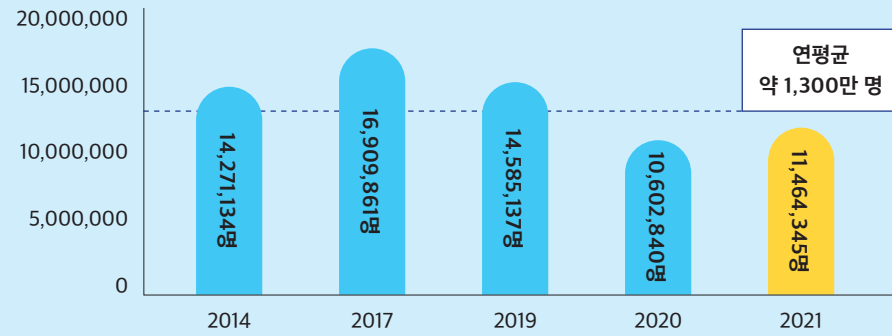


연평균 연안 여객선 이용객수, 1,300만 명

(한국해양교통안전공단,
2022, <연안여객선 통계>)

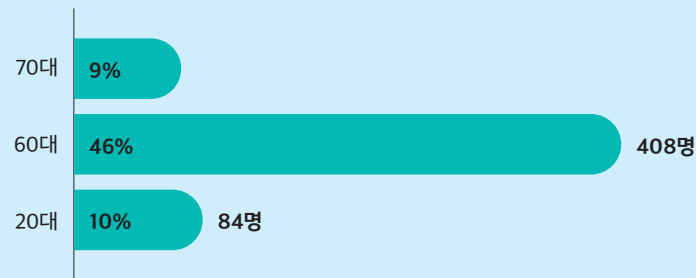
여객선 이용객수



여객선을 운영하는 업체는 2019년에 59곳, 2021년에는 61곳으로 증가했지만 이중 2021년에 1척에서 2척을 운영하는 업체는 모두 36곳으로 59%에 해당했습니다. 제주도 및 백령도 등 장거리 항로 운항선사 외에는 대부분 영세하고 소규모 업체인 셈인데요.

세월호 침몰 사고 이후 선령 제한 강화로 20년 이상 여객선의 선령은 낮아졌습니다. 2013년에 20년 이상인 여객선이 122척(174척 중 70%)이었다면 2021년에는 26척(164척 중 15%)이었는데요. 또 다른 문제는 고령화 추이가 지속되고 있다는 점이에요. 향후 우리나라 국민 연령대의 고령화가 심화된다면 선원 연령 또한 영향을 받을 수밖에 없답니다.

선원 평균 연령층



여객선은 육지와 연결되는 유일한 교통수단임에도 기상악화 등의 이유로 뱃길이 자주 끊겨 섬 주민들이 고통을 받고 있기도 합니다.

연간 여객선 결항일

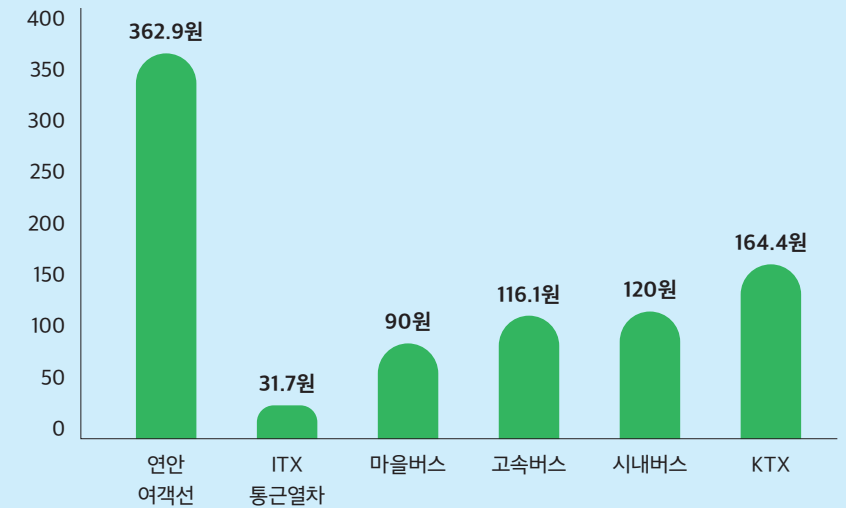
울릉도 - 포항 147일	백령도 - 인천 93일	거문도 - 여수 91일
------------------	-----------------	-----------------

여객선과 다른 교통수단의 운임요금 차이, 최소 3배

(이투데이, 2022. 10. 8,
<3년 후 도심 하늘에는
UAM 나는데 섬 80곳엔
여객선도 안 다닌다>)

km당 단위 운임요금

(단위 : km당 운임)



여객선은 섬과 섬, 섬과 육지를 오가는 교통수단입니다. 섬 464곳, 약 82만명이 거주하는 우리나라의 섬, 연안 여객선을 이용하는 운임이 수도권 전철, 고속버스와 비교하면 3배, ITX 통근열차에 비교하면 무려 10배나 높다는 사실 알고 계셨나요?

대중교통 예산 지원액



여객선 요금이 비싼 이유는 무엇일까요? 사실 여객선 자체가 대중교통으로 대우 받기 시작한 지가 이제 겨우 2년밖에 되지 않았어요. 2020년 10월 8일에 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」이 개정되면서부터 겨우 대중교통으로 인정받기 시작했거든요. 그럼에도 불구하고 2022년 예산 기준 104개 항로 전체에 대한 지원액은 연안여객항로안정화 지원에 74억 원, 도서민 여객선 운임지원 146억 원 등 총 220억 원에 불과합니다. 여객선 요금 문제를 해결하고, 해상 교통의 안전을 확보해 불합리한 제도를 바꾸기 위해 시급히 여객선 공영제가 시행돼야 할 때입니다.

