 현재 국가가 재정을 지원하는 보조금 사업은 법적으로 수익을 남길 수 없으므로 구매 한 정기권에서 미사용으로 발생하는 낙전수입에 대한 관리방안 수립이 필요하다.

〈표 5-11〉 손실금 보전 방식 검토

구분	손실금 보전 방식	별도 정기권 체계
사례	알뜰교통카드 방식	전주시·청주시 방식
장단점	기존의 정산 체계 유지	낙전 수입에 대한 처리 방안 필요



## 제2절 대중교통 통합정기권 재원 마련 방안

본 연구에서는 현재의 대중교통 재정 지원 정책을 검토하고 이용자가 체감할 수 있도록 제도 개편을 위한 방안을 제시하고자 한다. 이를 위하여 해외 주요 국가에서 이용되는 있는 이용자 직접 재정 지원 사례를 검토하여 이를 적용할 수 있는 방안을 제시하고자 한다. 해외에서 주로 사용되고 있는 대중교통 이용자 재정 지원 정책은 대중교통 이용자에 대한 세금공제를 통한 환급과 회사에서 Commuter Benefits Program을 통해 근로자들의 대중교통 비용을 지원하는 제도, 저소득층과 청년층을 대상으로 하는 교통바우처 제도이다.

### 1. 대중교통 비용 공제 제도의 개편

2023년 4월 개정된 조세특례제한법에 따르면 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에 따른 대중교통수단을 이용한 대가에 해당하는 금액의 40%를 소득공제하고 2022년도 대중교통이용 금액의 경우에는 80%를 소득공제하도록 신용카드 등 사용금액 중 대중교통 이용분 소득공제율 한시적 상향하는 것으로 밝히고 있다. 그러나 대중교통 이용분에 대한 소득공제는 신용카드 사용 금액과 연동되어 연간 총급여액의 25%를 초과하는 신용카드 사용금액에 대해서만 공제 대상이 된다. 또한 총급여가 7천만원 이하인 경우 최대 300만원 한도 내에서 공제받을 수 있다. 따라서 대중교통 이용비용의 절감, 환급 혜택이 이용자에게 직접 지원 되도록 하기 위해서는 대중교통 이용 비용의 소득공제 제도에서 신용카드 사용 금액과 연계되어 공제되도록 하는 현재의 제도에서 신용카드 사용금액과의 연계를 폐지하고 대중교통 이용금액에 대한 독자적인 공제 조항을 추가할 필요가 있다. 또한 현재 40%, 2023년 한시적으로 80%로 적용되고 있는 대중교통 이용비용에 대한 공제비율과 공제한도를 폐지하여 대중교통을 쓰면 쓸수록 이용자에게 혜택이 돌아가도록 할 필요가 있다.

또한 2020년 기준 우리나라의 전체 근로소득자 1,950만명 중 면세자는 726만명으로 전체 근로소득자 중 면세자 비율은 37.2%<sup>7)</sup>로 나타나 소득공제를 이용한 대중교통 요금 환급 정책은 저소득 근로소득자에게 혜택이 돌아가지 않을 가능성이 높으므로 저소득층을 위한 대중교통 요금 추가할인 등의 정책이 동시에 추진되어야 할 것이다.

7) 국회예산정책처(2022). 「2022 대한민국 조세」, p. 85

## 2. 고용사업주의 정기권 구매 지원제도 도입

현재 우리나라에서 고용주가 통상급여의 형태로 교통비를 지원하는 경우가 일반적이지만, 이러한 형태의 교통비 지원이 대중교통 이용자가 체감하기 어려우며 실질적으로 대중교통 이용을 장려하고 교통체증 완화에 기여하는지 여부는 명확하지 않다. 따라서 기존 교통비 지원이 통상급여에 포함되어 있는 제도를 수정하여 대중교통 이용에 따른 혜택이 이용자에게 실제 돌아가는 체감효과를 증가시키기 위해 고용주가 정기권 구매를 지원하는 형태의 정책이나, 근로자가 교통비를 실제로 지출한 후 환급 받을 수 있는 정책이 필요하다. 또한 고용주가 고용인을 위해서 정기권을 구매하여 배부하는 경우에는 법인세 인화와 같은 세제 혜택을 강화하여 이를 장려할 필요가 있다.

스웨덴의 많은 기업은 근로자들에게 대중교통 정기권을 제공하고 있다. 이러한 정기권은 일반적으로 버스, 전철, 트램 등 다양한 교통수단에 유효하며, 근로자가 출퇴근 및 업무 관련 이동에 이용할 수 있도록 하고 있다. 독일에서는 근로자들에게 대중교통 이용을 지원하기 위해 “JobTicket” 또는 “FirmenTicket”과 같은 정기권 제도를 도입하고 있다. 프랑스에서는 고용주가 직원들에게 “Pass Navigo”와 같은 대중교통 정기권을 제공하여 파리와 그 근교 지역에서 제공되는 대중교통을 이용할 수 있도록 하고 있다. 미국에서도 고용주가 근로자에게 대중교통 정기권을 제공하는 제도가 도입되고 있다. 샌프란시스코 지역의 몇몇 대기업은 근로자들에게 “Commuter Benefits Program”을 제공하여 근로자들이 대중교통 정기권을 구매하거나 자전거를 이용하는 데 필요한 지출을 공제할 수 있도록 도와준다. 워싱턴 D.C.에서는 “Commuter Transit Benefits”를 근로자들에게 제공하여 근로자들이 대중교통 정기권을 구매할 수 있는 비용을 제공하고 있으며, 뉴욕시에서는 “TransitChek”와 같은 정기권 지원 프로그램을 통해 근로자들에게 대중교통 정기권을 할인된 가격으로 제공하고 있다. 일본에서도 회사에서 근로자들에게 대중교통 정기권 구매를 지원하는 제도를 시행중이다. 최근 도입한 독일 49유로 대중교통 정기권 중 출퇴근 목적의 정기권은, 해당 정기권을 이용하는 근로자를 고용한 사업주가 정기권 요금의 일정 금액을 부담할 수 있도록 하여 실제 출퇴근 목적으로 정기권을 구입한 근로자는 49유로보다 저렴한 월 34.30유로에 정기권을 구입할 수 있다.

### 3. 교통 바우처 제도와 통합

교통 바우처(Transportation Voucher) 제도는 저소득층이나 특정 근로자들을 대상 교통에 관련된 비용을 경감시켜주는 방법으로 정부와 각 지자체에서 널리 사용되고 있다. 통합정기권의 원활한 안착을 위해서는 저소득층과 청년층을 위해 서울시 청년 대중교통비 지원사업, 경기도 청소년 교통비 지원 사업, 중소기업 청년동행카드 등 정부·지자체별 다양한 교통 바우처 사업과 통합 연계 활용방안에 대해 모색할 필요가 있다.

〈표 5-12〉 지자체별 교통바우처 현황

시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
서울특별시 자치시	서울시 청년 대중교통비 지원 사업	신청일 기준 주민등록상 거주지 서울인 만 19~24세 청년	등록 교통카드 이용금액의 20%, 연간최대 10만원	사용에 따른 교통 마일리지	접수 기간 내	온라인
	서울시 임산부 교통비 지원사업	신청일 기준 현재 6개월 이상 계속하여 서울시에 주민등록을 두고 있는 임산부, 다문화 가족 외국인 임산부	임산부 1인당 교통비 10만원 or 본인명의 신용(체크)카드 70만원 교통 포인트	교통비, 교통 포인트	임신3개월(12주차)~출산 후 3개월	온라인, 방문
	한부모가족 자녀 교통비 등 지원	소득인정액이 기준 중위 소득 60% 이하인 한부모 가족의 중고등학생 (분기 86,400원)	분기 86,400원	현금	상시신청	방문
	저소득계층 대학생 교통비 지원	기초수급자, 차상위계층, 법정 한부모가족 내 대학교 재학생	-	현금	5,10월	방문
	저소득 장애인 생활안정 지원	기존 1급 등록 장애인 중 생계의료 수급자 (저소득수급자 및 차상위 계층 가구 중 초중고 입학 자녀가 있는 가구)	<ul style="list-style-type: none"> <li>명절 위문 20,000원(연2회)</li> <li>저소득 중증장애인 교통비 60,000(분기별)</li> <li>학용품비 100,000~200,000원</li> </ul>	현금	상시신청	방문
경기도	경기도 청소년 교통비 지원	신청일 기준 주민등록 상 주소지 경기도인 만 13~23세 청소년	연 120,000원 한도	이용권	상, 하반기 (각 1회 접수)	온라인

시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
	임산부 교통비 지원 (여주)	관내 6개월 이상 거주 임신출산부	병원1회 방문시 50,000원	현금	출산후 6개월 이내	방문
	여주 청년일자리 창출지원사업 교통비 지원 (여주)	여주 청년일자리 창출 지원사업 신규 참여 청년	월 50,000원 (6개월간)	현금, 서비스 (일자리)	상시신청	방문
	광명시 노인 대중교통비 지원사업 (광명)	광명시 거주 노인(만65세 이상, 대한민국 국적자)	연 160,000원	현금	상시신청	광명시 농협 14 개소 직접 방문
	시흥형 기본 교통비 지원 (시흥)	시흥시에 주민등록 되어있는 만 7~18세	기본교통비 (월 30회)	현금	상시신청	어플, 온라인
	취업준비청년 교통비 지원 (수원)	19~34세 수원시 취업준비청년, 기준 중위소득 12%이하 (건강보험료 기준)	30만원	기타	접수 기간 내	온라인
	저소득층 공공부조 지원 (과천)	수급자 및 차상위계층	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 명절위로비 (가구당 40,000원)</li> <li>• 장애인 생계비(1인당 분기별 50,000원)</li> <li>• 중고등학생</li> <li>• 관외 교통비 (1인당 반기별 60,000원)</li> <li>• 고등학교졸업축하금 (1인당 100,000원)</li> </ul>	현금	상시신청	개인 신청절차 없음
	장애인 생활안정 지원 (군포)	생계·의료급여 수급자 중 중증(장애인연금법상) 재가 장애인, 생계·의료급여 수급자 중 재가등록 장애인, (사)사랑의 달팽이, 아주대 의료원 협약 청각장애인 수술비지원 대상자	-	현금	상시신청	개인 신청절차 없음

시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
	학교 밖 청소년 교통비 지원 (재단법인구리시 청소년재단)	센터 등록 학교 밖 청소년, 1개월 6회 이상 센터활동 참여 청소년	센터등록시 10,000원 1개월 센터 6회 이상 참여시 40,000원	현금	상시신청	방문
	특수교육학생 및 학부모 원거리 통학비 지원 (경기도교육청)	통학차량이 아닌 수단으 로 2km 이상 거리를 통학 하는 특수교육대상 학생, 학부모	일반버스 요금기준	현금	신청절차 없음	개인별 소속학교 신청
	청소년안전망 취약계층 복지 서비스 (재)부천시여 성청소년재단	소득인정액 기준 중위소득 100분의 60이하 가족의 만 9~24세 청소년, 성폭행, 자해, 폭력 등으로 긴급 지원이 필요한 만 9~4세 청소년	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 의료비</li> <li>• (300,000~</li> <li>• 500,000원)</li> <li>• 교통비</li> <li>• ( 시내5,000원</li> <li>• 시외 10,000원)</li> <li>• 식간식비</li> <li>• (,000원~</li> <li>• 10,000원)</li> <li>• 생계비</li> <li>• (400,000원 이내)</li> </ul>	현물, 서비스 (의료), 기타	상시신청	온라인
	농어촌학교 학생 교통비 지원 (인제)	학교로부터 도로상 거리 2km이상 지역 거주학생	-	현금	상시신청	방문
강원도	학생 통학 교통비 지원 (양구)	유·초·중·고등학생 중 거 주지에서 학교까지의 거 리가 3km이상이고 대중 교통 또는 그 밖의 차량을 이용하는 학생	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 유·초등 1,600원</li> <li>• 중·고등 2,560원</li> </ul>	현금	상반기: 5월 중 하반기: 11월 중	방문
충청 남도	한센병환자 진 료지원 (충남)	한센병 재가환자	-	현금	상시신청	개인이 신청하지 않고 보건소에 등록된 한센병 환자 중 이동진료 사업 참여자에 한해 지급

시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
	임산부 교통비 지원 (천안)	신청일 기준 6개월 이상 계속하여 천안시 주민등록을 두고 실제 거주하는 임산부, 신청일 기준 (임신 12주이상) 임신중이거나 출산 후 3개월 경과하지 않은 임산부	1인당 300,000원	이용권	상시신청	온라인, 방문
	산모·신생아 건강관리사 교통비 지원 (보령)	관내 주민등록(법인주소지) 두고 실제 거주하는 산모	-	현금	상시신청	방문
	중증장애인 교통비 지원 (예산)	기초생활수급자(생계, 의료) 중 장애정도가 심한 장애인 (시설입소, 장기입원 제외)	50,000원 (분기별)	현금	상시신청	방문
	고령운전자 운전면허 반납 지원 (공주)	만 70세 이상 공주시 관내 거주자(정상상태 운전면허 보유) 중 자진하여 운전면허 반납하는 어르신	-	현금	상시신청	방문
	부랑인 (행려자) 보호비용지원 (부여)	취업, 친지방분, 기타 목적으로 주거지가 아닌 타 지역을 여행 중 여비가 없어 곤란을 겪는자, 주거가 일정하지 않는 취약계층으로 주민등록주소자 및 신원확인이 불가능한 자	<ul style="list-style-type: none"> <li>교통비: 서울경기 18,000원 기타지역 15,000원</li> <li>숙박비: 관내 지정업소</li> <li>식비: 관내 식당(1식 7천원)</li> </ul>	현금	상시신청	사회복지과 문의 경찰 동행하에 숙박업소 인계
충청북도	저소득 중증장애인 교통비 지원 (보은)	생계급여, 의료급여, 주거급여 및 차상위 장애인 중 장애정도가 심한 장애인 (시설입소자, 장기입원자 자동차 소유자 제외)	30,000원 (월)	현금 (월 3만원)	상시신청	방문
	중·고등학생 교통비 지원 (보은)	학교로부터 2km이외의 거주지에 거주하는 보은군 내 중·고등학생	-	현금	상시신청	방문
	중·고등학생 통학 교통비 지원(영동)	영동군에 주소를 두고 거주하는 군민의 자녀 중 관내 중고등학교 재학생	-	현금	상시신청	방문

시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
전라 남도	학교 밖 청소년 교육참여수당 (전남)	학교 밖 청소년 지원센터 등록 후 월 6회 이상 센터 프로그램에 참여한 만 9~24세 학교 밖 청소년	<ul style="list-style-type: none"> <li>만9~12세 월50,000원 (교통카드)</li> <li>만13~15세 월100,000원(카드)</li> <li>만16~24세 월 200,000원 (체크카드)</li> </ul>	현금	상시신청	방문
	임신부 건강관리 교통비 지원 (광양)	광양시 주민등록을 둔 등 록임신부	-	현금	산모수첩 상 임신 20주 이상 부터 출산 전까지	방문
	산모·신생아 건강관리사 교통비 지원 (해남)	관내 출산가정에 산모신 생아 건강관리원 서비스 제공하는 인력 (건강관리사)	원거리 교통비 42,200원	현금	상시신청	방문, 우편
	장애인 교통비 지급 (광양)	정도가 심한 장애인	15,000원 (월)	현금	상시신청	방문
	산모·신생아 건강관리사 지원 (강진)	산모·신생아 건강관리사	10,000원 (15km이상 거리이동에 따른)	이용권	상시신청	방문
	행려자 귀가여비 지원 (구례)	주거지가 아닌 지역에서 떠돌아다니는 숙식능력이 없는자	-	현금	상시신청	방문
전라 북도	출산취약지역 임산부 이송 지원 (전북)	전라북도 전입일 기준으 로 임신 10주 이후 임산부	<ul style="list-style-type: none"> <li>산전교통비:1회당 4만원 최대12회</li> <li>분만교통비: 1회 10만원</li> </ul>	서비스 (의료)	상시신청	방문
	학교 밖 청소년 교통카드 지원 (전북)	학교 밖 청소년 지원센터 등록 후 이용 3개월 이상 된 청소년	1인 30,000원 (월, 연 최대12회)	기타	상시신청	방문
	고령운전자 운 전면허 자진 반납 지원 (전북)	만 70세 이상 운전면허 소지자	-	이용권	상시신청	방문

시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
	혈액투석환자 교통비 지원 (무주)	무주군 주소지 둔 신장장 애인 중 주 2회 혈액투석 환자	100,000원 (월)	현금	상시신청	무주군보 건의료원 의료지원 과 지역 보건팀
	다문화가족 모 국방문 비용지 원 (순창)	순창군 2년 이상 거주 이 주여성 중 최근 2년 이내 모국방문 경험 없는자	1가정 4인기준 4,000,000원 한도 (15가정)	현금	접수 기간 내	방문
	다문화 가족 친정방문 지원 사업 (임실)	부부가 2년 이상 임실군 거주하고 최근 2년 이내 친정방문 경험 없는자	-	현물	전년도 하반기	방문
	저소득층 자녀 통학교통비 지급 (완주)	초, 중, 고 (예산확보시)	-	현금	상시신청	방문
경상 남도	고령운전자 운전면허 자진 반납 지원 (경남)	65세 이상 운전면허증 자진반납자	-	이용권	상시신청	방문
	기초수급자 중·고교생 교통비 지원 (함안)	기초생활수급자 중고교생 중 기숙자 및 통학버스 이 용자를 제외한 학생	-	현금	상시신청	개인신청 절차 없음
	임신부 교통비 등 지원사업 (거제)	신청일 기준 관내 주민등 록을 둔 임신부	200,000원	현금	상시신청	방문, 온라인
	산모·신생아 건강관리 본인 부담금 지원 (합천)	신생아 출생신고일을 기준으로 관내주소지 (6개월 이상) 출산가정	<ul style="list-style-type: none"> <li>건강관리사 교통비 (20km이상) - 20,000원</li> <li>산모신생아 건강관리 본인부담금 (90%, 1,000,000원 이내)</li> </ul>	현금	상시신청	방문



시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
	행복지기 일자리 지원 (창녕)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일반사업               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 만18~75세 이하 창녕 주소지자, 재산 4억원 미만, 기준중위소득 70% 초과하지 않는자</li> </ul> </li> <li>• 청년사업               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 만18~39세 이하 창녕 군 주소지를 둔자, 재산 3억원 미만 기준중위소득 60%를 초과하지 않는 자</li> </ul> </li> </ul>	-	현금	접구기관 별 상이	방문
경상 북도	난임 시술 관련 교통비 지원 (상주)	난임부부 지원사업 등록 대상자	시술 차수당 50,000원 (연 5회 지원)	현금	상시신청	방문
	희귀난치성 질환자 수진 교통비 지원(울릉)	기초수급자 및 차상위본인부담경감자 중 희귀난치성질환자	300,000원 (연 1회)	현금	상시신청	방문
	가정위탁 중고 교생 교통비 지원 (영주)	가정위탁아동 중 중고등 학생 (6명정도)	2,000원 (1일)	현금	상시신청	개인신청 절차 없음
	장애진단 수진 교통비 지원 (울릉)	관내 장애인	-	현금	상시신청	방문
	6.25 참전 유공자 교통비 지원	6.25 참전 유공자 (본인)	월 8매	이용권	상시신청	방문
	특성화고 장학금 지원 (경북 교육청)	특성화고 재학생	720,000원 (연)	현금 (장학금)	별도의 신청절차 없음	개인신청 불필요
제주도	중증장애인 교통비 지원 (제주)	심한장애인 (차량소유자, 보장시설 수급자제외)	25,000원 (3,6,9,12,월)	현금	상시신청	방문
	희귀난치성질 환자 중증질환 자 도외병원 수 진교통비 지원	의료급여수급자 및 차상 위본인부담경감대상자중 산정특례자로 등록된 희 귀난치성질환자 및 중증 질환자(만 18세 미만 환자 의 동반보호자 1인 포함)	도외 항공료, 선박료 실비 (왕복 1회, 연12회, 예산범위내) KTX,열차비, 현지 교통비 제외	현금	상시신청	방문

시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
	고령운전자 운전면허 자진반납 지원	제주자치도에 주민등록된 65세 이상 어르신, 2019.06.12.이후 운전면허 자진반납한 자	-	현금	상시신청	방문
	고엽제후유의 증환자 도외병원 수진교통비	고엽제 등록신청에 따른 검진 및 신체검사	1인1좌석 본인 항공 또는 선박 왕복 요금(연1회)	현금	상시신청	방문
	농어업인자녀 통학교통비 지원	읍·면 지역 고등학교 (신청일 현재 도내에 주소를 두고 거주하는 농어업인의 자녀 중 도내 읍·면 지역 고등학교에 통학할 경우) 동지역 고등학교 (도내 읍·면지역에 거주하는 농어업인의 자녀 중 동 지역 고등학교에 통학하는 경우)	-	현금	상시신청	방문
	한부모가족 자녀 학용품비 및 교통비 지원 (부산)	저소득한부모가족 자녀 (한부모가족지원법 대상)/교통비(저소득한부모가족 중·고등학생 자녀)/학용품비 (저소득한부모가족 초등학생 자녀)	-	현금	신청 불필요	신청 불필요
부산 광역시	저소득주민 특별지원 (부산)	자녀교통비 지원(생계·의료급여 수급자 중·고등 자녀)/월동대책비 (차상위자활대상자, 차상위확인서발급대상자)	<ul style="list-style-type: none"> <li>자녀교통비 중고등학생 300,000원</li> <li>월동대책비 100,000원 (연1회)</li> </ul>	현금	상시신청	방문
	학교 밖 청소년 교통비 지원 (금정구)	금정구 주민등록 되어있는 만 9~18세 학교 밖 청소년	90,000원 (1인, 연)	현금	상시신청	방문
	학교 밖 청소년 교통비 지원 (사상구)	사상구에 거주하는 만 9~18세 학교 밖 청소년	-	이용권	상시신청	방문
대구 광역시	학교 밖 청소년 복지 지원 (동구)	만 9~24세 학교 밖 청소년 지원센터 등록 및 이용 청소년	-	현금	상시신청	방문

시도	사업명	구분				
		지원대상	지원금액	지원형태	신청기간	신청방법
인천광역시	고령운전자 운전면허 자진반납 지원	만 70세 이상	100,000원 (최초 1회)	이용권	상시신청	방문신청
	저소득 등 청소년 교통비 지원 (강화)	강화군 주민등록 되어있는 저소득, 다자녀, 다문화 가정 중·고등학생	연간 최대 345,600원 /1인 1,800원 (군내버스왕복청소년요금)*192일(수업일수)/수업일수에 따라 차등지급	현금	상시신청	방문
울산광역시	학교 밖 청소년 교통카드 지원	울산광역시교육청 꿈이룸센터 등록된 학교 밖 청소년, 초등학교 3학년(10세)~고등학교 3학년(19세)에 해당하는 청소년, 꿈드림센터 프로그램 참여한 학교 밖 청소년	50,000원 (월)	이용권	전화문의 후 신청	방문
세종특별자치시	저소득 한부모 가족 생활안정 지원금 지원	<p>소득인정액이 기준중위소득 60% 이하의 저소득 한부모가정 및 자녀 (만18세 미만)</p> <p>소득인정액이 기준중위소득 65%이하의 청소년한부모(만 24세 이하)가정 및 자녀 (만 18세 미만)</p> <p>대상 참고</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통비 개인별 100,000 (연, 2회지원 회당 50,000원)</li> <li>• 학습지원비 (초등-200,000원 중등-250,000원 고등-350,000원 연 2회 분할지원)</li> <li>• 명절지원금 200,000원 (세대별 연 지급, 설, 추석 100,000원지급)</li> <li>• 월동비 300,000원 (연)</li> </ul>	현금 (상, 하반기 별로 상이)	상시신청	온라인, 방문

\*자료: 정부 24 「보조금 24」

### 제3절 통합정기권 중장기 전략

#### 1. 통합정기권 유형 다양화

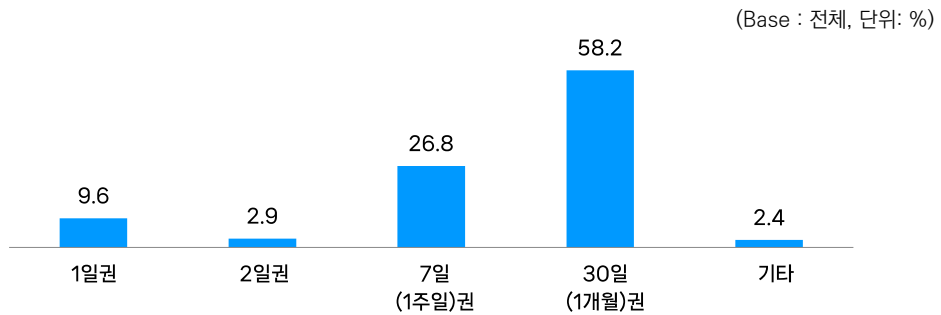
해외의 대중교통 정기권 제도가 우리나라와 달리 이용자의 이용 수용에 따라 다양하고 복잡하게 구성되어 있다. 일본, 영국, 프랑스 등 유럽의 주요 국가, 미국의 주요 도시는 다양한 종류의 정기권과 혜택을 대중교통 이용자에게 제공하고 있으며, 이는 해당 국가의 교통 인프라와 수요에 따라 다양화되어 있다. 일본은 특히 대중교통 정기권 제도가 가장 잘 정립되어 있으며, 또한 다양한 종류의 대중교통 정기권을 제공하고 있다. 일본은 통근 및 통학을 위한 정기권뿐만 아니라 환승을 포함하여 무제한으로 대중교통을 이용할 수 있는 1일권 등을 제공하고 있다. 유럽은 국가마다 다른 정기권 시스템을 가지고 있으며, 일반적으로 도시 내 대중교통을 포함하는 1개월, 3개월, 또는 1년 등의 기간의 정기권이 제공된다. 뉴욕시는 지하철, 버스, 전철, 스탠튼 아일랜드 페리 등 다양한 교통수단을 이용할 수 있으며, 7일, 30일, 또는 7일 이상의 대중교통 정기권 이용할 수 있으며, 환승도 가능하다.

〈표 5-13〉 해외 주요도시 정기권 종류

도시(국가)	내용	
서울	서울전용	• 55,000원, 서울시내 전용
	거리 비례용	• 거리종별운임(18단계)×44회×15%할인 • 수도권 전철 전구간 (공항철도 청라국제도시- 인천공항3터미널 구간 제외)
인천	인천전용	• 거리종별운임(14단계)×44회×15%할인 • 인천 도시철도 1,2호선, 7호선 인천구간
	거리 비례용	• 수도권 전철 전구간 (공항철도 청라국제도시- 인천공항3터미널 구간 제외)
	공항철도 전용	• 204,000원, 공항철도 직통열차 전용
인천	1일권	• 5,000원 • 동해선, 부산김해경전철 이용 불가
	7일권	• 21,000원, 동해선, 부산김해경전철 이용 불가
	1개월권	• 60,000원, 동해선, 부산김해경전철 이용 불가
	1개월권 (동해선)	• 거리종별운임(3단계)×44회×15%할인, 레일플러스 기반, • 부산교통공사 호환 안됨
파리, 런던	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone 구분, 구간별 상이한 요금체계</li> <li>- 파리 Navigo: 전체수단 이용 가능</li> <li>- 런던: 버스/트램용 정기권, 버스/트램+지하철 정기권 구분</li> </ul>	

도시(국가)	내용
뉴욕, 도쿄	• 이용 가능한 교통수단에 따라 정기권 구분
로마, 베를린	• 1주일 미만 단기 여행객을 위한 정기권 운영
멜버른(호주)	• 7일권 외에 28~365일을 일별 선택 가능 (325일 이상 요금 동일)
홍콩	• 노선별 정기권 판매 • 여행객을 위한 1일/2일 정기권 운영

국내에서 대중교통 통합정기권을 출시할 경우, 선호하는 권종으로 '30일(1개월)권'(58.2%)을 가장 많이 선호했고, 다음으로 '7일(1주일)권'(26.8%)이 높음 것으로 나타났다. 특히, 한 달 동안 대중교통 41회 이상 이용자의 경우 '30일(1개월)권'을 선호한다는 응답이 74.6%로 다소 높은 것으로 나타났다.



[그림 5-11] 선호하는 대중교통 정기권 권종

<표 5-14> 응답자 특성별 '선호하는 대중교통 정기권 권종

(Base : 전체, n=4,000명, 단위: %)

	사례수	1일권	2일권	7일 (1주일)권	30일 (1개월)권	기타	
전체	(4,000)	9.6	2.9	26.8	58.2	2.4	
거주지역	수도권	(1,759)	7.7	1.8	24.7	63.1	2.6
	부산울산권	(962)	10.3	3.6	25.4	58.2	2.5
	대구권	(516)	12.4	3.0	30.5	52.0	2.1
	광주권	(308)	8.4	3.8	35.0	49.0	3.8
	대전권	(455)	13.1	5.2	27.7	52.9	1.2
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	16.7	3.7	28.6	48.7	2.3
	11~20회	(1,144)	10.5	3.6	31.5	51.3	3.0
	21~30회	(722)	5.1	1.5	24.8	65.9	2.7
	31~40회	(391)	4.8	3.5	25.8	64.9	1.1
	41회 이상	(634)	3.6	1.7	17.9	74.6	2.3

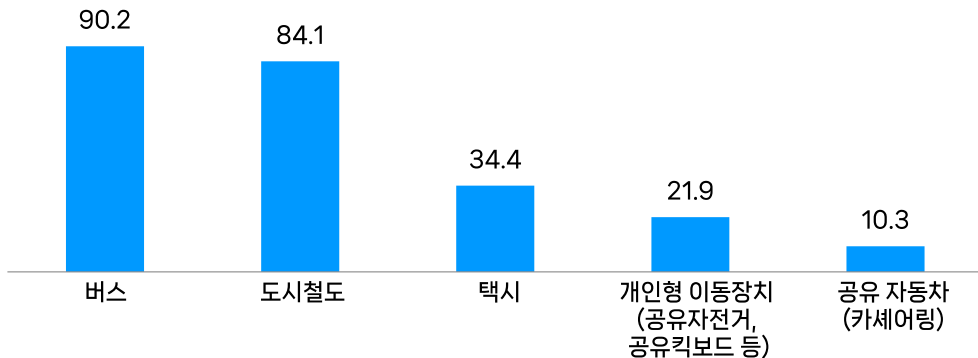
## 2. 정기권 단계적 확대 방안

전국으로 통합정기권을 확대해 나가기 위해서는 정기권 도입에 따른 대중교통 이용자의 통행행태 변화를 파악하기 위한 시범사업 도시 선정이 필요하다. 또한 기존의 정기권 제도를 도입하여 운영하고 있는 지자체의 재원 중복 투자를 방지하기 위하여 통합 방안 제시가 필요할 것으로 보인다. 마지막으로 통합정기권이 실제 대중교통 이용자의 통행비용과 통행시간을 절감하게 하기 위해서는 기존의 공공 자전거 등 First mile, Last mile 등의 수단과의 장기적인 연계방안 수립이 필요할 것으로 보인다.

## 3. 민간 모빌리티 서비스와의 결합

### 가. 공유서비스와의 결합

(Base : 정기권으로 이용 가능한 교통수단 확대 응답자, 단위: %)



[그림 5-12] 대중교통 정기권 포함 수단(복수응답)

이미 부천시 is 알뜰교통카드를 기반으로 다양한 개인형 교통수단을 연계하여 제공하는 시티패스를 도입하였다. 시티패스는 대중교통 승/하차 전후로 전동 킥보드, 전기 자전거, 공유차 등을 이용하면 시티패스 통합 마일리지 적립되는 구조이다.



자료: 부천 홈페이지, 「통합마이리지」, <https://bcnanurim.kr/?page=103&tab=0>, (검색일: 2022.08.16.)

[그림 5-13] 부천시 시티패스

#### 나. 민간공유서비스와의 결합

민간에서 제공하고 있는 정기권과 결합하여 대중교통 이용자의 요금 감면 혜택을 극대화할 필요가 있다. 현재 수도권에 도입되어 사용되고 있는 슈퍼패스와 통합정기권을 결합하여 기초가 되는 대중교통을 저렴한 가격에 공급하고 이를 바탕으로 다양한 교통수단을 연계하는 방법이다. 다만, 슈퍼패스는 레일플러스를 기반으로 하는 선불형 교통카드를 기반으로 설계되어 있으므로 정기권 이용에 따른 낙전 수입에 대한 정산문제를 해결하여야 한다.





대중교통 통합정기권 도입방안 연구

# [제6장]

## 대중교통 이용자 행태 및 시나리오 분석

제1절 대중교통 이용자 통행 행태 분석

제2절 통합정기권 유형 설계

제3절 통합정기권 도입 시나리오 설계

제4절 통합정기권 이용 예상 수요 분석



## 제6장 | 대중교통 이용자 행태 및 시나리오 분석

### 제1절 대중교통 이용자 통행 행태 분석

#### 1. 수도권 대중교통 이용자 통행량

교통카드 이용실적 분석 결과 2019년 3월 기준 수도권 대중교통 평일 일평균 통행량은 1,564만 통행으로 나타났다. 이 중, 경기도와 인천광역시에서 서울특별시로 들어오는 통행은 일평균 620만 통행으로 수도권 전체 일평균 통행량의 39.6%에 달한다.

〈표 6-1〉 수도권 시도간 대중교통 이용 평일 일평균 통행량

(단위: 통행)

출발지	도착지			계
	서울특별시	인천광역시	경기도	
서울특별시	7,968,623	197,020	1,282,052	9,447,694
인천광역시	207,235	941,818	117,422	1,266,475
경기도	1,315,760	116,354	3,498,328	4,930,442
계	9,491,618	1,255,192	4,897,802	15,644,612

※ 2019년 3월 기준으로 데이터 오류로 승하차 정류장의 시도 추정치 안 되는 자료 제외

한편, 전체 통행을 통행 유형별로 살펴보면, 수도권 대중교통 이용 통행 중 버스 단일 수단이 33%, 버스간 환승이 10%, 지하철 단일이 39%, 버스와 지하철을 동시에 이용 경우가 19%로 지하철 단일 통행이 가장 많았으며, 버스 단일이 6%p 적은 33%를 차지했다. 두 가지 수단을 모두 이용하는 환승 통행은 19%에 달해 버스 간 환승보다 더 큰 점유율을 나타냈다.

〈표 6-2〉 수도권 시도 간 대중교통 이용 통행유형별 평일 일평균 통행량

(단위: 통행)

통행 유형	출발지	도착지			계
		서울특별시	인천광역시	경기도	
버스 단일	서울특별시	2,142,227	10,432	195,720	2,348,378
	인천광역시	8,503	452,177	15,214	475,894
	경기도	184,396	15,584	2,087,225	2,287,205
	소계	2,335,126	478,193	2,298,160	5,111,478
버스 환승	서울특별시	648,773	6,304	130,766	785,843
	인천광역시	6,365	96,265	11,433	114,063
	경기도	133,106	10,787	478,733	622,627
	소계	788,244	113,356	620,933	1,522,533
도시철도 단일 (도시철도 노선 간 환승 포함)	서울특별시	3,879,764	112,227	506,095	4,498,086
	인천광역시	117,605	287,351	46,760	451,716
	경기도	515,269	46,944	551,186	1,113,399
	소계	4,512,637	446,522	1,104,041	6,063,200
버스+도시철도	서울특별시	1,297,859	68,057	449,471	1,815,387
	인천광역시	74,762	106,025	44,014	224,802
	경기도	482,989	43,039	381,184	907,211
	소계	1,855,611	217,121	874,669	2,947,401

※ 2019년 3월 기준으로 데이터 오류로 승하차 정류장의 시도 추정치 안 되는 자료 제외

수도권 광역버스 이용 통행은 2019년 3월 기준 평일 일평균 66.5만 통행으로 전체 통행대비 4% 수준에 그쳤다.

〈표 6-3〉 수도권 시도간 광역버스 이용 평일 일평균 통행량

(단위: 통행)

출발지	도착지			계
	서울특별시	인천광역시	경기도	
서울특별시	12,301	21,921	217,499	251,721
인천광역시	20,416	1,780	6,468	28,664
경기도	219,793	6,058	159,492	385,342
계	252,509	29,759	383,458	665,727

※ 2019년 3월 기준으로 데이터 오류로 승하차 정류장의 시도 추정치 안 되는 자료 제외

광역버스 이용을 통행유형별로 구분했을 때, 수도권 광역버스 이용 통행 중 광역버스 단독이 41%, 광역버스와 일반버스 동시 이용이 27%, 광역버스와 도시철도 동시 이용이 24%, 광역버스+일반버스+도시철도 동시 이용이 8%로 나타났다. 이 중에서 경기도와 인천광역시에서 서울특별시로 광역버스를 이용하여 들어오는 통행은 광역버스 단독이 36%, 광역버스와 일반버스 동시 이용이 25%, 광역버스와 도시철도 동시 이용이 30%, 광역버스+일반버스+도시철도 동시 이용이 8%를 차지했다.

〈표 6-4〉 수도권 시도간 광역버스 이용 통행유형별 평일 일평균 통행량

(단위: 통행)

통행 유형	출발지	도착지			계
		서울특별시	인천광역시	경기도	
광역버스 단독	서울특별시	6,031	9,339	85,206	100,576
	인천광역시	7,339	1,094	1,546	9,979
	경기도	78,557	1,341	81,638	161,536
	소계	91,927	11,773	168,391	272,091
광역버스 + 일반버스	서울특별시	3,752	5,161	52,543	61,456
	인천광역시	5,051	359	2,013	7,423
	경기도	56,140	1,809	51,341	109,290
	소계	64,942	7,329	105,897	178,169
광역버스 + 도시철도	서울특별시	1,652	5,733	62,588	69,973
	인천광역시	6,294	232	1,658	8,183
	경기도	66,837	1,654	15,174	83,665
	소계	74,783	7,619	79,419	161,821
광역버스 + 일반버스 + 도시철도	서울특별시	866	1,689	17,161	19,717
	인천광역시	1,732	95	1,252	3,079
	경기도	18,259	1,253	11,339	30,851
	소계	20,857	3,038	29,751	53,646

※ 2019년 3월 기준으로 데이터 오류로 승하차 정류장의 시도 추정치 안 되는 자료 제외

월간 이용횟수별로 구분하면, 2019년 3월 기준 수도권 광역버스 이용자 중 월 41회 이상 이용하는 비율은 1% 이하로 광역버스를 포함하는 통합정기권을 설계하는 경우 최대 이용횟수 하향 조정이 필요함을 알 수 있다.

〈표 6-5〉 수도권 광역버스 포함 이용자의 월 이용횟수

월 이용횟수	이용자수(명)	비율	누적비율
5회 이하	2,629,687	77.4%	77.4%
6회~10회	347,719	10.2%	87.6%
11회~15회	129,896	3.8%	91.4%
16회~20회	81,568	2.4%	93.8%
21회~25회	54,953	1.6%	95.5%
26회~30회	44,272	1.3%	96.8%
<b>31회~35회</b>	<b>40,692</b>	<b>1.2%</b>	<b>98.0%</b>
<b>36회~40회</b>	<b>39,930</b>	<b>1.2%</b>	<b>99.1%</b>
41회~45회	17,069	0.5%	99.6%
46회~50회	7,943	0.2%	99.9%
51회~55회	3,349	0.1%	100.0%
56회~60회	1,051	0.0%	100.0%
60회 초과	295	0.0%	100.0%

※ 2019년 3월 기준으로 기종점 통행 중 광역버스가 포함된 경우

## 2. 이용횟수

권역별 월 대중교통 이용자(일반권 이용자)의 이용횟수 분포를 보면 월 이용횟수가 5회 이하인 비율이 수도권 43.1%, 비수도권은 57.4%로 전체적으로 정기권 이용 대상인 통근·통학 등의 주기적 통행자가 아닌 경우가 차지하는 비중이 가장 크다. 반면, 정기권 이용시 혜택을 볼 수 있는 월 41회 이상 이용자의 비율은 수도권 11.3%, 전국 7.6%로 나타나 정기권 도입시 이용자 수는 전체 통행자의 10% 내외에 머물 것으로 예상된다.

〈표 6-6〉 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자수 비율(2022년)

(단위: %)

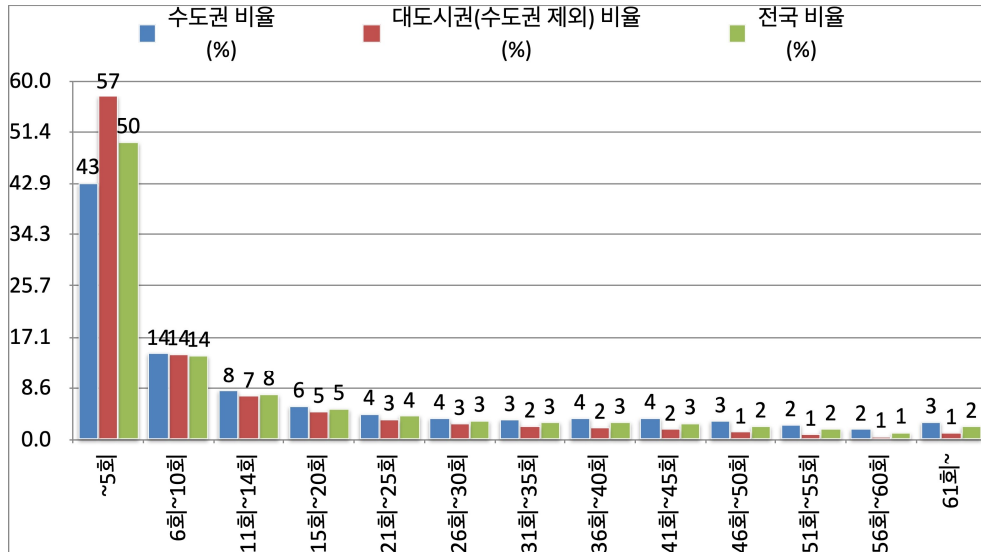
이용횟수	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계
(0,5]	52.7	53.6	51.7	52.6	52.7	53.0	53.0	53.3	53.1	53.4	53.0	53.3	53.0
(5,10]	14.0	14.1	14.0	13.8	13.8	14.0	13.8	13.9	13.8	13.9	13.8	14.0	13.9
(10,15]	7.3	7.4	7.4	7.3	7.2	7.3	7.2	7.3	7.2	7.2	7.1	7.3	7.3
(15,20]	5.0	5.2	5.1	4.9	4.8	5.0	4.9	4.9	4.9	4.9	4.7	4.9	4.9
(20,25]	3.8	4.0	4.0	3.8	3.7	3.8	3.7	3.7	3.7	3.7	3.6	3.7	3.8
(25,30]	3.1	3.5	3.4	3.2	3.0	3.1	3.0	3.1	3.1	3.1	3.0	3.0	3.1

이용횟수	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계
(30,35]	2.8	3.4	3.1	2.8	2.7	2.7	2.7	2.8	2.9	2.9	2.6	2.6	2.8
(35,40]	3.1	3.3	3.0	2.8	2.7	2.9	2.7	2.7	3.1	3.0	2.6	2.5	2.9
40회 초과	8.1	5.4	8.4	8.8	9.3	8.3	8.9	8.3	8.0	8.1	9.6	8.8	8.4
(40,45]	2.8	2.3	2.9	2.8	2.8	2.8	2.8	2.6	2.8	2.5	2.9	2.6	2.7
(45,50]	2.0	1.4	2.1	2.2	2.3	2.1	2.2	2.1	2.0	1.9	2.5	2.2	2.1
(50,55]	1.3	0.8	1.4	1.6	1.6	1.4	1.6	1.4	1.3	1.4	1.7	1.6	1.4
(55,60]	0.8	0.4	0.9	1.0	1.1	0.9	1.0	0.9	0.8	0.9	1.1	1.0	0.9
(60,65]	0.4	0.2	0.5	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5	0.4	0.5	0.6	0.6	0.5
(65,70]	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3
(70,75]	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2
(75,80]	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
(80,Inf]	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
계	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

〈표 6-7〉 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자 이용자수 분포

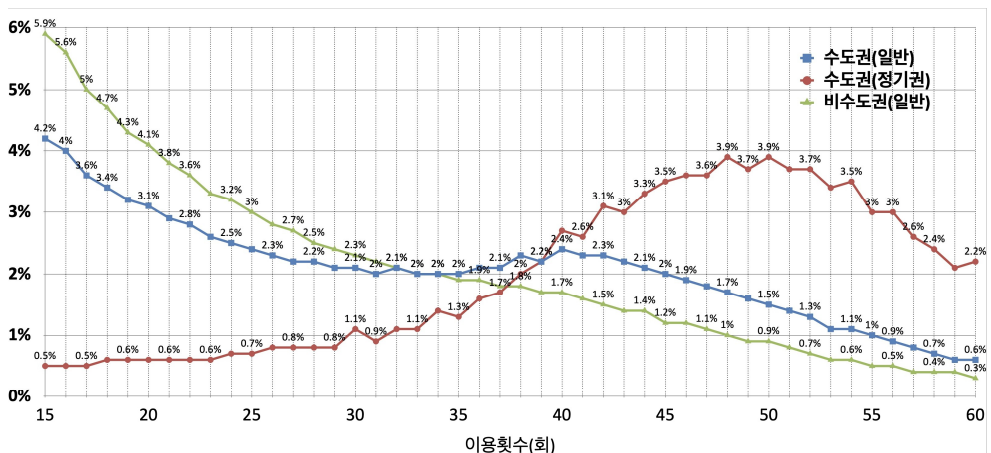
이용횟수 (회/월)	수도권			대도시권(수도권 제외)			전국		
	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)
~5회	1,007.4	43.1%	43.1%	729.9	57.4%	57.4%	1,920.9	49.2%	49.2%
6회~10회	338.1	14.4%	57.5%	183.3	14.4%	71.8%	563.5	14.4%	63.6%
11회~14회	189.6	8.1%	65.6%	91.9	7.2%	79.0%	302.5	7.7%	71.3%
15회~20회	130.5	5.6%	71.2%	60.1	4.7%	83.7%	203.8	5.2%	76.6%
21회~25회	100.7	4.3%	75.5%	43.9	3.4%	87.2%	153.9	3.9%	80.5%
26회~30회	84.5	3.6%	79.1%	34.6	2.7%	89.9%	126.1	3.2%	83.7%
31회~35회	78.0	3.3%	82.4%	29.1	2.3%	92.2%	112.5	2.9%	86.6%
36회~40회	83.8	3.6%	86.0%	26.4	2.1%	94.3%	114.6	2.9%	89.5%
41회~45회	85.6	3.7%	89.7%	22.1	1.7%	96.0%	110.9	2.8%	92.4%
46회~50회	72.8	3.1%	92.8%	16.5	1.3%	97.3%	91.5	2.3%	94.7%
51회~55회	58.4	2.5%	95.3%	11.7	0.9%	98.2%	71.5	1.8%	96.5%
56회~60회	41.4	1.8%	97.1%	7.6	0.6%	98.8%	49.9	1.3%	97.8%
61회~	68.9	2.9%	100.0%	15.1	1.2%	100.0%	85.2	2.2%	100.0%
계	2,339.6	100.0%		1,272.2	100.0%		3,906.9	100.0%	

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 (지하철 정거권 포함)



[그림 6-1] 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자 이용자수 분포

권종별 이용횟수 분포에서는 수도권 대중교통 일반권 이용자의 월 이용횟수는 이용횟수가 증가함에 따라 이용자 비율이 40회 주변에서 약간 증가하나 전반적으로 감소하는 경향을 보이고, 정기권 이용자의 경우 월 47회~49회를 사용하는 비율이 가장 높은 것으로 나타났다.



\* 2020년 1월 전국 대중교통 일반권 이용자 기준(15회 미만 제외)

[그림 6-2] 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자수 분포(15회 이상)



〈표 6-8〉 대도시권 광역교통권역별 대중교통 월 이용 횟수별 일반권 이용자 이용자수 분포

NGP	수도권			부산·울산권			대구권			광주권			대전권			대도시 광역교통권외		
	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)	이용자수 (만 명)	비율 (%)	누적비율 (%)
~5회	1,007.4	43.1%	43.1%	462.1	58.2%	58.2%	112.3	51.8%	51.8%	42.5	54.0%	54.0%	113.0	61.6%	61.6%	183.6	62.2%	62.2%
6회~10회	338.1	14.4%	57.5%	113.7	14.3%	72.6%	32.8	15.1%	66.9%	11.5	14.6%	68.6%	25.3	13.8%	75.4%	42.1	14.3%	76.5%
11회~14회	189.6	8.1%	65.6%	56.6	7.1%	79.7%	17.0	7.9%	74.8%	6.1	7.8%	76.4%	12.2	6.7%	82.1%	21.0	7.1%	83.6%
15회~20회	130.5	5.6%	71.2%	36.9	4.7%	84.4%	11.2	5.2%	80.0%	4.2	5.3%	81.6%	7.7	4.2%	86.3%	13.3	4.5%	88.1%
21회~25회	100.7	4.3%	75.5%	26.8	3.4%	87.7%	8.4	3.9%	83.8%	3.1	4.0%	85.6%	5.6	3.0%	89.4%	9.3	3.1%	91.2%
26회~30회	84.5	3.6%	79.1%	20.9	2.6%	90.4%	6.7	3.1%	87.0%	2.5	3.2%	88.8%	4.4	2.4%	91.8%	6.9	2.3%	93.6%
31회~35회	78.0	3.3%	82.4%	17.3	2.2%	92.5%	5.8	2.7%	89.6%	2.2	2.8%	91.6%	3.8	2.1%	93.8%	5.4	1.8%	95.4%
36회~40회	83.8	3.6%	86.0%	15.5	2.0%	94.5%	5.5	2.5%	92.2%	2.0	2.5%	94.1%	3.5	1.9%	95.7%	4.4	1.5%	96.9%
41회~45회	85.6	3.7%	89.7%	12.8	1.6%	96.1%	4.9	2.3%	94.5%	1.6	2.0%	96.2%	2.8	1.5%	97.2%	3.2	1.1%	98.0%
46회~50회	72.8	3.1%	92.8%	9.5	1.2%	97.3%	3.9	1.8%	96.3%	1.1	1.4%	97.6%	1.9	1.1%	98.3%	2.2	0.8%	98.8%
51회~55회	58.4	2.5%	95.3%	6.7	0.8%	98.2%	2.9	1.3%	97.6%	0.8	1.0%	98.5%	1.3	0.7%	99.0%	1.5	0.5%	99.3%
56회~60회	41.4	1.8%	97.1%	4.5	0.6%	98.7%	1.9	0.9%	98.5%	0.5	0.6%	99.1%	0.8	0.4%	99.4%	0.9	0.3%	99.6%
61회~	68.9	2.9%	100.0%	10.2	1.3%	100.0%	3.2	1.5%	100.0%	0.7	0.9%	100.0%	1.1	0.6%	100.0%	1.2	0.4%	100.0%
	2,339.6	100.0%		793.4	100.0%		216.7	100.0%		78.8	100.0%		183.3	100.0%		295.1	100.0%	

이용수단별 횡수분포를 살펴보면, 수도권에서 지하철단독 + 지하철-버스를 이용하여 월 41회 이상 이용하는 비율 6.1%, 비수도권에서는 각각 부산울산권 3.6%, 대구권 2.9%, 광주권 0.3%, 대전권 0.3%, 비수도권 월 31회 이상인 경우 부산울산권 5.4%, 대구권: 5.2%, 광주권 0.8%, 대전권 1.0%로 지하철노선이 1개밖에 없는 광주권과 대전권의 비중이 가장 낮게 나타났다. 이 결과에 버스를 단독으로 이용하는 경우까지 포함할 경우 수도권에서 월 41회 이상 이용하는 비율 12.2%, 비수도권에서 부산울산권 11.9%, 대구권 7.2%, 광주권 5.7%, 대전권 4.6%, 비수도권 월 31회 이상 이용자는 부산울산권 17.9%, 대구권 12.3%, 광주권 11.0%, 대전권 8.7%로 수도권의 이용비율이 버스단독 이용으로 2배 증가하는 것에 비해 광주권과 대전권이 4배 이상 증가하여 부족한 지하철 노선을 버스가 대체함을 확인할 수 있다.

〈표 6-9〉 수도권 이용교통수단, 이용횟수별 이용자수 분포

(단위: 명, %)

권역	통행 유형		통행횟수(회)					
			1~20	21~30	31~40	41~50	51~60	60초과
수도권	지하철단독 + 지하철- 버스	이용자수(명)	10,414,710	774,794	757,255	661,977	286,880	102,066
		비율(%)	80.1	6.0	5.8	5.1	2.2	0.8
		누적 이용자수 (명)	10,414,710	11,189,504	11,946,759	12,608,736	12,895,616	12,997,682
		누적비율(%)	60.1	64.5	68.9	72.7	74.4	75.0
	지하철단독 + 지하철- 버스 + 버스단독	이용자수(명)	12,823,001	1,277,753	1,121,435	1,097,768	656,341	361,420
		비율(%)	74.0	7.4	6.5	6.3	3.8	2.1
		누적 이용자수 (명)	12,823,001	14,100,754	15,222,189	16,319,957	16,976,298	17,337,718
		누적비율(%)	74.0	81.3	87.8	94.1	97.9	100.0
부산울산권	지하철단독 + 지하철- 버스	이용자수(명)	1,526,583	100,014	65,741	45,888	27,677	58,399
		비율(%)	41.9	2.7	1.8	1.3	0.8	1.6
		누적 이용자수 (명)	1,526,583	1,626,597	1,692,338	1,738,226	1,765,903	1,824,302
		누적비율(%)	41.9	44.7	46.5	47.7	48.5	50.1
	지하철단독 + 지하철- 버스 + 버스단독	이용자수(명)	2,690,636	299,097	218,058	176,040	116,849	139,707
		비율(%)	73.9	8.2	6.0	4.8	3.2	3.8
		누적 이용자수 (명)	2,690,636	2,989,733	3,207,791	3,383,831	3,500,680	3,640,387
		누적비율(%)	73.9	82.1	88.1	93.0	96.2	100.0

권역	통행 유형		통행횟수(회)					
			1~20	21~30	31~40	41~50	51~60	60초과
대구권	지하철단독 + 지하철- 버스	이용자수(명)	1,216,846	64,375	48,893	34,489	16,271	12,115
		비율(%)	56.1	3.0	2.3	1.6	0.7	0.6
		누적 이용자수 (명)	1,216,846	1,281,221	1,330,114	1,364,603	1,380,874	1,392,989
		누적비율(%)	56.1	59.0	61.3	62.9	63.6	64.2
	지하철단독 + 지하철- 버스 + 버스단독	이용자수(명)	1,756,320	147,363	110,229	83,295	43,997	28,883
		비율(%)	80.9	6.8	5.1	3.8	2.0	1.3
광주권	지하철단독 + 지하철- 버스	이용자수(명)	193,805	4,656	3,776	1,650	425	81
		비율(%)	24.7	0.6	0.5	0.2	0.1	0.0
		누적 이용자수 (명)	193,805	198,461	202,237	203,887	204,312	204,393
		누적비율(%)	24.7	25.3	25.8	26.0	26.1	26.1
	지하철단독 + 지하철- 버스 + 버스단독	이용자수(명)	641,229	56,011	41,260	26,640	11,810	6,506
		비율(%)	81.8	7.1	5.3	3.4	1.5	0.8
대전권	지하철단독 + 지하철- 버스	이용자수(명)	438,953	12,218	9,714	4,590	1,244	377
		비율(%)	26.3	0.7	0.6	0.3	0.1	0.0
		누적 이용자수 (명)	438,953	451,171	460,885	465,475	466,719	467,096
		누적비율(%)	26.3	27.0	27.6	27.8	27.9	27.9
	지하철단독 + 지하철- 버스 + 버스단독	이용자수(명)	1,431,550	95,215	69,137	45,761	20,425	9,975
		비율(%)	85.6	5.7	4.1	2.7	1.2	0.6
지하철단독 + 지하철- 버스 + 버스단독	이용자수(명)	1,431,550	1,526,765	1,595,902	1,641,663	1,662,088	1,672,063	
	누적비율(%)	85.6	91.3	95.4	98.2	99.4	100.0	

주: 2019년 3월 교통카드 선·후불카드 대상

하지만, 버스와 지하철을 모두 이용할 수 있는 통합정기권 대상자 중 41회 이상 이용자가 수도권 14%, 비수도권 8.3%로 지역별 통행 특성이 상이하여 수도권과 비수도권 모두 정기권 최대 이용횟수를 60회로 통일하는 것에 대해서는 검토가 필요하다. 또한, 비수도

권에서 버스 단독 이용을 제외하는 경우 월 41회 이상 이용하는 비율은 전체 버스 단독 이용 통행 중 5.2%로 수도권에 비해 버스 단독 이용 비율이 낮음을 볼 수 있다.

〈표 6-10〉 권역별 월 41회 이상 이용자 비율

권역	전체 수단			버스 단독 이용 제외		
	이용자수 (만명)		비율 (%)	이용자수 (만명)		비율 (%)
	41회 이상	전체		41회 이상	전체	
수도권	326.3	2,297.0	14.2	143.7	1725.2	8.3
비수도권광역권	71.0	826.6	8.6	20.3	388.9	5.2
부산울산권	43.3	364.0	11.9	13.2	182.4	7.2
대구권	15.6	217.0	7.2	6.3	139.3	4.5
광주권	4.5	78.3	5.7	0.2	20.4	1.1
대전권	7.6	167.2	4.6	0.6	46.7	1.3

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상

한편, 통합정기권 이용횟수를 최소 43회로 설정하는 경우 대상 이용자가 수도권 12.5%, 비수도권 5.0%로 비수도권에서 혜택을 받는 이용자가 매우 적을 것으로 보인다.

〈표 6-11〉 권역별 월 43회 이상 이용자 비율

권역	전체 수단			버스 단독 이용 제외		
	이용자수 (만명)		비율 (%)	이용자수 (만명)		비율 (%)
	43회 이상	전체		43회 이상	전체	
수도권	291.5	2,339.6	12.5%	121.4	1,732.5	7.0%
비수도권광역권	63.4	1,272.2	5.0%	21.6	447.9	4.8%
부산울산권	38.1	793.4	4.8%	15.4	240.6	6.4%
대구권	14.8	216.7	6.8%	5.4	139.2	3.9%
광주권	3.9	78.8	5.0%	0.2	20.6	1.0%
대전권	6.6	183.3	3.6%	0.6	47.4	1.3%
비대도시광역권	7.6	295.1	2.6%	0.0	0.5	0.6%
계	362.5	3,906.9	9.3%	143.0	2,180.9	6.6%

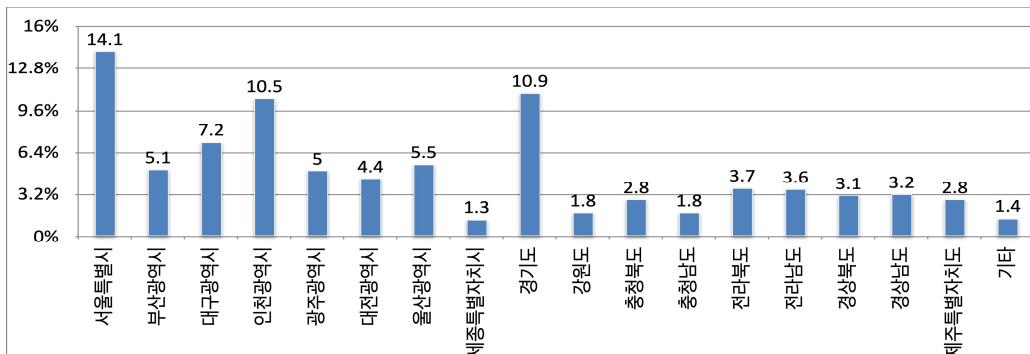
※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상

〈표 6-12〉 시도별 월 43회 이상 대중교통 이용자 비율

시도명	이용자수 (만명)		비율(%)
	전체	43회 이상	
서울특별시	1,220.5	171.5	14.1
부산광역시	593.8	30.4	5.1
대구광역시	189.1	13.6	7.2
인천광역시	230.1	24.1	10.5
광주광역시	77.4	3.9	5.0
대전광역시	111.8	5.0	4.4
울산광역시	56.1	3.1	5.5
세종특별자치시	18.7	0.2	1.3
경기도	873.6	95.6	10.9
강원도	44.8	0.8	1.8
충청북도	51.6	1.4	2.8
충청남도	74.9	1.3	1.8
전라북도	44.4	1.6	3.7
전라남도	32.7	1.2	3.6
경상북도	69.5	2.1	3.1
경상남도	162.8	5.2	3.2
제주특별자치도	41.8	1.2	2.8
기타	13.2	0.2	1.4
계	3,906.8	362.4	9.3

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상, 기타 지역은 기반 정보 누락으로 주된 승차지역 추정 불가 자료

시도별로 월 대중교통 이용횟수가 43회 이상 비율을 살펴보면 서울이 14.1%로 가장 높고 경기도 10.9%, 인천 10.5%로 나타나 수도권 지자체만 10%를 상회하는 것으로 나타났다.



[그림 6-3] 시도별 월 43회 이상 대중교통 이용자 비율

### 3. 이용요금

대중교통 이용 요금 측면에서는 동일하게 월 43회 이상 대중교통을 이용하는 사람들의 평균 지출액이 수도권은 7만6천원, 비수도권 6만4천원으로 1만2천원의 차이가 나타났다.

〈표 6-13〉 대도시권광역교통권역별 대중교통 일반권 전체 이용자/월평균 이용횟수/월평균 지출액

월 이용횟수 (회)	수도권			비수도권 대도시광역교통권												전국					
	이용자 수 (만명)	월평균 이용 횟수 (회/월)	월평균 지출액 (원/월)	부산울산권			대구권			광주권			대전권			소계					
				이용자 수 (만명)	월평균 이용 횟수 (회/월)	월평균 지출액 (원/월)	이용자 수 (만명)	월평균 이용 횟수 (회/월)	월평균 지출액 (원/월)	이용자 수 (만명)	월평균 이용 횟수 (회/월)	월평균 지출액 (원/월)	이용자 수 (만명)	월평균 이용 횟수 (회/월)	월평균 지출액 (원/월)	이용자 수 (만명)	월평균 이용 횟수 (회/월)	월평균 지출액 (원/월)			
1회~5회	949.8	2.5	4,027	447.0	2.2	2,736	110.1	2.4	3,088	42.6	2.3	2,888	113.2	2.2	2,835	712.8	2.3	2,815	1,846.7	2.4	3,462
6회~10회	333.3	7.7	11,017	103.6	7.7	9,133	30.5	7.7	9,935	11.5	7.7	9,637	25.3	7.7	9,785	170.9	7.7	9,406	546.2	7.7	10,455
11회~15회	189.5	12.8	18,072	50.2	12.8	15,151	15.4	12.8	16,516	6.1	12.8	16,039	12.1	12.8	16,210	83.8	12.8	15,620	294.3	12.8	17,284
16회~20회	129.2	17.9	25,016	32.5	17.9	21,029	10.0	17.9	22,987	4.2	17.9	22,354	7.7	17.8	22,507	54.3	17.9	21,698	196.6	17.9	23,984
21회~25회	99.0	22.9	31,918	23.4	22.9	26,882	7.3	22.9	29,424	3.1	22.9	28,635	5.5	22.9	28,773	39.4	22.9	27,760	147.6	22.9	30,668
26회~30회	82.6	27.9	38,948	17.8	27.9	32,783	5.9	27.9	35,799	2.5	27.9	34,925	4.3	27.9	34,997	30.6	27.9	33,854	120.1	27.9	37,484
31회~35회	76.0	33.0	46,240	14.5	32.9	38,663	5.1	33.0	42,190	2.2	32.9	41,210	3.7	32.9	41,214	25.6	32.9	39,960	107.0	33.0	44,542
36회~40회	81.4	38.1	53,992	12.9	38.0	44,508	4.9	38.0	48,564	2.0	38.0	47,550	3.4	38.0	47,485	23.1	38.0	46,060	109.0	38.0	52,097
41회~45회	82.7	42.9	60,868	10.5	42.9	50,373	4.4	42.9	54,791	1.6	42.9	53,705	2.7	42.9	53,673	19.1	42.9	52,119	105.0	42.9	59,099
46회~50회	69.5	47.9	67,242	7.5	47.9	56,552	3.4	47.9	61,026	1.1	47.9	59,921	1.9	47.8	59,949	14.0	47.9	58,376	85.6	47.9	65,647
51회~55회	54.8	52.9	73,704	5.1	52.8	62,502	2.4	52.8	67,289	0.7	52.8	66,170	1.2	52.8	66,179	9.5	52.8	64,487	65.8	52.9	72,239
56회~60회	38.2	57.8	80,139	3.1	57.8	68,325	1.5	57.8	73,592	0.5	57.8	72,340	0.7	57.8	72,535	5.8	57.8	70,557	44.9	57.8	78,784
60회 초과	58.5	70.3	96,315	4.3	70.8	79,555	2.0	70.2	89,311	0.7	71.0	88,798	0.9	69.8	87,385	7.8	70.6	83,728	67.4	70.4	94,744
계	2,244.5	16.0	22,669	732.5	9.0	10,633	202.9	11.2	14,341	78.8	10.9	13,682	182.6	8.8	11,130	1,196.8	9.5	11,538	3,736.2	13.3	18,168
43회 이상	269.2	54.5	75,802	25.9	52.9	61,833	11.9	53.1	67,622	3.9	53.0	66,336	6.3	52.3	65,523	47.9	52.9	64,115	324.5	54.2	73,879

※ 2019년 3월 기준으로 이용자수는 일반권 대상으로 산정(이용요금 10인 건 제외)

시도별로는 월평균 대중교통 요금 지출액이 가장 많은 지역이 경기도로 2만 3천원으로 나타났고 서울과 인천 모두 2만 2천원 이상을 지출하는 것으로 나타났으며, 월 43회 이상 대중교통을 이용하는 사람들의 평균 지출액은 경기도가 월 8만원으로 가장 많은 것으로 드러났다.

〈표 6-14〉 시도별 월 43회 이상 대중교통 이용자 비용

시도명	전체 이용자			43회 이상 이용자		
	이용자수 (만명)	월평균 이용횟수 (회/월)	월평균 지출액 (원/월)	이용자수 (만명)	월평균 이용횟수 (회/월)	월평균 지출액 (원/월)
서울특별시	1,162.5	17.1	22,937	162.7	55.0	72,740
부산광역시	535.8	9.1	10,388	19.1	53.0	59,960
대구광역시	175.7	11.3	14,487	10.8	53.1	67,642
인천광역시	219.8	14.9	22,057	23.0	53.5	77,469
광주광역시	77.4	11.0	13,741	3.8	53.0	66,278
대전광역시	111.3	9.5	12,095	4.7	52.4	66,155
울산광역시	56.1	10.3	13,847	2.6	53.0	67,147
세종특별자치시	18.5	6.1	7,831	0.2	50.4	62,546
경기도	860.0	15.4	23,217	91.6	53.8	80,819
강원도	44.6	7.0	9,628	0.8	52.6	70,887
충청북도	51.6	8.4	10,431	1.4	52.3	63,518
충청남도	73.8	7.2	10,247	1.3	51.2	71,534
전라북도	44.4	10.0	12,932	1.6	52.6	67,524
전라남도	32.7	9.9	12,961	1.2	53.0	67,918
경상북도	69.0	8.6	11,461	2.0	52.4	67,819
경상남도	159.9	8.3	10,524	4.8	52.6	66,676
제주특별자치도	41.8	7.9	10,356	1.1	52.2	62,614
기타	13.2	5.4	7,193	0.2	51.9	69,824
계	3,748.1	13.4	18,315	332.9	54.2	73,932

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상(이용요금 0인 건 제외), 기타 지역은 기반 정보 누락으로 주된 승차지역 추정 불가 자료

한편, 권역별 월 대중교통 이용자(일반권)의 비용 분포는 4만원 이하가 수도권 78%, 비 수도권 광역교통권은 93%로 나타났다.

**〈표 6-15〉 권역별 이용 요금별 이용자수 분포**

구분	수도권		부산울산권		대구권		광주권		대전권		비대도시권		전국	
	이용자수 (천명)	비율 (%)	이용자수 (천명)	비율 (%)	이용자수 (천명)	비율 (%)	이용자수 (천명)	비율 (%)	이용자수 (천명)	비율 (%)	이용자수 (천명)	비율 (%)	이용자수 (천명)	비율 (%)
~5,000	7,060.8	31.3	4,018.3	54.9	971.1	47.9	386.0	49.0	1,010.1	55.3	1,555.8	52.8	15,002.1	40.0
5,000~10,000	3,620.2	16.0	1,178.7	16.1	319.9	15.8	117.8	15.0	278.4	15.2	504.6	17.1	6,019.6	16.1
10,000~15,000	2,175.7	9.6	580.6	7.9	168.9	8.3	64.4	8.2	140.7	7.7	254.7	8.6	3,384.9	9.0
15,000~20,000	1,467.4	6.5	350.3	4.8	108.6	5.4	43.0	5.5	85.4	4.7	150.1	5.1	2,204.9	5.9
20,000~25,000	1,077.7	4.8	254.3	3.5	78.2	3.9	32.2	4.1	61.0	3.3	109.4	3.7	1,612.9	4.3
25,000~30,000	903.1	4.0	203.4	2.8	61.7	3.0	25.7	3.3	49.3	2.7	84.2	2.9	1,327.3	3.5
30,000~35,000	718.4	3.2	152.4	2.1	50.8	2.5	21.4	2.7	37.4	2.0	60.2	2.0	1,040.6	2.8
35,000~40,000	628.5	2.8	124.9	1.7	44.1	2.2	18.8	2.4	32.3	1.8	52.0	1.8	900.6	2.4
40,000~45,000	580.6	2.6	101.2	1.4	40.3	2.0	16.9	2.1	28.2	1.5	43.1	1.5	810.2	2.2
45,000~50,000	569.2	2.5	87.0	1.2	38.9	1.9	15.3	1.9	26.2	1.4	35.2	1.2	771.9	2.1
50,000~55,000	576.7	2.6	72.1	1.0	35.8	1.8	13.0	1.7	21.8	1.2	26.7	0.9	746.0	2.0
55,000~60,000	564.2	2.5	61.8	0.8	30.6	1.5	10.0	1.3	17.6	1.0	22.1	0.7	706.3	1.9
60,000~65,000	520.2	2.3	45.2	0.6	24.5	1.2	7.5	1.0	12.3	0.7	16.2	0.5	625.9	1.7
65,000~70,000	458.0	2.0	32.0	0.4	18.6	0.9	5.2	0.7	8.7	0.5	10.6	0.4	533.1	1.4
70,000~75,000	381.2	1.7	22.2	0.3	12.9	0.6	3.6	0.5	5.9	0.3	8.1	0.3	434.0	1.2
75,000~80,000	306.1	1.4	14.4	0.2	8.6	0.4	2.3	0.3	3.8	0.2	5.3	0.2	340.6	0.9
80,000~85,000	233.9	1.0	9.0	0.1	5.3	0.3	1.4	0.2	2.3	0.1	3.2	0.1	255.2	0.7
85,000~90,000	179.6	0.8	6.0	0.1	3.4	0.2	0.9	0.1	1.5	0.1	2.3	0.1	193.7	0.5
90,000~95,000	135.5	0.6	3.6	0.0	2.1	0.1	0.6	0.1	0.9	0.0	1.5	0.1	144.3	0.4
95,000~100,000	102.2	0.5	2.4	0.0	1.5	0.1	0.5	0.1	0.7	0.0	1.0	0.0	108.3	0.3
100,000~	303.8	1.3	5.1	0.1	3.3	0.2	1.0	0.1	1.4	0.1	2.7	0.1	317.3	0.8
계	22,563.0	100.0	7,324.9	100.0	2,029.1	100.0	787.5	100.0	1,825.9	100.0	2,949.0	100.0	37,479.7	100.0

※ 2019년 3월 대도시광역교통권 일반권 이용자 기준(지하철 정기권 제외)



## 4. 이용 거리

### (1) 수도권 지하철 정기권 거리별 이용현황

수도권 지하철 정기권 이용자의 이용거리-횟수는 35km이내 거리에서 40회 이상을 이용하는 빈도가 가장 높았다.

〈표 6-16〉 지하철 정기권 이용횟수별 이동거리(수도권)

(단위: 백명)

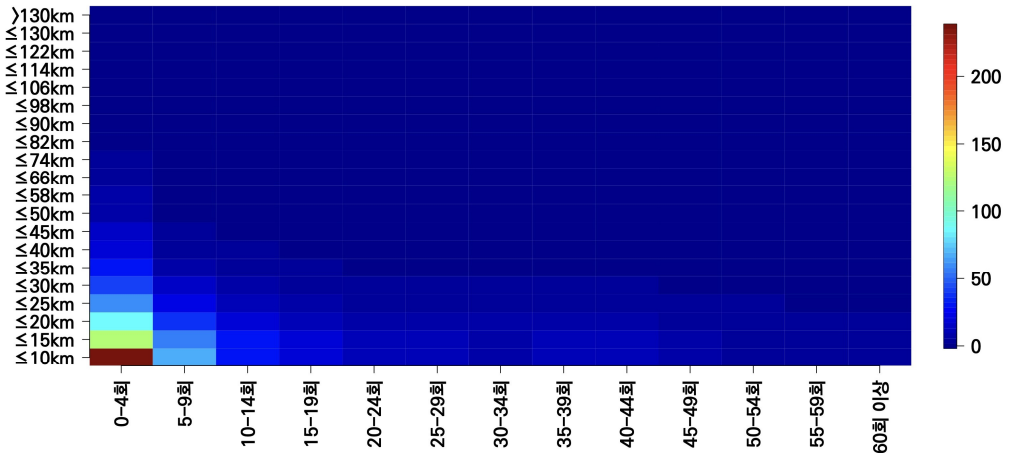
이용 횟수	1단계			2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	전체	
	≤ 10 km	≤ 15 km	≤ 20 km	≤ 25 km	≤ 30 km	≤ 35 km	≤ 40 km	≤ 45 km	≤ 50 km	≤ 58 km	≤ 66 km	≤ 74 km	≤ 82 km	≤ 90 km	≤ 98 km	≤ 106 km	≤ 114 km	≤ 122 km	≤ 130 km	> 130 km		
0-4회	6.2	3.9	2.6	1.4	0.8	0.3	0.3	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0							15.8
5-9회	7.3	6.4	4.0	2.3	1.0	0.5	0.2	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0							22.0
10-14회	10.4	10.7	6.7	3.3	1.6	0.6	0.3	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0		0.0								34.0
15-19회	9.3	10.1	6.0	3.0	1.3	0.7	0.3	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1									31.0
20-24회	9.0	9.2	5.8	2.9	1.2	0.8	0.3	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1		0.0						30.0
25-29회	8.6	9.4	6.2	3.2	1.6	0.8	0.4	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0		0.0						30.7
30-34회	9.6	12.1	8.8	4.7	2.9	1.3	0.6	0.3	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0								40.5
35-39회	13.3	19.1	16.2	10.0	5.4	2.5	1.0	0.5	0.3	0.2	0.1	0.0										68.5
40-44회	22.6	34.2	30.9	18.2	9.3	4.4	2.2	0.8	0.3	0.2	0.1	0.1	0.0									123.1
45-49회	35.1	51.2	41.3	21.7	8.8	4.0	1.4	0.9	0.3	0.1	0.1	0.0										164.9
50-54회	51.1	68.4	45.2	19.6	7.8	3.3	1.3	0.5	0.2	0.1	0.0											197.4
55-59회	53.5	65.2	35.2	13.1	5.8	2.2	0.9	0.3	0.1	0.1	0.0	0.0										176.4
60회 이상	71.4	75.0	30.6	9.7	3.5	1.1	0.4	0.2	0.1	0.0												191.9
전체	307.0	374.8	239.2	113.1	50.8	22.5	9.6	4.4	1.9	1.3	0.7	0.5	0.2	0.2	0.0	0.0						1,126.2

※ 2019년 3월 기준



이용 횟수	1단계			2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	전체
	≤ 10 km	≤ 15 km	≤ 20 km	≤ 25 km	≤ 30 km	≤ 35 km	≤ 40 km	≤ 45 km	≤ 50 km	≤ 58 km	≤ 66 km	≤ 74 km	≤ 82 km	≤ 90 km	≤ 98 km	≤ 106 km	≤ 114 km	≤ 122 km	≤ 130 km	> 130 km	
35-39회	9.8	10.0	7.4	4.6	2.8	1.6	0.9	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	-	37.9
40-44회	10.3	11.2	8.2	5.1	3.0	1.7	0.9	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	-	41.1
45-49회	7.2	8.0	5.6	3.2	1.8	0.9	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	-	27.4
50-54회	4.9	5.6	3.7	2.0	1.1	0.5	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	18.2
55-59회	2.7	3.2	2.0	1.0	0.5	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	-	-	9.9
60회 이상	2.9	3.6	2.0	0.9	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	-	10.0
전체	425.9	297.3	207.2	131.2	83.2	53.2	33.9	20.4	12.6	11.2	5.2	2.8	1.6	1.2	0.7	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	1,288.5

※ 2019년 3월 기준



[그림 6-5] 수도권 대중교통 이용자 이용횟수별 이동거리

## 제2절 통합정기권 유형 설계

### 1. 수혜자 그룹

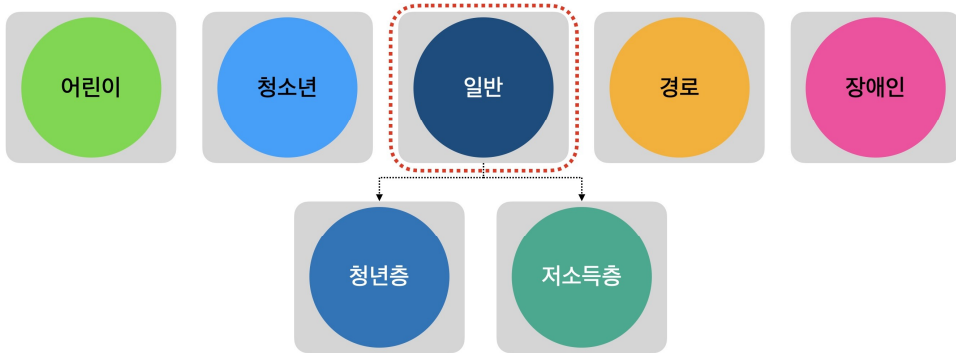
통합 정기권의 수혜자 그룹은 전체 대중교통 이용자 중 청소년, 어린이, 경로를 제외한 일반권 이용자만을 대상으로 하였고, 이동거리는 거리비례 요금제에 따른 이용요금에 일정 비율의 마일리지를 적립하는 방법을 선택하였다. 이용빈도 측면에서는 정기권의 도입 취지에 맞게 일정횟수 이상 이용하는 상시 이용자가 혜택을 받을 수 있도록 설계하였다.



[그림 6-6] 통합정기권 수혜자 그룹

### 2. 이용 대상

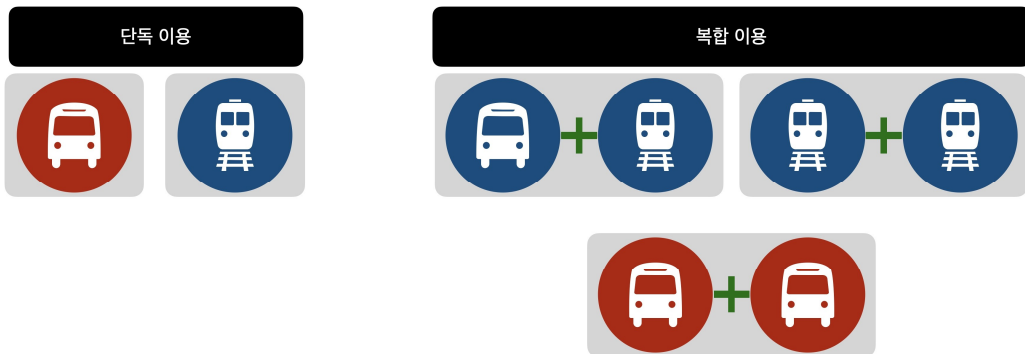
통합정기권의 이용자 유형 설정을 위해 기존의 제도를 비교해 보면, 알뜰교통카드는 19세 이상만 사용 가능하며 저소득층에 대한 마일리지 상향 지원만 있으며, 수도권 지하철 정기권은 이용자 유형별 할인 정책이 없었다. 본 연구에서 설계하는 통합정기권도 이와 마찬가지로 일반권을 대상으로 설계하고 일반권 이용자 중 청년층과 저소득층을 세분하여 이용 수요와 지원금 규모를 추정하였다.



[그림 6-7] 통합정기권 이용 대상 그룹

### 3. 이용 수단

이용수단 측면에서는 수도권과 비수도권을 구분하여 지역별로 버스 단독 이용 허용 여부로 차별화된 시나리오 구성하였다. 구체적으로는 기존의 지하철 정기권을 버스로 확대 한다는 구상을 기반으로 지역에 따라 버스만 단독으로 이용하는 경우를 허용하는 경우와 제외하는 경우를 구분하여 시나리오를 시나리오 1과 2로 세분화 하였다.



[그림 6-8] 통합정기권 이용 수단 구분

또한, 대중교통 이용자 수가 가장 많은 수도권에서 버스 단독 이용을 허용하는지 유무에 따라 통합 정기권 시나리오 3을 구성하였다.

〈표 6-18〉 통합정기권 이용가능 수단에 따른 지역별 도입 시나리오

구분	시나리오 1		시나리오2		시나리오3	
	수도권	비수도권 소계	수도권	비수도권	수도권	비수도권
사용자	일반		일반		일반	
허용수단	지하철 단독, 지하철+버스		지하철 단독, 지하철+버스	지하철 단독, 지하철+버스, 버스 단독	지하철 단독, 지하철+버스, 버스 단독	
제외 수단	버스 단독		버스 단독	-	-	

#### 4. 사업방식

통합정기권 사업 운영 방식은 운송기관 지원과 이용자 직접 지원 방식이 가능하다. 통합정기권 운영 방식은 선불정기권, 선·후불교통카드, 알뜰교통카드 기반이 이용 가능하며, 이용자 편의성, 기본 시스템의 업그레이드 비용, 2023년 시행 가능성 등을 고려하여 알뜰교통카드 기반으로 통합정기권을 도입하는 것을 전제로 하였다.

〈표 6-19〉 통합정기권 도입사업 방식 비교

구분	운송 기관 지원	이용자 직접 지원	
	선불 정기권	선·후불교통카드	알뜰교통카드 기반
방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>기존 지하철정기권 버스 환승할인</li> <li>버스 태그 기능 추가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>지하철·버스 통합정기권 신설</li> <li>일정 금액 사용 후 초과 금액 할인</li> </ul>	
장점	<ul style="list-style-type: none"> <li>사업모델 단순</li> <li>기존 이용법 동일</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>이용자 편의 (현재 대다수 이용방식)</li> <li>정책보급 용이</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>알뜰카드(사업 안정단계) 기반 활용→1개월 소요</li> <li>다양한 요금제 설계</li> </ul>
단점	<ul style="list-style-type: none"> <li>버스 단말기 개선 要 (6개월~1년 소요)</li> <li>현금결제만 가능</li> <li>모바일 사용 불가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>카드사 공모, 상품 설계, 약관 전면개정 要 (→카드사의 소극적 참여)</li> <li>기관별 역할 재정립 要</li> <li>장기간(6개월 내외) 소요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>참여 카드사 소수 (신한·하나·우리 3개사)</li> <li>회원가입 절차 요구</li> </ul>
법적 검토	<ul style="list-style-type: none"> <li>보조금법령상 운송사 보조 불가→ 자체부담 또는 시행령 개정 要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>이용자 직접지원으로 시행령 개정 없이 가능</li> </ul>	

## 5. 통합정기권 사용 지역과 정산 방식

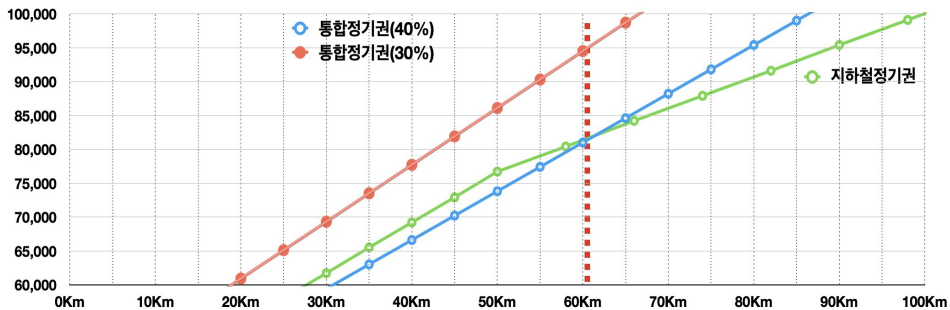
통합정기권 도입 지역은 버스+도시철도 통합환승요금체계 운영지역 뿐만 아니라 도시철도가 운영되지 않는 지역을 포함하여 전국을 도입 대상지역으로 고려하였고, 기존의 요금 배분체계 유지 및 현행 요금체계를 준수하여 거리비례요금 지역은 거리비례 요금체계 유지하고 단일 요금제 지역은 단일 요금제 정산 체계를 유지하는 것으로 통합정기권 도입에 따른 혼선의 최소화를 고려하였다.

## 6. 통합정기권 최대 할인율

- 통합정기권의 할인율은 기존의 알뜰교통카드의 할인율과 지하철정기권 할인율을 고려하여 최대 30%(신용카드 할인 포함시 40%)로 설정하였다. 단, 알뜰교통카드는 횡수에 관계 없이 최대 20%의 할인율은 제공한다.

기존의 수도권 지하철 정기권과 통합정기권 할인율에 따른 거리별 요금을 비교하면, 수도권 지하철 거리비례 정기권은 2단계 이상 구간부터 종별 교통카드운임x44회x15% 할인한 금액으로 발행하므로 38회부터 할인율이 점차 증가하여 60회 이용자에게 최대 38% 할인율 제공한다.

본 연구의 통합정기권은 할인율을 40%(카드할인 10% 포함)로 설정하고, 최대 혜택 횟수를 60회 기준으로 설정하였으며, 통합정기권의 할인전 요금체계를 기존의 지하철 거리비례 요금 체계와 동일하게 거리비례 요금(기본: 1,250원 + 추가: 100원/5km)으로 반영하였다.



[그림 6-9] 수도권 지하철 정기권과 통합정기권 할인율에 따른 거리별 요금 비교

기존 수도권 지하철 정기권은 이용제한거리가 50km가 넘는 단계에서는 이동거리 8km 마다 100원씩 증가하는 구조이므로, 할인율 40%에 거리비례요금(기본: 1,250원 + 추가: 100원/5km)의 경우 60km 이하 단계 이용자는 기존의 수도권 지하철 정기권에 비해 통합정기권을 사용하는 것이 유리(2019년 3월 기준 전체 이용자의 98%)하도록 설계하였다. 또한, 통합정기권은 횡수 비례할인율을 도입하여 이용 횡수가 증가할수록 해당 적립마일리지 비율 또한 증가하도록 설정하여 통합정기권을 통한 대중교통 이용 활성화의 효과도 고려하였다.

## 7. 선불 교통카드 vs 후불 교통카드

요금지불 방식은 기존 알뜰교통카드의 이용방식인 후불 교통카드를 기본으로 하고 정산사별 선불교통카드 도입도 허용하도록 하였다.

〈표 6-20〉 선불 교통카드와 후불 교통카드 도입방식 비교

구분	선불 교통카드	후불 교통카드
비교	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기존 지하철 정기권의 이용방식: 이용 구간을 사전에 정하고 해당 구간을 초과하는 경우 1회 더 차감 방식으로 운영</li> <li>• 지하철+버스 통합 정기권은 거리구간 뿐만 아니라 이용하는 버스의 종류에 따라 비용이 달라짐</li> <li>• 따라서 기존의 구간 지정 선불 교통카드 방식은 환승하는 버스 종류도 사전에 지정해야 하므로 이용자가 불편</li> <li>• 선불 교통카드는 티머니 제로페이×알뜰교통카드와 같이 일정 금액을 충전하는 방식으로 도입</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 알뜰교통카드 방식</li> <li>• 일정 기간, 일정 횡수 사용 분에 대해서만 할인</li> <li>• 할인 금액 산정을 위한 알뜰교통카드 시스템 업그레이드 필요</li> </ul>

## 8. 사전 이용구간 설정

한편, 이용구간에 따라, 어떤 수단을 이용하는지에 따라 비용이 달라지는 수도권 거리비례요금제의 경우 앞의 유럽 여러 국가 사례와 같이 사전에 이용 구간을 설정한 통합정기권을 구입할 경우 매우 많은 유형이 발생하게 된다. 수도권 지하철 정기권은 구간에 사용 가능한 노선이 단일하지만 버스의 경우 구간별로 사용 가능한 버스 유형이 다양하므로



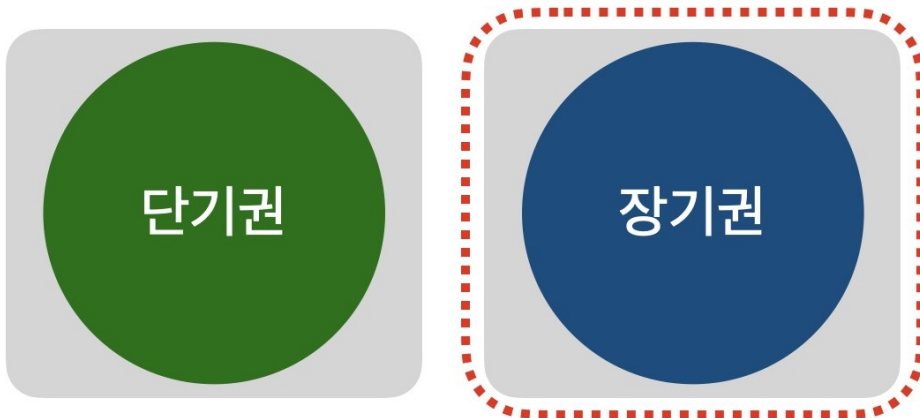
유형별 정기권에 모든 유형을 고려하기는 어렵다. 따라서 사전에 구간 설정이 없는 거리비례 유형의 정기권을 도입하는 것이 타당하다고 할 수 있다.

〈표 6-21〉 통합정기권 사전 이용 구간 설정

구분	사전 구간 설정 정기권	사전 구간 설정 없는 거리비례 정기권
비교	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기존 지하철 정기권의 이용방식</li> <li>• 정기적으로 동일한 구간을 오가는 경우에 유리</li> <li>• 설정 구간을 넘어서는 경우 횡수 차감</li> <li>• 거리 구간뿐만 아니라 이용 버스노선 종류도 사전에 정해야 함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 알뜰교통카드 방식</li> <li>• 제한된 횡수와 기간동안 사용요금에 한하여 일정 비율을 사후 보존</li> <li>• 이용 버스노선 종류에 대한 사전 고려 없어도 됨</li> <li>• 알뜰교통카드와 차별성이 없음</li> </ul>

## 9. 최대 사용가능 일수

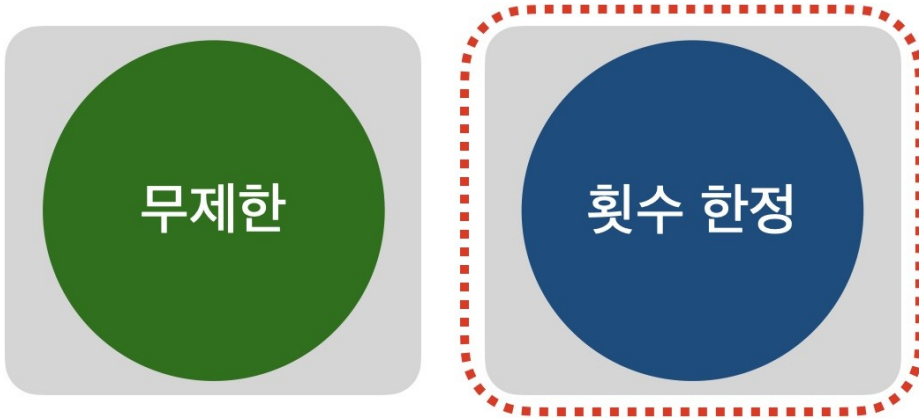
단기권은 해외 주요 도시에서 주로 (해외) 여행자를 대상으로 일정 기간동안 구간 내에는 무제한 승차가 가능한 형태로 판매되고 있으며, 국내에서는 현재 서울시(외국인전용), 부산시(지하철) 등에서 1일권~7일권을 판매 중이다. 본 연구에서는 정기권 중 30일 기간의 정기권만을 고려하였다.



[그림 6-10] 통합정기권 최대 사용가능 사용일수 설정

## 10. 최대 사용 가능 횟수

여러 해외 사례와 최근의 정책들을 고려하면 기간 한정 무제한권 도입 검토도 필요하나, 본 연구에서는 재정을 고려하여 횟수 한정 정기권만을 대상으로 한다.



[그림 6-11] 통합정기권 최대 사용가능 사용횟수 설정

기본적으로 정기권 최대 이용 가능 횟수는 효율성을 위해 지역에 따라 동일하게 최대 60회로 설정하나 지역별 차별화 전략도 필요하다. 참고로 41회 이상 이용자 비율은 수도권 14.0%, 비수도권 대도시권 광역교통권 5.7%로 3배에 가까운 차이가 있다.

<표 6-22> 대도시권 광역교통권역별 대중교통 이용횟수 비교

(단위: 만명)

권역	구분	통행횟수(회)												
		1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	60초과
수도권	이용자수	1,007.4	338.1	189.6	130.5	100.7	84.5	78.0	83.8	85.6	72.8	58.4	41.4	68.9
	누적비율 (%)	43.1	57.5	65.6	71.2	75.5	79.1	82.4	86.0	89.7	92.8	95.3	97.1	100.0
비수도권 광역권	이용자수	729.9	183.3	91.9	60.1	43.9	34.6	29.1	26.4	22.1	16.5	11.7	7.6	15.1
	누적비율 (%)	57.4	71.8	79.0	83.7	87.2	89.9	92.2	94.3	96.0	97.3	98.2	98.8	100.0
부산 울산권	이용자수	462.1	113.7	56.6	36.9	26.8	20.9	17.3	15.5	12.8	9.5	6.7	4.5	10.2
	누적비율 (%)	58.2	72.6	79.7	84.4	87.7	90.4	92.5	94.5	96.1	97.3	98.2	98.7	100.0

권역	구분	통행횟수(회)													
		1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	60초과	
대구권	이용자수	112.3	32.8	17.0	11.2	8.4	6.7	5.8	5.5	4.9	3.9	2.9	1.9	3.2	
	누적비율(%)	51.8	66.9	74.8	80.0	83.8	87.0	89.6	92.2	94.5	96.3	97.6	98.5	100.0	
광주권	이용자수	42.5	11.5	6.1	4.2	3.1	2.5	2.2	2.0	1.6	1.1	0.8	0.5	0.7	
	누적비율(%)	54.0	68.6	76.4	81.6	85.6	88.8	91.6	94.1	96.2	97.6	98.5	99.1	100.0	
대전권	이용자수	113.0	25.3	12.2	7.7	5.6	4.4	3.8	3.5	2.8	1.9	1.3	0.8	1.1	
	누적비율(%)	61.6	75.4	82.1	86.3	89.4	91.8	93.8	95.7	97.2	98.3	99.0	99.4	100.0	

## 11. 권역별 대중교통 이용자 지자체별로 세분 방안

향후 비용정산을 위해 권역별 이용자 비율을 지자체별로 세분화할 필요가 있다. 하지만, 교통카드 기록으로는 이용자의 거주지역을 확인할 수 없기 때문에 거주지역을 판단할 수 있는 합리적인 기준의 마련이 필요하다. 본 연구에서 거주지 판단은 매 통행의 첫 승차지와 마지막 하차지의 시군을 누적하여 최빈값이 50%보다 큰 경우 해당 지역을 집으로 판정하였다. 단, 최빈값이 50%보다 작을 경우 해당 기록을 주중, 주말 시간순(날짜 제외)으로 정렬하여 전체 주중, 주말 통행의 첫 승차지와 마지막 하차지가 모두 동일할 경우 해당 지역을 집으로 결정하고, 주중, 주말 승하차 지역이 일치하지 않는 경우 주말 최종 하차지를 집으로, 주말 통행기록이 없을 경우 주중 최종 하차 시간이 13시 이후라면 해당 지역을 집으로, 13시 이전이면 첫 승차지를 집으로 결정하였다.

### 제3절 통합정기권 도입 시나리오 설계

기존의 교통카드 승하차 기록 자료를 분석하여 통합정기권 도입에 따른 시나리오별 예상 이용자수, 시도별 예상 이용자수와 보조금 규모 추정하였다.

단, 코로나19에 발생에 따라 2020년 2월 이후에는 기존과 달리 대중교통 이용실적이 매우 감소하였으므로 코로나19 발생 전의 교통카드 이용 승하차 기록을 이용하여 예상 이용자수와 보조금을 추정하였다. 승하차 요금 자료가 포함되어 있으나 대도시권 광역교통권역으로 자료의 수집 지역이 제한된 2019년 3월 교통카드 이용기록의 승하차 정보를 활용하여 이용자수와 예상 보조금 규모를 추정하는데 활용하였고, 승하차 요금자료는 없지만 전국의 통행량을 알 수 있는 2020년 1월 전국 교통카드 승하차자료를 이용하여 2019년 3월 기준 대도시권 광역교통권역 예상 이용자수와 보조금 규모를 확대하여 전국 예상 이용자수와 보조금 추정하였다.

#### 1. 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오

통합정기권 예상 수요 추정 시나리오는 다음의 네 가지를 고려하였다. 첫째로, 기존의 대중교통 이용패턴을 60회로 확대하는 시나리오, 두 번째로, 알뜰교통카드 기반의 횡수별 적립률 적용 시나리오, 다음으로, 수도권 지하철 정기권과 유사한 요금 구간권 적용 시나리오, 마지막으로 43회 이상시 무료화 정기권 적용 시나리오다.

우선, 통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오1은 기존의 이용패턴 그대로 60회 이용한다고 가정한 후 할인율이 적용된 금액으로 통합정기권 구입 가정 기반 예상 이용자수를 추정한다. 이 때, 최대 이용횟수는 60회로 설정하고, 전국 지하철 단독+지하철·버스, 지방권만 버스단독 허용, 전국 버스 단독허용의 세 가지 경우를 추정 대상으로 한다.

〈표 6-23〉 통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요 추정 예시

ID	총이용 횟수(회) (A)	총이용 금액(원) (B)	60회 환산 이용금액(원) (C=60*B/A)	할인율 (D)	통합정기권 금액(원) (E = C*D)	차액(원) (B-E)	통합정기권 구매	보조금
000000	49	121,200	148,408	30%	103,886	17,314	Y	17,314

알뜰카드 기반 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오에서는 14~40회 구간 총 할인율은 알뜰교통카드보다 낮게 설정하고, 40~60회 구간 할인율은 20% 이상 ~ 30% 이하로 설정하는 것이 특징이다. 이 때에도, 최대 이용횟수는 60회로 설정하고, 앞의 경우와 동일하게 전국 지하철 단독+지하철·버스, 지방권만 버스단독 허용, 전국 버스 단독허용의 경우를 추정 대상으로 하였다.

〈표 6-24〉 알뜰카드 기반 통합정기권 예상 수요 추정 예시

회차	1	2	3	...	39	40	41	42	43	44	45	46	47
적립률	1%	2%	3%		35%	36%	36%	37%	38%	39%	50%	50%	50%
회차별 적립액(원)	22	44	66		857	879	901	923	945	967	1,237	1,237	1,237
누적 적립액(원)	22	66	132		17,149	18,029	18,930	19,854	20,799	21,767	23,003	24,240	25,477
회차	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
적립률	50%	50%	50%	50%	50%	65%	65%	65%	65%	65%	65%	65%	65%
회차별 적립액(원)	1,237	1,237	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
누적 적립액(원)	26,713	27,950	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

다음으로 요금 구간권 적용 시나리오에서는 수도권 거리비례요금제에 따른 거리대별 요금의 변화와 동일 구간이라도 수단에 따라 요금이 달라지는 것을 고려하여 회차별 요금 구간이 설정된 횟수 제한 정기권을 설계하였다. 개인별 대중교통 이용금액을 그룹화하여 정기권 구매 예상 금액대 추정하고 설정된 요금 구간 이상으로 대중교통을 이용하는 경우 추가 회수 차감하였으며, 교통카드 ID별로 회차별 총 이용요금을 150원~ 5,500원 까지 100원 단위로 그룹핑하여 최대 빈도 요금 그룹의 중앙값을 해당 ID의 통합정기권 1회 요

금으로 결정하였다. 이 외에도, 통합정기권 1회 요금 \* 60회를 30% 할인된 금액으로 통합정기권을 구매한다고 가정(43회 이상 이용시 이용자 이득)하고 교통카드 ID별 통합정기권 구매 금액과 월 총 이용금액을 비교하여 통합정기권 구매 금액이 더 적은 경우 통합정기권 이용 대상으로 선정하였다.

〈표 6-25〉 요금 구간 추정 기반 통합정기권 예상 수요 추정 예시

ID	이용횟수 (회/월)	대중교통 비용 (원/월) A	최대빈도 금액 구간 (원) B	최대빈도 금액 구간 *60회(원) C=B*60	통합정기권 구매금액 (원) D=C*0.7	할인금액 (원) A-D
++/Mj7viw+BzYm0eRRgMQ6 rwDqkrsfphey931UnzC9k=	50	63,600	1,150~ 1,250	75,000	52,500	11,100
++3Z/b1+Xogjih0rll0jLW9xAj 3+xOqjuZq/bfY8/TU=	50	70,450	1,350~ 1,450	87,000	60,900	9,550
++4RQ2Pv5nnkwaw/qCGwKf yiCUkmEu/CTlo3IRDHMwk=	50	75,800	1,450~ 1,550	93,000	65,100	10,700

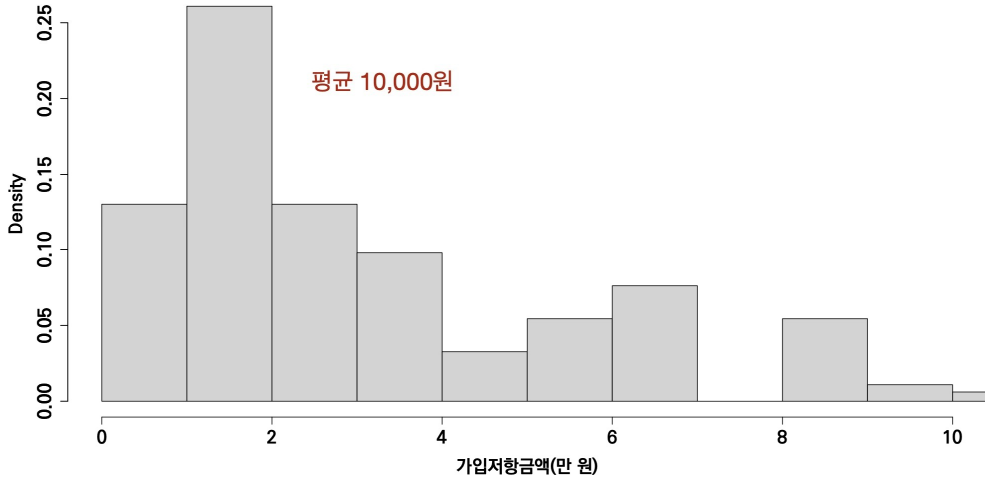
43회 이상 사용 시 무료화하는 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오에서는 월 대중교통 43회 이상 사용시 43회 회차부터 60회차까지 무료화하는 것을 목표로 설계하였다.

월 이용실적에서 회당 이용금액이 높은 순으로 정렬하여 높은 금액부터 43회 이상 회차를 무료화하는 정책과 이용실적을 일자별로 정렬하여 43회 이상 회차를 무료화하는 두 가지 방식을 고려하였다.

## 2. 가입저항금액 고려

가입저항금액이란 기존의 대중교통 이용자가 통합정기권에 가입하게 되는 최소 할인금액을 의미하며, 이용자가 통합정기권 가입을 위해 카드를 발급하거나 앱을 설치하는 등의 부가적인 행동이 의미 있다고 판단할 정도의 혜택금액 수준이다.

2017년 알뜰교통카드 도입시 설문조사 결과를 이용하여 월 대중교통 이용요금 대비 60회 정기권 판매 요금 선호도의 차이를 이용하여 가입저항금액을 산정하면 평균 10,000원 정도의 결과를 얻을 수 있으며, 0원~20,000원 까지 가입저항금액을 1,000원 단위로 조정하여 시뮬레이션 실시하였다.



[그림 6-12] 가입저항 금액 분포

### 3. 전국 통합정기권 예상 수요 추정

전국 단위의 통합정기권 예상 수요를 추정하기 위해서 요금 자료가 있는 대도시권 광역교통권을 대상으로 예상 이용인원과 보조금 규모를 산정하고 전국 대중교통 이용자 중 15회 이상 이용자수와 광역권 15회 이상 이용자수 비율을 이용하여 전국 정기권 예상 이용자수와 보조금 규모 추정하였다.

### 4. 청년층과 저소득층 예상 수요 추정

현재 알뜰 교통카드에서는 저소득층을 대상으로 추가 마일리지 적립 혜택을 제공하고 있으며, 혜택 제공 범위에 청년층을 포함할 경우를 가정하였다. 이를 위해 각 권역별 청년층 비율과 저소득층 비율 자료를 이용하여 권역별 청년층 이용 규모와 저소득층 이용 규모 추정하였다.

## 제4절 통합정기권 이용 예상 수요 분석

### 1. 통행행태 기반 통합정기권 수요 분석

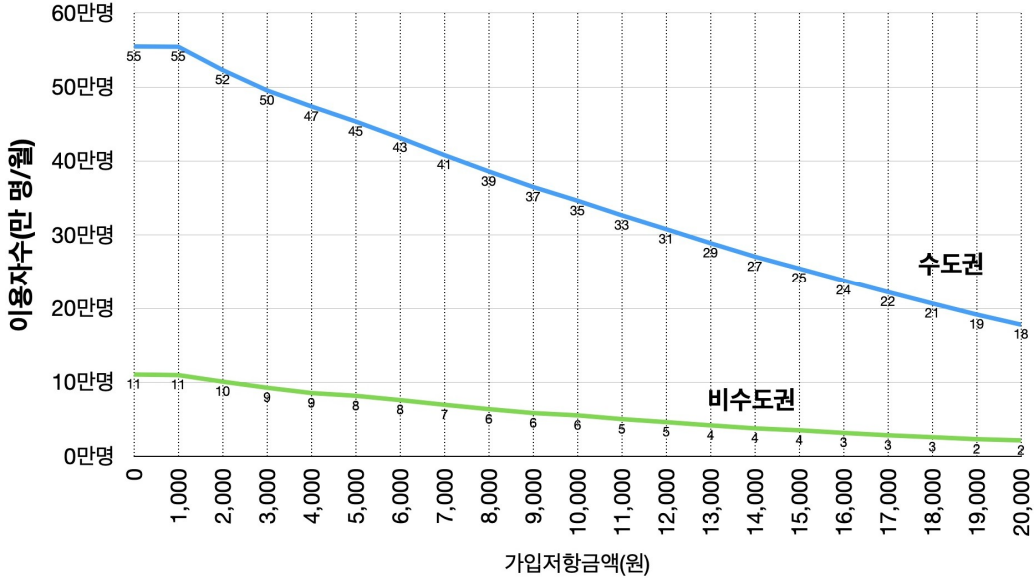
통행행태를 기반으로 통합정기권 수요분석 시 대중교통을 월 43회 이상을 이용하는 시점부터 통합정기권 사용이 유리한 사용자가 발생하였다.

〈표 6-26〉 기존 이용횟수 별 통합정기권 예상 이용자수(전국 버스 단독 허용)

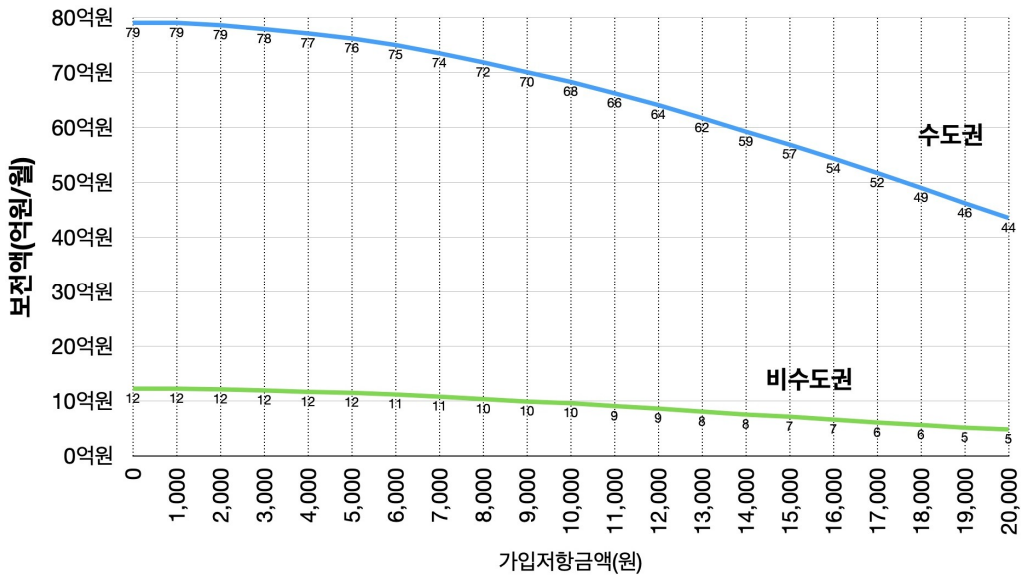
기존 이용횟수 (회)	통합정기권 예상 이용자수 (천 명)						
	수도권	부산울산권	대구권	광주권	대전권	비광역권	전국
43	167.6	20.7	8.6	3.1	5.4	6.3	211.7
44	166.2	19.7	8.4	3.1	5.0	6.0	208.4
45	157.3	18.3	8.0	2.8	4.7	5.5	196.6
46	155.6	17.5	7.7	2.6	4.4	5.1	192.8
47	145.7	15.8	7.3	2.4	4.0	4.7	179.9
48	143.5	15.0	6.8	2.2	3.8	4.5	175.9
49	135.5	13.9	6.4	2.0	3.2	4.0	165.1
50	132.5	13.3	6.1	1.9	3.3	3.8	160.9
51	124.5	11.8	5.6	1.7	3.0	3.5	150.1
52	122.8	11.6	5.3	1.7	2.7	3.2	147.3
53	113.2	10.0	4.9	1.5	2.5	2.9	135.0
54	108.9	9.4	4.4	1.3	2.2	2.6	128.9
55	99.6	8.3	4.1	1.2	2.0	2.3	117.5
56	94.2	7.5	3.6	1.1	1.8	2.1	110.4
57	85.5	6.8	3.3	1.0	1.6	1.8	100.0
58	79.9	6.4	3.0	0.9	1.5	1.7	93.3
59	72.8	5.4	2.8	0.8	1.3	1.5	84.5
60	67.5	4.9	2.5	0.8	1.2	1.3	78.3
61	601.8	42.6	19.9	6.5	9.2	10.8	690.8

가입저항금액은 앞에서 설명한 바와 같이 신규회원 가입에 따른 진입 장벽으로 해당금액 이상 할인을 받아야 통합정기권을 구입할 것으로 가정하는 금액이다.



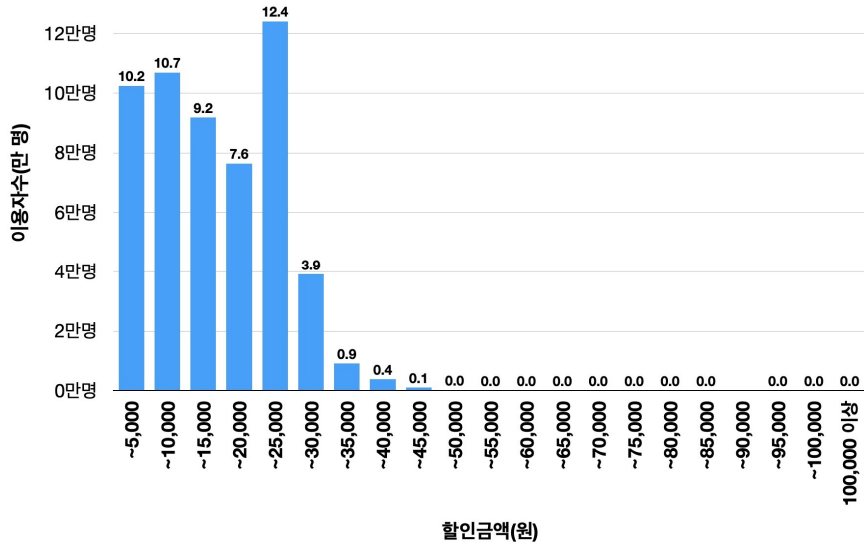


[그림 6-13] 가입저항금액별 이용자수

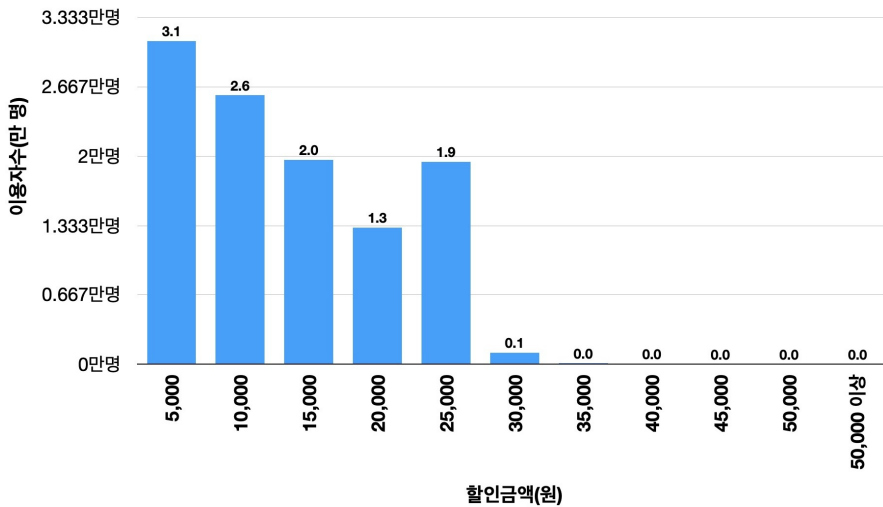


[그림 6-14] 가입저항금액별 보전액

[그림 6-15]에서 가입저항금액이 0원일 때 수도권은 마일리지적립금액 25,000원 이하가 90.4%이고 비수도권은 98.8%를 차지했다.



[그림 6-15] 할인 금액대별 권역별 이용자수(수도권, 가입저항금액 0원)



[그림 6-16] 할인 금액대별 권역별 이용자수(비수도권, 가입저항금액 0원)

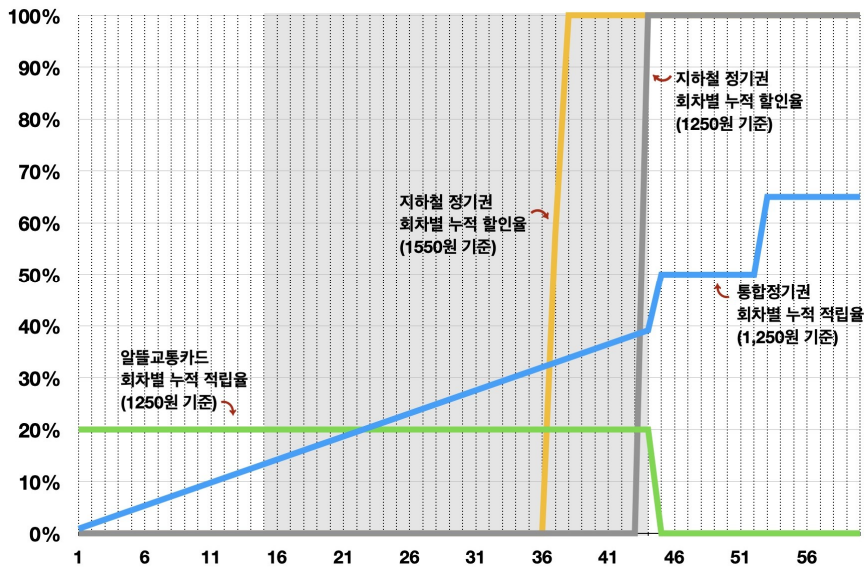
〈표 6-27〉 시나리오별 예상 수요 전망

구분	시나리오 1			시나리오2			시나리오3		
	수도권	비수도권	소계	수도권	비수도권	소계	수도권	비수도권	소계
사용자	일반			일반			일반		
허용수단	지하철 단독, 지하철+버스			지하철 단독, 지하철+ 버스	지하철 단독, 지하철+ 버스, 버스 단독		지하철 단독, 지하철+버스, 버스 단독		
제외 수단	버스 단독			버스 단독	-		-		
대상 대중교통 이용자수 (만 명/월)	1,374.0	361.2	1,735.1	1,599.8	388.5	1,988.3	2,256.3	1,491.7	3,748.0
최대 이용가능횟수 (회/월)	60회			60회			60회		
할인율 (%)	30%			30%			30%		
가입 장애금액(원)	10,000원			10,000원			10,000원		
예상 이용자수 (만 명/월)	5.2	0.7	5.9	11.9	0.8	12.7	34.6	5.5	40.2
예상 이용자비율 (%)	0.4%	0.2%	0.3%	0.7%	0.2%	0.6%	1.5%	0.4%	1.1%
보조금 총액 (억 원/월)	9.5	1.2	10.6	22.1	1.4	23.5	68.3	9.6	78.0
보조금 총액 (억 원/년)	113.6	13.9	127.6	265.6	16.4	282.0	820.0	115.6	935.5

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상(예상 이용자수는 추정 예상 사용자수는 대비 20%로 설정)

## 2. 알뜰교통카드 기반 통합정기권 수요 분석

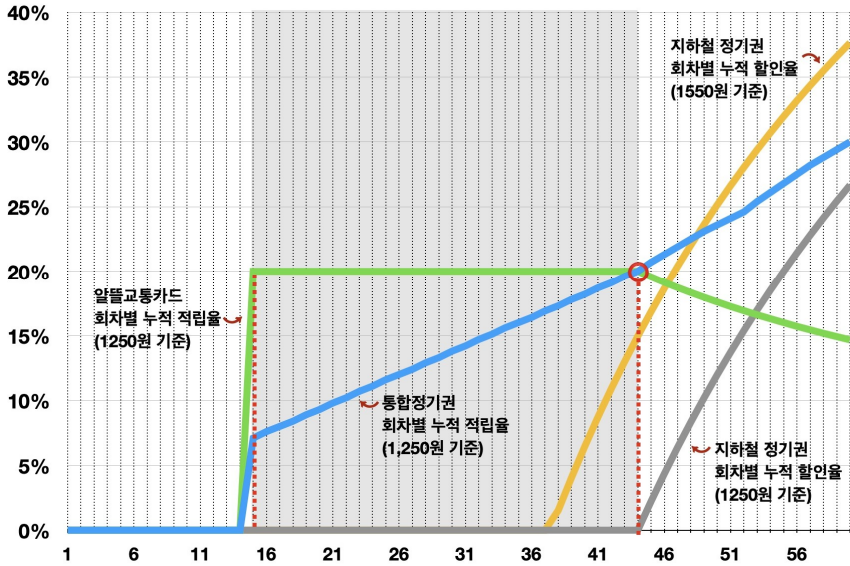
알뜰교통카드를 기반으로 했을 때 15회 이상 ~ 60회 이하 이용하는 경우에만 실제 마일리지가 적립되며 1회~14회차는 적립만 가능하며 사용은 불가능하다. 통합정기권 회차별 적립률은 44회까지 일정하게 증가하여 45회~52회는 50%, 53회~60회는 65% 적립하여 60회 적립시 총 이용금액의 최대 30%를 적립할 수 있다.



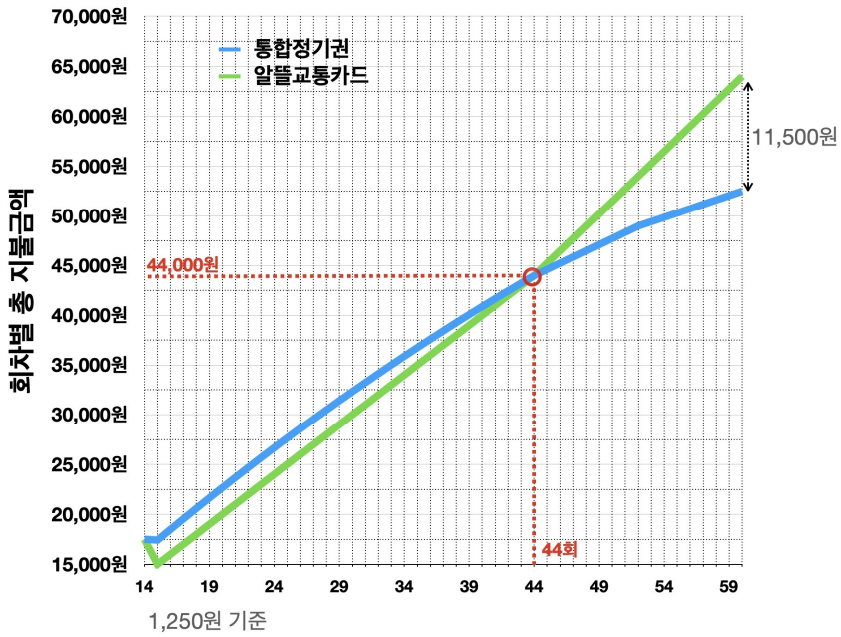
[그림 6-17] 회차별 적립률 비교

[그림 6-18]에서 알뜰교통카드 기반 조건의 경우 1회~14회차 이용요금에 대해서는 적립은 가능하나 실제 월 15회 이상 사용해야 마일리지 사용가능하다. 즉, 1회~14회차에는 마일리지 사용이 불가능하므로 총 지불금액은 대중교통 이용요금과 동일하다.

[그림 6-19]의 회차별 지불금액을 비교하면 15회~39회에는 알뜰교통카드의 적립률이 통합정기권에 비해 높으므로 통합정기권이 총 지불금액이 높다. 하지만 41회부터 통합정기권의 총 지불금액이 알뜰교통카드에 비해 낮아지며 60회 이용시 11,500원 유리(1회 요금 1,250원 기준)하게 된다.



[그림 6-18] 회차별 누적 적립률 비교



[그림 6-19] 알뜰교통카드와 통합정기권 회차별 지불금액 비교

〈표 6-28〉 시나리오별 예상 수요 전망

구분	시나리오 1			시나리오2			시나리오3		
	수도권	비수도권	소계	수도권	비수도권	소계	수도권	비수도권	소계
사용자	일반			일반			일반		
허용수단	지하철 단독, 지하철+버스			지하철 단독, 지하철+ 버스	지하철 단독, 지하철+ 버스, 버스 단독		지하철 단독, 지하철+버스, 버스 단독		
제외 수단	버스 단독			버스 단독	-		-		
대상 대중교통 이용자수 (만 명/월)	1,374.0	361.2	1,735.1	1,599.8	388.5	1,988.3	2,256.3	1,491.7	3,748.0
최대 이용가능횟수 (회/월)	60회			60회			60회		
누적할인율 (%)									
가입 장애금액(원)	0원								
예상 이용자수 (만 명/월)	48.6	9.6	58.3	83.3	11.0	94.3	150.8	57.0	207.8
예상 이용자비율 (%)	3.5%	2.7%	3.4%	5.2%	2.8%	4.7%	6.7%	3.8%	5.5%
보조금 총액 (억 원/월)	33.6	5.0	38.6	68.5	5.9	74.4	128.9	32.6	161.4
보조금 총액 (억 원/년)	403.1	60.4	463.6	822.2	70.9	893.1	1,546.7	390.7	1,937.4
인당 평균적립액 (원/년)	6,900	5,200	6,600	8,200	5,400	7,900	8,500	5,700	7,800
1차년도 이용자수 (만 명/년)	4.9	1.0	5.8	8.3	1.1	9.4	15.1	5.7	20.8
1차년도 보조금 총액(억 원/년)	10.1	1.5	11.6	20.6	1.8	22.3	38.7	9.8	48.4

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상(예상 이용자수는 추정 예상 사용자수는 대비 20%로 설정, 1차년도 이용자수는 예상 이용자수 대비 10%)

### 3. 요금 구간권 적용 시나리오 수요 분석

해당 시나리오는 개인별 대중교통 이용금액을 그룹화하여 정기권 구매 예상 금액대를 추정하고 설정된 요금 구간 이상으로 대중교통을 이용하는 경우 추가 회수를 차감하는 방식이다.

우선, 교통카드 ID별로 회차별 총 이용요금을 150원~ 5,500원 까지 100원 단위로 그룹핑하여 최대 빈도 요금 그룹의 중앙값을 해당 ID의 통합정기권 1회 요금으로 선정한다. 통합정기권 1회 요금 \* 60회를 30% 할인된 금액으로 통합정기권을 구매한다고 가정(43회 이상 이용시 이용자 이득)하고, 교통카드 ID별 통합정기권 구매 금액과 월 총 이용금액을 비교하여 통합정기권 구매 금액이 더 적은 경우 통합정기권 이용 대상으로 선정하였다.

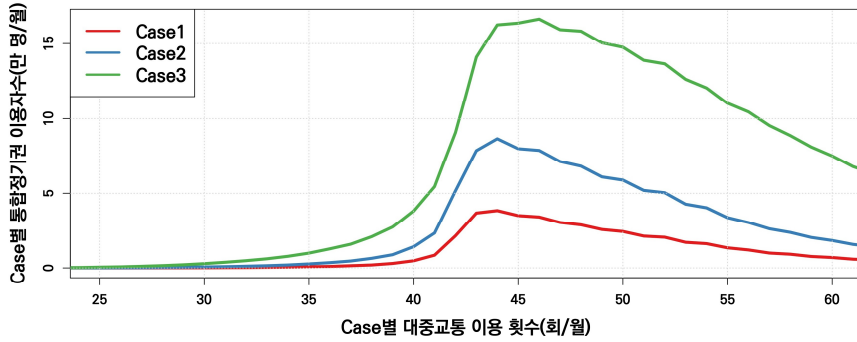
이용규모 예측 및 소요예산 산출 방법에 대해 전국 일반권 이용자 대상 정기권을 예로 들면, <표 6-29>에서 통합정기권을 도입하는 경우 전체 수단으로 확대하는 경우 연 국비 보조금액은 최대 7,258억원/년 소요 예상할 수 있다. 다만, 실제 수도권 지하철 정기권 이용자를 고려하면 통합정기권 실제 최대 이용자수는 수도권 61.3만 명, 전국 72.3만 명이 예상된다.

**〈표 6-29〉 대중교통 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정**

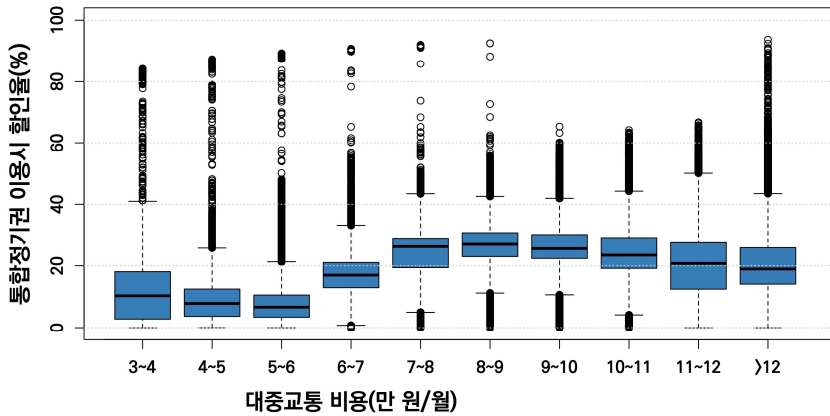
구분	Case1: 도시철도 단독 이용만 가능			Case2 도시철도를 포함하여 버스 환승하는 통행만 가능			Case3 전체 수단 이용 가능			
	수도권	비수도권 (광역권)	전국	수도권	비수도권 (광역권)	전국	수도권	비수도권 (광역권)	비수도권 (비광역권)	전국
전체 이용자수 (만 명/월)	1,374.0	361.2	1,735.1	1,599.8	388.5	1,988.3	2,256.3	1,196.8	294.9	3,748.0
월 4회 이상 이용자수 (만 명/월)	50.7	8.7	59.5	112.6	10.1	122.7	277.5	47.9	7.4	332.7
	이론상	7.9	62.2	131.6	9.3	140.9	306.6	47.1	8.0	361.6
통합 정기권 예상 이용자 수 (만 명/월)	10.9	1.6	12.4	26.3	1.9	28.2	61.3	9.4	1.6	72.3
	실제									
1인당 재정보조 금액 (원/인월)	12,858.9	9,318.0	12,409.4	15,645.4	9,413.5	15,234.7	17,709.3	11,098.0	12,172.7	16,726.6
연 국비 보조 최대 금액 (억원/년)	838.2	88.3	926.5	205.9	104.9	2,575.7	6,514.9	626.7	116.7	7,258.3

※ 통합 정기권 실제 예상이용자 수 = 통합정기권 예상이용자수 \* 20%, 국비 부담 = 재정 \* 50%, 조정계수 50% 적용  
 연 국비보조 금액 = 통합 정기권 실제 예상이용자 수 \* 신규(= 통합 정기권 예상이용자 수 \* 20%) \* 0.5(조정계수 \* 100%적립률 \* (1인당 재정보조 금액)적립액 \* 12개월 \* 50%보조율

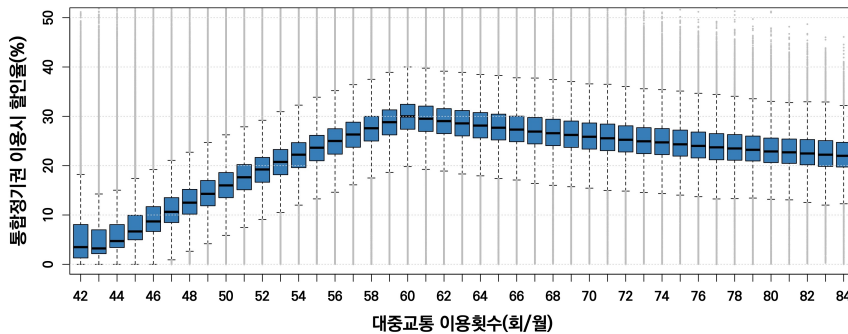




[그림 6-20] Case별 통합정기권 예상 이용자 이용횟수별 이용자수 추정 분포



[그림 6-21] 통합정기권 예상 이용자 월 대중교통 비용 대비 통합정기권 할인율 상자그림(Case3)



[그림 6-22] 통합정기권 예상 이용자 월 대중교통 이용횟수 대비 통합정기권 할인율 상자그림(Case3)

다음으로 수도권 일반권 광역버스 이용자 대상 정기권의 이용규모 예측 및 소요예산 산출을 예시를 “광역버스 수단 단독 이용 통합정기권”의 경우와 “광역버스 포함 타 수단 환승 통합정기권”의 두 가지 경우로 나누어 <표 6-30>에 표기하였다.

광역버스 기반 통합정기권은 이용자의 이용 패턴을 고려하여 최대 40회 정기권으로 설계하였으며, 통합정기권 이론상 최대 이용자수와 재정 보조 규모는 “광역버스 포함 타 수단 환승 통합정기권”에서 16만 명/월, 469억원/년 예상되나 수도권 지하철 정기권 이용자 비율을 고려하면 연 23.5억 원이 소요될 것으로 예상된다.

<표 6-30> 광역버스 기반 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정

	광역버스 단독 이용만 가능	광역버스 포함 타 수단 환승 이용 가능
전체 이용자수 (만 명/월)	213.1	339.9
월 29회 이상 이용자수 (만 명/월)	3.2	12.7
통합 정기권 이론상 예상 이용자 수 (만 명/월)	5.6	15.9
통합 정기권 실제 예상 이용자 수 (만 명/월)	1.1	3.2
1인당 재정보조 금액 (원/인·월)	19,381	24,582
이론상 월 재정 보조 규모 (억 원/년)	10.9	39.1
이론상 연 재정 보조 규모 (억 원/년)	130.6	469.0
연 국비 보조 최대 금액 (억 원/년)	6.5	23.5

※ 통합 정기권 실제 예상이용자 수 = 통합정기권 예상이용자수 \* 20%, 국비 부담 = 재정 \* 50%, 조정계수 50% 적용  
연 국비보조 금액 = 통합 정기권 실제 예상이용자 수신규( = 통합 정기권 예상이용자 수 × 20%) × 0.5조정계수 × 100%적립률 × (1인당 재정 보조 금액)적립액 × 12개월 × 50%보조율

〈표 6-31〉 광역버스 기반 통합정기권 이론상 예상 이용자 및 필요 재정 추정

총 이용 횟수	광역버스 단독 이용만 가능				광역버스 포함 타 수단 환승 이용 가능			
	보조금 지급 제외 대상자수 (명)	보조금 지급 대상자 수(명)	총 보조금 (원)	인당 평균보조금 (원/인)	보조금 지급 제외 대상자수 (명)	보조금 지급 대상자 수(명)	총 보조금 (원)	인당 평균보조금 (원/인)
20이하	2,051,604	17,889	179,650,100	10,042	3,155,470	33,519	372,668,570	11,118
21	3,457	1,114	25,655,140	23,030	10,088	1,996	51,148,770	25,626
22	3,232	1,032	26,779,780	25,949	10,025	2,023	55,945,220	27,655
23	2,855	952	26,327,580	27,655	8,822	1,901	56,334,470	29,634
24	2,811	868	26,396,270	30,410	8,812	2,021	61,643,940	30,502
25	2,678	677	23,324,290	34,452	7,304	1,962	58,105,750	29,616
26	2,671	587	21,475,200	36,585	7,349	2,229	61,520,520	27,600
27	2,397	595	22,714,540	38,176	6,062	2,523	63,511,880	25,173
28	2,205	795	21,769,580	27,383	5,115	3,832	74,494,540	19,440
29	444	2,323	23,120,400	9,953	2,097	6,149	78,357,670	12,743
30	254	2,521	29,219,230	11,590	1,921	6,993	102,436,500	14,648
31	130	2,488	34,480,940	13,859	1,468	6,653	110,319,520	16,582
32	7	2,488	38,334,730	15,408	1,604	7,400	136,924,640	18,503
33	-	2,422	40,788,380	16,841	1,220	6,544	140,685,630	21,498
34	-	2,312	45,696,050	19,765	1,308	6,935	164,721,170	23,752
35	-	2,179	47,585,130	21,838	1,107	6,455	166,923,000	25,859
36	-	2,308	55,424,650	24,014	1,345	7,219	205,851,280	28,515
37	-	1,986	53,446,260	26,912	1,071	6,360	197,504,040	31,054
38	-	1,986	57,712,530	29,060	1,483	7,287	242,881,280	33,331
39	-	1,611	52,246,580	32,431	1,018	5,922	213,722,490	36,090
40	-	1,481	51,012,980	34,445	1,425	6,802	264,762,890	38,924
40초과	-	5,520	184,769,392	33,473	3,425	26,282	1,028,235,511	39,123

- <표 6-32에> 모빌리티 기본권 통합정기권의 이용규모 예측 및 소요예산을 산출했다. 해당 정기권은 전국 일반권 이용자 대상 일 최대 2,500원으로 구매 가능한 정기권으로 설계하여, 1일 최대 2회에 한하여 각 회별로 이용거리와 이용수단에 상관없이 회당 1,250원으로 대중교통을 이용할 수 있도록 하였다. 1일 1회만 이용하는 경우에도 최대 1,250원에 이용거리와 이용수단에 상관없이 이용가능하다.

<표 6-32> 모빌리티 기본권 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정

회당 평균 이용금액 (월/회·월)	수도권			비수도권(광역권)			전국		
	전체 이용자수 (만 명)	혜택 대상자수 (만 명)	1인당 평균보조 금액 (원/인)	전체 이용자수 (만 명)	혜택 대상자수 (만 명)	1인당 평균보조 금액 (원/인)	전체 이용자수 (만 명)	혜택 대상자수 (만 명)	1인당 평균보조 금액 (원/인)
1,000원 미만	49.1	5.2	572	120.1	54.7	538	178.0	60.6	542
1,000원 이상~2,000원 미만	2,007.9	1,396.0	3,268	1,048.6	342.5	1,384	3,326.5	1,870.3	2,776
2,000원 이상~3,000원 미만	144.6	144.6	12,019	21.3	21.3	3,308	176.9	176.9	10,466
3,000원 이상~4,000원 미만	7.9	7.9	8,856	5.2	5.2	4,466	15.6	15.6	6,826
4,000원 이상~5,000원 미만	3.7	3.7	5,518	1.0	1.0	6,048	6.1	6.1	5,975
5,000원 이상~	31.3	31.3	15,806	0.5	0.5	8,194	33.3	33.3	15,393
계 (월 기준)	2,244.5	1,588.6	4,337	1,196.8	425.3	1,429	3,736.2	2,162.7	773
구분	수도권			비수도권(광역권)			전국		
이론상 월 재정보조 금액 (억 원/월)	688.9			60.8			773.1		
이론상 연 재정보조 금액 (억 원/연)	8,267.0			729.1			9,277.2		
연 국비 보조 최대 금액 (억 원/년)	413.3			36.5			463.9		

※ 통합 정기권 실제 예상이용자 수 = 통합정기권 예상이용자수 \* 20%, 국비 부담 = 재정 \* 50%, 조정계수 50% 적용  
연 국비보조 금액 = 통합 정기권 실제 예상이용자 수신규( = 통합 정기권 예상이용자 수 × 20%) × 0.5조정계수 × 100%적립률 × (1인당 재정 보조 금액)적립액 × 12개월 × 50%보조율

#### 4. 43회 이상 무료화 시나리오

43회 이상 사용 시 무료화 통합정기권은 월 대중교통 43회 이상 사용 시 43회 회차부터 60회차까지를 무료화하는 방안으로, 월 이용실적에서 회당 이용금액이 높은 순 정렬하여 높은 금액부터 43회 이상 회차를 무료화하는 정책과 이용실적을 일자별로 정렬하여 43회 이상 이용시 무료화하는 두 가지 방식을 고려하여 <표 6-33>에 표시하였다.

또한, 월 43회 이상 대중교통 이용객을 대상으로 전체 이용 금액 중 43회 이상 이용 금액에 대해 마일리지 제공하며 이용횟수는 최대 60회로 제한과 제한이 없는 두 가지 경우를 대상으로 한다.

<표 6-33> 43회 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정(이용순서대로 할인)

구분	최대 이용횟수 60회로 제한				최대 이용횟수 제한 없음			
	수도권	비수도권 (광역권)	비수도권 (비광역권)	전국	수도권	비수도권 (광역권)	비수도권 (비광역권)	전국
전체 이용자수 (만 명/월)	2,256.3	1,196.8	294.9	3,748.0	2,256.3	1,196.8	294.9	3,748.0
월 43회 이상 이용자수(만 명/월) ※ 지하철 정기권 이용자수 포함	277.5	47.9	7.4	332.7	277.5	47.9	7.4	332.7
월 43회 이상 이용자의 평균 월42회 초과 이용횟수(회/월)	10.3	9.2	8.8	10.1	12.5	10.9	10.3	12.2
월 43회 이상 이용자의 42회 초과 이용 통행 회당 평균이용 금액 (원/회)	1,386	1,213	1,283	1,362	1,381	1,205	1,283	1,357
통합정기권 예상 이용자수(만 명/월) ※ 월 43회 이상 이용자수의 40%	111.0	19.2	2.9	133.1	111.0	19.2	2.9	133.1
통합정기권 1인당 재정보조 금액 (원/인월)	14,264	11,113	11,295	13,745	17,285	13,118	13,173	16,594
연 국비 보조 예상 최대 금액(억원/년) ※ 통합정기권 예상 이용자수 * 1인당 재정보조 금액 * 12개월 * 50%(보조율)	949.8	127.8	20.0	1,097.6	1,151.0	150.8	23.3	1,325.1
1차년도 연 국비 보조 예상 금액 (억원/년) ※ 연 국비 보조 예상 최대 금액 *15%(1차년도 예상 이용자 비율)	142.5	19.2	3.0	164.6	172.7	22.6	3.5	198.8

〈표 6-34〉는 월 43회 이상 대중교통 이용객을 대상으로 전체 이용 금액 중 회당 요금 이 큰 순으로 43회 이상 이용 금액에 대해 마일리지 제공하며 이용횟수는 최대 60회로 제한과 제한이 없는 두 가지 경우를 고려한 결과이다.

〈표 6-34〉 43회 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정(회차별 비용이 큰 것부터 할인)

구분	최대 이용횟수 60회로 제한				최대 이용횟수 제한 없음			
	수도권	비수도권 (광역권)	비수도권 (비광역권)	전국	수도권	비수도권 (광역권)	비수도권 (비광역권)	전국
전체 이용자수 (만 명/월)	2,256.3	1,196.8	294.9	3,748.0	2,256.3	1,196.8	294.9	3,748.0
월 43회 이상 이용자수 (만 명/월) ※ 지하철 정기권 이용자수 포함	277.5	47.9	7.4	332.7	277.5	47.9	7.4	332.7
월 43회 이상 이용자의 평균 월42회 초과 이용횟수 (회/월)	10.3	9.2	8.8	10.1	12.5	10.9	10.3	12.2
월 43회 이상 이용자의 42회 초과 이용 통행 회당 평균이용 금액 (원/회)	1,386	1,213	1,283	1,362	1,381	1,205	1,283	1,357
통합정기권 예상 이용자수 (만 명/월) ※ 월 43회 이상 이용자수의 40%	111.0	19.2	2.9	133.1	111.0	19.2	2.9	133.1
통합정기권 1인당 재정보조 금액 (원/인월)	14,264	11,113	11,295	13,745	17,285	13,118	13,173	16,594
연 국비 보조 예상 최대 금액 (억원/년) ※ 통합정기권 예상 이용자수 * 1인당 재정보조 금액 * 12개월 * 50%(보조율)	949.8	127.8	20.0	1,097.6	1,151.0	150.8	23.3	1,325.1
1차년도 연 국비 보조 예상 금액 (억원/년) ※ 연 국비 보조 예상 최대 금액 *15%(1차년도 예상 이용자 비율)	142.5	19.2	3.0	164.6	172.7	22.6	3.5	198.8

〈표 6-35〉 시도별 43회 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정(이용순서대로 할인)

시도	월 43회 이상 이용 자수만 명/월	월 43회 이상 이용자의 평균 월42회 초과 이용 횟수(회/월)		월 43회 이상 이용자의 43회 초과 이용 통행 회당 평균이용 금액 (원/회)		통합정기권 1인당 재정보조 금액 (원/인월)		1차년도 연 국비 보조 예상 금액 (억원/년)	
		최대 60회	무제한	최대 60회	무제한	최대 60회	무제한	최대 60회	무제한
계	333	10	12	1,362	1,357	13,745	16,594	165	199
서울특별시	163	11	13	1,321	1,319	14,013	17,214	82	101
부산광역시	19	9	11	1,133	1,116	10,361	12,233	7	8
대구광역시	11	9	11	1,274	1,274	11,968	14,151	5	5
인천광역시	23	10	12	1,444	1,440	14,026	16,587	12	14
광주광역시	4	9	11	1,251	1,250	11,420	13,747	2	2
대전광역시	5	9	10	1,264	1,264	11,289	13,150	2	2
울산광역시	3	9	11	1,267	1,264	11,747	13,913	1	1
세종특별자치시	0	8	8	1,238	1,235	9,438	10,338	0	0
경기도	92	10	12	1,495	1,489	14,770	17,593	49	58
강원도	1	9	11	1,341	1,341	12,029	14,214	0	0
충청북도	1	9	10	1,215	1,215	10,732	12,532	1	1
충청남도	1	8	9	1,395	1,395	11,443	12,850	1	1
전라북도	2	9	11	1,287	1,288	11,467	13,596	1	1
전라남도	1	9	11	1,282	1,280	11,788	14,044	0	1
경상북도	2	9	10	1,294	1,294	11,580	13,431	1	1
경상남도	5	9	11	1,270	1,264	11,401	13,436	2	2
제주특별자치도	1	9	10	1,199	1,195	10,650	12,231	0	0
기타	0	9	11	1,469	1,463	13,657	15,593	0	0

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상, 기타 지역은 기반 정보 누락으로 주된 승차지역 추정 불가 자료

〈표 6-36〉 시도별 43회 통합정기권 예상 이용자 및 필요 재정 추정(회차별 비용이 큰 것부터 할인)

시도	월 43회 이상 이용 자수만 명/월	월 43회 이상 이용자의 평균 월42회 초과 이용 횟수(회/월)		월 43회 이상 이용자의 43회 초과 이용 통행 회당 평균이용 금액 (원/회)		통합정기권 1인당 재정보조 금액 (원/인월)		1차년도 연 국비 보조 예상 금액 (억원/년)	
		최대 60회	무제한	최대 60회	무제한	최대 60회	무제한	최대 60회	무제한
계	333	10	12	1,583	1,547	15,979	18,914	191	227
서울특별시	163	11	13	1,512	1,479	16,038	19,299	94	113
부산광역시	19	9	11	1,301	1,278	11,904	14,004	8	10
대구광역시	11	9	11	1,340	1,328	12,593	14,760	5	6
인천광역시	23	10	12	1,733	1,692	16,826	19,497	14	16
광주광역시	4	9	11	1,280	1,275	11,685	14,015	2	2
대전광역시	5	9	10	1,315	1,307	11,747	13,603	2	2
울산광역시	3	9	11	1,465	1,433	13,581	15,776	1	1
세종특별자치시	0	8	8	1,417	1,402	10,806	11,736	0	0
경기도	92	10	12	1,814	1,766	17,924	20,870	59	69
강원도	1	9	11	1,478	1,461	13,254	15,482	0	0
충청북도	1	9	10	1,287	1,276	11,361	13,159	1	1
충청남도	1	8	9	1,508	1,496	12,367	13,780	1	1
전라북도	2	9	11	1,382	1,369	12,318	14,448	1	1
전라남도	1	9	11	1,380	1,363	12,690	14,951	1	1
경상북도	2	9	10	1,418	1,400	12,688	14,536	1	1
경상남도	5	9	11	1,434	1,407	12,874	14,958	2	3
제주특별자치도	1	9	10	1,347	1,323	11,969	13,542	0	1
기타	0	9	11	1,763	1,724	16,393	18,372	0	0

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상, 기타 지역은 기반 정보 누락으로 주된 승차지역 추정 불가 자료



## 5. 청년층과 저소득층 통합정기권 수요 분석

알뜰교통카드 유형의 권역별 예상 이용자수를 시도별 청년층 대중교통 이용 통근 비율과 저소득층 비율을 이용하여 시도별 통합정기권 청년층과 저소득층 예상 이용자수를 산출하였다.

청년층의 법적 기준을 살펴보면, 청년기본법 제3조 1항에 청년을 19세 이상 34세 이하로 규정하였다. 교통카드 이용자 중 어린이 요금 적용은 만 6~12세, 청소년 요금 적용은 만 13~18세에 해당한다.

대중교통 이용자 중 청년층 이용자 비율은 교통카드 기록에 이용자 연령이 포함되어 있지 않아 추정값을 산출하였다. 2020년 인구주택총조사 중 전국 20% 표본에서 거주지별로 조사된 연령대별 통근·통학시 이용교통수단 자료를 활용하였고, KOSIS에서 5세 단위(20~24세, 25~29세, 30~34세)로 수단별 통근통학 인구 자료를 이용하여 대중교통 이용 청년 인구(19세~34세) 인구 추정하였다.

〈표 6-37〉 통근통학 목적 대중교통 이용자 중 청년인구 비율

	19세 이상 인구 (지하철 경로 대상 제외) (명)	청년 인구 (19세~34세) (명)	청년인구 비율 (%)
전국	5,551,101	2,523,542	45.5
대도시 광역교통권	5,175,176	2,347,426	45.4
수도권	3,985,542	1,771,491	44.4
비수도권 광역권	629,979	278,306	44.2
부산울산권	629,979	278,306	44.2
대구권	250,705	128,829	51.4
광주권	121,057	69,026	57.0
대전권	187,894	99,775	53.1
기타 지역	375,925	176,116	46.9

※ 19세 인구는 20~24세 인구의 20%로 가정

다음으로 저소득층 예상 이용자 수를 산출하였다. 법에서 구분되어있는 저소득층의 정의는 다음의 네 가지에 해당한다. 가구 소득인정액이 기준 중위소득 50% 이하인 국민, 일반적으로 기초생활수급자, 차상위계층, 한부모가정을 포함하여 통칭, 연간 소득이 기준 중위소득의 30%~50% 구간에 속하는 기초생활수급자 계층, 연간 소득이 기준 중위소득의 50%에 속하지만 기초생활수급자 자격에 미치지 못하는 차상위계층이 저소득층으로 구분된다.

저소득층 인구 비율은 보건복지부 2020년 국민기초생활보장 수급자 현황의 별첨과 KOSIS 복지부문 차상위 및 한 부모 가족 수급자 현황 자료를 활용하였다.

〈표 6-38〉 저소득층 인구 비율 추정

	전체 인구수 (명)	저소득층 인구수 (명)	저소득층 인구수 비율 (%)
전국	51,823,512	3,030,034	5.85
대도시 광역교통권	41,111,319	2,257,141	5.49
수도권	26,040,838	1,259,351	4.84
비수도권 광역권	15,070,481	997,790	6.62
부산울산권	6,678,750	430,866	6.45
대구권	3,524,608	245,977	6.98
광주권	1,766,693	141,934	8.03
대전권	3,100,430	179,013	5.77
기타 지역	10,712,193	772,893	7.22

※ 저소득층 인구는 기초생활수급자와 차상위계층을 대상으로 산정

알뜰카드 유형 통합정기권 시나리오별 예상 이용자수(가입장애 금액 0원)는 <표 6-39>와 같다.

<표 6-39> 시나리오별 계층별 예상 수요 전망

구분		시나리오 1		시나리오2		시나리오3	
		수도권	비수도권	수도권	비수도권	수도권	비수도권
사용자		일반		일반		일반	
허용수단		지하철 단독, 지하철+버스		지하철 단독, 지하철+버스	지하철 단독, 지하철+버스, 버스 단독	지하철 단독, 지하철+버스, 버스 단독	
제외 수단		버스 단독		버스 단독	-	-	
권역	계층	예산	이용자수	예산	이용자수	예산	이용자수
수도권	일반인	33.98	8.08	33.98	8.08	61.88	13.32
	청년층	15.46	3.68	15.46	3.68	28.16	6.06
	저소득층	1.98	0.48	1.98	0.48	3.62	0.78
지방 대도시권	일반인	1.36	0.82	7.42	3.94	7.42	3.94
	청년층	0.62	0.38	3.38	1.78	3.38	1.78
	저소득층	0.08	0.04	0.44	0.24	0.44	0.24
광역권 소계	일반인	35.34	8.92	41.4	12.02	69.3	17.26
	청년층	16.08	4.06	18.84	5.46	31.52	7.86
	저소득층	2.06	0.52	2.42	0.7	4.06	1.0
광역권 제외	일반인	0.68	0.18	3.68	0.9	3.68	0.9
	청년층	0.3	0.08	1.68	0.4	1.68	0.4
	저소득층	0.04	0.02	0.22	0.06	0.22	0.06
전국	일반인	36.0	9.1	45.06	12.92	72.96	18.16
	청년층	16.38	4.14	20.5	5.88	33.2	8.26
	저소득층	2.1	0.54	2.64	0.76	4.26	1.06

※ 수도권 지하철 정기권 제외, 예상 이용자수는 실제 예상사용자수는 대비 20%로 설정



대중교통 통합정기권 도입방안 연구

K  
O  
R  
E  
A  
  
T  
R  
A  
N  
S  
P  
O  
R  
T  
  
I  
N  
S  
T  
I  
T  
U  
T  
E

# [제7장]

## 결론 및 정책제언

제1절 결론  
제2절 정책제언



## 제7장 | 결론 및 정책제언

### 제1절 결론

코로나19 발생 이후 급격히 감소한 대중교통 수송실적은 2019년 연평균 대비 2022년 82.7%에 머물며 아직 완전한 회복을 하지 못한 상태로 나타나고 있다. 코로나19에 따라 대중교통 이용객의 감소는 대중교통 수익의 감소로 이어져 장래 대중교통의 지속 가능성에 대한 우려가 커지고 있는 상황이다. 해외에서는 대중교통 이용객 수 증가를 위하여 다양한 대중교통 지원 정책을 실시 중인 것으로 나타나고 있다. 독일의 경우에는 9유로 1개월 무제한권을 출시 바탕으로 대중교통의 빠른 회복을 견인하고 있으며, 미국 뉴욕에서는 지하철과 지역버스에 대하여 일주일 단위로 12회 이용 이후 무제한 무료 정책을 도입하였으며, 영국 맨체스터에서는 일 최대 요금을 22% 인하하는 등 시민의 대중교통 이용 부담을 경감하고 코로나19로 인해 위축된 대중교통 이용률 회복을 위해 새로운 정기권 도입을 시도하고 있다.

현재 수도권·부산 등 일부 지역에서 지하철을 이용할 경우 정기권 사용이 가능하나 버스 환승할인이 불가능하여 이용자가 제한적이기 때문에 이용할 수 있는 수단을 확대할 필요가 있다는 의견이 지속적으로 제기되어 왔다. 수도권 도시철도의 경우 30일간 이용 가능 별도 교통카드를 사용하여 정기권을 운영 중으로, 2019년 기준 연간 717억원 규모로 월 평균 10.6만명이 이용 중인 것으로 나타나고 있다. 최근 서울, 인천, 부산 등 여러 지자체에서 대중교통 요금 인상을 시도하고 있어 매일매일 대중교통을 이용하는 국민들의 요금 부담이 커질 것으로 보인다.

통계청 국가통계포털을 살펴보면 2022년 교통비 소비자물가지수는 2021년보다 9.7% 오른 것으로 나타나고 있다. 이는 2023년 예정된 대중교통 요금 인상에 따라 더욱 더 심화될 것으로 보인다. 따라서 대중교통을 정기적으로 이용하는 사람들을 대상으로 대중교통 요금을 할인하는 혜택을 확대하고 코로나19로 인해 감소한 대중교통 이용자수를 회복·증가시켜 대중교통 운송사업자의 사업의 지속가능성을 올리기 위해서는 대중교통 부분에 효과적인 재정 투입이 필요한 상황이다.

국내는 대중교통 운영 비용 중 실제 이용자가 운임으로 지불하는 비율이 다른 선진국에 비해 높은 것으로 나타나고 있다. 미국, 유럽 등 세계 주요 선진국에서 대중교통 운영비용 중 이용자를 통해 거두어들이는 운송수입 비중이 40~50% 정도로 절반 정도를 국가 재정을 충당하고 있다. 반면 우리나라 서울시의 경우 요금으로 운영비용을 충당하는 비율이 60%가 넘는 것으로 나타나 대중교통 운영 비용에 국가의 재정 부담 비율을 높일 필요가 있어 보인다.

해외 주요 도시는 수단별, 기간별로 요금을 할인하는 다양한 대중교통 정기권 제도를 운영 중이다. 독일에서 도입한 9유로 대중교통 정기권에 대한 SPIEGEL의 Civey 조사(2022.6.)에 따르면, 대부분의 사람들이 비용은 다소 높아지더라도 전국단위의 영구적인 9-euro 티켓을 원한다고 응답하고 있다. 9-euro 티켓 종료 후 1년에 365유로로 구매할 수 있는 신규 티켓 발매 의견에 대해서는 54%가 찬성, 26% 반대, 나머지 20%는 중립을 보였다. 2022년 7월 9유로 티켓 도입 1개월의 효과를 분석한 보고서(VDV, 2022)를 보면, 2019년 6월대비 30km~300km 거리의 이용객이 현저하게 증가한 반면, 300km이하 도로 이용 통행은 소폭 감소한 것으로 나타났다. 특히 2019년 대비 철도이용률은 1.8배 증가하였고, 9유로 티켓이 운영되는 3개월 동안 절감된 이산화탄소의 총량은 180만톤으로 동일 기간동안 아우토반에 속도제한을 도입했을 때 절감되는 배출량과 동일하다고 분석되었다. 독일은 이에 대한 후속 티켓으로 2023.5.1.부터 독일티켓(49유로 티켓) 이 도입하고 있다.

국내 전주시, 청주시 등 지자체들 또한 정기권을 도입하고 있다. 대중교통 정기권 도입된 전주시의 코로나19 이후 회복 속도가 도지역 타 시군의 회복 속도에 비해 빠르게 회복되는 것으로 나타났다. 2019년 연평균 대비 월별 일평균 대중교통 이용자 수를 보면 2022년 12월 기준으로 전주시는 113.5%로 타 시군 중앙값 104.4에 비해 매우 빠르게 회복되고 있다.

수도권 및 광역권에 거주하는 만 20세 이상 65세 미만의 일반 시민을 대상으로 정기권 도입에 따른 이용여부를 조사한 결과에 따르면 대중교통 통합정기권 제도를 도입 운영하는 것에 대해 응답자 대부분(94.8%)이 찬성하는 것으로 나타났다. 특히, 수도권 거주자의 경우 '매우 찬성한다'의 비율이 42.4%로 타 지역 대비 높은 긍정 의견이 나타났다. 응답자 10명 중 8명은 대중교통 정기권 제도를 개편한다면, '정기권으로 이용 가능한 교통수단(지하철, 버스 등)을 확대하는 개편'이 더 적절하다고 응답하였다. 특히, 평소 자가용 이용자(84.8%), 40대(83.0%), 수도권(82.5%)에서 높게 나타났다.

본 연구에서는 통합정기권을 설계하기 위하여 수혜자 그룹을 전체 대중교통 이용자 중 청소년, 어린이, 경로를 제외한 일반권 이용자만을 대상으로 통합정기권을 설계하였다.



또한 기존의 정산 체계를 유지하여 거리비례 요금제를 이용하는 지역에는 해당 정산체계를 이용하여 이용요금에 일정 비율의 마일리지 적립안을 설계하였다. 또한 정기권의 도입 취지에 맞게 일정횟수 이상 이용하는 상시 이용자를 대상으로 설계하였다. 기존의 교통카드 승하차 기록 자료를 분석하여 통합정기권 도입에 따른 시나리오별 예상 이용자수, 시도별 예상 이용자수와 보조금 규모 추정하였다. 코로나19에 발생에 따라 2020년 2월 이후에는 기존과 달리 대중교통 이용실적이 매우 감소하였으므로 코로나19 발생 전의 교통카드 이용 승하차 기록을 이용하여 예상 이용자수와 보조금 추정하였다. 승하차 요금 자료가 같이 있는 2019년 3월 전국의 대중교통 승하차 기록을 활용하여 이용자수와 예상 보조금 규모를 추정하였다. 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오는 아래와 같이 4가지를 고려하였다.

- ① 기존의 대중교통 이용패턴을 60회로 확대하는 통행패턴 기반 시나리오
- ② 알뜰교통카드 기반의 횟수별 적립율 적용 시나리오
- ③ 수도권 지하철 정기권과 유사한 요금 구간권 적용 시나리오
- ④ 43회 이상시 무료화 정기권 적용 시나리오를 고려

통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오는 기존의 이용패턴 그대로 60회 이용한다고 가정한 후 할인율이 적용된 금액으로 통합정기권 구입 가정 기반 예상 이용자수 추정하였다. 알뜰카드 기반 통합정기권 예상 수요 추정 시나리오는 14~40회 구간 총 할인율은 알뜰교통카드보다 낮게 설정하고, 40~60회 구간 할인율은 20% 이상 ~ 30% 이하로 설정하였다.

〈표 7-1〉 통행패턴 기반 통합정기권 예상 수요

구분	수도권	비수도권	소계
사용자		일반	
대상 대중교통 이용자수 (만 명/월)	2,256.3	1,491.7	3,748.0
최대 이용가능횟수 (회/월)		60회	
할인율 (%)		30%	
가입 장애금액(원)		10,000원	
예상 이용자수 (만 명/월)	34.6	5.5	40.2
예상 이용자비율 (%)	1.5%	0.4%	1.1%
보조금 총액 (억 원/월)	68.3	9.6	78.0
보조금 총액 (억 원/년)	820.0	115.6	935.5

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상(예상 이용자수는 추정 예상 사용자수는 대비 20%로 설정)

〈표 7-2〉 시나리오별 예상 수요 전망

구분	시나리오 1			시나리오2			시나리오3		
	수도권	비수도권	소계	수도권	비수도권	소계	수도권	비수도권	소계
사용자	일반			일반			일반		
허용수단	지하철 단독, 지하철+버스			지하철 단독, 지하철+ 버스	지하철 단독, 지하철+ 버스, 버스 단독		지하철 단독, 지하철+버스, 버스 단독		
제외 수단	버스 단독			버스 단독	-		-		
대상 대중교통 이용자수 (만 명/월)	1,374.0	361.2	1,735.1	1,599.8	388.5	1,988.3	2,256.3	1,491.7	3,748.0
최대 이용가능횟수 (회/월)	60회			60회			60회		
누적할인율 (%)									
가입 장애금액(원)	0원								
예상 이용자수 (만 명/월)	48.6	9.6	58.3	83.3	11.0	94.3	150.8	57.0	207.8
예상 이용자비율 (%)	3.5%	2.7%	3.4%	5.2%	2.8%	4.7%	6.7%	3.8%	5.5%
보조금 총액 (억 원/월)	33.6	5.0	38.6	68.5	5.9	74.4	128.9	32.6	161.4
보조금 총액 (억 원/년)	403.1	60.4	463.6	822.2	70.9	893.1	1,546.7	390.7	1,937.4
인당 평균적립액 (원/년)	6,900	5,200	6,600	8,200	5,400	7,900	8,500	5,700	7,800
1차년도 이용자수 (만 명/년)	4.9	1.0	5.8	8.3	1.1	9.4	15.1	5.7	20.8
1차년도 보조금 총액(억 원/년)	10.1	1.5	11.6	20.6	1.8	22.3	38.7	9.8	48.4

※ 2019년 3월 기준 일반권 이용자 대상(예상 이용자수는 추정 예상 사용자수는 대비 20%로 설정, 1차년도 이용자수는 예상 이용자수 대비 10%)

## 제2절 정책제언

국민의 통합정기권 도입 요구사항을 반영하고자, 대중교통을 이용하는 이용자를 대상으로 설문조사를 실시한 결과 전체 응답자 중 80%가 기존의 정기권을 이용 가능한 교통수단을 확대하는 통합정기권 도입으로 제도 개편을 원하고 있는 것으로 나타났다. 기존의 지하철 정기권을 버스로 확대하는 통합정기권 도입에 대해서 95% 가까이 찬성 의견을 내놓고 있으며, 정기권 발행 시, 정기권을 구입할 의사가 88%로 높게 나타났다.

기존 수도권 지하철 정기권 이용자의 월 이용 빈도는 한 달 40회~50회에 집중적으로 분포하고 있다. 버스와 지하철을 동시에 이용하여 환승 통행하는 비율은 전체 수도권 통행 중 19%를 차지 통행에 대해 환승 할인가 가능하도록 횡수 기준 정기권 도입이 필요하다.

대중교통 통합정기권 도입을 위한 기본 방향은 기존의 국내 정기권 제도를 분석하고 이에 대한 설문조사와 최근 다양하게 도입되고 있는 해외의 정기권 제도를 바탕으로 수립하여야 한다. 이를 위해 통합정기권 도입을 위해 지역별 통행행태의 차이, 기존 요금체계와 정산 인프라, 통합정기권 이용자의 요금 혜택 증대, 정부와 지자체의 재정부담 최소화를 위한 전략 검토가 필요하다.

통합정기권 제도 도입에는 지역별 대중교통 이용자의 통행 행태 분석과 주 이용 수단에 대한 특성 분석이 필요하다. 수도권과 비수도권에 따라 월 평균 대중교통 이용횟수의 편차가 크기 때문에 수도권에 맞춰 월 45회 이상 대중교통 이용자가 혜택을 받을 수 있는 통합정기권을 도입할 경우 대부분의 혜택에 수도권 대중교통 이용객에게 집중될 가능성이 높다. 따라서 월 이용 정기권을 기반으로 지역별 대중교통 이용객 특성에 따라 1주일권, 15일권 등 다양한 권종의 대중교통 정기권 설계가 필요하다.

기존 국내에서 출시된 대중교통 정기권은 지하철에 한정되어 이용이 가능한 정기권으로 버스와 지하철을 동시에 이용하는 대다수의 대중교통 이용객은 정기권 구입의 필요성을 느끼지 못하는 상황이다. 또한 알뜰교통카드는 도보나 자전거를 이용하여야만 마일리지 지급되어 이용에 편리성이 떨어졌다. 따라서 통합정기권은 기존의 대중교통 이용객의 기존의 통행 방식이나 통행패턴에 특별한 변화가 없이 정기권으로 대중교통을 이용하면 혜택을 받을 수 있도록 편의성을 향상하여야 한다.

전국의 대중교통 지불과 정산 체계에 새로운 통합정기권을 도입하는 일은 기존의 정산 체계와 지불 인프라에 대한 대규모 개선을 동반할 수 있다. 이는 막대한 인프라 교체 비용을 야기할 수 있으므로 가능한 한 기존의 정산 체계와 요금 징수 인프라를 활용할 수 있는 통합정기권 도입 방안이 강구되어야 한다. 또한, 대부분의 대도시광역교통권은 대중교통 이용시 환승이 가능한 통합환승체계가 도입되어, 운송 기간, 운송수입금 정산 배분이 매우 복잡하게 얽혀 있다. 통합정기권이 도입되더라도 이용자들이 지불한 교통요금을 정산 체계를 그대로 유지하는 방법에서 검토할 필요가 있다.

통합정기권 도입은 대중교통 이용자의 실질적인 요금의 경감과 기존에 대중교통을 이용하지 않던 사람들이 대중교통으로 전환하는 것을 목적으로 한다. 따라서 통합정기권의 도입으로 대중교통 이용자가 실질적으로 대중교통 요금을 절감받을 수 있는 제도가 필요하다. 이를 위해 대중교통 바우처 지원과 같은 기존의 대중교통 지원 정책의 재원을 통합하거나 통합정기권을 구매하여 직원들에게 배포한 사업주에 대한 세제혜택 제도 도입, 대중교통 이용 요금에 대한 연말 정산 환급 혜택의 확대 등을 통한 재원 마련 방안도 동시에 필요하다.

통계청의 가계의 월평균 가계 총지출대비 교통부문 지출 금액을 조사하는 가계동향조사에 따르면 소득이 높을수록 교통부문의 지출이 증가하고, 이중 대중교통 부분의 지출 또한 증가하고 있는 것을 볼 수 있다. 물론 소득이 높을수록 저소득층에 비해 높은 비용의 대중교통 수단을 이용할 가능성이 높아지며 이에 따라 총 비용의 증가한 것으로 나타날 수는 있다. 따라서 대중교통 이용의 혜택이 저소득층에 더 많이 돌아갈 수 있도록 통합정기권으로 이용할 수 있는 수단과 이용횟수에 대한 검토가 필요하다.

## 참고문헌

### [국내문헌]

- 감사원(2020.5), “인천광역시 시내버스 준공영제 운용실태 감사보고서”  
경기도청, <https://www.gg.go.kr/contents/contents.do?ciIdx=629&menuId=2344>.  
(검색일: 2022.3.21.)
- 공항철도, <https://www.arex.or.kr/>  
「광주광역시 대중교통지원 및 한정면허 등에 관한 조례」 제3조 제2항 제5·6조  
교통수단별 수송분담률,  
<https://www.index.go.kr/unify/idx-info.do?idxCd=4259>  
「대구광역시 여객자동차 운수사업 지원 조례」 제3조 제3호  
대구광역시청 감사위원회(2022), “시내버스 재정지원금 집행실태 특정감사”  
「대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례」 제3조 제1호  
「부산광역시 여객자동차 운수사업의 재정지원 등에 관한 조례」 제2조 제3·4호  
부산광역시청 조사담당관(2019.3), “시내버스 준공영제 감사 결과”  
부산교통공사 홈페이지, 「정기승차권」, [https://www2.humetro.busan.kr/homepage/chs/page/subLocation.do?menu\\_no=1001010501](https://www2.humetro.busan.kr/homepage/chs/page/subLocation.do?menu_no=1001010501), (검색일: 2022.08. 09.)  
부천 홈페이지, 「통합마일리지」, <https://bcnanurim.kr/?page=103&tab=0>, (검색일: 2022.08.16.)  
서울교통공사, <http://www.seoulmetro.co.kr/kr/page.do?menuIdx=354>. (검색일: 2022.3.21.)  
「정기권」, <http://www.seoulmetro.co.kr/kr/page.do?menuIdx=355>, (검색일: 2022.08. 09.)  
서울시 생활이동 인구, <https://data.seoul.go.kr/dataVisual/seoul/seoulLivingMigration.do>  
서울특별시 교통, [https://news.seoul.go.kr/traffic/traffic\\_price](https://news.seoul.go.kr/traffic/traffic_price). (검색일: 2023.3.21.)  
「서울특별시 여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례」 제3조 제2항 제4호 서울특별시청,  
<https://news.seoul.go.kr/traffic/archives/508832>. (검색일: 2023.3.20.)  
슈퍼무브 홈페이지, 「슈퍼패스」, <https://www.supermove.co.kr/superpass>, (검색일: 2022.08.16.)

신분당선, <https://www.shinbundang.co.kr/>

안근원 외(2018). 「정기권 도입 및 운영에 관한 연구」, 한국교통연구원

알뜰교통카드 홈페이지, 「마일리지 적립안내」, [https://alcard.kr/info/intro\\_02.do](https://alcard.kr/info/intro_02.do),  
(검색일: 2022.06.13.)

「울산광역시 여객자동차 운수사업의 재정지원 등에 관한 조례」 제3조 제3·5·6·7호  
윤상원 외(2022). 「지방 대도시권 광역 대중교통 통합요금체계 재편 방안」

이재영(2017). 『이용자편의 향상을 위한 대중교통요금체계 개선 방안』

「인천광역시 여객자동차 운수사업 등에 관한 조례」 제3조 제2항 제2·4호

인천교통공사 홈페이지, 「정기승차권」, <https://www.ictr.or.kr/main/railway/guidance/ticket.jsp>, (검색일: 2022.08.09.)

인천버스정보, <http://bus.incheon.go.kr/bis/fare.view>.(검색일: 2022.3.21).

전주시청 홈페이지, 「전주시내버스 정기권」, <https://palbok.jeonju.go.kr/index.9is?contentUId=9be517a77b61b86f017b8057dd9833b2>, (검색일: 2022.08.16.)

광주광역시 교통, <https://www.gwangju.go.kr/traffic/contentsView.do?pageId=traffic32>.(검색일: 2023.3.21.)

대전광역시청, [https://www.daejeon.go.kr/drh/depart/board/boardNormalView.do?boardId=normal\\_0179&menuSeq=2709&ntatcSeq=1336773770](https://www.daejeon.go.kr/drh/depart/board/boardNormalView.do?boardId=normal_0179&menuSeq=2709&ntatcSeq=1336773770) .(검색일: 2023.3.20.)

한국운수산업연구원, (2019), “대중교통 활성화, 버스 준공영제가 답이다”

대중교통 편도요금, (2022) 「버스교통」 2022년 겨울호 MTA, barometer 2022 based on 2020 DATA 16th edition Wikipedia, List of OECD regions by GDP(PPP) per capita

<https://www.opal.com.au/en/opal-fares/>

<https://www.gotokyo.org/kr/index.html> <https://new.mta.info/>

KOSIS 가계동향조사 전국 소득10분위별 가구당 가계수지 (1인이상 가구)

국내 교통바우처

정부 24 「보조금 24」

## [국외문헌]

파리시 존 구분, <https://parisbytrain.com/paris-metro/#mobilis> (2022.06.02.)

파리 정기권, 파리교통공사(RATP) 홈페이지,

<https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs>, (검색일: 2022.06.02.)

<https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs/mobilis>, (검색일: 2022.06.02.)

<https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs>, (검색일: 2022.06.02.)

<https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs>, (검색일: 2022.06.02.)

<https://www.ratp.fr/en/antipollution-travel-pass>, (검색일: 2022.06.02.)

<https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs/navigo-annual-travel-pass>, (검색일: 2022.06.02.)

<https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs/navigo-youth-weekend>, (검색일: 2022.06.02.)

영국 존 구분, <https://cdn.shortpixel.ai/spai/>. (검색일: 2022.6.3.)

트랜스포트 포 런던 홈페이지,

<https://tfl.gov.uk/fares/find-fares/bus-and-tram-fares> (검색일: 2022.6.3.)

<https://tfl.gov.uk/fares/find-fares/tube-and-rail-fares> (검색일: 2022.6.3.)

메트로폴리탄 트랜스포테이션 오소리티 홈페이지, <https://bulkmetrocard.mta.info/collections/unlimited-ride-metrocards>, (검색일: 2022.6.3.)

도쿄메트로 홈페이지,

<https://www.tokyometro.jp/ticket/types/regular/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.tokyometro.jp/ticket/types/pass/all/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.tokyometro.jp/ticket/types/pass/all/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.tokyometro.jp/ticket/types/pass/all/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.tokyometro.jp/ticket/types/pass/commuter/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.tokyometro.jp/kr/ticket/1day/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.tokyometro.jp/kr/ticket/1day/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.tokyometro.jp/kr/ticket/1day/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.tokyometro.jp/kr/ticket/1day/index.html>, (검색일: 2022.7.20.)

로마 존 구분, <https://www.romanticholidayromebb.com/images/Schermata-2017-04-26-alle-10.18.30.png>, (검색일: 2022.8.19.)

로마 코뮤네 전철 및 버스 주식회사 홈페이지, <https://www.atac.roma.it/en/tickets-and-passes/cards#MetrebusCard>, (검색일: 2022.7.19.)

<https://romaflex.atac.roma.it/>, (검색일: 2022.7.19.)

<https://www.atac.roma.it/en/tickets-and-passes/10-bit>, (검색일: 2022.7.19.)

독일 베를린, <https://www.berlin-welcomecard.de/sites/all/themes/bwc/img/berlin-karte-abc.svg> (검색일: 2022.7.20.)

D-ticket 홈페이지, <https://www.d-ticket.info/>, (검색일: 2023.6.19.)

Victoria Public Transportation 홈페이지, <https://www.ptv.vic.gov.au/tickets/myki/buy-a-myki-and-top-up/myki-pass/>, (검색일: 2022.7.20.)

Your go-to guide to Myki, <https://www.ptv.vic.gov.au/tickets/myki/buy-a-myki-and-top-up/>, (검색일: 2022.7.20.)

<https://www.ptv.vic.gov.au/footer/legal-and-policies/victorian-fares-and-ticketing-manual/>, (검색일: 2022.7.20.)

홍콩 지하철 홈페이지, [https://www.mtr.com.hk/en/customer/tickets/about\\_octopus.html](https://www.mtr.com.hk/en/customer/tickets/about_octopus.html), (검색일: 2022.7.20.)

[https://www.mtr.com.hk/ch/customer/images/frequent\\_user\\_passes/Table\\_v5.jpg](https://www.mtr.com.hk/ch/customer/images/frequent_user_passes/Table_v5.jpg), (검색일: 2022.7.20.)

[https://www.mtr.com.hk/en/customer/tickets/day\\_pass\\_tourist.html](https://www.mtr.com.hk/en/customer/tickets/day_pass_tourist.html), (검색일: 2022.7.20.)

<https://map.google.com/> (검색일: 2022.7.20.)

#### 9유로티켓 개요

<https://www.german-way.com/travel-and-tourism/public-transport-in-germany/about-germanys-9-euro-ticket/>, (검색일: 2023.03.20.)

<https://www.falstaff.com/en/news/germany-says-goodbye-to-9-euro-public-transport-ticket>, (검색일: 2023.03.20.)

#### 9유로티켓 결과

<https://www.dw.com/en/germanys-9-euro-travel-ticket-success-or-failure/a-62329405>, (검색일: 2023.03.11.)

<https://www.ft.com/content/7a9973cd-ea91-42a9-a79f-4a8c5bf93500>, (검색일: 2023.03.11.)

[https://www.vdv.de/presse.aspx?id=df893fc7-1759-497b-9488-ce4631b9b01c&mode=detail&coriander=V3\\_1a0fa46f-e58e-ab5a-0cde-ddc8019617b8](https://www.vdv.de/presse.aspx?id=df893fc7-1759-497b-9488-ce4631b9b01c&mode=detail&coriander=V3_1a0fa46f-e58e-ab5a-0cde-ddc8019617b8), (검색일: 2023.03.11.)

<https://publishup.uni-potsdam.de/opus4-ubp/frontdoor/deliver/index/docId/55846/file/cepa50.pdf>, (검색일: 2023.03.11.)

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/9-euro-ticket-beschlossen.html>, (검색일: 2023.03.11.)

[https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22\\_284\\_12.html](https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22_284_12.html), (검색일: 2023.03.11.)

[https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22\\_284\\_12.html](https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22_284_12.html), (검색일: 2023.03.11.)

[https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22\\_284\\_12.html](https://www.destatis.de/EN/Press/2022/07/PE22_284_12.html), (검색일: 2023.03.11.)

<https://www.statista.com/chart/28115/9-euro-ticket-rail-trips-taken/>, (검색일: 2023.03.11.)



## 대중교통 할인

<https://new.mta.info/fares>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://www.boston.com/news/local-news/2022/03/24/mbta-five-day-commuter-rail-flex-pass/>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://metra.com/fares>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://www.bbc.com/news/uk-england-manchester-62793407>,  
(검색일: 2023.05.12.)

<https://www.falstaff.com/en/news/germany-says-goodbye-to-9-euro-public-transport-ticket>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://www.transperth.wa.gov.au/tickets-fares/free-travel>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://www.stuff.co.nz/national/health/coronavirus/120515860/coronavirus-public-transport-in-auckland-likely-to-reduce-to-weekend-levels>,  
(검색일: 2023.05.12.)

## 국가별 무상교통 도입

<https://www.dw.com/en/luxembourg-makes-public-transport-free/a-52582998>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://timesofmalta.com/articles/view/live-blog-budget-2022-as-it-happens.907150>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://www.economist.com/europe/2019/05/09/free-public-transport-in-estonia>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://www.france24.com/en/20171109-france-french-cities-public-transport-free-dunkirk-compiegne>, (검색일: 2023.05.12.)

<https://www.timeout.com/news/spains-free-rail-ticket-scheme-has-been-extended-until-december-040323>, (검색일: 2023.05.12.)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Free\\_public\\_transport](https://en.wikipedia.org/wiki/Free_public_transport), (검색일: 2023.05.12.)

[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_free\\_public\\_transport\\_routes](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_free_public_transport_routes),  
(검색일: 2023.05.12.)

## 국내·외 정기권 현황

BVG 독일 베를린 시내 교통정보 사이트, [www.bvg.de](http://www.bvg.de), (검색일: 2023.7.31.)

파리: 파리교통공사(RATP) 홈페이지, <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs>, (검색일: 2023.7.31.)

런던: Transport for London 홈페이지, <https://tfl.gov.uk/fares-and-payments>, (검색일: 2023.7.31.)

뉴욕: MTA. Info, “Fares&Metrocard”, <http://web.mta.info/metrocard/mcgtreng.htm>,  
(검색일: 2023.7.31.)

시카고: Chicago Transit Authority 웹페이지 <https://www.transitchicago.com/fares/>,  
(검색일: 2023.7.31.)

워싱턴D.C: <https://www.wmata.com/fares/basic.cfm>, (검색일: 2023.7.31.)

밴쿠버: TransLink 웹 페이지 <https://www.translink.ca/transit-fares/compass-card>,  
(검색일: 2023.7.31.)

토론토: Toronto Transit Commission 웹 페이지 <https://www.ttc.ca/Fares-and-passes>,  
(검색일: 2023.7.31.)

동경: 도쿄메트로 홈페이지, [http://www.tokyometro.jp/lang\\_kr/ticket/types/index.html](http://www.tokyometro.jp/lang_kr/ticket/types/index.html),  
(검색일: 2023.7.31.)

타이베이: Metro Taipei 웹 페이지 <https://m.metro.taipei/kr/ticketinfo.html>,  
(검색일: 2023.7.31.)

멜버른: Public Transport Victoria 웹페이지 [https://www.ptv.vic.gov.au/tickets/fares/  
metropolitan-fares/](https://www.ptv.vic.gov.au/tickets/fares/metropolitan-fares/), (검색일: 2023.7.31.)

로마: <https://www.atac.roma.it/biglietti-e-abbonamenti>, (검색일: 2023.7.31.)

부다페스트: [https://overseas.mofa.go.kr/hu-ko/brd/m\\_9713/view.do?seq=1344460](https://overseas.mofa.go.kr/hu-ko/brd/m_9713/view.do?seq=1344460),  
(검색일: 2023.7.31.)

D-TICKET, 「<https://www.d-ticket.info/>」 (2023.09.14.)

독일운송회사협회, 「[https://www.vdv.de/presse.aspx?id=664be347-c27e-4641-b6  
54-81bfc96c1998&mode=detail](https://www.vdv.de/presse.aspx?id=664be347-c27e-4641-b654-81bfc96c1998&mode=detail)

독일운송회사협회, 「<https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>」  
iledefrance-mobilites(일드프랑스 모빌리티)

「[https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/navigo-acces-a-toutes-l  
es-mobilites-en-ile-de-france](https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/navigo-acces-a-toutes-les-mobilites-en-ile-de-france)」

[https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/transports-un-pass-rail-  
a-la-francaise-pour-49-euros\\_6052610.html](https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/transports-un-pass-rail-a-la-francaise-pour-49-euros_6052610.html)

# 부 록

1. 대도시권 광역교통권역별 대중교통 이용횟수 분포 (전체이용자)
2. 대도시권 광역교통권역별 대중교통 이용횟수 분포 (일반권 이용자)
3. 대도시권 광역교통권역별 대중교통 이용횟수 분포 (일반권 이용자, 회차별 대중교통 이용요금 0인 건 제외)
4. 세계 여러 도시의 대중교통 무료 운영 현황
5. 통합정기권 설문 결과



## 부록1. 대도시권 광역교통권역별 대중교통 이용횟수 분포(전체 이용자)

이용 횟수 (회)	수도권		부산울산권		대구권		광주권		대전권		비광역권		전국	
	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)
1	343.3	12.6	217.9	23.6	36.0	15.3	16.0	18.1	47.1	23.2	86.3	24.4	746.6	16.5
2	362.5	25.8	163.2	41.3	37.6	31.2	13.4	33.3	35.4	40.7	56.3	40.4	668.4	31.2
3	194.5	32.9	77.9	49.7	18.6	39.1	6.8	40.9	16.7	48.9	29.7	48.8	344.2	38.8
4	175.8	39.3	63.1	56.5	16.6	46.1	5.8	47.5	13.6	55.6	23.3	55.4	298.3	45.3
5	120.3	43.7	42.0	61.1	11.1	50.8	4.0	52.1	9.2	60.2	16.5	60.1	203.1	49.8
6	107.2	47.7	35.5	64.9	9.9	55.0	3.5	56.1	8.0	64.1	14.0	64.0	178.2	53.7
7	82.7	50.7	27.2	67.9	7.6	58.2	2.8	59.2	6.2	67.2	11.2	67.2	137.7	56.8
8	76.7	53.5	24.1	70.5	7.1	61.3	2.6	62.1	5.6	69.9	9.8	70.0	125.9	59.5
9	63.3	55.8	19.6	72.6	5.7	63.7	2.1	64.5	4.5	72.2	8.2	72.3	103.4	61.8
10	59.5	58.0	17.7	74.5	5.2	65.9	1.9	66.7	4.1	74.2	7.3	74.4	95.7	63.9
11	51.4	59.9	14.9	76.1	4.5	67.8	1.7	68.6	3.4	75.9	6.4	76.2	82.3	65.7
12	48.3	61.6	13.5	77.6	4.2	69.6	1.6	70.3	3.1	77.4	5.7	77.8	76.3	67.4
13	42.6	63.2	11.8	78.9	3.6	71.1	1.4	71.9	2.7	78.7	5.0	79.2	67.1	68.9
14	40.1	64.7	10.9	80.0	3.4	72.5	1.3	73.3	2.5	79.9	4.6	80.5	62.8	70.3
15	36.2	66.0	9.8	81.1	3.0	73.8	1.2	74.6	2.2	81.0	4.2	81.7	56.6	71.5
16	34.6	67.2	9.2	82.1	2.9	75.0	1.1	75.9	2.1	82.0	3.9	82.8	53.8	72.7
17	31.5	68.4	8.4	83.0	2.6	76.2	1.0	77.0	1.9	83.0	3.6	83.8	49.0	73.8
18	30.1	69.5	7.9	83.9	2.5	77.2	1.0	78.1	1.8	83.9	3.4	84.8	46.7	74.8
19	28.1	70.5	7.3	84.7	2.3	78.2	0.9	79.2	1.6	84.6	3.2	85.7	43.4	75.8
20	27.3	71.5	7.1	85.4	2.2	79.1	0.9	80.2	1.6	85.4	3.0	86.5	42.1	76.7
21	25.4	72.5	6.5	86.1	2.1	80.0	0.8	81.1	1.5	86.1	2.7	87.3	38.9	77.6
22	24.6	73.4	6.2	86.8	2.0	80.8	0.8	81.9	1.4	86.8	2.6	88.0	37.4	78.4
23	23.1	74.2	5.8	87.4	1.9	81.6	0.7	82.8	1.3	87.4	2.4	88.7	35.2	79.2
24	22.6	75.0	5.5	88.0	1.8	82.4	0.7	83.6	1.2	88.0	2.3	89.4	34.2	79.9
25	21.3	75.8	5.1	88.6	1.7	83.1	0.7	84.3	1.2	88.6	2.1	90.0	32.1	80.6
26	20.8	76.6	5.0	89.1	1.6	83.8	0.7	85.1	1.1	89.2	2.0	90.6	31.2	81.3
27	19.8	77.3	4.7	89.6	1.5	84.5	0.6	85.8	1.1	89.7	1.9	91.1	29.6	82.0
28	19.5	78.0	4.5	90.1	1.5	85.1	0.6	86.5	1.0	90.2	1.8	91.6	29.0	82.6
29	18.8	78.7	4.2	90.6	1.4	85.7	0.6	87.1	1.0	90.7	1.8	92.1	27.8	83.2
30	18.8	79.4	4.2	91.0	1.4	86.3	0.6	87.7	1.0	91.2	1.7	92.6	27.6	83.8
31	18.3	80.0	4.0	91.4	1.4	86.9	0.6	88.4	0.9	91.6	1.6	93.0	26.7	84.4
32	18.3	80.7	3.9	91.9	1.4	87.5	0.5	89.0	0.9	92.1	1.5	93.5	26.5	85.0
33	17.8	81.4	3.7	92.3	1.3	88.0	0.5	89.6	0.9	92.5	1.5	93.9	25.7	85.6
34	18.0	82.0	3.6	92.7	1.3	88.6	0.5	90.2	0.9	92.9	1.4	94.3	25.7	86.1
35	17.7	82.7	3.6	93.1	1.3	89.1	0.5	90.8	0.8	93.3	1.4	94.7	25.2	86.7
36	18.3	83.3	3.5	93.4	1.3	89.7	0.5	91.3	0.8	93.7	1.3	95.0	25.8	87.3

이용 횟수 (회)	수도권		부산울산권		대구권		광주권		대전권		비광역권		전국	
	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)
37	18.1	84.0	3.5	93.8	1.3	90.2	0.5	91.9	0.8	94.1	1.3	95.4	25.4	87.8
38	19.3	84.7	3.4	94.2	1.3	90.7	0.5	92.4	0.8	94.6	1.3	95.8	26.6	88.4
39	19.2	85.4	3.4	94.5	1.2	91.3	0.5	93.0	0.8	95.0	1.2	96.1	26.4	89.0
40	21.3	86.2	3.5	94.9	1.3	91.8	0.5	93.6	0.8	95.4	1.2	96.4	28.6	89.6
41	20.2	86.9	3.1	95.3	1.2	92.3	0.4	94.1	0.7	95.7	1.1	96.7	26.8	90.2
42	20.6	87.7	3.0	95.6	1.2	92.9	0.4	94.5	0.7	96.1	1.0	97.0	27.0	90.8
43	19.5	88.4	2.8	95.9	1.2	93.3	0.4	95.0	0.7	96.4	0.9	97.3	25.4	91.4
44	19.3	89.1	2.7	96.2	1.1	93.8	0.4	95.4	0.6	96.7	0.8	97.5	25.0	91.9
45	18.3	89.8	2.5	96.4	1.1	94.3	0.3	95.8	0.6	97.0	0.8	97.7	23.5	92.4
46	18.1	90.4	2.4	96.7	1.0	94.7	0.3	96.2	0.5	97.3	0.7	97.9	23.0	92.9
47	16.9	91.1	2.2	96.9	1.0	95.1	0.3	96.5	0.5	97.5	0.6	98.1	21.5	93.4
48	16.7	91.7	2.1	97.2	0.9	95.5	0.3	96.8	0.5	97.8	0.6	98.3	21.0	93.9
49	15.7	92.2	1.9	97.4	0.8	95.8	0.3	97.1	0.4	97.9	0.6	98.5	19.7	94.3
50	15.4	92.8	1.8	97.6	0.8	96.2	0.2	97.4	0.4	98.1	0.5	98.6	19.2	94.7
51	14.5	93.3	1.7	97.7	0.8	96.5	0.2	97.6	0.4	98.3	0.5	98.7	18.0	95.1
52	14.3	93.9	1.6	97.9	0.7	96.8	0.2	97.8	0.3	98.5	0.4	98.9	17.6	95.5
53	13.2	94.3	1.4	98.1	0.7	97.1	0.2	98.1	0.3	98.6	0.4	99.0	16.2	95.9
54	12.7	94.8	1.3	98.2	0.6	97.3	0.2	98.2	0.3	98.8	0.4	99.1	15.5	96.2
55	11.7	95.2	1.2	98.3	0.6	97.6	0.2	98.4	0.2	98.9	0.3	99.2	14.2	96.5
56	11.1	95.6	1.1	98.5	0.5	97.8	0.1	98.6	0.2	99.0	0.3	99.2	13.4	96.8
57	10.1	96.0	1.0	98.6	0.5	98.0	0.1	98.7	0.2	99.1	0.3	99.3	12.2	97.1
58	9.5	96.4	1.0	98.7	0.4	98.2	0.1	98.8	0.2	99.2	0.2	99.4	11.4	97.3
59	8.7	96.7	0.8	98.8	0.4	98.3	0.1	98.9	0.2	99.3	0.2	99.4	10.4	97.6
60	8.1	97.0	0.8	98.9	0.4	98.5	0.1	99.0	0.2	99.4	0.2	99.5	9.7	97.8
61	7.3	97.2	0.7	98.9	0.3	98.6	0.1	99.1	0.1	99.4	0.2	99.5	8.7	98.0
62	6.9	97.5	0.7	99.0	0.3	98.8	0.1	99.2	0.1	99.5	0.2	99.6	8.2	98.1
63	6.2	97.7	0.6	99.1	0.3	98.9	0.1	99.3	0.1	99.5	0.1	99.6	7.3	98.3
64	5.6	97.9	0.5	99.1	0.2	99.0	0.1	99.4	0.1	99.6	0.1	99.7	6.6	98.5
65	5.0	98.1	0.5	99.2	0.2	99.1	0.1	99.4	0.1	99.6	0.1	99.7	5.9	98.6
66	4.5	98.3	0.5	99.2	0.2	99.1	0.0	99.5	0.1	99.7	0.1	99.7	5.3	98.7
67	4.0	98.4	0.4	99.3	0.2	99.2	0.0	99.5	0.1	99.7	0.1	99.7	4.8	98.8
68	3.7	98.5	0.4	99.3	0.2	99.3	0.0	99.6	0.1	99.7	0.1	99.8	4.4	98.9
69	3.3	98.7	0.3	99.3	0.1	99.3	0.0	99.6	0.1	99.7	0.1	99.8	3.9	99.0
70	3.0	98.8	0.3	99.4	0.1	99.4	0.0	99.6	0.0	99.8	0.1	99.8	3.6	99.1
70회 초과	33.5	100.0	5.7	100.0	1.4	100.0	0.3	100.0	0.5	100.0	0.7	100.0	42.2	100.0
계	27348		923.7		236.2		88.4		202.7		353.0		45388	

※ 2019년 3월 기준

## 부록2. 대도시권 광역교통권역별 대중교통 이용횟수 분포(일반권 이용자)

이용 횟수 (회)	수도권		부산울산권		대구권		광주권		대전권		비광역권		전국	
	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)
1	298.9	12.8	164.6	20.7	34.2	15.8	15.1	19.2	44.4	24.2	75.5	25.6	632.8	16.2
2	294.1	25.3	136.2	37.9	35.1	32.0	12.4	34.9	32.6	42.0	48.8	42.1	559.2	30.5
3	161.3	32.2	67.8	46.5	17.3	40.0	6.2	42.8	15.3	50.4	25.5	50.8	293.3	38.0
4	148.7	38.6	55.7	53.5	15.4	47.1	5.2	49.5	12.4	57.1	19.8	57.5	257.3	44.6
5	104.3	43.1	37.8	58.2	10.2	51.8	3.6	54.0	8.3	61.6	13.9	62.2	178.2	49.2
6	92.7	47.0	32.2	62.3	9.1	56.0	3.2	58.0	7.2	65.5	11.8	66.2	156.2	53.2
7	72.3	50.1	24.9	65.4	7.0	59.3	2.5	61.2	5.5	68.6	9.3	69.4	121.6	56.3
8	66.4	52.9	22.2	68.2	6.6	62.3	2.3	64.1	5.0	71.3	8.2	72.2	110.7	59.1
9	55.1	55.3	18.1	70.5	5.2	64.7	1.9	66.4	4.0	73.5	6.8	74.5	91.2	61.4
10	51.5	57.5	16.3	72.6	4.8	66.9	1.7	68.6	3.6	75.4	6.0	76.5	83.9	63.6
11	44.7	59.4	13.8	74.3	4.1	68.8	1.4	70.4	3.0	77.1	5.2	78.3	72.3	65.4
12	41.8	61.2	12.5	75.9	3.8	70.6	1.4	72.2	2.7	78.6	4.7	79.9	66.9	67.2
13	37.0	62.8	11.0	77.3	3.3	72.1	1.2	73.7	2.4	79.9	4.0	81.2	58.9	68.7
14	34.7	64.3	10.1	78.6	3.1	73.5	1.1	75.1	2.2	81.0	3.7	82.5	54.9	70.1
15	31.4	65.6	9.1	79.7	2.7	74.8	1.0	76.4	1.9	82.1	3.3	83.6	49.6	71.3
16	29.8	66.9	8.5	80.8	2.6	76.0	1.0	77.6	1.8	83.1	3.1	84.7	46.8	72.5
17	27.2	68.0	7.8	81.8	2.4	77.1	0.9	78.7	1.6	84.0	2.8	85.6	42.6	73.6
18	25.9	69.2	7.3	82.7	2.2	78.1	0.8	79.7	1.5	84.8	2.6	86.5	40.5	74.7
19	24.1	70.2	6.8	83.5	2.1	79.1	0.8	80.7	1.4	85.6	2.4	87.3	37.6	75.6
20	23.5	71.2	6.5	84.4	2.0	80.0	0.7	81.6	1.3	86.3	2.3	88.1	36.3	76.6
21	21.8	72.1	6.0	85.1	1.8	80.8	0.7	82.5	1.2	87.0	2.1	88.8	33.7	77.4
22	21.1	73.0	5.7	85.8	1.8	81.6	0.7	83.3	1.2	87.6	2.0	89.5	32.4	78.2
23	19.9	73.9	5.3	86.5	1.7	82.4	0.6	84.1	1.1	88.2	1.8	90.1	30.4	79.0
24	19.4	74.7	5.1	87.1	1.6	83.1	0.6	84.9	1.1	88.8	1.8	90.7	29.5	79.8
25	18.4	75.5	4.7	87.7	1.5	83.8	0.6	85.6	1.0	89.4	1.6	91.2	27.9	80.5
26	18.0	76.3	4.6	88.3	1.5	84.5	0.6	86.3	1.0	89.9	1.5	91.8	27.1	81.2
27	17.1	77.0	4.3	88.9	1.4	85.2	0.5	87.0	0.9	90.4	1.5	92.3	25.7	81.8
28	16.9	77.7	4.2	89.4	1.3	85.8	0.5	87.6	0.9	90.9	1.4	92.7	25.2	82.5
29	16.3	78.4	3.9	89.9	1.3	86.4	0.5	88.2	0.8	91.3	1.3	93.2	24.1	83.1
30	16.3	79.1	3.9	90.4	1.3	87.0	0.5	88.8	0.8	91.8	1.3	93.6	24.0	83.7
31	15.8	79.8	3.7	90.8	1.2	87.5	0.5	89.4	0.8	92.2	1.2	94.0	23.1	84.3
32	15.8	80.5	3.6	91.3	1.2	88.1	0.5	90.0	0.8	92.7	1.1	94.4	23.0	84.9
33	15.4	81.1	3.4	91.7	1.2	88.6	0.4	90.6	0.7	93.1	1.1	94.7	22.3	85.5
34	15.6	81.8	3.3	92.1	1.1	89.1	0.4	91.1	0.7	93.4	1.0	95.1	22.3	86.0
35	15.3	82.4	3.2	92.5	1.1	89.6	0.4	91.6	0.7	93.8	1.0	95.4	21.8	86.6
36	16.0	83.1	3.2	92.9	1.1	90.2	0.4	92.2	0.7	94.2	1.0	95.8	22.3	87.2

이용 횟수 (회)	수도권		부산울산권		대구권		광주권		대전권		비광역권		전국	
	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)
37	15.7	83.8	3.1	93.3	1.1	90.7	0.4	92.7	0.7	94.6	0.9	96.1	21.9	87.7
38	16.9	84.5	3.1	93.7	1.1	91.2	0.4	93.2	0.7	95.0	0.9	96.4	23.1	88.3
39	16.8	85.2	3.0	94.1	1.1	91.7	0.4	93.6	0.7	95.3	0.9	96.7	22.7	88.9
40	18.4	86.0	3.1	94.5	1.1	92.2	0.4	94.1	0.7	95.7	0.8	96.9	24.5	89.5
41	17.6	86.8	2.8	94.9	1.1	92.7	0.3	94.6	0.6	96.1	0.7	97.2	23.2	90.1
42	17.9	87.5	2.7	95.2	1.0	93.2	0.3	95.0	0.6	96.4	0.7	97.4	23.4	90.7
43	17.1	88.3	2.5	95.5	1.0	93.6	0.3	95.4	0.6	96.7	0.6	97.6	22.0	91.3
44	16.9	89.0	2.4	95.8	1.0	94.1	0.3	95.8	0.5	97.0	0.6	97.8	21.8	91.8
45	16.0	89.7	2.3	96.1	0.9	94.5	0.3	96.2	0.5	97.2	0.6	98.0	20.5	92.4
46	15.9	90.4	2.2	96.4	0.9	94.9	0.3	96.5	0.4	97.5	0.5	98.2	20.1	92.9
47	14.9	91.0	2.0	96.6	0.8	95.3	0.2	96.8	0.4	97.7	0.5	98.4	18.8	93.4
48	14.7	91.6	1.9	96.9	0.8	95.6	0.2	97.1	0.4	97.9	0.5	98.5	18.4	93.8
49	13.8	92.2	1.8	97.1	0.7	96.0	0.2	97.3	0.3	98.1	0.4	98.7	17.3	94.3
50	13.5	92.8	1.7	97.3	0.7	96.3	0.2	97.6	0.3	98.3	0.4	98.8	16.9	94.7
51	12.7	93.3	1.5	97.5	0.7	96.6	0.2	97.8	0.3	98.5	0.4	98.9	15.8	95.1
52	12.6	93.9	1.5	97.7	0.6	96.9	0.2	98.0	0.3	98.6	0.3	99.0	15.5	95.5
53	11.6	94.4	1.3	97.9	0.6	97.2	0.2	98.2	0.3	98.8	0.3	99.1	14.2	95.9
54	11.2	94.8	1.3	98.0	0.5	97.4	0.1	98.4	0.2	98.9	0.3	99.2	13.6	96.2
55	10.3	95.3	1.1	98.2	0.5	97.6	0.1	98.5	0.2	99.0	0.2	99.3	12.5	96.5
56	9.7	95.7	1.1	98.3	0.5	97.8	0.1	98.7	0.2	99.1	0.2	99.4	11.7	96.8
57	8.8	96.1	1.0	98.4	0.4	98.0	0.1	98.8	0.2	99.2	0.2	99.4	10.7	97.1
58	8.3	96.4	0.9	98.5	0.4	98.2	0.1	98.9	0.2	99.3	0.2	99.5	10.0	97.4
59	7.6	96.8	0.8	98.6	0.3	98.4	0.1	99.0	0.1	99.4	0.2	99.6	9.1	97.6
60	7.0	97.1	0.7	98.7	0.3	98.5	0.1	99.1	0.1	99.4	0.1	99.6	8.5	97.8
61	6.3	97.3	0.7	98.8	0.3	98.7	0.1	99.2	0.1	99.5	0.1	99.6	7.6	98.0
62	5.9	97.6	0.6	98.9	0.3	98.8	0.1	99.3	0.1	99.5	0.1	99.7	7.1	98.2
63	5.3	97.8	0.6	99.0	0.2	98.9	0.1	99.4	0.1	99.6	0.1	99.7	6.3	98.4
64	4.8	98.0	0.5	99.0	0.2	99.0	0.0	99.4	0.1	99.6	0.1	99.7	5.7	98.5
65	4.2	98.2	0.5	99.1	0.2	99.1	0.0	99.5	0.1	99.7	0.1	99.8	5.1	98.6
66	3.8	98.4	0.4	99.1	0.2	99.2	0.0	99.5	0.1	99.7	0.1	99.8	4.6	98.7
67	3.4	98.5	0.4	99.2	0.1	99.2	0.0	99.6	0.1	99.7	0.1	99.8	4.1	98.9
68	3.1	98.6	0.3	99.2	0.1	99.3	0.0	99.6	0.0	99.8	0.1	99.8	3.7	98.9
69	2.8	98.7	0.3	99.3	0.1	99.3	0.0	99.6	0.0	99.8	0.0	99.8	3.3	99.0
70	2.5	98.9	0.3	99.3	0.1	99.4	0.0	99.7	0.0	99.8	0.0	99.9	3.0	99.1
70회 초과	26.8	100.0	5.6	100.0	1.3	100.0	0.3	100.0	0.4	100.0	0.4	100.0	34.8	100.0
계	23396		793.4		216.7		78.8		183.3		295.1		30069	

※ 2019년 3월 기준



부록3. 대도시권 광역교통권역별 대중교통 이용횟수 분포(일반권 이용자, 회차별 대중교통 이용요금 0인 건 제외)

이용 횟수 (회)	수도권		부산울산권		대구권		광주권		대전권		비광역권		전국	
	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)
1	275.1	12.2	167.7	22.9	34.4	17.0	15.2	19.2	44.6	24.4	76.0	25.8	613.0	16.4
2	289.8	25.0	127.7	40.3	34.3	33.9	12.4	35.0	32.6	42.3	48.8	42.3	545.5	30.9
3	150.1	31.7	64.8	49.2	16.9	42.2	6.2	42.9	15.3	50.7	25.5	51.0	278.8	38.4
4	138.0	37.8	51.4	56.2	14.7	49.4	5.3	49.6	12.4	57.4	19.8	57.7	241.5	44.8
5	97.0	42.1	35.3	61.0	9.8	54.2	3.6	54.2	8.3	62.0	13.9	62.4	168.0	49.3
6	89.1	46.1	29.5	65.0	8.6	58.5	3.2	58.2	7.2	65.9	11.8	66.4	149.2	53.3
7	70.9	49.2	23.0	68.2	6.6	61.7	2.5	61.3	5.5	68.9	9.3	69.6	117.9	56.4
8	66.3	52.1	20.0	70.9	6.1	64.7	2.3	64.2	5.0	71.7	8.2	72.3	107.9	59.3
9	55.4	54.6	16.5	73.2	4.9	67.1	1.9	66.6	4.0	73.9	6.8	74.6	89.3	61.7
10	51.9	56.9	14.7	75.2	4.4	69.3	1.7	68.8	3.6	75.8	6.0	76.7	82.2	63.9
11	45.0	58.9	12.4	76.9	3.8	71.1	1.5	70.6	3.0	77.4	5.2	78.4	70.8	65.7
12	41.8	60.7	11.1	78.4	3.4	72.8	1.4	72.3	2.7	78.9	4.7	80.0	65.1	67.5
13	37.1	62.4	9.8	79.7	3.0	74.3	1.2	73.8	2.3	80.2	4.0	81.4	57.4	69.0
14	34.7	63.9	8.9	80.9	2.7	75.6	1.1	75.2	2.2	81.4	3.7	82.6	53.3	70.4
15	31.3	65.3	8.0	82.0	2.5	76.8	1.0	76.5	1.9	82.5	3.3	83.8	48.1	71.7
16	29.7	66.6	7.5	83.0	2.3	78.0	1.0	77.7	1.8	83.4	3.1	84.8	45.4	72.9
17	27.0	67.8	6.9	84.0	2.1	79.0	0.9	78.8	1.6	84.3	2.8	85.8	41.2	74.0
18	25.7	69.0	6.5	84.9	2.0	80.0	0.8	79.9	1.5	85.2	2.6	86.6	39.1	75.1
19	23.9	70.0	6.0	85.7	1.8	80.9	0.8	80.8	1.4	85.9	2.4	87.5	36.2	76.0
20	23.2	71.0	5.7	86.5	1.7	81.8	0.7	81.8	1.3	86.6	2.3	88.2	35.0	77.0
21	21.6	72.0	5.3	87.2	1.6	82.5	0.7	82.7	1.2	87.3	2.1	88.9	32.4	77.8
22	20.9	72.9	5.0	87.9	1.5	83.3	0.6	83.5	1.1	88.0	1.9	89.6	31.1	78.7
23	19.6	73.8	4.7	88.5	1.5	84.0	0.6	84.3	1.1	88.6	1.8	90.2	29.3	79.4
24	19.1	74.6	4.4	89.1	1.4	84.7	0.6	85.0	1.0	89.1	1.8	90.8	28.4	80.2
25	18.1	75.4	4.1	89.7	1.3	85.4	0.6	85.7	1.0	89.7	1.6	91.4	26.7	80.9
26	17.7	76.2	4.0	90.2	1.3	86.0	0.6	86.5	0.9	90.2	1.5	91.9	25.9	81.6
27	16.8	77.0	3.7	90.7	1.2	86.6	0.5	87.1	0.9	90.7	1.4	92.4	24.6	82.3
28	16.6	77.7	3.5	91.2	1.2	87.2	0.5	87.7	0.9	91.2	1.4	92.8	24.0	82.9
29	15.9	78.4	3.3	91.6	1.1	87.7	0.5	88.4	0.8	91.6	1.3	93.3	23.0	83.5
30	16.0	79.1	3.3	92.1	1.1	88.3	0.5	88.9	0.8	92.1	1.3	93.7	22.9	84.1
31	15.5	79.8	3.1	92.5	1.1	88.8	0.5	89.5	0.8	92.5	1.2	94.1	22.1	84.7
32	15.5	80.5	3.0	92.9	1.1	89.3	0.5	90.1	0.8	92.9	1.1	94.5	21.9	85.3
33	15.1	81.2	2.9	93.3	1.0	89.8	0.4	90.7	0.7	93.3	1.1	94.8	21.3	85.9
34	15.3	81.8	2.8	93.7	1.0	90.3	0.4	91.2	0.7	93.7	1.0	95.2	21.3	86.4
35	15.0	82.5	2.7	94.1	1.0	90.8	0.4	91.7	0.7	94.1	1.0	95.5	20.8	87.0

이용 횟수 (회)	수도권		부산울산권		대구권		광주권		대전권		비광역권		전국	
	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)	이용 자수 (만명)	누적 비율 (%)
36	15.7	83.2	2.6	94.4	1.0	91.3	0.4	92.3	0.7	94.4	0.9	95.8	21.3	87.6
37	15.4	83.9	2.6	94.8	1.0	91.8	0.4	92.8	0.7	94.8	0.9	96.1	21.0	88.1
38	16.6	84.6	2.6	95.1	1.0	92.3	0.4	93.3	0.7	95.2	0.9	96.4	22.1	88.7
39	16.5	85.3	2.5	95.5	0.9	92.7	0.4	93.7	0.7	95.5	0.9	96.7	21.8	89.3
40	18.2	86.2	2.6	95.8	1.0	93.2	0.4	94.2	0.7	95.9	0.8	97.0	23.6	89.9
41	17.3	86.9	2.3	96.2	0.9	93.7	0.3	94.7	0.6	96.2	0.7	97.3	22.3	90.5
42	17.6	87.7	2.3	96.5	0.9	94.1	0.3	95.1	0.6	96.6	0.7	97.5	22.5	91.1
43	16.8	88.4	2.1	96.7	0.9	94.6	0.3	95.5	0.5	96.9	0.6	97.7	21.2	91.7
44	16.6	89.2	2.0	97.0	0.8	95.0	0.3	95.9	0.5	97.1	0.6	97.9	20.8	92.2
45	15.7	89.9	1.8	97.3	0.8	95.4	0.3	96.2	0.5	97.4	0.6	98.1	19.7	92.8
46	15.6	90.6	1.7	97.5	0.8	95.8	0.3	96.6	0.4	97.6	0.5	98.3	19.3	93.3
47	14.6	91.2	1.6	97.7	0.7	96.1	0.2	96.9	0.4	97.8	0.5	98.4	18.0	93.8
48	14.4	91.9	1.5	97.9	0.7	96.5	0.2	97.1	0.4	98.1	0.4	98.6	17.6	94.2
49	13.5	92.5	1.4	98.1	0.6	96.8	0.2	97.4	0.3	98.2	0.4	98.7	16.5	94.7
50	13.3	93.0	1.3	98.3	0.6	97.1	0.2	97.7	0.3	98.4	0.4	98.9	16.1	95.1
51	12.5	93.6	1.2	98.5	0.6	97.3	0.2	97.9	0.3	98.6	0.3	99.0	15.0	95.5
52	12.3	94.1	1.2	98.6	0.5	97.6	0.2	98.1	0.3	98.7	0.3	99.1	14.7	95.9
53	11.3	94.6	1.0	98.8	0.5	97.9	0.2	98.3	0.2	98.9	0.3	99.2	13.5	96.3
54	10.9	95.1	0.9	98.9	0.4	98.1	0.1	98.4	0.2	99.0	0.3	99.3	12.9	96.6
55	10.0	95.6	0.8	99.0	0.4	98.3	0.1	98.6	0.2	99.1	0.2	99.3	11.7	96.9
56	9.4	96.0	0.8	99.1	0.4	98.4	0.1	98.7	0.2	99.2	0.2	99.4	11.0	97.2
57	8.5	96.4	0.7	99.2	0.3	98.6	0.1	98.9	0.2	99.3	0.2	99.5	10.0	97.5
58	8.0	96.7	0.6	99.3	0.3	98.8	0.1	99.0	0.1	99.4	0.2	99.5	9.3	97.7
59	7.3	97.0	0.5	99.4	0.3	98.9	0.1	99.1	0.1	99.4	0.1	99.6	8.4	97.9
60	6.8	97.3	0.5	99.4	0.3	99.0	0.1	99.2	0.1	99.5	0.1	99.6	7.8	98.2
61	6.1	97.6	0.4	99.5	0.2	99.1	0.1	99.3	0.1	99.6	0.1	99.7	7.0	98.3
62	5.6	97.9	0.4	99.5	0.2	99.2	0.1	99.3	0.1	99.6	0.1	99.7	6.5	98.5
63	5.0	98.1	0.3	99.6	0.2	99.3	0.1	99.4	0.1	99.6	0.1	99.7	5.8	98.7
64	4.5	98.3	0.3	99.6	0.1	99.4	0.0	99.5	0.1	99.7	0.1	99.8	5.1	98.8
65	4.0	98.4	0.3	99.7	0.1	99.4	0.0	99.5	0.1	99.7	0.1	99.8	4.5	98.9
66	3.5	98.6	0.2	99.7	0.1	99.5	0.0	99.6	0.1	99.7	0.1	99.8	4.1	99.0
67	3.2	98.7	0.2	99.7	0.1	99.6	0.0	99.6	0.0	99.8	0.1	99.8	3.6	99.1
68	2.8	98.9	0.2	99.7	0.1	99.6	0.0	99.6	0.0	99.8	0.1	99.9	3.2	99.2
69	2.5	99.0	0.2	99.8	0.1	99.6	0.0	99.7	0.0	99.8	0.0	99.9	2.9	99.3
70	2.3	99.1	0.2	99.8	0.1	99.7	0.0	99.7	0.0	99.8	0.0	99.9	2.6	99.4
70회 초과	20.7	100.0	1.6	100.0	0.7	100.0	0.2	100.0	0.3	100.0	0.4	100.0	23.8	100.0
계	22563		732.5		202.9		78.8		182.6		294.9		37480	

※ 2019년 3월 기준

## 부록4. 세계 여러 도시의 대중교통 무료 운영 현황

### - 유럽

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
포르투갈 Cascais	206,479	Mobi Cascais	2020	2020.1.2.~	Cascais 지방자치단체에 등록 된 주민, 학생 및 근로자 대상 무료 대중 버스.
프랑스 Cahors	20,447	Raynal Voyages	2019	2019.11.2.~	
네덜란드		정부	1991	1991~	네덜란드 전역의 학생 대상 무료 대 중교통. 주중 무료, 주말 40% 할인 또는 그 반대 선택
러시아 Voronezh, Voronezh Oblast	1,032,382	지방 자치단체	2003	2003~2013	30분 간격 운행 (문자 H로 지정)
러시아 Skolkovo, 모스크바		ODAS Skolkovo + Mosgortrans	2012	개시 이후	지역 버스 무료(기차역까지 포함). Auchan 또는 Vegas를 경유하지 않 는 더 장거리 노선은 요금 부과
러시아 Miass, Chelyabinsk Oblast	151,387	지방 자치단체	1991	~2002	무료 트롤리버스 및 버스
영국 Gibraltar	29,500	주	2011	2011.5.~	거주자 및 근로자만 무료이용
스페인 Manises	30,478				
스페인 Marbella	150,000	지방 자치단체	2019	2019~	등록 시민만 해당
슬로베니아 Nova Gorica	31,000		2006	2006.4.~	
불가리아 Samokov	27,000		2006	2006~	
불가리아 Stamboliyski	12,000	지방 자치단체	2019	2019~	
벨기에 Hasselt	72,000	De Lijn	1997	1997.7.1.~	1996~2006년 이용자 1300% 증가. 2013년 19세 미만 대상으로 축소
벨기에 Duffel	17,385	De Lijn			1회 탑승만 유효
벨기에 Ingelmunster	10,928	De Lijn	2017	2017~	새로운 다리 건설 기간동안 도시의 양 쪽을 연결할 수 없게 되어 무료 대중교 통 제공

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
벨기에 Mons	92,000	TEC Hainaut	1999	1999.7.1.~	
스웨덴 Avesta Municipality	21,000	Dalatrafik	2012	~2021	운영 비용 증가로 인한 종료
스웨덴 Kiruna	18,090		2011	~2012	
스웨덴 Övertorneå	2,000				지방 자치 단체에서 이동거리 70km 까지 무료
폴란드 Bełchatów	56,973	Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.	2015	2015.5.28.~	모든 이용자 무료
폴란드 Żory	62,625		2014	2014.5.1.~	모든 이용자 무료
폴란드 Lubin	72,951		2014	2014.9.1.~	모든 이용자 무료
폴란드 Olkusz	36,122		2013	2013.9.1.~ 2014.12.31.	지자체 등록 자동차 소유자
폴란드 Ostrołęka	52,337		2017	2017.10.28.~	모든 이용자 무료
루마니아 Lugoj	37,700		2013	2013.7.1.~	
루마니아 Ploiești	201,226	TCE SA	2014	2014.3.31.~	월 소득이 3,000 RON(약 95만원) 미만 거주자
그리스 Ilioupoli	78,153	지방 자치체			지자체 버스만 무료
아이슬란드 Akureyri	18,803		2007	2007.1.1.~	
에스토니아 Tallinn	435,245		2013	2013.1.1.~	지역 버스 제외
에스토니아 Keila	9,873		2013	2013.2.~	
에스토니아 Türi	6,174				
독일 Kelheim	122,258	VLK	2021	2021.11.~	Kelheim 카운티 내
독일 Augsburg	295,135	SWA	2020	2020.1.1.~	시내 City-Zone 구역 내
슬로바키아 Senec	19,900	MAD Senec	2013	2013.11.1.~	2018.4.1.부터 두 개 버스 노선

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
프랑스 Aubagne	42,900		2009	2009.5.15.~	세계 최초 완전 무료 트램
프랑스 Bar-le-Duc	15,700		2008	2008.9.1.~	
프랑스 Boulogne-Billancourt	110,000		1992	1992~	
프랑스 Castres	62,500		2008	2008.10.~	
프랑스 Châteauroux	47,127		2001	2001~	
프랑스 Colomiers	28,538		1971	1971~	현재 운영 중인 프랑스 최초의 무료 대중교통 제공 지역
프랑스 Compiègne	40,028		1990	1990년대~	
프랑스 Dunkirk	91,000	지방 자치체	2015, 2018		2015년은 주말 무료, 2018년부터 전면 무료
프랑스 Figeac	9,900		2003	2003~2009	
프랑스 Issoudun	13,500		1989	1989~	특정 요일 오후만 무료
프랑스 Libourne	23,000		2009		2009.1.1. 18세미만 무료 2010.8.28. 전면무료
프랑스 Manosque	22,200		2010	2010.1.1.~	
프랑스 Vitré	15,313		2001	2001~	프랑스 최초 도시 집합
이탈리아 Catania	315,000	Amt , Metr opolitana di Catania, Università degli Studi di Catania	2018	2018.4.10.~	지하철 및 버스 지역 대학생 무료
체코 Třeboň	8,700	ČSAD Jindřichův Hradec a. s.	2002	2002, 2007~2008	Jiří Houdek 시장 재임중 미국 스쿨 버스의 영향을 받은 하나의 버스 노선 (No 340300)만 적용
체코 Prague	1,285,000	다수 운영자 (최초 Dopravní podnik hl. m. Prahy)	2002	2002, 2008-2015, 2002.8.25. 블타바 흡수와 프라하 지하철 시스템의 흡수 동안	스모그 또는 기타 비상 시

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
체코 Hořovice	6,800	Probo Trans Beroun s. r. o.	2008	2008.3.~	210009번, 별칭 C09 또는 C9
체코 Valašské Meziříčí	27,300	ČSAD Vsetín a. s.	2009	2009.6.14. ~2009.7.14. 2017.9.~	5개 버스 노선
체코 Přelouč	9,000	Veolia Transport Východní Čechy a. s.	2009	2009.12.1. ~ 2010.3.6.	신설 시내버스 1호선(665101번)
체코 Frýdek- Místek	58,200	ČSAD Frýdek-Místek a. s.	2011	2011.3.27.	365일 칩쿠폰(단, 칩카드 비용은 299Kc (약 1만7천원), 연장 1Kc(59원))만 가능. 사용자는 시에 대한 채납이 없어야 함. 2014년 부터 다음 18개 마을까지 지역 버스 노선 무료
체코 Strakonice	22,900	ČSAD STTRANS a. s.	2018	2018.1.1.~	2017년 노인, 어린이, 26세 이하 학생 시내버스 무료 2018년부터 도시 구역내 버스 한정 전면 무료
체코 Lovosice	8,700	BusLine a. s., renamed to TD BUS a.s.	2018	2018.1.28.	558001번 무료
체코 Litoměřice	24,000	BusLine a. s., renamed to TD BUS a.s.	2018	2018.5.1.	두 개의 버스 노선만 무료
체코 Říčany	12,400	ČSAD Benešov a. s. (ICOM group)	2018	2018.9.3.~	3개의 인터벌 라인(노란색, 빨간색 및 파란색) 및 3개의 학교 라인(Š1, Š2, Š3), 면허 번호 289001-289006, 근무일에만 무료. 프라하 통합 운송 의 이전 라인은 유료.
페로제도 Tórshavn	20,000	Tórshavn 시의회			6개의 버스 노선 무료
세르비아 Jagodina	76,712	Jagodina 시의회	2019	2019~	Jagodina 와 연결된 주변 52개 마을 과 정착지에서도 무료 이용 가능
우크라이나 Kryvyi Rih	603,904	지방 자치단체	2022		트램, 메트로트램, 트롤리버스 무료 이용

## - 아시아

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
러시아 Cheremushki, Khakassia	9,000	트램은 dam이 운영			대상 제한 없음(세금이 수익보다 높음)
인도네시아 Jakarta	10,770,487	TransJakarta	2016		시티투어버스 등 9개 버스노선
말레이시아 Kuala Lumpur	1,790,000	SKS 버스	2012. 8.31.		KL 시내버스
인도 New Delhi	20,000,000	주 정부	2019		여성전용 무료 지하철 및 버스
이스라엘 Tel Aviv District	1,350,000	Na'im Busofash	2019. 11.22.		Gush Dan - Givatayim, Kiryat Ono, Ramat HaSharon, Tel Aviv-Yafo, Yehud - Monosson 및 Shoham 지역 주말 무료
이스라엘 Tiberias	41,300	Tiberias 시의회	2019		토요일 1개 버스 노선
대한민국 화성시	934,441	화성시	2020		어린이, 청소년, 노인 대상
태국 Bangkok	8,249,000	다수			에어컨이 없는 구형 버스 일부 노선
튀르키예 Ovacik	6,998	Ovacik 시의회	2014		시에서 운영하는 모든 버스
튀르키예 Tunceli	38,429	Tunceli 시의회	2019		사설공영버스가 없는 3개의 주변도시 대상

- 미주

• 브라질

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
Agudos	36,700	지방 정부	2011	2011~	
Ivaiporã	31,812	지방 정부	2011	2011~	
Porto Real	16,574	지방 정부	2011	2011~	
Potirendaba	15,449	지방 정부	1998	1998~	
Paulínia	86,800	지방 정부	2013	2013~	
Maricá	146,549	Empresa Pública de Transportes - EPT	2014	2014~	
Muzambinho	21,975	지방 정부	2011	2011~	
Pitanga	32,645	지방 정부	2012	2012~	
Silva Jardim	21,307	지방 정부	2014	2014.2.15.~	
Vargem Grande Paulista	48,720		2019	2019~	

• 캐나다

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
Mont Tremblant	10,000	Mont-Tremblant 대중교통	2019		
Laval	450,000	라발 교통연합	2014		65세 이상
La Prairie	23,000		2014		
Saint-Philippe	5,500		2014		
Candiac	21,000		2014		
Sainte-Julie	30,000		2014		
Cold Lake	15,000	Cold Lake Transit			
Canmore	13,000	ROAM	2019		



## • 미국

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
Alexandria	159,467	DASH (버스)	2021		
Athens	126,913	Athens Transit	2021		
Boone	17,122	AppleCart	1981	1981~	지역, Appalachian 주립 대학, Watauga 카운티, 주 및 연방 기관의 자금 조합.
Boston	675,647	MBTA 주요 노선운행사	2021	2021~2023	
Cache Valley		Cache Valley 교통특구	2000	2000~	
Canby	15,829	Canby 지역교통			
Chadron	5,488	Chadron시			
Chapel Hill, Carrboro, UNC-Chapel Hill	70,000+	Chapel Hill 교통	2002	2002~	Chapel Hill, Carrboro 및 UNC-Chapel Hill 에서 운영
Clemson	11,939	Clemson 지역교통			Clemson University 와 주변 커뮤니티 간
Connecticut	3,000,000	CT Transit	2022	2022~	
Commerce	41,000	City of Commerce Municipal Bus Lines	1962	1962~	모든 교통 서비스 무료
Coral Gables	42,871				
Corvallis	54,462	Corvallis 교통	2011	2011.2.~	
Dayton	137,644	Flyer Shuttle Bus	2018	2018~	Dayton 시내와 Dayton대학간
Ellensburg	20,326	중앙 교통			
Emeryville	9,727	Emery Go Round			
Fairfax City	24,276	CUE 버스	2020	~2026.6.30.	COVID-19에 대응하여 요금 징수 중단
Fort Collins	169,810	Transfort	2020		COVID-19에 대응하여 요금 징수 중단. 2023년 1월부터 영구운영 유지를 고려
Island County	81,054	Island 교통	1987	1987~	412C 노선(Camano Island에서 Everett까지 운행)

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
Kansas City	301,500	RideKC 버스, KC Streetcar	2019	2019~2023	2023년까지 무료운행을 City Council에서 만장일치로 결정
Ketchum/ Sun Valley	3,003	Mountain Rides			
Lebanon	13,151	Advance 교통			주 및 연방 기금, Dartmouth-Hitchcock Medical Center, Dartmouth College에서 편당
Logan	49,534	Cach Valley 교통 특구	1992	1992~	
Macomb	20,000	Go West 교통	2006	2006~	
Mammoth Lakes	8,234	동부 Sierra 교통 위원회			
Marion	29,948	Marion 지역 교통	2008	2008~	
Mason County	61,019	Mason 교통위원회	1992		카운티 내부노선
Missoula	69,122	Missoula 도시교통특구			
Moscow	25,146	SMART 교통			
Mountain View	81,500	구글, Mountain View시			Mountain View 커뮤니티 셔틀
Olympia/Thu rston County	252,264	Intercity 교통	2020	2020~2024	5년간 시범운영 중
Park City	8,300	Park City 교통			Snyderville Basin 도 운영
Provo	215,175	Utah 교통위원회	2018	2018~	Utah Valley Express(UVx) Bus-Rapid Transit Line 전용.
Rome	37,746	Rome 교통부	2021	~2023.12.29.	COVID-19 팬데믹 대응으로 2021.10.4.부터 무료
Sandy	9,570	Sandy Area Metro	2000	2000~	
Stanford	13,809	Stanford Marguerite Shuttle			
Starkville	23,888	Starkville-M SU Area 고속			
Tacoma	216,279	Sound 교통 T라인	2003	~2023	
Tampa	380,000	TECO Line Streetcar	2018		

도시	인구	운영자	도입	기간	참고
University of Michigan, Ann Arbor	120,000	MBus			
University of Minnesota, Twin Cities	51,853	U of M Transitway	1992	1992~	
Vail	4,589				동절기 매일 20시간 이상
Vero Beach	15,220	GoLine			14개 대중교통 노선
Walla Walla	50,600	Valley 교통	1981		여름철에만
Westchester County	100만	Bee-Line Bus	2022		6.1.~9.5.(노동절)
Wilmington	2,225	Deerfield Valley 교통연합	1996	1996~	13개 대중교통 노선
Wilsonville	19,509	Sout Metro Area 지역교통			

## 부록5. 통합정기권 설문 결과

### 제1절 조사 개요

#### 1. 조사 배경 및 목적

윤석열 정부는 120대 국정과제 중 “지하철 정기권의 버스 환승할인 적용 등 교통편의 제고”를 제시하고 있으며, 대중교통 정기권 관련 정책에 대한 논의가 활발히 진행되고 있으며, 현재 우리나라의 대중교통 정기권 제도는 지역 간 정기권(코레일, SRT, 고속버스), 광역 간 정기권(수도권 전철 정기권, 부산 도시철도 정기권, 알뜰교통카드), 지역 내 정기권(전주시, 청주시) 등이 있다.

각 기관에서 발행하는 정기권은 해당 기관에서만 사용할 수 있기 때문에, 정상운임보다 높은 할인율을 적용하는 장점은 있으나 대부분 지하철과 버스간 환 승이 허용되지 않으며, 해당 정기권을 발행한 사업자가 운영하는 수단만 이용 가능하거나, 사전에 지정된 시간에만 이용한 점 등 다양한 장애 요인이 있다.

따라서 현재 일부 지역의 ‘지하철’에서만 이용 가능한 정기권을 대중교통 전체 수단으로 확대하는 정책을 수립하고자 다양한 통합정기권 도입 시나리오에 따라 이용 수요를 추정하고 필요 재정을 산정하는 연구를 진행 중이다.

- 다양한 시나리오와 적절한 요금할인제도 설계를 바탕으로 이용 규모(수요)와 소요예산 산출
- 통합정기권 도입을 위한 제도적 검토와 효율적인 추진 방안 수립

대중교통 승하차 자료 분석으로는 실제 대중교통 이용자들의 통행 행태와 다양한 도입 시나리오 변화에 따른 실제 교통 이용자들의 인식 변화 정도를 파악하는 데 한계가 있기 때문에 본 과업은 통합정기권 도입에 따라 변화하는 통행행태 및 시나리오별 수용성 여부 등을 검토 및 교통 통합서비스 관련 의견조사를 통해 향후 이용자 중심의 교통 정책 개선 방안을 도출하고자 한다.

## 2. 조사 내용

가. 조사 대상 : 전국 성인 남녀 중 대중교통 1회 이상 이용자

나. 조사 표본 수 : 4,000명

다. 조사 기간 : 2023년 3월 17일 ~ 3월 26일(10일간)

라. 조사 방법 : 구조화된 설문지를 활용한 온라인 패널 조사

마. 주요 조사 항목

구분	항목
응답자 기초 정보	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 응답자 거주지, 성별, 연령</li> <li>• 세대주 여부, 총가족수, 승용차 보유대수</li> <li>• 응답자 교육수준, 작년 한 해 동안 가구 월 평균 소득</li> </ul>
일반적 통행 행태	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 평소 통근/통학 통행 형태</li> <li>• 평소 주요 통행 유형</li> <li>• 지난 한 달 동안 대중교통(버스·지하철) 이용 횟수</li> <li>• 평소 이용하는 주요 교통수단</li> </ul>
세부 통행 행태	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일주일간 통행 빈도</li> <li>• 일주일간 대중교통(버스·지하철) 이용 빈도</li> <li>• 일주일간 자가용 이용 빈도</li> <li>• 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지) 주소와 통행정보</li> <li>• 집에서 직장/학교까지의 통행 경로 - 이용교통수단, 주이용 교통수단, 소요시간, 총 통행 거리</li> <li>• 통근/통학 시 편도 비용 - 대중교통 (버스, 지하철) 요금, 주차요금, 택시요금, 기타요금</li> <li>• 한 달간 대중교통이용 비용</li> </ul>
대중교통 이용 행태 및 의견	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부 <ul style="list-style-type: none"> <li>- (정기권만 이용자) 알뜰교통카드 비용 이유 및 알뜰교통카드 플러스 이용 의향</li> <li>- (알뜰교통카드만 이용자) 정기권 비용 이유</li> <li>- (정기권, 알뜰교통카드 비이용자) 정기권이나 알뜰교통카드 비용 이유 및 알뜰교통카드 플러스 이용 의향</li> </ul> </li> <li>• 알뜰교통카드 적립률 차등 적용에 대한 찬반</li> <li>• 대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반의견 및 찬반 이유</li> <li>• 자가용과 대중교통 이용 비중 - 평일 및 주말/공휴일</li> <li>• 현재 거주지역의 대중교통 요금 적절성 및 요금 상승, 감소 필요 이유</li> <li>• 운송기관 영업수의 감소금액 보전 방법</li> <li>• 대중교통 이용 의향이 있는 금액 절감 정도</li> <li>• 적절한 대중교통 정기권 제도 개편 방법</li> <li>• 대중교통 정기권 포함 수단</li> <li>• 가장 적절한 정기권 이용 횟수</li> <li>• 상시 이용자라고 생각되는 기준(한 달 이용 횟수)</li> </ul>

구분	항목
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 도입 시 이용 의향               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (이용 의향 있는 자) 이용 의향이 있는 정기권 요금할인 혜택_현재 월평균 대중교통 요금(원), 할인액(원), 혜택률(%)</li> <li>- (이용 의향 없는 자) 이용 의향 없는 이유</li> </ul> </li> <li>• 실제 혜택을 받기 시작하는 45회 적절성 및 본인이 생각하는 적절한 횟수, 적절한 총 이용 횟수</li> <li>• 일반 교통수단과 고급 교통수단을 구분하여 도입하는 방안 찬반</li> <li>• 이용거리에 따른 기본요금 차등화 방안 찬반 의견 및 반대 이유</li> <li>• 노인, 청소년만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안 찬반</li> <li>• 저소득층만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안 찬반</li> <li>• 장거리 이용자(시도를 넘어가는 통행)만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안 찬반</li> </ul>
대중교통 정기권 유형별 이용의향	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통 정기권을 출시할 경우 선호하는 권종</li> <li>• 1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 일 7,000원, 6,000원, 5,000원, 4,000원, 3,000원별</li> </ul> </li> <li>• 2일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2일 13,000원, 11,000원, 9,000원, 7,000원, 5,000원별</li> </ul> </li> <li>• 7일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7일 35,000원, 30,000원, 25,000원, 20,000원, 15,000원별</li> </ul> </li> <li>• 1개월 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 월 11만원, 10만원, 9만원, 8만원, 7만원, 6만원별</li> </ul> </li> <li>• 한 달 동안 모든 대중교통을 60회 사용할 수 있는 횟수제한 정기권 도입 시 구입의향               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 월 10만원, 9만원, 8만원, 7만원, 6만원, 5만원별</li> </ul> </li> <li>• 정기권 구매 비용 선호 형태</li> </ul>

## 마. 조사 기관

- 주관 기관 : 한국교통연구원
- 실사 기관 : (주)컨슈머인사이트

### 3. 응답자 특성

#### 〈 응답자 특성 〉

전체		사례수(명) (4,000)	비율(% 100.0
성별	남성	(2,018)	50.4
	여성	(1,982)	49.5
거주지역(1)	수도권	(1,759)	44.0
	부산울산권	(962)	24.0
	대구권	(516)	12.9
	광주권	(308)	7.7
	대전권	(455)	11.4
거주지역(2)	서울특별시	(643)	16.1
	인천광역시	(199)	5.0
	경기도	(917)	22.9
	부산광역시	(713)	17.8
	울산광역시	(249)	6.2
	대구광역시	(516)	12.9
	광주광역시	(308)	7.7
	대전광역시	(385)	9.6
	세종특별자치시	(70)	1.7
연령	20~29세	(771)	19.3
	30~39세	(788)	19.7
	40~49세	(956)	23.9
	50~59세	(1,002)	25.0
	60~64세	(483)	12.1
통근/통학 통행형태	정기적 (주 5일 이상)	(2,156)	53.9
	정기적 (주 2~4회)	(713)	17.8
	비정기적	(632)	15.8
	도보/자전거	(86)	2.2
	통근/통학 통행 없음	(376)	9.4
기타	(37)	0.9	
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	78.4
	시도 간 통행	(863)	21.6
지난 한 달 동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	27.7
	11회 ~ 20회	(1,144)	28.6
	21회 ~ 30회	(722)	18.1
	31회 ~ 40회	(391)	9.8
	41회 이상	(634)	15.9

전체		사례수(명) (4,000)	비율(%) 100.0
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	38.3
	버스 이용	(1,673)	41.8
	도보만 이용	(145)	3.6
	자가용 이용	(626)	15.7
	기타	(25)	0.6
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	13.9
	1대	(2,334)	58.3
	2대	(987)	24.7
	3대 이상	(122)	3.1
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	17.1
	대학교 졸업	(2,801)	70.0
	대학원 졸업	(514)	12.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	13.5
	260만원 ~ 360만원 미만	(590)	14.8
	360만원 ~ 460만원 미만	(665)	16.6
	460만원 ~ 560만원 미만	(653)	16.3
	560만원 ~ 660만원 미만	(392)	9.8
	660만원 ~ 820만원 미만	(485)	12.1
	820만원 이상	(675)	16.9



## 제2절 조사결과

## 〈 응답자 특성별 ‘평소 통근/통학 통행 형태’ 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	정기적 (주 5일 이상) 통 근/통학 통행	정기적 (주 2~4회) 통근/통 학 통행	비정기 적 통근/ 통학 통행	직장 (학교)이 집 근처라 단순히 도보/ 자전거로만 이동	비직장인 (주부 등) 으로 통근/ 통학 통행 없음	기타
전체		(4,000)	53.9	17.8	15.8	2.2	9.4	0.9
성별	남성	(2,018)	57.0	19.5	16.8	1.7	3.8	1.2
	여성	(1,982)	50.8	16.1	14.8	2.6	15.1	0.6
거주지역	수도권	(1,759)	59.0	17.3	12.2	1.6	8.9	0.9
	부산울산권	(962)	51.9	16.0	17.7	2.6	11.0	0.8
	대구권	(516)	49.8	19.6	19.1	1.8	9.2	0.5
	광주권	(308)	51.7	21.2	16.1	3.2	6.5	1.4
	대전권	(455)	44.7	19.5	21.7	2.8	10.2	1.2
	연령	20~29세	(771)	62.0	22.0	10.3	1.4	4.1
	30~39세	(788)	64.1	15.6	11.9	3.1	4.7	0.6
	40~49세	(956)	54.9	19.2	16.8	1.6	6.8	0.8
	50~59세	(1,002)	50.6	14.5	19.9	2.5	11.6	0.9
	60~64세	(483)	29.2	18.9	20.6	2.2	26.2	2.9
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	53.2	17.0	16.5	2.6	9.9	0.8
	시도 간 통행	(863)	56.4	20.9	13.3	0.6	7.5	1.2
지난 한달 동안 대중 교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	29.8	11.6	30.2	5.2	21.1	2.2
	11~20회	(1,144)	32.3	32.6	21.7	2.5	10.0	0.9
	21~30회	(722)	72.3	20.4	4.9	0.0	2.1	0.3
	31~40회	(391)	82.6	12.7	2.3	0.0	2.5	0.0
	41회 이상	(634)	96.4	2.4	0.7	0.0	0.5	0.0
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	64.3	17.7	10.9	0.8	5.7	0.5
	버스 이용	(1,673)	53.6	20.6	13.7	1.4	10.0	0.7
	도보만 이용	(145)	11.0	9.0	21.9	28.2	28.6	1.3
	자가용 이용	(626)	39.6	12.1	32.0	1.2	12.6	2.4
	기타	(25)	45.7	31.4	11.8	7.7	3.4	0.0

		사례수	정기적 (주 5일 이상) 통 근/통학 통행	정기적 (주 2~4회) 통근/통 학 통행	비정기 적 통근/ 통학 통행	직장 (학교)이 집 근처라 단순히 도보/ 자전거로만 이동	비직장인 (주부 등) 으로 통근/ 통학 통행 없음	기타
전체		(4,000)	53.9	17.8	15.8	2.2	9.4	0.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	64.5	10.3	9.7	4.2	10.6	0.7
	1대	(2,334)	54.4	17.9	14.9	1.9	10.0	0.8
	2대	(987)	47.3	21.5	21.4	1.7	7.0	1.0
	3대 이상	(122)	48.9	20.8	14.9	1.5	11.4	2.4
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	50.4	18.1	15.2	2.4	12.8	1.0
	대학교 졸업	(2,801)	55.3	17.4	15.5	1.9	8.8	1.0
	대학원 졸업	(514)	50.7	19.6	18.2	3.3	8.1	0.2
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	50.9	17.2	12.9	3.5	14.0	1.5
	260~360만원 미만	(590)	52.3	16.9	14.2	2.1	13.5	1.0
	360~460만원 미만	(665)	51.9	16.5	18.4	3.0	9.3	0.9
	460~560만원 미만	(653)	53.9	18.7	17.3	1.1	7.9	1.1
	560~660만원 미만	(392)	54.0	19.7	15.8	1.5	7.8	1.2
	660~820만원 미만	(485)	56.9	18.2	16.7	2.0	5.8	0.4
	820만원 이상	(675)	57.5	18.3	14.7	1.8	7.2	0.4

## 〈 응답자 특성별 '평소 주요 통행 유형' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	도시 내 통행 (도시 경계 내에서의 통행)	시도 간 통행 (시도 경계를 벗어난 광역 통행)
전체		(4,000)	78.4	21.6
성별	남성	(2,018)	74.2	25.8
	여성	(1,982)	82.7	17.3
거주지역	수도권	(1,759)	62.6	37.4
	부산울산권	(962)	94.0	6.0
	대구권	(516)	90.4	9.6
	광주권	(308)	91.1	8.9
	대전권	(455)	84.5	15.5
연령	20~29세	(771)	77.7	22.3
	30~39세	(788)	77.8	22.2
	40~49세	(956)	76.7	23.3
	50~59세	(1,002)	79.1	20.9
	60~64세	(483)	82.5	17.5
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	77.4	22.6
	정기적(주 2-4회)	(713)	74.7	25.3
	비정기적	(632)	81.8	18.2
	도보/자전거	(86)	93.6	6.4
	통근/통학 통행 없음	(376)	82.8	17.2
	기타	(37)	71.8	28.2
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	81.4	18.6
	11~20회	(1,144)	81.0	19.0
	21~30회	(722)	75.8	24.2
	31~40회	(391)	70.9	29.1
	41회 이상	(634)	76.1	23.9
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	71.8	28.2
	버스 이용	(1,673)	82.8	17.2
	도보만 이용	(145)	94.7	5.3
	자가용 이용	(626)	79.9	20.1
	기타	(25)	60.9	39.1

		사례수	도시 내 통행 (도시 경계 내에서의 통행)	시도 간 통행 (시도 경계를 벗어난 광역 통행)
전체		(4,000)	78.4	21.6
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	86.2	13.8
	1대	(2,334)	78.1	21.9
	2대	(987)	75.2	24.8
	3대 이상	(122)	74.8	25.2
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	83.7	16.3
	대학교 졸업	(2,801)	77.7	22.3
	대학원 졸업	(514)	75.3	24.7
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	87.4	12.6
	260~360만원 미만	(590)	84.4	15.6
	360~460만원 미만	(665)	80.3	19.7
	460~560만원 미만	(653)	76.5	23.5
	560~660만원 미만	(392)	75.2	24.8
	660~820만원 미만	(485)	72.7	27.3
	820만원 이상	(675)	72.0	28.0

〈 응답자 특성별 '지난 한 달 동안 대중교통(버스·지하철) 이용 횟수' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	편도 기준 10회 이하	편도 기준 11~20회	편도 기준 21~30회	편도 기준 31~40회	편도 기준 41회 이상
전체		(4,000)	27.7	28.6	18.1	9.8	15.9
성별	남성	(2,018)	26.9	29.9	17.3	10.4	15.5
	여성	(1,982)	28.6	27.2	18.8	9.1	16.3
거주지역	수도권	(1,759)	24.1	24.4	21.1	11.1	19.3
	부산울산권	(962)	30.0	30.7	16.4	8.3	14.5
	대구권	(516)	30.1	29.5	16.7	9.8	13.9
	광주권	(308)	31.0	34.4	13.8	7.8	12.9
	대전권	(455)	32.0	35.2	14.1	9.0	9.7
연령	20~29세	(771)	13.4	25.3	21.3	15.7	24.3
	30~39세	(788)	23.2	26.0	19.1	11.8	19.9
	40~49세	(956)	32.8	27.6	17.7	8.3	13.6
	50~59세	(1,002)	34.2	29.8	16.4	7.8	11.7
	60~64세	(483)	34.5	37.5	15.2	4.1	8.7
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	15.3	17.1	24.2	15.0	28.4
	정기적(주 2~4회)	(713)	18.0	52.3	20.7	6.9	2.2
	비정기적	(632)	53.0	39.3	5.6	1.4	0.7
	도보/자전거	(86)	66.6	33.4	0.0	0.0	0.0
	통근/통학 통행 없음	(376)	62.3	30.4	4.0	2.6	0.8
	기타	(37)	65.3	28.0	6.6	0.0	0.0
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	28.8	29.5	17.5	8.8	15.4
	시도 간 통행	(863)	23.9	25.1	20.2	13.2	17.6
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	11~20회	(1,144)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	21~30회	(722)	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	31~40회	(391)	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	41회 이상	(634)	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	15.0	26.1	21.9	13.4	23.7
	버스 이용	(1,673)	19.5	31.4	22.2	10.9	16.0
	도보만 이용	(145)	62.9	33.0	1.1	0.6	2.3
	자가용 이용	(626)	71.4	26.2	1.9	0.4	0.1
	기타	(25)	61.3	27.6	7.4	0.0	3.7

		사례수	편도 기준 10회 이하	편도 기준 11~20회	편도 기준 21~30회	편도 기준 31~40회	편도 기준 41회 이상
전체		(4,000)	27.7	28.6	18.1	9.8	15.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	17.9	25.3	18.6	10.3	28.0
	1대	(2,334)	27.9	28.1	19.1	9.8	15.1
	2대	(987)	32.5	30.8	15.4	9.7	11.6
	3대 이상	(122)	30.2	34.6	18.0	7.2	9.9
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	28.9	29.4	15.9	9.6	16.2
	대학교 졸업	(2,801)	26.7	28.1	19.3	10.3	15.7
	대학원 졸업	(514)	31.9	30.5	14.4	6.8	16.4
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	28.8	28.7	16.8	8.7	16.9
	260~360만원 미만	(590)	30.8	27.3	16.6	10.0	15.3
	360~460만원 미만	(665)	32.5	28.3	15.9	9.3	14.1
	460~560만원 미만	(653)	24.8	27.5	20.9	10.5	16.4
	560~660만원 미만	(392)	23.8	31.6	21.1	8.8	14.7
	660~820만원 미만	(485)	26.4	29.4	17.3	10.3	16.7
	820만원 이상	(675)	25.5	28.7	18.5	10.5	16.8

### 〈 응답자 특성별 '평소 이용하는 주요 교통수단(1순위)' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	지하철/ 전철 이용	버스 이용	도보만 이용 (타 교통수단 이용하지 않음)	자가용 이용	기타
전체		(4,000)	38.3	41.8	3.6	15.7	0.6
성별	남성	(2,018)	42.1	35.3	3.1	18.9	0.7
	여성	(1,982)	34.4	48.5	4.2	12.4	0.6
거주지역	수도권	(1,759)	50.9	34.4	3.1	10.9	0.8
	부산울산권	(962)	29.9	48.2	4.1	17.6	0.2
	대구권	(516)	43.4	35.2	3.1	17.6	0.7
	광주권	(308)	14.6	58.2	4.9	21.1	1.3
	대전권	(455)	17.4	53.7	4.5	24.0	0.4
연령	20~29세	(771)	43.7	45.8	4.8	5.5	0.2
	30~39세	(788)	41.2	42.4	4.4	11.2	0.9
	40~49세	(956)	35.4	39.8	2.9	20.9	1.0
	50~59세	(1,002)	35.4	40.1	3.0	21.3	0.2
	60~64세	(483)	36.3	42.1	3.4	17.2	1.0
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	45.6	41.6	0.7	11.5	0.5
	정기적(주 2~4회)	(713)	38.1	48.4	1.8	10.6	1.1
	비정기적	(632)	26.5	36.2	5.0	31.8	0.5
	도보/자전거	(86)	15.0	26.5	47.6	8.8	2.2
	통근/통학 통행 없음	(376)	23.4	44.3	11.0	21.0	0.2
	기타	(37)	19.6	33.9	5.1	41.4	0.0
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	35.0	44.2	4.4	16.0	0.5
	시도 간 통행	(863)	50.1	33.4	0.9	14.6	1.1
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	20.7	29.4	8.2	40.3	1.4
	11~20회	(1,144)	35.0	45.9	4.2	14.3	0.6
	21~30회	(722)	46.4	51.5	0.2	1.7	0.3
	31~40회	(391)	52.4	46.7	0.2	0.7	0.0
	41회 이상	(634)	57.1	42.1	0.5	0.1	0.1

		사례수	지하철/ 전철 이용	버스 이용	도보만 이용 (타 교통수단 이용하지 않음)	자가용 이용	기타
전체		(4,000)	38.3	41.8	3.6	15.7	0.6
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	버스 이용	(1,673)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	도보만 이용	(145)	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	자가용 이용	(626)	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	기타	(25)	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	42.1	49.3	6.6	0.6	1.4
	1대	(2,334)	39.9	41.1	3.5	14.9	0.7
	2대	(987)	33.3	39.9	1.8	24.7	0.2
	3대 이상	(122)	29.9	37.5	6.3	26.3	0.0
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	32.0	52.4	4.1	11.1	0.4
	대학교 졸업	(2,801)	39.5	40.7	3.4	15.8	0.6
	대학원 졸업	(514)	40.0	33.8	4.1	21.1	1.0
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	37.6	49.1	4.3	8.0	1.0
	260~360만원 미만	(590)	35.9	41.2	5.7	16.4	0.8
	360~460만원 미만	(665)	34.2	44.0	4.3	17.1	0.4
	460~560만원 미만	(653)	39.8	43.3	3.8	12.8	0.3
	560~660만원 미만	(392)	41.4	39.3	1.4	17.5	0.5
	660~820만원 미만	(485)	38.0	40.1	2.3	19.1	0.4
	820만원 이상	(675)	41.8	35.8	2.7	19.0	0.9



## 〈 응답자 특성별 '일주일간 통행 빈도' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	1~4회	5~8회	9~12회	13~16회	17~20회	21회 이상
전체		(4,000)	24.2	25.2	27.7	10.2	4.3	8.4
성별	남성	(2,018)	20.4	24.2	29.7	10.9	5.0	9.7
	여성	(1,982)	28.0	26.2	25.7	9.5	3.6	7.0
거주지역	수도권	(1,759)	21.3	24.5	29.7	10.8	4.3	9.5
	부산울산권	(962)	24.2	25.8	26.3	10.7	5.2	7.7
	대구권	(516)	27.5	25.2	26.5	9.5	3.8	7.4
	광주권	(308)	24.9	25.4	25.6	10.4	5.2	8.5
	대전권	(455)	31.3	26.2	25.6	7.6	2.6	6.6
연령	20~29세	(771)	16.5	22.4	33.1	13.6	6.5	7.9
	30~39세	(788)	19.3	23.7	32.0	10.8	3.7	10.5
	40~49세	(956)	25.5	24.8	28.1	9.9	3.7	8.1
	50~59세	(1,002)	28.4	25.5	24.5	9.3	3.3	9.0
	60~64세	(483)	33.1	32.4	17.7	6.4	5.3	5.0
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	8.4	21.8	38.0	13.7	5.3	12.8
	정기적(주 2~4회)	(713)	24.7	36.3	22.8	8.4	3.9	4.0
	비정기적	(632)	47.9	25.7	13.8	6.6	3.1	3.0
	도보/자전거	(86)	60.3	14.4	12.9	3.4	7.8	1.2
	통근/통학 통행 없음	(376)	63.2	24.5	6.4	2.1	1.3	2.5
	기타	(37)	51.2	31.4	7.6	4.6	0.0	5.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	25.3	25.4	27.0	10.0	4.3	8.0
	시도 간 통행	(863)	20.3	24.3	30.2	11.1	4.5	9.6
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	53.5	20.2	15.9	5.7	1.8	2.9
	11~20회	(1,144)	25.5	33.2	24.4	8.3	5.2	3.5
	21~30회	(722)	7.4	43.6	25.2	9.8	3.8	10.2
	31~40회	(391)	3.7	15.5	46.2	14.6	7.9	12.1
	41회 이상	(634)	2.4	4.5	45.5	19.3	5.7	22.6
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	17.4	24.3	31.1	11.8	4.2	11.1
	버스 이용	(1,673)	23.2	29.3	27.0	9.1	4.4	7.0
	도보만 이용	(145)	47.3	23.3	18.1	4.8	4.1	2.5
	자가용 이용	(626)	37.9	16.8	23.5	10.9	4.3	6.6
	기타	(25)	30.0	20.2	23.8	4.0	7.6	14.4

		사례수	1~4회	5~8회	9~12회	13~16회	17~20회	21회 이상
전체		(4,000)	24.2	25.2	27.7	10.2	4.3	8.4
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	21.8	23.8	28.4	12.4	2.9	10.7
	1대	(2,334)	25.3	24.6	27.6	9.8	4.5	8.3
	2대	(987)	23.5	27.2	27.5	10.3	4.2	7.3
	3대 이상	(122)	20.0	26.7	28.2	8.1	8.5	8.6
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	29.7	25.1	24.8	8.1	5.1	7.3
	대학교 졸업	(2,801)	23.1	24.8	28.9	11.0	4.0	8.2
	대학원 졸업	(514)	22.8	27.6	24.9	8.7	5.0	11.0
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	30.0	27.5	23.3	8.4	3.0	7.8
	260~360만원 미만	(590)	26.5	22.7	26.7	11.4	3.5	9.2
	360~460만원 미만	(665)	27.2	23.8	26.5	11.7	4.2	6.5
	460~560만원 미만	(653)	22.0	25.8	30.3	8.8	5.0	8.0
	560~660만원 미만	(392)	24.4	25.5	27.5	10.9	3.8	8.0
	660~820만원 미만	(485)	20.1	23.8	31.6	9.4	5.2	9.9
	820만원 이상	(675)	19.4	27.1	28.0	10.7	5.3	9.5

〈 응답자 특성별 '일주일간 대중교통(버스·지하철) 이용 빈도' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	1~3회	4~6회	7~9회	10회 이상
전체		(4,000)	33.8	34.6	11.8	19.9
성별	남성	(2,018)	32.5	33.7	12.3	21.6
	여성	(1,982)	35.0	35.5	11.3	18.2
거주지역	수도권	(1,759)	28.2	32.8	13.9	25.1
	부산울산권	(962)	36.8	35.2	10.2	17.8
	대구권	(516)	36.5	37.5	11.1	14.9
	광주권	(308)	38.0	36.1	9.9	16.0
	대전권	(455)	42.9	35.7	9.1	12.4
연령	20~29세	(771)	18.8	39.9	16.0	25.3
	30~39세	(788)	28.3	31.8	12.9	26.9
	40~49세	(956)	36.9	34.5	11.0	17.6
	50~59세	(1,002)	41.9	31.8	9.9	16.4
	60~64세	(483)	43.3	36.4	8.8	11.4
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	15.8	33.3	16.7	34.2
	정기적(주 2~4회)	(713)	30.7	53.1	10.2	6.1
	비정기적	(632)	63.8	30.0	4.9	1.2
	도보/자전거	(86)	83.1	13.2	3.8	0.0
	통근/통학 통행 없음	(376)	76.8	19.9	1.5	1.7
	기타	(37)	73.8	24.3	0.0	1.9
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	35.3	34.8	11.4	18.6
	시도 간 통행	(863)	28.2	33.8	13.3	24.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	79.6	16.0	2.5	2.0
	11~20회	(1,144)	35.6	48.4	8.3	7.8
	21~30회	(722)	6.3	55.3	21.3	17.1
	31~40회	(391)	2.5	32.7	27.0	37.8
	41회 이상	(634)	0.9	19.6	14.3	65.2
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	19.7	35.7	15.3	29.3
	버스 이용	(1,673)	24.9	41.7	13.0	20.4
	도보만 이용	(145)	78.2	17.9	3.2	0.6
	자가용 이용	(626)	79.8	17.2	2.3	0.7
	기타	(25)	77.2	19.1	0.0	3.7

		사례수	1~3회	4~6회	7~9회	10회 이상
전체		(4,000)	33.8	34.6	11.8	19.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	23.3	29.4	15.7	31.5
	1대	(2,334)	33.6	35.0	11.4	20.0
	2대	(987)	39.6	36.1	10.5	13.8
	3대 이상	(122)	37.5	36.9	12.4	13.1
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	34.0	36.5	11.0	18.5
	대학교 졸업	(2,801)	32.8	34.9	12.1	20.2
	대학원 졸업	(514)	38.7	29.9	11.3	20.1
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	33.9	36.0	12.3	17.9
	260~360만원 미만	(590)	35.6	31.1	12.6	20.7
	360~460만원 미만	(665)	37.0	35.2	10.8	17.0
	460~560만원 미만	(653)	30.9	37.1	12.1	19.9
	560~660만원 미만	(392)	32.2	33.9	14.0	19.9
	660~820만원 미만	(485)	34.1	33.8	11.3	20.8
	820만원 이상	(675)	32.3	34.3	10.5	23.0

## 〈 응답자 특성별 '일주일간 자가용 이용 빈도' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	이용하지 않는다	1~3회	4~6회	7~9회	10회 이상
전체		(4,000)	27.0	50.2	14.6	3.9	4.3
성별	남성	(2,018)	20.8	51.2	17.4	5.0	5.6
	여성	(1,982)	33.4	49.2	11.7	2.7	3.1
거주지역	수도권	(1,759)	30.2	51.5	11.5	3.3	3.5
	부산울산권	(962)	25.3	51.9	14.4	4.2	4.2
	대구권	(516)	25.8	47.9	18.2	3.7	4.4
	광주권	(308)	23.5	44.3	21.4	4.6	6.3
	대전권	(455)	22.0	48.4	18.3	5.1	6.2
연령	20~29세	(771)	54.4	31.3	9.5	2.4	2.4
	30~39세	(788)	30.2	48.4	12.8	3.2	5.4
	40~49세	(956)	16.3	55.1	17.0	4.9	6.7
	50~59세	(1,002)	18.8	55.1	17.6	4.7	3.9
	60~64세	(483)	16.4	63.6	14.5	3.5	2.1
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	31.8	47.6	12.0	3.9	4.7
	정기적(주 2~4회)	(713)	20.7	59.0	15.9	2.8	1.6
	비정기적	(632)	17.1	47.9	21.7	6.1	7.3
	도보/자전거	(86)	37.7	48.8	10.1	1.1	2.3
	통근/통학 통행 없음	(376)	27.2	55.3	12.3	2.9	2.3
	기타	(37)	10.2	25.5	48.4	2.7	13.2
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	28.2	49.4	14.5	3.6	4.2
	시도 간 통행	(863)	22.7	53.1	14.7	4.8	4.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	16.6	42.7	26.0	6.5	8.2
	11~20회	(1,144)	21.7	54.9	16.2	3.9	3.2
	21~30회	(722)	33.6	56.3	6.8	2.4	0.9
	31~40회	(391)	32.6	53.2	7.3	3.5	3.4
	41회 이상	(634)	43.9	46.1	5.0	1.0	4.0
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	29.6	56.7	8.8	2.2	2.7
	버스 이용	(1,673)	33.1	54.1	9.0	2.4	1.4
	도보만 이용	(145)	42.3	49.3	7.1	0.6	0.7
	자가용 이용	(626)	0.3	24.2	45.5	12.9	17.1
	기타	(25)	38.4	49.4	12.2	0.0	0.0

		사례수	이용하지 않는다	1~3회	4~6회	7~9회	10회 이상
전체		(4,000)	27.0	50.2	14.6	3.9	4.3
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	84.9	10.2	2.3	0.9	1.7
	1대	(2,334)	20.6	57.9	14.2	3.7	3.7
	2대	(987)	11.6	54.8	20.6	6.2	6.8
	3대 이상	(122)	9.6	49.3	29.5	2.8	8.8
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	41.9	40.6	11.2	2.3	4.1
	대학교 졸업	(2,801)	25.4	51.5	14.7	4.0	4.3
	대학원 졸업	(514)	15.8	56.0	18.2	5.2	4.7
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	52.2	31.9	9.9	1.7	4.2
	260~360만원 미만	(590)	32.1	46.7	12.5	3.7	4.9
	360~460만원 미만	(665)	26.5	49.9	17.1	3.5	2.9
	460~560만원 미만	(653)	23.8	55.7	13.8	3.5	3.2
	560~660만원 미만	(392)	20.9	57.0	14.4	3.8	4.0
	660~820만원 미만	(485)	17.5	55.7	15.4	6.3	5.1
	820만원 이상	(675)	16.4	55.0	17.9	4.7	6.1

### 〈 응답자 특성별 '통근/통학 시 편도 비용-대중교통(버스, 지하철) 요금' 〉

(Base : 통근, 통학자 중 대중교통 이용자, n=3,464명, 단위 : %)

		사례수	1,300 원 미만	1,300~ 1,400 원 미만	1,400~ 1,500 원 미만	1,500~ 2,000 원 미만	2,000~ 3,000 원 미만	3,000 원 이상	잘 모르 겠음	평균 (원)
전체		(3,464)	30.6	11.9	9.0	16.6	13.2	16.7	2.1	4,228.8
성별	남성	(1,841)	26.8	12.0	8.3	18.0	15.2	17.7	1.9	3,664.3
	여성	(1,623)	34.8	11.6	9.8	14.9	10.9	15.6	2.4	4,872.1
거주지역	수도권	(1,551)	18.2	10.7	12.5	22.1	14.5	20.1	1.9	4,443.8
	부산울산권	(803)	24.1	24.0	5.5	17.1	10.8	15.8	2.6	5,014.0
	대구권	(450)	54.5	4.5	4.8	9.1	14.2	10.7	2.2	3,297.9
	광주권	(269)	53.7	2.5	8.6	4.9	13.6	14.0	2.7	3,227.4
	대전권	(391)	49.3	6.6	7.4	10.0	11.3	13.9	1.5	3,532.1
	연령	20~29세	(723)	30.8	11.3	7.5	13.3	14.6	18.7	3.8
	30~39세	(720)	31.3	13.0	9.2	18.3	11.8	14.6	1.7	4,817.8
	40~49세	(854)	28.2	12.1	10.8	18.4	13.9	14.7	1.9	3,552.1
	50~59세	(839)	30.0	11.2	8.2	16.4	14.1	18.8	1.4	3,306.7
	60~64세	(327)	36.0	11.7	9.0	15.5	8.9	17.2	1.5	3,582.2
통근/통학 통행형태	정기적 (주 5일 이상)	(2,087)	30.8	12.9	9.0	17.2	12.5	15.3	2.4	4,631.7
	정기적 (주 2-4회)	(703)	28.3	8.8	8.8	16.9	15.6	19.6	2.0	4,242.4
	비정기적	(599)	32.3	11.0	8.8	15.2	12.9	18.5	1.4	3,032.8
	도보/자전거	(74)	32.5	17.9	11.5	7.5	12.7	16.6	1.4	2,543.0
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(2,703)	36.8	14.0	8.9	13.9	11.8	12.4	2.3	3,789.4
	시도 간 통행	(760)	8.5	4.2	9.3	26.1	18.3	32.2	1.4	5,778.0
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(774)	28.7	11.5	8.9	14.4	15.6	18.6	2.3	3,019.6
	11~20회	(991)	34.2	11.1	7.7	14.5	13.5	16.6	2.4	3,757.0
	21~30회	(698)	27.5	12.5	9.3	18.9	14.0	16.0	1.8	4,207.2
	31~40회	(376)	28.9	13.3	12.0	17.0	11.0	16.4	1.4	5,024.6
	41회 이상	(625)	31.6	11.9	9.0	19.7	10.1	15.6	2.3	6,016.3

		사례수	1,300 원 미만	1,300~ 1,400 원 미만	1,400~ 1,500 원 미만	1,500~ 2,000 원 미만	2,000~ 3,000 원 미만	3,000 원 이상	잘 모르 겠음	평균 (원)
전체		(3,464)	30.6	11.9	9.0	16.6	13.2	16.7	2.1	4,228.8
평소 이용 교통수단	지하철/ 전철 이용	(1,414)	24.2	13.2	8.0	22.6	13.1	17.3	1.6	4,972.0
	버스 이용	(1,469)	36.8	10.4	9.8	11.9	12.0	16.5	2.6	4,001.4
	도보만 이용	(97)	37.3	14.4	14.5	10.8	10.7	10.3	2.0	2,529.2
	자가용 이용	(464)	28.1	12.1	8.5	14.2	17.8	17.0	2.4	3,004.4
	기타	(20)	46.8	4.9	0.0	14.8	14.1	19.4	0.0	4,535.5
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(477)	36.0	14.9	10.3	12.4	10.9	13.0	2.5	4,439.6
	1대	(2,017)	29.3	12.4	9.3	18.1	12.9	16.0	2.0	4,281.8
	2대	(869)	29.7	9.9	7.6	14.9	15.2	20.7	2.0	4,143.4
	3대 이상	(100)	37.2	4.0	7.3	19.1	13.5	14.3	4.7	2,867.3
교육수준	고등학교 졸업 이하	(562)	35.4	11.5	8.0	12.2	13.8	15.1	4.0	4,216.5
	대학교 졸업	(2,444)	29.7	11.9	9.2	17.4	13.0	16.9	1.9	4,313.9
	대학원 졸업	(458)	29.3	11.9	9.2	17.2	13.4	17.9	1.2	3,792.1
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(434)	33.8	12.3	8.4	12.7	13.6	14.7	4.4	4,945.7
	260~360 만원 미만	(485)	33.2	12.9	9.4	15.0	11.6	15.8	2.0	4,317.2
	360~460 만원 미만	(576)	32.3	11.1	9.5	16.5	13.7	14.4	2.5	3,216.9
	460~560 만원 미만	(580)	33.1	11.0	7.4	16.9	13.4	15.8	2.4	3,842.9
	560~660 만원 미만	(348)	31.4	13.3	7.1	17.2	13.8	15.9	1.4	5,507.4
	660~820 만원 미만	(442)	24.8	9.9	11.7	20.8	10.8	20.8	1.3	4,111.5
	820만원 이상	(599)	25.8	12.8	9.1	16.8	15.0	19.6	1.0	4,330.5



〈 응답자 특성별 '통근/통학 시 편도 비용-기타(카풀, 카셰어링, 공영자전거 등) 요금' 〉

(Base : 통근, 통학자 중 기타 요금 지불자, n=127명, 단위 : %)

		사례수	1,000 원 미만	1,000~ 2,000 원 미만	2,000~ 3,000 원 미만	3,000~ 5,000 원 미만	5,000~ 10,000 원 미만	10,000 원 이상	잘 모르 겠음	평균 (원)
전체		(127)	1.6	26.1	8.4	6.4	10.1	13.2	34.2	8,038.8
성별	남성	(74)	1.3	33.2	8.4	6.0	12.3	12.0	26.8	6,694.3
	여성	(53)	1.9	16.3	8.3	7.1	7.0	14.9	44.5	10,498.6
거주지역	수도권	(46)	4.4	37.5	4.7	8.5	10.9	2.2	31.7	3,663.5
	부산울산권	(31)	0.0	14.3	5.6	0.0	5.3	39.1	35.7	16,116.4
	대구권	(21)	0.0	25.1	18.4	0.0	12.2	13.4	30.9	11,999.6
	광주권	(14)	0.0	19.0	7.7	13.0	12.8	0.0	47.5	2,985.5
	대전권	(15)	0.0	23.7	11.6	16.5	11.6	5.4	31.2	3,685.8
연령	20~29세	(27)	0.0	44.4	13.1	3.5	3.3	12.5	23.1	5,181.7
	30~39세	(34)	5.9	13.9	15.3	8.1	7.8	7.8	41.3	4,544.3
	40~49세	(29)	0.0	24.9	3.0	9.4	8.9	15.9	37.9	14,245.8
	50~59세	(29)	0.0	32.5	3.6	3.0	20.0	6.7	34.2	4,928.7
	60~64세	(8)	0.0	0.0	0.0	11.3	9.9	50.6	28.2	20,987.0
통근/통학 통행형태	정기적 (주5일 이상)	(76)	1.3	32.0	10.9	5.0	9.5	11.6	29.7	6,754.1
	정기적 (주 2-4회)	(19)	5.3	10.6	6.8	9.4	5.5	14.4	48.0	8,073.7
	비정기적	(23)	0.0	17.3	4.6	11.3	15.5	12.6	38.7	10,852.6
	도보/자전거	(09)	0.0	31.0	0.0	0.0	10.1	26.1	32.9	12,936.7
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(100)	2.0	29.4	7.6	5.6	9.0	14.1	32.3	7,917.6
	시도 간 통행	(27)	0.0	13.9	11.3	9.6	13.8	9.9	41.5	8,562.1
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(57)	0.0	28.7	9.8	10.9	14.6	13.9	22.1	8,006.3
	11~20회	(26)	3.8	19.3	0.0	0.0	14.2	10.6	52.0	10,086.4
	21~30회	(19)	0.0	26.0	14.8	5.3	4.1	4.4	45.5	5,855.4
	31~40회	(9)	11.8	21.9	0.0	11.5	0.0	11.0	43.8	7,050.4
	41회 이상	(16)	0.0	30.5	13.6	0.0	0.0	26.4	29.5	8,382.4

		사례수	1,000 원 미만	1,000~ 2,000 원 미만	2,000~ 3,000 원 미만	3,000~ 5,000 원 미만	5,000~ 10,000 원 미만	10,000 원 이상	잘 모르 겠음	평균 (원)
전체		(127)	1.6	26.1	8.4	6.4	10.1	13.2	34.2	8,038.8
평소 이용 교통수단	지하철/ 전철 이용	(33)	3.0	29.4	0.0	0.0	0.0	21.2	46.5	9,613.9
	버스 이용	(39)	2.6	24.7	11.0	7.3	9.2	9.2	35.9	8,201.4
	도보만 이용	(08)	0.0	23.4	0.0	0.0	11.3	29.1	36.2	15,079.6
	자가용 이용	(41)	0.0	24.1	13.4	10.7	20.1	7.2	24.6	6,484.8
	기타	(05)	0.0	36.3	15.3	17.2	0.0	14.8	16.5	3,760.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(24)	4.2	19.9	0.0	7.1	0.0	22.3	46.5	12,313.2
	1대	(61)	1.7	32.3	5.5	6.4	7.3	12.2	34.6	7,533.8
	2대	(36)	0.0	18.5	12.3	7.3	18.2	11.5	32.2	8,245.2
	3대 이상	(7)	0.0	32.5	41.1	0.0	26.3	0.0	0.0	2,515.7
교육수준	고등학교 졸업 이하	(20)	5.1	20.9	11.1	0.0	9.1	27.2	26.7	9,684.1
	대학교 졸업	(94)	1.1	28.0	8.0	5.9	9.7	10.0	37.3	7,192.5
	대학원 졸업	(13)	0.0	20.8	6.9	19.9	14.2	14.7	23.6	10,579.7
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(18)	11.0	32.5	4.8	4.5	9.5	10.8	26.9	6,798.6
	260~360 만원 미만	(20)	0.0	18.5	3.9	13.1	4.3	16.6	43.5	8,633.0
	360~460 만원 미만	(29)	0.0	24.9	13.9	3.0	9.1	17.5	31.7	9,794.6
	460~560 만원 미만	(17)	0.0	34.9	10.8	0.0	10.6	5.1	38.6	2,731.9
	560~660 만원 미만	(9)	0.0	0.0	13.9	0.0	0.0	9.0	77.2	7,138.7
	660~820 만원 미만	(13)	0.0	35.1	0.0	22.6	14.7	0.0	27.6	2,779.5
	820만원 이상	(21)	0.0	28.3	8.8	4.9	18.5	22.6	16.9	12,736.4

## 〈 응답자 특성별 ‘한 달간 대중교통 이용 비용’ 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	2만원 미만	2~5만 원 미만	5~8만 원 미만	8만원 이상	잘 모르 겠음	평균 (원)
전체		(4,000)	25.0	27.6	30.3	15.5	1.6	46,494.8
성별	남성	(2,018)	24.3	27.8	28.7	17.6	1.6	47,601.1
	여성	(1,982)	25.8	27.4	32.1	13.3	1.5	45,370.0
거주지역	수도권	(1,759)	18.1	25.1	33.0	21.7	2.1	53,497.9
	부산울산권	(962)	28.3	29.7	29.1	11.9	0.8	42,580.5
	대구권	(516)	29.4	30.4	31.1	8.4	0.7	40,851.8
	광주권	(308)	29.4	30.9	24.8	12.4	2.5	41,980.2
	대전권	(455)	37.1	27.4	25.5	8.9	1.1	37,438.6
연령	20~29세	(771)	17.3	26.7	36.6	18.0	1.3	51,662.2
	30~39세	(788)	20.3	26.6	34.2	15.8	3.1	49,170.4
	40~49세	(956)	27.0	27.2	28.8	15.8	1.2	45,718.6
	50~59세	(1,002)	28.4	28.0	28.0	14.7	0.9	44,508.2
	60~64세	(483)	34.2	30.6	21.9	11.9	1.5	39,628.8
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	11.8	22.0	44.2	20.7	1.4	56,961.5
	정기적(주 2~4회)	(713)	18.8	39.7	22.9	16.8	1.9	47,224.8
	비정기적	(632)	43.0	36.3	12.4	6.2	2.1	31,190.6
	도보/자전거	(86)	66.6	21.2	7.5	4.7	0.0	21,678.5
	통근/통학 통행 없음	(376)	69.4	23.6	3.1	2.6	1.3	18,849.5
	기타	(37)	63.0	26.3	5.7	2.4	2.7	21,111.6
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	27.6	29.6	30.8	10.7	1.3	42,770.6
	시도 간 통행	(863)	15.8	20.4	28.6	32.9	2.4	60,170.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	58.1	23.6	9.4	6.9	1.9	26,418.2
	11~20회	(1,144)	25.2	41.1	21.4	10.7	1.5	40,880.6
	21~30회	(722)	6.3	29.6	40.8	21.5	1.8	58,137.3
	31~40회	(391)	3.0	22.2	48.6	25.2	1.0	63,578.4
	41회 이상	(634)	1.8	11.3	59.8	26.1	1.0	67,656.6

		사례수	2만원 미만	2~5만원 미만	5~8만원 미만	8만원 이상	잘 모르겠음	평균 (원)
전체		(4,000)	25.0	27.6	30.3	15.5	1.6	46,494.8
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	13.6	24.9	40.4	19.9	1.2	55,344.1
	버스 이용	(1,673)	19.7	30.8	32.4	15.5	1.6	48,361.9
	도보만 이용	(145)	67.2	24.6	3.1	4.4	0.7	20,508.1
	자가용 이용	(626)	56.9	26.4	7.7	6.7	2.4	25,891.3
	기타	(25)	37.6	23.6	7.5	27.3	4.0	42,040.1
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	19.2	25.7	38.5	14.5	2.2	49,483.2
	1대	(2,334)	24.8	27.7	31.1	15.0	1.3	46,338.9
	2대	(987)	28.3	28.2	24.7	17.4	1.4	45,601.6
	3대 이상	(122)	29.7	28.5	24.5	12.8	4.4	43,055.2
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	27.3	28.4	29.1	13.2	1.9	43,620.1
	대학교 졸업	(2,801)	24.3	27.2	31.4	15.4	1.6	47,067.9
	대학원 졸업	(514)	25.7	28.8	26.0	18.6	0.9	47,187.4
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	30.1	26.7	28.3	12.3	2.6	42,258.9
	260~360만원 미만	(590)	30.1	26.1	29.8	12.5	1.4	42,899.5
	360~460만원 미만	(665)	29.2	29.1	25.8	14.6	1.3	44,192.3
	460~560만원 미만	(653)	21.4	29.2	33.2	14.9	1.3	47,469.0
	560~660만원 미만	(392)	23.8	28.1	29.8	16.9	1.5	47,056.7
	660~820만원 미만	(485)	19.4	27.6	35.9	16.4	0.8	50,192.0
	820만원 이상	(675)	20.7	26.2	30.5	20.6	2.0	51,342.2

〈 응답자 특성별 ‘도시철도(지하철) 정기권 또는 알뜰교통카드 이용 여부’ 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	예, 정기권을 이용함	예, 알뜰교통카드를 이용함	아니오, 이용하지 않음
전체		(4,000)	4.7	18.4	76.9
성별	남성	(2,018)	5.9	17.2	76.9
	여성	(1,982)	3.5	19.7	76.8
거주지역	수도권	(1,759)	4.5	16.6	78.9
	부산울산권	(962)	3.8	19.3	76.9
	대구권	(516)	6.1	22.0	71.9
	광주권	(308)	5.9	18.9	75.2
	대전권	(455)	5.0	19.3	75.7
연령	20~29세	(771)	3.5	24.1	72.4
	30~39세	(788)	3.8	18.5	77.7
	40~49세	(956)	6.6	16.5	76.9
	50~59세	(1,002)	4.9	17.9	77.2
	60~64세	(483)	4.2	14.1	81.7
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	6.2	22.2	71.6
	정기적(주 2-4회)	(713)	3.6	17.8	78.7
	비정기적	(632)	3.3	11.5	85.2
	도보/자전거	(86)	2.1	9.8	88.0
	통근/통학 통행 없음	(376)	1.7	11.9	86.4
	기타	(37)	2.4	16.3	81.4
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	4.4	19.0	76.6
	시도 간 통행	(863)	5.9	16.4	77.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	3.5	11.5	85.0
	11~20회	(1,144)	3.7	16.6	79.7
	21~30회	(722)	6.2	20.7	73.1
	31~40회	(391)	6.4	22.3	71.3
	41회 이상	(634)	5.9	28.9	65.2

		사례수	예, 정기권을 이용함	예, 알뜰교통카드를 이용함	아니오, 이용하지 않음
전체		(4,000)	4.7	18.4	76.9
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	7.9	19.7	72.4
	버스 이용	(1,673)	2.7	20.4	76.9
	도보만 이용	(145)	1.9	12.5	85.6
	자가용 이용	(626)	2.9	12.1	85.1
	기타	(25)	3.7	3.8	92.5
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	3.4	23.9	72.7
	1대	(2,334)	5.3	17.8	76.9
	2대	(987)	3.9	17.3	78.8
	3대 이상	(122)	6.6	13.8	79.6
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	3.6	19.3	77.1
	대학교 졸업	(2,801)	4.7	18.7	76.5
	대학원 졸업	(514)	6.0	15.5	78.5
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	3.4	24.3	72.3
	260~360만원 미만	(590)	2.8	19.3	77.9
	360~460만원 미만	(665)	5.1	19.5	75.5
	460~560만원 미만	(653)	7.6	17.3	75.1
	560~660만원 미만	(392)	5.4	15.9	78.7
	660~820만원 미만	(485)	4.3	15.5	80.1
	820만원 이상	(675)	4.1	16.5	79.4

## 〈 응답자 특성별 ‘알뜰교통카드 비이용 이유’ 〉

(Base : 정기권만 이용자, n=188명, 단위 : %)

		사례수	지하철을 주로 이용하기 때문에	알뜰교통카드에 대해 잘 모르기 때문에	알뜰카드와 차이가 없다고 생각해서	카드를 만드는 절차가 불편해서	기타
전체		(188)	41.2	32.1	15.9	6.3	4.5
성별	남성	(118)	41.1	34.6	17.3	4.7	2.2
	여성	(70)	41.4	27.8	13.6	9.0	8.2
거주지역	수도권	(80)	46.9	32.4	11.1	5.9	3.7
	부산울산권	(37)	35.3	34.5	19.7	5.5	5.1
	대구권	(32)	47.6	29.4	9.0	5.3	8.8
	광주권	(18)	38.3	34.6	17.5	4.8	4.8
	대전권	(23)	24.3	28.9	35.4	11.4	0.0
연령	20~29세	(27)	52.7	34.0	9.7	3.5	0.0
	30~39세	(30)	32.0	35.1	17.7	12.1	3.1
	40~49세	(63)	38.1	29.5	23.3	1.5	7.6
	50~59세	(49)	44.2	33.9	12.3	5.8	3.8
	60~64세	(20)	41.9	28.8	7.5	17.3	4.5
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(133)	48.4	27.0	14.3	5.4	5.0
	정기적(주 2-4회)	(25)	34.5	32.9	18.6	10.6	3.4
	비정기적	(21)	13.2	54.6	22.7	4.9	4.6
	도보/자전거	(02)	0.0	52.1	47.9	0.0	0.0
	통근/통학 통행 없음	(07)	14.6	60.4	10.7	14.4	0.0
	기타	(01)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(137)	44.2	31.4	13.1	7.3	4.1
	시도 간 통행	(51)	33.3	34.1	23.4	3.6	5.6
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(39)	24.8	37.3	21.2	7.1	9.5
	11~20회	(43)	30.0	41.7	21.6	6.7	0.0
	21~30회	(45)	50.6	24.0	21.1	4.3	0.0
	31~40회	(25)	72.9	15.2	7.8	0.0	4.0
	41회 이상	(37)	38.7	36.6	3.1	11.5	10.1

		사례수	지하철을 주로 이용하기 때문에	알뜰교통카드에 대해 잘 모르기 때문에	알뜰카드와 차이가 없다고 생각돼서	카드를 만드는 절차가 불편해서	기타
전체		(188)	41.2	32.1	15.9	6.3	4.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(121)	57.6	27.0	6.8	5.4	3.2
	버스 이용	(45)	8.6	41.7	30.0	11.7	8.0
	도보만 이용	(03)	0.0	34.7	65.3	0.0	0.0
	자가용 이용	(18)	20.9	43.8	35.3	0.0	0.0
	기타	(1)	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(19)	42.1	38.5	5.0	14.4	0.0
	1대	(123)	42.4	32.6	14.3	6.7	3.9
	2대	(38)	31.7	34.1	24.8	0.0	9.4
	3대 이상	(08)	65.6	0.0	23.6	10.7	0.0
교육수준	고등학교 졸업 이하	(25)	32.4	49.0	15.2	0.0	3.4
	대학교 졸업	(133)	42.7	29.3	15.5	7.5	5.0
	대학원 졸업	(31)	41.9	30.5	18.4	6.1	3.1
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(18)	26.4	49.0	10.1	9.6	4.9
	260~360만원 미만	(17)	33.9	28.6	32.5	4.9	0.0
	360~460만원 미만	(34)	48.1	28.2	17.8	5.8	0.0
	460~560만원 미만	(50)	44.6	31.4	11.2	5.2	7.6
	560~660만원 미만	(21)	35.3	35.8	15.7	8.9	4.3
	660~820만원 미만	(21)	37.0	26.3	18.5	4.7	13.5
	820만원 이상	(28)	48.6	30.6	14.2	6.5	0.0



## 〈 응답자 특성별 '알뜰교통카드 플러스 이용 의향' 〉

(Base : 정기권만 이용자, n=188명, 단위 : %)

		사례수	예, 이용하겠다	아니오, 이용하지 않겠다
전체		(188)	90.5	9.5
성별	남성	(118)	89.8	10.2
	여성	(70)	91.8	8.2
거주지역	수도권	(80)	88.9	11.1
	부산울산권	(37)	87.8	12.2
	대구권	(32)	100.0	0.0
	광주권	(18)	94.2	5.8
	대전권	(23)	84.4	15.6
연령	20~29세	(27)	92.8	7.2
	30~39세	(30)	90.7	9.3
	40~49세	(63)	91.3	8.7
	50~59세	(49)	88.0	12.0
	60~64세	(20)	91.0	9.0
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(133)	91.5	8.5
	정기적(주 2-4회)	(25)	93.5	6.5
	비정기적	(21)	81.5	18.5
	도보/자전거	(02)	100.0	0.0
	통근/통학 통행 없음	(07)	84.3	15.7
	기타	(01)	100.0	0.0
평소 주요 통 행 유형	도시 내 통행	(137)	90.3	9.7
	시도 간 통행	(51)	91.1	8.9
지난 한달 동안 대중 교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(39)	80.7	19.3
	11~20회	(43)	93.8	6.2
	21~30회	(45)	89.2	10.8
	31~40회	(25)	96.6	3.4
	41회 이상	(37)	94.6	5.4
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(121)	92.2	7.8
	버스 이용	(45)	94.4	5.6
	도보만 이용	(03)	65.9	34.1
	자가용 이용	(18)	72.8	27.2
	기타	(1)	100.0	0.0

		사례수	예, 이용하겠다	아니오, 이용하지 않겠다
전체		(188)	90.5	9.5
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(19)	75.0	25.0
	1대	(123)	93.2	6.8
	2대	(38)	90.3	9.7
	3대 이상	(08)	86.9	13.1
교육수준	고등학교 졸업 이하	(25)	96.6	3.4
	대학교 졸업	(133)	90.1	9.9
	대학원 졸업	(31)	87.6	12.4
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(18)	90.2	9.8
	260~360만원 미만	(17)	89.2	10.8
	360~460만원 미만	(34)	85.8	14.2
	460~560만원 미만	(50)	96.2	3.8
	560~660만원 미만	(21)	86.8	13.2
	660~820만원 미만	(21)	95.9	4.1
	820만원 이상	(28)	86.0	14.0

〈 응답자 특성별 '대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬반' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	매우 찬성한다	찬성하는 편이다	반대하는 편이다	매우 반대한다	[찬성]	[반대]
전체		(4,000)	38.3	56.4	4.7	0.5	94.8	5.2
성별	남성	(2,018)	41.0	53.6	4.6	0.8	94.6	5.4
	여성	(1,982)	35.6	59.3	4.9	0.2	95.0	5.0
거주지역	수도권	(1,759)	42.4	52.0	4.8	0.8	94.4	5.6
	부산울산권	(962)	38.2	57.3	4.3	0.2	95.6	4.4
	대구권	(516)	32.2	62.7	4.6	0.5	94.9	5.1
	광주권	(308)	33.0	59.9	6.8	0.3	92.9	7.1
	대전권	(455)	33.3	62.3	4.2	0.2	95.7	4.3
연령	20~29세	(771)	40.5	54.3	5.1	0.0	94.9	5.1
	30~39세	(788)	40.8	52.1	6.2	0.9	92.9	7.1
	40~49세	(956)	39.0	56.0	4.2	0.8	95.0	5.0
	50~59세	(1,002)	34.5	60.9	4.2	0.4	95.4	4.6
	60~64세	(483)	37.5	58.4	3.9	0.2	95.9	4.1
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	42.5	52.4	4.5	0.6	94.9	5.1
	정기적(주 2~4회)	(713)	33.2	61.1	5.3	0.4	94.3	5.7
	비정기적	(632)	34.4	61.1	4.1	0.4	95.5	4.5
	도보/자전거	(86)	41.7	54.0	4.3	0.0	95.7	4.3
	통근/통학 통행 없음	(376)	31.9	61.4	6.5	0.3	93.3	6.7
	기타	(37)	20.5	77.0	0.0	2.5	97.5	2.5
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	36.4	58.0	5.2	0.4	94.4	5.6
	시도 간 통행	(863)	45.3	50.8	3.1	0.8	96.2	3.8
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	30.2	63.9	5.2	0.6	94.2	5.8
	11~20회	(1,144)	35.3	58.7	5.7	0.3	94.0	6.0
	21~30회	(722)	41.4	53.9	4.0	0.8	95.2	4.8
	31~40회	(391)	44.4	50.5	5.1	0.0	94.9	5.1
	41회 이상	(634)	50.8	45.9	2.7	0.6	96.7	3.3
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	43.9	50.6	4.7	0.7	94.5	5.5
	버스 이용	(1,673)	36.7	57.9	5.1	0.3	94.6	5.4
	도보만 이용	(145)	36.4	57.3	6.2	0.0	93.8	6.2
	자가용 이용	(626)	30.2	66.2	3.1	0.6	96.4	3.6
	기타	(25)	22.3	63.0	14.7	0.0	85.3	14.7

		사례수	매우 찬성한다	찬성하는 편이다	반대하는 편이다	매우 반대한다	[찬성]	[반대]
전체		(4,000)	38.3	56.4	4.7	0.5	94.8	5.2
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	38.1	55.1	6.5	0.3	93.2	6.8
	1대	(2,334)	38.0	56.6	4.9	0.5	94.6	5.4
	2대	(987)	39.5	56.4	3.5	0.5	95.9	4.1
	3대 이상	(122)	36.6	59.1	4.3	0.0	95.7	4.3
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	37.8	56.1	5.6	0.5	93.9	6.1
	대학교 졸업	(2,801)	37.3	57.6	4.8	0.3	94.8	5.2
	대학원 졸업	(514)	44.9	50.7	3.1	1.3	95.6	4.4
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	35.4	57.4	6.7	0.5	92.8	7.2
	260~360만원 미만	(590)	37.3	55.8	6.3	0.6	93.0	7.0
	360~460만원 미만	(665)	37.3	57.5	4.8	0.4	94.8	5.2
	460~560만원 미만	(653)	38.2	57.7	3.7	0.4	95.9	4.1
	560~660만원 미만	(392)	40.1	55.3	4.1	0.5	95.4	4.6
	660~820만원 미만	(485)	41.1	55.8	2.8	0.4	96.8	3.2
	820만원 이상	(675)	39.8	55.1	4.6	0.5	94.9	5.1

### 〈 응답자 특성별 ‘대중교통 통합정기권 제도 도입 운영에 대한 찬성 이유’ 〉

(Base : 대중교통 통합정기권 제도 도입 찬성, n=3,791명, 단위 : %)

		사례수	대중교통을 많이 이용하는 사람에게 혜택을 제공하기 때문에	지하철에서 버스까지 포함하므로 대중교통 이용이 편리해져서	현재보다요금이 저렴해지므로	기타
전체		(3,791)	47.4	29.1	23.1	0.3
성별	남성	(1,909)	49.6	26.2	23.8	0.4
	여성	(1,882)	45.3	32.1	22.4	0.2
거주지역	수도권	(1,661)	44.7	30.2	24.9	0.2
	부산울산권	(919)	50.0	29.1	20.5	0.5
	대구권	(490)	53.0	25.7	21.0	0.3
	광주권	(286)	44.4	29.4	25.9	0.4
	대전권	(435)	48.4	29.0	22.2	0.4
연령	20~29세	(732)	38.9	27.3	33.2	0.6
	30~39세	(732)	48.1	26.9	24.3	0.8
	40~49세	(908)	48.1	29.9	21.8	0.2
	50~59세	(956)	54.3	25.9	19.7	0.1
	60~64세	(463)	44.5	40.7	14.8	0.0
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,046)	50.5	26.2	23.0	0.4
	정기적(주 2~4회)	(673)	46.4	24.8	28.6	0.2
	비정기적	(604)	41.5	33.8	24.2	0.5
	도보/자전거	(82)	49.4	38.0	12.6	0.0
	통근/통학 통행 없음	(351)	41.9	42.5	15.4	0.2
	기타	(36)	43.0	49.4	7.6	0.0
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(2,961)	47.1	30.1	22.4	0.4
	시도 간 통행	(830)	48.5	25.7	25.6	0.2
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,044)	47.3	32.7	19.9	0.2
	11~20회	(1,075)	46.8	29.9	22.9	0.3
	21~30회	(688)	46.7	27.3	25.4	0.6
	31~40회	(371)	48.6	24.6	26.6	0.2
	41회 이상	(614)	48.9	26.5	24.2	0.5

		사례수	대중교통을 많이 이용하는 사람에게 혜택을 제공하기 때문에	지하철에서 버스까지 포함하므로 대중교통 이용이 편리해져서	현재보다 요금이 저렴해지므로	기타
전체		(3,791)	47.4	29.1	23.1	0.3
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,447)	46.5	28.6	24.6	0.3
	버스 이용	(1,583)	49.2	26.2	24.3	0.3
	도보만 이용	(136)	36.5	47.3	15.6	0.6
	자가용 이용	(604)	47.9	33.3	18.3	0.5
	기타	(21)	40.0	46.1	13.9	0.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(520)	45.2	31.4	23.1	0.4
	1대	(2,208)	47.3	28.9	23.4	0.3
	2대	(947)	48.5	27.9	23.3	0.3
	3대 이상	(117)	51.9	32.7	14.5	0.9
교육수준	고등학교 졸업 이하	(643)	43.6	33.1	23.2	0.0
	대학교 졸업	(2,656)	47.7	27.8	24.1	0.4
	대학원 졸업	(492)	51.0	31.1	17.7	0.2
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(501)	46.1	27.3	26.3	0.4
	260~360만원 미만	(549)	44.8	30.2	24.8	0.2
	360~460만원 미만	(631)	51.0	28.8	19.6	0.5
	460~560만원 미만	(626)	45.4	29.4	25.0	0.3
	560~660만원 미만	(374)	47.2	31.5	21.3	0.0
	660~820만원 미만	(470)	49.5	27.5	22.4	0.6
	820만원 이상	(640)	47.9	29.5	22.3	0.3

## 〈 응답자 특성별 '현재 거주지역의 대중교통 요금 적절성' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	더 높여야 한다	더 낮춰야 한다	적절하다
전체		(4,000)	4.7	34.7	60.6
성별	남성	(2,018)	6.4	35.0	58.6
	여성	(1,982)	3.0	34.3	62.7
거주지역	수도권	(1,759)	3.7	41.5	54.8
	부산울산권	(962)	5.4	31.9	62.8
	대구권	(516)	5.2	27.7	67.2
	광주권	(308)	5.6	28.6	65.7
	대전권	(455)	5.9	26.2	67.9
연령	20~29세	(771)	4.3	40.0	55.7
	30~39세	(788)	4.2	38.9	56.9
	40~49세	(956)	5.9	34.7	59.3
	50~59세	(1,002)	3.8	33.3	62.9
	60~64세	(483)	5.6	21.9	72.5
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	5.1	35.5	59.3
	정기적(주 2~4회)	(713)	4.3	39.8	55.8
	비정기적	(632)	4.9	30.7	64.4
	도보/자전거	(86)	3.2	27.5	69.3
	통근/통학 통행 없음	(376)	3.5	29.1	67.4
	기타	(37)	0.0	23.4	76.6
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	4.8	31.4	63.8
	시도 간 통행	(863)	4.3	46.5	49.2
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	5.4	30.3	64.3
	11~20회	(1,144)	4.7	34.9	60.4
	21~30회	(722)	4.9	39.1	56.0
	31~40회	(391)	3.8	37.1	59.1
	41회 이상	(634)	3.9	35.2	60.9
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	5.2	37.0	57.8
	버스 이용	(1,673)	4.3	36.1	59.6
	도보만 이용	(145)	3.3	26.6	70.1
	자가용 이용	(626)	4.7	27.7	67.6
	기타	(25)	7.9	15.4	76.7

		사례수	더 높여야 한다	더 낮춰야 한다	적절하다
전체		(4,000)	4.7	34.7	60.6
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	2.7	35.6	61.7
	1대	(2,334)	4.9	35.1	60.1
	2대	(987)	5.3	34.2	60.5
	3대 이상	(122)	6.2	25.9	67.9
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	4.9	34.0	61.0
	대학교 졸업	(2,801)	4.2	35.8	60.0
	대학원 졸업	(514)	7.1	29.2	63.6
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	5.5	40.8	53.7
	260~360만원 미만	(590)	4.8	36.1	59.2
	360~460만원 미만	(665)	3.8	34.3	61.8
	460~560만원 미만	(653)	5.5	35.0	59.5
	560~660만원 미만	(392)	3.5	31.8	64.7
	660~820만원 미만	(485)	4.0	32.7	63.2
	820만원 이상	(675)	5.4	31.5	63.2



## 〈 응답자 특성별 '운송기관 영업수익 감소금액 보전 방법' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	중앙정부 (국토교통 부 등)	지방자치단체 (서울시, 인천 시, 경기도)	버스 회사 및 도 시철도공 사가 자체 부담	정기권 구입자의 고용 사업주 (회사)	정기권 비 이용자의 대중교통 요금을 인상	기타
전체		(4,000)	49.2	30.9	8.9	5.5	3.8	1.8
성별	남성	(2,018)	50.3	31.3	7.7	5.5	4.0	1.2
	여성	(1,982)	48.1	30.4	10.1	5.6	3.6	2.3
거주지역	수도권	(1,759)	50.1	33.5	6.0	4.8	3.6	2.1
	부산울산권	(962)	49.0	28.7	11.2	5.7	3.7	1.7
	대구권	(516)	47.9	28.7	11.6	5.5	5.3	1.0
	광주권	(308)	46.4	30.1	9.5	8.4	4.0	1.5
	대전권	(455)	49.5	28.3	11.8	6.0	2.7	1.7
연령	20~29세	(771)	50.5	30.3	5.3	7.9	4.6	1.5
	30~39세	(788)	51.1	28.0	7.9	6.5	3.9	2.6
	40~49세	(956)	51.7	30.9	7.5	4.7	3.9	1.3
	50~59세	(1,002)	50.1	30.6	10.4	3.8	3.4	1.6
	60~64세	(483)	37.3	37.2	15.8	5.1	2.6	1.9
통근/통학 통행형태	정기적 (주 5일 이상)	(2,156)	51.2	30.2	7.4	5.2	4.1	1.9
	정기적 (주 2~4회)	(713)	49.9	29.7	8.9	6.8	3.5	1.2
	비정기적	(632)	45.7	32.7	12.5	5.0	3.4	0.8
	도보/자전거	(86)	47.8	31.6	5.4	7.5	2.2	5.5
	통근/통학 통행 없음	(376)	42.9	34.1	12.1	5.4	3.6	1.7
	기타	(37)	46.6	28.5	9.8	4.9	0.0	10.2
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	48.0	31.0	9.7	5.8	3.7	1.8
	시도 간 통행	(863)	53.6	30.5	5.7	4.5	3.9	1.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	46.7	32.8	11.2	4.6	3.3	1.5
	11~20회	(1,144)	47.8	31.6	9.8	6.1	3.8	0.9
	21~30회	(722)	50.2	29.8	8.4	6.0	3.4	2.2
	31~40회	(391)	50.4	31.0	4.7	6.5	5.4	2.0
	41회 이상	(634)	54.4	27.3	6.3	5.0	3.9	3.1

		사례수	중앙정부 (국토교통 부 등)	지방자치단체 (서울시, 인천 시, 경기도)	버스 회사 및 도 시철도공 사가 자체 부담	정기권 구입자의 고용 사업주 (회사)	정기권 비 이용자의 대중교통 요금을 인상	기타
전체		(4,000)	49.2	30.9	8.9	5.5	3.8	1.8
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	51.0	30.3	7.5	5.3	4.2	1.8
	버스 이용	(1,673)	48.4	31.0	9.1	5.9	3.8	1.8
	도보만 이용	(145)	45.5	33.8	9.6	6.9	1.4	2.8
	자가용 이용	(626)	47.6	31.6	11.6	4.7	3.3	1.2
	기타	(25)	60.9	19.5	7.8	8.0	0.0	3.8
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	54.1	27.4	6.3	5.2	3.7	3.4
	1대	(2,334)	49.3	30.7	9.3	5.7	3.7	1.3
	2대	(987)	45.5	33.9	9.4	5.4	4.0	1.9
	3대 이상	(122)	55.4	26.5	8.8	3.7	3.9	1.7
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	47.8	30.4	10.2	6.4	3.6	1.7
	대학교 졸업	(2,801)	50.1	30.5	8.5	5.2	3.9	1.8
	대학원 졸업	(514)	46.1	33.7	9.0	6.4	3.3	1.6
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	50.5	27.7	10.0	6.8	2.9	2.0
	260~360만원 미만	(590)	49.0	29.9	7.7	7.7	4.3	1.3
	360~460만원 미만	(665)	49.8	31.0	8.9	4.9	3.4	2.1
	460~560만원 미만	(653)	48.5	30.5	9.6	6.0	4.2	1.2
	560~660만원 미만	(392)	52.1	31.4	8.2	3.1	3.3	1.8
	660~820만원 미만	(485)	49.4	33.7	6.9	3.4	4.0	2.5
	820만원 이상	(675)	46.6	32.1	10.0	5.6	4.1	1.6

## 〈 응답자 특성별 '대중교통 이용 의향이 있는 금액 절감 정도' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	5% 이하 절감	6~10% 절감	11~15% 절감	16~20% 절감	20~25% 절감	26% 이상	절감 하더라도 대중교통을 더 이용하지 않는다
전체		(4,000)	7.8	27.6	21.2	18.0	11.6	7.0	6.7
성별	남성	(2,018)	6.4	25.1	23.0	18.0	13.0	8.0	6.4
	여성	(1,982)	9.2	30.2	19.4	18.0	10.2	6.0	7.0
거주지역	수도권	(1,759)	6.2	27.7	21.7	18.4	12.1	6.8	7.1
	부산울산권	(962)	6.8	29.1	23.7	17.2	11.2	6.1	5.7
	대구권	(516)	10.1	27.8	18.7	18.3	10.5	7.7	6.9
	광주권	(308)	10.3	22.5	23.0	18.7	12.1	6.2	7.1
	대전권	(455)	11.7	27.2	15.8	17.2	11.4	9.6	7.1
연령	20~29세	(771)	9.1	33.3	23.3	16.2	9.5	4.8	3.8
	30~39세	(788)	9.5	28.6	19.1	16.9	9.5	7.7	8.7
	40~49세	(956)	7.1	25.6	22.1	17.9	11.9	7.9	7.5
	50~59세	(1,002)	7.0	26.2	21.5	18.8	13.4	7.0	6.0
	60~64세	(483)	6.0	23.8	19.3	21.3	13.7	7.6	8.3
통근/통학 통행형태	정기적 (주 5일 이상)	(2,156)	7.8	26.8	21.8	18.3	12.3	6.7	6.3
	정기적 (주 2~4회)	(713)	7.7	30.0	22.4	18.9	10.4	6.3	4.4
	비정기적	(632)	6.4	27.7	20.8	17.9	11.2	8.6	7.4
	도보/자전거	(86)	14.2	28.7	21.3	14.1	4.3	10.8	6.7
	통근/통학 통행 없음	(376)	8.9	27.6	17.2	16.0	12.3	5.9	12.1
기타	(37)	11.0	29.8	15.6	13.0	8.0	12.3	10.3	
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	8.5	28.2	20.6	17.9	11.1	6.9	6.8
	시도 간 통행	(863)	5.4	25.6	23.6	18.2	13.2	7.4	6.6
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	10.6	27.4	17.1	16.5	10.0	7.9	10.4
	11~20회	(1,144)	6.3	27.5	25.1	17.9	11.5	6.1	5.5
	21~30회	(722)	6.7	28.2	21.9	19.4	12.9	6.3	4.5
	31~40회	(391)	7.5	29.5	21.3	21.8	11.3	5.5	3.2
41회 이상	(634)	7.0	26.5	20.9	16.9	13.0	8.6	7.1	

		사례수	5% 이하 절감	6~10% 절감	11~15% 절감	16~20% 절감	20~25% 절감	26% 이상	절감 하더라도 대중교통을 더 이용하지 않는다
전체		(4,000)	7.8	27.6	21.2	18.0	11.6	7.0	6.7
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	7.7	29.1	21.6	17.7	12.5	6.0	5.4
	버스 이용	(1,673)	7.7	26.6	22.9	19.5	10.2	7.5	5.7
	도보만 이용	(145)	6.9	36.2	13.8	13.5	8.9	9.4	11.2
	자가용 이용	(626)	8.7	25.4	17.9	16.4	13.3	7.6	10.7
	기타	(25)	3.8	11.7	11.9	7.7	19.6	10.8	34.5
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	8.7	28.8	22.1	16.6	10.2	6.5	7.1
	1대	(2,334)	7.9	28.0	21.5	17.3	11.7	7.1	6.4
	2대	(987)	6.9	26.8	20.6	20.0	11.7	7.0	7.0
	3대 이상	(122)	9.4	22.6	16.8	21.9	14.4	7.2	7.8
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	9.2	28.3	20.8	15.6	9.8	7.9	8.4
	대학교 졸업	(2,801)	7.6	27.3	21.4	18.3	11.9	7.0	6.5
	대학원 졸업	(514)	6.8	28.6	21.0	19.6	12.0	6.1	5.8
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	10.3	27.2	19.9	15.2	11.0	9.8	6.6
	260~360만 원 미만	(590)	7.7	27.6	24.4	16.5	9.7	6.7	7.5
	360~460만 원 미만	(665)	8.6	28.7	20.8	15.4	12.3	7.3	6.9
	460~560만 원 미만	(653)	6.3	28.4	20.6	22.4	10.9	5.9	5.5
	560~660만 원 미만	(392)	8.1	28.4	23.5	16.5	12.4	5.9	5.3
	660~820만 원 미만	(485)	6.8	27.1	20.4	19.0	13.7	7.1	6.0
	820만원 이상	(675)	7.2	26.1	19.9	20.1	11.7	6.4	8.6

## 〈 응답자 특성별 ‘적절한 대중교통 정기권 제도 개편 방법’ 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	정기권으로 이용 가능한 교통 수단(지하철, 버스 등)을 확대 하는 개편	정기권 이용가능 횟수를 변경 하는 개편
전체		(4,000)	80.0	20.0
성별	남성	(2,018)	80.0	20.0
	여성	(1,982)	80.1	19.9
거주지역	수도권	(1,759)	82.5	17.5
	부산울산권	(962)	78.9	21.1
	대구권	(516)	80.5	19.5
	광주권	(308)	74.1	25.9
	대전권	(455)	76.4	23.6
연령	20~29세	(771)	73.6	26.4
	30~39세	(788)	79.3	20.7
	40~49세	(956)	83.0	17.0
	50~59세	(1,002)	81.9	18.1
	60~64세	(483)	81.5	18.5
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	80.1	19.9
	정기적(주 2~4회)	(713)	80.3	19.7
	비정기적	(632)	81.6	18.4
	도보/자전거	(86)	76.4	23.6
	통근/통학 통행 없음	(376)	77.9	22.1
	기타	(37)	75.9	24.1
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	79.4	20.6
	시도 간 통행	(863)	82.1	17.9
지난 한달 동안 대중 교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	81.8	18.2
	11~20회	(1,144)	79.5	20.5
	21~30회	(722)	81.2	18.8
	31~40회	(391)	75.8	24.2
	41회 이상	(634)	79.2	20.8

		사례수	정기권으로 이용 가능한 교통 수단(지하철, 버스 등)을 확대 하는 개편	정기권 이용가능 횟수를 변경 하는 개편
전체		(4,000)	80.0	20.0
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	79.9	20.1
	버스 이용	(1,673)	78.7	21.3
	도보만 이용	(145)	76.7	23.3
	자가용 이용	(626)	84.8	15.2
	기타	(25)	77.1	22.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	77.3	22.7
	1대	(2,334)	80.3	19.7
	2대	(987)	80.4	19.6
	3대 이상	(122)	84.9	15.1
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	77.2	22.8
	대학교 졸업	(2,801)	80.7	19.3
	대학원 졸업	(514)	80.1	19.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	76.7	23.3
	260~360만원 미만	(590)	79.1	20.9
	360~460만원 미만	(665)	82.3	17.7
	460~560만원 미만	(653)	81.7	18.3
	560~660만원 미만	(392)	79.9	20.1
	660~820만원 미만	(485)	80.0	20.0
	820만원 이상	(675)	79.7	20.3

### 〈 응답자 특성별 '대중교통 정기권 포함 수단'(복수응답) 〉

(Base : 정기권으로 이용 가능한 교통수단 확대 응답자, n=3,201명, 단위 : %)

		사례수	버스	도시 철도	택시	개인형 이동 장치 (공유자전거, 공유킥보드 등)	공유자동차 (카셰어링)
전체		(3,201)	90.2	84.1	34.4	21.9	10.3
성별	남성	(1,614)	89.1	85.4	32.8	24.3	11.7
	여성	(1,587)	91.2	82.7	36.0	19.4	8.8
거주지역	수도권	(1,451)	91.5	83.7	31.2	22.2	10.0
	부산울산권	(759)	90.0	85.6	37.6	18.5	10.1
	대구권	(415)	87.7	87.8	34.0	20.2	8.4
	광주권	(228)	90.1	82.6	44.5	23.6	12.9
	대전권	(347)	87.8	78.8	34.5	28.8	12.0
연령	20~29세	(568)	90.4	83.1	27.0	22.8	8.2
	30~39세	(625)	91.8	87.3	32.5	22.6	9.5
	40~49세	(793)	90.7	81.4	38.8	24.6	10.4
	50~59세	(821)	89.6	84.5	38.5	21.3	11.7
	60~64세	(394)	87.2	84.7	30.6	14.9	11.1
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,726)	91.2	85.2	31.7	21.7	10.0
	정기적(주 2~4회)	(573)	89.0	79.6	34.8	23.5	10.0
	비정기적	(515)	88.2	83.3	39.0	22.0	11.7
	도보/자전거	(66)	95.8	85.5	39.9	38.7	8.0
	통근/통학 통행 없음	(293)	90.4	86.4	41.0	15.7	10.4
	기타	(28)	66.7	87.3	24.1	16.7	6.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(2,491)	90.2	83.8	35.4	21.9	9.6
	시도 간 통행	(709)	90.1	85.1	30.7	21.8	12.4
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(907)	87.9	82.8	41.7	20.9	11.9
	11~20회	(909)	90.1	83.0	37.3	22.8	9.2
	21~30회	(587)	91.4	85.5	27.3	21.0	9.4
	31~40회	(296)	90.0	88.1	30.8	24.3	9.4
	41회 이상	(502)	92.9	84.0	26.5	21.5	10.6

		사례수	버스	도시 철도	택시	개인형 이동 장치 (공유자전거, 공유킥보드 등)	공유자동차 (카셰어링)
전체		(3,201)	90.2	84.1	34.4	21.9	10.3
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,223)	88.1	86.5	30.2	23.8	10.9
	버스 이용	(1,316)	91.9	79.5	33.0	19.2	8.1
	도보만 이용	(111)	95.0	92.1	32.6	28.7	8.3
	자가용 이용	(531)	89.3	87.6	47.4	22.2	14.3
	기타	(19)	100.0	95.0	49.9	34.2	14.4
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(431)	93.3	83.0	31.9	21.2	9.2
	1대	(1,873)	89.9	83.8	34.8	21.4	10.6
	2대	(793)	89.6	85.6	34.2	23.0	10.0
	3대 이상	(104)	86.8	80.6	40.0	23.7	10.0
교육수준	고등학교 졸업 이하	(529)	89.8	80.5	36.7	20.1	10.1
	대학교 졸업	(2,260)	90.3	84.2	33.6	21.8	9.9
	대학원 졸업	(412)	89.9	88.1	36.0	24.1	12.3
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(414)	90.9	83.6	34.8	23.1	12.0
	260~360만원 미만	(467)	90.2	83.5	35.2	21.6	10.2
	360~460만원 미만	(547)	90.9	82.8	36.1	20.6	10.8
	460~560만원 미만	(534)	87.2	83.8	34.5	22.6	9.5
	560~660만원 미만	(313)	90.6	85.6	33.2	20.5	9.7
	660~820만원 미만	(388)	93.0	84.5	35.7	21.6	10.5
	820만원 이상	(538)	89.5	85.1	31.3	22.6	9.2



### 〈 응답자 특성별 '정기권 적정 이용 횟수' 〉

(Base : 정기권 이용가능 횟수를 변경 응답자, n=799명, 단위 : %)

		사례수	기간 제한 없는 횟수 정기권	출퇴근 시간 대와 같이 특정 시간대 에만 할인 가 능하고 할인 율이 조금 더 높은 정기권	무제한 정기권	횟수제한 정기권	알뜰카드 마일리지 환 급과 같은 방 식에서 혜택 을 더 높이는 개편
전체		(799)	33.8	19.0	18.5	16.2	12.5
성별	남성	(404)	29.6	21.9	22.6	18.6	7.4
	여성	(395)	38.2	16.1	14.4	13.7	17.6
거주지역	수도권	(308)	31.1	19.1	20.9	16.2	12.7
	부산울산권	(203)	36.9	15.7	16.1	18.7	12.6
	대구권	(101)	34.6	25.8	12.3	14.9	12.3
	광주권	(80)	35.3	23.2	18.9	12.8	9.8
	대전권	(108)	33.9	15.8	22.0	14.8	13.6
연령	20~29세	(203)	28.0	27.0	22.6	12.7	9.8
	30~39세	(163)	28.2	23.6	18.7	19.9	9.6
	40~49세	(163)	34.4	17.0	12.8	17.7	18.1
	50~59세	(181)	37.6	12.3	21.1	16.3	12.7
	60~64세	(89)	48.6	10.2	14.1	14.1	13.0
통근/통학 통행형태	정기적 (주 5일 이상)	(430)	30.1	20.2	21.1	15.9	12.7
	정기적(주 2-4회)	(141)	36.8	20.5	17.0	19.7	6.0
	비정기적	(117)	36.5	16.7	15.1	18.9	12.8
	도보/자전거	(20)	39.2	17.9	5.8	14.3	22.8
	통근/통학 통행 없음	(83)	40.9	16.1	16.8	6.9	19.3
평소 주요 통행 유형	기타	(9)	52.4	0.0	9.4	30.3	7.9
	도시 내 통행	(645)	35.8	17.7	17.6	16.7	12.2
	시도 간 통행	(154)	25.6	24.9	22.6	13.6	13.3
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(202)	37.4	15.1	17.5	15.7	14.3
	11~20회	(235)	38.1	16.5	16.0	19.6	9.8
	21~30회	(136)	31.0	22.5	17.3	17.0	12.2
	31~40회	(95)	31.9	29.7	16.4	10.2	11.9
	41회 이상	(132)	25.1	18.5	27.4	14.1	15.0

		사례수	기간 제한 없는 횡수 정기권	출퇴근 시간 대와 같이 특정 시간대 에만 할인 가 능하고 할인 율이 조금 더 높은 정기권	무제한 정기권	횡수제한 정기권	알뜰카드 마일리지 환 급과 같은 방 식에서 혜택 을 더 높이는 개편
전체		(799)	33.8	19.0	18.5	16.2	12.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(308)	30.4	21.6	19.5	17.6	11.0
	버스 이용	(357)	34.7	19.0	17.7	15.8	12.9
	도보만 이용	(34)	42.4	10.9	20.4	9.2	17.1
	자가용 이용	(95)	38.7	15.2	18.1	15.3	12.7
	기타	(6)	34.6	0.0	16.5	17.7	31.2
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(127)	29.9	19.7	23.8	9.8	16.8
	1대	(460)	35.1	19.4	17.8	17.0	10.7
	2대	(194)	34.7	18.2	18.0	16.4	12.8
	3대 이상	(18)	20.6	14.2	5.7	37.5	21.9
교육수준	고등학교 졸업 이하	(156)	34.9	23.7	20.6	8.7	12.1
	대학교 졸업	(541)	32.9	17.5	18.9	17.8	12.9
	대학원 졸업	(102)	36.9	20.1	13.4	18.9	10.8
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(126)	28.8	19.3	30.6	8.5	12.7
	260~360만원 미만	(123)	40.0	20.6	12.1	20.3	7.0
	360~460만원 미만	(118)	28.5	18.9	24.7	18.4	9.5
	460~560만원 미만	(119)	44.5	15.9	18.4	11.5	9.6
	560~660만원 미만	(79)	31.1	24.5	11.9	21.8	10.7
	660~820만원 미만	(97)	34.0	19.9	17.0	12.6	16.5
	820만원 이상	(137)	29.5	16.5	12.8	20.9	20.3

〈 응답자 특성별 '지하철과 버스 모두 이용 가능한 정기권 도입 시 이용 의향' 〉

(Base : 전체 n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	87.7	12.3
성별	남성	(2,018)	86.1	13.9
	여성	(1,982)	89.3	10.7
거주지역	수도권	(1,759)	88.6	11.4
	부산울산권	(962)	87.2	12.8
	대구권	(516)	87.2	12.8
	광주권	(308)	87.2	12.8
	대전권	(455)	86.4	13.6
연령	20~29세	(771)	87.5	12.5
	30~39세	(788)	85.7	14.3
	40~49세	(956)	87.4	12.6
	50~59세	(1,002)	89.3	10.7
	60~64세	(483)	88.7	11.3
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	88.9	11.1
	정기적(주 2~4회)	(713)	89.9	10.1
	비정기적	(632)	86.2	13.8
	도보/자전거	(86)	80.8	19.2
	통근/통학 통행 없음	(376)	81.1	18.9
	기타	(37)	82.1	17.9
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	87.0	13.0
	시도 간 통행	(863)	90.2	9.8
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	80.5	19.5
	11~20회	(1,144)	88.2	11.8
	21~30회	(722)	92.0	8.0
	31~40회	(391)	90.6	9.4
	41회 이상	(634)	92.7	7.3
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	91.0	9.0
	버스 이용	(1,673)	88.0	12.0
	도보만 이용	(145)	79.6	20.4
	자가용 이용	(626)	81.0	19.0
	기타	(25)	77.1	22.9

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	87.7	12.3
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	84.9	15.1
	1대	(2,334)	88.5	11.5
	2대	(987)	87.3	12.7
	3대 이상	(122)	87.6	12.4
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	86.0	14.0
	대학교 졸업	(2,801)	87.8	12.2
	대학원 졸업	(514)	89.3	10.7
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	85.0	15.0
	260~360만원 미만	(590)	84.7	15.3
	360~460만원 미만	(665)	87.4	12.6
	460~560만원 미만	(653)	89.6	10.4
	560~660만원 미만	(392)	89.7	10.3
	660~820만원 미만	(485)	89.3	10.7
	820만원 이상	(675)	88.6	11.4

## 〈 응답자 특성별 '정기권 이용 의향자의 월 평균 대중교통 요금' 〉

(Base : 정기권 이용 의향자, n=3,508명, 단위 : %)

		사례수	2만원 미만	2~5만 원 미만	5~8만 원 미만	8만원 이상	잘 모르 겠음	평균 (원)
전체		(3,508)	23.1	28.0	32.2	16.7	0.0	50,710.0
성별	남성	(1,738)	21.7	28.4	30.9	18.9	0.0	52,789.5
	여성	(1,770)	24.4	27.6	33.5	14.5	0.0	48,668.2
거주지역	수도권	(1,558)	16.6	25.5	34.7	23.1	0.1	58,389.4
	부산울산권	(839)	27.0	29.0	30.9	13.2	0.0	45,668.4
	대구권	(450)	26.6	32.2	33.1	8.1	0.0	42,694.2
	광주권	(269)	25.7	32.4	27.6	14.3	0.0	50,743.4
	대전권	(393)	34.5	28.1	27.0	10.3	0.0	40,204.8
연령	20~29세	(675)	15.0	26.9	38.4	19.8	0.0	54,795.6
	30~39세	(675)	18.9	27.3	36.8	17.1	0.0	52,429.3
	40~49세	(836)	25.4	27.3	30.3	17.0	0.0	49,976.9
	50~59세	(894)	26.1	27.9	30.1	15.9	0.0	50,300.6
	60~64세	(428)	31.7	32.5	23.4	12.3	0.2	43,840.1
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,917)	10.3	21.6	46.0	22.1	0.0	61,202.3
	정기적(주 2~4회)	(642)	17.9	39.9	24.2	18.0	0.0	53,875.9
	비정기적	(545)	42.0	38.5	13.7	5.9	0.0	31,885.1
	도보/자전거	(70)	63.9	23.6	6.7	5.8	0.0	24,771.3
	통근/통학 통행 없음	(305)	68.0	24.9	3.8	3.2	0.0	20,218.7
	기타	(30)	58.5	31.7	6.9	2.9	0.0	24,587.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(2,729)	25.6	30.2	32.7	11.5	0.0	44,765.6
	시도 간 통행	(779)	14.3	20.4	30.3	35.0	0.0	71,520.3
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(893)	56.3	25.2	10.9	7.6	0.0	29,088.3
	11~20회	(1,008)	24.1	41.7	22.3	11.8	0.1	44,266.3
	21~30회	(665)	6.9	29.3	41.5	22.4	0.0	60,964.5
	31~40회	(354)	2.4	22.1	49.5	26.0	0.0	67,722.2
	41회 이상	(588)	1.5	10.9	60.6	27.0	0.0	72,746.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,393)	13.0	24.8	41.5	20.5	0.1	58,732.0
	버스 이용	(1,473)	18.4	31.1	33.9	16.6	0.0	51,740.0
	도보만 이용	(115)	62.8	28.5	3.1	5.6	0.0	21,659.7
	자가용 이용	(507)	55.0	27.6	9.2	8.3	0.0	30,712.9
	기타	(19)	33.8	25.4	5.4	35.4	0.0	93,576.9

		사례수	2만원 미만	2~5만원 미만	5~8만원 미만	8만원 이상	잘 모르겠음	평균 (원)
전체		(3,508)	23.1	28.0	32.2	16.7	0.0	50,710.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(474)	17.5	25.4	41.0	16.1	0.0	52,326.2
	1대	(2,066)	23.1	28.0	32.7	16.0	0.0	50,250.4
	2대	(861)	25.8	28.7	26.6	18.8	0.0	51,051.7
	3대 이상	(107)	24.8	33.1	27.3	14.8	0.0	49,677.6
교육수준	고등학교 졸업 이하	(589)	25.1	28.9	31.8	14.3	0.0	47,086.7
	대학교 졸업	(2,460)	22.3	27.8	33.2	16.6	0.0	51,119.5
	대학원 졸업	(459)	24.7	27.9	27.4	20.0	0.0	53,166.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(459)	28.5	28.7	29.6	13.3	0.0	43,636.4
	260~360만원 미만	(500)	28.1	26.6	32.1	13.3	0.0	46,696.8
	360~460만원 미만	(582)	26.9	30.0	27.3	15.8	0.0	47,687.6
	460~560만원 미만	(585)	18.6	29.1	35.5	16.7	0.0	52,788.8
	560~660만원 미만	(351)	22.8	27.6	31.9	17.5	0.2	49,734.9
	660~820만원 미만	(433)	17.5	28.7	36.4	17.4	0.0	54,382.5
	820만원 이상	(598)	19.6	25.4	33.0	22.0	0.0	58,313.9

## 〈 응답자 특성별 '이용 의향 할인액' 〉

(Base : 정기권 이용 의향자, n=3,508명, 단위 : %)

		사례수	2천원 미만	2~4천 원 미만	4~6천 원 미만	6~8천 원 미만	8천원 이상	잘 모르 겠음	평균 (원)
전체		(3,508)	8.9	15.9	17.1	6.2	50.5	1.4	10,374.6
성별	남성	(1,738)	8.4	15.2	17.3	6.3	51.3	1.6	10,449.4
	여성	(1,770)	9.4	16.6	16.9	6.1	49.8	1.2	10,301.5
거주지역	수도권	(1,558)	6.3	12.5	14.6	5.5	60.0	1.1	11,964.5
	부산울산권	(839)	9.6	19.2	19.1	6.9	44.0	1.3	9,238.1
	대구권	(450)	11.7	16.9	20.2	7.7	41.8	1.7	9,009.2
	광주권	(269)	7.8	20.3	17.8	4.9	47.7	1.6	9,527.8
	대전권	(393)	15.6	17.8	18.7	6.6	39.0	2.3	8,600.8
연령	20~29세	(675)	4.9	9.5	17.5	6.1	60.1	1.9	11,948.0
	30~39세	(675)	6.3	12.7	18.0	7.5	53.9	1.6	10,914.2
	40~49세	(836)	10.9	16.4	15.3	6.6	49.6	1.2	10,174.2
	50~59세	(894)	11.6	17.5	17.9	5.7	46.1	1.1	9,666.7
	60~64세	(428)	10.0	26.4	16.7	4.8	41.1	1.0	8,942.3
통근/통학 통행형태	정기적 (주 5일 이상)	(1,917)	5.1	8.8	14.0	7.2	63.6	1.3	12,339.8
	정기적(주 2~4회)	(642)	5.1	15.1	23.3	6.2	48.9	1.4	10,301.4
	비정기적	(545)	14.8	26.5	21.4	5.2	31.2	0.8	7,447.5
	도보/자전거	(70)	30.0	32.8	14.8	1.2	19.6	1.4	6,163.2
	통근/통학 통행 없음	(305)	23.3	37.2	16.3	3.3	17.5	2.3	4,941.9
기타	(30)	30.3	38.0	18.8	0.0	10.2	2.8	4,066.9	
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(2,729)	10.1	17.6	18.3	6.5	46.4	1.1	9,444.5
	시도 간 통행	(779)	4.9	9.8	12.9	5.3	64.9	2.2	13,666.4
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(893)	22.5	29.1	15.5	3.7	27.2	2.0	6,668.0
	11~20회	(1,008)	7.5	20.1	23.1	6.3	42.3	0.8	8,962.8
	21~30회	(665)	3.0	8.2	17.2	6.7	64.1	0.8	12,312.1
	31~40회	(354)	1.7	5.3	15.3	8.8	67.6	1.2	13,059.2
	41회 이상	(588)	1.9	3.6	10.3	7.7	74.6	2.1	14,611.5

		사례수	2천원 미만	2~4천 원 미만	4~6천 원 미만	6~8천 원 미만	8천원 이상	잘 모르겠음	평균 (원)
전체		(3,508)	8.9	15.9	17.1	6.2	50.5	1.4	10,374.6
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,393)	4.2	12.1	16.7	6.9	58.4	1.6	11,723.2
	버스 이용	(1,473)	7.4	14.0	16.9	6.1	54.2	1.4	10,872.0
	도보만 이용	(115)	26.7	35.1	15.9	5.0	17.3	0.0	5,015.7
	자가용 이용	(507)	21.9	26.7	19.3	4.8	26.3	1.1	6,431.3
	기타	(19)	19.3	24.8	10.2	5.2	40.4	0.0	11,767.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(474)	5.6	12.1	16.5	7.0	57.1	1.8	11,514.4
	1대	(2,066)	9.6	16.3	16.3	6.2	50.3	1.3	10,329.6
	2대	(861)	8.2	17.5	19.4	5.9	47.7	1.3	10,068.7
	3대 이상	(107)	17.7	10.9	17.1	4.4	49.9	0.0	8,707.4
교육수준	고등학교 졸업 이하	(589)	9.4	13.8	19.3	4.3	51.4	1.8	10,528.4
	대학교 졸업	(2,460)	9.0	15.5	16.8	6.5	50.8	1.3	10,430.4
	대학원 졸업	(459)	7.9	20.5	15.6	6.8	47.8	1.4	9,878.7
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(459)	9.6	15.6	14.8	6.2	50.5	3.2	10,698.4
	260~360만원 미만	(500)	11.9	14.7	17.2	7.3	48.5	0.5	10,141.6
	360~460만원 미만	(582)	9.3	18.5	18.1	7.6	45.3	1.1	9,730.6
	460~560만원 미만	(585)	7.5	14.7	19.3	5.2	51.6	1.7	10,358.3
	560~660만원 미만	(351)	9.1	19.6	14.3	6.5	49.8	0.7	9,872.2
	660~820만원 미만	(433)	6.6	16.5	17.2	3.4	55.4	0.9	10,692.3
	820만원 이상	(598)	8.5	13.0	17.2	6.7	53.2	1.3	11,036.9



## 〈 응답자 특성별 '이용 의향 혜택률' 〉

(Base : 정기권 이용 의향자, n=3,508명, 단위 : %)

		사례수	10% 미만	10~15% 미만	15~20% 미만	20~25% 미만	25~30% 미만	30% 이상	잘 모르겠음	평균 (%)
전체		(3,508)	5.9	33.1	10.9	25.3	5.1	17.3	2.4	19.0
성별	남성	(1,738)	5.7	33.4	11.0	24.7	5.3	17.3	2.6	19.1
	여성	(1,770)	6.2	32.8	10.8	26.0	4.9	17.2	2.2	18.8
거주지역	수도권	(1,558)	5.6	29.2	11.6	27.9	5.4	17.4	2.8	19.2
	부산울산권	(839)	5.4	37.5	11.0	22.6	5.0	16.3	2.2	18.5
	대구권	(450)	7.3	36.9	9.0	24.4	5.9	14.6	1.8	18.1
	광주권	(269)	5.7	36.0	14.0	20.9	3.2	17.8	2.3	19.2
	대전권	(393)	7.1	32.6	8.2	24.9	4.4	21.1	1.6	20.0
연령	20~29세	(675)	7.2	28.3	11.3	21.1	6.1	23.4	2.6	20.6
	30~39세	(675)	5.7	29.8	11.5	26.6	4.0	19.0	3.5	19.9
	40~49세	(836)	5.4	34.0	11.4	24.6	5.2	16.9	2.4	19.0
	50~59세	(894)	6.2	36.6	10.2	26.7	4.7	13.6	1.9	17.8
	60~64세	(428)	4.8	36.7	10.0	28.5	5.8	13.1	1.1	17.4
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,917)	5.8	30.1	12.1	25.1	5.3	18.6	3.0	19.3
	정기적(주 2~4회)	(642)	6.4	32.9	11.4	24.4	4.4	18.2	2.4	19.2
	비정기적	(545)	6.8	35.3	9.9	26.4	5.2	15.2	1.2	18.7
	도보/자전거	(70)	3.9	38.1	9.4	29.0	6.0	12.2	1.4	18.0
	통근/통학 통행 없음	(305)	5.1	44.1	6.0	27.7	4.1	12.4	0.6	17.9
	기타	(30)	2.3	63.9	0.0	5.7	13.8	8.3	5.9	15.2
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(2,729)	6.1	35.1	10.4	24.5	5.0	16.7	2.2	18.8
	시도 간 통행	(779)	5.6	25.9	12.6	28.2	5.6	19.1	3.0	19.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(893)	6.6	36.6	8.3	25.9	4.6	16.2	1.8	18.7
	11~20회	(1,008)	5.2	36.7	10.8	25.4	4.9	15.4	1.6	18.5
	21~30회	(665)	5.5	30.8	12.6	25.4	4.8	17.9	2.8	18.9
	31~40회	(354)	7.8	28.3	11.9	26.1	4.4	17.6	4.0	18.1
	41회 이상	(588)	5.5	27.1	12.5	23.8	7.0	21.1	3.0	20.8

		사례수	10% 미만	10~15% 미만	15~20% 미만	20~25% 미만	25~30% 미만	30% 이상	잘 모르겠음	평균 (%)
전체		(3,508)	5.9	33.1	10.9	25.3	5.1	17.3	2.4	19.0
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,393)	6.0	32.3	11.9	24.4	5.4	17.5	2.5	18.8
	버스 이용	(1,473)	5.9	32.7	10.6	24.8	4.8	18.6	2.6	19.4
	도보만 이용	(115)	5.5	37.6	8.2	25.9	6.2	15.0	1.7	18.7
	자가용 이용	(507)	6.1	35.6	9.8	29.1	4.5	13.5	1.4	18.5
	기타	(19)	9.8	31.0	9.0	26.2	14.3	9.7	0.0	17.7
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(474)	6.0	29.9	10.6	22.4	6.7	22.0	2.4	20.8
	1대	(2,066)	5.6	34.3	11.4	24.9	4.9	16.6	2.3	18.7
	2대	(861)	6.6	31.8	10.4	27.4	4.6	16.9	2.4	18.9
	3대 이상	(107)	8.0	34.6	7.6	29.4	5.6	11.4	3.5	16.9
교육수준	고등학교 졸업 이하	(589)	7.1	31.1	11.7	20.2	6.0	21.0	2.9	19.9
	대학교 졸업	(2,460)	5.7	33.3	10.9	25.9	4.9	17.0	2.3	19.0
	대학원 졸업	(459)	5.7	34.3	10.2	28.9	5.2	13.8	1.8	17.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(459)	5.4	30.5	11.2	20.9	5.5	24.6	2.1	22.2
	260~360만원 미만	(500)	3.8	36.4	8.9	23.9	5.2	19.0	2.8	19.3
	360~460만원 미만	(582)	5.2	35.1	12.5	22.6	4.6	18.2	1.8	18.5
	460~560만원 미만	(585)	7.2	32.0	10.9	27.0	5.2	14.6	3.0	18.1
	560~660만원 미만	(351)	5.9	31.3	13.4	28.1	5.3	13.3	2.5	18.0
	660~820만원 미만	(433)	7.7	30.3	9.7	29.0	6.2	15.5	1.5	18.3
	820만원 이상	(598)	6.4	34.5	10.3	26.6	4.1	15.4	2.7	18.6

〈 응답자 특성별 '정기권 혜택을 위한 적정 이용 횟수-본인이 생각하는 적절 횟수' 〉

(Base : 45회 적정하지 않음 응답자, n=2,141명, 단위 : %)

		사례수	20회 미만	20~30회 미만	30~40회 미만	40~50회 미만	50회 이상	평균(회)
전체		(2,141)	7.8	13.6	53.4	20.4	4.8	31.0
성별	남성	(1,034)	9.8	12.4	53.9	18.5	5.4	30.6
	여성	(1,107)	5.9	14.7	52.9	22.3	4.3	31.3
거주지역	수도권	(1,019)	7.0	13.3	52.7	22.4	4.7	31.4
	부산울산권	(445)	6.0	12.9	55.9	19.8	5.4	31.4
	대구권	(266)	10.3	17.2	48.2	18.2	6.1	29.9
	광주권	(155)	8.9	12.4	52.9	21.6	4.2	30.8
	대전권	(257)	10.6	13.0	57.8	15.3	3.2	29.6
연령	20~29세	(418)	6.2	10.2	56.4	22.1	5.0	31.9
	30~39세	(452)	10.2	13.8	51.0	20.6	4.4	30.1
	40~49세	(551)	6.6	13.6	53.4	22.6	3.8	31.2
	50~59세	(496)	8.6	16.0	53.5	16.2	5.8	30.5
	60~64세	(224)	6.9	14.2	52.5	21.0	5.4	31.2
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,149)	6.2	11.3	53.1	23.9	5.5	32.1
	정기적(주 2-4회)	(377)	10.9	16.2	56.3	12.1	4.5	28.9
	비정기적	(350)	7.7	15.9	54.0	18.7	3.7	30.2
	도보/자전거	(46)	14.1	18.5	55.1	12.2	0.0	27.4
	통근/통학 통행 없음	(202)	10.1	16.5	48.5	20.7	4.2	29.8
	기타	(18)	0.0	17.2	52.3	25.5	4.9	33.1
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(1,650)	8.1	13.7	52.6	20.5	5.0	30.9
	시도 간 통행	(491)	6.7	13.2	56.1	20.0	3.9	31.1
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(587)	10.4	17.1	49.7	18.1	4.7	29.6
	11~20회	(604)	9.3	16.0	55.0	16.1	3.6	29.5
	21~30회	(412)	6.9	11.0	58.1	18.4	5.5	31.7
	31~40회	(206)	5.7	10.5	52.1	24.4	7.4	32.7
	41회 이상	(333)	2.8	8.1	52.0	32.3	4.8	33.8
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(814)	6.9	10.9	53.5	23.5	5.3	31.8
	버스 이용	(884)	8.0	13.9	53.5	19.3	5.3	31.0
	도보만 이용	(78)	8.7	18.0	55.2	17.0	1.2	28.9
	자가용 이용	(346)	9.0	18.5	51.6	17.5	3.4	29.6
	기타	(19)	10.6	9.7	70.7	9.0	0.0	27.4

		사례수	20회 미만	20~30회 미만	30~40회 미만	40~50회 미만	50회 이상	평균(회)
전체		(2,141)	7.8	13.6	53.4	20.4	4.8	31.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(316)	7.9	12.7	52.1	22.4	4.9	31.0
	1대	(1,238)	7.3	12.8	53.1	22.2	4.6	31.3
	2대	(528)	8.5	16.2	53.6	16.7	5.0	30.3
	3대 이상	(58)	11.6	10.6	66.0	6.4	5.4	29.3
교육수준	고등학교 졸업 이하	(331)	9.3	9.9	56.6	16.4	7.7	31.3
	대학교 졸업	(1,538)	7.1	14.3	52.4	21.9	4.3	31.1
	대학원 졸업	(272)	9.6	14.0	55.3	17.2	3.9	29.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(280)	9.2	10.9	56.1	18.2	5.7	30.7
	260~360만원 미만	(325)	7.9	14.6	52.3	20.3	4.8	30.6
	360~460만원 미만	(336)	7.7	13.1	55.0	18.5	5.8	31.2
	460~560만원 미만	(348)	5.9	10.8	56.0	22.5	4.8	31.7
	560~660만원 미만	(229)	8.5	17.0	47.5	21.8	5.3	31.1
	660~820만원 미만	(250)	6.5	14.5	54.2	21.8	3.0	30.9
	820만원 이상	(374)	8.8	15.1	51.8	20.2	4.1	30.4

## 〈 응답자 특성별 '정정기권 혜택을 받을 수 있는 총 이용 횟수' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	50회	51회 ~ 55회	56회 ~ 60회	61회 ~ 65회	66회 ~ 70회	기타
전체		(4,000)	47.8	12.0	20.5	4.5	6.4	8.7
성별	남성	(2,018)	44.6	12.4	22.1	5.4	8.0	7.5
	여성	(1,982)	51.2	11.6	18.8	3.7	4.8	10.0
거주지역	수도권	(1,759)	45.3	11.7	21.9	5.2	7.4	8.6
	부산울산권	(962)	48.9	11.9	19.6	4.3	6.5	8.8
	대구권	(516)	49.9	16.5	17.6	3.4	5.4	7.2
	광주권	(308)	49.3	12.4	21.3	4.6	3.5	8.9
	대전권	(455)	52.3	8.1	19.5	3.9	5.5	10.7
연령	20~29세	(771)	44.5	14.8	22.4	6.8	6.2	5.3
	30~39세	(788)	43.3	14.3	21.3	5.0	7.6	8.6
	40~49세	(956)	49.6	9.4	20.2	3.7	7.8	9.2
	50~59세	(1,002)	49.4	11.8	19.4	4.1	5.7	9.6
	60~64세	(483)	53.9	9.3	18.7	2.8	3.7	11.6
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	43.6	13.0	21.9	5.9	7.8	7.9
	정기적(주 2~4회)	(713)	50.5	14.5	18.7	3.0	4.8	8.6
	비정기적	(632)	51.9	7.9	21.4	3.0	5.8	10.0
	도보/자전거	(86)	58.0	5.4	20.6	2.2	2.1	11.7
	통근/통학 통행 없음	(376)	58.2	10.9	14.1	2.4	4.0	10.4
	기타	(37)	48.1	4.4	21.7	7.7	2.4	15.8
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	48.7	12.5	19.8	4.5	5.8	8.7
	시도 간 통행	(863)	44.7	10.4	22.7	4.8	8.8	8.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	54.9	8.9	18.1	3.1	5.2	9.8
	11~20회	(1,144)	48.2	13.4	18.9	3.8	6.1	9.6
	21~30회	(722)	46.5	13.4	21.9	5.6	4.1	8.5
	31~40회	(391)	41.5	14.1	26.7	4.6	6.9	6.2
	41회 이상	(634)	40.3	12.1	21.9	7.2	11.4	7.1
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	44.4	13.4	22.7	5.3	6.8	7.4
	버스 이용	(1,673)	48.5	12.7	19.0	4.7	5.8	9.4
	도보만 이용	(145)	56.4	7.3	18.1	1.3	5.3	11.6
	자가용 이용	(626)	52.7	8.2	19.5	3.0	7.0	9.6
	기타	(25)	42.0	3.7	20.2	8.1	18.3	7.8

		사례수	50회	51회 ~ 55회	56회 ~ 60회	61회 ~ 65회	66회 ~ 70회	기타
전체		(4,000)	47.8	12.0	20.5	4.5	6.4	8.7
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	46.2	12.7	18.8	6.3	6.9	9.0
	1대	(2,334)	47.7	12.2	20.6	4.0	6.5	8.9
	2대	(987)	49.0	10.9	21.5	4.6	5.5	8.6
	3대 이상	(122)	48.7	13.1	16.8	6.2	9.5	5.7
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	49.9	11.7	19.3	4.0	6.5	8.6
	대학교 졸업	(2,801)	47.2	12.4	20.5	5.1	6.2	8.6
	대학원 졸업	(514)	48.6	10.0	21.9	2.5	7.5	9.6
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	46.4	15.5	16.9	5.1	8.0	8.1
	260~360만원 미만	(590)	48.0	14.6	19.6	3.8	5.8	8.2
	360~460만원 미만	(665)	47.6	11.1	20.4	5.0	6.0	10.0
	460~560만원 미만	(653)	49.0	10.4	23.5	5.4	4.5	7.2
	560~660만원 미만	(392)	50.3	12.6	16.5	4.3	6.6	9.7
	660~820만원 미만	(485)	48.1	8.7	22.5	4.1	6.7	9.9
	820만원 이상	(675)	46.4	11.3	22.1	4.0	7.6	8.5

## 〈 응답자 특성별 ‘노인, 청소년 대상 정기권 제도 도입 방안’ 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	매우 찬성한다	찬성하는 편이다	반대하는 편이다	매우 반대한다	[찬성]	[반대]
전체		(4,000)	9.5	40.9	36.0	13.6	50.4	49.6
성별	남성	(2,018)	12.4	40.7	31.3	15.7	53.1	46.9
	여성	(1,982)	6.5	41.2	40.8	11.5	47.7	52.3
거주지역	수도권	(1,759)	9.7	38.8	34.6	17.0	48.4	51.6
	부산울산권	(962)	9.1	41.2	38.3	11.4	50.3	49.7
	대구권	(516)	10.7	44.6	35.2	9.5	55.3	44.7
	광주권	(308)	10.5	40.8	38.1	10.6	51.3	48.7
	대전권	(455)	7.4	44.6	36.1	12.0	52.0	48.0
연령	20~29세	(771)	6.8	37.0	35.9	20.3	43.8	56.2
	30~39세	(788)	9.4	34.7	37.7	18.3	44.1	55.9
	40~49세	(956)	10.5	42.6	35.4	11.5	53.1	46.9
	50~59세	(1,002)	10.4	44.9	34.8	9.9	55.3	44.7
	60~64세	(483)	9.9	45.9	37.3	6.9	55.8	44.2
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	10.1	38.1	35.8	16.0	48.2	51.8
	정기적(주 2~4회)	(713)	11.8	41.3	33.5	13.4	53.1	46.9
	비정기적	(632)	7.5	44.5	38.1	9.9	52.0	48.0
	도보/자전거	(86)	14.7	39.4	31.6	14.3	54.1	45.9
	통근/통학 통행 없음	(376)	3.8	49.4	39.8	7.0	53.3	46.7
	기타	(37)	4.6	54.4	36.4	4.7	59.0	41.0
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	9.4	42.3	36.3	12.0	51.7	48.3
	시도 간 통행	(863)	9.8	35.8	35.0	19.4	45.6	54.4
지난 한달 동안 대중 교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	9.5	48.1	33.9	8.5	57.6	42.4
	11~20회	(1,144)	9.2	42.0	37.3	11.5	51.2	48.8
	21~30회	(722)	9.7	36.3	36.6	17.4	46.0	54.0
	31~40회	(391)	10.7	38.2	34.9	16.3	48.9	51.1
	41회 이상	(634)	8.8	33.6	37.4	20.2	42.4	57.6
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	11.1	39.8	33.3	15.7	50.9	49.1
	버스 이용	(1,673)	8.0	40.6	38.3	13.2	48.6	51.4
	도보만 이용	(145)	8.6	44.9	33.0	13.5	53.5	46.5
	자가용 이용	(626)	9.9	43.6	36.8	9.6	53.6	46.4
	기타	(25)	3.7	37.9	46.4	12.0	41.6	58.4

		사례수	매우 찬성한다	찬성하는 편이다	반대하는 편이다	매우 반대한다	[찬성]	[반대]
전체		(4,000)	9.5	40.9	36.0	13.6	50.4	49.6
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	6.8	37.5	38.5	17.2	44.3	55.7
	1대	(2,334)	9.4	41.9	35.5	13.2	51.3	48.7
	2대	(987)	10.8	40.7	36.5	12.0	51.5	48.5
	3대 이상	(122)	11.5	40.6	30.7	17.2	52.1	47.9
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	9.1	41.9	37.5	11.4	51.0	49.0
	대학교 졸업	(2,801)	9.0	40.7	36.0	14.4	49.7	50.3
	대학원 졸업	(514)	12.6	40.8	34.3	12.3	53.4	46.6
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	8.3	42.0	35.3	14.4	50.3	49.7
	260~360만원 미만	(590)	8.8	40.7	37.5	13.0	49.6	50.4
	360~460만원 미만	(665)	8.8	37.7	39.8	13.8	46.5	53.5
	460~560만원 미만	(653)	11.6	41.9	35.0	11.5	53.5	46.5
	560~660만원 미만	(392)	7.6	44.9	31.8	15.6	52.6	47.4
	660~820만원 미만	(485)	7.6	40.8	38.0	13.6	48.4	51.6
	820만원 이상	(675)	11.9	40.3	33.6	14.2	52.2	47.8



〈 응답자 특성별 '저소득층만 대상으로 정기권 제도 도입 방안' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	매우 찬성한다	찬성하는 편이다	반대하는 편이다	매우 반대한다	[찬성]	[반대]
전체		(4,000)	12.2	39.7	34.7	13.4	51.9	48.1
성별	남성	(2,018)	16.0	40.3	29.6	14.2	56.2	43.8
	여성	(1,982)	8.4	39.0	40.0	12.6	47.4	52.6
거주지역	수도권	(1,759)	12.6	38.0	33.7	15.7	50.6	49.4
	부산울산권	(962)	11.9	41.1	35.9	11.1	53.0	47.0
	대구권	(516)	12.1	41.1	34.2	12.5	53.3	46.7
	광주권	(308)	12.5	40.5	36.3	10.7	52.9	47.1
	대전권	(455)	11.2	40.8	35.6	12.4	52.0	48.0
연령	20~29세	(771)	12.4	42.5	30.1	15.0	54.9	45.1
	30~39세	(788)	14.6	38.3	30.9	16.2	52.9	47.1
	40~49세	(956)	11.6	39.3	36.5	12.6	50.9	49.1
	50~59세	(1,002)	11.5	39.0	37.9	11.7	50.5	49.5
	60~64세	(483)	10.7	39.6	38.3	11.5	50.2	49.8
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	12.9	37.8	33.4	15.9	50.7	49.3
	정기적(주 2~4회)	(713)	13.5	41.7	32.7	12.1	55.2	44.8
	비정기적	(632)	10.8	41.8	38.5	9.0	52.5	47.5
	도보/자전거	(86)	15.6	41.2	32.5	10.7	56.9	43.1
	통근/통학 통행 없음	(376)	8.6	40.7	40.0	10.7	49.3	50.7
	기타	(37)	4.5	54.3	36.6	4.7	58.7	41.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	12.3	40.2	35.4	12.1	52.4	47.6
	시도 간 통행	(863)	12.0	37.8	32.1	18.1	49.8	50.2
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	12.3	43.9	34.6	9.2	56.2	43.8
	11~20회	(1,144)	10.8	41.1	35.1	13.0	51.9	48.1
	21~30회	(722)	13.8	37.2	33.4	15.6	51.0	49.0
	31~40회	(391)	12.2	38.9	33.7	15.2	51.1	48.9
	41회 이상	(634)	12.8	32.8	36.4	18.0	45.6	54.4

		사례수	매우 찬성한다	찬성하는 편이다	반대하는 편이다	매우 반대한다	[찬성]	[반대]
전체		(4,000)	12.2	39.7	34.7	13.4	51.9	48.1
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	12.9	40.0	32.4	14.7	52.9	47.1
	버스 이용	(1,673)	11.6	39.4	34.9	14.1	51.0	49.0
	도보만 이용	(145)	13.0	40.0	37.5	9.5	53.0	47.0
	자가용 이용	(626)	12.2	39.9	38.3	9.6	52.2	47.8
	기타	(25)	3.7	30.2	58.9	7.2	33.8	66.2
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	10.0	37.9	37.9	14.3	47.8	52.2
	1대	(2,334)	12.0	40.5	34.2	13.3	52.5	47.5
	2대	(987)	13.9	38.9	33.9	13.3	52.8	47.2
	3대 이상	(122)	13.6	36.8	37.7	11.9	50.4	49.6
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	13.8	40.5	35.7	9.9	54.3	45.7
	대학교 졸업	(2,801)	11.8	40.0	34.5	13.8	51.7	48.3
	대학원 졸업	(514)	12.7	36.8	34.7	15.9	49.5	50.5
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	14.1	40.2	33.7	12.0	54.3	45.7
	260~360만원 미만	(590)	10.5	42.0	34.9	12.6	52.5	47.5
	360~460만원 미만	(665)	11.6	39.3	36.0	13.1	50.9	49.1
	460~560만원 미만	(653)	11.4	39.6	36.5	12.5	51.0	49.0
	560~660만원 미만	(392)	10.3	42.1	34.1	13.5	52.4	47.6
	660~820만원 미만	(485)	13.0	35.3	37.0	14.7	48.3	51.7
	820만원 이상	(675)	14.1	39.3	31.2	15.5	53.4	46.6

## 〈 응답자 특성별 '선호하는 대중교통 정기권 권종' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	1일권	2일권	7일 (1주일)권	30일 (1개월)권	기타
전체		(4,000)	9.6	2.9	26.8	58.2	2.4
성별	남성	(2,018)	8.0	2.7	24.6	62.1	2.6
	여성	(1,982)	11.2	3.2	29.0	54.3	2.3
거주지역	수도권	(1,759)	7.7	1.8	24.7	63.1	2.6
	부산울산권	(962)	10.3	3.6	25.4	58.2	2.5
	대구권	(516)	12.4	3.0	30.5	52.0	2.1
	광주권	(308)	8.4	3.8	35.0	49.0	3.8
	대전권	(455)	13.1	5.2	27.7	52.9	1.2
연령	20~29세	(771)	7.2	3.7	24.1	63.1	1.9
	30~39세	(788)	10.5	3.9	27.1	56.4	2.2
	40~49세	(956)	9.8	3.1	27.5	57.1	2.6
	50~59세	(1,002)	11.0	2.3	27.9	56.3	2.6
	60~64세	(483)	8.7	1.3	27.0	59.9	3.2
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	6.1	2.6	23.2	65.9	2.2
	정기적(주 2~4회)	(713)	9.7	3.7	33.3	51.4	1.9
	비정기적	(632)	14.6	3.5	30.9	48.9	2.2
	도보/자전거	(86)	10.5	5.3	28.6	50.4	5.2
	통근/통학 통행 없음	(376)	20.2	2.0	27.6	45.8	4.4
	기타	(37)	17.5	0.0	27.0	50.6	4.9
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	10.0	3.3	27.0	57.2	2.5
	시도 간 통행	(863)	8.1	1.5	26.1	61.8	2.4
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	16.7	3.7	28.6	48.7	2.3
	11~20회	(1,144)	10.5	3.6	31.5	51.3	3.0
	21~30회	(722)	5.1	1.5	24.8	65.9	2.7
	31~40회	(391)	4.8	3.5	25.8	64.9	1.1
	41회 이상	(634)	3.6	1.7	17.9	74.6	2.3
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	8.4	2.4	24.9	62.2	2.1
	버스 이용	(1,673)	7.9	3.2	27.5	58.9	2.4
	도보만 이용	(145)	16.1	4.3	26.2	49.1	4.3
	자가용 이용	(626)	15.4	3.0	29.6	49.4	2.5
	기타	(25)	15.1	8.1	23.4	41.6	11.8

		사례수	1일권	2일권	7일 (1주일)권	30일 (1개월)권	기타
전체		(4,000)	9.6	2.9	26.8	58.2	2.4
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	9.2	2.2	24.2	60.2	4.3
	1대	(2,334)	9.6	2.7	27.4	58.1	2.3
	2대	(987)	9.9	3.8	27.5	56.8	2.0
	3대 이상	(122)	9.8	3.5	21.5	64.5	0.7
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	10.7	3.0	25.5	57.3	3.5
	대학교 졸업	(2,801)	9.3	3.1	27.2	58.4	2.1
	대학원 졸업	(514)	10.1	2.0	26.3	58.6	3.1
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	11.0	2.7	21.9	61.9	2.5
	260~360만원 미만	(590)	10.6	4.5	30.7	51.8	2.4
	360~460만원 미만	(665)	10.4	3.3	29.0	53.5	3.8
	460~560만원 미만	(653)	8.7	1.5	28.7	59.5	1.6
	560~660만원 미만	(392)	8.8	2.7	25.2	61.4	1.9
	660~820만원 미만	(485)	7.7	2.7	24.8	61.9	2.9
	820만원 이상	(675)	9.5	3.0	25.6	60.0	1.9

〈 응답자 특성별 '1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 7,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 1일권 응답자, n=384명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	10.9	89.1
성별	남성	(162)	13.4	86.6
	여성	(222)	9.2	90.8
거주지역	수도권	(135)	11.7	88.3
	부산울산권	(99)	7.9	92.1
	대구권	(64)	11.8	88.2
	광주권	(26)	10.2	89.8
	대전권	(60)	13.6	86.4
연령	20~29세	(56)	9.0	91.0
	30~39세	(83)	7.9	92.1
	40~49세	(94)	9.5	90.5
	50~59세	(110)	14.2	85.8
	60~64세	(42)	14.4	85.6
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(131)	12.7	87.3
	정기적(주 2~4회)	(69)	8.4	91.6
	비정기적	(92)	10.6	89.4
	도보/자전거	(9)	0.0	100.0
	통근/통학 통행 없음	(76)	10.5	89.5
	기타	(6)	28.4	71.6
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(314)	10.3	89.7
	시도 간 통행	(70)	14.0	86.0
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(185)	11.5	88.5
	11~20회	(120)	8.1	91.9
	21~30회	(37)	15.9	84.1
	31~40회	(19)	22.2	77.8
	41회 이상	(23)	4.3	95.7
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(128)	10.0	90.0
	버스 이용	(132)	12.0	88.0
	도보만 이용	(23)	12.0	88.0
	자가용 이용	(96)	11.0	89.0
	기타	(4)	0.0	100.0

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	10.9	89.1
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(51)	14.8	85.2
	1대	(223)	10.8	89.2
	2대	(98)	8.7	91.3
	3대 이상	(12)	14.9	85.1
교육수준	고등학교 졸업 이하	(73)	6.6	93.4
	대학교 졸업	(259)	11.1	88.9
	대학원 졸업	(52)	16.4	83.6
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(59)	4.6	95.4
	260~360만원 미만	(63)	13.6	86.4
	360~460만원 미만	(69)	9.9	90.1
	460~560만원 미만	(57)	19.1	80.9
	560~660만원 미만	(34)	11.3	88.7
	660~820만원 미만	(37)	7.5	92.5
	820만원 이상	(64)	9.9	90.1

〈 응답자 특성별 '1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 6,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 1일권 응답자, n=384명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	14.2	85.8
성별	남성	(162)	17.1	82.9
	여성	(222)	12.2	87.8
거주지역	수도권	(135)	16.8	83.2
	부산울산권	(99)	10.9	89.1
	대구권	(64)	13.3	86.7
	광주권	(26)	10.2	89.8
	대전권	(60)	16.6	83.4
연령	20~29세	(56)	12.4	87.6
	30~39세	(83)	11.2	88.8
	40~49세	(94)	13.6	86.4
	50~59세	(110)	17.9	82.1
	60~64세	(42)	14.4	85.6
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(131)	17.2	82.8
	정기적(주 2~4회)	(69)	12.5	87.5
	비정기적	(92)	13.7	86.3
	도보/자전거	(9)	0.0	100.0
	통근/통학 통행 없음	(76)	11.8	88.2
	기타	(6)	28.4	71.6
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(314)	13.0	87.0
	시도 간 통행	(70)	19.7	80.3
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(185)	15.7	84.3
	11~20회	(120)	10.4	89.6
	21~30회	(37)	15.9	84.1
	31~40회	(19)	27.7	72.3
	41회 이상	(23)	8.6	91.4
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(128)	13.1	86.9
	버스 이용	(132)	14.9	85.1
	도보만 이용	(23)	19.8	80.2
	자가용 이용	(96)	14.0	86.0
	기타	(4)	0.0	100.0

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	14.2	85.8
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(51)	20.5	79.5
	1대	(223)	14.2	85.8
	2대	(98)	10.8	89.2
	3대 이상	(12)	14.9	85.1
교육수준	고등학교 졸업 이하	(73)	9.3	90.7
	대학교 졸업	(259)	14.9	85.1
	대학원 졸업	(52)	18.0	82.0
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(59)	9.5	90.5
	260~360만원 미만	(63)	15.3	84.7
	360~460만원 미만	(69)	12.4	87.6
	460~560만원 미만	(57)	19.1	80.9
	560~660만원 미만	(34)	22.9	77.1
	660~820만원 미만	(37)	12.5	87.5
	820만원 이상	(64)	11.5	88.5



〈 응답자 특성별 '1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 5,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 1일권 응답자, n=384명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	41.4	58.6
성별	남성	(162)	40.0	60.0
	여성	(222)	42.4	57.6
거주지역	수도권	(135)	48.3	51.7
	부산울산권	(99)	45.3	54.7
	대구권	(64)	26.4	73.6
	광주권	(26)	35.2	64.8
	대전권	(60)	37.9	62.1
연령	20~29세	(56)	28.4	71.6
	30~39세	(83)	46.0	54.0
	40~49세	(94)	45.5	54.5
	50~59세	(110)	39.6	60.4
	60~64세	(42)	45.1	54.9
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(131)	43.8	56.2
	정기적(주 2~4회)	(69)	35.6	64.4
	비정기적	(92)	39.7	60.3
	도보/자전거	(9)	21.6	78.4
	통근/통학 통행 없음	(76)	48.1	51.9
	기타	(6)	28.4	71.6
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(314)	41.0	59.0
	시도 간 통행	(70)	43.2	56.8
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(185)	43.5	56.5
	11~20회	(120)	41.4	58.6
	21~30회	(37)	36.1	63.9
	31~40회	(19)	57.0	43.0
	41회 이상	(23)	20.2	79.8
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(128)	36.1	63.9
	버스 이용	(132)	43.1	56.9
	도보만 이용	(23)	53.6	46.4
	자가용 이용	(96)	41.8	58.2
	기타	(4)	76.3	23.7

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	41.4	58.6
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(51)	36.7	63.3
	1대	(223)	43.1	56.9
	2대	(98)	41.4	58.6
	3대 이상	(12)	28.9	71.1
교육수준	고등학교 졸업 이하	(73)	33.2	66.8
	대학교 졸업	(259)	41.5	58.5
	대학원 졸업	(52)	52.4	47.6
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(59)	32.0	68.0
	260~360만원 미만	(63)	38.7	61.3
	360~460만원 미만	(69)	46.0	54.0
	460~560만원 미만	(57)	47.4	52.6
	560~660만원 미만	(34)	47.4	52.6
	660~820만원 미만	(37)	48.0	52.0
	820만원 이상	(64)	35.3	64.7

〈 응답자 특성별 '1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 4,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 1일권 응답자, n=384명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	55.1	44.9
성별	남성	(162)	55.0	45.0
	여성	(222)	55.2	44.8
거주지역	수도권	(135)	60.4	39.6
	부산울산권	(99)	64.0	36.0
	대구권	(64)	38.3	61.7
	광주권	(26)	53.4	46.6
	대전권	(60)	47.2	52.8
연령	20~29세	(56)	47.9	52.1
	30~39세	(83)	59.1	40.9
	40~49세	(94)	60.9	39.1
	50~59세	(110)	52.3	47.7
	60~64세	(42)	51.6	48.4
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(131)	55.0	45.0
	정기적(주 2~4회)	(69)	52.6	47.4
	비정기적	(92)	55.0	45.0
	도보/자전거	(9)	35.6	64.4
	통근/통학 통행 없음	(76)	59.7	40.3
	기타	(6)	59.4	40.6
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(314)	55.0	45.0
	시도 간 통행	(70)	55.7	44.3
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(185)	53.5	46.5
	11~20회	(120)	60.1	39.9
	21~30회	(37)	52.9	47.1
	31~40회	(19)	77.1	22.9
	41회 이상	(23)	28.1	71.9
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(128)	52.4	47.6
	버스 이용	(132)	57.3	42.7
	도보만 이용	(23)	53.6	46.4
	자가용 이용	(96)	55.3	44.7
	기타	(4)	76.3	23.7

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	55.1	44.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(51)	44.4	55.6
	1대	(223)	57.4	42.6
	2대	(98)	57.8	42.2
	3대 이상	(12)	37.7	62.3
교육수준	고등학교 졸업 이하	(73)	46.4	53.6
	대학교 졸업	(259)	55.0	45.0
	대학원 졸업	(52)	68.1	31.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(59)	43.9	56.1
	260~360만원 미만	(63)	50.4	49.6
	360~460만원 미만	(69)	58.8	41.2
	460~560만원 미만	(57)	60.8	39.2
	560~660만원 미만	(34)	69.7	30.3
	660~820만원 미만	(37)	66.2	33.8
	820만원 이상	(64)	47.1	52.9

〈 응답자 특성별 '1일권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 3,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 1일권 응답자, n=384명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	86.2	13.8
성별	남성	(162)	86.6	13.4
	여성	(222)	86.0	14.0
거주지역	수도권	(135)	85.6	14.4
	부산울산권	(99)	87.6	12.4
	대구권	(64)	84.8	15.2
	광주권	(26)	91.2	8.8
	대전권	(60)	84.8	15.2
연령	20~29세	(56)	83.4	16.6
	30~39세	(83)	85.1	14.9
	40~49세	(94)	90.5	9.5
	50~59세	(110)	85.5	14.5
	60~64세	(42)	84.7	15.3
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(131)	82.5	17.5
	정기적(주 2~4회)	(69)	85.2	14.8
	비정기적	(92)	90.0	10.0
	도보/자전거	(9)	100.0	0.0
	통근/통학 통행 없음	(76)	86.3	13.7
	기타	(6)	100.0	0.0
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(314)	85.5	14.5
	시도 간 통행	(70)	89.4	10.6
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(185)	86.2	13.8
	11~20회	(120)	90.0	10.0
	21~30회	(37)	81.8	18.2
	31~40회	(19)	94.4	5.6
	41회 이상	(23)	67.1	32.9
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(128)	83.1	16.9
	버스 이용	(132)	88.3	11.7
	도보만 이용	(23)	81.7	18.3
	자가용 이용	(96)	89.1	10.9
	기타	(4)	76.3	23.7

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(384)	86.2	13.8
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(51)	74.0	26.0
	1대	(223)	87.5	12.5
	2대	(98)	88.9	11.1
	3대 이상	(12)	93.5	6.5
교육수준	고등학교 졸업 이하	(73)	75.0	25.0
	대학교 졸업	(259)	88.5	11.5
	대학원 졸업	(52)	90.9	9.1
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(59)	79.2	20.8
	260~360만원 미만	(63)	82.4	17.6
	360~460만원 미만	(69)	89.1	10.9
	460~560만원 미만	(57)	93.7	6.3
	560~660만원 미만	(34)	97.4	2.6
	660~820만원 미만	(37)	90.2	9.8
	820만원 이상	(64)	78.7	21.3

〈 응답자 특성별 '7일(일주일)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 35,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 7일(일주일)권 응답자, n=1,071명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	16.7	83.3
성별	남성	(496)	22.7	77.3
	여성	(576)	11.6	88.4
거주지역	수도권	(435)	16.6	83.4
	부산울산권	(245)	13.8	86.2
	대구권	(158)	19.0	81.0
	광주권	(108)	24.4	75.6
	대전권	(126)	13.4	86.6
연령	20~29세	(185)	24.3	75.7
	30~39세	(213)	13.3	86.7
	40~49세	(263)	14.3	85.7
	50~59세	(279)	17.7	82.3
	60~64세	(131)	14.4	85.6
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(501)	17.9	82.1
	정기적(주 2-4회)	(237)	19.3	80.7
	비정기적	(195)	12.3	87.7
	도보/자전거	(25)	11.1	88.9
	통근/통학 통행 없음	(104)	13.6	86.4
	기타	(10)	29.7	70.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(846)	16.2	83.8
	시도 간 통행	(226)	18.8	81.2
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(318)	12.6	87.4
	11~20회	(360)	19.2	80.8
	21~30회	(179)	14.5	85.5
	31~40회	(101)	26.3	73.7
	41회 이상	(114)	15.4	84.6

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	16.7	83.3
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(381)	20.8	79.2
	버스 이용	(461)	14.6	85.4
	도보만 이용	(38)	15.6	84.4
	자가용 이용	(186)	14.0	86.0
	기타	(6)	16.4	83.6
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(135)	14.1	85.9
	1대	(639)	16.6	83.4
	2대	(271)	18.1	81.9
	3대 이상	(26)	20.4	79.6
교육수준	고등학교 졸업 이하	(175)	20.5	79.5
	대학교 졸업	(761)	15.5	84.5
	대학원 졸업	(135)	18.8	81.2
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(118)	17.2	82.8
	260~360만원 미만	(181)	9.5	90.5
	360~460만원 미만	(193)	16.8	83.2
	460~560만원 미만	(187)	21.1	78.9
	560~660만원 미만	(99)	21.6	78.4
	660~820만원 미만	(121)	14.7	85.3
	820만원 이상	(173)	18.0	82.0



〈 응답자 특성별 '7일(일주일)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 30,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 7일(일주일)권 응답자, n=1,071명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	25.0	75.0
성별	남성	(496)	30.5	69.5
	여성	(576)	20.3	79.7
거주지역	수도권	(435)	25.4	74.6
	부산울산권	(245)	23.8	76.2
	대구권	(158)	25.2	74.8
	광주권	(108)	31.5	68.5
	대전권	(126)	20.3	79.7
연령	20~29세	(185)	35.3	64.7
	30~39세	(213)	21.4	78.6
	40~49세	(263)	21.5	78.5
	50~59세	(279)	27.8	72.2
	60~64세	(131)	17.4	82.6
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(501)	26.7	73.3
	정기적(주 2~4회)	(237)	29.1	70.9
	비정기적	(195)	18.6	81.4
	도보/자전거	(25)	22.5	77.5
	통근/통학 통행 없음	(104)	18.1	81.9
	기타	(10)	47.7	52.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(846)	23.7	76.3
	시도 간 통행	(226)	29.9	70.1
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(318)	19.7	80.3
	11~20회	(360)	29.6	70.4
	21~30회	(179)	21.5	78.5
	31~40회	(101)	34.7	65.3
	41회 이상	(114)	22.3	77.7
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(381)	32.0	68.0
	버스 이용	(461)	22.3	77.7
	도보만 이용	(38)	18.3	81.7
	자가용 이용	(186)	19.2	80.8
	기타	(6)	16.4	83.6

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	25.0	75.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(135)	20.0	80.0
	1대	(639)	24.4	75.6
	2대	(271)	28.6	71.4
	3대 이상	(26)	28.1	71.9
교육수준	고등학교 졸업 이하	(175)	27.6	72.4
	대학교 졸업	(761)	23.0	77.0
	대학원 졸업	(135)	33.0	67.0
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(118)	23.0	77.0
	260~360만원 미만	(181)	17.9	82.1
	360~460만원 미만	(193)	23.3	76.7
	460~560만원 미만	(187)	28.4	71.6
	560~660만원 미만	(99)	29.7	70.3
	660~820만원 미만	(121)	21.9	78.1
	820만원 이상	(173)	31.6	68.4

〈 응답자 특성별 '7일(일주일)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 25,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 7일(일주일)권 응답자, n=1,071명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	40.1	59.9
성별	남성	(496)	46.7	53.3
	여성	(576)	34.5	65.5
거주지역	수도권	(435)	43.7	56.3
	부산울산권	(245)	38.8	61.2
	대구권	(158)	35.3	64.7
	광주권	(108)	45.0	55.0
	대전권	(126)	32.4	67.6
연령	20~29세	(185)	51.0	49.0
	30~39세	(213)	38.8	61.2
	40~49세	(263)	36.1	63.9
	50~59세	(279)	39.4	60.6
	60~64세	(131)	36.6	63.4
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(501)	40.5	59.5
	정기적(주 2~4회)	(237)	45.5	54.5
	비정기적	(195)	35.7	64.3
	도보/자전거	(25)	38.2	61.8
	통근/통학 통행 없음	(104)	32.9	67.1
	기타	(10)	61.7	38.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(846)	37.4	62.6
	시도 간 통행	(226)	50.3	49.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(318)	36.0	64.0
	11~20회	(360)	44.3	55.7
	21~30회	(179)	34.9	65.1
	31~40회	(101)	48.4	51.6
	41회 이상	(114)	39.5	60.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(381)	44.8	55.2
	버스 이용	(461)	39.4	60.6
	도보만 이용	(38)	36.4	63.6
	자가용 이용	(186)	32.4	67.6
	기타	(6)	68.5	31.5

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	40.1	59.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(135)	34.1	65.9
	1대	(639)	39.6	60.4
	2대	(271)	43.5	56.5
	3대 이상	(26)	48.5	51.5
교육수준	고등학교 졸업 이하	(175)	41.1	58.9
	대학교 졸업	(761)	38.7	61.3
	대학원 졸업	(135)	47.0	53.0
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(118)	37.1	62.9
	260~360만원 미만	(181)	32.2	67.8
	360~460만원 미만	(193)	42.4	57.6
	460~560만원 미만	(187)	43.5	56.5
	560~660만원 미만	(99)	39.4	60.6
	660~820만원 미만	(121)	41.5	58.5
	820만원 이상	(173)	43.9	56.1

〈 응답자 특성별 '7일(일주일)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 20,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 7일(일주일)권 응답자, n=1,071명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	58.0	42.0
성별	남성	(496)	64.0	36.0
	여성	(576)	52.9	47.1
거주지역	수도권	(435)	60.4	39.6
	부산울산권	(245)	57.3	42.7
	대구권	(158)	51.9	48.1
	광주권	(108)	67.0	33.0
	대전권	(126)	51.5	48.5
연령	20~29세	(185)	68.5	31.5
	30~39세	(213)	57.2	42.8
	40~49세	(263)	52.0	48.0
	50~59세	(279)	61.0	39.0
	60~64세	(131)	50.6	49.4
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(501)	58.1	41.9
	정기적(주 2~4회)	(237)	60.5	39.5
	비정기적	(195)	55.5	44.5
	도보/자전거	(25)	73.3	26.7
	통근/통학 통행 없음	(104)	53.4	46.6
	기타	(10)	61.7	38.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(846)	55.5	44.5
	시도 간 통행	(226)	67.5	32.5
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(318)	57.2	42.8
	11~20회	(360)	63.0	37.0
	21~30회	(179)	45.5	54.5
	31~40회	(101)	61.8	38.2
	41회 이상	(114)	60.9	39.1
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(381)	60.4	39.6
	버스 이용	(461)	57.5	42.5
	도보만 이용	(38)	64.2	35.8
	자가용 이용	(186)	53.0	47.0
	기타	(6)	68.5	31.5

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	58.0	42.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(135)	56.8	43.2
	1대	(639)	56.3	43.7
	2대	(271)	61.7	38.3
	3대 이상	(26)	68.3	31.7
교육수준	고등학교 졸업 이하	(175)	60.4	39.6
	대학교 졸업	(761)	55.9	44.1
	대학원 졸업	(135)	67.3	32.7
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(118)	54.8	45.2
	260~360만원 미만	(181)	48.5	51.5
	360~460만원 미만	(193)	63.2	36.8
	460~560만원 미만	(187)	61.0	39.0
	560~660만원 미만	(99)	61.4	38.6
	660~820만원 미만	(121)	55.8	44.2
	820만원 이상	(173)	61.0	39.0

〈 응답자 특성별 '7일(일주일)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-일 15,000원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 7일(일주일)권 응답자, n=1,071명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	86.2	13.8
성별	남성	(496)	88.4	11.6
	여성	(576)	84.2	15.8
거주지역	수도권	(435)	86.8	13.2
	부산울산권	(245)	85.3	14.7
	대구권	(158)	84.2	15.8
	광주권	(108)	88.1	11.9
	대전권	(126)	86.5	13.5
연령	20~29세	(185)	86.1	13.9
	30~39세	(213)	84.8	15.2
	40~49세	(263)	84.6	15.4
	50~59세	(279)	89.3	10.7
	60~64세	(131)	85.1	14.9
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(501)	83.3	16.7
	정기적(주 2~4회)	(237)	89.9	10.1
	비정기적	(195)	88.8	11.2
	도보/자전거	(25)	91.9	8.1
	통근/통학 통행 없음	(104)	85.2	14.8
	기타	(10)	81.9	18.1
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(846)	84.8	15.2
	시도 간 통행	(226)	91.3	8.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(318)	85.1	14.9
	11~20회	(360)	90.0	10.0
	21~30회	(179)	83.7	16.3
	31~40회	(101)	85.3	14.7
	41회 이상	(114)	81.5	18.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(381)	89.3	10.7
	버스 이용	(461)	83.8	16.2
	도보만 이용	(38)	90.4	9.6
	자가용 이용	(186)	85.2	14.8
	기타	(6)	68.5	31.5

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(1,071)	86.2	13.8
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(135)	83.3	16.7
	1대	(639)	86.5	13.5
	2대	(271)	86.9	13.1
	3대 이상	(26)	85.8	14.2
교육수준	고등학교 졸업 이하	(175)	83.9	16.1
	대학교 졸업	(761)	85.0	15.0
	대학원 졸업	(135)	95.7	4.3
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(118)	84.9	15.1
	260~360만원 미만	(181)	81.2	18.8
	360~460만원 미만	(193)	89.9	10.1
	460~560만원 미만	(187)	90.6	9.4
	560~660만원 미만	(99)	89.8	10.2
	660~820만원 미만	(121)	83.3	16.7
	820만원 이상	(173)	83.2	16.8



〈 응답자 특성별 '30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-월 11만원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 30일(1개월)권 응답자, n=2,329명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	11.6	88.4
성별	남성	(1,253)	14.9	85.1
	여성	(1,077)	7.8	92.2
거주지역	수도권	(1,110)	12.6	87.4
	부산울산권	(560)	9.3	90.7
	대구권	(268)	11.4	88.6
	광주권	(151)	11.9	88.1
	대전권	(241)	12.2	87.8
연령	20~29세	(487)	7.3	92.7
	30~39세	(444)	8.8	91.2
	40~49세	(545)	12.4	87.6
	50~59세	(564)	13.9	86.1
	60~64세	(289)	17.2	82.8
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,420)	11.4	88.6
	정기적(주 2~4회)	(367)	12.2	87.8
	비정기적	(309)	13.3	86.7
	도보/자전거	(43)	12.9	87.1
	통근/통학 통행 없음	(172)	7.8	92.2
	기타	(19)	15.6	84.4
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(1,795)	10.1	89.9
	시도 간 통행	(534)	16.7	83.3
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(540)	12.9	87.1
	11~20회	(587)	11.2	88.8
	21~30회	(476)	12.8	87.2
	31~40회	(254)	9.2	90.8
	41회 이상	(473)	10.5	89.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(952)	10.6	89.4
	버스 이용	(986)	11.7	88.3
	도보만 이용	(71)	9.3	90.7
	자가용 이용	(310)	14.4	85.6
	기타	(10)	17.2	82.8

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	11.6	88.4
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(336)	5.6	94.4
	1대	(1,355)	11.6	88.4
	2대	(561)	14.0	86.0
	3대 이상	(79)	19.6	80.4
교육수준	고등학교 졸업 이하	(393)	9.2	90.8
	대학교 졸업	(1,635)	11.9	88.1
	대학원 졸업	(301)	13.1	86.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(334)	9.1	90.9
	260~360만원 미만	(306)	9.3	90.7
	360~460만원 미만	(356)	8.8	91.2
	460~560만원 미만	(389)	13.8	86.2
	560~660만원 미만	(240)	12.2	87.8
	660~820만원 미만	(300)	12.0	88.0
	820만원 이상	(405)	14.9	85.1

〈 응답자 특성별 '30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-월 10만원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 30일(1개월)권 응답자, n=2,329명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	19.5	80.5
성별	남성	(1,253)	24.1	75.9
	여성	(1,077)	14.2	85.8
거주지역	수도권	(1,110)	20.3	79.7
	부산울산권	(560)	17.3	82.7
	대구권	(268)	19.2	80.8
	광주권	(151)	23.2	76.8
	대전권	(241)	19.3	80.7
연령	20~29세	(487)	14.6	85.4
	30~39세	(444)	15.5	84.5
	40~49세	(545)	20.8	79.2
	50~59세	(564)	21.3	78.7
	60~64세	(289)	28.0	72.0
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,420)	18.0	82.0
	정기적(주 2~4회)	(367)	19.2	80.8
	비정기적	(309)	24.5	75.5
	도보/자전거	(43)	19.4	80.6
	통근/통학 통행 없음	(172)	22.9	77.1
	기타	(19)	30.7	69.3
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(1,795)	17.8	82.2
	시도 간 통행	(534)	25.2	74.8
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(540)	23.4	76.6
	11~20회	(587)	20.7	79.3
	21~30회	(476)	20.2	79.8
	31~40회	(254)	16.6	83.4
	41회 이상	(473)	14.5	85.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(952)	16.8	83.2
	버스 이용	(986)	19.8	80.2
	도보만 이용	(71)	22.2	77.8
	자가용 이용	(310)	26.2	73.8
	기타	(10)	26.0	74.0

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	19.5	80.5
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(336)	11.0	89.0
	1대	(1,355)	19.0	81.0
	2대	(561)	24.1	75.9
	3대 이상	(79)	32.4	67.6
교육수준	고등학교 졸업 이하	(393)	17.0	83.0
	대학교 졸업	(1,635)	18.8	81.2
	대학원 졸업	(301)	26.5	73.5
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(334)	14.7	85.3
	260~360만원 미만	(306)	16.9	83.1
	360~460만원 미만	(356)	18.5	81.5
	460~560만원 미만	(389)	20.5	79.5
	560~660만원 미만	(240)	20.0	80.0
	660~820만원 미만	(300)	19.2	80.8
	820만원 이상	(405)	25.4	74.6

〈 응답자 특성별 '30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-월 9만원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 30일(1개월)권 응답자, n=2,329명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	26.4	73.6
성별	남성	(1,253)	32.0	68.0
	여성	(1,077)	19.9	80.1
거주지역	수도권	(1,110)	28.0	72.0
	부산울산권	(560)	24.3	75.7
	대구권	(268)	24.2	75.8
	광주권	(151)	26.4	73.6
	대전권	(241)	26.6	73.4
연령	20~29세	(487)	20.0	80.0
	30~39세	(444)	23.7	76.3
	40~49세	(545)	28.0	72.0
	50~59세	(564)	29.3	70.7
	60~64세	(289)	32.7	67.3
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,420)	25.2	74.8
	정기적(주 2~4회)	(367)	26.9	73.1
	비정기적	(309)	29.6	70.4
	도보/자전거	(43)	28.3	71.7
	통근/통학 통행 없음	(172)	28.0	72.0
	기타	(19)	35.4	64.6
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(1,795)	23.7	76.3
	시도 간 통행	(534)	35.4	64.6
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(540)	29.3	70.7
	11~20회	(587)	27.2	72.8
	21~30회	(476)	26.5	73.5
	31~40회	(254)	27.3	72.7
	41회 이상	(473)	21.5	78.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(952)	23.9	76.1
	버스 이용	(986)	26.5	73.5
	도보만 이용	(71)	24.9	75.1
	자가용 이용	(310)	33.6	66.4
	기타	(10)	42.8	57.2

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	26.4	73.6
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(336)	16.8	83.2
	1대	(1,355)	26.3	73.7
	2대	(561)	30.8	69.2
	3대 이상	(79)	38.4	61.6
교육수준	고등학교 졸업 이하	(393)	22.0	78.0
	대학교 졸업	(1,635)	26.3	73.7
	대학원 졸업	(301)	32.8	67.2
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(334)	19.5	80.5
	260~360만원 미만	(306)	27.1	72.9
	360~460만원 미만	(356)	25.3	74.7
	460~560만원 미만	(389)	27.7	72.3
	560~660만원 미만	(240)	29.9	70.1
	660~820만원 미만	(300)	26.2	73.8
	820만원 이상	(405)	29.4	70.6

〈 응답자 특성별 '30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-월 8만원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 30일(1개월)권 응답자, n=2,329명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	35.1	64.9
성별	남성	(1,253)	40.1	59.9
	여성	(1,077)	29.3	70.7
거주지역	수도권	(1,110)	37.8	62.2
	부산울산권	(560)	31.7	68.3
	대구권	(268)	32.0	68.0
	광주권	(151)	35.1	64.9
	대전권	(241)	34.3	65.7
연령	20~29세	(487)	29.9	70.1
	30~39세	(444)	33.3	66.7
	40~49세	(545)	36.9	63.1
	50~59세	(564)	37.4	62.6
	60~64세	(289)	39.1	60.9
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,420)	33.6	66.4
	정기적(주 2~4회)	(367)	35.8	64.2
	비정기적	(309)	36.7	63.3
	도보/자전거	(43)	41.0	59.0
	통근/통학 통행 없음	(172)	40.4	59.6
	기타	(19)	48.8	51.2
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(1,795)	31.8	68.2
	시도 간 통행	(534)	46.3	53.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(540)	39.3	60.7
	11~20회	(587)	36.4	63.6
	21~30회	(476)	34.4	65.6
	31~40회	(254)	36.3	63.7
	41회 이상	(473)	28.8	71.2
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(952)	33.8	66.2
	버스 이용	(986)	34.2	65.8
	도보만 이용	(71)	35.9	64.1
	자가용 이용	(310)	41.5	58.5
	기타	(10)	42.8	57.2

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	35.1	64.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(336)	26.9	73.1
	1대	(1,355)	34.9	65.1
	2대	(561)	39.2	60.8
	3대 이상	(79)	44.2	55.8
교육수준	고등학교 졸업 이하	(393)	30.8	69.2
	대학교 졸업	(1,635)	35.3	64.7
	대학원 졸업	(301)	39.9	60.1
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(334)	31.4	68.6
	260~360만원 미만	(306)	33.1	66.9
	360~460만원 미만	(356)	36.9	63.1
	460~560만원 미만	(389)	34.3	65.7
	560~660만원 미만	(240)	33.0	67.0
	660~820만원 미만	(300)	35.1	64.9
	820만원 이상	(405)	40.2	59.8



〈 응답자 특성별 '30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-월 7만원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 30일(1개월)권 응답자, n=2,329명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	48.1	51.9
성별	남성	(1,253)	52.5	47.5
	여성	(1,077)	42.9	57.1
거주지역	수도권	(1,110)	49.8	50.2
	부산울산권	(560)	46.5	53.5
	대구권	(268)	47.1	52.9
	광주권	(151)	48.8	51.2
	대전권	(241)	44.4	55.6
연령	20~29세	(487)	43.3	56.7
	30~39세	(444)	45.5	54.5
	40~49세	(545)	49.0	51.0
	50~59세	(564)	51.7	48.3
	60~64세	(289)	51.2	48.8
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,420)	46.6	53.4
	정기적(주 2~4회)	(367)	47.6	52.4
	비정기적	(309)	52.7	47.3
	도보/자전거	(43)	48.0	52.0
	통근/통학 통행 없음	(172)	52.4	47.6
	기타	(19)	54.2	45.8
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(1,795)	44.2	55.8
	시도 간 통행	(534)	61.1	38.9
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(540)	52.7	47.3
	11~20회	(587)	48.1	51.9
	21~30회	(476)	48.5	51.5
	31~40회	(254)	48.3	51.7
	41회 이상	(473)	42.1	57.9
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(952)	46.9	53.1
	버스 이용	(986)	47.5	52.5
	도보만 이용	(71)	49.3	50.7
	자가용 이용	(310)	53.5	46.5
	기타	(10)	42.8	57.2

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	48.1	51.9
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(336)	38.5	61.5
	1대	(1,355)	48.4	51.6
	2대	(561)	52.1	47.9
	3대 이상	(79)	55.6	44.4
교육수준	고등학교 졸업 이하	(393)	46.6	53.4
	대학교 졸업	(1,635)	47.9	52.1
	대학원 졸업	(301)	50.8	49.2
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(334)	43.7	56.3
	260~360만원 미만	(306)	46.3	53.7
	360~460만원 미만	(356)	52.9	47.1
	460~560만원 미만	(389)	45.8	54.2
	560~660만원 미만	(240)	48.0	52.0
	660~820만원 미만	(300)	46.1	53.9
	820만원 이상	(405)	52.5	47.5

〈 응답자 특성별 '30일(1개월)권 무제한 이용가능 통합정기권 도입 시 구입의향-월 6만원' 〉

(Base : 정기권 선호 권종 30일(1개월)권 응답자, n=2,329명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	76.0	24.0
성별	남성	(1,253)	78.4	21.6
	여성	(1,077)	73.2	26.8
거주지역	수도권	(1,110)	78.8	21.2
	부산울산권	(560)	77.2	22.8
	대구권	(268)	70.5	29.5
	광주권	(151)	73.5	26.5
	대전권	(241)	67.8	32.2
연령	20~29세	(487)	71.7	28.3
	30~39세	(444)	71.4	28.6
	40~49세	(545)	75.7	24.3
	50~59세	(564)	81.6	18.4
	60~64세	(289)	79.9	20.1
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(1,420)	76.5	23.5
	정기적(주 2~4회)	(367)	73.0	27.0
	비정기적	(309)	78.7	21.3
	도보/자전거	(43)	69.5	30.5
	통근/통학 통행 없음	(172)	74.2	25.8
	기타	(19)	79.1	20.9
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(1,795)	73.5	26.5
	시도 간 통행	(534)	84.3	15.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(540)	78.2	21.8
	11~20회	(587)	72.6	27.4
	21~30회	(476)	77.7	22.3
	31~40회	(254)	78.7	21.3
	41회 이상	(473)	74.5	25.5
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(952)	77.8	22.2
	버스 이용	(986)	74.7	25.3
	도보만 이용	(71)	62.1	37.9
	자가용 이용	(310)	78.3	21.7
	기타	(10)	61.2	38.8

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(2,329)	76.0	24.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(336)	68.5	31.5
	1대	(1,355)	76.3	23.7
	2대	(561)	78.8	21.2
	3대 이상	(79)	81.8	18.2
교육수준	고등학교 졸업 이하	(393)	75.3	24.7
	대학교 졸업	(1,635)	75.9	24.1
	대학원 졸업	(301)	77.1	22.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(334)	71.4	28.6
	260~360만원 미만	(306)	71.8	28.2
	360~460만원 미만	(356)	78.4	21.6
	460~560만원 미만	(389)	77.3	22.7
	560~660만원 미만	(240)	76.3	23.7
	660~820만원 미만	(300)	77.6	22.4
	820만원 이상	(405)	78.1	21.9

〈 응답자 특성별 '횡수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향-월 10만원' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	13.2	86.8
성별	남성	(2,018)	15.8	84.2
	여성	(1,982)	10.7	89.3
거주지역	수도권	(1,759)	13.7	86.3
	부산울산권	(962)	10.7	89.3
	대구권	(516)	13.1	86.9
	광주권	(308)	17.7	82.3
	대전권	(455)	13.6	86.4
연령	20~29세	(771)	10.7	89.3
	30~39세	(788)	10.4	89.6
	40~49세	(956)	14.7	85.3
	50~59세	(1,002)	14.1	85.9
	60~64세	(483)	17.3	82.7
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	13.4	86.6
	정기적(주 2-4회)	(713)	13.7	86.3
	비정기적	(632)	12.5	87.5
	도보/자전거	(86)	12.3	87.7
	통근/통학 통행 없음	(376)	13.0	87.0
	기타	(37)	13.8	86.2
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	12.0	88.0
	시도 간 통행	(863)	17.7	82.3
지난 한달동안 대중교통 이용 횡수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	14.4	85.6
	11~20회	(1,144)	13.1	86.9
	21~30회	(722)	12.5	87.5
	31~40회	(391)	9.9	90.1
	41회 이상	(634)	14.3	85.7

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	13.2	86.8
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	13.5	86.5
	버스 이용	(1,673)	12.4	87.6
	도보만 이용	(145)	13.3	86.7
	자가용 이용	(626)	14.6	85.4
	기타	(25)	15.9	84.1
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	9.2	90.8
	1대	(2,334)	12.5	87.5
	2대	(987)	16.0	84.0
	3대 이상	(122)	22.9	77.1
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	11.2	88.8
	대학교 졸업	(2,801)	13.4	86.6
	대학원 졸업	(514)	14.9	85.1
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	11.5	88.5
	260~360만원 미만	(590)	12.2	87.8
	360~460만원 미만	(665)	12.1	87.9
	460~560만원 미만	(653)	14.2	85.8
	560~660만원 미만	(392)	12.7	87.3
	660~820만원 미만	(485)	13.3	86.7
	820만원 이상	(675)	15.9	84.1

〈 응답자 특성별 '횡수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향-월 9만원' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	17.6	82.4
성별	남성	(2,018)	21.2	78.8
	여성	(1,982)	13.8	86.2
거주지역	수도권	(1,759)	18.8	81.2
	부산울산권	(962)	14.5	85.5
	대구권	(516)	18.0	82.0
	광주권	(308)	20.7	79.3
	대전권	(455)	16.7	83.3
연령	20~29세	(771)	15.6	84.4
	30~39세	(788)	15.2	84.8
	40~49세	(956)	19.3	80.7
	50~59세	(1,002)	17.9	82.1
	60~64세	(483)	20.4	79.6
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	18.1	81.9
	정기적(주 2~4회)	(713)	19.1	80.9
	비정기적	(632)	15.1	84.9
	도보/자전거	(86)	17.9	82.1
	통근/통학 통행 없음	(376)	15.6	84.4
	기타	(37)	18.3	81.7
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	15.8	84.2
	시도 간 통행	(863)	23.9	76.1
지난 한달동안 대중교통 이용 횡수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	18.1	81.9
	11~20회	(1,144)	17.3	82.7
	21~30회	(722)	16.4	83.6
	31~40회	(391)	17.7	82.3
	41회 이상	(634)	18.4	81.6
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	17.8	82.2
	버스 이용	(1,673)	17.1	82.9
	도보만 이용	(145)	14.0	86.0
	자가용 이용	(626)	18.9	81.1
	기타	(25)	23.4	76.6

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	17.6	82.4
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	12.6	87.4
	1대	(2,334)	17.2	82.8
	2대	(987)	20.1	79.9
	3대 이상	(122)	27.0	73.0
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	14.5	85.5
	대학교 졸업	(2,801)	17.8	82.2
	대학원 졸업	(514)	20.6	79.4
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	14.3	85.7
	260~360만원 미만	(590)	16.2	83.8
	360~460만원 미만	(665)	17.1	82.9
	460~560만원 미만	(653)	19.2	80.8
	560~660만원 미만	(392)	19.1	80.9
	660~820만원 미만	(485)	16.5	83.5
	820만원 이상	(675)	20.1	79.9



〈 응답자 특성별 '횡수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향-월 8만원' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	27.3	72.7
성별	남성	(2,018)	31.0	69.0
	여성	(1,982)	23.5	76.5
거주지역	수도권	(1,759)	30.0	70.0
	부산울산권	(962)	23.4	76.6
	대구권	(516)	26.0	74.0
	광주권	(308)	30.0	70.0
	대전권	(455)	24.2	75.8
연령	20~29세	(771)	26.7	73.3
	30~39세	(788)	27.0	73.0
	40~49세	(956)	27.9	72.1
	50~59세	(1,002)	26.7	73.3
	60~64세	(483)	28.4	71.6
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	28.4	71.6
	정기적(주 2~4회)	(713)	29.5	70.5
	비정기적	(632)	23.7	76.3
	도보/자전거	(86)	26.6	73.4
	통근/통학 통행 없음	(376)	23.0	77.0
	기타	(37)	20.5	79.5
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	24.8	75.2
	시도 간 통행	(863)	36.1	63.9
지난 한달동안 대중교통 이용 횡수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	27.7	72.3
	11~20회	(1,144)	26.0	74.0
	21~30회	(722)	26.9	73.1
	31~40회	(391)	28.9	71.1
	41회 이상	(634)	28.0	72.0
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	28.1	71.9
	버스 이용	(1,673)	26.2	73.8
	도보만 이용	(145)	22.1	77.9
	자가용 이용	(626)	29.2	70.8
	기타	(25)	31.2	68.8

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	27.3	72.7
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	20.4	79.6
	1대	(2,334)	27.2	72.8
	2대	(987)	29.7	70.3
	3대 이상	(122)	39.5	60.5
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	23.5	76.5
	대학교 졸업	(2,801)	27.3	72.7
	대학원 졸업	(514)	32.1	67.9
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	21.6	78.4
	260~360만원 미만	(590)	25.4	74.6
	360~460만원 미만	(665)	27.7	72.3
	460~560만원 미만	(653)	29.6	70.4
	560~660만원 미만	(392)	27.8	72.2
	660~820만원 미만	(485)	26.9	73.1
	820만원 이상	(675)	30.6	69.4

〈 응답자 특성별 '횡수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향-월 7만원' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	41.0	59.0
성별	남성	(2,018)	44.9	55.1
	여성	(1,982)	36.9	63.1
거주지역	수도권	(1,759)	44.6	55.4
	부산울산권	(962)	36.7	63.3
	대구권	(516)	37.5	62.5
	광주권	(308)	46.3	53.7
	대전권	(455)	36.1	63.9
연령	20~29세	(771)	42.6	57.4
	30~39세	(788)	40.2	59.8
	40~49세	(956)	40.9	59.1
	50~59세	(1,002)	41.3	58.7
	60~64세	(483)	39.0	61.0
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	41.9	58.1
	정기적(주 2~4회)	(713)	42.5	57.5
	비정기적	(632)	38.9	61.1
	도보/자전거	(86)	39.9	60.1
	통근/통학 통행 없음	(376)	37.4	62.6
	기타	(37)	30.2	69.8
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	37.9	62.1
	시도 간 통행	(863)	51.9	48.1
지난 한달동안 대중교통 이용 횡수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	40.4	59.6
	11~20회	(1,144)	41.5	58.5
	21~30회	(722)	40.0	60.0
	31~40회	(391)	43.6	56.4
	41회 이상	(634)	40.3	59.7
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	41.5	58.5
	버스 이용	(1,673)	40.1	59.9
	도보만 이용	(145)	40.3	59.7
	자가용 이용	(626)	42.0	58.0
	기타	(25)	45.8	54.2

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	41.0	59.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	33.4	66.6
	1대	(2,334)	41.0	59.0
	2대	(987)	44.3	55.7
	3대 이상	(122)	46.7	53.3
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	37.0	63.0
	대학교 졸업	(2,801)	40.9	59.1
	대학원 졸업	(514)	46.5	53.5
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	34.7	65.3
	260~360만원 미만	(590)	38.2	61.8
	360~460만원 미만	(665)	43.8	56.2
	460~560만원 미만	(653)	42.6	57.4
	560~660만원 미만	(392)	41.8	58.2
	660~820만원 미만	(485)	40.5	59.5
	820만원 이상	(675)	43.8	56.2

〈 응답자 특성별 '횡수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향-월 6만원' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	58.7	41.3
성별	남성	(2,018)	60.7	39.3
	여성	(1,982)	56.6	43.4
거주지역	수도권	(1,759)	62.0	38.0
	부산울산권	(962)	57.2	42.8
	대구권	(516)	53.8	46.2
	광주권	(308)	61.5	38.5
	대전권	(455)	52.5	47.5
연령	20~29세	(771)	61.5	38.5
	30~39세	(788)	58.0	42.0
	40~49세	(956)	57.1	42.9
	50~59세	(1,002)	59.0	41.0
	60~64세	(483)	57.6	42.4
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	60.7	39.3
	정기적(주 2~4회)	(713)	58.7	41.3
	비정기적	(632)	55.7	44.3
	도보/자전거	(86)	50.1	49.9
	통근/통학 통행 없음	(376)	54.7	45.3
	기타	(37)	47.3	52.7
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	56.6	43.4
	시도 간 통행	(863)	66.3	33.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	55.5	44.5
	11~20회	(1,144)	58.9	41.1
	21~30회	(722)	58.4	41.6
	31~40회	(391)	63.8	36.2
	41회 이상	(634)	60.8	39.2
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	60.3	39.7
	버스 이용	(1,673)	57.8	42.2
	도보만 이용	(145)	53.3	46.7
	자가용 이용	(626)	58.1	41.9
	기타	(25)	61.8	38.2

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	58.7	41.3
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	53.4	46.6
	1대	(2,334)	58.3	41.7
	2대	(987)	61.8	38.2
	3대 이상	(122)	64.2	35.8
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	55.8	44.2
	대학교 졸업	(2,801)	58.7	41.3
	대학원 졸업	(514)	62.2	37.8
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	50.4	49.6
	260~360만원 미만	(590)	52.2	47.8
	360~460만원 미만	(665)	61.1	38.9
	460~560만원 미만	(653)	62.8	37.2
	560~660만원 미만	(392)	60.4	39.6
	660~820만원 미만	(485)	61.4	38.6
	820만원 이상	(675)	61.6	38.4

〈 응답자 특성별 '횡수 제한(60회) 정기권 도입 시 구입의향-월 5만원' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	88.3	11.7
성별	남성	(2,018)	88.7	11.3
	여성	(1,982)	87.9	12.1
거주지역	수도권	(1,759)	89.7	10.3
	부산울산권	(962)	87.7	12.3
	대구권	(516)	85.2	14.8
	광주권	(308)	89.9	10.1
	대전권	(455)	86.7	13.3
연령	20~29세	(771)	86.2	13.8
	30~39세	(788)	87.4	12.6
	40~49세	(956)	88.4	11.6
	50~59세	(1,002)	91.7	8.3
	60~64세	(483)	86.3	13.7
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	89.1	10.9
	정기적(주 2~4회)	(713)	89.1	10.9
	비정기적	(632)	89.1	10.9
	도보/자전거	(86)	88.9	11.1
	통근/통학 통행 없음	(376)	81.6	18.4
	기타	(37)	81.5	18.5
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	87.2	12.8
	시도 간 통행	(863)	92.3	7.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횡수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	86.4	13.6
	11~20회	(1,144)	87.8	12.2
	21~30회	(722)	90.1	9.9
	31~40회	(391)	89.5	10.5
	41회 이상	(634)	89.9	10.1
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	89.9	10.1
	버스 이용	(1,673)	87.8	12.2
	도보만 이용	(145)	84.2	15.8
	자가용 이용	(626)	87.3	12.7
	기타	(25)	80.3	19.7

		사례수	이용한다	이용하지 않는다
전체		(4,000)	88.3	11.7
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	85.0	15.0
	1대	(2,334)	88.6	11.4
	2대	(987)	89.6	10.4
	3대 이상	(122)	89.3	10.7
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	84.9	15.1
	대학교 졸업	(2,801)	88.6	11.4
	대학원 졸업	(514)	91.3	8.7
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	84.6	15.4
	260~360만원 미만	(590)	85.8	14.2
	360~460만원 미만	(665)	90.1	9.9
	460~560만원 미만	(653)	90.5	9.5
	560~660만원 미만	(392)	89.2	10.8
	660~820만원 미만	(485)	89.8	10.2
	820만원 이상	(675)	88.1	11.9



## 〈 응답자 특성별 '정기권 구매 비용 선호 형태' 〉

(Base : 전체, n=4,000명, 단위 : %)

		사례수	선불지급	후불지급	상관없다
전체		(4,000)	33.2	30.8	36.0
성별	남성	(2,018)	33.1	32.0	34.8
	여성	(1,982)	33.3	29.5	37.2
거주지역	수도권	(1,759)	31.6	29.3	39.1
	부산울산권	(962)	33.6	31.8	34.5
	대구권	(516)	35.1	34.0	30.8
	광주권	(308)	37.5	29.2	33.3
	대전권	(455)	33.4	31.5	35.1
연령	20~29세	(771)	41.5	23.2	35.3
	30~39세	(788)	33.9	26.7	39.4
	40~49세	(956)	32.7	30.9	36.4
	50~59세	(1,002)	29.1	38.2	32.7
	60~64세	(483)	28.3	33.9	37.7
통근/통학 통행형태	정기적(주 5일 이상)	(2,156)	32.7	31.9	35.4
	정기적(주 2~4회)	(713)	37.6	27.8	34.5
	비정기적	(632)	31.4	31.0	37.6
	도보/자전거	(86)	37.4	26.2	36.5
	통근/통학 통행 없음	(376)	30.6	31.8	37.6
	기타	(37)	25.8	19.5	54.8
평소 주요 통행 유형	도시 내 통행	(3,137)	33.5	30.7	35.8
	시도 간 통행	(863)	32.2	31.1	36.7
지난 한달동안 대중교통 이용 횟수 (편도기준)	10회 이하	(1,109)	33.8	31.5	34.7
	11~20회	(1,144)	34.6	30.3	35.1
	21~30회	(722)	32.2	31.1	36.7
	31~40회	(391)	28.6	34.4	37.0
	41회 이상	(634)	33.8	27.6	38.6
평소 이용 교통수단	지하철/전철 이용	(1,531)	32.9	29.3	37.8
	버스 이용	(1,673)	34.5	31.6	34.0
	도보만 이용	(145)	36.2	28.9	34.8
	자가용 이용	(626)	30.0	33.1	36.9
	기타	(25)	30.9	18.7	50.4

		사례수	선불지급	후불지급	상관없다
전체		(4,000)	33.2	30.8	36.0
가구 내 승용차 보유대수	미소유	(557)	32.7	26.3	40.9
	1대	(2,334)	32.4	31.8	35.8
	2대	(987)	35.1	30.3	34.7
	3대 이상	(122)	35.0	36.2	28.8
교육수준	고등학교 졸업 이하	(685)	34.9	30.5	34.6
	대학교 졸업	(2,801)	32.9	30.1	37.0
	대학원 졸업	(514)	32.5	35.0	32.5
작년 월평균 가계소득	260만원 미만	(540)	33.3	27.8	38.9
	260~360만원 미만	(590)	31.6	31.9	36.5
	360~460만원 미만	(665)	32.5	32.8	34.8
	460~560만원 미만	(653)	34.1	32.1	33.9
	560~660만원 미만	(392)	31.3	35.5	33.2
	660~820만원 미만	(485)	34.6	26.2	39.2
	820만원 이상	(675)	34.5	29.5	36.0

## 부록6. 통합정기권 설문지

통계법 33조(비밀의 보호)에 의거 본 조사에서 개인의 비밀에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다.

ID

## 대중교통 통합정기권 도입 방안에 관한 설문조사

안녕하십니까?

저희 한국교통연구원에서는 교통 통합서비스 제공을 통해 이용자의 비용 절감 및 편의성 제고방안과 함께 대중교통 통합정기권 도입에 대한 연구를 수행하고 있습니다. 본 설문조사는 대중교통 통합정기권 도입 방안에 대한 의견조사를 통해 향후 이용자 중심의 교통정책 개선방안을 도출하고자 실시하는 것입니다.

응답해 주신 개별 자료는 연구 및 정책적 목적을 위해서만 활용될 것입니다. 귀하의 성실한 답변은 중앙 정부와 지자체의 대중교통 이용 활성화 및 교통복지정책 개선을 위한 정책 수립에 큰 도움이 될 것입니다. 바쁘시더라도 성심 성의껏 답변해 주실 것을 부탁드립니다.

2023년 3월

주관기관: 한국교통연구원 (044-211-3290)

조사기관:

SQ1. 귀하께서는 평소 적어도 일주일에 한 번 이상 대중교통(버스, 지하철)을 이용하십니까?

- ① 예                      ② 아니오      ⇒ 조사 중단

SQ2. 귀하의 거주지는?      ① 시도 단위 또는 광역권      ⇒ 쿼터 확인  
(아래 지역만 소사 대상)

지역리코드	지역리코드2
1. 수도권	1.1. 수도권_서울특별시
	1.2. 수도권_인천광역시
	1.3. 수도권_경기도
2. 부산울산권	2.1. 부산울산권_부산광역시
	2.2. 부산울산권_울산광역시
3. 대구권	3.1. 대구권_대구광역시
4. 광주권	4.1. 광주권_광주광역시
5. 대전권	5.1. 대전권_대전광역시, 세종특별자치시

SQ3. 귀하의 성별은?      ① 남성      ② 여성      ⇒ 쿼터 확인

SQ4. 귀하의 연령은?      ① 20~29세                      ② 30~39세                      ③ 40~49세                      ④ 50~59세

⑤ 60~64세                      ⑥ 65세 이상      ⇒ 조사 중단

⇒ 쿼터 확인

SQ5. 귀하의 평소 통근/통학 통행 형태는 다음 중 어디에 해당하십니까?

- ① 정기적 (주 5일 이상) 통근/통학 통행                      ② 정기적 (주 2~4회) 통근/통학 통행  
③ 비정기적 통근/통학 통행                                      ④ 직장(학교)이 집 근처라 단순히 도보/자전거로만 이동  
⑤ 비직장인(주부 등)으로 통근/통학 통행 없음                      ⑥ 기타(\_\_\_\_\_)

⇒ 쿼터 확인

SQ6. 귀하의 통근/통학 통행을 포함한 평소 주요 통행 유형은 다음 중 어디에 속합니까?

- ① 도시 내 통행(도시 경계 내에서의 통행)      ② 시외간 통행(시외 경계를 벗어난 광역 통행)

⇒ **쿼리 확인**

SQ6-1. 귀하께서는 지난 한달동안 대중교통(버스·지하철)을 얼마나 이용하셨습니다? 출발지부터 도착지까지 편도 통행을 1회로 합니다.

- ① 편도 기준 10회 이하      ② 편도 기준 11회 ~ 20회  
③ 편도 기준 21회 ~ 30회      ④ 편도 기준 31회 ~ 40회  
⑤ 편도 기준 41회 이상

SQ7. 귀하께서 평소 이용하시는 주요 교통수단은 무엇입니까? 직장인/학생은 통근 및 통학 시 보통 이용하시는 교통수단(환승교통수단 포함)을 이용시간이 긴 순서대로 모두 선택해 주십시오. 비직장인은 평소 이용하시는 주요 교통수단을 주로 이용하는 순으로 모두 선택해 주십시오. 단 가장 많이 통행하는 목적(출근, 등교 등)의 편도 통행에서 이용하는 교통수단을 선택해 주십시오.

- 1순위 ( )      2순위 ( )      3순위 ( )      4순위 ( )  
① 지하철/전철만 이용      ② 버스만 이용      ③ 지하철과 버스 동시 이용  
④ 도보만 이용      ⑤ 기타( )

⇒ **쿼리 확인**

## A. 통행수단 이용 및 지출비용 현황 조사

A1. 귀하께서 일주일간 통행하는 빈도는 어떻게 되십니까? 편도통행을 1회로 합니다.

- ① 1~4회      ② 5~8회      ③ 9~12회      ④ 13~16회      ⑤ 17~20회      ⑥ 21회 이상

A2. 귀하께서는 대중교통(버스·지하철)을 1주일에 몇 번 이용하십니까?

- ① 1~3회      ② 4~6회      ③ 7~9회      ④ 10회 이상

A3. 귀하께서는 자가용을 1주일에 몇 번 이용하십니까?

- ① 이용하지 않는다      ② 1~3회      ③ 4~6회      ④ 7~9회      ⑤ 10회 이상

(A4~A6까지는 통근/통학자만, SQ5에서 ①~④ 응답인 경우만)

A4. 귀하의 거주지(출발지)와 직장/학교(도착지)의 개략적인 주소와 통행정보를 적어주십시오.

① 거주지(출발지) : \_\_\_\_\_ (도·시) \_\_\_\_\_ (사·군·구) \_\_\_\_\_ (읍·면·동)

② 직장/학교(도착지) : \_\_\_\_\_ (도·시) \_\_\_\_\_ (사·군·구) \_\_\_\_\_ (읍·면·동)

A5. 귀하께서 일주일동안 통근/통학 시의 통행 경로에서 이용하신 교통수단 및 소요시간을 적어주시고, 2개 이상의 경로를 통근/통학하신 경우는 2개 통행 경로에 대해서 모두 적어 주십시오.(소요시간은 기다리는 시간을 포함해서 적어 주십시오)

집에서 직장/학교까지의 통행 경로	① 이용교통수단							② 소요시간	③ 총 통행거리
	도보, 자전거	마을 버스, 일반 버스	광역 버스, M 버스	지하철	택시	자가용	기타		
[예시] 집 에서(A) ( 정류장) 까지	1	2	3	4	5	6	7	10분	( 28 ) km 정도
(A) 에서 (B) ( 다음 정류장) 까지	1	2	3	4	5	6	7	40분	
(B) 에서 (C) ( 전철역) 까지	1	2	3	4	5	6	7	5분	
(C) 에서 (D) ( 다음 전철역) 까지	1	2	3	4	5	6	7	20분	
(D) 에서 (E) ( 직장) 까지	1	2	3	4	5	6	7	3분	
집 에서 (A) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	( ) km 정도
(A) 에서 (B) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	
(B) 에서 (C) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	
(C) 에서 (D) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	
(D) 에서 (E) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	
집 에서 (A) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	( ) km 정도
(A) 에서 (B) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	
(B) 에서 (C) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	
(C) 에서 (D) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	
(D) 에서 (E) ( ) 까지	1	2	3	4	5	6	7	___분	

A6. 귀하께서는 집에서 직장/학교까지 통근/통학 시 편도 비용으로 얼마나 지출하십니까? 귀하께 해당되는 항목에 대해서만 적어 주십시오(단, 일회성 통행이 아닌 규칙적 또는 주기적인 통행을 대상으로 합니다).

비 용 항 목	계 산 방 법	지출금액
① 대중교통 (버스, 지하철) 요금	A) 환승을 포함한 실제 지불액	( ) 원
② 주차요금	C) 일회 또는 하루 실제 지불액 (월정액/30일)	( ) 원
③ 택시요금	E) 실제 지불액	( ) 원
④ 기타(카풀,카셰어링,공영자전거 등)	F) 이용수단(수기로 작성) ( )	( ) 원

A7. 귀하께서는 한 달간 대중교통이용 비용으로 얼마나 지출하십니까?

- |                        |                         |                        |
|------------------------|-------------------------|------------------------|
| ① 5,000원 미만            | ② 5,000원이상 10,000원 미만   | ③ 10,000원이상 15,000원 미만 |
| ④ 15,000원이상 20,000원 미만 | ⑤ 20,000원이상 25,000원 미만  | ⑥ 25,000원이상 30,000원 미만 |
| ⑦ 30,000원이상 35,000원 미만 | ⑧ 35,000원이상 40,000원 미만  | ⑨ 40,000원이상 45,000원 미만 |
| ⑩ 45,000원이상 50,000원 미만 | ⑪ 50,000원이상 55,000원 미만  | ⑫ 55,000원이상 60,000원 미만 |
| ⑬ 60,000원이상 65,000원 미만 | ⑭ 65,000원이상 70,000원 미만  | ⑮ 70,000원이상 75,000원 미만 |
| ⑯ 75,000원이상 80,000원 미만 | ⑰ 80,000원이상 85,000원 미만  | ⑱ 85,000원이상 90,000원 미만 |
| ⑲ 90,000원이상 95,000원 미만 | ⑳ 95,000원이상 100,000원 미만 | ㉑ 100,000원이상           |
| ㉒ 잘 모르겠음               |                         |                        |





B7-2. (B7에서 ② 응답자만) 정기권 이용 횟수 개편은 어떤 방식이 가장 적절하다고 생각하십니까?

- ① 무제한 정기권 (한 달 동안 무제한 이용)
- ② 횟수제한 정기권 (한 달 동안 정해진 횟수 이용)
- ③ 기간제한 없는 횟수 정기권(예: 50회이용 5% 저렴한 정기권, 100회이용 10% 저렴한 정기권)
- ④ 출퇴근 시간대와 같이 특정 시간대에만 할인 가능하고 할인이 조금 더 높은 정기권
- ⑤ 알뜰카드 마일리지 환급과 같은 방식에서 혜택을 더 높이는 개편

B8. 정기권은 대중교통의 상시 이용자에게 혜택을 주는 제도입니다. 한 달 동안 몇 회를 이용하면 상시 이용자라고 생각하십니까?

- ① 30~40회
- ② 41~50회
- ③ 51~60회
- ④ 기타: ( )회

B9. 지하철과 버스를 모두 이용할 수 있는 정기권 제도가 도입된다면 이용하실 의향이 있습니까?

- ① 이용한다
- ② 이용하지 않는다

B9-1. (B9에서 ① 응답자만) 정기권을 이용하겠다고 대답한 경우,

정기권 요금할인 혜택이 얼마 이상이면 이용하실겠습니까?

- 현재 월평균 대중교통요금 ( )원  
할인액 ( )원 (\*1개월간 총 혜택금액을 1,000원단위 30,000원 이내로 기입)  
혜택율 ( )% 퍼센트(%) 단위로 할인율을 기입

B9-2. 이용하지 않겠다고 선택했다면, 가장 중요한 이유는?

- ① 대중교통을 자주 이용하지 않아서
- ② 새로 카드를 발급받거나 하는 절차가 번거로워서
- ③ 혜택받는 금액이 큰 도움이 되지 않아서
- ④ 지자체의 재정부담이 증가하므로
- ⑤ 기타 (\_\_\_\_\_)

B10. 현재 지하철 정기권은 월44회 금액으로 구매하여 60회까지 이용 가능합니다.

실제 혜택을 받기 시작하는 횟수가 45회 이용부터인데 적절한 횟수라고 생각하십니까?

- ① 예
- ② 아니요

B10-1. 아니라고 대답한 경우 본인이 생각하는 적절한 횟수를 적어주세요.

( )회

B11. 정기권 혜택을 받을 수 있는 총 이용횟수는 몇 회가 적절하다고 생각하십니까?

- ① 50회
- ② 51회 ~ 55회
- ③ 56회 ~ 60회
- ④ 61회 ~ 65회
- ⑤ 66회 ~ 70회
- ⑥ 기타 (\_\_\_\_\_)

### ■ 다음은 대중교통 정기권 제도를 세분화하는 방안에 관한 질문입니다.

B12. 일반 교통수단(마을버스, 일반버스, 전철)과 고급 교통수단(M 버스, 광역버스, 민자 지하철)을 구분하여 도입하는 방안에 대해 어떻게 생각하십니까?(예, 일반 교통수단 정기권 5만원, 고급 교통수단 정기권 8만원)

- ① 매우 찬성한다
- ② 찬성하는 편이다
- ③ 반대하는 편이다
- ④ 매우 반대한다

B13. 정기권 제도도 이용거리에 따라서 기본요금을 차등화하는 방안에 대해 어떻게 생각하십니까?

(예, 10km 이내 이용할 수 있는 정기권 5만원, 30km 이상 이용할 수 있는 정기권 8만원)

- ① 매우 찬성한다
- ② 찬성하는 편이다
- ③ 반대하는 편이다
- ④ 매우 반대한다

B13-1. (B13에서 ③, ④ 응답자만) 이용거리에 따른 기본요금 차등화에 반대하는 이유는 무엇입니까?

- ① 이용 거리를 신경쓰지 않고 필요에 따라 편하게 이용하고 싶어서
- ② 구간이 다양하지 않으면 손해를 볼 수 있기 때문에 (예, 11km 거리 이용을 위해 20km 구간권 구매)



B14. 노인, 청소년만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 관하여 어떻게 생각하십니까?  
 ① 매우 찬성한다    ② 찬성하는 편이다    ③ 반대하는 편이다    ④ 매우 반대한다

B15. 저소득층만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 관하여 어떻게 생각하십니까?  
 ① 매우 찬성한다    ② 찬성하는 편이다    ③ 반대하는 편이다    ④ 매우 반대한다

B16. 장거리 이용자(시도를 넘어가는 통행)만 대상으로 정기권 제도를 도입하는 방안에 관하여 어떻게 생각하십니까?  
 ① 매우 찬성한다    ② 찬성하는 편이다    ③ 반대하는 편이다    ④ 매우 반대한다

B17. 대중교통 정기권을 출시할 경우 선호하는 권종은 다음 중 무엇입니까?  
 ① 1일권    ② 2일권    ③ 7일(1주일)권    ④ 30일(1개월)권    ⑤ 기타 ( \_\_\_\_\_ )

B17-1. (B17에서 ① 응답자만) 1일권으로 해당기간동안 무제한으로 이용가능한 통합정기권이 도입될 경우 판매가격이 다음과 같다면 귀하께서는 구입하실 의향이 있습니까?

구분	무제한 정기권 가격	이용한다	이용하지 않는다
①	일 7,000원	①	②
②	일 6,000원	①	②
③	일 5,000원	①	②
④	일 4,000원	①	②
⑤	일 3,000원	①	②

B17-2. (B17에서 ② 응답자만) 2일권으로 해당기간동안 무제한으로 이용가능한 통합정기권이 도입될 경우 판매가격이 다음과 같다면 귀하께서는 구입하실 의향이 있습니까?

구분	무제한 정기권 가격	이용한다	이용하지 않는다
①	2일 13,000원	①	②
②	2일 11,000원	①	②
③	2일 9,000원	①	②
④	2일 7,000원	①	②
⑤	2일 5,000원	①	②

B17-3. (B17에서 ③ 응답자만) 7일(1주일)권 해당기간동안 무제한으로 이용가능한 통합정기권이 도입될 경우 판매가격이 다음과 같다면 귀하께서는 구입하실 의향이 있습니까?

구분	무제한 정기권 가격	이용한다	이용하지 않는다
①	7일 35,000원	①	②
②	7일 30,000원	①	②
③	7일 25,000원	①	②
④	7일 20,000원	①	②
⑤	7일 15,000원	①	②

B17-4. (B17에서 ④ 응답자만) 30일(1개월)권으로 해당기간동안 무제한으로 이용가능한 통합정기권이 도입될 경우 판매가격이 다음과 같다면 귀하께서는 구입하실 의향이 있습니까?

구분	무제한 정기권 가격	이용한다	이용하지 않는다
①	월 11만원	①	②
②	월 10만원	①	②
③	월 9만원	①	②
④	월 8만원	①	②
⑤	월 7만원	①	②
⑥	월 6만원	①	②

B18. 한 달 동안 모든 대중교통을 60회 사용할 수 있는 횟수제한 정기권 제도를 도입할 경우 한 달 정기권 가격이 다음과 같다면 귀하께서는 횟수제한 정기권을 구입하여 이용하시겠습니까?

구분	무제한 정기권 가격	이용한다	이용하지 않는다
①	월 10만원	①	②
②	월 9만원	①	②
③	월 8만원	①	②
④	월 7만원	①	②
⑤	월 6만원	①	②
⑥	월 5만원	①	②

B19. 정기권 구매비용을 선불, 후불로 구분한다면 다음 중 선호하는 형태는 무엇입니까?

- ① 선불지급                      ② 후불지급                      ③ 상관없다

### C. 응답자 대중교통 만족도에 관한 조사

C1. 다음 중 대중교통 이용시 가장 불편을 느끼는 항목은 무엇입니까? 가장 불편을 느끼는 순서대로 최대 2개까지 응답해 주시기 바랍니다. 1순위(                      ), 2순위(                      )

- ① 집에서 버스정류장 또는 지하철역까지의 거리                      ② 배차간격  
③ 직통노선 부재로 환승필요                      ④ 환승 대기시간  
⑤ 환승 도보                      ⑥ 차내 혼잡  
⑦ 동행 소요시간                      ⑧ 이용요금  
⑨ 기타(                      )

### D. 응답자 일반사항에 관한 조사

※ 다음의 정보는 통계법에 의해 비밀이 보장되며, 순수하게 연구 및 정책적인 목적을 위해서만 사용됩니다. 해당사항에 로 체크하시거나 값을 적어 주십시오.

D1. 세대주 여부	D2. 총 가족수	D3. 가구내 해당 가족수	D4. 가구내 승용차 보유대수
① 그렇다 ② 아니다	_____명	① 미취학아동 _____명 ② 만65세 이상 _____명 ③ 장애인 _____명	① 미소유 ② 1대 ③ 2대 ④ 3대 이상

D5. 귀하의 교육 수준은? ① 고등학교 졸업 이하    ② 대학교 졸업    ③ 대학원 졸업

D6. 작년 한 해 동안 귀하 가구(귀하 및 가족구성원 전부)의 월 평균소득(세전소득)은 어느 정도입니까?

- |                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| ① 월소득 80만원 미만          | ② 월소득 80만원 ~ 160만원 미만  |
| ③ 월소득 160만원 ~ 200만원 미만 | ④ 월소득 200만원 ~ 260만원 미만 |
| ⑤ 월소득 260만원 ~ 300만원 미만 | ⑥ 월소득 300만원 ~ 360만원 미만 |
| ⑦ 월소득 360만원 ~ 400만원 미만 | ⑧ 월소득 400만원 ~ 460만원 미만 |
| ⑨ 월소득 460만원 ~ 510만원 미만 | ⑩ 월소득 510만원 ~ 560만원 미만 |
| ⑪ 월소득 560만원 ~ 610만원 미만 | ⑫ 월소득 610만원 ~ 660만원 미만 |
| ⑬ 월소득 660만원 ~ 720만원 미만 | ⑭ 월소득 720만원 ~ 770만원 미만 |
| ⑮ 월소득 770만원 ~ 820만원 미만 | ⑯ 월소득 820만원 ~ 870만원 미만 |
| ⑰ 월소득 870만원 ~ 920만원 미만 | ⑱ 월소득 920만원 ~ 970만원 미만 |
| ⑲ 월소득 10,240만원 이상      |                        |

- 끝까지 응답해 주셔서 대단히 감사합니다. -



## Abstract

### A Study on The Introduction of Integrated Commuter Pass for Public Transportation

*Dongik JANG, Soung-Pyo Hong, Yousun Shin*

Public transportation performance, which fell sharply during the COVID-19 pandemic, has not yet fully recovered and remains at 82.7% in 2022 compared to the 2019 annual average. Lessening the number of transit passenger leads to public transportation revenue reduction and threaten the sustainability of the future public transportation system. Countries overseas are introducing diverse support programs to restore public transportation performance, expand the possibilities of transit, and reduce carbon emissions from automobiles. In the case of Germany, a rapid recovery of public transport was achieved with 9-euro unlimited monthly season tickets, and from May 1, 2023, the D-ticket, a 49-euro ticket, was introduced as a sequel tickets. People who use public transportation 12 times a week in the New York, U. S. can take advantage of the free subway and local bus fares program through that weekend. Besides, the daily transit fare cap was cut by 22% in Manchester, England.

Currently, people can use subway-only commuter passes in a few areas like Seoul Metropolitan Area and Busan metropolitan city. However, there have been ongoing requests to expand available modals. Most local municipalities like Seoul, Incheon, and Busan have announced an increase in public transportation fares recently, which is expected to be a burden on citizens. In this study, we would like to propose an integrated season ticket that covers all transportation methods to reduce the burden of public transportation fare increases and vehicle carbon emissions.

We derived monthly transportation fares and usage frequency by analyzing

nationwide smartcard records. Besides we designed various scenarios for instance, a pattern-based scenario that expands trip patterns up to 60 times, a trip count-based point stacking scenario of Altteul card, a fare distance applied scenario that is similar to subway commuter pass, and an unlimited free monthly pass for users 43 or more times a month. Based on the analyzed data, we estimated the season ticket user volume and subsidy amount. In addition, for the efficiency of the integrated pass, differences in travel patterns by city were considered, existing fare systems and infrastructure were checked, and ways to increase user benefits and minimize government budget were examined.

## 보고서 집필 내역

구분	성명	소속 및 직책	집필 부분	비고
연구책임자	장동익	교통빅데이터 연구본부 부연구위원	총괄, 제1장, 제2장, 제5장, 제6장, 제7장	
참여연구자	홍성표	교통빅데이터 연구본부 주임연구원	제3장	
참여연구자	신유선	교통빅데이터 연구본부 연구원	제2장, 제4장	





## 저자약력

### 장동익

한국교통연구원 부연구위원  
서울대학교 (통계학 박사)

### 홍성표

한국교통연구원 주임연구원  
서울시립대 (도시공학 박사)

### 신유선

한국교통연구원 연구원  
Stonybrook University (Computer Science 박사수료)

연구 MP-23-21

## 대중교통 통합정기권 도입방안 연구

A Study on The Introduction of Integrated Commuter Pass for Public Transportation

인쇄	2023년 7월 25일
발행	2023년 7월 31일
발행인	오재학
발행처	한국교통연구원 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 과학인프라동 전화. 044-211-3114 팩스. 044-211-3222 홈페이지. www.koti.re.kr
인쇄처	(주)동진문화사
가격	20,000원
ISBN	979-11-6384-437-2 93530