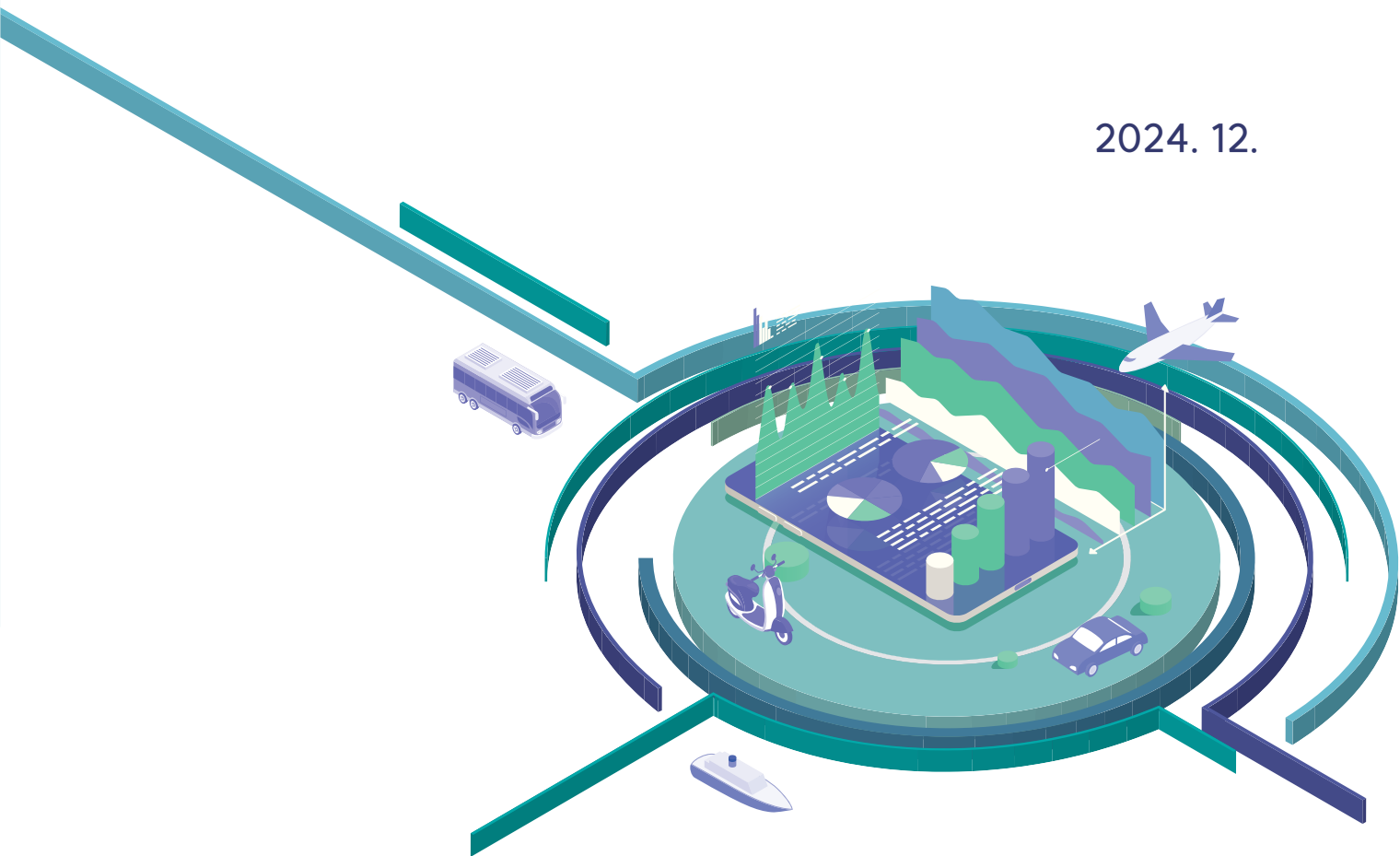


2024년 국가교통조사 및 분석

주말 및 첨두·비첨두 기종점통행량 시범 구축

3

2024. 12.



국토교통부



한국교통연구원
KOREA TRANSPORT INSTITUTE

제 출 문

국토교통부 장관 귀하

본 보고서를 “2024년 국가교통조사 및 분석”의
최종보고서로 제출합니다.

2024년 12월

한국교통연구원
원장 김 영 찬

본 『2024년 국가교통조사 및 분석』은 다음 연구진에 의해
수행되었습니다.

참 여 연 구 진

<한국교통연구원>	
연구책임자	◦ 김주영 선임연구위원
연 구 진	◦ 조범철, 김주영 선임연구위원 ◦ 천승훈, 박용일 연구위원 ◦ 황순연, 장동익, 원민수, 이송봉, 이종우 부연구위원 ◦ 김동호, 신영권 책임전문원 ◦ 김규진 주임전문원 ◦ 가보연, 강국수, 곽명신, 권순욱, 김관용, 김수아, 김승주, 김호용, 박미란, 박준호, 오연선, 이동엽, 이새봄, 이재영, 이해선, 정정호, 채운혁, 홍성표 연구원 ◦ 조지윤 연구조원
<한국해양수산개발원>	
연 구 진	◦ 이호춘, 최건우, 황수진 부연구위원 ◦ 류희영 전문연구원 ◦ 박일란 선임사무원
<한국항공협회>	
연 구 진	◦ 성인영 책임연구원 ◦ 최인영, 김지한, 김창욱, 김진성, 박다영 연구원

『2024년 국가교통조사 및 분석』

보고서 구성 및 담당연구진

번 호	과 제 명	연 구 진
제 1권	요약보고서	김주영, 신영권, 가보연
제 2권	전국 여객 기종점통행량 보완갱신	김동호, 김관용, 강국수, 박미란
제 3권	주말 및 침두·비침두 기종점통행량 시범 구축	김동호, 채운혁
제 4권	교통분석용 네트워크 구축	김동호, 김관용, 이동엽, 이새봄
제 5권	항공여객 O/D 조사	한국항공협회
제 6권	전국화물 기종점통행량 보완갱신	원민수, 오연선, 이해선
제 7권	물류거점 화물실태조사	황순연, 김승주, 김호용
제 8권	연안화물 기종점통행량 구축	한국해양수산개발원
제 9권	KTDB 모빌리티 기반지도 구축	천승훈, 정정호
제10권	차량 GPS 빅데이터 구축	이승봉, 이채영
제11권	모바일통신 빅데이터 구축	조범철, 이종우, 곽명신
제12권	국가교통통계DB구축	박용일, 김수아
제13권	특별교통대책기간 통행실태조사	김주영, 김관용, 권순욱
제14권	교통접근성지표 구축	장동익, 박준호

『2024년 국가교통조사 및 분석』
과제별 공동참여·위탁용역 사업자

【공동사업 참여기관】

- 전국 여객O/D 현행화 공동사업(수도권 부문)
 - 경기연구원, 인천연구원, 서울연구원
- 항공O/D 및 특성 조사
 - (사)한국항공협회

【위탁용역 사업자】

- 전국여객 O/D 현행화(대구광역권)
 - 홍익대학교 산학협력단
- 전국여객 O/D 현행화(대전세종충청권)
 - 신명이앤씨(주)
- 전국여객 O/D 현행화(제주권)
 - 홍익대학교 산학협력단
- 주말 및 첨두·비첨두 O/D 기초데이터 구축 및 분석
 - (주)모비크리에티브
- 교통부문 네트워크 갱신을 위한 GIS 기반 교통망 기초자료 구축
 - 서울시립대학교 산학협력단
- 물류거점화물실태조사
 - (주)코리아데이타네트워크

【위탁용역 사업자】

- 화물 기종점 통행량 보완·갱신을 위한 교통물류 실증 데이터 수집·가공·전처리 용역
- ㈜노트스퀘어
- 모빌리티 빅데이터를 활용한 KTDB 기반지도 및 차량통행 데이터셋 구축
- ㈜큐빅웨어, ㈜유아이네트웍스
- 특별교통대책기간 통행실태조사
- (주)컨슈머인사이트
- 대중교통 GTFS기반 네트워크 구축
- ㈜아로정보기술
- Open-source 기반의 교통접근성 산정 최적화 방법론 연구
- (주)아로정보기술

최종보고서 목차

- 제 1권 요약보고서**
- 제 2권 전국 여객 기종점통행량 보완갱신**
- 제 3권 주말 및 첨두·비첨두 기종점통행량 시범 구축**
- 제 4권 교통분석용 네트워크 구축**
- 제 5권 항공여객 O/D 조사**
- 제 6권 전국화물 기종점통행량 보완갱신**
- 제 7권 물류거점 화물실태조사**
- 제 8권 연안화물 기종점통행량 구축**
- 제 9권 KTDB 모빌리티 기반지도 구축**
- 제 10권 차량 GPS 빅데이터 구축**
- 제 11권 모바일통신 빅데이터 구축**
- 제 12권 국가교통통계DB구축**
- 제 13권 특별교통대책기간 통행실태조사**
- 제 14권 교통접근성지표 구축**

• 목 차

요 약

제1장 과업의 개요	3
제1절 과업의 배경 및 목적	3
제2절 과업의 범위 및 내용	4
1. 과업의 범위	4
2. 과업의 주요내용	5
제2장 기존연구 고찰	10
제1절 교통 SOC 투자사업 경제성 분석 현황	10
제2절 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 관련 사례검토	18
제3장 교통 빅데이터 활용방안 정립	29
제1절 교통 빅데이터 및 통행실태조사 구축 현황	29
제2절 교통빅데이터 및 통행실태조사 활용 범위 정립	39
제4장 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축	48
제1절 주말 및 첨두·비첨두 O/D구축 방법론 정립	48
제2절 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축	49
제5장 주말 및 첨두·비첨두 O/D 통행특성 분석	69
제1절 주말 통행특성 분석	69
제2절 첨두·비첨두 대표시간 및 지속시간 분석	76
제6장 주말 및 첨두·비첨두 O/D활용 및 개선 방안	83
제1절 활용 가능성 진단	83
제2절 한계점 및 개선방안	90

[부록]

● 표목차

〈표 2-1〉 투평가지침에서 제시하는 침두·비침두 통행량 집중률(권역별)	13
〈표 2-2〉 한국지방행정연구원에서 제시하는 침두·비침두 통행량 집중률(지역 간)	15
〈표 2-3〉 한국지방행정연구원에서 제시하는 침두·비침두 통행량 집중률(수도권)	15
〈표 2-4〉 수단별 주말환산계수 산출 범위	21
〈표 2-5〉 1시간 교통량의 지속시간과 24시간 교통량에서 차지하는 비중	22
〈표 2-6〉 지속시간과 집중률	22
〈표 2-7〉 표준편차(σ)별 비중 및 지속시간	24
〈표 3-2〉 교통량 조사 데이터 개요	36
〈표 3-3〉 개인통행 실태조사 세부 항목	37
〈표 3-4〉 통행실태조사 데이터의 수단구분	37
〈표 3-5〉 여객교통시설물 이용실태조사의 내용 및 방법	38
〈표 3-6〉 교통 빅데이터 및 통행실태조사 활용 방안	43
〈표 3-7〉 교통 빅데이터 활용방안	44
〈표 4-1〉 강원권 연평균 O/D 분석결과	49
〈표 4-2〉 강원권 지역내 통행의 연평균 O/D 분석결과	50
〈표 4-3〉 강원권 지역간 통행의 연평균 O/D 분석결과	51
〈표 4-4〉 강원권 평일 O/D 분석결과	52
〈표 4-5〉 강원권 지역내 일평균 O/D 분석결과	53
〈표 4-6〉 강원권 지역간 일평균 O/D 분석결과	54
〈표 4-7〉 강원권 주말 일평균 O/D 분석결과	55
〈표 4-8〉 강원권 지역내 주말 일평균 O/D 분석결과	56
〈표 4-9〉 강원권 지역간 주말 일평균 O/D 분석결과	57
〈표 4-10〉 강원권 월별 전체통행의 일평균 통행량 분석결과	59
〈표 4-11〉 강원권 월별 지역내 통행의 일평균 통행량 분석결과	60
〈표 4-12〉 강원권 월별 지역간 통행의 일평균 통행량 분석결과	61
〈표 4-13〉 부산울산권 시간대별 빅데이터 기반 O/D 통행량	63
〈표 4-14〉 부산울산권 데이터 집계 결과(교통량)	64
〈표 4-15〉 부산울산권 데이터 집계 결과(비율)	65
〈표 5-1〉 강원권 전체통행의 주말계수 분석 결과	70
〈표 5-2〉 강원권 지역내 통행의 주말계수 분석 결과	71
〈표 5-3〉 강원권 지역간 통행의 주말계수 분석 결과	72
〈표 5-4〉 강원권 월별 전체통행의 성수기계수 분석결과	73
〈표 5-5〉 강원권 월별 지역내 통행의 성수기계수 분석결과	74
〈표 5-6〉 강원권 월별 지역간 통행의 성수기계수 분석결과	75

〈표 5-7〉 부산울산권 전체통행의 시간대별 통행특성	78
〈표 5-8〉 지침과 본 연구의 첨두·비첨두 지속시간 및 평균 집중률 비교	78
〈표 6-1〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 상관관계 분석 결과	83
〈표 6-2〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 통행량 간 상관분석 결과 ...	84
〈표 6-3〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 상관관계 분석 결과	84
〈표 6-4〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터 통행량 간 상관분석 결과(계속)	85
〈표 6-5〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 K-S test 분석 결과	87
〈표 6-6〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 차이 분석 결과	87
〈표 6-7〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 K-S test 분석 결과	88
〈표 6-8〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 차이 분석 결과(계속) ..	88

• 그림목차

〈그림 1-1〉 연구의 범위(노란색 = 강원권, 파란색 = 부산울산권)	4
〈그림 1-2〉 과업의 추진 방향	6
〈그림 2-1〉 주말 여가보정계수 산정식	11
〈그림 2-2〉 교통존 간 OD변화 패턴 분석	18
〈그림 2-3〉 통행목적별 수단분포(토요일)	19
〈그림 2-4〉 통행목적별 수단분포(일요일)	19
〈그림 2-5〉 모형 추정 결과	20
〈그림 2-6〉 도로유형별 차종별 24시간 교통량 대비 1시간 교통량 비율 패턴	21
〈그림 2-7〉 관측자료의 정규성	23
〈그림 2-8〉 시간대별 교통량구분 예	23
〈그림 2-9〉 TAM의 시간구분 예시	25
〈그림 2-10〉 플로리다의 4개 시간대 구분	26
〈그림 3-1〉 GPS 데이터 구조	30
〈그림 3-2〉 내비게이션 데이터 구조	30
〈그림 3-3〉 내비게이션 데이터 가공 절차 흐름도	30
〈그림 3-4〉 기지국과 기지국 수신범위 개념도	31
〈그림 3-5〉 모바일 통신데이터 형태	32
〈그림 3-6〉 모바일 통신데이터 가공 절차 흐름도	32
〈그림 3-7〉 대중교통카드 데이터가공 절차 흐름도	34
〈그림 3-8〉 TCS 데이터 자료 구조	35
〈그림 3-9〉 TCS 데이터 가공 절차 흐름도	35
〈그림 5-1〉 부산울산권 침두·비침두·심야시간대 TLFD	79



요약

요약

1. 과업의 개요

가. 과업의 배경 및 목적

- 전국 여객 O/D는 국토개발종합계획, 국가기간교통망계획, 지자체별 교통계획 등을 비롯한 각종 교통계획의 효과적 수립·시행을 위한 필수적 기초자료로서, 전국을 대상으로 한 현장조사와 교통수요이론에 근거한 전문적 수요분석 작업을 거쳐 산출됨
- 전국 여객 O/D는 국토개발종합계획, 국가기간교통망계획, 지자체별 교통계획 등을 비롯한 각종 교통계획의 효과적 수립·시행을 위한 필수적 기초자료임
- KTDB에서는 전국 통행실태조사와 교통 빅데이터를 이용하여 주중 일평균 기준의 O/D를 구축하고 있음
- 정밀한 수요분석을 위해 통신자료 등 빅데이터를 활용한 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 요구가 증대되고 있음
 - 기존 KTDB의 관련 연구에서는 TCS, 상시교통량, 철도수송실적을 기반으로 시·도 단위의 주말환산계수를 제시하여 시·군 단위의 통행특성을 반영하지 못하고 있다는 한계가 존재
- 본 과업은 교통 SOC 투자평가에서 수요분석의 정확성과 신뢰도를 높이기 위해 빅데이터를 활용하여 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 시범 구축하고자 함
 - 단순히 주말통행의 양적인 특성만을 보여주는 것을 넘어 지역내 통행과 지역 간 통행의 세부적 통행분포 차이를 도로/철도 등 수단을 구분하여 분석하는

것을 목적으로 함 것을 목적으로 함

나. 과업의 범위 및 내용

1) 시간적 범위

- 기준연도 : 2022년

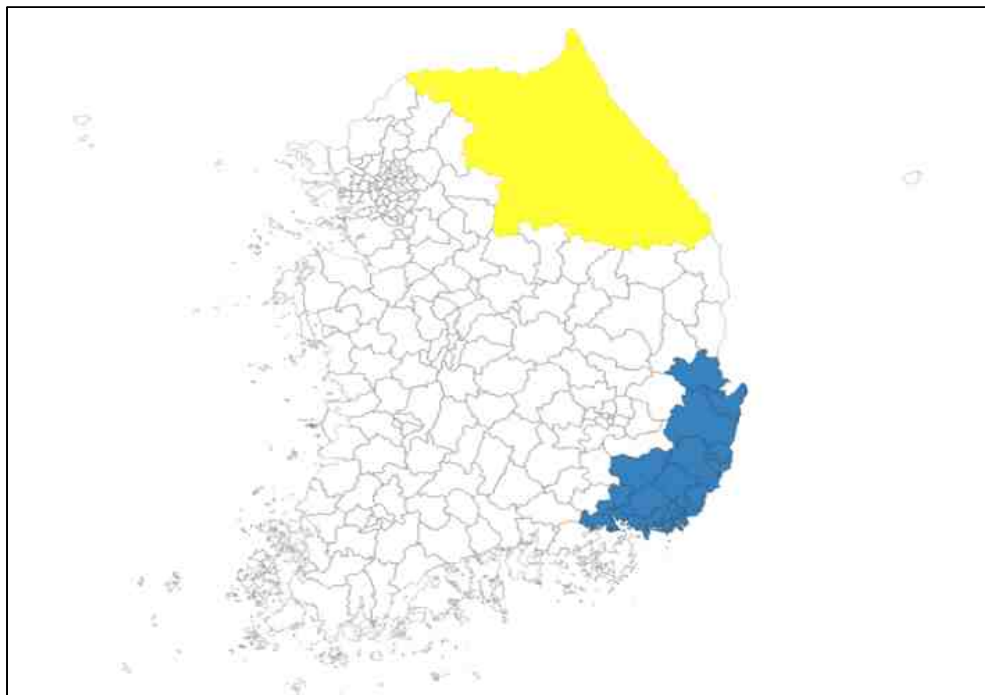
2) 공간적 범위 : 강원권 및 부산울산권

- 강원권 (주말 O/D구축 관련분석)

- 강원권 = 현재 KTDB에서는 강원권 관련 세부 교통분석자료(OD, 네트워크) 등을 구축하지 않고 있으므로, 강원특별자치도 전체를 강원권으로 정의

- 부산·울산권 (첨두·비첨두 OD 구축 관련 분석)

- 부산울산권 = 부산광역시, 울산광역시, 경상북도 포항시, 경주시, 경상남도 창원시, 김해시, 밀양시, 양산시



〈그림 1〉 연구의 범위(노란색 = 강원권, 파란색 = 부산울산권)

3) 과업의 주요내용

- 교통 SOC투자사업의 경제성 분석 현황 및 관련 연구 검토
 - 교통 SOC 투자사업 경제성 분석 현황
 - 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 관련 사례 검토
- 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축을 위한 교통 빅데이터 현황 및 활용방안 정립
 - 교통 빅데이터 및 통행실태조사 데이터 구축 현황 분석
 - 교통 빅데이터 및 통행실태조사 데이터 활용 범위 정립
- 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축
 - 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 방법론 정립
 - 주말 및 첨두·비첨두 통행수단 분류
 - 주말 및 첨두·비첨두 통행수단 O/D 구축
- 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 이용한 통행특성 분석
 - 주중과 주말, 성수기 통행특성 분석
 - 첨두·비첨두 대표시간 및 지속시간(집중률) 분석
- 빅데이터 기반 주말 및 첨두·비첨두 O/D 활용 및 개선 방안
 - K-S Test (Kolmogorov-Smirnov test)를 통한 활용 가능성 진단
 - 빅데이터 기반 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 한계점 및 개선방안 제시



〈그림 2〉 과업의 주요 내용

2. 기존 연구 고찰

가. 교통 SOC 투자사업 경제성 분석 현황

1) 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022

① 주말 수요 분석

- KTDB에서는 주중 (월요일~금요일)에 대한 통행량만을 제공하고 있으므로, 필요시 주말 수요를 별도로 분석하도록 제시하고 있음
- 주말 보정계수는 국가교통 DB에서 배포하는 계수를 적용하는 것을 원칙으로 제시함
- 필요에 따라 영향권 내 평일 교통량 대비 주말 교통량 비율을 적용하거나 기존의 조사자료 또는 실제 조사한 자료를 적용토록 함
 - 상시 조사지점의 평일교통량 대비 주말교통량 비율 또는 고속도로 TCS자료에서 평일교통량 대비 주말교통량 비율이 20% 이상일 경우 주말수요를 예측하도록 제시함
- 여가수요 예측의 경우 영향권 내 특정기간에 집중되는 여가 성격의 수요를 별도로 예측하도록 제시하고 있음
- 국가교통DB에서 여가 목적의 수단별 O/D를 별도로 배포할 경우 이를 사용하되, 여가 목적의 수단별 O/D가 배포되지 않을경우 주중기반 연평균 일 통행량(AAWDT)에 여가 보정계수를 적용하여 여가수요를 예측하도록 함
- 여가보정계수는 영향권내 월 보정계수를 적용하거나 기존의 조사자료 또는 실제 조사한 자료를 적용하도록 권장하고 있음
 - 상시조사지점의 월 보정계수 또는 고속도로 TCS자료에서 특정기간(또는 월)의 월 보정계수가 1.2 이상일 경우에 한해 여가수요를 예측하도록 제시함

- 주말 여가 보정계수를 별도로 산정하는 경우 다음과 같은 수식을 활용하여 산정함
 - 지역 간 통행의 절대량과 패턴을 보정계수를 적용하여 보정하고, 주말통행의 ‘각 지역 내의 통행은 주중 O/D의 통행패턴과 같다’는 가정으로 제공되는 주중 O/D의 통행패턴을 그대로 적용시키는 Frata 모형의 형태로 적용함

$$F_{g(i),g(j),w} = \frac{T_{g(i),g(j),w}}{T_{g(i),g(j)}}$$

여기서, $F_{g(i),g(j),w}$: $g(i)$ 에서 $g(j)$ 로 가는 지역간 O/D쌍의 주말(또는 여가) 보정계수

$T_{g(i),g(j),w}$: 주말(또는 여가)의 $g(i)$ 에서 $g(j)$ 로 가는 지역간 O/D 통행량

$T_{g(i),g(j)}$: $g(i)$ 에서 $g(j)$ 로 가는 주중(여가의 경우 연평균) 지역간 O/D 통행량

$g(i), g(j)$: 그룹으로 묶여진 지역 존 번호

〈그림 3〉 주말 여가보정계수 산정식

자료 : 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022

② 침두·비침두를 활용한 수요예측

- 교통시설 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022에서는 대도시권 권역별 침두·비침두 지속시간 및 집중률을 제시하고 있음
 - 심야시간대는 자유교통류 상태로 사업 시행시와 미시행시 혼잡개선의 효과가 없는 것으로 간주, 일반적으로 교통분석을 수행하지 않음
- 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022에서는 통행배정을 위한 기본시간단위를 대상지역의 특성을 고려하여 분석할 수 있도록 제시하고 있음

- 심야시간 통행배정의 기본시간단위는 다음과 같이 두 단계를 거쳐 결정하도록 제시됨
- 1단계 : 첨두/비첨두 O/D를 이용하여 통행배정을 수행하는 방법 (twomodel 기법)과 전일 O/D를 이용하여 통행배정을 수행하는 방법 (onemodel 기법)중에서 선택하도록 제시하고 있음
- 2단계 : two model 기법을 사용하는 경우에는 통행배정 시간단위 (planninghorizon)를 통행특성에 따라 최소 1시간부터 시간단위로 증가시켜 결정하도록 제시함
- 즉, 첨두/비첨두 통행배정의 단위를 1시간으로 고정하지 않고 통행특성에 대한 분석가 판단에 따라 2시간 또는 3시간으로 확장할 수 있도록 제시하고 있음
- 고속도로와 국도의 첨두시 및 비첨두시 지속시간과 비중은 동일하게 적용하는 것을 원칙으로 제시하고 있음
- 영향권내 첨두·비첨두 통행특성이 뚜렷하여 Two model 기법을 사용하는 경우 본 지침에서 제시하는 첨두·비첨두 지속시간 및 평균 집중률 사용을 원칙으로 권장하고 있음
- 심야 시간대는 자유교통류 상태로서 사업 시행시와 미시행시 간 사업대상 도로 및 주변 도로의 혼잡개선의 효과가 없는 것으로 간주하여 교통분석을 수행하지 않음
- 다만, 도로 개량사업이 아닌 신규도로 개설 사업으로 인하여 통행시간 및 통행거리가 단축된 경우에는 심야시간대의 추가적인 수요분석을 통해 편익을 추가하여 분석할 수 있도록 권장하고 있음

〈표 1〉 투평가지침에서 제시하는 첨두·비첨두 통행량 집중률(권역별)

구분		지속시간	집중률
수도권	첨두	5	8.96
	비첨두	14	3.84
	심야	5	-
부산울산권	첨두	5	8.97
	비첨두	14	3.87
	심야	5	-
대구권	첨두	6	9.00
	비첨두	12	3.70
	심야	6	-
광주권	첨두	5	9.83
	비첨두	13	3.76
	심야	6	-
대전권	첨두	6	8.98
	비첨두	12	3.74
	심야	-	-

자료 : 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022

2) 지방행정연구원, 『도로 및 교통부문 타당성 조사 지침연구』, 2021

① 주말 수요 분석

- 관광수요가 있는 지역으로 판단되는 경우 성수기의 O/D를 추정하고 분석하도록 제시하고 있음
- 도로교통량 또는 해운통행량의 월별·주말 통행량을 검토하여 관련계수가 1.2를 상회 한 경우 이를 추가로 반영하도록 함
- 한국지방행정연구원에서 기 수행한 약산당목~금일일정간 연도교 건설사업의 관광수요 반영여부 검토결과는 월별계수 및 주말계수가 1.2를 상회하지 않는 것으로 검토되어 관광수요를 미반영함

② 첨두·비첨두 O/D를 활용한 수요예측

- 한국지방행정연구원의 도로 및 교통부문 타당성 조사 지침(2021)에 따르면, 일반적으로 통행배정시에는 첨두 및 비첨두 O/D를 이용하는 것을 원칙으로 함
 - 첨두와 비첨두로 구분하여 1시간 통행량을 기준으로 분석을 수행할 경우 KTDB의 O/D자료가 1일 통행량 기준이므로 첨두 1시간 및 비첨두 1시간 비중을 고려하여 첨두 1시간 및 비첨두 1시간 통행량으로 환산해야 함
 - 이때 고속도로와 국도의 첨두 및 비첨두 지속시간과 집중률은 동일하게 적용하는것을 원칙으로 함
 - 기본적으로 지역 간 도로의 경우 첨두 지속시간은 10시간으로, 첨두 1시간 교통량집중률은 7%로 가정하며, 비첨두 지속시간은 9시간으로 비첨두 1시간 교통량 집중률은 2.5%로 가정함
 - 심야시간대는 자유교통류 상태로 사업 시행으로 인한 속도 개선 및 수단 전환의효과가 없는 것으로 간주하여 교통분석을 수행하지 않음
- 예외적으로 다음과 같은 상황에서는 전일 O/D를 기반으로 통행배정을 수행할 수 있음
 - 교통량의 수준이 낮고 24시간 교통량자료에서 첨두 특성이 뚜렷하게 나타나

지 않는 경우

- 침두시간의 특성이 미세한 지역 간 도로나 도로의 혼잡도가 낮은 경우
- 지역간 도로의 경우 침두 지속시간은 10시간, 침두 1시간 교통량 집중률은 7%로 가정하며, 비침두 지속시간은 9시간, 비침두 1시간 교통량 집중률은 2.5%로 가정함

〈표 2〉 한국지방행정연구원에서 제시하는 침두·비침두 통행량 집중률(지역 간)

구분	지속시간	집중률
침두시간	10	7%
비침두시간	9	2.5%
심야시간	5	-

주 : KDI, 『도로·철도 부문 사업의 예비타당성조사 표준지침 수정·보완 연구(제5판)』, 2008의 자료를 인용함
자료 : 한국지방행정연구원(LIMAC), 『도로 및 교통부문 타당성 조사 지침연구』, 2021

- 수도권 지역의 사례를 살펴보면 침두와 비침두 지속시간은 각각 4시간, 16시간으로 나타났으며, 1시간 집중률은 8.78%, 3.84%로 제시하고 있음
- 그러나 지역에 따라 침두 특성이 서로 다를 수 있기 때문에 교통량조사 결과 나타난 침두 특성을 확인하여 이를 KTDB 등에서 제시하는 지속시간 및 집중률과 비교토록 함

〈표 3〉 한국지방행정연구원에서 제시하는 침두·비침두 통행량 집중률(수도권)

구분	지속시간	집중률
침두시간	4	8.78%
비침두시간	16	3.84%
심야시간	4	-

주 : 수도권 교통본부, 『수도권 가구통행실태조사』, 2007의 자료를 인용함
자료 : 한국지방행정연구원(LIMAC), 『도로 및 교통부문 타당성 조사 지침연구』, 2021는 등 군집분석 결과가 현실과 괴리가 존재했음

3) 한국개발연구원, 『예비타당성조사 수행을 위한 세부지침 도로·철도부문 연구』, 2021

① 주말 수요 분석

- 주말 통행수요는 고려하되 주중 통행량 대비연평균 통행량의 비율이 1.2를 상회하거나 이에 준하는 경우에 한하여 고려함
 - 통행배정을 위한 재차인원은 AADT 기준 각 출발존별 수단별 재차인원을 적용하여야하며, 유료도로 가중치 산출을 위한 시간가치 역시 AADT를 고려한 별도의 시간가치를 적용함
 - 즉, 주말 및 공휴일의 경우 평일과 재차인원 및 통행목적이 상이하기 때문에 이를 고려해야 한다고 제시함
 - 정산 시 기준이 되는 관측교통량 역시 주중 평균 교통량으로 비교해야 함
- 주말 통행수요와 마찬가지로 성수기 관광수요는 사업노선과 직접영향권 내의 주변도로가 월변동계수 1.2 이상인 경우 등 계절별로 뚜렷한 특성이 있다고 판단되는 경우에 반영하도록 함

② 첨두·비첨두를 활용한 수요예측

- 첨두 및 비첨두 O/D는 전일 O/D에 해당 시간대의 집중률을 곱하여 산정함
 - 현재의 주말 및 첨두·비첨두 O/D의 계산은 몇 개의 교통량 조사지점의 정보만을 가지고 주말계수 또는 집중률을 계산하여 이루어지기 때문에 신뢰도가 부족하다는 한계가 존재함
 - 따라서, 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 구축하는 데 있어 교통사업의 영향권 전체의 통행정보를 장기간 세부적으로 관찰할 수 있는 빅데이터의 활용을 권장하고 있음
- 통행배정을 위한 기본시간 단위는 사업노선 주변지역의 통행패턴을 고려하여 전일 또는 첨두 비첨두 시간대를 고려하여 분석할 수 있음
 - 첨두 비첨두 시간대를 구분하여 1시간 통행량을 기준으로 분석을 수행할 경우, 대표 첨두 1시간 및 대표 비첨두 1시간 기준점통행량을 산출하여 분석을

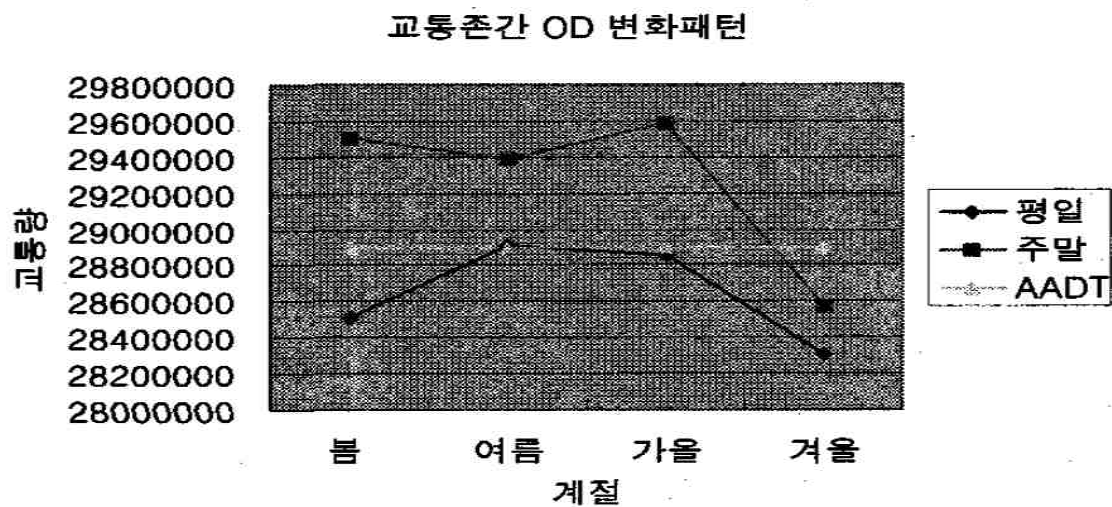
수행함

- 첨두특성과 집중시간의 분포가 지역별 노선별로 상이할 수 있으므로 대상 사업의 여건을 고려하여 집중률과 지속시간을 설정함
- 첨두 비첨두 시간대를 고려하여 분석을 수행하는 경우 원칙적으로는 심야시간대에 대한 교통분석은 수행하지 않는 것을 기본으로 함
- 도로부문 사업에 있어 심야 시간대에 발생하는 사업효과가 무시하지 못할 수준이라고 판단될 경우 심야시간에대한 분석을 포함할 수 있음.
- 1일 통행량 기준으로 통행배정을 수행할 때 적용하는 교통량-지체함수의 일전환계수는 첨두시간 집중률을 고려하여 적정한 수치를 적용할 필요가 있음

나. 주말 및 침두·비침두 O/D구축 관련 사례 검토

1) 주말 O/D 구축 관련 연구

- 한근수 외(2004)는 계절별 평일 주말 O/D의 교통패턴을 분석하였으며, TCS 데이터를 활용함
- 주말의 교통량이 평일보다 높으며, 특히 봄에 그 차이가 크고, 겨울에는 그 차이가 작아, 성수기 특성 및 침두·비침두 특성을 분석하는데 무리가 있음



〈그림 4〉 교통존 간 OD변화 패턴 분석

자료 : 한근수 외(2004), 계절별 요일별 교통패턴 변동을 반영한 연통행시간 편익산출. 대한교통학회지, 22(7), 123.

- 추상호 외(2007)는 조사자료를 기반으로 평일 대비 주말 통행특성을 규명하였으며, 주말통행실태조사와 교통량 조사자료를 활용하여 평일보다 주말에 장거리 통행이 많은 것으로 나타남
- 결론적으로 주말통행은 가구 또는 개인 특성에 따라 평일과 매우 다르게 나타나고 있으므로, 향후 주말통행에 대한 별도의 통행수요모형을 구축할 필요가 있음을 제시함

단위: %							
구분	배웅	귀가	출근	등교	학원 수강	업무	귀사
도보	1.9	16.9	13.4	42.2	27.5	8.4	6.9
승용차 (오토바이 포함)	82.9	31.2	32.2	4.3	10.5	48.1	50.2
버스	6.5	27.3	23.8	32.6	39.6	17.8	17.0
지하철/전철/철도	4.1	20.4	25.6	18.4	18.0	16.9	16.2
택시	3.6	2.1	1.4	0.1	0.9	1.3	3.2
자전거	0.2	1.4	2.1	2.4	3.4	2.2	0.0
기타	0.7	0.7	1.5	0.0	0.1	5.3	6.5
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
구분	쇼핑	여가	여행	친지 방문	종교	기타	
도보	17.6	18.2	3.7	4.1	33.4	15.8	
승용차 (오토바이 포함)	34.1	28.7	45.4	51.1	28.6	29.7	
버스	29.0	25.0	30.6	20.9	23.1	27.3	
지하철/전철/철도	17.8	23.4	13.9	19.6	12.1	22.6	
택시	0.7	3.3	2.7	3.8	1.6	3.5	
자전거	0.7	1.4	0.5	0.5	1.2	0.9	
기타	0.2	0.1	3.2	0.1	0.0	0.1	
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

〈그림 5〉 통행목적별 수단분포(토요일)

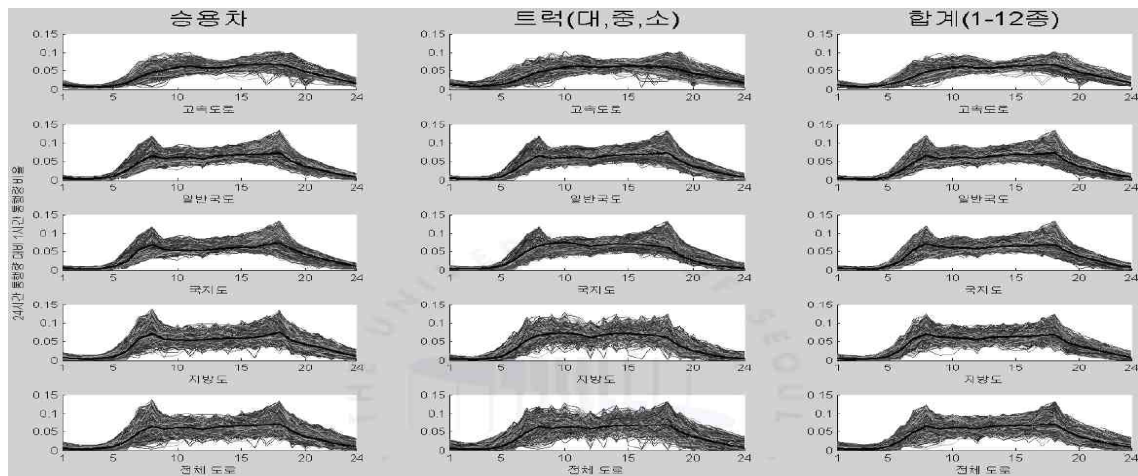
단위: %							
구분	배웅	귀가	출근	등교	학원 수강	업무	귀사
도보	1.7	18.8	16.1	5.0	25.1	11.5	10.5
승용차 (오토바이 포함)	88.9	36.9	29.3	7.0	10.4	47.5	56.6
버스	2.0	23.6	25.4	43.0	40.3	16.5	17.1
지하철/전철/철도	2.7	16.3	23.2	43.0	18.2	14.8	11.8
택시	3.0	2.4	1.8	2.0	1.0	4.7	1.3
자전거	1.0	1.4	2.8	0.0	5.0	1.4	0.0
기타	0.7	0.5	1.4	0.0	0.0	3.6	2.6
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
구분	쇼핑	여가	여행	친지 방문	종교	기타	
도보	18.0	16.2	4.1	6.9	39.8	15.8	
승용차 (오토바이 포함)	41.9	33.6	42.1	51.5	32.4	36.5	
버스	23.9	23.2	36.1	18.4	19.0	23.2	
지하철/전철/철도	13.4	22.4	13.9	17.8	5.5	20.3	
택시	1.2	2.4	1.6	4.3	2.1	2.9	
자전거	1.5	1.9	0.3	0.5	1.0	0.9	
기타	0.1	0.3	1.8	0.7	0.1	0.4	
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

〈그림 6〉 통행목적별 수단분포(일요일)

자료 : 추상호 외(2007), 주말 통행특성에 관한 연구: 서울시 사례를 중심으로 대한교통학회 학술대회지, 57, 153-162.

2) 침두·비침두 O/D 구축 관련 연구

- 성호모 외(2009)는 전국 24시간 교통량 자료를 이용해 도로유형 및 차량유형별 시간대별 교통량 분포 패턴을 분석하였음
- 성호모 외(2009)는 (분석 방법) 유전자 알고리즘을 활용해 침두와 비침두, 심야시간을 구분짓는 임계점을 탐색하였음
- 승용차는 침두 집중률 6.58% 지속시간 11시간, 비침두 집중률 3.07% 지속시간 8시간, 심야 집중률 0.62% 5시간, 트럭은 침두 집중률 6.65% 지속시간 11시간, 비침두 집중률 2.99% 지속시간 8시간, 심야 집중률 0.59% 지속시간 5시간으로 나타남



〈그림 7〉 도로유형별 차종별 24시간 교통량 대비 1시간 교통량 비율 패턴

자료 : 성홍모 외(2009), "전국 도로망의 시간대별 교통량 분포 분석", 교통연구 제16권제2호, 한국교통연구원

○ 영국의 사례검토

- 영국에서 도로부분의 교통투자 평가는 TAM(Traffic Appraisal Manual: DMRB VOL 12) 및 교통부·환경부에 의한 COBA(COst Benefit Analysis : DMRB VOL 13)를 통해 교통투자 평가를 수행함
- TAM은 일반적인 교통수요예측에 관한 지침이고, COBA는 경제성 평가에 관한 지침으로서 두 평가자료는 서로 유사한 입력자료를 사용함
- TAM에서는 시간구분에 관한 수요예측 관련지침이 수록되어 있으며, 교외지역의 도로는 1일(또는 12~16시간) 기반의 O/D를 활용하여 통행배정을 수행하도록 제시하고 있음
- 또한, 혼잡한 도시지역에서는 시간별로 통행시간 및 통행비용이 상이함을 감안하여 시간별로 각각 O/D를 구축하여 통행배정을 수행하도록 제시하고 있음
- 도시지역에서는 주로 4개의 시간대로 구분하는데, 오전 첨두(07시~10시), 비첨두(10시~16시), 오후 첨두(16시~19시), 심야로 구분됨
- 첨두시 내에서도 통행특성의 변화가 큰 경우 1시간 미만으로 분할하여 적용하기도 하는데, 이때의 교통량은 상시조사지점의 검지기 자료를 활용하는 것을 제시하고 있음
- 영국에서는 수요예측 가이드인 TAG(Transport Analysis Guidance)에서도 시간구분 수요예측 지침을 제시하였는데, 사업의 파급효과가 시간별로 상이한지를 검토한 후, 시간대를 3가지로 구분(오전첨두, 오후첨두, 비첨두)하여 제시함

3. 교통 빅데이터 활용방안 정립

가. 교통 빅데이터 및 통행실태조사 구축 현황 분석

1) 교통 빅데이터 현황분석

① 차량 내비게이션 데이터

- 차량의 시공간적 이동궤적을 기반으로 통행시간, 속도, 이동경로 등의 정보를 제공함
- 내비게이션의 주 활용 목적은 목적지까지 원활한 운행을 위해 최적 경로 정보를 실시간으로 제공받는 것임
 - 모든 내비게이션은 실시간 정보를 제공받기 위해 각 기기의 위치정보를 개인 정보 수집 동의하에 내비게이션 제공 업체 서버 안으로 수집·저장되고 있음

② 모바일 통신데이터

- 모바일 통신데이터는 인근 기지국으로 송신된 휴대폰 신호의 축적된 자료를 의미함
 - 국내외 문헌고찰을 살펴보면, 문자, 통화, 인터넷 등 휴대폰을 사용할 때 기록되는 CDR(Call Detailed Recorder)과 휴대폰 통화를 하지 않더라도 일정한 시간 간격으로 기록되는 Sighting 데이터로 구분할 수 있음
 - 기지국 신호 데이터는 단말기와 기지국 간의 송·수신하는 이력자료로, 전원이 꺼져 있는 단말기가 기지국 수신 범위에 위치하는 경우 데이터가 생성됨

③ 대중교통 수송실적

- 대중교통카드 데이터는 이용자가 선불형 티머니 카드와 후불형 신용카드 내 교통카드를 활용하여 버스나 지하철, 택시 등 대중교통을 활용할 때 승·하차

시 태그되는 정보를 일컬음

- 지역에 따라 거리비례 요금체계 혹은 구간별 요금체계나 일괄 요금체계 등 요금체계가 상이하여 서울특별시와 달리 많은 지자체에서 생성·수집되는 데이터에는 하차 정보가 누락 되어 있음
- 아울러, 교통카드 데이터는 요금의 정산 목적으로 데이터를 수집하였으며, 각 지자체별로 개별 시스템을 보유하고 있어 데이터가 표준화되지 않음

④ TCS 데이터

- TCS(통행료수납시스템)란 입구 일반차로에서 통행권을 수취하여 출구 일반차로에서 현금, 선불전자카드, 후불전자카드, 신용교통카드로 요금을 수납하는 시스템임
- 자료구조는 입구 데이터와 출구 데이터로 구분되며, 해당 영업소, 차종, 입구 및 출구 통과시간이 포함되어 있음

⑤ 교통량 조사 데이터

- 도로 교통량 조사는 도로를 이용하는 각종 통행 차량의 통과 대수를 종류별, 방향별 및 시간대별로 관측하는 조사임
- 조사된 도로 교통량 자료는 도로의 계획 및 설계, 도로 운영 등에 폭넓게 이용되며, 도로 교통 계획과 관리 계획 수립을 위한 기초적 정보를 제공함

2) 통행실태조사현황 분석

① 개인통행 실태조사분석

○ 개인통행실태조사 조사대상

- 만5세 이상 국내 거주 국민을 대상으로 평일 하루 기준일의 목요일 통행을 조사한 구조임

- 개인통행실태조사 조사내용
 - 가구특성조사 가구원특성조사 개인별 통행특성 조사로 구성되어 있음
- ② 여객교통시설물 이용실태조사
 - 여객교통시설물 이용실태조사의 조사목적
 - 여객교통시설물 이용실태조사는 여객교통시설물 이용자의 통행목적 및 접근 교통수단 분포를 수집하여 시설별 수송실적 자료와 함께 교통존 간 여객 O/D를 보완하고 여객교통시설물의 이용 행태를 파악하기 위한 조사임
 - 여객교통시설물 이용실태조사의 조사대상
 - 조사지역 내 주요 버스터미널(고속/일반), 철도역(KTX/SRT/일반), 공항(국제/국내) 여객터미널, 연안(국내) 여객터미널 내에서 타지역으로 출발하는 승객에 대한 표본 조사로 수행함
 - 개인통행실태조사가 실시되는 조사기간 중 평일 1 일 (화·수·목요일 중)을 조사함

나. 교통빅데이터 및 통행실태조사 데이터 활용 범위 정립

1) 주말 및 침두·비침두 O/D관련 빅데이터 활용 방안

- ① 차량 내비게이션 데이터
 - 차량 내비게이션 데이터
 - 차량 표본 O/D의 데이터는 평일 교통량 자료를 가지고 전수화 한 자료로 평일 1 시간 단위로 구축되어 있음
 - 침두·비침두 O/D, 지속시간 구축 시 활용 가능하며 주말 교통량 조사 지점 부족으로 인한 주말은 전수화 불가

② 모바일 통신데이터

○ 모바일 통신데이터

- 통행목적별 전수화 O/D의 데이터는 통행목적별 자료를 가지고 전수화 한 자료로 365일 1시간 단위로 구축 되어 있음
- 주말O/D, 침두·비침두 O/D, 지속시간 구축 시 활용 가능하며, 기관 수단 대상으로 조사함에 따라 도보/자전거 제외가 필요함

③ 대중교통 수송실적

○ 시외버스

- 시외버스 수송실적 자료는 터미널 간 O/D 데이터를 이용하여 수집한 자료로 하루 단위 7일로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 고속버스

- 고속버스 수송실적 자료는 터미널 간 O/D의 데이터를 이용하여 전수화 한 자료로 365일 일 단위로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 시내/마을/광역버스

- 시내/마을/광역버스 자료는 터미널 간 O/D의 데이터를 전수화 한 자료로 365일 시간단위로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정 필요하고 하차 태그 및 특정 지역 누락으로 인한 보정이 필요함

○ 고속/일반 철도

- 고속/일반 철도 자료는 역 간 O/D의 데이터를 전수화 한 자료로 365일 일 단위로 구축되어 있음

- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지 와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 지하철

- 지하철공사 역 간 O/D 데이터와 대중교통카드 데이터는 365일 시간 단위로 수집된 데이터를 이용하여 구축한 자료임
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 고속버스

- 고속버스 수송실적 자료는 터미널 간 O/D의 데이터를 이용하여 전수화 한 자료로 365일 일 단위로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 시내/마을/광역버스

- 시내/마을/광역버스 자료는 터미널 간 O/D의 데이터를 전수화 한 자료로 365일 시간단위로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정 필요하고 하차 태그 및 특정 지역 누락으로 인한 보정이 필요함

○ 고속/일반 철도

- 고속/일반 철도 자료는 역 간 O/D의 데이터를 전수화 한 자료로 365일 일 단위로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지 와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 지하철

- 지하철공사 역 간 O/D 데이터와 대중교통카드 데이터는 365일 시간 단위로 수집된 데이터를 이용하여 구축한 자료임
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

④ TCS 데이터

○ TCS 데이터

- TCS 데이터는 고속도로 영업소간 O/D의 365일 일 단위, 시간단위로 수집된 자료임
- 민자 고속도로를 제외한 재정 고속도로 대상으로 수집되었으며, 재정도로와 민자도로와 연결된 요금소간 O/D는 포함됨
- 고속도로 영업소를 이용하는 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

⑤ 교통량 데이터

○ 한국건설기술연구원 교통량 데이터

- 교통량 데이터는 한국건설기술연구원 교통량 데이터는 365일 시간 단위로 구축되어 있음
- 교통량 조사 데이터 상의 차종 구분은 1종(승용차), 2종(버스), 3~12종(화물차)로 구분되어 있으며, 차종은 승용차, 버스, 화물차 등 3개로 구분되어 있음
- 수시조사와 상시조사 지점이 산재해 있는 데이터 특성을 고려하여, 차종 구분과 차종 미구분 집계 등 두 가지 방식으로 데이터를 집계하여 활용 할 수 있음

○ 지자체 교통량

- 지자체 교통량은 지점 교통량의 데이터로 부산광역시 지자체 교통량의 경우 4일간 만 수집되었으며, 울산광역시의 교통량은 1일단위로 수집됨
- 교통량 조사 데이터상의 차종 구분은 1종(승용차), 2종(버스), 3~12종(화물차)로 구분되어 있으며, 차종은 승용차, 버스, 화물차 등 3개로 구분되어 있음
- 수시조사와 상시조사 지점 모두 조사된 자료의 데이터 특성을 고려할 수 있음

⑥ 개인통행 실태조사

○ 개인통행 실태조사

- 개인통행 실태조사의 표본 데이터를 사회경제지표로 이용해 전수화 하였으며, 평일 1일 단위 시간 단위로 구축되어 있음
- 지역내 대중교통수단(시내/마을/광역버스/지하철등)이용자의 최초 출발지와 최종 도착지 추정시 활용됨

⑦ 여객시설물 통행실태조사

○ 여객시설물 통행실태조사

- 여객시설물 통행실태조사의 표본 데이터를 이용하여 전수화하였으며 평일 1일 단위 시간 단위로 구축된 자료임
- 지역간 대중교통수단 (시외/고속버스/일반철도/KTX등) 이용자의 최초 출발지와 최종 도착지 추정시 활용됨

〈표 4〉 교통 빅데이터 및 통행실태조사 활용 방안

구분		데이터 현황	수집 기간 (단위)	시간 구분	활용 가능 부분	비고
차량 내비게이션 데이터		차량 표본 O/D	연평균 평일	1시간 단위	첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 주말은 전수화 불가 (교통량 조사 지점 부족)
모바일 통신 데이터		통행목적별 전수화 O/D	365일	1시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 도보/자전거 제외 필요 (기관 수단 대상)
대 중 교 통 수 송 실 적	시외 버스	터미널간 O/D (대중교통현황 조사 자료)	7일	일 단위	-	· 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용)
	고속 버스	터미널간 O/D	365일	일 단위	주말 O/D	· 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용)
	시내/ 마을/ 광역 버스	터미널간 O/D	365일 (대중교통카 드)	시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 하차태그 보정 필요 · 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용) · 특정지역 누락
	고속 철도/ 일반 철도	역간 O/D	365일	일 단위	주말 O/D	· 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용)
	지하철	지하철공사 : 역간 O/D 대중교통카드 : 역간 O/D	365일	시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용) · 하차태그 보정 필요
TCS		고속도로 영업소간 O/D	365일	일 단위 시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 재정 고속도로 대상 (민자 고속도로 제외) * 재정도로와 민자도로와 연결된 요금소간 O/D 포함 · 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용)
교 통 량	건설 기술 연구원	수시, 상시지점 교통량	수시 : 1일 상시 : 365일	수시 : 시간 단위 상시 : 시간 단위	첨두/비첨두 지속시간	
	지자체 교통량	지점 교통량	부산 : 4일 울산 : 1일	부산 : 시간 단위 울산 : 시간 단위	첨두/비첨두 지속시간	
개인통행 실태조사		평일/주말 통행실태조사	하루	시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 지역 내 대중교통수단 이용자 최초출발지-최종도착지 추정시 활용
여객시설물 통행실태조사		평일 통행실태조사	하루	시간 단위	-	· 지역 간 대중교통수단 이용자 최초출발지-최종도착지 추정시 활용

2) 주말 및 침두·비침두 O/D구축 데이터 활용 범위 정립

- 주말 및 침두·비침두 정보를 모두 포함한 모바일 데이터, 대중교통 수송실적, 개인통행 실태조사 등 교통 빅데이터를 활용하고자 함
- 모바일 통신 데이터
 - 모바일 통신데이터는 모든 통행수단에 대한 통행정보를 포함하고 있음
 - 또한, 365일 시간대별로 구축되어 있기때문에 주말O/D 침두·비침두 O/D구축 시 활용 가능함
- 대중교통 수송 실적
 - 통행실태조사를 자료 이용하여 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정 필요하고 하차 태그 및 특정 지역 누락으로 인한 보정이 필요함
 - 대중교통 수송실적은 역간 (터미널) 간 수송실적이기 때문에 개인통행실태조사와 여객시설물 통행실태조사를 이용해 최초 출발지와 최종 도착지의 추정에 활용하고자 함
 - 대중교통카드로 수집가능한 시내/마을/광역버스의 경우 하차 태그 및 특정 지역 누락으로 인한 보정이 필요함

〈표 5〉 교통 빅데이터 활용방안

구분		시간 구분
모바일 통신 데이터		1시간 단위
대중교통 수송실적	시외버스	일 단위
	고속버스	일 단위
	시내/마을/광역 버스	일 단위
	고속/일반 철도	1시간 단위
	지하철	1시간 단위
	개인통행 실태조사	1시간 단위
	여객시설물 통행실태조사	1시간 단위

4. 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축

가. 주말 및 첨두·비첨두 O/D구축 방법론 정립

- 교통수단은 교통 빅데이터를 활용한 주말 및 첨두·비첨두 O/D구축 가능성, SOC타당성평가 활용 등을 고려하여 도로와 철도 수단으로 구분함
 - 도로: 승용차+버스+화물차(도보, 자전거 등 비기관교통수단 제외)
 - 철도: 일반철도+KTX+지하철
- 교통 빅데이터를 활용한 주말·비첨두 O/D 구축 방법론
 - 총 수단 O/D인 모바일 통신데이터에서 철도 통행수단 O/D를 제외함
 - 총 수단 O/D인 모바일 통신데이터에서 도보와 자전거 등 기타통행을 제외 후 도로 O/D를 구축함
- 공로와 철도 수단의 분석을 위해서는 모바일 통신데이터에 포함되어 있는 도보와 자전거 등 기타통행 (이하 기타통행)을 개인통행실태조사의 수단분담 O/D를 이용해 제외함

나. 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축

1) 연평균 O/D 구축

- 강원권 전체 일평균 통행량은 2,383,613통행/일로 도로 통행량은 2,356,167통행/일이며, 철도 통행량은 27,446통행/일임
- 강원권 내 전체통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(524,484통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 강릉시(7,819통행/일)로 나타남
- 강원권 내 전체통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 양구군 (29,890통행/일)으로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는

철원군으로 나타남

〈표 6〉 강원권 연평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)			
구분	도로	철도	합계
강원권	2,356,167	27,446	2,383,613
춘천시	415,633	7,377	423,009
원주시	524,484	6,317	530,801
강릉시	366,572	7,819	374,392
동해시	137,484	1,835	139,319
태백시	62,228	959	63,187
속초시	187,443	145	187,588
삼척시	115,715	854	116,569
홍천군	144,513	66	144,578
횡성군	100,158	861	101,019
영월군	69,097	564	69,661
평창군	109,361	1,358	110,718
정선군	76,901	874	77,775
철원군	68,047	0	68,047
화천군	34,631	310	34,941
양구군	29,890	0	29,890
인제군	64,032	37	64,069
고성군	86,040	0	86,041
양양군	107,185	49	107,234

2) 성수기 O/D 구축

- 강원권 전체 통행량을 집계한 결과 8월의 통행량이 3,222,238통행/일로 가장 높게 나타남
 - 강원권 내 지역별 8월 성수기 일평균 통행량이 가장 높은 도시는 원주시 춘천시, 강릉시 순으로 나타남
 - 원주시의 경우 5월달 일평균 통행량이 586,681통행/일로 가장 높게 나타남
- 강원권 지역내 통행량을 집계한 결과 8월의 통행량이 1,649,362통행/일로 가장 높게 나타남
 - 강원권의 지역내 성수기 통행량이 가장 높은 도시는, 원주시, 춘천시, 강릉시 순으로 나타남
 - 강원권 월별 지역내 통행량 분석결과 5월 원주시의 통행량이 383,482통행/일로

가장 높게 나타남

- 강원권 지역간 통행량을 집계한 결과 강원권의 지역간 8월의 통행량이 1,572,878통행/일로 가장 높게 나타남
- 강원권의 지역간 성수기 통행량이 가장 높은 도시는 원주시, 춘천시, 강릉시 순으로 나타남
- 강원권 월별 전체 통행의 통행량 분석결과 5월 원주시의 통행량이 203,199통행/일로 가장 높게 나타남

3) 침두·비침두 O/D 구축

- 부산울산권 빅데이터 기반 O/D를 시간대별 O/D 구축 결과를 보면, 오전침두(8시~9시)는 779,692통행/시(0.5%)로 나타났으며, 오후침두(17시~18시)는 893,863통행/시(8.0%)로 나타남
- 부산울산권 지역별로 분석해 보면, 부산, 울산은 오전침두가(8시~9시)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시)로 나타남
- 창원과 김해는 오전침두가(7시~8시)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시)로 나타남
- 부산울산권 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과, 고속도로의 오전침두(10시~11시)는 275,778대/시(6.5%)로 나타났으며, 오후침두(16시~17시)는 300,624대/시(7.1%)로 분석됨
- 고속도로 차종구분별 분석결과 승용차는 오전침두가(10시~11시) 171,096대/시(5.9%)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시) 230,490대/시(8.0%)로 나타남
- 고속도로 차종구분별 분석결과 버스는 오전침두가(9시~10시) 5,570대/시(9.2%)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시) 4,274대/시(7.1%)로 나타남
- 고속도로 차종구분별 분석결과 트럭은 오전침두가(10시~11시) 100,941대/시(7.8%)로 나타났고, 오후침두는(14시~15시) 96,252대/시(7.4%)로 나타남
- 부산울산권 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과, 기타도로의 오전침두(8시~9시)는 581,200대/시(7.0%)로 나타났으며, 오후침두(17시~18시)

는 617,407대/시(7.5%)로 분석됨

- 기타도로 차종구분별 분석결과 승용차는 오전첨두가(8시~9시) 438,953대/시(7.0%)로 나타났고, 오후첨두는(8시~9시) 475,467대/시(7.6%)로 나타남
- 기타도로 차종구분별 분석결과 버스는 오전첨두가(7시~8시) 17,572대/시(8.0%)로 나타났고, 오후첨두는(17시~18시) 14,117대/시(6.4%)로 나타남
- 기타도로 차종구분별 분석결과 트럭은 오전첨두가(8시~9시) 125,411대/시(7.1%)로 나타났고, 오후첨두는(17시~18시) 127,823대/시(7.2%)로 나타남

5. 주말 및 첨두·비첨두 O/D 통행특성

가. 지역별 주말 통행특성

1) 주말계수 분석 결과

① 전체통행

- 강원권 전체통행의 주말계수를 분석한 결과, 원주시, 화천군을 제외한 모든 지역에서 1 이상의 주말계수가 도출되었음
- 또한, 전체적으로 도로에 비해 철도의 주말계수가 높았음
 - 전체수단의 경우, 평창군의 주말계수가 1.48로 가장 높았으며, 원주시의 주말계수가 0.98로 가장 낮게 나타남
 - 도로수단의 경우, 평창군의 주말계수가 1.48로 가장 높았으며, 원주시의 주말계수가 0.98로 가장 낮게 나타남
 - 철도수단의 경우, 고성군의 주말계수가 1.88로 가장 높았으며, 원주시의 주말계수가 1.09로 가장 낮게 나타남

② 지역내 통행

- 강원권 지역내 통행의 주말계수를 분석한 결과, 전체통행과 다르게 대부분 지역의 주말계수가 1에 가까운 것으로 도출되었음
- 또한, 전체적으로 도로에 비해 철도의 주말계수가 높았음
- 전체수단의 경우, 양양군의 주말계수가 1.29로 가장 높았으며, 화천군의 주말계수가 0.78로 가장 낮게 나타남
- 도로수단의 경우, 양양군의 주말계수가 1.29로 가장 높았으며, 화천군의 주말계수가 0.78로 가장 낮게 나타남
- 철도수단의 경우, 홍천군의 주말계수가 4.84로 가장 높았으며, 평창군의 주말계수가 0.67로 가장 낮게 나타남

③ 지역간 통행

- 강원권 지역간 통행의 주말계수를 분석한 결과, 대부분 지역의 주말계수가 1.2를 상회하는 것으로 나타남
- 또한, 전체적으로 도로에 비해 철도의 주말계수가 높았음
- 전체수단의 경우, 인제군의 주말계수가 1.83으로 가장 높았으며, 화천군의 주말계수가 1.20으로 가장 낮게 나타남
- 도로수단의 경우, 인제군의 주말계수가 1.83으로 가장 높았으며, 화천군의 주말계수가 1.20으로 가장 낮게 나타남
- 철도수단의 경우, 고성군의 주말계수가 1.88로 가장 높았으며, 원주시의 주말계수가 1.09로 가장 낮게 나타남

나. 첨두·비첨두 대표시간 및 지속시간 분석

1) 첨두·비첨두 시간대 산정 방법론

- 본 연구에서는 24시간 시간대별 통행량 정보를 첨두, 비첨두, 심야 시간대로 구분하기 위해 K-means 군집분석을 활용함
 - 김형주&장수은(2012)¹⁾, 송용욱 외(2021)²⁾ 등의 첨두시간 집중률 도출 연구에서 시간대별 교통량 자료 또는 내비게이션 자료에 K-means 군집분석을 활용해 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간대의 집중률과 지속시간을 도출하였음
- K-means 군집분석 시 적정 k값의 설정은 elbow method를 활용하였으며, elbow method 그래프에서 y축에 해당하는 Inertia Value가 더 이상 급격하게 작아지지 않는 구간의 k값을 적정 k값으로 설정함
 - 여기서, Inertia value는 각 군집 중심에서 군집에 할당된 데이터 간의 거리를 합산한 것으로, 개별 군집이 얼마나 잘 응집되었는지를 보여주는 지표임
 - Inertia value가 값이 작을수록 군집화가 잘 되었다고 평가할 수 있음

2) 첨두·비첨두 시간대 산정 결과

- 부산울산권 첨두·비첨두 시간대 산정결과는 전체 24시간 중 첨두시간은 4시간, 비첨두시간은 14시간, 심야시간은 6시간으로 나타남
 - 첨두 시간대는 오전 08시~09시, 오후 16시~19시로 4시간으로 설정됨
 - 비첨두 시간대는 오전 05시~08시, 오전 08시~16시, 오후 19시~23시로 14시간으로 설정됨
 - 심야 시간대는 오후 23시 ~ 오전 05시로 6시간으로 설정됨
- 첨두시간의 집중률은 약 7.28%, 비첨두시간의 집중률은 약 4.71%, 심야시간의 집중률은 약 0.82%로 나타남

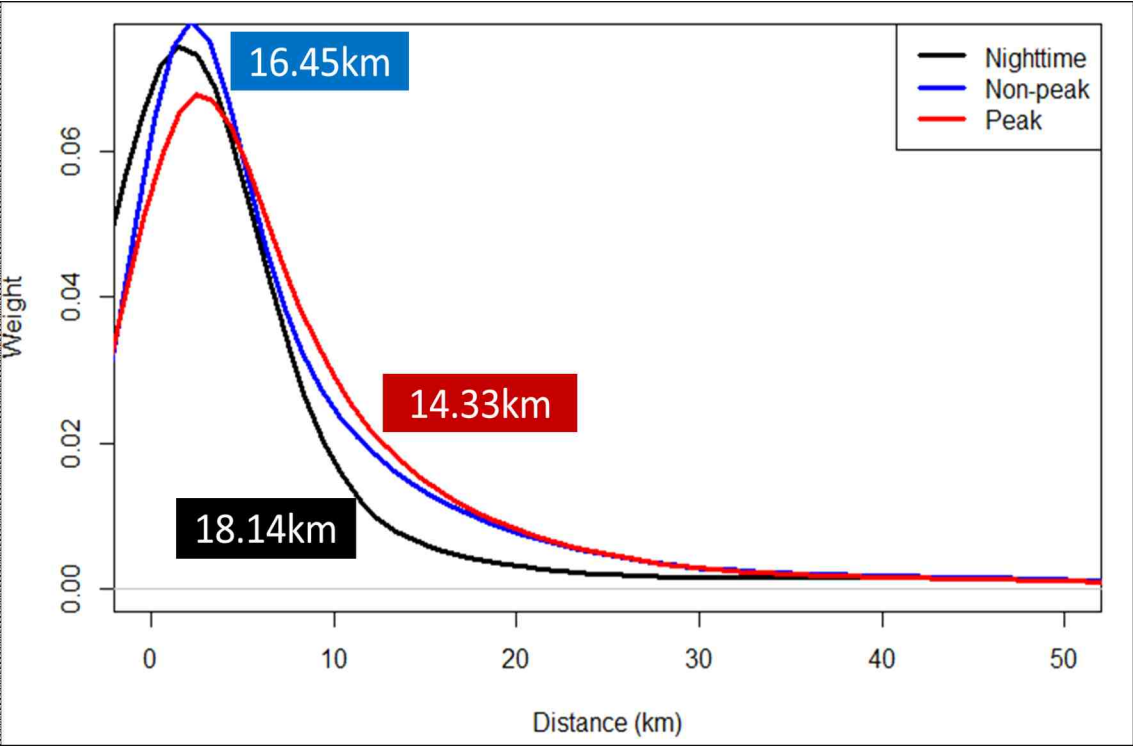
1) 김형주, 장수은. (2012). 혼합군집분석 기법을 이용한 도로 교통량의 첨두율 산정. 대한교통학회지. 30(1). 19-30.

2) 송용욱, 김익기, 남호현, 박상준. (2021). 내비게이션 데이터를 활용한 시간대 그룹별 통행량 집중률 분포 패턴 분석. 대한교통학회지. 39(3). 221-239.

- 해당 결과를 「2022년 교통시설 투자평가지침(제7차개정)」에서 제시하는 부산울산권 첨두·비첨두 지속시간 및 평균 집중률과 비교함
 - 지속시간의 경우, 지침의 첨두시간은 5시간, 본 연구의 첨두시간은 4시간이었으며, 지침의 비첨두시간은 14시간, 본 연구의 비첨두시간은 14시간으로 다소 차이가 나타남
 - 집중률의 경우, 지침의 첨두시간 집중률은 8.96%인데 반해 본 연구의 첨두시간 집중률은 7.28%로 약 1.68% 낮았으며, 지침의 비첨두시간 집중률은 3.84%인데 반해 본 연구의 비첨두시간은 4.71%로 약 0.87% 높게 나타남
 - 지침의 심야시간 집중률은 0.29%인데 반해 본 연구의 심야시간 집중률은 0.82%로 약 0.53% 높게 나타남

3) 첨두·비첨두·심야 시간대 통행특성 비교

- 부산울산권 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간의 통행특성을 비교한 결과는 다음과 같음
 - 평균통행거리의 경우 첨두시간대 14.33km, 비첨두시간대 16.45km, 심야시간대 18.14km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
 - 첨두시간대는 상대적으로 장거리 통행의 비중이 높고, 단거리 통행의 비중이 낮게 나타남
 - 심야시간대는 상대적으로 단거리 통행의 비중이 높고, 장거리 통행의 비중이 낮게 나타남
 - 비첨두시간대는 첨두시간대와 심야시간대의 중간 수준의 거리분포로 나타남



〈그림 8〉 부산울산권 첨두·비첨두·심야시간대 TLF

6. 주말 및 첨두·비첨두 O/D 활용 및 개선 방안

가. 빅데이터 기반 주말 및 첨두·비첨두 O/D 활용 가능성 진단

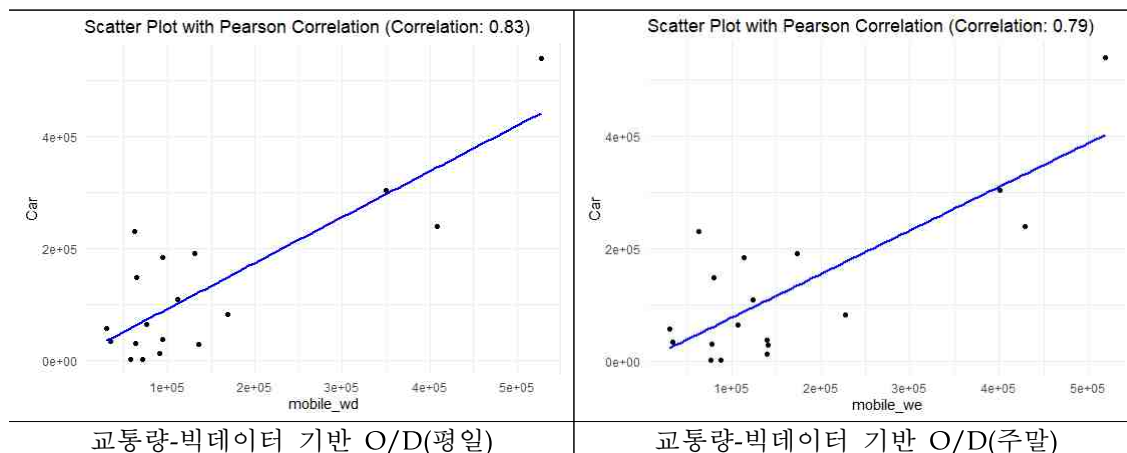
1) 상관관계 분석

- 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터 간의 교통량 특성이 유사한지를 파악하기 위해 피어슨 상관계수를 활용함
 - 교통량 조사 데이터의 경우 강원권 교통량조사 집계 데이터를 활용함
- 상관관계 분석 결과, 모든 지역에서 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터의 상관계수는 0.79(주말) 이상으로 높게 나타남

〈표 7〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 상관관계 분석 결과

지역	Estimate	t-value	df	p-value
교통량-빅데이터 기반 O/D(평일)	0.828***	5.900	16.000	0.000
교통량-빅데이터 기반 O/D(주말)	0.792***	5.197	16.000	0.000

〈표 8〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 통행량 간 상관분석 결과



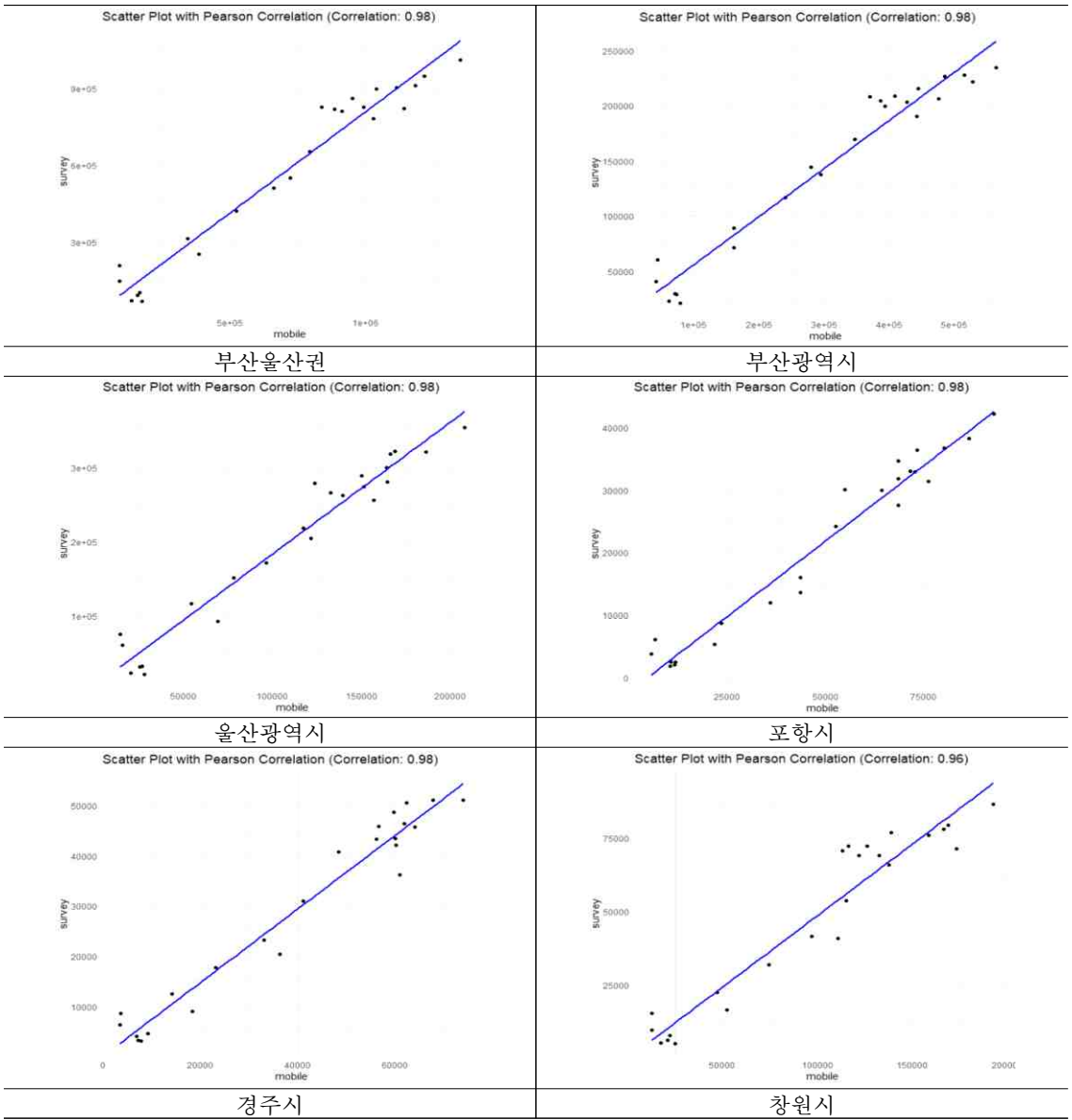
- 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터 간의 시간대별 첨두·비첨두 특성이 유사한지를 파악하기 위해 피어슨 상관계수를 활용함
- 상관관계 분석 결과, 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터의 시간대별 통

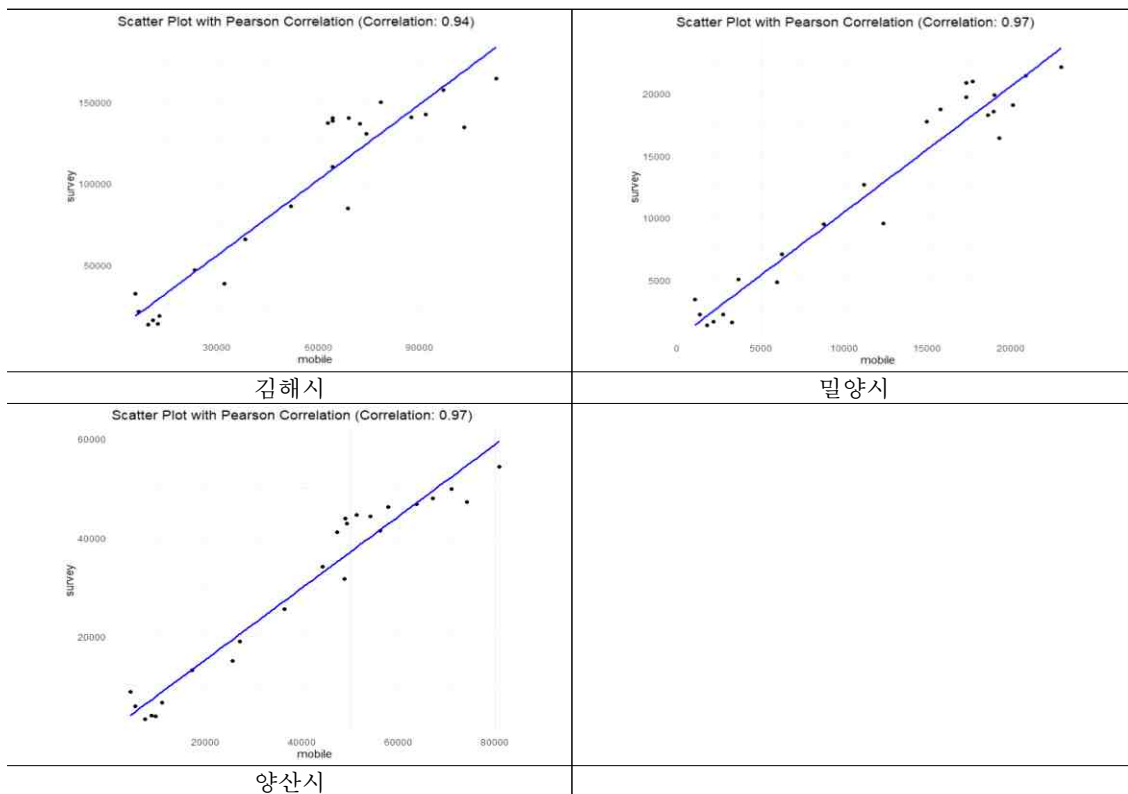
행특성 간 상관계수는 0.9 이상으로 높음

〈표 9〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 상관관계 분석 결과

분석	지역	Estimate	t-value	df	p-value
상관 분석	부산울산권	0.978***	22.132	22	0.000
	부산광역시	0.977***	21.305	22	0.000
	울산광역시	0.977***	21.553	22	0.000
	포항시	0.981***	23.444	22	0.000
	경주시	0.979***	22.741	22	0.000
	창원시	0.961***	16.266	22	0.000
	김해시	0.942***	13.164	22	0.000
	밀양시	0.973***	19.802	22	0.000
	양산시	0.973***	19.694	22	0.000

〈표 10〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터 간 상관분석 결과(계속)





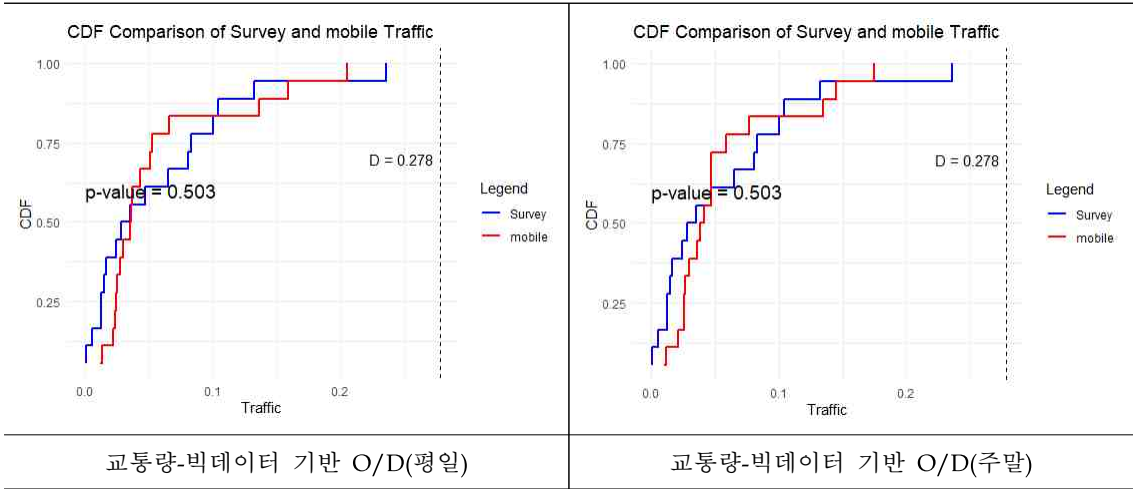
2) K-S Test (Kolmogorov-Smirnov test) 분석

- 빅데이터 기반 O/D와 조사 기반 데이터 간의 지역별·시간대별 통행량 분포의 차이를 파악하기 위해 K-S Test를 수행함
- K-S Test의 귀무가설은 “두 집단 간 누적분포에 거리 차이가 존재한다”로, K-S test의 부산물로 도출되는 p-value 값이 일정 수준 이상일 경우 집단 간 차이가 없다고 해석할 수 있음
- 강원권 K-S test 결과, 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터의 지역별 통행량 분포는 큰 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 12〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 K-S test 분석 결과

지역	D	P-value
교통량-빅데이터 기반 O/D(평일)	0.278	0.503
교통량-빅데이터 기반 O/D(주말)	0.278	0.503

〈표 13〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 차이 분석 결과

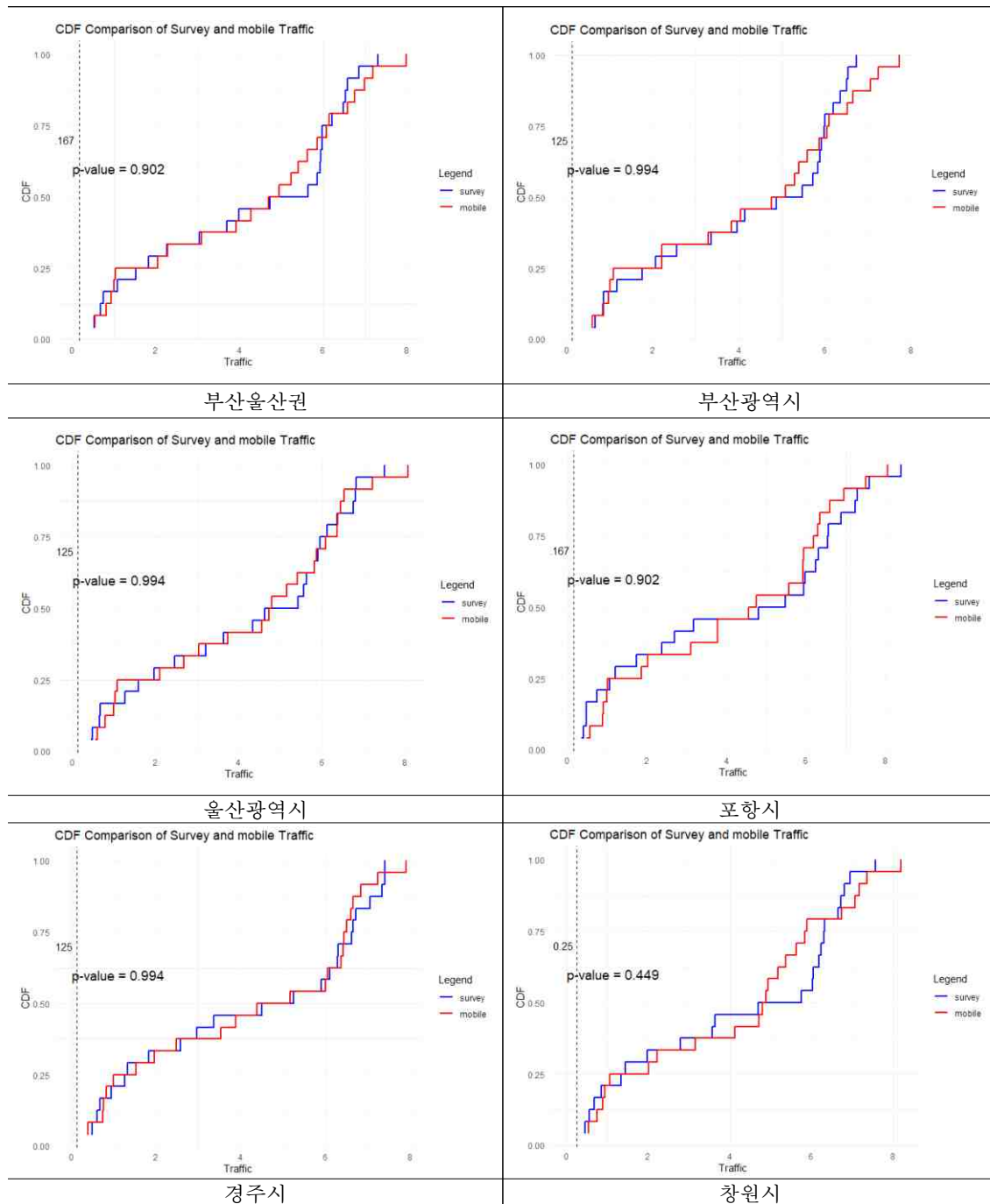


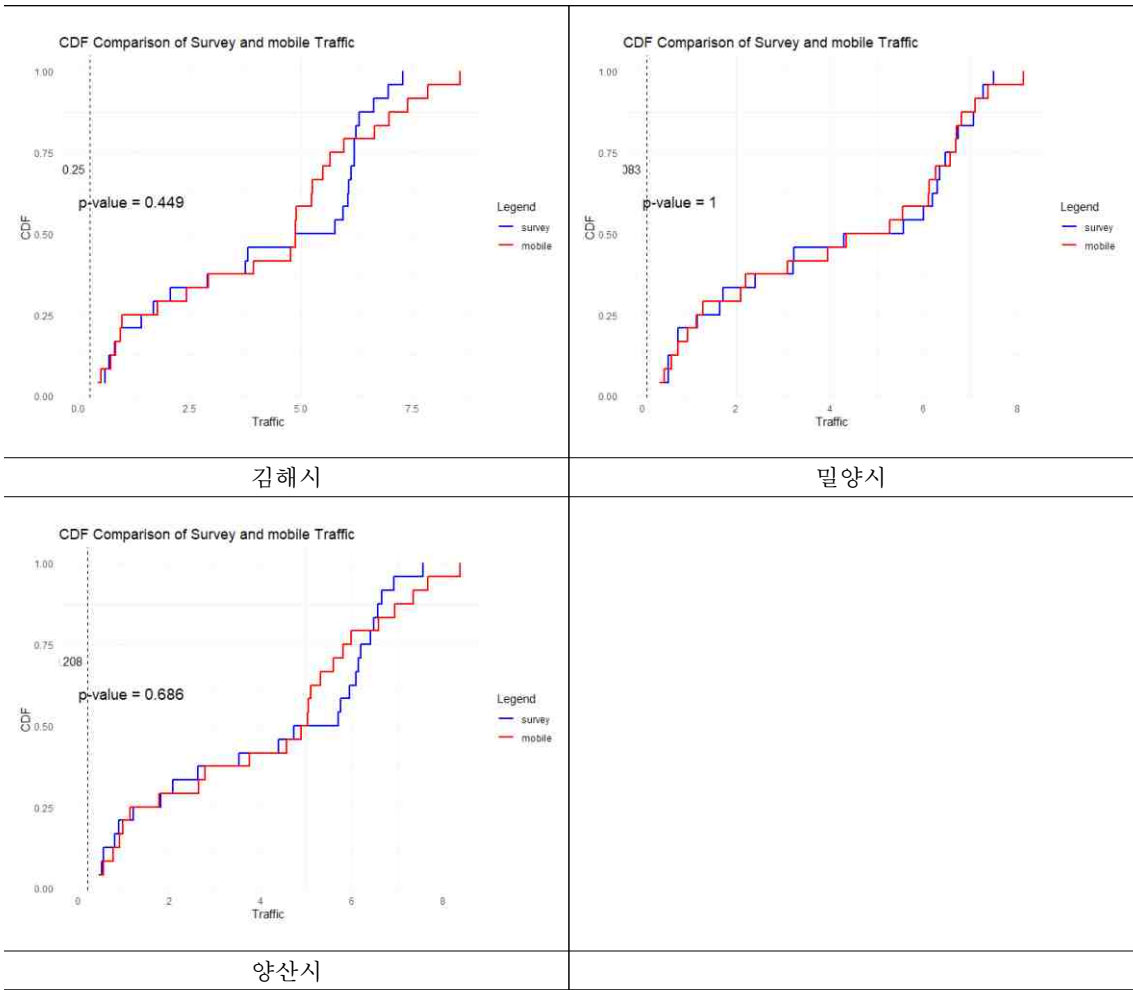
○ 부산울산권 K-S test 결과, 부산울산권 내 모든 지역에서 빅데이터 기반 O/D와 조사 기반 데이터의 시간대별 통행량 분포는 큰 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 14〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 K-S test 분석 결과

데이터	지역	D	P-value
K-S test	부산울산권	0.167	0.902
	부산광역시	0.125	0.994
	울산광역시	0.125	0.994
	포항시	0.167	0.902
	경주시	0.125	0.994
	창원시	0.250	0.449
	김해시	0.250	0.449
	밀양시	0.082	1.000
	양산시	0.208	0.686

〈표 15〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 차이 분석 결과(계속)





나. 빅데이터 기반 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 한계점 및 개선방안

- 본 과업에서는 도로와 철도로 구분하여 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 구축함
 - 교통 SOC 투자평가의 신뢰성 및 효율성 확보를 위해서는 승용차, 버스, 화물차로 구분한 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축이 필요함
 - 이를 위해서는 교통수단별 시간대별 자료 수집, 네비게이션 데이터, DTG빅데이터 등과 같은 교통 빅데이터 등을 활용한 고도화 된 방법론 개발이 필요함
- 모빌리티 빅데이터, 수송실적 자료, 교통량 조사 자료는 대부분 통행목적 정보를 포함하고 있지 않기 때문에 통행목적별 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축에

한계가 있음

- 통계적으로 유의한 통행목적별 주말 및 침두·비침두 O/D를 구축하기 위해서는 통행실태조사 표본 확대 등이 필요함
- 통행배정을 위해 KTDB에서 제공하고 있는 VDF 파라미터는 전일 기반으로 추정되어 있어, 침두·비침두 통행배정 시에 왜곡된 결과를 초래할 수 있음
 - 침두·비침두 특성에 맞는 VDF 파라미터의 추정이 필요함
- KTDB에서 제공하고 있는 수단별 재차인원 정보는 평일 기준으로, 주말 기준의 재차인원 정보가 존재하지 않음
 - 주말 재차인원 정보를 파악하기 위한 추가적인 조사가 필요함



제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

제2절 과업의 범위 및 내용

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

- 전국 여객 O/D는 국토개발종합계획, 국가기간교통망계획, 지자체별 교통계획 등을 비롯한 각종 교통계획의 효과적 수립·시행을 위한 필수적 기초자료로서, 전국을 대상으로 한 현장조사와 교통수요이론에 근거한 전문적 수요분석 작업을 거쳐 산출됨
- 전국 여객 O/D는 국토개발종합계획, 국가기간교통망계획, 지자체별 교통계획 등을 비롯한 각종 교통계획의 효과적 수립·시행을 위한 필수적 기초자료임
- KTDB에서는 전국 통행실태조사와 교통 빅데이터를 이용하여 주중 일평균 기준의 O/D를 구축하고 있음
- 정밀한 수요분석을 위해 통신자료 등 빅데이터를 활용한 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 요구가 증대되고 있음
 - 기존 KTDB의 관련 연구에서는 TCS, 상시교통량, 철도수송실적을 기반으로 시·도 단위의 주말환산계수를 제시하여 시·군 단위의 통행특성을 반영하지 못하고 있다는 한계가 존재
- 본 과업은 교통 SOC 투자평가에서 수요분석의 정확성과 신뢰도를 높이기 위해 빅데이터를 활용하여 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 시범 구축하고자 함
 - 단순히 주말통행의 양적인 특성만을 보여주는 것을 넘어 지역내 통행과 지역 간 통행의 세부적 통행분포 차이를 도로/철도 등 수단을 구분하여 분석하는 것을 목적으로 함

제2절 과업의 범위 및 내용

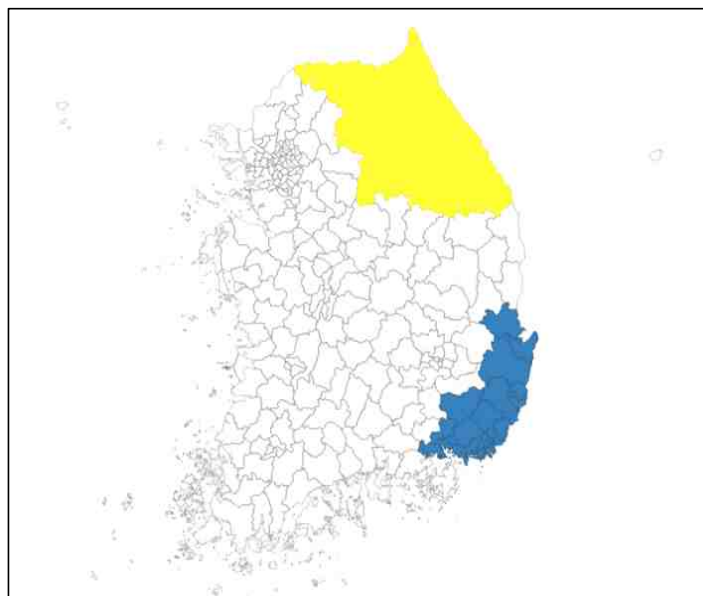
1. 과업의 범위

가. 시간적 범위

- 기준연도 : 2022년

나. 공간적 범위 : 강원권 및 부산울산권

- 강원권 (주말 O/D구축 관련분석)
 - 강원권 = 현재 KTDB에서는 강원권 관련 세부 교통분석자료(OD, 네트워크) 등을 구축하지 않고 있으므로, 강원특별자치도 전체를 강원권으로 정의
- 부산·울산권 (침투·비침투 OD 구축 관련 분석)
 - 부산울산권 = 부산광역시, 울산광역시, 경상북도 포항시, 경주시, 경상남도 창원시, 김해시, 밀양시, 양산시



〈그림 1-1〉 연구의 범위(노란색 = 강원권, 파란색 = 부산울산권)

2. 과업의 주요내용

- 교통 SOC투자사업의 경제성 분석 현황 및 관련 연구 검토
 - 교통 SOC 투자사업 경제성 분석 현황
 - 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 관련 사례 검토
- 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축을 위한 교통 빅데이터 현황 및 활용방안 정립
 - 교통 빅데이터 및 통행실태조사 데이터 구축 현황 분석
 - 교통 빅데이터 및 통행실태조사 데이터 활용 범위 정립
- 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축
 - 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 방법론 정립
 - 주말 및 첨두·비첨두 통행수단 분류
 - 주말 및 첨두·비첨두 통행수단 O/D 구축
- 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 이용한 통행특성 분석
 - 주중과 주말, 성수기 통행특성 분석
 - 첨두·비첨두 대표시간 및 지속시간(집중률) 분석
- 빅데이터 기반 주말 및 첨두·비첨두 O/D 활용 및 개선 방안
 - K-S Test (Kolmogorov-Smirnov test)를 통한 활용 가능성 진단
 - 빅데이터 기반 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 한계점 및 개선방안 제시



〈그림 1-2〉 과업의 추진 방향



제2장 기존연구 고찰

제1절 교통 SOC 투자사업 경제성 분석 현황

제2절 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 관련 사례검토

제2장 기존연구 고찰

제1절 교통 SOC 투자사업 경제성 분석 현황

1. 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022

가. 주말 수요 분석

- KTDB에서는 주중 (월요일~금요일)에 대한 통행량만을 제공하고 있으므로, 필요시 주말 수요를 별도로 분석하도록 제시하고 있음
- 주말 보정계수는 국가교통 DB에서 배포하는 계수를 적용하는 것을 원칙으로 제시함
- 필요에 따라 영향권 내 평일 교통량 대비 주말 교통량 비율을 적용하거나 기존의 조사자료 또는 실제 조사한 자료를 적용토록 함
 - 상시 조사지점의 평일교통량 대비 주말교통량 비율 또는 고속도로 TCS자료에서 평일교통량 대비 주말교통량 비율이 20% 이상일 경우 주말수요를 예측하도록 제시함
- 여가수요 예측의 경우 영향권 내 특정기간에 집중되는 여가 성격의 수요를 별도로 예측하도록 제시하고 있음
- 국가교통DB에서 여가 목적의 수단별 O/D를 별도로 배포할 경우 이를 사용하되, 여가 목적의 수단별 O/D가 배포되지 않을경우 주중기반 연평균 일 통행량

(AAWDT)에 여가 보정계수를 적용하여 여가수요를 예측하도록 함

- 여가보정계수는 영향권내 월 보정계수를 적용하거나 기존의 조사자료 또는 실제 조사한 자료를 적용하도록 권장하고 있음
 - 상시조사지점의 월 보정계수 또는 고속도로 TCS자료에서 특정기간(또는 월)의 월 보정계수가 1.2 이상일 경우에 한해 여가수요를 예측하도록 제시함
- 주말 여가 보정계수를 별도로 산정하는 경우 다음과 같은 수식을 활용하여 산정함
 - 지역 간 통행의 절대량과 패턴을 보정계수를 적용하여 보정하고, 주말통행의 '각 지역 내의 통행은 주중 O/D의 통행패턴과 같다'는 가정으로 제공되는 주중 O/D의 통행패턴을 그대로 적용시키는 Frata 모형의 형태로 적용함

$$F_{g(i),g(j),w} = \frac{T_{g(i),g(j),w}}{T_{g(i),g(j)}}$$

여기서, $F_{g(i),g(j),w}$: $g(i)$ 에서 $g(j)$ 로 가는 지역간 O/D쌍의 주말(또는 여가) 보정계수

$T_{g(i),g(j),w}$: 주말(또는 여가)의 $g(i)$ 에서 $g(j)$ 로 가는 지역간 O/D 통행량

$T_{g(i),g(j)}$: $g(i)$ 에서 $g(j)$ 로 가는 주중(여가의 경우 연평균) 지역간 O/D 통행량

$g(i), g(j)$: 그룹으로 묶여진 지역 존 번호

〈그림 2-1〉 주말 여가보정계수 산정식

자료 : 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022

나. 첨두·비첨두를 활용한 수요예측

- 교통시설 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022에서는 대도시권 권역별 첨두·비첨두 지속시간 및 집중률을 제시하고 있음
 - 심야시간대는 자유교통류 상태로 사업 시행시와 미시행시 혼잡개선의 효과가 없는 것으로 간주, 일반적으로 교통분석을 수행하지 않음
- 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022에서는 통행배정을 위한 기본시간단위를 대상지역의 특성을 고려하여 분석할 수 있도록 제시하고 있음
 - 심야시간 통행배정의 기본시간단위는 다음과 같이 두 단계를 거쳐 결정하도록 제시됨
 - 1단계 : 첨두/비첨두 O/D를 이용하여 통행배정을 수행하는 방법 (twomodel 기법)과 전일 O/D를 이용하여 통행배정을 수행하는 방법 (onemodel 기법)중에서 선택하도록 제시하고 있음
 - 2단계 : two model 기법을 사용하는 경우에는 통행배정 시간단위 (planninghorizon)를 통행특성에 따라 최소 1시간부터 시간단위로 증가시켜 결정하도록 제시함
 - 즉, 첨두/비첨두 통행배정의 단위를 1시간으로 고정하지 않고 통행특성에 대한 분석가 판단에 따라 2시간 또는 3시간으로 확장할 수 있도록 제시하고 있음
- 고속도로와 국도의 첨두시 및 비첨두시 지속시간과 비중은 동일하게 적용하는 것을 원칙으로 제시하고 있음
- 영향권내 첨두·비첨두 통행특성이 뚜렷하여 Two model 기법을 사용하는 경우 본 지침에서 제시하는 첨두·비첨두 지속시간 및 평균 집중률 사용을 원칙으로 권장하고 있음
- 심야 시간대는 자유교통류 상태로서 사업 시행시와 미시행시 간 사업대상 도로 및 주변 도로의 혼잡개선의 효과가 없는 것으로 간주하여 교통분석을 수행하지 않음

- 다만, 도로 개량사업이 아닌 신규도로 개설 사업으로 인하여 통행시간 및 통행거리가 단축된 경우에는 심야시간대의 추가적인 수요분석을 통해 편익을 추가하여 분석할 수 있도록 권장하고 있음

〈표 2-1〉 투평가지침에서 제시하는 침두·비침두 통행량 집중률(권역별)

구분		지속시간	집중률
수도권	침두	5	8.96
	비침두	14	3.84
	심야	5	-
부산울산권	침두	5	8.97
	비침두	14	3.87
	심야	5	-
대구권	침두	6	9.00
	비침두	12	3.70
	심야	6	-
광주권	침두	5	9.83
	비침두	13	3.76
	심야	6	-
대전권	침두	6	8.98
	비침두	12	3.74
	심야	-	-

자료 : 국토교통부, 『교통시설 투자평가지침(제7차 개정)』, 2022

2. 한국지방행정연구원, 『도로 및 교통부문 타당성 조사 지침연구』, 2021

가. 주말 수요 분석

- 관광수요가 있는 지역으로 판단되는 경우 성수기의 O/D를 추정하고 분석하도록 제시하고 있음
- 도로교통량 또는 해운통행량의 월별·주말 통행량을 검토하여 관련계수가 1.2를 상회 한 경우 이를 추가로 반영하도록 함
- 한국지방행정연구원에서 기 수행한 약산당목~금일일정간 연도교 건설사업의 관광수요 반영여부 검토결과는 월별계수 및 주말계수가 1.2를 상회하지 않는 것으로 검토되어 관광수요를 미반영함

나. 첨두·비첨두를 활용한 수요예측

- 한국지방행정연구원의 도로 및 교통부문 타당성 조사 지침(2021)에 따르면, 일반적으로 통행배정시에는 첨두 및 비첨두 O/D를 이용하는 것을 원칙으로 함
 - 첨두와 비첨두로 구분하여 1시간 통행량을 기준으로 분석을 수행할 경우 KTDB의 O/D자료가 1일 통행량 기준이므로 첨두 1시간 및 비첨두 1시간 비중을 고려하여 첨두 1시간 및 비첨두 1시간 통행량으로 환산해야 함
 - 이때 고속도로와 국도의 첨두 및 비첨두 지속시간과 집중률은 동일하게 적용하는것을 원칙으로 함
 - 기본적으로 지역 간 도로의 경우 첨두 지속시간은 10시간으로, 첨두 1시간 교통량집중률은 7%로 가정하며, 비첨두 지속시간은 9시간으로 비첨두 1시간 교통량 집중률은 2.5%로 가정함
 - 심야시간대는 자유교통류 상태로 사업 시행으로 인한 속도 개선 및 수단 전환의효과가 없는 것으로 간주하여 교통분석을 수행하지 않음

- 예외적으로 다음과 같은 상황에서는 전일 O/D를 기반으로 통행배정을 수행할 수 있음
 - 교통량의 수준이 낮고 24시간 교통량자료에서 첨두 특성이 뚜렷하게 나타나지 않는 경우
 - 첨두시간의 특성이 미세한 지역 간 도로나 도로의 혼잡도가 낮은 경우
- 지역간 도로의 경우 첨두 지속시간은 10시간, 첨두 1시간 교통량 집중률은 7%로 가정하며, 비첨두 지속시간은 9시간, 비첨두 1시간 교통량 집중률은 2.5%로 가정함

〈표 2-2〉 한국지방행정연구원에서 제시하는 첨두·비첨두 통행량 집중률(지역 간)

구분	지속시간	집중률
첨두시간	10	7%
비첨두시간	9	2.5%
심야시간	5	-

주 : KDI, 『도로·철도 부문 사업의 예비타당성조사 표준지침 수정·보완 연구(제5판)』, 2008의 자료를 인용함
 자료 : 한국지방행정연구원(LIMAC), 『도로 및 교통부문 타당성 조사 지침연구』, 2021

- 수도권 지역의 사례를 살펴보면 첨두와 비첨두 지속시간은 각각 4시간, 16시간으로 나타났으며, 1시간 집중률은 8.78%, 3.84%로 제시하고 있음
- 그러나 지역에 따라 첨두 특성이 서로 다를 수 있기 때문에 교통량조사 결과 나타난 첨두 특성을 확인하여 이를 KTDB 등에서 제시하는 지속시간 및 집중률과 비교토록 함

〈표 2-3〉 한국지방행정연구원에서 제시하는 첨두·비첨두 통행량 집중률(수도권)

구분	지속시간	집중률
첨두시간	4	8.78%
비첨두시간	16	3.84%
심야시간	4	-

주 : 수도권 교통본부, 『수도권 가구통행실태조사』, 2007의 자료를 인용함
 자료 : 한국지방행정연구원(LIMAC), 『도로 및 교통부문 타당성 조사 지침연구』, 2021

3. 한국개발연구원, 『에비타당성조사 수행을 위한 세부지침 도로·철도부문 연구』, 2021

가. 주말 수요 분석

- 주말 통행수요는 고려하되 주중 통행량 대비연평균 통행량의 비율이 1.2를 상회하거나 이에 준하는 경우에 한하여 고려함
 - 통행배정을 위한 재차인원은 AADT 기준 각 출발존별 수단별 재차인원을 적용하여야하며, 유료도로 가중치 산출을 위한 시간가치 역시 AADT를 고려한 별도의 시간가치를 적용함
 - 즉, 주말 및 공휴일의 경우 평일과 재차인원 및 통행목적이 상이하기 때문에 이를 고려해야 한다고 제시함
 - 정산 시 기준이 되는 관측교통량 역시 주중 평균 교통량으로 비교해야 함
- 주말 통행수요와 마찬가지로 성수기 관광수요는 사업노선과 직접영향권 내의 주변도로가 월변동계수 1.2 이상인 경우 등 계절별로 뚜렷한 특성이 있다고 판단되는 경우에 반영하도록 함

나. 첨두·비첨두를 활용한 수요예측

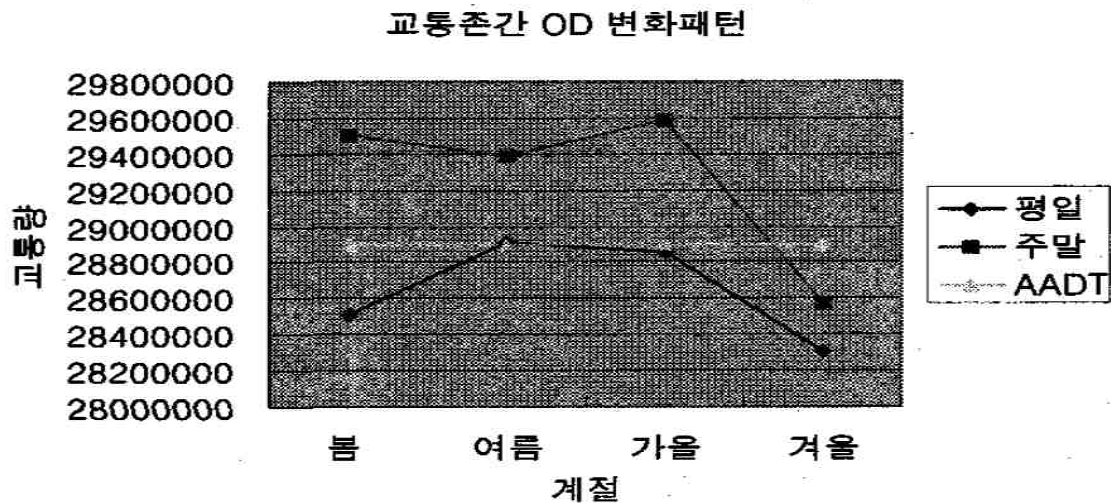
- 첨두 및 비첨두 O/D는 전일 O/D에 해당 시간대의 집중률을 곱하여 산정함
 - 현재의 주말 및 첨두·비첨두 O/D의 계산은 몇 개의 교통량 조사지점의 정보만을 가지고 주말계수 또는 집중률을 계산하여 이루어지기 때문에 신뢰도가 부족하다는 한계가 존재함
 - 따라서, 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 구축하는 데 있어 교통사업의 영향권 전체의 통행정보를 장기간 세부적으로 관찰할 수 있는 빅데이터의 활용을 권장하고 있음
- 통행배정을 위한 기본시간 단위는 사업노선 주변지역의 통행패턴을 고려하여 전일 또는 첨두 비첨두 시간대를 고려하여 분석할 수 있음

- 첨두 비첨두 시간대를 구분하여 1시간 통행량을 기준으로 분석을 수행할 경우, 대표 첨두 1시간 및 대표 비첨두 1시간 기종점통행량을 산출하여 분석을 수행함
- 첨두특성과 집중시간의 분포가 지역별 노선별로 상이할 수 있으므로 대상 사업의 여건을 고려하여 집중률과 지속시간을 설정함
- 첨두 비첨두 시간대를 고려하여 분석을 수행하는 경우 원칙적으로는 심야시간대에 대한 교통분석은 수행하지 않는 것을 기본으로 함
- 도로부문 사업에 있어 심야 시간대에 발생하는 사업효과가 무시하지 못할 수준이라고 판단될 경우 심야시간에대한 분석을 포함할 수 있음.
- 1일 통행량 기준으로 통행배정을 수행할 때 적용하는 교통량-지체함수의 일전환계수는 첨두시간 집중률을 고려하여 적정한 수치를 적용할 필요가 있음

제2절 주말 및 침두·비침두 O/D 구축 관련 사례검토

1. 주말 O/D 구축 관련 연구

- 한근수 외(2004)는 계절별 평일 주말 O/D의 교통패턴을 분석하였으며, TCS 데이터를 활용함
- 주말의 교통량이 평일보다 높으며, 특히 봄에 그 차이가 크고, 겨울에는 그 차이가 작아, 성수기 특성 및 침두·비침두 특성을 분석하는데 무리가 있음



〈그림 2-2〉 교통존 간 OD변화 패턴 분석

자료 : 한근수 외(2004), 계절별 요일별 교통패턴 변동을 반영한 연통행시간 편익산출. 대한교통학회지, 22(7), 123.

- 추상호 외(2007)는 조사자료를 기반으로 평일 대비 주말 통행특성을 규명하였으며, 주말통행실태조사와 교통량 조사자료를 활용하여 평일보다 주말에 장거리 통행이 많은 것으로 나타남
- 결론적으로 주말통행은 가구 또는 개인 특성에 따라 평일과 매우 다르게 나타나고 있으므로, 향후 주말통행에 대한 별도의 통행수요모형을 구축할 필요가 있음을 제시함

단위: %

구분	배웅	귀가	출근	등교	학원 수강	업무	귀사
도보	1.9	16.9	13.4	42.2	27.5	8.4	6.9
승용차 (오토바이 포함)	82.9	31.2	32.2	4.3	10.5	48.1	50.2
버스	6.5	27.3	23.8	32.6	39.6	17.8	17.0
지하철/전철/철도	4.1	20.4	25.6	18.4	18.0	16.9	16.2
택시	3.6	2.1	1.4	0.1	0.9	1.3	3.2
자전거	0.2	1.4	2.1	2.4	3.4	2.2	0.0
기타	0.7	0.7	1.5	0.0	0.1	5.3	6.5
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
구분	쇼핑	여가	여행	친지 방문	종교	기타	
도보	17.6	18.2	3.7	4.1	33.4		15.8
승용차 (오토바이 포함)	34.1	28.7	45.4	51.1	28.6		29.7
버스	29.0	25.0	30.6	20.9	23.1		27.3
지하철/전철/철도	17.8	23.4	13.9	19.6	12.1		22.6
택시	0.7	3.3	2.7	3.8	1.6		3.5
자전거	0.7	1.4	0.5	0.5	1.2		0.9
기타	0.2	0.1	3.2	0.1	0.0		0.1
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0

〈그림 2-3〉 통행목적별 수단분포(토요일)

단위: %

구분	배웅	귀가	출근	등교	학원 수강	업무	귀사
도보	1.7	18.8	16.1	5.0	25.1	11.5	10.5
승용차 (오토바이 포함)	88.9	36.9	29.3	7.0	10.4	47.5	56.6
버스	2.0	23.6	25.4	43.0	40.3	16.5	17.1
지하철/전철/철도	2.7	16.3	23.2	43.0	18.2	14.8	11.8
택시	3.0	2.4	1.8	2.0	1.0	4.7	1.3
자전거	1.0	1.4	2.8	0.0	5.0	1.4	0.0
기타	0.7	0.5	1.4	0.0	0.0	3.6	2.6
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
구분	쇼핑	여가	여행	친지 방문	종교	기타	
도보	18.0	16.2	4.1	6.9	39.8		15.8
승용차 (오토바이 포함)	41.9	33.6	42.1	51.5	32.4		36.5
버스	23.9	23.2	36.1	18.4	19.0		23.2
지하철/전철/철도	13.4	22.4	13.9	17.8	5.5		20.3
택시	1.2	2.4	1.6	4.3	2.1		2.9
자전거	1.5	1.9	0.3	0.5	1.0		0.9
기타	0.1	0.3	1.8	0.7	0.1		0.4
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0

〈그림 2-4〉 통행목적별 수단분포(일요일)

자료 : 추상호 외(2007), 주말 통행특성에 관한 연구: 서울시 사례를 중심으로 대한교통학회 학술대회지, 57, 153-162.

- 김문현 외(2019)는 이 연구에서 2006년, 2010년 가구통행실태조사의 주말 조사자료를 활용하여 사회경제지표, 토지이용 등 다양한 독립변수를 구축하였으며, 주말 교통량과 음이향 회귀분석을 수행하였음
- 그 결과 가구밀도, 지하철밀도, 버스정류장밀도, 교차로 밀도가 높아질수록 자동차 통행발생량이 감소하며, 인구밀도와 자동차밀도가 높아질수록 자동차 통행발생량이 증가하는 것을 도출함
- 이 연구에서 평일과 다른 주말통행의 특성을 분석하는데에는 한계를 가짐
- 주말 통행의 특성을 설명할 것으로 의심되는 변수를 주말 가구통행실태 조사 내용에 포함하여 통계자료를 확보할 필요가 있음

변수(단위)	n	평균	표준편차	최솟값	최댓값
종속변수 Trip(통행)	945	11,639.72	7,457.08	0	56,950
설명변수: 사회경제지표					
인구밀도(천명/ km^2)	945	24.867	12.61	0.009	70.457
고령인구밀도(천명/ km^2)	945	2.139	1.137	0.001	5.716
자동차밀도(천대/ km^2)	945	6.916	3.791	0.173	23.857
취업자밀도(천명/ km^2)	945	11.983	6.071	0.004	35.471
설명변수: 건조환경					
가구밀도(천가구/ km^2)	945	8.842	4.669	0.124	24.738
지하철밀도: 반경 500m(개/ km^2)	945	1.764	1.632	0	14.286
지하철밀도: 반경 1km(개/ km^2)	945	7.113	6.322	0	39.13
버스정류장밀도: 반경 250m(개/ km^2)	945	37.676	23.156	2.195	135
버스정류장밀도: 반경 500m(개/ km^2)	945	65.995	42.548	2.927	357.14
교차로밀도: 반경 500m(개/ km^2)	945	22.068	22.028	0	150
교차로밀도: 반경 1km(개/ km^2)	945	37.402	37.155	0.379	260
행정동 크기(km^2)	945	1.28	1.503	0.14	12.69

〈그림 2-5〉 모형 추정 결과

자료 : 김문헌 외(2019), 가산자료 모형을 활용한 서울시 주말 자동차 통행 특성 분석, 서울도시연구, 20(4), 135-147.

- 2015년도 국가교통조사 및 DB구축사업 여객교통수요 신뢰도 개선방안 연구에서는 주말환산계수와 첨두·비첨두시 집중률, 지속시간을 산정하였음
- 13개 시도 단위의 총량적인 특성만 고려하며, 시도 단위의 세부적인 통행특성을 반영하지 못하는 한계점을 가짐

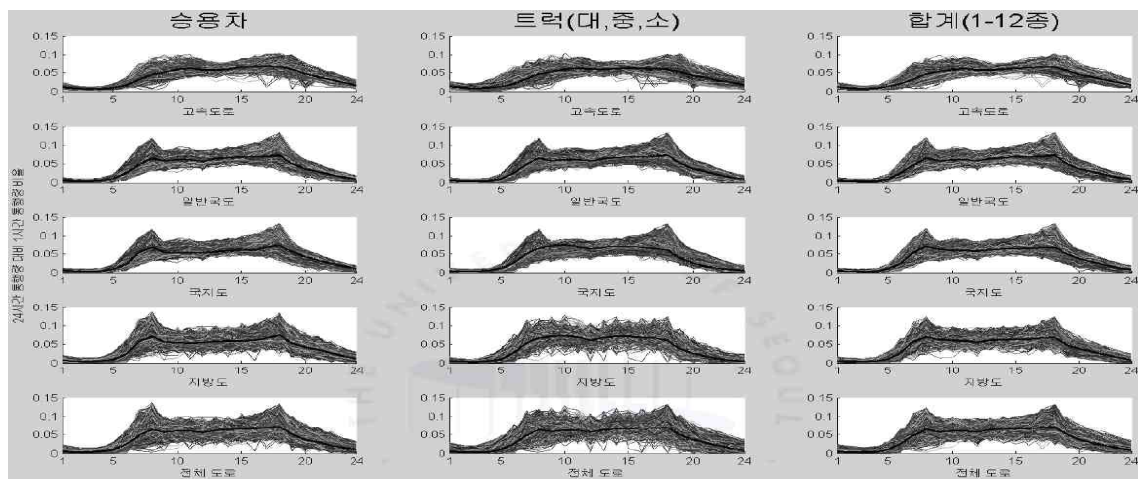
〈표 2-4〉 수단별 주말환산계수 산출 범위

자료	수단	산출 범위	비고
TCS	전차종	13개 시도	- O/D Pair 단위로 산출
	승용차		
	버스		
	트럭		
상시조사지점 도로교통량	전차종	12개 권역	- 지점 단위로 산출 - 도로 유형별 산출(고속국도/일반국도)
	승용차		
	버스		
	트럭		
철도수송실적	고속철도	13개 시도	- O/D Pair 단위로 산출
	일반철도		

자료 : 여객교통수요 신뢰도 개선방안 연구(2015). 교통연구 제4권 한국교통연구원

2. 침두·비침두 O/D 구축 관련 연구

- 성홍모 외(2009)는 전국 24시간 교통량 자료를 이용해 도로유형 및 차량유형별 시간대별 교통량 분포 패턴을 분석하였음
- 성홍모 외(2009)는 (분석 방법) 유전자 알고리즘을 활용해 침두와 비침두, 심야시간을 구분짓는 임계점을 탐색하였음



〈그림 2-6〉 도로유형별 차종별 24시간 교통량 대비 1시간 교통량 비율 패턴

자료 : 성홍모 외(2009), “전국 도로망의 시간대별 교통량 분포 분석”, 교통연구 제16권제2호, 한국교통연구원

〈표 2-5〉 1시간 교통량의 지속시간과 24시간 교통량에서 차지하는 비중

구분	승용차		트럭	
	지속시간(시)	비중(%)	지속시간	비중(%)
첨두시간	11 (07시~18시)	6.58	11 (07시~18시)	6.65
비첨두시간	8 (05시~07시),(18시~24시)	3.07	8 (05시~07시),(18시~24시)	2.99
심야시간	5 (00시~05시)	0.62	5 (00시~05시)	0.59

자료 : 성홍모 외(2009), “전국 도로망의 시간대별 교통량 분포 분석”, 교통연구 제16권제2호, 한국교통연구원

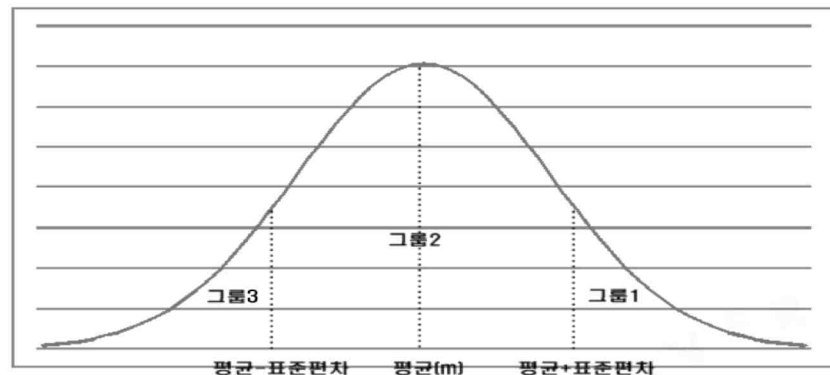
- 승용차는 첨두 집중률 6.58% 지속시간 11시간, 비첨두 집중률 3.07% 지속시간 8시간, 심야 집중률 0.62% 5시간, 트럭은 첨두 집중률 6.65% 지속시간 11시간, 비첨두 집중률 2.99% 지속시간 8시간, 심야 집중률 0.59% 지속시간 5시간으로 나타남
- 김형주&장수은(2012)은 승용차, 트럭, 전차종의 첨두특성을 혼합군집분석을 적용하여 산출함
 - 한국 건설기술연구원에서 제공하는 전국 24시간 수시교통량 자료를 활용하여 계층적 군집분석과 K-means 군집분석의 혼합 분석함
 - 분석결과 승용차의 첨두 집중률은 6.05%, 지속시간은 12시간, 비첨두 집중률은 4.25%, 지속시간은 4시간, 심야 집중률은 1.30%, 지속시간은 8시간이며, 트럭의 첨두 집중률은 6.27%, 지속시간은 11시간, 비첨두 집중률은 4.16%, 지속시간은 4시간, 심야 집중률은 1.60%, 지속시간은 9시간으로 나타남

〈표 2-6〉 지속시간과 집중률

Classification	승용차		트럭	
	지속시간(시)	비중(%)	지속시간	비중(%)
Peak	11 (07시~18시)	6.58	11 (07시~18시)	6.65
Off-peak	8 (05시~07시),(18시~24시)	3.07	8 (05시~07시),(18시~24시)	2.99
심야시간	5 (00시~05시)	0.62	5 (00시~05시)	0.59

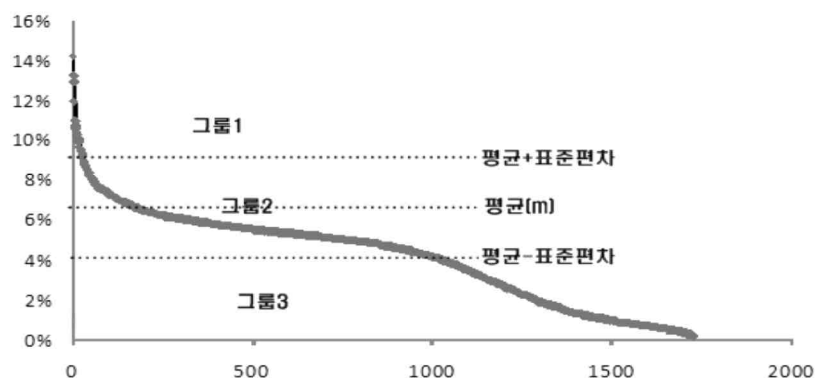
자료 : 김형주 외(2012), 혼합군집분석 기법을 이용한 도로 교통량의 첨두율 산정

- 정성봉 외, (2009)는 정규분포의 자료군은 평균과 표준편차에 의해 자료 특성을 설명할 수 있으며, 이러한 분포형태를 감안하여 하루 교통량을 구분하는 기준을 제시
 - 통상적으로 첨두·비첨두의 비중은 일반적인 교통량 분포와 상이한 값으로 간주할 수 있는 것으로 나타남
 - 본 연구에서는 일평균 교통량에서 어느 정도 떨어져 있는지를 판단하여 첨두·비첨두 구간을 선정하였는데, 극단값에 의한 편의(bias)를 줄이기 위해 UCL(upper control limit)과 LCL(lower control limit) 개념을 도입하는 3-시그마 제한을 응용함



〈그림 2-7〉관측자료의 정규성

자료 : 정성봉 외(2009)“24시간 교통량자료를 이용한 첨두 특성 분석”,교통 연구 제16권제3호, 한국교통연구원



〈그림 2-8〉시간대별 교통량구분 예

자료 : 정성봉 외(2009), “24시간 교통량자료를 이용한 첨두 특성 분석”,교통연구 제16권 제3호, 한국교통연구원

- 이러한 특성을 토대로 1σ를 이용하여 3개 권역에 대한 침두·비침두 비중 및 지속시간은 아래와 같은 것으로 분석함
 - 대안 1 : 현 지침의 지속시간에 대해 침두·비침두 교통량 비중 산정
 - 대안 2 : 지침의 침두·비침두 비중을 기준으로 지속시간 산정
 - 대안 3 : 평균과 1σ를 이용하여 침두·비침두 비중 및 지속시간 산정

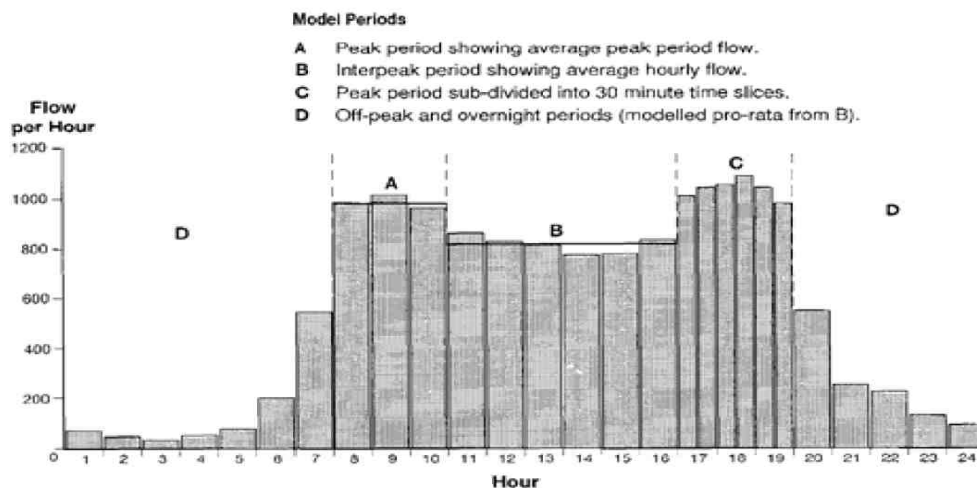
〈표 2-7〉 표준편차(σ)별 비중 및 지속시간

구분		대안1		대안2		대안3	
		비중(%)	지속시간	비중(%)	지속시간	비중(%)	지속시간
부산	침두시간	6.9	10	7.0	4	8.1	4
	비침두시간	3.4	9	2.5	13	4.7	14
	심야시간	0	5	-	7	0.1	6
대전	침두시간	6.3	10	7.0	2	7.7	3
	비침두시간	3.7	9	2.5	15	4.7	15
	심야시간	0.9	5	-	7	0.9	6
울산	침두시간	6.9	10	7.0	4	8.3	4
	비침두시간	3.1	9	2.5	12	4.6	14
	심야시간	0.9	5	-	8	0.5	6

자료 : 정성봉 외(2009), “24시간 교통량자료를 이용한 침두 특성 분석”, 교통연구 제16권 제3호 한국교통연구원

- 영국의 사례검토
 - 영국에서 도로부분의 교통투자 평가는 TAM(Traffic Appraisal Manual: DMRB VOL 12)및 교통부·환경부에 의한 COBA(COst Benefit Analysis : DMRB VOL 13)를 통해 교통투자 평가를 수행함
 - TAM은 일반적인 교통수요예측에 관한 지침이고, COBA는 경제성 평가에 관한 지침으로서 두 평가자료는 서로 유사한 입력자료를 사용함
 - TAM에서는 시간구분에 관한 수요예측 관련지침이 수록되어 있으며, 교외지역의 도로는 1일(또는 12~16시간) 기반의 O/D를 활용하여 통행배정을 수행하도록 제시하고 있음
 - 또한, 혼잡한 도시지역에서는 시간별로 통행시간 및 통행비용이 상이함을 감안하여 시간별로 각각 O/D를 구축하여 통행배정을 수행하도록 제시하고 있음
 - 도시지역에서는 주로 4개의 시간대로 구분하는데, 오전 침두(07시~10시), 비침두(10시~16시), 오후 침두(16시~19시), 심야로 구분됨

- 첨두시 내에서도 통행특성의 변화가 큰 경우 1시간 미만으로 분할하여 적용하기도 하는데, 이때의 교통량은 상시조사지점의 검지기 자료를 활용하는 것을 제시하고 있음
- 영국에서는 수요예측 가이드인 TAG(Transport Analysis Guidance)에서도 시간구분 수요예측 지침을 제시하였는데, 사업의 파급효과가 시간별로 상이한지를 검토한 후, 시간대를 3가지로 구분(오전첨두, 오후첨두, 비첨두)하여 제시함

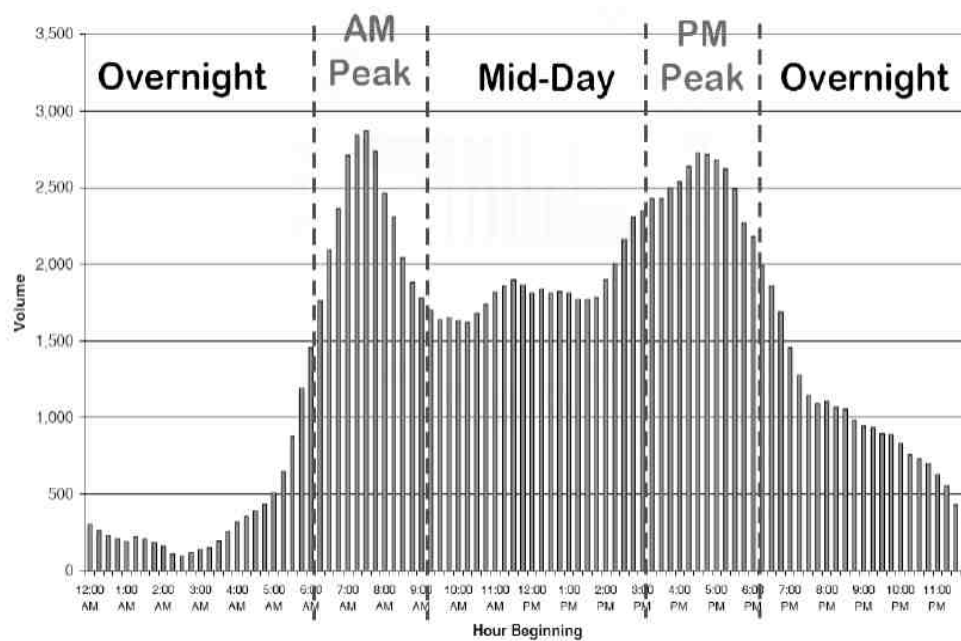


〈그림 2-9〉 TAM의 시간구분 예시

자료 : TAM (Traffic Appraisal Manual): DMRB VOL 12

○ 미국의 사례검토

- 미국에서 교통수요예측과 관련된 기관은 연방도로청(FHWA)와 연방 대중 교통청(FTA)로 FHWA에서는 수요예측 관련지침(Guidebook on Statewide Travel Forecasting)을 발간함
- 연방 도로 및 각 도시별 교통수요예측의 시간단위(Time of Day)는 서로 구분되는 방법으로 구축되어야 한다고 제시함
- 이에 각 주정부에서는 연방도로와는 별도로 지역 특성에 부합되는 시간대별 지속시간을 가구설문조사를 통해서 구축함



〈그림 2-10〉 플로리다의 4개 시간대 구분

자료 : Guidebook on Statewide Travel Forecasting



제3장 교통 빅데이터 활용방안 정립

제1절 교통 빅데이터 통행실태조사 구축 현황

제2절 교통 빅데이터 통행실태조사 활용 범위 정립

제3장 교통 빅데이터 활용방안 정립

제1절 교통 빅데이터 및 통행실태조사 구축 현황

1. 교통 빅데이터 현황 분석

가. 차량 내비게이션 데이터

- 차량의 시공간적 이동궤적을 기반으로 통행시간, 속도, 이동경로 등의 정보를 제공함
- 내비게이션의 주 활용 목적은 목적지까지 원활한 운행을 위해 최적 경로 정보를 실시간으로 제공받는 것임
 - 모든 내비게이션은 실시간 정보를 제공받기 위해 각 기기의 위치정보를 개인 정보 수집 동의하에 내비게이션 제공하여 업체 서버 안으로 수집·저장되고 있음
 - 내비게이션 데이터는 개별통행의 이동 경로에 대해 시간의 연속성과 공간의 연결성이 동시에 수집되는 입체적인 형태의 데이터이며, 개인의 기기를 통해 시·공간적 제약 없이 수집됨
 - 내비게이션의 원천자료의 정보라 함은 <그림3-1>과 같이 매초 마다 수집되는 GPS 정보를 말함

단말기ID	위치		시간 (hhmmss)
	x 좌표	y 좌표	
15604383	127.132	36.475	124701
15604383	127.132	36.475	124702
15604383	127.132	36.474	124703

〈그림 3-1〉 GPS 데이터 구조

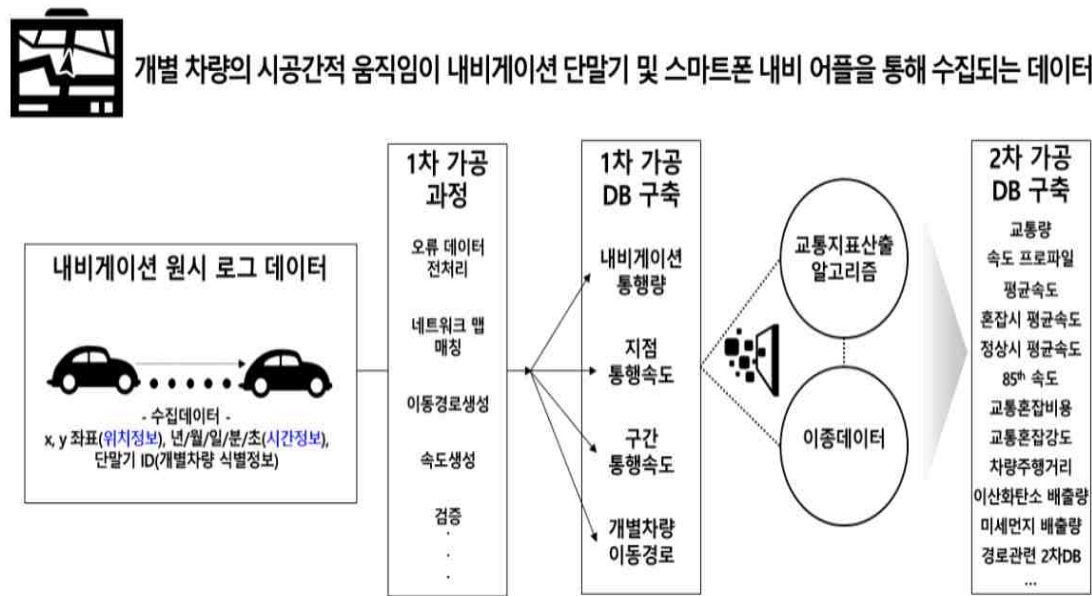
자료 : 현대엠앤소프트(2015) 내비게이션 데이터를 참고하여 재구성함

단말기ID	수집시간	진입링크 ID	진출링크 ID	속도(km/h)
20160520	2017-10-12 11:37:23	102012031	102214013	45
20160520	2017-10-12 11:39:34	102214013	102343434	26
49583021	2017-10-12 11:23:45	102343434	104650454	29
49583021	2017-10-12 11:24:21	104650454	105459860	87
49583021	2017-10-12 11:25:11	105459860	106879403	94

〈그림 3-2〉 내비게이션 데이터 구조

자료 : 현대엠앤소프트(2017) 내비게이션 데이터를 참고하여 재구성함

- 개별차량의 위치정보의 시간정보를 통해 활용목적에 따라 다양한 형태의 DB로 가공 및 활용이 가능함

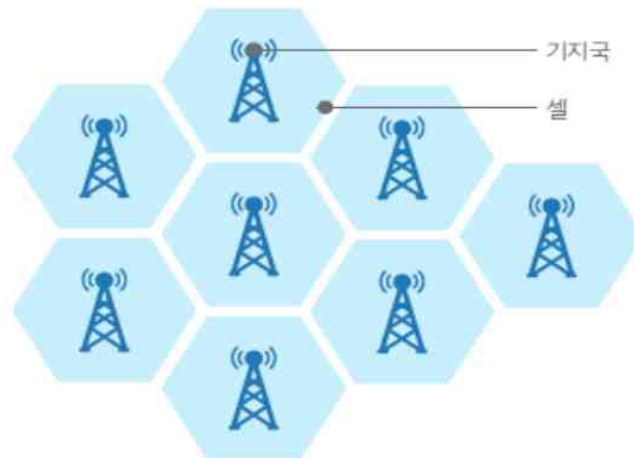


〈그림 3-3〉 내비게이션 데이터 가공 절차 흐름도

자료 : 천승훈 외(2017), 「모빌리티 빅데이터를 이용한 공간 및 통행특성 분석」, 『2017년 국가교통조사 및 DB시스템 운영 및 유지보수 성과발표회』, 한국교통연구원, p. 7.

나. 모바일 통신데이터

- 모바일 통신데이터는 인근 기지국으로 송신된 휴대폰 신호의 축적된 자료를 의미함
 - 국내외 문헌고찰을 살펴보면, 문자, 통화, 인터넷 등 휴대폰을 사용할 때 기록되는 CDR(Call Detailed Recorder)과 휴대폰 통화를 하지 않더라도 일정한 시간 간격으로 기록되는 Sighting 데이터로 구분할 수 있음
 - 기지국 신호 데이터는 단말기와 기지국 간의 송·수신하는 이력자료로, 전원이 켜져 있는 단말기가 기지국 수신 범위에 위치하는 경우 데이터가 생성됨
 - 단말기가 기지국 수신 범위에 진입하면 일정 시간 간격으로 수신하는 기지국에서 해당 단말기의 신호를 감지하여 이력을 형성하며, 해당 범위를 벗어나면 기록이 중지됨



〈그림 3-4〉 기지국과 기지국 수신범위 개념도

자료 : Chen, C. 외(2016), "The promises of big data and smalldata for travel behavior (aka human mobility) analysis", Transportation research part C:emerging technologies, 68, p. 287; 김주영·송태진·이해선·김동호(2018), 『모바일 Mobility Report』, 한국교통연구원, p.6.에서 재인용

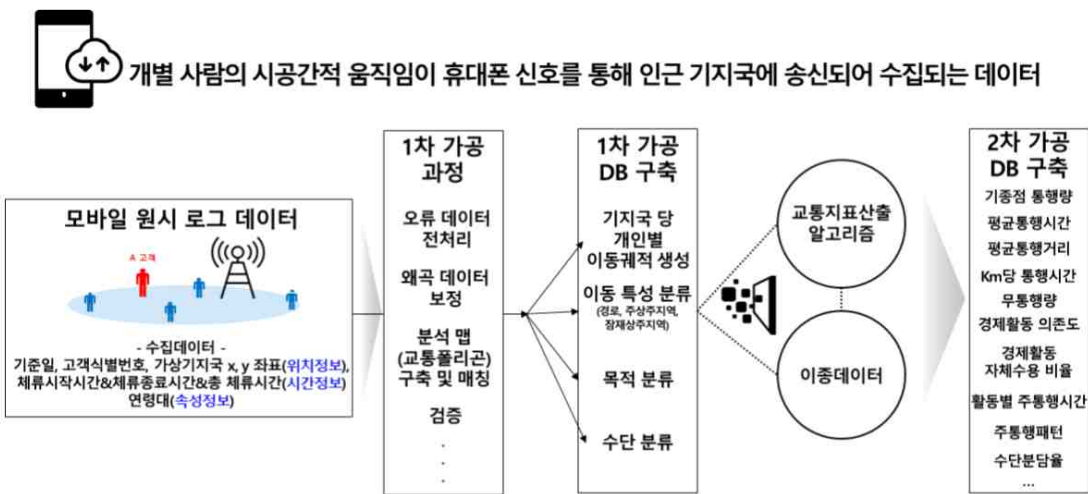
- 기지국 신호 데이터의 형태는 데이터 생성일자, 여러 단말기를 구분할 수 있는 식별번호, 해당 단말기의 신호가 수신된 기지국의 위치정보(x좌표, y좌표), 해당 단말기의 신호가 감지된 시간정보로 구성됨

- 모바일 데이터를 개별 사람의 시공간적인 이동 정보를 통해 활용 목적에 따라 다양한 형태의 DB로 활용하기 위해서는 일련의 가공 절차가 필요하며, <그림3-5>와 같이 활용됨

생성일자 (yyyymmdd)	식별번호	기지국		시작 시간 (hhmm)	종료 시간 (hhmm)	총 시간 (mm)
		x 좌표	y 좌표			
20160520	1843030	127.132	36.475	1247	1248	2
20160520	1843030	127.132	36.475	1300	1325	26
20160520	1843030	127.132	36.474	1400	1428	29

<그림 3-5> 모바일 통신데이터 형태

자료 : 김주영·송태진·이해선·김동호(2018), 『모바일 Mobility Report』, 한국교통연구원, p. 7.



“개별 사람의 시공간적인 이동 정보를 통해 활용 목적에 따라 다양한 형태의 DB로 가공 및 활용이 가능”

<그림 3-6> 모바일 통신데이터 가공 절차 흐름도

자료 : 천승훈 외(2018), 모빌리티 빅데이터를 이용한 공간 및 통행특성 분석, 『2017년 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수 성과발표회』, 한국교통연구원, p. 8

다. 대중교통카드 데이터

- 대중교통카드 데이터는 이용자가 선불형 티머니 카드와 후불형 신용카드 내 교통카드를 활용하여 버스나 지하철, 택시 등 대중교통을 활용할 때 승·하차 시 태그되는 정보를 일컬음
- 지역에 따라 거리비례 요금체계 혹은 구간별 요금체계나 일괄 요금체계 등 요금체계가 상이하어 서울특별시와 달리 많은 지자체에서 생성·수집되는 데이터에는 하차 정보가 누락 되어 있음
- 아울러, 교통카드 데이터는 요금의 정산 목적으로 데이터를 수집하였으며, 각 지자체별로 개별 시스템을 보유하고 있어 데이터가 표준화되지 않음

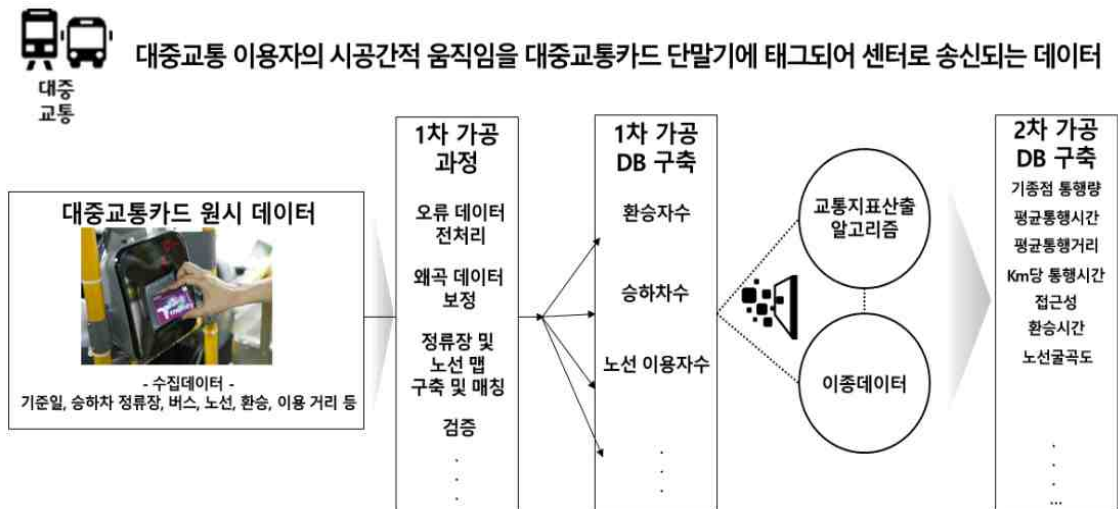
〈표 3-1〉 대중교통카드 데이터 수집 정의

연번	수집항목	연번	수집항목
1	일련번호	15	발권시간
2	가상카드번호	16	승차정류장ID (국토부표준)
3	정산지역코드	17	승차정류장ID (정산사업자)
4	카드구분코드	18	하차일시
5	차량ID (국토부표준)	19	하차정류장ID (국토부표준)
6	차량ID (정산사업자)	20	승차정류장ID (국토부표준)
7	차량등록번호	21	트랜잭션
8	운행출발 일시	22	환승횟수
9	운행종료 일시	23	사용자구분코드
10	교통수단코드	24	이용객수(다인승)
11	노선ID (국토부표준)	25	승차금액
12	노선ID (정산사업자)	26	하차금액
13	교통사업자ID	27	이용거리
14	승차일시	28	탑승시간

주 : 국토교통부(2018), 도시광역과 내부자료
 자료 : 국토교통부(2018), 도시광역과 내부자료의 자료를 인용함

- 대중교통카드 데이터는 개별적으로 사용이 어렵고 반드시 버스 정류장 및 노선 정보 등 대중교통 서비스 및 시설 정보와 연계해야 사용이 가능함
- 대중교통카드 데이터는 통합 데이터는 지점과 경로 정보 생성을 기반으로 가공됨

- 지점정보는 정류장 및 역사별 출입구 등이 해당되며, 경로 정보는 노선별 경로통행이 이에 해당됨
 - 대중교통카드 통합 데이터는 지자체마다 상이한 요금체계의 특성에 따라 하차지점 정보가 누락되어 있음
 - 대중교통카드 데이터는 표준화되어 있음에도 불구하고 정류장 ID 정보 등 매칭이 누락되어 있는 경우가 많음
 - 따라서 가공에 앞서 정류장 ID 매칭 작업과 노선도 기반 분석 맵을 구축하는 것이 우선되어야 함
- 대중교통카드 데이터는 모바일 데이터 및 내비게이션 데이터와 마찬가지로 다양한 데이터와 추정 알고리즘 등을 융합하여 2차 가공 정보를 산출 할 수 있음
- 대중교통카드 데이터는 대중교통 기·종점통행량, 대중교통 이용 통행시간, 거리, 접근성, 환승 쾌적도, 노선 굴곡도 등 다양한 지표들을 여기에 포함함



“대중교통이용자의 **시공간적인이동 정보**를 통해 **활용 목적**에 따라 **다양한형태**의 DB로 가공 및 활용이 가능”

〈그림 3-7〉 대중교통카드 데이터가공 절차 흐름도

자료 : 천승훈 외(2018), 모빌리티 빅데이터를 이용한 공간 및 통행특성 분석, 『2017년 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수 성과발표회』, 한국교통연구원.

라. TCS 데이터

- TCS(통행료수납시스템)란 입구 일반차로에서 통행권을 수취하여 출구 일반차로에서 현금, 선불전자카드, 후불전자카드, 신용교통카드로 요금을 수납하는 시스템
- 자료구조는 입구 데이터와 출구 데이터로 구분되며, 해당 영업소, 차종, 입구 및 출구 통과시간이 포함되어 있음

입구데이터(하이패스
입구처리역세)

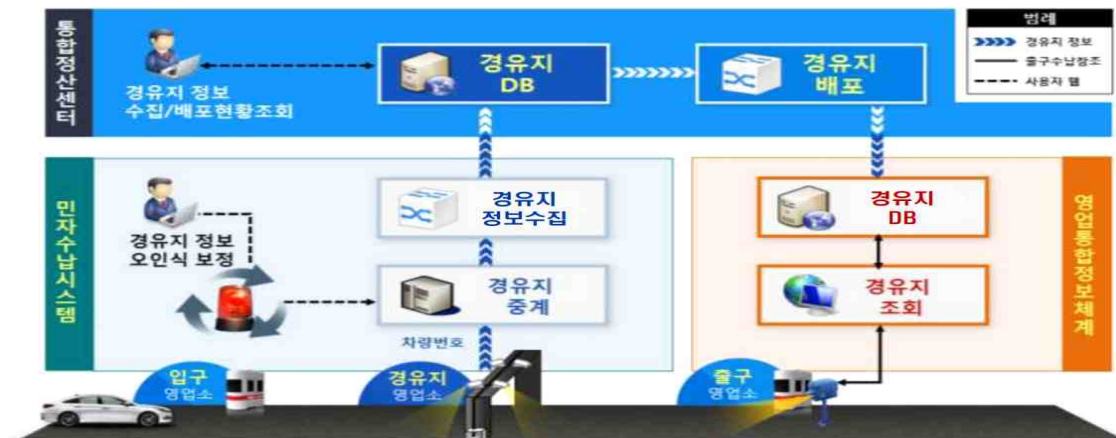
분부	지사	영업소코드	영업소	입출구구분	대상순번	처리일자	처리시분초	처리일리초	차종코드	차종	근무일자	근무번호	회생변경시각
수도권본부	수원	101	서울	입구	3040	2015.08.30	08:00:02	099	1	1종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3041	2015.08.30	08:00:04	031	3	3종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3042	2015.08.30	08:00:14	086	3	3종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3043	2015.08.30	08:00:20	056	1	1종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3044	2015.08.30	08:00:23	015	3	3종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3045	2015.08.30	08:00:29	012	3	3종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3046	2015.08.30	08:00:35	069	1	1종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3047	2015.08.30	08:00:36	071	1	1종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3048	2015.08.30	08:00:48	005	3	3종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3049	2015.08.30	08:01:02	048	1	1종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55
수도권본부	수원	101	서울	입구	3050	2015.08.30	08:01:16	056	3	3종	2015.08.30	6101	2015-08-31 오전 6:26:55

출구데이터(하이패스
출구처리역세)

출구											입구							
분부	지사	영업소코드	영업소	입출구구분	대상순번	처리일자	처리시분초	일리초	차종코드	차종	근무일자	근무번호	분부	지사	영업소코드	영업소	처리일자	처리시분초
수도권본부	수원	101	서울	출구	1814	2015.08.30	08:13:27	076	3	3종	2015.08.30	7101	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	08:02:55
수도권본부	수원	101	서울	출구	1977	2015.08.30	08:41:22	024	1	1종	2015.08.30	7101	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	08:32:13
수도권본부	수원	101	서울	출구	2930	2015.08.30	08:03:38	520	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	07:54:59
수도권본부	수원	101	서울	출구	2934	2015.08.30	08:04:12	122	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	07:52:49
수도권본부	수원	101	서울	출구	2935	2015.08.30	08:04:14	361	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	07:55:04
수도권본부	수원	101	서울	출구	2991	2015.08.30	08:08:29	631	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	07:58:24
수도권본부	수원	101	서울	출구	3042	2015.08.30	08:11:53	792	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	08:02:43
수도권본부	수원	101	서울	출구	3055	2015.08.30	08:12:52	184	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	08:02:59
수도권본부	수원	101	서울	출구	3059	2015.08.30	08:13:06	574	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	08:03:47
수도권본부	수원	101	서울	출구	3106	2015.08.30	08:16:43	940	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	08:07:51
수도권본부	수원	101	서울	출구	3128	2015.08.30	08:18:37	405	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	08:08:05
수도권본부	수원	101	서울	출구	3143	2015.08.30	08:19:45	649	1	1종	2015.08.30	7201	수도권본부	수원	105	기흥	2015.08.30	08:10:28

〈그림 3-8〉 TCS 데이터 자료 구조

자료: 한국도로공사, 하이패스서비스 내부 참고자료, <https://www.excard.co.kr/main.do>.



〈그림 3-9〉 TCS 데이터 가공 절차 흐름도

자료: 한국도로공사, <https://www.excard.co.kr/main.do>.

마. 교통량 조사 데이터

- 도로 교통량 조사는 도로를 이용하는 각종 통행 차량의 통과 대수를 종류별, 방향별 및 시간대별로 관측하는 조사임
- 조사된 도로 교통량 자료는 도로의 계획 및 설계, 도로 운영 등에 폭넓게 이용되며, 도로 교통 계획과 관리 계획 수립을 위한 기초적 정보를 제공함
- 한국건설기술연구원과 개별 지자체에서 제공하는 교통량 조사 데이터의 데이터 구조는 다음과 같음

〈표 3-2〉 교통량 조사 데이터 개요

시간대	도로구분	통행량	시간대별 구분	차종별 구분
한국 건설 기술 연구원	고속국도	상시 교통량	○	×
		수시 교통량	○	○
	일반국도	상시 교통량	○	×
		수시 교통량	○	○
	지방도	수시 교통량	○	○
지자체 제공	고속도로	수시 교통량	○	○
	연결램프	수시 교통량	○	○
	도시고속도로	수시 교통량	○	○
	일반국도	수시 교통량	○	○
	특별광역시도	수시 교통량	○	○
	지방도	수시 교통량	○	○
	시군도	수시 교통량	○	○

- 교통량 조사 데이터의 통행특성을 분석하기 위해, 데이터를 시간대별, 차종별, 도로 위계별, 부산울산권 내 도시별로 집계하였음
 - 도로 위계는 고속도로와 기타(일반국도, 지방도, 시군도 등)도로로 구분하여 교통량 조사 데이터 상의 차종 구분은 1종(승용차), 2종(버스), 3~12종(화물차)로 구분되어, 차종은 승용차, 버스, 화물차 등 3개로 구분하였음
 - 수시조사와 상시조사 지점이 산재해 있는 데이터 특성을 고려하여, 차종 구분 집계(수시조사 지점 데이터 활용)와 차종 미구분 집계(수시+상시조사 지점 데이터 활용) 등 두 가지 방식으로 데이터를 집계

2. 통행실태조사 현황분석

가. 개인통행실태조사

○ 개인통행실태조사 조사대상

- 만5세 이상 국내 거주 국민을 대상으로 평일 하루 기준일의 목요일 통행을 조사한 구조임

○ 개인통행실태조사 조사의 조사내용

- 가구특성조사 가구원특성조사 개인별 통행특성 조사로 구성되어 있음

〈표 3-3〉 개인통행 실태조사 세부 항목

구분	조사 내용
가구특성	● 가구원 수, 만5세이상 아동수, 주택종류, 가구월평균소득, 차량 종류별 보유대수, 친환경 차량 보유대수
개인특성	● 출생년도, 성별 운전면허증 보유여부, 교육기관 재학 여부, 직업, 근무형태, 주 평균 근무일수 ● 개인별 직장 및 학교의 주소/건물명
통행특성	● 통행일자, 조사당일 통행유무, 재택근무 여부 ● 출발지 및 도착지, 출발시간 및 도착시간, 통행목적, 통행수단(전동킥보드/전동휠,개인/공유 구분 추가), 환승지, 탑승인원

〈표 3-4〉 통행실태조사 데이터의 수단구분

코드번호	조사용 수단구분	O/D 구축용 수단구분
1	걸어서/도보	도보
2	승용차/승합차	승용차
3	시내/광역버스(마을, 농어촌, 순환 포함)	시내/마을/광역버스
4	시외/고속버스	시외/고속버스
5	기타버스(학원/전세/관광 등)	기타버스
7	지하철/전철/경전철	지하철
8	일반철도 (새마을호, ITX 등)	일반철도
9	고속철도(KTX, SRT)	고속철도
10	택시	택시
11	화물차	기타
12	자전거	자전거/이륜차
13	오토바이	자전거/이륜차
14	전동킥보드/전동휠	자전거/이륜차
15	전동휠체어 및 노인전동차	자전거/이륜차
16	항공	기타
17	선박	기타
97	기타	기타

나. 여객교통시설물이용실태조사

- 여객교통시설물 이용실태조사의 조사목적
 - 여객교통시설물 이용실태조사는 여객교통시설물 이용자의 통행목적 및 접근 교통수단 분포를 수집하여 시설별 수송실적 자료와 함께 교통존 간 여객 O/D를 보완하고 여객교통시설물의 이용 행태를 파악하기 위한 조사임
- 여객교통시설물 이용실태조사의 조사대상
 - 조사지역 내 주요 버스터미널(고속/일반), 철도역(KTX/SRT/일반), 공항(국제/국내) 여객터미널, 연안(국내) 여객터미널 내에서 타지역으로 출발하는 승객에 대한 표본 조사로 수행함
 - 개인통행실태조사가 실시되는 조사기간 중 평일 1일 (화·수·목요일 중)을 조사함
- 여객교통시설물 이용실태조사의 조사내용은 다음과 같음

〈표 3-5〉 여객교통시설물 이용실태조사의 내용 및 방법

구분	조사 내용
개인특성조사	● 성별, 연령
통행행태조사	● 통행목적, 최초 출발지, 최초 출발시간, 출발지 접근교통수단(탑승지 포함) ● 조사시설물 도착시간, 시설물 이용수단, 시설물 출발시간 ● 도착 시설물, 최종 도착지, 도착지 접근교통수단

제2절 교통빅데이터 및 통행실태조사 활용 범위 정립

1. 주말 및 첨두·비첨두 관련 빅데이터 활용 방안

가. 차량 네비게이션 데이터

- 차량 네비게이션 데이터
 - 차량 표본 O/D의 데이터는 평일 교통량 자료를 가지고 전수화 한 자료로 평일 1시간 단위로 구축되어 있음
- 주말 교통량 조사 지점 부족으로 인해 주말 O/D로 전수화 하지 않음

나. 모바일 통신데이터

- 모바일 통신데이터
 - 통행목적별 전수화 O/D의 데이터는 통행목적별 자료를 가지고 전수화 한 자료로 365일 1시간 단위로 구축 되어 있음
- 모바일 통신데이터는 모든 교통수단 통행에 대한 정보를 포함하고 있음
- 평일과 주말을 포함하고 365일 동안 1시간 단위의 O/D 형태로 구축되어 있음

다. 대중교통 수송실적

- 시외버스
 - 시외버스 수송실적 자료는 터미널 간 O/D 데이터를 이용하여 수집한 자료로 하루 단위 7일로 구축되어 있음
 - 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 고속버스

- 고속버스 수송실적 자료는 터미널 간 O/D의 데이터를 이용하여 전수화 한 자료로 365일 일 단위로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 시내/마을/광역버스

- 시내/마을/광역버스 자료는 터미널 간 O/D의 데이터를 전수화 한 자료로 365일 시간단위로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정 필요하고 하차 태그 및 특정 지역 누락으로 인한 보정이 필요함

○ 고속/일반 철도

- 고속/일반 철도 자료는 역 간 O/D의 데이터를 전수화 한 자료로 365일 일 단위로 구축되어 있음
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지 와 최종 도착지 추정이 필요함

○ 지하철

- 지하철공사 역 간 O/D 데이터와 대중교통카드 데이터는 365일 시간 단위로 수집된 데이터를 이용하여 구축한 자료임
- 여객시설물 통행실태조사 자료 이용에 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

라. TCS 데이터

○ TCS 데이터

- TCS 데이터는 고속도로 영업소간 O/D의 365일 일 단위, 시간단위로 수집된 자료임
- 민자 고속도로를 제외한 재정 고속도로 대상으로 수집되었으며, 재정도로와 민자도로와 연결된 요금소간 O/D는 포함됨
- 고속도로 영업소를 이용하는 최초 출발지와 최종 도착지 추정이 필요함

마. 교통량 데이터

○ 한국건설기술연구원 교통량 데이터

- 교통량 데이터는 한국건설기술연구원 교통량 데이터는 365일 시간 단위로 구축되어 있음
- 교통량 조사 데이터 상의 차종 구분은 1종(승용차), 2종(버스), 3~12종(화물차)로 구분되어 있으며, 차종은 승용차, 버스, 화물차 등 3개로 구분되어 있음
- 수시조사와 상시조사 지점이 산재해 있는 데이터 특성을 고려하여, 차종 구분과 차종 미구분 집계 등 두 가지 방식으로 데이터를 집계하여 활용 할 수 있음

○ 지자체 교통량

- 지자체 교통량은 지점 교통량의 데이터로 부산광역시 지자체 교통량의 경우 4일간 만 수집되었으며, 울산광역시의 교통량은 1일단위로 수집됨
- 교통량 조사 데이터상의 차종 구분은 1종(승용차), 2종(버스), 3~12종(화물차)로 구분되어 있으며, 차종은 승용차, 버스, 화물차 등 3개로 구분되어 있음
- 수시조사와 상시조사 지점 모두 조사된 자료의 데이터 특성을 고려할 수 있음

바. 개인통행 실태조사

○ 개인통행 실태조사

- 개인통행 실태조사의 표본 데이터를 사회경제지표로 이용해 전수화 하였으며, 평일 1일 단위 시간 단위로 구축되어 있음
- 지역내 대중교통수단(시내/마을/광역버스/지하철등)이용자의 최초 출발지와 최종 도착지 추정시 활용됨

사. 여객시설물 통행실태조사

○ 여객시설물 통행실태조사

- 여객시설물 통행실태조사의 표본 데이터를 이용하여 전수화하였으며 평일 1일 단위 시간 단위로 구축된 자료임
- 지역간 대중교통수단 (시외/고속버스/일반철도/KTX등) 이용자의 최초 출발지와 최종 도착지 추정시 활용됨

〈표 3-6〉 교통 빅데이터 및 통행실태조사 활용 방안

구분		데이터 현황	수집 기간 (단위)	시간 구분	활용 가능 부분	비고
차량 내비게이션 데이터		차량 표본 O/D	연평균 평일	1시간 단위	첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 주말은 전수화 불가 (교통량 조사 지점 부족)
모바일 통신 데이터		통행목적별 전수화 O/D	365일	1시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 도보/자전거 제외 필요 (기관 수단 대상)
대 중 교 통 수 송 실 적	시외 버스	터미널간 O/D (대중교통현황 조사 자료)	7일	일 단위	-	· 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용)
	고속 버스	터미널간 O/D	365일	일 단위	주말 O/D	· 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용)
	시내/ 마을/ 광역 버스	터미널간 O/D	365일 (대중교통카 드)	시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 하차태그 보정 필요 · 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용) · 특정지역 누락
	고속 철도/ 일반 철도	역간 O/D	365일	일 단위	주말 O/D	· 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용)
	지하철	지하철공사 : 역간 O/D 대중교통카드 : 역간 O/D	365일	시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용) · 하차태그 보정 필요
TCS		고속도로 영업소간 O/D	365일	일 단위 시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 재정 고속도로 대상 (민자 고속도로 제외) * 재정도로와 민자도로와 연결된 요금소간 O/D 포함 · 최초출발지-최종도착지 추정 필요 (여객시설물 통행실태조사자료 이용)
교 통 량	건설 기술 연구원	수시, 상시지점 교통량	수시 : 1일 상시 : 365일	수시 : 시간 단위 상시 : 시간 단위	첨두/비첨두 지속시간	
	지자체 교통량	지점 교통량	부산 : 4일 울산 : 1일	부산 : 시간 단위 울산 : 시간 단위	첨두/비첨두 지속시간	
개인통행 실태조사		평일/주말 통행실태조사	하루	시간 단위	주말 O/D 첨두/비첨두 OD, 지속시간	· 지역 내 대중교통수단 이용자 최초출발지-최종도착지 추정시 활용
여객시설물 통행실태조사		평일 통행실태조사	하루	시간 단위	-	· 지역 간 대중교통수단 이용자 최초출발지-최종도착지 추정시 활용

2. 주말 및 침두·비침두 O/D구축 데이터 활용 범위 정립

- 주말 및 침두·비침두 정보를 모두 포함한 모바일 데이터, 대중교통 수송실적, 개인통행 실태조사 등 교통 빅데이터를 활용하고자 함
- 모바일 통신 데이터
 - 모바일 통신데이터는 모든 통행수단에 대한 통행정보를 포함하고 있음
 - 또한, 365일 시간대별로 구축되어 있기때문에 주말O/D 침두·비침두 O/D구축 시 활용 가능함
- 대중교통 수송 실적
 - 통행실태조사를 자료 이용하여 따라 최초 출발지와 최종 도착지 추정 필요하고 하차 태그 및 특정 지역 누락으로 인한 보정이 필요함
 - 대중교통 수송실적은 역간 (터미널) 간 수송실적이기 때문에 개인통행실태조사와 여객시설물 통행실태조사를 이용해 최초 출발지와 최종 도착지의 추정에 활용하고자 함
 - 대중교통카드로 수집가능한 시내/마을/광역버스의 경우 하차 태그 및 특정 지역 누락으로 인한 보정이 필요함

<표 3-7> 교통 빅데이터 활용방안

구분		시간 구분
모바일 통신 데이터		1시간 단위
대중교통 수송실적	시외버스	일 단위
	고속버스	일 단위
	시내/마을/광역 버스	일 단위
	고속/일반 철도	1시간 단위
	지하철	1시간 단위
	개인통행 실태조사	1시간 단위
	여객시설물 통행실태조사	1시간 단위



제4장 주말 및 첨두·비첨두 O/D구축

제1절 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 방법론 정립

제2절 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축 및 분석

제4장 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축

제1절 주말 및 첨두·비첨두 O/D구축 방법론 정립

- 교통수단은 교통 빅데이터를 활용한 주말 및 첨두·비첨두 O/D구축 가능성, SOC타당성평가 활용 등을 고려하여 도로와 철도 수단으로 구분함
 - 도로: 승용차+버스+화물차(도보, 자전거 등 비기관교통수단 제외)
 - 철도: 일반철도+KTX+지하철
- 교통 빅데이터를 활용한 주말·비첨두 O/D 구축 방법론
 - 총 수단 O/D인 모바일 통신데이터에서 철도 통행수단 O/D를 제외함
 - 총 수단 O/D인 모바일 통신데이터에서 도보와 자전거 등 기타통행을 제외 후 도로 O/D를 구축함
- 공로와 철도 수단의 분석을 위해서는 모바일 통신데이터에 포함되어 있는 도보와 자전거 등 기타통행 (이하 기타통행)을 개인통행실태조사의 수단분담 O/D를 이용해 제외함

제2절 주말 및 침두·비침두 O/D 구축

1. 연평균·평일·주말 O/D 구축

가. 연평균 O/D 구축

- 강원권 전체 일평균 통행량은 2,383,613통행/일로 도로 통행량은 2,356,167통행/일이며, 철도 통행량은 27,446통행/일임
- 강원권 내 전체통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(524,484통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 강릉시(7,819통행/일)로 나타남
- 강원권 내 전체통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 양구군 (29,890통행/일)으로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 철원군으로 나타남

〈표 4-1〉 강원권 연평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	도로	철도	합계
강원권	2,356,167	27,446	2,383,613
춘천시	415,633	7,377	423,009
원주시	524,484	6,317	530,801
강릉시	366,572	7,819	374,392
동해시	137,484	1,835	139,319
태백시	62,228	959	63,187
속초시	187,443	145	187,588
삼척시	115,715	854	116,569
홍천군	144,513	66	144,578
횡성군	100,158	861	101,019
영월군	69,097	564	69,661
평창군	109,361	1,358	110,718
정선군	76,901	874	77,775
철원군	68,047	0	68,047
화천군	34,631	310	34,941
양구군	29,890	0	29,890
인제군	64,032	37	64,069
고성군	86,040	0	86,041
양양군	107,185	49	107,234

- 강원권 지역내 일평균 통행량은 1,842,260통행/일로 강원권 지역내 도로 통행량은 1,840,129통행/일이며, 철도 통행량은 2,131통행/일로 분석됨
- 강원권 지역내 통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(351,498통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 강릉시 (94통행/일)로 나타남
- 강원권 지역내 통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 화천군 (15,549 통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 속초시로 나타남

〈표 4-2〉 강원권 지역내 통행의 연평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	도로	철도	합계
강원권	1,840,129	2,131	1,842,260
춘천시	271,454	12	271,466
원주시	351,498	5	351,503
강릉시	245,628	94	245,721
동해시	78,039	15	78,055
태백시	36,307	5	36,312
속초시	81,850	0	81,850
삼척시	55,875	8	55,883
홍천군	56,924	0	56,924
횡성군	35,177	0	35,177
영월군	29,814	4	29,818
평창군	49,878	0	49,878
정선군	37,043	9	37,053
철원군	35,466	0	35,466
화천군	15,549	0	15,549
양구군	17,568	0	17,568
인제군	29,725	0	29,725
고성군	30,170	0	30,170
양양군	38,916	0	38,916

- 강원권 지역간 일평균 통행량은 541,353통행/일로 강원권 지역간 도로 통행량은 516,038통행/일이며, 철도 통행량은 25,315통행/일임
- 강원권 지역간 통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(172,986통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 강릉시(7,726통행/일)로 나타남
- 강원권 지역간 통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 양구군(12,323통행/일)으로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 철원군으로 나타남

〈표 4-3〉 강원권 지역간 통행의 연평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	도로	철도	합계
강원권	516,038	25,315	541,353
춘천시	144,179	7,365	151,543
원주시	172,986	6,311	179,298
강릉시	120,944	7,726	128,670
동해시	59,445	1,819	61,264
태백시	25,922	954	26,876
속초시	105,592	145	105,737
삼척시	59,840	847	60,687
홍천군	87,588	66	87,654
횡성군	64,981	861	65,842
영월군	39,283	559	39,843
평창군	59,483	1,358	60,840
정선군	39,858	865	40,723
철원군	32,581	0	32,581
화천군	19,082	310	19,392
양구군	12,323	0	12,323
인제군	34,307	37	34,344
고성군	55,870	0	55,871
양양군	68,269	49	68,318

나. 평일 평균 O/D 구축

- 강원권 전체 일평균 통행량은 2,282,224통행/일로 강원권 도로 통행량은 2,258,580통행/일이며, 철도 통행량은 23,644통행/일임
- 강원권 내 전체통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(527,148통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 강릉시(6,736통행/일)로 나타남
- 강원권 내 전체통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 양구군(29,684통행/일)으로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 철원군으로 나타남

〈표 4-4〉 강원권 평일 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)			
구분	도로	철도	합계
강원권	2,258,580	23,644	2,282,224
춘천시	408,996	5,920	414,916
원주시	527,148	6,103	533,251
강릉시	350,192	6,736	356,928
동해시	135,821	1,551	137,372
태백시	61,634	756	62,390
속초시	168,404	114	168,517
삼척시	111,705	675	112,380
홍천군	130,662	51	130,713
횡성군	93,719	723	94,442
영월군	63,925	470	64,396
평창군	94,737	1,181	95,918
정선군	71,483	783	72,266
철원군	63,204	0	63,204
화천군	34,695	239	34,935
양구군	29,684	0	29,684
인제군	57,667	28	57,695
고성군	76,159	0	76,159
양양군	91,317	40	91,357

- 강원권 지역내 일평균 통행량은 1,845,210통행/일로 강원권 지역 내 도로 통행량은 1,843,351통행/일이며, 철도 통행량은 1,859통행/일임
- 강원권 지역내 통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(370,983통행/일)로 나타났으며 철도 통행량이 가장 많은 도시는 강릉시(80통행/일)로 나타남
- 강원권 지역내 통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 화천군(16,740통행/일 화천군이)으로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 속초시로 나타남

〈표 4-5〉 강원권 지역내 일평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	도로	철도	합계
강원권	1,843,351	1,859	1,845,210
춘천시	281,878	8	281,887
원주시	370,983	5	370,988
강릉시	248,391	80	248,471
동해시	81,093	15	81,108
태백시	38,649	4	38,653
속초시	79,477	0	79,477
삼척시	57,743	7	57,750
홍천군	57,099	0	57,099
횡성군	35,500	0	35,500
영월군	30,254	4	30,258
평창군	46,666	0	46,666
정선군	36,758	8	36,766
철원군	36,359	0	36,359
화천군	16,740	0	16,740
양구군	18,377	0	18,377
인제군	30,640	0	30,640
고성군	28,581	0	28,581
양양군	35,591	0	35,591

- 강원권 지역간 일평균 통행량은 437,013통행/일로 강원권 지역간 도로 통행량은 415,229통행/일이며, 철도 통행량은 21,785통행/일임
- 강원권 지역간 통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(156,165통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 강릉시 (6,656통행/일)로 나타남
- 강원권 지역간 통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 양구군(11,307통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 철원군으로 나타남

〈표 4-6〉 강원권 지역간 일평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	도로	철도	합계
강원권	415,229	21,785	437,013
춘천시	127,118	5,912	133,030
원주시	156,165	6,098	162,264
강릉시	101,801	6,656	108,457
동해시	54,728	1,537	56,265
태백시	22,985	753	23,738
속초시	88,926	114	89,040
삼척시	53,961	669	54,630
홍천군	73,563	51	73,614
횡성군	58,219	723	58,942
영월군	33,671	467	34,138
평창군	48,071	1,181	49,252
정선군	34,725	776	35,501
철원군	26,845	0	26,845
화천군	17,956	239	18,195
양구군	11,307	0	11,307
인제군	27,027	28	27,055
고성군	47,578	0	47,579
양양군	55,726	40	55,766

다. 주말 평균 O/ 구축

- 강원권 주말 일평균 통행량은 2,593,625통행/일로 강원권 도로 통행량은 2,558,897통행/일이며, 철도 통행량은 34,728통행/일임
- 강원권 내 전체통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(518,537 통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 춘천시 (10,494통행/일)로 나타남
- 강원권 내 전체통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 양구군(30,240 통행/일)으로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 철원군으로 나타남

〈표 4-7〉 강원권 주말 일평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	도로	철도	합계
강원권	2,558,897	34,728	2,593,625
춘천시	429,247	10,494	439,741
원주시	518,537	6,664	525,201
강릉시	400,551	10,096	410,647
동해시	140,784	2,388	143,172
태백시	63,472	1,241	64,713
속초시	227,440	190	227,629
삼척시	124,084	1,089	125,172
홍천군	173,721	86	173,808
횡성군	113,750	1,019	114,769
영월군	79,906	646	80,552
평창군	139,933	1,626	141,559
정선군	88,158	960	89,118
철원군	78,000	0	78,000
화천군	34,475	440	34,915
양구군	30,240	0	30,240
인제군	77,036	53	77,089
고성군	106,770	0	106,770
양양군	140,141	64	140,204

- 강원권 지역내 주말 일평균 통행량은 1,832,208통행/일로 강원권 지역내 도로

통행량은 1,829,686통행/일이며, 철도 통행량은 2,522통행/일임

- 강원권 지역내 통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(309,869 통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 강릉시(121통행/일)로 나타남
- 강원권 내 지역내통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 화천군(13,007 통행/일)으로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 속초시로 나타남

〈표 4-8〉 강원권 지역내 주말 일평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	도로	철도	합계
강원권	1,829,686	2,522	1,832,208
춘천시	249,055	20	249,076
원주시	309,869	6	309,875
강릉시	239,320	121	239,441
동해시	71,448	17	71,466
태백시	31,254	6	31,261
속초시	86,736	0	86,736
삼척시	51,780	7	51,787
홍천군	56,476	0	56,476
횡성군	34,438	0	34,438
영월군	28,784	5	28,788
평창군	56,484	0	56,484
정선군	37,521	12	37,533
철원군	33,487	0	33,487
화천군	13,007	0	13,007
양구군	15,814	0	15,814
인제군	27,624	0	27,624
고성군	33,466	0	33,466
양양군	45,775	0	45,775

- 강원권 지역간 주말 일평균 통행량은 761,417통행/일로 강원권 지역간 도로 통

행량은 729,211통행/일이며, 철도 통행량은 32,206통행/일임

- 강원권 내 지역간 통행의 도로 통행량이 가장 많은 도시는 원주시(208,668 통행/일)로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 많은 도시는 춘천시(10,474통행/일)로 나타남
- 강원권 내 지역간 통행의 도로 통행량이 가장 적은 도시는 양구군(14,426통행/일)으로 나타났으며, 철도 통행량이 가장 적은 도시는 철원군으로 나타남

〈표 4-9〉 강원권 지역간 주말 일평균 O/D 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	도로	철도	합계
강원권	729,211	32,206	761,417
춘천시	180,192	10,474	190,665
원주시	208,668	6,658	215,326
강릉시	161,231	9,974	171,206
동해시	69,336	2,371	71,707
태백시	32,217	1,235	33,452
속초시	140,703	190	140,893
삼척시	72,304	1,082	73,386
홍천군	117,246	86	117,332
횡성군	79,312	1,019	80,331
영월군	51,122	641	51,764
평창군	83,449	1,626	85,075
정선군	50,638	948	51,586
철원군	44,513	0	44,513
화천군	21,469	440	21,909
양구군	14,426	0	14,426
인제군	49,412	53	49,465
고성군	73,304	0	73,304
양양군	94,366	64	94,430

2. 성수기 O/D 구축

- 강원권 전체 통행량을 집계한 결과 8월의 통행량이 3,222,238통행/일로 가장 높게 나타남
 - 강원권 내 지역별 8월 성수기 일평균 통행량이 가장 높은 도시는 원주시 춘천시, 강릉시 순으로 나타남
 - 원주시의 경우 5월달 일평균 통행량이 586,681통행/일로 가장 높게 나타남
- 강원권 지역내 통행량을 집계한 결과 8월의 통행량이 1,649,362통행/일로 가장 높게 나타남
 - 강원권의 지역내 성수기 통행량이 가장 높은 도시는, 원주시, 춘천시, 강릉시 순으로 나타남
 - 강원권 월별 지역내 통행량 분석결과 5월 원주시의 통행량이 383,482통행/일로 가장 높게 나타남
- 강원권 지역간 통행량을 집계한 결과 강원권의 지역간 8월의 통행량이 1,572,878통행/일로 가장 높게 나타남
 - 강원권의 지역간 성수기 통행량이 가장 높은 도시는 원주시, 춘천시, 강릉시 순으로 나타남
 - 강원권 월별 전체 통행의 통행량 분석결과 5월 원주시의 통행량이 203,199통행/일로 가장 높게 나타남

가. 전체 통행

〈표 4-10〉 강원권 월별 전체통행의 일평균 통행량 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균
춘천시	354,994	341,799	346,044	434,043	476,509	455,283	443,832	452,164	455,614	469,893	446,974	398,963	423,009
원주시	464,349	437,545	449,665	532,342	586,681	560,299	547,019	552,684	572,901	582,996	567,480	515,650	530,801
강릉시	343,208	326,972	277,698	352,167	405,754	406,383	413,783	442,536	386,440	400,060	376,331	361,365	374,392
동해시	129,295	117,880	112,801	132,759	150,717	146,220	153,300	155,708	147,524	145,952	143,740	135,930	139,319
태백시	58,349	52,684	49,657	59,941	70,355	66,864	71,683	77,149	65,206	65,319	63,700	57,336	63,187
속초시	166,358	157,382	125,018	168,496	202,297	207,245	220,598	243,616	187,654	215,625	182,376	174,385	187,588
삼척시	100,781	93,106	84,916	112,406	128,941	124,655	134,005	145,220	124,495	124,962	118,040	107,303	116,569
홍천군	121,264	117,428	100,138	136,070	158,118	161,637	179,903	182,777	154,665	159,531	137,657	125,752	144,578
횡성군	84,383	81,348	75,605	97,816	111,771	110,019	115,116	122,418	109,552	116,580	98,761	88,857	101,019
영월군	53,791	52,467	51,795	66,319	77,266	79,467	85,448	88,042	76,378	80,519	67,905	56,531	69,661
평창군	109,318	101,627	66,149	87,219	112,242	119,162	137,978	150,456	116,556	133,499	95,353	99,062	110,718
정선군	68,583	64,633	51,341	65,203	79,894	85,157	94,458	102,045	84,711	89,615	74,603	73,060	77,775
철원군	57,341	55,522	54,876	68,378	77,231	73,981	71,382	71,757	75,402	84,116	70,112	56,470	68,047
화천군	29,521	27,946	29,028	36,262	39,955	38,970	40,846	39,985	36,451	36,489	34,800	29,038	34,941
양구군	24,110	22,850	22,718	30,673	34,122	31,948	32,598	33,027	33,740	33,886	31,928	27,081	29,890
인제군	51,922	46,811	41,299	56,597	70,331	73,082	79,195	84,498	68,999	85,573	59,179	51,346	64,069
고성군	70,629	68,975	54,405	75,324	91,061	100,418	112,375	125,529	88,826	94,859	75,760	74,325	86,041
양양군	87,848	83,040	65,883	94,313	114,368	121,253	136,816	152,627	112,916	136,751	96,335	84,655	107,234

나. 지역내 통행

〈표 4-11〉 강원권 월별 지역내 통행의 일평균 통행량 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균
춘천시	232,789	220,309	237,656	281,432	300,777	287,804	277,779	279,580	289,367	288,114	291,476	270,507	271,466
원주시	315,361	291,474	311,845	354,567	383,482	367,821	358,187	357,103	373,044	370,481	378,282	356,394	351,503
강릉시	222,303	211,006	197,424	236,813	267,485	263,635	264,843	273,407	255,395	253,689	255,676	246,978	245,721
동해시	74,344	66,271	69,090	75,886	83,524	80,424	84,242	82,030	81,390	78,581	81,869	79,005	78,055
태백시	33,380	29,875	31,211	35,775	40,822	38,340	39,686	41,537	36,593	35,932	37,943	34,644	36,312
속초시	73,712	68,811	61,933	76,397	88,746	87,964	91,823	98,184	82,442	88,277	84,175	79,740	81,850
삼척시	48,619	43,918	44,285	56,617	62,022	58,400	62,250	65,191	59,027	58,096	58,199	53,971	55,883
홍천군	46,410	45,221	45,738	56,392	61,935	62,060	66,935	66,002	61,295	60,140	57,569	53,398	56,924
횡성군	29,463	28,753	29,324	35,712	38,929	37,701	38,691	39,233	37,701	38,504	35,321	32,796	35,177
영월군	23,570	22,895	25,075	29,786	32,772	32,967	34,739	34,767	32,292	32,667	30,004	26,283	29,818
평창군	49,309	45,732	33,481	41,560	50,375	52,733	61,128	64,072	52,472	56,018	44,029	47,628	49,878
정선군	32,416	30,751	27,627	33,225	38,365	40,010	44,078	45,544	39,737	40,402	36,304	36,171	37,053
철원군	29,506	28,386	31,140	36,581	39,859	38,231	38,249	38,136	38,038	38,582	36,545	32,340	35,466
화천군	14,136	13,388	14,587	16,877	17,909	17,536	17,646	16,454	14,751	14,935	15,171	13,197	15,549
양구군	14,657	13,787	14,205	18,298	19,878	18,631	19,039	18,863	19,246	18,931	18,621	16,654	17,568
인제군	25,022	23,069	23,760	28,983	32,602	32,253	33,960	33,449	32,103	35,118	29,652	26,730	29,725
고성군	24,466	23,782	21,918	27,838	31,832	34,381	38,033	41,793	31,973	31,778	27,692	26,554	30,170
양양군	30,930	29,450	26,744	35,608	40,727	43,023	49,561	54,017	41,947	46,798	36,009	32,179	38,916

다. 지역간 통행

〈표 4-12〉 강원권 월별 지역간 통행의 일평균 통행량 분석결과

(단위: 통행/일)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균
춘천시	122,205	121,490	108,388	152,611	175,732	167,479	166,053	172,584	166,247	181,779	155,498	128,456	151,543
원주시	148,989	146,071	137,819	177,776	203,199	192,478	188,831	195,581	199,856	212,515	189,198	159,256	179,298
강릉시	120,906	115,966	80,274	115,354	138,269	142,748	148,941	169,129	131,046	146,371	120,655	114,387	128,670
동해시	54,952	51,610	43,710	56,874	67,193	65,795	69,058	73,678	66,134	67,371	61,871	56,925	61,265
태백시	24,969	22,810	18,446	24,166	29,533	28,524	31,998	35,613	28,612	29,387	25,757	22,693	26,876
속초시	92,646	88,572	63,086	92,099	113,551	119,280	128,774	145,432	105,212	127,348	98,201	94,645	105,737
삼척시	52,163	49,188	40,631	55,789	66,919	66,256	71,756	80,028	65,469	66,866	59,842	53,332	60,687
홍천군	74,853	72,208	54,400	79,678	96,183	99,577	112,968	116,775	93,370	99,391	80,088	72,354	87,653
횡성군	54,920	52,595	46,282	62,104	72,842	72,318	76,425	83,186	71,852	78,076	63,440	56,061	65,842
영월군	30,221	29,572	26,720	36,534	44,493	46,500	50,709	53,275	44,086	47,852	37,900	30,249	39,842
평창군	60,009	55,896	32,668	45,659	61,867	66,429	76,850	86,384	64,084	77,481	51,324	51,433	60,840
정선군	36,167	33,882	23,713	31,979	41,529	45,147	50,379	56,501	44,974	49,213	38,299	36,889	40,722
철원군	27,835	27,135	23,737	31,797	37,372	35,750	33,133	33,622	37,365	45,535	33,566	24,129	32,581
화천군	15,384	14,558	14,440	19,385	22,045	21,434	23,201	23,531	21,701	21,553	19,629	15,841	19,392
양구군	9,453	9,063	8,513	12,375	14,244	13,316	13,559	14,164	14,494	14,956	13,307	10,427	12,323
인제군	26,901	23,742	17,539	27,614	37,730	40,828	45,234	51,049	36,896	50,454	29,526	24,616	34,344
고성군	46,163	45,193	32,488	47,485	59,229	66,038	74,342	83,735	56,854	63,080	48,068	47,771	55,870
양양군	56,917	53,590	39,138	58,704	73,641	78,230	87,255	98,611	70,969	89,952	60,326	52,475	68,317

3. 침두·비침두 O/D 구축

가. 부산울산권 빅데이터 기반 O/D 시간대별 O/D

- 부산울산권 빅데이터 기반 O/D를 시간대별 O/D 구축 결과를 보면, 오전침두(8시~9시)는 779,692통행/시(0.5%)로 나타났으며, 오후침두(17시~18시)는 893,863통행/시(8.0%)로 나타남
 - 부산울산권 지역별로 분석해 보면, 부산, 울산은 오전침두가(8시~9시)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시)로 나타남
 - 창원과 김해는 오전침두가(7시~8시)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시)로 나타남
- 부산울산권 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과, 고속도로의 오전침두(10시~11시)는 275,778대/시(6.5%)로 나타났으며, 오후침두(16시~17시)는 300,624대/시(7.1%)로 분석됨
 - 고속도로 차종구분별 분석결과 승용차는 오전침두가(10시~11시) 171,096대/시(5.9%)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시) 230,490대/시(8.0%)로 나타남
 - 고속도로 차종구분별 분석결과 버스는 오전침두가(9시~10시) 5,570대/시(9.2%)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시) 4,274대/시(7.1%)로 나타남
 - 고속도로 차종구분별 분석결과 트럭은 오전침두가(10시~11시) 100,941대/시(7.8%)로 나타났고, 오후침두는(14시~15시) 96,252대/시(7.4%)로 나타남
- 부산울산권 교통량 조사 데이터를 집계한 결과, 기타도로의 오전침두(8시~9시)는 581,200대/시(7.0%)로 나타났으며, 오후침두(17시~18시)는 617,407대/시(7.5%)로 분석됨
 - 승용차는 오전침두(8시~9시) 438,953대/시 (7.0%)로 나타났고, 오후침두(8시~9시) 475,467대/시(7.6%)로 나타남
 - 버스는 오전침두(7시~8시) 17,572대/시 (8.0%)로 나타났고, 오후침두(17시~18시) 14,117대/시(6.4%)로 나타남

- 기타도로 차종구분별 분석결과 트럭은 오전침두가(8시~9시) 125,411대/시(7.1%)로 나타났고, 오후침두는(17시~18시) 127,823대/시(7.2%)로 나타남

〈표 4-13〉 부산울산권 시간대별 빅데이터 기반 O/D 통행량

(단위: 통행/일)

구분	부산	울산	포항	경주	창원	김해	밀양	양산	합계
0~1시	27,026	10,286	3,379	1,963	8,487	4,556	836	3,866	60,399
1~2시	45,964	16,545	6,430	4,022	13,824	7,505	1,366	6,197	101,853
2~3시	39,090	13,293	7,161	4,123	11,534	6,450	1,115	5,213	87,979
3~4시	49,884	17,968	6,316	4,585	16,279	8,331	2,039	6,585	111,987
4~5시	46,004	17,322	7,292	5,389	14,802	8,757	1,740	7,599	108,905
5~6시	104,607	44,570	13,433	10,846	34,456	21,607	3,811	17,587	250,917
6~7시	180,362	77,389	26,713	21,482	72,417	46,125	7,739	32,918	465,145
7~8시	314,965	107,751	43,058	36,629	115,904	70,503	12,321	51,747	752,878
8~9시	333,842	119,606	48,073	37,929	113,753	65,449	12,731	48,309	779,692
9~10시	241,662	82,281	34,445	29,935	75,801	43,556	9,784	32,937	550,401
10~11시	251,443	86,886	40,242	34,250	77,291	43,770	10,274	33,777	577,933
11~12시	256,619	90,909	42,599	34,247	81,030	43,911	11,150	34,108	594,573
12~13시	289,829	103,596	47,598	38,794	91,759	50,831	12,900	39,129	674,436
13~14시	290,304	103,679	46,328	38,374	91,724	51,848	12,565	39,254	674,076
14~15시	278,938	103,112	44,970	37,498	88,407	49,593	11,585	37,477	651,580
15~16시	305,013	113,509	47,719	39,023	97,755	56,932	11,757	42,606	714,314
16~17시	350,573	128,627	56,261	41,803	117,647	69,514	13,829	51,559	829,813
17~18시	371,671	138,708	58,779	44,298	130,210	78,394	14,878	56,925	893,863
18~19시	342,750	112,141	50,230	35,418	112,096	63,677	11,779	47,158	775,249
19~20시	225,083	78,161	32,841	24,158	77,203	44,469	7,083	31,177	520,175
20~21시	189,935	63,990	27,094	19,284	64,735	35,789	5,498	25,464	431,789
21~22시	153,775	51,734	22,237	13,394	49,716	26,630	3,901	19,119	340,506
22~23시	102,014	35,712	14,353	8,128	31,409	16,193	2,273	12,209	222,291
23~24시	27,674	9,348	4,051	2,046	8,508	4,109	645	3,071	59,452
합계	4,819,027	1,727,123	731,602	567,618	1,596,747	918,499	183,599	685,991	11,170,754

나. 부산울산권 시간대별 교통량

〈표 4-14〉 부산울산권 데이터 집계 결과(교통량)

(단위: 대/시)

시간대	고속도로			기타도로			합계		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	25,833	315	13,099	80,043	2,464	12,759	105,876	2,779	25,858
1~2시	16,324	244	12,548	45,898	891	8,004	62,222	1,135	20,552
2~3시	11,573	158	13,278	33,983	718	7,249	45,556	876	20,527
3~4시	10,151	170	16,837	29,424	688	8,369	39,575	858	25,206
4~5시	14,295	256	24,586	43,332	1,234	14,194	57,627	1,490	38,780
5~6시	44,244	586	40,715	116,082	4,502	38,668	160,326	5,088	79,383
6~7시	99,916	1,778	64,708	268,050	12,988	81,863	367,966	14,766	146,571
7~8시	161,926	3,461	67,288	404,122	17,572	119,006	566,048	21,033	186,294
8~9시	168,706	4,012	71,559	438,953	16,836	125,411	607,659	20,848	196,970
9~10시	159,596	5,570	88,735	363,501	13,188	112,339	523,097	18,758	201,074
10~11시	171,096	3,741	100,941	333,223	12,318	121,749	504,319	16,059	222,690
11~12시	170,773	2,849	99,137	327,418	11,241	117,120	498,191	14,090	216,257
12~13시	163,361	2,679	92,266	321,291	10,947	107,488	484,652	13,626	199,754
13~14시	174,466	3,008	90,272	351,294	11,926	116,276	525,760	14,934	206,548
14~15시	179,115	4,122	96,252	363,519	12,572	120,445	542,634	16,694	216,697
15~16시	197,401	4,469	90,051	383,173	12,960	121,674	580,574	17,429	211,725
16~17시	216,205	4,273	80,146	419,547	13,242	122,881	635,752	17,515	203,027
17~18시	230,490	4,274	62,822	475,467	14,117	127,823	705,957	18,391	190,645
18~19시	206,233	3,908	45,712	443,933	12,205	98,418	650,166	16,113	144,130
19~20시	147,914	3,799	36,122	306,368	9,418	64,721	454,282	13,217	100,843
20~21시	119,046	3,213	29,490	245,218	8,846	48,318	364,264	12,059	77,808
21~22시	92,775	2,011	24,725	213,129	8,015	36,168	305,904	10,026	60,893
22~23시	64,838	1,215	19,652	161,637	6,637	25,659	226,475	7,852	45,311
23~24시	41,198	511	15,254	107,463	4,272	17,727	148,661	4,783	32,981
합계	2,887,475	60,622	1,296,195	6,276,068	219,797	1,774,329	9,163,543	280,419	3,070,524

〈표 4-15〉 부산울산권 데이터 집계 결과(비율)

(단위: %)

시간대	고속도로			기타도로			합계		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.9%	0.5%	1.0%	1.3%	1.1%	0.7%	1.2%	1.0%	0.8%
1~2시	0.6%	0.4%	1.0%	0.7%	0.4%	0.5%	0.7%	0.4%	0.7%
2~3시	0.4%	0.3%	1.0%	0.5%	0.3%	0.4%	0.5%	0.3%	0.7%
3~4시	0.4%	0.3%	1.3%	0.5%	0.3%	0.5%	0.4%	0.3%	0.8%
4~5시	0.5%	0.4%	1.9%	0.7%	0.6%	0.8%	0.6%	0.5%	1.3%
5~6시	1.5%	1.0%	3.1%	1.8%	2.0%	2.2%	1.7%	1.8%	2.6%
6~7시	3.5%	2.9%	5.0%	4.3%	5.9%	4.6%	4.0%	5.3%	4.8%
7~8시	5.6%	5.7%	5.2%	6.4%	8.0%	6.7%	6.2%	7.5%	6.1%
8~9시	5.8%	6.6%	5.5%	7.0%	7.7%	7.1%	6.6%	7.4%	6.4%
9~10시	5.5%	9.2%	6.8%	5.8%	6.0%	6.3%	5.7%	6.7%	6.5%
10~11시	5.9%	6.2%	7.8%	5.3%	5.6%	6.9%	5.5%	5.7%	7.3%
11~12시	5.9%	4.7%	7.6%	5.2%	5.1%	6.6%	5.4%	5.0%	7.0%
12~13시	5.7%	4.4%	7.1%	5.1%	5.0%	6.1%	5.3%	4.9%	6.5%
13~14시	6.0%	5.0%	7.0%	5.6%	5.4%	6.6%	5.7%	5.3%	6.7%
14~15시	6.2%	6.8%	7.4%	5.8%	5.7%	6.8%	5.9%	6.0%	7.1%
15~16시	6.8%	7.4%	6.9%	6.1%	5.9%	6.9%	6.3%	6.2%	6.9%
16~17시	7.5%	7.0%	6.2%	6.7%	6.0%	6.9%	6.9%	6.2%	6.6%
17~18시	8.0%	7.1%	4.8%	7.6%	6.4%	7.2%	7.7%	6.6%	6.2%
18~19시	7.1%	6.4%	3.5%	7.1%	5.6%	5.5%	7.1%	5.7%	4.7%
19~20시	5.1%	6.3%	2.8%	4.9%	4.3%	3.6%	5.0%	4.7%	3.3%
20~21시	4.1%	5.3%	2.3%	3.9%	4.0%	2.7%	4.0%	4.3%	2.5%
21~22시	3.2%	3.3%	1.9%	3.4%	3.6%	2.0%	3.3%	3.6%	2.0%
22~23시	2.2%	2.0%	1.5%	2.6%	3.0%	1.4%	2.5%	2.8%	1.5%
23~24시	1.4%	0.8%	1.2%	1.7%	1.9%	1.0%	1.6%	1.7%	1.1%
합계	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



제5장 주말 및 첨두·비첨두 O/D 통행특성

제1절 주중과 주말 통행특성 분석

제2절 첨두·비첨두 대표시간 및 지속시간 분석

제5장 주말 및 침두·비침두 O/D 통행특성 분석

제1절 주말 통행특성 분석

1. 지역별 주말계수 분석

가. 전체통행

- 강원권 전체통행의 주말계수를 분석한 결과, 원주시, 화천군을 제외한 모든 지역에서 1 이상의 주말계수가 도출되었음
- 또한, 전체적으로 도로에 비해 철도의 주말계수가 높았음
 - 전체수단의 경우, 평창군의 주말계수가 1.48로 가장 높았으며, 원주시의 주말계수가 0.98로 가장 낮게 나타남
 - 도로수단의 경우, 평창군의 주말계수가 1.48로 가장 높았으며, 원주시의 주말계수가 0.98로 가장 낮게 나타남
 - 철도수단의 경우, 고성군의 주말계수가 1.88로 가장 높았으며, 원주시의 주말계수가 1.09로 가장 낮게 나타남

〈표 5-1〉 강원권 전체통행의 주말계수 분석 결과

구분	도로	철도	합계
강원권	1.13	1.47	1.14
춘천시	1.05	1.77	1.06
원주시	0.98	1.09	0.98
강릉시	1.14	1.50	1.15
동해시	1.04	1.54	1.04
태백시	1.03	1.64	1.04
속초시	1.35	1.67	1.35
삼척시	1.11	1.61	1.11
홍천군	1.33	1.68	1.33
횡성군	1.21	1.41	1.22
영월군	1.25	1.37	1.25
평창군	1.48	1.38	1.48
정선군	1.23	1.23	1.23
철원군	1.23	0.00	1.23
화천군	0.99	1.84	1.00
양구군	1.02	0.00	1.02
인제군	1.34	1.87	1.34
고성군	1.40	1.88	1.40
양양군	1.53	1.60	1.53

나. 지역내 통행

- 강원권 지역내 통행의 주말계수를 분석한 결과, 전체통행과 다르게 대부분 지역의 주말계수가 1에 가까운 것으로 도출되었음
- 또한, 전체적으로 도로에 비해 철도의 주말계수가 높았음
- 전체수단의 경우, 양양군의 주말계수가 1.29로 가장 높았으며, 화천군의 주말계수가 0.78로 가장 낮게 나타남
- 도로수단의 경우, 양양군의 주말계수가 1.29로 가장 높았으며, 화천군의 주말계수가 0.78로 가장 낮게 나타남
- 철도수단의 경우, 홍천군의 주말계수가 4.84로 가장 높았으며, 평창군의 주말계수가 0.67로 가장 낮게 나타남

〈표 5-2〉강원권 지역내통행의 주말계수 분석 결과

구분	도로	철도	합계
강원권	0.99	1.36	0.99
춘천시	0.88	2.51	0.88
원주시	0.84	1.33	0.84
강릉시	0.96	1.51	0.96
동해시	0.88	1.17	0.88
태백시	0.81	1.65	0.81
속초시	1.09	0.00	1.09
삼척시	0.90	1.01	0.90
홍천군	0.99	4.84	0.99
횡성군	0.97	0.00	0.97
영월군	0.95	1.31	0.95
평창군	1.21	0.67	1.21
정선군	1.02	1.57	1.02
철원군	0.92	0.00	0.92
화천군	0.78	4.35	0.78
양구군	0.86	0.00	0.86
인제군	0.90	4.36	0.90
고성군	1.17	1.69	1.17
양양군	1.29	1.69	1.29

다. 지역간 통행

- 강원권 지역간 통행의 주말계수를 분석한 결과, 대부분 지역의 주말계수가 1.2를 상회하는 것으로 나타남
- 또한, 전체적으로 도로에 비해 철도의 주말계수가 높았음
- 전체수단의 경우, 인제군의 주말계수가 1.83으로 가장 높았으며, 화천군의 주말계수가 1.20으로 가장 낮게 나타남
- 도로수단의 경우, 인제군의 주말계수가 1.83으로 가장 높았으며, 화천군의 주말계수가 1.20으로 가장 낮게 나타남
- 철도수단의 경우, 고성군의 주말계수가 1.88로 가장 높았으며, 원주시의 주말계수가 1.09로 가장 낮게 나타남

〈표 5-3〉강원권 지역간 통행의 주말계수 분석 결과

구분	도로	철도	합계
강원권	1.76	1.48	1.74
춘천시	1.42	1.77	1.43
원주시	1.34	1.09	1.33
강릉시	1.58	1.50	1.58
동해시	1.27	1.54	1.27
태백시	1.40	1.64	1.41
속초시	1.58	1.67	1.58
삼척시	1.34	1.62	1.34
홍천군	1.59	1.68	1.59
횡성군	1.36	1.41	1.36
영월군	1.52	1.37	1.52
평창군	1.74	1.38	1.73
정선군	1.46	1.22	1.45
철원군	1.66	0.00	1.66
화천군	1.20	1.84	1.20
양구군	1.28	0.00	1.28
인제군	1.83	1.87	1.83
고성군	1.54	1.88	1.54
양양군	1.69	1.60	1.69

2. 강원권 성수기계수 분석

가. 전체통행

- 강원권 전체통행의 경우, 대부분의 지역에서 연평균 대비 월평균 통행량이 1.2 이상으로 나타남
- 철원군과 인제군의 경우 10월에 통행량이 가장 높게 나타남

〈표 5-4〉 강원권 월별 전체통행의 성수기계수 분석결과(단위 : 통행/일)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
춘천시	0.84	0.81	0.82	1.03	1.13	1.08	1.05	1.07	1.08	1.11	1.06	0.94
원주시	0.87	0.82	0.85	1.00	1.11	1.06	1.03	1.04	1.08	1.10	1.07	0.97
강릉시	0.92	0.87	0.74	0.94	1.08	1.09	1.11	1.18	1.03	1.07	1.01	0.97
동해시	0.93	0.85	0.81	0.95	1.08	1.05	1.10	1.12	1.06	1.05	1.03	0.98
태백시	0.92	0.83	0.79	0.95	1.11	1.06	1.13	1.22	1.03	1.03	1.01	0.91
속초시	0.89	0.84	0.67	0.90	1.08	1.10	1.18	1.30	1.00	1.15	0.97	0.93
삼척시	0.86	0.80	0.73	0.96	1.11	1.07	1.15	1.25	1.07	1.07	1.01	0.92
홍천군	0.84	0.81	0.69	0.94	1.09	1.12	1.24	1.26	1.07	1.10	0.95	0.87
횡성군	0.84	0.81	0.75	0.97	1.11	1.09	1.14	1.21	1.08	1.15	0.98	0.88
영월군	0.77	0.75	0.74	0.95	1.11	1.14	1.23	1.26	1.10	1.16	0.97	0.81
평창군	0.99	0.92	0.60	0.79	1.01	1.08	1.25	1.36	1.05	1.21	0.86	0.89
정선군	0.88	0.83	0.66	0.84	1.03	1.09	1.21	1.31	1.09	1.15	0.96	0.94
철원군	0.84	0.82	0.81	1.00	1.13	1.09	1.05	1.05	1.11	1.24	1.03	0.83
화천군	0.84	0.80	0.83	1.04	1.14	1.12	1.17	1.14	1.04	1.04	1.00	0.83
양구군	0.81	0.76	0.76	1.03	1.14	1.07	1.09	1.10	1.13	1.13	1.07	0.91
인제군	0.81	0.73	0.64	0.88	1.10	1.14	1.24	1.32	1.08	1.34	0.92	0.80
고성군	0.82	0.80	0.63	0.88	1.06	1.17	1.31	1.46	1.03	1.10	0.88	0.86
양양군	0.82	0.77	0.61	0.88	1.07	1.13	1.28	1.42	1.05	1.28	0.90	0.79

나. 지역내 통행

○ 강원권 지역내 통행의 경우, 속초, 평창, 정선, 고성, 양양에서 연평균 대비 월평균 통행량이 1.2 이상으로 나타남

- 횡성군과 인제군의 경우 10월에 통행량이 가장 높게 나타남

〈표 5-5〉 강원권 월별 지역내 통행의 성수기계수 분석결과(단위 : 통행/일)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
춘천시	0.86	0.81	0.88	1.04	1.11	1.06	1.02	1.03	1.07	1.06	1.07	1.00
원주시	0.90	0.83	0.89	1.01	1.09	1.05	1.02	1.02	1.06	1.05	1.08	1.01
강릉시	0.90	0.86	0.80	0.96	1.09	1.07	1.08	1.11	1.04	1.03	1.04	1.01
동해시	0.95	0.85	0.89	0.97	1.07	1.03	1.08	1.05	1.04	1.01	1.05	1.01
태백시	0.92	0.82	0.86	0.99	1.12	1.06	1.09	1.14	1.01	0.99	1.04	0.95
속초시	0.90	0.84	0.76	0.93	1.08	1.07	1.12	1.20	1.01	1.08	1.03	0.97
삼척시	0.87	0.79	0.79	1.01	1.11	1.05	1.11	1.17	1.06	1.04	1.04	0.97
홍천군	0.82	0.79	0.80	0.99	1.09	1.09	1.18	1.16	1.08	1.06	1.01	0.94
횡성군	0.84	0.82	0.83	1.02	1.11	1.07	1.10	1.12	1.07	1.09	1.00	0.93
영월군	0.79	0.77	0.84	1.00	1.10	1.11	1.17	1.17	1.08	1.10	1.01	0.88
평창군	0.99	0.92	0.67	0.83	1.01	1.06	1.23	1.28	1.05	1.12	0.88	0.95
정선군	0.87	0.83	0.75	0.90	1.04	1.08	1.19	1.23	1.07	1.09	0.98	0.98
철원군	0.83	0.80	0.88	1.03	1.12	1.08	1.08	1.08	1.07	1.09	1.03	0.91
화천군	0.91	0.86	0.94	1.09	1.15	1.13	1.13	1.06	0.95	0.96	0.98	0.85
양구군	0.83	0.78	0.81	1.04	1.13	1.06	1.08	1.07	1.10	1.08	1.06	0.95
인제군	0.84	0.78	0.80	0.98	1.10	1.09	1.14	1.13	1.08	1.18	1.00	0.90
고성군	0.81	0.79	0.73	0.92	1.06	1.14	1.26	1.39	1.06	1.05	0.92	0.88
양양군	0.79	0.76	0.69	0.91	1.05	1.11	1.27	1.39	1.08	1.20	0.93	0.83

나. 지역간 통행

○ 강원권 지역간 통행의 경우, 양구군, 원주시 춘천시를 제외한 모든 지역에서 연평균 대비 월평균 통행량이 1.2 이상으로 나타남

- 춘천시와 철원군 양구군의 경우 10월에 통행량이 가장 높게 나타남

〈표 5-6〉 강원권 월별 지역간 통행의 성수기계수 분석결과(단위 : 통행/일)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
춘천시	0.81	0.80	0.72	1.01	1.16	1.11	1.10	1.14	1.10	1.20	1.03	0.85
원주시	0.83	0.81	0.77	0.99	1.13	1.07	1.05	1.09	1.11	1.19	1.06	0.89
강릉시	0.94	0.90	0.62	0.90	1.07	1.11	1.16	1.31	1.02	1.14	0.94	0.89
동해시	0.90	0.84	0.71	0.93	1.10	1.07	1.13	1.20	1.08	1.10	1.01	0.93
태백시	0.93	0.85	0.69	0.90	1.10	1.06	1.19	1.33	1.06	1.09	0.96	0.84
속초시	0.88	0.84	0.60	0.87	1.07	1.13	1.22	1.38	1.00	1.20	0.93	0.90
삼척시	0.86	0.81	0.67	0.92	1.10	1.09	1.18	1.32	1.08	1.10	0.99	0.88
홍천군	0.85	0.82	0.62	0.91	1.10	1.14	1.29	1.33	1.07	1.13	0.91	0.83
횡성군	0.83	0.80	0.70	0.94	1.11	1.10	1.16	1.26	1.09	1.19	0.96	0.85
영월군	0.76	0.74	0.67	0.92	1.12	1.17	1.27	1.34	1.11	1.20	0.95	0.76
평창군	0.99	0.92	0.54	0.75	1.02	1.09	1.26	1.42	1.05	1.27	0.84	0.85
정선군	0.89	0.83	0.58	0.79	1.02	1.11	1.24	1.39	1.10	1.21	0.94	0.91
철원군	0.85	0.83	0.73	0.98	1.15	1.10	1.02	1.03	1.15	1.40	1.03	0.74
화천군	0.79	0.75	0.74	1.00	1.14	1.11	1.20	1.21	1.12	1.11	1.01	0.82
양구군	0.77	0.74	0.69	1.00	1.16	1.08	1.10	1.15	1.18	1.21	1.08	0.85
인제군	0.78	0.69	0.51	0.80	1.10	1.19	1.32	1.49	1.07	1.47	0.86	0.72
고성군	0.83	0.81	0.58	0.85	1.06	1.18	1.33	1.50	1.02	1.13	0.86	0.86
양양군	0.83	0.78	0.57	0.86	1.08	1.15	1.28	1.44	1.04	1.32	0.88	0.77

제2절 침두·비침두 대표시간 및 지속시간 분석

1. 침두·비침두 시간대 산정 방법론

- 본 연구에서는 24시간 시간대별 통행량 정보를 침두, 비침두, 심야 시간대로 구분하기 위해 K-means 군집분석을 활용함
 - 김형주&장수은(2012)³⁾, 송용욱 외(2021)⁴⁾ 등의 침두시간 집중률 도출 연구에서 시간대별 교통량 자료 또는 내비게이션 자료에 K-means 군집분석을 활용해 침두시간, 비침두시간, 심야시간대의 집중률과 지속시간을 도출하였음
- K-means 군집분석 시 적정 k값의 설정은 elbow method를 활용하였으며, elbow method 그래프에서 y축에 해당하는 Inertia Value가 더 이상 급격하게 작아지지 않는 구간의 k값을 적정 k값으로 설정함
 - 여기서, Inertia value는 각 군집 중심에서 군집에 할당된 데이터 간의 거리를 합산한 것으로, 개별 군집이 얼마나 잘 응집되었는지를 보여주는 지표임
 - Inertia value가 값이 작을수록 군집화가 잘 되었다고 평가할 수 있음

3) 김형주, 장수은. (2012). 혼합군집분석 기법을 이용한 도로 교통량의 침두율 산정. 대한교통학회지. 30(1). 19-30.

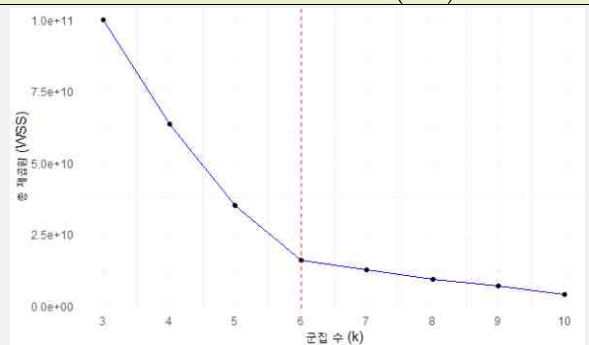
4) 송용욱, 김익기, 남호현, 박상준. (2021). 내비게이션 데이터를 활용한 시간대 그룹별 통행량 집중률 분포 패턴 분석. 대한교통학회지. 39(3). 221-239.

2. 첨두·비첨두 시간대 산정 결과

- 부산울산권 첨두·비첨두 시간대 산정결과는 전체 24시간 중 첨두시간은 4시간, 비첨두시간은 14시간, 심야시간은 6시간으로 나타남
 - 첨두 시간대는 오전 08시~09시, 오후 16시~19시로 4시간으로 설정됨
 - 비첨두 시간대는 오전 05시~08시, 오전 08시~16시, 오후 19시~23시로 14시간으로 설정됨
 - 심야 시간대는 오후 23시 ~ 오전 05시로 6시간으로 설정됨
- 첨두시간의 집중률은 약 7.28%, 비첨두시간의 집중률은 약 4.71%, 심야시간의 집중률은 약 0.82%로 나타남
- 해당 결과를 「2022년 교통시설 투자평가지침(제7차개정)」에서 제시하는 부산울산권 첨두·비첨두 지속시간 및 평균 집중률과 비교함
 - 지속시간의 경우, 지침의 첨두시간은 5시간, 본 연구의 첨두시간은 4시간이었으며, 지침의 비첨두시간은 14시간, 본 연구의 비첨두시간은 14시간으로 다소 차이가 나타남
 - 집중률의 경우, 지침의 첨두시간 집중률은 8.96%인데 반해 본 연구의 첨두시간 집중률은 7.28%로 약 1.68% 낮았으며, 지침의 비첨두시간 집중률은 3.84%인데 반해 본 연구의 비첨두시간은 4.71%로 약 0.87% 높게 나타남
 - 지침의 심야시간 집중률은 0.29%인데 반해 본 연구의 심야시간 집중률은 0.82%로 약 0.53% 높게 나타남

〈표 5-7〉 부산울산권 전체통행의 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	57,348	0.577	1	심야
1~2시	96,789	0.974	1	심야
2~3시	82,582	0.831	1	심야
3~4시	99,722	1.003	1	심야
4~5시	96,286	0.969	1	심야
5~6시	212,020	2.133	2	비첨두
6~7시	384,472	3.868	6	비첨두
7~8시	646,106	6.501	4	비첨두
8~9시	696,911	7.012	5	첨두
9~10시	483,079	4.860	3	비첨두
10~11시	509,106	5.122	3	비첨두
11~12시	530,611	5.339	3	비첨두
12~13시	603,925	6.076	4	비첨두
13~14시	598,747	6.024	4	비첨두
14~15시	576,441	5.800	4	비첨두
15~16시	629,052	6.329	4	비첨두
16~17시	725,429	7.299	5	첨두
17~18시	780,359	7.851	5	첨두
18~19시	690,257	6.945	5	첨두
19~20시	468,475	4.713	3	비첨두
20~21시	391,243	3.936	6	비첨두
21~22시	313,658	3.156	6	비첨두
22~23시	209,071	2.103	2	비첨두
23~24시	57,611	0.580	1	심야

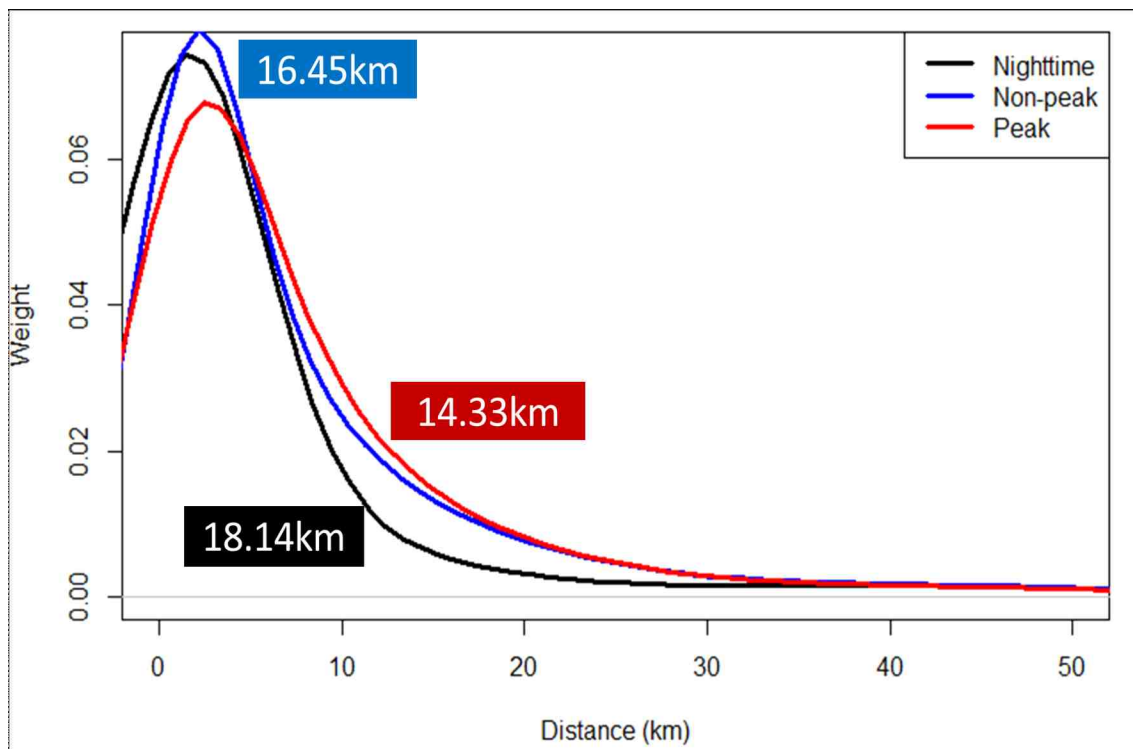
구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=6)
첨두시	4	7.28	
비첨두시	14	4.71	
심야시간	6	0.82	
계	24	100.00	

〈표 5-8〉 지침과 본 연구의 첨두·비첨두 지속시간 및 평균 집중률 비교

구분		지침		본 연구	
		지속시간	집중률	지속시간	집중률
부산울산권	첨두	5	8.96	4	7.28
	비첨두	14	3.84	14	4.71
	심야	5	0.29	6	0.82

3. 첨두·비첨두·심야 시간대 통행특성 비교

- 부산울산권 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간의 통행특성을 비교한 결과는 다음과 같음
 - 평균통행거리의 경우 첨두시간대 14.33km, 비첨두시간대 16.45km, 심야시간대 18.14km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
 - 첨두시간대는 상대적으로 장거리 통행의 비중이 높고, 단거리 통행의 비중이 낮게 나타남
 - 심야시간대는 상대적으로 단거리 통행의 비중이 높고, 장거리 통행의 비중이 낮게 나타남
 - 비첨두시간대는 첨두시간대와 심야시간대의 중간 수준의 거리분포로 나타남



〈그림 5-1〉 부산울산권 첨두·비첨두·심야시간대 TLF



제6장 주말 및 첨두·비첨두 O/D 활용 및 개선방안

제1절 빅데이터 기반 O/D 활용 가능성 진단

제2절 한계점 및 개선방안

제6장 주말 및 침두·비침두 O/D 활용 및 개선 방안

제1절 활용 가능성 진단

1. 상관관계 분석

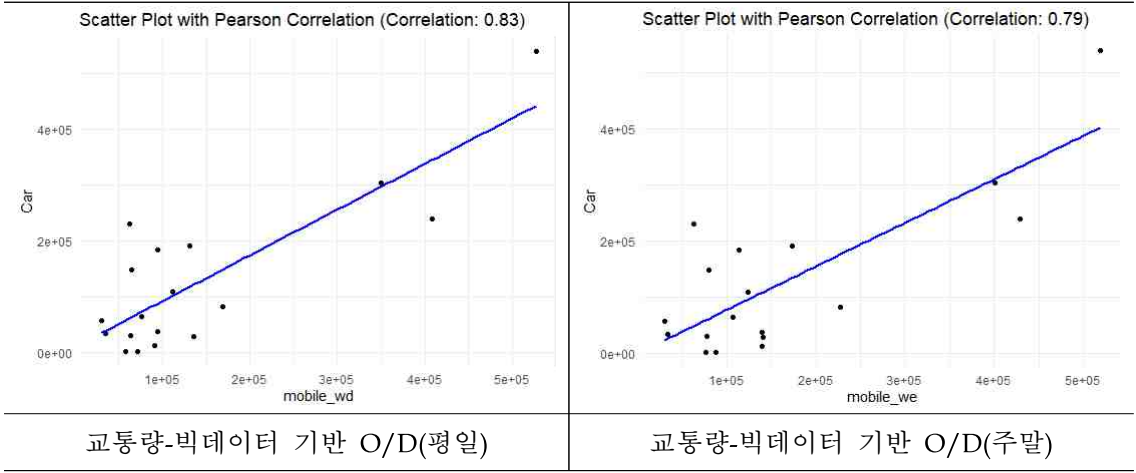
가. 강원권

- 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터 간의 교통량 특성이 유사한 지를 파악하기 위해 피어슨 상관계수를 활용함
 - 교통량 조사 데이터의 경우 강원권 교통량조사 집계 데이터를 활용함
- 상관관계 분석 결과, 모든 지역에서 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터의 상관계수는 0.79(주말) 이상으로 높게 나타남

〈표 6-1〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 상관관계 분석 결과

지역	Estimate	t-value	df	p-value
교통량-빅데이터 기반 O/D(평일)	0.828***	5.900	16.000	0.000
교통량-빅데이터 기반 O/D(주말)	0.792***	5.197	16.000	0.000

〈표 6-2〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 통행량 간 상관분석 결과



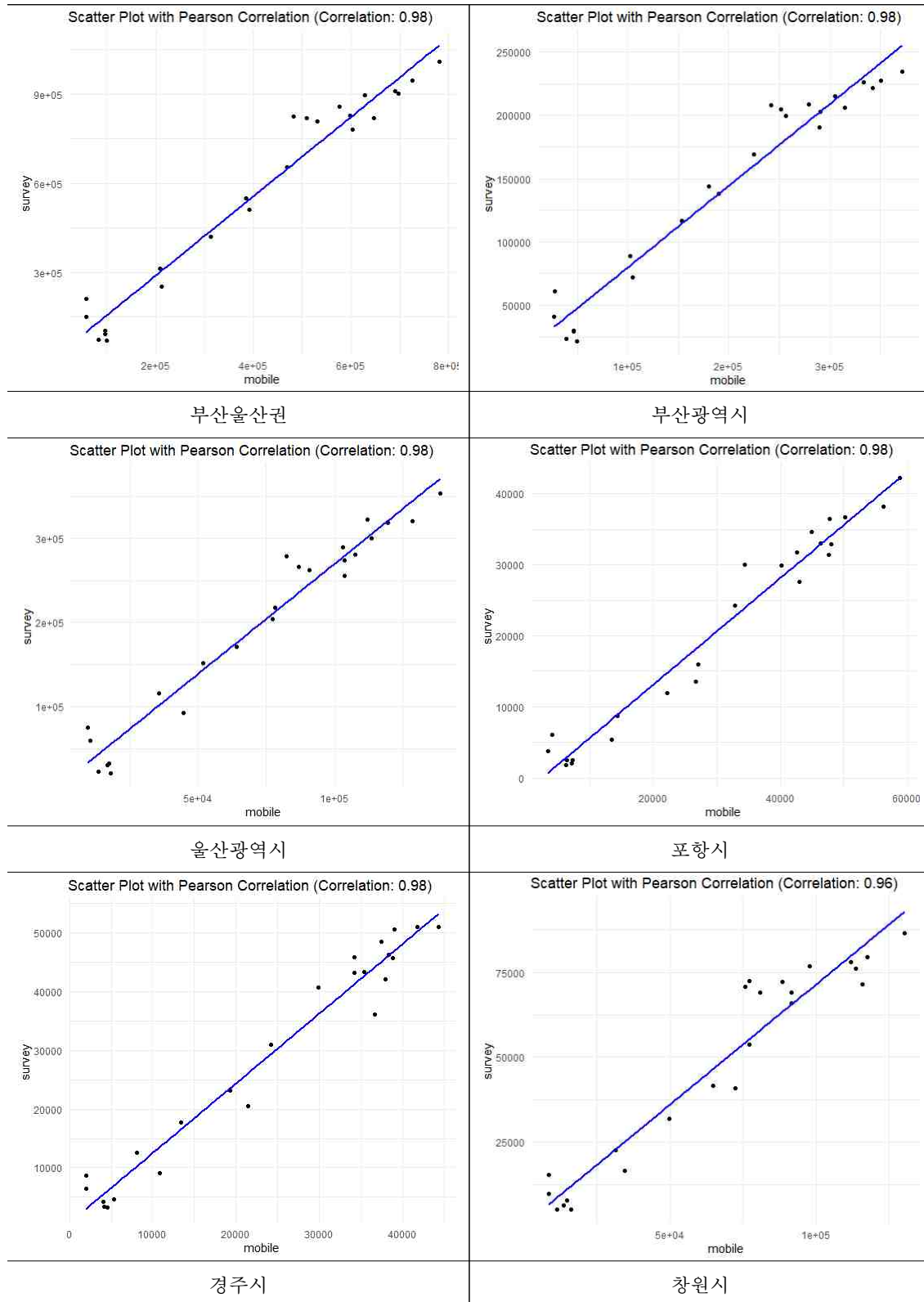
나. 부산울산권

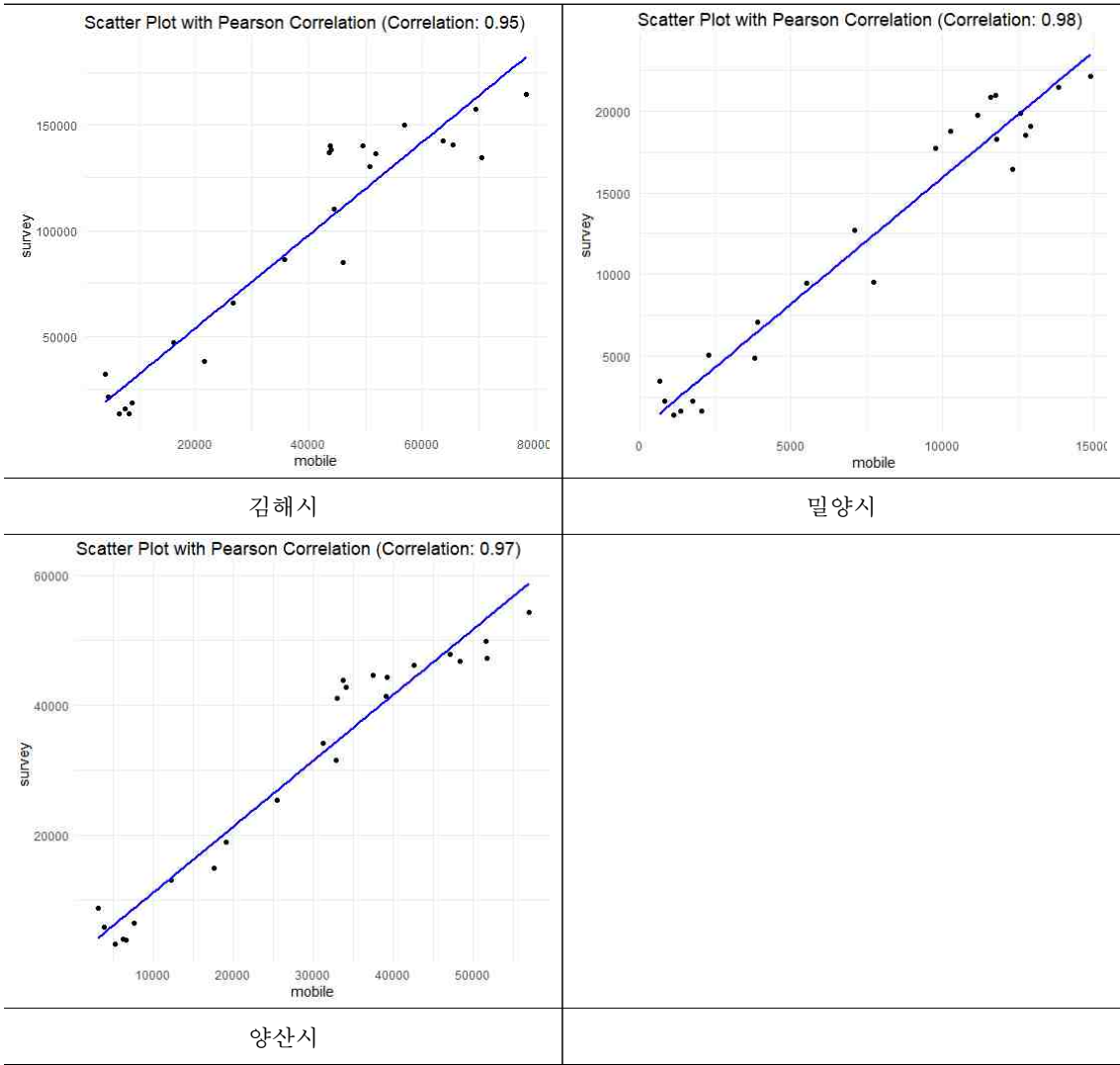
- 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터 간의 시간대별 첨두·비첨두 특성이 유사한지를 파악하기 위해 피어슨 상관계수를 활용함
- 상관관계 분석 결과, 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터의 시간대별 통행특성 간 상관계수는 0.9 이상으로 높음

〈표 6-3〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 상관관계 분석 결과

데이터	지역	Estimate	t-value	df	p-value
교통량 조사	부산울산권	0.980***	23.079	22	0.000
	부산광역시	0.977***	21.279	22	0.000
	울산광역시	0.978***	22.061	22	0.000
	포항시	0.982***	24.709	22	0.000
	경주시	0.982***	24.405	22	0.000
	창원시	0.963***	16.781	22	0.000
	김해시	0.946***	13.623	22	0.000
	밀양시	0.976***	21.182	22	0.000
	양산시	0.973***	20.050	22	0.000

〈표 6-4〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터 간 상관분석 결과(계속)





2. K-S Test (Kolmogorov-Smirnov test) 분석

- 빅데이터 기반 O/D와 조사 기반 데이터 간의 지역별·시간대별 통행량 분포의 차이를 파악하기 위해 K-S Test를 수행함
- K-S Test의 귀무가설은 “두 집단 간 누적분포에 거리 차이가 존재한다”로, K-S test의 부산물로 도출되는 p-value 값이 일정 수준 이상일 경우 집단 간 차이가 없다고 해석할 수 있음

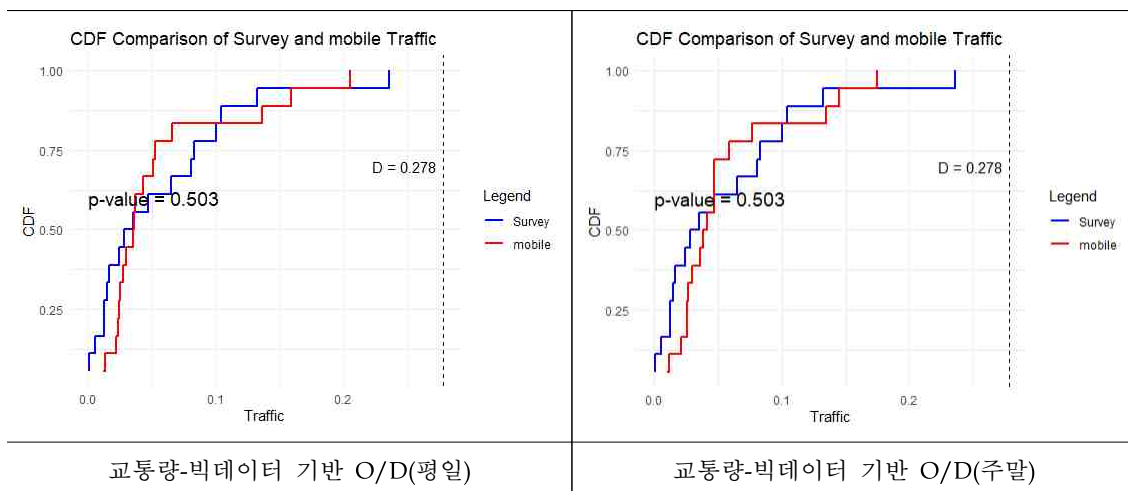
가. 강원권

- K-S test 결과, 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터의 지역별 통행량 분포는 큰 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 6-5〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 K-S test 분석 결과

지역	D	P-value
교통량-빅데이터 기반 O/D(평일)	0.278	0.503
교통량-빅데이터 기반 O/D(주말)	0.278	0.503

〈표 6-6〉 강원권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 차이 분석 결과



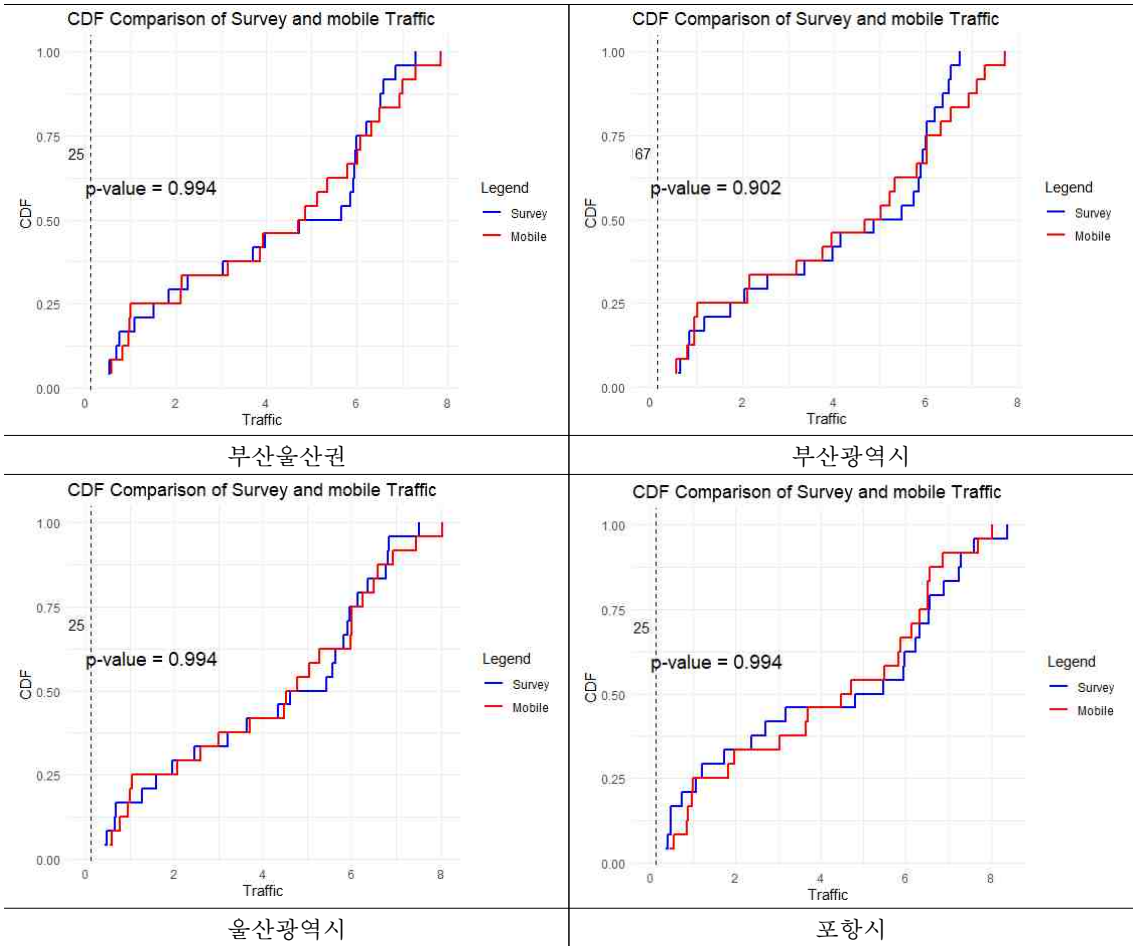
나. 부산울산권

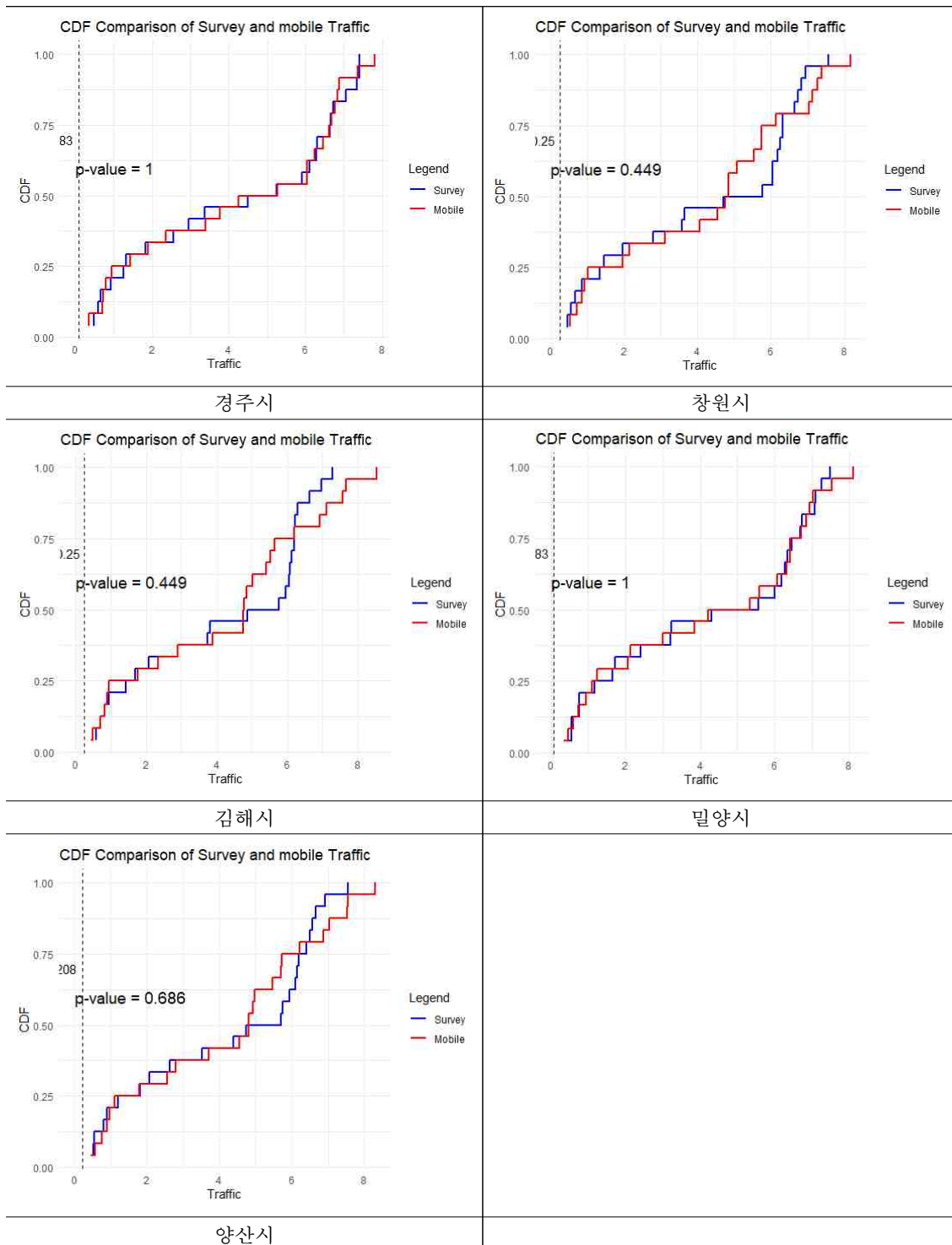
- K-S test 결과, 부산울산권 내 모든 지역에서 빅데이터 기반 O/D와 교통량 조사 데이터의 시간대별 통행량 분포는 큰 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 6-7〉 부산울산권 도시별 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 K-S test 분석 결과

데이터	지역	D	P-value
K-S test	부산울산권	0.125	0.994
	부산광역시	0.167	0.902
	울산광역시	0.125	0.994
	포항시	0.125	0.994
	경주시	0.083	1.000
	창원시	0.250	0.449
	김해시	0.250	0.449
	밀양시	0.083	1.000
	양산시	0.208	0.686

〈표 6-8〉 부산울산권 빅데이터 기반 O/D와 교통량조사 데이터의 차이 분석 결과(계속)





제2절 한계점 및 개선방안

- 본 과업에서는 도로와 철도로 구분하여 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 구축함
 - 교통 SOC 투자평가의 신뢰성 및 효율성 확보를 위해서는 승용차, 버스, 화물차로 구분한 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축이 필요함
 - 이를 위해서는 교통수단별 시간대별 자료 수집, 네비게이션 데이터, DTG빅데이터 등과 같은 교통 빅데이터 등을 활용한 고도화 된 방법론 개발이 필요함
- 모빌리티 빅데이터, 수송실적 자료, 교통량 조사 자료는 대부분 통행목적 정보를 포함하고 있지 않기 때문에 통행목적별 주말 및 첨두·비첨두 O/D 구축에 한계가 있음
 - 통계적으로 유의한 통행목적별 주말 및 첨두·비첨두 O/D를 구축하기 위해서는 통행실태조사 표본 확대 등이 필요함
- 통행배정을 위해 KTDB에서 제공하고 있는 VDF 파라미터는 전일 기반으로 추정되어 있어, 첨두·비첨두 통행배정 시에 왜곡된 결과를 초래할 수 있음
 - 첨두·비첨두 특성에 맞는 VDF 파라미터의 추정이 필요함
- KTDB에서 제공하고 있는 수단별 재차인원 정보는 평일 기준으로, 주말 기준의 재차인원 정보가 존재하지 않음
 - 주말 재차인원 정보를 파악하기 위한 추가적인 조사가 필요함



부록

- 제1절 강원권 시군별 주말통행특성 분석
- 제2절 강원권 시군별 성수기통행특성 분석
- 제3절 부산울산권 교통량조사 데이터 구축
- 제4절 부산울산권 시군별 시간대별 통행특성 분석

부 록

제1절 강원권 시군별 주말통행특성 분석

가. 강원권

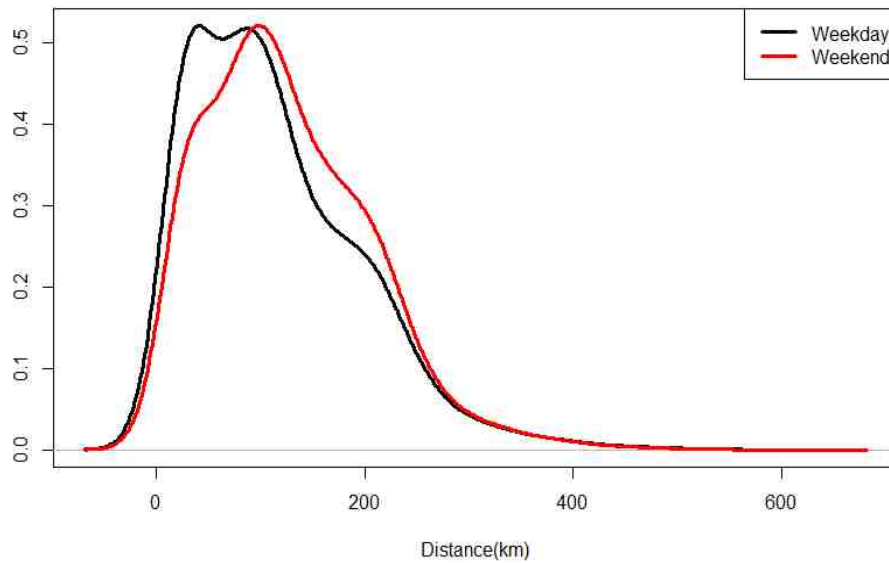
1) 출발지 기준

- 강원권에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경기도 오산시, 시흥시, 부천시, 광명시, 안산시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 1〉 강원권 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일			주말			주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	존(지역)	통행량	비율(%)	
1	21(오산)	612	0.33	21(오산)	1,488	0.46	2.43
2	22(시흥)	1,202	0.66	22(시흥)	2,857	0.89	2.38
3	12(부천)	1,619	0.88	12(부천)	3,826	1.19	2.36
4	13(광명)	726	0.40	13(광명)	1,704	0.53	2.35
5	16(안산)	1,629	0.89	16(안산)	3,708	1.16	2.28
6	27(과주)	1,069	0.58	27(과주)	2,400	0.75	2.25
7	31(화성)	2,414	1.32	31(화성)	5,401	1.69	2.24
8	23(군포)	626	0.34	23(군포)	1,398	0.44	2.23
9	123(구미)	286	0.16	123(구미)	638	0.20	2.23
10	8(수원)	3,339	1.82	8(수원)	7,448	2.32	2.23

- 강원권 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 125km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 102.27km, 주말 114.41km로 주말이 약 12km 높게 나타남



〈그림 1〉 강원권 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 2〉 강원권 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

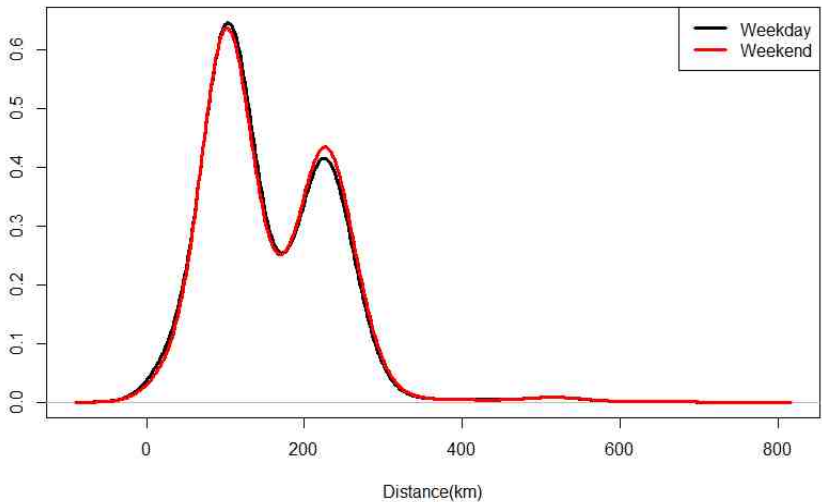
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강원권	102.27	114.41	12.14

- 강원권에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상북도 군위군, 칠곡군, 전라남도 여수시, 경상북도 상주시, 봉화군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 3〉 강원권 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일			주말			주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	존(지역)	통행량	비율(%)	
1	129(군위)	2	0.02	129(군위)	7	0.04	3.47
2	137(칠곡)	1	0.01	137(칠곡)	5	0.03	3.46
3	98(여수)	1	0.01	98(여수)	5	0.03	3.29
4	126(상주)	6	0.05	126(상주)	18	0.11	3.06
5	139(봉화)	29	0.27	139(봉화)	77	0.47	2.70
6	128(경산)	4	0.04	128(경산)	10	0.06	2.45
7	130(의성)	1	0.01	130(의성)	3	0.02	2.33
8	125(영천)	3	0.03	125(영천)	7	0.04	2.22
9	122(안동)	48	0.45	122(안동)	106	0.66	2.21
10	131(청송)	1	0.01	131(청송)	3	0.02	2.11

- 강원권 출발지 기준 철도통행의 통행거리분포는 거리구간에 따라 평일과 주말의 비중이 상이한 것으로 나타남
- 평균통행거리는 평일 144.76km, 주말 147.84km로 주말이 약 3km 높게 나타남



〈그림 2〉 강원권 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 4〉 강원권 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

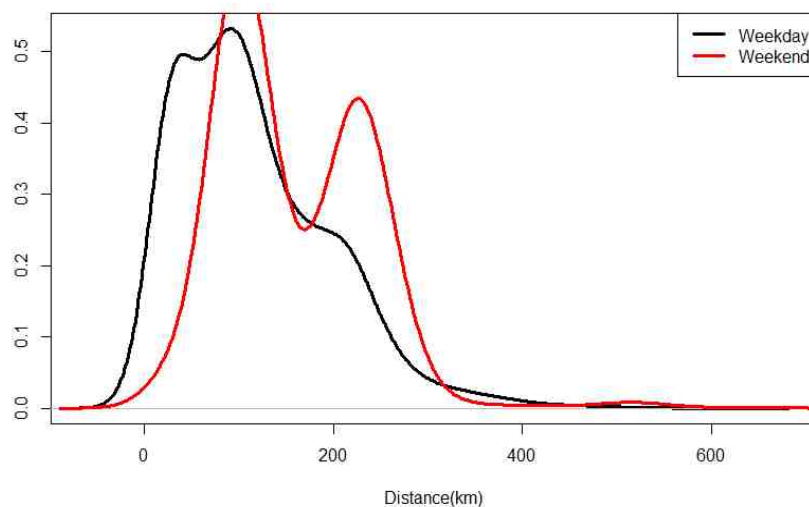
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강원권	144.76	147.84	3.08

- 강원권에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 오산시, 시흥시, 광명시, 부천시, 안산시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 5〉 강원권 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일			주말			주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	존(지역)	통행량	비율(%)	
1	21(오산)	612	0.32	21(오산)	1,488	0.44	2.43
2	22(시흥)	1,211	0.62	22(시흥)	2,867	0.85	2.37
3	13(광명)	745	0.38	13(광명)	1,727	0.51	2.32
4	12(부천)	1,703	0.88	12(부천)	3,945	1.17	2.32
5	16(안산)	1,638	0.85	16(안산)	3,718	1.10	2.27
6	31(화성)	2,437	1.26	31(화성)	5,437	1.61	2.23
7	138(예천)	193	0.10	138(예천)	430	0.13	2.23
8	27(파주)	1,104	0.57	27(파주)	2,452	0.73	2.22
9	123(구미)	299	0.15	123(구미)	663	0.20	2.22
10	8(수원)	3,412	1.76	8(수원)	7,562	2.25	2.22

- 강원권 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 125km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 125km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 104.61km, 주말 116.05km로 주말이 약 11km 높게 나타남



〈그림 3〉 강원권 출발지 기준 전체수단통행의 TLF

〈표 6〉 강원권 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강원권	104.61	116.05	11.44

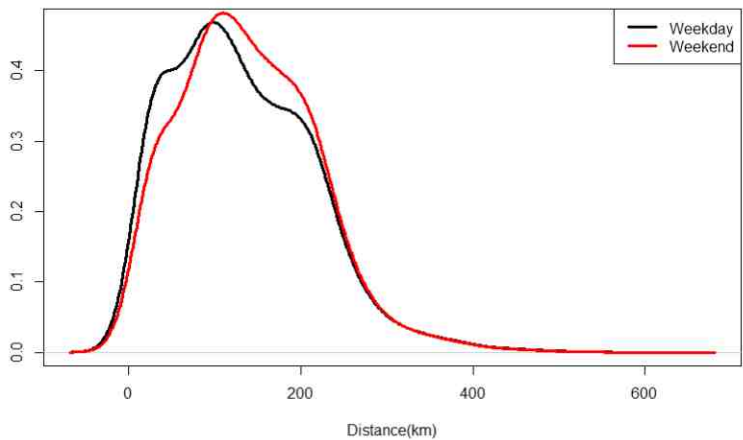
2) 도착지 기준

- 강원권에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경기도 오산시, 시흥시, 부천시, 광명시, 화성시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 7〉 강원권 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일			주말			주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	존(지역)	통행량	비율(%)	
1	21(오산)	955	0.41	21(오산)	2,215	0.54	2.32
2	22(시흥)	1,923	0.83	22(시흥)	4,391	1.07	2.28
3	12(부천)	2,688	1.16	12(부천)	5,931	1.45	2.21
4	13(광명)	1,160	0.50	13(광명)	2,525	0.62	2.18
5	31(화성)	3,922	1.69	31(화성)	8,525	2.09	2.17
6	30(김포)	1,561	0.67	30(김포)	3,330	0.81	2.13
7	123(구미)	442	0.19	123(구미)	933	0.23	2.11
8	4(인천)	8,903	3.83	4(인천)	18,700	4.58	2.10
9	138(예천)	218	0.09	138(예천)	454	0.11	2.08
10	16(안산)	2,548	1.10	16(안산)	5,302	1.30	2.08

- 강원권 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 125km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 125km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 131.07km, 주말 138.80km로 주말이 약 8km 높게 나타남



〈그림 4〉 강원권 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 8〉 강원권 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

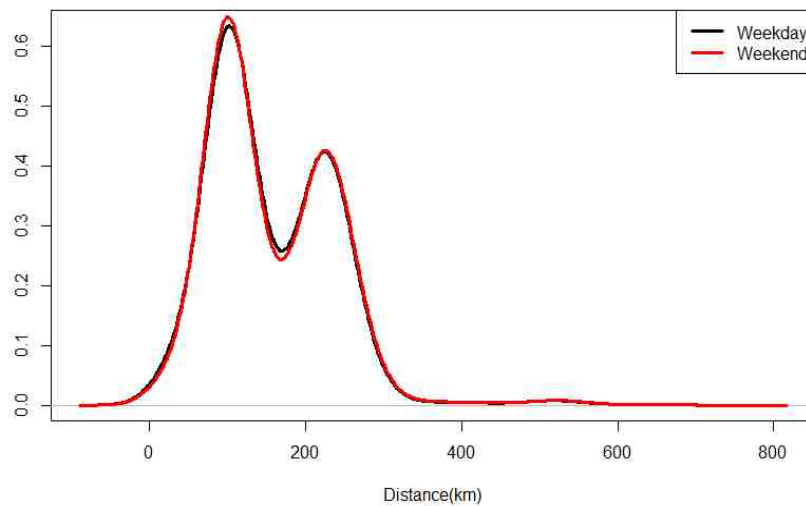
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강원권	131.07	138.80	7.73

- 강원권에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
- 경상북도 군위군, 상주시, 칠곡군, 의성군, 봉화군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 9〉 강원권 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일			주말			주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	존(지역)	통행량	비율(%)	
1	129(군위)	3	0.02	129(군위)	9	0.06	3.54
2	126(상주)	7	0.06	126(상주)	19	0.12	2.82
3	137(칠곡)	2	0.02	137(칠곡)	5	0.03	2.74
4	130(의성)	1	0.01	130(의성)	3	0.02	2.59
5	139(봉화)	35	0.32	139(봉화)	83	0.52	2.36
6	5(광주)	13	0.12	5(광주)	29	0.18	2.21
7	121(김천)	2	0.01	121(김천)	3	0.02	2.18
8	37(가평)	23	0.21	37(가평)	49	0.31	2.15
9	123(구미)	13	0.12	123(구미)	25	0.16	1.99
10	14(평택)	67	0.62	14(평택)	130	0.82	1.93

- 강원권 출발지 기준 철도통행의 통행거리분포는 거리구간에 따라 평일과 주말의 비중이 상이한 것으로 분석됨
- 평균통행거리는 평일 154.72km, 주말 155.84km로 주말이 약 1km 높게 나타남



〈그림 5〉 강원권 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 10〉 강원권 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

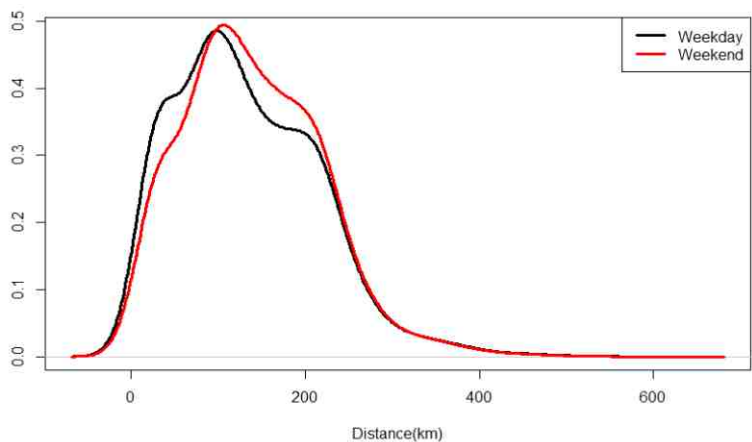
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강원권	154.72	155.84	1.12

- 강원권에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경기도 오산시, 시흥시, 부천시, 화성시, 광명시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 11〉 강원권 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일			주말			주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	존(지역)	통행량	비율(%)	
1	21(오산)	955	0.39	21(오산)	2,215	0.52	2.32
2	22(시흥)	1,932	0.79	22(시흥)	4,401	1.04	2.28
3	12(부천)	2,775	1.14	12(부천)	6,046	1.42	2.18
4	31(화성)	3,946	1.62	31(화성)	8,560	2.02	2.17
5	13(광명)	1,180	0.49	13(광명)	2,547	0.60	2.16
6	30(김포)	1,599	0.66	30(김포)	3,381	0.80	2.12
7	123(구미)	455	0.19	123(구미)	959	0.23	2.11
8	16(안산)	2,556	1.05	16(안산)	5,312	1.25	2.08
9	4(인천)	9,176	3.77	4(인천)	19,060	4.49	2.08
10	138(예천)	221	0.09	138(예천)	459	0.11	2.07

- 강원권 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 125km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 125km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 132.08km, 주말 139.41km로 주말이 약 7km 높게 나타남



〈그림 6〉 강원권 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 12〉 강원권 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강원권	132.08	139.41	7.33

나. 춘천시

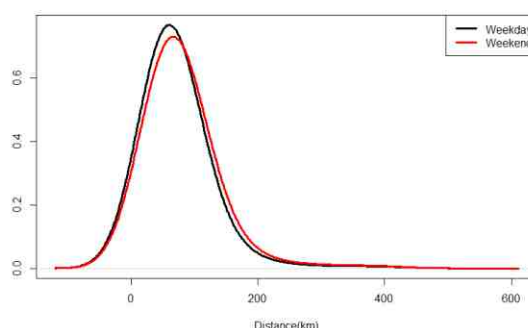
1) 출발지 기준

- 춘천시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 강원도 영양군, 경기도 동두천시, 경상북도 예천군, 경상북도 영주시, 경상북도 봉화군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 13〉 춘천시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	132(영양)	2	0.00	240.42	132(영양)	5	0.01	240.42	2.58
2	15(동두천)	68	0.10	69.80	15(동두천)	170	0.19	69.8	2.50
3	138(예천)	15	0.02	179.77	138(예천)	35	0.04	179.77	2.39
4	124(영주)	51	0.08	164.22	124(영주)	122	0.14	164.22	2.39
5	139(봉화)	10	0.02	185.63	139(봉화)	24	0.03	185.63	2.38
6	149(양산)	10	0.01	379.16	149(양산)	23	0.03	379.16	2.35
7	159(합천)	3	0.00	328.88	159(합천)	7	0.01	328.88	2.33
8	115(장성)	3	0.00	332.81	115(장성)	7	0.01	332.81	2.31
9	158(거창)	3	0.00	340.85	158(거창)	6	0.01	340.85	2.31
10	123(구미)	27	0.04	240.41	123(구미)	62	0.07	240.41	2.29

- 춘천시 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 71.67km, 주말 79.01km로 주말이 약 8km 높게 나타남



〈그림 7〉 춘천시 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 14〉 춘천시 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

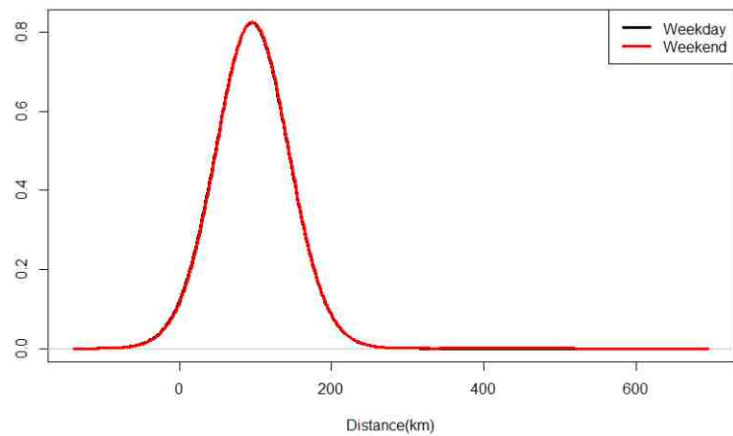
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
춘천시	71.67	79.01	7.34

- 춘천시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경기도 구리시, 평택시, 고양시, 서울특별시, 경기도 의정부시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 15〉 춘천시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	19(구리)	65	2.16	92.10	19(구리)	125	2.36	92.10	1.94
2	14(평택)	65	2.17	167.10	14(평택)	125	2.37	167.10	1.93
3	17(고양)	205	6.85	117.67	17(고양)	377	7.10	117.67	1.84
4	1(서울)	2,497	83.52	95.11	1(서울)	4,462	84.14	95.11	1.79
5	10(의정부)	2	0.07	101.10	10(의정부)	4	0.07	101.10	1.76
6	37(가평)	28	0.94	20.00	37(가평)	49	0.93	20.00	1.75
7	20(남양주)	128	4.29	53.00	20(남양주)	156	2.95	53.00	1.22
8									
9									
10									

- 춘천시 출발지 기준 철도통행의 통행거리분포는 평일과 주말의 차이가 거의 없는 것으로 나타남
- 평균통행거리는 평일 95.64km, 주말 96.75km로 주말이 약 1km 높게 나타남



〈그림 8〉 춘천시 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 16〉 춘천시 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

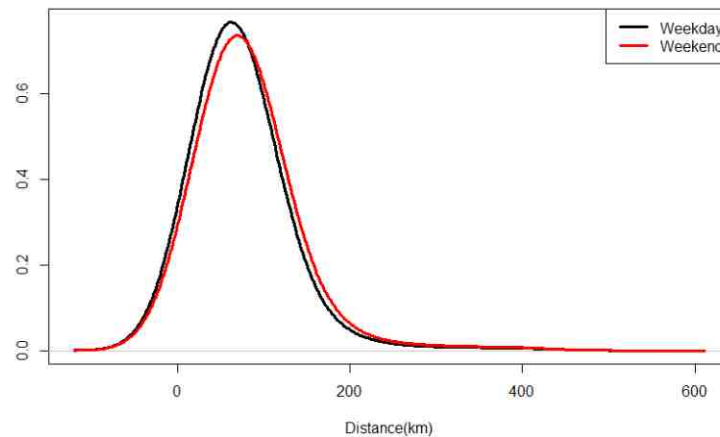
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
춘천시	95.64	96.75	1.11

- 춘천시에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
- 강원도 영양군, 경기도 동두천시, 경상북도 예천군, 경상북도 영주시, 경상북도 봉화군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 17〉 춘천시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	132(영양)	2	0.00	240.42	132(영양)	5	0.00	240.42	2.58
2	15(동두천)	68	0.10	69.80	15(동두천)	170	0.18	69.80	2.50
3	138(예천)	15	0.02	179.77	138(예천)	35	0.04	179.77	2.39
4	124(영주)	51	0.07	164.21	124(영주)	122	0.13	164.21	2.39
5	139(봉화)	10	0.01	185.48	139(봉화)	24	0.03	185.46	2.38
6	149(양산)	10	0.01	379.16	149(양산)	23	0.02	379.16	2.35
7	159(합천)	3	0.00	328.88	159(합천)	7	0.01	328.88	2.33
8	115(장성)	3	0.00	332.81	115(장성)	7	0.01	330.45	2.33
9	158(거창)	3	0.00	340.85	158(거창)	6	0.01	340.85	2.31
10	123(구미)	27	0.04	240.39	123(구미)	62	0.07	240.39	2.29

- 춘천시 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 72.72km, 주말 80.01km로 주말이 약 7km 높게 나타남



〈그림 9〉 춘천시 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 18〉 춘천시 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
춘천시	72.72	80.01	7.29

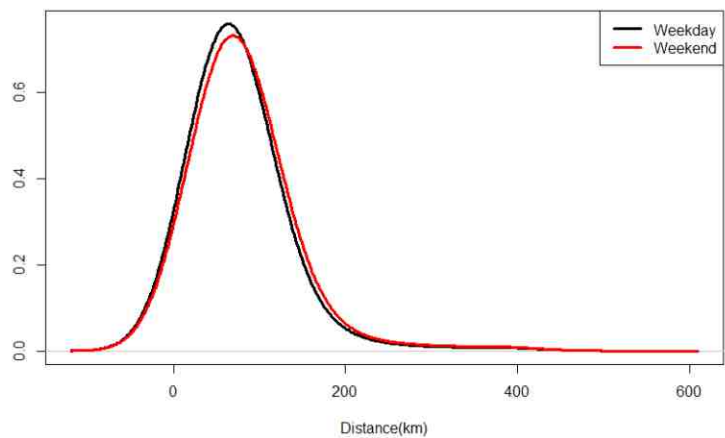
2) 도착지 기준

- 춘천시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상남도 합천군, 전라북도 장수군, 경상북도 영양군, 전라남도 구례군, 전라북도 순창군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 19〉 춘천시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	159(합천)	2	0.00	328.41	159(합천)	7	0.01	328.41	3.26
2	92(장수)	2	0.00	306.54	92(장수)	5	0.01	306.54	2.82
3	132(영양)	2	0.00	240.22	132(영양)	5	0.01	240.22	2.51
4	104(구례)	1	0.00	335.54	104(구례)	3	0.00	335.54	2.51
5	94(순창)	1	0.00	327.19	94(순창)	2	0.00	327.19	2.50
6	124(영주)	51	0.08	164.78	124(영주)	119	0.13	164.78	2.35
7	123(구미)	34	0.06	239.79	123(구미)	79	0.09	239.79	2.32
8	108(장흥)	1	0.00	412.82	108(장흥)	2	0.00	412.82	2.27
9	133(영덕)	7	0.01	290.91	133(영덕)	16	0.02	290.91	2.25
10	56(양양)	417	0.67	107.83	56(양양)	936	1.02	107.83	2.25

- 춘천시 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 74.85km, 주말 80.53km로 주말이 약 6km 높게 나타남



〈그림 10〉 춘천시 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 20〉 춘천시 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

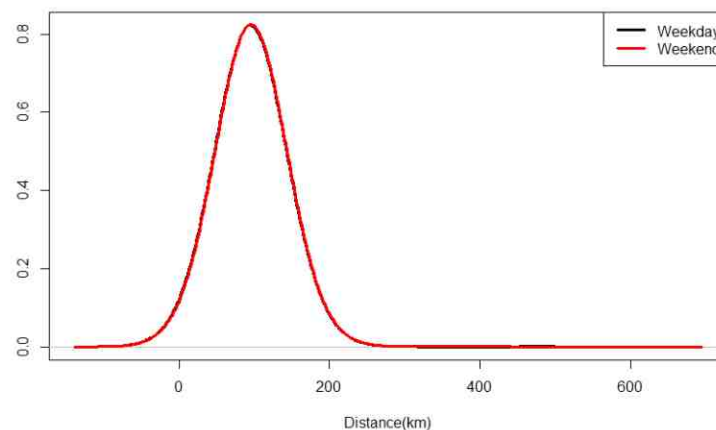
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
춘천시	74.85	80.53	5.68

- 춘천시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
- 경기도 의정부시, 가평군, 구리시, 평택시, 고양시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 21〉 춘천시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	10(의정부)	2	0.06	101.10	10(의정부)	4	0.07	101.10	2.08
2	37(가평)	23	0.78	20.00	37(가평)	47	0.91	20.00	2.06
3	19(구리)	64	2.20	92.10	19(구리)	123	2.37	92.10	1.91
4	14(평택)	64	2.21	167.10	14(평택)	123	2.38	167.10	1.91
5	17(고양)	201	6.88	117.00	17(고양)	371	7.18	117.00	1.85
6	1(서울)	2,428	83.13	94.81	1(서울)	4,326	83.75	94.81	1.78
7	20(남양주)	137	4.71	53.00	20(남양주)	170	3.29	53.00	1.24
8	98(여수)	1	0.04	476.70	98(여수)	0	0.00	476.70	0.00
9									
10									

- 춘천시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 50~75km 구간에서 평일의 통행비중이 다소 높으며, 그 외 평일과 주말의 차이가 거의 없는 것으로 나타남
- 평균통행거리는 평일 95.49km, 주말 96.14km로 주말이 약 1km 높게 나타남



〈그림 11〉 춘천시 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 22〉 춘천시 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

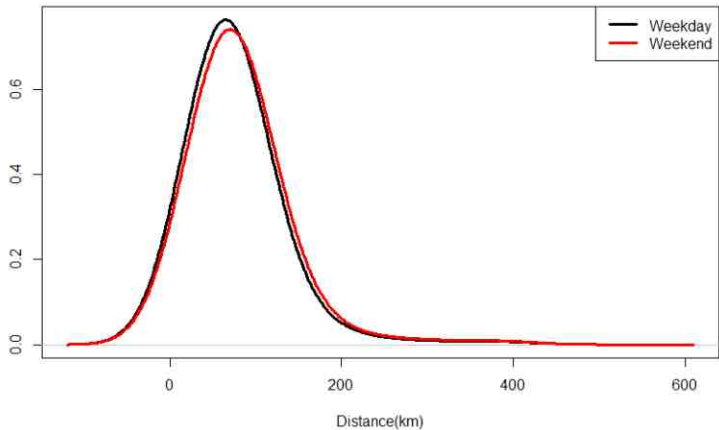
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
춘천시	95.49	96.14	0.65

- 춘천시에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상남도 합천군, 전라북도 장수군, 경상북도 영양군, 전라남도 구례군, 전라북도 순창군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 23〉 춘천시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	159(합천)	2	0.00	328.41	159(합천)	7	0.01	328.41	3.26
2	92(장수)	2	0.00	306.54	92(장수)	5	0.01	306.54	2.82
3	132(영양)	2	0.00	240.22	132(영양)	5	0.01	240.22	2.51
4	104(구례)	1	0.00	335.54	104(구례)	3	0.00	335.54	2.51
5	94(순창)	1	0.00	327.19	94(순창)	2	0.00	327.19	2.50
6	124(영주)	51	0.08	164.78	124(영주)	119	0.12	164.78	2.35
7	123(구미)	34	0.05	239.78	123(구미)	79	0.08	239.78	2.32
8	108(장흥)	1	0.00	412.82	108(장흥)	2	0.00	412.82	2.27
9	133(영덕)	7	0.01	290.91	133(영덕)	16	0.02	290.91	2.25
10	56(양양)	417	0.64	107.83	56(양양)	936	0.96	107.83	2.25

- 춘천시 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 75.78km, 주말 81.36km로 주말이 약 6km 높게 나타남



〈그림 12〉 춘천시 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 24〉 춘천시 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
춘천시	75.78	81.36	5.58

다. 원주시

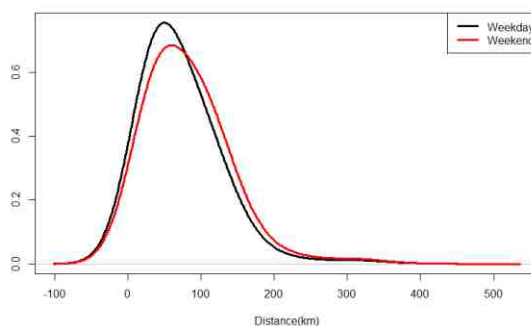
1) 출발지 기준

- 원주시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 전라북도 진안군, 충청남도 태안군, 경상북도 울진군, 경상북도 영덕군, 경상남도 함평군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 25〉 원주시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	90(진안)	4	0.00	233.34	90(진안)	12	0.01	233.34	3.23
2	81(태안)	46	0.06	192.88	81(태안)	111	0.10	192.88	2.39
3	140(울진)	63	0.08	185.90	140(울진)	150	0.14	185.90	2.38
4	133(영덕)	29	0.04	218.30	133(영덕)	69	0.06	218.30	2.37
5	113(함평)	3	0.00	328.09	113(함평)	7	0.01	328.09	2.35
6	119(포항)	72	0.09	240.19	119(포항)	162	0.15	240.19	2.25
7	132(영양)	12	0.01	166.97	132(영양)	26	0.02	166.97	2.24
8	60(보은)	20	0.02	153.86	60(보은)	43	0.04	153.86	2.15
9	129(군위)	62	0.07	176.99	129(군위)	133	0.12	176.99	2.13
10	139(봉화)	80	0.10	112.18	139(봉화)	170	0.16	112.18	2.11

- 원주시 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 72.04km, 주말 81.71km로 주말이 약 10km 높게 나타남



〈그림 13〉 원주시 출발지 기준 도로통행의 TLF

〈표 26〉 원주시 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

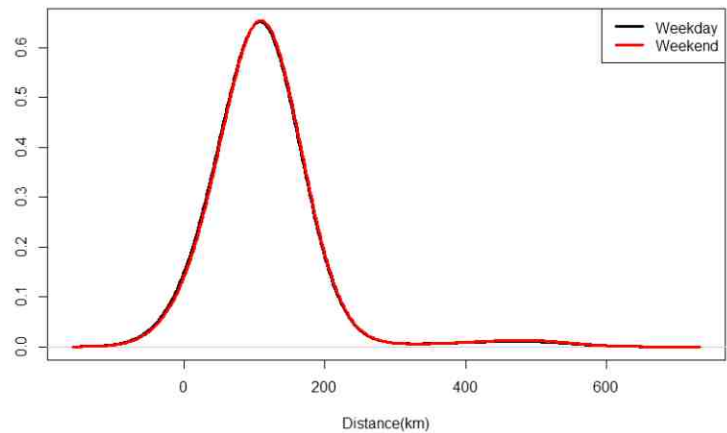
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
원주시	72.04	81.71	9.67

- 원주시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 강원도 삼척시, 경상북도 청송군, 영양군, 안동시, 영천군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 27〉 원주시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	45(삼척)	7	0.23	152.23	45(삼척)	16	0.47	152.23	2.23
2	131(청송)	1	0.04	514.40	131(청송)	3	0.08	514.40	2.11
3	132(영양)	1	0.04	140.70	132(영양)	3	0.08	140.70	2.11
4	122(안동)	32	1.01	124.20	122(안동)	65	1.95	124.20	2.06
5	125(영천)	2	0.06	210.80	125(영천)	4	0.12	210.80	2.05
6	133(영덕)	2	0.06	514.40	133(영덕)	4	0.11	514.40	2.04
7	138(예천)	3	0.09	123.10	138(예천)	5	0.16	123.10	2.02
8	42(동해)	37	1.18	146.23	42(동해)	70	2.10	146.23	1.90
9	7(울산)	8	0.27	481.38	7(울산)	12	0.38	481.38	1.51
10	67(단양)	17	0.55	59.30	67(단양)	25	0.76	59.30	1.47

- 원주시 출발지 기준 철도통행의 통행거리분포는 25~50km 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 그 외 평일과 주말의 차이가 거의 없는 것으로 나타남
- 평균통행거리는 평일 111.02km, 주말 113.93km로 주말이 약 4km 높게 나타남



〈그림 14〉 원주시 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 28〉 원주시 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

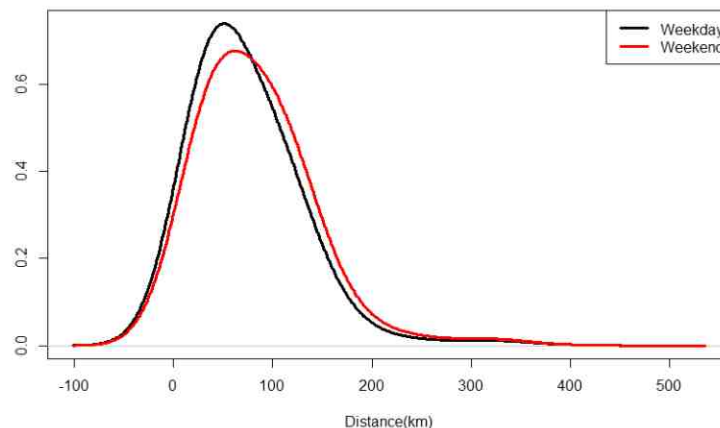
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
원주시	111.02	113.93	2.91

- 원주에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 전라북도 진안군, 충청남도 태안군, 경상북도 울진군, 경상북도 영덕군, 경상남도 함평군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 29〉 원주시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	90(진안)	4	0.00	231.25	90(진안)	12	0.01	232.48	3.21
2	81(태안)	46	0.05	192.88	81(태안)	111	0.10	192.88	2.39
3	140(울진)	63	0.07	185.35	140(울진)	151	0.14	185.55	2.38
4	133(영덕)	31	0.04	235.29	133(영덕)	73	0.07	233.09	2.35
5	113(함평)	3	0.00	325.32	113(함평)	7	0.01	326.64	2.34
6	132(영양)	13	0.01	164.54	132(영양)	29	0.03	164.67	2.23
7	119(포항)	73	0.08	245.29	119(포항)	163	0.15	242.87	2.23
8	60(보은)	20	0.02	153.86	60(보은)	43	0.04	153.86	2.15
9	129(군위)	62	0.07	176.73	129(군위)	133	0.12	176.78	2.13
10	76(부여)	22	0.03	201.72	76(부여)	47	0.04	201.75	2.09

- 원주시 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 73.43km, 주말 82.67km로 주말이 약 9km 높게 나타남



〈그림 15〉 원주시 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 30〉 원주시 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
원주시	73.43	82.67	9.24

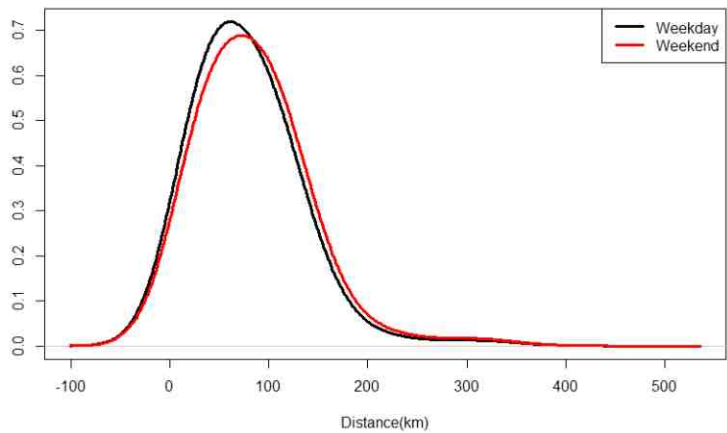
2) 도착지 기준

- 원주시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상북도 영덕군, 영양군, 경상남도 남해군, 경상북도 울진군, 포항시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 31〉 원주시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	133(영덕)	19	0.03	218.48	133(영덕)	50	0.05	218.48	2.67
2	132(영양)	9	0.01	167.79	132(영양)	22	0.02	167.79	2.40
3	154(남해)	4	0.01	360.54	154(남해)	9	0.01	360.54	2.40
4	140(울진)	45	0.06	186.87	140(울진)	108	0.11	186.87	2.39
5	119(포항)	64	0.09	241.14	119(포항)	153	0.15	241.14	2.38
6	76(부여)	16	0.02	200.95	76(부여)	37	0.04	200.95	2.31
7	81(태안)	24	0.03	191.90	81(태안)	54	0.05	191.90	2.29
8	144(통영)	11	0.01	333.68	144(통영)	24	0.02	333.68	2.26
9	87(남원)	8	0.01	292.21	87(남원)	17	0.02	292.21	2.24
10	159(합천)	6	0.01	237.40	159(합천)	13	0.01	237.40	2.22

- 원주시 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 77.44km, 주말 84.15km로 주말이 약 7km 높게 나타남



〈그림 16〉 원주시 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 32〉 원주시 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

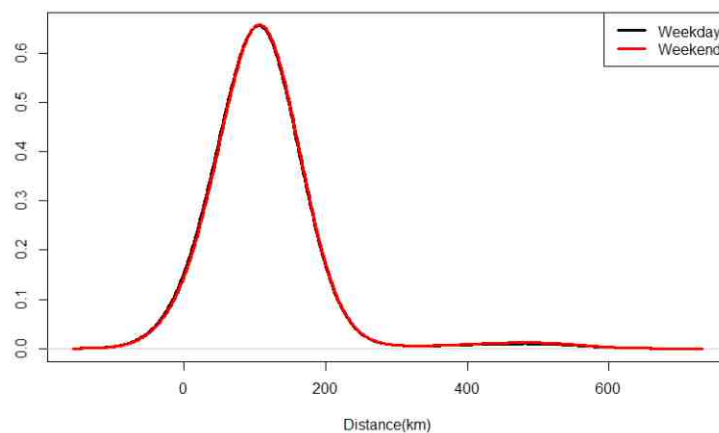
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
원주시	77.44	84.15	6.71

- 원주시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
- 강원도 횡성군, 경상북도 영천군, 강원도 동해시, 경상북도 청송군, 영양군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 33〉 원주시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	47(횡성)	10	0.32	18.30	47(횡성)	20	0.61	18.30	2.10
2	125(영천)	2	0.06	210.80	125(영천)	4	0.12	210.80	2.10
3	42(동해)	37	1.24	146.23	42(동해)	75	2.26	146.23	2.04
4	131(청송)	1	0.04	515.50	131(청송)	2	0.06	515.50	1.74
5	132(영양)	1	0.04	140.70	132(영양)	2	0.06	140.70	1.74
6	120(경주)	4	0.14	443.80	120(경주)	7	0.22	443.80	1.74
7	122(안동)	29	0.98	124.20	122(안동)	49	1.49	124.20	1.70
8	133(영덕)	2	0.06	515.50	133(영덕)	3	0.08	515.50	1.68
9	7(울산)	8	0.27	481.38	7(울산)	13	0.38	481.38	1.57
10	83(전주)	2	0.06	348.10	83(전주)	3	0.08	348.10	1.52

- 원주시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 50~75km 구간에서 평일의 통행비중이 다소 높으며, 그 외 평일과 주말의 차이가 거의 없는 것으로 나타남
- 평균통행거리는 평일 108.81km, 주말 111.94km로 주말이 약 3km 높게 나타남



〈그림 17〉 원주시 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 34〉 원주시 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

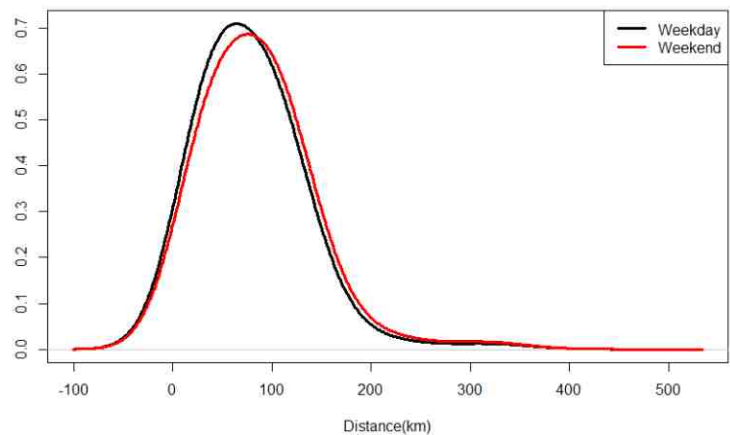
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
원주시	108.81	111.94	3.13

- 원주시에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상북도 영덕군, 경상남도 남해군, 경상북도 울진군, 포항시, 영양군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 35〉 원주시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	133(영덕)	21	0.03	242.47	133(영덕)	53	0.05	234.08	2.59
2	154(남해)	4	0.01	360.54	154(남해)	9	0.01	360.54	2.40
3	140(울진)	45	0.06	186.36	140(울진)	108	0.10	186.51	2.39
4	119(포항)	66	0.09	246.45	119(포항)	155	0.15	243.99	2.36
5	132(영양)	10	0.01	164.92	132(영양)	24	0.02	165.64	2.33
6	76(부여)	16	0.02	200.85	76(부여)	37	0.04	200.89	2.31
7	81(태안)	24	0.03	191.90	81(태안)	54	0.05	191.90	2.29
8	144(통영)	11	0.01	333.68	144(통영)	24	0.02	333.68	2.26
9	159(함천)	6	0.01	237.40	159(함천)	13	0.01	237.40	2.22
10	104(구례)	5	0.01	289.62	104(구례)	11	0.01	290.94	2.19

- 원주시 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 78.66km, 주말 85.02km로 주말이 약 6km 높게 나타남



〈그림 18〉 원주시 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 36〉 원주시 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
원주시	78.66	85.02	6.36

라. 강릉시

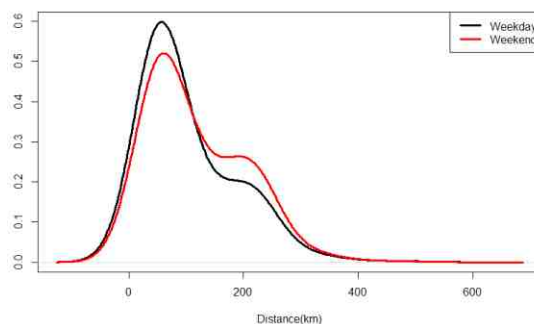
1) 출발지 기준

- 강릉시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상북도 영주시, 경기도 이천시, 광주시, 양평군, 경상북도 구미시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 37〉 강릉시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	124(영주)	48	0.10	214.82	124(영주)	125	0.16	214.82	2.59
2	28(이천)	369	0.76	170.61	28(이천)	934	1.23	170.61	2.53
3	32(광주)	295	0.61	176.44	32(광주)	745	0.98	176.44	2.53
4	38(양평)	239	0.50	143.87	38(양평)	601	0.79	143.87	2.51
5	123(구미)	25	0.05	291.01	123(구미)	62	0.08	291.01	2.44
6	134(청도)	2	0.01	299.96	134(청도)	6	0.01	299.96	2.40
7	13(광명)	77	0.16	222.70	13(광명)	181	0.24	222.70	2.37
8	71(아산)	46	0.10	263.70	71(아산)	109	0.14	263.70	2.36
9	22(시흥)	130	0.27	237.01	22(시흥)	307	0.41	237.01	2.36
10	35(여주)	390	0.81	149.99	35(여주)	911	1.20	149.99	2.34

- 강릉시 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 103.22km, 주말 117.57km로 주말이 약 14km 높게 나타남



〈그림 19〉 강릉시 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 38〉 강릉시 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

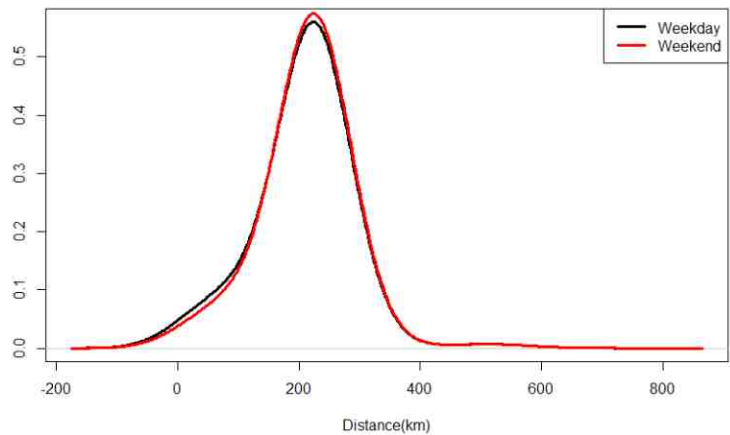
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강릉시	103.22	117.57	14.35

- 강릉시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상북도 봉화군, 구미시, 광주광역시, 경기도 화성시, 경상북도 영주시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 39〉 강릉시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	139(봉화)	3	0.08	115.90	139(봉화)	7	0.13	115.90	2.54
2	123(구미)	1	0.04	493.80	123(구미)	3	0.05	493.80	2.13
3	5(광주)	2	0.06	540.20	5(광주)	4	0.08	540.20	1.93
4	31(화성)	9	0.28	273.10	31(화성)	17	0.34	273.10	1.88
5	124(영주)	2	0.05	223.50	124(영주)	3	0.06	223.50	1.87
6	26(용인)	28	0.86	260.58	26(용인)	53	1.04	260.58	1.87
7	8(수원)	29	0.89	268.23	8(수원)	54	1.07	268.23	1.86
8	122(안동)	3	0.09	254.60	122(안동)	6	0.11	254.60	1.85
9	10(의정부)	41	1.23	227.00	10(의정부)	71	1.41	227.00	1.76
10	9(성남)	37	1.13	233.33	9(성남)	65	1.28	233.33	1.74

- 강릉시 출발지 기준 철도통행의 통행거리분포는 25~50km 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았고, 225~250km 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 그 외 평일과 주말의 차이가 거의 없는 것으로 나타남
- 평균통행거리는 평일 207.47km, 주말 211.60km로 주말이 약 4km 높게 나타남



〈그림 20〉 강릉시 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 40〉 강릉시 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

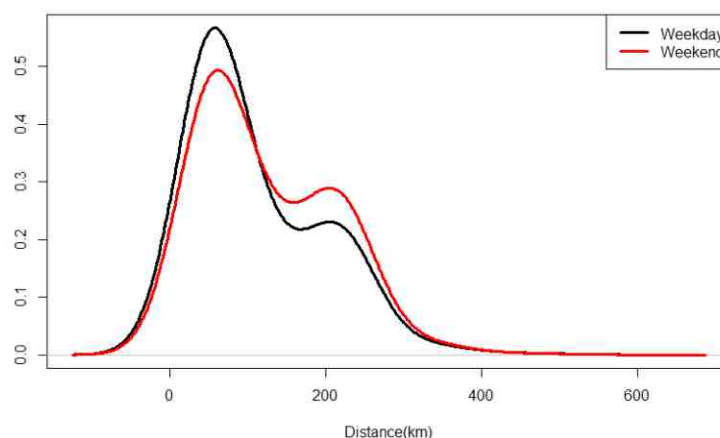
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강릉시	207.47	211.6	4.13

- 강릉시에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
- 경상북도 영주시, 경기도 이천시, 광주시, 경상북도 구미시, 청도군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 41〉 강릉시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	124(영주)	50	0.10	215.09	124(영주)	128	0.16	215.02	2.57
2	28(이천)	370	0.72	170.89	28(이천)	935	1.16	170.76	2.53
3	32(광주)	298	0.58	177.23	32(광주)	750	0.93	176.85	2.52
4	123(구미)	27	0.05	300.63	123(구미)	65	0.08	299.43	2.43
5	134(청도)	3	0.01	285.33	134(청도)	6	0.01	290.95	2.35
6	35(여주)	390	0.76	149.95	35(여주)	911	1.13	149.97	2.34
7	21(오산)	86	0.17	215.89	21(오산)	200	0.25	215.92	2.32
8	22(시흥)	135	0.26	238.91	22(시흥)	313	0.39	238.06	2.32
9	31(화성)	300	0.58	218.97	31(화성)	690	0.85	218.66	2.30
10	125(영천)	11	0.02	257.51	125(영천)	26	0.03	261.22	2.30

- 강릉시 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 109.87km, 주말 123.44km로 주말이 약 14km 높게 나타남



〈그림 21〉 강릉시 출발지 기준 전체수단통행의 TLF

〈표 42〉 강릉시 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강릉시	109.87	123.44	13.57

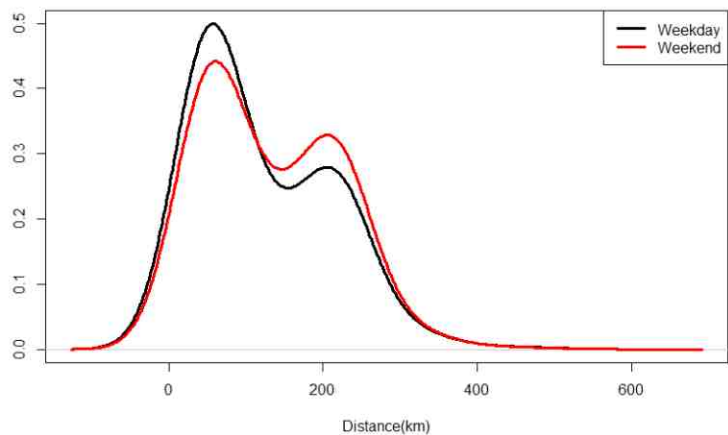
2) 도착지 기준

- 강릉시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 충청북도 제천시, 전라북도 진안군, 경기도 양평군, 이천시, 충청북도 증평군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 43〉 강릉시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	59(제천)	218	0.41	166.75	59(제천)	505	0.59	166.75	2.31
2	90(진안)	2	0.00	363.10	90(진안)	4	0.00	363.10	2.30
3	38(양평)	308	0.58	148.64	38(양평)	681	0.80	148.64	2.21
4	28(이천)	454	0.85	175.27	28(이천)	999	1.17	175.27	2.20
5	63(증평)	16	0.03	236.53	63(증평)	35	0.04	236.53	2.20
6	137(칠곡)	17	0.03	318.86	137(칠곡)	38	0.04	318.86	2.18
7	32(광주)	499	0.93	180.25	32(광주)	1,070	1.25	180.25	2.14
8	58(충주)	276	0.51	162.27	58(충주)	591	0.69	162.27	2.14
9	22(시흥)	209	0.39	241.43	22(시흥)	447	0.52	241.43	2.14
10	21(오산)	137	0.25	219.47	21(오산)	291	0.34	219.47	2.13

- 강릉시 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 121.56km, 주말 132.43km로 주말이 약 11km 높게 나타남



〈그림 22〉 강릉시 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 44〉 강릉시 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

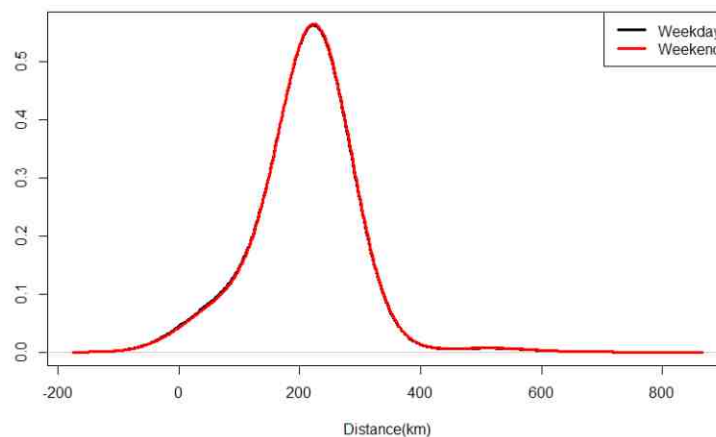
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강릉시	121.56	132.43	10.87

- 강릉시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 광주광역시, 경상북도 봉화군, 구미시, 충청남도 아산시, 대전광역시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 45〉 강릉시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	5(광주)	2	0.05	540.20	5(광주)	6	0.12	540.20	3.31
2	139(봉화)	2	0.05	115.90	139(봉화)	4	0.08	115.90	2.32
3	123(구미)	1	0.03	493.80	123(구미)	2	0.04	493.80	1.92
4	71(아산)	5	0.16	329.40	71(아산)	10	0.20	329.40	1.82
5	6(대전)	7	0.21	390.56	6(대전)	13	0.26	390.56	1.82
6	47(횡성)	36	1.07	97.20	47(횡성)	63	1.29	97.20	1.76
7	20(남양주)	41	1.22	177.30	20(남양주)	71	1.46	177.30	1.75
8	34(포천)	5	0.14	251.40	34(포천)	8	0.16	251.40	1.72
9	43(태백)	9	0.28	108.40	43(태백)	16	0.32	108.40	1.72
10	122(안동)	3	0.08	254.60	122(안동)	5	0.10	254.60	1.69

- 강릉시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 평일과 주말의 차이가 거의 없는 것으로 나타남
- 평균통행거리는 평일 207.81km, 주말 209.01km로 주말이 약 1km 높게 나타남



〈그림 23〉 강릉시 도착지 기준 철도통행의 TLF

〈표 46〉 강릉시 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

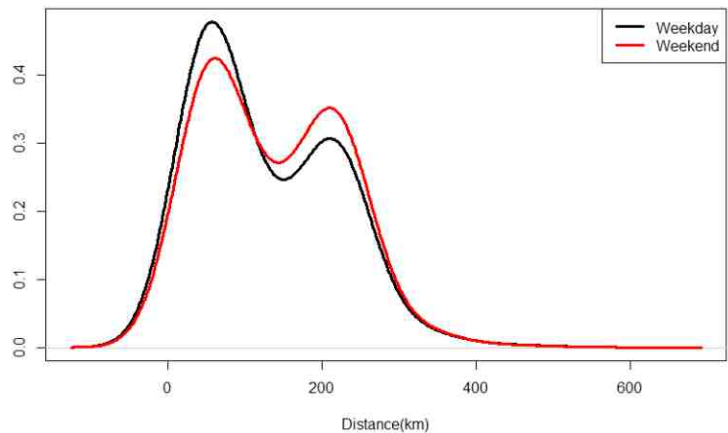
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강릉시	207.81	209.01	1.2

- 강릉시에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 전라남도 강진군, 전라북도 진안군, 충청북도 제천시, 증평군, 경기도 이천시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 47〉 강릉시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	109(강진)	1	0.00	498.54	109(강진)	1	0.00	437.34	2.37
2	90(진안)	2	0.00	363.10	90(진안)	4	0.00	363.10	2.30
3	59(제천)	222	0.39	166.77	59(제천)	509	0.56	166.76	2.29
4	63(증평)	16	0.03	236.53	63(증평)	35	0.04	236.53	2.20
5	28(이천)	455	0.80	175.49	28(이천)	1,000	1.11	175.39	2.20
6	137(칠곡)	18	0.03	313.61	137(칠곡)	38	0.04	314.30	2.17
7	32(광주)	502	0.88	180.71	32(광주)	1,074	1.19	180.51	2.14
8	58(충주)	276	0.49	161.76	58(충주)	591	0.65	162.24	2.14
9	21(오산)	137	0.24	219.42	21(오산)	291	0.32	219.43	2.13
10	22(시흥)	213	0.37	242.57	22(시흥)	453	0.50	242.08	2.12

- 강릉시 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 126.62km, 주말 136.58km로 주말이 약 10km 높게 나타남



〈그림 24〉 강릉시 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 48〉 강릉시 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
강릉시	126.62	136.58	9.96

마. 동해시

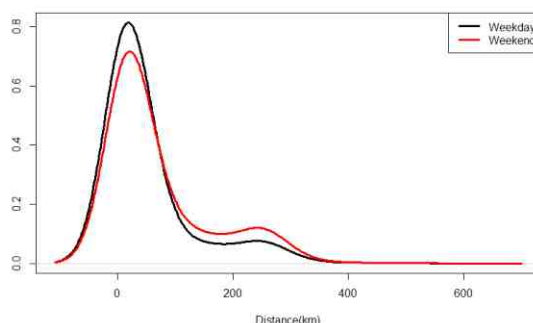
1) 출발지 기준

- 동해시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
- 전라남도 곡성군, 충청남도 청양군, 전라북도 고창군, 경상북도 의성군, 청도군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 49〉 동해시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	103(곡성)	0	0.00	459.07	103(곡성)	1	0.00	459.07	7.40
2	78(청양)	0	0.00	359.69	78(청양)	1	0.00	359.69	3.70
3	95(고창)	1	0.00	475.23	95(고창)	2	0.01	475.23	3.22
4	130(의성)	4	0.01	230.13	130(의성)	13	0.04	230.13	3.16
5	134(청도)	1	0.00	257.40	134(청도)	2	0.01	257.40	3.13
6	118(신안)	0	0.00	534.10	118(신안)	0	0.00	534.10	3.12
7	86(정읍)	2	0.01	417.21	86(정읍)	5	0.01	417.21	2.97
8	159(합천)	1	0.00	315.80	159(합천)	3	0.01	315.80	2.90
9	126(상주)	5	0.02	196.27	126(상주)	14	0.04	196.27	2.80
10	28(이천)	51	0.18	199.86	28(이천)	142	0.41	199.86	2.80

- 동해시 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 40.64km, 주말 54.61km로 주말이 약 14km 높게 나타남



〈그림 25〉 동해시 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 50〉 동해시 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

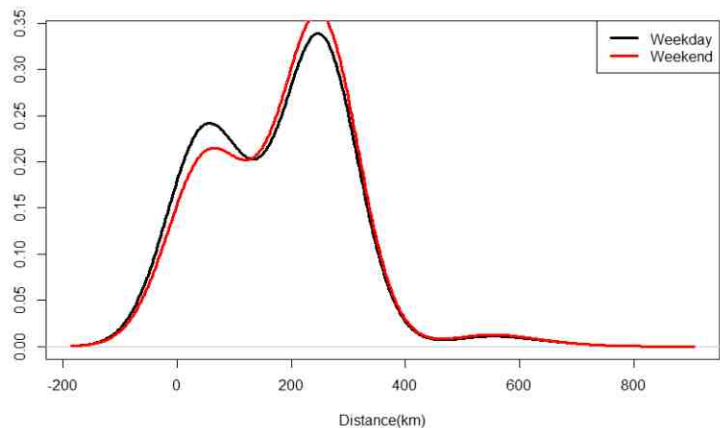
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
동해시	40.64	54.61	13.97

- 동해시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상북도 봉화군, 경산시, 안동시, 경기도 화성시, 용인시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 51〉 동해시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	139(봉화)	2	0.30	70.80	139(봉화)	6	0.48	70.80	2.58
2	128(경산)	2	0.29	277.80	128(경산)	5	0.42	277.80	2.32
3	122(안동)	6	0.75	178.70	122(안동)	13	1.06	178.70	2.28
4	31(화성)	1	0.15	303.83	31(화성)	3	0.21	303.83	2.20
5	26(용인)	4	0.47	291.31	26(용인)	8	0.63	291.31	2.17
6	8(수원)	4	0.49	298.96	8(수원)	8	0.66	298.96	2.16
7	124(영주)	10	1.31	147.60	124(영주)	20	1.66	147.60	2.04
8	40(원주)	37	4.82	146.23	40(원주)	75	6.09	146.23	2.04
9	10(의정부)	5	0.70	257.73	10(의정부)	11	0.86	257.73	1.99
10	9(성남)	5	0.61	264.06	9(성남)	9	0.75	264.06	1.99

- 동해시 출발지 기준 철도통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 92.73km, 주말 106.14km로 주말이 약 14km 높게 나타남



〈그림 26〉 동해시 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 52〉 동해시 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

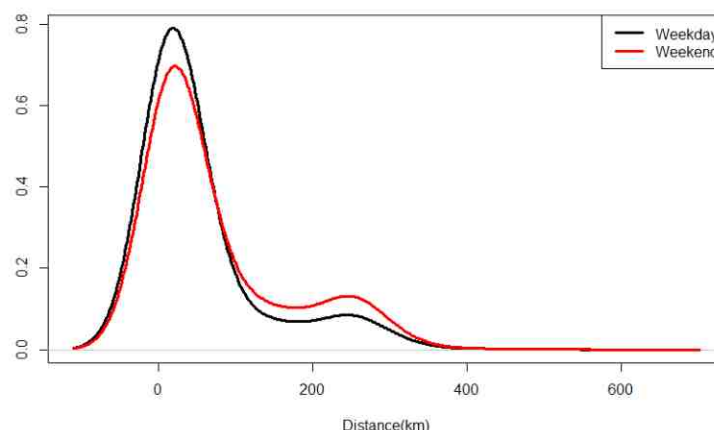
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
동해시	92.73	106.14	13.41

- 동해시에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
- 전라남도 곡성군, 충청남도 청양군, 전라북도 고창군, 전라남도 신안군, 전라북도 정읍시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 53〉 동해시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	103(곡성)	0	0.00	459.07	103(곡성)	1	0.00	459.07	7.40
2	78(청양)	0	0.00	359.69	78(청양)	1	0.00	359.69	3.70
3	95(고창)	1	0.00	475.23	95(고창)	2	0.01	475.23	3.22
4	118(신안)	0	0.00	534.10	118(신안)	0	0.00	534.10	3.12
5	86(정읍)	2	0.01	417.21	86(정읍)	5	0.01	417.21	2.97
6	159(합천)	1	0.00	315.80	159(합천)	3	0.01	315.80	2.90
7	28(이천)	51	0.17	199.41	28(이천)	143	0.40	199.66	2.79
8	134(청도)	1	0.00	178.18	134(청도)	3	0.01	199.82	2.79
9	126(상주)	5	0.02	180.50	126(상주)	15	0.04	198.43	2.77
10	109(강진)	0	0.00	533.08	109(강진)	1	0.00	533.08	2.74

- 동해시 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 41.40km, 주말 55.59km로 주말이 약 14km 높게 나타남



〈그림 27〉 동해시 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 54〉 동해시 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
동해시	41.4	55.59	14.19

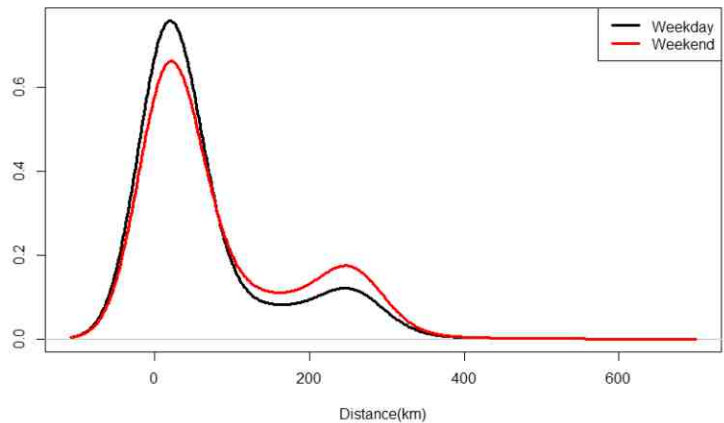
2) 도착지 기준

- 동해시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
 - 경상남도 함양군, 경상북도 청도군, 김천군, 전라남도 보성군, 경상북도 예천군 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 55〉 동해시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	157(함양)	1	0.00	352.53	157(함양)	2	0.01	352.53	2.97
2	134(청도)	1	0.00	255.66	134(청도)	2	0.01	255.66	2.89
3	121(김천)	5	0.02	291.68	121(김천)	13	0.04	291.68	2.72
4	106(보성)	0	0.00	527.14	106(보성)	1	0.00	527.14	2.69
5	138(예천)	8	0.03	135.77	138(예천)	20	0.06	135.77	2.65
6	152(창녕)	2	0.01	305.04	152(창녕)	6	0.02	305.04	2.60
7	126(상주)	5	0.02	196.78	126(상주)	13	0.04	196.78	2.52
8	122(안동)	27	0.10	128.54	122(안동)	67	0.19	128.54	2.51
9	159(합천)	1	0.00	313.37	159(합천)	3	0.01	313.37	2.50
10	92(장수)	0	0.00	402.16	92(장수)	1	0.00	402.16	2.49

- 동해시 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높게 나타남
- 평균통행거리는 평일 64.05km, 주말 82.13km로 주말이 약 18km 높게 나타남



〈그림 28〉 동해시 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 56〉 동해시 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

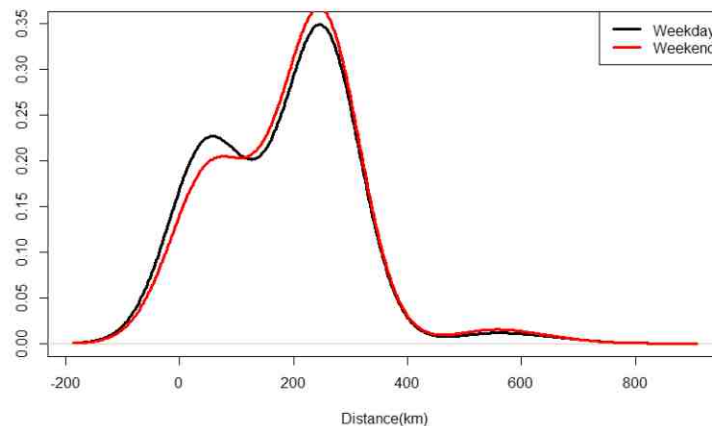
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
동해시	64.05	82.13	18.08

- 동해시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같이 나타남
- 광주광역시, 경상북도 봉화군, 구미시, 강원도 횡성군, 경상북도 안동시 순으로 주말계수가 높게 나타남

〈표 57〉 동해시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	5(광주)	1	0.15	570.93	5(광주)	4	0.39	570.93	3.81
2	139(봉화)	3	0.43	70.80	139(봉화)	11	1.00	70.80	3.49
3	123(구미)	1	0.14	524.53	123(구미)	3	0.29	524.53	3.11
4	47(횡성)	5	0.60	127.93	47(횡성)	10	0.87	127.93	2.19
5	122(안동)	6	0.80	178.70	122(안동)	12	1.05	178.70	1.95
6	40(원주)	37	4.86	146.23	40(원주)	70	6.20	146.23	1.90
7	7(울산)	2	0.33	392.39	7(울산)	5	0.40	392.39	1.84
8	8(수원)	4	0.52	298.96	8(수원)	7	0.63	298.96	1.82
9	19(구리)	2	0.23	240.73	19(구리)	3	0.28	240.73	1.78
10	31(화성)	1	0.16	303.83	31(화성)	2	0.19	303.83	1.77

- 동해시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 50km 미만의 통행은 평일이 주말보다 우세하며, 50km 이상의 통행은 주말이 평일보다 우세한 추세를 보이는 것으로 분석됨
- 평균통행거리는 평일 178.00km, 주말 189.44km로 주말이 약 11km 높게 나타남



〈그림 29〉 동해시 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 58〉 동해시 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

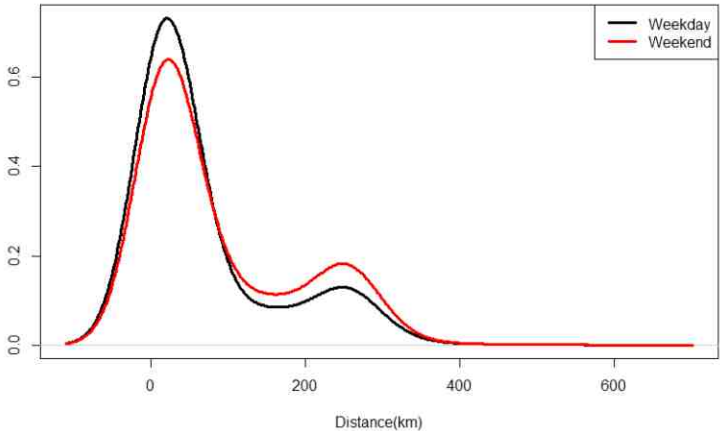
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
동해시	178	189.44	11.44

- 동해시에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상남도 함양군, 경상북도 상주시, 전라남도 보성군, 경상북도 김천시, 예천군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 59〉 동해시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	157(함양)	1	0.00	352.53	157(함양)	2	0.01	352.53	2.97
2	126(상주)	6	0.02	178.69	126(상주)	16	0.04	201.28	2.70
3	106(보성)	0	0.00	527.14	106(보성)	1	0.00	527.14	2.69
4	121(김천)	5	0.02	271.31	121(김천)	14	0.04	279.13	2.65
5	138(예천)	8	0.03	133.21	138(예천)	20	0.06	134.46	2.63
6	134(청도)	1	0.00	192.97	134(청도)	3	0.01	212.49	2.63
7	152(창녕)	2	0.01	305.04	152(창녕)	6	0.02	305.04	2.60
8	159(합천)	1	0.00	313.37	159(합천)	3	0.01	313.37	2.50
9	92(장수)	0	0.00	402.16	92(장수)	1	0.00	402.16	2.49
10	86(정읍)	1	0.00	417.19	86(정읍)	3	0.01	416.96	2.47

- 동해시 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 67.23km, 주말 85.49km로 주말이 약 18km 높았음



〈그림 30〉 동해시 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 60〉 동해시 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
동해시	67.23	85.49	18.26

바. 태백시

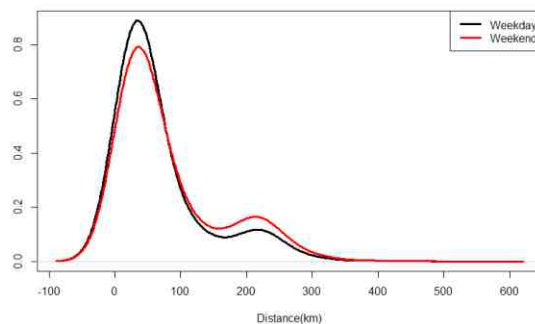
1) 출발지 기준

- 태백시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 충청남도 청양군, 서천군, 광주광역시, 경기도 오산시, 전라남도 광양시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 61〉 태백시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	78(청양)	0	0.00	295.27	78(청양)	1	0.01	295.27	4.11
2	77(서천)	0	0.00	323.60	77(서천)	1	0.01	323.60	3.17
3	5(광주)	4	0.03	389.93	5(광주)	13	0.08	389.93	3.10
4	21(오산)	6	0.05	218.31	21(오산)	18	0.11	218.31	3.07
5	101(광양)	1	0.01	362.96	101(광양)	4	0.02	362.96	3.04
6	28(이천)	22	0.18	180.25	28(이천)	66	0.40	180.25	2.97
7	154(남해)	1	0.01	356.66	154(남해)	3	0.02	356.66	2.96
8	149(양산)	5	0.04	289.24	149(양산)	14	0.09	289.24	2.91
9	106(보성)	0	0.00	429.55	106(보성)	1	0.00	429.55	2.91
10	14(평택)	16	0.13	211.75	14(평택)	47	0.29	211.75	2.91

- 태백시 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 56.46km, 주말 66.09km로 주말이 약 10km 높았음



〈그림 31〉 태백시 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 62〉 태백시 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

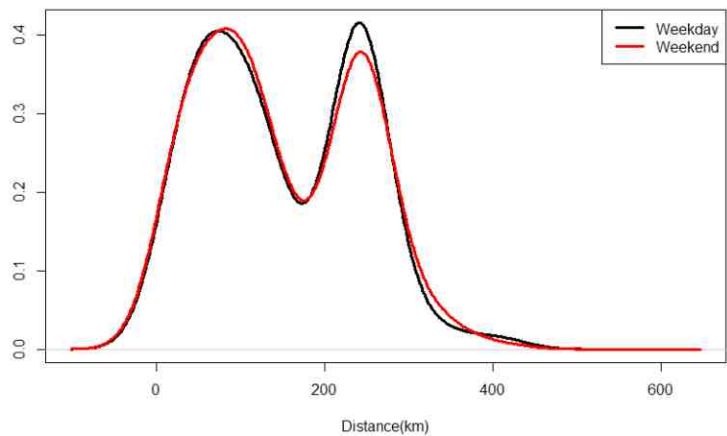
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
태백시	56.46	66.09	9.63

- 태백시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 군위군, 칠곡군, 봉화군, 상주시, 구미시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 63〉 태백시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	129(군위)	2	0.58	187.30	129(군위)	7	1.19	187.30	3.47
2	137(칠곡)	1	0.38	289.60	137(칠곡)	5	0.79	289.60	3.46
3	139(봉화)	16	4.45	25.10	139(봉화)	54	9.04	25.10	3.42
4	126(상주)	3	0.96	180.90	126(상주)	11	1.91	180.90	3.36
5	123(구미)	4	1.12	239.80	123(구미)	13	2.12	239.80	3.19
6	122(안동)	7	1.94	133.00	122(안동)	21	3.50	133.00	3.04
7	7(울산)	3	0.85	287.88	7(울산)	8	1.36	287.88	2.69
8	124(영주)	20	5.56	101.90	124(영주)	51	8.52	101.90	2.58
9	2(부산)	6	1.59	339.17	2(부산)	14	2.42	339.17	2.56
10	3(대구)	8	2.17	271.95	3(대구)	18	3.02	271.95	2.34

- 태백시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 50~75km 구간과 150~175km, 250~275km 구간을 제외하고는 대체로 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높거나, 평일과 주말의 통행비중 차이가 크지 않았음
- 평균통행거리는 평일 94.70km, 주말 100.66km로 주말이 약 6km 높았음



〈그림 32〉 태백시 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 64〉 태백시 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

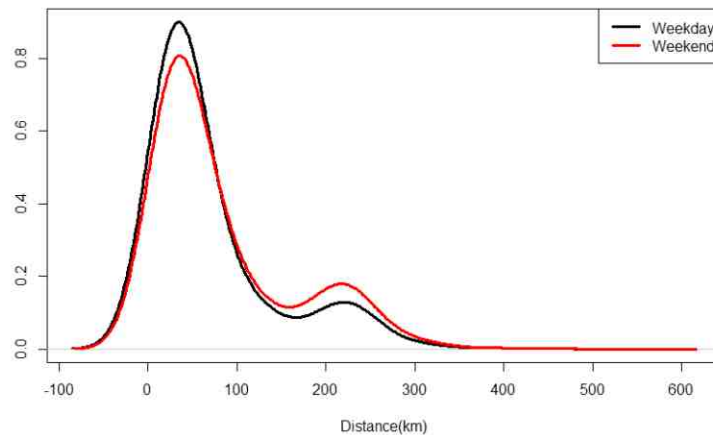
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
태백시	94.7	100.66	5.96

- 태백시에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 충청남도 청양군, 서천군, 경기도 오산시, 전라남도 광양시, 경기도 이천시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 65〉 태백시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	78(청양)	0	0.00	295.27	78(청양)	1	0.00	295.27	4.11
2	77(서천)	0	0.00	323.60	77(서천)	1	0.01	323.60	3.17
3	21(오산)	6	0.05	218.31	21(오산)	18	0.10	218.31	3.07
4	101(광양)	1	0.01	361.14	101(광양)	4	0.02	361.71	3.03
5	28(이천)	22	0.18	180.25	28(이천)	66	0.39	180.25	2.97
6	154(남해)	1	0.01	356.66	154(남해)	3	0.02	356.66	2.96
7	14(평택)	16	0.13	211.61	14(평택)	48	0.28	211.12	2.91
8	149(양산)	5	0.04	289.06	149(양산)	14	0.08	289.09	2.91
9	106(보성)	0	0.00	429.55	106(보성)	1	0.00	429.55	2.91
10	81(태안)	2	0.01	301.30	81(태안)	5	0.03	301.30	2.87

- 태백시 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 57.18km, 주말 66.97km로 주말이 약 10km 높았음



〈그림 33〉 태백시 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 66〉 태백시 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
태백시	57.18	66.97	9.79

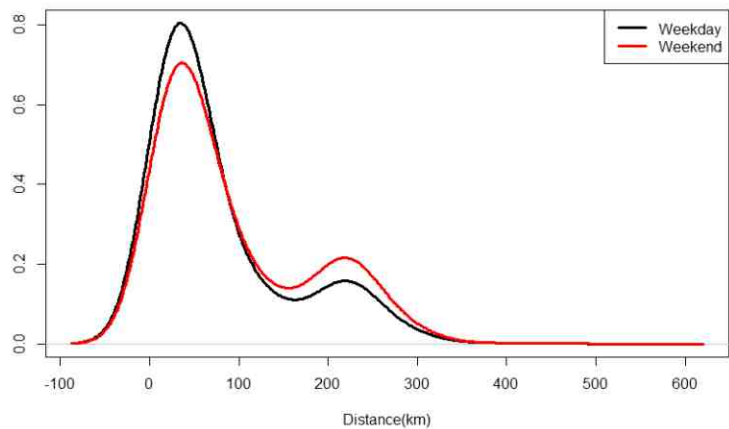
2) 도착지 기준

- 태백시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 곡성군, 충청남도 청양군, 전라북도 고창군, 경상북도 의성군, 청도군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 67〉 태백시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	103(곡성)	0	0.00	459.07	103(곡성)	1	0.00	459.07	7.40
2	78(청양)	0	0.00	359.69	78(청양)	1	0.00	359.69	3.70
3	95(고창)	1	0.00	475.23	95(고창)	2	0.01	475.23	3.22
4	130(의성)	4	0.01	230.13	130(의성)	13	0.04	230.13	3.16
5	134(청도)	1	0.00	257.40	134(청도)	2	0.01	257.40	3.13
6	118(신안)	0	0.00	534.10	118(신안)	0	0.00	534.10	3.12
7	86(정읍)	2	0.01	417.21	86(정읍)	5	0.01	417.21	2.97
8	159(합천)	1	0.00	315.80	159(합천)	3	0.01	315.80	2.90
9	126(상주)	5	0.02	196.27	126(상주)	14	0.04	196.27	2.80
10	28(이천)	51	0.18	199.86	28(이천)	142	0.41	199.86	2.80

- 태백시 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 77.47km, 주말 91.84km로 주말이 약 14km 높았음



〈그림 34〉 태백시 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 68〉 태백시 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

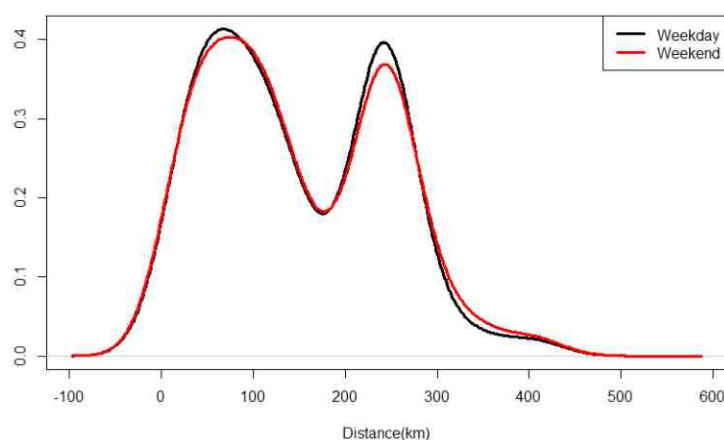
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
태백시	77.47	91.84	14.37

- 태백시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경상북도 군위군, 상주시, 구미시, 칠곡군, 봉화군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 69〉 태백시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	129(군위)	3	0.67	187.30	129(군위)	8	1.23	187.30	2.98
2	126(상주)	4	1.12	180.90	126(상주)	13	2.01	180.90	2.93
3	123(구미)	5	1.27	239.80	123(구미)	14	2.20	239.80	2.82
4	137(칠곡)	2	0.49	289.60	137(칠곡)	5	0.82	289.60	2.74
5	139(봉화)	22	5.62	25.10	139(봉화)	59	9.30	25.10	2.69
6	122(안동)	9	2.27	133.00	122(안동)	21	3.40	133.00	2.44
7	2(부산)	7	1.81	339.26	2(부산)	16	2.51	339.26	2.26
8	3(대구)	8	2.12	272.58	3(대구)	18	2.82	272.58	2.16
9	124(영주)	21	5.52	101.90	124(영주)	44	7.05	101.90	2.08
10	7(울산)	4	1.11	287.88	7(울산)	9	1.36	287.88	1.99

- 태백시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 50~75km 구간과 250~275km 구간을 제외하고는 대체로 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높거나, 평일과 주말의 통행비중 차이가 크지 않았음
- 평균통행거리는 평일 147.37km, 주말 149.78km로 주말이 약 4km 높았음



〈그림 35〉 태백시 도착지 기준 철도통행의 TLF

〈표 70〉 태백시 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

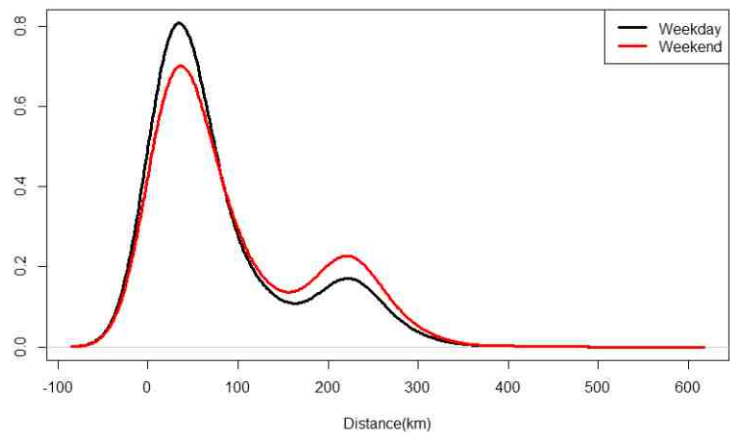
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
태백시	147.37	149.78	2.41

- 태백시에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라북도 무주군, 진안군, 경상북도 청도군, 의령군, 전라북도 정읍시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 71〉 태백시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	91(무주)	0	0.00	275.64	91(무주)	1	0.01	275.64	4.37
2	90(진안)	0	0.00	299.54	90(진안)	1	0.01	299.54	4.29
3	134(청도)	2	0.02	219.23	134(청도)	8	0.05	228.72	3.70
4	150(의령)	0	0.00	265.06	150(의령)	1	0.01	265.06	3.45
5	86(정읍)	1	0.01	351.79	86(정읍)	2	0.01	347.75	3.23
6	21(오산)	8	0.07	219.83	21(오산)	24	0.15	219.83	2.96
7	123(구미)	22	0.20	187.47	123(구미)	63	0.39	186.96	2.92
8	93(임실)	0	0.00	353.01	93(임실)	1	0.00	353.01	2.87
9	74(계룡)	1	0.01	264.70	74(계룡)	3	0.02	264.66	2.87
10	104(구례)	0	0.00	337.05	104(구례)	1	0.00	337.05	2.83

- 태백시 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 79.88km, 주말 94.05km로 주말이 약 14km 높았음



〈그림 36〉 태백시 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 72〉 태백시 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
태백시	79.88	94.05	14.17

사. 속초시

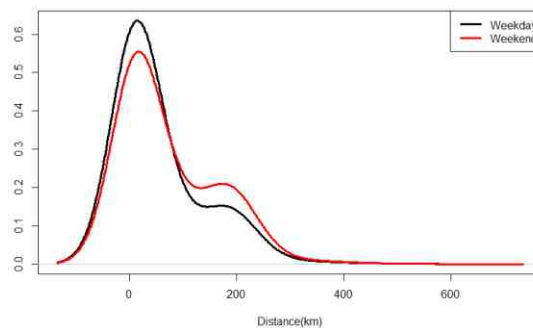
1) 출발지 기준

- 속초시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경상북도 예천시, 전라남도 담양군, 경기도 양평군, 충청북도 증평군, 진천군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 73〉 속초시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	138(예천)	3	0.01	256.55	138(예천)	10	0.02	256.55	3.46
2	102(담양)	1	0.00	454.82	102(담양)	2	0.00	454.82	3.07
3	38(양평)	159	0.37	136.52	38(양평)	473	0.70	136.52	2.98
4	63(증평)	4	0.01	259.93	63(증평)	11	0.02	259.93	2.94
5	64(진천)	11	0.02	236.98	64(진천)	31	0.05	236.98	2.88
6	149(양산)	5	0.01	370.04	149(양산)	13	0.02	370.04	2.78
7	28(이천)	79	0.18	197.17	28(이천)	218	0.32	197.17	2.77
8	134(청도)	1	0.00	400.69	134(청도)	2	0.00	400.69	2.71
9	159(합천)	1	0.00	405.66	159(합천)	2	0.00	405.66	2.65
10	35(여주)	91	0.21	149.19	35(여주)	240	0.36	149.19	2.64

- 속초시 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 25km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 25km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 39.98km, 주말 53.22km로 주말이 약 13km 높았음



〈그림 37〉 속초시 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 74〉 속초시 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

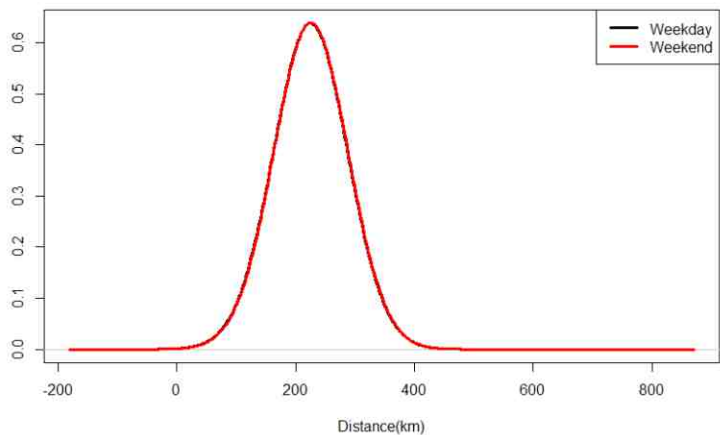
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
속초시	39.98	53.22	13.24

- 속초시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경기도 고양시, 인천광역시, 서울특별시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 75〉 속초시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	17(고양)	2	4.11	242.50	17(고양)	4	3.94	242.50	2.04
2	4(인천)	2	5.33	254.92	4(인천)	4	4.77	254.92	1.90
3	1(서울)	39	90.56	221.71	1(서울)	73	80.38	221.71	1.89
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

- 속초시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 225~250km 구간을 제외하고는 대체로 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높거나, 평일과 주말의 통행비중 차이가 크지 않았음
- 평균통행거리는 평일 242.50km, 주말 214.82km로 평일이 약 28km 높았음



〈그림 38〉 속초시 출발지 기준 철도통행의 TLF

〈표 76〉 속초시 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

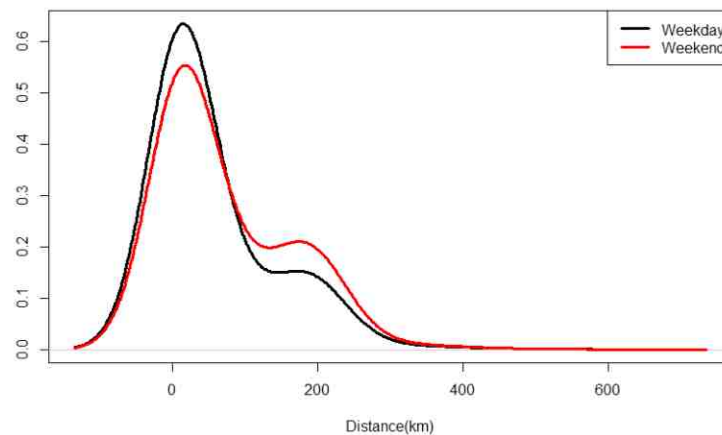
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
속초시	242.5	214.82	-27.68

- 속초시에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 예천시, 전라남도 담양군, 경기도 양평군, 충청북도 증평군, 진천군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 77〉 속초시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	138(예천)	3	0.01	256.55	138(예천)	10	0.02	256.55	3.46
2	102(담양)	1	0.00	454.82	102(담양)	2	0.00	454.82	3.07
3	38(양평)	160	0.37	135.71	38(양평)	475	0.71	136.55	2.97
4	63(증평)	4	0.01	259.93	63(증평)	11	0.02	259.93	2.94
5	64(진천)	11	0.02	236.98	64(진천)	31	0.05	236.98	2.88
6	149(양산)	5	0.01	370.04	149(양산)	13	0.02	370.04	2.78
7	28(이천)	79	0.18	197.12	28(이천)	218	0.32	197.14	2.77
8	134(청도)	1	0.00	400.69	134(청도)	2	0.00	400.69	2.71
9	159(함천)	1	0.00	405.66	159(함천)	2	0.00	405.66	2.65
10	35(여주)	91	0.21	149.19	35(여주)	240	0.36	149.19	2.64

- 속초시 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 25km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 25km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 39.98km, 주말 53.23km로 주말이 약 13km 높았음



〈그림 39〉 속초시 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 78〉 속초시 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
속초시	39.98	53.23	13.25

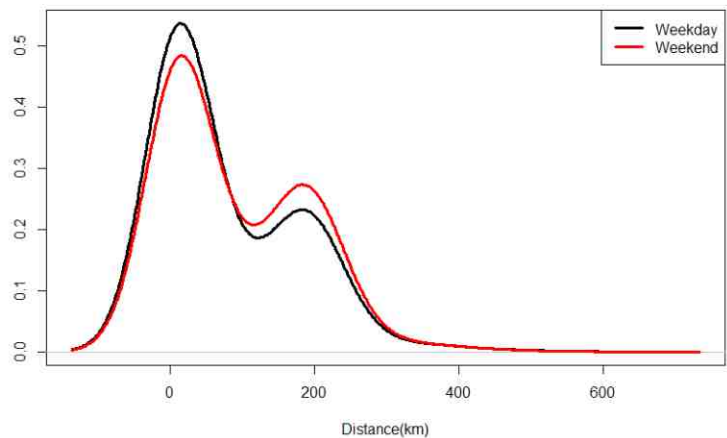
2) 도착지 기준

- 속초시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 담양군, 충청북도 진천군, 경기도 이천시, 전라북도 순창군, 충청북도 증평군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 79〉 속초시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	102(담양)	1	0.00	453.50	102(담양)	2	0.00	453.50	2.75
2	64(진천)	20	0.04	240.37	64(진천)	48	0.07	240.37	2.41
3	28(이천)	122	0.27	199.61	28(이천)	282	0.38	199.61	2.31
4	94(순창)	1	0.00	434.33	94(순창)	2	0.00	434.33	2.30
5	63(증평)	6	0.01	260.87	63(증평)	14	0.02	260.87	2.28
6	52(화천)	44	0.10	96.79	52(화천)	101	0.14	96.79	2.27
7	32(광주)	178	0.39	188.54	32(광주)	401	0.54	188.54	2.25
8	59(제천)	54	0.12	190.79	59(제천)	121	0.17	190.79	2.24
9	129(군위)	5	0.01	328.15	129(군위)	10	0.01	328.15	2.23
10	14(평택)	100	0.22	245.53	14(평택)	221	0.30	245.53	2.21

- 속초시 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 78.32km, 주말 89.00km로 주말이 약 11km 높았음



〈그림 40〉 속초시 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 80〉 속초시 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

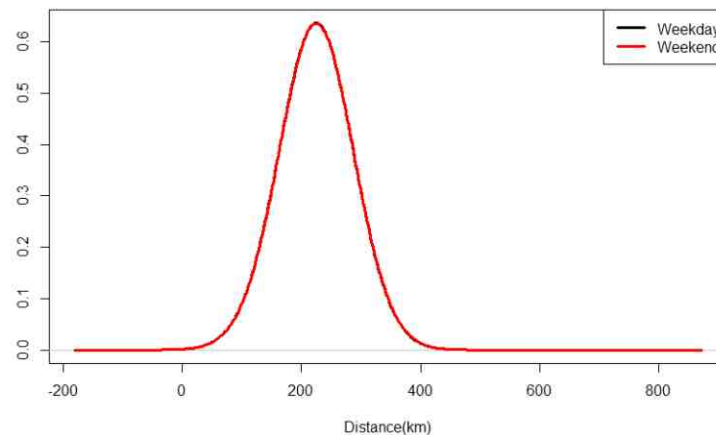
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
속초시	78.32	89	10.68

- 속초시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 고양시, 서울특별시, 인천광역시, 경기도 양평군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 81〉 속초시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	17(고양)	2	4.32	242.50	17(고양)	4	4.09	242.50	1.53
2	1(서울)	47	87.94	221.07	1(서울)	69	79.67	221.07	1.46
3	4(인천)	3	5.25	254.92	4(인천)	4	4.74	254.92	1.46
4	38(양평)	1	2.49	146.40	38(양평)	2	2.17	146.40	1.41
5									
6									
7									
8									
9									
10									

- 속초시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 225~250km 구간을 제외하고는 대체로 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높거나, 평일과 주말의 통행비중 차이가 크지 않았음
- 평균통행거리는 평일 221.91km, 주말 222.84km로 주말이 약 1km 높았음



〈그림 41〉 속초시 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 82〉 속초시 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

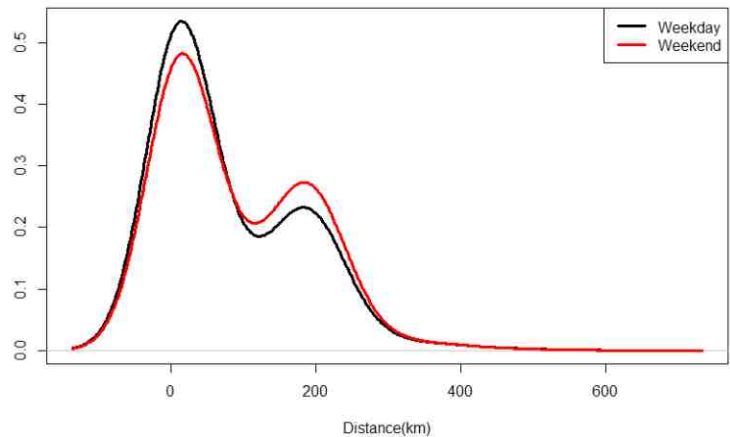
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
속초시	221.91	222.84	0.93

- 속초시에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 담양군, 충청북도 진천군, 경기도 이천시, 전라북도 순창군, 충청북도 증평군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 83〉 속초시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	102(담양)	1	0.00	453.50	102(담양)	2	0.00	453.50	2.75
2	64(진천)	20	0.04	240.37	64(진천)	48	0.07	240.37	2.41
3	28(이천)	122	0.27	199.57	28(이천)	282	0.38	199.59	2.31
4	94(순창)	1	0.00	434.33	94(순창)	2	0.00	434.33	2.30
5	63(증평)	6	0.01	260.87	63(증평)	14	0.02	260.87	2.28
6	52(화천)	44	0.10	96.79	52(화천)	101	0.14	96.79	2.27
7	32(광주)	178	0.39	188.47	32(광주)	401	0.54	188.50	2.25
8	59(제천)	54	0.12	190.79	59(제천)	121	0.16	190.79	2.24
9	129(군위)	5	0.01	328.15	129(군위)	10	0.01	328.15	2.23
10	14(평택)	100	0.22	245.53	14(평택)	221	0.30	245.53	2.21

- 속초시 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 78.47km, 주말 89.15km로 주말이 약 11km 높았음



〈그림 42〉 속초시 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 84〉 속초시 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
속초시	78.47	89.15	10.68

아. 삼척시

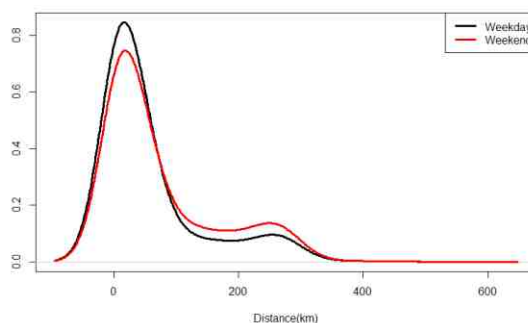
1) 출발지 기준

- 삼척시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 전라남도 곡성군, 충청북도 증평군, 전라남도 고흥군, 충청남도 청양군, 충청북도 영동군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 85〉 삼척시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	103(곡성)	0	0.00	367.77	103(곡성)	1	0.00	367.77	3.79
2	63(증평)	2	0.01	195.97	63(증평)	9	0.03	195.97	3.78
3	105(고흥)	0	0.00	476.07	105(고흥)	1	0.00	476.07	3.50
4	78(청양)	1	0.00	306.92	78(청양)	2	0.01	306.92	3.50
5	62(영동)	1	0.00	249.26	62(영동)	4	0.01	249.26	3.30
6	123(구미)	17	0.07	202.76	123(구미)	51	0.15	202.76	3.06
7	138(예천)	13	0.05	108.71	138(예천)	37	0.11	108.71	2.96
8	118(신안)	0	0.00	479.29	118(신안)	0	0.00	479.29	2.94
9	108(장흥)	0	0.00	455.85	108(장흥)	0	0.00	455.85	2.83
10	28(이천)	55	0.22	218.10	28(이천)	152	0.45	218.10	2.78

- 삼척시 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 25km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 45.30km, 주말 58.36km로 주말이 약 13km 높았음



〈그림 43〉 삼척시 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 86〉 삼척시 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

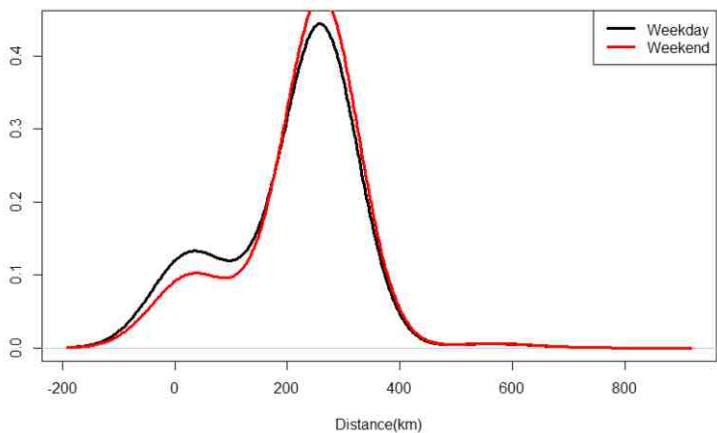
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
삼척시	45.3	58.36	13.06

- 삼척시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경기도 용인시, 수원시, 의정부시, 성남시, 김포시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 87〉 삼척시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	26(용인)	2	0.61	297.31	26(용인)	5	0.99	297.31	2.67
2	8(수원)	2	0.63	304.96	8(수원)	5	1.01	304.96	2.64
3	10(의정부)	3	0.92	263.73	10(의정부)	7	1.35	263.73	2.43
4	9(성남)	2	0.78	270.06	9(성남)	6	1.15	270.06	2.42
5	30(김포)	1	0.33	303.73	30(김포)	2	0.45	303.73	2.22
6	11(안양)	1	0.38	284.68	11(안양)	2	0.49	284.68	2.13
7	25(하남)	2	0.50	267.83	25(하남)	3	0.64	267.83	2.13
8	12(부천)	2	0.80	275.93	12(부천)	5	1.02	275.93	2.09
9	4(인천)	8	2.56	291.65	4(인천)	16	3.24	291.65	2.09
10	122(안동)	1	0.37	157.70	122(안동)	2	0.45	157.70	2.00

- 삼척시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 225~250km 구간을 제외하고는 대체로 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높거나, 평일과 주말의 통행비중 차이가 크지 않았음
- 평균통행거리는 평일 99.40km, 주말 122.32km로 주말이 약 23km 높았음



〈그림 44〉 삼척시 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 88〉 삼척시 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

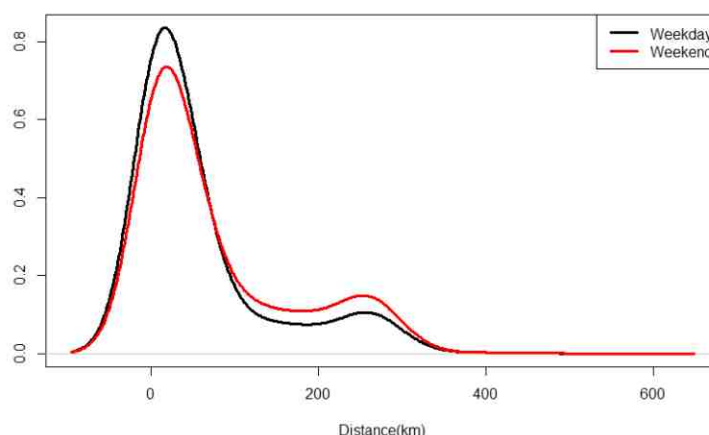
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
삼척시	99.4	122.32	22.92

- 삼척시에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 전라남도 곡성군, 충청북도 증평군, 전라남도 고흥군, 충청남도 청양군, 충청북도 영동군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 89〉 삼척시 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	103(곡성)	0	0.00	367.77	103(곡성)	1	0.00	367.77	3.79
2	63(증평)	2	0.01	195.97	63(증평)	9	0.03	195.97	3.78
3	105(고흥)	0	0.00	476.07	105(고흥)	1	0.00	476.07	3.50
4	78(청양)	1	0.00	306.92	78(청양)	2	0.01	306.92	3.50
5	62(영동)	1	0.00	249.26	62(영동)	4	0.01	249.26	3.30
6	123(구미)	17	0.07	199.97	123(구미)	52	0.15	201.24	3.04
7	138(예천)	13	0.05	108.50	138(예천)	37	0.11	108.58	2.95
8	118(신안)	0	0.00	479.29	118(신안)	0	0.00	479.29	2.94
9	108(장흥)	0	0.00	455.85	108(장흥)	0	0.00	455.85	2.83
10	28(이천)	55	0.22	217.86	28(이천)	152	0.45	217.97	2.78

- 삼척시 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 25km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 25km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 45.54km, 주말 58.66km로 주말이 약 13km 높았음



〈그림 45〉 삼척시 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 90〉 삼척시 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
삼척시	45.54	58.66	13.12

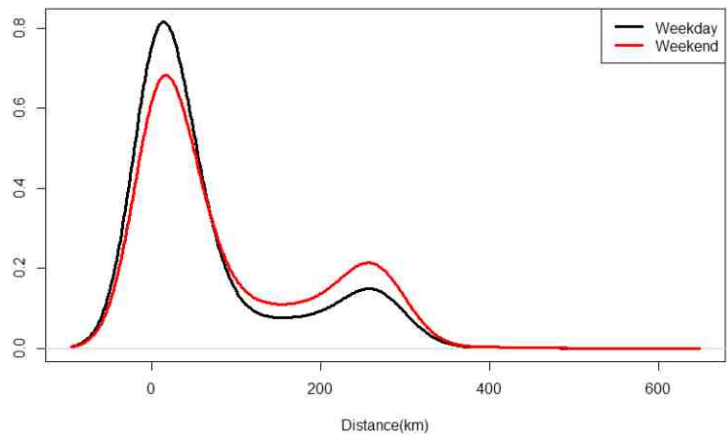
2) 도착지 기준

- 삼척시에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 충청북도 영동군, 경상북도 칠곡군, 충청남도 보령시, 경상북도 구미시, 충청북도 진천군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 91〉 삼척시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	62(영동)	2	0.01	250.06	62(영동)	6	0.01	250.06	3.38
2	137(칠곡)	14	0.05	195.95	137(칠곡)	38	0.10	195.95	2.73
3	70(보령)	4	0.01	326.77	70(보령)	10	0.03	326.77	2.67
4	123(구미)	30	0.10	193.06	123(구미)	78	0.20	193.06	2.62
5	64(진천)	14	0.05	180.79	64(진천)	36	0.09	180.79	2.60
6	61(옥천)	3	0.01	243.84	61(옥천)	7	0.02	243.84	2.55
7	124(영주)	98	0.33	89.90	124(영주)	247	0.64	89.90	2.52
8	129(군위)	12	0.04	181.20	129(군위)	29	0.08	181.20	2.51
9	63(중평)	5	0.02	195.18	63(중평)	13	0.03	195.18	2.51
10	58(충주)	66	0.22	129.81	58(충주)	164	0.42	129.81	2.47

- 삼척시 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 66.70km, 주말 89.46km로 주말이 약 23km 높았음



〈그림 46〉 삼척시 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 92〉 삼척시 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

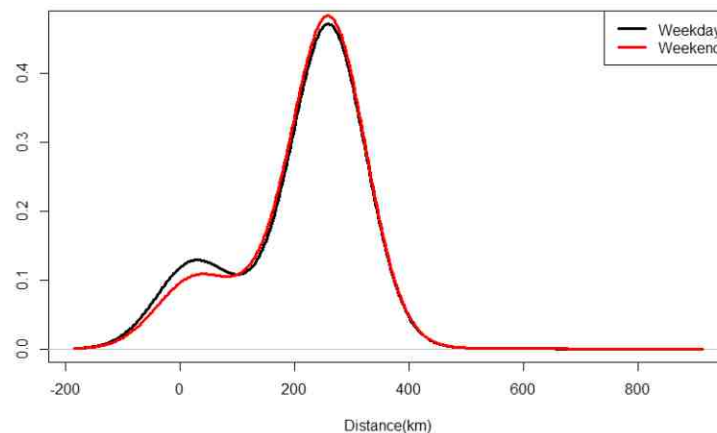
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
삼척시	66.7	89.46	22.76

- 삼척시에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 충청북도 제천시, 경상북도 안동시, 강원도 원주시, 영월군, 부산광역시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 93〉 삼척시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	59(제천)	6	1.75	137.70	59(제천)	14	2.59	137.70	2.39
2	122(안동)	1	0.30	157.70	122(안동)	2	0.44	157.70	2.33
3	40(원주)	7	2.06	152.23	40(원주)	16	2.84	152.23	2.23
4	48(영월)	2	0.52	103.00	48(영월)	4	0.70	103.00	2.19
5	2(부산)	1	0.29	381.08	2(부산)	2	0.37	381.08	2.05
6	3(대구)	2	0.65	315.70	3(대구)	4	0.79	315.70	1.98
7	20(남양주)	6	1.88	214.03	20(남양주)	12	2.21	214.03	1.91
8	124(영주)	2	0.71	126.60	124(영주)	5	0.83	126.60	1.89
9	8(수원)	2	0.71	304.96	8(수원)	4	0.79	304.96	1.79
10	26(용인)	2	0.69	297.31	26(용인)	4	0.76	297.31	1.78

- 삼척시 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 225~250km 구간을 제외하고는 대체로 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높거나, 평일과 주말의 통행비중 차이가 크지 않았음
- 평균통행거리는 평일 206.42km, 주말 213.78km로 주말이 약 7km 높았음



〈그림 47〉 삼척시 도착지 기준 철도통행의 TLF

〈표 94〉 삼척시 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

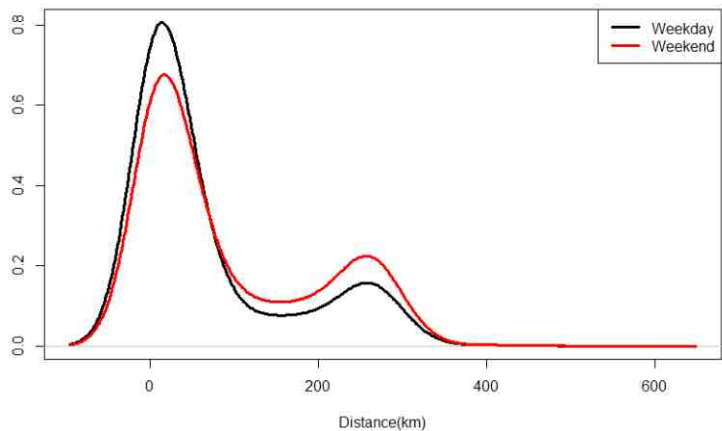
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
삼척시	206.42	213.78	7.36

- 삼척시에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 충청북도 영동군, 경상북도 칠곡군, 충청남도 보령시, 경상북도 구미시, 충청북도 진천군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 95〉 삼척시 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	62(영동)	2	0.01	250.06	62(영동)	6	0.01	250.06	3.38
2	137(칠곡)	14	0.05	195.45	137(칠곡)	38	0.10	195.32	2.73
3	70(보령)	4	0.01	326.77	70(보령)	10	0.03	326.77	2.67
4	123(구미)	30	0.10	191.66	123(구미)	78	0.20	191.51	2.62
5	64(진천)	14	0.05	180.79	64(진천)	36	0.09	180.79	2.60
6	61(옥천)	3	0.01	243.84	61(옥천)	7	0.02	243.84	2.55
7	129(군위)	12	0.04	180.43	129(군위)	29	0.07	180.01	2.52
8	63(증평)	5	0.02	195.18	63(증평)	13	0.03	195.18	2.51
9	124(영주)	100	0.34	90.78	124(영주)	252	0.64	90.57	2.50
10	58(충주)	66	0.22	129.81	58(충주)	164	0.42	129.81	2.47

- 삼척시 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 68.28km, 주말 91.18km로 주말이 약 23km 높았음



〈그림 48〉 삼척시 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 96〉 삼척시 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
삼척시	68.28	91.18	22.9

자. 홍천군

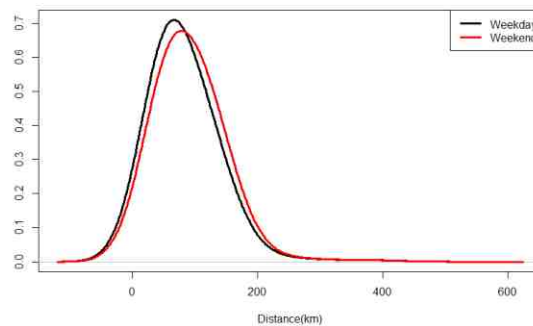
1) 출발지 기준

- 홍천군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 장흥군, 경상북도 예천시, 경기도 군포시, 오산시, 안산시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 97〉 홍천군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	108(장흥)	0	0.00	440.04	108(장흥)	1	0.00	440.04	4.60
2	138(예천)	4	0.01	171.79	138(예천)	13	0.02	171.79	2.86
3	23(군포)	50	0.16	139.58	23(군포)	137	0.27	139.58	2.75
4	21(오산)	38	0.12	154.47	21(오산)	103	0.20	154.47	2.73
5	16(안산)	112	0.35	150.50	16(안산)	305	0.60	150.50	2.72
6	32(광주)	230	0.72	83.10	32(광주)	622	1.21	83.10	2.71
7	22(시흥)	96	0.30	152.42	22(시흥)	259	0.51	152.42	2.69
8	13(광명)	62	0.20	132.68	13(광명)	166	0.32	132.68	2.67
9	12(부천)	146	0.46	139.43	12(부천)	379	0.74	139.43	2.59
10	31(화성)	157	0.50	151.18	31(화성)	402	0.79	151.18	2.56

- 홍천군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 70.91km, 주말 78.19km로 주말이 약 7km 높았음



〈그림 49〉 홍천군 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 98〉 홍천군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

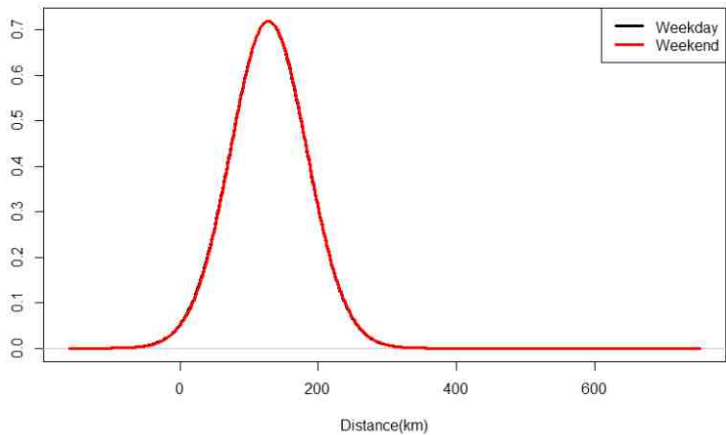
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
홍천군	70.91	78.19	7.28

- 홍천군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경기도 고양시, 서울특별시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 99〉 홍천군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	17(고양)	1	6.23	145.30	17(고양)	2	6.39	145.30	2.02
2	1(서울)	19	93.77	126.89	1(서울)	35	90.73	126.89	1.90
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

- 홍천군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 100~125km 구간은 주말이 평일에 비해 다소 높고, 150~175km 구간은 평일이 주말보다 다소 높았으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 145.30km, 주말 125.05km로 평일이 약 20km 높았음



〈그림 50〉 홍천군 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 100〉 홍천군 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

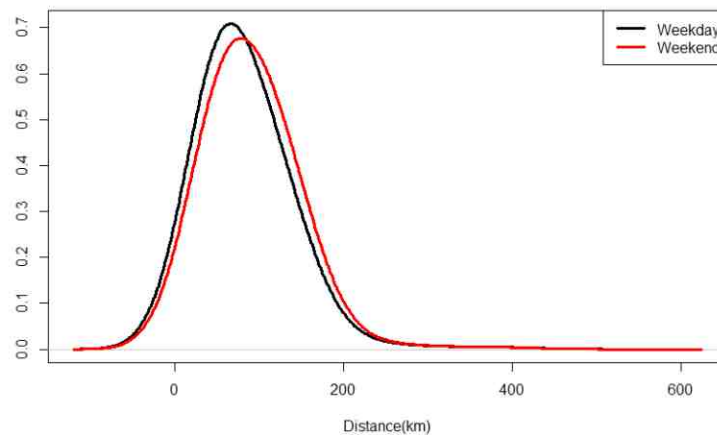
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
홍천군	145.3	125.05	-20.25

- 홍천군에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 장흥군, 경상북도 예천군, 경기도 군포시, 오산시, 안산시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 101〉 홍천군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	108(장흥)	0	0.00	440.04	108(장흥)	1	0.00	440.04	4.60
2	138(예천)	4	0.01	171.79	138(예천)	13	0.02	171.79	2.86
3	23(군포)	50	0.16	139.44	23(군포)	137	0.27	139.50	2.75
4	21(오산)	38	0.12	154.47	21(오산)	103	0.20	154.47	2.73
5	16(안산)	112	0.35	150.48	16(안산)	305	0.59	150.49	2.72
6	32(광주)	230	0.72	83.10	32(광주)	622	1.21	83.10	2.71
7	22(시흥)	96	0.30	152.40	22(시흥)	259	0.51	152.41	2.69
8	13(광명)	62	0.20	132.63	13(광명)	166	0.32	132.65	2.67
9	12(부천)	146	0.46	139.29	12(부천)	379	0.74	139.35	2.59
10	31(화성)	157	0.50	151.14	31(화성)	402	0.78	151.16	2.56

- 홍천군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 70.91km, 주말 78.19km로 주말이 약 7km 높았음



〈그림 51〉 홍천군 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 102〉 홍천군 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
홍천군	70.91	78.19	7.28

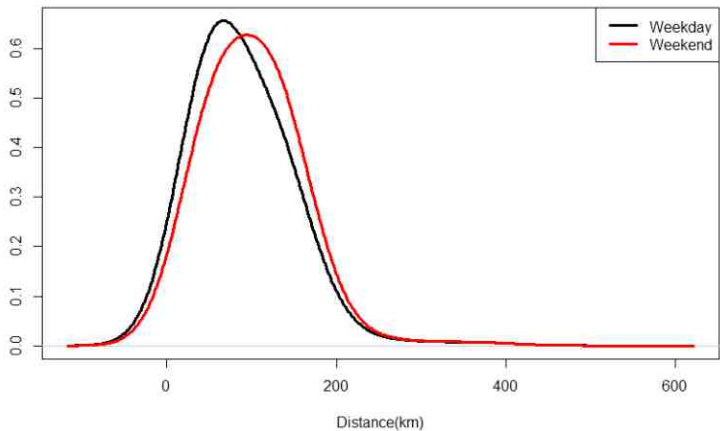
2) 도착지 기준

- 홍천군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 영양군, 경상남도 함안군, 전라남도 강진군, 경기도 오산시, 강원도 양양군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 103〉 홍천군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	132(영양)	1	0.00	221.15	132(영양)	3	0.00	221.15	3.35
2	151(함안)	2	0.00	343.32	151(함안)	5	0.01	343.32	2.80
3	109(강진)	0	0.00	434.75	109(강진)	1	0.00	434.75	2.74
4	21(오산)	66	0.16	159.88	21(오산)	178	0.27	159.88	2.71
5	56(양양)	544	1.30	64.86	56(양양)	1,464	2.22	64.86	2.69
6	22(시흥)	188	0.45	165.03	22(시흥)	479	0.72	165.03	2.55
7	31(화성)	305	0.73	154.29	31(화성)	755	1.14	154.29	2.47
8	32(광주)	329	0.79	82.96	32(광주)	809	1.23	82.96	2.46
9	44(속초)	828	1.98	78.19	44(속초)	2,008	3.04	78.19	2.43
10	55(고성)	342	0.82	92.48	55(고성)	827	1.25	92.48	2.42

- 홍천군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 89.12km, 주말 100.09km로 주말이 약 11km 높았음



〈그림 52〉 홍천군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 104〉 홍천군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

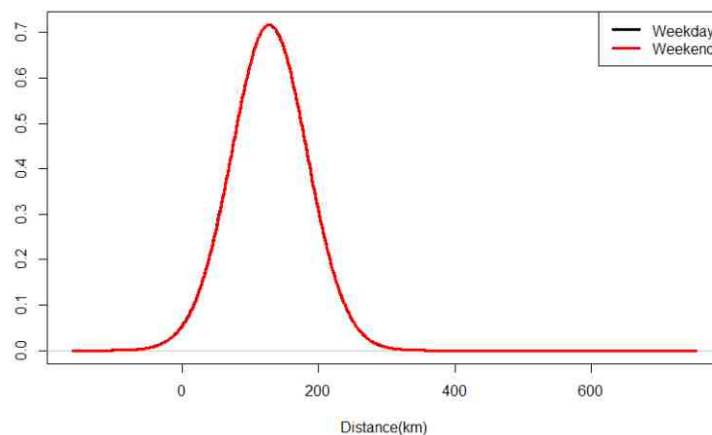
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
홍천군	89.12	100.09	10.97

- 홍천군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 고양시, 서울특별시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 105〉 홍천군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	17(고양)	1	6.25	145.30	17(고양)	2	6.51	145.30	1.66
2	1(서울)	22	93.75	127.18	1(서울)	34	90.37	127.18	1.53
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

- 홍천군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 100~125km 구간은 주말이 평일에 비해 다소 높고, 150~175km 구간은 평일이 주말보다 다소 높았으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 128.31km, 주말 126.89km로 평일이 약 1km 높았음



〈그림 53〉 홍천군 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 106〉 홍천군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

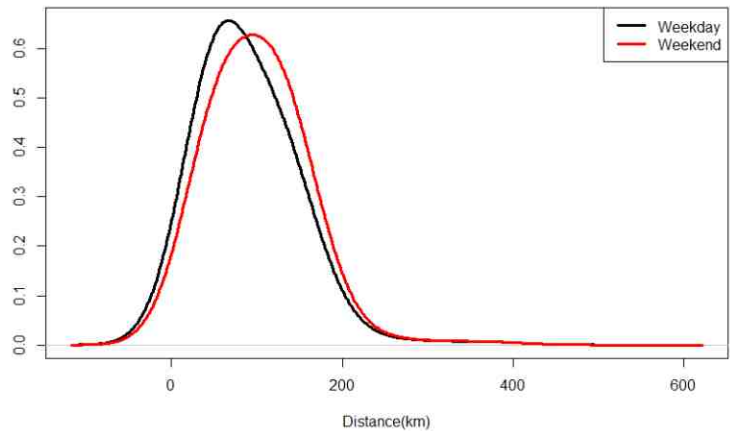
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
홍천군	128.31	126.89	-1.42

- 홍천군에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 영양군, 경상남도 함안군, 전라남도 강진군, 경기도 오산시, 강원도 양양군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 107〉 홍천군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	132(영양)	1	0.00	221.15	132(영양)	3	0.00	221.15	3.35
2	151(함안)	2	0.00	343.32	151(함안)	5	0.01	343.32	2.80
3	109(강진)	0	0.00	434.75	109(강진)	1	0.00	434.51	2.74
4	21(오산)	66	0.16	159.88	21(오산)	178	0.27	159.88	2.71
5	56(양양)	544	1.30	64.86	56(양양)	1,464	2.22	64.86	2.69
6	22(시흥)	188	0.45	165.02	22(시흥)	479	0.72	165.02	2.55
7	31(화성)	305	0.73	154.26	31(화성)	755	1.14	154.28	2.47
8	32(광주)	329	0.79	82.96	32(광주)	809	1.22	82.96	2.46
9	44(속초)	828	1.98	78.19	44(속초)	2,008	3.04	78.19	2.43
10	55(고성)	342	0.82	92.48	55(고성)	827	1.25	92.48	2.42

- 홍천군 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 89.14km, 주말 100.10km로 주말이 약 11km 높았음



〈그림 54〉 홍천군 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 108〉 홍천군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
홍천군	89.14	100.1	10.96

차. 횡성군

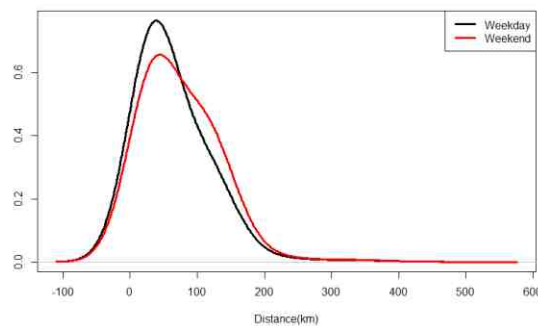
1) 출발지 기준

- 횡성군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경기도 부천시, 시흥시, 경상남도 하동군, 경기도 의정부시, 오산시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 109〉 횡성군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	12(부천)	96	0.38	131.78	12(부천)	254	0.71	131.78	2.65
2	22(시흥)	85	0.34	141.51	22(시흥)	218	0.61	141.51	2.56
3	155(하동)	1	0.00	347.79	155(하동)	2	0.01	347.79	2.56
4	10(의정부)	50	0.20	124.14	10(의정부)	128	0.36	124.14	2.54
5	21(오산)	44	0.18	120.48	21(오산)	110	0.31	120.48	2.50
6	23(군포)	42	0.17	116.88	23(군포)	104	0.29	116.88	2.48
7	119(포항)	9	0.04	268.36	119(포항)	22	0.06	268.36	2.40
8	8(수원)	224	0.89	117.74	8(수원)	533	1.49	117.74	2.38
9	30(김포)	43	0.17	154.19	30(김포)	99	0.28	154.19	2.29
10	31(화성)	170	0.68	121.76	31(화성)	389	1.09	121.76	2.28

- 횡성군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 54.38km, 주말 62.87km로 주말이 약 8km 높았음



〈그림 55〉 횡성군 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 110〉 횡성군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

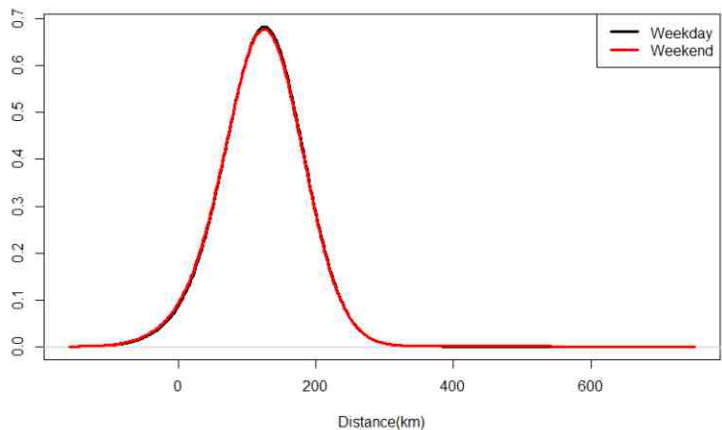
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
횡성군	54.38	62.87	8.49

- 횡성군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 강원도 동해시, 원주시, 강릉시, 경기도 양평군, 남양주시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 111〉 횡성군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	42(동해)	5	1.44	127.93	42(동해)	10	1.94	127.93	2.19
2	40(원주)	10	3.05	18.30	40(원주)	20	3.96	18.30	2.10
3	41(강릉)	36	11.49	97.20	41(강릉)	63	12.44	97.20	1.76
4	38(양평)	4	1.23	49.20	38(양평)	7	1.28	49.20	1.70
5	20(남양주)	5	1.51	80.10	20(남양주)	8	1.50	80.10	1.61
6	25(하남)	2	0.74	127.60	25(하남)	4	0.73	127.60	1.60
7	1(서울)	198	63.17	126.89	1(서울)	312	61.48	126.89	1.58
8	10(의정부)	5	1.46	129.80	10(의정부)	7	1.41	129.80	1.56
9	4(인천)	12	3.70	162.58	4(인천)	18	3.57	162.58	1.56
10	27(파주)	2	0.48	162.80	27(파주)	2	0.46	162.80	1.56

- 횡성군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 100~125km 구간은 주말이 평일에 비해 다소 높고, 150~175km 구간은 평일이 주말보다 다소 높았으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 97.27km, 주말 96.73km로 평일이 약 1km 높았음



〈그림 56〉 횡성군 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 112〉 횡성군 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

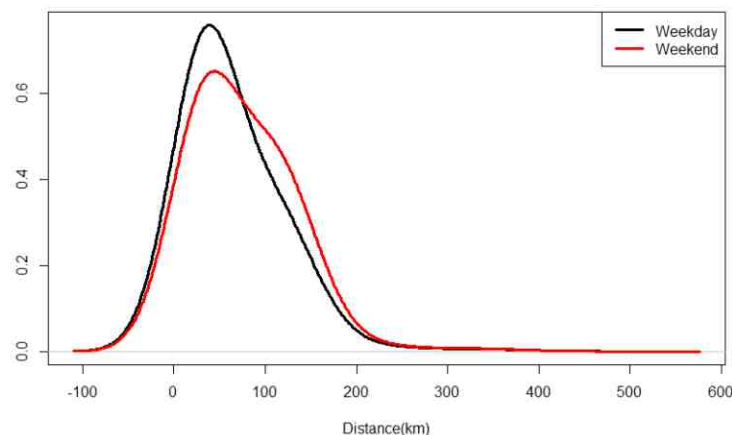
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
횡성군	97.27	96.73	-0.54

- 황성군에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 부천시, 시흥시, 경상남도 하동군, 경기도 오산시, 의정부시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 113〉 황성군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	12(부천)	99	0.39	132.46	12(부천)	259	0.71	132.19	2.61
2	22(시흥)	85	0.34	141.04	22(시흥)	218	0.60	141.21	2.56
3	155(하동)	1	0.00	347.79	155(하동)	2	0.01	347.79	2.56
4	21(오산)	44	0.17	120.48	21(오산)	110	0.30	120.48	2.50
5	10(의정부)	55	0.22	124.61	10(의정부)	135	0.37	124.44	2.46
6	23(군포)	43	0.17	118.08	23(군포)	106	0.29	117.62	2.45
7	119(포항)	9	0.04	268.36	119(포항)	22	0.06	268.36	2.40
8	8(수원)	227	0.89	118.51	8(수원)	538	1.48	118.23	2.37
9	31(화성)	171	0.67	122.09	31(화성)	391	1.08	121.98	2.28
10	30(김포)	45	0.18	154.75	30(김포)	102	0.28	154.57	2.27

- 황성군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 54.54km, 주말 63.03km로 주말이 약 8km 높았음



〈그림 57〉 황성군 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 114〉 황성군 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
황성군	54.54	63.03	8.49

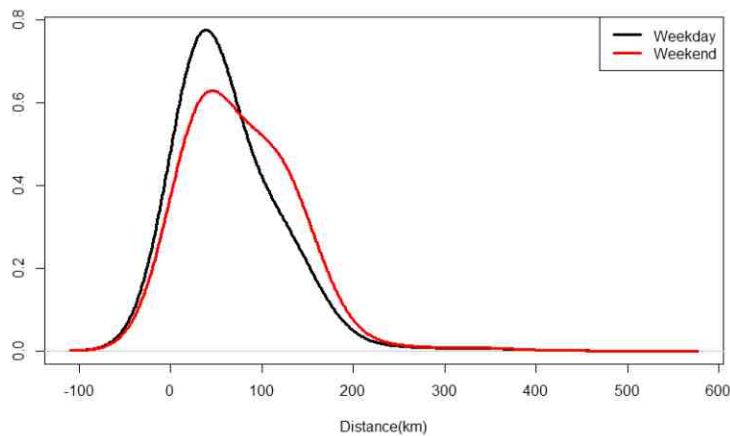
2) 도착지 기준

- 황성군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 청도군, 경기도 의정부시, 강원도 양양군, 경기도 김포시, 오산시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 115〉 황성군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	134(청도)	2	0.01	279.00	134(청도)	5	0.01	279.00	2.64
2	10(의정부)	74	0.22	124.67	10(의정부)	185	0.42	124.67	2.50
3	56(양양)	105	0.32	89.00	56(양양)	261	0.60	89.00	2.48
4	30(김포)	66	0.20	159.40	30(김포)	162	0.37	159.40	2.44
5	21(오산)	61	0.18	120.53	21(오산)	147	0.34	120.53	2.42
6	91(무주)	1	0.00	247.66	91(무주)	3	0.01	247.66	2.41
7	123(구미)	15	0.04	194.67	123(구미)	35	0.08	194.67	2.39
8	22(시흥)	133	0.40	142.49	22(시흥)	314	0.72	142.49	2.37
9	13(광명)	65	0.20	125.36	13(광명)	153	0.35	125.36	2.37
10	12(부천)	162	0.49	133.22	12(부천)	376	0.87	133.22	2.33

- 황성군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 62.98km, 주말 77.16km로 주말이 약 14km 높았음



〈그림 58〉 황성군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 116〉 황성군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

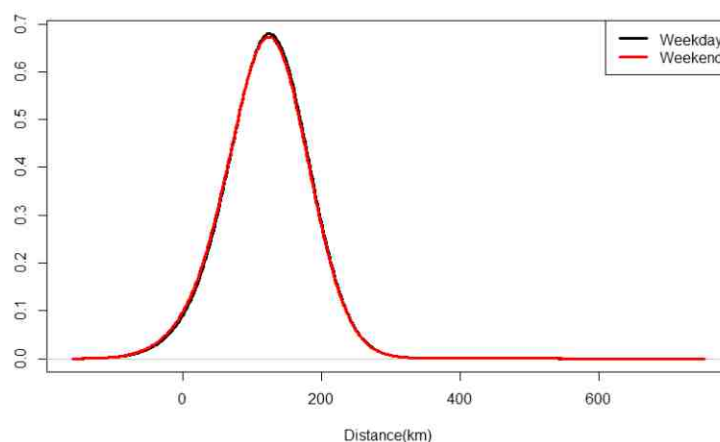
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
황성군	62.98	77.16	14.18

- 횡성군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 강원도 평창군, 동해시, 경기도 양평군, 강원도 원주시, 경기도 남양주시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 117〉 횡성군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	49(평창)	8	2.03	40.60	49(평창)	14	2.80	40.60	1.73
2	42(동해)	3	0.83	127.93	42(동해)	6	1.13	127.93	1.71
3	38(양평)	8	1.94	49.20	38(양평)	11	2.20	49.20	1.42
4	40(원주)	11	2.81	18.30	40(원주)	15	3.03	18.30	1.35
5	20(남양주)	6	1.41	80.10	20(남양주)	7	1.47	80.10	1.31
6	41(강릉)	46	11.49	97.20	41(강릉)	60	12.02	97.20	1.31
7	25(하남)	3	0.72	127.60	25(하남)	4	0.72	127.60	1.25
8	27(파주)	2	0.50	162.80	27(파주)	2	0.49	162.80	1.24
9	17(고양)	11	2.87	145.30	17(고양)	14	2.81	145.30	1.22
10	1(서울)	252	63.01	127.18	1(서울)	307	61.32	127.18	1.22

- 횡성군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 100~125km 구간은 주말이 평일에 비해 다소 높고, 150~175km 구간은 평일이 주말보다 다소 높았으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 120.76km, 주말 119.50km로 평일이 약 1km 높았음



〈그림 59〉 횡성군 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 118〉 횡성군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

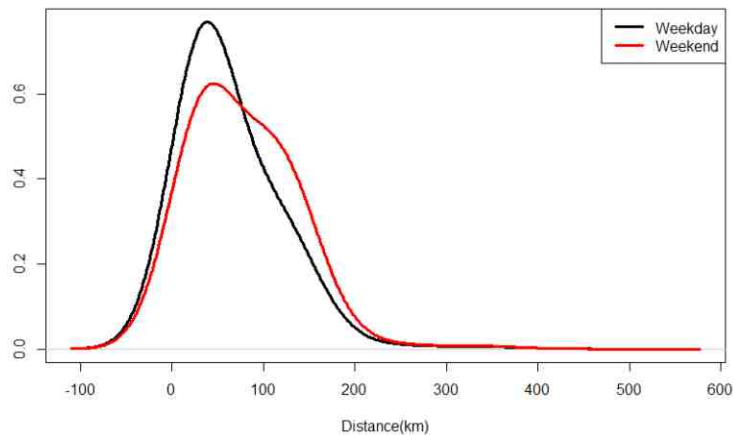
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
횡성군	120.76	119.5	-1.26

- 횡성군에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 청도군, 강원도 양양군, 경기도 오산시, 전라북도 무주군, 경기도 의정부시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 119〉 횡성군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	134(청도)	2	0.01	279.00	134(청도)	5	0.01	279.00	2.64
2	56(양양)	105	0.31	89.00	56(양양)	261	0.59	89.00	2.48
3	21(오산)	61	0.18	120.53	21(오산)	147	0.33	120.53	2.42
4	91(무주)	1	0.00	247.66	91(무주)	3	0.01	247.66	2.41
5	10(의정부)	80	0.24	125.04	10(의정부)	192	0.44	124.86	2.41
6	30(김포)	68	0.20	159.72	30(김포)	164	0.37	159.56	2.40
7	123(구미)	15	0.04	194.67	123(구미)	35	0.08	194.67	2.39
8	22(시흥)	133	0.40	142.09	22(시흥)	315	0.72	142.28	2.37
9	13(광명)	65	0.20	123.87	13(광명)	154	0.35	124.55	2.35
10	79(홍성)	5	0.02	218.26	79(홍성)	12	0.03	218.26	2.32

- 횡성군 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 63.66km, 주말 77.63km로 주말이 약 14km 높았음



〈그림 60〉 횡성군 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 120〉 횡성군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
횡성군	63.66	77.63	13.97

카. 영월군

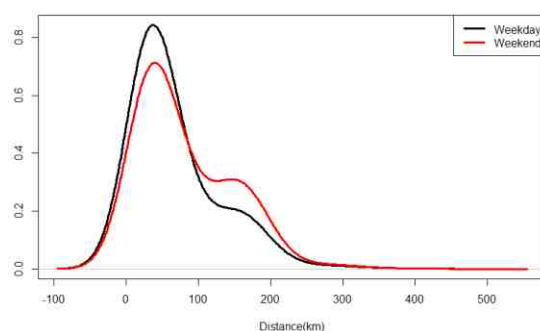
1) 출발지 기준

- 영월군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 오산시, 이천시, 화성시, 시흥시, 경상북도 구미시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 121〉 영월군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	21(오산)	18	0.12	153.64	21(오산)	71	0.31	153.64	3.90
2	28(이천)	80	0.53	115.58	28(이천)	286	1.24	115.58	3.56
3	31(화성)	78	0.51	162.23	31(화성)	254	1.10	162.23	3.25
4	22(시흥)	36	0.24	181.98	22(시흥)	116	0.50	181.98	3.19
5	123(구미)	10	0.06	179.69	123(구미)	29	0.13	179.69	3.04
6	23(군포)	17	0.11	167.56	23(군포)	49	0.21	167.56	2.94
7	32(광주)	90	0.59	123.94	32(광주)	263	1.14	123.94	2.93
8	16(안산)	58	0.38	174.96	16(안산)	169	0.73	174.96	2.92
9	13(광명)	19	0.12	170.20	13(광명)	54	0.24	170.20	2.90
10	68(천안)	45	0.29	144.43	68(천안)	128	0.55	144.43	2.85

- 영월군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 57.56km, 주말 68.15km로 주말이 약 11km 높았음



〈그림 61〉 영월군 출발지 기준 도로통행의 TLF

〈표 122〉 영월군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

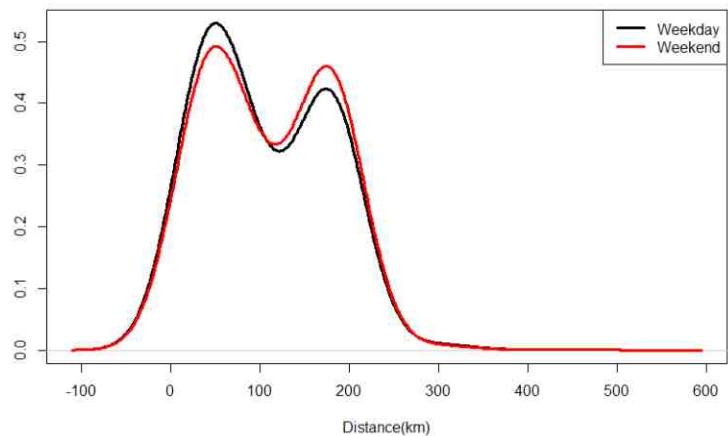
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
영월군	57.56	68.15	10.59

- 영월군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 강원도 삼척시, 태백시, 정선군, 동해시, 경기도 양평군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 123〉 영월군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	45(삼척)	2	0.79	103.00	45(삼척)	4	1.22	103.00	2.19
2	43(태백)	9	3.97	60.70	43(태백)	18	5.51	60.70	1.98
3	50(정선)	15	6.64	35.10	50(정선)	28	8.71	35.10	1.86
4	42(동해)	8	3.49	124.00	42(동해)	14	4.29	124.00	1.75
5	38(양평)	9	3.93	104.70	38(양평)	15	4.64	104.70	1.68
6	17(고양)	6	2.76	200.80	17(고양)	10	3.03	200.80	1.56
7	1(서울)	74	33.07	179.08	1(서울)	115	36.03	179.08	1.55
8	20(남양주)	5	2.04	135.60	20(남양주)	6	1.76	135.60	1.23
9	41(강릉)	1	0.52	202.50	41(강릉)	1	0.44	202.50	1.20
10	59(제천)	59	26.20	34.70	59(제천)	68	21.53	34.70	1.17

- 영월군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75km 이내 구간은 평일이 주말에 비해 다소 높고, 150km 이상 구간은 평일이 주말보다 다소 높았으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 69.07km, 주말 70.82km로 주말이 약 2km 높았음



〈그림 62〉 영월군 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 124〉 영월군 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

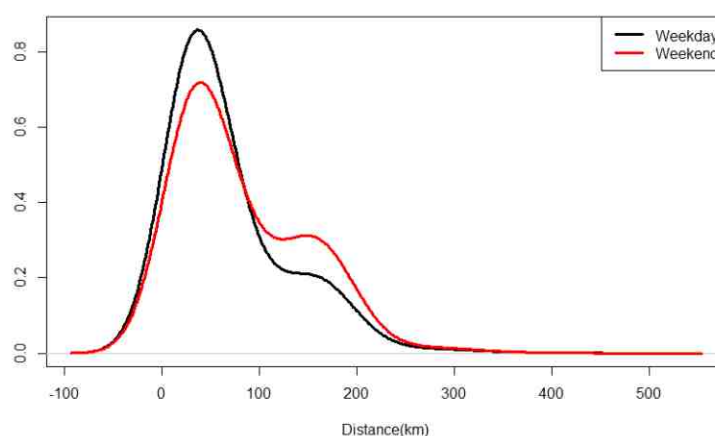
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
영월군	69.07	70.82	1.75

- 영월군에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 오산시, 이천시, 화성시, 시흥시, 군포시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 125〉 영월군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	21(오산)	18	0.12	153.64	21(오산)	71	0.30	153.64	3.90
2	28(이천)	80	0.52	115.58	28(이천)	286	1.22	115.58	3.56
3	31(화성)	78	0.50	162.23	31(화성)	254	1.08	162.23	3.25
4	22(시흥)	36	0.23	181.98	22(시흥)	116	0.49	181.98	3.19
5	23(군포)	17	0.11	167.30	23(군포)	49	0.21	167.41	2.94
6	32(광주)	90	0.58	123.94	32(광주)	263	1.12	123.94	2.93
7	16(안산)	58	0.37	174.96	16(안산)	169	0.72	174.96	2.92
8	13(광명)	19	0.12	170.20	13(광명)	54	0.23	170.20	2.90
9	68(천안)	45	0.29	144.43	68(천안)	128	0.54	144.42	2.85
10	12(부천)	38	0.25	176.90	12(부천)	108	0.46	176.92	2.83

- 영월군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 57.67km, 주말 68.17km로 주말이 약 11km 높았음



〈그림 63〉 영월군 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 126〉 영월군 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
영월군	57.67	68.17	10.5

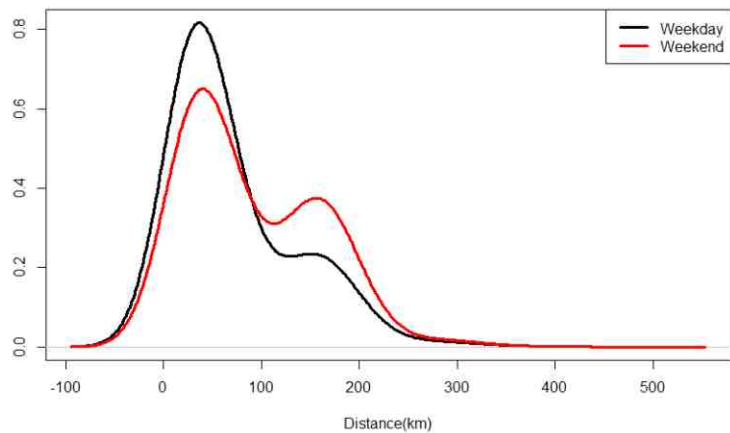
2) 도착지 기준

- 영월군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 진도군, 경상남도 거제시, 경기도 오산시, 경상남도 거창군, 전라남도 장흥군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 127〉 영월군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	117(진도)	0	0.00	449.96	117(진도)	0	0.00	449.96	3.93
2	148(거제)	3	0.01	336.15	148(거제)	9	0.03	336.15	3.46
3	21(오산)	37	0.20	153.41	21(오산)	126	0.45	153.41	3.43
4	158(거창)	1	0.00	249.14	158(거창)	3	0.01	249.14	3.41
5	108(장흥)	0	0.00	394.38	108(장흥)	0	0.00	394.38	3.40
6	13(광명)	28	0.15	170.70	13(광명)	87	0.31	170.70	3.13
7	134(청도)	2	0.01	231.77	134(청도)	7	0.02	231.77	3.12
8	22(시흥)	70	0.38	182.09	22(시흥)	212	0.76	182.09	3.02
9	96(부안)	1	0.00	286.08	96(부안)	2	0.01	286.08	2.97
10	28(이천)	94	0.51	115.93	28(이천)	277	0.99	115.93	2.96

- 영월군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 70.95km, 주말 90.35km로 주말이 약 19km 높았음



〈그림 64〉 영월군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 128〉 영월군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

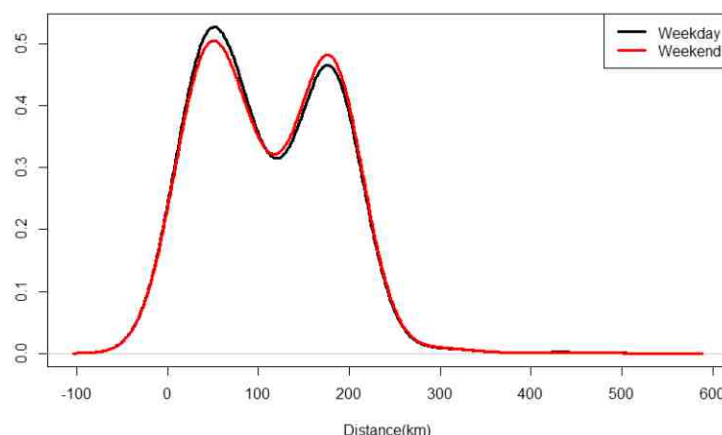
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
영월군	70.95	90.35	19.4

- 영월군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 강원도 동해시, 경기도 고양시, 서울특별시, 강원도 강릉시, 충청북도 제천시 순으로 주말계수가 높았음

《표 129》 영월군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	42(동해)	8	3.44	124.00	42(동해)	15	4.88	124.00	1.87
2	17(고양)	7	2.93	200.80	17(고양)	10	3.03	200.80	1.37
3	1(서울)	84	35.12	179.37	1(서울)	114	36.10	179.37	1.36
4	41(강릉)	1	0.51	202.50	41(강릉)	2	0.52	202.50	1.35
5	59(제천)	53	22.34	34.70	59(제천)	72	22.75	34.70	1.34
6	123(구미)	1	0.51	304.00	123(구미)	2	0.52	304.00	1.34
7	38(양평)	10	4.19	104.70	38(양평)	13	4.13	104.70	1.30
8	40(원주)	34	14.19	72.10	40(원주)	41	13.14	72.10	1.22
9	124(영주)	3	1.46	90.40	124(영주)	4	1.33	90.40	1.20
10	45(삼척)	2	0.94	103.00	45(삼척)	3	0.85	103.00	1.20

- 영월군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75km 이내 구간은 평일이 주말에 비해 다소 높고, 125~150km, 200~225km 구간은 주말이 평일보다 다소 높았으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 108.65km, 주말 110.61km로 주말이 약 2km 높았음



《그림 65》 영월군 도착지 기준 철도통행의 TLF

《표 130》 영월군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

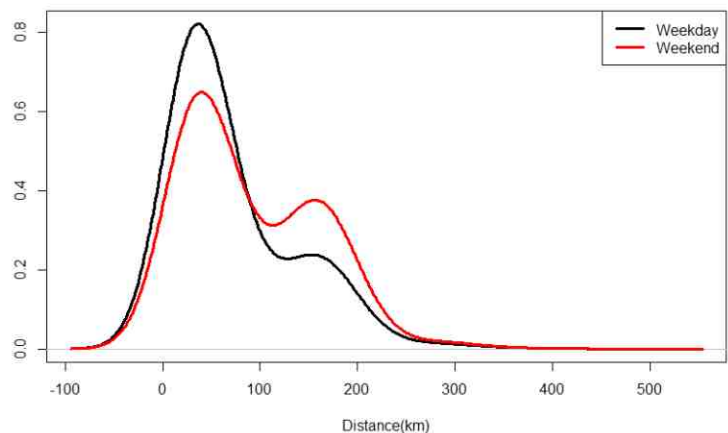
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
영월군	70.95	90.35	19.4

- 영월군에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 진도군, 경상남도 거제시, 경기도 오산시, 경상남도 거창군, 전라남도 장흥군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 131〉 영월군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	117(진도)	0	0.00	449.96	117(진도)	0	0.00	449.96	3.93
2	148(거제)	3	0.01	336.15	148(거제)	9	0.03	336.15	3.46
3	21(오산)	37	0.20	153.41	21(오산)	126	0.45	153.41	3.43
4	158(거창)	1	0.00	249.14	158(거창)	3	0.01	249.14	3.41
5	108(장흥)	0	0.00	394.38	108(장흥)	0	0.00	394.38	3.40
6	13(광명)	28	0.15	170.70	13(광명)	87	0.31	170.70	3.13
7	134(청도)	2	0.01	231.77	134(청도)	7	0.02	231.77	3.12
8	22(시흥)	70	0.38	182.09	22(시흥)	212	0.75	182.09	3.02
9	96(부안)	1	0.00	286.08	96(부안)	2	0.01	286.08	2.97
10	28(이천)	94	0.50	115.93	28(이천)	277	0.98	115.93	2.96

- 영월군 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 71.42km, 주말 90.57km로 주말이 약 19km 높았음



〈그림 66〉 영월군 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 132〉 영월군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
영월군	71.42	90.57	19.15

타. 평창군

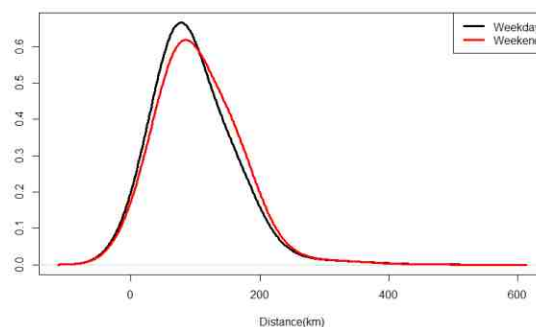
1) 출발지 기준

- 평창군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 오산시, 광주시, 군포시, 이천시, 시흥시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 133〉 평창군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	21(오산)	39	0.20	154.37	21(오산)	118	0.33	154.37	3.02
2	32(광주)	209	1.04	114.83	32(광주)	622	1.72	114.83	2.98
3	23(군포)	38	0.19	160.98	23(군포)	107	0.30	160.98	2.84
4	28(이천)	219	1.09	109.00	28(이천)	619	1.71	109.00	2.83
5	22(시흥)	77	0.38	175.40	22(시흥)	215	0.59	175.40	2.79
6	35(여주)	220	1.10	88.38	35(여주)	599	1.66	88.38	2.73
7	12(부천)	89	0.44	167.83	12(부천)	243	0.67	167.83	2.73
8	31(화성)	167	0.84	155.65	31(화성)	453	1.25	155.65	2.71
9	113(함평)	0	0.00	392.84	113(함평)	1	0.00	392.84	2.71
10	13(광명)	45	0.22	161.09	13(광명)	118	0.33	161.09	2.64

- 평창군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 85.26km, 주말 90.70km로 주말이 약 5km 높았음



〈그림 67〉 평창군 출발지 기준 도로통행의 TLF

〈표 134〉 평창군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

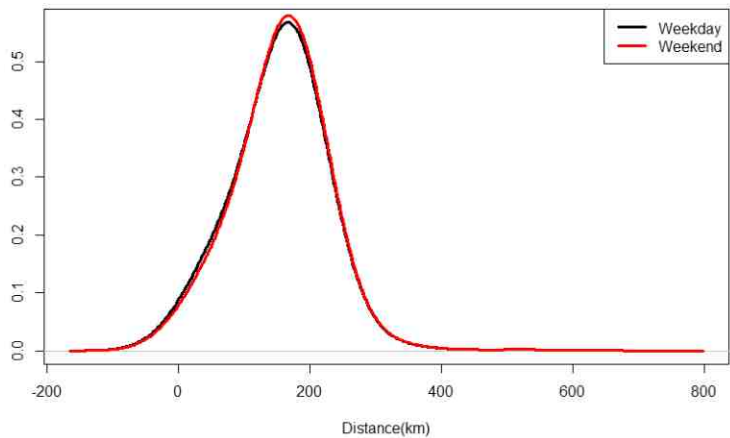
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
평창군	85.26	90.7	5.44

- 평창군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경기도 양평군, 대전광역시, 강원도 횡성군, 경기도 화성시, 용인시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 135〉 평창군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	38(양평)	7	1.24	89.80	38(양평)	13	1.55	89.80	1.95
2	6(대전)	2	0.44	334.16	6(대전)	4	0.49	334.16	1.75
3	47(횡성)	8	1.54	40.60	47(횡성)	14	1.70	40.60	1.73
4	31(화성)	1	0.26	216.50	31(화성)	2	0.28	216.50	1.69
5	26(용인)	4	0.81	214.55	26(용인)	7	0.87	214.55	1.69
6	8(수원)	4	0.83	211.63	8(수원)	7	0.90	211.63	1.68
7	9(성남)	6	1.06	176.73	9(성남)	9	1.12	176.73	1.65
8	23(군포)	2	0.36	197.50	23(군포)	3	0.38	197.50	1.65
9	27(파주)	2	0.42	203.40	27(파주)	4	0.44	203.40	1.65
10	33(양주)	2	0.38	182.70	33(양주)	3	0.40	182.70	1.65

- 평창군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75~100km 구간은 평일이 주말에 비해 다소 높고, 175~200km 구간은 평일이 주말보다 다소 높았으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 101.69km, 주말 106.58km로 주말이 약 5km 높았음



〈그림 68〉 평창군 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 136〉 평창군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

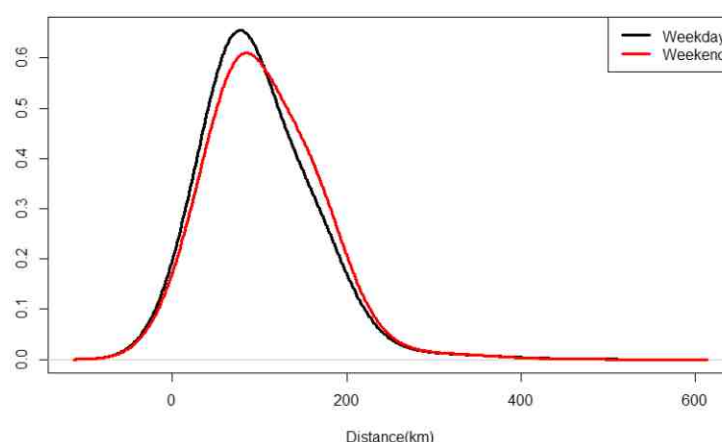
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
평창군	101.69	106.58	4.89

- 평창군에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 오산시, 광주시, 이천시, 시흥시, 군포시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 137〉 평창군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	21(오산)	39	0.19	154.37	21(오산)	118	0.32	154.37	3.02
2	32(광주)	209	1.02	114.57	32(광주)	623	1.68	114.70	2.98
3	28(이천)	219	1.07	108.92	28(이천)	620	1.68	108.96	2.83
4	22(시흥)	77	0.38	174.10	22(시흥)	216	0.58	174.68	2.79
5	23(군포)	39	0.19	162.72	23(군포)	110	0.30	162.01	2.78
6	35(여주)	220	1.07	88.37	35(여주)	599	1.62	88.38	2.73
7	113(함평)	0	0.00	392.84	113(함평)	1	0.00	392.84	2.71
8	31(화성)	169	0.82	156.14	31(화성)	455	1.23	155.96	2.70
9	12(부천)	95	0.46	169.27	12(부천)	252	0.68	168.71	2.66
10	13(광명)	46	0.22	161.67	13(광명)	120	0.32	161.43	2.61

- 평창군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 85.36km, 주말 90.79km로 주말이 약 5km 높았음



〈그림 69〉 평창군 출발지 기준 전체수단통행의 TLF

〈표 138〉 평창군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
평창군	85.36	90.79	5.43

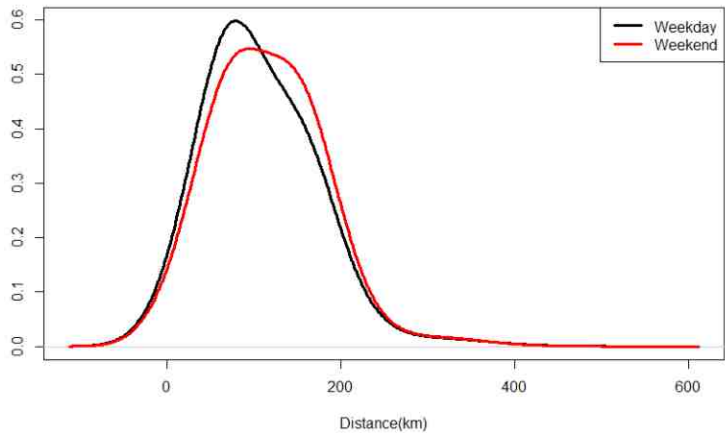
2) 도착지 기준

- 평창군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상남도 합천군, 양산시, 김해시, 남해군, 경기도 오산시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 139〉 평창군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	159(합천)	1	0.00	273.03	159(합천)	4	0.01	273.03	3.49
2	149(양산)	12	0.04	324.68	149(양산)	32	0.07	324.68	2.76
3	146(김해)	14	0.05	307.80	146(김해)	36	0.08	307.80	2.64
4	154(남해)	1	0.00	424.77	154(남해)	1	0.00	424.77	2.58
5	21(오산)	77	0.28	153.27	21(오산)	194	0.41	153.27	2.50
6	12(부천)	185	0.66	168.56	12(부천)	448	0.95	168.56	2.41
7	22(시흥)	156	0.56	175.23	22(시흥)	372	0.79	175.23	2.38
8	31(화성)	358	1.27	154.37	31(화성)	823	1.74	154.37	2.30
9	30(김포)	111	0.40	194.74	30(김포)	250	0.53	194.74	2.25
10	7(울산)	58	0.21	316.01	7(울산)	130	0.27	316.01	2.24

- 평창군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 107.17km, 주말 115.25km로 주말이 약 8km 높았음



〈그림 70〉 평창군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 140〉 평창군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

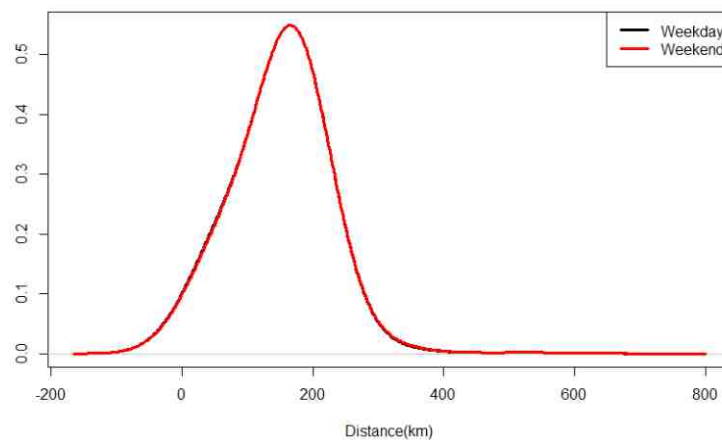
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
평창군	107.17	115.25	8.08

- 평창군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 강원도 동해시, 충청남도 아산시, 대전광역시, 경기도 양평군, 포천시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 141〉 평창군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	42(동해)	8	1.31	87.33	42(동해)	14	1.76	87.33	1.65
2	71(아산)	1	0.16	272.80	71(아산)	2	0.20	272.80	1.51
3	6(대전)	3	0.41	333.96	6(대전)	4	0.49	333.96	1.46
4	38(양평)	10	1.64	89.80	38(양평)	15	1.91	89.80	1.43
5	34(포천)	1	0.16	194.80	34(포천)	1	0.18	194.80	1.38
6	57(청주)	4	0.63	303.75	57(청주)	5	0.70	303.75	1.37
7	20(남양주)	8	1.19	120.70	20(남양주)	10	1.32	120.70	1.37
8	27(파주)	3	0.45	203.40	27(파주)	4	0.50	203.40	1.36
9	17(고양)	17	2.66	185.90	17(고양)	23	2.90	185.90	1.33
10	10(의정부)	7	1.14	170.40	10(의정부)	9	1.20	170.40	1.29

- 평창군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75~100km 구간은 평일이 주말에 비해 다소 높으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 146.77km, 주말 147.64km로 주말이 약 8km 높았음



〈그림 71〉 평창군 도착지 기준 철도통행의 TLF

〈표 142〉 평창군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

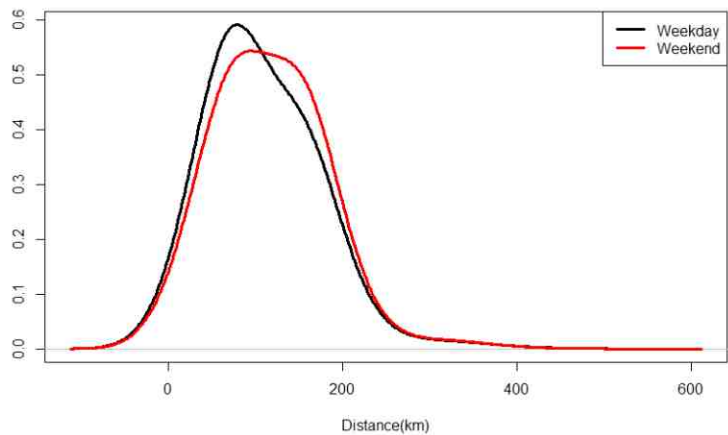
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
평창군	146.77	147.64	0.87

- 평창군에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상남도 합천군, 양산시, 김해시, 남해군, 경기도 오산시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 143〉 평창군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	159(합천)	1	0.00	273.03	159(합천)	4	0.01	273.03	3.49
2	149(양산)	12	0.04	324.66	149(양산)	32	0.07	324.67	2.76
3	146(김해)	14	0.05	307.80	146(김해)	36	0.07	307.80	2.64
4	154(남해)	1	0.00	424.77	154(남해)	1	0.00	424.77	2.58
5	21(오산)	77	0.27	153.26	21(오산)	194	0.40	153.26	2.50
6	22(시흥)	157	0.55	174.51	22(시흥)	373	0.78	174.89	2.37
7	12(부천)	192	0.67	169.35	12(부천)	456	0.95	168.96	2.37
8	31(화성)	360	1.25	154.65	31(화성)	825	1.71	154.52	2.29
9	7(울산)	58	0.20	314.84	7(울산)	130	0.27	315.12	2.24
10	30(김포)	114	0.40	195.14	30(김포)	254	0.53	194.96	2.23

- 평창군 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 108.00km, 주말 115.75km로 주말이 약 8km 높았음



〈그림 72〉 평창군 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 144〉 평창군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
평창군	108.00	115.75	7.75

파. 정선군

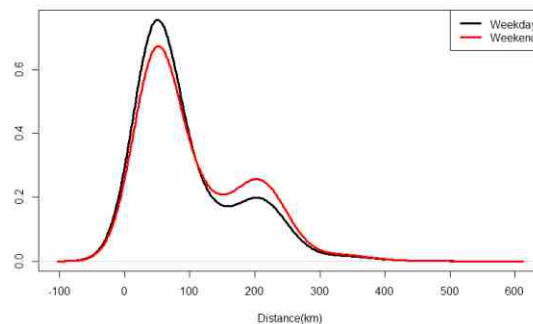
1) 출발지 기준

- 정선군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 영암군, 경기도 이천시, 경상남도 창원시, 경기도 여주시, 평택시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 145〉 정선군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	111(영암)	0	0.00	426.11	111(영암)	1	0.00	426.11	2.81
2	28(이천)	74	0.52	161.59	28(이천)	203	0.94	161.59	2.73
3	142(창원)	13	0.09	328.50	142(창원)	35	0.16	328.50	2.64
4	35(여주)	72	0.50	140.97	35(여주)	187	0.87	140.97	2.61
5	14(평택)	49	0.35	195.84	14(평택)	128	0.59	195.84	2.59
6	21(오산)	22	0.16	202.40	21(오산)	57	0.27	202.40	2.59
7	31(화성)	74	0.52	208.24	31(화성)	182	0.84	208.24	2.47
8	29(안성)	36	0.25	175.88	29(안성)	87	0.40	175.88	2.42
9	100(나주)	1	0.01	407.47	100(나주)	2	0.01	407.47	2.40
10	22(시흥)	35	0.25	227.99	22(시흥)	85	0.39	227.99	2.40

- 정선군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 78.74km, 주말 87.81km로 주말이 약 9km 높았음



〈그림 73〉 정선군 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 146〉 정선군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

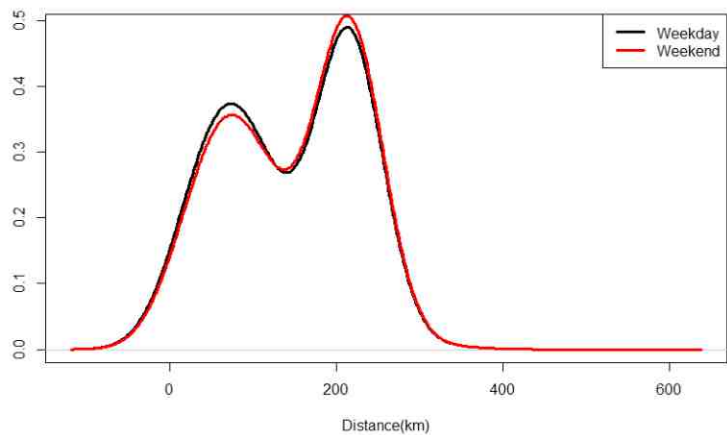
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
정선군	78.74	87.81	9.07

- 정선군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경기도 양평군, 강원도 삼척시, 인천광역시, 서울특별시, 경기도 고양시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 147〉 정선군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	38(양평)	13	3.65	139.80	38(양평)	28	6.00	139.80	2.11
2	45(삼척)	4	1.09	29.89	45(삼척)	6	1.32	29.89	1.55
3	4(인천)	2	0.49	248.32	4(인천)	3	0.53	248.32	1.39
4	1(서울)	157	42.65	214.18	1(서울)	210	44.24	214.18	1.33
5	17(고양)	12	3.25	235.90	17(고양)	16	3.37	235.90	1.33
6	42(동해)	22	6.08	88.90	42(동해)	30	6.26	88.90	1.32
7	59(제천)	60	16.28	69.80	59(제천)	76	16.04	69.80	1.27
8	123(구미)	1	0.37	339.10	123(구미)	2	0.36	339.10	1.26
9	48(영월)	19	5.03	35.10	48(영월)	22	4.69	35.10	1.20
10	41(강릉)	2	0.46	134.00	41(강릉)	2	0.41	134.00	1.16

- 정선군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 150km 이내 구간은 대체로 평일이 주말에 비해 다소 높고, 150km 이상 대체로 구간은 주말이 평일보다 다소 높았으며, 250km 이상 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 88.48km, 주말 90.51km로 주말이 약 2km 높았음



〈그림 74〉 정선군 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 148〉 정선군 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

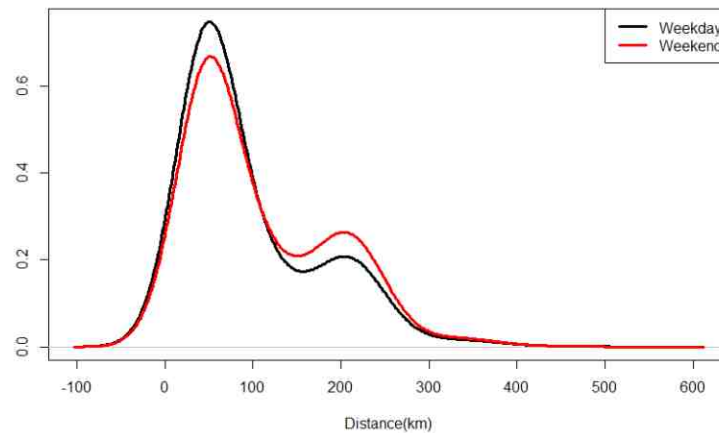
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
정선군	88.48	90.51	2.03

- 정선군에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 전라남도 영암군, 경기도 이천시, 경상남도 창원시, 경기도 여주시, 평택시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 149〉 정선군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	111(영암)	0	0.00	426.11	111(영암)	1	0.00	426.11	2.81
2	28(이천)	74	0.51	161.57	28(이천)	203	0.92	161.58	2.73
3	142(창원)	13	0.09	328.50	142(창원)	35	0.16	328.50	2.64
4	35(여주)	72	0.49	140.22	35(여주)	188	0.85	140.34	2.61
5	14(평택)	49	0.34	195.76	14(평택)	128	0.58	195.37	2.60
6	21(오산)	22	0.15	202.40	21(오산)	57	0.26	202.40	2.59
7	31(화성)	74	0.51	207.78	31(화성)	182	0.83	207.98	2.47
8	29(안성)	36	0.25	175.88	29(안성)	87	0.39	175.88	2.42
9	100(나주)	1	0.01	407.47	100(나주)	2	0.01	407.47	2.40
10	22(시흥)	35	0.24	227.72	22(시흥)	85	0.38	227.84	2.40

- 정선군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 78.88km, 주말 87.82km로 주말이 약 9km 높았음



〈그림 75〉 정선군 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 150〉 정선군 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
정선군	78.88	87.82	8.94

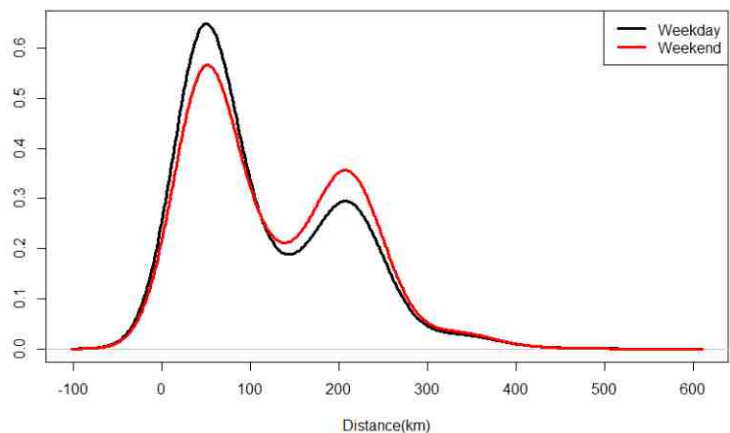
2) 도착지 기준

- 정선군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상남도 남해군, 경기도 오산시, 화성시, 경상남도 함양군, 경기도 시흥시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 151〉 정선군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	154(남해)	1	0.00	404.14	154(남해)	2	0.01	404.14	2.51
2	21(오산)	41	0.20	205.82	21(오산)	92	0.32	205.82	2.24
3	31(화성)	166	0.81	206.92	31(화성)	342	1.18	206.92	2.06
4	157(함양)	1	0.00	324.03	157(함양)	2	0.01	324.03	2.04
5	22(시흥)	87	0.43	227.78	22(시흥)	177	0.61	227.78	2.03
6	13(광명)	42	0.20	213.25	13(광명)	85	0.29	213.25	2.03
7	142(창원)	42	0.20	328.00	142(창원)	85	0.29	328.00	2.02
8	158(거창)	2	0.01	297.95	158(거창)	4	0.01	297.95	2.01
9	29(안성)	66	0.32	176.05	29(안성)	132	0.45	176.05	2.00
10	162(세종)	49	0.24	203.89	162(세종)	97	0.34	203.89	1.98

- 정선군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 112.52km, 주말 124.24km로 주말이 약 12km 높았음



〈그림 76〉 정선군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 152〉 정선군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

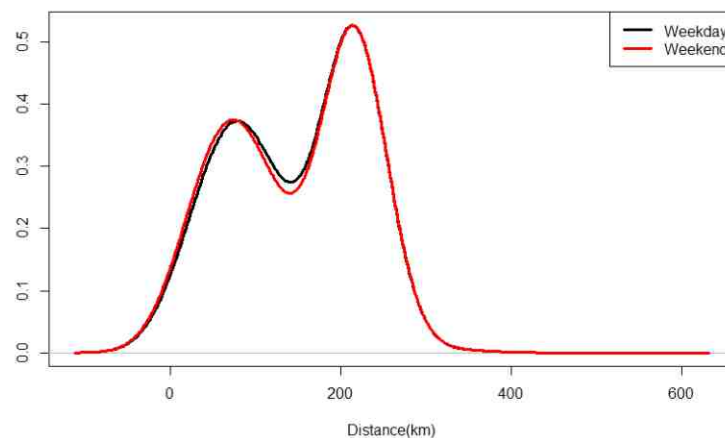
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
정선군	112.52	124.24	11.72

- 정선군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 강원도 영월군, 삼척시, 동해시, 경기도 고양시, 경상북도 구미시 순으로 주말 계수가 높았음

〈표 153〉 정선군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	48(영월)	15	3.77	35.10	48(영월)	28	6.08	35.10	1.86
2	45(삼척)	4	1.07	29.89	45(삼척)	5	1.14	29.89	1.23
3	42(동해)	25	6.38	88.90	42(동해)	30	6.56	88.90	1.19
4	17(고양)	13	3.37	235.90	17(고양)	16	3.41	235.90	1.17
5	123(구미)	1	0.37	339.10	123(구미)	2	0.37	339.10	1.17
6	59(제천)	64	16.39	69.80	59(제천)	76	16.58	69.80	1.17
7	4(인천)	2	0.50	248.32	4(인천)	2	0.51	248.32	1.16
8	1(서울)	173	43.84	214.47	1(서울)	200	43.97	214.47	1.16
9	41(강릉)	2	0.46	134.00	41(강릉)	2	0.43	134.00	1.09
10	43(태백)	27	6.75	25.60	43(태백)	28	6.16	25.60	1.06

- 정선군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 150km 이내 구간은 대체로 평일이 주말에 비해 다소 높으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 147.19km, 주말 145.66km로 평일이 약 2km 높았음



〈그림 77〉 정선군 도착지 기준 철도통행의 TLF

〈표 154〉 정선군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

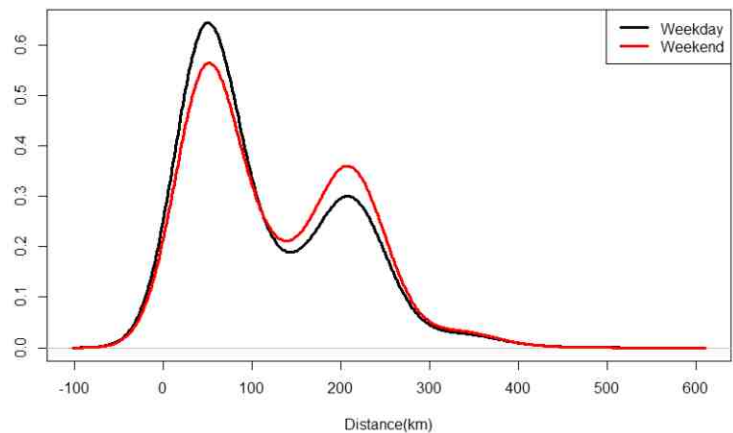
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
정선군	147.19	145.66	-1.53

- 정선군에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상남도 남해군, 경기도 오산시, 화성시, 경상남도 함양군, 경기도 시흥시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 155〉 정선군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	154(남해)	1	0.00	404.14	154(남해)	2	0.01	404.14	2.51
2	21(오산)	41	0.20	205.82	21(오산)	92	0.31	205.82	2.24
3	31(화성)	166	0.79	206.70	31(화성)	342	1.16	206.79	2.06
4	157(함양)	1	0.00	324.03	157(함양)	2	0.01	324.03	2.04
5	22(시흥)	87	0.42	227.66	22(시흥)	177	0.60	227.72	2.03
6	13(광명)	42	0.20	212.77	13(광명)	85	0.29	212.99	2.03
7	142(창원)	42	0.20	328.00	142(창원)	85	0.29	328.00	2.02
8	158(거창)	2	0.01	297.95	158(거창)	4	0.01	297.95	2.01
9	29(안성)	66	0.31	176.05	29(안성)	132	0.45	176.05	2.00
10	162(세종)	49	0.23	203.80	162(세종)	97	0.33	203.84	1.98

- 정선군 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 113.14km, 주말 124.54km로 주말이 약 11km 높았음



〈그림 78〉 정선군 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 156〉 정선군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
정선군	113.14	124.54	11.4

하. 철원군(철도통행 없음)

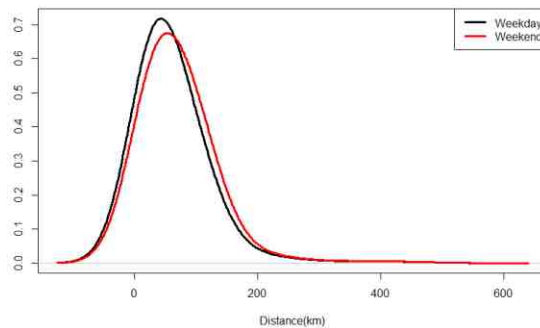
1) 출발지 기준

- 철원군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 강원도 영양군, 충청남도 청양군, 전라남도 완도군, 경상북도 김천시, 경기도 광명시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 157〉 철원군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	132(영양)	0	0.00	334.86	132(영양)	1	0.01	334.86	10.37
2	78(청양)	0	0.00	242.22	78(청양)	2	0.01	242.22	3.95
3	116(완도)	0	0.00	514.43	116(완도)	1	0.00	514.43	3.34
4	121(김천)	1	0.01	302.21	121(김천)	5	0.02	302.21	3.25
5	13(광명)	20	0.15	107.63	13(광명)	61	0.28	107.63	3.07
6	12(부천)	64	0.48	112.55	12(부천)	194	0.89	112.55	3.01
7	27(파주)	168	1.26	76.05	27(파주)	492	2.26	76.05	2.93
8	24(의왕)	18	0.13	120.85	24(의왕)	52	0.24	120.85	2.93
9	22(시흥)	35	0.26	129.16	22(시흥)	100	0.46	129.16	2.89
10	11(안양)	32	0.24	116.73	11(안양)	92	0.43	116.73	2.88

- 철원군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 51.05km, 주말 58.00km로 주말이 약 7km 높았음



〈그림 79〉 철원군 출발지 기준 도로통행의 TLF

〈표 158〉 철원군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
철원군	51.05	58.00	6.95

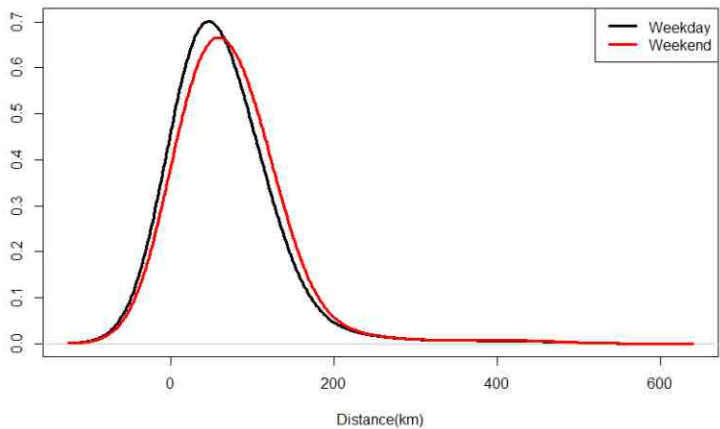
2) 도착지 기준

- 철원군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상남도 의령군, 고성군, 강원도 영양군, 경기도 부천시, 경상북도 청송군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 159〉 철원군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	150(의령)	0	0.00	396.98	150(의령)	1	0.00	396.98	5.61
2	153(고성)	0	0.00	420.93	153(고성)	1	0.00	420.93	5.03
3	132(영양)	0	0.00	334.86	132(영양)	1	0.00	334.86	3.36
4	12(부천)	78	0.58	112.80	12(부천)	249	1.09	112.80	3.20
5	131(청송)	0	0.00	353.13	131(청송)	1	0.00	353.13	3.20
6	77(서천)	1	0.01	282.29	77(서천)	3	0.01	282.29	3.11
7	22(시흥)	40	0.30	130.35	22(시흥)	120	0.53	130.35	2.99
8	156(산청)	1	0.00	371.85	156(산청)	1	0.01	371.85	2.98
9	4(인천)	260	1.93	125.19	4(인천)	773	3.39	125.19	2.97
10	13(광명)	27	0.20	108.21	13(광명)	77	0.34	108.21	2.89

- 철원군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 63.86km, 주말 72.67km로 주말이 약 9km 높았음



〈그림 80〉 철원군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 160〉 철원군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
철원군	63.86	72.67	8.81

거. 화천군

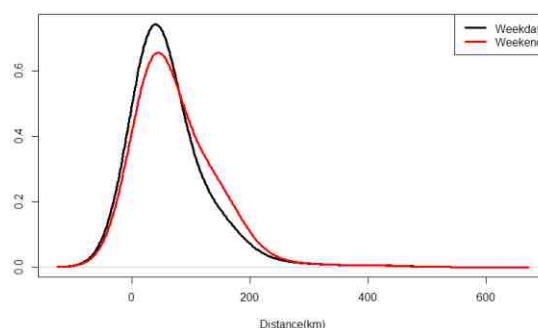
1) 출발지 기준

- 화천군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 충청북도 영동군, 경기도 김포시, 파주시, 강원도 영양군, 경기도 양주시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 161〉 화천군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	62(영동)	0	0.01	312.25	62(영동)	1	0.01	312.25	3.29
2	30(김포)	12	0.16	167.59	30(김포)	36	0.36	167.59	2.92
3	27(파주)	27	0.34	120.11	27(파주)	74	0.75	120.11	2.74
4	132(영양)	0	0.00	273.06	132(영양)	0	0.00	273.06	2.55
5	33(양주)	33	0.42	101.36	33(양주)	84	0.84	101.36	2.54
6	19(구리)	18	0.23	115.35	19(구리)	45	0.45	115.35	2.49
7	17(고양)	43	0.55	159.57	17(고양)	107	1.07	159.57	2.47
8	140(울진)	1	0.02	298.49	140(울진)	4	0.04	298.49	2.47
9	10(의정부)	61	0.78	132.70	10(의정부)	151	1.52	132.70	2.46
10	15(동두천)	17	0.22	98.73	15(동두천)	42	0.42	98.73	2.44

- 화천군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 53.56km, 주말 62.05km로 주말이 약 8km 높았음



〈그림 81〉 화천군 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 162〉 화천군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

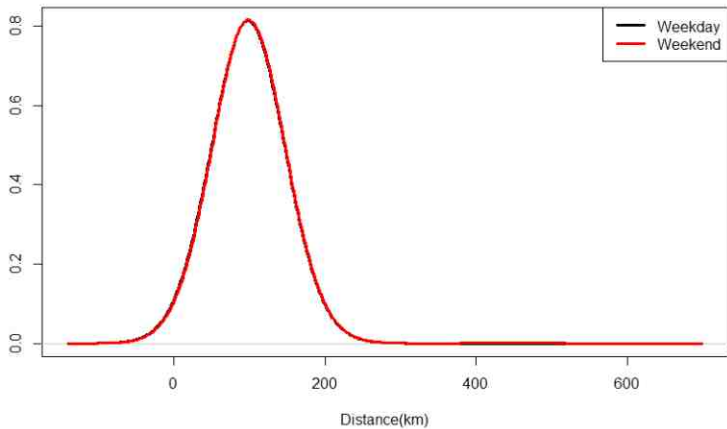
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
화천군	53.56	62.05	8.49

- 화천군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경기도 구리시, 평택시, 고양시, 서울특별시, 경기도 가평군, 남양주시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 163〉 화천군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	19(구리)	2	2.15	94.80	19(구리)	5	2.35	94.80	2.10
2	14(평택)	3	2.16	169.80	14(평택)	5	2.36	169.80	2.10
3	17(고양)	8	6.85	120.37	17(고양)	16	7.10	120.37	1.99
4	1(서울)	97	83.54	97.81	1(서울)	187	84.23	97.81	1.94
5	37(가평)	1	0.96	36.00	37(가평)	2	0.95	36.00	1.90
6	20(남양주)	5	4.33	55.70	20(남양주)	7	3.00	55.70	1.33
7									
8									
9									
10									

- 화천군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75~100km 구간은 대체로 평일이 주말에 비해 다소 높고, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 101.56km, 주말 106.57km로 주말이 약 5km 높았음



〈그림 82〉 화천군 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 164〉 화천군 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

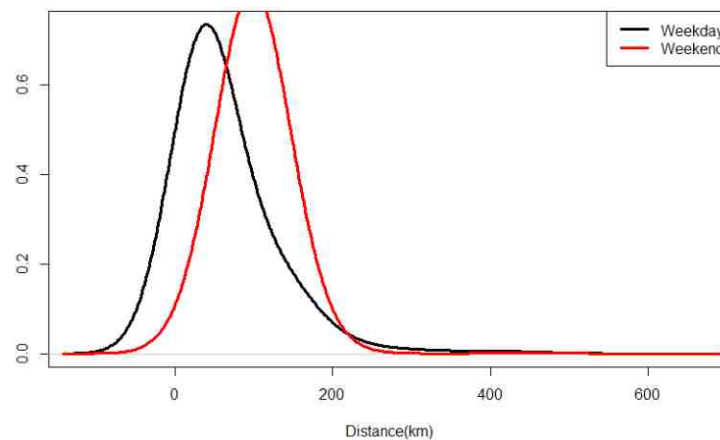
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
화천군	101.56	106.57	5.01

- 화천군에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 충청북도 영동군, 경기도 김포시, 파주시, 경상북도 영양군, 경기도 양주시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 165〉 화천군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	62(영동)	0	0.01	312.25	62(영동)	1	0.01	312.25	3.29
2	30(김포)	12	0.15	167.59	30(김포)	36	0.35	167.59	2.92
3	27(파주)	27	0.34	120.11	27(파주)	74	0.73	120.11	2.74
4	132(영양)	0	0.00	273.06	132(영양)	0	0.00	273.06	2.55
5	33(양주)	33	0.41	101.36	33(양주)	84	0.83	101.36	2.54
6	140(울진)	1	0.02	298.49	140(울진)	4	0.04	298.49	2.47
7	10(의정부)	61	0.77	132.52	10(의정부)	151	1.48	132.56	2.46
8	15(동두천)	17	0.21	98.73	15(동두천)	42	0.41	98.73	2.44
9	19(구리)	21	0.26	112.85	19(구리)	50	0.49	113.20	2.44
10	17(고양)	51	0.64	153.48	17(고양)	122	1.21	154.51	2.40

- 화천군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 53.68km, 주말 62.23km로 주말이 약 9km 높았음



〈그림 83〉 화천군 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 166〉 화천군 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
화천군	53.68	62.23	8.55

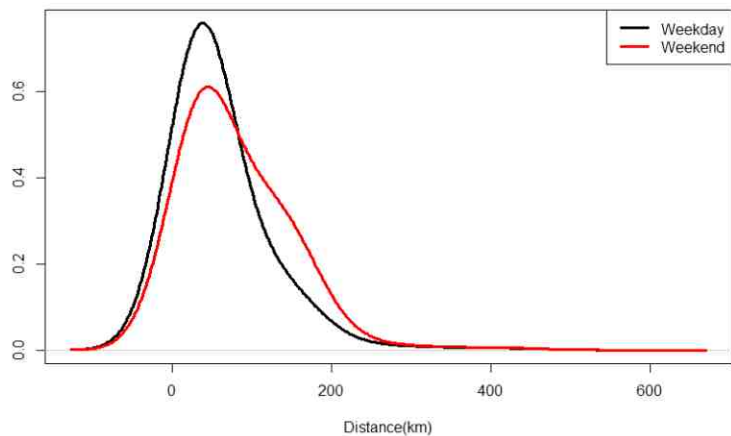
2) 도착지 기준

- 화천군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 영양군, 영덕군, 경기도 김포시, 전라북도 임실군, 전라남도 진도군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 167〉 화천군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	132(영양)	0	0.00	272.02	132(영양)	1	0.00	272.02	7.53
2	133(영덕)	0	0.00	322.71	133(영덕)	1	0.01	322.71	3.25
3	30(김포)	19	0.19	166.93	30(김포)	59	0.52	166.93	3.12
4	93(임실)	0	0.00	357.69	93(임실)	1	0.00	357.69	3.01
5	117(진도)	0	0.00	513.95	117(진도)	0	0.00	513.95	3.01
6	12(부천)	36	0.35	154.10	12(부천)	104	0.90	154.10	2.93
7	19(구리)	24	0.24	115.47	19(구리)	69	0.60	115.47	2.91
8	27(파주)	34	0.34	119.77	27(파주)	98	0.85	119.77	2.88
9	22(시흥)	20	0.20	173.89	22(시흥)	55	0.47	173.89	2.72
10	111(영암)	0	0.00	447.12	111(영암)	0	0.00	447.12	2.71

- 화천군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 60.74km, 주말 80.44km로 주말이 약 20km 높았음



〈그림 84〉 화천군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 168〉 화천군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

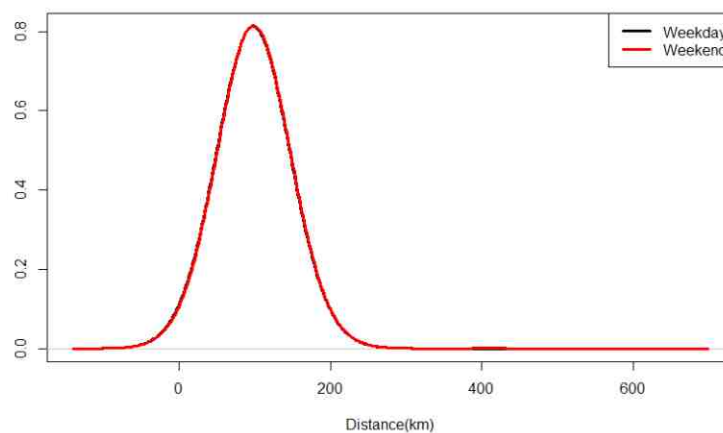
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
화천군	60.74	80.44	19.70

- 화천군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 구리시, 평택시, 고양시, 서울특별시, 경기도 남양주시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 169〉 화천군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	19(구리)	3	2.21	94.80	19(구리)	5	2.37	94.80	1.91
2	14(평택)	3	2.22	169.80	14(평택)	5	2.38	169.80	1.90
3	17(고양)	8	6.93	119.70	17(고양)	16	7.18	119.70	1.84
4	1(서울)	102	83.82	97.51	1(서울)	182	83.78	97.51	1.77
5	20(남양주)	6	4.82	55.70	20(남양주)	7	3.35	55.70	1.23
6									
7									
8									
9									
10									

- 화천군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75~100km 구간은 평일이 주말에 비해 다소 높으며, 나머지 구간은 대부분 평일과 주말 간 차이가 없었음
- 평균통행거리는 평일 98.58km, 주말 98.78km로 주말이 약 1km 높았음



〈그림 85〉 화천군 도착지 기준 철도통행의 TLF

〈표 170〉 화천군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

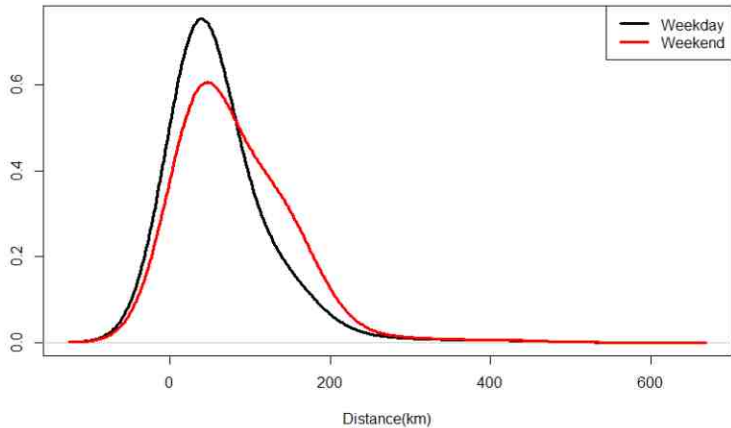
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
화천군	98.58	98.78	0.20

- 화천군에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 영양군, 영덕군, 경기도 김포시, 전라북도 임실군, 전라남도 진도군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 171〉 화천군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	132(영양)	0	0.00	272.02	132(영양)	1	0.00	272.02	7.53
2	133(영덕)	0	0.00	322.71	133(영덕)	1	0.01	322.71	3.25
3	30(김포)	19	0.19	166.93	30(김포)	59	0.51	166.93	3.12
4	93(임실)	0	0.00	357.69	93(임실)	1	0.00	357.69	3.01
5	117(진도)	0	0.00	513.95	117(진도)	0	0.00	513.95	3.01
6	12(부천)	36	0.35	154.10	12(부천)	104	0.89	154.10	2.93
7	27(파주)	34	0.34	119.77	27(파주)	98	0.84	119.77	2.88
8	19(구리)	27	0.26	113.37	19(구리)	74	0.63	114.04	2.81
9	22(시흥)	20	0.20	173.89	22(시흥)	55	0.46	173.89	2.72
10	111(영암)	0	0.00	447.12	111(영암)	0	0.00	447.12	2.71

- 화천군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 61.19km, 주말 80.78km로 주말이 약 20km 높았음



〈그림 86〉 화천군 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 172〉 화천군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
화천군	61.19	80.78	19.59

너. 양구군(철도통행 X)

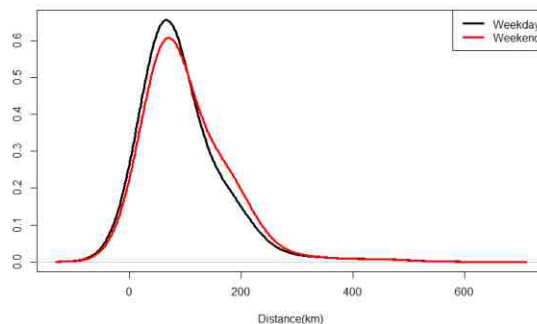
1) 출발지 기준

- 양구군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 충청남도 청양군, 경상남도 하동군, 충청북도 영동군, 보은군, 경기도 시흥시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 173〉 양구군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	78(청양)	0	0.00	310.05	78(청양)	0	0.01	310.05	5.15
2	155(하동)	0	0.00	460.86	155(하동)	0	0.00	460.86	3.91
3	62(영동)	0	0.01	347.40	62(영동)	1	0.02	347.40	3.80
4	60(보은)	0	0.01	297.79	60(보은)	2	0.02	297.79	3.58
5	22(시흥)	7	0.13	201.08	22(시흥)	21	0.30	201.08	3.06
6	71(아산)	3	0.06	251.13	71(아산)	8	0.11	251.13	2.62
7	108(장흥)	0	0.00	500.92	108(장흥)	0	0.00	500.92	2.61
8	21(오산)	3	0.06	203.13	21(오산)	8	0.12	203.13	2.58
9	33(양주)	9	0.18	139.08	33(양주)	24	0.34	139.08	2.57
10	38(양평)	17	0.33	127.53	38(양평)	43	0.62	127.53	2.57

- 양구군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 81.94km, 주말 89.18km로 주말이 약 7km 높았음



〈그림 87〉 양구군 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 174〉 양구군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
양구군	81.94	89.18	7.24

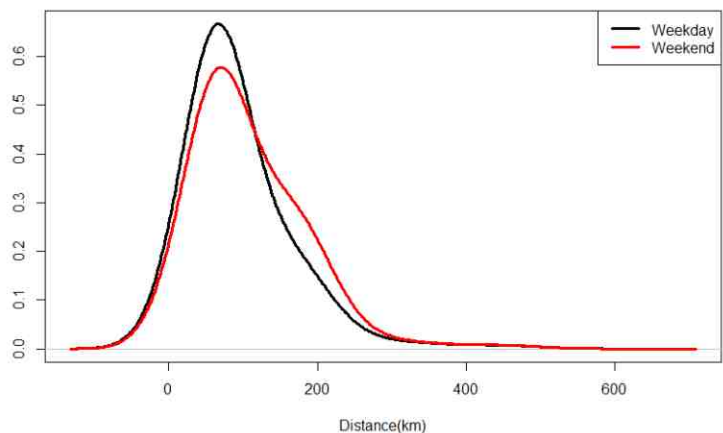
2) 도착지 기준

- 양구군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상남도 함양군, 전라남도 진도군, 전라북도 순창군, 전라남도 광양시, 구례군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 175〉 양구군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	157(함양)	0	0.00	411.33	157(함양)	0	0.00	411.33	6.50
2	117(진도)	0	0.00	547.23	117(진도)	0	0.00	547.23	6.13
3	94(순창)	0	0.00	413.13	94(순창)	0	0.01	413.13	3.05
4	101(광양)	0	0.00	474.10	101(광양)	1	0.01	474.10	2.93
5	104(구례)	0	0.00	421.48	104(구례)	0	0.00	421.48	2.89
6	15(동두천)	5	0.07	131.99	15(동두천)	12	0.16	131.99	2.62
7	13(광명)	7	0.12	180.66	13(광명)	18	0.24	180.66	2.42
8	22(시흥)	12	0.20	207.17	22(시흥)	29	0.39	207.17	2.39
9	10(의정부)	22	0.36	165.71	10(의정부)	53	0.70	165.71	2.37
10	33(양주)	12	0.20	139.18	33(양주)	29	0.38	139.18	2.34

- 양구군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 94.29km, 주말 107.40km로 주말이 약 13km 높았음



〈그림 88〉 양구군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 176〉 양구군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
양구군	94.29	107.40	13.11

다. 인제군

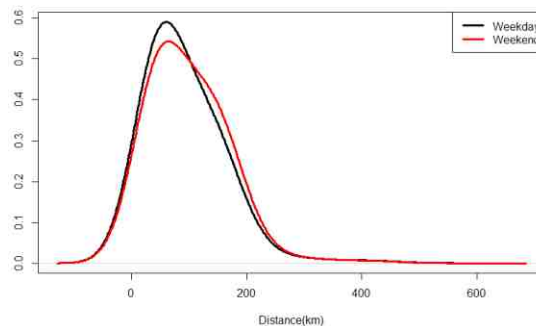
1) 출발지 기준

- 인제군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경상북도 고령군, 경기도 오산시, 광주시, 양평군, 시흥시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 177〉 인제군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	135(고령)	0	0.00	326.41	135(고령)	1	0.00	326.41	3.23
2	21(오산)	15	0.12	181.38	21(오산)	43	0.18	181.38	2.89
3	32(광주)	57	0.45	146.20	32(광주)	163	0.69	146.20	2.86
4	38(양평)	119	0.93	91.22	38(양평)	340	1.44	91.22	2.86
5	22(시흥)	35	0.28	179.33	22(시흥)	100	0.42	179.33	2.84
6	16(안산)	44	0.35	177.41	16(안산)	124	0.53	177.41	2.80
7	13(광명)	23	0.18	159.59	13(광명)	65	0.28	159.59	2.79
8	12(부천)	56	0.44	166.34	12(부천)	155	0.65	166.34	2.75
9	154(남해)	0	0.00	468.52	154(남해)	1	0.00	468.52	2.75
10	31(화성)	61	0.48	178.09	31(화성)	166	0.70	178.09	2.73

- 인제군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 78.84km, 주말 83.55km로 주말이 약 5km 높았음



〈그림 89〉 인제군 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 178〉 인제군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

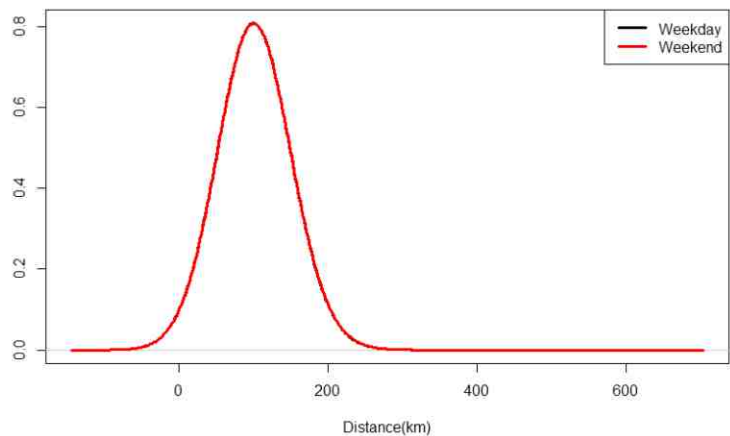
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
인제군	78.84	83.55	4.71

- 인제군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 서울특별시의 주말계수가 높았음

〈표 179〉 인제군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	1(서울)	12	100.00	97.81	1(서울)	24	92.22	97.81	1.94
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

- 인제군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75~100km 구간은 평일이 주말에 비해 다소 높고, 100~125km 구간은 주말이 평일에 비해 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 97.81km, 주말 120.37km로 주말이 약 23km 높았음



〈그림 90〉 인제군 출발지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 180〉 인제군 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

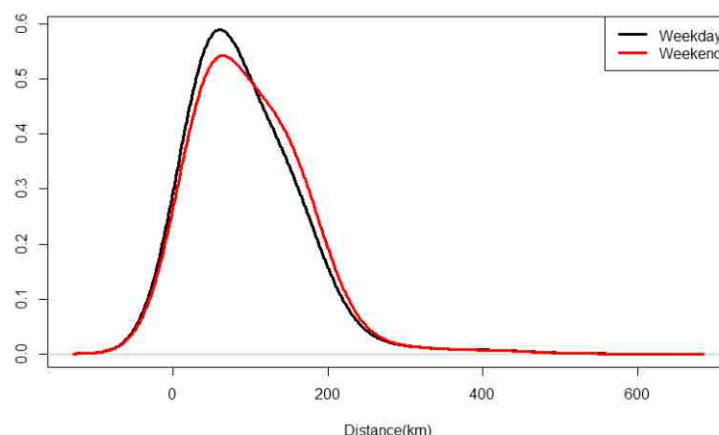
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
인제군	97.81	120.37	22.56

- 인제군에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 고령군, 경기도 오산시, 광주시, 양평군, 시흥시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 181〉 인제군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	135(고령)	0	0.00	326.41	135(고령)	1	0.00	326.41	3.23
2	21(오산)	15	0.12	181.38	21(오산)	43	0.18	181.38	2.89
3	32(광주)	57	0.45	146.20	32(광주)	163	0.69	146.20	2.86
4	38(양평)	119	0.93	91.22	38(양평)	340	1.44	91.22	2.86
5	22(시흥)	35	0.28	179.33	22(시흥)	100	0.42	179.33	2.84
6	16(안산)	44	0.35	177.41	16(안산)	124	0.52	177.41	2.80
7	13(광명)	23	0.18	159.59	13(광명)	65	0.28	159.59	2.79
8	12(부천)	56	0.44	166.34	12(부천)	155	0.65	166.34	2.75
9	154(남해)	0	0.00	468.52	154(남해)	1	0.00	468.52	2.75
10	31(화성)	61	0.48	178.09	31(화성)	166	0.70	178.09	2.73

- 인제군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 78.83km, 주말 83.55km로 주말이 약 5km 높았음



〈그림 91〉 인제군 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 182〉 인제군 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
인제군	78.83	83.55	4.72

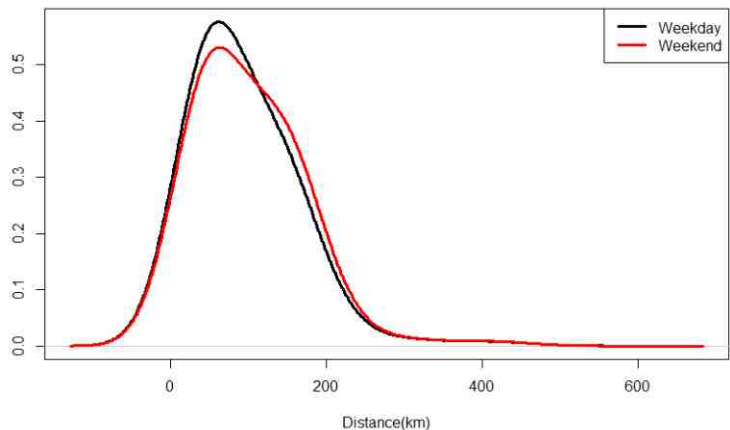
2) 도착지 기준

- 인제군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 의령군, 전라남도 나주시, 곡성군, 경기도 오산시, 경상북도 고령군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 183〉 인제군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	150(의령)	0	0.00	387.56	150(의령)	0	0.00	387.56	3.65
2	100(나주)	1	0.01	441.18	100(나주)	3	0.01	441.18	3.19
3	103(곡성)	0	0.00	409.92	103(곡성)	1	0.00	409.92	3.15
4	21(오산)	18	0.13	181.18	21(오산)	55	0.21	181.18	3.04
5	135(고령)	1	0.00	326.87	135(고령)	2	0.01	326.87	3.00
6	109(강진)	0	0.00	507.75	109(강진)	1	0.00	507.75	2.94
7	121(김천)	2	0.02	288.59	121(김천)	7	0.03	288.59	2.81
8	64(진천)	8	0.05	194.95	64(진천)	21	0.08	194.95	2.80
9	151(함안)	1	0.01	395.13	151(함안)	3	0.01	395.13	2.75
10	12(부천)	71	0.50	166.54	12(부천)	192	0.74	166.54	2.71

- 인제군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 94.85km, 주말 100.59km로 주말이 약 6km 높았음



〈그림 92〉 인제군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 184〉 인제군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

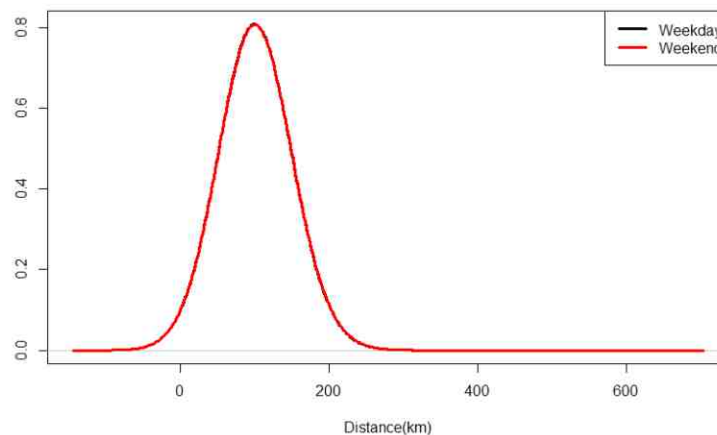
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
인제군	94.85	100.59	5.74

- 인제군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경기도 고양시, 서울특별시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 185〉 인제군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	17(고양)	1	7.64	119.70	17(고양)	2	7.90	119.70	1.84
2	1(서울)	13	92.36	97.51	1(서울)	23	92.10	97.51	1.77
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

- 인제군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 모든 구간에서 평일과 주말에 차이가 크지 않았음
- 평균통행거리는 평일 99.21km, 주말 99.27km로 유사한 것으로 나타남



〈그림 93〉 인제군 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 186〉 인제군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

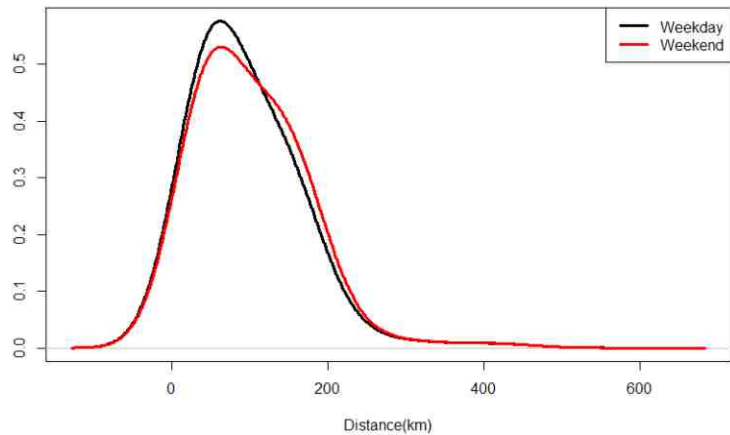
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
인제군	99.21	99.27	0.06

- 인제군에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상북도 의령군, 전라남도 나주시, 곡성군, 경기도 오산시, 경상북도 고령군 순으로 주말계수가 높았음

〈표 187〉 인제군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	150(의령)	0	0.00	387.56	150(의령)	0	0.00	3.65	3.65
2	100(나주)	1	0.01	441.18	100(나주)	3	0.01	3.19	3.19
3	103(곡성)	0	0.00	409.92	103(곡성)	1	0.00	3.15	3.15
4	21(오산)	18	0.13	181.18	21(오산)	55	0.21	3.04	3.04
5	135(고령)	1	0.00	326.87	135(고령)	2	0.01	3.00	3.00
6	109(강진)	0	0.00	507.75	109(강진)	1	0.00	2.95	2.95
7	121(김천)	2	0.02	288.59	121(김천)	7	0.03	2.81	2.81
8	64(진천)	8	0.05	194.95	64(진천)	21	0.08	2.80	2.80
9	151(함안)	1	0.01	395.13	151(함안)	3	0.01	2.75	2.75
10	12(부천)	71	0.50	166.54	12(부천)	192	0.74	2.71	2.71

- 인제군 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 100km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 94.85km, 주말 100.58km로 주말이 약 6km 높았음



〈그림 94〉 인제군 도착지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 188〉 인제군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
인제군	94.85	100.58	5.73

러. 고성군(철도통행 X)

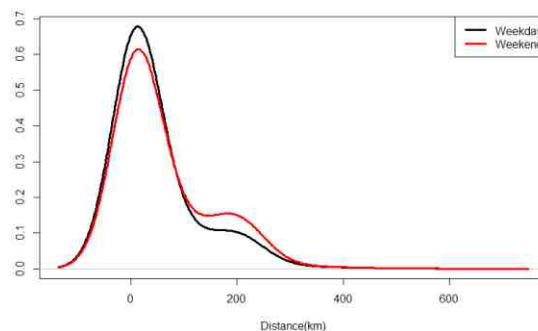
1) 출발지 기준

- 고성군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 전라남도 해남군, 경상남도 고성군, 전라남도 화순군, 경기도 광주시, 양평시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 189〉 고성군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	110(해남)	0	0.00	583.37	110(해남)	0	0.00	583.37	3.63
2	153(고성)	0	0.00	491.90	153(고성)	1	0.00	491.90	3.60
3	107(화순)	0	0.00	501.18	107(화순)	1	0.00	501.18	3.30
4	32(광주)	39	0.19	202.97	32(광주)	122	0.38	202.97	3.16
5	38(양평)	70	0.34	150.81	38(양평)	218	0.67	150.81	3.12
6	15(동두천)	6	0.03	219.09	15(동두천)	20	0.06	219.09	3.06
7	23(군포)	12	0.06	223.26	23(군포)	35	0.11	223.26	2.96
8	21(오산)	10	0.05	238.15	21(오산)	28	0.09	238.15	2.89
9	28(이천)	26	0.13	211.46	28(이천)	73	0.22	211.46	2.83
10	80(예산)	1	0.01	316.76	80(예산)	3	0.01	316.76	2.82

- 고성군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 35.44km, 주말 45.91km로 주말이 약 10km 높았음



〈그림 95〉 고성군 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 190〉 고성군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
고성군	35.44	45.91	10.47

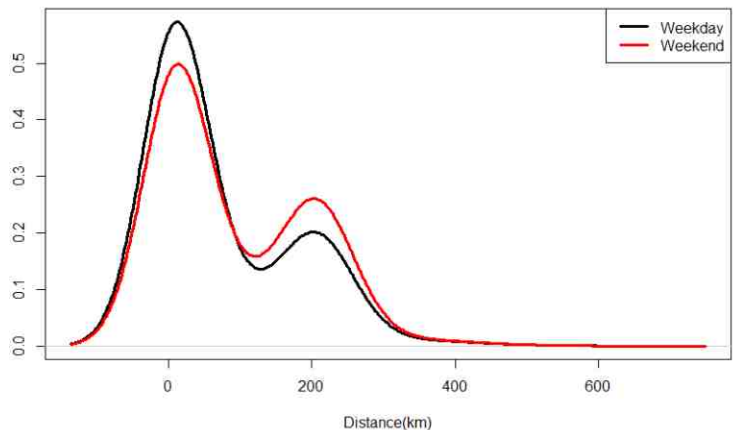
2) 도착지 기준

- 고성군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 경상남도 함안군, 고성군, 하동군, 전라북도 장수군, 경기도 동두천시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 191〉 고성군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	151(함안)	1	0.00	456.02	151(함안)	2	0.01	456.02	3.42
2	153(고성)	1	0.00	494.78	153(고성)	2	0.00	494.78	3.40
3	155(하동)	0	0.00	486.00	155(하동)	1	0.00	486.00	3.19
4	92(장수)	0	0.00	416.70	92(장수)	1	0.00	416.70	2.48
5	15(동두천)	20	0.07	223.59	15(동두천)	48	0.12	223.59	2.40
6	20(남양주)	312	1.15	172.12	20(남양주)	721	1.76	172.12	2.31
7	34(포천)	52	0.19	198.69	34(포천)	120	0.29	198.69	2.30
8	146(김해)	5	0.02	412.29	146(김해)	11	0.03	412.29	2.29
9	21(오산)	33	0.12	238.69	21(오산)	75	0.18	238.69	2.28
10	135(고령)	0	0.00	387.76	135(고령)	1	0.00	387.76	2.28

- 고성군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 73.35km, 주말 90.21km로 주말이 약 17km 높았음



〈그림 96〉 고성군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 192〉 고성군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
고성군	73.35	90.21	16.86

마. 양양군

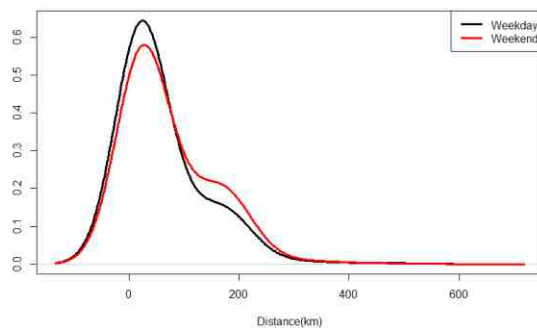
1) 출발지 기준

- 양양군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경상북도 거창군, 김천시, 경기도 양평군, 충청북도 진천군, 경기도 광주시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 193〉 양양군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	158(거창)	0	0.00	404.30	158(거창)	2	0.00	404.30	3.60
2	121(김천)	1	0.01	317.61	121(김천)	4	0.01	317.61	3.18
3	38(양평)	97	0.40	123.19	38(양평)	307	0.72	123.19	3.16
4	64(진천)	6	0.03	223.65	64(진천)	20	0.05	223.65	3.15
5	32(광주)	62	0.26	175.35	32(광주)	189	0.44	175.35	3.03
6	21(오산)	17	0.07	210.53	21(오산)	50	0.12	210.53	3.01
7	35(여주)	54	0.22	135.86	35(여주)	158	0.37	135.86	2.93
8	3(대구)	31	0.13	351.02	3(대구)	90	0.21	351.02	2.91
9	28(이천)	56	0.23	183.84	28(이천)	157	0.37	183.84	2.80
10	139(봉화)	3	0.01	152.22	139(봉화)	7	0.02	152.22	2.79

- 양양군 출발지 기준 도로통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 75km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 46.27km, 주말 55.91km로 주말이 약 10km 높았음



〈그림 97〉 양양군 출발지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 194〉 양양군 출발지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

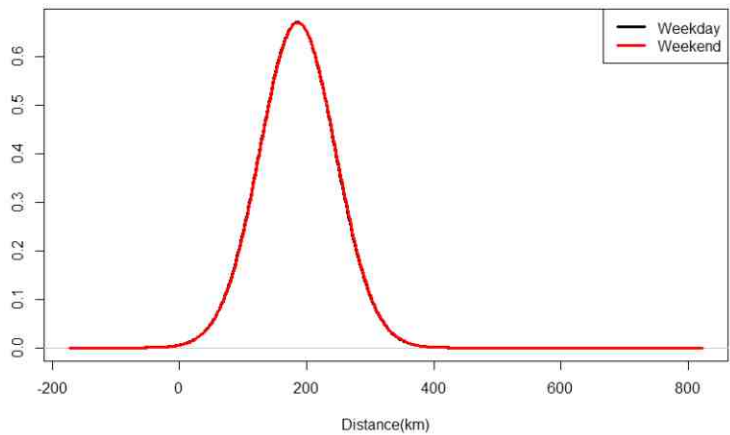
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
양양군	46.27	55.91	9.64

- 양양군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 서울특별시의 주말계수가 높았음

〈표 195〉 양양군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	1(서울)	14	10.00	182.43	1(서울)	24	90.24	182.43	1.72
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

- 양양군 출발지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75~100km 구간은 평일이 주말에 비해 다소 높고, 100~125km 구간은 주말이 평일에 비해 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 182.43km, 주말 202.20km로 주말이 약 18km 높았음



〈그림 98〉 양양군 출발지 기준 철도통행의 TLF

〈표 196〉 양양군 출발지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

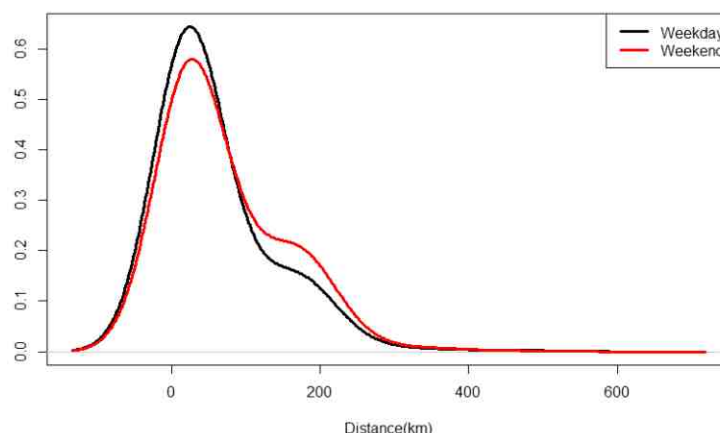
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
양양군	182.43	202.20	19.77

- 양양군에서 전체통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 경상북도 거창군, 김천시, 경기도 양평군, 충청북도 진천군, 경기도 광주시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 197〉 양양군 출발지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	158(거창)	0	0.00	404.30	158(거창)	2	0.00	404.30	3.60
2	121(김천)	1	0.01	316.04	121(김천)	4	0.01	316.90	3.17
3	38(양평)	97	0.40	122.75	38(양평)	307	0.72	123.01	3.15
4	64(진천)	6	0.03	223.65	64(진천)	20	0.05	223.65	3.15
5	32(광주)	62	0.26	175.29	32(광주)	189	0.44	175.32	3.03
6	21(오산)	17	0.07	210.53	21(오산)	50	0.12	210.53	3.01
7	35(여주)	54	0.22	135.86	35(여주)	158	0.37	135.86	2.93
8	3(대구)	31	0.13	351.00	3(대구)	90	0.21	351.00	2.91
9	28(이천)	56	0.23	183.82	28(이천)	157	0.37	183.83	2.80
10	139(봉화)	3	0.01	151.78	139(봉화)	7	0.02	151.78	2.79

- 양양군 출발지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 75km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 100km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 46.26km, 주말 55.91km로 주말이 약 10km 높았음



〈그림 99〉 양양군 출발지 기준 전체수단통행의 TLFD

〈표 198〉 양양군 출발지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
양양군	46.26	55.91	9.65

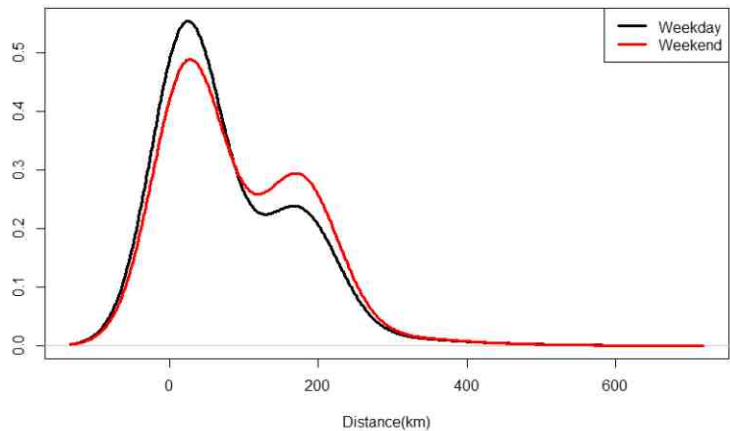
2) 도착지 기준

- 양양군에서 도로통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 충청북도 진천군, 경기도 동두천시, 오산시, 화성시, 안산시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 199〉 양양군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(도로)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	64(진천)	14	0.04	227.45	64(진천)	36	0.07	227.45	2.64
2	15(동두천)	21	0.07	195.20	15(동두천)	55	0.11	195.20	2.57
3	21(오산)	41	0.13	210.30	21(오산)	97	0.19	210.30	2.41
4	31(화성)	170	0.54	204.71	31(화성)	407	0.79	204.71	2.39
5	16(안산)	98	0.31	206.95	16(안산)	234	0.45	206.95	2.39
6	129(군위)	3	0.01	315.23	129(군위)	8	0.02	315.23	2.38
7	20(남양주)	425	1.36	143.73	20(남양주)	1,005	1.94	143.73	2.36
8	34(포천)	59	0.19	170.30	34(포천)	140	0.27	170.30	2.36
9	10(의정부)	155	0.49	173.99	10(의정부)	366	0.71	173.99	2.36
10	22(시흥)	86	0.28	215.45	22(시흥)	204	0.39	215.45	2.36

- 양양군 도착지 기준 도로통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 77.49km, 주말 90.43km로 주말이 약 13km 높았음



〈그림 100〉 양양군 도착지 기준 도로통행의 TLFD

〈표 200〉 양양군 도착지 기준 도로통행 평일/주말 평균통행거리

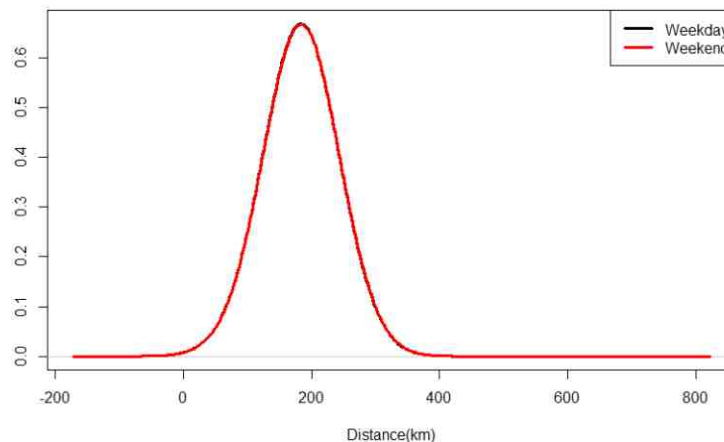
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
양양군	77.49	90.43	12.94

- 양양군에서 철도통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
- 서울특별시의 주말계수가 높았음

〈표 201〉 양양군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(철도)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	1(서울)	16	100.00	180.52	1(서울)	23	90.05	180.52	1.47
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

- 양양군 도착지 기준 철도통행의 통행거리분포는 75~100km 구간은 평일이 주말에 비해 다소 높고, 100~125km 구간은 주말이 평일에 비해 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 180.52km, 주말 183.34km로 주말이 약 3km 높았음



〈그림 101〉 양양군 도착지 기준 철도통행의 TLFD

〈표 202〉 양양군 도착지 기준 철도통행 평일/주말 평균통행거리

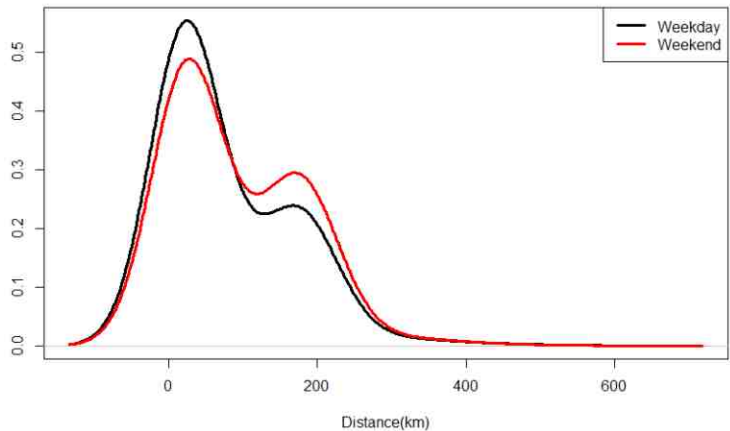
구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
양양군	180.52	183.34	2.82

- 양양군에서 전체수단통행의 주말계수가 높은 상위 10개 지역은 다음과 같았음
 - 충청북도 진천군, 경기도 동두천시, 오산시, 화성시, 안산시 순으로 주말계수가 높았음

〈표 203〉 양양군 도착지 기준 주말계수 상위 10개 지역(전체)

구분	평일				주말				주말 계수
	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	존(지역)	통행량	비율(%)	거리(km)	
1	64(진천)	14	0.04	227.45	64(진천)	36	0.07	227.45	2.64
2	15(동두천)	21	0.07	195.13	15(동두천)	55	0.11	195.17	2.57
3	21(오산)	41	0.13	210.30	21(오산)	97	0.19	210.30	2.41
4	31(화성)	170	0.54	204.62	31(화성)	407	0.79	204.65	2.39
5	16(안산)	98	0.31	206.88	16(안산)	234	0.45	206.91	2.39
6	129(군위)	3	0.01	315.17	129(군위)	8	0.02	315.16	2.38
7	20(남양주)	426	1.36	143.63	20(남양주)	1,006	1.94	143.65	2.36
8	34(포천)	59	0.19	170.20	34(포천)	140	0.27	170.23	2.36
9	22(시흥)	86	0.28	215.38	22(시흥)	204	0.39	215.41	2.36
10	10(의정부)	155	0.49	173.65	10(의정부)	366	0.71	173.75	2.36

- 양양군 도착지 기준 전체수단통행의 통행거리분포는 50km 미만 구간에서 평일이 주말에 비해 통행비중이 다소 높았으며, 50km 이상 구간에서 주말이 평일에 비해 통행비중이 다소 높았음
- 평균통행거리는 평일 77.53km, 주말 90.47km로 주말이 약 13km 높았음



〈그림 102〉 양양군 도착지 기준 전체수단통행의 TLF

〈표 204〉 양양군 도착지 기준 전체수단통행 평일/주말 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	평일(A)	주말(B)	차이(B-A)
양양군	77.53	90.47	12.94

제2절 강원권 내 시군별 성수기통행특성 분석

가. 강원권 전체

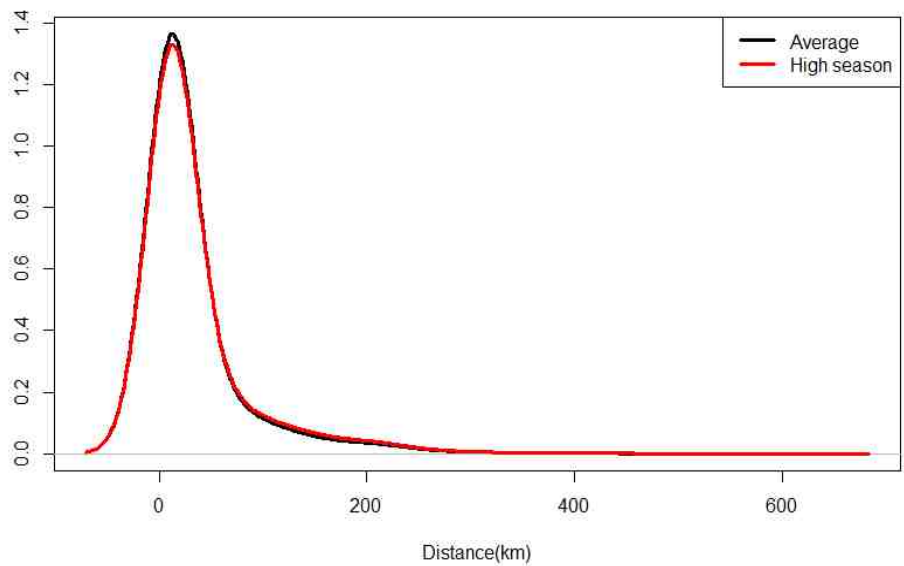
○ 강원권 전체지역의 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.77~1.17로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.80~1.13으로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.64~1.29로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
- 8월의 성수기계수가 1.29이며, 10월의 성수기계수가 1.22로 나타남

〈표 5-205〉 강원권 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율(%)	계수	통행량	비율(%)	계수	통행량	비율(%)	계수
1	2,084,263	7.29	0.87	1,612,177	7.29	0.88	472,087	7.27	0.87
2	1,974,603	6.90	0.83	1,512,291	6.84	0.82	462,312	7.12	0.85
3	1,824,955	6.38	0.77	1,481,127	6.70	0.80	343,828	5.29	0.64
4	2,285,454	7.99	0.96	1,799,221	8.14	0.98	486,233	7.48	0.90
5	2,606,116	9.11	1.09	2,013,539	9.11	1.09	592,577	9.12	1.09
6	2,578,046	9.01	1.08	1,977,910	8.95	1.07	600,135	9.24	1.11
7	2,665,916	9.32	1.12	2,025,285	9.16	1.10	640,630	9.86	1.18
8	2,785,758	9.74	1.17	2,085,846	9.44	1.13	699,912	10.77	1.29
9	2,524,046	8.82	1.06	1,952,799	8.83	1.06	571,246	8.79	1.06
10	2,651,879	9.27	1.11	1,991,389	9.01	1.08	660,490	10.17	1.22
11	2,404,494	8.41	1.01	1,891,076	8.55	1.03	513,418	7.90	0.95
12	2,217,821	7.75	0.93	1,764,458	7.98	0.96	453,363	6.98	0.84
평균	2,383,613	-	-	1,842,260	-	-	541,353	-	-

- 강원권 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 0~125km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 125~250km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 비수기와 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 114.92km로 연평균 109.89km 대비 약 5km 높았음



〈그림 103〉 강원권 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 206〉 강원권 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
강원권	109.89	114.92	5.03

나. 춘천시

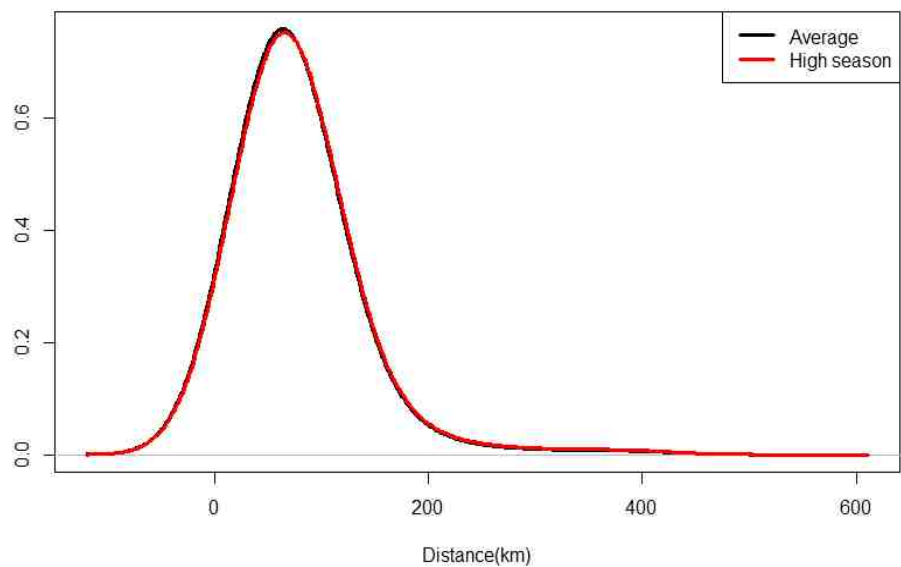
○ 춘천시 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 5월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.81~1.13으로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역내통행) 5월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.81~1.11로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 10월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.72~1.20으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 10월의 성수기계수가 1.20으로 나타남

〈표 207〉 춘천시 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	354,994	6.99	0.84	232,789	7.15	0.86	122,205	6.72	0.81
2	341,799	6.73	0.81	220,309	6.76	0.81	121,490	6.68	0.80
3	346,044	6.82	0.82	237,656	7.30	0.88	108,388	5.96	0.72
4	434,043	8.55	1.03	281,432	8.64	1.04	152,611	8.39	1.01
5	476,509	9.39	1.13	300,777	9.23	1.11	175,732	9.66	1.16
6	455,283	8.97	1.08	287,804	8.83	1.06	167,479	9.21	1.11
7	443,832	8.74	1.05	277,779	8.53	1.02	166,053	9.13	1.10
8	452,164	8.91	1.07	279,580	8.58	1.03	172,584	9.49	1.14
9	455,614	8.98	1.08	289,367	8.88	1.07	166,247	9.14	1.10
10	469,893	9.26	1.11	288,114	8.84	1.06	181,779	10.00	1.20
11	446,974	8.81	1.06	291,476	8.95	1.07	155,498	8.55	1.03
12	398,963	7.86	0.94	270,507	8.30	1.00	128,456	7.06	0.85
평균	423,009	-	-	271,466	-	-	151,543	-	-

- 춘천시 지역간통행의 연평균과 성수기(10월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 25~50km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 75~100km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 77.58km로 연평균 75.89km 대비 약 2km 높았음



〈그림 104〉 춘천시 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 208〉 춘천시 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
춘천시	75.89	77.58	1.69

다. 원주시

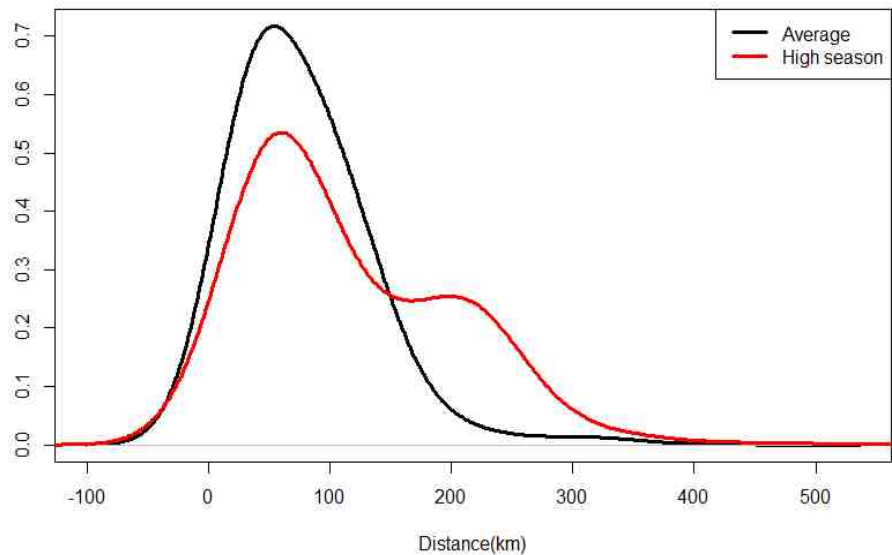
○ 원주시 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 5월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.82~1.11로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역내통행) 5월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.83~1.09로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 10월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.77~1.19로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음

〈표 209〉 원주시 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	464,349	7.29	0.87	315,361	7.48	0.90	148,989	6.92	0.83
2	437,545	6.87	0.82	291,474	6.91	0.83	146,071	6.79	0.81
3	449,665	7.06	0.85	311,845	7.39	0.89	137,819	6.41	0.77
4	532,342	8.36	1.00	354,567	8.41	1.01	177,776	8.26	0.99
5	586,681	9.21	1.11	383,482	9.09	1.09	203,199	9.44	1.13
6	560,299	8.80	1.06	367,821	8.72	1.05	192,478	8.95	1.07
7	547,019	8.59	1.03	358,187	8.49	1.02	188,831	8.78	1.05
8	552,684	8.68	1.04	357,103	8.47	1.02	195,581	9.09	1.09
9	572,901	8.99	1.08	373,044	8.84	1.06	199,856	9.29	1.11
10	582,996	9.15	1.10	370,481	8.78	1.05	212,515	9.88	1.19
11	567,480	8.91	1.07	378,282	8.97	1.08	189,198	8.79	1.06
12	515,650	8.10	0.97	356,394	8.45	1.01	159,256	7.40	0.89
평균	530,801	-	-	351,503	-	-	179,298	-	-

- 원주시 지역간통행의 연평균과 성수기(5월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 모든 구간에서 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 76.93km로 연평균 77.47km 대비 약 1km 낮았음



〈그림 105〉 원주시 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 210〉 원주시 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
원주시	77.47	76.93	-0.54

라. 강릉시

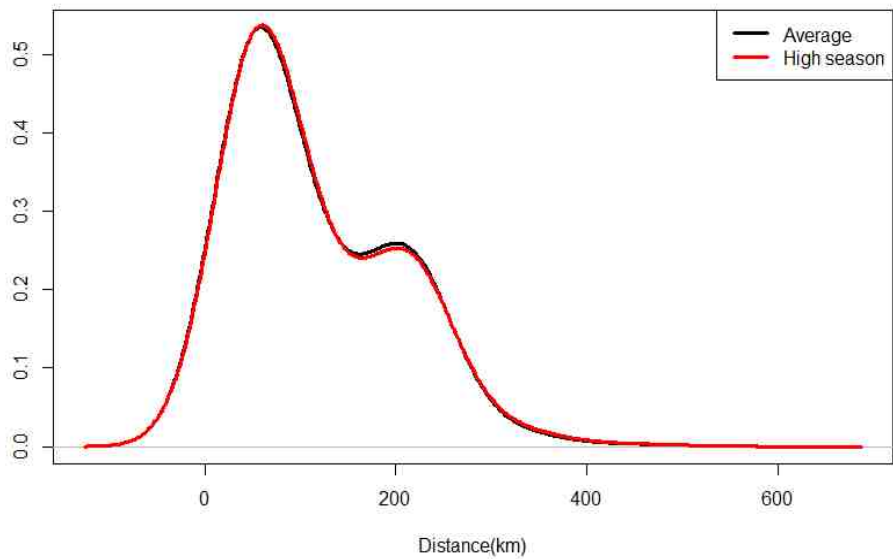
○ 강릉시 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.87~1.18로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.80~1.11로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.62~1.31로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
- 8월의 성수기계수가 1.31로 나타남

〈표 211〉 강릉시 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	343,208	7.64	0.92	222,303	7.54	0.90	120,906	7.83	0.94
2	326,972	7.28	0.87	211,006	7.16	0.86	115,966	7.51	0.90
3	277,698	6.18	0.74	197,424	6.70	0.80	80,274	5.20	0.62
4	352,167	7.84	0.94	236,813	8.03	0.96	115,354	7.47	0.90
5	405,754	9.03	1.08	267,485	9.07	1.09	138,269	8.95	1.07
6	406,383	9.05	1.09	263,635	8.94	1.07	142,748	9.25	1.11
7	413,783	9.21	1.11	264,843	8.98	1.08	148,941	9.65	1.16
8	442,536	9.85	1.18	273,407	9.27	1.11	169,129	10.95	1.31
9	386,440	8.60	1.03	255,395	8.66	1.04	131,046	8.49	1.02
10	400,060	8.90	1.07	253,689	8.60	1.03	146,371	9.48	1.14
11	376,331	8.38	1.01	255,676	8.67	1.04	120,655	7.81	0.94
12	361,365	8.04	0.97	246,978	8.38	1.01	114,387	7.41	0.89
평균	374,392	-	-	245,721	-	-	128,670	-	-

- 강릉시 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 25~50km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 100~150km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 113.00km로 연평균 111.99km 대비 약 1km 높았음



〈그림 106〉 강릉시 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 212〉 강릉시 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
강릉시	111.99	113.00	1.01

마. 동해시

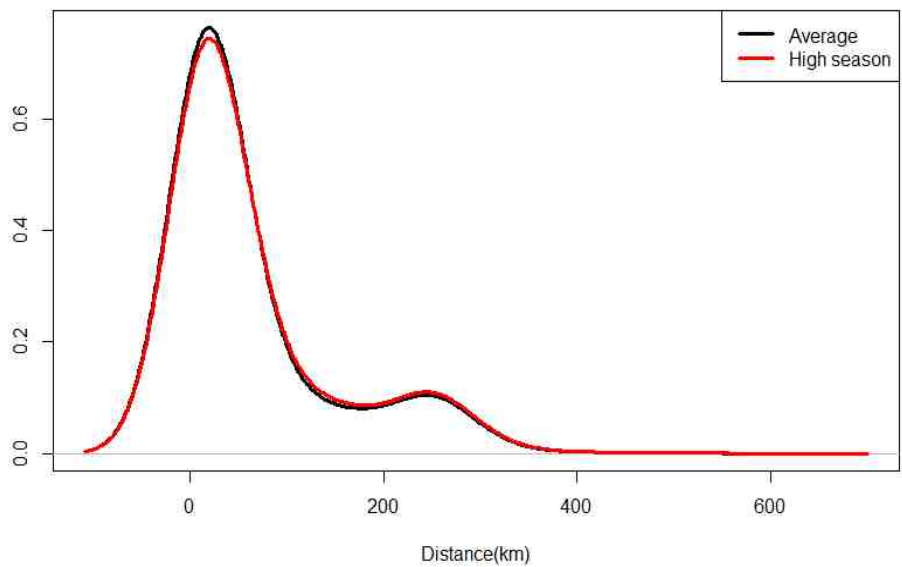
○ 동해시 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.81~1.12로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.85~1.08로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.71~1.20로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
- 8월의 성수기계수가 1.20으로 나타남

〈표 213〉 동해시 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	129,295	7.73	0.93	74,344	7.94	0.95	54,952	7.47	0.90
2	117,880	7.05	0.85	66,271	7.08	0.85	51,610	7.02	0.84
3	112,801	6.75	0.81	69,090	7.38	0.89	43,710	5.95	0.71
4	132,759	7.94	0.95	75,886	8.10	0.97	56,874	7.74	0.93
5	150,717	9.02	1.08	83,524	8.92	1.07	67,193	9.14	1.10
6	146,220	8.75	1.05	80,424	8.59	1.03	65,795	8.95	1.07
7	153,300	9.17	1.10	84,242	8.99	1.08	69,058	9.39	1.13
8	155,708	9.31	1.12	82,030	8.76	1.05	73,678	10.02	1.20
9	147,524	8.82	1.06	81,390	8.69	1.04	66,134	9.00	1.08
10	145,952	8.73	1.05	78,581	8.39	1.01	67,371	9.16	1.10
11	143,740	8.60	1.03	81,869	8.74	1.05	61,871	8.42	1.01
12	135,930	8.13	0.98	79,005	8.43	1.01	56,925	7.74	0.93
평균	139,319	-	-	78,055	-	-	61,265	-	-

- 동해시 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 0~50km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 100~150km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 50.46km로 연평균 48.22km 대비 약 2km 높았음



〈그림 107〉 동해시 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 214〉 동해시 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
동해시	48.22	50.46	2.24

바. 태백시

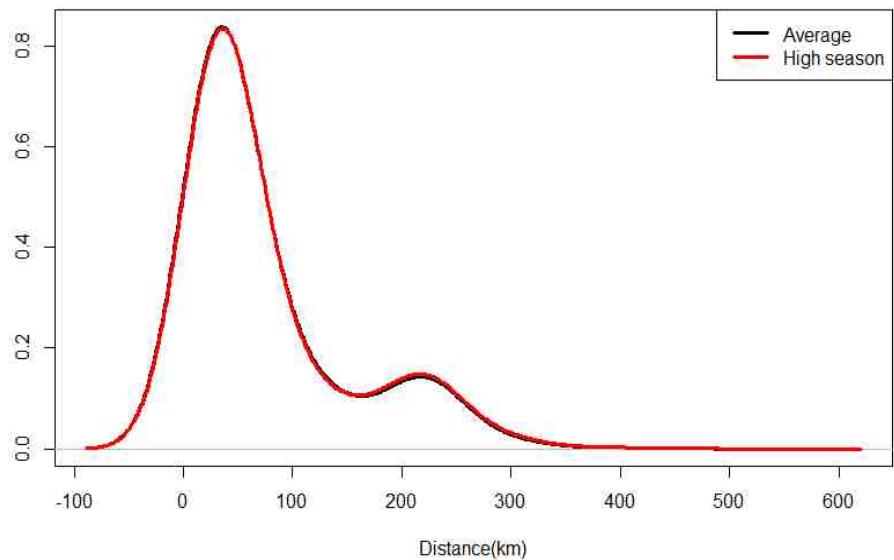
○ 태백시 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.79~1.22로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.22로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.82~1.14로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.69~1.33으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.33으로 나타남

〈표 215〉 태백시 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	58,349	7.70	0.92	33,380	7.66	0.92	24,969	7.74	0.93
2	52,684	6.95	0.83	29,875	6.86	0.82	22,810	7.07	0.85
3	49,657	6.55	0.79	31,211	7.16	0.86	18,446	5.72	0.69
4	59,941	7.91	0.95	35,775	8.21	0.99	24,166	7.49	0.90
5	70,355	9.28	1.11	40,822	9.37	1.12	29,533	9.16	1.10
6	66,864	8.82	1.06	38,340	8.80	1.06	28,524	8.84	1.06
7	71,683	9.45	1.13	39,686	9.11	1.09	31,998	9.92	1.19
8	77,149	10.17	1.22	41,537	9.53	1.14	35,613	11.04	1.33
9	65,206	8.60	1.03	36,593	8.40	1.01	28,612	8.87	1.06
10	65,319	8.61	1.03	35,932	8.25	0.99	29,387	9.11	1.09
11	63,700	8.40	1.01	37,943	8.71	1.04	25,757	7.99	0.96
12	57,336	7.56	0.91	34,644	7.95	0.95	22,693	7.04	0.84
평균	63,187	-	-	36,312	-	-	26,876	-	-

- 태백시 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 0~25km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 62.56km로 연평균 61.94km 대비 약 1km 높았음



〈그림 108〉 태백시 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 216〉 태백시 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
태백시	61.94	62.56	0.62

사. 속초시

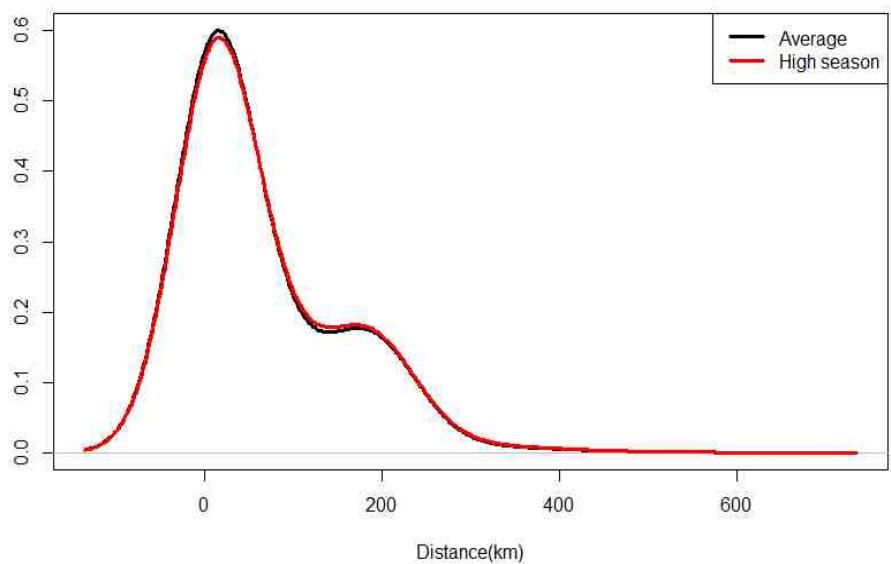
○ 속초시 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.67~1.30으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.30으로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.76~1.20으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.20으로 나타남
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.60~1.38로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.22, 8월의 성수기계수가 1.38이며, 10월의 성수기계수가 1.20으로 나타남

〈표 217〉 속초시 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	166,358	7.39	0.89	73,712	7.50	0.90	92,646	7.30	0.88
2	157,382	6.99	0.84	68,811	7.01	0.84	88,572	6.98	0.84
3	125,018	5.55	0.67	61,933	6.31	0.76	63,086	4.97	0.60
4	168,496	7.49	0.90	76,397	7.78	0.93	92,099	7.26	0.87
5	202,297	8.99	1.08	88,746	9.04	1.08	113,551	8.95	1.07
6	207,245	9.21	1.10	87,964	8.96	1.07	119,280	9.40	1.13
7	220,598	9.80	1.18	91,823	9.35	1.12	128,774	10.15	1.22
8	243,616	10.82	1.30	98,184	10.00	1.20	145,432	11.46	1.38
9	187,654	8.34	1.00	82,442	8.39	1.01	105,212	8.29	1.00
10	215,625	9.58	1.15	88,277	8.99	1.08	127,348	10.04	1.20
11	182,376	8.10	0.97	84,175	8.57	1.03	98,201	7.74	0.93
12	174,385	7.75	0.93	79,740	8.12	0.97	94,645	7.46	0.90
평균	187,588	-	-	81,850	-	-	105,737	-	-

- 속초시 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 0~25km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 49.61km로 연평균 47.93km 대비 약 2km 높았음



〈그림 109〉 속초시 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 218〉 속초시 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
속초시	47.93	49.61	1.68

아. 삼척시

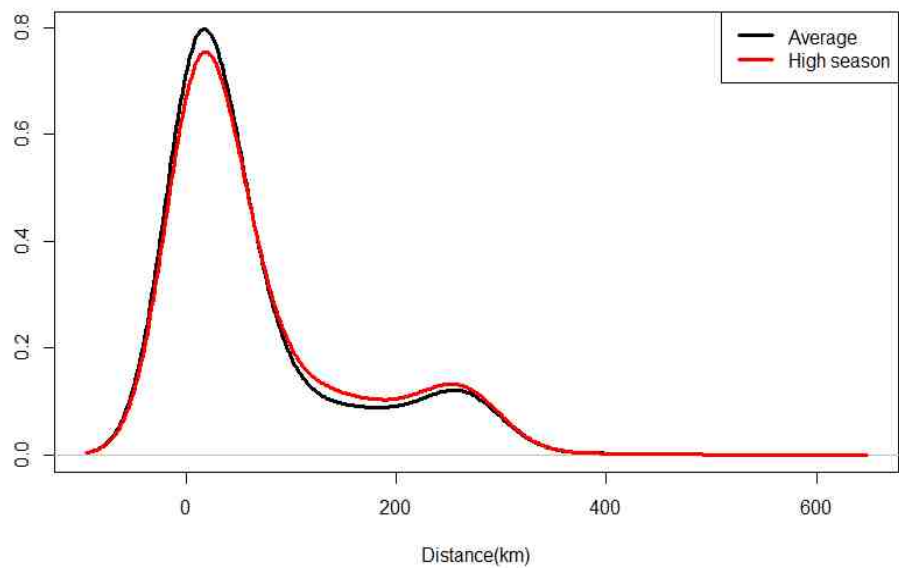
○ 삼척시 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.73~1.25로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.25로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.79~1.17로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.67~1.32로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.32로 나타남

〈표 219〉 삼척시 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	100,781	7.20	0.86	48,619	7.25	0.87	52,163	7.16	0.86
2	93,106	6.66	0.80	43,918	6.55	0.79	49,188	6.75	0.81
3	84,916	6.07	0.73	44,285	6.60	0.79	40,631	5.58	0.67
4	112,406	8.04	0.96	56,617	8.44	1.01	55,789	7.66	0.92
5	128,941	9.22	1.11	62,022	9.25	1.11	66,919	9.19	1.10
6	124,655	8.91	1.07	58,400	8.71	1.05	66,256	9.10	1.09
7	134,005	9.58	1.15	62,250	9.28	1.11	71,756	9.85	1.18
8	145,220	10.38	1.25	65,191	9.72	1.17	80,028	10.99	1.32
9	124,495	8.90	1.07	59,027	8.80	1.06	65,469	8.99	1.08
10	124,962	8.93	1.07	58,096	8.66	1.04	66,866	9.18	1.10
11	118,040	8.44	1.01	58,199	8.68	1.04	59,842	8.22	0.99
12	107,303	7.67	0.92	53,971	8.05	0.97	53,332	7.32	0.88
평균	116,569	-	-	55,883	-	-	60,687	-	-

- 삼척시 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 0~25km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 58.20km로 연평균 52.78km 대비 약 5km 높았음



〈그림 110〉 삼척시 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 220〉 삼척시 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
삼척시	52.78	58.20	5.42

자. 홍천군

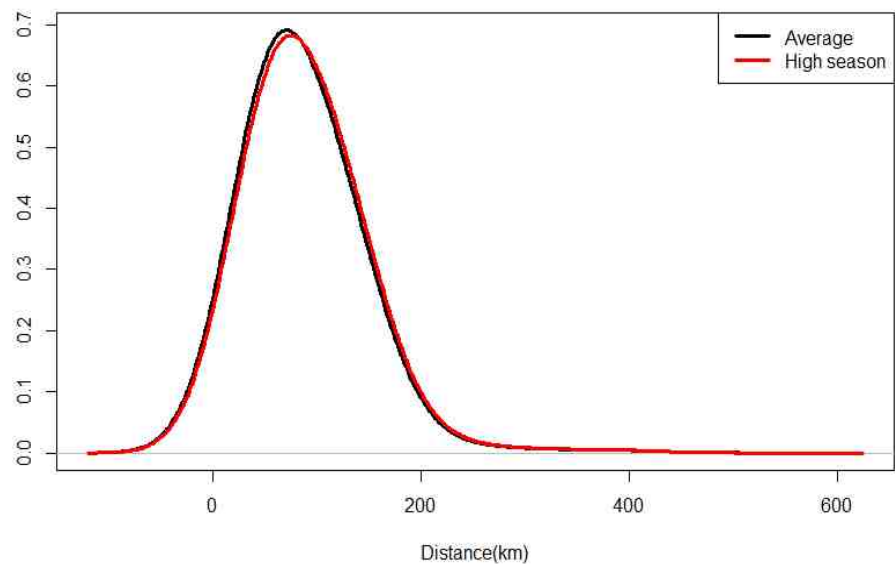
○ 홍천군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.69~1.26으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.24, 8월의 성수기계수가 1.26으로 나타남
- (지역내통행) 7월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.79~1.18로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.62~1.33으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.29, 8월의 성수기계수가 1.33으로 나타남

〈표 221〉 홍천군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	121,264	6.99	0.84	46,410	6.79	0.82	74,853	7.12	0.85
2	117,428	6.77	0.81	45,221	6.62	0.79	72,208	6.86	0.82
3	100,138	5.77	0.69	45,738	6.70	0.80	54,400	5.17	0.62
4	136,070	7.84	0.94	56,392	8.26	0.99	79,678	7.58	0.91
5	158,118	9.11	1.09	61,935	9.07	1.09	96,183	9.14	1.10
6	161,637	9.32	1.12	62,060	9.09	1.09	99,577	9.47	1.14
7	179,903	10.37	1.24	66,935	9.80	1.18	112,968	10.74	1.29
8	182,777	10.54	1.26	66,002	9.66	1.16	116,775	11.10	1.33
9	154,665	8.91	1.07	61,295	8.97	1.08	93,370	8.88	1.07
10	159,531	9.20	1.10	60,140	8.80	1.06	99,391	9.45	1.13
11	137,657	7.93	0.95	57,569	8.43	1.01	80,088	7.61	0.91
12	125,752	7.25	0.87	53,398	7.82	0.94	72,354	6.88	0.83
평균	144,578	-	-	56,924	-	-	87,653	-	-

- 홍천군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 25~50km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 100~125km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 77.79km로 연평균 75.30km 대비 약 2km 높았음



〈그림 111〉 홍천군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 222〉 홍천군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
홍천군	75.30	77.79	2.49

차. 횡성군

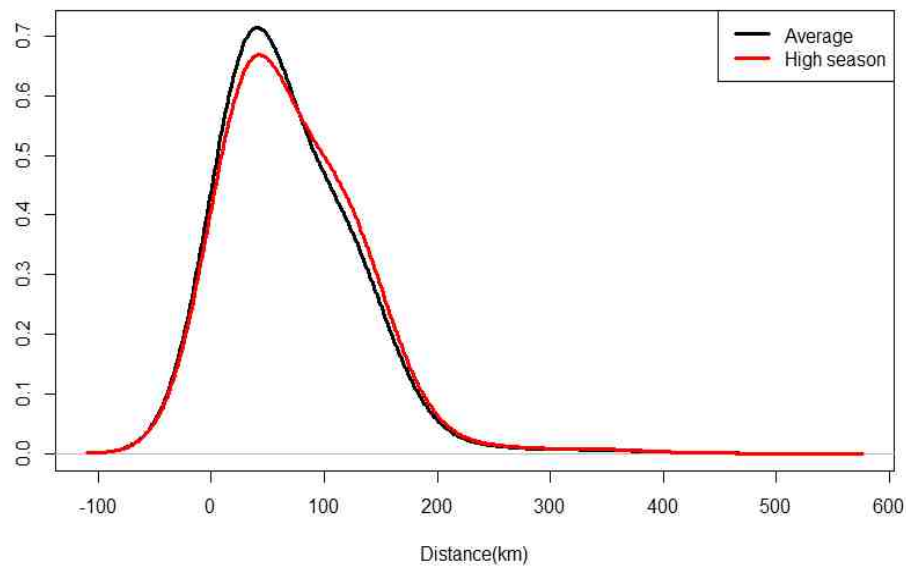
○ 횡성군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.75~1.21로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.21로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.82~1.12로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.70~1.26으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.26으로 나타남

〈표 223〉 횡성군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	84,383	6.96	0.84	29,463	6.98	0.84	54,920	6.95	0.83
2	81,348	6.71	0.81	28,753	6.81	0.82	52,595	6.66	0.80
3	75,605	6.24	0.75	29,324	6.95	0.83	46,282	5.86	0.70
4	97,816	8.07	0.97	35,712	8.46	1.02	62,104	7.86	0.94
5	111,771	9.22	1.11	38,929	9.22	1.11	72,842	9.22	1.11
6	110,019	9.08	1.09	37,701	8.93	1.07	72,318	9.15	1.10
7	115,116	9.50	1.14	38,691	9.17	1.10	76,425	9.67	1.16
8	122,418	10.10	1.21	39,233	9.29	1.12	83,186	10.53	1.26
9	109,552	9.04	1.08	37,701	8.93	1.07	71,852	9.09	1.09
10	116,580	9.62	1.15	38,504	9.12	1.09	78,076	9.88	1.19
11	98,761	8.15	0.98	35,321	8.37	1.00	63,440	8.03	0.96
12	88,857	7.33	0.88	32,796	7.77	0.93	56,061	7.10	0.85
평균	101,019	-	-	35,177	-	-	65,842	-	-

- 횡성군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 25~50km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 75~175km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 63.09km로 연평균 59.27km 대비 약 4km 높았음



〈그림 112〉 횡성군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 224〉 횡성군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
횡성군	59.27	63.09	3.82

카. 영월군

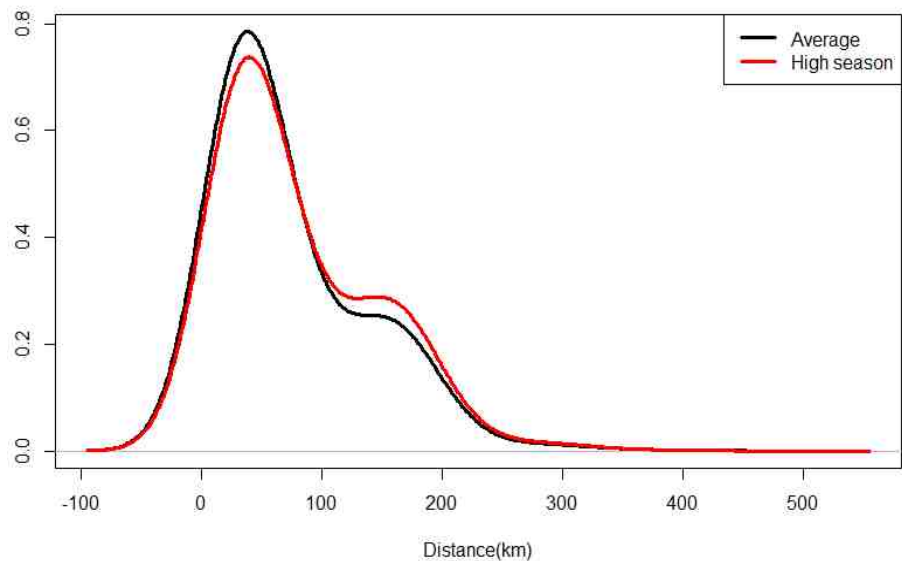
○ 영월군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.74~1.26로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.23, 8월의 성수기계수가 1.26으로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.77~1.17로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.67~1.34으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.27, 8월의 성수기계수가 1.26이며, 10월의 성수기계수가 1.20으로 나타남

〈표 225〉 영월군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	53,791	6.43	0.77	23,570	6.59	0.79	30,221	6.32	0.76
2	52,467	6.28	0.75	22,895	6.40	0.77	29,572	6.19	0.74
3	51,795	6.20	0.74	25,075	7.01	0.84	26,720	5.59	0.67
4	66,319	7.93	0.95	29,786	8.32	1.00	36,534	7.64	0.92
5	77,266	9.24	1.11	32,772	9.16	1.10	44,493	9.31	1.12
6	79,467	9.51	1.14	32,967	9.21	1.11	46,500	9.73	1.17
7	85,448	10.22	1.23	34,739	9.71	1.17	50,709	10.61	1.27
8	88,042	10.53	1.26	34,767	9.72	1.17	53,275	11.14	1.34
9	76,378	9.14	1.10	32,292	9.02	1.08	44,086	9.22	1.11
10	80,519	9.63	1.16	32,667	9.13	1.10	47,852	10.01	1.20
11	67,905	8.12	0.97	30,004	8.39	1.01	37,900	7.93	0.95
12	56,531	6.76	0.81	26,283	7.35	0.88	30,249	6.33	0.76
평균	69,661	-	-	29,818	-	-	39,842	-	-

- 영월군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 0~50km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 75~200km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 68.74km로 연평균 63.83km 대비 약 5km 높았음



〈그림 113〉 영월군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 226〉 영월군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
영월군	63.83	68.74	4.91

타. 평창군

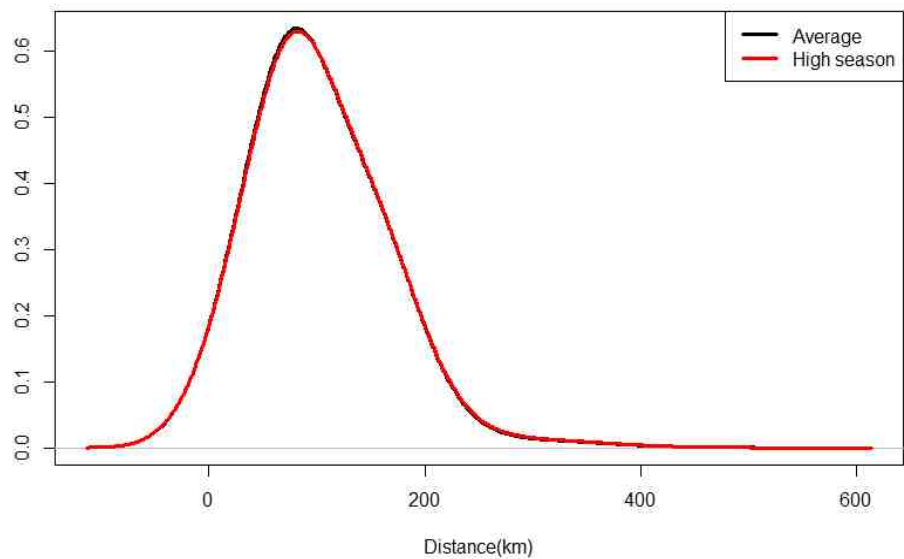
○ 평창군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.60~1.36으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.25, 8월의 성수기계수가 1.36이며, 10월의 성수기계수가 1.21로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.67~1.28로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.23, 8월의 성수기계수가 1.28로 나타남
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.54~1.42로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.26, 8월의 성수기계수가 1.42이며, 10월의 성수기계수가 1.27로 나타남

〈표 227〉 평창군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	109,318	8.23	0.99	49,309	8.24	0.99	60,009	8.22	0.99
2	101,627	7.65	0.92	45,732	7.64	0.92	55,896	7.66	0.92
3	66,149	4.98	0.60	33,481	5.59	0.67	32,668	4.47	0.54
4	87,219	6.56	0.79	41,560	6.94	0.83	45,659	6.25	0.75
5	112,242	8.45	1.01	50,375	8.42	1.01	61,867	8.47	1.02
6	119,162	8.97	1.08	52,733	8.81	1.06	66,429	9.10	1.09
7	137,978	10.39	1.25	61,128	10.21	1.23	76,850	10.53	1.26
8	150,456	11.32	1.36	64,072	10.70	1.28	86,384	11.83	1.42
9	116,556	8.77	1.05	52,472	8.77	1.05	64,084	8.78	1.05
10	133,499	10.05	1.21	56,018	9.36	1.12	77,481	10.61	1.27
11	95,353	7.18	0.86	44,029	7.36	0.88	51,324	7.03	0.84
12	99,062	7.46	0.89	47,628	7.96	0.95	51,433	7.04	0.85
평균	110,718	-	-	49,878	-	-	60,840	-	-

- 평창군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 50~75km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높고, 125~150km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 89.51km로 연평균 88.71km 대비 약 1km 높았음



〈그림 114〉 평창군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 228〉 평창군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
평창군	88.71	89.51	0.80

파. 정선군

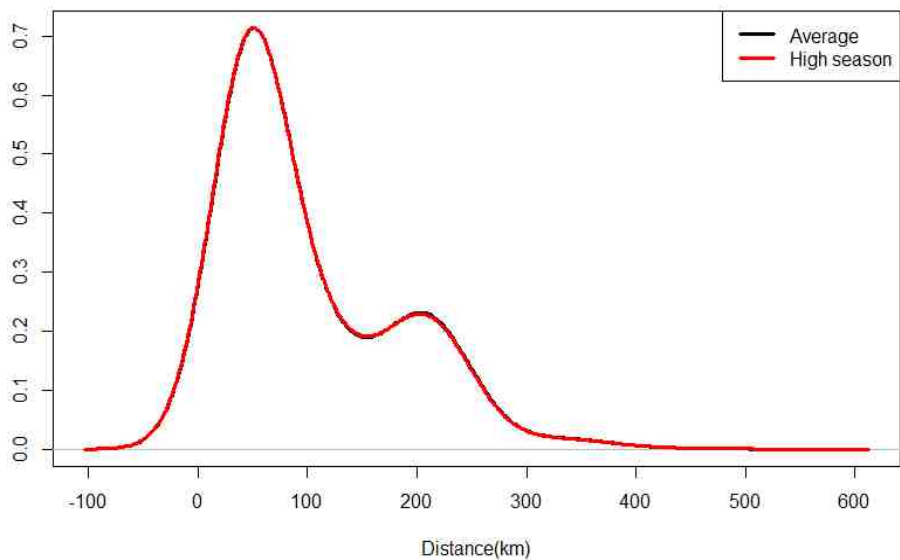
○ 정선군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.66~1.31로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.21, 8월의 성수기계수가 1.31로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.75~1.23으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 8월의 성수기계수가 1.23으로 나타남
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.58~1.39로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.24, 8월의 성수기계수가 1.39이며, 10월의 성수기계수가 1.21로 나타남

〈표 229〉 정선군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	68,583	7.35	0.88	32,416	7.29	0.87	36,167	7.40	0.89
2	64,633	6.93	0.83	30,751	6.92	0.83	33,882	6.93	0.83
3	51,341	5.50	0.66	27,627	6.21	0.75	23,713	4.85	0.58
4	65,203	6.99	0.84	33,225	7.47	0.90	31,979	6.54	0.79
5	79,894	8.56	1.03	38,365	8.63	1.04	41,529	8.50	1.02
6	85,157	9.12	1.09	40,010	9.00	1.08	45,147	9.24	1.11
7	94,458	10.12	1.21	44,078	9.91	1.19	50,379	10.31	1.24
8	102,045	10.93	1.31	45,544	10.24	1.23	56,501	11.56	1.39
9	84,711	9.08	1.09	39,737	8.94	1.07	44,974	9.20	1.10
10	89,615	9.60	1.15	40,402	9.09	1.09	49,213	10.07	1.21
11	74,603	7.99	0.96	36,304	8.16	0.98	38,299	7.84	0.94
12	73,060	7.83	0.94	36,171	8.14	0.98	36,889	7.55	0.91
평균	77,775	-	-	37,053	-	-	40,722	-	-

- 정선군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 25~50km 구간은 성수기가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 84.07km로 연평균 84.16km 대비 약 1km 낮았음



〈그림 115〉 정선군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 230〉 정선군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
정선군	84.16	84.07	-0.09

하. 철원군

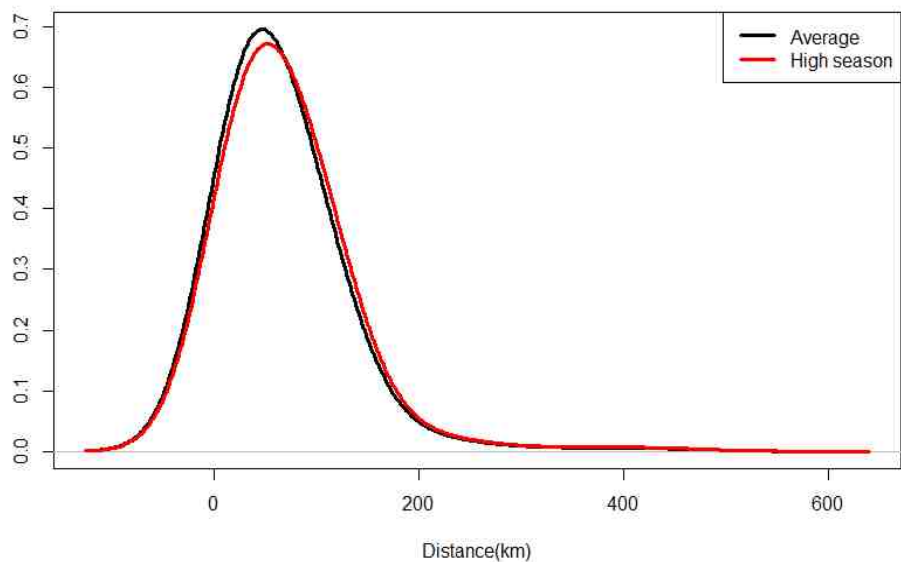
○ 철원군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 10월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.81~1.24로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 10월의 성수기계수가 1.24로 나타남
- (지역내통행) 10월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.80~1.09로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 10월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.70~1.40으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 10월의 성수기계수가 1.40으로 나타남

〈표 231〉 철원군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	57,341	7.02	0.84	29,506	6.93	0.83	27,835	7.12	0.85
2	55,522	6.80	0.82	28,386	6.67	0.80	27,135	6.94	0.83
3	54,876	6.72	0.81	31,140	7.32	0.88	23,737	6.07	0.73
4	68,378	8.37	1.00	36,581	8.60	1.03	31,797	8.13	0.98
5	77,231	9.46	1.13	39,859	9.37	1.12	37,372	9.56	1.15
6	73,981	9.06	1.09	38,231	8.98	1.08	35,750	9.14	1.10
7	71,382	8.74	1.05	38,249	8.99	1.08	33,133	8.47	1.02
8	71,757	8.79	1.05	38,136	8.96	1.08	33,622	8.60	1.03
9	75,402	9.23	1.11	38,038	8.94	1.07	37,365	9.56	1.15
10	84,116	10.30	1.24	38,582	9.07	1.09	45,535	11.65	1.40
11	70,112	8.59	1.03	36,545	8.59	1.03	33,566	8.59	1.03
12	56,470	6.92	0.83	32,340	7.60	0.91	24,129	6.17	0.74
평균	68,047	-	-	35,466	-	-	32,581	-	-

- 철원군 지역간통행의 연평균과 성수기(10월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 25~50km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높았고, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 58.82km로 연평균 55.21km 대비 약 4km 높았음



〈그림 116〉 철원군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 232〉 철원군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
철원군	55.21	58.82	3.61

거. 화천군

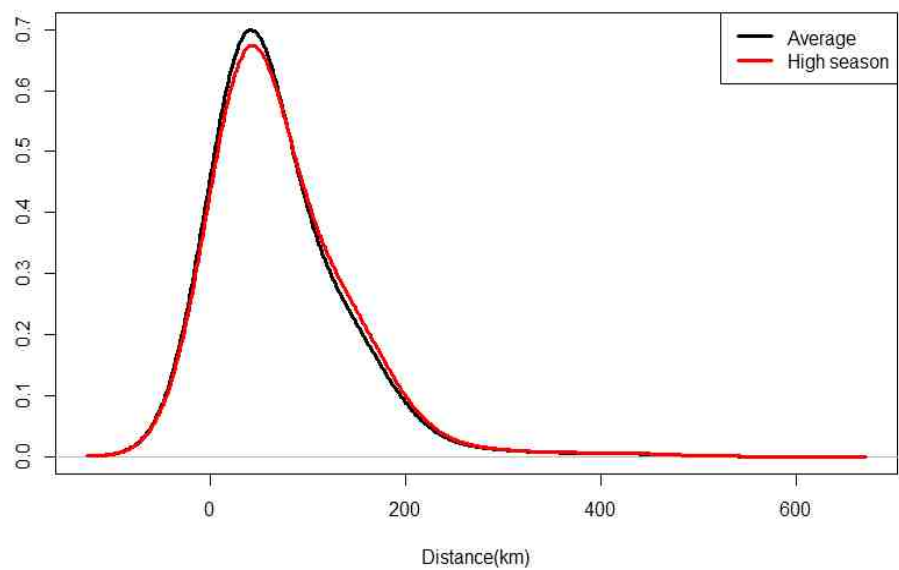
○ 화천군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 7월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.80~1.17로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역내통행) 5월의 통행량이 가장 많고 12월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.85~1.15로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.74~1.21로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.20이며, 8월의 성수기계수가 1.21로 나타남

〈표 233〉 화천군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	29,521	7.04	0.84	14,136	7.58	0.91	15,384	6.61	0.79
2	27,946	6.67	0.80	13,388	7.18	0.86	14,558	6.26	0.75
3	29,028	6.92	0.83	14,587	7.82	0.94	14,440	6.21	0.74
4	36,262	8.65	1.04	16,877	9.05	1.09	19,385	8.33	1.00
5	39,955	9.53	1.14	17,909	9.60	1.15	22,045	9.47	1.14
6	38,970	9.29	1.12	17,536	9.40	1.13	21,434	9.21	1.11
7	40,846	9.74	1.17	17,646	9.46	1.13	23,201	9.97	1.20
8	39,985	9.54	1.14	16,454	8.82	1.06	23,531	10.11	1.21
9	36,451	8.69	1.04	14,751	7.91	0.95	21,701	9.33	1.12
10	36,489	8.70	1.04	14,935	8.00	0.96	21,553	9.26	1.11
11	34,800	8.30	1.00	15,171	8.13	0.98	19,629	8.44	1.01
12	29,038	6.93	0.83	13,197	7.07	0.85	15,841	6.81	0.82
평균	34,941	-	-	15,549	-	-	19,392	-	-

- 화천군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 25~50km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높았고, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 61.29km로 연평균 58.18km 대비 약 3km 높았음



〈그림 117〉 화천군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 234〉 화천군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
화천군	58.18	61.29	3.11

너. 양구군

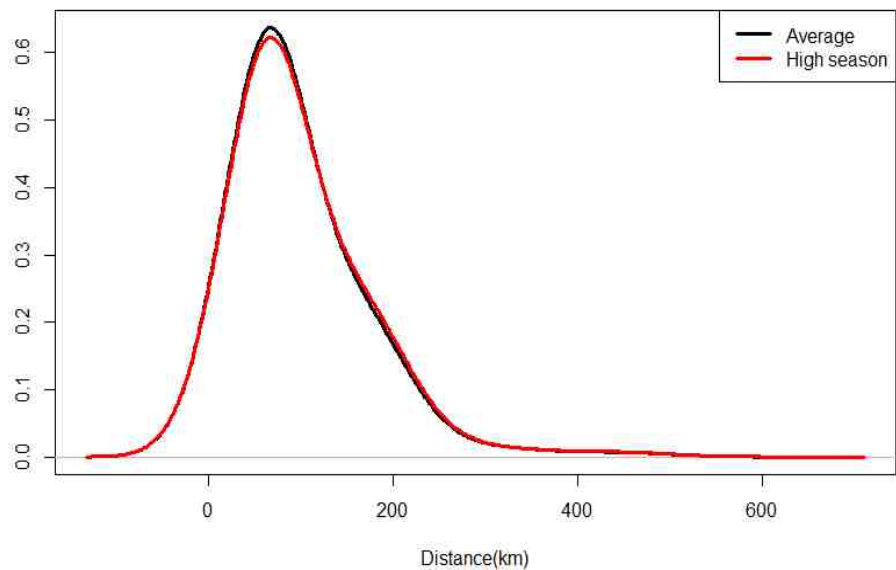
○ 양구군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 5월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.76~1.14로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역내통행) 5월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.78~1.13으로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 10월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.69~1.21로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 10월의 성수기계수가 1.21로 나타남

〈표 235〉 양구군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	24,110	6.72	0.81	14,657	6.95	0.83	9,453	6.39	0.77
2	22,850	6.37	0.76	13,787	6.54	0.78	9,063	6.13	0.74
3	22,718	6.33	0.76	14,205	6.74	0.81	8,513	5.76	0.69
4	30,673	8.55	1.03	18,298	8.68	1.04	12,375	8.37	1.00
5	34,122	9.51	1.14	19,878	9.43	1.13	14,244	9.63	1.16
6	31,948	8.91	1.07	18,631	8.84	1.06	13,316	9.01	1.08
7	32,598	9.09	1.09	19,039	9.03	1.08	13,559	9.17	1.10
8	33,027	9.21	1.10	18,863	8.95	1.07	14,164	9.58	1.15
9	33,740	9.41	1.13	19,246	9.13	1.10	14,494	9.80	1.18
10	33,886	9.45	1.13	18,931	8.98	1.08	14,956	10.11	1.21
11	31,928	8.90	1.07	18,621	8.83	1.06	13,307	9.00	1.08
12	27,081	7.55	0.91	16,654	7.90	0.95	10,427	7.05	0.85
평균	29,890	-	-	17,568	-	-	12,323	-	-

- 양구군 지역간통행의 연평균과 성수기(10월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 50~75km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높았고, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 86.96km로 연평균 86.03km 대비 약 1km 높았음



〈그림 118〉 양구군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 236〉 양구군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
양구군	86.03	86.96	0.93

더. 인제군

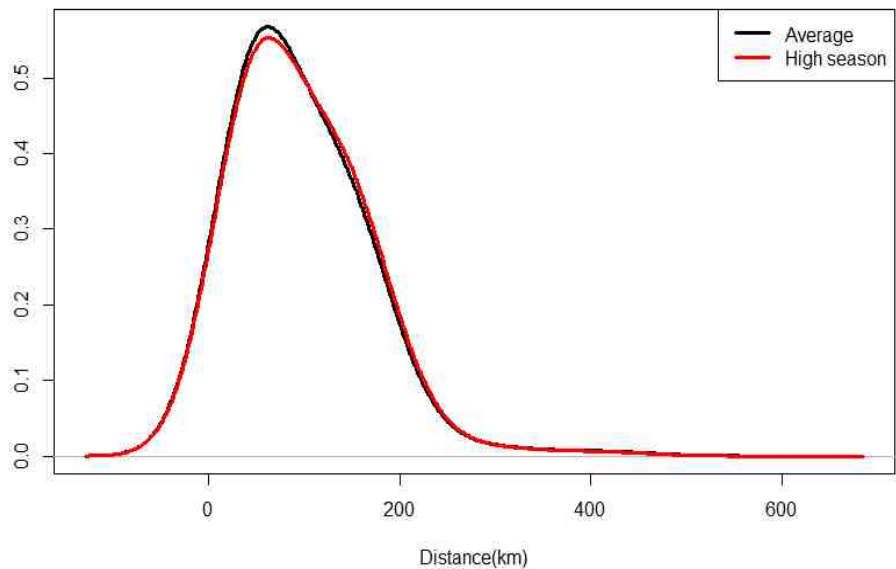
○ 인제군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 10월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.64~1.34로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.24, 8월의 성수기계수가 1.32이며, 10월의 성수기계수가 1.34로 나타남
- (지역내통행) 10월의 통행량이 가장 많고 2월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.78~1.18으로 성수기 특성을 보이는 월은 없었음
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.51~1.49로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.32, 8월의 성수기계수가 1.49이며, 10월의 성수기계수가 1.47로 나타남

〈표 237〉 인제군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	51,922	6.75	0.81	25,022	7.01	0.84	26,901	6.53	0.78
2	46,811	6.09	0.73	23,069	6.47	0.78	23,742	5.76	0.69
3	41,299	5.37	0.64	23,760	6.66	0.80	17,539	4.26	0.51
4	56,597	7.36	0.88	28,983	8.13	0.98	27,614	6.70	0.80
5	70,331	9.15	1.10	32,602	9.14	1.10	37,730	9.15	1.10
6	73,082	9.51	1.14	32,253	9.04	1.09	40,828	9.91	1.19
7	79,195	10.30	1.24	33,960	9.52	1.14	45,234	10.98	1.32
8	84,498	10.99	1.32	33,449	9.38	1.13	51,049	12.39	1.49
9	68,999	8.97	1.08	32,103	9.00	1.08	36,896	8.95	1.07
10	85,573	11.13	1.34	35,118	9.85	1.18	50,454	12.24	1.47
11	59,179	7.70	0.92	29,652	8.31	1.00	29,526	7.16	0.86
12	51,346	6.68	0.80	26,730	7.49	0.90	24,616	5.97	0.72
평균	64,069	-	-	29,725	-	-	34,344	-	-

- 인제군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 75~100km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높았고, 100~125km 구간은 성수시가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 83.45km로 연평균 81.85km 대비 약 2km 높았음



〈그림 119〉 인제군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 238〉 인제군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
인제군	81.85	83.45	1.60

러. 고성군

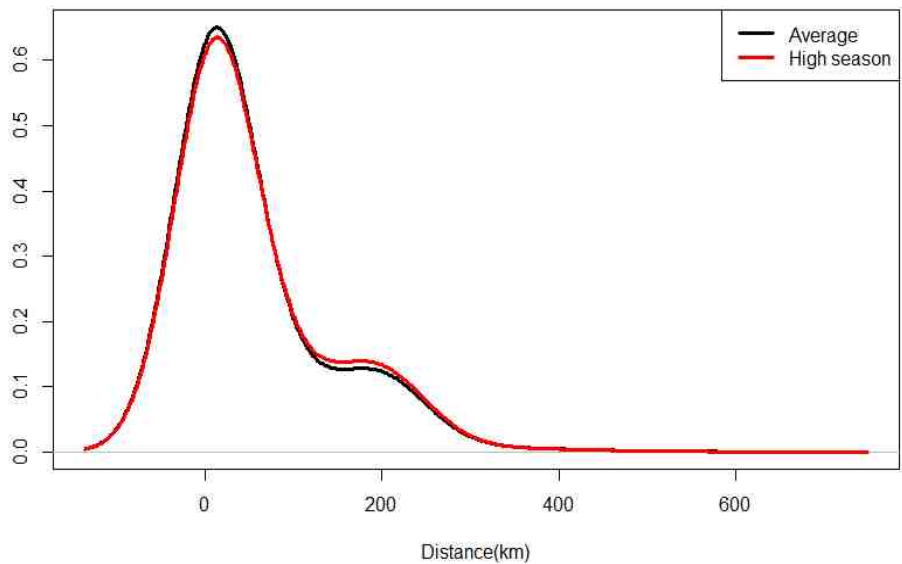
○ 고성군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.63~1.46으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.31, 8월의 성수기계수가 1.46으로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.73~1.39로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.26, 8월의 성수기계수가 1.39로 나타남
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.58~1.50으로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.33, 8월의 성수기계수가 1.50으로 나타남

〈표 239〉 고성군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	70,629	6.84	0.82	24,466	6.76	0.81	46,163	6.89	0.83
2	68,975	6.68	0.80	23,782	6.57	0.79	45,193	6.74	0.81
3	54,405	5.27	0.63	21,918	6.05	0.73	32,488	4.85	0.58
4	75,324	7.30	0.88	27,838	7.69	0.92	47,485	7.08	0.85
5	91,061	8.82	1.06	31,832	8.79	1.06	59,229	8.83	1.06
6	100,418	9.73	1.17	34,381	9.50	1.14	66,038	9.85	1.18
7	112,375	10.88	1.31	38,033	10.51	1.26	74,342	11.09	1.33
8	125,529	12.16	1.46	41,793	11.54	1.39	83,735	12.49	1.50
9	88,826	8.60	1.03	31,973	8.83	1.06	56,854	8.48	1.02
10	94,859	9.19	1.10	31,778	8.78	1.05	63,080	9.41	1.13
11	75,760	7.34	0.88	27,692	7.65	0.92	48,068	7.17	0.86
12	74,325	7.20	0.86	26,554	7.33	0.88	47,771	7.13	0.86
평균	86,041	-	-	30,170	-	-	55,870	-	-

- 고성군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 0~25km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높았고, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 45.00km로 연평균 41.81km 대비 약 3km 높았음



〈그림 120〉 고성군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 240〉 고성군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
고성군	41.81	45.00	3.19

4. 양양군

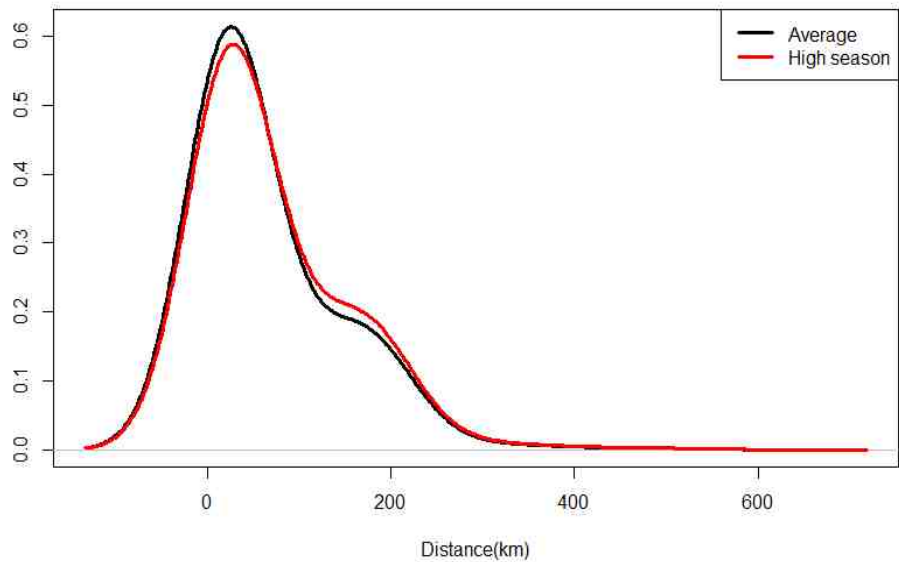
○ 양양군 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.61~1.42로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.28, 8월의 성수기계수가 1.42이며, 10월의 성수기계수가 1.28로 나타남
- (지역내통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.69~1.39로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.27, 8월의 성수기계수가 1.39이며, 10월의 성수기계수가 1.20으로 나타남
- (지역간통행) 8월의 통행량이 가장 많고 3월의 통행량이 가장 적은 것으로 나타났으며, 성수기계수는 0.57~1.44로 성수기 특성을 보이는 월이 존재함
 - 7월의 성수기계수가 1.28, 8월의 성수기계수가 1.44이며, 10월의 성수기계수가 1.32로 나타남

〈표 241〉 양양군 성수기계수

월	전체통행			지역내통행			지역간통행		
	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수	통행량	비율 (%)	계수
1	87,848	6.83	0.82	30,930	6.62	0.79	56,917	6.94	0.83
2	83,040	6.45	0.77	29,450	6.31	0.76	53,590	6.54	0.78
3	65,883	5.12	0.61	26,744	5.73	0.69	39,138	4.77	0.57
4	94,313	7.33	0.88	35,608	7.62	0.91	58,704	7.16	0.86
5	114,368	8.89	1.07	40,727	8.72	1.05	73,641	8.98	1.08
6	121,253	9.42	1.13	43,023	9.21	1.11	78,230	9.54	1.15
7	136,816	10.63	1.28	49,561	10.61	1.27	87,255	10.64	1.28
8	152,627	11.86	1.42	54,017	11.57	1.39	98,611	12.03	1.44
9	112,916	8.77	1.05	41,947	8.98	1.08	70,969	8.66	1.04
10	136,751	10.63	1.28	46,798	10.02	1.20	89,952	10.97	1.32
11	96,335	7.49	0.90	36,009	7.71	0.93	60,326	7.36	0.88
12	84,655	6.58	0.79	32,179	6.89	0.83	52,475	6.40	0.77
평균	107,234	-	-	38,916	-	-	68,317	-	-

- 양양군 지역간통행의 연평균과 성수기(8월) 출발지 기준 도로 통행거리분포를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 출발지 기준 0~25km 구간은 연평균이 성수기에 비해 다소 높았고, 50~150km 구간은 성수시가 연평균에 비해 다소 높았으며, 나머지 구간에서는 연평균과 성수기의 통행비중 차이가 거의 없었음
 - 평균통행거리의 경우 출발지 기준 성수기 56.62km로 연평균 52.33km 대비 약 4km 높았음



〈그림 121〉 양양군 출발지 기준 연평균/성수기 도로통행 TLFD

〈표 242〉 양양군 출발지 기준 연평균/성수기 평균통행거리

구분	평균통행거리(단위 : km)		
	연평균(A)	성수기(B)	차이(B-A)
양양군	52.33	56.62	4.29

바. 종합

○ 강원권 내 지역별 성수기계수를 분석한 결과는 다음과 같음

- (전체통행) 강원권의 성수기계수는 1.17로 큰 성수기 특성이 존재하지 않았으며, 춘천시, 원주시, 강릉시, 동해시, 화천군, 양구군 등의 지역에서 성수기 특성이 존재하지 않았음
- (지역내통행) 강원권의 성수기계수는 1.13으로 큰 성수기 특성이 존재하지 않았으며, 속초시, 평창군, 정선군, 고성군, 양양군을 제외한 지역에서 성수기 특성이 존재하지 않았음
- (지역간통행) 강원권의 성수기계수는 1.29로 성수기 특성이 존재하였으며, 원주시를 제외한 모든 지역에서 성수기 특성이 존재하였음

〈표 243〉 강원권 내 지역별 성수기계수

구분	전체통행		지역내통행		지역간통행	
	월	계수	월	계수	월	계수
강원권	8	1.17	8	1.13	8	1.29
춘천시	5	1.13	5	1.11	10	1.20
원주시	5	1.11	5	1.09	10	1.19
강릉시	8	1.18	8	1.11	8	1.31
동해시	8	1.12	7	1.08	8	1.20
태백시	8	1.22	8	1.14	8	1.33
속초시	8	1.30	8	1.20	8	1.38
삼척시	8	1.25	8	1.17	8	1.32
홍천군	8	1.26	7	1.18	8	1.33
횡성군	8	1.21	8	1.12	8	1.26
영월군	8	1.26	8	1.17	8	1.34
평창군	8	1.36	8	1.28	8	1.42
정선군	8	1.31	8	1.23	8	1.39
철원군	10	1.24	5	1.12	10	1.40
화천군	7	1.17	5	1.15	8	1.21
양구군	5	1.14	5	1.13	10	1.21
인제군	10	1.34	10	1.18	8	1.49
고성군	7	1.31	8	1.39	7	1.33
양양군	8	1.42	8	1.39	8	1.44

제3절 부산울산권 내 시군별 교통량조사 데이터 구축

가. 부산광역시

○ 부산광역시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 244〉 부산광역시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : 대)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	9,836	84	2,751	23,897	358	1,644	33,733	442	4,395
1~2시	6,103	64	2,713	16,838	249	1,644	22,941	313	4,357
2~3시	4,311	41	2,781	12,744	150	1,942	17,055	191	4,723
3~4시	3,753	32	3,783	10,341	201	2,493	14,094	233	6,276
4~5시	5,533	95	5,547	13,436	355	3,819	18,969	450	9,366
5~6시	18,853	219	10,136	31,843	1,582	7,828	50,696	1,801	17,964
6~7시	40,792	661	17,145	63,048	4,038	15,445	103,840	4,699	32,590
7~8시	59,242	950	16,583	100,288	4,357	17,966	159,530	5,307	34,549
8~9시	60,927	995	18,146	112,466	4,106	18,977	173,393	5,101	37,123
9~10시	53,565	1,217	22,072	94,095	4,343	21,912	147,660	5,560	43,984
10~11시	55,285	881	24,147	87,590	3,959	23,125	142,875	4,840	47,272
11~12시	54,899	651	22,643	86,436	3,703	20,897	141,335	4,354	43,540
12~13시	53,703	634	20,981	83,696	3,684	17,233	137,399	4,318	38,214
13~14시	57,299	703	21,669	89,691	3,737	19,614	146,990	4,440	41,283
14~15시	58,493	1,043	22,857	91,415	3,941	20,502	149,908	4,984	43,359
15~16시	63,010	982	21,224	96,577	3,980	18,589	159,587	4,962	39,813
16~17시	69,567	986	18,520	105,943	3,872	17,380	175,510	4,858	35,900
17~18시	74,972	857	13,796	114,954	3,668	14,021	189,926	4,525	27,817
18~19시	71,395	950	9,780	112,223	4,030	9,720	183,618	4,980	19,500
19~20시	52,644	979	7,895	85,510	3,804	6,845	138,154	4,783	14,740
20~21시	43,776	871	6,370	70,962	3,475	4,641	114,738	4,346	11,011
21~22시	34,814	533	5,066	63,453	3,310	3,403	98,267	3,843	8,469
22~23시	24,733	327	4,016	49,624	2,898	2,653	74,357	3,225	6,669
23~24시	15,517	137	3,098	34,972	1,525	2,157	50,489	1,662	5,255
합계	993,022	14,892	303,719	1,652,042	69,325	274,450	2,645,064	84,217	578,169

〈표 245〉 부산광역시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : %)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.9905	0.5641	0.9058	1.4465	0.5164	0.5990	1.2753	0.5248	0.7602
1~2시	0.6146	0.4298	0.8933	1.0192	0.3592	0.5990	0.8673	0.3717	0.7536
2~3시	0.4341	0.2753	0.9156	0.7714	0.2164	0.7076	0.6448	0.2268	0.8169
3~4시	0.3779	0.2149	1.2456	0.6260	0.2899	0.9084	0.5328	0.2767	1.0855
4~5시	0.5572	0.6379	1.8264	0.8133	0.5121	1.3915	0.7171	0.5343	1.6199
5~6시	1.8985	1.4706	3.3373	1.9275	2.2820	2.8522	1.9166	2.1385	3.1071
6~7시	4.1079	4.4386	5.6450	3.8164	5.8247	5.6276	3.9258	5.5796	5.6368
7~8시	5.9658	6.3793	5.4600	6.0705	6.2849	6.5462	6.0312	6.3016	5.9756
8~9시	6.1355	6.6814	5.9746	6.8077	5.9228	6.9146	6.5553	6.0570	6.4208
9~10시	5.3941	8.1722	7.2672	5.6957	6.2647	7.9840	5.5825	6.6020	7.6075
10~11시	5.5673	5.9159	7.9504	5.3019	5.7108	8.4259	5.4016	5.7471	8.1762
11~12시	5.5285	4.3715	7.4552	5.2321	5.3415	7.6141	5.3433	5.1700	7.5307
12~13시	5.4080	4.2573	6.9080	5.0662	5.3141	6.2791	5.1945	5.1272	6.6095
13~14시	5.7702	4.7207	7.1346	5.4291	5.3906	7.1467	5.5571	5.2721	7.1403
14~15시	5.8904	7.0038	7.5257	5.5335	5.6848	7.4702	5.6675	5.9180	7.4994
15~16시	6.3453	6.5941	6.9880	5.8459	5.7411	6.7732	6.0334	5.8919	6.8860
16~17시	7.0056	6.6210	6.0977	6.4129	5.5853	6.3327	6.6354	5.7684	6.2093
17~18시	7.5499	5.7548	4.5424	6.9583	5.2910	5.1088	7.1804	5.3730	4.8112
18~19시	7.1897	6.3793	3.2201	6.7930	5.8132	3.5416	6.9419	5.9133	3.3727
19~20시	5.3014	6.5740	2.5994	5.1760	5.4872	2.4941	5.2231	5.6794	2.5494
20~21시	4.4084	5.8488	2.0973	4.2954	5.0126	1.6910	4.3378	5.1605	1.9045
21~22시	3.5059	3.5791	1.6680	3.8409	4.7746	1.2399	3.7151	4.5632	1.4648
22~23시	2.4907	2.1958	1.3223	3.0038	4.1803	0.9667	2.8112	3.8294	1.1535
23~24시	1.5626	0.9200	1.0200	2.1169	2.1998	0.7859	1.9088	1.9735	0.9089
합계	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000

- 부산광역시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하지 않고 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 246〉 부산광역시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 미구분)

시간대별	교통량(대)			교통량(%)		
	고속도로	기타도로	전체	고속도로	기타도로	전체
0~1시	13,947	26,836	40,783	0.9938	1.2924	1.1720
1~2시	9,795	19,362	29,157	0.6980	0.9325	0.8379
2~3시	7,835	15,242	23,078	0.5583	0.7341	0.6632
3~4시	8,165	13,335	21,501	0.5819	0.6422	0.6179
4~5시	11,792	17,884	29,676	0.8403	0.8613	0.8528
5~6시	30,004	41,738	71,742	2.1381	2.0101	2.0617
6~7시	60,299	83,915	144,214	4.2969	4.0413	4.1444
7~8시	80,472	125,719	206,191	5.7344	6.0546	5.9254
8~9시	85,678	140,502	226,180	6.1054	6.7665	6.4999
9~10시	82,575	125,804	208,378	5.8842	6.0586	5.9883
10~11시	85,423	119,142	204,565	6.0872	5.7378	5.8787
11~12시	83,799	115,567	199,366	5.9715	5.5656	5.7293
12~13시	80,977	109,433	190,410	5.7704	5.2702	5.4719
13~14시	85,077	117,957	203,034	6.0625	5.6807	5.8347
14~15시	87,989	120,975	208,964	6.2700	5.8261	6.0051
15~16시	90,974	124,337	215,311	6.4828	5.9880	6.1875
16~17시	94,953	132,575	227,528	6.7663	6.3847	6.5386
17~18시	95,998	138,562	234,560	6.8408	6.6731	6.7407
18~19시	88,949	132,515	221,464	6.3385	6.3818	6.3643
19~20시	67,477	102,039	169,516	4.8084	4.9142	4.8715
20~21시	55,174	82,668	137,842	3.9317	3.9812	3.9612
21~22시	43,696	72,868	116,564	3.1137	3.5093	3.3498
22~23시	31,631	57,344	88,975	2.2540	2.7616	2.5569
23~24시	20,645	40,117	60,762	1.4711	1.9320	1.7462
합계	1,403,324	2,076,438	3,479,762	100.0000	100.0000	100.0000

나. 울산광역시

○ 울산광역시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 247〉 울산광역시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : 대)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	2,985	43	1,598	45,982	1,929	5,032	48,967	1,972	6,630
1~2시	1,948	32	1,486	22,729	537	2,540	24,677	569	4,026
2~3시	1,284	17	1,782	15,882	480	2,047	17,166	497	3,829
3~4시	1,214	34	2,114	13,731	404	2,665	14,945	438	4,779
4~5시	1,552	20	3,147	20,894	709	4,928	22,446	729	8,075
5~6시	4,186	80	5,054	61,984	2,480	17,639	66,170	2,560	22,693
6~7시	9,103	230	8,077	144,865	7,676	31,420	153,968	7,906	39,497
7~8시	15,756	549	9,130	197,088	10,868	39,615	212,844	11,417	48,745
8~9시	18,093	606	9,420	221,625	10,402	46,467	239,718	11,008	55,887
9~10시	19,232	1,165	12,359	185,476	6,986	41,273	204,708	8,151	53,632
10~11시	22,828	589	14,377	161,322	6,602	49,188	184,150	7,191	63,565
11~12시	23,575	455	14,514	157,807	5,896	48,474	181,382	6,351	62,988
12~13시	22,501	432	13,787	157,448	5,668	44,138	179,949	6,100	57,925
13~14시	24,151	512	12,365	173,552	6,486	45,588	197,703	6,998	57,953
14~15시	25,268	727	13,544	181,905	6,850	48,606	207,173	7,577	62,150
15~16시	27,521	821	12,206	191,478	7,089	48,448	218,999	7,910	60,654
16~17시	29,077	745	10,519	212,066	7,333	47,993	241,143	8,078	58,512
17~18시	30,425	661	7,807	243,997	8,156	49,078	274,422	8,817	56,885
18~19시	25,772	631	5,467	233,371	6,250	35,157	259,143	6,881	40,624
19~20시	18,004	588	4,374	157,848	4,195	19,943	175,852	4,783	24,317
20~21시	13,550	526	3,454	126,510	4,277	14,974	140,060	4,803	18,428
21~22시	10,883	303	2,768	114,815	3,950	12,245	125,698	4,253	15,013
22~23시	7,332	233	2,204	88,501	3,269	9,232	95,833	3,502	11,436
23~24시	4,747	91	1,677	56,659	2,429	5,792	61,406	2,520	7,469
합계	360,987	10,090	173,230	3,187,535	120,921	672,482	3,548,522	131,011	845,712

〈표 248〉 울산광역시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : %)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.8269	0.4262	0.9225	1.4426	1.5953	0.7483	1.3799	1.5052	0.7840
1~2시	0.5396	0.3171	0.8578	0.7131	0.4441	0.3777	0.6954	0.4343	0.4760
2~3시	0.3557	0.1685	1.0287	0.4983	0.3970	0.3044	0.4838	0.3794	0.4528
3~4시	0.3363	0.3370	1.2203	0.4308	0.3341	0.3963	0.4212	0.3343	0.5651
4~5시	0.4299	0.1982	1.8167	0.6555	0.5863	0.7328	0.6325	0.5564	0.9548
5~6시	1.1596	0.7929	2.9175	1.9446	2.0509	2.6230	1.8647	1.9540	2.6833
6~7시	2.5217	2.2795	4.6626	4.5447	6.3479	4.6722	4.3389	6.0346	4.6703
7~8시	4.3647	5.4410	5.2704	6.1831	8.9877	5.8909	5.9981	8.7145	5.7638
8~9시	5.0121	6.0059	5.4379	6.9529	8.6023	6.9098	6.7554	8.4023	6.6083
9~10시	5.3276	11.5461	7.1344	5.8188	5.7773	6.1374	5.7688	6.2216	6.3416
10~11시	6.3238	5.8375	8.2994	5.0610	5.4598	7.3144	5.1895	5.4889	7.5162
11~12시	6.5307	4.5094	8.3785	4.9508	4.8759	7.2082	5.1115	4.8477	7.4479
12~13시	6.2332	4.2815	7.9588	4.9395	4.6874	6.5634	5.0711	4.6561	6.8493
13~14시	6.6903	5.0743	7.1379	5.4447	5.3638	6.7791	5.5714	5.3415	6.8526
14~15시	6.9997	7.2052	7.8185	5.7068	5.6649	7.2279	5.8383	5.7835	7.3488
15~16시	7.6238	8.1368	7.0461	6.0071	5.8625	7.2044	6.1716	6.0377	7.1719
16~17시	8.0549	7.3835	6.0723	6.6530	6.0643	7.1367	6.7956	6.1659	6.9187
17~18시	8.4283	6.5510	4.5067	7.6547	6.7449	7.2980	7.7334	6.7300	6.7263
18~19시	7.1393	6.2537	3.1559	7.3214	5.1687	5.2279	7.3028	5.2522	4.8035
19~20시	4.9874	5.8276	2.5250	4.9520	3.4692	2.9656	4.9556	3.6508	2.8753
20~21시	3.7536	5.2131	1.9939	3.9689	3.5370	2.2267	3.9470	3.6661	2.1790
21~22시	3.0148	3.0030	1.5979	3.6020	3.2666	1.8209	3.5423	3.2463	1.7752
22~23시	2.0311	2.3092	1.2723	2.7765	2.7034	1.3728	2.7006	2.6731	1.3522
23~24시	1.3150	0.9019	0.9681	1.7775	2.0087	0.8613	1.7305	1.9235	0.8832
합계	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000

- 울산광역시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하지 않고 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 249〉 울산광역시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 미구분)

시간대별	교통량(대)			교통량(%)		
	고속도로	기타도로	전체	고속도로	기타도로	전체
0~1시	5,481	54,396	59,877	0.8924	1.3255	1.2691
1~2시	4,031	26,765	30,796	0.6562	0.6522	0.6527
2~3시	3,489	18,945	22,435	0.5680	0.4617	0.4755
3~4시	3,696	17,174	20,870	0.6018	0.4185	0.4424
4~5시	5,069	26,893	31,962	0.8252	0.6553	0.6775
5~6시	9,834	82,766	92,600	1.6009	2.0169	1.9627
6~7시	18,521	186,088	204,609	3.0152	4.5347	4.3368
7~8시	27,701	252,928	280,628	4.5096	6.1634	5.9481
8~9시	31,581	286,995	318,575	5.1412	6.9936	6.7524
9~10시	36,568	242,049	278,616	5.9531	5.8983	5.9055
10~11시	41,940	224,040	265,980	6.8276	5.4595	5.6376
11~12시	43,149	219,188	262,337	7.0245	5.3413	5.5604
12~13시	41,358	214,343	255,701	6.7330	5.2232	5.4198
13~14시	41,521	232,893	274,414	6.7595	5.6752	5.8164
14~15시	44,158	245,013	289,171	7.1888	5.9706	6.1292
15~16시	45,475	254,798	300,273	7.4032	6.2090	6.3645
16~17시	45,432	275,324	320,756	7.3963	6.7092	6.7986
17~18시	44,221	309,854	354,075	7.1990	7.5506	7.5049
18~19시	37,340	284,875	322,215	6.0788	6.9419	6.8296
19~20시	27,520	190,284	217,804	4.4802	4.6369	4.6165
20~21시	20,541	151,169	171,710	3.3440	3.6837	3.6395
21~22시	16,217	135,180	151,397	2.6401	3.2941	3.2090
22~23시	11,594	104,378	115,972	1.8875	2.5435	2.4581
23~24시	7,825	67,343	75,168	1.2739	1.6410	1.5932
합계	614,261	4,103,682	4,717,943	100.0000	100.0000	100.0000

다. 포항시

○ 포항시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 250〉 포항시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : 대)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	233	2	127	1,298	13	435	1,531	15	562
1~2시	123	1	108	926	10	290	1,049	11	398
2~3시	79	0	115	853	9	315	932	9	430
3~4시	75	2	115	796	9	266	871	11	381
4~5시	101	1	142	1,216	17	420	1,317	18	562
5~6시	219	2	200	3,007	52	1,092	3,226	54	1,292
6~7시	438	10	363	8,059	135	2,777	8,497	145	3,140
7~8시	799	30	425	15,889	242	5,676	16,688	272	6,101
8~9시	1,065	40	468	15,892	259	6,123	16,957	299	6,591
9~10시	1,317	59	457	12,774	200	4,920	14,091	259	5,377
10~11시	1,588	34	548	13,540	206	5,235	15,128	240	5,783
11~12시	1,726	17	621	14,112	209	5,508	15,838	226	6,129
12~13시	1,666	26	614	13,392	193	5,284	15,058	219	5,898
13~14시	1,817	22	559	14,527	211	5,660	16,344	233	6,219
14~15시	1,891	33	597	15,119	214	5,893	17,010	247	6,490
15~16시	1,948	43	603	15,894	220	6,332	17,842	263	6,935
16~17시	2,076	44	542	17,085	250	6,568	19,161	294	7,110
17~18시	1,983	45	442	20,024	297	7,329	22,007	342	7,771
18~19시	1,646	23	381	15,551	229	5,486	17,197	252	5,867
19~20시	1,247	29	278	8,142	127	2,894	9,389	156	3,172
20~21시	1,011	27	230	5,878	87	2,003	6,889	114	2,233
21~22시	724	19	238	4,457	70	1,536	5,181	89	1,774
22~23시	511	12	176	3,196	49	1,121	3,707	61	1,297
23~24시	337	2	126	2,186	33	816	2,523	35	942
합계	24,620	523	8,475	223,813	3,341	83,979	248,433	3,864	92,454

〈표 251〉 포항시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : %)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.9464	0.3824	1.4985	0.5799	0.3891	0.5180	0.6163	0.3882	0.6079
1~2시	0.4996	0.1912	1.2743	0.4137	0.2993	0.3453	0.4222	0.2847	0.4305
2~3시	0.3209	0.0000	1.3569	0.3811	0.2694	0.3751	0.3752	0.2329	0.4651
3~4시	0.3046	0.3824	1.3569	0.3557	0.2694	0.3167	0.3506	0.2847	0.4121
4~5시	0.4102	0.1912	1.6755	0.5433	0.5088	0.5001	0.5301	0.4658	0.6079
5~6시	0.8895	0.3824	2.3599	1.3435	1.5564	1.3003	1.2985	1.3975	1.3975
6~7시	1.7790	1.9120	4.2832	3.6008	4.0407	3.3068	3.4202	3.7526	3.3963
7~8시	3.2453	5.7361	5.0147	7.0992	7.2433	6.7588	6.7173	7.0393	6.5990
8~9시	4.3258	7.6482	5.5221	7.1006	7.7522	7.2911	6.8256	7.7381	7.1290
9~10시	5.3493	11.2811	5.3923	5.7074	5.9862	5.8586	5.6720	6.7029	5.8159
10~11시	6.4500	6.5010	6.4661	6.0497	6.1658	6.2337	6.0894	6.2112	6.2550
11~12시	7.0106	3.2505	7.3274	6.3053	6.2556	6.5588	6.3752	5.8489	6.6292
12~13시	6.7669	4.9713	7.2448	5.9836	5.7767	6.2920	6.0612	5.6677	6.3794
13~14시	7.3802	4.2065	6.5959	6.4907	6.3155	6.7398	6.5788	6.0300	6.7266
14~15시	7.6807	6.3098	7.0442	6.7552	6.4053	7.0172	6.8469	6.3923	7.0197
15~16시	7.9123	8.2218	7.1150	7.1015	6.5849	7.5400	7.1818	6.8064	7.5010
16~17시	8.4322	8.4130	6.3953	7.6336	7.4828	7.8210	7.7127	7.6087	7.6903
17~18시	8.0544	8.6042	5.2153	8.9468	8.8896	8.7272	8.8583	8.8509	8.4053
18~19시	6.6856	4.3977	4.4956	6.9482	6.8542	6.5326	6.9222	6.5217	6.3459
19~20시	5.0650	5.5449	3.2802	3.6379	3.8013	3.4461	3.7793	4.0373	3.4309
20~21시	4.1064	5.1625	2.7139	2.6263	2.6040	2.3851	2.7730	2.9503	2.4153
21~22시	2.9407	3.6329	2.8083	1.9914	2.0952	1.8290	2.0855	2.3033	1.9188
22~23시	2.0755	2.2945	2.0767	1.4280	1.4666	1.3349	1.4922	1.5787	1.4029
23~24시	1.3688	0.3824	1.4867	0.9767	0.9877	0.9717	1.0156	0.9058	1.0189
합계	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000

○ 포항시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하지 않고 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 252〉 포항시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 미구분)

시간대별	교통량(대)			교통량(%)		
	고속도로	기타도로	전체	고속도로	기타도로	전체
0~1시	362	3,420	3,782	1.0768	0.7279	0.7512
1~2시	232	2,231	2,463	0.6901	0.4748	0.4891
2~3시	194	1,886	2,080	0.5771	0.4013	0.4130
3~4시	192	1,604	1,796	0.5711	0.3415	0.3568
4~5시	244	2,206	2,450	0.7258	0.4695	0.4866
5~6시	421	4,957	5,378	1.2523	1.0550	1.0682
6~7시	811	12,762	13,573	2.4124	2.7160	2.6957
7~8시	1,254	26,356	27,610	3.7301	5.6090	5.4835
8~9시	1,573	31,366	32,939	4.6790	6.6753	6.5420
9~10시	1,833	28,226	30,059	5.4524	6.0070	5.9700
10~11시	2,170	27,763	29,933	6.4549	5.9085	5.9450
11~12시	2,364	29,426	31,790	7.0319	6.2625	6.3139
12~13시	2,306	29,078	31,384	6.8594	6.1884	6.2332
13~14시	2,398	30,635	33,033	7.1331	6.5197	6.5606
14~15시	2,521	32,145	34,666	7.4990	6.8411	6.8850
15~16시	2,594	33,851	36,445	7.7161	7.2042	7.2384
16~17시	2,662	35,576	38,238	7.9184	7.5712	7.5944
17~18시	2,470	39,733	42,203	7.3473	8.4560	8.3820
18~19시	2,050	34,649	36,699	6.0979	7.3740	7.2888
19~20시	1,554	22,656	24,210	4.6225	4.8216	4.8083
20~21시	1,268	14,730	15,998	3.7718	3.1348	3.1773
21~22시	981	10,989	11,970	2.9181	2.3387	2.3774
22~23시	699	8,040	8,739	2.0792	1.7110	1.7356
23~24시	465	5,596	6,061	1.3832	1.1909	1.2037
합계	33,618	469,882	503,500	100.0000	100.0000	100.0000

라. 경주시

○ 경주시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 253〉 경주시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : 대)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	1,316	23	870	1,993	24	993	3,309	47	1,863
1~2시	892	12	822	1,039	10	517	1,931	22	1,339
2~3시	560	14	980	834	8	413	1,394	22	1,393
3~4시	525	14	1,142	753	8	382	1,278	22	1,524
4~5시	634	3	1,520	1,342	11	692	1,976	14	2,212
5~6시	1,367	21	2,061	3,280	44	1,692	4,647	65	3,753
6~7시	2,747	51	2,784	8,655	134	4,691	11,402	185	7,475
7~8시	4,789	133	2,910	16,139	299	8,526	20,928	432	11,436
8~9시	5,929	182	3,282	16,937	300	8,950	22,866	482	12,232
9~10시	6,800	351	5,002	13,670	251	7,537	20,470	602	12,539
10~11시	8,529	234	6,192	13,982	242	7,652	22,511	476	13,844
11~12시	9,458	182	6,601	14,527	228	7,794	23,985	410	14,395
12~13시	9,206	185	6,395	14,530	213	7,594	23,736	398	13,989
13~14시	9,929	203	5,617	15,042	236	7,868	24,971	439	13,485
14~15시	10,396	296	6,178	15,482	247	8,204	25,878	543	14,382
15~16시	11,379	349	5,506	16,149	276	8,617	27,528	625	14,123
16~17시	11,932	327	4,788	16,571	290	8,719	28,503	617	13,507
17~18시	12,177	255	3,529	17,484	258	8,919	29,661	513	12,448
18~19시	10,427	273	2,502	14,190	217	7,228	24,617	490	9,730
19~20시	7,713	280	2,027	8,898	144	4,832	16,611	424	6,859
20~21시	6,052	216	1,656	6,793	129	3,594	12,845	345	5,250
21~22시	4,662	138	1,483	5,084	63	2,684	9,746	201	4,167
22~23시	3,171	82	1,206	3,600	48	1,839	6,771	130	3,045
23~24시	2,092	33	921	2,528	26	1,262	4,620	59	2,183
합계	142,682	3,857	75,974	229,502	3,706	121,199	372,184	7,563	197,173

〈표 254〉 경주시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : %)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.9223	0.5963	1.1451	0.8684	0.6476	0.8193	0.8891	0.6214	0.9449
1~2시	0.6252	0.3111	1.0819	0.4527	0.2698	0.4266	0.5188	0.2909	0.6791
2~3시	0.3925	0.3630	1.2899	0.3634	0.2159	0.3408	0.3745	0.2909	0.7065
3~4시	0.3680	0.3630	1.5031	0.3281	0.2159	0.3152	0.3434	0.2909	0.7729
4~5시	0.4443	0.0778	2.0007	0.5847	0.2968	0.5710	0.5309	0.1851	1.1219
5~6시	0.9581	0.5445	2.7128	1.4292	1.1873	1.3961	1.2486	0.8594	1.9034
6~7시	1.9253	1.3223	3.6644	3.7712	3.6158	3.8705	3.0635	2.4461	3.7911
7~8시	3.3564	3.4483	3.8303	7.0322	8.0680	7.0347	5.6230	5.7120	5.8000
8~9시	4.1554	4.7187	4.3199	7.3799	8.0950	7.3845	6.1437	6.3731	6.2037
9~10시	4.7658	9.1003	6.5838	5.9564	6.7728	6.2187	5.5000	7.9598	6.3594
10~11시	5.9776	6.0669	8.1502	6.0923	6.5300	6.3136	6.0484	6.2938	7.0212
11~12시	6.6287	4.7187	8.6885	6.3298	6.1522	6.4307	6.4444	5.4211	7.3007
12~13시	6.4521	4.7965	8.4174	6.3311	5.7474	6.2657	6.3775	5.2625	7.0948
13~14시	6.9588	5.2632	7.3933	6.5542	6.3681	6.4918	6.7093	5.8046	6.8392
14~15시	7.2861	7.6744	8.1317	6.7459	6.6649	6.7690	6.9530	7.1797	7.2941
15~16시	7.9751	9.0485	7.2472	7.0365	7.4474	7.1098	7.3963	8.2639	7.1627
16~17시	8.3627	8.4781	6.3022	7.2204	7.8251	7.1940	7.6583	8.1581	6.8503
17~18시	8.5344	6.6114	4.6450	7.6182	6.9617	7.3590	7.9694	6.7830	6.3132
18~19시	7.3079	7.0780	3.2932	6.1830	5.8554	5.9637	6.6142	6.4789	4.9348
19~20시	5.4057	7.2595	2.6680	3.8771	3.8856	3.9868	4.4631	5.6062	3.4787
20~21시	4.2416	5.6002	2.1797	2.9599	3.4808	2.9654	3.4512	4.5617	2.6626
21~22시	3.2674	3.5779	1.9520	2.2152	1.6999	2.2145	2.6186	2.6577	2.1134
22~23시	2.2224	2.1260	1.5874	1.5686	1.2952	1.5173	1.8193	1.7189	1.5443
23~24시	1.4662	0.8556	1.2123	1.1015	0.7016	1.0413	1.2413	0.7801	1.1071
합계	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000

- 경주시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하지 않고 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 255〉 경주시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 미구분)

시간대별	교통량(대)			교통량(%)		
	고속도로	기타도로	전체	고속도로	기타도로	전체
0~1시	2,209	4,229	6,438	0.9928	0.9064	0.9343
1~2시	1,726	2,432	4,158	0.7757	0.5212	0.6034
2~3시	1,554	1,765	3,319	0.6984	0.3782	0.4816
3~4시	1,681	1,538	3,219	0.7555	0.3297	0.4672
4~5시	2,157	2,455	4,612	0.9694	0.5261	0.6692
5~6시	3,449	5,674	9,123	1.5500	1.2159	1.3238
6~7시	5,582	14,864	20,446	2.5086	3.1856	2.9670
7~8시	7,832	28,319	36,151	3.5198	6.0691	5.2459
8~9시	9,393	32,664	42,057	4.2213	7.0003	6.1030
9~10시	12,153	28,546	40,699	5.4617	6.1178	5.9060
10~11시	14,955	28,311	43,266	6.7210	6.0675	6.2785
11~12시	16,241	29,581	45,822	7.2989	6.3395	6.6492
12~13시	15,786	29,886	45,672	7.0944	6.4048	6.6275
13~14시	15,749	30,603	46,352	7.0778	6.5586	6.7262
14~15시	16,870	31,712	48,582	7.5816	6.7963	7.0499
15~16시	17,234	33,306	50,540	7.7452	7.1379	7.3340
16~17시	17,047	33,972	51,019	7.6611	7.2805	7.4034
17~18시	15,961	35,078	51,039	7.1731	7.5176	7.4064
18~19시	13,202	30,223	43,425	5.9331	6.4771	6.3015
19~20시	10,020	20,981	31,001	4.5031	4.4964	4.4986
20~21시	7,924	15,282	23,206	3.5611	3.2752	3.3675
21~22시	6,283	11,441	17,724	2.8237	2.4520	2.5720
22~23시	4,459	8,127	12,586	2.0039	1.7418	1.8264
23~24시	3,046	5,620	8,666	1.3689	1.2045	1.2576
합계	222,513	466,611	689,124	100.0000	100.0000	100.0000

마. 창원시

○ 창원시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 256〉 창원시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : 대)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	1,865	36	1,378	2,953	75	1,379	4,818	111	2,757
1~2시	1,168	28	1,206	1,792	41	774	2,960	69	1,980
2~3시	888	16	1,192	1,583	33	665	2,471	49	1,857
3~4시	694	9	1,626	1,563	29	589	2,257	38	2,215
4~5시	1,020	21	2,408	2,580	58	1,015	3,600	79	3,423
5~6시	2,644	31	3,821	6,272	143	2,596	8,916	174	6,417
6~7시	6,903	138	5,458	18,390	426	7,173	25,293	564	12,631
7~8시	13,488	321	5,507	32,564	733	12,673	46,052	1,054	18,180
8~9시	14,283	437	5,810	31,567	707	12,043	45,850	1,144	17,853
9~10시	13,999	543	7,543	25,539	582	10,549	39,538	1,125	18,092
10~11시	15,517	437	9,202	25,261	581	10,526	40,778	1,018	19,728
11~12시	14,966	339	9,170	23,468	520	9,284	38,434	859	18,454
12~13시	13,632	301	8,438	22,485	507	9,176	36,117	808	17,614
13~14시	14,513	349	8,477	24,463	553	9,985	38,976	902	18,462
14~15시	15,658	454	9,140	25,121	549	9,843	40,779	1,003	18,983
15~16시	17,252	473	8,666	26,932	617	11,135	44,184	1,090	19,801
16~17시	18,636	462	7,858	28,678	629	10,987	47,314	1,091	18,845
17~18시	19,907	546	6,395	33,764	733	12,420	53,671	1,279	18,815
18~19시	17,269	429	4,961	29,821	668	11,210	47,090	1,097	16,171
19~20시	11,625	385	3,974	17,982	432	7,598	29,607	817	11,572
20~21시	9,193	311	3,342	14,195	353	6,204	23,388	664	9,546
21~22시	6,779	204	2,813	10,736	279	4,730	17,515	483	7,543
22~23시	4,698	96	2,139	7,353	187	3,415	12,051	283	5,554
23~24시	2,945	46	1,722	4,914	132	2,400	7,859	178	4,122
합계	239,542	6,412	122,246	419,976	9,567	168,369	659,518	15,979	290,615

〈표 257〉 창원시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : %)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.7786	0.5614	1.1272	0.7031	0.7839	0.8190	0.7305	0.6947	0.9487
1~2시	0.4876	0.4367	0.9865	0.4267	0.4286	0.4597	0.4488	0.4318	0.6813
2~3시	0.3707	0.2495	0.9751	0.3769	0.3449	0.3950	0.3747	0.3067	0.6390
3~4시	0.2897	0.1404	1.3301	0.3722	0.3031	0.3498	0.3422	0.2378	0.7622
4~5시	0.4258	0.3275	1.9698	0.6143	0.6063	0.6028	0.5459	0.4944	1.1778
5~6시	1.1038	0.4835	3.1257	1.4934	1.4947	1.5419	1.3519	1.0889	2.2081
6~7시	2.8817	2.1522	4.4648	4.3788	4.4528	4.2603	3.8351	3.5296	4.3463
7~8시	5.6307	5.0062	4.5049	7.7538	7.6618	7.5269	6.9827	6.5962	6.2557
8~9시	5.9626	6.8153	4.7527	7.5164	7.3900	7.1527	6.9520	7.1594	6.1432
9~10시	5.8441	8.4685	6.1703	6.0811	6.0834	6.2654	5.9950	7.0405	6.2254
10~11시	6.4778	6.8153	7.5274	6.0149	6.0730	6.2517	6.1830	6.3709	6.7884
11~12시	6.2478	5.2870	7.5013	5.5879	5.4354	5.5141	5.8276	5.3758	6.3500
12~13시	5.6909	4.6943	6.9025	5.3539	5.2995	5.4499	5.4763	5.0566	6.0609
13~14시	6.0586	5.4429	6.9344	5.8249	5.7803	5.9304	5.9098	5.6449	6.3527
14~15시	6.5366	7.0805	7.4767	5.9815	5.7385	5.8461	6.1832	6.2770	6.5320
15~16시	7.2021	7.3768	7.0890	6.4127	6.4493	6.6135	6.6994	6.8215	6.8135
16~17시	7.7798	7.2052	6.4280	6.8285	6.5747	6.5255	7.1740	6.8277	6.4845
17~18시	8.3104	8.5153	5.2313	8.0395	7.6618	7.3767	8.1379	8.0043	6.4742
18~19시	7.2092	6.6906	4.0582	7.1006	6.9823	6.6580	7.1401	6.8653	5.5644
19~20시	4.8530	6.0044	3.2508	4.2817	4.5155	4.5127	4.4892	5.1130	3.9819
20~21시	3.8377	4.8503	2.7338	3.3800	3.6898	3.6848	3.5462	4.1555	3.2848
21~22시	2.8300	3.1815	2.3011	2.5563	2.9163	2.8093	2.6557	3.0227	2.5955
22~23시	1.9612	1.4972	1.7498	1.7508	1.9546	2.0283	1.8272	1.7711	1.9111
23~24시	1.2294	0.7174	1.4086	1.1701	1.3797	1.4254	1.1916	1.1140	1.4184
합계	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000

- 창원시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하지 않고 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 258〉 창원시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 미구분)

시간대별	교통량(대)			교통량(%)		
	고속도로	기타도로	전체	고속도로	기타도로	전체
0~1시	3,571	6,195	9,766	0.9114	0.8222	0.8527
1~2시	2,596	3,721	6,317	0.6626	0.4939	0.5516
2~3시	2,237	2,978	5,214	0.5708	0.3952	0.4553
3~4시	2,453	2,711	5,164	0.6261	0.3598	0.4509
4~5시	3,590	4,205	7,795	0.9161	0.5582	0.6807
5~6시	6,689	9,911	16,600	1.7070	1.3156	1.4495
6~7시	12,843	28,020	40,863	3.2776	3.7193	3.5681
7~8시	20,013	51,451	71,464	5.1074	6.8294	6.2402
8~9시	21,678	54,421	76,099	5.5324	7.2236	6.6449
9~10시	23,272	47,462	70,734	5.9391	6.2999	6.1764
10~11시	26,535	45,890	72,425	6.7719	6.0912	6.3241
11~12시	26,167	42,927	69,094	6.6780	5.6979	6.0333
12~13시	24,074	41,876	65,950	6.1438	5.5584	5.7587
13~14시	24,836	44,302	69,138	6.3383	5.8804	6.0371
14~15시	26,822	45,426	72,248	6.8451	6.0297	6.3087
15~16시	28,170	48,768	76,938	7.1892	6.4732	6.7182
16~17시	28,806	50,665	79,471	7.3514	6.7250	6.9393
17~18시	28,663	57,938	86,601	7.3149	7.6904	7.5619
18~19시	24,394	53,650	78,044	6.2255	7.1213	6.8148
19~20시	17,341	36,395	53,736	4.4254	4.8310	4.6922
20~21시	13,856	27,820	41,676	3.5362	3.6927	3.6392
21~22시	10,584	21,364	31,949	2.7011	2.8358	2.7897
22~23시	7,514	15,065	22,579	1.9177	1.9996	1.9716
23~24시	5,137	10,219	15,356	1.3110	1.3564	1.3409
합계	391,841	753,379	1,145,221	100.0000	100.0000	100.0000

바. 김해시

○ 김해시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 259〉 김해시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : 대)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	7,284	104	4,718	1,905	48	1,851	9,189	152	6,569
1~2시	4,624	85	4,590	1,398	31	1,374	6,022	116	5,964
2~3시	3,502	61	4,772	1,160	31	1,119	4,662	92	5,891
3~4시	2,894	54	6,069	1,110	25	985	4,004	79	7,054
4~5시	4,085	90	8,805	1,708	45	1,493	5,793	135	10,298
5~6시	12,641	173	14,180	4,280	104	3,559	16,921	277	17,739
6~7시	30,818	531	22,382	12,500	304	10,794	43,318	835	33,176
7~8시	53,277	1,053	23,623	20,783	630	18,869	74,060	1,683	42,492
8~9시	52,531	1,223	25,228	19,705	573	17,545	72,236	1,796	42,773
9~10시	48,928	1,457	30,192	16,575	471	14,355	65,503	1,928	44,547
10~11시	50,028	1,155	34,168	15,500	438	13,385	65,528	1,593	47,553
11~12시	48,200	903	33,276	15,251	418	13,299	63,451	1,321	46,575
12~13시	45,978	798	30,361	14,163	406	12,395	60,141	1,204	42,756
13~14시	48,958	885	30,920	16,377	457	14,304	65,335	1,342	45,224
14~15시	49,181	1,124	31,998	17,053	475	14,716	66,234	1,599	46,714
15~16시	56,146	1,175	31,464	18,083	491	15,472	74,229	1,666	46,936
16~17시	63,088	1,201	28,383	19,093	530	16,850	82,181	1,731	45,233
17~18시	67,624	1,365	23,272	21,963	643	19,554	89,587	2,008	42,826
18~19시	59,358	1,154	17,331	17,895	462	15,673	77,253	1,616	33,004
19~20시	42,124	1,087	13,462	14,267	404	13,088	56,391	1,491	26,550
20~21시	34,173	881	11,087	10,685	315	10,149	44,858	1,196	21,236
21~22시	26,148	575	9,439	7,322	216	6,832	33,470	791	16,271
22~23시	18,300	300	7,369	4,618	119	4,387	22,918	419	11,756
23~24시	11,691	139	5,734	3,127	92	3,142	14,818	231	8,876
합계	841,581	17,573	452,823	276,521	7,728	245,190	1,118,102	25,301	698,013

〈표 260〉 김해시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : %)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.8655	0.5918	1.0419	0.6889	0.6211	0.7549	0.8218	0.6008	0.9411
1~2시	0.5494	0.4837	1.0136	0.5056	0.4011	0.5604	0.5386	0.4585	0.8544
2~3시	0.4161	0.3471	1.0538	0.4195	0.4011	0.4564	0.4170	0.3636	0.8440
3~4시	0.3439	0.3073	1.3403	0.4014	0.3235	0.4017	0.3581	0.3122	1.0106
4~5시	0.4854	0.5121	1.9445	0.6177	0.5823	0.6089	0.5181	0.5336	1.4753
5~6시	1.5021	0.9845	3.1315	1.5478	1.3458	1.4515	1.5134	1.0948	2.5414
6~7시	3.6619	3.0217	4.9428	4.5205	3.9337	4.4023	3.8742	3.3003	4.7529
7~8시	6.3306	5.9921	5.2168	7.5159	8.1522	7.6957	6.6237	6.6519	6.0876
8~9시	6.2419	6.9595	5.5713	7.1260	7.4146	7.1557	6.4606	7.0985	6.1278
9~10시	5.8138	8.2911	6.6675	5.9941	6.0947	5.8546	5.8584	7.6203	6.3820
10~11시	5.9445	6.5726	7.5456	5.6054	5.6677	5.4590	5.8606	6.2962	6.8126
11~12시	5.7273	5.1386	7.3486	5.5153	5.4089	5.4240	5.6749	5.2211	6.6725
12~13시	5.4633	4.5411	6.7048	5.1219	5.2536	5.0553	5.3788	4.7587	6.1254
13~14시	5.8174	5.0361	6.8283	5.9225	5.9136	5.8338	5.8434	5.3041	6.4790
14~15시	5.8439	6.3962	7.0663	6.1670	6.1465	6.0019	5.9238	6.3199	6.6924
15~16시	6.6715	6.6864	6.9484	6.5395	6.3535	6.3102	6.6388	6.5847	6.7242
16~17시	7.4964	6.8343	6.2680	6.9047	6.8582	6.8722	7.3500	6.8416	6.4803
17~18시	8.0354	7.7676	5.1393	7.9426	8.3204	7.9750	8.0124	7.9364	6.1354
18~19시	7.0532	6.5669	3.8273	6.4715	5.9783	6.3922	6.9093	6.3871	4.7283
19~20시	5.0053	6.1856	2.9729	5.1595	5.2277	5.3379	5.0435	5.8930	3.8037
20~21시	4.0606	5.0134	2.4484	3.8641	4.0761	4.1392	4.0120	4.7271	3.0424
21~22시	3.1070	3.2721	2.0845	2.6479	2.7950	2.7864	2.9935	3.1264	2.3310
22~23시	2.1745	1.7072	1.6273	1.6700	1.5399	1.7892	2.0497	1.6561	1.6842
23~24시	1.3892	0.7910	1.2663	1.1308	1.1905	1.2815	1.3253	0.9130	1.2716
합계	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000

- 김해시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하지 않고 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 261〉 김해시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 미구분)

시간대별	교통량(대)			교통량(%)		
	고속도로	기타도로	전체	고속도로	기타도로	전체
0~1시	17,333	3,944	21,277	1.0138	0.7185	0.9421
1~2시	12,840	2,898	15,738	0.7510	0.5280	0.6968
2~3시	10,946	2,367	13,313	0.6403	0.4312	0.5895
3~4시	11,263	2,164	13,427	0.6588	0.3943	0.5945
4~5시	15,284	3,301	18,585	0.8940	0.6014	0.8229
5~6시	30,218	8,042	38,259	1.7674	1.4651	1.6940
6~7시	60,875	23,896	84,771	3.5606	4.3535	3.7533
7~8시	93,280	41,115	134,395	5.4560	7.4905	5.9504
8~9시	101,416	39,312	140,728	5.9319	7.1620	6.2308
9~10시	104,369	32,782	137,151	6.1046	5.9725	6.0725
10~11시	109,662	30,527	140,189	6.4142	5.5616	6.2070
11~12시	108,191	30,204	138,395	6.3281	5.5028	6.1276
12~13시	102,208	28,186	130,394	5.9782	5.1350	5.7733
13~14시	104,276	32,309	136,585	6.0992	5.8862	6.0474
14~15시	106,667	33,537	140,205	6.2390	6.1100	6.2077
15~16시	114,636	35,378	150,014	6.7051	6.4453	6.6420
16~17시	119,548	37,838	157,386	6.9924	6.8936	6.9684
17~18시	120,825	43,616	164,441	7.0671	7.9461	7.2807
18~19시	106,798	35,613	142,412	6.2467	6.4883	6.3054
19~20시	81,338	28,971	110,309	4.7575	5.2780	4.8840
20~21시	64,232	21,882	86,114	3.7570	3.9866	3.8128
21~22시	50,637	14,927	65,564	2.9618	2.7195	2.9029
22~23시	37,301	9,492	46,793	2.1818	1.7292	2.0718
23~24시	25,531	6,591	32,122	1.4933	1.2008	1.4222
합계	1,709,678	548,890	2,258,568	100.0000	100.0000	100.0000

사. 밀양시

○ 밀양시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 262〉 밀양시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : 대)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	569	3	476	572	4	359	1,141	7	835
1~2시	346	9	528	355	4	227	701	13	755
2~3시	228	1	489	321	2	232	549	3	721
3~4시	255	6	621	352	2	273	607	8	894
4~5시	318	4	811	557	4	423	875	8	1,234
5~6시	1,043	19	1,371	1,302	11	944	2,345	30	2,315
6~7시	1,879	17	1,887	3,162	42	2,156	5,041	59	4,043
7~8시	2,634	56	2,091	6,372	119	4,258	9,006	175	6,349
8~9시	3,274	58	1,617	7,186	107	4,820	10,460	165	6,437
9~10시	3,736	112	1,869	5,915	106	4,172	9,651	218	6,041
10~11시	3,791	63	1,999	6,453	99	4,370	10,244	162	6,369
11~12시	4,158	47	2,098	6,563	79	4,501	10,721	126	6,599
12~13시	3,679	48	2,072	6,325	88	4,350	10,004	136	6,422
13~14시	3,607	42	1,741	7,053	92	4,878	10,660	134	6,619
14~15시	3,824	43	2,165	7,244	94	4,917	11,068	137	7,082
15~16시	4,210	90	1,957	7,160	93	4,824	11,370	183	6,781
16~17시	4,605	57	1,784	7,459	98	4,830	12,064	155	6,614
17~18시	4,549	72	1,719	7,802	95	5,253	12,351	167	6,972
18~19시	3,532	52	1,311	6,620	93	4,098	10,152	145	5,409
19~20시	2,591	81	1,110	4,198	74	2,647	6,789	155	3,757
20~21시	2,205	45	973	3,090	26	1,876	5,295	71	2,849
21~22시	1,652	31	1,039	2,202	14	1,264	3,854	45	2,303
22~23시	1,296	23	899	1,400	9	809	2,696	32	1,708
23~24시	918	8	697	858	4	531	1,776	12	1,228
합계	58,899	987	33,324	100,521	1,359	67,012	159,420	2,346	100,336

<표 263> 밀양시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : %)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.9661	0.3040	1.4284	0.5690	0.2943	0.5357	0.7157	0.2984	0.8322
1~2시	0.5874	0.9119	1.5844	0.3532	0.2943	0.3387	0.4397	0.5541	0.7525
2~3시	0.3871	0.1013	1.4674	0.3193	0.1472	0.3462	0.3444	0.1279	0.7186
3~4시	0.4329	0.6079	1.8635	0.3502	0.1472	0.4074	0.3808	0.3410	0.8910
4~5시	0.5399	0.4053	2.4337	0.5541	0.2943	0.6312	0.5489	0.3410	1.2299
5~6시	1.7708	1.9250	4.1142	1.2953	0.8094	1.4087	1.4710	1.2788	2.3072
6~7시	3.1902	1.7224	5.6626	3.1456	3.0905	3.2173	3.1621	2.5149	4.0295
7~8시	4.4721	5.6738	6.2748	6.3390	8.7564	6.3541	5.6492	7.4595	6.3277
8~9시	5.5587	5.8764	4.8524	7.1488	7.8734	7.1927	6.5613	7.0332	6.4154
9~10시	6.3431	11.3475	5.6086	5.8843	7.7999	6.2258	6.0538	9.2924	6.0208
10~11시	6.4364	6.3830	5.9987	6.4196	7.2848	6.5212	6.4258	6.9054	6.3477
11~12시	7.0595	4.7619	6.2958	6.5290	5.8131	6.7167	6.7250	5.3708	6.5769
12~13시	6.2463	4.8632	6.2177	6.2922	6.4753	6.4914	6.2752	5.7971	6.4005
13~14시	6.1240	4.2553	5.2245	7.0164	6.7697	7.2793	6.6867	5.7118	6.5968
14~15시	6.4925	4.3566	6.4968	7.2065	6.9169	7.3375	6.9427	5.8397	7.0583
15~16시	7.1478	9.1185	5.8726	7.1229	6.8433	7.1987	7.1321	7.8005	6.7583
16~17시	7.8185	5.7751	5.3535	7.4203	7.2112	7.2077	7.5674	6.6070	6.5919
17~18시	7.7234	7.2948	5.1584	7.7616	6.9904	7.8389	7.7475	7.1185	6.9487
18~19시	5.9967	5.2685	3.9341	6.5857	6.8433	6.1153	6.3681	6.1807	5.3909
19~20시	4.3991	8.2067	3.3309	4.1762	5.4452	3.9500	4.2586	6.6070	3.7444
20~21시	3.7437	4.5593	2.9198	3.0740	1.9132	2.7995	3.3214	3.0264	2.8395
21~22시	2.8048	3.1408	3.1179	2.1906	1.0302	1.8862	2.4175	1.9182	2.2953
22~23시	2.2004	2.3303	2.6978	1.3927	0.6623	1.2072	1.6911	1.3640	1.7023
23~24시	1.5586	0.8105	2.0916	0.8536	0.2943	0.7924	1.1140	0.5115	1.2239
합계	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000

- 밀양시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하지 않고 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 264〉 밀양시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 미구분)

시간대별	교통량(대)			교통량(%)		
	고속도로	기타도로	전체	고속도로	기타도로	전체
0~1시	1,165	1,098	2,263	1.1383	0.5696	0.7668
1~2시	968	683	1,651	0.9457	0.3543	0.5594
2~3시	788	613	1,401	0.7697	0.3182	0.4748
3~4시	947	667	1,614	0.9251	0.3462	0.5470
4~5시	1,200	1,032	2,232	1.1726	0.5354	0.7564
5~6시	2,518	2,345	4,863	2.4597	1.2168	1.6479
6~7시	3,942	5,601	9,542	3.8511	2.9055	3.2334
7~8시	5,040	11,387	16,427	4.9240	5.9073	5.5663
8~9시	5,302	13,244	18,546	5.1801	6.8706	6.2843
9~10시	6,122	11,601	17,724	5.9812	6.0187	6.0057
10~11시	6,377	12,359	18,737	6.2306	6.4118	6.3490
11~12시	6,934	12,782	19,716	6.7740	6.6313	6.6808
12~13시	6,461	12,599	19,060	6.3121	6.5361	6.4584
13~14시	6,023	13,845	19,868	5.8842	7.1827	6.7323
14~15시	6,654	14,208	20,862	6.5006	7.3708	7.0690
15~16시	6,924	14,043	20,967	6.7647	7.2851	7.1046
16~17시	7,128	14,321	21,449	6.9641	7.4294	7.2681
17~18시	7,058	15,050	22,108	6.8955	7.8076	7.4913
18~19시	5,599	12,670	18,270	5.4704	6.5732	6.1907
19~20시	4,354	8,336	12,690	4.2535	4.3245	4.2999
20~21시	3,608	5,869	9,477	3.5248	3.0447	3.2112
21~22시	3,011	4,080	7,091	2.9414	2.1168	2.4028
22~23시	2,444	2,650	5,094	2.3875	1.3748	1.7261
23~24시	1,790	1,674	3,464	1.7491	0.8685	1.1739
합계	102,357	192,758	295,115	100.0000	100.0000	100.0000

아. 양산시

○ 양산시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하여 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 265〉 양산시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : 대)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	1,745	20	1,181	1,443	13	1,066	3,188	33	2,247
1~2시	1,120	13	1,095	821	9	638	1,941	22	1,733
2~3시	721	8	1,167	606	5	516	1,327	13	1,683
3~4시	741	19	1,367	778	10	716	1,519	29	2,083
4~5시	1,052	22	2,206	1,599	35	1,404	2,651	57	3,610
5~6시	3,291	41	3,892	4,114	86	3,318	7,405	127	7,210
6~7시	7,236	140	6,612	9,371	233	7,407	16,607	373	14,019
7~8시	11,941	369	7,019	14,999	324	11,423	26,940	693	18,442
8~9시	12,604	471	7,588	13,575	382	10,486	26,179	853	18,074
9~10시	12,019	666	9,241	9,457	249	7,621	21,476	915	16,862
10~11시	13,530	348	10,308	9,575	191	8,268	23,105	539	18,576
11~12시	13,791	255	10,214	9,254	188	7,363	23,045	443	17,577
12~13시	12,996	255	9,618	9,252	188	7,318	22,248	443	16,936
13~14시	14,192	292	8,924	10,589	154	8,379	24,781	446	17,303
14~15시	14,404	402	9,773	10,180	202	7,764	24,584	604	17,537
15~16시	15,935	536	8,425	10,900	194	8,257	26,835	730	16,682
16~17시	17,224	451	7,752	12,652	240	9,554	29,876	691	17,306
17~18시	18,853	473	5,862	15,479	267	11,249	34,332	740	17,111
18~19시	16,834	396	3,979	14,262	256	9,846	31,096	652	13,825
19~20시	11,966	370	3,002	9,523	238	6,874	21,489	608	9,876
20~21시	9,086	336	2,378	7,105	184	4,877	16,191	520	7,255
21~22시	7,113	208	1,879	5,060	113	3,474	12,173	321	5,353
22~23시	4,797	142	1,643	3,345	58	2,203	8,142	200	3,846
23~24시	2,951	55	1,279	2,219	31	1,627	5,170	86	2,906
합계	226,142	6,288	126,404	186,158	3,850	141,648	412,300	10,138	268,052

〈표 266〉 양산시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 구분)(단위 : %)

시간대	고속도로			기타도로			전체(고속+기타)		
	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭	승용차	버스	트럭
0~1시	0.7716	0.3181	0.9343	0.7751	0.3377	0.7526	0.7732	0.3255	0.8383
1~2시	0.4953	0.2067	0.8663	0.4410	0.2338	0.4504	0.4708	0.2170	0.6465
2~3시	0.3188	0.1272	0.9232	0.3255	0.1299	0.3643	0.3219	0.1282	0.6279
3~4시	0.3277	0.3022	1.0815	0.4179	0.2597	0.5055	0.3684	0.2861	0.7771
4~5시	0.4652	0.3499	1.7452	0.8589	0.9091	0.9912	0.6430	0.5622	1.3468
5~6시	1.4553	0.6520	3.0790	2.2100	2.2338	2.3424	1.7960	1.2527	2.6898
6~7시	3.1998	2.2265	5.2308	5.0339	6.0519	5.2292	4.0279	3.6792	5.2300
7~8시	5.2803	5.8683	5.5528	8.0571	8.4156	8.0644	6.5341	6.8357	6.8800
8~9시	5.5735	7.4905	6.0030	7.2922	9.9221	7.4029	6.3495	8.4139	6.7427
9~10시	5.3148	10.5916	7.3107	5.0801	6.4675	5.3802	5.2088	9.0254	6.2906
10~11시	5.9830	5.5344	8.1548	5.1435	4.9610	5.8370	5.6039	5.3166	6.9300
11~12시	6.0984	4.0553	8.0804	4.9710	4.8831	5.1981	5.5894	4.3697	6.5573
12~13시	5.7468	4.0553	7.6089	4.9700	4.8831	5.1663	5.3961	4.3697	6.3182
13~14시	6.2757	4.6438	7.0599	5.6882	4.0000	5.9154	6.0104	4.3993	6.4551
14~15시	6.3694	6.3931	7.7316	5.4685	5.2468	5.4812	5.9626	5.9578	6.5424
15~16시	7.0465	8.5242	6.6651	5.8552	5.0390	5.8292	6.5086	7.2006	6.2234
16~17시	7.6165	7.1724	6.1327	6.7964	6.2338	6.7449	7.2462	6.8159	6.4562
17~18시	8.3368	7.5223	4.6375	8.3150	6.9351	7.9415	8.3269	7.2993	6.3835
18~19시	7.4440	6.2977	3.1478	7.6612	6.6494	6.9510	7.5421	6.4312	5.1576
19~20시	5.2914	5.8842	2.3749	5.1155	6.1818	4.8529	5.2120	5.9972	3.6844
20~21시	4.0178	5.3435	1.8813	3.8167	4.7792	3.4430	3.9270	5.1292	2.7066
21~22시	3.1454	3.3079	1.4865	2.7181	2.9351	2.4526	2.9525	3.1663	1.9970
22~23시	2.1212	2.2583	1.2998	1.7969	1.5065	1.5553	1.9748	1.9728	1.4348
23~24시	1.3049	0.8747	1.0118	1.1920	0.8052	1.1486	1.2539	0.8483	1.0841
합계	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000

- 양산시 교통량 조사 데이터를 차종을 구분하지 않고 집계한 결과는 다음과 같음

〈표 267〉 양산시 내 교통량 조사 데이터 집계 결과(차종 미구분)

시간대별	교통량(대)			교통량(%)		
	고속도로	기타도로	전체	고속도로	기타도로	전체
0~1시	2,946	2,878	5,824	0.8210	0.7955	0.8082
1~2시	2,228	1,716	3,944	0.6209	0.4745	0.5474
2~3시	1,896	1,300	3,196	0.5284	0.3593	0.4435
3~4시	2,127	1,628	3,755	0.5928	0.4500	0.5211
4~5시	3,280	3,164	6,444	0.9141	0.8747	0.8943
5~6시	7,224	7,735	14,959	2.0132	2.1384	2.0760
6~7시	13,988	17,599	31,587	3.8982	4.8654	4.3837
7~8시	19,329	27,969	47,298	5.3866	7.7325	6.5642
8~9시	20,663	26,084	46,747	5.7584	7.2114	6.4878
9~10시	21,926	19,153	41,079	6.1103	5.2952	5.7012
10~11시	24,186	19,724	43,910	6.7402	5.4531	6.0941
11~12시	24,260	18,549	42,809	6.7608	5.1281	5.9412
12~13시	22,869	18,550	41,419	6.3731	5.1286	5.7484
13~14시	23,408	20,918	44,326	6.5234	5.7833	6.1518
14~15시	24,579	20,005	44,584	6.8497	5.5306	6.1875
15~16시	24,896	21,268	46,164	6.9380	5.8799	6.4069
16~17시	25,427	24,477	49,904	7.0860	6.7670	6.9259
17~18시	25,188	29,247	54,435	7.0194	8.0858	7.5547
18~19시	21,209	26,740	47,949	5.9105	7.3929	6.6547
19~20시	15,338	18,758	34,096	4.2744	5.1861	4.7320
20~21시	11,800	13,626	25,426	3.2884	3.7671	3.5287
21~22시	9,200	9,753	18,953	2.5639	2.6963	2.6304
22~23시	6,582	6,430	13,012	1.8343	1.7776	1.8058
23~24시	4,285	4,436	8,721	1.1941	1.2265	1.2104
합계	358,834	361,706	720,540	100.0000	100.0000	100.0000

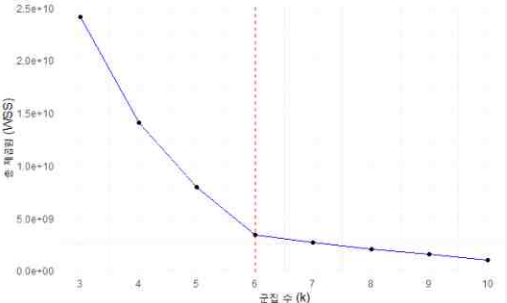
제4절 부산울산권 내 시군별 시간대별통행특성 분석

가. 부산광역시

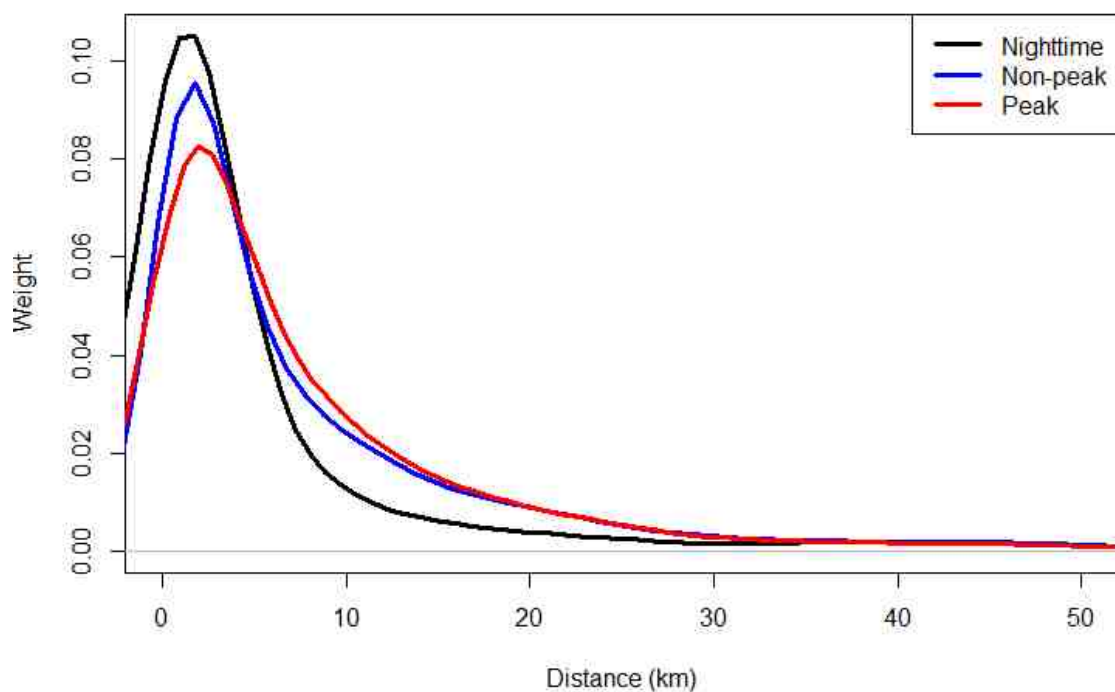
- 부산광역시 전체통행의 시간대별 통행특성은 다음과 같음
 - 첨두 시간대는 오전 08~09시와 오후 16~19시 등 4시간으로 설정
 - 비첨두 시간대는 오전 05~08시, 오전 09시~오후 16시, 오후 19~23시 등 14시간으로 설정
 - 심야 시간대는 오후 23시~오전 05시 등 6시간으로 설정

〈표 268〉 부산광역시 빅데이터 기반 O/D 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	27,026	0.561	1	심야
1~2시	45,964	0.954	1	심야
2~3시	39,090	0.811	1	심야
3~4시	49,884	1.035	1	심야
4~5시	46,004	0.955	1	심야
5~6시	104,607	2.171	2	비첨두
6~7시	180,362	3.743	4	비첨두
7~8시	314,965	6.536	3	비첨두
8~9시	333,842	6.928	6	첨두
9~10시	241,662	5.015	5	비첨두
10~11시	251,443	5.218	5	비첨두
11~12시	256,619	5.325	5	비첨두
12~13시	289,829	6.014	3	비첨두
13~14시	290,304	6.024	3	비첨두
14~15시	278,938	5.788	3	비첨두
15~16시	305,013	6.329	3	비첨두
16~17시	350,573	7.275	6	첨두
17~18시	371,671	7.713	6	첨두
18~19시	342,750	7.112	6	첨두
19~20시	225,083	4.671	5	비첨두
20~21시	189,935	3.941	4	비첨두
21~22시	153,775	3.191	4	비첨두
22~23시	102,014	2.117	2	비첨두
23~24시	27,674	0.574	1	심야

구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=6)
첨두시	4	7.26	
비첨두시	14	4.72	
심야시간	6	0.81	
계	24	100.00	

- 부산광역시 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간의 통행분포를 비교한 결과는 다음과 같았음
 - 평균통행거리의 경우 첨두시간대 14.33km, 비첨두시간대 16.53km, 심야시간대 16.98km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
 - 첨두시간대는 상대적으로 장거리 통행의 비중이 높고, 단거리 통행의 비중이 낮았음
 - 심야시간대는 상대적으로 단거리 통행의 비중이 높고, 장거리 통행의 비중이 낮았음
 - 비첨두시간대는 첨두시간대와 심야시간대의 중간 수준의 거리분포를 보였음



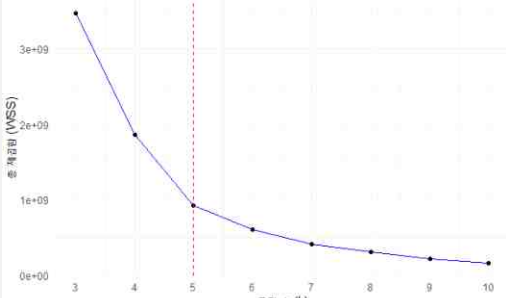
〈그림 123〉 부산광역시 첨두·비첨두·심야시간대 TLFD

나. 울산광역시

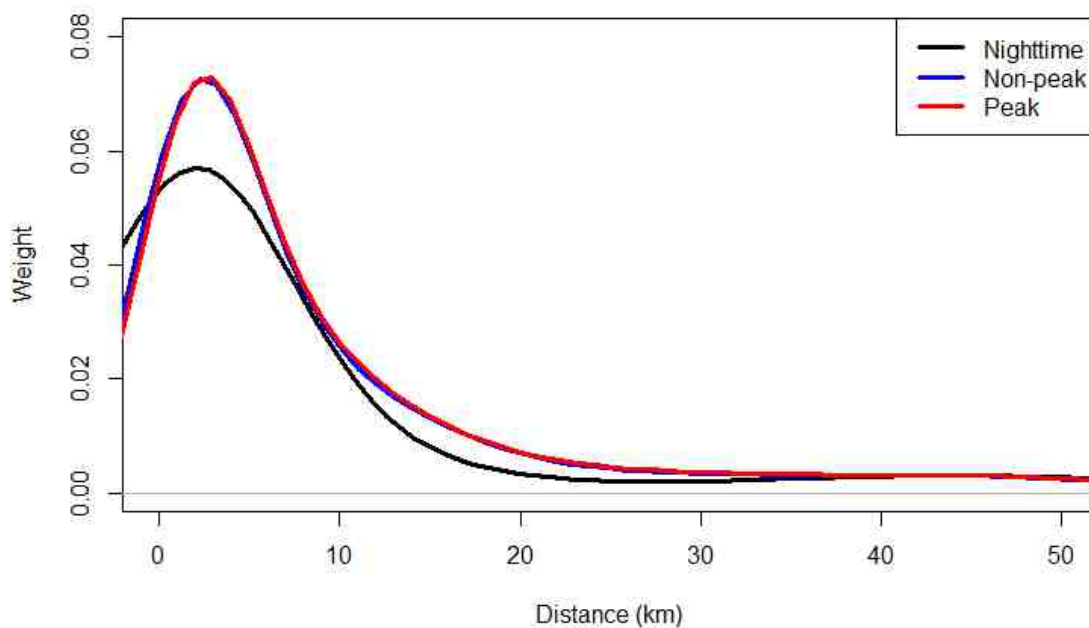
- 울산광역시 전체통행의 시간대별 통행특성은 다음과 같음
 - 첨두 시간대는 오전 07~09시와 오후 12~19시 등 9시간으로 설정
 - 비첨두 시간대는 오전 05~07시와 오전 09~12시, 오후 19~23시 등 9시간으로 설정
 - 심야 시간대는 오후 23시~오전 05시 등 6시간으로 설정

〈표 269〉 울산광역시 빅데이터 기반 O/D 전체통행의 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	10,286	0.596	4	심야
1~2시	16,545	0.958	4	심야
2~3시	13,293	0.770	4	심야
3~4시	17,968	1.040	4	심야
4~5시	17,322	1.003	4	심야
5~6시	44,570	2.581	5	비첨두
6~7시	77,389	4.481	3	비첨두
7~8시	107,751	6.239	1	첨두
8~9시	119,606	6.925	1	첨두
9~10시	82,281	4.764	3	비첨두
10~11시	86,886	5.031	3	비첨두
11~12시	90,909	5.264	3	비첨두
12~13시	103,596	5.998	1	첨두
13~14시	103,679	6.003	1	첨두
14~15시	103,112	5.970	1	첨두
15~16시	113,509	6.572	1	첨두
16~17시	128,627	7.447	2	첨두
17~18시	138,708	8.031	2	첨두
18~19시	112,141	6.493	1	첨두
19~20시	78,161	4.526	3	비첨두
20~21시	63,990	3.705	5	비첨두
21~22시	51,734	2.995	5	비첨두
22~23시	35,712	2.068	5	비첨두
23~24시	9,348	0.541	4	심야

구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=5)
첨두시	9	6.63	
비첨두시	9	3.93	
심야시간	6	0.82	
계	24	100.00	

- 울산광역시 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간의 통행분포를 비교한 결과는 다음과 같았음
 - 평균통행거리의 경우 첨두시간대 15.87km, 비첨두시간대 15.44km, 심야시간대 17.97km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
 - 심야시간대는 상대적으로 단거리 통행의 비중이 높고, 장거리 통행의 비중이 낮았음
 - 첨두시간대와 비첨두시간대의 통행거리분포는 유사한 것으로 나타남



〈그림 125〉 울산광역시 첨두·비첨두·심야시간대 TLF

다. 포항시

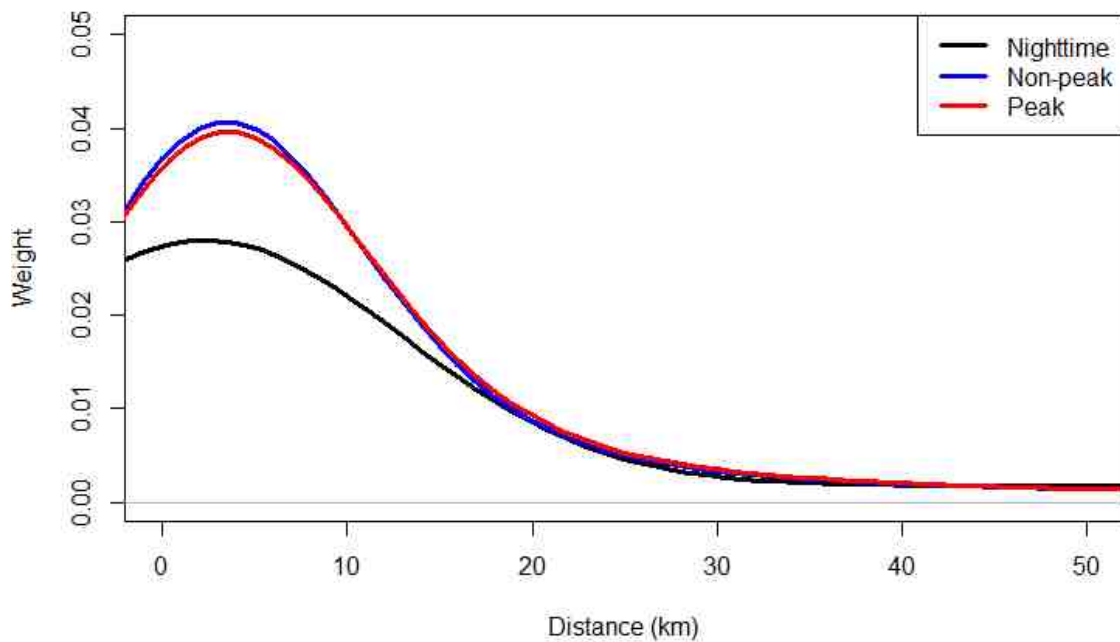
- 포항시 전체통행의 시간대별 통행특성은 다음과 같음
 - 첨두 시간대는 오전 08~09시와 오후 12~14시, 오후 15~19시 등 7시간으로 설정
 - 비첨두 시간대는 오전 05~08시와 오전 09~12시, 오후 14~15시, 오후 19~23시 등 11시간으로 설정
 - 심야 시간대는 오후 23시~오전 05시 등 6시간으로 설정

〈표 270〉 포항시 빅데이터 기반 O/D 전체통행의 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	3,379	0.462	7	심야
1~2시	6,430	0.879	7	심야
2~3시	7,161	0.979	7	심야
3~4시	6,316	0.863	7	심야
4~5시	7,292	0.997	7	심야
5~6시	13,433	1.836	1	비첨두
6~7시	26,713	3.651	5	비첨두
7~8시	43,058	5.885	3	비첨두
8~9시	48,073	6.571	6	첨두
9~10시	34,445	4.708	2	비첨두
10~11시	40,242	5.501	3	비첨두
11~12시	42,599	5.823	3	비첨두
12~13시	47,598	6.506	6	첨두
13~14시	46,328	6.332	6	첨두
14~15시	44,970	6.147	3	비첨두
15~16시	47,719	6.523	6	첨두
16~17시	56,261	7.690	4	첨두
17~18시	58,779	8.034	4	첨두
18~19시	50,230	6.866	6	첨두
19~20시	32,841	4.489	2	비첨두
20~21시	27,094	3.703	5	비첨두
21~22시	22,237	3.040	5	비첨두
22~23시	14,353	1.962	1	비첨두
23~24시	4,051	0.554	7	심야

구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=7)
첨두시	7	6.93	
비첨두시	11	4.25	
심야시간	6	0.79	
계	24	100.00	

- 포항시 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간의 통행분포를 비교한 결과는 다음과 같았음
 - 평균통행거리의 경우 첨두시간대 18.85km, 비첨두시간대 19.58km, 심야시간대 27.47km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
 - 심야시간대는 상대적으로 단거리 통행의 비중이 높고, 장거리 통행의 비중이 낮았음
 - 첨두시간대와 비첨두시간대의 통행거리분포는 유사한 것으로 나타남



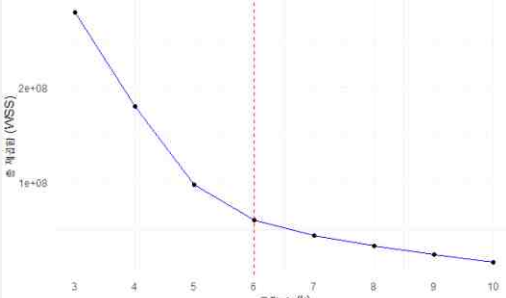
〈그림 127〉 포항시 첨두·비첨두·심야시간대 TLFD

라. 경주시

- 경주시 전체통행의 시간대별 통행특성은 다음과 같음
 - 첨두 시간대는 오전 07~09시와 오후 12시~오후 18시 등 8시간으로 설정
 - 비첨두 시간대는 오전 05~07시와 오전 09~12시, 오후 18~23시 등 10시간으로 설정
 - 심야 시간대는 오후 23시~오전 05시 등 6시간으로 설정

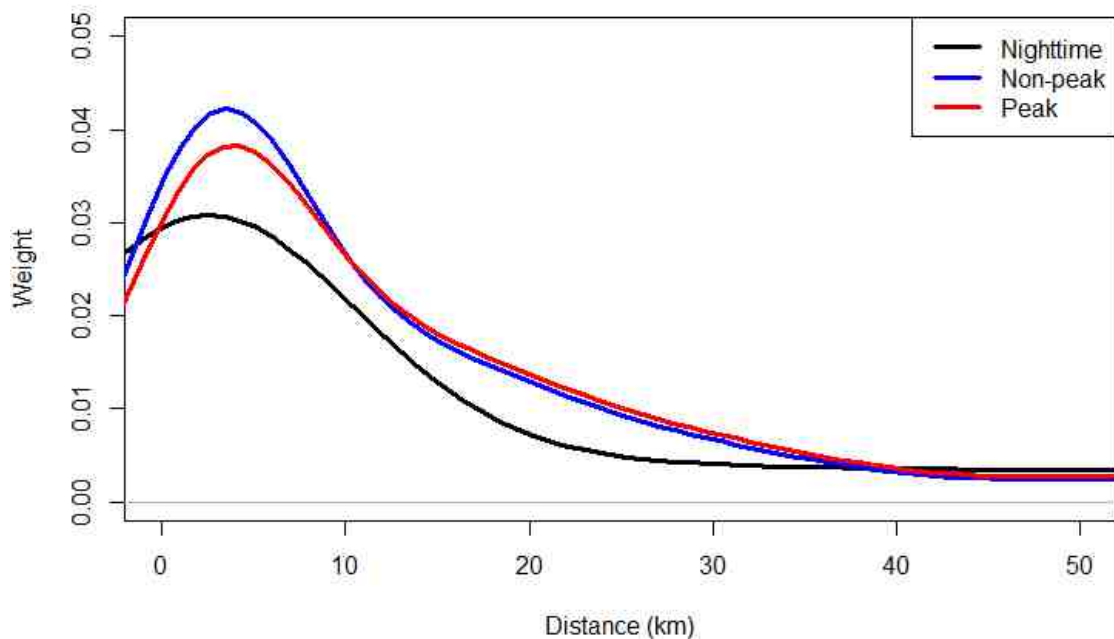
〈표 271〉 경주시 빅데이터 기반 O/D 전체통행의 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	1,963	0.346	4	심야
1~2시	4,022	0.709	4	심야
2~3시	4,123	0.726	4	심야
3~4시	4,585	0.808	4	심야
4~5시	5,389	0.949	4	심야
5~6시	10,846	1.911	5	비첨두
6~7시	21,482	3.785	2	비첨두
7~8시	36,629	6.453	3	첨두
8~9시	37,929	6.682	3	첨두
9~10시	29,935	5.274	1	비첨두
10~11시	34,250	6.034	1	비첨두
11~12시	34,247	6.034	1	비첨두
12~13시	38,794	6.835	3	첨두
13~14시	38,374	6.761	3	첨두
14~15시	37,498	6.606	3	첨두
15~16시	39,023	6.875	3	첨두
16~17시	41,803	7.365	6	첨두
17~18시	44,298	7.804	6	첨두
18~19시	35,418	6.240	1	비첨두
19~20시	24,158	4.256	2	비첨두
20~21시	19,284	3.397	2	비첨두
21~22시	13,394	2.360	5	비첨두
22~23시	8,128	1.432	5	비첨두
23~24시	2,046	0.361	4	심야

구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=6)
첨두시	8	6.92	
비첨두시	10	4.07	
심야시간	6	0.65	
계	24	100.00	

○ 경주시 침두시간, 비침두시간, 심야시간의 통행분포를 비교한 결과는 다음과 같았음

- 평균통행거리의 경우 침두시간대 28.31km, 비침두시간대 26.51km, 심야시간대 34.01km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
- 침두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
- 비침두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
- 심야시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 낮고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 높았음



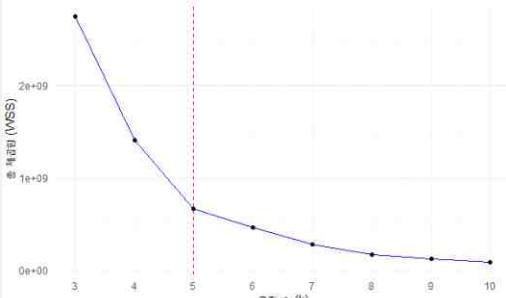
〈그림 129〉 경주시 침두·비침두·심야시간대 TLFD

마. 창원시

- 창원시 전체통행의 시간대별 통행특성은 다음과 같음
 - 첨두 시간대는 오전 07~09시와 오후 16~19시 등 5시간으로 설정
 - 비첨두 시간대는 오전 05~07시와 오전 09시~오후 16시, 오후 19시~23시 등 13시간으로 설정
 - 심야 시간대는 오후 23시~오전 05시 등 6시간으로 설정

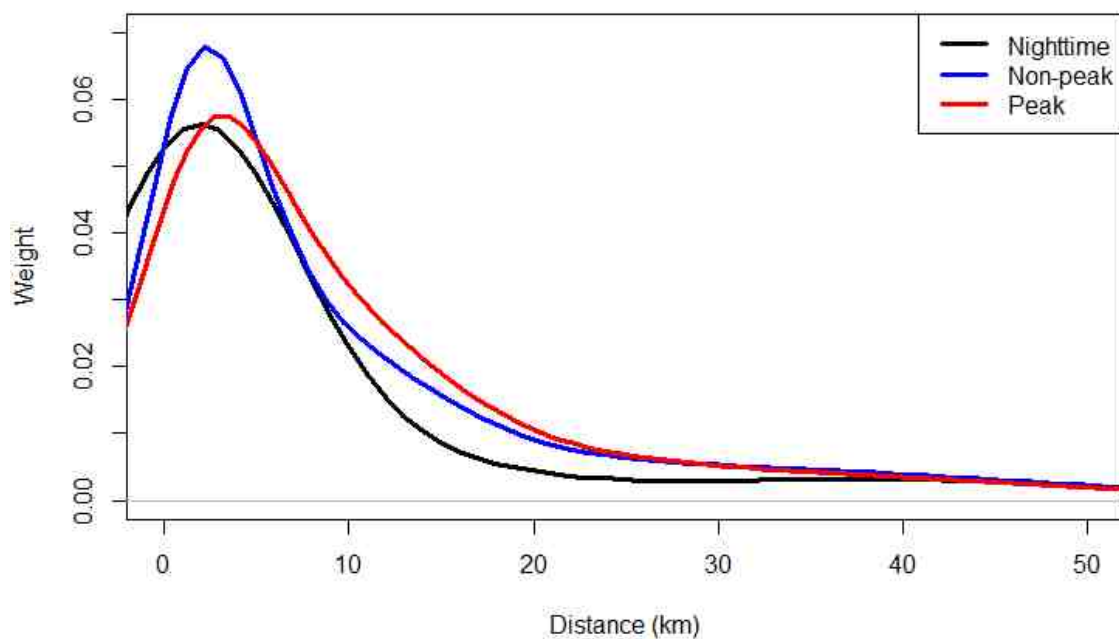
〈표 272〉 창원시 빅데이터 기반 O/D 전체통행의 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	8,487	0.532	4	심야
1~2시	13,824	0.866	4	심야
2~3시	11,534	0.722	4	심야
3~4시	16,279	1.020	4	심야
4~5시	14,802	0.927	4	심야
5~6시	34,456	2.158	2	비첨두
6~7시	72,417	4.535	5	비첨두
7~8시	115,904	7.259	1	첨두
8~9시	113,753	7.124	1	첨두
9~10시	75,801	4.747	5	비첨두
10~11시	77,291	4.841	5	비첨두
11~12시	81,030	5.075	5	비첨두
12~13시	91,759	5.747	3	비첨두
13~14시	91,724	5.744	3	비첨두
14~15시	88,407	5.537	3	비첨두
15~16시	97,755	6.122	3	비첨두
16~17시	117,647	7.368	1	첨두
17~18시	130,210	8.155	1	첨두
18~19시	112,096	7.020	1	첨두
19~20시	77,203	4.835	5	비첨두
20~21시	64,735	4.054	5	비첨두
21~22시	49,716	3.114	2	비첨두
22~23시	31,409	1.967	2	비첨두
23~24시	8,508	0.533	4	심야

구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=5)
첨두시	5	7.39	
비첨두시	13	4.50	
심야시간	6	0.77	
계	24	100.00	

○ 창원시 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간의 통행분포를 비교한 결과는 다음과 같았음

- 평균통행거리의 경우 첨두시간대 15.16km, 비첨두시간대 16.14km, 심야시간대 18.16km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
- 첨두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
- 비첨두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
- 심야시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 낮고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 높았음



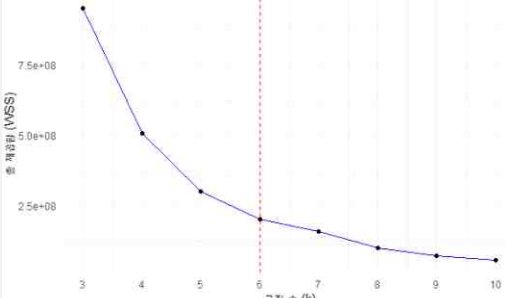
〈그림 131〉 창원시 첨두·비첨두·심야시간대 TLFD

바. 김해시

- 김해시 전체통행의 시간대별 통행특성은 다음과 같음
 - 첨두 시간대는 오전 07~09시와 오후 16~19시 등 5시간으로 설정
 - 비첨두 시간대는 오전 05~07시와 오전 09시~오후 16시, 오후 19시~23시 등 13시간으로 설정
 - 심야 시간대는 오후 23시~오전 05시 등 6시간으로 설정

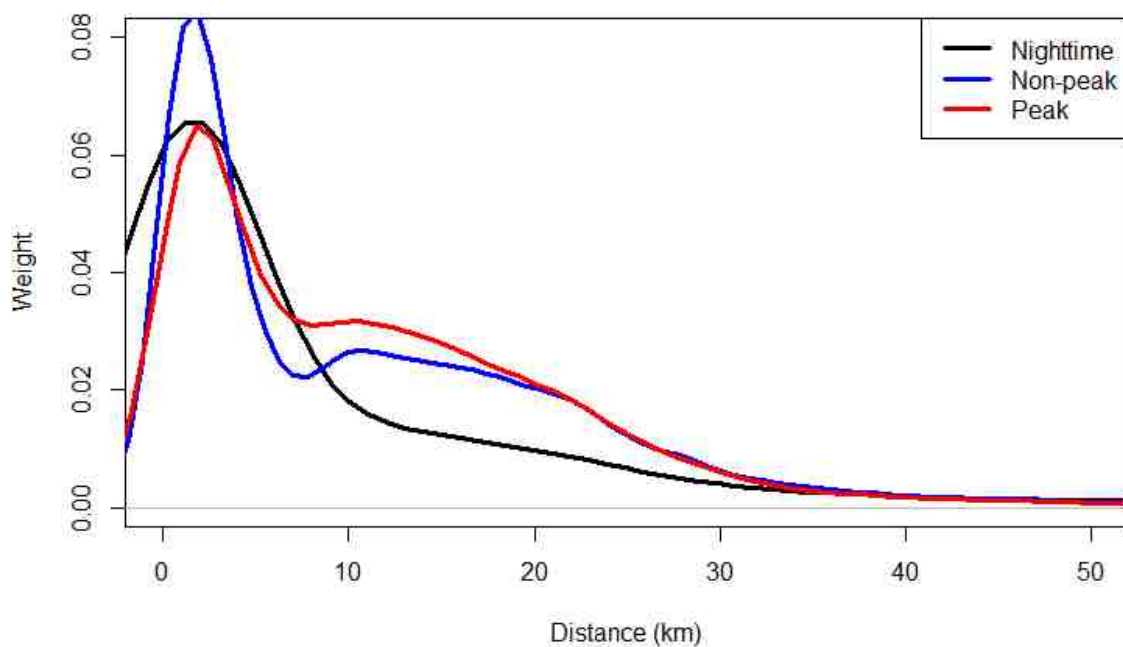
〈표 273〉 김해시 빅데이터 기반 O/D 전체통행의 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	4,556	0.496	4	심야
1~2시	7,505	0.817	4	심야
2~3시	6,450	0.702	4	심야
3~4시	8,331	0.907	4	심야
4~5시	8,757	0.953	4	심야
5~6시	21,607	2.352	5	비첨두
6~7시	46,125	5.022	1	비첨두
7~8시	70,503	7.676	2	첨두
8~9시	65,449	7.126	2	첨두
9~10시	43,556	4.742	1	비첨두
10~11시	43,770	4.765	1	비첨두
11~12시	43,911	4.781	1	비첨두
12~13시	50,831	5.534	3	비첨두
13~14시	51,848	5.645	3	비첨두
14~15시	49,593	5.399	3	비첨두
15~16시	56,932	6.198	3	비첨두
16~17시	69,514	7.568	2	첨두
17~18시	78,394	8.535	6	첨두
18~19시	63,677	6.933	2	첨두
19~20시	44,469	4.841	1	비첨두
20~21시	35,789	3.896	1	비첨두
21~22시	26,630	2.899	5	비첨두
22~23시	16,193	1.763	5	비첨두
23~24시	4,109	0.447	4	심야

구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=6)
첨두시	5	7.39	
비첨두시	13	4.50	
심야시간	6	0.77	
계	24	100.00	

○ 김해시 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간의 통행분포를 비교한 결과는 다음과 같았음

- 평균통행거리의 경우 첨두시간대 15.56km, 비첨두시간대 16.71km, 심야시간대 17.81km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
- 첨두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
- 비첨두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
- 심야시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 낮고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 높았음



〈그림 133〉 김해시 첨두·비첨두·심야시간대 TLFD

사. 밀양시

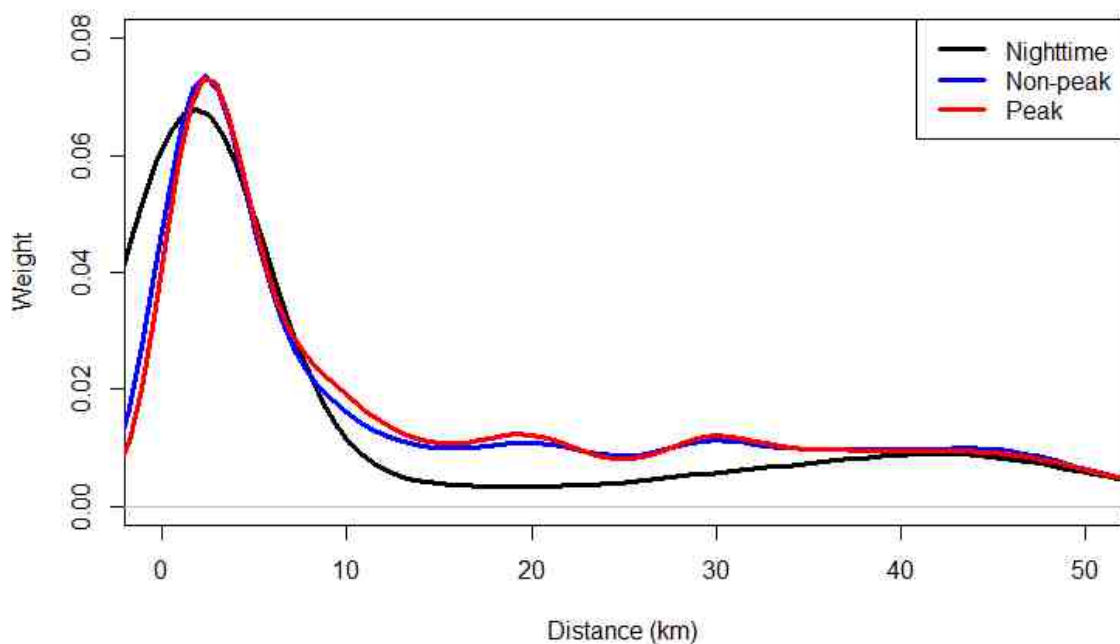
- 밀양시 전체통행의 시간대별 통행특성은 다음과 같음
 - 첨두 시간대는 오전 07~09시와 오후 12~14시, 오후 16~19시 등 7시간으로 설정
 - 비첨두 시간대는 오전 05~07시와 오전 09시~12시, 오후 14~16시, 오후 19~22시 등 10시간으로 설정
 - 심야 시간대는 오후 22시~오전 05시 등 7시간으로 설정

〈표 274〉 밀양시 빅데이터 기반 O/D 전체통행의 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	836	0.455	1	심야
1~2시	1,366	0.744	1	심야
2~3시	1,115	0.607	1	심야
3~4시	2,039	1.111	1	심야
4~5시	1,740	0.948	1	심야
5~6시	3,811	2.076	2	비첨두
6~7시	7,739	4.215	4	비첨두
7~8시	12,321	6.711	5	첨두
8~9시	12,731	6.934	5	첨두
9~10시	9,784	5.329	3	비첨두
10~11시	10,274	5.596	3	비첨두
11~12시	11,150	6.073	3	비첨두
12~13시	12,900	7.026	5	첨두
13~14시	12,565	6.844	5	첨두
14~15시	11,585	6.310	5	첨두
15~16시	11,757	6.404	5	첨두
16~17시	13,829	7.532	6	첨두
17~18시	14,878	8.103	6	첨두
18~19시	11,779	6.416	5	첨두
19~20시	7,083	3.858	4	비첨두
20~21시	5,498	2.995	2	비첨두
21~22시	3,901	2.125	2	비첨두
22~23시	2,273	1.238	1	심야
23~24시	645	0.351	1	심야

구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=6)
첨두시	9	6.92	
비첨두시	8	4.03	
심야시간	7	0.78	
계	24	100.00	

- 김해시 첨두시간, 비첨두시간, 심야시간의 통행분포를 비교한 결과는 다음과 같았음
 - 평균통행거리의 경우 첨두시간대 20.82km, 비첨두시간대 20.99km, 심야시간대 19.90km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
 - 첨두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
 - 비첨두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
 - 심야시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 낮고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 높았음



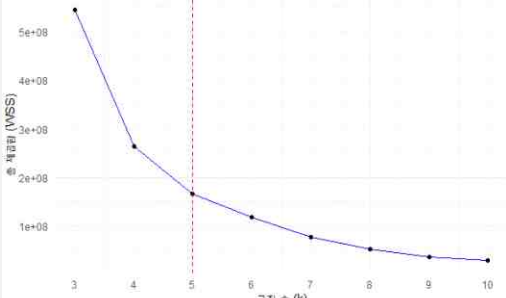
〈그림 135〉 밀양시 첨두·비첨두·심야시간대 TLF

아. 양산시

- 양산시 전체통행의 시간대별 통행특성은 다음과 같음
 - 첨두 시간대는 오전 07~09시, 오후 16~19시 등 5시간으로 설정
 - 비첨두 시간대는 오전 05~07시와 오전 09시~ 오후 16시, 오후 19~23시 등 13시간으로 설정
 - 심야 시간대는 오후 23시~오전 05시 등 6시간으로 설정

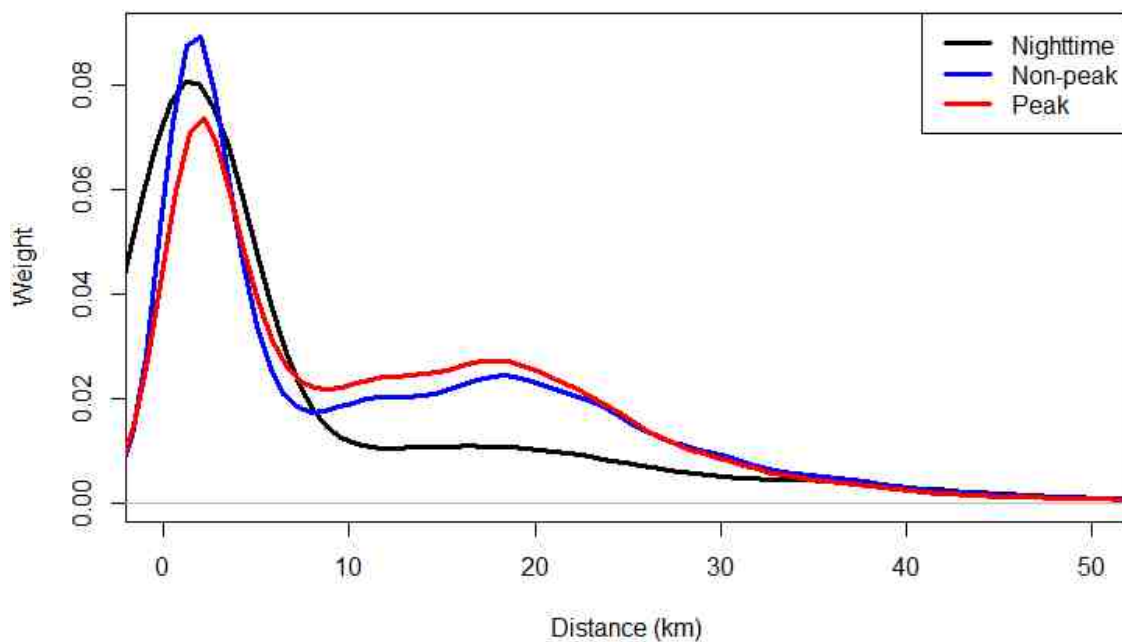
<표 275> 양산시 빅데이터 기반 O/D 전체통행의 시간대별 통행특성

시간대	통행량	비율(%)	군집번호	시간대구분
0~1시	3,866	0.564	4	심야
1~2시	6,197	0.903	4	심야
2~3시	5,213	0.760	4	심야
3~4시	6,585	0.960	4	심야
4~5시	7,599	1.108	4	심야
5~6시	17,587	2.564	1	비첨두
6~7시	32,918	4.799	5	비첨두
7~8시	51,747	7.543	3	첨두
8~9시	48,309	7.042	3	첨두
9~10시	32,937	4.801	5	비첨두
10~11시	33,777	4.924	5	비첨두
11~12시	34,108	4.972	5	비첨두
12~13시	39,129	5.704	2	비첨두
13~14시	39,254	5.722	2	비첨두
14~15시	37,477	5.463	2	비첨두
15~16시	42,606	6.211	2	비첨두
16~17시	51,559	7.516	3	첨두
17~18시	56,925	8.298	3	첨두
18~19시	47,158	6.874	3	첨두
19~20시	31,177	4.545	5	비첨두
20~21시	25,464	3.712	5	비첨두
21~22시	19,119	2.787	1	비첨두
22~23시	12,209	1.780	1	비첨두
23~24시	3,071	0.448	4	심야

구분	지속시간	집중률(%)	적정 k값 분석 결과 (k=5)
첨두시	5	7.45	
비첨두시	13	4.46	
심야시간	6	0.79	
계	24	100.00	

○ 양산시 침두시간, 비침두시간, 심야시간의 통행분포를 비교한 결과는 다음과 같았음

- 평균통행거리의 경우 침두시간대 15.62km, 비침두시간대 16.63km, 심야시간대 17.16km로 심야시간대의 평균통행거리가 가장 긴 것으로 나타남
- 침두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
- 비침두시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 높고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 낮았음
- 심야시간대는 상대적으로 40km 미만 단거리 통행의 비중이 낮고, 40km 이상 장거리 통행 비중이 높았음



〈그림 137〉 양산시 침두·비침두·심야시간대 TLFD

2024
국가교통조사
및 분석

3



주말 및 첨두·비첨두
기종점통행량 시범 구축