

이슈&진단

No. 417
2020. 05. 22.

GRI
Makes a Better Future for Korea

코로나19 이후 교통정책은 효율성에서 안전성으로

- 작성 김채만 / 교통물류연구실 선임연구위원
(cmkim@gri.re.kr, 031-250-3157)
한아름 / 교통물류연구실 연구원

목 차

쟁점과 대안

- I. 코로나19로 대중교통 이용자 급감
- II. 세계 도시는 대중교통 안전성 강화 중
- III. 코로나19 이후 교통 트렌드 변화
- IV. 대중교통 안전성 강화를 위한 혼잡률 관리 필요

- 「이슈 & 진단」은 특정분야의 정책제안이나 정책아이디어를 시의성 있게 제시하여 정책의 방향설정과 실현에 도움을 주고자 작성된 자료입니다.
- 이 보고서의 내용은 연구자의 의견으로서 경기연구원의 공식 견해와 다를 수 있습니다.

“고급 도시는 가난한 사람이 자동차를
운전하는 곳이 아니라, 부유한 사람도
대중교통과 자전거를 이용하는 곳이다.”

- Enrique Penalosa(2014) -

Now Urbanism The Future City is Here

쟁점과 대안

코로나19 감염병의 대유행은 시민의 생활 및 통행방식을 변화시켰다. 수도권 대중교통 이용수요는 급감하였으며, 승용차 통행량도 소폭 감소하였다. 유연근무제의 확산으로 도민들은 출퇴근시간대 대중교통 차내 혼잡과 도로정체에서 벗어났고, 집에서 인터넷으로 쇼핑하고, 음식을 배달시켜 먹는 것이 일상화되었다. 외국 대도시들은 코로나19로 바뀐 일상에 대응하기 위하여 새로운 정책을 시행하고 있다. 우선 섰다운 상황에서도 대중교통의 정상 운영을 위하여 운전자 보호 조치를 시행하였다. 승객들의 앞문 승차를 금지하고, 임시 운전자 보호장치를 설치하고, 셀프서비스 스테이션을 운영하였다. 다음으로 대중교통의 차내 혼잡률을 완화하기 위하여 도시 내 도로에 임시 자전거 차로를 설치하였다. 마지막으로 대중교통 차내 감염 예방을 위하여 대중교통 이용 원칙을 시행하였다. 차내 마스크 착용을 의무화, 사회적 거리 두기에 맞춰 대중교통 용량을 평상시의 15~30% 수준으로 낮추었다.

강한 전염성으로 세계적 유행으로 확산된 코로나19 이후의 교통 트렌드 변화는 5가지로 요약할 수 있다. 첫째 여객 이동의 감소와 물류 이동의 증가, 둘째 통근자의 대중교통 수요감소와 승용차 선호의 확대, 셋째 도심지 공유 모빌리티 이용량 증가, 넷째 주말 간선도로 승용차 통행량 급증, 다섯째 SOC 사업에 대한 정부 예산 감소이다.

코로나19 이후의 교통 트렌드 변화에 경기도의 선제적 대응을 위한 4가지 정책방향을 제시한다. 첫째, 강력한 대중교통 혼잡률 완화 정책을 시행한다. 세부 전략으로 코로나19로 시험대에 오른 유연근무제 정착을 위해 참여 기업에 교통유발부담금 감면 확대 및 스마트워크센터 추가 설치 지원, 경기도 시내버스 최대 운행, 경기도 대중교통 안심 이용·운행 원칙 시행이다. 둘째, 대중교통 혼잡률 완화를 위해 교통 인프라를 확충한다. 세부 전략으로는 도심지 임시 자전거 차로 설치, GTX-B·C노선의 민자사업 추진, 도심 모빌리티 확충이다. 셋째, 관광 등 도내경기 활성화를 위한 교통 방역지원 체계 마련 및 국내 항공노선의 증회 운항이다. 세부 전략으로 경기도 관광시설에 대한 방역기준을 마련하고 시범 시행을 통해 안전성을 홍보한다. 또한, 주말 국내 관광의 승용차 이용 감축을 위해 철도 및 국내 항공 운행을 최대한 늘린다. 넷째, 경기도에 수도권 대규모 물류단지를 조성하고 비대면 택배 송수신 생태계를 조성·지원한다. 택배물동량 증가에 신속히 대응하기 위해 정부 주도로 대규모 물류단지를 조성하고, 택배 송수신 시범단지 기업을 지원하여 이 분야의 기술과 인프라에 경쟁력을 확보한다.

I. 코로나19로 대중교통 이용자 급감

코로나19로 수도권 대중교통 이용자 급감

□ 코로나19로 인해 3월 첫째 주 경기도 시내버스 이용자는 전년 대비 43.1%로 감소하였으며 이후 감소율 둔화

○ 경기도 시내버스 이용자는 국내 코로나 1번째 확진자 발생 후 약 15% 수준 감소, 31번째 확진자 발생 후 급격히 증가하여 43.1%까지 확대

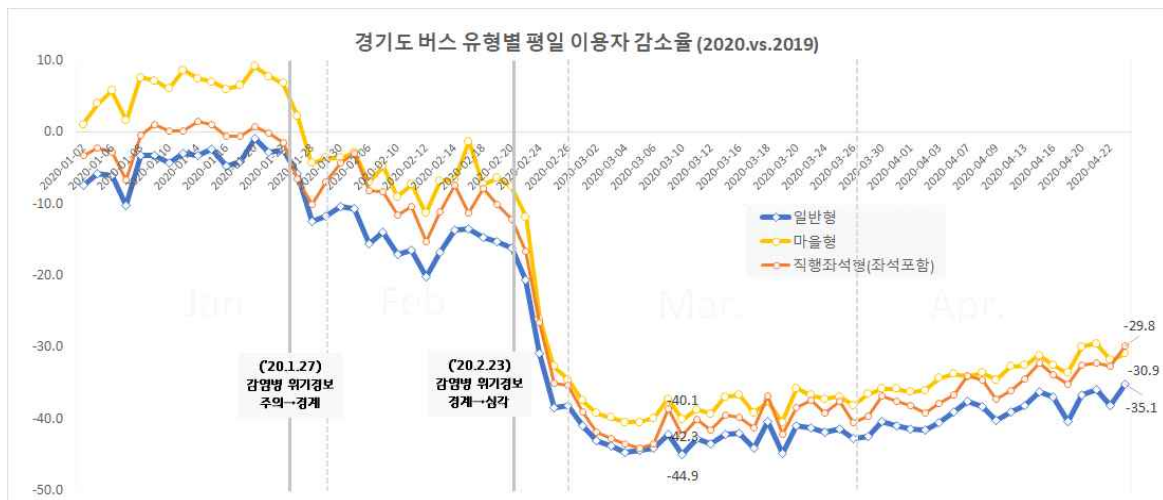
- 경기도 시내버스 이용자는 관내 시·군에서 인·허가한 시내버스와 국토부의 M버스 이용자를 합한 것이며, 2020년과 2019년 평일 기준 비교

<경기도 시내버스 이용자 변화>

구분	1월					2월				3월				4월			
	1주	2주	3주	4주	5주	1주	2주	3주	4주	1주	2주	3주	4주	1주	2주	3주	4주
2020년(a, 만명)	955	2389	2401	1916	830	2148	2148	2163	1295	1529	1549	1562	1589	1608	1658	1351	1379
2019년(b, 만명)	996	2454	2421	1933	945	2506	2506	2504	2018	2686	2661	2655	2675	2658	2649	2121	2111
증감율((a-b)/a,%)	-4.2	-2.7	-0.8	-0.9	-12.1	-14.3	-14.3	-13.6	-35.8	-43.1	-41.8	-41.2	-40.6	-39.5	-37.4	-36.3	-34.7

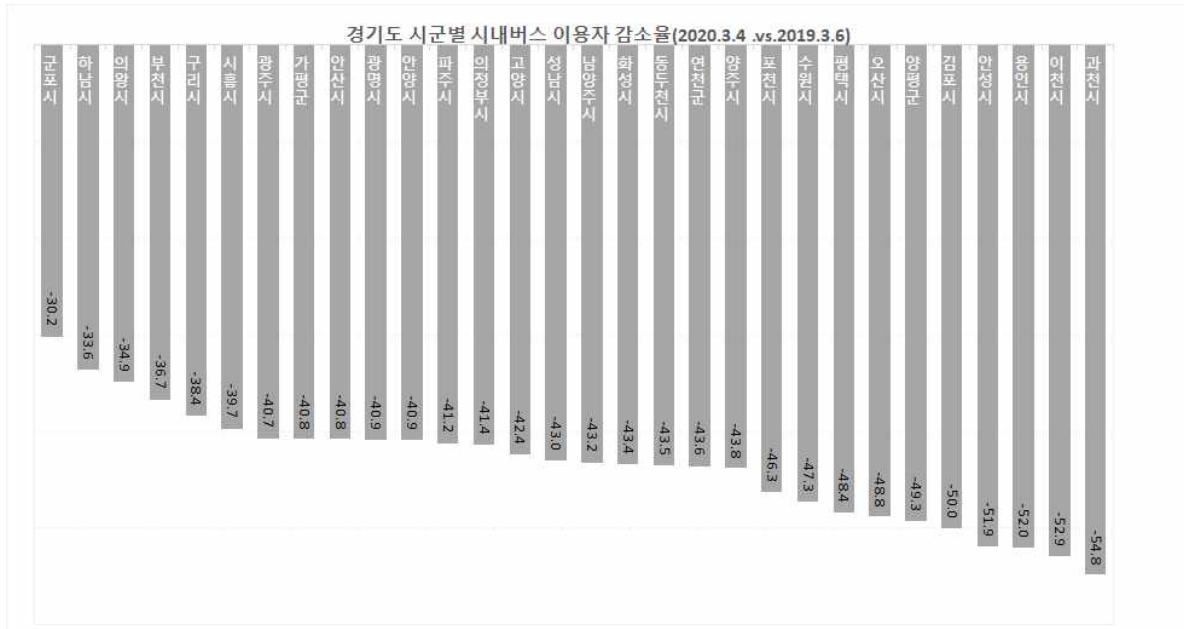
자료 : 경기도, 경기도 BMS 자료

○ 경기도 시내버스 유형별 이용자 감소율은 모든 시내버스 유형에서 동일한 감소 시기와 감소율이 나타남



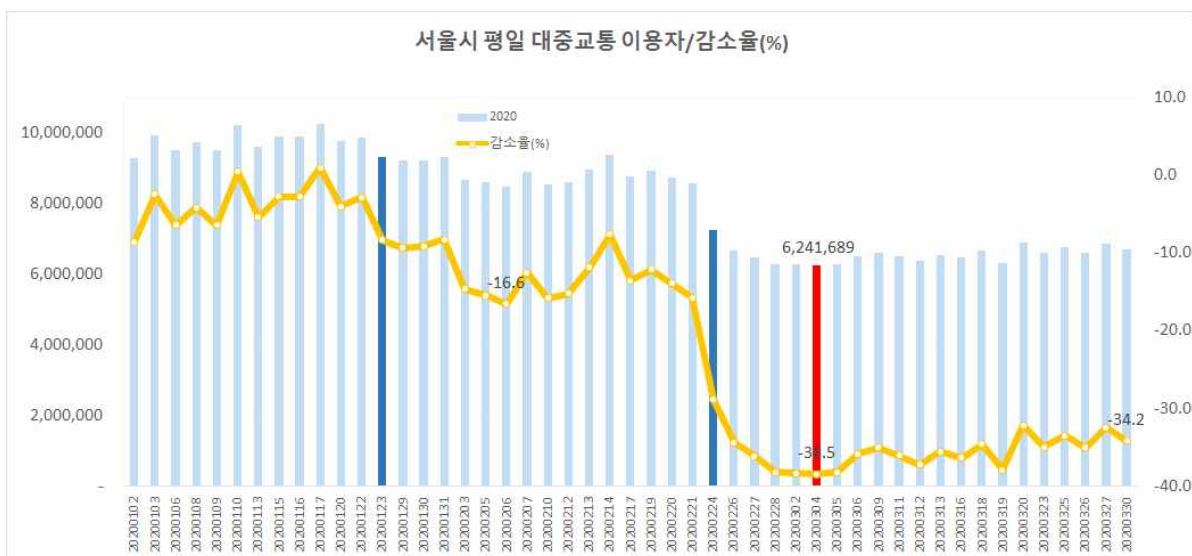
자료 : 경기도, 경기도BMS 자료(경기연구원에서 재작성)

- 경기도 시군별 시내버스 이용자 감소율은 공공기관이 많이 입주하고 있는 과천시 54.8%, 하이닉스 등 대기업이 입주하고 있는 이천시가 52.9%로 높음



자료 : 경기도, 경기도BMS 자료(경기연구원에서 재작성)

- 서울시 대중교통 이용객 수는 코로나19로 2단계로 감소하였으며, 전년 대비 1단계(1번 확진)는 약 15%, 2단계(31번 확진)는 약 35% 감소



도로 교통량은 소폭 감소, 차량 통행속도는 소폭 증가

□ 코로나19로 서수원-의왕 고속화도로 평일 교통량은 전년 대비 최대 11.2% 감소, 주말 교통량은 전년 대비 최대 25.0% 감소

○ 서수원-의왕 고속화도로의 전년 대비 교통량은 평일 최대 11.2%, 주말 최대 25.0% 감소, 이후 감소율이 둔화되고 있음

- 전년 대비 서수원-의왕 고속화도로 평일 교통량은 2월 4주차에 최대 11.2%까지 감소하였으며, 이후 감소율이 둔화되어 4월 4주차에는 0.5% 감소

- 전년 대비 서수원-의왕 고속화도로 주말 교통량은 3월 1주차에 최대 25.0%까지 감소하였으며, 이후 감소율이 둔화되어 4월 4주차에는 12.4% 감소

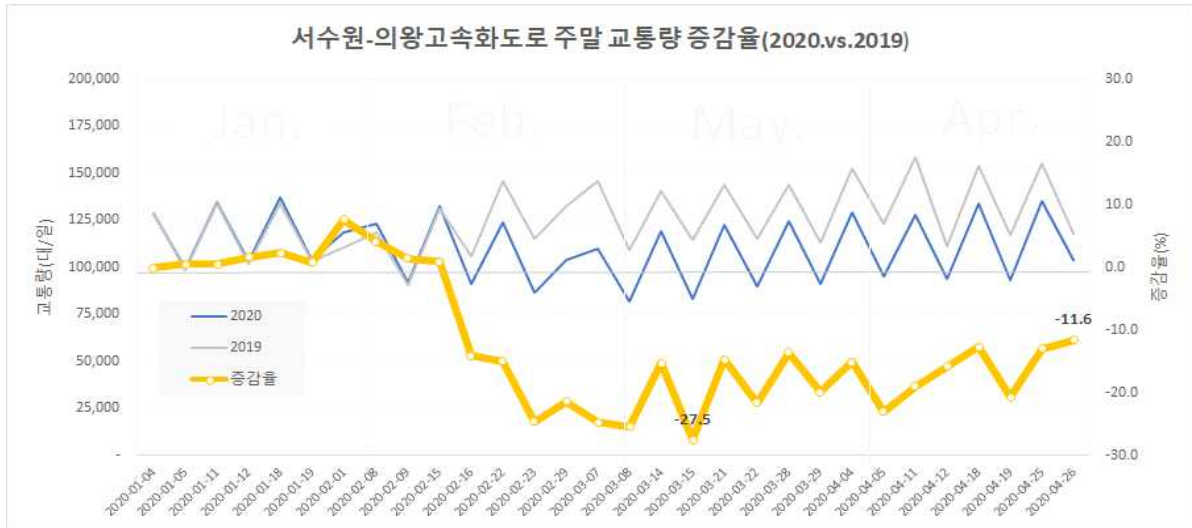
<서수원-의왕 고속화도로 교통량 변화(2020 vs. 2019)>

구분		평일			주말		
		2020 교통량 (a.대/일)	2019 교통량 (b.대/일)	증감율 (a-b/b,%)	2020 교통량 (a.대/일)	2019 교통량 (b.대/일)	증감율 (a-b/b,%)
1월	1주	147,311	148,979	-1.1	113,792	113,611	0.2
	2주	147,373	149,598	-1.5	118,693	117,551	1.0
	3주	153,986	149,953	2.7	120,316	118,362	1.7
	4주	158,995	148,738	6.9	2020년 추정		
	5주	151,283	153,421	-1.4	118,516	110,162	7.6
2월	1주	153,816	143,806	7.0	107,380	104,289	3.0
	2주	150,790	150,067	0.5	111,698	118,528	-5.8
	3주	148,965	155,044	-3.9	105,253	130,292	-19.2
	4주	141,132	158,889	-11.2	103,932	132,227	-21.4
3월	1주	141,959	152,638	-7.0	95,648	127,543	-25.0
	2주	145,234	155,214	-6.4	101,069	127,590	-20.8
	3주	147,812	155,484	-4.9	106,282	129,224	-17.8
	4주	149,921	158,667	-5.5	107,513	128,583	-16.4
4월	1주	151,713	157,858	-3.9	112,134	137,821	-18.6
	2주	154,499	158,007	-2.2	110,953	134,815	-17.7
	3주	155,688	160,491	-3.0	113,469	135,379	-16.2
	4주	157,576	158,329	-0.5	119,655	136,590	-12.4

자료 : 경기남부고속도로 주식회사 내부자료

○ 서수원-의왕 고속화도로의 주말 교통량은 2월 중순에 급감하여, 3월 중순에 최대로 감소, 이후 감소율이 둔화되고 있음

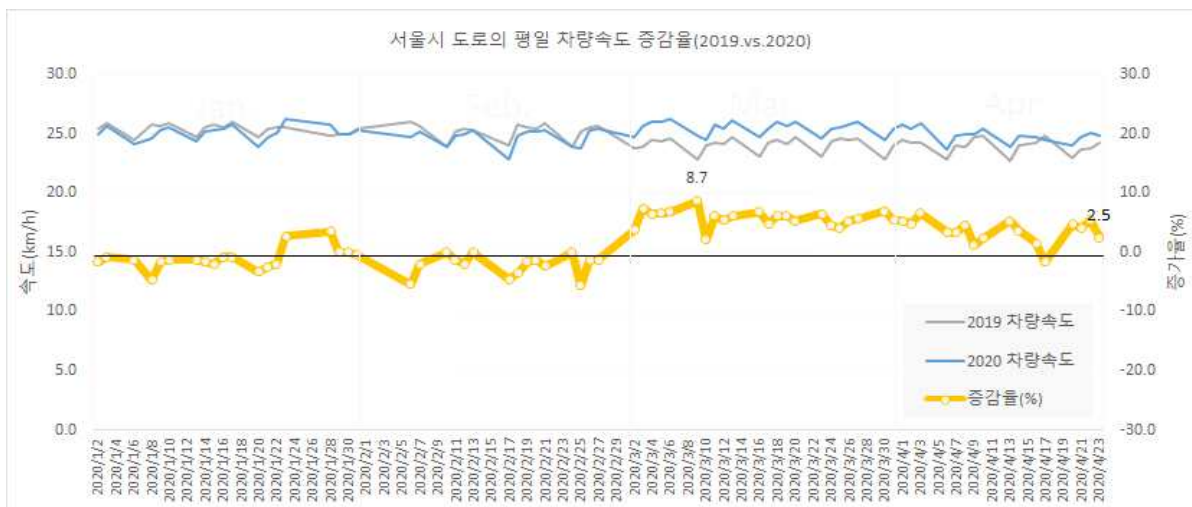
- 서수원-의왕 고속화도로의 주말 교통량은 3월 15일 최대 27.7% 감소, 이후 감소율이 둔화되어 4월 25일 11.6% 감소



자료 : 경기남부고속도로 주식회사 내부자료

○ 코로나19로 인한 서울시 도로의 평일 차량속도는 2월 말부터 개선되기 시작하여, 3월에는 약 5% 증가하였으며, 4월에는 증가율이 둔화되고 있음

- 전년 대비 서울시 도로의 평일 차량속도는 3월 10일 최대 8.7% 증가, 이후 증가율이 둔화되어 4월 23일 2.5% 증가



자료 : 서울시, 서울TOPIS(“대중교통 목적통행량”을 이용하여 경기연구원에서 재작성)

택배물동량은 전년 대비 30% 증가

□ 코로나19로 올해 2·3월 택배물동량은 전년 동월 대비 각각 32%, 29% 증가하여 지난 7년간 연평균 증가율 10%보다 높음

○ 국내 택배물동량은 2012년 연간 140,598만 박스에서 2019년 연간 278,980만 박스로 증가하였으며, 지난 7년간 연평균 물동량 증가율은 10% 수준임

- 2012년부터 2019년까지 7년간 국내 연간 택배물동량은 계속하여 증가하고 있으나, 연평균 증가율은 2017년 13.3%를 정점으로 둔화되고 있음

<국내시장 택배물동량 추이>

구 분	2012년	2013	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년
물동량(만 박스)	140,598	150,931	162,325	181,596	204,666	231,946	254,278	278,980
전년대비증가율(%)	8.2	7.3	7.5	11.9	12.7	13.3	9.6	9.72

자료 : 국토교통부, 국가물류통합정보센터

○ 코로나19로 인하여 국내 택배물동량은 2월 32%, 3월 29% 증가하였으며, 이는 지난 7년간 연평균 증가율 10%보다 각각 22%, 19% 높은 수준임

- 2020년 2월 택배물동량은 24,255만 박스로 전년 동월 18,423만 박스보다 32% 증가, 3월은 28,922만 박스로 전년 동월 22,458만 박스보다 29% 증가



자료 : 한국통합물류협회 내부자료

Ⅱ. 세계 도시는 대중교통 안전성 강화 중

세계 도시들 대중교통 운전자 안전을 위한 조치 시행

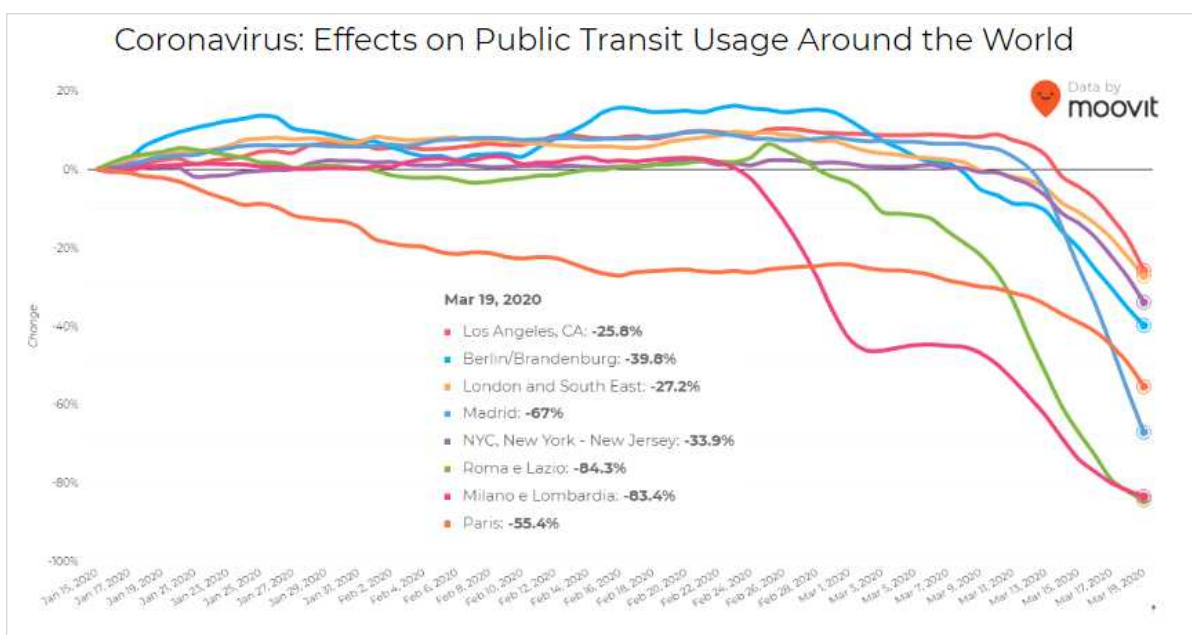
□ 대중교통 운전자 안전을 위해 버스 이용자의 앞문 탑승 금지 및 임시 버스 운전자 보호 격벽 설치

○ 2020년 3월 18일 기준 세계 대도시의 대중교통 이용자는 코로나19가 발현하기 전(1월 15일)과 비교했을 때 25.8~84.3% 감소

- 미국 로스앤젤레스 25.6%, 뉴욕 33.9%, 독일 베를린 39.8%, 영국 런던 27.2%, 프랑스 파리 55.4%, 스페인 마드리드 67.0%, 이탈리아 로마 84.3% 감소

○ 유럽의 버스 업체는 운전자의 안전을 위해 버스 이용자의 앞문 탑승 금지, 운전자 보호 격벽의 밀봉 개선, 셀프서비스 스테이션을 설치함

- 영국 LfL, 이탈리아 BusItalia와 ATAF는 버스를 계속 운행하고 운전자 보호를 위하여 앞문 탑승 금지, 운전자와 이용자 거리 두기 정책 시행



자료 : moovit(2020). "Coronavirus & Your Commute: How COVID-19 is Affecting Public Transportation Around the World"

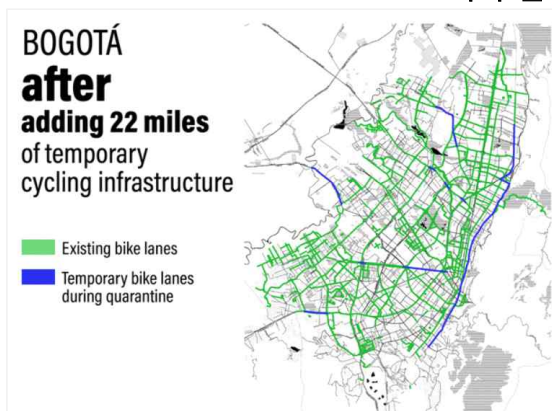
세계 도시들 임시 자전거 도로(Pop-up Infra)공급 경쟁

□ 코로나19 감염 예방을 위해 콜롬비아 보고타, 이탈리아 밀라노, 독일 베를린, 미국의 필라델피아와 뉴욕은 자전거에 더 많은 도로 공간 할당

○ 콜롬비아 수도 보고타는 대중교통 혼잡 감소, 코로나19 확산 방지, 대기질 개선 등을 위해 기존 35km 임시 자전거 차로 개통

- 보고타는 기존 자전거 차로 550km에 코로나19로 인한 자전거 이용자 증가에 대응하여 임시 자전거 차로 117km를 계획 중이며, 35km를 우선 개통함

<보고타의 임시 자전거 차로 계획>



자료 : “Biking Provides a Critical Lifeline During the Coronavirus Crisis”, WORLD RESOURCES INSTITUTE(2020.4.17.)

○ 이탈리아 밀라노는 섯다운 해제 시 대중교통의 혼잡 완화 정책으로 증가할 자전거 이용자를 위해 중심가로(Corso Buenos Aires) 35km 구간에 자전거 차로 계획

<밀라노 중심가로의 자전거 차로 설치 계획>



자료 : “Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown”, The Guardian(2020.4.21.)

- 독일 베를린은 최근 10개 도로에 임시 자전거 차로(Pop-up Infra)를 개통했으며 133개의 다른 도시와 함께 팝업 인프라를 확장할 계획임
 - 독일의 임시 자전거 차로(Pop-up Infra)는 자동차 차로 폐쇄 및 차로 폭원 조정, 노상 주차면 위치 변경으로 폭원을 확보
- 미국 필라델피아는 시민들의 청원에 따라 간선도로 7.0km 구간을 자전거와 보행자가 전용으로 이용하는 임시 자전거 도로로 전환
- NYC 교통국은 뉴욕 20개 이스트 브릿지의 2020년 자전거 통행량이 2019년 대비 50% 증가하여, 도심 중요도로 2개 축을 자전거 및 보행자 전용으로 전환

<독일 베를린의 임시 자전거 차로(Pop-up Infra) 건설 현황>

도로명	연장	시행일	공간유형
① Hallesches Ufer	1.4km	2020.3.25	1개 차로 폐쇄
② Zossener Straße	150m	2020.3.25	2개 차로 폭 축소
③ Petersburger Straße	1.7km	2020.4.8	1개 차로 폐쇄
④ Lichtenberger Straße	1.1km	2020.4.9	주차면을 자전거도로로 변경
⑤ Gitschiner Straße	1.9km	2020.4.20	주차면을 자전거도로로 변경
⑥ Kottbusser Damm/ Straße	2.5km	2020.4.22	1개 차로 폐쇄
⑦ Schöneberger Ufer	0.7km	2020.4.23	1개 차로 폐쇄
⑧ Tempelhofer/ Waterloo Ufer	1.5km	2020.4.23	1개 차로 폐쇄
⑨ Kantstraße	7.0km	-	1개 차로 폐쇄
⑩ Danziger Straße	1.6km	2020.6.5	1개 차로 폐쇄

자료 : “Pop-up infrastructure for active mobility in Berlin”, EXPERI(2020.5.7.)

<독일 베를린의 임시 자전거 차로 현황>



자료 : “Pop-up infrastructure for active mobility in Berlin”, EXPERI(2020.5.7.)

세계 도시들 대중교통 이용(혼잡률) 원칙 마련

□ 대중교통 차내 마스크 착용을 의무화하고, 차내 혼잡을 완화하기 위한 좌석 및 입석 위치 지정

- 베네수엘라(20.03.16)는 세계최초로 대중교통 차내 마스크 착용을 의무화하였으며, 유럽, 중미, 아프리카, 아랍 및 아시아 국가로 확대됨
 - 유럽의 마스크 착용 의무화는 체코에서 시작하여 보스니아 헤르체고비나, 오스트리아, 터키, 폴란드, 룩셈부르크, 독일, 스페인으로 확대됨
 - 모로코(20.04.07)는 대중교통 차내 마스크 착용을 의무화하고 위반시 징역 3개월과 벌금 \$130부과, 싱가포르는 섯다운 기간 위반시 벌금 \$300을 부과함
- 코로나19로 사회적 거리 두기를 달성하기 위해서 영국 런던의 대중교통은 평상시의 15%, 이탈리아 밀라노는 평상시의 30% 용량을 감축하여 운행
 - 싱가포르는 대중교통 역사, 정류소, 차내에서도 이용자들의 안전거리를 확보하기 위하여 좌석 및 입석 위치에 표지를 부착함
 - 런던의 교통국(TfL)¹⁾은 지하철 용량 15분당 5만 명(15%), 버스 대당 용량 15명(18%), 밀라노 교통국²⁾은 대중교통 용량 하루 4만 명(30%) 수준으로 감축하여 운행

<싱가포르 지하철 혼잡률 관리 방안>



자료 : “Coronavirus: Public transport network to have safe distancing steps in place”, THE STRAITSTIMES(2020.4.11.)

1) “What will London transport look like after the lockdown”, BBC(2020.5.8.)

2) “Milan announces major expansion of cycle paths after lockdown”, THE LOCAL it(2020.4.21.)

Ⅲ. 코로나19 이후 교통 트렌드 변화

택배량은 증가하고 사람의 통행량은 감소

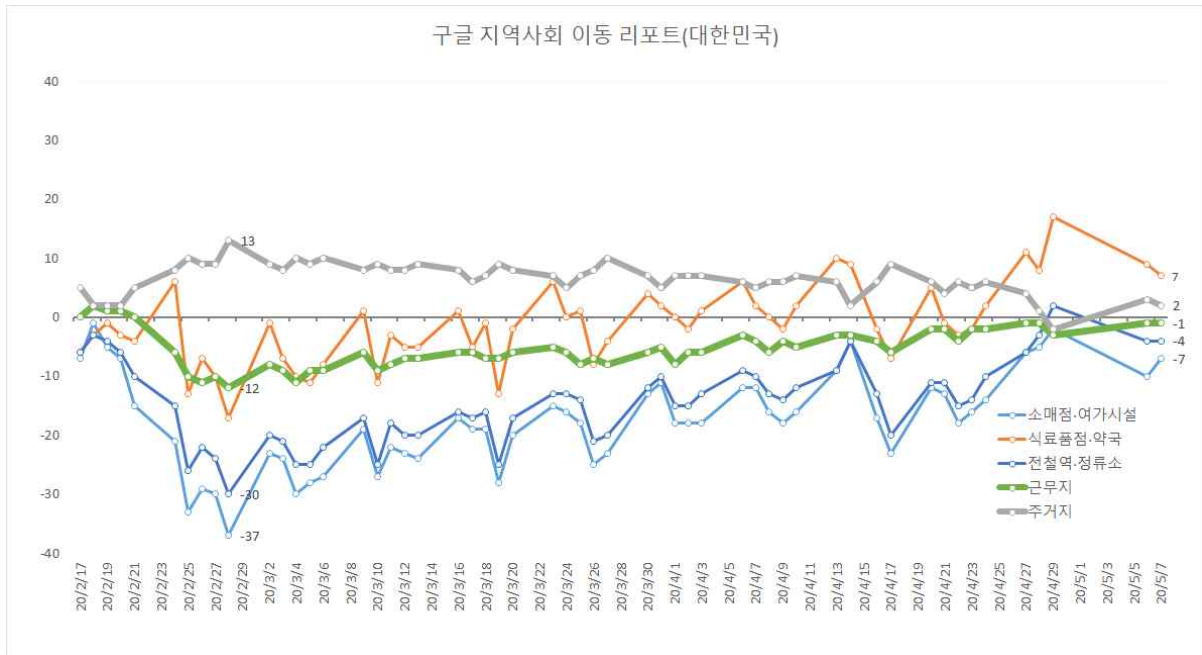
- 코로나19로 인해 인터넷쇼핑의 일상화되어 올해 1분기 택배물동량은 전년 대비 20% 증가, 올해 2월 온라인쇼핑 거래액은 전년 대비 25% 증가
 - 2020년 1분기 국내 택배물동량은 77,710만 박스로 전년 동기 65,162만 박스보다 20% 증가(한국통합물류협회 내부자료)
 - 2020년 2월 온라인쇼핑 거래액은 11조 9,618억 원으로 전년 동월 대비 24.6% 증가하였으며, 특히 음식료품 거래액은 전년 동월 대비 74.5% 증가

<온라인쇼핑 거래액(2020.2. vs. 2019.2.)>

구분	합 계	음식료품	가전·전자·통신기기	화장품	기타
2020년(억원)	119,618	14,843	13,926	10,490	80,359
2019년(억원)	95,966	8,506	10,010	8,471	68,979
증감율(%)	24.6	74.5	39.1	23.8	16.5

자료 : 통계청, 2020년 2월 온라인쇼핑동향

- 코로나19로 우리나라 사람들의 이동이 감소하였고, 특히 소매점·여가시설, 전철역·정류소, 근무지로의 이동이 주로 감소함
 - 구글은 코로나19가 대유행하기 전인 1.3~2.6 사이 평균치를 기준으로 이후 사람들의 활동(소매점·여가시설, 식료품점·약국, 전철역·정류소, 근무지, 주거지) 변동추이를 분석함
 - 코로나19로 유연근로제, 원격수업, 인터넷쇼핑이 일상화되며 소매점·여가시설, 전철역·정류장, 근무지로 이동은 감소하고, 식료품점·약국, 주거지로 이동은 증가함
 - 코로나19 감염자가 가장 많이 발생한 2월 말 근무지 12%, 전철역·정류소 30%, 소매점·여가시설로 이동 37% 감소하였으며, 5월에 정상화에 근접하고 있음



자료 : <https://www.google.com/covid19/mobility>, "COVID-19 Community Mobility Report(South Korea)"

통근자의 대중교통 선호도는 감소하고 승용차 선호도는 증가

□ 타인과 접촉이 많은 대중교통 이용이 감소하고, 단독으로 이용하는 승용차 이용이 증가

○ 영국의 설문조사 결과, 코로나19 이후 영국 도시들의 대중교통 이용자는 약 20% 감소하고, 자가용 이용률은 증가할 것으로 전망

- 교통 컨설팅 회사인 SYSTRA의 설문조사 결과, 코로나19 이후의 런던 버스와 지하철 통근자는 코로나19 이전보다 40% 감소, 철도 승객은 27% 감소 전망

<영국 도시들의 대중교통 이용자 감소, 승용차 이용자 증가 전망>

The number of people using public transport in Britain's cities could be 20% lower than normal after the end of the coronavirus lockdown. In London, commuters using buses and tubes could fall by as much as 40% from pre-lockdown levels. Rail use could drop by 27%, a poll for transport consultants SYSTRA has found. The survey results capture people's current attitudes about returning to work, but some changes may be carried on into the long term. The results are bad news for the government, which wants more people to use public transport to cut emissions that are fuelling climate heating. It could lead to more people driving to work. It's also challenging for public transport operators, which will face a sharp drop in income until public confidence returns.

자료 : "Coronavirus: Transport usage will change after lockdown", BBC NEWS(2020.4.25.)

도심지의 퍼스널 모빌리티 이용자 증가

□ 도심지 통근자는 대중교통의 차내 혼잡과 도로교통 혼잡에서 벗어나기 위하여 퍼스널 모빌리티 선호

○ 코로나19 이후에도 단기에 대중교통의 차내 혼잡률을 낮추기 어렵고, 도로교통의 혼잡이 예상되므로 도심지 퍼스널 모빌리티 이용률은 증가할 전망이다

- 코로나19로 다른 사람과 이동수단을 공유하는 공유 모빌리티 이용률 감소를 예상하였으나, 도심에서 퍼스널 공유 모빌리티 이용률이 증가하고 있음
- 퍼스널 모빌리티는 혼잡한 대중교통보다 감염 위험이 낮고, 자가용보다는 속도와 경제성이 뛰어나고, 대기 환경이 개선되어 도심지 이용률이 증가함

<코로나19가 바꾼 출퇴근길.. 공유 모빌리티 이용 증가>

코로나19의 확산이 장기화되면서 다양한 공유서비스 시장에 타격이 커지고 있는 가운데, 역설적으로 카셰어링을 포함한 공유 모빌리티 업계의 이용률은 증가하고 있다. 특히 최근에는 주중 출퇴근 시간대의 이용률이 다른 시간대 대비 눈에 띄게 증가하면서 공유 모빌리티의 이용 패턴이 꾸준히 변화하고 있음이 나타났다. (중략) 그린카에 따르면, 전월 대비 주중 평균 이용시간이 21% 증가했으며, 2019년 동기 대비 주중 평균 이용 시간은 51%나 증가했다. 기존에는 주로 주말에 이용 분포가 집중됐던 반면, 최근에는 직장인들이 주중 출퇴근용으로 이용하거나 지방 출장 시에도 기차역과 d연계된 카셰어링 서비스를 이용하면서 이용 건수 및 대여 시간이 증가한 것으로 풀이된다. (중략) 전동 킥보드 공유 서비스 스윙은 최근 3개월 간 출퇴근 시간 킥보드 이용건수가 꾸준히 증가하고 있는 추세라고 밝혔다. (후략)

자료 : “코로나19가 바꾼 출퇴근길.. 공유 모빌리티 이용 증가”, K·BENCH(2020.3.2.)

○ 코로나19 이후 친환경 자동차는 정부의 보조금 축소와 내연기관 자동차의 경쟁력 확보로 시장 점유율 확대가 어려울 것으로 전망됨

- 국제유가 하락으로 내연기관 자동차의 시장 경쟁력이 높아지고, 코로나19로 정부의 재정지출이 증가하여 친환경 자동차에 대한 보조금의 감소 예상

<급락한 국제유가, 앞으로 어떻게 될까?>

(선략)2020년 연평균 두바이유 가격이 2019년 가격(배럴당 63.5달러)에 비해 큰 폭으로 하락한다면 배럴당 42달러가 될 것이라고 전망했다. (중략) OPEC 원유생산은 감산체제 와해로 증가하지만 세계 석유수요가 2분기부터 정상화될 경우 연평균 두바이 유가는 배럴당 48달러 (중략) 세계 석유수요가 3분기부터 정상화되고 OPEC 감산체제가 복원된다면 연평균 유가는 배럴당 54달러 (중략) 마지막으로 예경연은 첫 번째 예측한 상황에서 리비아의 원유생산까지 회복된다면 연평균 유가는 배럴당 34달러 (후략)

자료 : “급락한 국제유가, 앞으로 어떻게 될까”, 에너지신문(2020.3.13.)

주말 간선도로의 승용차 교통량 급증

□ 해외 관광 수요가 국내 관광으로 대부분 전환되어 주말의 지역간 승용차
통행량이 급격히 증가

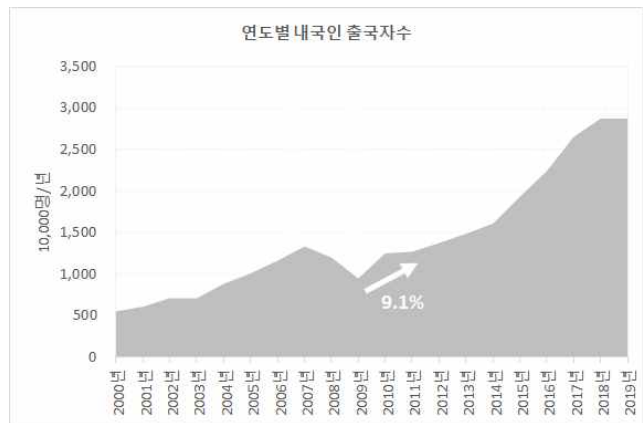
○ 국민 해외관광객은 지난 19년간 연평균 9.1% 증가하여 5.2배로 급증하였으나,
코로나19로 인하여 2020년 1분기에 전년 동기 대비 52.3% 감소함

- 국민 해외관광객은 2020년 1분기 370만 명으로 전년 동기 대비 52.3%
감소하였으며, 2020년 3월에는 14만 명으로 전년 동월 대비 93.5% 감소함

<국민 해외관광객 통계>

(단위 : 만 명)

구분	합계 (1분기)	1월	2월	3월
2020년	370	251	105	14
2019년	786	291	262	233
증감율 (%)	-52.3	-13.7	-60.0	-93.9



자료 : 한국관광공사, “국민해외관광객 주요 행선지 통계”

자료 : 한국관광공사, “한국인 출국통계”

○ 코로나19 이후 국외 관광객이 국내 관광객으로 전환되면 매주 도로를 이용하는
승용차가 13만 대 증가하고, 이는 고속도로 7차로가 처리할 수 있는 교통량임

- 코로나19 이후에도 국민은 국내보다 전염병 방역 및 의료시스템이 열악한
해외로의 관광을 두려워할 것이므로 국내 관광이 증가할 것으로 전망됨

- 국내 관광객 증가로 매주 주말 승용차 13만대=(월간국내전환관광객수
219만 명/4주×승용차 이용률 70.4%/평균재차인원 3명/대) 증가가 예상됨

<국내 관광의 주요이동수단>

(단위 : %)

승용차	버스	철도	항공	선박	기타	합계
70.4	11.8	10.9	4.8	1.8	0.3	100.0

자료 : 문화체육관광부(2019.5.), “2018년 국민여행조사”

SOC 사업에 대한 정부 예산 감소

□ 재난지원 지출 확대 및 경기침체로 인한 세수 감소로 당분간 정부의 SOC 사업 예산의 축소 전망

- 긴급재난지원금 마련을 위해 SOC 사업 예산이 삭감되어 대중교통 차내 혼잡률 완화 및 신도시 입주률 고려한 대중교통의 적기 공급에 차질 예상
- 국회에서 의결된 2020년 제2회 추가경정예산(2020.4.30) 긴급재난지원금은 12.2조 원이며, 지출구조조정(8.8조 원)과 국채발행(3.4조 원)으로 충당
- 지출구조조정(8.8조 원)의 사업비 삭감액은 국방사업비 9,897억 원(11.3%)으로 가장 크고, 다음으로 SOC 사업비 7,948억 원(9.1%)임

<2020년 제2회 추가경정예산 긴급재난지원금의 지출구조조정 주요 내용>

(단위 : 억 원)

구분	정부안 금액(a)	국회추가 금액(b)	국회 의결안(a+b)		
			금액	비율(%)	
총계	75,694	12,062	87,756	100.0	
소계	63,946	6,892	70,838	80.8	
지출 조정	1. 세출사업 삭감	35,946	42,838	48.9	
	① 정부기관 인건비 및 비용	6,952	8,138	9.3	
	② 금리·유가하락 소요	4,942	5,744	6.6	
	③ 사업비	24,052	28,956	33.0	
	- 국방	9,047	9,897	11.3	
	- SOC	5,804	7,948	9.1	
	- ODA	2,677	2,677	3.1	
	- 환경	2,055	2,055	2.3	
	- 농어업	1,693	1,693	1.9	
	- 산업	500	500	0.6	
	- 교육	200	200	0.2	
	- 기타	2,076	3,986	4.5	
	2. 공자기금의 외평기금 지출 축소(공공자금관리기금)	28,000	0	28,000	31.9
기금 재원 활용	소계	11,748	5,170	16,918	19.3
	- 주택금융신용보증기금	5,000		5,000	5.7
	- 주택도시기금	4,748	4,900	9,648	11.0
	- 농지관리기금	2,000		2,000	2.3
	- 한국장학재단 출연금 회수		270	270	0.3

자료 : 기획재정부, 보도자료(2020년도 제2회 추가경정예산안), 2020년도 제2회 추가경정예산 국회확정)

IV. 대중교통 안전성 강화를 위한 혼잡률 관리 필요

강력한 대중교통 혼잡률 완화 정책 필요

- 수도권 광역·도시철도는 혼잡률이 매우 높아 코로나19 이후 통근자가 대중교통을 안심하고 이용하기 위해서는 강력한 대중교통 혼잡률 완화 정책 필요
 - 우리나라 광역·도시 전철 용량은 1량에 160명(3명/㎡)이며, 서울 9호선 염창역-당산역 구간의 혼잡도는 237%³⁾(7명/㎡, 380명/량)로 국내 최고임
 - 세계보건기구(WHO)에서 장려하는 다른 사람과 1m 거리 두기를 적용하면 광역·도시 전철 용량은 1량에 50명(0.45명/㎡, 현재 용량의 약 30%)임
- 영국 런던에서는 코로나19 이후 대중교통 운영을 위한 기준용량을 버스는 대당 15명, 전철은 량당 21명으로 설정하고 런던대도시권 수송대책을 수립 중임
 - 런던교통국은 사회적 거리 두기(2m)를 기준으로 코로나19 이후 런던권 지하철(Tube) 용량은 15분당 5만 명(기존 용량 32.5만 명)으로 설정함
 - 런던교통공사는 버스의 대당 용량은 15명(기존 용량 85명), 빅토리아 노선의 지하철(Tube) 용량은 21명(기존 용량 125명)으로 설정함

<코로나19 이전 대중교통 혼잡률(런던, 서울)>

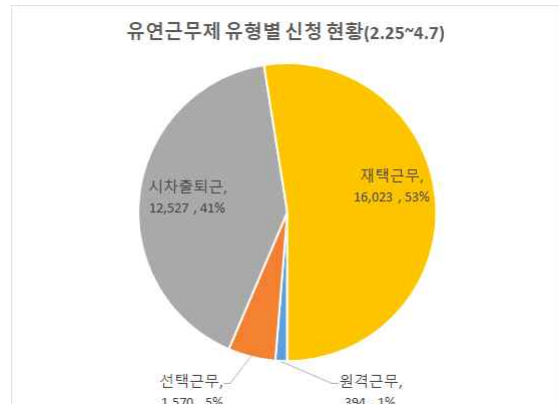
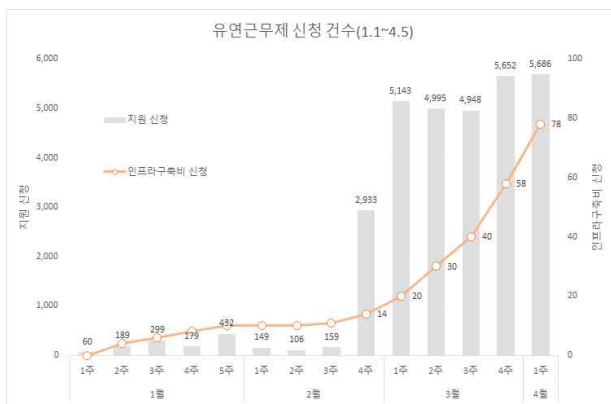


자료 : “Coronavirus:What will London Transport...”, BBC NEWS(2020.5.8) 자료 : “지옥철 서울 지하철9...”, 한국일보(2019.9.8.)

3) “최악의 지옥철 구간, 혼잡률 무려 237%...“2호선 아닌 9호선이?”, 스포츠 동아(2014.9.20.)

□ 코로나19로 물꼬를 튼 유연근로제가 일상화되도록 교통유발부담금 할인 제도 강화 및 스마트워크센터 추가 설치

- 코로나19로 인한 정부의 유연근무제 지원절차의 간소화 조치('20.02.25)를 시행한 이후 유연근무제 신청 건수 및 재택근무 인프라 구축 신청 기업 수 급증
 - 정부는 임신 중인 직원의 유연근무제 적극 활용 권고(민간, '20.02.25) 및 공무원 유연근무제 의무적 실시를 위한 지침 시달('20.03.12)
 - “사업장 내 사회적 거리 두기 지침('20.03.23)”을 배포하였으며, 지침에는 유연근무제 간접노무비 지원 및 재택근무 인프라 구축비 지원내용 포함
 - 유연근무제의 유형은 첨두시 출퇴근 통행 유발이 없는 재택근무(53%)가 가장 많고, 다음으로 첨두시 집중률을 낮추는 시차출퇴근(41%)이 많음
- 코로나19로 인하여 유연근무제를 체험한 기업주와 근로자가 계속 유지하기 위한 지원제도를 마련하고, 주거지 인근에 스마트 워크 센터 추가적 설치가 필요함
 - 정부와 경기도는 유연근무제를 도입하여 출퇴근 통행량이 감소한 입주기업 건물에 교통유발부담금 할인 기준을 마련하고, 조속히 시행해야 함
 - 정부는 생활패턴 변화로 공급이 초과된 공공건물(우체국 등)에 스마트워크센터를 추가 건설하고, 민간 업무/회의실 임대사업장 이용비용 지원제도 도입 필요



자료 : “임서정 고용노동부 차관, 재택근무 우수 사업장 방문하여 현장의견 청취”, 고용노동부 보도자료(2020.4.11.)

□ **코로나19 이후 통근자가 대중교통으로 회귀할 수 있도록 경기도 시내버스 등 대중교통 운영을 최대화**

- 2020년 4월 경기도 전체 시내버스 운행횟수는 전년 동기 대비 12.3% 감소, 운행 거리(대·km)는 전년 동기 대비 9.4% 감소함
- 코로나19 이후 통근자가 자발적으로 대중교통으로 회귀할 수 있도록 운영을 최대로 높여야 하며, 이를 위해서는 사전 차량 정비 및 운전자 확보가 필요함

<경기도 시내버스 운행실적 변화>

구분	2019.4.30(화) (a)	2020.1.7(화) (b)	2020.4.28(화) (c)	증감율1 [(c-a)/a]	증감율2 [(c-b)/b]
운행횟수(회)	57,370	55,177	50,318	-12.3%	-8.8%
운행거리(대·km)	2,840,123	2,758,908	2,572,580	-9.4%	-6.8%

자료 : 경기도 BMS

□ **경기도 대중교통 수단의 안전성 확보를 위하여 “경기도 대중교통 안심 이용 운행 원칙(의무 3, 권고 3)” 시행**

- 경기도 대중교통은 출퇴근시 생활속 거리 두기 기준의 혼잡률을 유지할 수 없으므로 다음과 같은 꼭 지켜야 할 3가지 의무 사항을 설정하여 운영함
 - ①경기도 대중교통(경기 시내버스, 마을버스, 경전철, 택시, 통근버스) 이용자는 반드시 차내에서 마스크를 착용하여야 한다.(마스크를 착용하지 않는 이용자는 승차 불가, 전철역 및 시내버스 차내에 마스크를 비치하여 부득이한 경우 마스크를 구매하여 대중교통을 이용할 수 있도록 한다.)
 - ②경기도 대중교통 차량(시내버스, 마을버스, 택시, 통근버스 등)은 운전자 안전격벽을 설치하여야 한다.
 - ③경기도는 전염병 단계별 차량 방역기준을 마련하고, 운수업체는 방역을 실시하여, 대중교통 이용자들이 방역기준과 방역결과를 볼 수 있도록 차량 내에 공지하여야 한다.

- 대중교통 운전기사, 이용자 본인 및 동승자가 안심하고 대중교통을 이용할 수 있도록 이용자가 지켜야 할 3가지 권고 사항을 설정하여 운영함
 - ①경기도 시내버스 및 마을버스 이용자는 출입문이 2개 있는 차량을 이용할 경우 후문으로 승·하차하여야 한다.
 - ②경기도 대중교통 이용자는 대중교통 차량 내에서 큰 소리로 이야기하거나, 전화 통화를 하지 않아야 한다.
 - ③경기도 대중교통 이용자는 승·하차시 살균 소독제로 손을 소독하거나 흐르는 물로 손을 깨끗이 씻어야 한다.(차내 살균 소독제 비치)

대중교통 혼잡을 완화를 위해 교통 인프라 확충

- 코로나19 이후 대중교통에서 승용차로 통근수단 전환을 예방하기 위하여 도심지 임시 자전거 차로(팝업 인프라) 확충
 - 세계 대도시는 통근자가 대중교통에서 승용차로의 전환을 예방하기 위하여 자전거 등이 이용 가능한 팝업 인프라(임시 자전거 차로)를 설치하고 있음
 - 코로나19로 인한 서울 도심의 공유 모빌리티(자전거, PM 등) 이용률 증가 현상을 지속적으로 유지하기 위하여 수도권 도심에 임시 자전거 차로 설치

<수도권 7개의 임시 자전거 차로(Pop-up Infra) 제안>

	도로명	연장(km)	공간유형
서울시	①종로축(청량리환승센터~홍대입구역)	13.0	양방향 2.0m씩 확보
	②청계천축(청계광장~동대문)	3.0	양방향 2.0m씩 확보
	③테헤란축(교대역~잠실역)	8.0	양방향 2.0m씩 확보
	④강남대로축(양재시민의숲~신사역)	6.0	양방향 2.0m씩 확보
수원시	⑤광교중앙로(법원사거리~상현역)	5.0	양방향 2.0m씩 확보
성남시	⑥판교역로	2.5	양방향 2.0m씩 확보
고양시	⑦고양대로(대화파트~농수산물 유통센터)	2.5	양방향 2.0m씩 확보

□ 코로나19 이후 장기적 대중교통 혼잡률 관리를 위해 GTX 사업을 민간투자사업으로 조속히 추진

- 수도권 2기 신도시 광역교통개선대책 사업비 집행률은 67%(2019.1 기준)로서 입주와 교통시설 준공 시기의 불일치로 도로 및 대중교통 혼잡 유발
- 계획 중인 수도권 3기 신도시 교통시설을 적기에 공급하기 위해서는 필수 광역교통시설 선정하고 적기에 공급되도록 제도적 장치 마련
 - 신도시 입주에 따른 대중교통 수단의 차내 혼잡률이 “기준 혼잡률” 이하를 유지하도록 하는 대중교통 시설을 신도시 필수 교통시설로 정의함
 - 신도시의 “광역교통개선대책 수립 지침”에 필수 교통시설은 입주 시기와 맞추어 공급하도록 구체적인 시행계획을 수립하도록 개정함
- 코로나19 이후 대중교통 혼잡률 완화 및 수도권 2·3기 신도시 필수 대중교통인 GTX의 조기 개통을 위해 민자사업으로 추진이 필요함
 - 긴급재난지원금 확보 및 경기침체로 인한 세수 감소로 SOC사업 예산 축소가 불가피한 상황에서 수도권 필수 교통시설의 공급이 지연될 수 있음



자료 : “2기 신도시 교통개선사업, 10조 미집행”, 경인일보(2019.5.29.)

주말 관광객의 경기도 유치 및 국내 항공노선 증회 운항

□ 수도권 주민들이 코로나19 이후 해외 관광에서 경기도 관광으로 전환되도록
경기도 관광시설 방역대책 수립

- 수도권 주민 중에서 해외 관광에서 국내 관광으로 전환하는 사람은 27만 명/주로 추정되므로, 이들을 경기도에서 유치할 수 있는 전략이 필요함
- 경기도는 수도권에서 가까워 거리 경쟁력은 확보하고 있으므로 “경기도 관광시설 방역기준”을 마련하여 시행하고, 이를 적극적으로 홍보해야 함

<홍콩관광청, 포스트 코로나 시대의 새로운 관광 시장 예측>

“포스트 코로나 시대에는 여행지 선택에 있어 선호도 및 행동이 ▲ 여행지의 교통, 호텔 및 기타 관광 시설 등의 공중위생이 최우선 순위가 될 것이며 ▲ 단거리 여행을 선호할 것이며 ▲ 웰니스 여행은 새로운 트렌드가 되는 등 관광 시장이 재편될 것으로 예상(후략)

자료 : “홍콩관광청, 포스트 코로나 시대의 새로운 관광 시장 예측해”, 트래블바이크뉴스(2020.5.9)

□ 수도권 주민들이 주말 국내 관광지로 여행 시, 승용차 이용을 대체할 수 있는 KTX 운행 확대 및 국내 항공노선 증회 운항

- 코로나19 이후 국외 관광객이 국내 관광으로 100% 전환 시 하루 승용차 교통량이 13만 대가 증가하고, 50% 전환 시 하루 승용차 6만 대가 증가 예상됨
- 수도권 주민들이 주말에 국내 관광지로 승용차를 이용하여 이동시 고속도로의 극심한 정체는 예상되므로 국내 항공노선의 증회 운항을 적극적으로 검토

<국내 항공노선의 운항횟수 및 승객수 추이>

구분	운항횟수		승객수	
	회/월	전년대비(%)	인/월	전년대비(%)
2016년 4월	15,579	-	2,707,291	-
2017년 4월	16,531	106	2,913,221	108
2018년 4월	16,311	99	2,919,625	100
2019년 4월	15,998	98	2,790,633	96
2020년 4월	9,389	59	1,208,393	43

자료 : 한국공항공사(<https://www.airport.co.kr>), “국내선 노선별 통계”

수도권 대규모 물류단지 조성 및 비대면 택배 송수신 생태계 구축

□ 수도권에 대규모 물류단지를 조성하여 택배 시장의 성장 지원 및 화물수송시스템 효율화

- 코로나19로 인하여 택배 시장이 급성장하였으며, 이에 따른 물류단지 수요를 충족시키기 위하여 접근성이 우수한 지역에 대규모 물류단지 조성이 필요함
 - 경기도내 진행 중인 물류단지는 10개소(경기남부 9, 경기북부 1)이며, 준비 중인 물류단지 4개소(경기남부 4)로 용인·광주·이천에 집중됨
 - 민간사업자가 접근성이 열악한 지역에 산발적으로 물류단지를 조성함에 따라 민원으로 사업추진이 늦고, 접근성 불량으로 물류수송의 비효율 유발
- 경기도내 물류단지 및 기업의 “화물정보 공개 시스템”을 구축하여 화물차량의 공차율을 선진국 수준으로 낮추어 화물수송시스템을 효율화함

<국가별 화물차량 공차율>

미국	영국	프랑스	한국(2013)
27.0%	28.7%	25.1%	40.2%

자료 : 조달청(2015), “정부계약물자 화물정보공개를 통한 화물차량 공차율 개선 타당성 조사 연구”

□ 경기도 신도시에 미래 국가 성장동력인 비대면 택배 시스템(자율주행 택배, 스마트키) 시범단지 조성

- 비대면 택배 시스템은 스마트키 및 자율주행 로봇, 무인택배함 등이 있으며 특정 지역의 모든 가구가 시스템을 갖추었을 때 더 효율적임
- 택배회사, 건설회사 및 경기도가 공동으로 3기 신도시에 비대면 택배 시스템 시범단지를 조성하여 국내 기업의 비대면 택배 시스템의 경쟁력 강화

[국가별 이동성 트렌드 보고서]

구 분	미국			일본			독일			프랑스			한국	
	운전	대중교통	도보	운전	대중교통	도보	운전	대중교통	도보	운전	대중교통	도보	운전	도보
20-1-13	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
20-1-14	103.0 ¹⁾	97.8	99.6	97.9	99.3	96.1	101.3	102.9	104.0	101.6	100.3	106.0	98.5	101.3
20-1-15	105.2	98.8	101.9	99.1	101.2	102.0	102.8	102.4	107.2	104.7	102.5	108.5	101.9	104.4
20-1-16	108.5	99.0	100.6	103.2	107.0	108.7	104.6	105.4	110.8	107.3	103.8	121.2	108.1	109.6
20-1-21	103.1	100.3	94.8	99.7	102.4	103.7	102.9	101.3	102.4	94.5	97.4	90.1	105.3	104.4
20-1-22	103.0	101.1	97.0	99.0	101.2	98.0	102.7	100.4	100.6	97.8	101.6	91.4	112.8	100.0
20-1-23	107.9	103.3	100.8	102.8	106.0	108.9	102.6	103.0	104.6	98.4	98.7	95.8	134.9	102.9
20-1-28	101.5	97.1	94.0	99.1	100.7	103.9	105.2	101.1	98.5	92.9	96.8	84.9	97.5	103.6
20-1-29	102.2	97.5	94.4	101.3	102.5	111.0	102.8	99.9	99.9	97.9	102.1	95.1	95.8	99.1
20-1-30	107.6	100.7	100.0	101.8	103.5	109.2	105.2	102.8	106.3	97.2	102.4	93.9	104.6	109.8
20-2-4	102.0	97.6	93.8	103.7	108.0	116.7	107.7	104.7	105.5	93.9	100.4	86.3	77.3	74.2
20-2-5	101.8	98.3	94.5	103.1	105.2	109.4	106.6	101.3	108.8	99.2	107.6	94.1	76.9	69.4
20-2-6	107.7	101.2	97.6	105.1	108.2	111.7	105.3	102.0	109.2	99.5	106.8	99.2	76.8	72.2
20-2-11	106.8	100.6	96.1	112.0	113.3	119.7	108.4	105.7	104.0	95.7	105.2	86.8	80.7	76.3
20-2-12	109.0	102.1	99.8	109.2	112.3	121.4	108.8	106.4	108.2	100.0	109.0	93.8	84.5	81.8
20-2-13	118.4	106.7	108.3	111.0	114.1	125.0	112.4	112.3	112.4	101.4	112.0	95.6	85.2	84.3
20-2-18	109.5	104.6	100.2	111.2	112.0	122.6	109.4	140.2	115.7	100.8	118.5	95.9	82.7	79.8
20-2-19	110.9	105.2	103.2	112.6	112.5	124.3	110.8	132.2	109.6	102.0	116.3	94.0	81.4	79.7
20-2-20	114.9	106.2	106.3	116.8	116.3	127.0	108.1	135.3	121.5	104.3	118.5	99.2	79.4	75.1
20-2-25	110.3	100.1	103.0	107.0	104.6	112.8	105.4	128.7	106.8	99.4	115.9	89.4	62.3	54.2
20-2-26	112.4	100.5	101.8	107.5	102.4	111.5	104.4	123.8	99.9	100.5	120.4	90.6	61.5	50.6
20-2-27	118.9	103.0	107.8	103.3	97.6	104.8	110.5	128.0	104.6	99.8	121.5	90.9	55.9	41.8
20-3-3	113.0	100.3	104.8	103.2	98.0	103.5	104.1	116.1	103.3	92.8	106.9	83.6	53.4	37.5
20-3-4	113.1	101.5	104.6	106.0	100.4	110.0	102.9	114.8	101.9	95.1	109.3	82.8	52.8	35.8
20-3-5	119.7	103.5	111.7	110.8	104.2	117.3	105.3	117.3	102.6	95.6	112.0	83.0	53.6	39.0
20-3-10	111.3	92.5	103.1	116.1	109.5	126.1	100.2	106.7	90.7	88.2	98.7	77.5	56.0	39.8
20-3-11	111.0	90.0	102.3	117.8	112.0	132.6	97.1	101.5	96.4	90.4	104.3	84.7	55.0	39.2
20-3-12	108.5	79.1	96.4	115.5	110.5	130.3	87.9	91.8	89.8	82.5	92.1	79.3	55.2	43.0
20-3-17	77.0	43.6	64.1	123.3	115.7	136.8	63.7	50.7	62.0	31.7	16.6	18.2	54.4	39.1
20-3-18	72.8	39.6	59.3	127.6	118.0	138.7	59.5	46.2	58.0	23.1	13.6	17.2	53.2	37.4
20-3-19	70.2	36.8	56.3	152.8	127.6	142.9	54.9	39.2	52.0	22.4	12.7	18.1	54.9	39.5
20-3-24	55.5	27.9	46.3	128.2	118.8	141.1	45.5	31.0	43.9	22.5	12.1	17.6	56.4	42.8
20-3-25	55.2	26.9	46.0	128.8	118.0	142.0	46.5	31.4	43.8	22.2	11.8	16.1	55.2	40.6
20-3-26	56.8	27.1	48.3	121.4	109.6	123.4	48.1	31.4	45.8	22.1	11.6	15.1	54.3	39.1
20-3-31	54.0	25.5	45.1	97.8	93.6	94.5	52.7	35.1	47.9	23.7	12.0	14.1	58.4	43.7
20-4-1	55.5	25.2	47.4	98.4	92.4	98.5	53.3	33.5	50.5	23.9	11.9	14.7	59.1	42.1
20-4-2	55.6	24.7	47.1	99.6	91.6	101.0	53.2	33.8	50.8	24.2	11.9	14.6	59.1	44.4
20-4-7	55.3	24.7	48.7	83.7	73.9	79.3	60.3	40.6	66.4	26.3	12.5	16.2	59.7	41.1
20-4-8	56.2	24.5	48.8	81.2	70.7	75.5	61.9	40.0	67.9	26.5	12.2	16.2	59.1	41.3
20-4-9	56.9	23.7	46.3	79.8	68.0	72.3	58.9	38.5	65.3	26.9	12.1	16.7	58.8	44.6
20-4-14	59.3	24.4	48.7	78.4	64.8	72.9	61.2	41.6	55.1	30.2	13.7	17.4	68.2	54.3
20-4-15	63.0	24.2	50.4	77.5	63.6	70.8	63.0	43.2	63.2	30.8	13.6	18.1	58.9	43.4
20-4-16	64.1	24.1	50.6	73.7	60.3	64.3	65.5	44.8	69.2	31.1	13.8	18.2	58.8	39.1
20-4-21	65.0	25.1	51.9	70.5	57.2	62.5	68.0	44.9	66.5	33.3	15.8	18.6	57.6	37.9
20-4-22	66.5	25.1	52.9	69.6	55.7	60.4	69.7	46.9	68.9	33.9	15.5	19.2	60.3	40.8
20-4-23	68.0	25.1	52.9	70.4	56.4	60.3	70.3	47.3	72.2	34.3	15.3	19.7	63.5	43.2
20-4-28	71.3	27.3	57.6	69.1	56.2	69.0	69.0	46.4	59.8	45.7	18.4	19.2	67.8	46.2
20-4-29	71.9	26.8	56.7	73.1	58.6	69.1	70.6	45.6	59.0	42.3	18.1	19.0	93.0	58.2
20-4-30	75.0	26.7	57.8	75.3	60.9	70.4	70.3	45.1	60.1	39.5	17.4	18.9	89.9	61.1
20-5-5	80.6	29.8	64.8	64.7	51.4	53.2	77.4	54.6	71.7	44.3	21.7	22.3	69.5	51.7
20-5-6	81.5	29.5	64.3	71.5	58.8	63.3	79.3	55.4	76.5	46.1	22.8	24.8	73.0	53.2
20-5-7	85.9	30.1	68.9	77.0	62.9	71.6	81.7	56.7	79.5	47.0	23.5	25.5	74.6	54.7

주 : 1) 일자별 Apple 지도에서 경로 안내 요청량으로 2020년 1월 13일의 양을 100으로 했을 때의 값

자료 : AppleMaps, "이동성 트렌드 보고서" <https://www.apple.com/covid19/mobility>