

KTX 공주역 이용객 모니터링 (2020년 상반기)

김 양 중

충남연구원 경제산업연구실 연구위원
kyj0509@cni.re.kr

CONTENTS

1. 연구배경 및 목적
2. 승하차자 이동경로
3. 관광객 이용실태
4. 공주역 인지도 및 만족도
5. 요약 및 정책제언

요약

- 6월 15일~24일간 KTX 공주역 이용객을 대상으로 설문조사를 실시하였으며, 10일간 총 958명이 설문에 응답
- 설문결과 아직까지 그 이용률은 기대에 못 미치고 있지만, 초기 수요가 매우 부족했던 KTX 공주역은 전국 65개 시군구의 사람들이 이용하는 역으로 변모되고 있음
 - 충청도와 공주시의 노력이 조금씩 공주역을 변모시키고 있지만, 아직까지 입지적인 한계로 인해 큰 성과를 보이지는 못하는 실정
- 이용 승객들을 대상으로 하는 모니터링 결과는 공주역의 약점을 발견하고 보완하는 데 기초자료가 될 것이며, 승객들의 니즈(needs)를 반영해 인력과 자원을 투입해야 할 것임
 - 특히 시군을 연결하는 대중교통 서비스의 확대는 3년 연속 승객들이 가장 필요하다고 느낄 만큼 개선이 시급한 분야이지만, 이용승객이 적어 확대가 어려운 악순환이 지속되고 있음
 - 또한 대중교통의 확대도 필요하지만 KTX의 장점이 빠름인데 인근 시군까지의 이동시간이 오래 걸린다면 그 장점이 전부 상쇄될 수 있기 때문에 주변도시와의 연결도로 직선화도 지속 추진해야 할 것임
 - 역내 편의시설 등은 조금씩 개선되어지는 것으로 여겨지나, 아직까지도 많은 사람들이 불편을 느끼는 부분이기 때문에 관광 플랫폼에 다양한 콘텐츠를 개발하고 이용할 수 있도록 해야 할 것임
- 역내시설의 개선과 대중교통의 확대도 중요하지만 적극적으로 이용수요를 늘리는 정책발굴이 더욱 중요한 시점이라고 할 수 있음

01

연구배경 및 목적

1. 연구의 배경 및 목적

- 철도이용객은 2004년부터 지속적으로 증가하고 있고, 특히 KTX의 이용객은 일반열차에 비해 더욱 큰 폭으로 증가하고 있음

〈표 1〉 철도 이용객 현황

(단위: 명, %)

구분			2017	2018	증가율
			인원 (명)	인원 (명)	
합계	소계	소계	147,309,211	157,472,005	6.90
정기	고속열차(KTX)	소계	3,025,768	3,241,398	7.13
	고속열차(SRT)	소계	-	726,163	
	새마을	소계	482,460	509,002	5.50
	무궁화	소계	5,656,574	5,716,504	1.06
	통근열차	소계	12,662	7,900	-37.61
비정기	고속열차(KTX)	특실	5,082,634	5,163,079	1.58
		일반실	49,619,971	56,114,421	13.09
		입석	1,440,814	1,834,257	27.31
		기타	661,780	688,039	3.97
	SRT	특실	1,450,336	1,608,381	10.90
		일반실	18,016,395	20,352,652	12.97
	새마을	특실	697,769	575,311	-17.55
		일반실	9,102,007	9,207,564	1.16
		입석	431,094	419,458	-2.70
		기타	42,024	40,581	-3.43
	무궁화	특실	446,327	404,666	-9.33
		일반실	45,725,888	45,935,645	0.46
		입석	4,824,889	4,423,736	-8.31
		기타	128,095	121,455	-5.18
	통근열차	자유석	461,720	381,793	-17.31
		기타	4	-	

자료: 통계청/선별 여객수송실적

- KTX 일반실의 2018년 증가율은 13.09%로 새마을호 일반실 증가율 1.16%와 무궁화호 일반실 증가율 0.46%를 크게 상회
- 이처럼 KTX와 SRT의 이용률은 2017년 대비 크게 증가하였지만, 아직까지 KTX 공주역의 이용률은 기대에 못 미치는 수준
- 본 연구에서는 KTX 공주역의 승하차 승객을 대상으로 그들의 이동경로를 파악하고, 관광객을 포함한 이용객을 대상으로 개선사항을 모니터링 함으로써 공주역 활성화를 위한 기초자료를 제공하고자 함

2. 설문개요 및 기초통계

- 본 연구에서는 6월 15일~24일간 조사된 설문조사 자료를 활용하였음
- 공주시에서는 매년 상·하반기 KTX 공주역 승하차자를 대상으로 일주일간 설문 조사를 수행하고 있으며, 이번 설문에서는 10일간 총 958명이 설문에 응답

〈표 2〉 성별 분포

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
남성	538	56.2
여성	420	43.8

- 남성이 56.2%였고 여성이 43.8%로 조사되었음

〈표 3〉 KTX 공주역 방문 목적

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
귀가/귀사	332	34.7
통근	21	2.2
통학	45	4.7
출장/연수	160	16.7
친지방문	187	19.5
관광(여행)	64	6.7
등산	6	0.6
병원방문	32	3.3
기타(배웅, 마중 등)	111	11.6

- 승하차객 방문목적은 귀가/귀사가 34.7%로 가장 높게 나타났고, 친지방문(19.5%), 출장/연수(16.7%) 순으로 나타났음
 - 특이점은 배웅이나 마중비율이 매우 높게 나타나고 있는데, 이는 대중교통이 불편하기 때문에 자가용으로 배웅이나 마중이 필요하기 때문으로 여겨짐

〈표 4〉 연령별 분포

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
10대	8	0.8
20대	198	20.7
30대	184	19.2
40대	220	23.0
50대	227	23.7
60대 이상	121	12.6

- 연령별 분포를 살펴보면 50대가 23.7%로 가장 높게 나타났고, 40대(23.0%), 20대(20.7%) 순으로 나타났음
 - 20대 비중이 30대보다 높은 것은 통학의 영향이 반영된 것으로 여겨짐

〈표 5〉 직업별 분포

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
학생	149	15.6
자영업	115	12.0
회사원	335	35.0
주부	137	14.3
공무원	51	5.3
농수산업	67	7.0
판매/서비스업	45	4.7
전문직	19	2.0
도소매업	16	1.7
무직	24	2.5

- 직업별 분포를 살펴보면 회사원의 비중이 35.0%로 가장 높았고, 학생(15.6%)과 주부(14.3%)순으로 나타났음
 - 회사원의 비중이 높은 것은 방문목적 중 출장/연수의 비중이 16.7%로 높기 때문으로 여겨짐

- 또한 20대 학생의 비중이 높은 것은 지역 국립대인 공주대의 영향으로 여겨짐

<표 6> 지역별 분포

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
강원도	1	0.1
경기도	76	7.9
광주광역시	38	4.0
대구	1	0.1
대전	16	1.7
부산	1	0.1
서울	115	12.0
세종	19	2.0
인천	6	0.6
전남	57	6.0
전북	137	14.3
충남	460	48.0
충북	31	3.2

- 지역별 분포는 충남이 48.0%로 가장 높게 나타났고, 전북(14.3%), 서울(12.0%), 경기(7.9%) 순으로 나타났음
- 마중이나 배웅을 제외한 승차자는 436명이 조사되었으며, 하차자는 428명이 조사되었음

02 승하차자 이동경로

1. 승차자 이동동선

〈표 7〉 시도간 승차자 통계

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
대전	7	1.6
세종	12	2.8
충남	417	95.6

- KTX 공주역 승차자는 충남의 비중이 95.6%로 가장 높게 나타났음
 - KTX 공주역 승차자는 충남 내에서 온 비중이 대부분
 - 대전과 세종의 비중은 아직까지 낮은 편인데 이는 이들 지역의 KTX와 고속버스가 대체재의 역할을 충분히 수행하고 있기 때문으로 여겨짐

〈표 8〉 시군간 승차자 통계

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
계룡시	4	0.9
공주시	253	58.0
논산시	83	19.0
부여군	61	14.0
청양군	16	3.7
고운동	2	0.5
도담동	3	0.7
보람동	1	0.2
새롬동	1	0.2
아름동	3	0.7
장군면	1	0.2
한솔동	1	0.2
유성구	7	1.6

- 시군별¹⁾로 살펴보면 공주시가 58.0%로 가장 높게 나타났고, 논산시(19.0%), 부여군(14.0%) 청양군(3.7%) 순으로 나타났음
- 시군별로 살펴보면 KTX 공주역은 공주시, 논산시, 부여군에서의 이용률이 매우 높음

〈표 9〉 승차자 도착역

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
광명역	35	8.0
광주송정역	39	8.9
구례역	7	1.6
나주역	5	1.2
남원역	10	2.3
목포역	17	3.9
부산역	1	0.2
서울역	38	8.7
순천역	13	3.0
여수엑스포역	5	1.2
여수역	3	0.7
여천역	2	0.5
오송역	30	6.9
용산역	73	16.7
익산역	44	10.1
전주역	29	6.7
정읍역	20	4.6
천안아산역	37	8.5
행신역	28	6.4

- 도착역은 용산역이 16.7%로 가장 높게 나타났고, 익산역(10.1%), 광주송정역(8.9%), 서울역(8.7%), 천안아산역(8.5%) 순으로 나타났음
- 도착역은 서울의 경우 서울역보단 용산역의 비중이 높게 나타났음

1) 대전시는 구단위, 세종시는 구가 없어 동단위로 분석

〈표 10〉 승차자 방문 시도

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
경기도	68	15.6
광주광역시	38	8.7
부산	2	0.5
서울	104	23.9
인천	2	0.5
전남	53	12.2
전북	103	23.6
충남	36	8.3
충북	30	6.9

- 방문하고자 하는 시도는 서울이 23.9%로 가장 높게 나타났고, 전북(23.6%), 경기(15.6%), 전남(12.2%) 순이었음
- KTX 공주역 승차자는 서울과 전북으로의 이동이 20%이상으로 높게 나타남

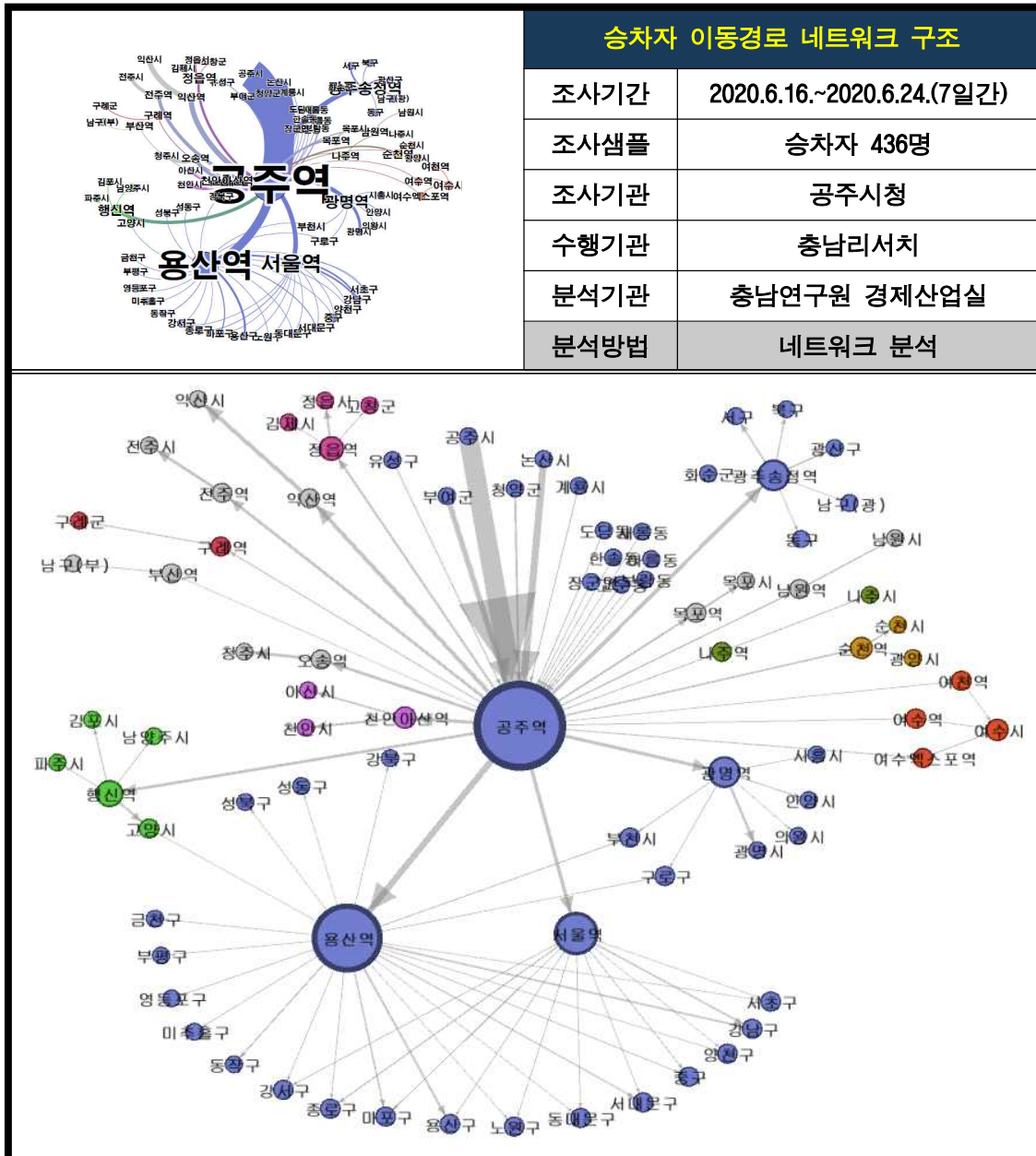
〈표 11〉 승차자 방문 시군

(단위: %)

구분	백분율	시군구	백분율
강남구	3.9	부평구	0.2
강북구	0.2	북구	1.6
강서구	0.7	서구	3.2
고양시	4.6	서대문구	2.3
고창군	0.2	서초구	0.5
광명시	5.3	성동구	0.2
광산구	3.0	성북구	0.2
광양시	0.2	순천시	2.8
구례군	1.6	시흥시	0.5
구로구	0.5	아산시	3.2
금천구	0.2	안양시	1.4
김제시	0.5	양천구	0.7
김포시	1.4	여주시	2.3
나주시	1.2	영등포구	0.5
남구	0.7	용산구	4.1
남양주시	0.2	의왕시	0.2
남원시	2.3	익산시	10.1
노원구	0.5	전주시	6.7
동구	0.7	정읍시	3.9
동대문구	0.7	종로구	2.1
동작구	1.6	중구	1.8
마포구	3.2	천안시	5.1
목포시	3.9	청주시	6.9
미추홀구	0.2	파주시	0.5
부천시	1.6	화순군	0.2

- 서울의 경우 강남구로의 이동이 가장 높게 나타났고, 경기도의 경우 고양시의 비율이 가장 높게 나타났음

〈표 12〉 승차차 네트워크 구조



2. 하차자 이동동선

〈표 13〉 시도간 하차자 통계

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
경기도	68	15.9
광주	33	7.7
서울	96	22.4
인천	4	0.9
전남	56	13.1
전북	118	27.6
충남	28	6.5
충북	25	5.8

- KTX 공주역 하차자는 전북의 비중이 27.6%로 가장 높게 나타났으며, 서울(22.4%), 경기도(15.9%) 순

〈표 14〉 하차자 출발역

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
곡성역	1	0.2
광명역	45	10.5
광주송정역	35	8.2
구례역	4	0.9
나주역	9	2.1
남원역	8	1.9
목포역	16	3.7
서울역	32	7.5
순천역	8	1.9
여수엑스포역	12	2.8
여수역	3	0.7
오송역	25	5.8
용산역	66	15.4
익산역	49	11.5
전주역	31	7.2
정읍역	31	7.2
천안아산역	28	6.5
행신역	25	5.8

- 하차자의 출발역은 용산역이 15.4%로 가장 높게 나타났으며, 익산역(11.5%), 광명역(10.5%) 순으로 나타났음

〈표 15〉 하차자 방문시도

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
대전	5	1.2
세종	15	3.5
충남	408	95.3

- 하차자 방문시도는 충남이 95.3%로 가장 높게 나타났고, 세종(3.5%), 대전(1.2%) 순으로 나타났음
 - 하차자의 경우 대전으로 이동하는 비중은 1.2%로 매우 낮게 나타났고, 세종으로의 이동도 적은 편
 - KTX 역이 없는 세종시로도 이동자가 적는데, 이는 세종시 방문자의 경우 오송역을 이용하기 때문으로 여겨짐
 - 따라서 공주~세종 BRT노선을 구축하여, 세종시 방문자를 공주역으로 유인할 필요성이 있음

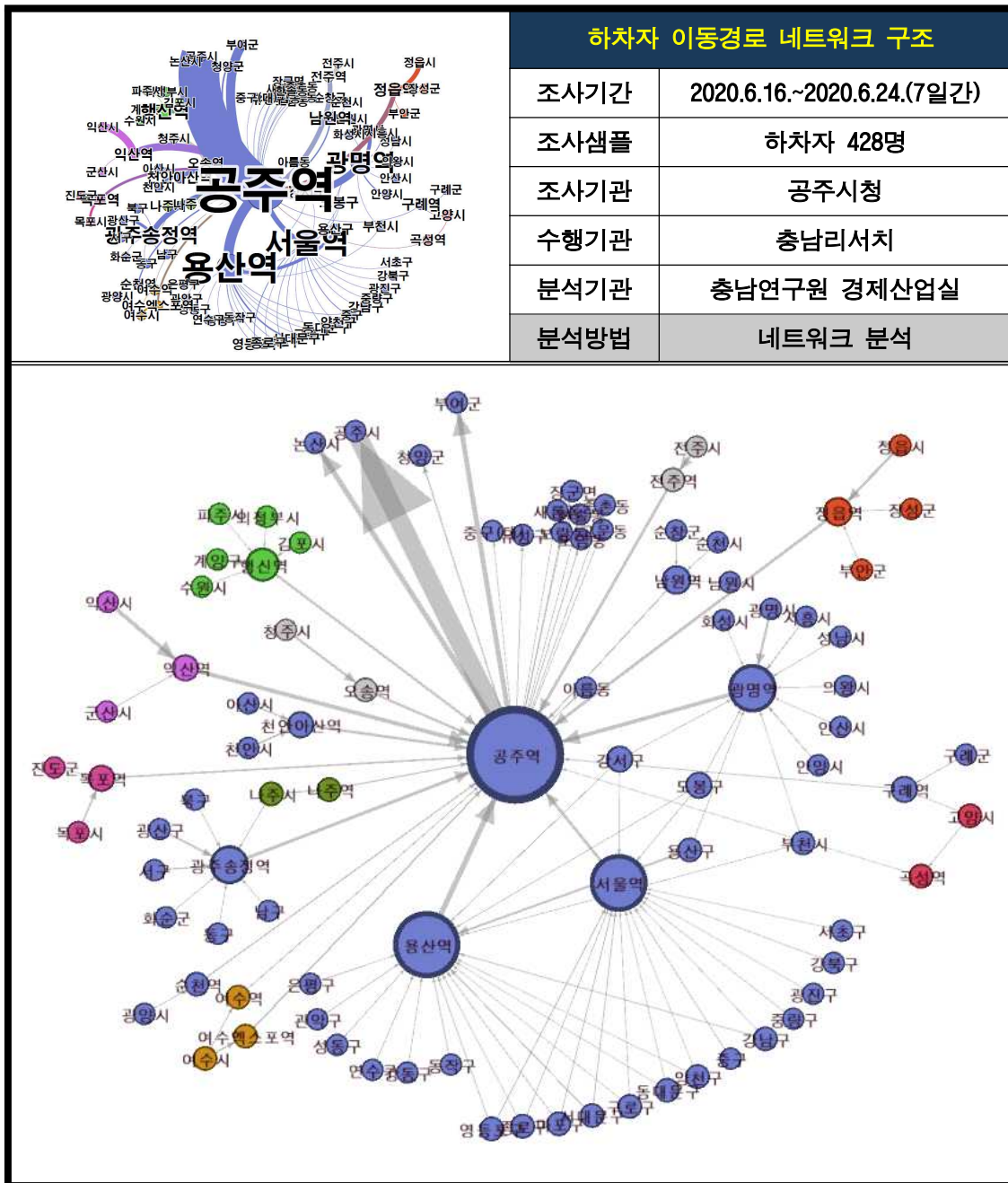
〈표 16〉 하차자 방문시군

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
계룡시	4	0.9
고운동	1	0.2
공주시	270	63.1
논산시	64	15.0
도담동	4	0.9
보람동	1	0.2
부여군	60	14.0
새롬동	1	0.2
아름동	4	0.9
유성구	4	0.9
장군면	1	0.2
종촌동	2	0.5
중구	1	0.2
청양군	10	2.3
한솔동	1	0.2

- 시군구(동) 별로 살펴보면 공주역이 위치한 공주시의 방문비중이 63.1%로 가장 높게 나타났고, 논산시(15.0%), 부여군(14.0%) 순으로 나타났음
 - 청양군과 계룡시의 비중이 낮는데 이는 시군의 인구수에도 영향이 있겠지만 대중교통이 불편한 이유도 있을 수 있음

〈표 17〉 하차차 네트워크 구조



3. 교통수단

<표 18> 공주역까지 이동시 교통수단

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
자가용	319	60.3
시내버스	87	16.5
시외버스	19	3.6
택시	84	15.9
관광버스	1	0.2
렌터카/공유카	19	3.59

- 공주역까지 오실 때 교통수단으로는 자가용이 60.3%로 가장 높게 나타났고, 시내버스가 16.5%, 택시가 15.9%로 나타났음
 - 자가용의 비중이 타역사보다 매우 높게 나타나고 있는데 이는 무료주차장이 잘 갖추어져 있기도 하지만 아직까지 버스 등 대중교통이 불편하기 때문으로 여겨짐

<표 19> 공주역에서 목적지로 이동시 교통수단

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
자가용	301	57.8
시내버스	91	17.5
시외버스	19	3.7
택시	86	16.5
렌터카/공유카	23	4.4
시티투어	1	0.2

- 공주역에서 목적지로 이동시 교통수단으로는 자가용이 57.8%로 가장 높게 나타났고, 시내버스가 17.5%, 택시가 16.5%로 나타났음
- 대중교통 수단인 버스와 비교하여 자가용이나 택시의 이용 비중이 상당히 높은 것을 알 수 있음

03 관광객 이용실태

- 코로나19로 인한 사회적 거리두기 시기에 설문조사 기간 동안 조사된 관광객 수는 46명에 불과
 - 지역축제가 모두 취소되어 축제로 인한 관광객 수가 크게 감소하였음

〈표 20〉 관광목적

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
지역 축제 또는 관련 지역방문	2	4.3
세계유산방문, 사찰방문 등	39	84.8
지역체험 프로그램 참여	0	0.0
시티투어	5	10.9

- 관광목적으로는 세계유산방문, 사찰방문 등 여행이 84.8%로 가장 높게 나타났고, 시티투어가 10.9%로 나타났음
 - 코로나19로 지역 체험프로그램에 참여하는 관광객은 조사기간 동안 없는 것으로 나타났음
- 다만 세계유산방문 이외에 시티투어 관광객도 증가하는 것으로 나타나 공주시에서 추진하고 있는 한옥마을 등 원도심 활성화 정책에 효과가 나타나는 것으로 여겨짐
 - 시티투어와 관련하여 다양한 프로그램이 개발된다면 공주역을 통한 방문객을 더욱 늘릴 수 있을 것으로 여겨짐
- 관광시 방문지로는 공산성이 24.4%로 가장 높게 나타났고, 송산리 고분군이 14.3%로 다음 순이었음

〈표 21〉 주요 방문지

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
백제문화제축제장(금강)	2	1.2
송산리 고분군	24	14.3
공산성	41	24.4
마곡사	11	6.6
계룡산	19	11.3
갑사	7	4.2
석장리축제장(석장리박물관)	16	9.5
금학생태공원	8	4.8
국립공주박물관	15	8.9
원도심(제민천)	3	1.8
한옥마을	22	13.1

- 특히 한옥마을의 경우 13.1%로 새로운 관광명소로 부상하는 것으로 나타나, 한옥의 지속적인 관리와, 한옥관련 콘텐츠 개발이 필요한 시점이라고 할 수 있음

〈표 22〉 지난 2년간 방문 횟수

(단위: 회)

평균	표준편차	최솟값	최댓값
1.74	0.88	1	4

- 지난 2년간 방문횟수는 평균 1.74회 정도로 나타났으며, 최대 4회까지 방문한 것으로 나타났음
- 또한 46명 모두 관광상품보다는 자유여행으로 방문한 것으로 나타났는데 이는 코로나19로 인해 단체관광 프로그램이 중단되었기 때문으로 여겨짐

〈표 23〉 관광 동반자

(단위: %)

구분	혼자	연인과 둘이	가족들과	친구들과
남성	4.76	4.76	52.38	38.10
여성	4.00	4.00	40.00	52.00
전체	4.4	4.4	45.7	45.7

- 가족 및 친구들과 관광을 온 경우가 대부분이었으며, 여행의 성격은 친목여행이 95.2%로 매우 높게 나타났음
 - 코로나19 기간임에도 불구하고 개인여행보다는 가족 및 친구들과의 관광이 많아 가족단위 체험프로그램 개발이 필요

- 남성의 경우는 가족들과 관광을 온 비중이 더 높았고, 여성의 경우 친구들과 관광을 온 경우가 더 높게 나타남

〈표 24〉 관광지까지 교통수단

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
자가용	18	39.1
시내버스	3	6.5
시외버스	1	2.2
택시	9	19.6
렌터카/공유카	14	30.4
시티투어버스	1	2.2

- 관광지까지의 교통수단은 자가용의 비중이 39.1%로 가장 높았는데, 이는 공주시에 거주하는 지인의 차를 이용하는 경우로 여겨져 이를 제외하면, 렌터카나 공유카의 비중이 가장 높은 것으로 나타남
 - 또한 택시의 비중도 높는데 인근 관광지까지의 거리를 생각할 때 비용적인 문제가 발생할 수 있어, 시티투어버스나 시내버스의 확대가 필요
 - 대부분의 관광객을 시티투어버스로 유인하는 정책이 필요함

〈표 25〉 공주역에서 관광지까지의 접근성

(단위: 명, %)

구분	빈도	백분율
불편	21	45.7
보통	11	23.9
좋음	14	30.4

- 공주역에서 관광지까지의 접근성은 불편하다는 응답이 45.7%로 가장 높게 나타남
 - 공주시는 관광지까지의 접근성 개선을 위한 대중교통 노선확대 및 배차간격 조정이 필요하며, 주말 관광객을 위해서는 시티투어버스를 적극 홍보할 필요성 있음
- 그러나 좋다는 의견도 30.4%로 높은 편이었는데 이는 공주시에 거주하는 지인의 차로 이동했기 때문으로 여겨짐
- 돌아갈 때의 교통수단은 공주역 KTX가 100% 나타나, 관광 및 체험 프로그램의 이동경로 상 최종 도착지는 공주역이 되어야 할 것임

04 공주역 인지도 및 만족도

〈표 26〉 공주역 인지계기

(단위: %)

구분	남성	여성	전체
온라인 · SNS를 통해	13.6	12.9	13.3
홍보물을 통해(버스, 지하철, 기차역 책자 등)	18.3	9.1	14.2
지역에 있는 역이어서	34.9	38.1	36.3
여행사를 통해	0.0	0.2	0.1
TV나 라디오를 통해	15.9	17.9	16.7
지인 소개	17.4	21.9	19.4

- 공주역 인지계기는 지역에 있는 역이어서가 36.3%로 가장 높게 나타났으며, 지인소개가 19.4%로 다음 순이었음
- TV나 라디오, 홍보물을 통한 인지계기도 각각 16.7%, 14.2%로 나타나고 있지만 여행사를 통한 인지계기는 0.1%에 불과
 - 코로나19로 관광객이 크게 줄었기 때문이기도 하지만, 여행사와 연계한 관광상품도 부족한 것으로 여겨짐
- 다만 남성의 경우 버스나 지하철 등 홍보물을 통한 인지계기가 여성보다 높게 나타났음

〈표 27〉 SNS 이용매체

(단위: %)

구분	남성	여성	전체
블로그	33.3	37.5	35.1
유튜브	32.1	33.9	32.8
페이스북	14.1	5.4	10.5
인스타그램	20.5	19.6	20.2
기타	0.0	3.6	1.5

- SNS 이용매체의 경우 블로그가 35.1%로 가장 높게 나타났으며, 유튜브, 인스타그램 순으로 나타남
 - 여성의 경우 블로그 비중이 남성보다 높았고, 남성의 경우 페이스북의 이용비중이 여성보다 높게 나타났음

〈표 28〉 고속버스보다 KTX를 선택한 이유

(단위: %)

구분	남성	여성	전체
빠르게 도착할 수 있어서	66.3	61.7	64.3
KTX역이 집에서 가까워서	12.1	12.1	12.1
더 많은 관광정보를 얻을 수 있어서	0.6	0.5	0.5
여행사에서 예약해서	0	0.2	0.1
관광지와 가까워서	0.6	0.5	0.5
버스보다 기차가 편리하고 좋아서	16	20.2	17.9
기타	4.5	4.8	4.6

- 고속버스보다 KTX를 선택한 이유로는 빠르게 도착할 수 있어서가 64.3%로 가장 높게 나타났고 버스보다 기차가 편리하고 좋아서가 17.9%로 다음 순이었음
 - KTX의 장점은 빠르다는 점과 편리하다는 점인데, 이와 같은 장점을 잘 홍보하고, 도착 후에도 각 시군으로의 빠르게 이동할 수 있도록 해야 함

〈표 29〉 공주역 이용시 가장 만족스러웠던 사항

(단위: %)

구분	1순위	2순위
주변도시와의 연계교통	6.7	3.2
대중교통(시내버스) 활성화	1.2	1.0
주차시설 만족	25.5	21.2
편의시설	2.7	3.7
청결한 시설	31.6	37.4
이동시간 단축	32.4	33.4
기타	0.0	0.1

- 공주역 이용 시 가장 만족스러웠던 사항 1순위로는 이동시간단축이 32.4%로 가장 높게 나타났고, 2순위로는 청결한 시설이 37.4%로 나타났음
 - 공주역의 최대 장점은 이동시간단축인데 역에서 인근 시군으로의 이동시간이 오래 걸리는 점은 해결해야 하는 문제임

〈표 30〉 공주역 이용시 가장 불만족스러웠던 사항

(단위: %)

구분	빈도	백분율
휴식공간 부족	16.0	15.6
편의시설 부족	17.5	21.7
교통수단 불편	39.5	15.0
노약자/장애시설 부족	2.5	4.8
관광정보 부족	3.6	4.1
안내표지판 부족	2.6	3.6
공중화장실 불편	0.6	0.7
음식점 부재	11.7	16.7
특산물판매점 부재	1.7	7.5
공주역 홍보 미흡	3.4	9.1
주차시설 불편	0.9	0.7
기타	0.0	0.5

- 공주역 이용 시 가장 불만족스러웠던 사항 1순위로는 교통수단 불편이 39.5%로 가장 높게 나타났고, 2순위로는 편의시설 부족이 21.7%로 나타났음
 - 공주역의 최대 단점은 인근 시군으로의 교통수단 불편과 이용가능한 편의시설이 부족하다는 것으로 이에 대한 보완책 마련이 필요

〈표 31〉 공주역 방역 만족도

(단위: %)

구분	남성	여성	전체
그렇지 않음	0.19	0	0.1
보통	9.12	9.29	9.2
그렇다	67.78	71.43	69.38
매우 그렇다	22.91	19.29	21.32

- 공주역은 다른 역들과의 네트워크가 발달되어 있어 공주역의 방역은 타시도에도 영향을 미침
 - 공주역의 철저한 방역이 서울, 경기, 전남, 전북권은 물론 공주시, 논산시, 부여군, 청양군, 계룡시, 세종시, 대전시로의 확산을 미연에 방지할 수 있음
- KTX 공주역 이용객의 경우 코로나19 예방에 철저한 관리를 하고 있는지 대해 69.4%가 ‘그렇다’ 라고 응답하였으며, ‘매우 그렇다’ 는 21.3%로 나타나 방역 만족도는 매우 높은 것으로 나타났음
- 공주역의 방역은 역간 네트워크가 활발한 공주역의 위상을 살펴볼 때 더욱 강화해야 할 것임

〈표 32〉 공주역 문화관광 플랫폼 이용여부

(단위: %)

구분	남성	여성	전체
예	32.0	31.7	31.8
아니오	68.0	68.3	68.2

- 공주역 문화관광 플랫폼(공원, 쉼터)이 조성되었지만 68.2%가 이용한 적이 없다고 응답하였음
 - 아직까지 홍보가 부족하기도 하지만, 문화관광 플랫폼과 연계할 콘텐츠가 부족한 것으로 여겨짐

〈표 33〉 공주역 문화관광 플랫폼 재이용 여부

(단위: %)

구분	남성	여성	전체
예	59.3	52.6	56.4
아니오	40.7	47.4	43.6

- 이용해본 사람의 56.4%가 재이용 의사가 있는 것으로 나타났지만 43.6%는 재이용하지 않겠다고 응답하였음
 - 특히 여성승객의 경우가 47.4%로 남성승객의 40.7% 보다 높게 나타나, 남성 보다 여성에게 적합한 콘텐츠가 부족한 것으로 나타남

〈표 34〉 재이용 의향이 없는 이유

(단위: %)

구분	남성	여성	전체
다양한 수목과 관목류 미약	47.1	36.5	42.1
파고라, 의자, 운동시설 등 공원시설 미약	31.4	39.7	35.3
농산물 장터, 플리마켓 등 특색 부족	4.3	4.8	4.5
소규모 음악공연 등 이벤트 부족	2.9	3.2	3.0
아이들의 놀거리 부족	14.3	14.3	14.3
기타	0.0	1.6	0.8

- 재이용 의향이 없는 이유로는 다양한 수목과 관목류 미약이 42.1%로 가장 높게 나타났고, 파고라, 의자, 운동시설 등 공원시설 미약이 35.3%로 다음 순이었음
 - 대부분의 승객들이 먹거리, 볼거리, 놀거리 보다는 기본적인 공원시설의 부족을 지적하고 있기 때문에, 이에 대한 보완이 필요함
 - 다만 가족동반 승객들을 위한 아이들의 놀거리 부족도 14.3%로 높게 나타나고 있어 아이들의 놀이시설을 갖출 필요성은 있음

〈표 35〉 공주시 축제 인지도

(단위: 5점 척도 평균)

구분	평균
계룡산 벚꽃축제 및 산신제	2.90
감사항매화 축제	2.29
마곡사신록 축제	2.26
석장리구석기 축제	2.57
공주항공 축제	2.00
금강여름 축제	2.11
백제문화제	3.34
겨울공주군밤축제	2.73
금강자연미술비엔날레	2.43
공주국제미술제	2.16

- 공주시 축제 인지도의 전체 평균은 2.48로 대부분의 사람들이 잘 모르는 것으로 나타났음
- 백제문화제의 인지도가 3.34로 가장 높게 나타났고, 계룡산 벚꽃축제 및 산신제가 2.90, 겨울공주군밤축제가 2.73로 나타났음
 - 백제문화제와 벚꽃축제, 군밤축제를 제외하고는 인지도가 대부분 낮았고, 특히 공주항공축제와 금강여름축제, 공주국제미술제의 인지도는 매우 낮게 나타나, 관련 콘텐츠 개발과 홍보가 필요한 것으로 여겨짐



[그림 15] 공주시 축제 인지도

05

요약 및 정책제언

1. 요약

- 6월 15일~24일간 KTX 공주역 이용객을 대상으로 설문조사를 실시하였으며, 10일간 총 958명이 설문에 응답
- 승차자가 방문하고자 하는 시도는 서울이 23.9%로 가장 높게 나타났고, 전북(23.6%), 경기(15.6%), 전남(12.2%) 순이었음
 - 서울의 경우 강남구로의 이동이 가장 높게 나타났고, 경기도의 경우 고양시의 비율이 가장 높게 나타났음
- 하차자 방문시도는 충남이 95.3%로 가장 높게 나타났고, 세종(3.5%), 대전(1.2%) 순으로 나타났음
 - 시군구 별로 살펴보면 공주역이 위치한 공주시의 방문비중이 63.1%로 가장 높게 나타났고, 논산시(15.0%), 부여군(14.0%) 순으로 나타났음
- 공주역까지 교통편은 자가용이나 택시의 이용 비중이 상당히 높아 버스노선의 확대 및 배차간격 조정이 필요
- 관광목적 방문의 경우 세계유산방문, 사찰방문 등 여행이 84.8%로 가장 높게 나타났고, 시티투어가 10.9%로 나타났음
 - 관광시 방문지로는 공산성이 24.4%로 가장 높게 나타났고, 송산리 고분군이 14.3%로 다음 순이었음
 - 세계유산방문 이외에 시티투어 관광객도 증가하는 것으로 나타나 공주시에서 추진하고 있는 한옥마을 등 원도심 활성화 정책에 효과가 나타나는 것으로 여겨짐

- 특히 한옥마을의 경우 13.1%로 새로운 관광명소로 부상하는 것으로 나타나, 한옥의 지속적인 관리와, 한옥관련 콘텐츠 개발이 필요한 시점이라고 할 수 있음
- 공주시 축제 인지도 평균은 2.48로 일부 축제를 제외하고 인지도는 낮은 것으로 나타남
 - 백제문화제의 인지도가 3.34로 가장 높게 나타났고, 계룡산 벚꽃축제 및 산신제가 2.90, 겨울공주군밤축제가 2.73로 나타났음
- 가족 및 친구들과 관광을 온 경우가 대부분이었으며, 여행의 성격은 친목여행이 95.2%로 매우 높게 나타났음
 - 코로나19 기간임에도 불구하고 개인여행보다는 가족 및 친구들과의 관광이 많아 가족단위 체험프로그램 개발이 필요
- 고속버스보다 KTX를 선택한 이유로는 빠르게 도착할 수 있어서가 64.3%로 가장 높게 나타났고 버스보다 기차가 편리하고 좋아서가 17.9%로 다음 순이었음
 - KTX의 장점은 빠르다는 점과 편리하다는 점인데, 시군이나 관광지로의 접근성이 떨어지는 것은 개선할 사항임
 - 공주역에서 관광지까지의 접근성이 불편하다는 응답도 45.7%로 가장 높게 나타남
- 공주역 이용 시 가장 만족스러웠던 사항 1순위로는 이동시간단축이 32.4%로 가장 높게 나타났고, 2순위로는 청결한 시설이 37.4%로 나타났음
- 공주역 이용 시 가장 불만족스러웠던 사항 1순위로는 교통수단 불편이 39.5%로 가장 높게 나타났고, 2순위로는 편의시설 부족이 21.7%로 나타났음
 - 공주역의 최대 단점은 인근 시군으로의 교통수단 불편과 편의시설이 부족하다는 것으로 이에 대한 보완책 마련이 필요
- KTX 공주역 이용객의 경우 코로나19 예방에 철저한 관리를 하고 있는지 대해 69.4%가 ‘그렇다’ 라고 응답하였으며, ‘매우 그렇다’ 는 21.3%로 나타나 방역 만족도는 매우 높은 것으로 나타났음
- 공주역 문화관광 플랫폼(공원, 쉼터)이 조성되었지만 68.2%가 이용한 적이 없다고 응답하였음
 - 아직까지 홍보가 부족하기도 하지만, 문화관광 플랫폼과 연계할 콘텐츠가 부족한 것으로 여겨짐
- 이용해본 사람의 56.4%가 재이용 의사가 있는 것으로 나타났지만 43.6%는 재이용하지 않겠다고 응답하였음

- 재이용 의향이 없는 이유로는 다양한 수목과 관목류 미약이 42.1%로 가장 높게 나타났고, 파고라, 의자, 운동시설 등 공원시설 미약이 35.3%로 다음 순이었음
 - 대부분의 승객들이 먹거리, 볼거리, 놀거리 보다는 기본적인 공원시설의 부족을 지적하고 있기 때문에, 이에 대한 보완이 시급함

2. 공주역 활성화 방안

〈표 36〉 공주역 활성화 방안

(단위: %)

구분	2018	2019	2020
도로망 확대(주변도시와의 연결도로 등)	4.15	3.80	4.36
대중교통 확대(시내버스, 시외버스, 직행버스 증편 등)	4.19	4.16	4.46
기차 운행시간 확대 및 조정	4.09	3.89	4.30
역 주변 상권 활성화(식당, 편의시설 등)	4.03	3.85	4.01
역 주변 공원, 문화·체육시설 확대	3.89	3.47	3.89
주변 관광지 및 관광상품 홍보 강화	3.90	3.60	3.88
공주역 홍보 강화(편의시설, 환경 등)	3.96	3.64	3.97
공주역 이용자 대상 주요 관광지 할인혜택 제공	3.96	3.72	3.91
정기기적인 통근, 통학자 인센티브 제공	4.01	3.71	4.15
역내 전시공간 확대(특산품, 관광홍보 등)	3.82	3.49	3.83
역내 음식점, 편의시설, 휴게시설 확대	4.03	4.05	4.23

구분	2020 점수
대중교통 확대(시내버스, 시외버스, 직행버스 증편 등)	4.46
도로망 확대(주변도시와의 연결도로 등)	4.36
기차 운행시간 확대 및 조정	4.3
역내 음식점, 편의시설, 휴게시설 확대	4.23
정기기적인 통근, 통학자 인센티브 제공	4.15
역 주변 상권 활성화(식당, 편의시설 등)	4.01
공주역 홍보 강화(편의시설, 환경 등)	3.97
공주역 이용자 대상 주요 관광지 할인혜택 제공	3.91
역 주변 공원, 문화·체육시설 확대	3.89
주변 관광지 및 관광상품 홍보 강화	3.88
역내 전시공간 확대(특산품, 관광홍보 등)	3.83

- 공주역 활성화 방안으로 3년 연속 대중교통 확대가 가장 높게 나타났으며 2020년도에 더 점수가 높게 나타났음

- 2순위로는 2018년도에 이어 도로망확대로 나타났고 3순위로는 3년 연속 기차 운행시간 확대 및 조정으로 나타났음
- 2019년 2순위였던 역내 음식점, 편의시설, 휴게시설의 확대는 2020년에 4순위로 밀려났는데, 편의시설의 경우 일부 개선이 되었기 때문으로 여겨짐

3. 정책 제언

- 아직까지 그 이용률은 기대에 못 미치고 있지만, 한때 수요가 매우 부족했던 공주역은 전국 65개 시군구의 사람들이 이용하는 역으로 변모되고 있음
- 충청도와 공주시의 노력이 조금씩 공주역을 변모시키고 있지만, 아직까지 입지적인 한계로 인해 큰 성과를 보이지는 못하는 실정
- 이용 승객들을 대상으로 하는 모니터링 결과는 공주역의 약점을 발견하고 보완하는 데 기초자료가 될 것이며, 승객들의 니즈(needs)를 반영해 인력과 자원을 투입해야 할 것임
- 특히 시군을 연결하는 대중교통 서비스의 확대는 3년 연속 승객들이 가장 필요하다고 느낄 만큼 개선이 시급한 분야이지만, 이용승객이 적어 확대가 어려운 악순환이 지속되고 있음
- 또한 대중교통의 확대도 필요하지만 KTX의 장점이 빠름인데 인근 시군까지의 이동시간이 오래 걸린다면 그 장점이 전부 상쇄될 수 있기 때문에 주변도시와의 연결도로 직선화도 지속 추진해야 할 것임
- 역내 편의시설 등은 조금씩 개선되어지는 것으로 여겨지나, 아직까지도 많은 사람들이 불편을 느끼는 부분이기 때문에 관광 플랫폼에 다양한 콘텐츠를 개발하고 이용할 수 있도록 해야 할 것임
- 마지막으로 역내시설의 개선과 대중교통의 확대도 중요하지만 적극적으로 이용수요를 늘리는 정책발굴이 더욱 중요한 시점이라고 할 수 있음