

한국의 사회동향

Korean Social Trends 2025

<https://mods.go.kr/sri>

2025



국가데이터처
국가통계연구원

교통 영역의 주요 동향

김주영 (한국교통연구원)

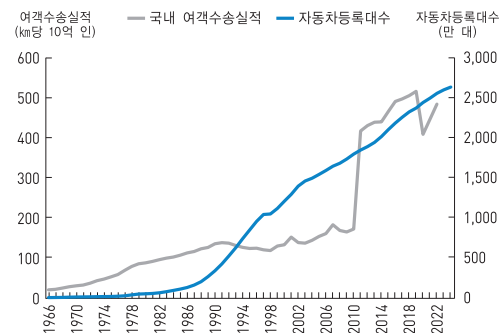
1970년대 ~ 1980년대	1990년대	2000년대 ~ 2010년대	2020년대 이후
경제성장에 따른 자동차 등록 대수 및 통행수요의 폭발적인 증가	교통시설특별회계 마련을 통한 본격적인 교통 SOC의 공급	차량기술 발달 및 교통정책 추진에 따른 교통사고 및 사망자 수 감소	탄소중립을 위한 친환경 차량 이용 증가, 고령 운전자 교통사고 증가

[시대별 주요 특징]

- (1970년대~1980년대) 인구 증가와 경제성장으로 자동차 등록 대수와 교통수요가 급격하게 증가했다.
- (1990년대) 교통세가 법제화되고 교통시설특별회계가 마련되면서 본격적으로 교통 SOC 공급이 추진되었다.
- (2000년대~2010년대) 고속도로, KTX·도시철도, 지방공항 등 교통 SOC의 건설이 확대되었으며, 차량기술 발달과 교통안전정책 추진으로 교통사고 건수와 교통사고 사망자 수가 감소세로 전환했다. 2010년 전후로 국가균형발전을 위한 지역 교통 SOC 공급이 확대되었으며, 위험도로 개량사업 등이 추진되었다.
- (2020년대 이후) 2020년에 코로나19가 발생하여 교통수요가 급격히 감소하였으나, 이후 코로나19 이전 수준으로 회복하였다. 탄소중립을 위한 친환경 차량이 증가하는 한편, 고령화·인구감소 및 교통 SOC의 노후화 문제가 대두되고 있다.

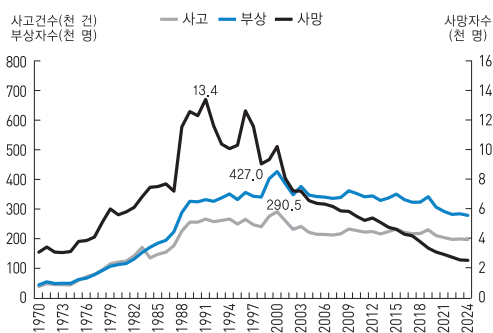
[주요 지표]

자동차 등록 대수 및 수송 실적의 변화



주: 출처, 정의 등은 본문을 참고하기 바람.

교통사고 발생 건수 및 부상·사망자 수의 변화





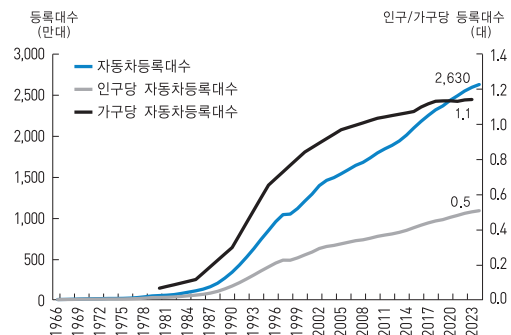
과거 우리나라는 인구의 증가와 급격한 경제 성장 시기를 경험하였으나, 최근에는 인구 감소와 고령화 시대를 맞이하고 있다. 교통 분야는 사회적 변화에 대응하기 위해 교통 SOC를 지속적으로 공급하여 여객과 화물을 수송하고 통행 여건을 개선하기 위해 노력해 왔다. 이 장에서는 통행 주체, 교통 SOC 공급, 여객의 수송 실적, 교통사고, 통행 여건 등에 대해 과거부터 현재까지 어떻게 변화해 왔는지를 데이터에 기반해 살펴봄으로써 교통부문의 사회적 동향을 분석하고자 한다.

통행 주체의 변화

대표적인 통행 주체는 사람과 차량이다. 우리나라의 자동차 등록 대수는 경제성장과 더불어 지속적으로 증가했으며, 2024년 총 자동차 등록 대수는 2,630만 대 수준이다. 경제성장 초창기에 자동차 등록 대수는 높은 증가율을 보였으나, 2015년을 기점으로 증가율이 감소하는 추세를 보인다. 연도별 자동차 등록 대수의 증감량은 2015년 약 87만 대를 정점으로 줄어들기 시작하여 2024년 약 35만 대 수준이다. 자동차 등록 대수는 인구수 및 가구 수의 변화에도 영향을 받는다. 2024년 우리나라의 인구당 자동차 등록 대수는 0.5대, 가구당 자동차 등록 대수는 2023년 1.1대 수준으로 나타나 가구 수의 증가가 자동차 등록 대수의 증가를 초래하는 것으로 분석된다.

즉, 1·2인 가구가 증가하면서 인구 증가율에 비해 높은 자동차 등록 대수의 증가율을 보이는 것으로 분석된다.

[그림 VIII-11] 자동차 등록 대수, 1966~2024



출처: 국토교통부, 「자동차등록현황보고」, 각 연도;
국가데이터처, 「인구총조사」, 각 연도; 국가데이터처, 「장래인구추계」, 각 연도.

탄소중립이라는 국가 환경정책에 발맞추어 최근 친환경 자동차의 등록 대수가 급격히 증가하고 있다. 2024년 기준 전기, 수소, 하이브리드 등 친환경 자동차의 등록 대수는 약 274.7만 대에 달한다. 2024년 기준 전년 대비 차량 증가율을 보면 전기차 25.8%, 수소차 10.7%, 하이브리드차 31.3% 수준으로 일반차량에 비해 증가율이 매우 높은 수준이다. 전기차와 수소차는 2022년에 가장 많은 연간 등록 대수를 기록한 이후에 증가율이 다소 둔화되나 지속적인 증가 추세를 보이고 있으며, 하이브리드차는 최근 연간 등록 대수가 급격히 증가하는 추세를 보인다. 교통부문의 탄소중립을 달성하기 위해서는 전기차와 수소차의 이용률을 지속적으로 증가시킬 필요가 있다.

〈표 VIII-6〉 친환경 자동차 등록 대수, 2015-2024

(대, %)

연도	전기		수소		하이브리드	
	대수	증가율	대수	증가율	대수	증가율
2015	5,712		29		174,620	
2016	10,855	90.0	87	200.0	233,216	33.6
2017	25,108	131.3	170	95.4	313,856	34.6
2018	55,756	122.1	893	425.3	405,084	29.1
2019	89,918	61.3	5,083	469.2	506,047	24.9
2020	134,962	50.1	10,906	114.6	674,461	33.3
2021	231,443	71.5	19,404	77.9	908,240	34.7
2022	389,855	68.4	29,623	52.7	1,170,507	28.9
2023	543,900	39.5	34,258	15.6	1,542,132	31.7
2024	684,244	25.8	37,930	10.7	2,024,481	31.3

주: 1) 증가율은 전년 대비 증가율임.

2) 수소는 수소와 수소전기를 연료로 사용하는 차량의 합임.

3) 하이브리드는 전기와 화석연료(휘발유, 경유, LPG, CNG)를 혼용하여 연료로 사용하는 차량의 합임.

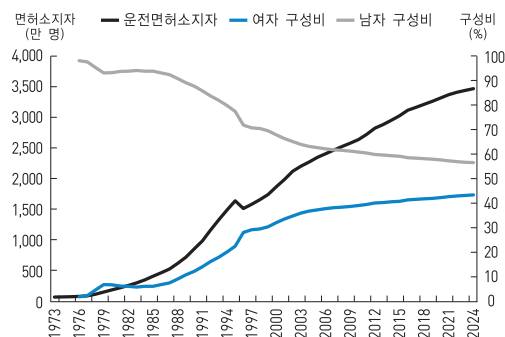
출처: 국토교통부, 「자동차등록현황보고」, 각 연도.

운전면허 소지자도 지속적으로 증가하고 있으나 최근에는 증가율이 둔화되는 추세이다. 2024년 운전면허 소지자는 약 3,471만 명이며, 연도별 운전면허 소지자의 증감량은 2016년 90만 명에서 2024년 27만 명으로 감소했다. 1970년대에는 운전면허 소지자의 대부분이 남성이었으나, 1990년대 이후 여성 운전면허 소지자가 급격히 증가하여 2024년 기준 전체의 약 43.4%를 차지하는 것으로 나타났다.

운전면허 소지자의 고령화가 빠르게 진행되고 있다. 최근 5년간 운전면허 소지자의 연평균 증가율은 1.12%이다. 이 중 65세 미만의 운전면허 소지자의 연평균 증가율은 0.28% 수준에 불과한 데 비해, 65세 이상 고령 운전면허 소지자의 연평균 증가율이 8.83%에 달한다. 최근 5년간 65세 이상 고령 운전면허 소지자의 비중을 보면,

2020년 11.1%, 2021년 11.9%, 2022년 12.9%, 2023년 13.8%, 2024년 14.9%로 매년 지속적으로 증가하고 있다.

〈그림 VIII-12〉 운전면허 소지자 및 성별 구성비, 1973-2024



출처: 경찰청, 「운전면허소지자 현황」, 각 연도.

〈표 VIII-7〉 연령대별 운전면허 소지자 수, 2020-2024

(만 명, %)

구분	연도					연평균 증가율
	2020	2021	2022	2023	2024	
전체	3,319	3,373	3,413	3,444	3,471	1.12
65세 미만	2,951	2,971	2,975	2,969	2,954	0.28
65세 이상	368	402	439	475	517	8.83

출처: 경찰청, 「운전면허소지자 현황」, 각 연도.

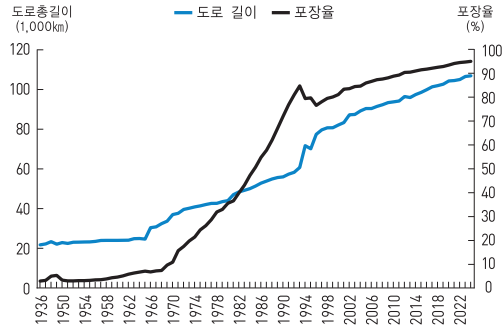
교통부문 사회간접자본 (Social Overhead Capital, SOC) 공급의 변화

우리나라 도로는 교통시설특별회계가 마련된 1993년 이후부터 2000년대에 집중적으로 건설



되면서 도로 총길이는 크게 증가하였으나 최근 들어 도로 총길이의 증가율이 크게 둔화되는 추세를 보인다. 2000년대 후반에는 전국 미포장 도로에 대한 포장 사업이 진행되어 도로 포장률이 크게 증가했다. 2024년 기준 전국 도로 총길이는 10.7만km 수준이며 도로 포장률은 95.7%에 달한다.

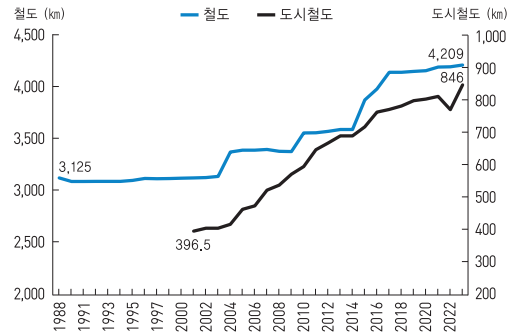
[그림 VIII-13] 도로 총길이 및 포장률, 1936-2024



주: 1) 도로 총길이는 개통된 도로의 총길이이며, 고속국도, 일반국도, 특별광역시도, 지방도, 시·군도, 구도 등을 포함함.
2) 포장률은 개통된 도로 중 포장률이 이루어진 도로의 비율임.
출처: 국토교통부, 「도로현황」, 각 연도.

철도 총길이는 우리나라에 처음으로 KTX가 도입된 2004년 이후부터 철도 노선이 추가될 때마다 계단 형태로 증가하는 추세이다. 전국 철도 네트워크가 완성된 2016년 이후에는 증가율이 크게 둔화되고 있다. 2002년 이후에 광역권의 도시철도가 확장되면서 도시철도의 총길이는 대폭 증가하는 추세를 보인다. 최근에도 수도권 GTX의 건설 등으로 도시철도의 공급이 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.

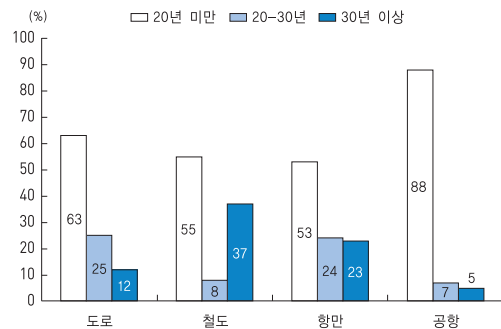
[그림 VIII-14] 철도(도시철도) 총길이, 1988-2023



주: 1) 철도 총길이는 영업 거리(km)를 의미함.
출처: 국토교통부, 「한국철도통계」, 각 연도.

1993년에 교통시설특별회계가 마련된 이후 1990년대 후반부터 교통 SOC의 공급이 크게 확대됨에 따라 최근에는 20년, 30년 이상 되는 노후화된 교통 SOC가 크게 증가하고 있다. 도로, 철도, 항만 등의 중대형 교통 SOC(총 42,407개소) 중 경과 연수 30년 이상인 시설의 비중은 2018년 기준 도로 12.0%, 철도 37.0%, 항만 23.0%, 공항 5.0%로 조사되며, 현재 20년 이상

[그림 VIII-15] 교통시설 노후화 현황(2018.12 기준)



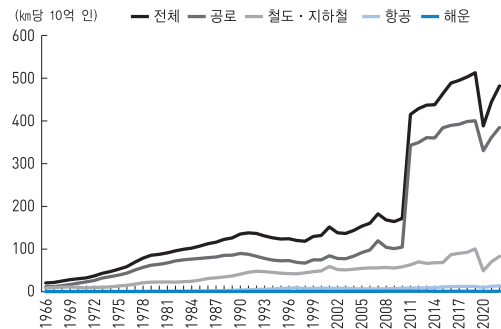
출처: 국토교통부, 「제차 기반시설관리 기본계획」, 2020.

인 교통시설의 비용을 고려할 때 교통 SOC의 노후화는 급격히 진행될 것으로 전망된다. 교통 SOC의 노후화는 상당한 사회적 비용을 야기할 수 있으며, 안전사고 예방을 위한 유지보수비가 크게 증가할 것으로 예상된다.

수송 실적의 변화

1970년대 이후에 인구의 증가와 경제성장으로 여객과 화물의 수송량이 지속적으로 증가하는 추세를 보인다. 국내 여객 수송 실적은 2011년 이전까지는 영업용 교통수단의 수송 실적만 집계하였으나, 그 이후에는 도로를 이용하는 자가용 차량에 대해서도 집계하고 있다. 1990년까지 여객의 수송 실적이 급격히 증가하다가 그 이후에 2011년까지 증가율이 다소 둔화되는 추세를 보인다. 승용차, 버스 등 도로를 이용한 여객 수송 실적은 2011년 이후 약 2.7%의 연평균 증가율을 보이면서 지속적으로 증가하고 있다. 코로나19가 발생하기 이전인 2019년 기준의 수단별 수송분담률을 보면, 전체 통행의 약 77.9%가 승용차, 버스 등 도로를 이용하고, 19.5%가 철도 및 지하철, 2.4%가 항공, 0.2%가 해운을 이용하여 통행한 것으로 나타났다. 코로나19가 발생한 2020년에 국내 여객 수송 실적이 크게 감소하였으나, 사회적 거리 두기가 완화되면서 여객의 수송 실적이 코로나19 발생 이전 수준으로 점차 회복되고 있다.

[그림 VIII-16] 국내 여객 수송 실적, 1966-2022



주: 1) 2011년부터 도로 여객 수송 실적에 승용차 통계가 포함되어 2011년 이전과 비교 시에 유의할 필요가 있음.

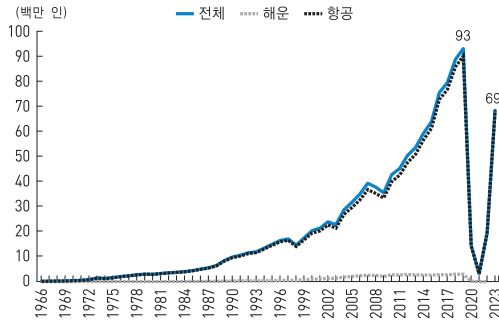
출처: 국토교통부, 「교통부문수송실적보고」, 각 연도;

국토교통부, 「국가교통조사」, 각 연도.

국제 여객 수송 실적은 우리나라의 경제성장과 더불어 지속적으로 증가하고 있을 뿐만 아니라, 코로나19가 발생하기 이전까지 매년 증가율이 상승하는 추세를 보였다. 국제 여객 수송 수단은 항공과 해운이 있으나, 대부분 항공을 이용하고 있으며, 해외여행이 전면 자유화된 1989년부터 코로나19 발생 이전인 2019년까지의 국제 여객 수송 실적의 연평균 증가율은 8.3%에 달하는 것으로 나타났다. 국제 여객 수송 실적은 사회적, 경제적 여건에 상당한 영향을 받고 있는데, 우리나라의 경제적 여건이 좋지 않았던 해에 크게 감소하는 패턴을 보인다. 예외적으로 코로나19가 발생한 2020년에 국제 여객 수송 실적이 전무하다시피 했으나 코로나19 팬데믹 상황이 완화되면서 점차 회복되고 있다. 최근 명절 등 연휴 기간의 해외여행 수요가 크게 증가함에 따라 향후에도 국제 수송 실적이 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.



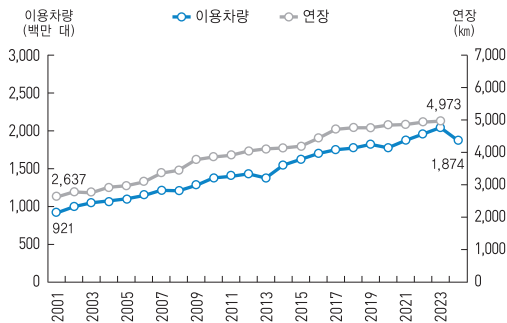
[그림 VIII-17] 국제 여객 수송 실적, 1966-2023



출처: 국토교통부, 「교통부분수송실적보고」, 각 연도.

국내 여객 수송의 가장 큰 부분을 분담하고 있는 도로 교통량도 지속적으로 증가했다. 2001년 이후 고속도로를 이용하는 연간 이용 차량 대수는 연평균 3.1%의 증가율을 보이고 있다. 고속도로의 혼잡을 해소하고 전국 지역 간 통행의 편의성을 증진하기 위해 고속도로 건설도 지속적으로 이루어졌다. 2001년 이후 고속도로의 연장은 2.9%의 연평균 증가율을 보이고 있다.

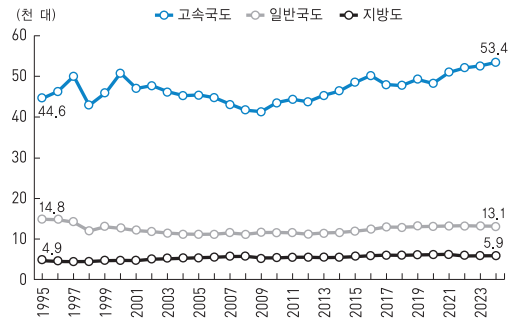
[그림 VIII-18] 고속도로 이용 차량 및 연장, 2001-2024



주: 고속도로 이용 차량은 연간 영업소 진입 교통량을 의미함.
출처: 한국도로공사, 「고속도로 통행권발급 및 통행차량현황 조사」, 각 연도.

고속도로와 지방도는 일평균 교통량이 과거 30년간 증가한 반면, 국도는 감소한 것으로 나타났다.¹⁾ 이는 고속도로와 지방도는 도로 공급에 비해 교통량의 증가율이 높다는 의미이며, 국도는 도로 공급에 비해 교통량의 증가율이 낮지 않다는 것을 의미한다.

[그림 VIII-19] 도로 유형별 일평균 교통량, 1995-2024



주: 1) 일평균 교통량은 조사 대상 도로들의 교통량과 대상 도로의 길이를 곱한 총합을 총 도로 길이로 나눈 값임.
출처: 국토교통부, 「도로교통량조사」, 각 연도.

교통사고의 변화

우리나라 교통사고 발생 건수는 2000년 전후까지 지속적으로 증가하다가 그 이후에는 완만하게 감소하는 추세이다. 1970년부터 2000년까지 교통사고 발생 건수의 연평균 증가율은 약

1) 국토교통부는 전국 고속도로, 국도 및 지방도에 대해 상시 및 수시 교통량 조사를 수행하고 있다. 대표적인 도로 구간에 대해 지점 교통량을 조사하여 매년 구간 연장을 가중 평균한 연평균 일 교통량 통계를 구축하고 있다. 연평균 일 교통량은 도로 연장의 증가율 대비 도로 교통량의 증가율의 상대적인 변화를 의미한다.

7.1%인 반면, 2000년부터 2024년까지 연평균 증가율은 약 -1.6%로 나타났다. 교통사고로 인한 사망자 수는 1991년에 연간 13,429명으로 가장 많았으며, 그 이후로 급격히 감소하는 추세이다. 교통사고로 인한 부상자 수는 2000년에 약 42.7만 명을 기록한 이후에 완만한 감소 추세를 보인다. 2000년대 이후 교통사고의 감소는 부상자 및 사망자의 감소로 이어지고 있다. 이 중 부상자 수의 감소율은 교통사고 건수의 감소율과 유사한 형태를 보이는 반면, 사망자 수는 교통사고 건수의 감소율에 비해 더 급격히 감소하는 추세이다. 이는 차량기술의 발달과 교통사고 예방을 위한 교통 운영 및 정책의 개선 효과에 따른 것으로 판단된다. 2023년 교통사고로 인한 사망자는 2,551명으로, 사망자 수가 가장 많았던 1991년 대비 19.0% 수준으로 감소했다.

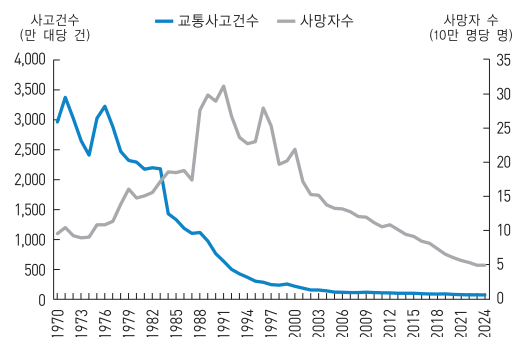
〈표 VIII-8〉 교통사고 발생 건수, 1970-2024

연도	사고		사망		부상	
	건수	증가율	명	증가율	명	증가율
1970	37,243		3,069		42,830	
1975	58,323	56.6	3,800	23.8	61,092	42.6
1980	120,182	106.1	5,608	47.6	111,641	82.7
1985	146,836	22.2	7,522	34.1	184,420	65.2
1990	255,303	73.9	12,325	63.9	324,229	75.8
1995	248,865	-2.5	10,323	-16.2	331,747	2.3
2000	290,481	16.7	10,236	-0.8	426,984	28.7
2005	214,171	-26.3	6,376	-37.7	342,233	-19.8
2010	226,878	5.9	5,505	-13.7	352,458	3.0
2015	232,035	2.3	4,621	-16.1	350,400	-0.6
2020	209,654	-9.6	3,081	-33.3	306,194	-12.6
2024	196,349	-6.3	2,521	-18.2	278,482	-9.1

출처: 경찰청, 「경찰접수교통사고현황」, 각 연도.

통상적으로 국가 혹은 지역 간의 교통사고 발생 건수를 비교하기 위해 자동차 등록 대수 및 인구수 대비 교통사고 발생 건수 혹은 사망자 수를 분석한다. 우리나라의 자동차 1만 대당 교통사고 발생 건수는 2000년대에 진입하면서 1970년 대비 급격히 감소하는 추세를 보이며, 인구 10만 명당 교통사고 사망자 수는 1991년까지 증가하다가 이후에는 급격히 감소하는 추세를 보인다.

〔그림 VIII-20〕 자동차 1만 대당 사고 건수 및 인구 10만 명당 교통사고 사망자 수 추이, 1970-2024



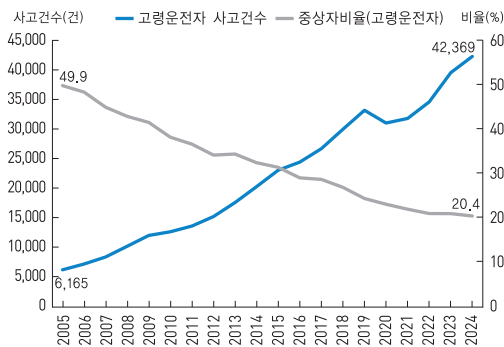
출처: 경찰청, 「경찰접수교통사고현황」, 각 연도.

교통사고 건수의 지속적인 감소, 사망자 수의 급격한 감소에도 불구하고 최근 고령 운전자로 인한 교통사고가 지속적으로 증가함에 따라 사회적 이슈로 대두되고 있다. 고령 운전면허 소지자의 증가 등으로 고령 운전자 교통사고 발생 건수는 최근 지속적으로 증가하고 있으며, 2005년 이후 연평균 증가율이 10.7% 수준으로 분석된다. 차량기술의 발달 등으로 고령 운전자 교통사고의 중상자 발생 비율은 지속적으로 감소하고



있으나, 2024년 20.4% 수준으로 전체 운전자 (19.2%)에 비해 다소 높은 비율을 보인다. 향후 고령 운전면허 소지자가 급격히 증가할 것으로 전망됨에 따라 고령 운전자의 교통사고 예방을 위한 정책 개발이 요구된다.

[그림 VIII-21] 고령 운전자 교통사고 발생 건수, 2005~2024



출처: 경찰청, 「경찰접수교통사고현황」, 각 연도.

통행 여건의 변화

통행수요 증가에 대응한 교통 SOC 공급의 적정성을 평가하기 위해서는 통행시간 지표에 기반한 통행 여건의 평가가 필요하다. 국민의 통행 여건을 평가하는 지표로 통근시간이 활용되는데, 이는 출퇴근 시간대가 가장 혼잡한 특성을 보이기 때문이다.

국가데이터처는 5년마다 인구주택총조사를 실시하여 국민의 평균 통근시간을 조사하고 있는데, 최근 20년간 국민의 평균 통근시간은 교통 SOC의 지속적인 공급에도 불구하고 점차 증가

하는 추세를 보인다. 2020년 국민의 평균 통근 시간은 30.8분으로 조사되었다. 이 중 60분 이상이 소요되는 ‘열악 통근 통행자’의 비율이 약 15.3%로 나타났다.²⁾ 국민의 통근 여건을 개선하기 위한 정부의 정책은 전국의 평균 통근시간을 감소시키기 위한 정책보다 특정한 열악 통근 통행자의 통행 여건을 조사 분석하여 개선함으로써 통근시간을 60분 이내로 줄여주는 정책을 우선적으로 추진할 필요가 있다. 과거에는 지속적인 교통 SOC의 공급에도 불구하고 전국의 열악 통근 통행자의 비율은 감소하지 않는 추세였으므로 향후에는 열악 통근 통행자를 위한 맞춤형 통행 여건 개선 정책이 필요하다.

〈표 VIII-9〉 국민 평균 통근시간, 2000~2020

연도	2000	2005	2010	2015	2020
평균 통근시간	28.4	27.5	29.6	31.2	30.8
비율					(분, %)
30분 미만	55.7	58.5	54.0	50.4	48.4
30~60분	29.8	27.8	30.4	31.7	36.3
60분 이상	14.5	13.7	15.6	17.9	15.3

출처: 국가데이터처, 「인구총조사」, 각 연도.

한국교통연구원이 모바일 데이터를 이용하여³⁾ 경기도 및 인천시에서 서울시로 출근하는 통근

2) 한국교통연구원의 설문조사에 따르면, 국민이 희망하는 최대 통근 시간은 60분인 것으로 조사되었는데, 한국교통연구원은 60분이 넘는 통근 통행자를 열악 통근 통행자로 정의하였다. 전국의 통근자 중 열악 통근 통행자는 약 15%를 조금 넘는 것으로 평가할 수 있다.

3) 모바일, 차량 GPS, 대중교통 카드 데이터 등 모빌리티 빅데이터를 이용하면 사람, 차량, 대중교통 이용자의 이동을 상세히 분석할 수 있다. 이와 같은 모빌리티 빅데이터는 조사 표본량이 거의 모수에 가깝기 때문에 평가지표의 평균뿐만 아니라 분포도 측면에서 분석이 가능하며, 출발지와 도착지에 기반한 특정 통행권에 대한 상세 분석이 가능하다는 장점이 있다.

자의 통행시간의 분포도를 분석한 결과, 경기도에서 서울시로 출근하는 통근자의 평균 통근시간은 약 61.1분이며, 통근자의 47%가 열악 통근 통행자로 분석되었다. 인천시에서 서울시로 출근하는 통근자의 평균 통근시간은 약 73.4분이며, 통근자의 65%가 열악 통근 통행자로 분석되었다. 인구가 집중된 수도권은 출퇴근 시간대에 교통수요가 집중됨에 따라 교통혼잡이 매우 심각한 현상을 보이고 있다. 정부는 열악 통근 통행권에 대해 차량 GPS 및 대중교통 카드 데이터 등을 이용하여 통행시간을 지연시키는 요인을 분석하여 이를 해소할 수 있는 교통정책을 추진할 필요가 있다.

〈표 VIII-10〉 주요 열악 통근 통행권 분석, 2022

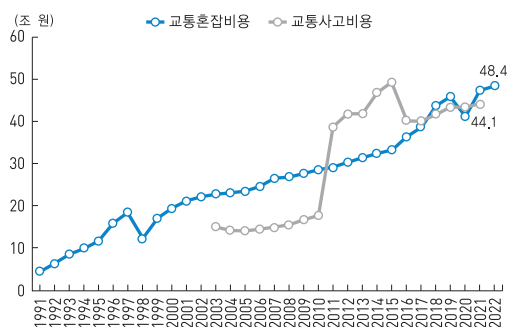
통행권역	(분, %)	
	평균 통근시간	1시간 이상 통근 통행 (열악 통근 통행) 비율
경기→서울	61.1	47
인천→서울	73.4	65
인접 도시→대전	50.5	25
인접 도시→대구	45.5	22
인접 도시→부산·울산	50.5	29
인접 도시→광주	44.7	20

출처: 김주영 외, 「국가 모빌리티 진단과 교통SOC 투자정책 연구」, 2024.

한국교통연구원은 우리나라 교통부문의 사회적 비용을 산출하기 위해 교통혼잡 비용과 교통사고 비용을 추정하고 있다. 교통사고 비용 및 교통혼잡 비용은 경제성장에 따라 시간 가치 및 단위비용의 증가로 지속적으로 증가하는 추세를 보인다. 교통혼잡 비용은 실제로 단위비용의 증가뿐만 아니라 교통혼잡이 증가함에 따라 매년

지속적으로 증가하는 추세이다. [그림 VIII-22]에서 제시한 교통혼잡 비용은 시·군도를 제외한 전국의 모든 도로를 공간적 범위로 삼고 있다. 교통사고 비용은 비용 산출 방식의 개선 및 심리적 비용 등의 개선으로 2011년에 크게 증가하였으나, 이후에 교통사고 건수가 감소함에 따라 단위비용의 증가에도 불구하고 감소하는 추세를 보이고 있다.

〔그림 VIII-22〕 교통부문의 사회적 비용, 1991-2022



출처: 국토교통부, 「국가교통조사」, 각 연도.

맺음말

한 국가의 경제 및 산업이 발전하기 위해서는 사람들의 모빌리티 활동이 기본적으로 보장되어야 한다. 우리나라는 인구 증가와 더불어 급격한 경제성장이 이루어지면서 통행수요가 지속적으로 증가했다. 교통혼잡 해소와 물류비용 절감을 위해 도로, 철도, 공항, 항만 등 교통 SOC를 지속적으로 확장했으며, 이에 따라 여객과 화물의



수송 실적도 지속적으로 증가하는 추세를 보이고 있다. 교통 SOC의 공급으로 국민의 통행 여건은 크게 개선되었으나, 인구가 밀집한 광역권의 통근 여건은 개선되지 않고 있다. 차량기술의 발달과 교통안전을 위한 교통 SOC 건설기술의 발달, 그리고 다양한 교통안전 정책을 추진함에 따라 교통사고는 2000년 이후에 지속적으로 감소했으며, 교통사고 사망자 수도 급격히 감소하고 있다. 교통부문의 사회적 동향에서는 인구 감소 및 고령화 등 인구구조의 변화로 인한 효과가

서서히 나타나고 있다. 교통 SOC의 공급과 통행 수요 증가율은 점차 둔화되고 있으며, 교통혼잡은 광역권에서 주로 발생하고 있다. 교통사고 건수는 점차 감소하는 데 비해, 고령 운전자로 인한 교통사고 건수는 크게 증가하는 추세를 보인다. 향후에도 인구구조 변화에 따른 영향이 교통부문의 사회적 동향에 크게 반영될 것으로 전망됨에 따라 지속적으로 교통지표의 변화를 분석할 필요가 있다.

참고문헌

김주영, 김동호, 장동익. 2024. 「국가 모빌리티 진단과 교통SOC 투자정책 연구」. 한국교통연구원.
국토교통부. 2020. 「제1차 기반시설 관리 기본계획(2020-2025)」.