



2003년 「국가교통DB 구축사업」

설 · 추석 등 특별연휴기간 중 지역간 통행량 및 통행특성 분석

6

목 차

요 약

제1장 연구의 개요 1

제1절 연구의 배경 및 목적 / 3

제2절 연구의 범위 / 4

제3절 연구의 수행과정 / 7

제2장 수송실적 현황 9

제1절 사회·경제적 지표 현황 / 11

제2절 교통시설 현황 / 23

제3절 교통수단별 총 여객 수송실적 현황 / 39

제4절 특별수송기간중 수송실적 현황 / 50

제3장 특별수송기간중 수송수요 예측 69

제1절 수송수요 산정 방법 / 71

제2절 수송수요 설문분석 / 83

제3절 특별수송기간 수송수요 추정 / 146

제4절 특별수송기간 중 고속철도 수요 및 용량(예비 분석) / 155

제5절 2004년 설 특별수송기간 통행배정 / 160

제4장 특별수송기간중 교통대책 수립 165

제1절 특별수송대책 운영 현황 / 167

제2절 2003년 하계 정부합동특별교통대책 현황 / 171

제3절 2003년 추석 정부합동특별교통대책 현황 / 180

제4절 2004년 설 정부합동특별교통대책 현황 / 185

제5절 교통수단별 교통대책 및 수송수요 배분대책 / 191

제5장 결론 및 건의	197
-------------------	-----

제1절 과업의 주요 결과 / 199	
---------------------	--

제2절 향후 대책 / 201	
-----------------	--

부 록	203
-----------	-----

표 차 례

<표 2- 1> 시도별 인구 현황 (2002년)	11
<표 2- 2> 권역별 인구 현황 (2002년)	12
<표 2- 3> 권역별 거주지 및 출생지 인구비율	13
<표 2- 4> 국내총생산(GDP)과 국민총소득(GNI)	17
<표 2- 5> 근로자 월평균 임금	19
<표 2- 6> 자동차현황	20
<표 2- 7> 월별 자동차 증가대수	21
<표 2- 8> 용도별 자동차 등록대수	22
<표 2- 9> 연도별 도로현황	23
<표 2-10> 시도별 도로현황 (2002년)	24
<표 2-11> 권역별 도로현황 (2002년)	25
<표 2-12> 고속도로 노선별 현황 (2003년)	26
<표 2-13> 버스전용차로제 시행 시간	28
<표 2-14> 고속버스 노선현황 (2003년)	29
<표 2-15> 시외버스운행 노선현황	29
<표 2-16> 도로현황	30
<표 2-17> 시도별 포장율	31
<표 2-18> 연도별 포장율	32
<표 2-19> 도로보급률	33
<표 2-20> 철도 노선별, 열차종별 운행회수 (2002년)	34
<표 2-21> 철도시설현황	35
<표 2-22> 국내선 항공노선현황 (2003년)	36
<표 2-23> 항공시설현황	37
<표 2-24> 해운항로현황 (2002년)	38
<표 2-25> 교통수단별 연간 여객수송인원	39
<표 2-26> 연도별 여객수송 분담율	40
<표 2-27> 월별 총여객수송인원	44
<표 2-28> 고속도로 월별 통행실적	45
<표 2-29> 버스여객 월별 수송실적	46

<표 2-30> 철도 월별 여객수송실적1)	47
<표 2-31> 항공 국내선 월별 여객수송실적	48
<표 2-32> 연안해운 월별 여객수송실적	49
<표 2-33> 하계휴가기간중 수단별 수송인원	50
<표 2-34> 수단별 하계휴가기간 수송인원	51
<표 2-35> 연도별 추석연휴기간 일자	59
<표 2-36> 추석연휴기간중 총수송인원	60
<표 2-37> 수단별 추석연휴기간 수송인원	61
<표 2-38> 연도별 설연휴기간 일자	64
<표 2-39> 설연휴기간중 총수송인원	65
<표 2-40> 수단별 설연휴기간 수송인원	66
<표 3- 1> 통행실태조사 방법별 종류 및 장단점	73
<표 3- 2> 인구규모와 최소한의 표본율과 일반적인 표본율	78
<표 3- 3> 지역별 조사 세대수	84
<표 3- 4> 시도단위 표본추출결과	85
<표 3- 5> 하계 휴가기간 통행 행태 유효설문 빈도	85
<표 3- 6> 조사일자	86
<표 3- 7> 2002년 여름휴가여행 여부	86
<표 3- 8> 2002년 지역별 여름휴가 여행여부	87
<표 3- 9> 2002년 휴가 여행지역	87
<표 3-10> 2002년 휴가여행기간	88
<표 3-11> 2002년 휴가기간 이용 교통수단	88
<표 3-12> 2002년 고속도로 이용노선	89
<표 3-13> 2003년 하계휴가여행 여부	89
<표 3-14> 2003년 하계휴가여행 여부	90
<표 3-15> 2003년 지역별 휴가예정지역	91
<표 3-16> 2003년 휴가기간 출발시기	93
<표 3-17> 2003년 특별수송기간 내 하계휴가여행 예정시기	93
<표 3-18> 2003년 지역별 휴가여행기간	94
<표 3-19> 2003년 지역별 휴가여행 예정지	95
<표 3-20> 2003년 지역별 예정 출발시간대	96

<표 3-21> 2003년 지역별 예정 여행 동반자수	96
<표 3-22> 2003년 지역별 주이용교통수단	97
<표 3-23> 2003년 지역별 고속도로 예정이용노선	99
<표 3-24> 2003년 고속도로 이용자 대상 지역별 고속도로 예정이용노선	99
<표 3-25> 지역별 승용차/승합차 이용 이유	100
<표 3-26> 지역별 여행 예정자의 교통 안내정보 소스	101
<표 3-27> 지역별 조사 세대수	103
<표 3-28> 시도단위 표본추출결과	104
<표 3-29> 조사일자	105
<표 3-30> 2002년 추석 귀성(여행) 여부	105
<표 3-31> 2002년 지역별 추석연휴 귀성 및 여행 여부	106
<표 3-32> 2002년 추석 귀성(여행) 지역	107
<표 3-33> 2002년 추석 수도권대상 귀성(여행) 지역	107
<표 3-34> 2002년 추석 귀성(여행) 기간	108
<표 3-35> 2002년 추석 귀성(여행)시 이용교통수단	109
<표 3-36> 2002년 추석 고속도로 이용노선	110
<표 3-37> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 여부	111
<표 3-38> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 여부(미정제외)	112
<표 3-39> 2003년 추석연휴 귀성 및 여행 구분	112
<표 3-40> 2003년 추석연휴기간 귀성(여행) 계획 없는 경우	113
<표 3-41> 2003년 지역별 귀성(여행) 예정지역	114
<표 3-42> 2003년 추석 수도권대상 귀성(여행) 예정지역	115
<표 3-43> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 출발 예정시기	116
<표 3-44> 2003년 추석연휴 귀성 출발 예정시간대	117
<표 3-45> 2003년 추석연휴 귀경 예정시기	118
<표 3-46> 2003년 추석연휴 귀경 출발예정 시간대	119
<표 3-47> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 예정 동반자수	120
<표 3-48> 2003년 추석연휴 귀성(여행)시 주이용교통수단	121
<표 3-49> 2003년 추석연휴 고속도로 예정이용노선	123
<표 3-50> 2003년 고속도로 이용자 대상 지역별 고속도로 예정이용노선	123
<표 3-51> 지역별 조사 세대수	126

<표 3-52> 조사일자	126
<표 3-53> 2003년 설 귀성 및 여행 여부	127
<표 3-54> 2003년 지역별 설 귀성 및 여행 여부	128
<표 3-55> 2003년 설 귀성(여행) 지역	128
<표 3-56> 2003년 설 귀성(여행) 기간	129
<표 3-57> 2003년 설 귀성(여행)시 주이용교통수단	129
<표 3-58> 2003년 설 주이용노선	130
<표 3-59> 2004년 설연휴 귀성 여부	131
<표 3-60> 2004년 설연휴 귀성 및 여행 여부	132
<표 3-61> 2004년 지역별 설연휴 귀성 여부	132
<표 3-62> 2004년 설연휴기간 귀성(여행)하지 않는 이유	133
<표 3-63> 2004년 지역별 귀성(여행) 예정지역	134
<표 3-64> 2004년 설연휴 귀성 예정기간	135
<표 3-65> 2004년 설연휴 귀성 출발 예정시간대	136
<표 3-66> 2004년 설연휴 귀경 출발예정 시간대	137
<표 3-67> 2004년 설연휴 귀성(여행) 예정 동반자수	139
<표 3-68> 2004년 설연휴 귀성(여행)시 주이용교통수단	140
<표 3-69> 2004년 설연휴 귀성(여행)시 주이용노선	141
<표 3-70> 2004년 설연휴 고속도로 이용자 대상 지역별 고속도로 예정이용노선	142
<표 3-71> 2004년 1월 24일(토) 휴무여부	142
<표 3-72> 경부고속철도 이용의향(수도권대상자)	143
<표 3-73> 경부고속철도 이용하지 않는 이유(수도권대상자)	143
<표 3-74> 귀성권역별 고속철도 이용의향	144
<표 3-75> 교통수단별 고속철도 수단전환율	145
<표 3-76> 2002년 하계휴가기간 수송실적	147
<표 3-77> 2003년 하계휴가기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행	148
<표 3-78> 2002년 추석연휴기간 수송실적(5일기준)	149
<표 3-79> 2002년 추석연휴기간 수송실적(7일기준)	150
<표 3-80> 2003년 추석연휴기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행	151
<표 3-81> 2003년 설연휴기간 수송실적(5일기준)	152
<표 3-82> 2003년 설연휴기간 수송실적(7일기준)	153

<표 3-83> 2004년 설연휴기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행	154
<표 3-84> 수도권 거주자의 이용예정수단비율과 수송수요	155
<표 3-85> 고속철도이용 전환비율에 따른 수단별 수요	156
<표 3-86> 고속철도 이용 희망수요의 전환비율에 따른 수요	157
<표 3-87> 고속철도 평시 수송능력	157
<표 3-88> 고속철도 주말 수송능력	158
<표 3-89> 고속철도 최대가능용량	158
<표 3-90> 특송기간 수송능력	159
<표 3-91> 특송기간 최대수송능력	159
<표 3-92> 설 특별수송기간중 희망 O/D	160
<표 3-93> 주요고속국도의 구간별 V/C	163
<표 4- 1> 2003년 하계 철도 증강계획	171
<표 4- 2> 2003년 하계 버스 증강계획	172
<표 4- 3> 2003년 하계 해운 증강계획	172
<표 4- 4> 2003년 하계 항공 증강계획	173
<표 4- 5> 2003년 추석 철도 증강계획	180
<표 4- 6> 2003년 추석 버스 증강계획	181
<표 4- 7> 2003년 추석 해운 증강계획	181
<표 4- 8> 2003년 추석항공 증강계획	182
<표 4- 9> 2004년 설 철도 증강계획	185
<표 4-10> 2004년 설 버스 증강계획	186
<표 4-11> 2004년 설 해운 증강계획	186
<표 4-12> 2004년 설 항공 증강계획	187

그림차례

<그림 1- 1> 연구의 수행과정	7
<그림 2- 1> 수도권 거주인의 출생지 분포	16
<그림 2- 2> 수도권 출생인의 거주지 분포	16
<그림 2- 3> 국내총생산(GDP)과 국민총소득(GNI)	18
<그림 2- 4> 근로자 월평균임금	19
<그림 2- 5> 자동차 등록대수 증가추이	21
<그림 2- 6> 월별 자동차 증가대수 추이	22
<그림 2- 7> 2003년도 고속도로 현황	27
<그림 2- 8> 교통수단별 연간 여객수송인원(고속버스)	41
<그림 2- 9> 교통수단별 연간 여객수송인원(시외,전세)	41
<그림 2-10> 교통수단별 연간 여객수송인원(철도)	42
<그림 2-11> 교통수단별 연간 여객수송인원(항공)	42
<그림 2-12> 교통수단별 연간 여객수송인원(해운)	43
<그림 2-13> 월별 총여객수송인원 추이	44
<그림 2-14> 월별 고속도로 교통량 추이	45
<그림 2-15> 월별 버스여객 수송인원 추이	46
<그림 2-16> 월별 철도수송인원 추이	47
<그림 2-17> 월별 항공수송인원 추이	48
<그림 2-18> 월별 해운수송인원 추이	49
<그림 2-19> 하계휴가 수송인원의 증감비율	53
<그림 2-20> 하계휴가 특별수송기간 고속버스 수송실적 (2002년 일별)	54
<그림 2-21> 하계휴가 특별수송기간 철도 수송실적 (일별)	55
<그림 2-22> 하계휴가 특별수송기간 항공 수송실적 (2002년 일별)	55
<그림 2-23> 하계휴가 특별수송기간 해운 수송실적 (일별)	56
<그림 2-24> 하계휴가 특별수송기간 고속도로 통행량 (일별)	56
<그림 2-25> 하계휴가 특별수송기간 철도 수송실적 (요일별)	57
<그림 2-26> 하계휴가 특별수송기간 해운 수송실적 (요일별)	58
<그림 2-27> 하계휴가 특별수송기간 고속도로 통행량 (요일별)	58
<그림 2-28> 추석연휴 수송인원의 증감비율	63

<그림 2-29> 설연휴 수송인원의 증감비율	68
<그림 3- 1> 지역간 귀성인구의 예시도	82
<그림 3- 2> 2002년 여름휴가여행 여부	87
<그림 3- 3> 2003년 하계휴가여행 여부	90
<그림 3- 4> 2003년 휴가예정지역(국내)	91
<그림 3- 5> 수도권지역의 휴가지역별 비율(%)	92
<그림 3- 6> 2003년 하계휴가여행 예정시기	93
<그림 3- 7> 2003년 휴가여행기간	94
<그림 3- 8> 2003년 휴가여행 예정지	95
<그림 3- 9> 2003년 예정 여행 동반자수	97
<그림 3-10> 2003년 주이용교통수단	98
<그림 3-11> 2003년 고속도로 예정이용노선(고속도로 이용자 대상)	100
<그림 3-12> 여행 예정자의 교통 안내정보 소스	101
<그림 3-13> 2002년 추석 귀성(여행) 여부	106
<그림 3-14> 2002년 귀성(여행) 지역	107
<그림 3-15> 2002년 추석 귀성(여행) 기간	108
<그림 3-16> 2002년 귀성 및 여행시 이용 교통수단	109
<그림 3-17> 2002년 고속도로 이용노선(고속도로이용자 대상)	110
<그림 3-18> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 여부	111
<그림 3-19> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 여부(미정제외)	112
<그림 3-20> 2003년 추석연휴 귀성 및 여행 구분	112
<그림 3-21> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 계획 없는 경우	113
<그림 3-22> 2003년 지역별 귀성 및 여행 예정지역	115
<그림 3-23> 2003년 추석 수도권대상 귀성(여행) 예정지역 비율	115
<그림 3-24> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 출발 예정시기(미정제외)	116
<그림 3-25> 2003년 추석연휴 귀성 출발 예정시간(미정제외)	117
<그림 3-26> 2003년 추석연휴 귀경 예정시기(미정제외)	118
<그림 3-27> 2003년 추석연휴 귀경 출발 예정시간(미정제외)	119
<그림 3-28> 2003년 추석연휴 귀성 및 여행 동반자수	120
<그림 3-29> 2003년 추석연휴 귀성시 주이용교통수단	122
<그림 3-30> 2003년 고속도로 예정이용노선(고속도로 이용자 대상)	124

<그림 3-31> 2003년 09월 13일(토요일) 휴무여부	124
<그림 3-32> 2003년 설 귀성(여행) 여부	127
<그림 3-33> 2003년 설 수도권거주자 귀성(여행)지역 비율	128
<그림 3-34> 2003년 설 귀성(여행) 기간	129
<그림 3-35> 2003년 설 귀성(여행)시 주이용교통수단	130
<그림 3-36> 2003년 고속도로 이용노선(고속도로이용자만 대상)	131
<그림 3-37> 2004년 설 귀성 및 여행 여부	132
<그림 3-38> 2004년 설연휴 귀성(여행)하지 않는 이유	133
<그림 3-39> 2004년 설 지역별 귀성(여행) 예정지역	134
<그림 3-40> 2004년 설 수도권대상 귀성(여행) 예정지역 비율	134
<그림 3-41> 2004년 설 귀성(여행) 기간	135
<그림 3-42> 2004년 설연휴 귀성 출발 예정일자	136
<그림 3-43> 2004년 설연휴 귀성 출발 예정시간	137
<그림 3-44> 2004년 설연휴 귀경 출발 예정일자	138
<그림 3-45> 2004년 설연휴 귀경 출발 예정시간	138
<그림 3-46> 2004년 설연휴 귀성 및 귀경 출발예정일자 분포	139
<그림 3-47> 2004년 설연휴 귀성 및 여행 동반자수	140
<그림 3-48> 2004년 설연휴 귀성시 주이용교통수단	141
<그림 3-49> 2004년 설연휴 고속도로 예정이용노선(고속도로 이용자 대상)	142
<그림 3-50> 2004년 1월 24일(토) 휴무여부	142
<그림 3-51> 경부고속철도 이용하지 않는 이유	143
<그림 3-52> 귀성권역별 고속철도 이용의향	144
<그림 3-53> 교통수단별 고속철도 수단전환율	145
<그림 3-54> 통행배정결과(고속국도 대상)	162
<그림 3-55> 각 구간별 V/C(대전광역시 일대)	162

요 약

요 약

1. 연구의 배경 및 목적

- 유교문화권의 사회 풍습상 명절기간은 일반적으로 자신의 출생지나 부모 또는 형제의 거주지(일반적으로 고향으로 칭함)에서 차례의식 등을 위하여 함께 보내는 풍습이 있음. 이러한 풍습은 부족사회적인 요소가 많은 대가족사회에서는 인접해서 친족들이 모여 사는 관계로 교통유발요인이 적었으나 산업화, 다양화, 핵가족화 된 현대사회는 더 이상 단거리 교통권역 내에서만 모여 살 수 없는 것이 현실임
- 따라서 명절기간동안에는 부모, 자식, 형제간의 친족방문을 위한 통행이 발생될 수 밖에 없으며 교통측면의 사회현상의 하나로서 명절을 고향에서 보내기 위한 통행이 자연스럽게 발생하게 됨. 이러한 통행을 일반적으로 통틀어 “귀성통행”이라고 함. 또한 교통혼잡을 피하기 위하여 최근에 나타나기 시작한 통행 행태의 하나로서, 과거 귀성통행자의 현거주지로 부모, 형제 등이 이동하는 현상이 나타나기 시작했는데 이를 “역귀성통행”이라고 정의할 수 있음
- 이와는 별도로 사회가 개인주의화, 다양화되면서 명절기간을 휴가기간 개념으로 활용하고자하는 현상이 나타남에 따라 명절기간에 여행과 친지방문 등으로 인한 일반통행 즉 “비귀성통행” 또한 늘어나고 있는 추세임
- 또한, 우리나라는 휴가 기간이 하계의 특정기간에 집중되어 있는 관계로 매년 하계 지역간 장거리 이동 통행이 설, 추석 등 명절기간의 특수한 통행과 같이 지역별 특정휴가지 주변으로 집중되어 나타나는 현상이 되풀이되고 있음
- 따라서 주5일 근무제의 증가, 고부가가치 산업화에 따른 여가시간의 증가, 생활방식의 다양화, 가구소득의 증가 등에 따른 휴가기간의 증가, 휴가지의 다양화 등 통행 행태의 변화에 따른 사회현상의 하나로서 하계휴가기간의 교통특성을 파악할 필요성이 대두됨
- 이러한 배경하에 정부는 매년 수송수요가 폭증하는 3회의 기간(설날, 하계휴가, 추석)을 특별수송기간으로 설정하고, 이 기간에 대해 특별수송대책을 수립하여 국민들의 원활한 수송을 도모하고 있음. 이러한 특별수송기간동안의 수송대책을 합리적으로 수립하기 위해서는 정확한 수송수요의 추정이 중요함

- 따라서 특별수송기간중 교통수단별 수송수요예측을 위한 보다 신뢰성 있는 자료수집 및 적절한 조사방법을 연구하여, 이를 바탕으로 전국적인 규모의 광범위한 자료수집 및 설문조사를 실시하여 가능한 한 수도권 및 광역권역별로 좀더 정확한 수송수요를 예측
- 이와 같이 예측된 수송수요를 근거로 각 교통수단별 교통대책을 제시하여 특별수송기간 동안의 원활한 수송에 기여하는 것을 이 보고서의 목적으로 함

2. 연구의 범위

가. 공간적 범위

- 본 연구대상지역은 특별수송기간동안 수송수요이동경로를 파악할 수 있는 범위로 수도권 및 각 광역권을 포함한 시도 단위로 구분한 전국을 분석대상으로 함

나. 내용적 범위

1) 주요 내용

- 수송실적현황
- 과거 특별수송기간 중 자료 수집 및 분석
- 특별수송기간(하계휴가, 추석, 설)의 수송수요 분석을 위한 설문조사
- 특별수송기간(하계휴가, 추석, 설)의 수송수요 분석
- 특별수송기간 중 교통수단별 수송수요 예측
- 각 수송수단별 교통대책 및 수송수요 배분대책의 제시
- 고속전철 개통에 따른 특별수송기간중 수요변화 예비분석

2) 세부 내용

① 수송실적 현황

- 인구 및 경제성장률, 자동차 등록대수 등의 사회경제지표에 대한 현황을 파악
 - 특별수송기간동안 수송수요에 영향을 미치는 경제적, 사회적 요인들에 대한 분석
- 각 수단별 교통시설현황 파악

- 도로시설 및 노선현황
- 철도시설 및 노선현황
- 항공시설 및 노선현황

○ 교통수단별 총 여객 수송실적 현황

- 연간 여객수송인원 및 분담율
- 각 수단별 월별 여객수송인원

○ 특별수송기간 중 수송실적 현황

- 과거 하계휴가 기간중 수단별 수송인원
- 과거 추석연휴 기간중 수단별 수송인원
- 과거 설연휴 기간중 수단별 수송인원

② 특별수송기간중 수송수요예측

○ 수송수요예측을 위한 조사 방법제시

○ 수송수요 설문 조사 및 분석

- 조사대상, 조사범위, 조사방법 설정
- 2003년 하계휴가 특별수송기간 설문조사 및 분석
- 2003년 추석연휴 특별수송기간 설문조사 및 분석
- 2004년 설연휴 특별수송기간 설문조사 및 분석

○ 특별수송기간 수송수요 추정

- 승용차, 승합차, 고속버스, 시외버스, 전세버스, 철도, 항공, 해운의 각 수단별 수송 수요 분석
- 총수송수요, 일평균수송수요, 수단별 분담율
- 2003년 하계휴가 특별수송기간 수송수요 예측
- 2003년 추석연휴 특별수송기간 수송수요 예측
- 2004년 설연휴 특별수송기간 수송수요 예측

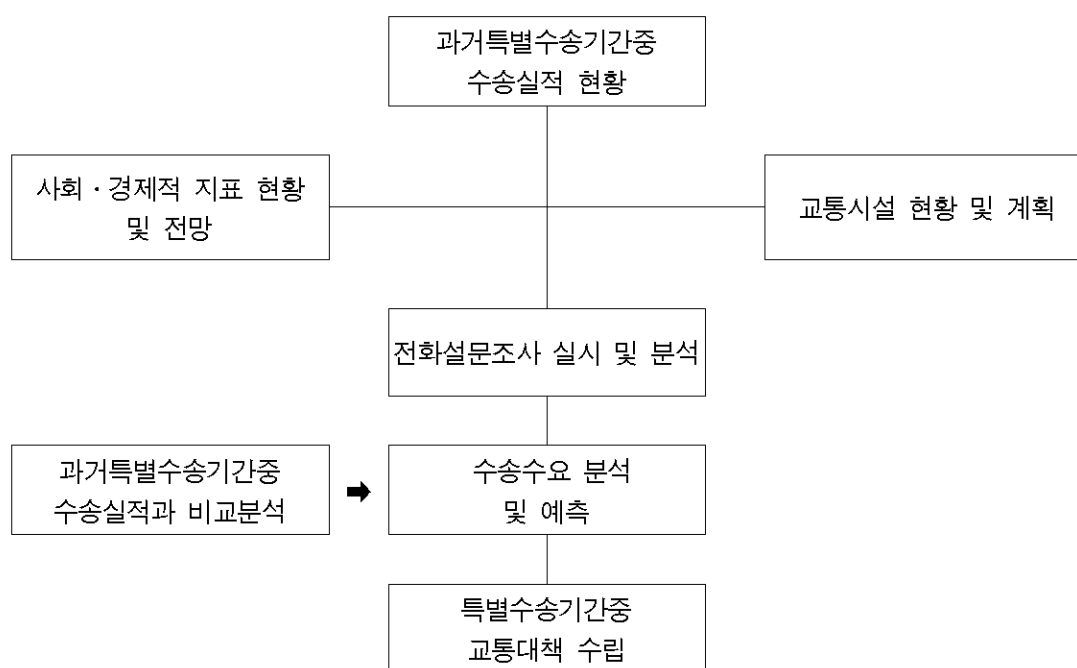
○ 특송기간 중 고속철도 예상수요 및 용량 산출

- 고속철도로의 수단전환율
- 고속철도 수송인원(평시, 주말, 최대가능인원)

- 특별 수송기간내 수송인원
- 2004년 설 특별수송기간 통행배정
- ③ 특별수송기간중 정부합동교통대책수립 및 대책
 - 특별수송대책 운영 현황
 - 2003년 하계휴가 정부합동특별교통대책 현황
 - 2003년 추석연휴 정부합동특별교통대책 현황
 - 2004년 설연휴 정부합동특별교통대책 현황
 - 교통수단별 교통대책 및 수송수요 배분대책 수립
 - 특별수송기간동안의 교통수요를 감소시킬 수 있는 대책방안 검토
 - 특별수송대책 수립과 관련한 주요정책 사항 제시

3. 연구의 수행과정

- 본 연구에서는 특별수송기간중의 수송수요 예측 및 이에 따른 수송대책을 수립하기 위하여 먼저, 과거 특별수송기간동안의 수송실적 자료, 교통시설현황 자료, 경제성장률, 소득, 경제동향 등 문헌자료를 수집함
- 특별수송기간동안의 통행특성을 분석하기 위하여 전국대상 시도 단위로 전화설문조사를 실시함
- 조사결과자료를 이용하여 귀성 및 휴가에 대한 목적지, 귀성(여행)기간, 통행수단, 이용노선, 출발일시 등에 대한 조사분석
- 전국대상 권역 단위로 2003년도 하계휴가, 2003년도 추석연휴, 2004년 설연휴 특별수송기간에 대하여 수송수요 추정
- 교통혼잡을 최소화할 수 있는 각 수송수단별 교통대책 및 수송수요 배분대책을 제시하고, 고속전철 개통시 예상되는 수요 추정 및 문제점을 제시함
- 위와 같은 본 연구의 수행과정은 <그림 1>과 같음



<그림 1> 연구의 수행과정

4. 수송수요 설문조사

- 하계·추석·설 수송수요예측을 위해 앞에서 제시한 여러 가지 방법중 시간적 제약이 따르는 본 과제의 특성상 자료수집시간을 최소화 할 수 있는 장점이 있는 전화인터뷰 설문방식을 이용하여 조사를 수행하였음

가. 하계 수송수요 설문조사

1) 조사개요

- 본 연구에서는 2003년도 하계수송수요예측을 위해서 설문조사를 실시하였으며, 설문조사결과와 과거 수단별 수송실적을 토대로 하계수송수요를 예측하였음
- 조사지역: 전국 단위 세대
- 조사방법: 전화인터뷰 설문방식
- 추출표본수: 3,969세대(신뢰도 95%기준 최대허용오차 $\pm 1.5\%$)
- 표본추출방법: 전국 동단위 세대수 비례 할당에 의한 층화 무작위 추출법(Stratified Cluster Random Sampling)
- 조사일시: 2003년 6월 10일 ~ 14일(5일간)

○ 주요조사항목:

- 2002년 하계 여행여부 및 내용(지역, 기간, 교통수단, 이용노선)
- 2003년 하계여행계획여부
- 출발일자, 여행기간
- 여행지
- 교통수단
- 주이용도로
- 출발시간대
- 동반자
- 직업, 연령, 성별 등

2) 조사표본 선정

- 이번 조사는 지난해 동기간 동안의 조사 표본수를 참고로 하여 전국의 대상 세대수를 기준으로 표본율 0.024%로 총 3,969세대를 표본선정 하였음

나. 추석 수송수요 설문조사

1) 조사개요

- 본 연구에서는 2003년도 추석수송수요예측을 위해서 설문조사를 실시하였으며, 설문조사결과와 과거 수단별 수송실적을 토대로 추석수송수요를 예측하였음
- 조사지역: 전국 단위 세대
- 조사방법: 전화인터뷰 설문방식(16개 시·도)
- 추출표본수: 5,087세대 (신뢰도 95%기준 최대허용오차 $\pm 1.2\%$)
- 표본추출방법: 전국 동단위 세대수 비례 할당에 의한 층화 무작위 추출법(Stratified Cluster Random Sampling)
- 조사일시: 2003년 7월 23일 ~ 28일 (6일간)
- 주요조사항목:
 - 2002년 추석연휴 귀성 및 여행여부
 - 2002년 추석연휴 귀성 및 여행지역
 - 2002년 추석연휴 귀성 및 여행시 주교통수단
 - 2002년 추석연휴 귀성 및 여행시 이용도로

- 2003년 추석연휴 귀성 및 여행여부
- 2003년 추석연휴 귀성 및 여행지역
- 2003년 추석연휴 귀성·귀경 및 여행날짜 및 시간대
- 2003년 추석연휴 귀성 및 여행시 주교통수단
- 2003년 추석연휴 귀성 및 여행시 이용도로
- 2003년 추석연휴 귀성 및 여행 동반자수 등

2) 조사표본 선정

- 이번 조사는 지난해 동기간 동안의 조사 표본수를 참고로 하여 전국의 대상 세대수를 기준으로 표본을 0.024%로 총 5,087세대를 표본선정 하였음
- 전국규모의 설문조사를 위하여 2002년 기준의 세대수를 기준으로 비례 할당하여 전국 각 3,500여개의 읍/면/동 단위로 조사대상을 무작위 선정하여 이에 대한 전화설문조사를 실시하였음

다. 설 수송수요 설문조사

1) 조사개요

- 본 연구에서는 2004년도 설연휴 수송수요예측을 위해서 설문조사를 실시하였으며, 설문조사결과와 과거 수단별 수송실적을 토대로 설수송수요를 예측하였음
- 조사지역: 전국 단위 세대
- 조사방법: 전화인터뷰 설문방식(16개 시·도)
- 추출표본수: 2,741세대 (신뢰도 95%기준 최대허용오차 $\pm 1.5\%$)
- 표본추출방법: 전국 동단위 세대수 비례 할당에 의한 층화 무작위 추출법(Stratified Cluster Random Sampling)
- 조사일시: 2003년 12월 9일 ~ 11일 (3일간)
- 주요조사항목:

- 2003년 설연휴 귀성 및 여행 여부
- 2003년 설연휴 귀성 및 여행 지역
- 2003년 설연휴 귀성 및 여행시 주이용교통수단
- 2003년 설연휴 귀성 및 여행시 이용도로
- 2004년 설연휴 귀성 및 여행 여부
- 2004년 설연휴 귀성 및 여행 지역
- 2004년 설연휴 귀성 · 귀경 및 여행예정 일자 및 시간대
- 2004년 설연휴 귀성 및 여행시 주이용교통수단
- 2004년 설연휴 귀성 및 여행시 이용도로
- 2004년 설연휴 귀성 및 여행 동반자수 등
- 2004년 1월24일(토) 휴무여부
- 정부고속철도 이용 의향 관련사항 등

2) 조사표본 선정

- 이번 조사는 지난해 동기간 동안의 조사 표본수를 참고로 하여 전국의 대상 세대수를 기준으로 표본율 0.017%로 총 2741세대를 표본선정 하였음
- 전국규모의 설문조사를 위하여 2002년 기준의 세대수를 기준으로 비례할당하여 전국 각 3,500여개의 읍/면/동 단위로 조사대상을 무작위 선정하여 이에 대한 전화설문조사를 실시하였음

5. 통행수요 예측

가. 하계휴가기간 통행수요 예측

- 추세연장방법에 의한 예측시 경제성장률, 자동차대수, 수송실적 등을 종합적으로 고려하고 설문을 반영하여 최종적으로 적용된 2002년 대비 2003년의 증가율은 자가용 4.9%, 고속버스 -1.4%, 시외·전세버스 -0.5%, 철도 -2.9%, 항공 2.1%, 해운 16.2%임. 그 결과 1일 평균 4,779천명으로 평시대비 19% 증가할 것으로 예상되며, 전년도 동기 대비 약 3.0% 증가된 수치이고, 25일 하계휴가기간(7.17 ~ 8.10) 총 통행수요는 119,443천명 수준으로 예상됨
- 철도, 항공 버스 등 대중교통수단으로 40,836천명 수송(34.2% 분담) 예상

- 해운은 평시대비 200% 이상 수송할 것으로 예상되나 날씨의 영향을 많이 받을 것으로 보이며, 시외·전세버스의 경우 휴가객의 증가보다는 방학 등의 영향으로 줄어드는 승객이 더 많을 것으로 보임

<표 1> 2003년 하계휴가기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2003년)	7.17~8.10 (25일)			평시대비(%)	2002년 대비 증가율(%)
			전기간1일 평균(25일)	25일간 총수송량	분담율 (%)		
도로	승용차	2,286	3,144	78,607	65.8	138	4.9
	고속버스	114	137	3,400	2.9	120	-1.4
	시외·전세 버스	1,224	1,004	25,099	21.0	82	-0.5
	버스계	1,338	1,141	28,499	23.9	85	-0.6
	도로계	3,625	4,285	107,106	89.7	118	3.4
철도 ¹⁾		301	358	8,952	7.5	119	-2.9
항공		58	67	1,664	1.4	115	2.1
해운		27	69	1,721	1.4	256	16.2
계		4,010	4,779	119,443	100.0	119	3.0

자료: 교통개발연구원 추계자료

1. 철도, 고속버스, 항공 및 해운의 수송량은 소관(감독)기관의 수송력 증강 계획을 감안한 예상 수송량
2. 시외·전세버스와 자가용은 교통개발연구원의 추정치

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

- 휴가객의 대부분은 공로를 이용할 것으로 보이며 특히, 승용차의 경우 평시대비 138%로 고속도로의 혼잡이 예상됨
- 전체적인 하계휴가인구는 예년수준을 약간 상회할 것으로 예측되나 자가용 대수의 증가에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.6%에 비해 소폭 증가한 65.8%가 될 것으로 예측됨
- 주5일 근무제의 확대, 고부가가치 산업화에 따른 여가시간의 증가, 생활방식의 다양화, 휴가지의 다양화 등에 따라 휴가인구가 증가하고, 특히 하계 휴가철 자가용 이용객이 증가한 것이 주요한 수요증가요인으로 보임

나. 추석연휴기간 통행수요 예측

- 추세연장방법에 의한 예측시 경제성장률, 자동차대수, 수송실적 등을 종합적으로 고려하고 설문을 반영하여 최종적으로 적용된 2002년 대비 2003년의 증가율은 자가용 7.8%, 고속버스 -1.7%, 시외·전세버스 -8.4%, 철도 -2.9%, 항공 -5.1%, 해운

0.9%임. 그 결과 1일 평균 5,628천명으로 평시대비 40% 증가할 것으로 예상되며, 전년도 동기 대비 약 2.2% 증가된 수치이고, 7일 추석연휴기간(9.09 ~ 9.15) 총 통행 수요는 39,399천명 수준으로 예상됨

- 철도, 항공 버스 등 대중교통수단으로 13,996천명 수송(35.5% 분담) 예상
- 해운은 평시대비 166%, 항공 129% 수송할 것으로 예상되나 특히 해운은 올해의 경우 추석이 다른 해보다 이르므로 날씨의 영향을 가장 많이 받을 것으로 보이며, 시외·전세버스의 경우 자가용 이용자의 증가로 이용 승객이 줄 것으로 예상됨
- 귀성객의 대부분은 공로를 이용할 것으로 보이며, 특히, 승용차의 경우 평시대비 159%로 고속도로의 혼잡이 예상됨
- 전체적인 2003년 추석귀성인구는 예년수준을 상회할 것으로 예측되나 자가용 대수의 증가에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.1%(5일기준)에 비해 소폭 증가한 64.5%가 될 것으로 예측됨
- 추석연휴와 더불어 주5일 근무제에 따른 휴일 증가, 고부가가치 산업화에 따른 휴가기간의 증가 등에 따라 귀성인구가 증가하였으나, 귀성과 더불어 특히 자가용 이용객이 증가한 것이 주요한 수요증가 요인으로 보임

<표 2> 2003년 추석연휴기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2003년)	9.09~9.15 (7일)			평시대비(%)	2002년 대비 증가율(%)
			전기간1일 평균(7일)	7일간 총수송량	분담율 (%)		
도로	승용차	2,286	3,629	25,403	64.5	159	7.8
	고속버스	112	172	1,204	3.1	154	-1.7
	시외·전세 버스	1,224	1,334	9,338	23.7	109	-8.4
	버스계	1,336	1,506	10,542	26.8	113	-7.7
	도로계	3,622	5,135	35,945	91.2	142	2.7
철도 ¹⁾		315	372	2,604	6.6	118	-2.9
항공		58	75	525	1.3	129	-5.1
해운		28	46	325	0.8	166	0.9
계		4,023	5,628	39,399	100.0	140	2.2

자료: 교통개발연구원 추계자료

1. 철도, 고속버스, 항공 및 해운의 수송량은 소관(감독)기관의 수송력 증강 계획을 감안한 예상 수송량
2. 시외·전세버스와 자가용은 교통개발연구원의 추정치

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

다. 설연휴기간 통행수요예측

- 추세연장방법에 의한 예측시 경제성장률, 자동차대수, 수송실적 등을 종합적으로 고려하고 설문을 반영하여 최종적으로 적용된 2003년 대비 2004년의 증가율은 자가용 6.4%, 고속버스 0.6%, 시외·전세버스 -4.2%, 철도 -0.8%, 항공 1.4%, 해운 2.7%임. 그 결과 1일 평균 5,583천명으로 평시대비 37% 증가할 것으로 예상되며, 전년도 동기 대비 약 2.7% 증가된 수치이고, 설연휴기간(7일: 1.20 ~ 1.26)동안 총 통행수요는 39,077천명 수준으로 예상됨
- 철도, 항공 버스 등 대중교통수단으로 14,570천명 수송(37.3%분담) 예상
- 해운은 평시대비 127%, 항공 120% 수송할 것으로 예상되나 항공과 해운은 다른 수단에 비해 날씨의 영향을 많이 받을 것으로 보이며, 시외·전세버스의 경우 자가용 이용자의 증가로 이용 승객이 줄 것으로 예상됨
- 귀성객의 대부분은 공로를 이용할 것으로 보이며, 특히, 승용차의 경우 평시대비 159%로 고속도로의 혼잡이 예상됨
- 전체적인 2004년 설귀성(여행포함)인구는 예년수준을 상회할 것으로 예측되나 자가용 대수의 증가에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 60.6%(7일기준)에 비해 소폭 증가한 62.7%가 될 것으로 예측됨
- 주5일 근무제의 확대, 고부가가치 산업화에 따른 휴가기간의 증가 등에 따라 귀성인구와 더불어 여행인구가 증가하였으나, 귀성·여행과 더불어 특히 긴 설 연휴기간이 주요한 수요증가 요인으로 보임

<표 3> 2004년 설연휴기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행

단위: 천통행

교통수단	구분	평시1일수송량 (2003년)	1.20~1.26 (7일)			평시대비(%)	2003년 대비 증가율(%)
			전기간1일 평균(7일)	7일간 총수송량	분담율 (%)		
도로	승용차	2,201	3,501	24,507	62.7	159	6.4
	고속버스	111	181	1,264	3.2	163	0.6
	시외·전세 버스	1,374	1,403	9,821	25.1	102	-4.2
	버스계	1,485	1,584	11,085	28.4	107	-3.7
	도로계	3,686	5,085	35,592	91.1	138	3.0
	철도 ¹⁾	292	388	2,713	6.9	133	-0.8
	항공	60	72	504	1.3	120	1.4
	해운	30	38	268	0.7	127	2.7
	계	4,068	5,583	39,077	100.0	137	2.7

자료: 교통개발연구원 추계자료

1. 철도, 고속버스, 항공 및 해운의 수송량은 소관(감독)기관의 수송력 증강 계획을 감안한 예상 수송량
2. 시외·전세버스와 자가용은 교통개발연구원의 추정치

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

6. 과업의 주요 결과

- 본 연구의 목적은 특별수송기간동안의 교통수단별 수송수요를 예측하고, 이와 같이 예측된 수송수요를 근거로 각 교통수단별 교통대책을 제시하여 특별수송기간동안의 원활한 교통소통을 도모하기 위함
- 수송수요 예측을 하는 과정에서 각 수단별 과거 수송통계자료를 수집하는데 많은 어려움이 있었으며, 또한 수단별로 자료손실에 의해 최근 3~4년간의 자료밖에 없다거나 아예 수송량 집계자료가 없는 경우도 있어 정확한 예측결과를 가져오는데 어려움이 많았음
- 철도, 항공, 고속버스 수단은 자료 범위내에서 예측의 신뢰성을 확보할 수 있었으나, 해운의 경우는 기상변화에 너무 큰 영향을 받아 신뢰도가 떨어지는 한계가 있었으며, 시외·전세버스의 경우는 자료집계의 수집체계에서의 자료에 대한 신뢰성이 떨어지는 한계가 있었음
- 특별수송기간 2003년 하계휴가, 2003년 추석연휴, 2004년 설연휴에 대한 수송수요예측에 대한 결과는 다음과 같음
- 2003년 하계 연휴기간에는 1일 평균 4,779천명이 통행할 것으로 예측되었으며, 특별수송기간 25일(7월 17일 ~ 8월 10일)동안 총 수송수요는 약 119,443천명으로 평시대비

119% 증가할 것으로 예상되었음. 또한, 작년동기(7일기준) 대비 3.0% 증가할 것으로 예상되었음

- 대중교통수단인 철도, 항공, 버스를 이용하는 통행은 40,836천명으로 전체 수단 중 34.19%를 분담할 것으로 보임
- 자가용 수송인원의 증가(작년대비 4.9%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.6%에 비해 소폭 증가한 65.8%가 될 것으로 예측됨. 전체적인 하계 휴가인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측됨
- 2003년 추석 연휴기간에는 1일 평균 5,628천명이 통행 할 것으로 예측되었으며, 특별수송기간 7일(9월 9일 ~ 9월 15일)동안 총 수송수요는 약 39,399천명으로 평시대비 140% 증가할 것으로 예상되었음. 또한, 작년동기(7일기준) 대비 2.2% 증가할 것으로 예상되었음
- 대중교통수단인 철도, 항공, 버스를 이용하는 통행은 14,570천명으로 전체 수단 중 35.5%를 분담할 것으로 보임
- 자가용 수송인원의 증가(작년대비 7.8%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.1%에 비해 소폭 증가한 64.5%가 될 것으로 예측됨. 전체적인 추석 귀성인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측됨
- 2004년 설 연휴기간에는 1일 평균 5,583천명이 통행할 것으로 예측되었으며, 특별수송기간 7일(1월 20일 ~ 1월 26일)동안 총 수송수요는 약 39,077천명으로 평시대비 137% 증가할 것으로 예상되었음. 또한, 작년동기(7일기준) 대비 2.7% 증가할 것으로 예상되었음
- 대중교통수단인 철도, 항공, 버스를 이용하는 통행은 14,570천명으로 전체 수단 중 37.3%를 분담할 것으로 보임
- 자가용 수송인원의 증가(작년대비 6.4%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 60.6%에 비해 소폭 증가한 62.7%가 될 것으로 예측됨. 전체적인 설 귀성인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측됨
- 수송수요의 증가원인은 하계휴가기간에는 주5일 근무제의 확대, 고부가가치 산업화에 따른 휴가기간의 증가 등에 따라 여행인구가 증가하였으며, 추석, 설 연휴기간에는 귀성 목적통행뿐 아니라 여행인구의 증가와 더불어 특히 5일 이상의 긴 추석·설 연휴기간이 주요한 수요증가 요인으로 판단됨
- 마지막으로 특별수송기간의 수송수요를 정확히 예측하기 위해서는 자료수집 과정에서의 신뢰성을 확보하는 한편 특별수송기간에 대한 O/D 구축과 같은 연구가 앞으로 계속되어 보다 정확한 예측모형이 마련되어야 할 것으로 사료됨

제1장 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위

제3절 연구의 수행과정

제1장 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

- 유교문화권의 사회 풍습상 명절기간은 일반적으로 자신의 출생지나 부모 또는 형제의 거주지(일반적으로 고향으로 칭함)에서 차례의식 등을 위하여 함께 보내는 풍습이 있음. 이러한 풍습은 부족사회적인 요소가 많은 대가족사회에서는 인접해서 친족들이 모여 사는 관계로 교통유발요인이 적었으나 산업화, 다양화, 핵가족화 된 현대사회는 더 이상 단거리 교통권역 내에서만 모여 살 수 없는 것이 현실임
- 따라서 명절기간동안에는 부모, 자식, 형제간의 친족방문을 위한 통행이 발생될 수 밖에 없으며 교통측면의 사회현상의 하나로서 명절을 고향에서 보내기 위한 통행이 자연스럽게 발생하게 됨. 이러한 통행을 일반적으로 통틀어 “귀성통행”이라고 함. 또한 교통혼잡을 피하기 위하여 최근에 나타나기 시작한 통행 행태의 하나로서, 과거 귀성통행자의 현거주지로 부모, 형제 등이 이동하는 현상이 나타나기 시작했는데 이를 “역귀성통행”이라고 정의할 수 있음
- 이와는 별도로 사회가 개인주의화, 다양화되면서 명절기간을 휴가기간 개념으로 활용하고자하는 현상이 나타남에 따라 명절기간에 여행과 친지방문 등으로 인한 일반통행 즉 “비귀성통행” 또한 늘어나고 있는 추세임
- 또한, 우리나라는 휴가 기간이 하계의 특정기간에 집중되어 있는 관계로 매년 하계 지역간 장거리 이동 통행이 설, 추석 등 명절기간의 특수한 통행과 같이 지역별 특정휴가지 주변으로 집중되어 나타나는 현상이 되풀이되고 있음
- 따라서 주5일 근무제의 증가, 고부가가치 산업화에 따른 여가시간의 증가, 생활방식의 다양화, 가구소득의 증가 등에 따른 휴가기간의 증가, 휴가지의 다양화 등 통행 행태의 변화에 따른 사회현상의 하나로서 하계휴가기간의 교통특성을 파악할 필요성이 대두됨
- 이러한 배경하에 정부는 매년 수송수요가 폭증하는 3회의 기간(설날, 하계휴가, 추석)을 특별수송기간으로 설정하고, 이 기간에 대해 특별수송대책을 수립하여 국민들의 원활한 수송을 도모하고 있음
- 이러한 특별수송기간동안의 수송대책을 합리적으로 수립하기 위해서는 정확한 수송수요의 추정이 중요함
- 따라서 특별수송기간중 교통수단별 수송수요예측을 위한 보다 신뢰성 있는 자료수집 및 적절한 조사방법을 연구하여, 이를 바탕으로 전국적인 규모의 광범위한 자료수집 및 설

- 문조사를 실시하여 가능한 한 수도권 및 광역권역별로 좀더 정확한 수송수요를 예측
- 이와 같이 예측된 수송수요를 근거로 각 교통수단별 교통대책을 제시하여 특별수송기간 동안의 원활한 수송에 기여하는 것을 이 보고서의 목적으로 함
 - 또한, 경부고속철도의 개통 시 변화될 특별수송교통대책에 대하여 사전에 검토하여, 특별수송기간중 수송수요 및 서비스 수준을 개략적으로 예측하고 그에 따른 대책을 제시하는 것이 본 연구의 목적임

제2절 연구의 범위

1. 공간적 범위

- 본 연구대상지역은 특별수송기간동안 수송수요이동경로를 파악할 수 있는 범위로 수도권 및 각 광역권을 포함한 시도 단위로 구분한 전국을 분석대상에 포함함

2. 내용적 범위

가. 주요 내용

- 수송실적현황
- 과거 특별수송기간 중 자료 수집 및 분석
- 특별수송기간(하계휴가, 추석, 설)의 수송수요 분석을 위한 설문조사
- 특별수송기간(하계휴가, 추석, 설)의 수송수요 분석
- 특별수송기간 중 교통수단별 수송수요 예측
- 교통혼잡 및 총 수송비용을 최소화할 수 있는 각 수송수단별 교통대책 및 수송수요 배분대책의 제시
- 경부고속전철 개통에 따른 특별수송기간중 수요변화 예비분석

나. 세부 내용

1) 수송실적 현황

- 인구 및 경제성장률, 자동차 등록대수 등의 사회경제지표에 대한 현황을 파악

- 특별수송기간동안 수송수요에 영향을 미치는 경제적, 사회적 요인들에 대한 분석
- 각 수단별 교통시설현황 파악
 - 도로시설 및 노선현황
 - 철도시설 및 노선현황
 - 항공시설 및 노선현황
- 교통수단별 총 여객 수송실적 현황
 - 연간 여객수송인원 및 분담율
 - 각 수단별 월별 여객수송인원
- 특별수송기간 중 수송실적 현황
 - 과거 하계휴가 기간중 수단별 수송인원
 - 과거 추석연휴 기간중 수단별 수송인원
 - 과거 설연휴 기간중 수단별 수송인원

2) 특별수송기간중 수송수요예측

- 수송수요예측을 위한 조사 방법제시
- 수송수요 설문 조사 및 분석
 - 조사대상, 조사범위, 조사방법 설정
 - 2003년 하계휴가 특별수송기간 설문조사 및 분석
 - 2003년 추석연휴 특별수송기간 설문조사 및 분석
 - 2004년 설연휴 특별수송기간 설문조사 및 분석
- 특별수송기간 수송수요 추정
 - 승용차, 승합차, 고속버스, 시외버스, 전세버스, 철도, 항공, 해운의 각 수단별 수송수요 분석
 - 총수송수요, 일평균수송수요, 수단별 분담율
 - 2003년 하계휴가 특별수송기간 수송수요 예측
 - 2003년 추석연휴 특별수송기간 수송수요 예측
 - 2004년 설연휴 특별수송기간 수송수요 예측

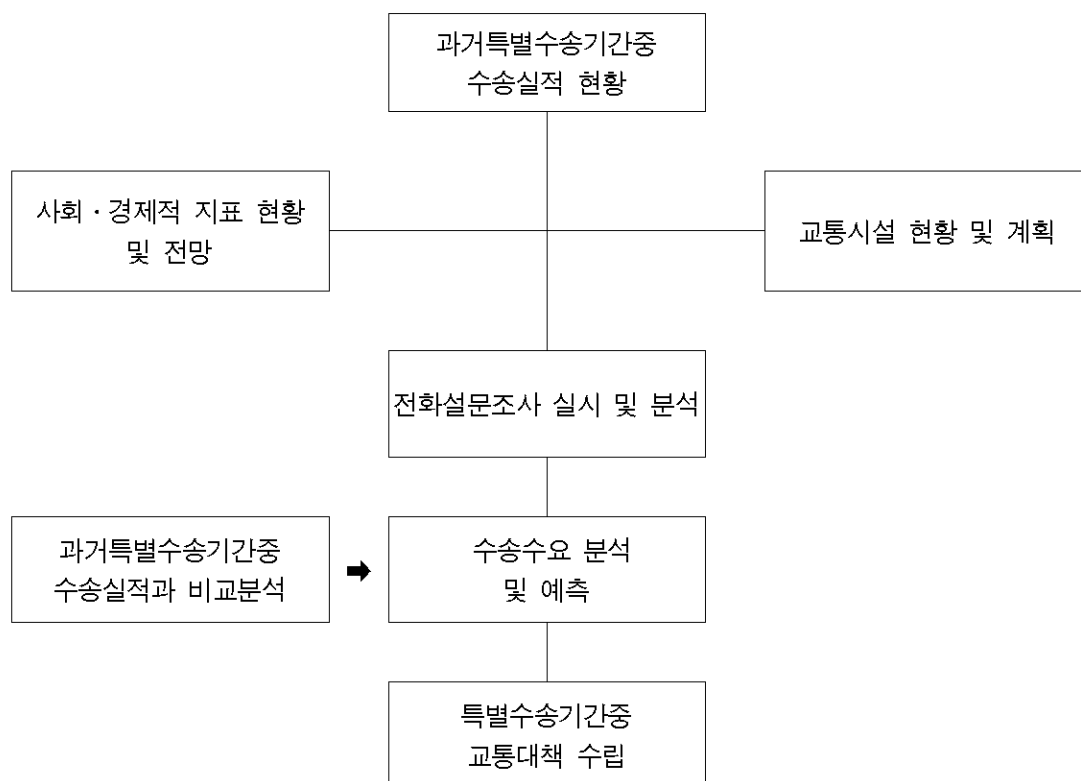
- 특송기간 중 고속철도 예상수요 및 용량 산출
 - 고속철도로의 수단전환율
 - 고속철도 수송인원(평시, 주말, 최대가능인원)
 - 특별 수송기간내 수송인원
- 2004년 설 특별수송기간 통행배정

3) 특별수송기간중 정부합동교통대책수립 및 배분대책

- 특별수송대책 운영 현황
- 2003년 하계휴가 정부합동특별교통대책 현황
- 2003년 추석연휴 정부합동특별교통대책 현황
- 2004년 설연휴 정부합동특별교통대책 현황
- 교통수단별 교통대책 및 수송수요 배분대책 수립
 - 특별수송기간동안의 교통수요를 감소시킬 수 있는 대책방안 검토
- 특별수송대책 수립과 관련한 주요정책 사항 제시

제3절 연구의 수행과정

- 본 연구에서는 특별수송기간중의 수송수요 예측 및 이에 따른 수송대책을 수립하기 위하여 먼저, 과거 특별수송기간동안의 수송실적 자료, 교통시설현황 자료, 경제성장률, 소득, 경제동향 등 문헌자료를 수집함
- 특별수송기간동안의 통행특성을 분석하기 위하여 전국대상 시도 단위로 전화설문조사를 실시함
- 조사결과자료를 이용하여 귀성 및 휴가에 대한 목적지, 귀성(여행)기간, 통행수단, 이용노선, 출발일시 등에 대한 조사분석
- 전국대상 권역 단위로 2003년도 하계휴가, 추석연휴, 2004년 설연휴 특별수송기간에 대하여 수송수요 추정
- 교통혼잡을 최소화할 수 있는 각 수송수단별 교통대책 및 수송수요 배분대책을 제시하고, 고속전철 개통시 예상되는 교통대책을 제시함
- 위와 같은 본 연구의 수행과정은 <그림 1-1>과 같음



<그림 1-1> 연구의 수행과정

제2장 수송실적 현황

제1절 사회·경제적 지표 현황

제2절 교통시설 현황

제3절 교통수단별 총 여객 수송실적 현황

제4절 특별수송기간중 수송실적 현황

제2장 수송실적 현황

제1절 사회경제적 지표 현황

1. 인구 현황

가. 시도별 인구현황

- 2002년 현재 우리나라 총인구는 4,852만명이며, 시도별분포는 서울특별시가 1,028만명, 경기도 1,000만명으로 가장 크고 다음으로는 부산 375만명, 경상남도 314만명, 경상북도 278만명, 인천광역시 260만명 순으로 나타남. <표 2-1>에서 알 수 있듯이 서울·경기·인천의 수도권 인구가 우리나라 전체인구의 절반에 가까운 47.2%를 차지하고 있음

<표 2-1> 시도별 인구 현황 (2002년)

구 분	인구수(명) ¹⁾	인구밀도(명/km ²) ²⁾	세대수(세대) ³⁾
전 국	48,517,871	457.1	16,498,510
서울특별시	10,280,523	16978.0	3,623,930
부산광역시	3,747,369	4911.9	1,219,902
대구광역시	2,540,647	2868.5	827,177
인천광역시	2,596,102	2631.8	872,057
광주광역시	1,401,525	2795.1	449,469
대전광역시	1,424,844	2640.0	463,270
울산광역시	1,070,277	1013.2	338,845
경 기 도	10,000,047	987.4	3,394,937
강 원 도	1,543,665	92.9	538,613
충 청 북 도	1,501,443	202.0	517,855
충 청 남 도	1,918,561	223.1	666,273
전 라 북 도	1,961,572	243.6	658,564
전 라 남 도	2,059,621	171.1	731,092
경 상 북 도	2,775,890	145.9	964,062
경 상 남 도	3,143,475	298.9	1,043,704
제 주 도	552,310	299.0	188,760

자료: 1), 2) 통계청, 2002년 기준

3) 행정자치부, 2002년 기준

나. 권역별 인구현황

- 권역별 인구분포는 수도권이 47.2%로 가장 크고 그 다음으로 부산·울산·경남권 16.4%, 광주·전라권 11.2%, 대구·경북권 11.0%, 대전·충청권 10.0%, 강원권 3.2%, 제주권 1.1%로 수도권 거주인구의 비율이 두드러짐
- 세대수는 47.8%로 수도권이 가장 크고 다음으로 부산·울산·경남권 15.8%, 광주·전라권 11.1%, 대구·경북권 10.9% 순으로 나타남

<표 2-2> 권역별 인구 현황 (2002년)

구 분	인구수(명) ¹⁾		세대수(세대) ²⁾	
	인구수(명)	비율(%)	세대수	비율(%)
수도권	22,876,672	47.2	7,890,924	47.8
대전권	4,844,848	10.0	1,647,398	10.0
대구권	5,316,537	11.0	1,791,239	10.9
광주권	5,422,718	11.2	1,839,125	11.1
부산권	7,961,121	16.4	2,602,451	15.8
강원권	1,543,665	3.2	538,613	3.3
제주권	552,310	1.1	188,760	1.1
전 국	48,517,871	100.0	16,498,510	100.0

자료: 1) 통계청, 2002년 기준

2) 행정자치부, 2002년 기준

다. 권역별 출생지·거주지 인구현황

- 일반적인 통행분석시에는 권역별 인구 또는 경제활동인구 등이 주요지표로 활용되나, 추석이나 설날과 같은 명절에는 개개인 또는 부모의 출생지, 즉 고향으로의 이동이 주로 이루어질 것으로 판단되어 각 권역별 출생지·거주지 인구분포에 대한 특성을 이해하는 것도 중요함
- <표 2-3>과 같이 2000년 기준 전국인구 4,540만명중 수도권 인구가 2,089만명으로 수도권에 전국 인구의 46.0%가 집중되어 있고, 그 다음으로 부산권, 광주권, 대구권, 대전 권 순으로 분포하고 있음
- 총인구 중 수도권 거주자 인구는 1980년 1,263만인, 2000년 2,089만인으로 20년 동안

826만명(65.4%) 증가하여, 같은 기간 전국 인구 증가율 25.6%에 비해 큰 폭으로 증가하여 인구의 수도권 집중 현상이 심화되고 있는 것으로 나타남

- 5년 단위의 수도권 인구수를 비교해보면 1980년 대비 1985년의 증가율 21.8%에 비해 1995년 대비 2000년의 증가율은 7.1%를 나타내 증가추세는 둔화되었으나, 이는 전국 인구 증가율이 둔화된 데 따른 것으로, 타지역에 비해서는 매우 높은 수준임
- 수도권 거주자 중 수도권 출생자는 1980년 749만인, 1985년 881만인, 1990년 1,031만인, 1995년 1,108만인, 2000년 1,220만인으로 각각 59.31%, 57.27%, 57.42%, 56.83%, 58.42%를 차지하여 지속적으로 비율이 감소하다가 최근 들어 다시 증가추세로 변화하고 있음
- 수도권에 거주하는 사람들의 출생지 분포를 살펴보면, 2000년 기준으로 수도권 58.42%가 가장 크고 그 다음으로 광주권 15.07%, 대전권 11.31%, 대구권 5.94%, 부산권 4.79%, 강원권 4.11% 제주권 0.35%를 보이고 있어 수도권 거주인의 총 41.58가 타지역에서 이주해 온것으로 나타났으며, 광주권의 출생자 비율이 가장 큰 것으로 나타남

<표 2-3> 권역별 거주지 및 출생지 인구비율

단위: 인, %

출생지 거주지		수도권	대전권	대구권	광주권	부산권	강원권	제주권	계	증가율
수도권	80년	7,491,270 (59.31)	1,582,046 (12.53)	735,176 (5.82)	1,775,208 (14.05)	527,456 (4.18)	489,482 (3.87)	29,901 (0.24)	12,630,539	-
	85년	8,814,099 (57.27)	1,938,393 (12.60)	923,118 (6.00)	2,346,485 (15.25)	703,707 (4.57)	619,791 (4.03)	43,709 (0.28)	15,389,302	21.8
	90년	10,309,887 (57.42)	2,221,038 (12.37)	1,074,520 (5.99)	2,738,291 (15.25)	815,874 (4.55)	742,281 (4.13)	52,266 (0.29)	17,954,157	16.6
	95년	11,081,258 (56.83)	2,364,845 (12.13)	1,172,262 (6.01)	3,061,729 (15.70)	923,726 (4.74)	831,196 (4.26)	63,502 (0.33)	19,498,518	8.6
	00년	12,204,914 (58.42)	2,363,073 (11.31)	1,241,036 (5.94)	3,148,919 (15.07)	1,001,678 (4.79)	858,551 (4.11)	73,058 (0.35)	20,891,229	7.1

<표 2-3> 권역별 거주지 및 출생지 인구비율 (계속)

단위: 인, %

출생지 거주지		수도권	대전권	대구권	광주권	부산권	강원권	제주권	계	증가율
대전권	80년	138,735 (3.25)	3,815,109 (89.34)	89,355 (2.09)	121,765 (2.85)	35,445 (0.83)	67,711 (1.59)	2,025 (0.05)	4,270,145	-
	85년	184,116 (4.23)	3,784,289 (86.90)	102,778 (2.36)	153,856 (3.53)	48,887 (1.12)	77,994 (1.79)	2,942 (0.07)	4,354,862	2.0
	90년	253,995 (5.85)	3,630,942 (83.63)	117,624 (2.71)	180,463 (4.16)	65,976 (1.52)	88,551 (2.04)	3,989 (0.09)	4,341,540	-0.3
	95년	352,555 (8.17)	3,390,957 (78.53)	143,778 (3.33)	223,528 (5.18)	97,270 (2.25)	103,924 (2.41)	5,806 (0.13)	4,317,818	-0.5
	00년	454,099 (9.80)	3,500,384 (75.57)	170,234 (3.68)	261,049 (5.64)	123,455 (2.67)	116,203 (2.51)	6,784 (0.15)	4,632,208	7.3
대구권	80년	88,861 (1.85)	88,825 (1.85)	4,281,890 (89.35)	61,222 (1.28)	236,198 (4.93)	61,642 (0.66)	3,615 (0.08)	4,822,253	-
	85년	102,174 (2.05)	101,252 (2.03)	4,365,500 (87.43)	71,567 (1.43)	276,115 (5.53)	71,819 (1.44)	4,459 (0.09)	4,992,886	3.5
	90년	121,771 (2.46)	114,347 (2.31)	4,246,933 (85.69)	73,133 (1.48)	313,933 (6.33)	81,469 (1.64)	4,531 (0.09)	4,956,117	-0.7
	95년	142,973 (2.87)	118,031 (2.37)	4,219,677 (84.58)	79,802 (1.60)	340,014 (6.82)	82,733 (1.66)	5,875 (0.12)	4,989,105	0.7
	00년	157,575 (3.06)	120,159 (2.33)	4,324,959 (84.03)	83,100 (1.61)	371,321 (7.21)	83,859 (1.63)	6,245 (0.12)	5,147,218	3.2
광주권	80년	58,012 (0.98)	56,528 (0.95)	18,173 (0.30)	5,759,154 (96.88)	36,666 (0.62)	10,951 (0.18)	5,107 (0.09)	5,944,591	-
	85년	89,413 (1.51)	68,099 (1.15)	26,808 (0.45)	5,670,720 (95.61)	53,314 (0.90)	15,884 (0.27)	6,469 (0.11)	5,930,707	-0.2
	90년	114,572 (2.05)	71,244 (1.28)	36,855 (0.66)	5,271,083 (94.45)	61,110 (1.09)	18,963 (0.34)	7,042 (0.13)	5,580,869	-5.9
	95년	148,891 (2.92)	74,810 (1.47)	35,239 (0.69)	4,737,193 (92.98)	69,109 (1.36)	21,543 (0.42)	8,125 (0.16)	5,094,910	-8.7
	00년	189,326 (3.63)	89,065 (1.71)	41,352 (0.79)	4,773,979 (91.60)	85,131 (1.63)	24,444 (0.47)	8,630 (0.17)	5,211,927	2.3
부산권	80년	158,790 (2.53)	136,486 (2.18)	522,298 (8.32)	304,084 (4.85)	5,050,987 (80.49)	80,217 (1.28)	22,230 (0.35)	6,275,092	-
	85년	188,533 (2.72)	163,402 (2.36)	608,354 (8.79)	373,371 (5.39)	5,463,961 (78.93)	97,770 (1.41)	27,738 (0.40)	6,923,129	10.3
	90년	208,490 (2.87)	183,832 (2.53)	676,634 (9.32)	397,289 (5.48)	5,643,802 (77.76)	116,176 (1.60)	31,750 (0.44)	7,257,973	4.8
	95년	221,279 (2.98)	180,179 (2.42)	694,171 (9.34)	378,445 (5.09)	5,810,357 (78.19)	117,360 (1.58)	28,822 (0.39)	7,430,613	2.4
	00년	232,541 (3.08)	176,364 (2.34)	701,407 (9.30)	359,535 (4.77)	5,927,506 (78.59)	116,296 (1.54)	28,995 (0.38)	7,542,644	1.5

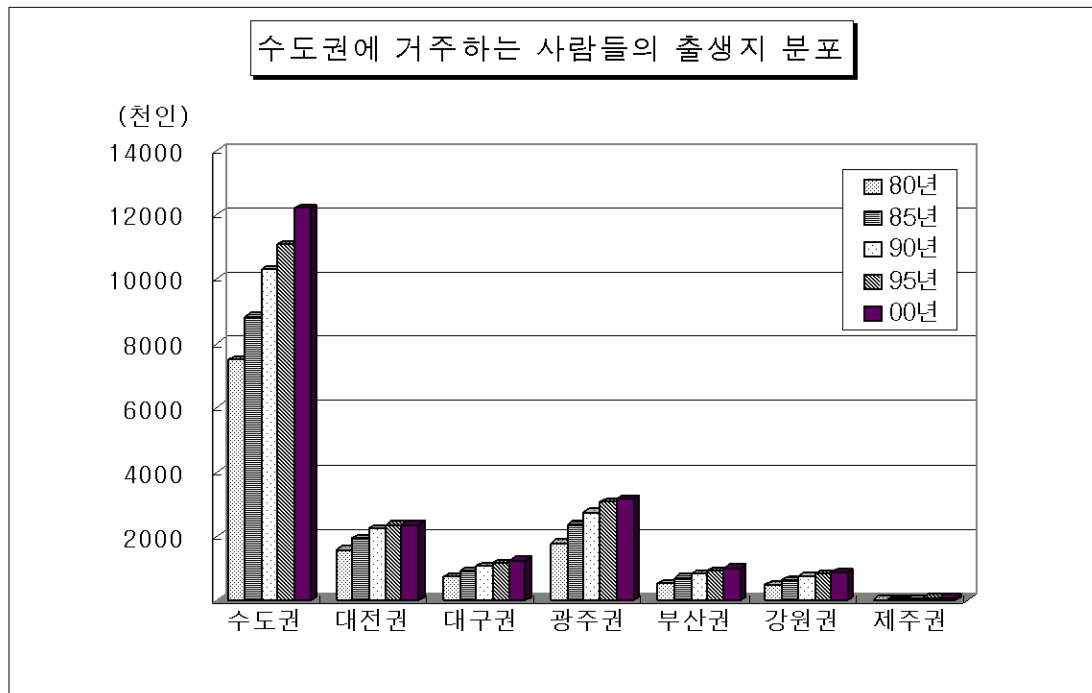
<표 2-3> 권역별 거주지 및 출생지 인구비율 (계속)

단위: 인, %

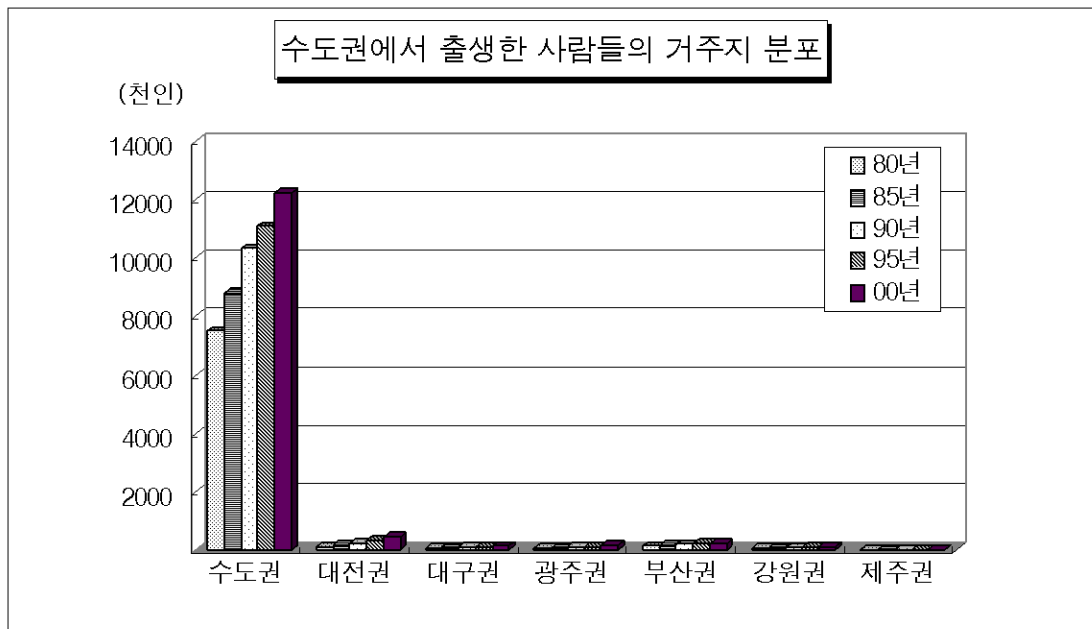
출생지 거주지		수도권	대전권	대구권	광주권	부산권	강원권	제주권	계	증가율
강 원 권	80년	75,056 (4.34)	67,522 (3.90)	98,878 (5.71)	39,658 (2.29)	26,897 (1.55)	1,421,756 (82.11)	1,732 (0.10)	1,731,499	-
	85년	89,334 (5.27)	72,541 (4.28)	104,599 (6.16)	41,813 (2.46)	31,528 (1.86)	1,355,213 (79.86)	1,895 (0.11)	1,696,923	-2.0
	90년	100,542 (6.59)	69,995 (4.59)	88,948 (5.83)	41,000 (2.69)	31,947 (2.10)	1,190,847 (78.07)	2,023 (0.13)	1,525,302	-10.1
	95년	121,185 (8.57)	65,245 (4.61)	73,686 (5.21)	40,369 (2.85)	34,105 (2.41)	1,077,763 (76.19)	2,247 (0.16)	1,414,600	-7.3
	00년	149,564 (10.23)	71,726 (4.91)	76,804 (5.25)	46,452 (3.18)	37,724 (2.58)	1,077,329 (73.68)	2,528 (0.17)	1,462,127	3.4
제 주 권	80년	6,471 (1.35)	3,664 (0.77)	2,994 (0.63)	51,234 (10.72)	6,108 (1.28)	1,714 (0.36)	405,599 (84.89)	477,784	-
	85년	10,790 (2.23)	4,820 (1.00)	4,507 (0.93)	27,324 (5.65)	9,600 (1.99)	2,126 (0.44)	424,282 (87.86)	483,449	1.2
	90년	13,578 (2.71)	6,134 (1.22)	5,998 (1.20)	30,554 (6.09)	13,205 (2.63)	2,708 (0.54)	429,449 (85.61)	501,626	3.8
	95년	17,887 (3.65)	6,060 (1.24)	6,204 (1.27)	27,605 (5.63)	14,719 (3.00)	2964 (0.60)	414,594 (84.61)	490,033	-2.3
	00년	22,077 (4.35)	7,736 (1.52)	8,262 (1.63)	30,732 (6.06)	17,364 (3.42)	3,633 (0.72)	417,488 (82.30)	507,292	3.5
계	80년	8,017,195 (22.2)	5,750,180 (15.9)	5,748,764 (15.9)	8,112,325 (22.4)	5,919,757 (16.4)	2,133,473 (5.9)	470,209 (1.3)	36,151,903	-
	85년	9,478,459 (23.8)	6,132,796 (15.4)	6,135,664 (15.4)	8,685,136 (21.8)	6,587,112 (16.6)	2,240,597 (5.6)	511,494 (1.3)	39,771,258	10.0
	90년	11,122,835 (26.4)	6,297,532 (15.0)	6,247,512 (14.8)	8,731,813 (20.7)	6,945,847 (16.5)	2,240,995 (5.3)	531,050 (1.3)	42,117,584	5.9
	95년	12,086,110 (28.0)	6,200,229 (14.3)	6,345,126 (14.7)	8,548,794 (19.8)	7,289,396 (16.9)	2,237,570 (5.2)	528,972 (1.2)	43,236,197	2.7
	00년	13,410,096 (29.5)	6,328,507 (13.9)	6,564,054 (14.5)	8,703,766 (19.2)	7,564,179 (16.7)	2,280,315 (5.0)	543,728 (1.2)	45,395,245	5.0

주: 수도권(서울, 경기, 인천) / 대전권(충남, 충북, 대전) / 대구권(경북, 대구) / 광주권(전남, 전북, 광주)
/ 부산권(경남, 부산, 울산) / 강원권(강원도) / 제주권(제주도)

자료: 한국통계연감, 통계청, 2001년



<그림 2-1> 수도권 거주인의 출생지 분포



<그림 2-2> 수도권 출생인의 거주지 분포

2. 국내총생산 및 국민총소득

- 2002년 국내총생산(GDP)과 국민총소득(GNI)은 5,247천억원과 4,415천억원으로 각각의 성장률은 6.3%, 4.9%으로 나타남
- 1990년 이후 계속 증가하는 성장률을 보이다가 경제위기상황이었던 1998년에는 국내총생산 -6.7%, 국민총소득 -9.1%의 감소를 보임
- 주요경제지표인 국내총생산(GDP)과 국민총소득(GNI)은 1990년부터 2002년까지의 연평균 증가율은 각각 5.9%, 4.4%로 국민총생산 증가율이 더 높게 나타남

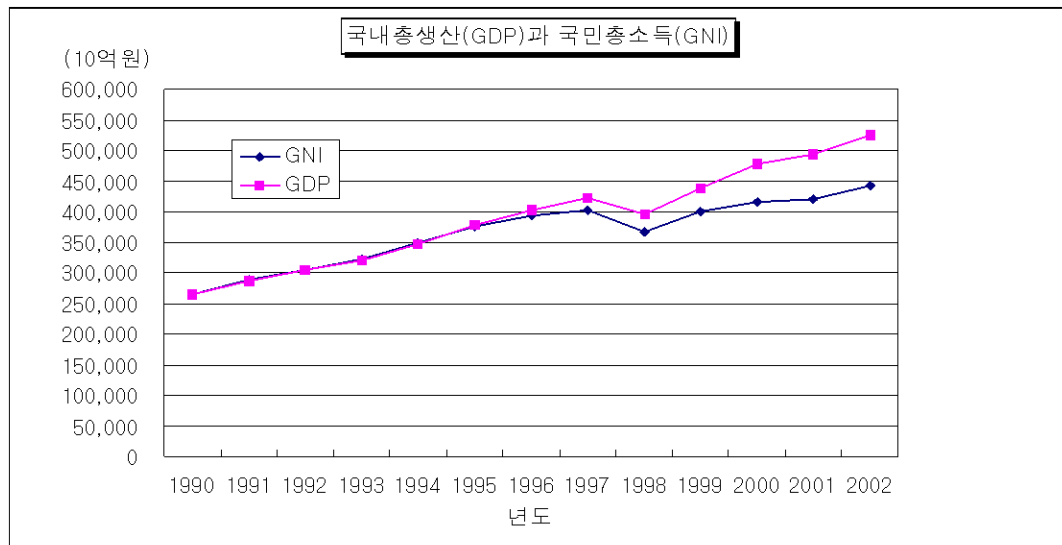
<표 2-4> 국내총생산(GDP)과 국민총소득(GNI)

단위: 십억원

구 분 년 도	국내총생산		국민총소득	
	GDP(10억원)	성장률(%)	GNI(10억원)	성장률(%)
1990	263,430.4	9.0	263,951.6	8.7
1991	287,737.9	9.2	288,626.5	9.3
1992	303,383.9	5.4	303,961.1	5.3
1993	320,044.2	5.5	321,267.4	5.7
1994	346,448.1	8.3	348,210.2	8.4
1995	377,349.8	8.9	376,316.4	8.1
1996	402,821.2	6.8	394,198.6	4.8
1997	423,006.7	5.0	402,655.4	2.1
1998	394,710.4	- 6.7	366,026.0	- 9.1
1999	437,709.4	10.7	400,521.2	9.4
2000	478,532.9	9.3	415,098.8	3.6
2001	493,380.3	3.1	420,774.3	1.4
2002	524,689.4	6.3	441,463.1	4.9

주: GDP와 GNI는 95년기준 불변가격

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년



<그림 2-3> 국내총생산(GDP)과 국민총소득(GNI)

3. 근로자 월평균임금

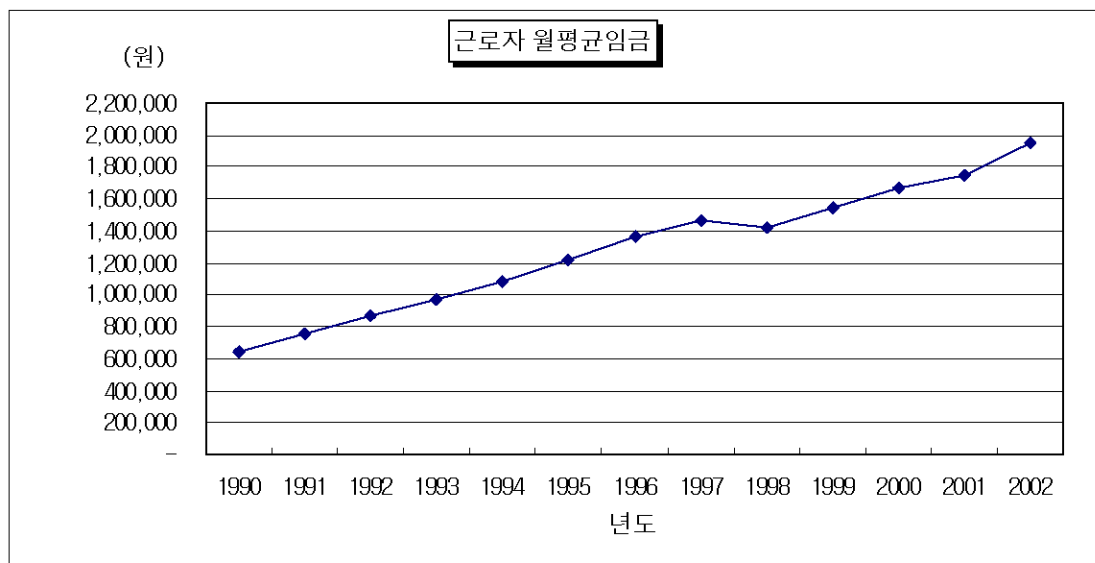
- 2002년 전 산업근로자 월평균임금은 195만원으로 2001년 대비 11.2% 증가한 것으로 나타남
- 근로자 월평균임금 역시 GNI와 GDP와 마찬가지로 1990년 이후 계속 증가하는 경향을 보이다가 IMF 경제위기 상황이었던 1998년에는 전년대비 2.5% 감소를 보임
- 소비자 물가지수 상승률과 비교해 보면, 1998년을 제외하고 매년 물가상승률에 비해 월평균임금 상승률이 높게 나타나, 물가상승분을 고려하더라도 전 산업근로자의 임금 수준이 지속적으로 향상된 것을 알 수 있음
- IMF 시기였던 1998년에는 월평균임금이 2.5% 감소한 반면 소비자 물가지수는 7.5% 상승하여 산업근로자의 가계에 큰 어려움이 있었음을 예상할 수 있음

<표 2-5> 근로자 월평균 임금

구 분 년 도	근로자 월평균 임금(원)	증가율(%)	소비자 물가지수 상승률(%)
1990	642,309	18.8	8.6
1991	754,673	17.5	9.4
1992	869,284	15.2	6.2
1993	975,125	12.2	4.8
1994	1,078,984	10.7	6.3
1995	1,222,097	13.3	4.5
1996	1,367,501	11.9	4.9
1997	1,463,300	7.0	4.4
1998	1,426,797	-2.5	7.5
1999	1,543,598	8.2	0.8
2000	1,667,541	8.0	2.3
2001	1,752,382	5.1	4.1
2002	1,947,773	11.2	2.7

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

주: 1) 통계청 자료임



<그림 2-4> 근로자 월평균임금

4. 자동차 현황

가. 자동차 등록현황

- 자동차대수는 2003년 12월 기준 14,587천대로 전년말 대비 4.6%증가하였으며 승용차의 비율이 점차 증가하는 것으로 나타났고 차종별 구성비율을 살펴보면 승용차 10,279천대(70.5%), 승합차 1,247천대(8.5%), 화물·특수 3,061천대(21.0%)로 집계됨
- 자동차 대수는 연도별로 증가추세에 있는데 반해 자동차 증가율은 1991년 이후 감소하는 추이를 나타내고 있음
- 2003년 12월까지의 월별 자동차 증가대수를 살펴보면, 1월에 116천대로 가장 많은 증가를 보였으며, 이후로는 증가대수가 점차 감소하는 것으로 나타남. 특히 월평균 증가대수가 전년 대비 38.4% 감소한 것으로 나타나 국내의 경기악화를 반영하는 것으로 판단되었음

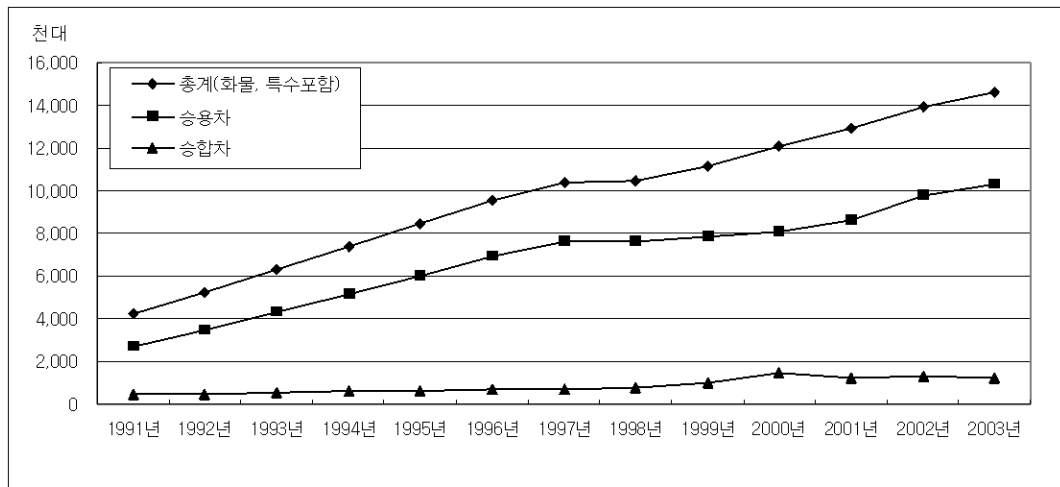
<표 2-6> 자동차현황

단위: 천대

구 분	1991년	1992년	1993년	1994년	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년
승용차	2,728	3,461	4,271	5,149	6,006	6,894	7,586	7,581	7,837	8,084	8,588	9,737	10,279
승합차	428	484	528	582	613	663	719	749	993	1,427	1,257	1,275	1,247
화물차	1,077	1,262	1,449	1,645	1,817	1,963	2,072	2,105	2,298	2,511	2,728	2,894	3,016
특수차	15	25	26	29	33	34	36	35	35	37	39	42	45
총 계	4,248	5,231	6,274	7,404	8,469	9,553	10,413	10,470	11,164	12,059	12,914	13,949	14,587
증감(%)	25.1	23.1	19.9	18.0	14.4	12.8	9.0	0.5	6.6	8.0	7.1	8.0	4.6

주: 2003년 자료는 12월 기준임

자료: 통계청



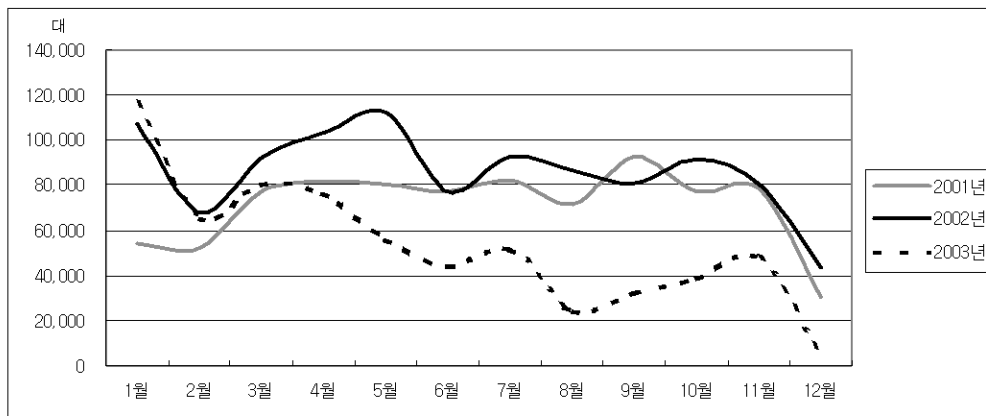
<그림 2-5> 자동차 등록대수 증가추이

<표 2-7> 월별 자동차 증가대수

				단위: 대
구분	2001년	2002년	2003년	증감(%) ¹⁾
1월	54,099	106,762	116,115	8.8
2월	52,415	67,596	65,592	-3.0
3월	77,039	92,295	80,018	-13.3
4월	81,717	103,570	76,690	-26.0
5월	80,336	111,784	56,230	-49.7
6월	76,867	77,356	44,187	-42.9
7월	82,329	92,945	51,579	-44.5
8월	71,245	86,492	24,407	-71.8
9월	92,715	81,154	32,586	-59.8
10월	76,987	91,293	38,505	-57.8
11월	78,519	80,343	48,135	-40.1
12월	30,571	43,735	3,311	-92.4
합계	854,839	1,035,325	637,355	-38.4
월평균	71,237	86,277	53,113	-38.4

주: 1) 2002년 대비 2003년의 증감(%)

자료: 통계청



<그림 2-6> 월별 자동차 증가대수 추이

나. 용도별 자동차 등록현황

- 2002년 용도별 자동차 등록대수는 승용차 9,737천대(69.8%), 승합차 1,275천대(9.1%)이고, 자가용 자동차와 영업용 자동차는 각각 10,596천대, 389천대로 전체 자동차의 76.0%, 2.8%를 차지하고 있음

<표 2-8> 용도별 자동차 등록대수

구분 연도	승 용 차				승 합 차				총 계 (화물, 특수 포함)
	관용	자가용	영업용	소계	관용	자가용	영업용	소계	
1990	13,524	1,902,067	159,331	2,074,922	6,120	332,298	45,320	383,738	3,394,803
1991	14,399	2,538,842	174,611	2,727,852	6,828	373,187	47,635	427,650	4,247,816
1992	15,582	3,256,931	188,544	3,461,057	7,709	424,973	50,893	483,575	5,230,894
1993	14,873	4,061,240	195,140	4,271,253	8,039	467,074	52,845	527,958	6,274,008
1994	13,933	4,930,238	204,542	5,148,713	8,462	517,748	55,859	582,069	7,404,347
1995	13,773	5,777,957	214,560	6,006,290	9,217	544,066	59,301	612,584	8,468,901
1996	13,740	6,653,422	226,471	6,893,633	9,890	589,766	63,355	663,011	9,553,092
1997	15,267	7,335,413	235,794	7,586,474	10,157	644,206	64,764	719,127	10,413,427
1998	15,181	7,323,555	242,190	7,580,926	10,373	672,872	66,075	749,320	10,469,599
1999	15,079	7,566,777	255,350	7,837,206	10,815	910,729	71,625	993,169	11,163,728
2000	15,384	7,798,452	270,090	8,083,926	11,225	1,338,327	77,669	1,427,221	12,059,276
2001	15,836	8,587,556	285,935	8,889,327	11,186	1,165,374	80,448	1,257,008	12,914,115
2002	16,742	9,414,360	306,344	9,737,428	11,319	1,181,480	82,520	1,275,319	13,949,440

주: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

제2절 교통시설 현황

1. 공로시설현황 및 노선현황

가. 연도별 도로현황

- 고속도로, 일반국도, 특별·광역시도, 지방도, 시·군도의 연도별 도로현황은 <표 2-9>와 같음
- 고속도로의 경우 2002년 현재 2,778km로 교통수요의 증가에 대응하기 위해 노선공급을 매년 늘리고 있는 추세이며 2000년에서 2001년 사이의 고속도로 증가율이 높게 나타남을 알 수 있음. 또한, 일반국도는 14,232km, 특별·광역시도 18,223km, 지방도 17,083Km 등으로 나타남

<표 2-9> 연도별 도로현황

단위: km						
구 분	합 계	고속도로	일반국도	특별·광역시도	지방도	시·군도
1990년	56,714.50	1,550.70	12,160.60	12,298.30	10,671.50	20,033.40
1991년	58,088.20	1,597.40	12,114.20	12,717.40	10,642.80	21,016.40
1992년	58,846.60	1,599.70	12,078.50	13,082.00	10,688.70	21,397.70
1993년	61,300.90	1,607.40	12,057.10	13,336.40	10,656.30	23,643.70
1994년	73,833.00	1,650.10	12,045.70	13,701.10	10,655.30	35,780.80
1995년	74,237.20	1,824.50	12,052.70	14,081.50	13,854.40	32,424.10
1996년	82,342.40	1,885.60	12,464.10	14,856.90	17,146.90	35,988.90
1997년	84,968.10	1,889.10	12,458.80	17,243.20	17,089.00	36,288.00
1998년	86,989.60	1,996.30	12,447.40	17,669.90	17,155.30	37,720.70
1999년	87,534.20	2,040.50	12,418.00	17,891.70	17,144.80	38,039.20
2000년	88,775.02	2,131.20	12,413.49	17,150.97	17,838.90	39,240.46
2001년	91,396.41	2,636.63	14,253.66	17,809.83	15,704.12	40,992.17
2002년	96,037.10	2,778.07	14,232.29	18,223.87	17,083.51	43,719.36

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

나. 지역별 도로현황

- 2002년 12월말 현재 권역별 고속도로 도로연장을 보면, 대전·충청권 595.6km(21.4%)로 가장 높고, 그 다음으로 수도권이 539.3km(19.4%), 광주·전라권이 506.0km(18.2%), 부산·울산·경남권이 465.3km(16.7%), 대구·경북권 383.7(13.8%), 강원권 288.2km(10.4%)의 순위로 나타남
- 2002년 천안-논산간 고속도로의 개통 등으로 대전·충청권의 고속도로 연장이 2001년에 비해 109.3km 증가하여 다른 지역에 비해 가장 증가율이 높음
- 또한, 일반국도와 지방도의 경우 광주·전라권이 각각 3,530.6km(24.8%), 3,982.3km(23.3%)로 가장 높고, 그 다음으로 대전·충청권, 대구·경북권의 순위로 나타남

<표 2-10> 시도별 도로현황 (2002년)

구분	고속도로		일반국도		지방도	
	연장(km)	구성비(%)	연장(km)	구성비(%)	연장(km)	구성비(%)
서울	22.9	0.8	168.9	1.2	0.0	0.0
부산	26.7	1.0	125.0	0.9	73.6	0.4
대구	79.3	2.9	110.4	0.8	17.6	0.1
인천	77.2	2.8	76.8	0.5	65.7	0.4
광주	16.7	0.6	90.1	0.6	-	-
대전	73.0	2.6	78.5	0.6	-	-
울산	41.9	1.5	185.3	1.3	12.9	0.1
경기	439.2	15.8	1,475.0	10.4	2,522.8	14.8
강원	288.2	10.4	1,985.0	13.9	1,498.3	8.8
충북	220.2	7.9	964.8	6.8	1,460.2	8.5
충남	302.4	10.9	1,324.4	9.3	1,817.4	10.6
전북	286.5	10.3	1,413.7	9.9	1,688.9	9.9
전남	202.8	7.3	2,026.8	14.2	2,293.4	13.4
경북	304.4	11.0	2,209.9	15.5	3,012.4	17.6
경남	396.7	14.3	1,543.4	10.8	2,320.5	13.6
제주	-	-	454.5	3.2	299.6	1.8
합계	2,778.1	100.0	14,232.5	100.0	17,083.3	100.0

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

<표 2-11> 권역별 도로현황 (2002년)

구 분	고속도로		일반국도		지방도	
	연장(km)	구성비(%)	연장(km)	구성비(%)	연장(km)	구성비(%)
수도권	539.3	19.4	1,720.7	12.1	2,588.5	15.2
대전권	595.6	21.4	2,367.7	16.6	3,277.6	19.2
대구권	383.7	13.8	2,320.3	16.3	3,030.0	17.7
광주권	506.0	18.2	3,530.6	24.8	3,982.3	23.3
부산권	465.3	16.7	1,853.7	13.0	2,407.0	14.1
강원권	288.2	10.4	1,985.0	13.9	1,498.3	8.8
제주권	-	-	454.5	3.2	299.6	1.8
전 국	2,778.1	100.0	14,232.5	100.0	17,083.3	100.0

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

다. 고속도로 노선 및 버스운행현황

1) 고속도로 노선현황

- 2003년 12월 현재 우리나라 고속도로 연장은 총 2,780.6km임
- 전체 25개 노선 중 1970년 개통된 경부고속도로가 417.5km(15.0%)로 가장 길고, 그 다음으로 서해안고속도로가 340.6km(12.2%), 중앙고속도로 288.9km(10.4%), 대전-통영 구간이 포함된 중부고속도로가 285.8km(10.3%)임
- 민자사업 고속도로로서 2000년 11월 개통된 인천국제공항고속도로는 연장 40.2km이며, 2002년 12월 개통된 천안-논산고속도로는 81.0km로서 고속도로 총 연장의 2.9%를 차지하는 것으로 나타남
- 21세기 조국의 통일과 고속생활권시대에 대비한 간선고속도로망 구축의 기본골격이 되며, 전국 모든 지역에 균등한 도로 접근로를 제공하도록 2020년까지 남북축으로 7개 노선, 동서축으로 9개 노선으로 구성된 총연장 6,160km의 격자형 간선도로망을 계획하여 추진하고 있음
- 한국도로공사는 2004년까지 고속도로를 3,400km로 확충하여 전국을 만나질 생활권으로 연결하고, 전국 어디서나 30분내에 고속도로 진입이 가능하도록 할 계획을 가지고 있음

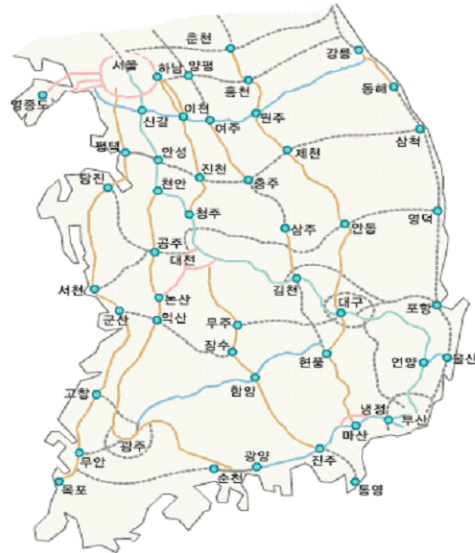
<표 2-12> 고속도로 노선별 현황 (2003년)

노 선 명	노선연장(km)	구성비(%)	차로(km)			
			2차로	4차로	6차로	8차로
경 부 선	417.5	15.0	-	263.22	46.78	107.48
남 해 선	169.3	6.1	-	153.07	-	16.25
88올림픽선	183.0	6.6	183.03	-	-	-
서해안선	340.6	12.2	-	259.17	81.44	-
울 산 선	14.3	0.5	-	14.30	-	-
익산포항선	2.6	0.1	-	2.61	-	-
호 남 선	195.2	7.0	-	195.16	-	-
중 부 선 (대전통영선)	285.8	10.3	-	285.05	-	7.72
제2중부선	31.1	1.1	-	31.07	-	-
평택음성선	25.8	0.9	-	-	23.00	2.80
중부내륙선	126.1	4.5	-	126.06	-	-
영 동 선	234.4	8.4	-	183.91	44.98	5.50
중 앙 선	288.9	10.4	-	287.27	1.60	-
동 해 선	61.8	2.2	41.70	20.12	-	-
서울외곽선	91.3	3.3	-	-	-	91.25
마산외곽선	16.2	0.6	41.70	20.12	-	-
남해제2지선	20.6	0.7	-	-	20.60	-
제2경인선	26.6	1.0	-	0.92	25.71	-
경 인 선	23.9	0.9	-	-	10.39	13.50
호남선지선	54.0	1.9	-	53.97	-	-
대전남부순환	12.5	0.4	-	12.50	-	-
구 마 선	30.0	1.1	-	27.53	2.47	-
중앙선지선	8.2	0.3	-	8.20	-	-
인천공항선 ¹⁾	40.2	1.4	-	-	-	-
천안논산선 ²⁾	81.0	2.9	-	81.00	-	-
총 계	2,780.6	100.0	224.73	2,027.25	260.97	250.50

자료: 한국도로공사, 2003년

주: 1) 신공항하이웨이(주) 자료임

2) 천안논산고속도로(주) 자료임



주: — 2003년 12월 현재 고속도로
 ----- 계획 또는 공사중인 고속도로

<그림 2-7> 2003년도 고속도로 현황

2) 버스전용차로제

- 버스전용차로제의 도입배경은 승용차 이용을 억제하고 대중교통수단인 버스에 통행우선권을 부여함으로써 고속도로의 수송효율을 증대하여 소통원활을 도모코자 정부정책으로 1995년 2월부터 2003년 현재까지 시행되고 있음
- 버스전용차로제의 운행 및 관련 현황은 다음과 같음

① 구간

- 경부고속도로 부산기점 283.9km(신탄진IC)부터 418.7km(양재IC)까지 총연장 134.8km(서울, 부산방향 동시 시행)

② 시간

<표 2-13> 버스전용차로제 시행 시간

구분	통행구분	시간
토요일	서울, 부산 양방향	12:00~21:00(9시간)
- 일요일 - 국경일(3/1,7/17,8/15,10/3) - (1/1,4/5,5/5,석가탄신일,6/6,12/25)	서울방향	08:00~23:00(15시간)
	부산방향	08:00~21:00(13시간)

주: 설날, 추석연휴(일요일, 국경일이 이어지는 경우 포함) - 서울, 부산 양방향 연휴 전날 12:00부터 연휴 마지막 날 24:00까지

③ 시행근거

- 도로교통법 제56조의 제2항
동법 시행령 제6조의 2 제3항
- 경찰청 고시 제2002-7호(2002.12.24)

④ 대상차종

- 9인 이상 승용, 승합차량(단, 9~12인승 승용, 승합차량은 6인 미만이 승차한 경우 제외)

⑤ 위반시 벌칙

- 범칙금 6만원(승용차)~7만원(승합차)
- 벌점 30점

⑥ 전용차로 구분시설

- 대상차로: 중앙분리대측 1차로(서울, 부산방향 동시 시행)
- 청색 차선 도색
- 버스 진·출입 구분시설: 진·출입부 점선 차선도 처리

3) 고속버스 및 시외버스 노선현황

- 2003년 8월 현재 고속버스 노선현황을 살펴보면, 총 151개의 노선 중 호남선이 51개(33.8%)로 가장 많고, 경부선 43개(28.5%), 구마선 14개(9.3%), 영동선 13개(8.6%), 경인선 13개(8.6%), 88선은 7개(4.6%), 남해선은 6개(4.0%)로 나타남

<표 2-14> 고속버스 노선현황 (2003년)

구 분	경부선	호남선	남해선	구마선	영동선	동해선	경인선	88선	계
노선수(개)	43	51	6	14	13	4	13	7	151
구성비(%)	28.5	33.8	4.0	9.3	8.6	2.6	8.6	4.6	100.0

자료: 전국버스운송사업조합연합회, 2003년 8월 기준

4) 시외버스 노선현황

- 현행 여객자동차운수사업법의 시외버스운송사업 항목구분에 시외버스는 고속형, 일반형, 직행형으로 구분하고 있음
- 등록구분에 따르면 고속버스와 시외버스의 고속형은 차이를 보이지만, 실제 운행상태는 고속버스와 시외버스 고속형은 큰 차이 없이 운행되고 있음

<표 2-15> 시외버스운행 노선현황

구 분	일반	직행	고 속		계
			일반	우등	
경 기	19	587	-	-	606
강 원	26	395	-	-	421
충 북	-	415	-	-	415
충 남	3	603	-	-	606
전 북	-	363	-	-	363
전 남	47	250	-	-	297
경 북	38	859	-	-	897
경 남	319	904	-	-	1,223
제 주	47	2	-	-	49
계	499	4,378	150	146	5,173

자료: 전국버스운송사업조합연합회

라. 국도 및 지방도 시설현황

- 국도 및 지방도는 고속도로로의 접근이 어려운 지역에서는 고속도로와 같은 양질의 서비스를 제공할 수 있도록 확장 및 재포장이 이루어져 서비스등급 차원에서 많은 향상을 보이고 있음
- 국도 및 지방도(국가지원지방도 포함), 특별·광역시도, 시·군도의 도로 포장현황 및 도로보급율은 1990년 대비 지속적으로 증가하고 있음

1) 도로포장현황

- 일반국도는 총연장 14,232km, 포장 13,788km로 포장율 96.9%를 나타내고 있으며, 지방도의 경우 총 연장 17,084km, 포장 13,330km로 포장율 78.0%를 보이고 있음

<표 2-16> 도로현황

구 분		계	포 장	미포장	미개통
총계	연 장 (km)	96,037	73,656	13,958	8,423
	구성비 (%)	100.0	76.7	14.5	8.8
고속국도	연 장 (km)	2,778	2,778	-	-
	구성비 (%)	100.0	100.0	-	-
일반국도	연 장 (km)	14,232	13,788	82	362
	구성비 (%)	100.0	96.9	0.6	2.5
특별·광역시도	연 장 (km)	18,224	17,079	85	1,060
	구성비 (%)	100.0	93.7	0.5	5.8
지방도 (국가지원 지방도)	연 장 (km)	17,084 (3,657)	13,330 (2,920)	2,442 (313)	1,312 (424)
	구성비 (%)	100.0 (100.0)	78.0 (79.8)	14.3 (8.6)	7.7 (11.6)
시도	연 장 (km)	20,017	14,757	1,427	3,833
	구성비 (%)	100.0	73.7	7.1	19.2
군도	연 장 (km)	23,702	11,924	9,922	1,856
	구성비 (%)	100.0	50.3	41.9	7.8

자료: 한국도로공사 2002년 12월 기준

2) 시도별 포장현황

- 시도별 도로포장율은 전국평균 76.7%의 포장율을 보이고 있음
- 대도시권역이 전체적으로 포장율이 높게 나타나고 있음. 순위별로는 광주 100.0%, 서울이 99.9%로 가장 높고, 다음으로 대전 99.6%, 대구 98.6%, 부산 96.8% 순으로 포장율이 높음
- 지역간 이동기능이 중요한 고속도로는 포장율이 100%이며, 군도로는 50.3%로 포장율이 가장 낮아 비포장도로가 절반 가량인 것으로 나타났음

<표 2-17> 시도별 포장율

단위: %

시·도별	합 계	고속국도	일반국도	지 방 도	특별·광역시도	시 도	군 도
합계	76.7	100.0	96.9	78.0	93.7	73.7	50.3
서울	99.9	100.0	100.0	-	99.8	-	-
부산	96.8	100.0	100.0	74.3	98.4	-	61.3
대구	98.6	100.0	100.0	100.0	100.0	-	78.5
인천	91.5	100.0	97.4	66.7	99.8	-	64.1
광주	100.0	100.0	100.0	-	100.0	-	-
대전	99.6	100.0	100.0	-	99.6	-	-
울산	55.5	100.0	92.4	100.0	47.9	-	81.9
경기	81.2	100.0	97.7	77.2	-	83.5	62.4
강원	70.3	100.0	97.5	82.2	-	60.9	47.0
충북	68.9	100.0	99.6	89.3	-	65.8	42.4
충남	73.0	100.0	95.2	75.1	-	64.4	62.9
전북	73.5	100.0	95.6	80.1	-	94.9	42.2
전남	65.8	100.0	93.8	68.6	-	50.4	55.0
경북	73.1	100.0	97.6	80.4	-	90.1	45.0
경남	67.4	100.0	97.7	76.8	-	67.9	42.2
제 주	81.7	100.0	100.0	74.9	-	92.6	55.0

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

3) 연도별 포장현황

- 1990년 이후 도로포장이 많이 확충되었음에도 불구하고 도로연장이 동시에 증가하여 포장율의 변화는 미미함. 특히 지방도와 시·군도의 포장율이 별로 개선되지 못함

<표 2-18> 연도별 포장율

단위: %

년도	합 계	고속국도	일반국도	지 방 도	특별·광역시 도	시·군도
1990	71.50	100.00	89.10	63.60	83.00	55.70
1991	76.40	100.00	92.00	72.60	84.30	62.80
1992	80.80	100.00	95.70	79.20	84.90	69.40
1993	84.70	100.00	97.90	85.60	85.80	75.80
1994	77.80	100.00	99.40	89.70	89.40	61.50
1995	76.00	100.00	99.50	72.20	90.60	61.60
1996	72.70	100.00	97.80	73.10	89.20	55.50
1997	74.00	100.00	97.90	74.50	90.90	56.00
1998	74.50	100.00	98.00	75.70	89.80	57.50
1999	74.70	100.00	98.10	77.10	86.40	43.50
2000	75.80	100.00	98.16	78.78	88.70	60.40
2001	76.75	100.00	96.53	78.45	93.55	60.42
2002	76.70	100.00	96.88	78.03	93.72	61.03

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

4) 도로보급율

- 1인당 도로보급율을 나타내는 지표인 도로연장(m/인)은 부산 0.73(m/인)이 가장 낮고, 서울 0.79(m/인), 인천 0.82(m/인), 대구 0.84(m/인) 순으로 나타났으며. 가장 높은 지역은 제주 5.80(m/인), 강원 5.29(m/인), 전남 4.89(m/인) 등의 순으로 나타남

<표 2-19> 도로보급률

구 분 시도별	면 적 (km ²)	인 구 (인)	연 장 (m)	포 장 (m)	포장율 (%)	도 로 밀 도 (km/km ²)	1인당 도 로 연 장 (m/인)	자동차 대 수 (대)	자동차 1대당 도로연장 (m/대)
합계	99,899.95	48,517,871	96,037,098	73,655,987	76.7	0.96	1.98	13,949,440	6.88
서울	605.52	10,280,523	8,134,701	8,122,682	99.9	13.43	0.79	2,691,431	3.02
부산	762.92	3,747,369	2,737,331	2,649,469	96.8	3.59	0.73	921,084	2.97
대구	885.70	2,540,647	2,141,642	2,112,706	98.6	2.42	0.84	786,570	2.72
인천	986.45	2,596,102	2,117,778	1,938,431	91.5	2.15	0.82	752,781	2.81
광주	501.44	1,401,525	1,198,983	1,198,983	100.0	2.39	0.86	395,092	3.03
대전	539.70	1,424,844	1,550,193	1,544,294	99.6	2.87	1.09	456,941	3.39
울산	1,056.38	1,070,277	2,569,464	1,427,757	55.6	2.43	2.40	342,453	7.50
경기	10,181.29	10,000,047	12,047,898	9,785,803	81.2	1.18	1.20	3,040,041	3.96
강원	16,873.38	1,543,665	8,162,441	5,737,438	70.3	0.48	5.29	480,061	17.00
충북	7,431.60	1,501,443	6,470,614	4,459,335	68.9	0.87	4.31	456,146	14.19
충남	8,597.94	1,918,561	7,846,765	5,726,478	73.0	0.91	4.09	569,322	13.78
전북	8,050.94	1,961,572	6,310,899	4,634,427	73.4	0.78	3.22	544,701	11.59
전남	12,036.95	2,059,621	10,070,134	6,629,450	65.8	0.84	4.89	532,322	18.92
경북	19,024.81	2,775,890	10,483,531	7,660,273	73.1	0.55	3.78	857,369	12.23
경남	10,517.74	3,143,475	10,994,985	7,415,783	67.4	1.05	3.50	932,467	11.79
제 주	1,847.19	552,310	3,199,739	2,612,678	81.7	1.73	5.80	190,659	16.78

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

2. 철도시설 및 노선현황

- 2002년 말 현재 철도 노선별 운행회수를 살펴보면 1일 총 625회 운행을 하고 있으며, 경부선이 27.8%로 가장 많고, 호남선 9.9%, 경원선 6.9%, 경춘선 6.4%, 경의선 6.1%, 장항선이 5.8%를 차지하고 있음
- 또한, 차종별 운행회수를 살펴보면, 새마을호, 무궁화호, 통일호가 각각 15.4%, 44.0%, 40.6%로 나타나 무궁화호와 통일호가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-20> 철도 노선별, 열차종별 운행회수 (2002년)

단위: 회/일

구 분	새마을	무궁화	통일호	합 계	구성비(%)
경부선	62	97	15	174	27.8
호남선	16	40	6	62	9.9
전라선	6	24	4	34	5.4
중앙선	4	16	8	28	4.5
영동선	-	6	4	10	1.6
태백선	2	10	2	14	2.2
동해선	-	6	16	22	3.5
장항선	6	24	6	36	5.8
충북선	-	12	6	18	2.9
경전선	-	14	17	31	5.0
경북선	-	6	4	10	1.6
경원선	-	-	43	43	6.9
경춘선	-	20	20	40	6.4
경의선	-	-	38	38	6.1
경인선	-	-	-	-	-
군산선	-	-	13	13	2.1
대구선	-	-	22	22	3.5
교외선	-	-	6	6	1.0
진해선	-	-	4	4	0.6
정선선	-	-	8	8	1.3
안산·과천선	-	-	-	-	-
분당선	-	-	-	-	-
일산선	-	-	-	-	-
기 타	-	-	12	12	1.9
합 계	96	275	254	625	100.0
구성비(%)	15.4	44.0	40.6	100.0	

자료: 2002 철도통계연보, 철도청(2003년)

- 현재 철도시설 건설은 주로 접근성을 향상시킬 수 있는 진입선 위주의 건설이 진행되고 있으며, 2004년 경부고속철도, 호남고속철도 등 고속철도의 개통에 따라 급진적인 철도시설의 증가와 철도수요의 증가가 예상됨
- 연도별 철도시설의 증가추이를 살펴보면, 궤도연장은 1990년 6,434.6km에서 2002년 6,844.90km로 연평균 0.52%의 증가율을 보이고, 특히 전철화연장은 1990년 522.2km에서 2002년 667.5km로 연평균 2.07%의 증가율을 보이고 있음

<표 2-21> 철도시설현황

구 분	선로(km)				역(개소)				건널목 (개소)
	궤도연장	철도키로	복선영업키로	전철화 연장	보통역	간이역	기타	계	
1990	6,434.60	3,091.30	846.8	522.2	406	156	36	598	2,074
1991	6,462.20	3,091.30	846.8	522.2	406	156	36	598	2,058
1992	6,495.80	3,092.40	846.8	522.2	405	157	34	596	2,010
1993	6,516.60	3,097.90	852.3	527.7	399	166	34	599	1,995
1994	6,558.80	3,101.20	882.0	555.1	404	173	33	610	1,953
1995	6,558.80	3,101.20	882.0	555.1	403	179	29	611	1,918
1996	6,559.00	3,120.50	901.2	574.3	401	194	29	624	1,912
1997	6,580.30	3,118.30	901.2	661.3	374	221	31	626	1,887
1998	6,683.00	3,124.70	901.2	661.3	373	226	31	630	1,844
1999	6,666.80	3,118.60	932.1	661.0	374	226	32	632	1,836
2000	6,706.30	3,123.00	938.6	667.5	375	230	33	638	1,776
2001	6,819.60	3,125.30	1003.8	667.5	368	215	48	631	1,744
2002	6,844.90	3,129.00	1003.8	667.5	369	214	48	631	1,719
연평균 증가율	0.52	0.10	1.43	2.07	-0.79	2.67	2.43	0.45	-1.55

자료: 2002 철도통계연보, 철도청(2003년)

3. 항공시설 및 노선현황

- 2003년 11월 현재 전국에 총 16개의 공항이 있으며, 이를 권역별로 살펴보면 수도권 2개, 부산·울산·경남권 3개, 대구·경북권 3개, 광주·전라권 4개, 대전·충청권 1개, 강원권 2개, 제주권 1개가 있음
- 2003년 11월 현재 국내선 항공노선현황을 살펴보면 노선 수는 총 63개이며, 2003년 1월~2003년 11월 국내선 총운항회수는 152,284회로서 김포공항이 57,961회(38.1%)로 가장 많고, 그 다음으로 제주공항 22.5%, 김해공항 14.0%를 차지하고 있음
- 또한, 공급좌석도 김포공항이 38.3%로 가장 많고, 제주공항과 김해공항이 각 24.8%, 15.7%를 차지하고 있음

<표 2-22> 국내선 항공노선현황 (2003년)

구 분	노선수(개)		운항회수(회)		공급좌석수(개)	
	회수	구성비(%)	회수	구성비(%)	좌석	구성비(%)
광 주	3	4.8	7,156	4.7	1,423,183	4.9
군 산	1	1.6	637	0.4	104,935	0.4
김 포	11	17.5	57,961	38.1	11,096,682	38.3
김 해	6	9.5	21,392	14.0	4,532,392	15.7
대 구	3	4.8	8,852	5.8	1,390,148	4.8
목 포	2	3.2	842	0.6	98,887	0.3
사 천	2	3.2	2,909	1.9	382,665	1.3
양 양	5	7.9	1,170	0.8	138,435	0.5
여 수	3	4.8	3,188	2.1	360,230	1.2
예 천	1	1.6	140	0.1	20,619	0.1
울 산	2	3.2	6,133	4.0	954,340	3.3
원 주	1	1.6	328	0.2	37,729	0.1
인 천	4	6.3	1,626	1.1	287,561	1.0
제 주	15	23.8	34,290	22.5	7,183,255	24.8
청 주	2	3.2	2,183	1.4	464,835	1.6
포 향	2	3.2	3,477	2.3	483,776	1.7
합 계	63	100.0	152,284	100.0	28,959,672	100.0

주: 2003년 1월 ~ 2003년 11월까지의 자료로서, 노선수, 운항회수, 공급좌석수는 공항별 출발 기준 집계임
 자료: 항공통계, 한국공항공사

<표 2-23> 항공시설현황

공항별		활주로 (m)	계류장 (㎡)	주차장 (㎡)	터미널(㎡)		부지면적 (㎡)
					여객	화물	
인	천(국제)	3,750×60 3,750×60	1,826,000	988,000	496,000	187,000	11,724,000
김	포(국내)	3,200×60 3,600×45	1,199,380	227,392	76,045	11,933	7,317,640
김해	국 제	2,740×45	391,343	99,333	18,647	7,860	1,373,936
	국 내	3,200×60	-	-	37,282	9,685	-
제주	국 제	3,000×45	257,290	57,588	15,825	3,123	3,004,816
	국 내	2000×45	-	-	30,823	13,955	-
광주	국 제	2,836×45	44,300	32,093	10,182	288	116,564
	국 내	-	-	-	-	2,765	-
청주	국 제	2,743×60	52,173	26,611	14,406	-	1,313,481
	국 내	2,743×45	-	-	8,000	-	-
대구	국 제	2,743×45	40,532	25,117	13,538	843	67,474
	국 내	-	-	-	13,178	-	-
양양	국 제	2,500×45	40,000	13,500	9,400	-	2,474,000
	국 내	-	-	-	13,800	-	-
울	산	2,000×45	33,480	26,860	8,651	-	917,487
포	항	2,133×45	11,000	15,960	11,707	-	193,841
사	천	2,743×45	13,140	16,400	4,713	-	16,422
		2,743×45	-	-	-	-	-
강	릉	2743×45	18,548	7,449	3,018	-	69,727
속	초	1,560×30	8,101	5,002	1,494	-	140,588
여	수	1550×30	13,590	5,500	1,517	-	396,748
예	천	2743×30	10,200	12,407	5,676	-	3,576
목	포	1600×30	9,600	5,083	1,584	-	112,255
군	산	2,440×23	13,758	11,171	2,852	-	94,488
		2,740×45	-	-	-	-	-
원	주	2,743×45	5,808	2,006	1,596	-	23,445
계		-	3,194,888	1,551,177	796,214	213,873	29,214,373
		-	-	-	(국제572,041)	(국제175,535)	-
		-	-	-	(국내224,174)	(국내38,338)	-
처 리 능 력		-	각종 264대	29,875대	10,434 만명	398.8 만톤	-
		-	-	-	(국제 3,482)	(국제 288.3)	-
		-	-	-	(국내 6,952)	(국내 110.5)	-

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

4. 해운시설 및 노선현황

- 2002년 말 현재 1일 해운항로현황은 총 106개 항로에 149척의 여객선이 운행하며, 정기항로의 1일 승선정원은 총 32천명임
- 2002년 말 기준으로 연안여객 항구별 항로 수는 목포가 39개(36.8%)로서 가장 많고 인천, 마산, 여수, 대산, 부산, 군산 등의 순위로 나타났음

<표 2-24> 해운항로현황 (2002년)

구분	항로수				여객선				정기항로 승선정원 (명/일)
	정기항로 (개)	보조항로 (개)	계	구성비(%)	정기항로 (개)	보조항로 (개)	계	구성비(%)	
부산	6	-	6	5.7	12	-	12	8.1	3,450
인천	12	3	15	14.2	19	3	22	14.8	6,221
동해	2	-	2	1.9	2	-	2	1.3	1,165
대산	4	3	7	6.6	3	4	7	4.7	725
군산	3	3	6	5.7	6	4	10	6.7	1,286
목포	27	12	39	36.8	43	13	56	37.6	9,524
여수	11	1	12	11.3	17	1	18	12.1	4,217
포항	2	-	2	1.9	2	-	2	1.3	1,201
마산	12	3	15	14.2	16	4	20	13.4	3,045
제주	2	-	2	1.9	3	-	-	-	1,585
합계	81	25	106	100.0	123	29	149	100.0	32,419

자료: 2003 해양수산통계연보, 해양수산부

제3절 교통수단별 총 여객 수송실적 현황

1. 연간 여객수송인원

- 특별수송기간 중 교통수단별 수송실적 현황을 살펴보기에 앞서 승용차를 제외한 각 교통수단의 연간 총수송실적 현황을 파악해 특별수송기간중 수단별 수송특성과의 연관성을 알아보고자 함
- 2001년 총수송인원을 살펴보면 고속버스 42,214천명, 시외·전세버스 482,584천명, 철도(수도권 전철 포함) 912,149천명, 항공 21,811천명, 해운 9,340천명으로 나타났으며, 이는 전년대비 각각 -2.0%, -4.4%, 12.0%, -3.1%, -3.7%의 증감율을 나타냄
- 2002년 수단별 연간 총여객수송실적은 고속버스는 42,090천명으로 전년도와 거의 비슷한 반면 시외·전세버스는 504,237천명으로 전년대비 4.5% 증가했고, 수도권 전철 및 철도의 여객수송인원은 983,228천명, 전년대비 7.8% 증가로 꾸준히 수송분담율이 높아지고 있으며, 항공과 해운의 경우 21,554천명, 9,463천명으로 전년대비 각 -1.2%, 1.3%의 증감율을 보임

<표 2-25> 교통수단별 연간 여객수송인원

단위: 전국, 명

구 분	고속버스	시외,전세	철도 ¹⁾	항공	해운	합계
1990	76,504,763	954,299,416	644,814,120	11,063,820	8,259,947	1,694,942,066
1991	66,376,350	843,806,366	679,281,058	12,253,071	8,484,682	1,610,201,527
1992	58,768,705	807,662,905	716,364,101	14,554,737	8,732,920	1,606,083,368
1993	57,757,151	751,053,661	723,056,625	15,549,988	7,990,462	1,555,407,887
1994	53,544,322	701,288,950	729,003,417	18,405,866	7,868,700	1,510,111,255
1995	53,539,146	627,300,472	790,380,853	21,008,531	8,702,270	1,500,931,272
1996	51,567,493	592,912,443	819,542,097	23,566,588	9,412,993	1,497,001,614
1997	49,134,190	581,529,026	832,998,876	25,638,653	9,899,066	1,499,199,811
1998	42,944,581	511,280,749	829,049,967	19,504,413	8,277,052	1,411,056,762
1999	43,249,897	492,289,821	823,562,955	21,144,542	9,051,996	1,389,299,211
2000	43,070,318	504,853,802	814,471,544	22,514,887	9,701,511	1,394,612,062
2001	42,214,290	482,584,244	912,148,755	21,811,334	9,339,923	1,468,098,546
2002	42,089,643	504,236,749	983,228,375	21,554,393	9,463,161	1,560,572,321

주: 1) 수도권 전철 철도청 구간의 수송인원이 포함된 실적임

자료: 건설교통부 내부자료

<표 2-26> 연도별 여객수송 분담율

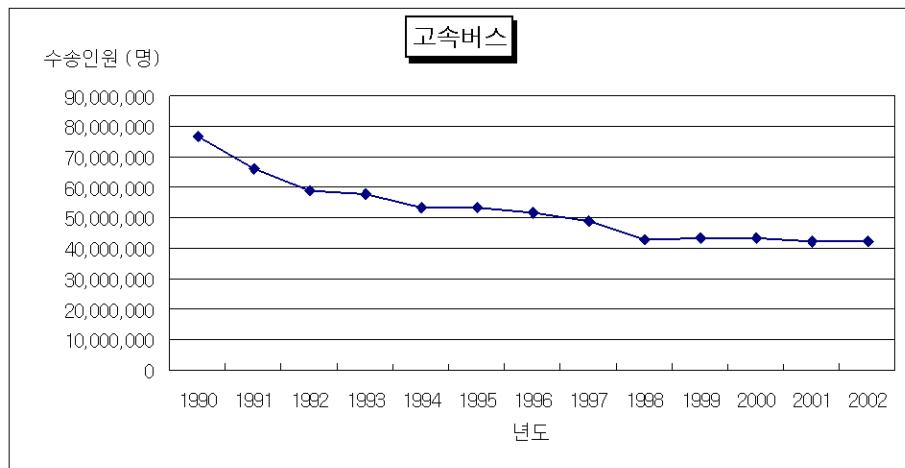
단위: 천인, %

연도별 수단별		철도	지하철	공로	해운	항공	합계
1996	수송인원	819,542	1,728,171	11,480,422	9,412	23,566	14,063,109
	분담율	5.8	12.3	81.6	0.1	0.2	100.0
	증가율	3.7	2.1	1.7	8.2	12.2	1.9
1997	수송인원	832,999	1,855,166	10,887,456	9,899	25,639	13,611,159
	분담율	6.1	13.6	80.0	0.1	0.2	100.0
	증가율	1.6	7.3	-5.2	5.2	8.8	-3.2
1998	수송인원	829,050	1,838,870	10,783,922	8,277	19,504	13,479,623
	분담율	6.2	13.6	80.0	0.1	0.1	100.0
	증가율	-0.5	-0.9	-1.0	-16.4	-23.9	-1.0
1999	수송인원	823,563	2,015,999	10,455,862	9,052	21,145	13,325,621
	분담율	6.2	15.1	78.4	0.1	0.2	100.0
	증가율	-0.7	9.6	-3.1	9.4	8.4	-1.1
2000	수송인원	814,472	2,235,221	10,410,577	9,702	22,514	13,492,486
	분담율	6.0	16.6	77.1	0.1	0.2	100.0
	증가율	-1.1	10.9	-0.4	7.2	6.5	1.3
2001	수송인원	912,149	2,527,099	9,857,402	9,340	21,811	13,327,801
	분담율	6.8	19.0	74.0	0.1	0.2	100.0
	증가율	12.0	13.1	-5.3	-3.7	-3.1	-1.2
2002	수송인원	983,266	2,012,386	9,783,595	9,460	21,248	12,809,955
	분담율	7.7	15.7	76.4	0.1	0.2	100.0
	증가율	7.8	-20.4	-0.7	1.3	-2.6	-3.9

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년

가. 고속버스

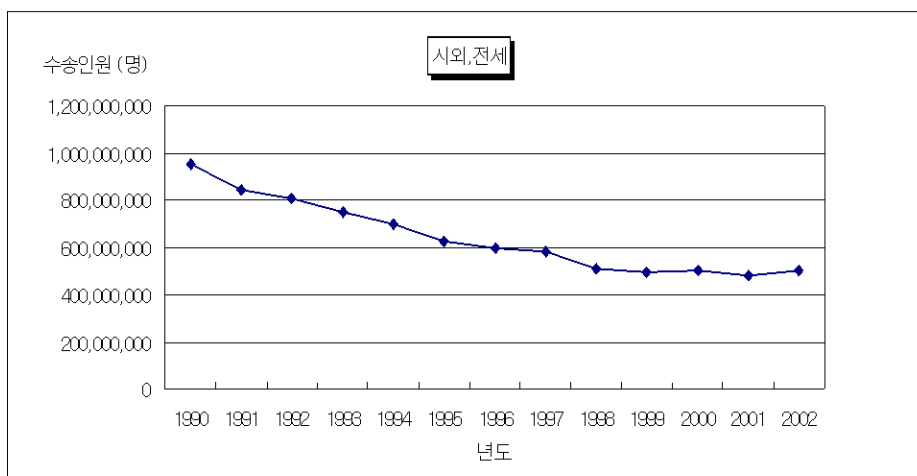
- 고속버스는 자동차 증가와 더불어 감소하는 추세를 나타내고 있음. <그림 2-8>은 1990년부터 1998년까지 고속버스 수송인원 감소율이 높은 추세를 보이다가 최근에는 완만한 감소 추세를 보이고 있음. 자가운전자의 증가로 인해 고속버스의 이용승객은 향후에도 감소추세가 계속 이어질 것으로 판단됨



<그림 2-8> 교통수단별 연간 여객수송인원(고속버스)

나. 시외·전세버스

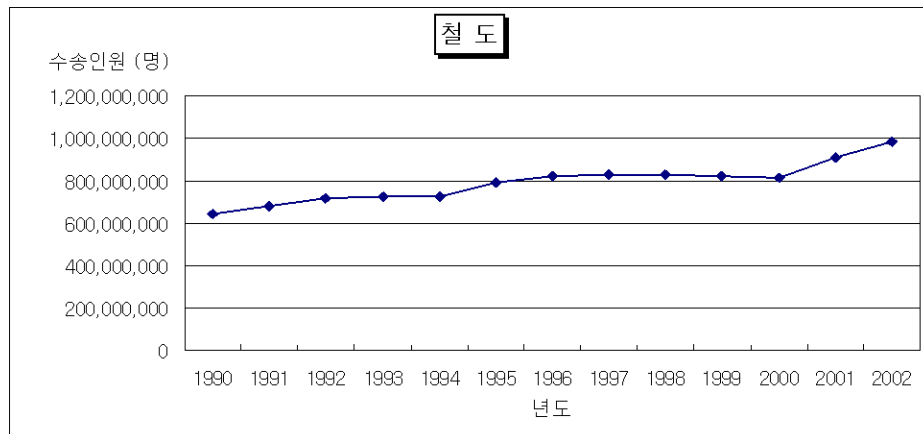
- 시외·전세버스 또한 고속버스와 같이 자동차 증가와 더불어 감소하는 추세를 나타내고 있음. <그림 2-9>는 1990년부터 2002년까지 시외·전세버스의 수송인원의 감소추세를 보여주고 있음



<그림 2-9> 교통수단별 연간 여객수송인원(시외,전세)

다. 철도

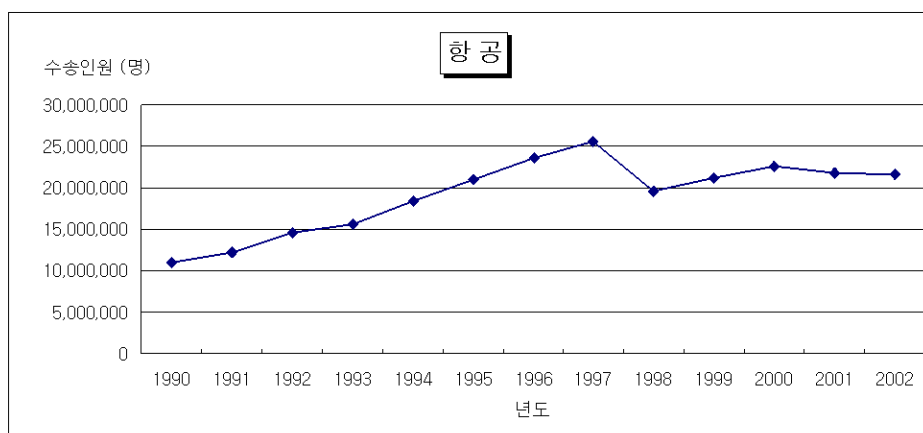
- 자가용의 증가와 더불어 교통체증 심화로 인해 정시성이 확보되는 철도 수요는 꾸준한 증가추세를 보이고 있음. 2004년 경부고속철도의 개통과 더불어 철도 수송수요는 더욱 증가할 것으로 예상됨



<그림 2-10> 교통수단별 연간 여객수송인원(철도)

라. 항공

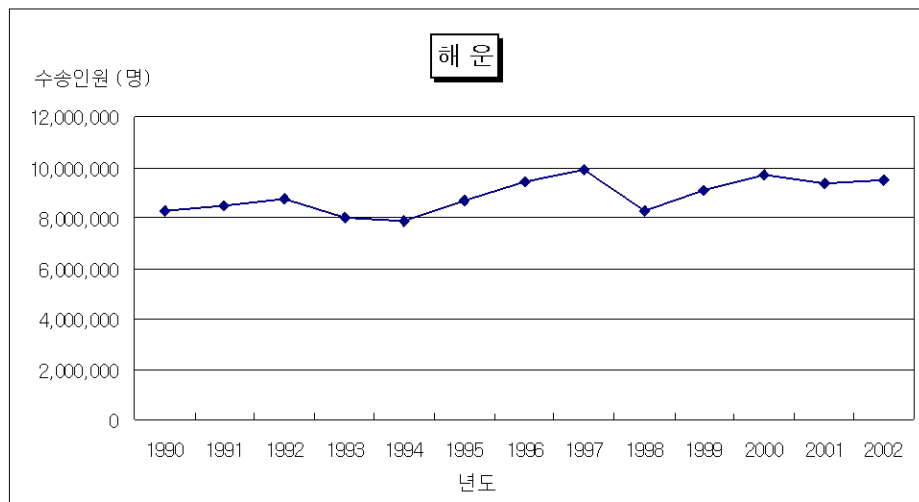
- 항공 수송인원은 1990년 이후 꾸준한 증가추세를 나타내다가 IMF의 직접영향권이었던 1998년 급격한 감소를 보임. 2002년 현재 완만한 회복추세를 보이고 있으며, 앞으로 항공수요는 경부고속철도 및 호남고속철도의 개통으로 크게 감소할 것으로 예상됨



<그림 2-11> 교통수단별 연간 여객수송인원(항공)

마. 해운

- 기후 영향을 크게 받는 수단인 해운의 수송수요추이는 <그림 2-12>와 같음. 2002년 현재까지 최근 3년 동안은 완만한 감소추세를 나타내고 있음



<그림 2-12> 교통수단별 연간 여객수송인원(해운)

2. 여객수송인원 월별 실적

가. 월별 총여객 수송인원

- 시내버스와 택시, 지하철을 포함한 월별 총여객수송인원을 비교해본 결과, 승용차를 제외할 때 2002년의 수송인원이 전년대비 3.9% 감소하였음
- 월별 수송인원을 살펴보면 2002년의 경우 5월 수송인원이 가장 많고, 2월에 가장 적은 인원이 수송된 것으로 나타남

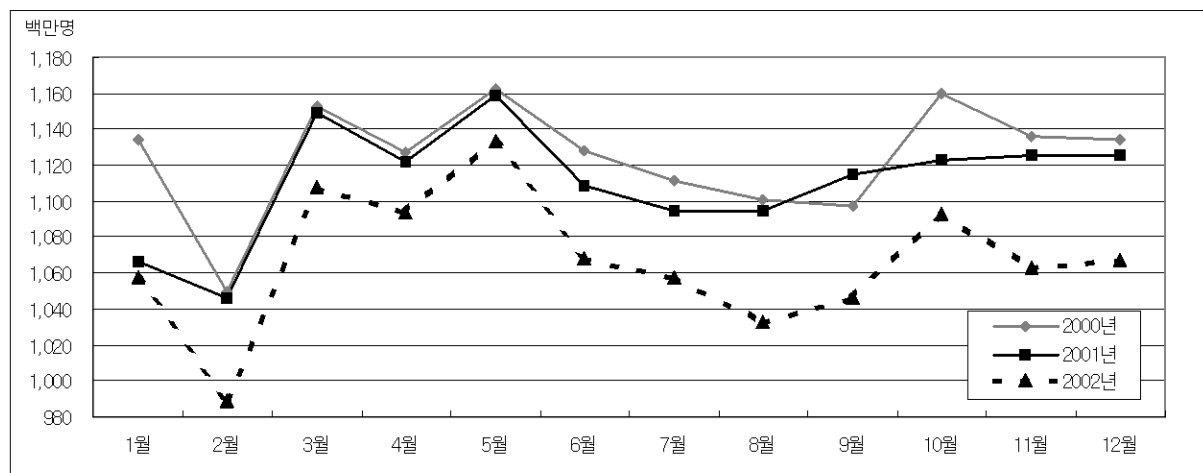
<표 2-27> 월별 총여객수송인원

단위: 명

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	증감(%) ¹⁾
1월	1,087,224,005	1,133,927,339	1,066,588,123	1,057,907,242	-0.8
2월	1,019,770,427	1,049,341,489	1,046,207,239	989,084,952	-5.5
3월	1,151,489,095	1,152,566,520	1,149,077,822	1,108,191,585	-3.6
4월	1,133,972,992	1,126,917,488	1,121,945,250	1,093,431,432	-2.5
5월	1,141,690,687	1,162,070,941	1,158,842,946	1,133,144,922	-2.2
6월	1,101,994,893	1,128,350,278	1,108,705,349	1,068,517,908	-3.6
7월	1,092,584,667	1,111,503,721	1,094,488,901	1,057,805,359	-3.4
8월	1,072,377,265	1,100,848,352	1,094,428,508	1,033,120,781	-5.6
9월	1,081,844,716	1,097,206,886	1,114,703,230	1,045,687,442	-6.2
10월	1,149,847,756	1,159,761,975	1,122,351,892	1,092,638,542	-2.6
11월	1,137,415,084	1,135,752,285	1,125,463,648	1,062,799,128	-5.6
12월	1,137,969,840	1,134,239,353	1,124,998,647	1,067,626,090	-5.1
합계	13,320,097,259	13,825,459,850	13,327,801,573	12,809,955,383	-3.9
월평균	1,110,008,104	1,152,121,654	1,110,650,131	1,067,496,282	-3.9

주: 1) 2001년 대비 2002년의 증감(%)

자료: 건설교통통계연보, 건설교통부, 2003년



<그림 2-13> 월별 총여객수송인원 추이

나. 고속도로 교통량 월별 통행실적 현황

- 2003년 11월 출구집계 기준으로, 1월~11월까지의 고속도로 교통량은 967,179천대로 2002년 같은 기간동안의 교통량 914,888천대에 비해 5.7% 증가한 것으로 나타남
- 2003년 11월 현재, 월평균 교통량은 87,925천대로 전년대비 5.6% 증가하였음

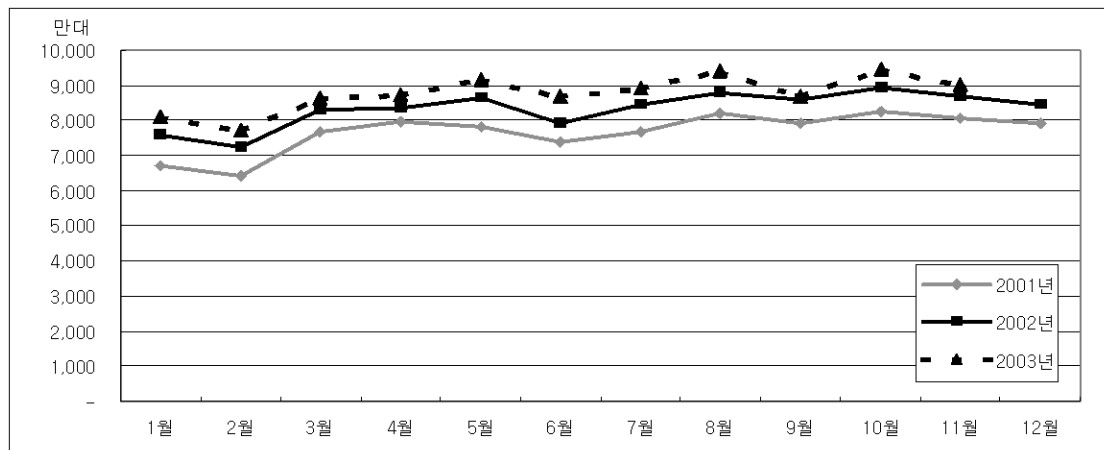
<표 2-28> 고속도로 월별 통행실적

단위: 대

구분	2001년	2002년	2003년	증감(%) ¹⁾
1월	67,368,318	75,942,759	81,368,952	7.1
2월	64,153,686	72,270,564	77,246,637	6.9
3월	76,937,348	83,038,454	86,509,760	4.2
4월	79,627,968	83,426,001	87,440,919	4.8
5월	78,336,821	86,241,019	92,009,656	6.7
6월	74,147,495	78,996,756	87,175,931	10.4
7월	76,967,653	84,344,500	89,192,983	5.7
8월	82,233,837	87,842,637	94,197,193	7.2
9월	79,187,531	86,054,482	87,068,950	1.2
10월	82,479,803	89,589,527	94,755,204	5.8
11월	80,540,272	87,141,065	90,212,720	3.5
12월	79,396,050	84,692,760	-	-
합계	921,376,782	999,580,524	967,178,905	-
월평균	76,781,399	83,298,377	87,925,355	5.6

주: 1) 2002년 대비 2003년의 증감(%)

자료: 한국도로공사



<그림 2-14> 월별 고속도로 교통량 추이

다. 버스여객 월별 수송실적 현황

- 2003년 6월까지의 시외버스여객 수송인원을 살펴보면 월평균 23,484천명으로 2002년월 평균 수송인원에 비해 14.4% 감소하였으며, 2월이 22,667천명, -19.5%로 전년대비 가장 많이 감소한 것으로 나타남

- 2003년 9월 현재 고속버스의 수송인원은 월평균 3,368천명으로 전년대비 3.5% 감소했으며, 8월이 3,800천명으로 가장 많고, 9월 3,148천명으로 가장 적은 것으로 나타남. 또한 9월까지의 수송인원합계가 30,316천명으로 전년 동기간에 비해 4.8% 감소함

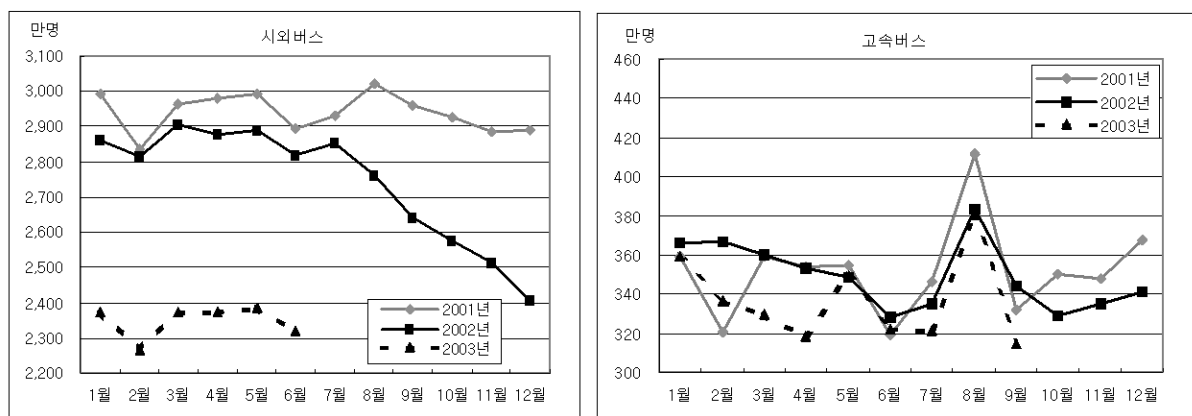
<표 2-29> 버스여객 월별 수송실적

단위: 명

구분	2001년		2002년		2003년		증감(%) ¹⁾	
	시외버스	고속버스	시외버스	고속버스	시외버스	고속버스	시외버스	고속버스
1월	29,907,508	3,590,967	28,616,834	3,660,110	23,733,057	3,595,218	-17.1	-1.8
2월	28,374,397	3,204,488	28,144,368	3,663,629	22,667,312	3,366,779	-19.5	-8.1
3월	29,651,664	3,592,421	29,074,353	3,616,066	23,734,010	3,294,325	-18.4	-8.5
4월	29,782,825	3,538,108	28,764,703	3,543,083	23,714,945	3,180,412	-17.6	-9.9
5월	29,946,255	3,548,197	28,913,271	3,518,869	23,857,896	3,495,515	-17.5	0.3
6월	28,919,164	3,188,156	28,180,143	3,295,927	23,196,995	3,221,896	-17.7	-1.9
7월	29,293,520	3,464,881	28,521,183	3,372,294	-	3,214,181	-	-4.0
8월	30,223,401	4,113,657	27,618,626	3,931,216	-	3,800,455	-	-0.9
9월	29,605,089	3,319,325	26,402,870	3,440,101	-	3,147,565	-	-8.5
10월	29,251,955	3,501,854	25,741,984	3,285,833	-	-	-	-
11월	28,864,523	3,480,956	25,137,228	3,350,182	-	-	-	-
12월	28,888,085	3,671,280	24,076,396	3,412,333	-	-	-	-
합계	352,708,386	42,214,290	329,191,959	41,894,381	140,904,215	30,316,346	-	-
월평균	29,392,366	3,517,858	27,432,663	3,491,198	23,484,036	3,368,483	-14.4	-3.5

주: 1) 2002년 대비 2003년의 증감(%)

자료: 전국버스운송사업조합연합회



<그림 2-15> 월별 버스여객 수송인원 추이

라. 철도 월별 수송실적 현황

- 2003년 10월까지의 철도여객수송인원(수도권 전철 제외)은 88,861천명으로 지난해 같은 기간 동안의 수송인원 92,311천명에 비해 3.7% 감소율을 보임
- 월별 수송인원을 살펴보면 8월이 9,719천명으로 가장 많고, 6월이 7,803천명으로 가장 적은 것으로 나타났으며, 월평균 수송인원은 전년대비 3.0% 감소한 것으로 나타남

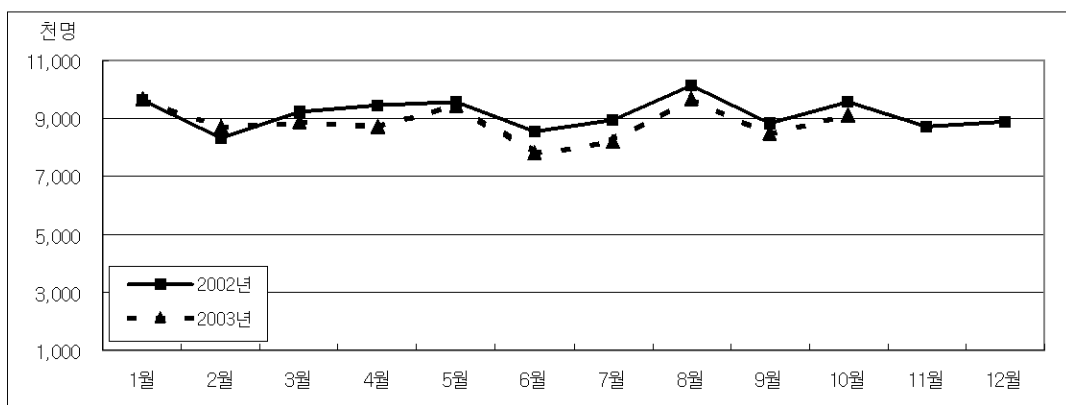
<표 2-30> 철도 월별 여객수송실적¹⁾

단위: 명			
구 분	2002년	2003년	증감(%) ²⁾
1월	9,642,299	9,691,135	0.5
2월	8,302,453	8,735,062	5.2
3월	9,246,520	8,888,006	-3.9
4월	9,441,810	8,711,483	-7.7
5월	9,589,410	9,475,052	-1.2
6월	8,567,098	7,802,559	-8.9
7월	8,945,577	8,191,943	-8.4
8월	10,176,023	9,719,331	-4.5
9월	8,825,087	8,527,832	-3.4
10월	9,575,117	9,118,235	-4.8
11월	8,716,284	-	-
12월	8,869,802	-	-
합계	109,897,480	88,860,638	-
월평균	9,158,123	8,886,064	-3.0

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

2) 2002년 대비 2003년의 증감(%)

자료: 철도청



<그림 2-16> 월별 철도수송인원 추이

마. 항공 월별 수송실적 현황

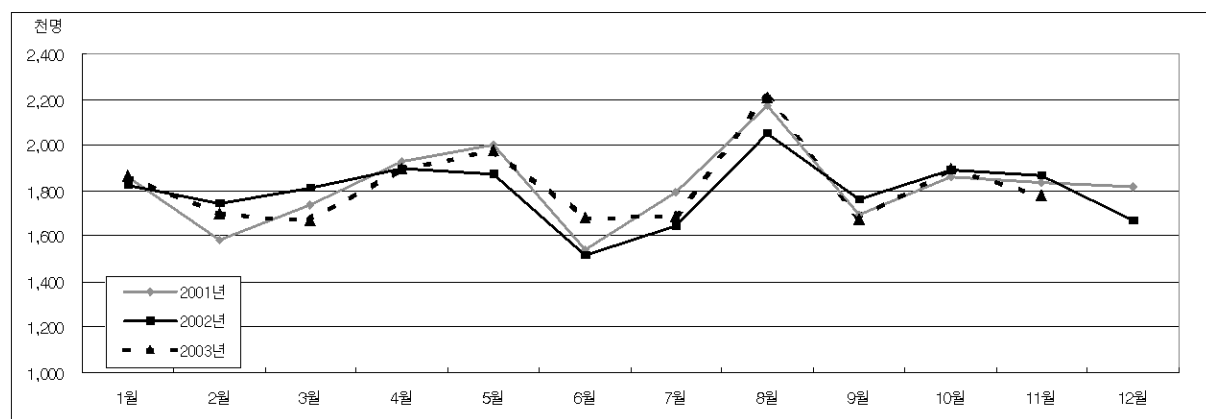
- 2003년 11월 현재 국내선 항공여객수송인원은 월평균 1,822천명으로 전년대비 1.4% 증가함
- 월별 수송인원을 살펴보면 8월이 2,209천명으로 가장 많았으며, 3월이 1,667천명으로 가장 적은 것으로 나타남

<표 2-31> 항공 국내선 월별 여객수송실적

구 분	2001년	2002년	2003년	단위: 명 증감(%) ¹⁾
1월	1,856,938	1,823,931	1,868,478	2.4
2월	1,583,505	1,745,036	1,698,883	-2.6
3월	1,738,062	1,810,382	1,666,507	-7.9
4월	1,924,577	1,898,939	1,898,041	-0.0
5월	2,000,526	1,873,535	1,973,756	5.3
6월	1,538,895	1,517,263	1,682,576	10.9
7월	1,790,791	1,641,674	1,686,899	2.8
8월	2,173,331	2,052,672	2,209,385	7.6
9월	1,694,520	1,763,695	1,676,259	-5.0
10월	1,857,090	1,889,265	1,899,378	0.5
11월	1,834,328	1,867,999	1,779,228	-4.8
12월	1,818,771	1,670,002	-	-
합계	21,811,334	21,554,393	20,039,390	-
월평균	1,817,611	1,796,199	1,821,762	1.4

주: 1) 2002년 대비 2003년의 증감(%)

자료: 항공통계, 한국공항공사



<그림 2-17> 월별 항공수송인원 추이

바. 해운 월별 수송실적 현황

- 2003년 10월까지의 연안해운 여객수송인원은 9,177천명으로서 2002년 같은 기간의 8,316천명에 비해 10.4% 증가한 것으로 나타남
- 2003년 10월 기준 월평균 수송인원은 918천명으로 전년대비 16.4%의 증가율을 보임

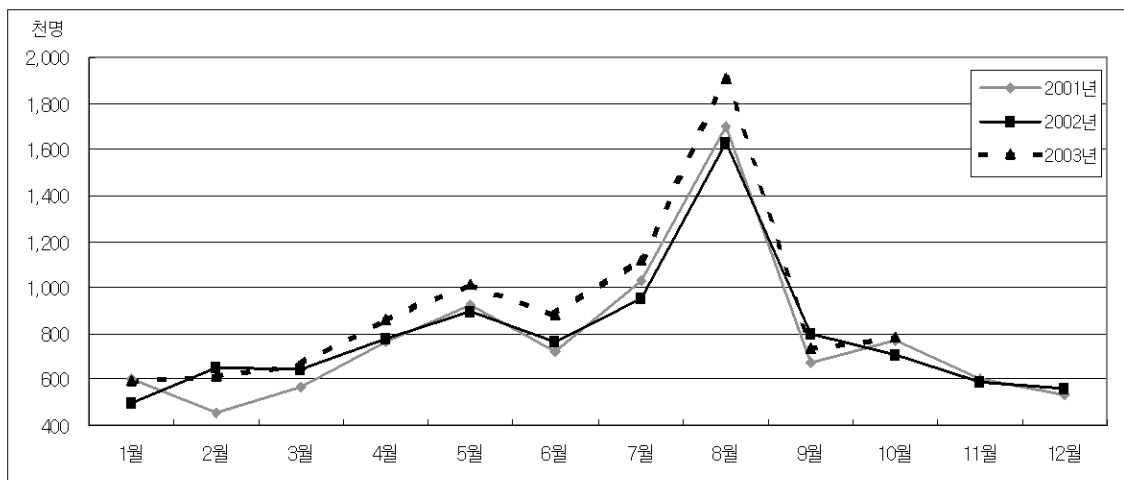
<표 2-32> 연안해운 월별 여객수송실적

단위: 명

구분	2001년	2002년	2003년	증감(%) ¹⁾
1월	602,211	496,670	595,482	19.9
2월	456,049	650,811	617,320	-5.1
3월	565,822	646,619	666,923	3.1
4월	764,675	779,928	857,854	10.0
5월	925,684	892,730	1,011,797	13.3
6월	719,821	762,427	880,913	15.5
7월	1,027,417	950,674	1,121,951	18.0
8월	1,697,189	1,627,348	1,907,958	17.2
9월	671,058	799,115	735,008	-8.0
10월	772,365	709,960	782,163	10.2
11월	602,275	588,190	-	-
12월	535,357	558,689	-	-
합계	9,339,923	9,463,161	9,177,369	-
월평균	778,327	788,597	917,737	16.4

주: 1) 2002년 대비 2003년의 증감(%)

자료: 한국해운조합



<그림 2-18> 월별 해운수송인원 추이

제4절 특별수송기간중 수송실적 현황

1. 하계휴가 총 수송인원

가. 총 수송인원

- 하계휴가 특별수송기간은 일반적으로 휴가를 가장 많이 이용하는 기간인 7월말에서 8월초 사이에 3주정도(약24일)로 설정되는데, 연도별 날짜 특성에 따라 조금씩의 특별수송기간의 차이가 있음
- 연도별 하계휴가 기간에 대한 수단별 수송인원은 <표 2-33>과 같음

<표 2-33> 하계휴가기간중 수단별 수송인원

단위: 명, 대

연도별 \ 수단별	고속버스	철도 ¹⁾	항공	해운	시외, 전세	고속도로 ²⁾
1990	-	-	1,101,812	1,566,559	-	-
1991	-	-	1,237,740	1,567,375	-	-
1992	-	-	1,467,309	1,564,148	-	-
1993	6,135,712	-	1,585,986	1,501,484	-	-
1994	5,870,656	-	1,841,267	1,423,466	-	-
1995	6,007,000	-	2,127,751	1,946,454	-	25,082,026
1996	5,503,026	12,832,000	2,390,213	2,423,864	45,728,000	31,732,975
1997	5,018,435	9,827,870	2,622,947	2,177,343	46,016,000	35,932,364
1998	4,522,667	8,929,069	1,911,312	1,653,076	43,712,000	31,544,252
1999	4,588,000	9,098,567	1,940,913	1,410,565	40,096,000	36,872,607
2000	4,832,972	8,971,446	2,247,598	1,969,300	35,869,344	40,731,258
2001	3,787,000	6,739,000 ³⁾	1,776,000	1,389,000	20,849,000	62,072,000
2002	3,441,000	7,216,000 ⁴⁾	1,565,000	1,421,000	31,106,000	67,757,000

주: 1) 철도의 경우 전산발매된 수송인원임

2) 고속도로의 경우 단위는 차량대수이며, 그 밖의 교통수단은 수송인원임

3) 수작업발매를 포함한 철도여객 총 수송인원은 8,573천명임

4) 수작업발매를 포함한 철도여객 총 수송인원은 8,863천명임

<표 2-34> 수단별 하계휴가기간 수송인원

단위: 명

교통수단	구 분	평시 1일 수송량	하계휴가 기간			평시대비 (%)
			1일평균	총수송량	분담율(%)	
1997년	고속버스	134,614	156,826	5,018,435	3.8	116.5
	철 도	360,985	307,121	9,827,870	7.4	85.1
	항 공	70,243	81,967	2,622,947	2.0	116.7
	해 운	27,121	68,042	2,177,343	1.6	250.9
	시외·전세	1,593,230	1,438,000	46,016,000	34.6	90.3
	자 가 용	1,668,000	2,100,000	67,200,000	50.6	125.9
	합 계	3,854,193	4,151,956	132,862,595	100.0	107.7
1998년	고속버스	117,656	141,333	4,522,667	3.6	120.1
	철 도	329,045	279,033	8,929,069	7.2	84.8
	항 공	53,437	59,729	1,911,312	1.5	111.8
	해 운	22,677	51,659	1,653,076	1.3	227.8
	시외·전세	1,400,769	1,366,000	43,712,000	35.1	97.5
	자 가 용	1,585,000	1,995,000	63,840,000	51.2	125.9
	합 계	3,508,584	3,892,754	124,568,124	100.0	110.9
1999년	고속버스	118,493	143,375	4,588,000	3.4	121.0
	철 도	326,233	284,330	9,098,567	6.7	87.2
	항 공	57,930	60,654	1,940,913	1.4	104.7
	해 운	24,551	44,080	1,410,565	1.0	179.5
	시외·전세	1,348,739	1,253,000	40,096,000	29.4	92.9
	자 가 용	1,846,000	2,480,000	79,360,000	58.1	134.3
	합 계	3,721,946	4,265,439	136,494,045	100.0	114.6
2000년	고속버스	118,428	151,030	4,832,972	3.5	127.5
	철 도	316,005	280,358	8,971,446	6.6	88.7
	항 공	62,094	70,237	2,247,598	1.6	113.1
	해 운	22,786	61,541	1,969,300	1.4	270.1
	시외·전세	1,255,861	1,120,917	35,869,344	26.2	89.3
	자 가 용	1,956,760	2,590,553	82,897,696	60.6	132.4
	합 계	3,731,934	4,274,636	136,788,368	100.0	114.5

<표 2-34> 수단별 하계휴가기간 수송인원 (계속)

단위: 명

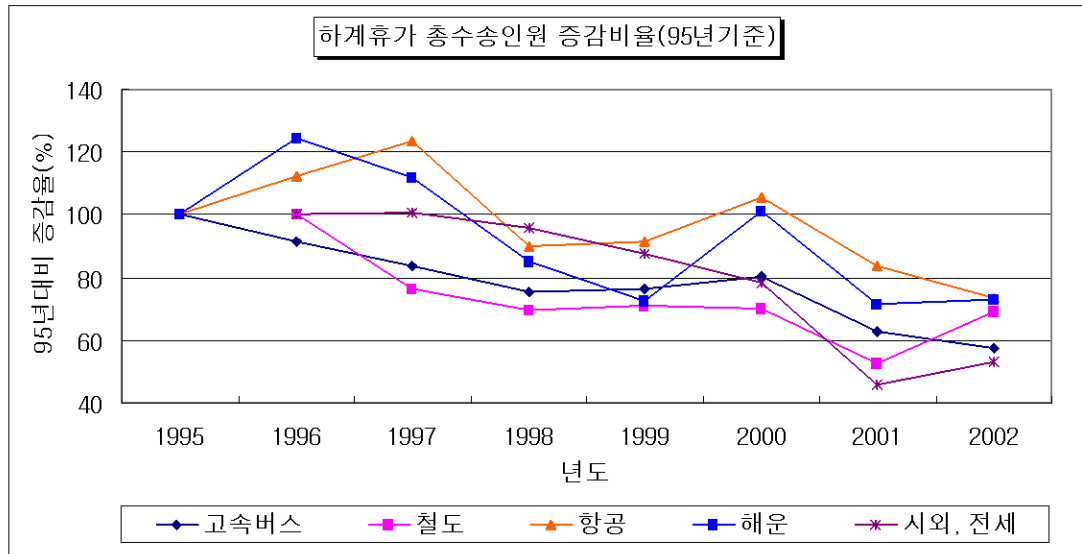
교통수단	구 분	평시 1일 수송량	하계휴가 기간			평시대비 (%)
			1일평균	총수송량	분담율(%)	
2001년	고속버스	113,000	157,792	3,787,000	3.7	139.6
	철 도	324,000	280,796	6,739,098	6.6	86.7
	항 공	59,757	74,000	1,776,000	1.7	123.8
	해 운	25,000	57,873	1,388,941	1.4	231.5
	시외·전세	1,141,000	868,699	20,848,785	20.4	76.1
	자 가 용	2,100,000	2,824,000	67,781,000	66.2	134.5
	합 계	3,762,757	4,263,159	102,320,824	100.0	113.3
2002년	고속버스	115,000	139,000	3,441,000	3.0	120.0
	철 도	342,000	369,000	8,863,000	8.0	108.0
	항 공	59,000	65,000	1,565,000	1.4	110.0
	해 운	26,000	59,000	1,421,000	1.3	228.0
	시외·전세	1,238,000	1,009,000	24,207,000	21.7	82.0
	자 가 용	2,163,000	2,997,000	71,938,000	64.6	139.0
	합 계	3,943,000	4,639,000	111,435,000	100.0	118.0

주: 1) 평시1일 수송량은 건설교통통계연보(건설교통부, 1999년)와 각 소관(감독)기관의 내부자료이며, 자가용은 건설교통부의 정부합동특별수송대책 자료임
 2) 교통수단별 하계휴가기간자료는 각 소관(감독)기관의 수송인원임(시외·전세버스 및 자가용은 건설교통부 하계휴가 수송전망자료임)
 3) 철도의 경우 평시 1일 수송량은 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원이며, 하계휴가 기간 수송량도 2001년까지 전산발매 인원만 집계하다가 2002년부터 수작업발매를 포함한 총수송인원을 집계·비교함

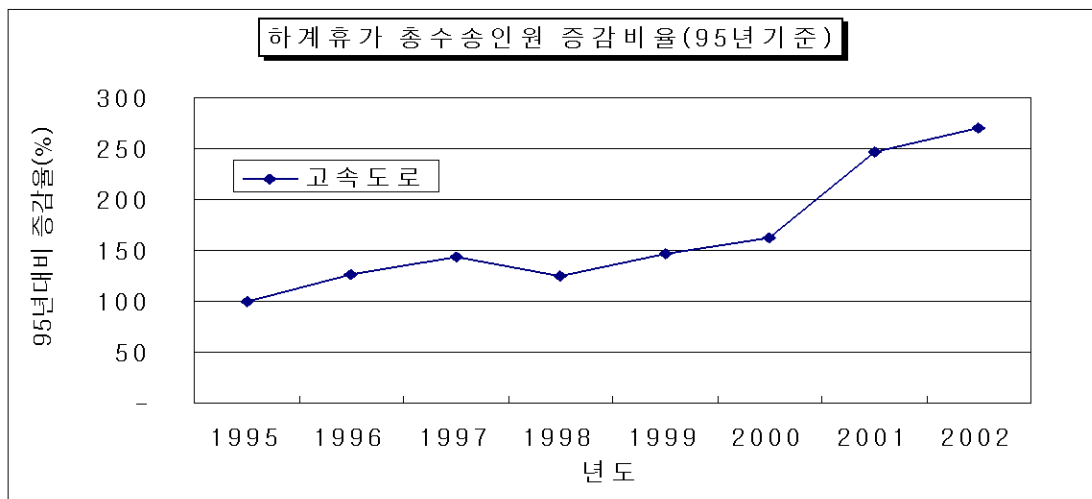
- 하계휴가기간동안의 총수송인원은 <표 2-34>에서 살펴보면, 2002년을 기준으로 고속버스 344만명, 철도 886만명, 항공 157만명, 해운 142만명, 시외·전세버스 2,421만명이 이용한 것으로 나타났음
- 하계휴가기간동안의 1일평균 수송인원은 고속버스, 철도의 경우 1997년 이후 대체로 감소하는 추세에서 1999년에 전년대비 각각 1.4%, 1.9% 증가하였으며, 항공의 경우 1990년 이후로 1997년도까지 계속해서 증가하였으나, 1998년에는 IMF영향으로 전년대비 27.1%의 큰 감소를 나타냄
- 시외·전세버스의 경우 1996년부터 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있으며, 해운의 경우는 증가와 감소를 반복하는 것으로 나타났으며, 고속도로의 경우 전반적으로

증가추이를 나타냄

- <그림 2-19>에서 보면, 하계휴가기간에 대한 각 수단별 총수송인원은 모든 수단에서 1995년보다 낮게 나타났고, 특히 시외·전세버스와 고속버스의 감소폭이 커, 도로를 이용한 수송 중 대중교통수단보다는 자가용을 이용한 고속도로 통행이 증가하는 것으로 나타남.



<그림 2-19> 하계휴가 수송인원의 증감비율

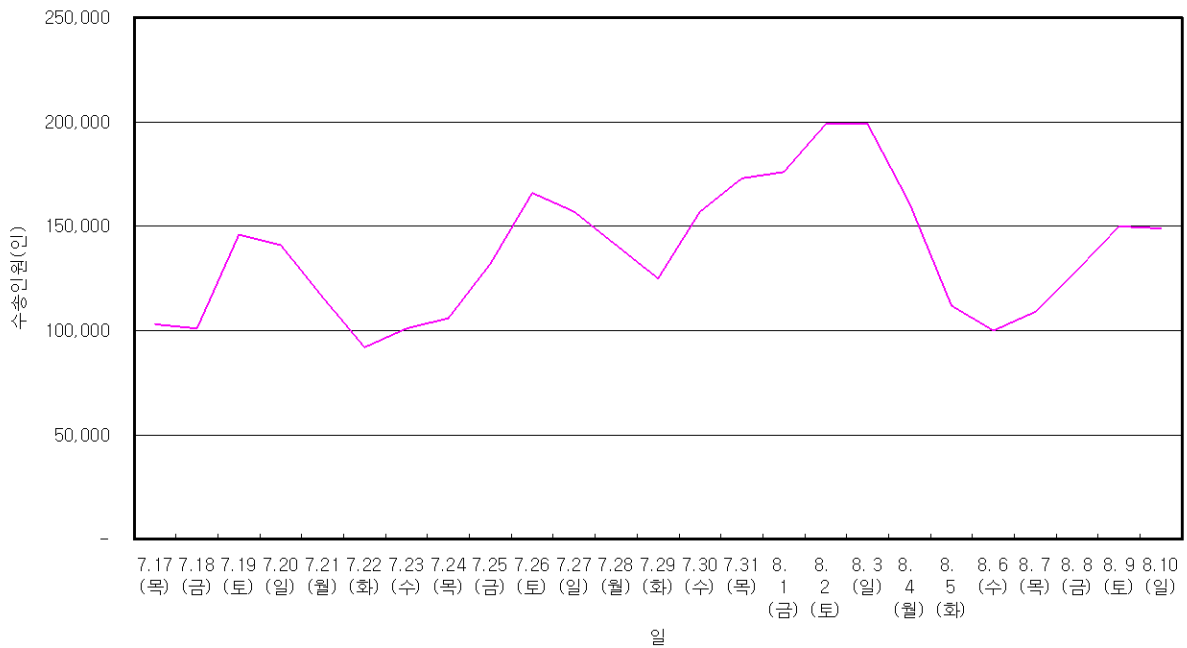


<그림 2-19> 하계휴가 수송인원의 증감비율 (계속)

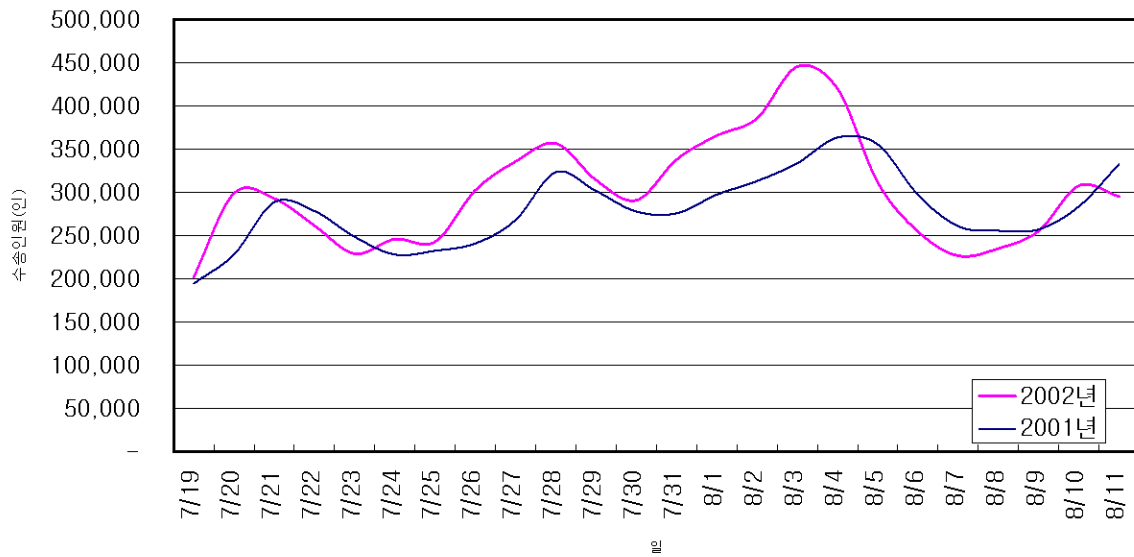
나. 하계휴가기간중 일별 수송인원

1) 일별 교통량

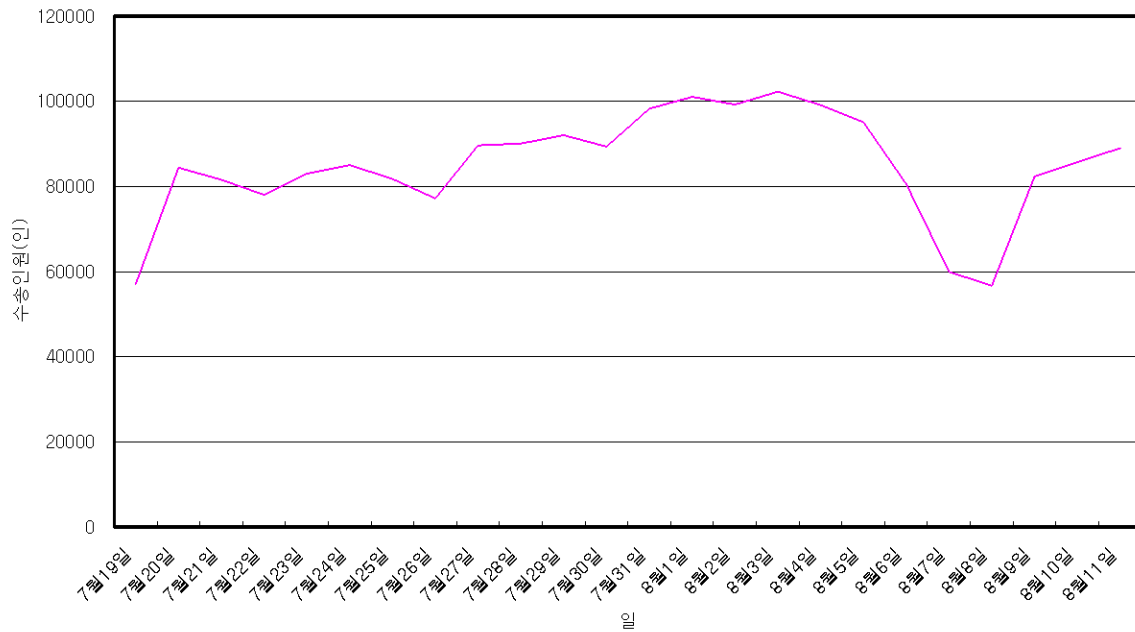
- 고속버스와 철도, 항공, 해운, 고속도로에 대해 특별수송기간내 과거 일별 요일 교통량을 나타내고, 이를 바탕으로 올해 하계 특별수송기간 동안의 일별·요일별 교통량 패턴을 예측함
- 고속버스와 철도 등 육상 대중교통수단의 경우 7월말과 8월초에 피크가 있으나 8월초에 수요가 더 집중되어 나타남
- 항공의 경우 8월초에 완만한 피크가 나타나나 항공은 고급 교통수단으로서 가장 시기의 영향을 덜 받는 것으로 나타남
- 해운의 경우 8월초에 피크가 나타나나 날씨의 영향을 더 많이 받는 것으로 나타남
- 고속도로의 경우 7월말과 8월초에 피크가 나타나며 8월 1일을 기준으로 이날에 가까울수록 피크가 나타남



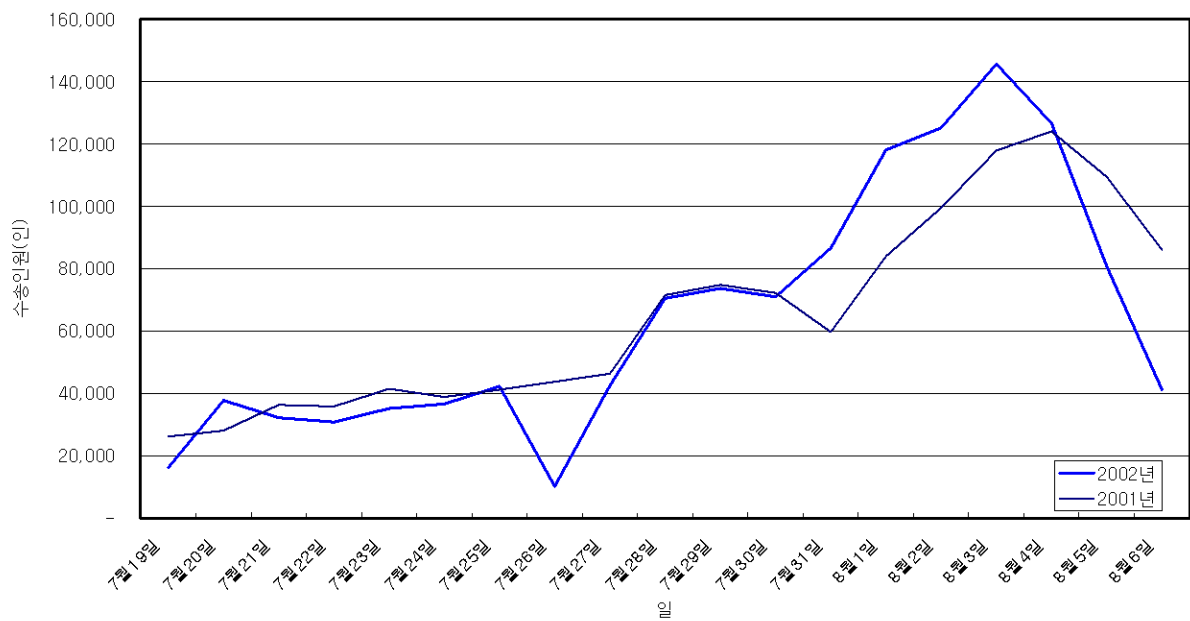
<그림 2-20> 하계휴가 특별수송기간 고속버스 수송실적 (2002년 일별)



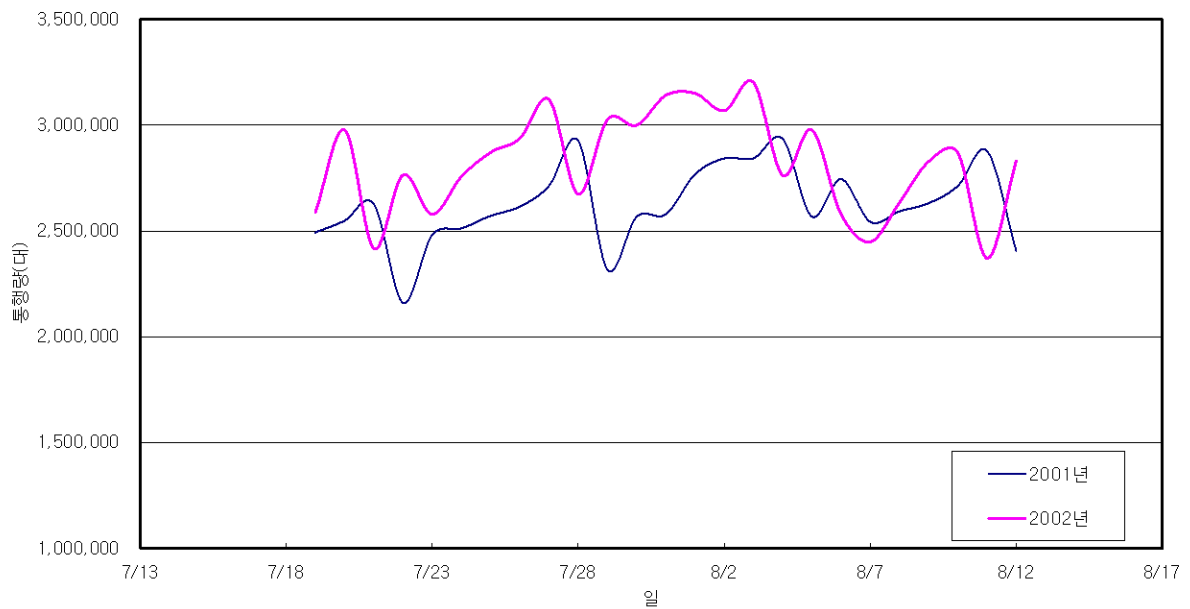
<그림 2-21> 하계휴가 특별수송기간 철도 수송실적 (일별)



<그림 2-22> 하계휴가 특별수송기간 항공 수송실적 (2002년 일별)



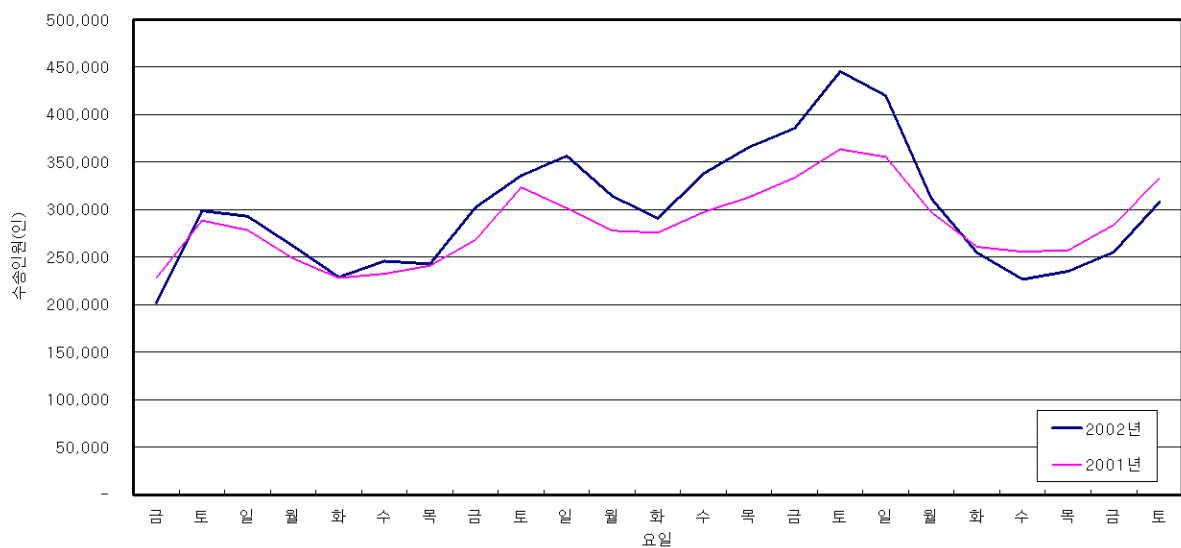
<그림 2-23> 하계휴가 특별수송기간 해운 수송실적 (일별)



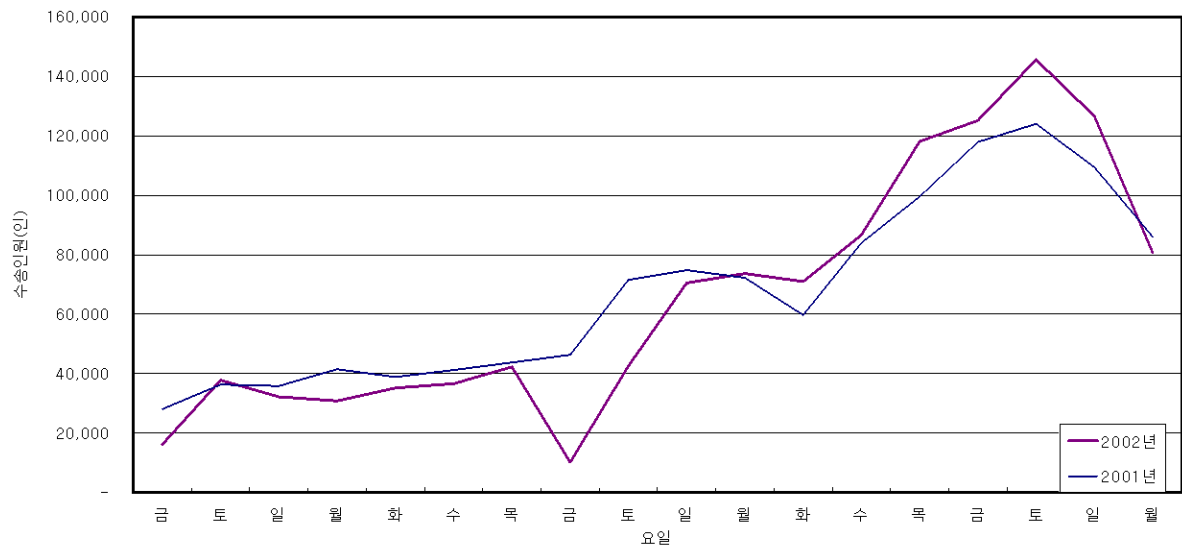
<그림 2-24> 하계휴가 특별수송기간 고속도로 통행량 (일별)

2) 요일별 교통량

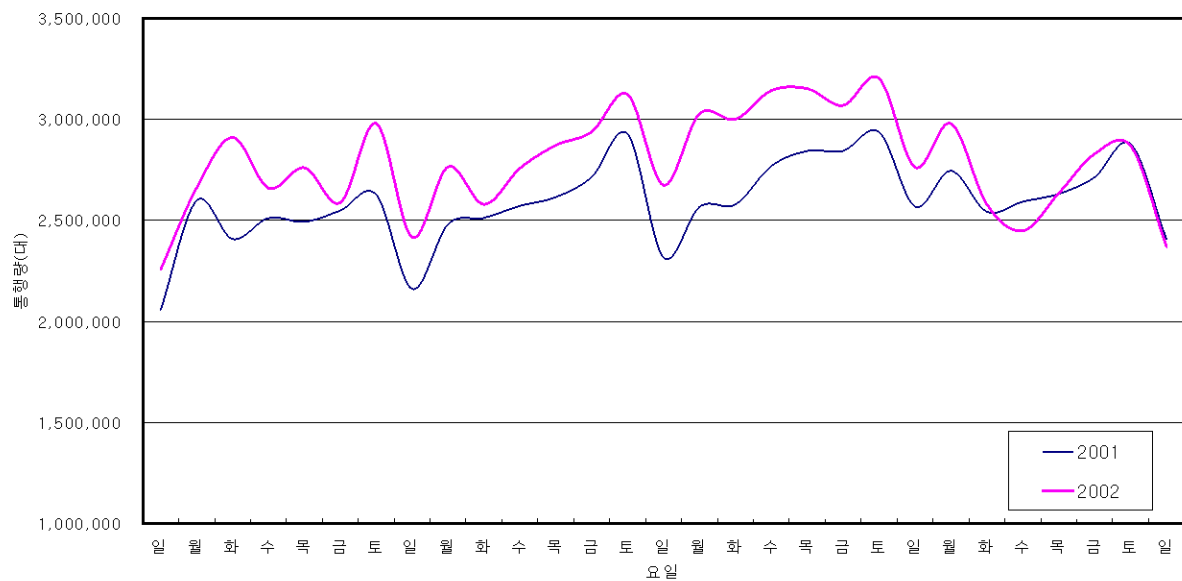
- 중첩기법(Superimposition)에 의해 요일별로 교통량을 나타냄
- 철도와 고속버스의 경우 토요일에 피크를 이루며 수요일에 여객수요가 가장 적음
- 항공의 경우 요일별 변화가 적은 것으로 나타났으며, 이는 항공여객의 경우 휴가가 분산되거나 휴가기간이 길기 때문으로 분석됨
- 해운의 경우 토요일에 피크가 나타나나 요일보다는 일별 영향을 더 많이 받음
- 고속도로의 경우 토요일이 피크로 나타나고 일요일에 통행이 가장 적은 것으로 나타남



<그림 2-25> 하계휴가 특별수송기간 철도 수송실적 (요일별)



<그림 2-26> 하계휴가 특별수송기간 해운 수송실적 (요일별)



<그림 2-27> 하계휴가 특별수송기간 고속도로 통행량 (요일별)

3) 종합

- 일별·요일별 수단별 과거의 실적을 비교해 올해 수송인원의 패턴을 비교할 수 있음
- 고속버스와 철도의 경우 7월 26일에 1차로 피크가 생기고 8월 2일에 최대피크가 나타날 것으로 보이며, 8월 9일에 다시 피크가 나타나고 있음
- 고속도로의 경우 고속버스 및 철도와 마찬가지로 7월 26일에 1차 피크, 8월 2일에 최대 피크가 생길 것으로 보이나, 고속버스·철도와 달리 7월 27일과 8월 3일에 적은 이용객을 보임
- 항공의 경우 특별수송기간 내에 비교적 고른 분포를 보일 것으로 보이나 SARS의 영향으로 전체 수요는 증가할 것으로 보임
- 해운의 경우 8월 2일에 피크가 나타났으나 이 기간동안 날씨의 영향에 따라 향후에도 피크일은 변하기 쉬울 것임

2. 추석연휴 총수송인원

- 추석연휴 특별수송기간은 통상 연휴기간(법정공휴일은 추석 전후를 포함한 3일) 전후 1일을 포함하여 5~7일로 설정됨
- 각 교통수단별, 연도별 수송실적자료는 3~7일인 경우도 있으므로, 분석의 통일을 기하기 위해 일평균을 구하여 분석함

<표 2-35> 연도별 추석연휴기간 일자

기 간	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년
추 석 연 휴	9.6(수)	9.25(수)	9.13(토)	10.2(금)	9.22(수)	9. 9(토)	9.29(토)	9.19(목) 9.20(금) <u>9.21(토)</u> 9.22(일) 9.23(월)	9.9(화)
	9.7(목)	9.26(목)	9.14(일)	10.3(토)	9.23(목)	9.10(일)	9.30(일)		9.10(수)
	9.8(금)	<u>9.27(금)</u>	9.15(월)	10.4(일)	9.24(금)	9.11(월)	<u>10.1(월)</u>		<u>9.11(목)</u>
	<u>9.9(토)</u>	9.28(토)	<u>9.16(화)</u>	<u>10.5(월)</u>	<u>9.25(토)</u>	<u>9.12(화)</u>	10.2(화)		9.12(금)
	9.10(일)	9.29(일)	9.17(수)	10.6(화)	9.26(일)	9.13(수)	10.3(수)		9.13(토)
	9.11(월)	9.30(월)	9.18(목)	10.7(수)	9.27(월)	9.14(목)	10.4(목)		9.14(일)
									9.15(월)

주: _____은 추석, 2001년~2003년은 정부합동특별수송기간임

- 2002년 추석특별수송기간 결과를 교통수단별로 살펴보면, <표 2-36>에서 보듯이 고속버스 97만4천명, 철도 200만2천명, 항공 42만1천명, 해운 30만7천명, 시외버스와 전세버스는 737만7천명, 고속도로 교통량은 1,456만대로 나타남

- 고속버스의 경우 IMF영향으로 1998년 2.3%의 증가를 보이다가 다시 감소하는 추세를 보이고 있으며, 철도의 경우도 계속 감소하는 추세에 있음
- 항공의 경우 하계휴가 기간과 마찬가지로 1990년 이후 계속해서 증가하다가 1998년에는 전년대비 10.2%의 큰 감소를 나타내었고, 2000년 이후 다시 회복세를 보이고 있음을 나타냄
- 해운의 경우는 날씨의 영향을 크게 받는 수단으로 연도별 편차가 심한 편이며, 시외·전세버스의 경우는 계속해서 감소하는 추세를 보임
- 전체적으로 철도, 버스와 같은 대중교통수단은 수송인원이 계속해서 감소하는 추세에 있으며, 항공과 고속도로교통량은 증가하는 경향을 보이고 있음. 이는 최근 자가운전자의 증가 이유로 설명될 수 있음

<표 2-36> 추석연휴기간중 총수송인원

단위: 명, 대

연도별 \ 수단별	고속버스	철도	항공	해운	시외, 전세	고속도로
1990	-	-	206,872	230,898	-	-
1991	-	-	227,316	280,110	-	-
1992	-	-	311,143	276,906	-	-
1993	1,058,873	-	379,723	283,929	-	-
1994	1,194,651	2,750,400	382,084	274,221	-	-
1995	1,217,000	2,704,800	344,356	263,045	10,430,000	5,492,056
1996	1,133,000	2,805,000	458,478	303,614	11,318,000	6,846,745
1997	1,089,000	2,853,600	461,847	233,981	9,648,000	7,488,592
1998	1,114,000	2,650,800	414,583	302,549	9,047,375	7,396,147
1999	1,025,000	2,530,000	416,205	236,669	7,840,823	8,419,286
2000	1,036,800	2,487,000	394,507	204,183	7,535,166	8,650,712
2001	1,124,000	2,762,000	482,000	353,000	8,831,000	15,144,000
2002	974,000	2,002,000	421,000	307,000	7,377,000	14,562,000

주: 고속도로의 단위는 차량대수이며, 그 밖의 교통수단은 수송인원임

- 연도별, 수단별 추석연휴기간 동안의 1일 평균 수송량, 총수송량, 수단분담율, 평시대 비중가율에 대한 내용은 <표 2-37>과 같음

<표 2-37> 수단별 추석연휴기간 수송인원

단위: 명

구 분 교통수단		평시 1일 수송량	추석연휴 기간			평시대비 (%)
			1일평균	총수송량	분담율(%)	
1997년	고속버스	134,614	181,500	1,089,000	4.1	134.8
	철 도	360,985	475,600	2,853,600	10.7	131.8
	항 공	70,243	76,975	461,847	1.7	109.6
	해 운	27,121	38,997	233,981	0.9	143.8
	시외·전세	1,593,230	1,608,000	9,648,000	36.2	100.9
	자 가 용	1,672,000	2,062,600	12,375,600	46.4	123.4
	합 계	3,858,193	4,443,672	26,662,028	100.0	115.2
1998년	고속버스	117,656	185,667	1,114,000	4.3	157.8
	철 도	329,045	441,800	2,650,800	10.2	134.3
	항 공	53,437	69,097	414,583	1.6	129.3
	해 운	22,677	50,425	302,549	1.2	222.4
	시외·전세	1,400,769	1,507,896	9,047,375	34.7	107.6
	자 가 용	1,645,000	2,089,200	12,535,200	48.1	127.0
	합 계	3,568,584	4,344,085	26,064,507	100.0	121.7
1999년	고속버스	118,493	170,833	1,025,000	3.7	144.2
	철 도	326,233	421,667	2,530,000	9.1	129.3
	항 공	57,930	69,368	416,205	1.5	119.7
	해 운	24,551	39,445	236,669	0.9	160.7
	시외·전세	1,348,739	1,306,804	7,840,823	28.3	96.9
	자 가 용	1,846,000	2,612,000	15,672,000	56.5	141.5
	합 계	3,721,946	4,620,116	27,720,697	100.0	124.1

<표 2-37> 수단별 추석연휴기간 수송인원 (계속)

단위: 명

교통수단	구 분	평시 1일 수송량 ¹⁾	추석연휴 기간 ²⁾			평시대비 (%)
			1일평균	총수송량	분담율(%)	
2000년	고속버스	118,428	172,800	1,036,800	2.9	145.9
	철 도	316,005	414,500	2,487,000	6.9	131.2
	항 공	62,094	65,751	394,507	1.1	105.9
	해 운	22,786	34,031	204,183	0.6	149.4
	시외·전세	1,255,861	1,255,861	7,535,166	21.0	100.0
	자 가 용	3,917,412	4,046,199	24,277,194	67.6	103.3
	합 계	5,692,586	5,980,637	35,934,850	100.0	105.2
2001년	고속버스	116,000	187,000	1,124,000	3.5	161
	철 도	329,000	460,000	2,762,000	8.6	140
	항 공	62,000	80,000	482,000	1.5	129
	해 운	25,000	60,000	353,000	1.1	235
	시외·전세	1,456,000	1,472,000	8,831,000	27.5	101
	자 가 용	1,957,000	3,093,000	18,561,000	57.8	158
	합 계	5,692,586	5,980,637	35,934,850	100.0	136
2002년	고속버스	118,000	195,000	974,000	3.1	165
	철 도	303,000	400,000	2,002,000	6.5	132
	항 공	62,000	84,000	421,000	1.4	136
	해 운	25,000	61,000	307,000	1.0	245
	시외·전세	1,456,000	1,475,000	7,377,000	23.9	101
	자 가 용	1,983,000	3,947,000	19,733,000	64.1	199
	합 계	3,947,000	6,162,000	30,814,000	100.0	156

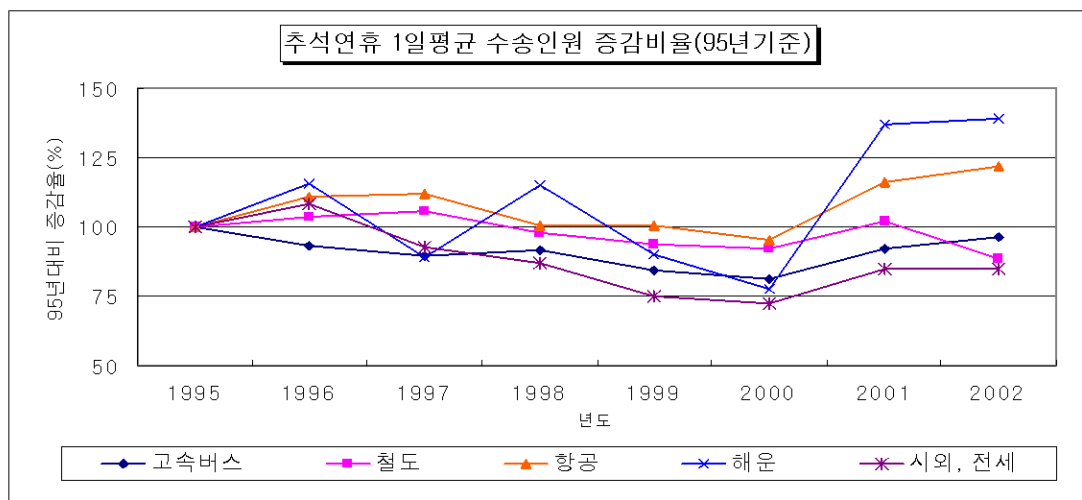
주: 1) 평시1일 수송량은 건설교통통계연보(건설교통부, 1999년)와 각 소관(감독)기관의 내부자료이며, 자가용은 교통개발연구원의 추정치와 건설교통부의 정부합동특별수송대책 자료임

2) 교통수단별 추석연휴기간자료는 각 소관(감독)기관의 수송인원임(단, 자가용은 건설교통부 추석연휴수송결과자료임)

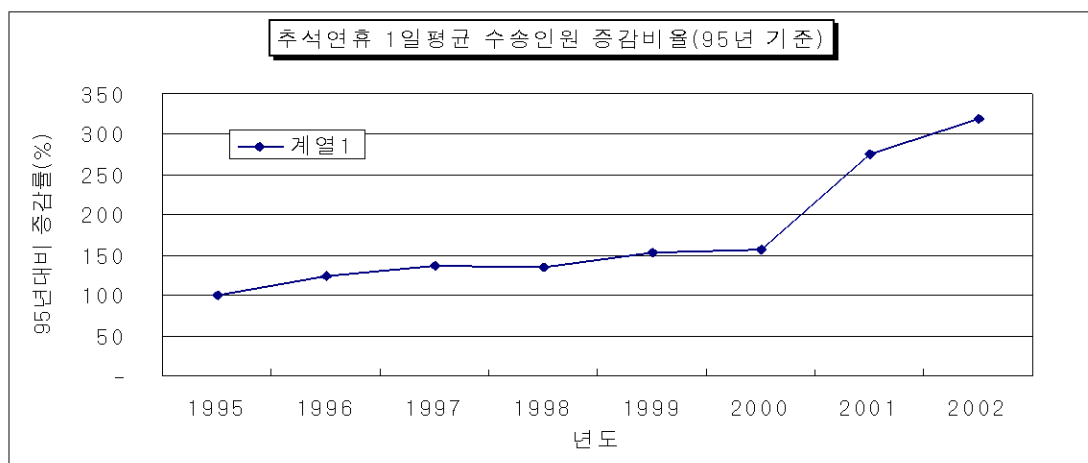
3) 철도의 경우 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총수송인원임

- 최근 3년 동안의 수단별 수송인원 동향인 2000년에서 2002년까지 추석연휴기간의 수송 실적은 수단별로 살펴보기 위해 총수송량은 기간별 날짜의 차이로 비교에 어려움이 있기 때문에 추석연휴기간동안의 1일 평균값을 가지고 비교하였음
- 고속버스, 항공의 경우 2000년 이후 2002년까지 증가추세를 보이고 있음

- 철도의 경우 2001년에 전년대비 소폭 증가한 경우를 제외하고 2002년에 다시 감소하였 으며, 해운은 별다른 추세가 없이 증감을 반복하고 있는데 이는 기후적인 영향에 의한 것으로 판단됨
- 시외·전세버스의 경우 2000년 이후 2002년까지 증가추세를 보이고 있음. 교통체증이 심화됨에 따라 버스전용차로를 이용할 수 있는 장점으로 인한 추석연휴기간의 수요증가가 원인이라 할 수 있음
- 수단별 분담율은 자가용의 분담율 증가가 두드러지게 나타나며 이로 인하여 대중교통 수단 이용 감소에 전체적인 영향을 주고 있음을 알 수 있음



<그림 2-28> 추석연휴 수송인원의 증감비율



<그림 2-28> 추석연휴 수송인원의 증감비율 (계속)

3. 설연휴 총수송인원

- 설연휴 특별수송기간은 통상 연휴기간(법정공휴일은 설날 전후를 포함한 3일) 전후 1일을 포함하여 5~7일로 설정되지만,
- 각 교통수단별, 연도별 수송실적자료가 5~7일 정도로 편차가 심하여, 분석의 통일을 기하기 위하여 모든 교통수단에 대해서 총수송인원과 더불어 1일 평균수송인원 개념을 설정하였음
- 연도별 설연휴기간에 대한 특별수송기간은 기본적으로 건설교통부에서 기간을 수립하고 유관기관에 통보하고 있음. 이 기간은 법정 설연휴(3일)과 토·일, 공휴일을 고려하여 귀성·귀경통행의 영향에 따라 교통대책수립이 필요한 기간을 특별수송기간으로 선정함

<표 2-38> 연도별 설연휴기간 일자

기 간	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년
설 연 휴							1.20(토)			1.20(화)
	1.29(일)	2.17(토)	2.6(목)	1.26(월)	2.14(일)	2.3(목)	1.21(일)	2.9(토)	1.30(목)	1.21(수)
	1.30(월)	2.18(일)	2.7(금)	1.27(화)	2.15(월)	2.4(금)	1.22(월)	2.10(일)	1.31(금)	<u>1.22(목)</u>
	<u>1.31(화)</u>	<u>2.19(월)</u>	<u>2.8(토)</u>	<u>1.28(수)</u>	<u>2.16(화)</u>	<u>2.5(토)</u>	1.23(화)	2.11(월)	<u>2.1(토)</u>	1.23(금)
	2. 1(수)	2.20(화)	2.9(일)	1.29(목)	2.17(수)	2.6(일)	<u>1.24(수)</u>	<u>2.12(화)</u>	2.2(일)	1.24(토)
	2. 2(목)	2.21(수)	2.10(월)	1.30(금)	2.18(목)	2.7(월)	1.25(목)	2.13(수)	2.3(월)	1.25(일)
							1.26(금)	2.14(목)		1.26(월)

주: _____ 은 설날, 2001년~2003년은 정부합동특별수송기간임

- 2003년 설연휴 기간의 총수송인원은 <표 2-39>에서 살펴보듯이, 고속버스 89만명, 철도 208만명, 항공 39만명, 해운 22만명, 시외·전세버스 736만명으로 나타났으며, 고속도로 이용차량은 약 1,992만대로 나타남
- 철도의 경우, 1995년 262만명에서 2000년 221만명으로 점차 감소하는 경향을 보이다가 2001년 이후에는 다시 증가추세를 나타내고 있음. 단 2003년은 연휴기간이 5일로 2001년 7일, 2002년 6일에 비해 기간이 짧기 때문에 작게 나타남
- 2001년 이후의 각 수단별 수송인원 비교는 수송기간의 집계차로 인하여 상호비교 함에는 무리가 있다고 판단됨. 이에 대한 비교를 위해서 하나의 일관된 지표인 특별수송기간중의 1일평균 수송인원을 가지고 비교함이 오히려 합리적인 것임

<표 2-39> 설연휴기간중 총수송인원

단위: 명, 대

연도별 수단별	고속버스	철도	항공	해운	시외, 전세	고속도로
1990	-	-	154,536	169,517	-	-
1991	-	-	177,194	179,556	-	-
1992	-	-	202,440	184,787	-	-
1993	881,137	-	268,823	188,410	-	-
1994	796,395	-	301,211	132,858	-	-
1995	917,555	2,620,000	328,971	182,960	9,308,445	2,937,055
1996	960,320	2,488,000	342,148	179,708	7,214,733	4,263,501
1997	843,469	2,464,000	384,965	215,308	8,126,531	5,280,570
1998	746,000	2,267,000	341,185	194,709	8,504,000	4,854,371
1999	803,000	2,312,000	339,458	202,064	9,073,000	5,291,533
2000	888,000	2,210,000	354,580	192,767	9,630,000	6,099,769
2001	919,000	2,236,000	352,000	219,000	7,518,000	13,123,000
2002	967,000	2,459,000	436,000	218,000	7,912,000	15,272,000
2003	890,000	2,083,000	385,000	217,000	7,364,000	19,924,000

주: 고속도로의 경우 단위는 차량대수이며, 그 밖의 교통수단은 수송인원임

1. 철도, 고속버스, 해운 및 항공의 수송량은 소관(감독)기관의 수송력 증강계획에 따른 예상 수송량임
2. 시외버스, 전세버스 및 자가용은 교통개발연구원의 추정치임
3. 상기 수송량은 평상시 이동인구와 귀성·귀경객이 포함된 지역간 수송인원임

<표 2-40> 수단별 설연휴기간 수송인원

단위: 명

교통수단	구 분	평시 1일 수송량	설연휴 기간			평시대비 (%)
			1일평균	총수송량	분담율(%)	
1997년	고속버스	134,614	168,694	843,469	3.8	125.3
	철 도	360,985	492,800	2,464,000	11.0	136.5
	항 공	70,243	76,993	384,965	1.7	109.6
	해 운	27,121	43,062	215,308	1.0	158.8
	시외·전세	1,593,230	1,625,306	8,126,531	36.4	102.0
	자 가 용	1,471,000	2,060,800	10,304,000	46.1	140.1
	합 계	3,657,193	0	0	100.0	122.2
1998년	고속버스	117,656	149,200	746,000	3.6	126.8
	철 도	360,985	453,400	2,267,000	10.8	125.6
	항 공	53,437	68,237	341,185	1.6	127.7
	해 운	22,677	38,942	194,709	0.9	171.7
	시외·전세	1,400,769	1,700,800	8,504,000	40.6	121.4
	자 가 용	1,672,000	1,780,000	8,900,000	42.5	106.5
	합 계	3,627,524	4,190,579	20,952,894	100.0	115.5
1999년	고속버스	118,493	160,600	803,000	3.6	135.5
	철 도	326,233	462,400	2,312,000	10.3	141.7
	항 공	57,930	67,892	339,458	1.5	117.2
	해 운	24,551	40,413	202,064	0.9	164.6
	시외·전세	1,348,739	1,814,600	9,073,000	40.4	134.5
	자 가 용	1,846,000	1,947,200	9,736,000	43.3	105.5
	합 계	3,721,946	4,493,105	22,465,522	100.0	120.7
2000년	고속버스	118,428	177,600	888,000	3.3	150.0
	철 도	316,005	442,000	2,210,000	8.1	139.9
	항 공	62,094	70,916	354,580	1.3	114.2
	해 운	22,786	38,553	192,767	0.7	169.2
	시외·전세	1,255,861	1,926,000	9,630,000	35.3	153.4
	자 가 용	1,956,760	2,794,000	13,970,000	51.3	142.8
	합 계	3,731,934	5,449,069	27,245,347	100.0	146.0

<표 2-40> 수단별 설연휴기간 수송인원(계속)

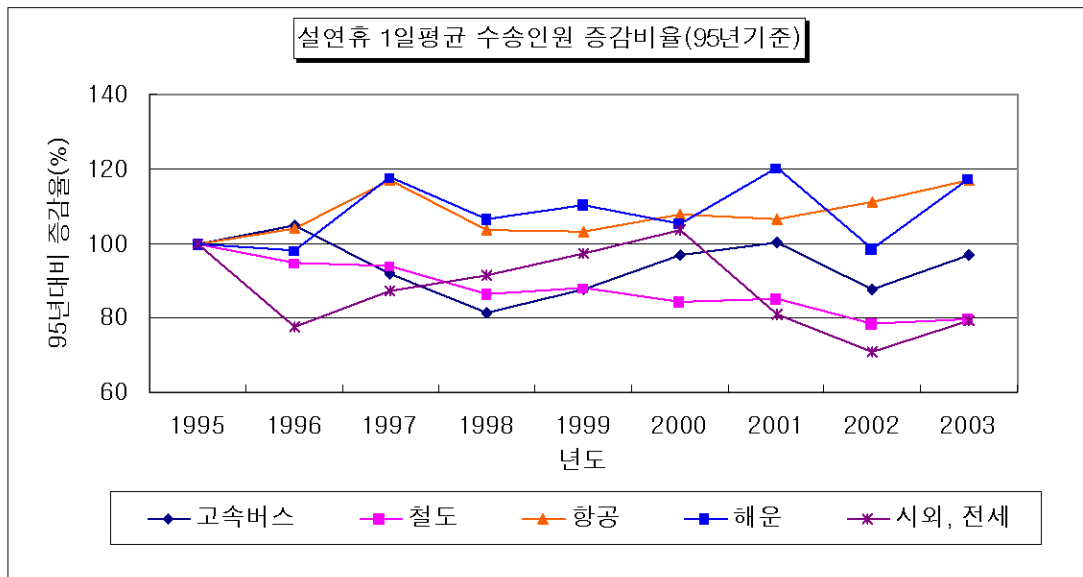
단위: 명

교통수단	구 분	평시 1일 수송량 ¹⁾	설연휴 기간 ²⁾			평시대비 (%)
			1일평균	총수송량	분담율(%)	
2001년	고속버스	118,000	184,000	919,000	2.9	156.0
	철 도	321,000	447,000	2,236,000	6.9	139.0
	항 공	57,000	70,000	352,000	1.1	123.0
	해 운	27,000	44,000	219,000	0.7	160.0
	시외·전세	1,256,000	1,504,000	7,518,000	23.3	119.0
	자 가 용	3,917,000	4,192,000	2,095,9000	65.1	107.0
	합 계	0	0	0	100.0	113.0
2002년	고속버스	116,000	161,000	967,000	2.9	139.0
	철 도	324,000	410,000	2,459,000	7.4	127.0
	항 공	63,000	73,000	436,000	1.3	116.0
	해 운	25,000	36,000	218,000	0.6	144.0
	시외·전세	1,456,000	1,319,000	7,912,000	23.7	91.0
	자 가 용	1,957,000	3,572,000	21,431,000	64.1	183.0
	합 계	3,941,000	5,571,000	33,423,000	100.0	141.0
2003년	고속버스	118,000	178,000	890,000	2.9	151.0
	철 도	303,000	417,000	2,083,000	6.8	138.0
	항 공	62,000	77,000	385,000	1.2	124.0
	해 운	25,000	43,000	217,000	0.7	172.0
	시외·전세	1,456,000	1,473,000	7,364,000	23.9	101.0
	자 가 용	1,983,000	3,985,000	19,924,000	64.5	201.0
	합 계	3,947,000	6,173,000	30,863,000	100.0	156.0

주: 1) 평시1일 수송량은 건설교통통계연보(건설교통부, 1999년)와 각 소관(감독)기관의 내부자료이며, 자가용은 교통개발연구원의 추정치와 건설교통부의 정부합동특별수송대책 자료임

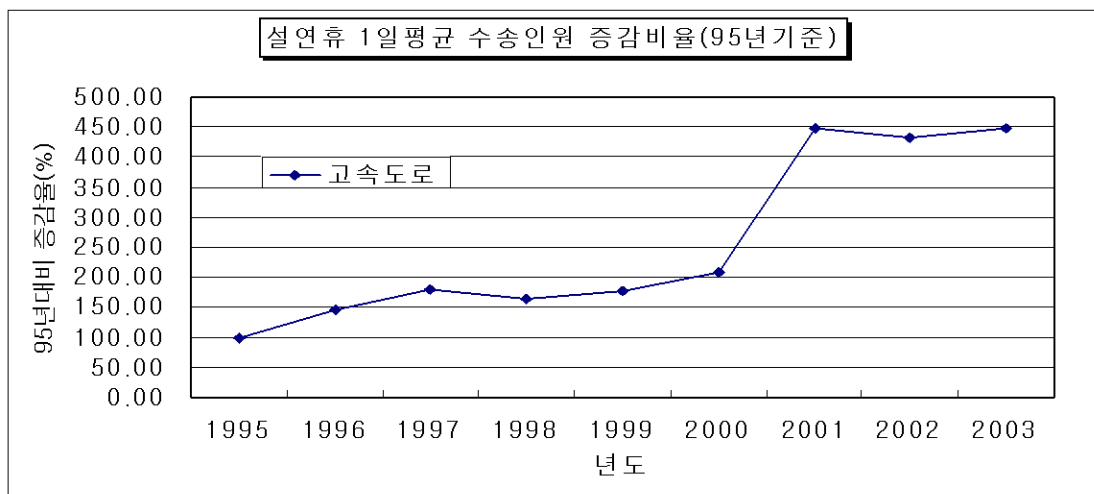
2) 교통수단별 설연휴기간자료는 각 소관(감독)기관의 수송인원임(단, 자가용은 건설교통부 설연휴수송결과자료임)

3) 철도의 경우 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총수송인원임



주: 1995년을 기준으로 하며 그 값을 100이라 함

<그림 2-29> 설연휴 수송인원의 증감비율



주: 1995년을 기준으로 하며 그 값을 100이라 함

<그림 2-29> 설연휴 수송인원의 증감비율 (계속)

제3장 특별수송기간중 수송수요 예측

제1절 수송수요 산정 방법

제2절 수송수요 설문분석

제3절 특별수송기간 수송수요 추정

제4절 특별수송기간중 고속철도 수요 및
용량(에비 분석)

제5절 2004년 설 특별수송기간 통행배정

제3장 특별수송기간중 수송수요 예측

제1절 수송수요 산정 방법

1. 통행실태 조사방법

가. 통행실태 조사종류

- 노측면접조사
- 우편엽서조사
- 차량번호판조사(Trace method, Mail-out method)
- 스티커부착(Tag-on)조사 / 라이트부착(Light-on)조사
- 전화인터뷰조사

나. 통행실태조사 방법 및 장단점

1) 통행실태조사 방법

① 노측면접조사

- 도로 통행자를 대상으로 노측에서 차량을 정차시켜 직접 통행에 관한 설문조사를 수행하는 방법으로 조사인력이 많이 필요하고 교통흐름에 영향을 주며 각 조사방법들 중 조사비용이 가장 많이 소요되지만, 정확성과 응답율이 높기 때문에 노측면접조사 방법이 많이 이용되고 있음

② 우편엽서조사

- 도로구간 중 차량이 감속 또는 정지하는 지점인 톨게이트, 신호교차로 등을 조사지점으로 정하고 통행에 관한 통행기록지를 배포하여 우편으로 회수하는 방법. 우편조사는 조사수행이 빠르고 비교적 자료수집 비용이 적게들며 조사시 노측면접조사에 비해 교통흐름에 영향을 적게 주지만 조사참여에 대한 강제 조항이 없기 때문에 회수율이 타 조사에 비해 상대적으로 낮음

③ 차량번호판조사(Trace method, Mail-out method)

- 차량번호판을 현장조사원이 직접 기록하여 통행에 관한 정보를 수집하거나(Trace method), 노상에서 기록된 차량번호판의 정보를 이용하여 차량소유자에게 통행기록지를 우편으로 발송하는 방법(Mail-out method)으로 교통흐름에 영향을 주지 않고 조사를 수행할 수 있지만 지역적 조사범위가 넓은 경우엔 부적합함. 그러나 조사범위가 작고 정밀한 조사를 수행할 때 적합한 조사방법임

④ 스티커부착(Tag-on)조사 / 라이트부착(Light-on)조사

- 도로상의 차량을 정지시켜 스티커나 라이트를 부착하는 방식으로 스티커와 라이트를 부착시키기 위해 교통흐름에 영향을 주지만 조사범위가 작은 지역에서 높은 정확성을 확보할 수 있음

⑤ 전화인터뷰조사

- 조사를 위해 작성된 설문항목을 가지고 조사원이 직접 전화를 이용하여 통행실태를 조사하는 방식. 이 방법은 조사양식에 대한 시각적 정보제공이 어렵고, 전화응대 등에 대한 철저한 조사원 교육이 필요하지만, 비교적 조사비용이 저렴하고, 자료수집시간을 최소화 할 수 있는 장점이 있음

2) 통행실태조사 방법별 장단점

- 통행실태조사 방법 중 노측면접조사 방법은 조사인력이 많이 필요하고 교통흐름에 영향을 주며 각 조사방법들 중 조사비용이 가장 많이 소요되지만, 정확성과 응답율이 높기 때문에 가장 많이 이용되고 있음
- 우편엽서조사는 조사수행이 빠르고 비교적 자료수집 비용이 적게들며 조사시 노측면접 조사에 비해 교통흐름에 영향을 적게 주지만 조사에 대한 강제 조항이 없기 때문에 회수율이 타 조사에 비해 상대적으로 낮음
- 차량번호판조사 교통흐름에 영향을 주지 않고 조사를 수행할 수 있지만 지역적 조사범위가 넓은 경우엔 부적합함. 그러나 조사범위가 작고 정밀한 조사를 수행할 때 적합한 조사방법임
- 스티커부착(Tag-on)조사 / 라이트부착(Light-on)조사 방법은 차량을 정지시켜 스티커

나 라이트를 부착하는 방식으로 스티커와 라이트를 부착시키기 위해 교통흐름에 영향을 주지만 조사범위가 작은 지역에는 정확성을 높이기 위해 적합함

- 전화인터뷰방식은 응답자가 조사양식에 대한 시각적 정보제공이 어렵고, 전화응대 등에 대한 철저한 조사원 교육이 필요하지만, 비교적 조사비용이 저렴하고, 자료수집시간을 최소화 할 수 있음
- 각 조사방법중 노측면접조사, 우편엽서조사(엽서배포시), 스티커부착(Tag-on)조사 / 라이트부착(Light-on)조사 방법은 보다 협조적이고 안전성확보를 위해 경찰력 동원을 함께 고려하여 조사를 수행함
- 통행실태 조사방법에 대한 종류별 장·단점은 다음 <표 3-1>과 같음

<표 3-1> 통행실태조사 방법별 종류 및 장단점

조사방법		장점	단점	필요인원/지역	권장 표본수	응답율
노측면접조사		<ul style="list-style-type: none"> · 완벽한 정보 취득 · 높은 응답율 · 표본조절의 용이성 	<ul style="list-style-type: none"> · 고비용 · 교통지체 가능성이 큼 · 위험성이 큼 	10-20인/조사지점 경찰 2-4인	20-50%	100%
우편조사		<ul style="list-style-type: none"> · 조사수행이 빠름 · 교통지체가 적음 · 비교적 비용이 저렴 · 모집단의 대표성이 좋음 	<ul style="list-style-type: none"> · 선호편의 발생가능성 · 직진과 조사지역 외부차량의 낮은 응답율 · 차량을 정시시켜야 함 · 무응답자에 대한 강제 조향이 없음 	5-9인/조사지점 경찰 1-2인	60-80%	25-35%
차량 번호판 조사	차량 추적법 (Trace method)	<ul style="list-style-type: none"> · 현장조사체계 단순 · 교통흐름에 장애를 주지 않음 · 편의 없는 표본추출 	<ul style="list-style-type: none"> · 자료정리가 어려움 · 코딩오차 가능성 큼 · 조사지점간 조사가 동시에 수행되어야 함 	2-3인/조사지점	35-50%	60%
	우편 발송 (Mail -out)	<ul style="list-style-type: none"> · 조사수행이 빠름 · 교통지체가 없음 · 비교적 비용이 저렴 · 모집단 범위가 좋음 · 조사지점간 조사를 동시에 수행하지 않아도 됨 	<ul style="list-style-type: none"> · 선호편의 발생가능성 · 직진과 조사지역 외부차량의 낮은 응답율 · 무응답자에 대한 강제조향이 없음 	2-3인/조사지점	60-80%	20-35%

<표 3-1> 통행실태조사 방법별 종류 및 장단점 (계속)

조사방법	장점	단점	필요인원/지역	권장 표본수	응답율
스티커부착 (Tag-on) 조사방법 /라이트부착 (Light-on) 조사방법	<ul style="list-style-type: none"> · 현장조사체계 단순 · 편의 없는 표본추출 · 조사 수행이 노측면접조사 보다 빠름 · 비교적 비용이 저렴 · 모집단 범위가 좋음 · 코딩오차가 적음 	<ul style="list-style-type: none"> · 자료정리가 어려움 · 조사지점(정류장)은 동일하게 운영되어야함 · 직진과 조사지역 외부차량의 낮은 응답율 · 차량을 정시시켜야 하는 단점 · 무응답자에 대한 강제 조향이 없음 	2-3인/조사지점	100%	-
전화인터뷰 방법	<ul style="list-style-type: none"> · 자료수집시간이 짧음 · 조사시 조사자와 응답자간의 상호작용이 가능 	<ul style="list-style-type: none"> · 시각적 설명이 어려움 · 철저한 조사원 교육 필요 · 선택편의 가능성 · 무응답자에 대한 강제조향이 없음 	-	-	-

다. 통행실태조사 종류별

- 도로교통량조사
- 개인통행실태조사
- 지역간여객통행실태조사
- 대중교통버스이용실태조사
- 지역간 화물통행실태조사

1) 도로교통량조사

① 목 적

- 도로구간별 통과 교통량 현황 파악이 목적이며, 국가기간 도로망계획 및 건설, 도로의 유지·관리에 필요한 기초자료와 각종 도로교통관련 연구에 필요한 기초자료로 활용됨

② 종 류

- 조사대상지역: 전역교통량조사, 국지교통량조사
- 조사형태: 코든라인교통량조사, 스크린라인교통량조사, 시설물유출입교통량조사
- 조사기간: 상시교통량조사, 수시교통량조사

③ 방법

- 일반교통량조사: 도로상에 차량의 통과를 확인 할 수 있는 측정선을 긋고 이 측정선을 통과하는 방향별, 차선별, 차종별 등으로 구분하여 단위시간에 통과한 차량의 대수를 헤아림. 15분 단위로 조사함
- 상시교통량조사: 고정지점에서의 관측계기에 의한 측정조사

2) 개인통행실태조사

① 목 적

- 개인통행실태조사를 「누가, 무슨 목적으로, 언제, 어디서, 어떤 교통수단으로, 혹은 어떤 경로를 거쳐서 이동하는가」 하는 통행자의 1일 통행특성을 파악하기 위한 조사이며, 사람통행의 발생원단위 파악과 요인분석을 통하여 교통수요예측 등 교통계획수립의 기초자료로 활용됨

② 종 류

- 개인속성 및 가구일반현황조사
- 개인통행속성조사

③ 방 법

- 분석대상 교통존을 설정하고, 해당 존의 적정 조사표본율에 따라 선정된 조사대상의 가구에 대하여 조사원이 직접 가구를 방문하여 설문지 배포와 작성요령 등을 설명하고 이를 회수. 단, 조사가 용이하지 않은 경우에는 학교 및 직장매체를 통한 방문설문조사를 병행

3) 여객통행실태조사

① 목 적

- 사람, 여객차량의 지역간 출발지, 목적지 및 통행목적, 통행수단, 통행경로 등의 유동 형태의 표본적 단면을 파악함이 목적이며, 교통수요예측 및 시설공급계획 수립의 기초 자료로 활용

② 종 류

- 노측조사
- 역터미널조사

③ 방 법

- 노측조사: 15분 단위로 조사원이 관측 및 설문조사
 - 표본의 크기를 결정하고, 조사원 1명이 신호등이 있는 경우에는 1주기(2~3분 사이) 당 1대 접근하여 조사하며, 신호등이 점멸등이거나 없는 경우에는 10대당 1대(평균 4분에 1대)를 정지시켜 조사가 가능하도록 조사원을 배치
- 역터미널조사: 이용여객을 대상으로 조사원이 설문조사
 - 표본의 크기를 결정한 후 조사원 1명이 1시간에 10명(50분 조사, 10분 휴식)정도를 조사하는 것을 원칙으로 조사원을 배치. 단, 이용자수가 대단히 적은 경우 등에 있어서는 조사현장에 적합하게 조사원을 운용

4) 버스이용실태조사

① 목 적

- 대중교통 이용자 중 버스이용자의 지역간 출발지, 목적지 및 통행목적, 통행경로 등의 유동형태의 표본적 단면을 파악함이 목적이며, 교통수요예측 및 시설공급계획 수립의 기초자료로 활용됨

② 종 류

- 문헌조사: 버스업체 현황조사, 버스노선 현황조사
- 현장조사: 버스탑승 승 하차조사, 승객이용 실태조사

③ 방 법

- 문헌조사: 업체방문 설문, 관련자료조사
- 버스탑승하차조사: 조사원의 현장계측 및 설문조사

5) 화물통행실태조사

① 목 적

- 화물, 차량의 지역간 출발지, 목적지 및 통행목적, 통행수단, 통행경로 등의 유동형태의 표본적 단면을 파악함이 목적이며, 교통수요예측 및 시설공급계획 수립의 기초자료로 활용

② 종 류

- 노측조사
- 중계거점조사

③ 방 법

- 노측조사: 조사원에 의한 관측조사 매시 정각부터 15분 단위 교통량 조사, 운전자 설문조사는 질문하고 답변을 기재, 우편용 조사표를 배부 회수
- 중계거점조사: 유출입하는 화물차량을 대상으로 유입(도착)지점과 유출(출발)지점으로 나누어 조사하며, 유출입지점에서 화물차량을 정차시킨 후 조사원이 운전자에게 면접조사를 실시
- 도매시장의 경우 시장내에서 조업중인 차량을 대상으로 설문조사

라. 표본조사와 측정방법

- 표본조사는 인문·사회적 현상을 수량적으로 파악할 수 있으며 주관적인 개인의 관찰이나 청취로부터 얻을 수 있는 방법보다 객관적이고 균일한 조사를 할 수 있음
- 설문지에 의한 조사방법
 - 보고식: 조사대상자에게 설문지를 나누어주고 이를 기록한 후에 현장에서 회수하거나 우편으로 반송하게 하는 방법

- 면접식: 조사원이 조사대상자를 직접 대면하여 조사사항을 청취한 후에 설문지에 기입하는 방법으로서 자세한 내용을 조사할 수 있으나, 많은 인력과 비용이 요구됨

○ 전화 설문

- 조사를 위해 작성된 설문항목을 가지고 조사원이 직접 전화를 이용하여 통행실태를 조사하는 방식. 이 방법은 조사양식에 대한 시각적 정보제공이 어렵고, 전화응대 등에 대한 철저한 조사원 교육이 필요하지만, 비교적 조사비용이 저렴하고, 자료수집시간을 최소화 할 수 있는 장점이 있음

○ 표본선별방법

- 무작위 추출법(random sampling): 조사대상 전체를 조사하는 대신, 일부분을 조사하는 것으로 샘플은 조사하고자 하는 대상 전체의 경향을 정확하게 나타낼 수 있도록 완전 무작위로(임의로) 추출
- 대표표본추출법(representative sampling): 조사대상 가운데서 대표적인 것을 추출
- 층화표본추출법(stratified sampling): 조사대상자의 직업이나 연령 등의 구성비에 비례하여 표본을 추출함으로써 대표표본추출법보다 더 좋은 결과를 가져옴

○ 도시인구별 표본율

- 미국의 교통부(DOT)는 <표 3-2>와 같은 도시인구별 표본율을 제시하고 있는데, 이는 최소한의 필요한 표본과 일반적인 표본의 수에 대한 지침을 포함하고 있음

<표 3-2> 인구규모와 최소한의 표본율과 일반적인 표본율

대상지역 인구	표 본 율	
	최소한의 표본율(%)	일반적인 표본율(%)
50,000 미만	10.0	20.0
50,000~150,000	5.0	12.5
150,000~300,000	3.0	10.0
300,000~500,000	2.0	6.7
500,000~1,000,000	1.5	5.0
1,000,000 이상	1.0	4.0

2. 교통수단별 수송수요 조사자료 수집

- 2003년 현재 각 수단별 수송수요에 대한 자료집계는 담당기관의 협조체제를 구축하여 자료를 취득하고 있음
- 각 기관간 자료 협조는 공문서를 통한 자료협조체제를 유지하고 있음
- 협조유관기관으로는 건설교통부, 한국도로공사, 한국공항공사, 철도청, 해운조합, 전국고속버스운송사업조합, 전국버스운송사업조합연합회, 전세버스조합 등이 있음

가. 고속도로

- 고속도로 통행량은 현재 한국도로공사와 업무협조를 통해 과거 특별수송기간동안의 자료 및 월별자료 등에 대하여 자료를 수집하고 있음
- 특별수송기간 중 운전행태는 고속도로 정체구간에서는 고속도로를 빠져나가 국도를 운행하다가 고속도로가 원활해지면 다시 고속도로를 주행하는 행태를 보이므로, 영업소 통과차량의 자료만으로는 고속도로를 운행하는 운전자의 최초출발지와 최종도착지를 분석하는데 한계가 있음
- 현행 요금체제에서는 도착지기준의 승용차, 승합차(9인 이상), 소형트럭이 모두 1종으로 되어있어 실질적인 승용차 통행량과 승합차 통행량을 알 수 없고, 버스의 경우도 화물차와 함께 분류되어 있어 구분이 불가능
- 이로 인해 고속도로 통행특성을 분석하기가 어려운 문제점이 있음. 차종구분이 아닌충 통행량을 기준으로 자료를 수집하고 있음

나. 고속버스

- 현재 고속버스 자료는 전산화가 이루어져 있어 데이터 수집이 원활히 이루어지고 있음
- 전국고속버스운송사업조합과의 자료협조체계를 구축하여 월별자료, 일별자료, 과거특별수송기간 관련 자료의 협조를 받고 있음

다. 항공

- 현재 전산화가 모두 이루어져 있어 데이터 수집이 원활히 이루어지면 문제가 없는 것으로 판단됨
- 분석에 필요한 자료에 대하여 한국공항공사의 협조를 받아 자료를 취득하고 있음. 항

공수송수요의 월별자료, 특송기간 일별자료 등에 관한 자료협조는 공문서에 필요사항을 기재하여 요청하는 방식으로 이루어지고 있음

라. 철도

- 철도관련자료는 철도청의 협조체제하에 자료 요청시 전산자료를 요청사항 자료를 제공하고 있음
- 철도는 전산화가 모두 이루어져 있으나, 철도의 특성상 전산발매분은 전산으로 체크가 가능하나 수발매분은 출발지와 목적지를 알기가 어려우므로, 특송기간 일자별 전산발매분과 수발매분을 포함한 총수송수요에 대한 자료 취득을 함

마. 시외버스

- 시외버스는 전산발매가 시행되고 있지 않아 터미널간 수송인원을 파악하기 어려우나, 전국버스운송사업조합연합회의 협조를 통해 각 지역 조합으로부터 자료를 취합하여 특별수송기간 관련 자료를 제공받고 있음
- 취합과정에서의 오차가 발생할 확률이 높지만 현재 전국버스운송사업조합연합회의 협조에 의한 취합자료 이외엔 자료 취득이 불가능하며, 가장 근사치이기에 이 자료를 이용하고 있음. 자료의 정확성을 위해 빠른 시일에 전산발매 시스템이 도입하여야 할 것으로 보임

바. 전세버스

- 전세버스 또한 시외버스와 같이 전산화가 미흡한 실정임
- 현행 전세버스는 지입제 형태의 차량이 전체 차량 중 절반이상을 차지하고 있어 체계적인 관리가 어려운 실정임
- 특별수송기간중에 개별 업체별로 운행 후 결과를 각 시·도별로 보고하고, 이를 다시 각 시·도지부는 전세버스연합회에 보고하게 되어있으나, 특별수송기간중 운행되는 차량의 절반이상이 지입제 차량으로 이들 차량이 성실히 운행실적을 보고하고있지 않으며, 일부 시·도지부에서는 전세버스연합회에 보고를 하지 않고 있는 실정임
- 이로 인해 정확한 통행량과 운행구간의 파악이 현실적으로 힘든 상황임
- 전세버스는 근본적인 제반 문제를 해결하지 않는 한 정확한 데이터 수집은 불가능하다고 판단되나, 차선택으로 현 체제에서 데이터 수집을 위해 해당 관련기관인 전세버스조합에 의존하여 자료취득을 하고 있음

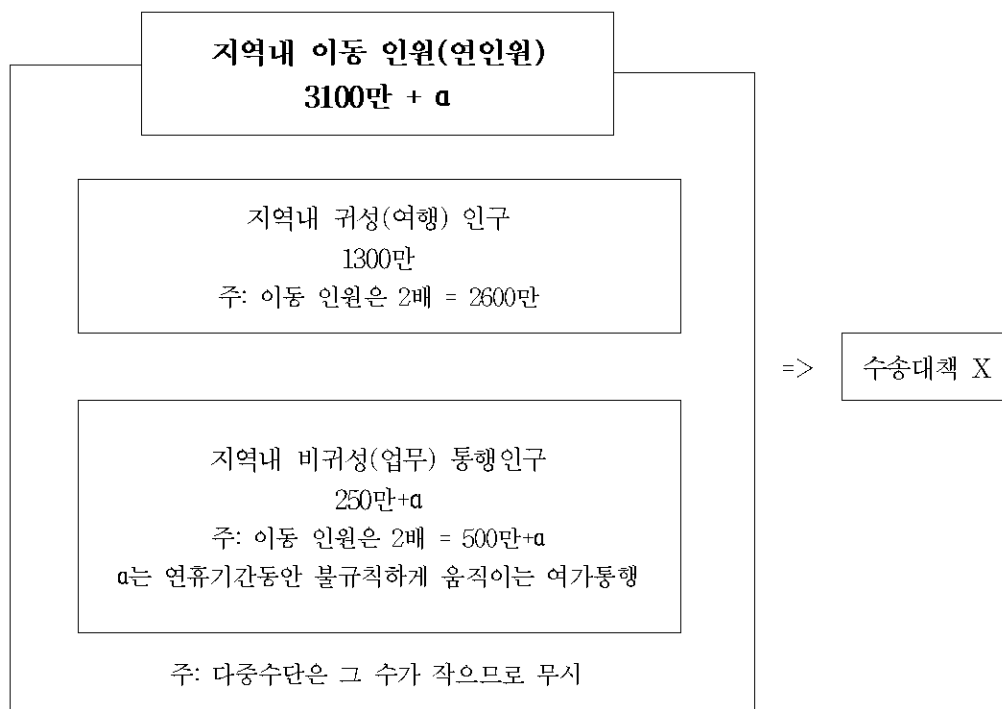
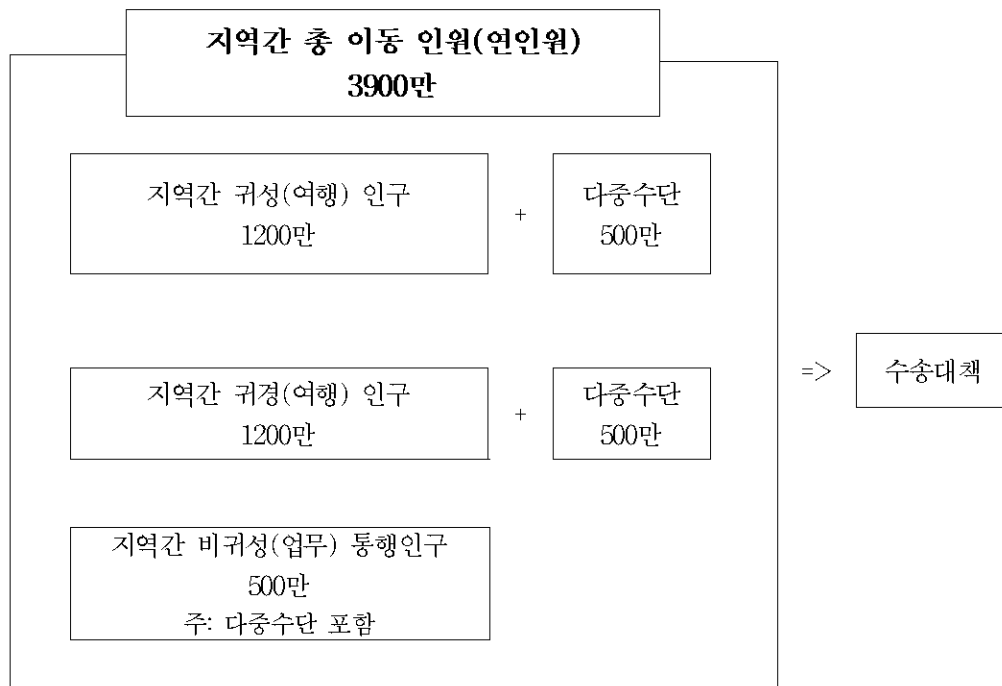
사. 종합

- 특별수송기간의 통행량 예측을 위해서 매년 각 수단별 관련기관에서는 수송수요대책을 수립하고 있음. 개별적인 대책이 아닌 정부 중심의 일관성 있는 대책수립을 통한 공동 대응을 하고 있음은 바람직한 대응방법임
- 현재까지 자료 취득을 위해 각 기관간 협조는 원활히 이루어지고 있으나 수단별 기관 중 몇몇 기관에서는 통합적인 전산화가 이루어지지 않음. 이로 인해 자료 취합상의 어려움, 지역지사(조합)등과의 협조체계 미흡, 시간적인 문제 등으로 누락되는 자료가 발생되고 있는 실정임. 통합적인 전산화를 통해 수단별 수송수요를 정확히 집계함으로써 수송수요 예측에 보다 정확성을 높일 수 있을 것으로 판단됨

3. 특별수송대책 기간중 지역간 총 이동 인원과 귀성인구

- 귀성인구 : 추석·설과 관련하여 추석·설 직전에 이동하는 모든 인구. 일반적으로 귀성인구는 여러 개의 교통수단을 이용하더라도 하나의 통행(trip)을 의미하며, 귀성과 귀경을 합하여 한 통행(trip)의미함. 즉 목적통행을 한 통행으로 말하고 있음
- 특별수송대책 기간중 지역간 총 이동 인원 : 추석·설 특별수송 기간중 지역간 이동하는 인구의 합으로 기간내 연인원. 여기에는 수단의 중복이 포함. 귀성인구뿐 아니라 귀경도 포함하며(왕복개념) 비귀성인구(추석·설 기간내 업무통행 등)도 포함한다. 그러나 지역내 이동인구(한 존내의 이동)는 포함하지 않음
- 수송대책은 지역간 총 이동 인원을 대상으로 수립하여야 함. 특별수송 기간내 수송대책은 귀성인구뿐 아니라 비귀성 지역간 이동 인구를 포함하여야 하며(같은 시기에 같은 지역으로 가므로) 수단이 중복될 경우(기차와 선박 등) 중복수단이 모두 대책에 포함되어야 함. 다만 지역내 이동은 비록 귀성과 관련이 있다고 하더라도 교통 대책과는 관련성이 적음

ex) 지역간 귀성(여행포함) 인구가 전국적으로 1200만이고 수단(mode)중복이 500만일 때 (지역내 귀성이 1300만)



<그림 3-1> 지역간 귀성인구의 예시도

제2절 수송수요 설문분석

- 하계·추석·설 수송수요예측을 위해 앞에서 제시한 여러 가지 방법중 시간적 제약이 따르는 본 과제의 특성상 자료수집시간을 최소화 할 수 있는 장점이 있는 전화인터뷰 설문방식을 이용하여 조사를 수행하였음

1. 하계 수송수요 설문분석

가. 조사개요

- 본 연구에서는 2003년도 하계수송수요예측을 위해서 설문조사를 실시하였으며, 설문조사결과와 과거 수단별 수송실적을 토대로 하계수송수요를 예측하였음
- 조사지역: 전국 단위 세대
- 조사방법: 전화인터뷰 설문방식
- 추출표본수: 3,969세대(신뢰도 95%기준 최대허용오차 $\pm 1.5\%$)
- 표본추출방법: 전국 동단위 세대수 비례 할당에 의한 층화 무작위 추출법(Stratified Cluster Random Sampling)
- 조사일시: 2003년 6월 10일 ~ 14일(5일간)
- 주요조사항목:
 - ① 작년 여행여부 및 내용(지역, 기간, 교통수단, 이용노선)
 - ② 여행계획여부
 - ③ 출발일자, 여행기간
 - ④ 여행지
 - ⑤ 교통수단
 - ⑥ 주이용도로
 - ⑦ 출발시간대
 - ⑧ 동반자
 - ⑨ 직업, 연령, 성별 등

나. 조사표본 선정

- 이번 조사는 지난해 동기간 동안의 조사 표본수를 참고로 하여 전국의 대상 세대수를 기준으로 표본율 0.024%로 총 3,969세대를 표본선정 하였음

<표 3-3> 지역별 조사 세대수

구 분	전체세대수 ¹⁾	2002년 하계		2003년 하계	
		표본수	표본율(%)	표본수	표본율(%)
전 국	16,498,510	3,222	0.02	3,969	0.024
서울특별시	3,623,930	695	0.02	1,047	0.029
부산광역시	1,219,902	252	0.02	397	0.033
대구광역시	827,177	171	0.02	249	0.030
인천광역시	872,057	168	0.02	106	0.012
광주광역시	449,469	92	0.02	124	0.028
대전광역시	463,270	93	0.02	129	0.028
울산광역시	338,845	69	0.02	38	0.011
경 기 도	3,394,937	601	0.02	956	0.028
강 원 도	538,613	110	0.02	168	0.031
충 청 북 도	517,855	104	0.02	53	0.010
충 청 남 도	666,273	133	0.02	45	0.007
전 라 북 도	658,564	136	0.02	73	0.011
전 라 남 도	731,092	149	0.02	79	0.011
경 상 북 도	964,062	200	0.02	245	0.025
경 상 남 도	1,043,704	214	0.02	227	0.022
제 주 도	188,760	35	0.02	33	0.017

자료: 1) 행정자치부, 2002년 기준

<표 3-4> 시도단위 표본추출결과

구 분	2002년 기준 세대수	설문조사표본수	세대수 대비 비율(%)
서울특별시	3,623,930	1,047	26.4
부산광역시	1,219,902	397	10.0
대구광역시	827,177	249	6.3
인천광역시	872,057	106	2.7
광주광역시	449,469	124	3.1
대전광역시	463,270	129	3.3
울산광역시	338,845	38	1.0
경 기 도	3,394,937	956	24.1
강 원 도	538,613	168	4.2
충 청 북 도	517,855	53	1.3
충 청 남 도	666,273	45	1.1
전 라 북 도	658,564	73	1.8
전 라 남 도	731,092	79	2.0
경 상 북 도	964,062	245	6.2
경 상 남 도	1,043,704	227	5.7
제 주 도	188,760	33	0.8
합 계	16,498,510	3,969	100.0

<표 3-5> 하계 휴가기간 통행 행태 유효설문 빈도

구 분	빈도	비율(%)
서울특별시	1,047	26.4
부산광역시	397	10.0
대구광역시	249	6.3
인천광역시	106	2.7
광주광역시	124	3.1
대전광역시	129	3.3
울산광역시	38	1.0
경 기 도	956	24.1
강 원 도	168	4.2
충 청 북 도	53	1.3
충 청 남 도	45	1.1
전 라 북 도	73	1.8
전 라 남 도	79	2.0
경 상 북 도	245	6.2
경 상 남 도	227	5.7
제 주 도	33	0.8
합 계	3,969	100.0

<표 3-6> 조사일자

구분	빈도	비율(%)
2003년 6월10일	770	19.4
2003년 6월11일	933	23.5
2003년 6월12일	998	25.1
2003년 6월13일	898	22.6
2003년 6월14일	370	9.3
합계	3,969	100.0

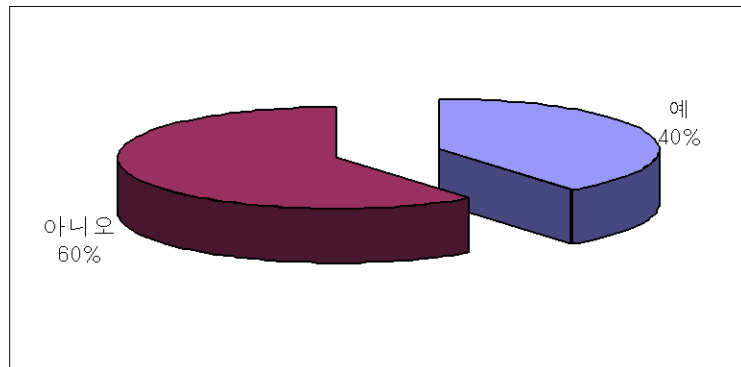
다. 주요설문조사 분석결과

1) 2002년 하계휴가기간 휴가여부 설문분석

- 2002년에는 39.9%의 응답자가 하계휴가를 다녀왔으며, 지역별로는 서울·경기 지역이 각각 40.5%, 45.7%로 높게 나타남
- 휴가 목적지는 동해안이 29.1%로 가장 많았으며 특히 서울·경기 지역에서 각각 33.5%, 35.1%로 높게 나타남
- 휴가기간은 3일이 43.5%로 가장 많았으며, 그 다음이 24.5%로 4일임
- 휴가기간 중 이용교통수단으로는 승용차가 76.7%로 가장 많았음
- 이용 고속도로로는 영동선이 압도적으로 많고 그 다음이 서해안선임

<표 3-7> 2002년 여름휴가여행 여부

구분	빈도	비율(%)
예	1,582	39.9
아니오	2,387	60.1
합계	3,969	100.0



<그림 3-2> 2002년 여름휴가여행 여부

<표 3-8> 2002년 지역별 여름휴가 여행여부

단위: %

구 분	예	아니오	합계
강원권	22.6	77.4	100.0
경기권	45.7	54.3	100.0
서울권	40.5	59.5	100.0
영남권	38.2	61.8	100.0
제주권	15.2	84.8	100.0
충청권	34.4	65.6	100.0
호남권	39.9	60.1	100.0
합 계	39.9	60.1	100.0

<표 3-9> 2002년 휴가 여행지역

단위: %

구 분	동해안	서해안	남해안	강원 내륙	충청 내륙	영남 내륙	호남 내륙	수도권	제주권	해외	기타	합계
강원권	60.5	2.6	2.6	21.1	2.6	2.6	-	2.6	-	2.6	2.6	100.0
경기권	35.1	15.7	4.9	8.5	6.8	5.6	9.3	3.3	2.7	4.5	3.7	100.0
서울권	33.5	12.5	8.0	11.8	5.0	6.1	7.5	3.5	5.2	5.4	1.4	100.0
영남권	21.9	3.8	16.7	5.0	2.9	29.6	8.6	2.0	2.9	1.4	5.0	100.0
제주권	-	-	20.0	-	-	-	-	40.0	40.0	-	-	100.0
충청권	19.2	24.4	14.1	5.1	19.2	3.8	7.7	-	2.6	2.6	1.3	100.0
호남권	11.8	21.8	12.7	1.8	3.6	2.7	36.4	1.8	4.5	1.8	0.9	100.0
합 계	29.1	12.0	10.1	8.0	5.5	12.1	10.2	2.8	3.6	3.5	3.1	100.0

주: 설문응답자 중 2002년 여름휴가여행자 1,582명 대상

<표 3-10> 2002년 휴가여행기간

단위: %

구 분	당일	1박2일	2박3일	3박4일	4박5일	6일이상	합계
강원권	15.8	10.5	44.7	21.1	7.9	-	100.0
경기권	2.3	6.6	46.4	28.0	6.8	9.9	100.0
서울권	0.5	5.7	40.1	33.0	10.6	10.1	100.0
영남권	7.2	20.1	44.1	16.1	4.1	8.4	100.0
제주권	20.0	-	60.0	20.0	-	-	100.0
충청권	10.3	16.7	39.7	21.8	2.6	9.0	100.0
호남권	13.6	21.8	42.7	12.7	5.5	3.6	100.0
합 계	4.7	11.8	43.5	24.5	6.8	8.8	100.0

주: 설문응답자 중 2002년 여름휴가여행자 1,582명 대상

<표 3-11> 2002년 휴가기간 이용 교통수단

단위: %

구 분	승용차	승합차	고속 버스	시외 버스	전세· 관광버스	기차	비행기	선박	기타	합계
강원권	81.6	2.6	2.6	2.6	2.6	-	2.6	-	5.3	100.0
경기권	79.8	3.7	3.3	0.4	0.2	3.1	7.2	0.8	1.4	100.0
서울권	67.9	3.3	8.0	0.2	1.7	7.8	10.6	-	0.5	100.0
영남권	81.4	2.5	1.8	2.3	1.1	3.4	3.8	1.6	2.0	100.0
제주권	60.0	-	-	-	-	-	40.0	-	-	100.0
충청권	80.8	2.6	1.3	1.3	1.3	5.1	5.1	1.3	1.3	100.0
호남권	74.5	4.5	7.3	-	4.5	0.9	6.4	1.8	-	100.0
합 계	76.7	3.2	4.3	0.9	1.3	4.3	7.0	0.9	1.3	100.0

주: 설문응답자 중 2002년 여름휴가여행자 1,582명 대상

<표 3-12> 2002년 고속도로 이용노선

단위: %

구 분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해 안선	중부 내륙	남해선	기타 고속도로	국도/ 지방도만 이용	합계
강원권	-	3.1	37.5	-	12.5	3.1	-	-	3.1	50.0	100.0
경기권	9.1	4.0	40.0	5.7	2.0	21.7	0.5	0.7	4.7	23.0	100.0
서울권	8.9	6.3	40.7	7.9	4.6	16.9	0.7	0.7	13.9	21.2	100.0
영남권	12.1	1.9	2.7	0.8	7.8	3.5	0.3	12.1	25.3	51.2	100.0
제주권	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0
충청권	9.2	7.7	13.8	9.2	1.5	6.2	-	3.1	10.8	60.0	100.0
호남권	1.1	-	6.9	12.6	3.4	8.0	-	3.4	18.4	59.8	100.0
합 계	9.2	3.8	25.5	5.3	4.7	13.0	0.4	4.3	14.2	36.1	100.0

주: 설문응답자 중 2002년 여름휴가여행자 1,582명 대상

2) 2003년 하계휴가기간 휴가예정 설문분석

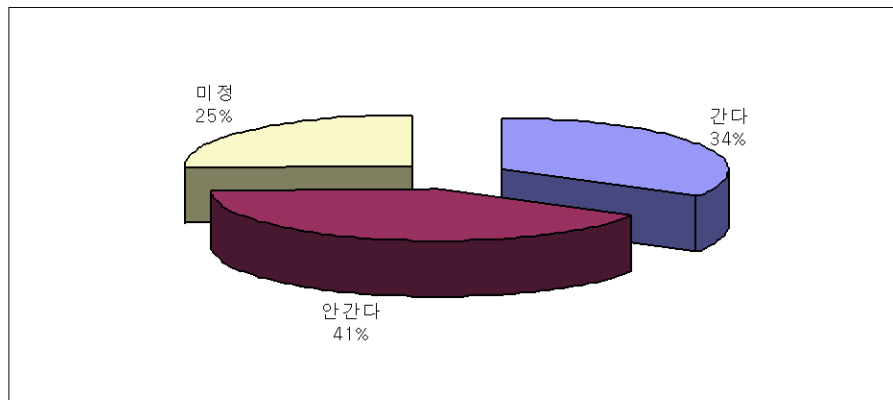
① 하계휴가기간 이동여부

- 2003년에는 33.6%가 하계휴가를 갈 예정이라고 응답하였는데 이는 6월 중순의 결정으로 최종이 아니며 미정까지 포함할 경우 58.8%까지 증가할 수 있음
- 휴가계획에 대한 미정자가 많은 이유는 조사기간이 빠른 것도 한 요인이겠지만, 경기가 불분명하여 휴가여부를 결정하지 못한 것이 더 큰 이유로 판단됨

<표 3-13> 2003년 하계휴가여행 여부

단위: %

구 분	간다	안간다	미정	합계
비율	33.6	41.2	25.2	100.0



<그림 3-3> 2003년 하계휴가여행 여부

<표 3-14> 2003년 하계휴가여행 여부

구 분		2002년 여름휴가 여행 여부	
		예	아니오
2003년 여름휴가 여행계획 여부	간다	61%	13%
	안간다	7%	54%

주: 미정자 제외

- 다른 변수가 동일하고 미정을 제외할 때 하계여행 희망자가 작년보다 많을 것으로 보임

② 휴가 목적지

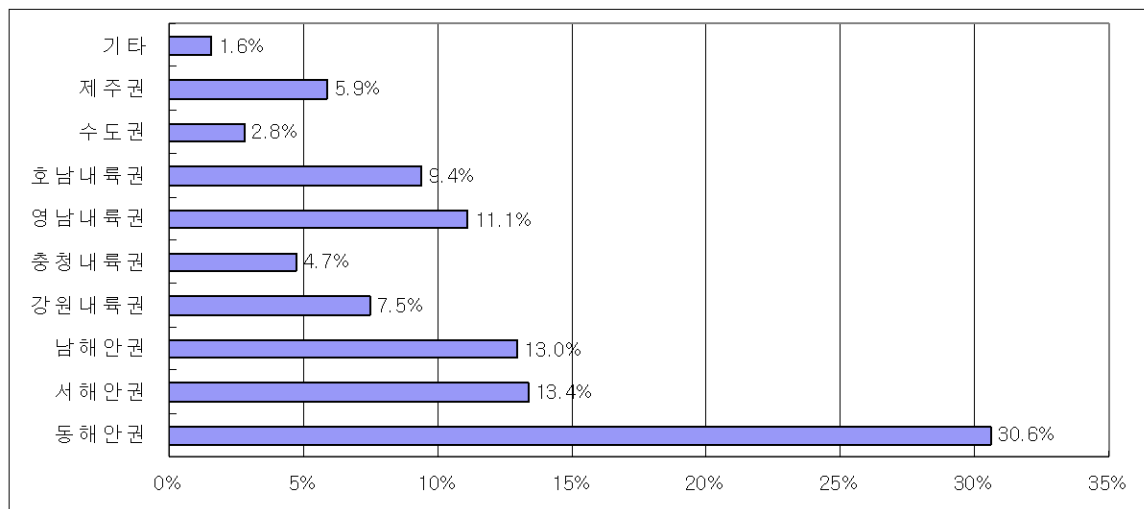
- 휴가 목적지는 동해안이 29.6%로 가장 많고, 그 다음으로 서해안과 남해안권이 각각 12.9%, 12.5%로 나타남
- 국내여행자만을 대상으로 할 경우 동해안권이 30.6%, 서해안과 남해안권이 각각 13.4%, 13.0%를 차지함
- 특히 수도권을 대상으로 하면 서울과 경기지역 대상자의 30.1%와 38.4%가 동해안권을 휴가목적지로 응답함

<표 3-15> 2003년 지역별 휴가예정지역

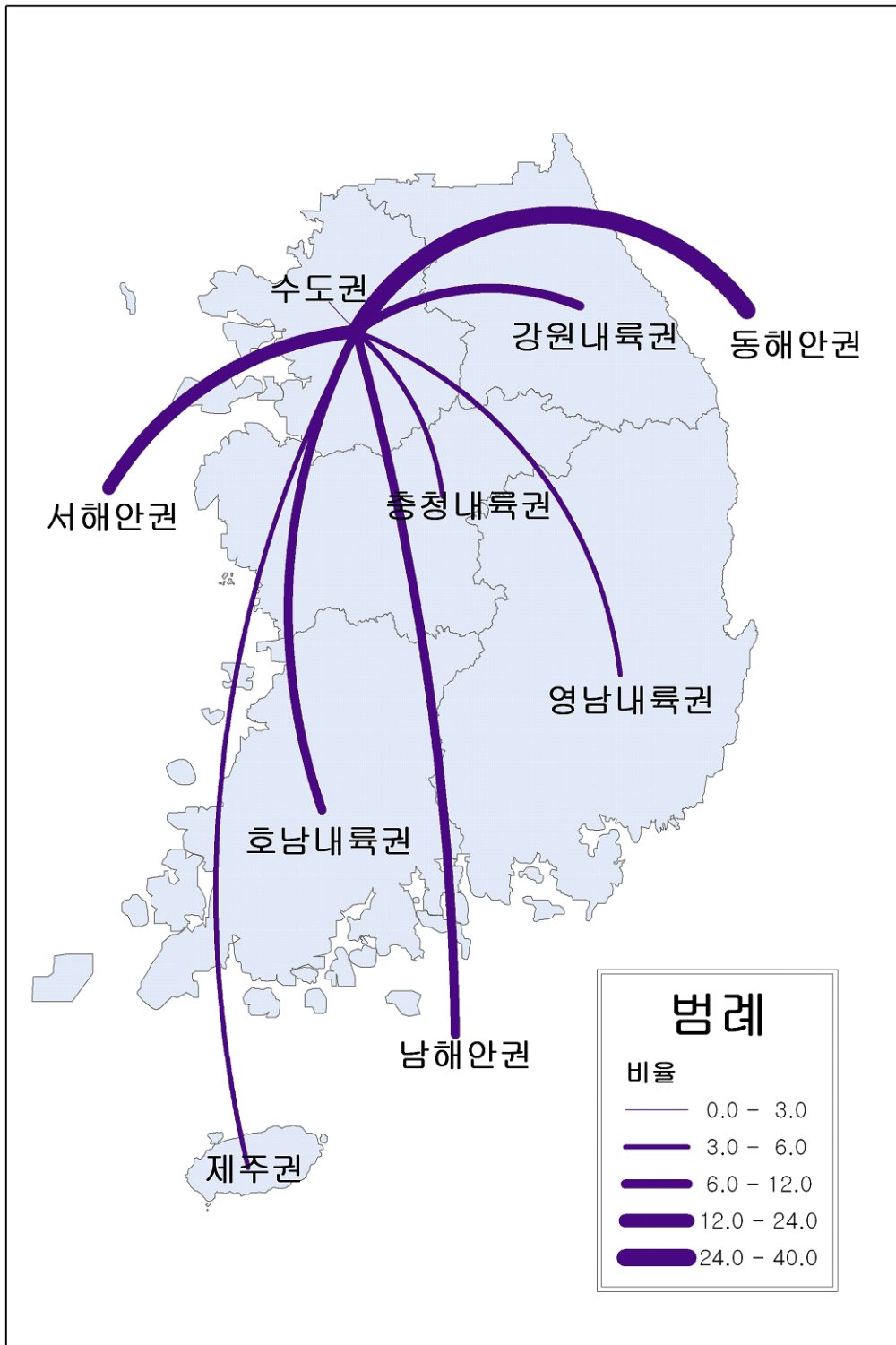
단위: %

구 분	동해안	서해안	남해안	강원 내륙	충청 내륙	영남 내륙	호남 내륙	수도권	제주권	해외	기타	합계
강원권	50.0	4.5	13.6	27.3	-	4.5	-	-	-	-	-	100.0
경기권	38.4	15.6	7.5	5.8	6.5	5.1	8.5	2.7	5.4	2.4	2.0	100.0
서울권	30.1	16.3	12.7	9.8	3.3	5.4	9.1	2.2	4.0	6.2	1.1	100.0
영남권	21.7	4.6	18.6	6.5	3.0	24.7	8.0	3.4	5.7	1.5	2.3	100.0
제주권	-	-	-	-	-	-	12.5	12.5	62.5	12.5	-	100.0
충청권	14.9	23.4	10.6	2.1	14.9	14.9	10.6	2.1	4.3	2.1	-	100.0
호남권	26.8	17.9	12.5	3.6	1.8	1.8	19.6	1.8	10.7	3.6	-	100.0
합 계	29.6	12.9	12.5	7.2	4.6	10.8	9.1	2.7	5.7	3.3	1.6	100.0

주: 미정자 제외



<그림 3-4> 2003년 휴가예정지역(국내)



<그림 3-5> 수도권지역의 휴가지역별 비율(%)

③ 휴가기간 출발시기

- 휴가 출발일은 7월 28일에서 8월 3일까지가 가장 많으며, 특히 특별수송기간 내에 휴가를 떠나는 사람들을 대상으로 할 경우 7월 마지막 주와 8월 첫 주가 각각 55.5%, 34.5%로 대부분을 차지함

<표 3-16> 2003년 휴가기간 출발시기

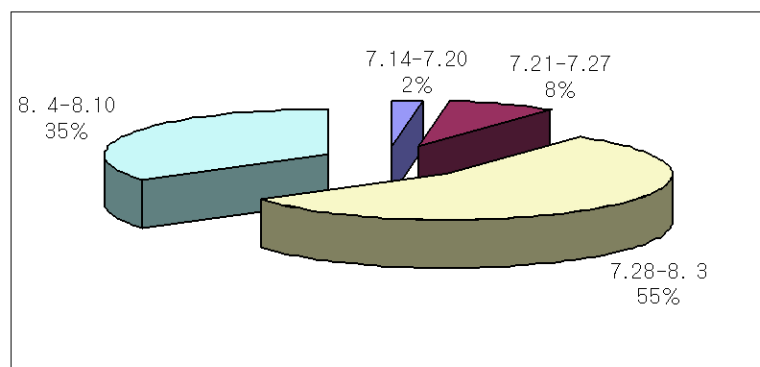
단위: %

구 분	7.14이전	7.14 ~7.20	7.21 ~7.27	7.28 ~8. 3	8. 4 ~8.10	8.11 ~8.17	8.17이후	합계
강원권	-	-	12.0	48.0	24.0	8.0	8.0	100.0
경기권	4.2	1.1	6.2	51.3	26.1	7.4	3.7	100.0
서울권	4.3	2.5	5.2	36.0	35.7	10.2	6.2	100.0
영남권	6.6	1.8	5.4	50.1	25.7	6.3	4.2	100.0
제주권	12.5	-	12.5	25.0	37.5	12.5	-	100.0
충청권	5.2	1.7	6.9	50.0	31.0	5.2	-	100.0
호남권	2.7	4.1	13.5	47.5	23.0	9.5	-	100.0
합 계	4.8	1.9	6.4	46.2	28.7	7.9	4.2	100.0

<표 3-17> 2003년 특별수송기간 내 하계휴가여행 예정시기

출발예정일자	7.14~7.20	7.21~7.27	7.28~8. 3	8. 4~8.10
비율(%)	2.3	7.7	55.5	34.5

주: 2003년 하계 특별수송기간 내에 휴가를 떠날 예정자들의 출발예정일자



<그림 3-6> 2003년 하계휴가여행 예정시기

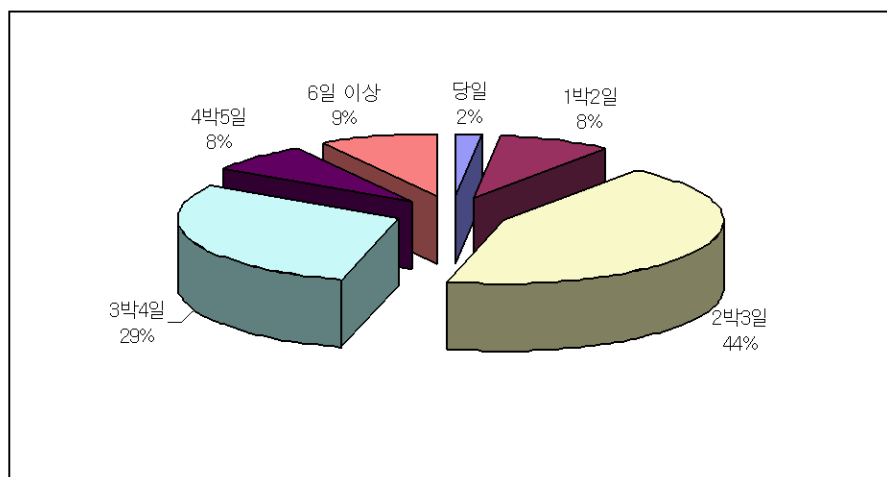
④ 휴가기간

- 휴가기간은 3일이 43.8%로 가장 많았으며, 4일 29.5%, 6일 이상 8.6%, 2일 8.4% 등의 순으로 전체의 73.3%가 3~4일의 여행을 선호함

<표 3-18> 2003년 지역별 휴가여행기간

단위: %

구 분	당일	1박2일	2박3일	3박4일	4박5일	6일이상	합계
강원권	4.2	12.5	45.8	20.8	8.3	8.3	100.0
경기권	0.9	3.1	45.7	34.7	7.4	8.3	100.0
서울권	0.3	4.0	36.8	38.7	10.9	9.3	100.0
영남권	3.3	14.5	49.0	19.1	6.9	7.2	100.0
제주권	28.6	28.6	14.3	14.3	14.3	-	100.0
충청권	4.1	14.3	38.8	22.4	6.1	14.3	100.0
호남권	3.1	18.8	48.4	18.8	1.6	9.4	100.0
합 계	2.0	8.4	43.8	29.5	7.9	8.6	100.0



<그림 3-7> 2003년 휴가여행기간

⑤ 여행지

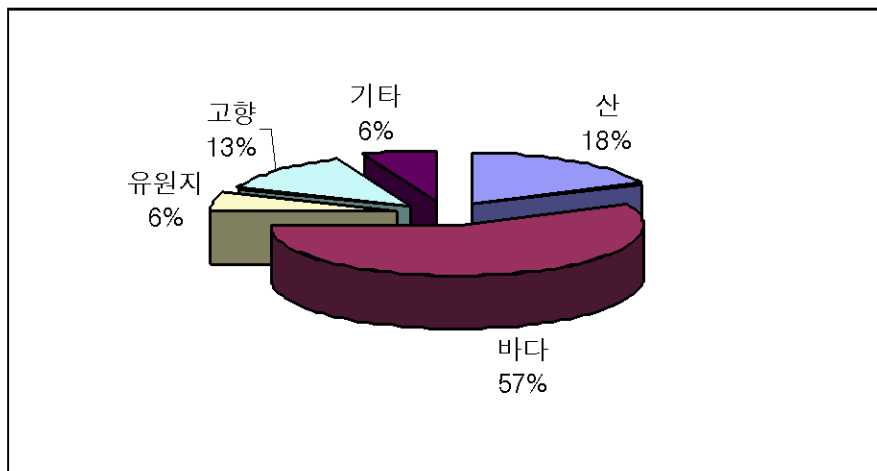
- 2003년 여름휴가 여행 예정지로는 바다가 56.2%로 가장 높게 나타났으며, 산 18.3%, 고향 12.7% 등 순으로 조사됨

<표 3-19> 2003년 지역별 휴가여행 예정지

단위: %

구분	산	바다	유원지	고향	기타	합계
강원권	17.4	60.9	13.0	8.7	-	100.0
경기권	14.7	59.3	3.6	17.6	4.9	100.0
서울권	15.4	61.3	3.2	11.1	9.0	100.0
영남권	26.6	44.1	10.8	12.2	6.3	100.0
제주권	-	75.0	25.0	-	-	100.0
충청권	11.5	63.5	9.5	1.6	6.3	100.0
호남권	19.0	63.5	9.5	1.6	6.3	100.0
합계	18.3	56.2	6.4	12.7	6.5	100.0

주: 미정자 제외



<그림 3-8> 2003년 휴가여행 예정지

⑥ 예정 출발시간대

- 여행예정자의 66.0%가 새벽 5시에서 아침 11시 사이에 출발하는 것으로 조사됨

<표 3-20> 2003년 지역별 예정 출발시간대

단위: %

구 분	0시 ~5시	5시 ~8시	8시 ~11시	11시 ~14시	14시 ~17시	17시 ~20시	20시 ~자정	합계
강원권	-	32.0	52.0	-	4.0	4.0	8.0	100.0
경기권	13.7	27.4	30.8	4.3	2.7	4.3	16.8	100.0
서울권	11.4	29.2	29.2	6.0	2.7	5.7	15.8	100.0
영남권	4.9	31.4	41.0	2.8	5.3	5.3	9.2	100.0
제주권	-	14.3	85.7	-	-	-	-	100.0
충청권	1.9	28.3	52.8	3.8	5.7	3.8	3.8	100.0
호남권	1.6	30.2	60.3	1.6	-	1.6	4.8	100.0
합 계	9.0	29.2	36.8	4.1	3.4	4.7	12.8	100.0

주: 미정자 제외

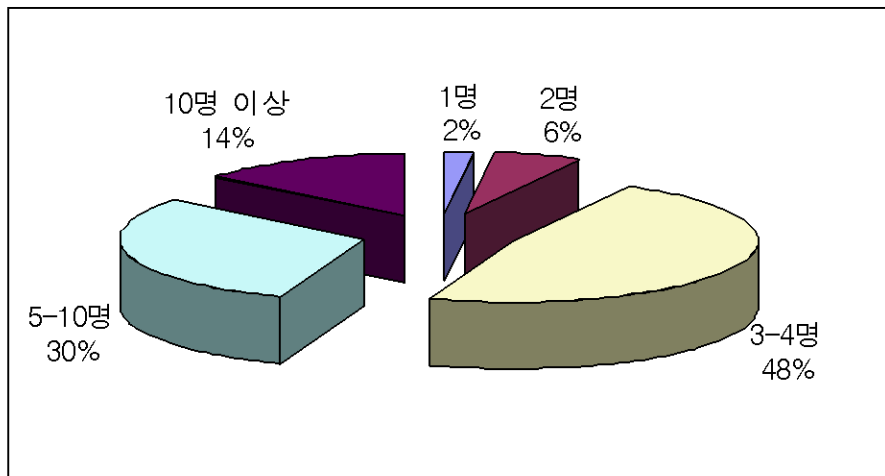
⑦ 동행인수

- 휴가시 동행인수는 3~4인이 48.0%로 가장 많고 5~10인이 30.3%로 조사되었으며, 10인 이상은 14.1%인 것으로 조사되었음. 이로 미루어 가족단위의 여행이 많은 것으로 판단됨

<표 3-21> 2003년 지역별 예정 여행 동반자수

단위: %

구 분	1명	2명	3-4명	5-10명	10명 이상	합계
강원권	-	4.0	60.0	16.0	20.0	100.0
경기권	1.1	5.1	51.6	29.2	13.0	100.0
서울권	3.1	5.5	47.4	31.1	12.9	100.0
영남권	2.4	6.3	46.9	32.2	12.2	100.0
제주권	12.5	-	50.0	25.0	12.5	100.0
충청권	1.7	5.2	50.0	24.1	19.0	100.0
호남권	-	6.8	32.4	33.8	27.0	100.0
합 계	2.0	5.6	48.0	30.3	14.1	100.0



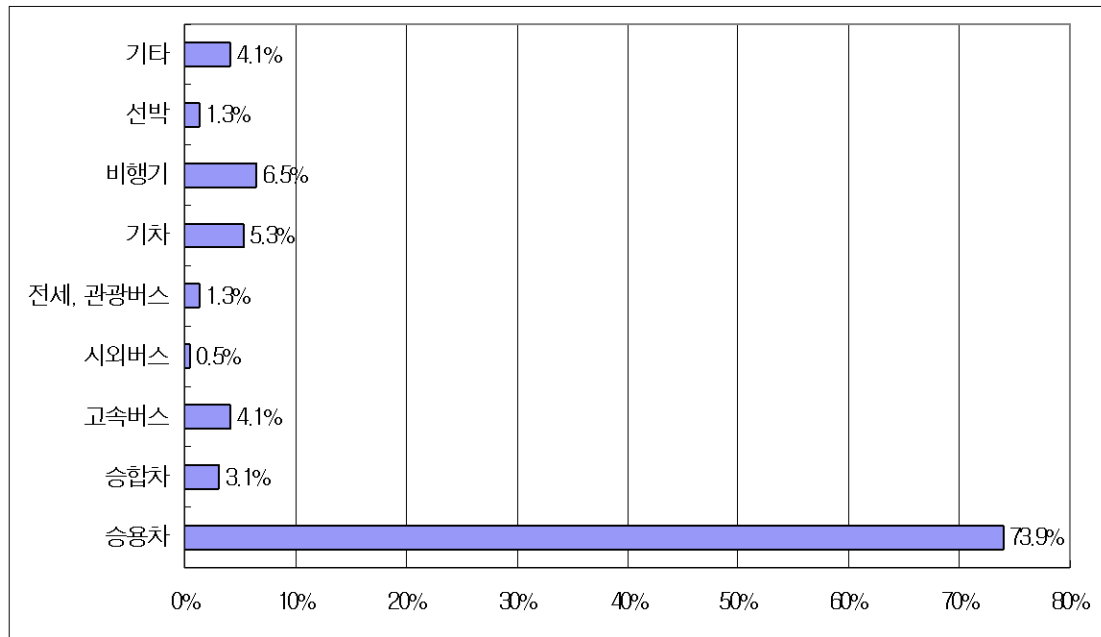
<그림 3-9> 2003년 예정 여행 동반자수

⑧ 휴가시 이용교통수단

- 휴가시 이용교통수단으로는 고속·시외·전세버스가 5.9%, 철도가 5.3%, 항공이 6.5% 등으로 나타났으며 자가용(승용차+승합차)이 77.0%으로 가장 높게 나타났음

<표 3-22> 2003년 지역별 주이용교통수단

단위: %										
구 분	승용차	승합차	고속 버스	시외 버스	전세·관 광버스	기차	비행기	선박	기타	합계
강원권	68.0	4.0	12.0	-	-	4.0	4.0	-	8.0	100.0
경기권	77.1	3.4	3.4	0.3	1.4	3.7	5.1	1.4	4.2	100.0
서울권	67.1	4.3	5.8	-	1.5	8.0	9.5	0.3	3.4	100.0
영남권	77.9	2.4	1.8	1.5	1.2	5.1	5.4	0.9	3.9	100.0
제주권	75.0	-	-	-	-	-	12.5	12.5	-	100.0
충청권	82.8	-	-	-	1.7	5.2	5.2	1.7	3.4	100.0
호남권	66.2	2.7	10.8	-	-	2.7	5.4	5.4	6.8	100.0
합 계	73.9	3.1	4.1	0.5	1.3	5.3	6.5	1.3	4.1	100.0



<그림 3-10> 2003년 주이용교통수단

⑨ 도로이용현황

- 전체적으로 도로 이용자 중 영동고속도로의 이용자가 21.1%로 가장 많았으며, 경부고속도로가 9.8%, 서해안고속도로가 14.1%로 다른 고속도로에 비해 수요가 많은 것으로 나타남
- 이용도로는 고속도로가 전체의 74.9%(100%기준)를 차지할 것으로 예상됨. 특히 고속도로이용자 중 영동고속도로가 24.5%로 가장 수요가 많았으며 16.3%와 11.4%로 서해안 고속도로와 경부고속도로를 이용할 것으로 예상됨. 이는 동해안이 휴가목적지로 가장 높게 나온 것과 부합됨
- 또한 최근 개통된 천안-논산고속도로는 내륙 고속도로로 휴가객의 56.2%가 휴가목적지로 바다를 찾을 것으로 조사되었고, 아직 일반에게 널리 알려지지 않은 이유로 이용자가 많지 않은 것으로 예상됨. 그러나 하계 특송기간내 서해안고속도로의 지·정체가 심할 경우 유용한 대체 우회 도로로 이용할 것으로 예상됨

<표 3-23> 2003년 지역별 고속도로 예정이용노선

단위: %

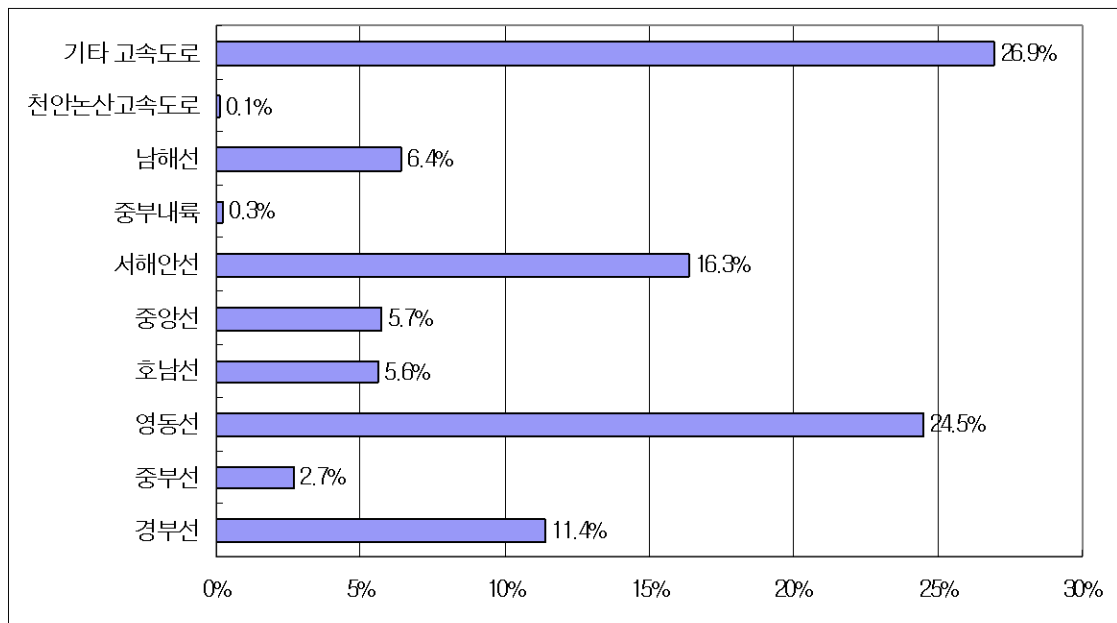
구분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해 안선	중부 내륙	남해선	천안-논 산고속 도로	기타 고속 도로	국도/지 방도만 이용	합계
강원권	-	-	16.7	-	5.6	5.6	-	5.6	-	16.7	55.6	105.6
경기권	9.5	2.5	35.2	5.6	1.8	22.2	-	1.4	0.4	13.7	20.1	112.3
서울권	8.6	4.3	32.8	7.3	1.7	19.4	0.4	3.0	-	18.5	21.1	117.2
영남권	11.9	1.5	3.0	1.1	11.9	2.2	0.4	12.6	-	33.1	38.3	116.0
제주권	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0
충청권	16.7	-	6.3	4.2	4.2	8.3	-	2.1	-	33.3	35.4	110.4
호남권	3.9	-	3.9	11.8	2.0	17.6	-	5.9	-	37.3	39.2	121.6
합계	9.8	2.3	21.1	4.8	5.0	14.1	0.2	5.5	0.1	23.2	28.9	115.1 ¹⁾

주: 1) 중복 응답을 포함하므로 100.0을 넘음

<표 3-24> 2003년 고속도로 이용자 대상 지역별 고속도로 예정이용노선

단위: %

구분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해 안선	중부 내륙	남해선	천안-논 산고속 도로	기타 고속 도로	합계
강원권	-	-	33.3	-	11.1	11.1	-	11.1	-	33.3	100.0
경기권	10.3	2.7	38.2	6.1	1.9	24.0	-	1.5	0.4	14.9	100.0
서울권	9.0	4.5	34.1	7.6	1.8	20.2	0.4	3.1	-	19.3	100.0
영남권	15.3	1.9	3.8	1.4	15.3	2.9	0.5	16.3	-	42.6	100.0
제주권	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0
충청권	22.2	-	8.3	5.6	5.6	11.1	-	2.8	-	44.4	100.0
호남권	4.8	-	4.8	14.3	2.4	21.4	-	7.1	-	45.2	100.0
합계	11.4	2.7	24.5	5.6	5.7	16.3	0.3	6.4	0.1	26.9	100.0



<그림 3-11> 2003년 고속도로 예정이용노선(고속도로 이용자 대상)

⑩ 승용차/승합차 이용 이유

- 대부분의 응답자가 가족전체가 움직이거나 여러 곳을 방문하므로 승용차를 이용한다고 설문에 답함

<표 3-25> 지역별 승용차/승합차 이용 이유

단위: %

구 분	여러 곳을 방문하기가 편해서	가족 전체가 움직이므로	가는 곳의 대중교통 노선이 불편해서	총비용이 오히려 저렴해서	기타	합계
강원권	50.0	50.0	22.2	-	16.7	138.9
경기권	42.6	54.2	6.3	1.8	9.9	114.8
서울권	57.3	46.1	5.2	1.3	6.5	116.4
영남권	59.9	31.6	10.8	1.9	7.8	111.9
제주권	83.3	-	16.7	-	-	100.0
충청권	52.1	43.8	6.3	-	4.2	106.3
호남권	62.7	33.3	5.9	2.0	9.8	113.7
합 계	53.5	43.3	7.7	1.5	8.1	114.2 ¹⁾

주: 1) 중복 응답을 포함하므로 100.0을 넘음

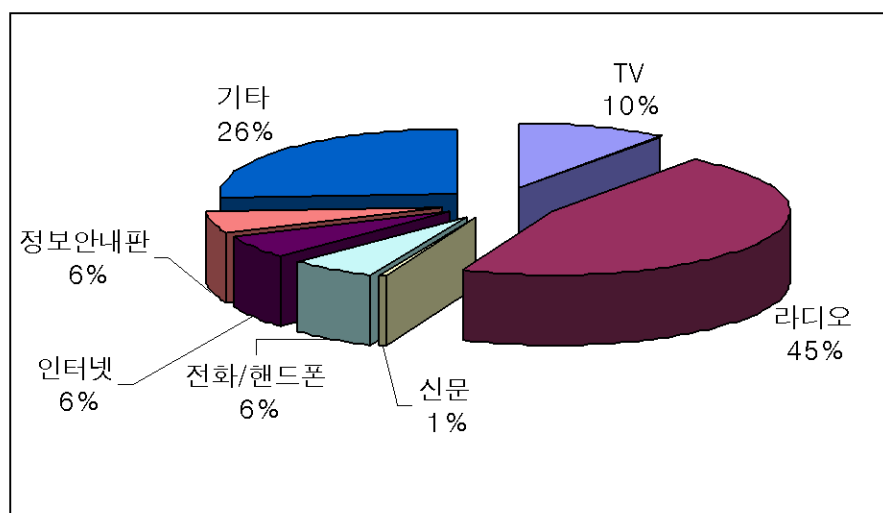
⑪ 교통안내정보

- 45.8%의 응답자가 라디오를 교통안내정보의 소스로 응답함. 서울·경기 지역의 경우 각각 49.2%와 55.0%로 응답율이 더 높게 나타남

<표 3-26> 지역별 여행 예정자의 교통 안내정보 소스

단위: %

구 분	TV	라디오	신문	전화/ 핸드폰	인터넷	정보 안내판	기타	합계
강원권	24.0	40.0	4.0	4.0	8.0	12.0	8.0	100.0
경기권	7.1	55.0	-	8.2	5.9	5.4	18.4	100.0
서울권	10.5	49.2	0.6	6.2	4.3	2.2	27.1	100.0
영남권	13.4	39.7	1.2	3.9	5.1	7.2	29.6	100.0
제주권	-	25.0	-	-	-	-	75.0	100.0
충청권	8.6	32.8	-	5.2	12.1	5.2	36.2	100.0
호남권	9.5	28.4	-	5.4	9.5	12.2	35.1	100.0
합 계	10.4	45.8	0.6	5.9	5.8	5.5	26.1	100.0



<그림 3-12> 여행 예정자의 교통 안내정보 소스

2. 추석 수송수요 설문분석

가. 조사개요

- 본 연구에서는 2003년도 추석수송수요예측을 위해서 설문조사를 실시하였으며, 설문조사결과와 과거 수단별 수송실적을 토대로 추석수송수요를 예측하였음
- 조사지역: 전국 단위 세대
- 조사방법: 전화인터뷰 설문방식(16개 시·도)
- 추출표본수: 5,087세대 (신뢰도 95%기준 최대허용오차 $\pm 1.2\%$)
- 표본추출방법: 전국 동단위 세대수 비례 할당에 의한 층화 무작위 추출법(Stratified Cluster Random Sampling)
- 조사일시: 2003년 7월 23일 ~ 28일 (6일간)
- 주요조사항목:
 - ① 2002년 추석연휴 귀성 및 여행여부
 - ② 2002년 추석연휴 귀성 및 여행지역
 - ③ 2002년 추석연휴 귀성 및 여행시 주교통수단
 - ④ 2002년 추석연휴 귀성 및 여행시 이용도로
 - ⑤ 2003년 추석연휴 귀성 및 여행여부
 - ⑥ 2003년 추석연휴 귀성 및 여행지역
 - ⑦ 2003년 추석연휴 귀성·귀경 및 여행날짜 및 시간대
 - ⑧ 2003년 추석연휴 귀성 및 여행시 주교통수단
 - ⑨ 2003년 추석연휴 귀성 및 여행시 이용도로
 - ⑩ 2003년 추석연휴 귀성 및 여행 동반자수 등

나. 조사표본 선정

- 이번 조사는 지난해 동기간 동안의 조사 표본수를 참고로 하여 전국의 대상 세대수를 기준으로 표본율 0.024%로 총 5,087세대를 표본선정 하였음
- 전국규모의 설문조사를 위하여 2002년 기준의 세대수를 기준으로 비례 할당하여 전국 각 3,500여개의 읍/면/동 단위로 조사대상을 무작위 선정하여 이에 대한 전화설문조사를 실시하였음

<표 3-27> 지역별 조사 세대수

구 분	전체세대수 ¹⁾	2002년 추석		2003년 추석	
		표본수	표본율(%)	표본수	표본율(%)
전 국	16,498,510	4,293	0.03	5,087	0.031
서울특별시	3,623,930	926	0.03	1,125	0.031
부산광역시	1,219,902	336	0.03	379	0.031
대구광역시	827,177	228	0.03	245	0.030
인천광역시	872,057	224	0.03	280	0.032
광주광역시	449,469	123	0.03	121	0.027
대전광역시	463,270	124	0.03	146	0.032
울산광역시	338,845	92	0.03	98	0.029
경 기 도	3,394,937	801	0.03	901	0.027
강 원 도	538,613	146	0.03	191	0.035
충 청 북 도	517,855	138	0.03	170	0.033
충 청 남 도	666,273	177	0.03	213	0.032
전 라 북 도	658,564	181	0.03	213	0.033
전 라 남 도	731,092	199	0.03	263	0.036
경 상 북 도	964,062	266	0.03	320	0.033
경 상 남 도	1,043,704	285	0.03	354	0.034
제 주 도	188,760	47	0.03	68	0.036

자료: 1) 행정자치부, 2002년 기준

<표 3-28> 시도단위 표본추출결과

구 분	2002년 기준 세대수	설문조사표본수	세대수 대비 비율(%)
서울특별시	3,623,930	1,125	22.1
부산광역시	1,219,902	379	7.5
대구광역시	827,177	245	4.8
인천광역시	872,057	280	5.5
광주광역시	449,469	121	2.4
대전광역시	463,270	146	2.9
울산광역시	338,845	98	1.9
경 기 도	3,394,937	901	17.7
강 원 도	538,613	191	3.8
충 청 북 도	517,855	170	3.3
충 청 남 도	666,273	213	4.2
전 라 북 도	658,564	213	4.2
전 라 남 도	731,092	263	5.2
경 상 북 도	964,062	320	6.3
경 상 남 도	1,043,704	354	7.0
제 주 도	188,760	68	1.3
합 계	16,498,510	5,087	100.0

<표 3-29> 조사일자

구분	빈도	비율(%)
2003년 7월23일	492	9.7
2003년 7월24일	1,239	24.4
2003년 7월25일	1,295	25.5
2003년 7월26일	584	11.5
2003년 7월28일	1,477	29.0
합계	5,087	100.0

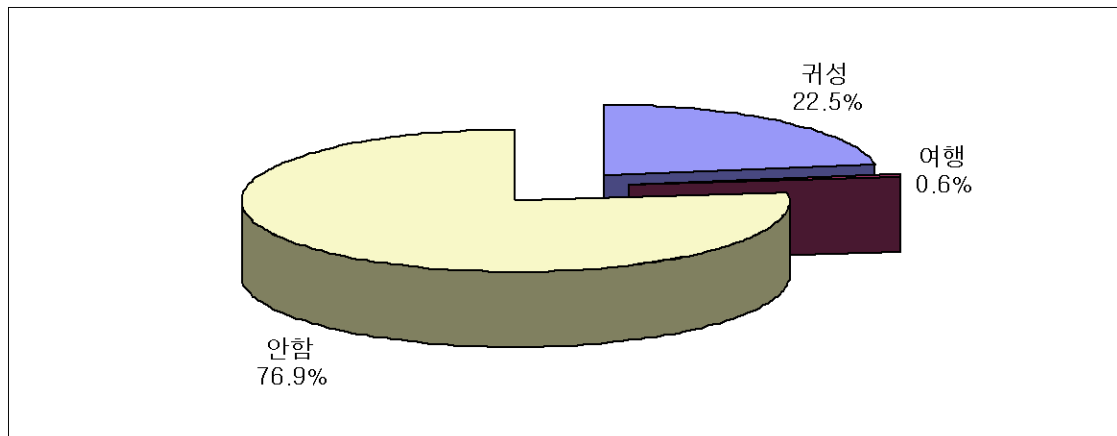
다. 주요설문조사 분석결과

1) 2002년 추석연휴 귀성 여부 설문분석

- 23.1%의 응답자가 2002년 추석에 귀성(여행)을 다녀왔다고 응답하였으며, 지역별로는 서울·경기·인천 지역과 지방 5개 광역시에서 귀성(여행)비율이 전체 시도대상 귀성(여행)비율 23.1%보다 높게 나타났음
- 전국 대상 귀성(여행) 목적지는 경상북도가 13.2%로 가장 많았으며 다음으로 전라남도(11.6%), 경상남도(10.7%) 순으로 나타남
- 2002년 추석 귀성(여행)기간은 3일(43.1%) > 2일(25.0%) > 당일(14.9%) > 4일(11.9%) 순으로 귀성을 했던 것으로 조사되었음
- 귀성(여행)기간 중 이용교통수단으로는 자가용(승용차+승합차)이 82.3%로 가장 높음.
- 이용 고속도로는 고속도로이용자만을 대상으로 분석시 경부선이 28%로 가장 높게 나타났으며 그 다음으로는 서해안선, 중부선 순으로 나타났음

<표 3-30> 2002년 추석 귀성(여행) 여부

구분	빈도	비율(%)
귀성	1,145	22.5
여행	31	0.6
안함	3,911	76.9
합계	5,087	100.0



<그림 3-13> 2002년 추석 귀성(여행) 여부

<표 3-31> 2002년 지역별 추석연휴 귀성 및 여행 여부

단위: %

구 분	귀성	여행	안함	합계
강원	16.2	0.5	83.2	100.0
경기	27.7	0.8	71.5	100.0
경남	19.8	1.4	78.8	100.0
경북	19.4	-	80.6	100.0
광주	26.4	-	73.6	100.0
대구	30.6	0.8	68.6	100.0
대전	26.7	0.7	72.6	100.0
부산	26.6	0.3	73.1	100.0
서울	24.3	0.4	75.3	100.0
울산	32.7	1.0	66.3	100.0
인천	22.5	1.4	76.1	100.0
전남	11.4	-	88.6	100.0
전북	13.6	0.5	85.9	100.0
제주	11.8	1.5	86.8	100.0
충남	13.1	-	86.9	100.0
충북	12.9	1.2	85.9	100.0
합계	22.5	0.6	76.9	100.0

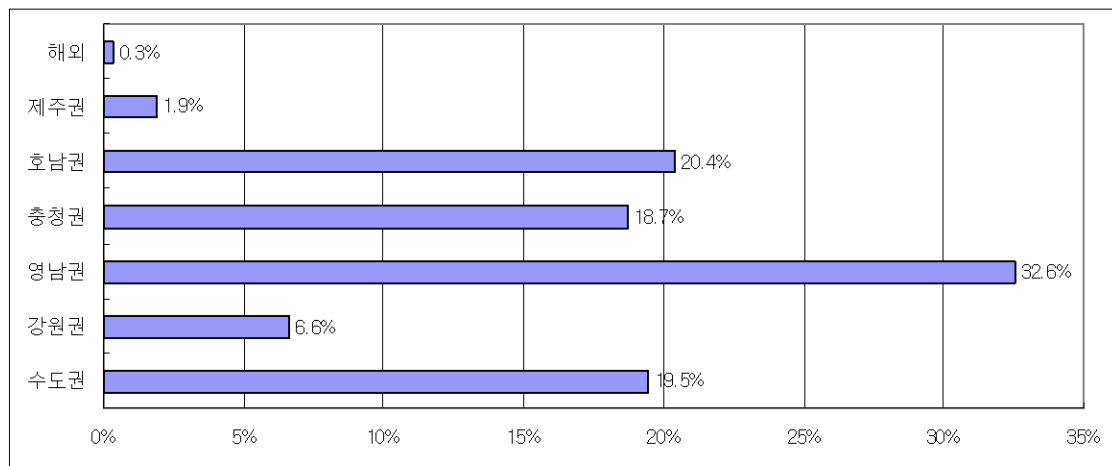
<표 3-32> 2002년 추석 귀성(여행) 지역

단위: %

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기도	강원도
비율	7.7	4.1	3.4	2.0	1.4	2.6	1.2	9.8	6.6

구분	충청 북도	충청 남도	전라 북도	전라 남도	경상 북도	경상 남도	제주도	해외	합계
비율	6.5	9.7	7.5	11.6	13.2	10.7	1.9	0.3	100.0

주: 설문응답자 중 2002년 귀성자(여행자) 1,176명 대상



<그림 3-14> 2002년 귀성(여행) 지역

<표 3-33> 2002년 추석 수도권대상 귀성(여행) 지역

단위: %

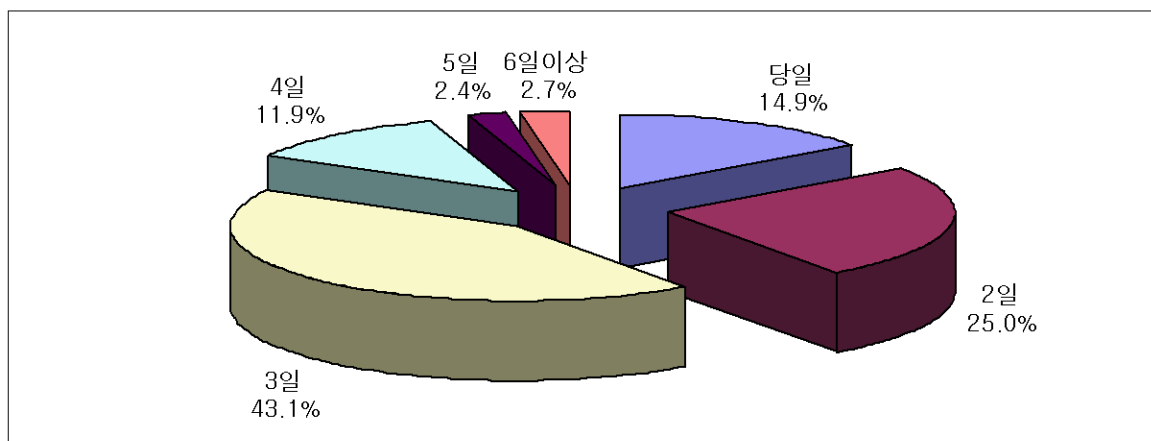
구분	호남권	영남권	충청권	강원권	제주권	수도권	합계
비율	22.7	16.4	25.6	8.0	1.2	26.1	100.0

<표 3-34> 2002년 추석 귀성(여행) 기간

단위: %

구분	당일	2일	3일	4일	5일	6일	합계
강원	15.6	28.1	37.5	9.4	-	9.4	100.0
경기	12.5	21.8	44.0	16.0	2.7	3.1	100.0
경남	12.0	25.3	44.0	16.0	2.7	-	100.0
경북	22.6	35.5	30.6	6.5	3.2	1.6	100.0
광주	15.6	12.5	59.4	12.5	-	-	100.0
대구	18.2	39.0	33.8	6.5	1.3	1.3	100.0
대전	20.0	27.5	40.0	10.0	-	2.5	100.0
부산	16.7	28.4	40.2	10.8	2.0	2.0	100.0
서울	15.8	20.1	46.0	12.6	2.2	3.2	100.0
울산	6.1	33.3	42.4	12.1	6.1	-	100.0
인천	7.5	13.4	58.2	13.4	6.0	1.5	100.0
전남	13.3	36.7	43.3	3.3	-	3.3	100.0
전북	16.7	26.7	36.7	10.0	3.3	6.7	100.0
제주	22.2	22.2	22.2	11.1	11.1	11.1	100.0
충남	17.9	28.6	35.7	10.7	-	7.1	100.0
충북	16.7	37.5	45.8	-	-	-	100.0
합계	14.9	25.0	43.1	11.9	2.4	2.7	100.0

주: 설문응답자 중 2002년 귀성자(여행자) 1,176명 대상



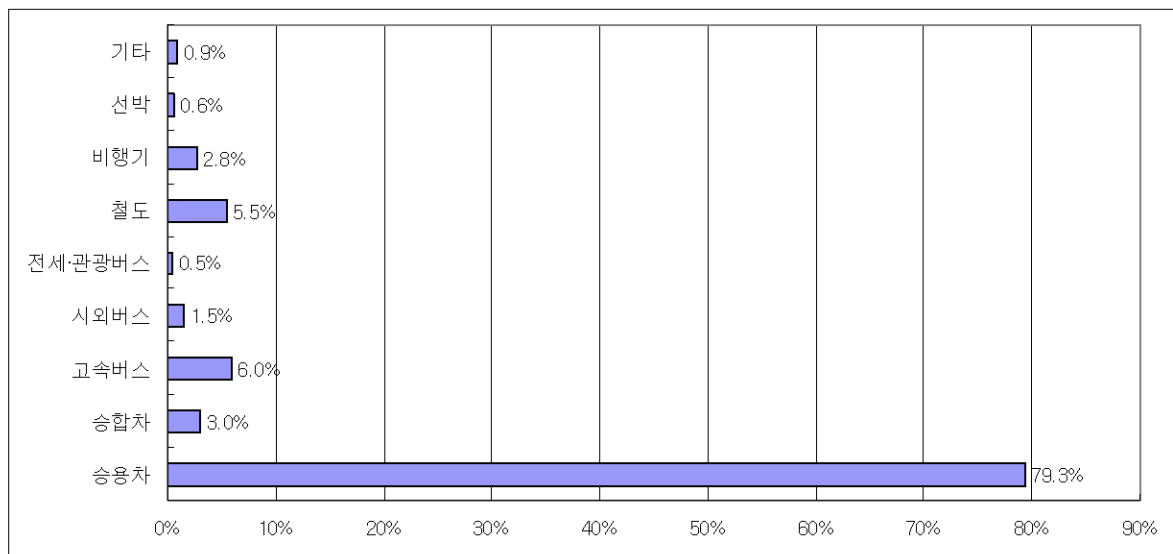
<그림 3-15> 2002년 추석 귀성(여행) 기간

<표 3-35> 2002년 추석 귀성(여행)시 이용교통수단

단위: %

구 분	승용차	승합차	고속버스	시외버스	전세·관광버스	기차	비행기	선박	기타	합계
강원	87.5	3.1	3.1	6.3	-	-	-	-	-	100.0
경기	87.5	1.2	4.7	1.2	0.4	3.1	0.8	0.4	0.8	100.0
경남	84.0	2.7	2.7	1.3	1.3	5.3	-	2.7	-	100.0
경북	71.0	4.8	9.7	6.5	-	3.2	3.2	-	1.6	100.0
광주	84.4	6.3	3.1	3.1	-	-	3.1	-	-	100.0
대구	81.8	-	5.2	1.3	1.3	6.5	3.9	-	-	100.0
대전	85.0	-	-	2.5	-	5.0	2.5	-	5.0	100.0
부산	72.5	5.9	9.8	1.0	-	6.9	1.0	2.0	1.0	100.0
서울	73.0	3.6	8.3	0.4	0.7	8.6	4.3	-	1.1	100.0
울산	84.8	6.1	6.1	-	-	-	3.0	-	-	100.0
인천	76.1	4.5	6.0	-	-	6.0	6.0	1.5	-	100.0
전남	66.7	6.7	6.7	3.3	3.3	10.0	-	3.3	-	100.0
전북	66.7	3.3	6.7	3.3	-	13.3	6.7	-	-	100.0
제주	44.4	-	-	-	-	-	44.4	-	11.1	100.0
충남	89.3	-	3.6	-	-	7.1	-	-	-	100.0
충북	95.8	-	-	4.2	-	-	-	-	-	100.0
합계	79.3	3.0	6.0	1.5	0.5	5.5	2.8	0.6	0.9	100.0

주: 설문응답자 중 2002년 귀성자(여행자) 1,176명 대상



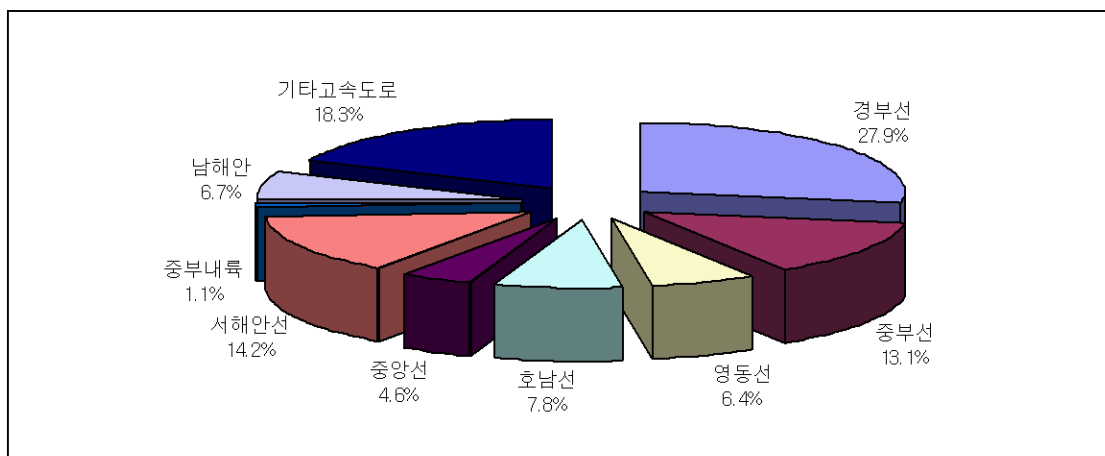
<그림 3-16> 2002년 귀성 및 여행시 이용 교통수단

<표 3-36> 2002년 추석 고속도로 이용노선

단위: %

구 분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해안선	중부내륙	남해선	기타 고속도로	국도/지방 도만 이용	합계
강원	6.9	10.3	37.9	-	3.4	-	-	-	10.3	31.0	100.0
경기	17.5	11.4	6.1	6.6	1.8	13.6	0.9	0.4	11.4	30.3	100.0
경남	30.8	-	-	3.1	1.5	1.5	-	15.4	15.4	32.3	100.0
경북	31.9	-	-	-	4.3	-	-	2.1	14.9	46.8	100.0
광주	-	-	-	20.7	-	3.4	-	6.9	13.8	55.2	100.0
대구	27.0	1.6	1.6	-	14.3	-	3.2	1.6	23.8	27.0	100.0
대전	17.6	11.8	2.9	11.8	-	2.9	-	-	8.8	44.1	100.0
부산	26.3	1.3	-	-	2.5	-	3.8	32.5	13.8	20.0	100.0
서울	19.2	17.8	4.7	4.7	2.3	15.5	-	-	7.5	28.2	100.0
울산	20.0	-	-	3.3	3.3	-	-	6.7	26.7	40.0	100.0
인천	16.7	5.6	7.4	1.9	7.4	27.8	-	-	14.8	18.5	100.0
전남	-	-	-	22.7	-	13.6	-	-	18.2	45.5	100.0
전북	4.8	-	-	28.6	-	9.5	-	-	4.8	52.4	100.0
제주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0
충남	8.0	8.0	-	4.0	-	24.0	-	4.0	12.0	40.0	100.0
충북	13.0	34.8	4.3	-	4.3	-	-	-	4.3	39.1	100.0
합계	18.9	8.9	4.3	5.3	3.1	9.6	0.7	4.6	12.4	32.2	100.0

주: 설문응답자 중 2002년 귀성자 및 여행자 1,176명 대상



<그림 3-17> 2002년 고속도로 이용노선(고속도로이용자 대상)

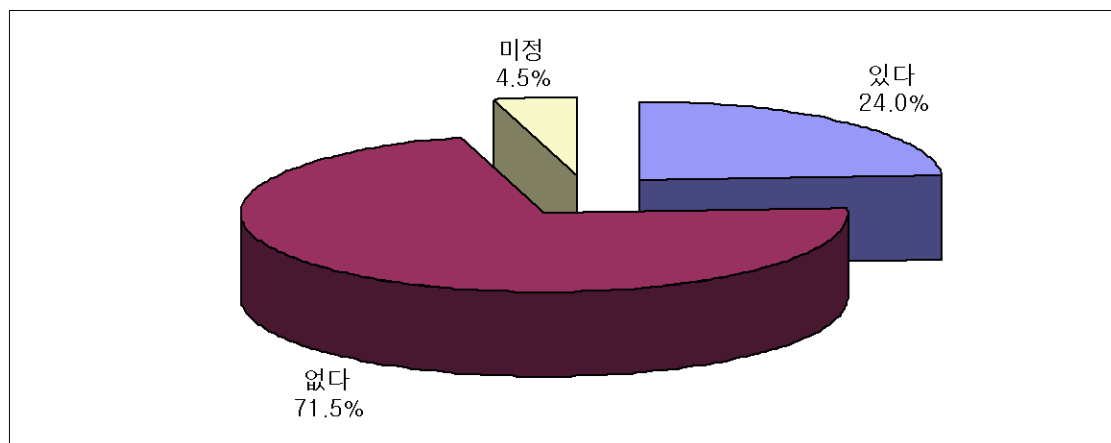
2) 2003년 추석연휴 귀성예정 설문분석

① 추석연휴 이동여부

- 2003년 추석연휴기간(9월9일~9월15일: 7일)동안 24.0%가 귀성(여행)을 갈 예정이라고 응답하였으며, 미정이라고 응답한 4.5% 중 37.4%는 귀성이나 여행을 갈 확률이 높다고 응답하였음. 이는 7월말의 결정으로 최종이 아니며 미정까지 포함할 경우 25.1%까지 증가할 수 있음
- 귀성 및 여행수요가 2002년 대비 미정 포함시 0.9%, 미정 제외시 2.0% 증가할 것으로 나타났으며, 미정자는 조사기간이 빠른 것도 한 요인이겠지만, 경기가 불분명하여 귀성이나 여행에 대해 결정하지 못한 것이 더 큰 이유로 판단됨

<표 3-37> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 여부

단위: %				
구 분	있다	없다	미정	합계
비율	24.0	71.5	4.5	100.0



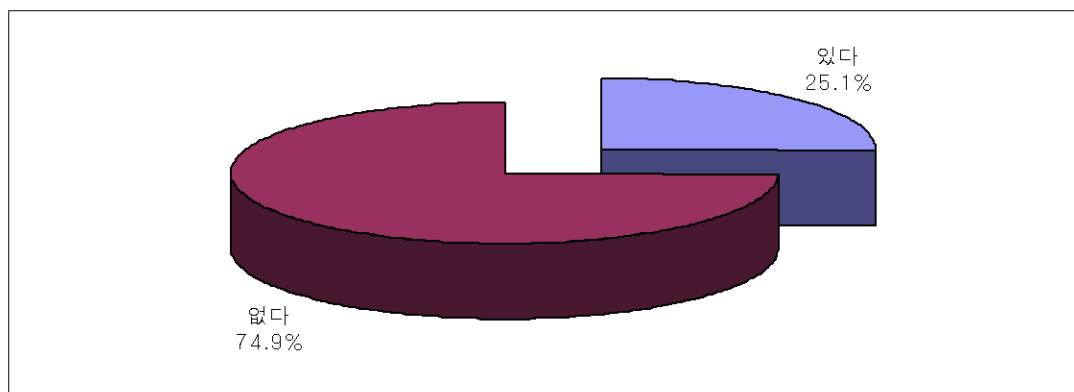
<그림 3-18> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 여부

<표 3-38> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 여부(미정제외)

단위: %

구 분	있다	없다	합계
비율	25.1	74.9	100.0

주: 미정 응답자를 대상으로 귀성여부에 대한 재질문을 통해 귀성예정이 '있다(37.4%)'와 '없다(62.6%)'로 나누어 구한 귀성비율임

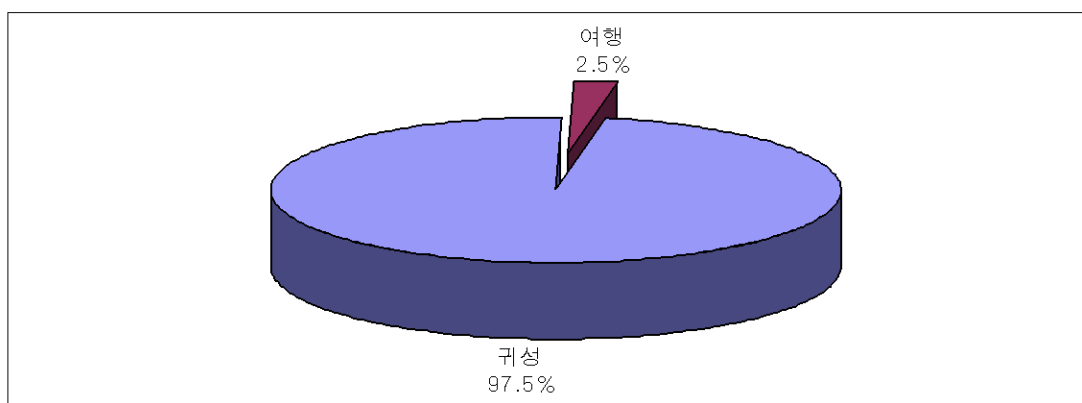


<그림 3-19> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 여부(미정제외)

<표 3-39> 2003년 추석연휴 귀성 및 여행 구분

단위: %

구 분	귀성	여행	합계
비율	97.5	2.5	100.0



<그림 3-20> 2003년 추석연휴 귀성 및 여행 구분

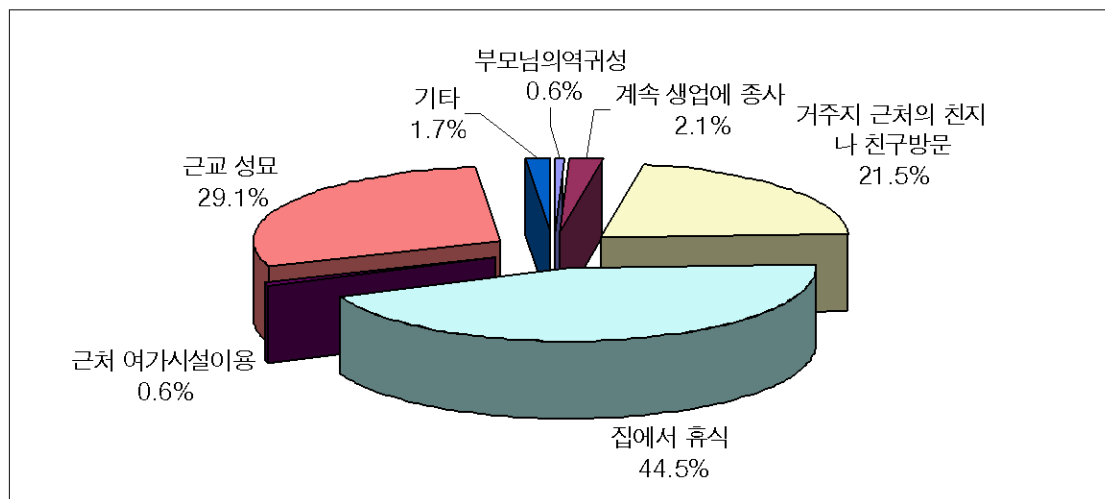
② 귀성(여행) 계획 없는 경우

- 귀성(여행) 계획이 없는 경우 ‘집에서 휴식을 취한다’가 44.5%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 근교성묘(29.1%), 근처의 친지나 친구방문(21.5%) 등의 순으로 나타남

<표 3-40> 2003년 추석연휴기간 귀성(여행) 계획 없는 경우

단위: %

구분	부모님의 역귀성	계속 생업에 종사	거주지 근처의 친지나 친구 방문	집에서 휴식	근처 여가시설 이용(극장,놀 이공원 등)	근교 성묘	기타	합계
비율	0.6	2.1	21.5	44.5	0.6	29.1	1.7	100.0



<그림 3-21> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 계획 없는 경우

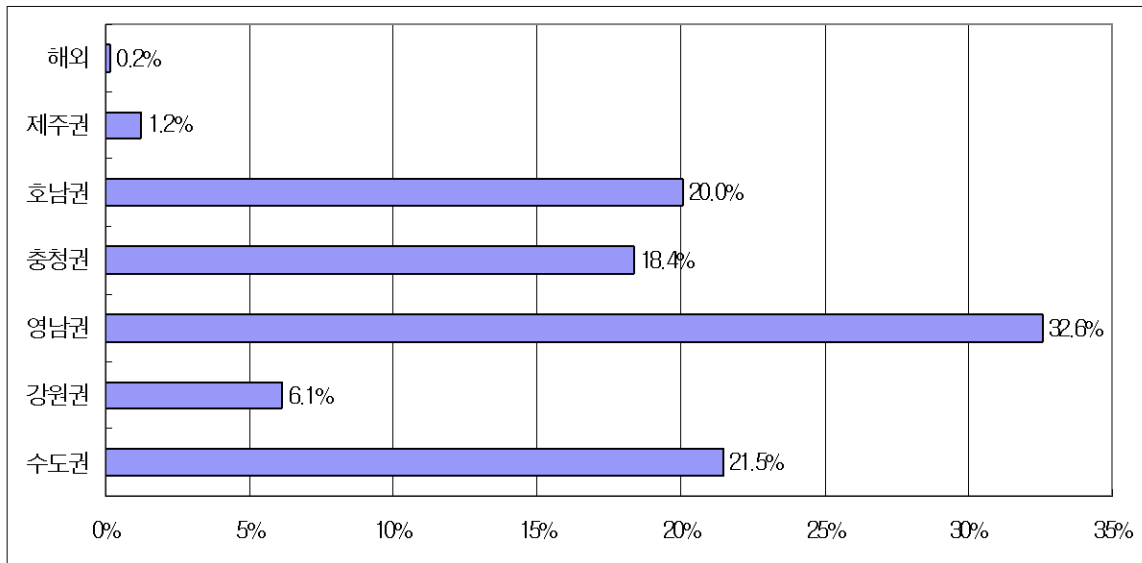
③ 귀성 목적지

- 귀성(여행) 목적지는 경상북도가 12.9%로 가장 많고 그 다음으로 전라남도과 경상남도가 11.7%, 10.9%로 나타남

<표 3-41> 2003년 지역별 귀성(여행) 예정지역

단위: %

구 분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기 도	강원 도	충청 북도	충청 남도	전라 북도	전라 남도	경상 북도	경상 남도	제주 도	해 외	합계
서울	5.0	4.7	1.9	1.3	1.9	1.9	1.3	19.2	8.8	9.1	12.9	9.1	12.6	6.3	2.8	0.9	-	100.0
부산	3.3	10.8	5.8	0.8	1.7	-	1.7	0.8	3.3	2.5	-	1.7	10.0	18.3	38.3	-	0.8	100.0
대구	6.8	1.4	10.8	-	-	-	1.4	2.7	1.4	4.1	2.7	-	2.7	47.3	17.6	1.4	-	100.0
인천	6.8	2.7	1.4	4.1	-	5.5	-	16.4	6.8	9.6	17.8	8.2	8.2	9.6	-	2.7	-	100.0
광주	6.1	-	-	3.0	15.2	3.0	-	-	3.0	-	-	12.1	57.6	-	-	-	-	100.0
대전	17.4	-	2.2	-	-	15.2	-	6.5	-	15.2	19.6	8.7	4.3	8.7	2.2	-	-	100.0
울산	-	18.9	5.4	-	-	-	8.1	-	2.7	5.4	2.7	-	2.7	24.3	27.0	2.7	-	100.0
경기도	12.9	1.8	1.8	2.9	0.7	2.9	0.4	17.3	6.5	11.2	9.0	8.6	12.6	7.9	3.2	0.4	-	100.0
강원도	21.1	2.6	-	-	-	-	2.6	10.5	39.5	2.6	2.6	-	-	7.9	10.5	-	-	100.0
충청 북도	10.0	-	-	6.7	-	-	-	6.7	13.3	30.0	13.3	3.3	3.3	13.3	-	-	-	100.0
충청 남도	21.2	3.0	-	6.1	-	9.1	-	9.1	-	3.0	36.4	3.0	-	6.1	3.0	-	-	100.0
전라 북도	21.2	-	-	-	-	-	-	-	-	3.0	3.0	45.5	21.2	3.0	-	3.0	-	100.0
전라 남도	12.1	-	-	6.1	3.0	3.0	-	6.1	-	-	3.0	6.1	54.5	3.0	3.0	-	-	100.0
경상 북도	5.5	8.2	17.8	-	-	2.7	-	-	1.4	1.4	1.4	-	2.7	45.2	12.3	1.4	-	100.0
경상 남도	7.4	7.4	1.2	1.2	1.2	1.2	2.5	2.5	2.5	-	1.2	4.9	8.6	7.4	48.1	1.2	1.2	100.0
제주	25.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.5	-	-	62.5	-	100.0
합계	9.0	4.4	3.4	1.8	1.3	2.5	1.1	10.7	6.1	7.3	8.6	7.0	11.7	12.9	10.9	1.2	0.2	100.0

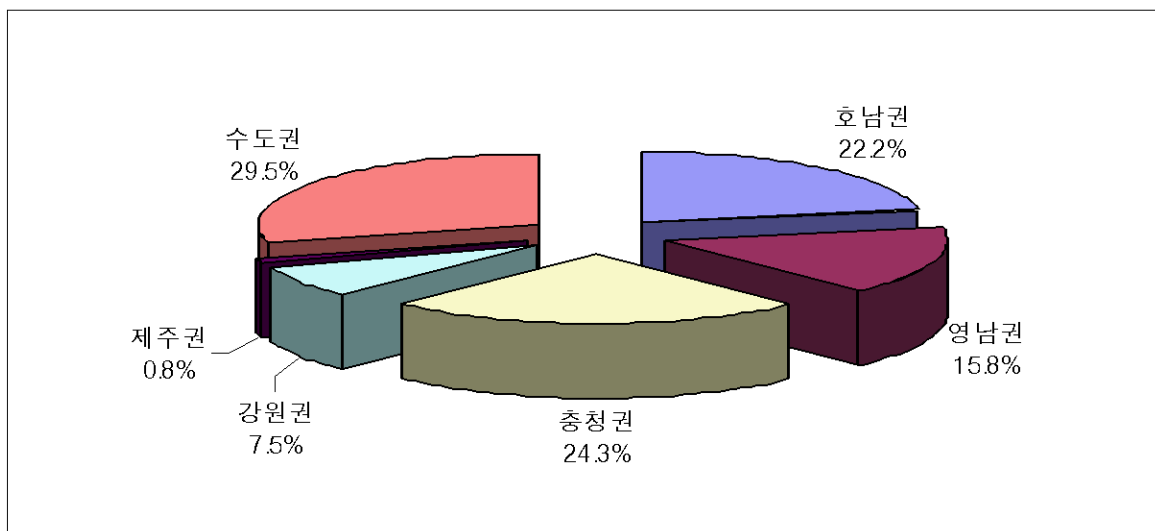


<그림 3-22> 2003년 지역별 귀성 및 여행 예정지역

<표 3-42> 2003년 추석 수도권대상 귀성(여행) 예정지역

단위: %

구분	호남권	영남권	충청권	강원권	제주권	수도권	합계
비율	22.1	15.8	24.3	7.5	0.8	29.3	100.0



<그림 3-23> 2003년 추석 수도권대상 귀성(여행) 예정지역 비율

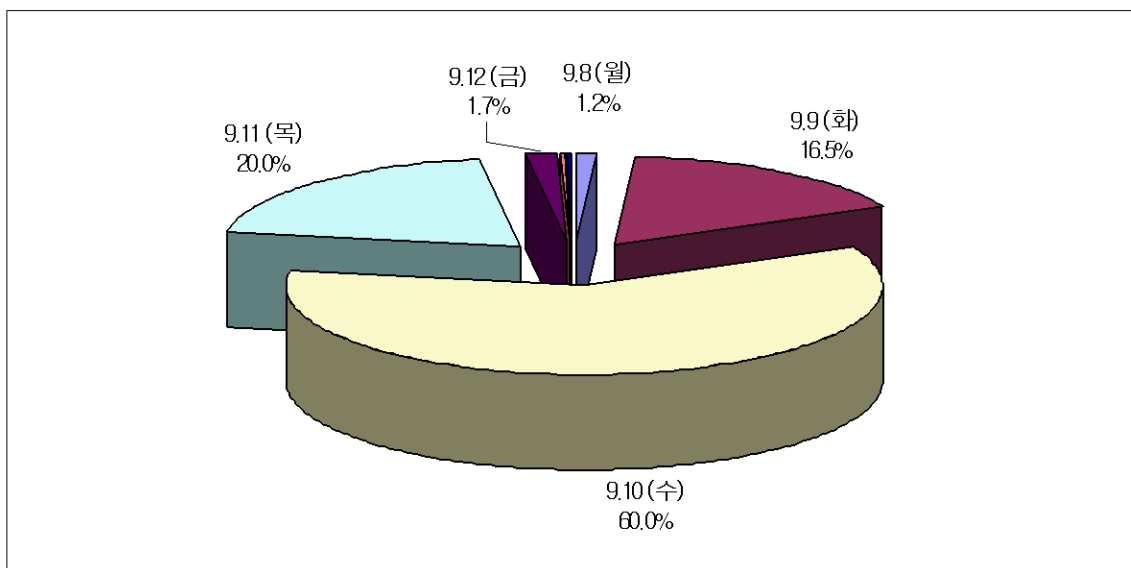
④ 귀성 출발 예정시기 및 시간대

- 2003년 추석연휴 귀성(여행) 출발일은 추석전날인 9월 10일(수)에 출발할 예정이 53.5%로 가장 높게 나타났음

<표 3-43> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 출발 예정시기

출발예정일자	9.8(월)이전	9.9(화)	9.10(수)	9.11(목)	9.12(금)
비율(%)	1.1	14.8	53.5	18.3	1.5

출발예정일자	9.13(토)	9.14(일)	9.15(월)	9.16(화)이후	미정
비율(%)	0.2	-	-	0.2	10.4



<그림 3-24> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 출발 예정시기(미정제외)

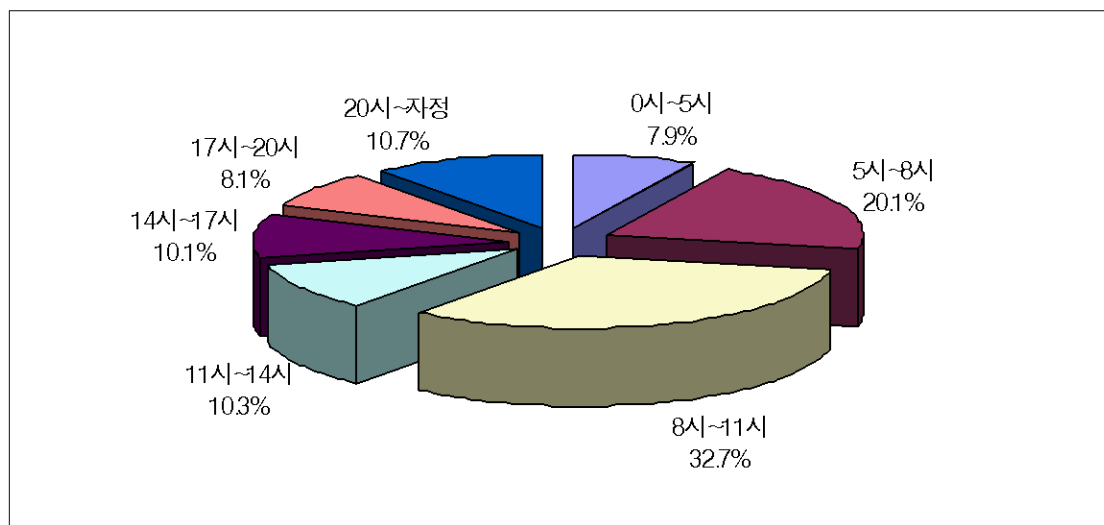
- 추석연휴기간 중 귀성 및 여행자의 출발예정 시간대는 오전 8시~11시(32.7%), 오전 5~8시(20.01%)로 새벽 5시에서 오전 11시 사이에 출발할 예정이 가장 높게 나타남

<표 3-44> 2003년 추석연휴 귀성 출발 예정시간대

단위: %

구 분	9월8일 이전	9월9일	9월10일	9월11일	9월12일	9월13일	9월14일	9월15일	9월16일 이후	계
0시~5시	0.1	0.6	4.5	2.6	0.1	-	-	-	-	7.9
5시~8시	0.3	1.9	10.2	7.3	0.3	0.1	-	-	-	20.1
8시~11시	0.4	3.2	21.0	7.1	0.8	0.1	-	-	0.1	32.7
11시~14시	0.1	1.1	6.5	2.3	0.2	-	-	-	0.1	10.3
14시~17시	-	1.4	6.9	1.7	0.1	-	-	-	-	10.1
17시~20시	-	3.0	4.5	0.5	0.1	-	-	-	-	8.1
20시~24시	0.3	4.8	4.9	0.4	0.2	0.1	-	-	-	10.7

주: 미정제외



<그림 3-25> 2003년 추석연휴 귀성 출발 예정시간(미정제외)

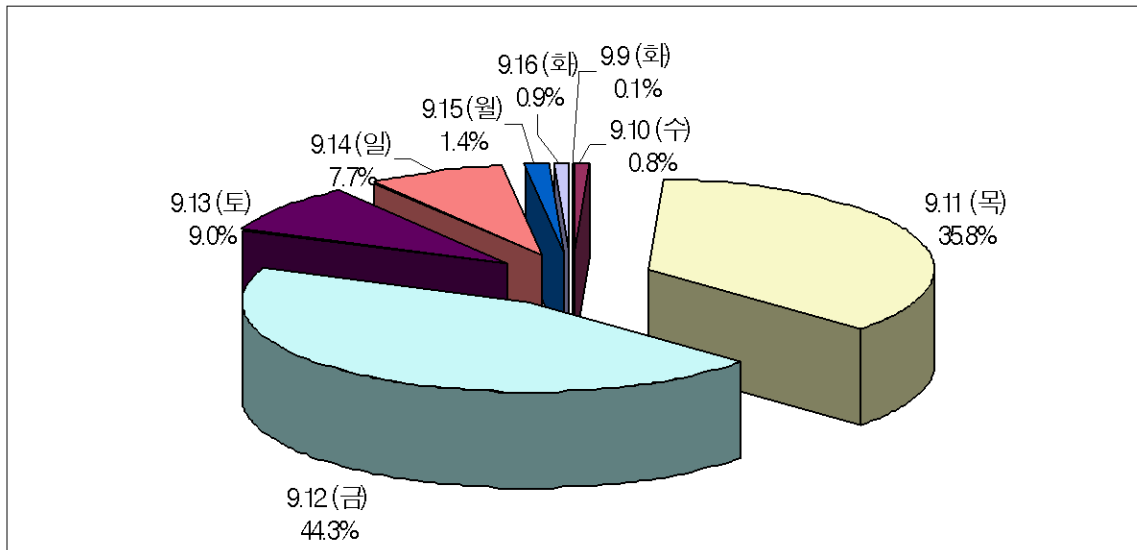
⑤ 귀경 출발 예정 시기 및 시간대

- 2003년 추석연휴 귀경(여행) 출발일은 추석 다음날인 9월 12일(금)이 39.3%로 가장 높게 나타나나 추석당일도 31.7%로 귀성보다는 집중도가 떨어짐

<표 3-45> 2003년 추석연휴 귀경 예정시기

출발예정일자	9.9(화)이전	9.10(수)	9.11(목)	9.12(금)	9.13(토)
비율(%)	0.1	0.7	31.7	39.3	8.0

출발예정일자	9.14(일)	9.15(월)	9.16(화)이후	미정
비율(%)	6.8	1.2	0.8	11.4



<그림 3-26> 2003년 추석연휴 귀경 예정시기(미정제외)

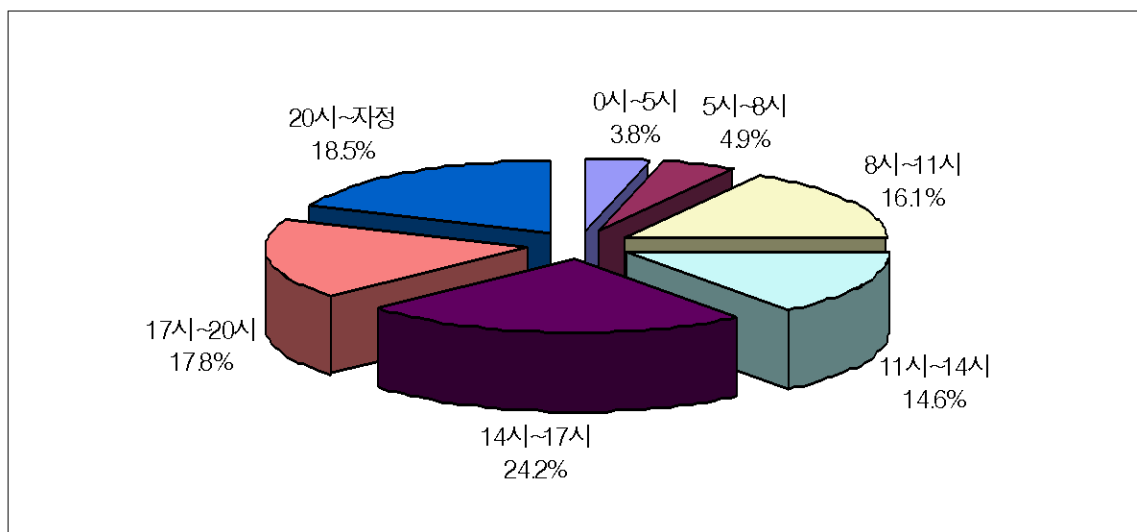
- 추석연휴 기간 중 귀경(여행) 출발예정시각은 오후 2시~5시(24.2%), 오후 8시~12시(18.5%) 등으로 정오이후 출발하는 차량이 높을 것으로 보임

<표 3-46> 2003년 추석연휴 귀경 출발예정 시간대

단위: %

구 분	9월8일 이전	9월9일	9월10일	9월11일	9월12일	9월13일	9월14일	9월15일	9월16일 이후	계
0시-5시	-	-	-	-	2.4	0.8	0.4	0.2	-	3.8
5시-8시	-	-	0.2	0.2	2.8	0.4	0.8	0.3	0.1	4.9
8시-11시	-	-	0.1	4.7	7.0	2.1	1.7	0.5	0.1	16.1
11시-14시	-	-	0.1	6.4	6.3	0.9	0.5	0.3	-	14.6
14시-17시	-	-	-	10.9	10.0	1.2	2.1	-	-	24.2
17시-20시	-	-	0.3	7.8	7.4	1.7	0.6	-	0.1	17.8
20시-24시	-	-	0.2	8.4	6.7	1.6	1.4	0.1	0.1	18.5

주: 미정제외



<그림 3-27> 2003년 추석연휴 귀경 출발 예정시간(미정제외)

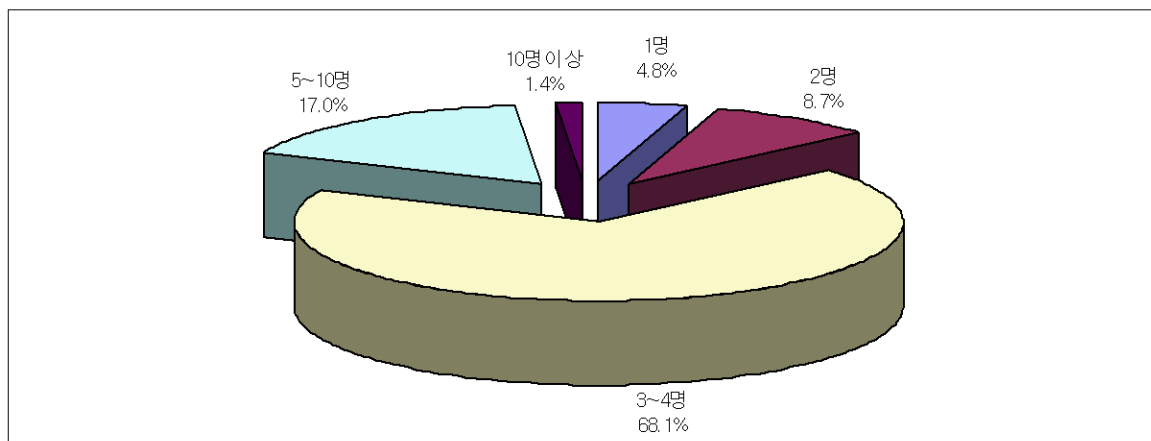
⑥ 동행인수

- 귀성시 동행인수는 3~4인이 68.1%로 가장 많고 5~10인이 17.0%로 조사되었음. 이로 미루어 가족단위의 귀성이 많은 것으로 판단됨

<표 3-47> 2003년 추석연휴 귀성(여행) 예정 동반자수

단위: %

구 분	1명	2명	3~4명	5~10명	10명 이상	합계
강원	10.5	10.5	73.7	5.3	-	100.0
경기	2.5	7.9	65.1	23.0	1.4	100.0
경남	6.2	9.9	69.1	12.3	2.5	100.0
경북	2.7	16.4	57.5	21.9	1.4	100.0
광주	-	15.2	69.7	15.2	-	100.0
대구	2.7	12.2	62.2	18.9	4.1	100.0
대전	2.2	6.5	65.2	26.1	-	100.0
부산	6.7	7.5	69.2	15.0	1.7	100.0
서울	5.0	7.9	71.9	14.2	0.9	100.0
울산	-	-	83.8	16.2	-	100.0
인천	9.6	6.8	67.1	16.4	-	100.0
전남	12.1	6.1	60.6	21.2	-	100.0
전북	9.1	12.1	66.7	12.1	-	100.0
제주	12.5	25.0	50.0	12.5	-	100.0
충남	6.1	9.1	78.8	6.1	-	100.0
충북	3.3	3.3	70.0	13.3	10.0	100.0
합계	4.8	8.7	68.1	17.0	1.4	100.0



<그림 3-28> 2003년 추석연휴 귀성 및 여행 동반자수

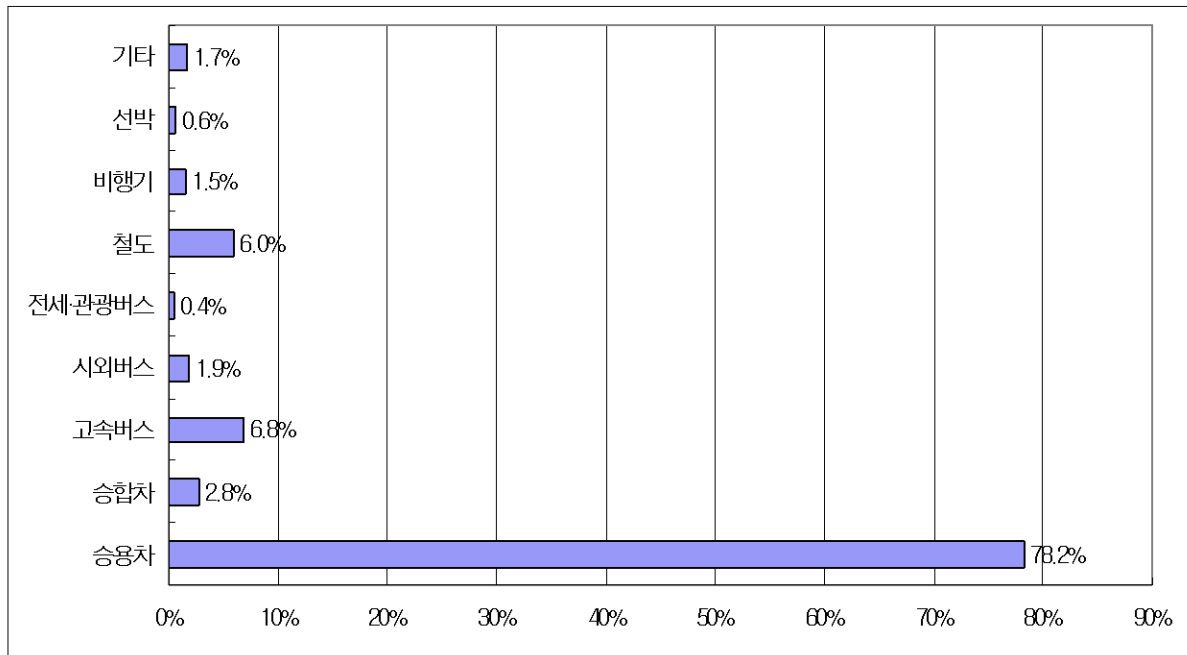
⑦ 귀성(여행)시 이용교통수단

- 귀성(여행)시 이용교통수단으로는 고속버스가 6.8%, 기차가 6.0%, 시외버스 1.9% 등으로 나타났으며 승용차가 78.2%로 가장 높게 나타났음

<표 3-48> 2003년 추석연휴 귀성(여행)시 주이용교통수단

단위: %

구 분	승용차	승합차	고속 버스	시외 버스	전세·관 광버스	기차	비행기	선박	기타	합계
강원	84.2	2.6	7.9	5.3	-	-	-	-	-	100.0
경기	83.1	2.2	5.0	1.4	0.4	5.4	0.7	-	1.8	100.0
경남	80.2	2.5	3.7	2.5	1.2	3.7	1.2	3.7	1.2	100.0
경북	78.1	4.1	6.8	5.5	-	1.4	1.4	-	2.7	100.0
광주	84.8	3.0	6.1	3.0	-	3.0	-	-	-	100.0
대구	82.4	-	6.8	1.4	1.4	6.8	1.4	-	-	100.0
대전	82.6	-	-	4.3	-	6.5	-	-	6.5	100.0
부산	71.7	5.8	7.5	2.5	-	10.0	0.8	0.8	0.8	100.0
서울	71.6	3.5	9.5	0.6	0.6	8.8	2.8	-	2.5	100.0
울산	81.1	5.4	10.8	-	-	-	2.7	-	-	100.0
인천	84.9	2.7	5.5	-	-	2.7	2.7	1.4	-	100.0
전남	69.7	6.1	9.1	3.0	-	6.1	-	6.1	-	100.0
전북	69.7	-	12.1	6.1	-	12.1	-	-	-	100.0
제주	50.0	-	-	-	-	-	25.0	12.5	12.5	100.0
충남	84.8	-	9.1	-	-	6.1	-	-	-	100.0
충북	90.0	-	-	3.3	-	3.3	-	-	3.3	100.0
합계	78.2	2.8	6.8	1.9	0.4	6.0	1.5	0.6	1.7	100.0



<그림 3-29> 2003년 추석연휴 귀성시 주이용교통수단

⑧ 도로이용현황

- 전체적으로 귀성하는 도로 이용자 중 경부고속도로의 이용자가 31.8%로 가장 많았으며, 서해안고속도로가 16.5%, 중부고속도로가 13.5%, 호남고속도로가 9.8%로 다른 고속도로에 비해 수요가 많은 것으로 나타남
- 이용도로는 고속도로가 전체의 78.4%(100%기준)를 차지할 것으로 예상됨. 특히 고속도로이용자 중 경부고속도로가 가장 수요가 많았으며 다음으로 서해안고속도로와 중부고속도로, 호남고속도로를 이용할 것으로 예상됨. 상기 고속도로의 이용율이 높은 것은 영남권과 호남권의 귀성객 비율이 높은 것과 일치한다고 할 수 있음
- 최근 개통된 천안-논산고속도로는 아직 일반에게 널리 알려지지 않았지만 실제 추석연휴기간에는 설문조사보다 높은 이용을 보일 것으로 예상됨. 또한, 추석 특송기간내 지·정체가 심할 경우 서해안과 경부고속도로의 유용한 대체 우회도로로 이용할 것으로 예상됨

<표 3-49> 2003년 추석연휴 고속도로 예정이용노선

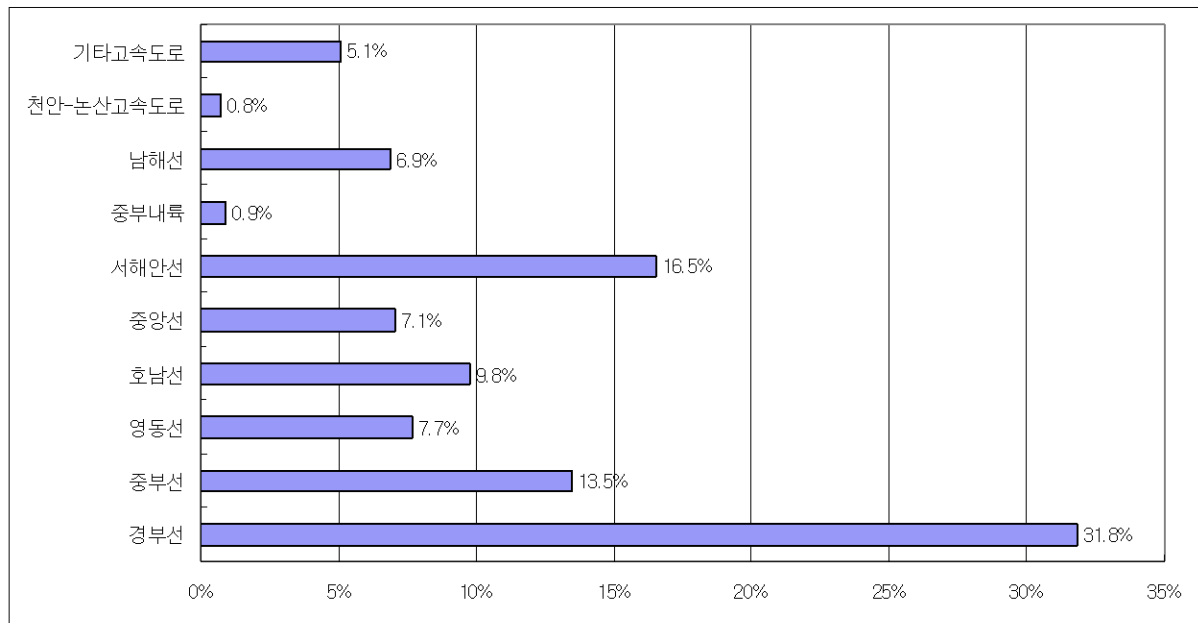
단위: %

구분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해 안선	중부 내륙	남해선	천안- 논산고 속도로	기타 고속 도로	국도/지 방도만 이용	없음	합계
강원	1.7	5.1	15.3	-	8.5	-	-	-	-	8.5	22.0	39.0	100.0
경기	9.9	6.9	4.2	5.5	1.8	7.4	0.7	0.2	0.2	5.5	20.8	36.7	100.0
경남	18.0	0.8	-	-	2.5	0.8	0.8	9.8	-	8.2	19.7	39.3	100.0
경북	17.3	1.0	1.0	1.0	3.8	-	-	1.0	-	7.7	28.8	38.5	100.0
광주	5.6	-	1.9	9.3	-	3.7	-	1.9	-	11.1	35.2	31.5	100.0
대구	16.2	0.9	-	-	9.0	-	0.9	0.9	0.9	9.9	22.5	38.7	100.0
대전	14.5	8.7	-	4.3	1.4	-	-	-	-	5.8	29.0	36.2	100.0
부산	14.5	0.6	-	-	1.8	0.6	-	15.8	-	7.3	18.8	40.6	100.0
서울	10.5	7.7	3.4	3.6	1.8	8.6	-	-	0.2	4.8	19.8	39.5	100.0
울산	12.7	1.8	-	1.8	1.8	-	-	3.6	-	16.4	25.5	36.4	100.0
인천	8.8	4.4	3.5	2.6	2.6	16.7	-	0.9	0.9	11.4	8.8	39.5	100.0
전남	-	-	-	10.9	-	8.7	-	-	-	8.7	26.1	45.7	100.0
전북	5.3	-	2.6	15.8	-	7.9	-	-	-	5.3	28.9	34.2	100.0
제주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66.7	33.3	100.0
충남	5.8	1.9	-	1.9	-	19.2	-	1.9	1.9	3.8	21.2	42.3	100.0
충북	10.0	12.0	4.0	-	2.0	-	2.0	-	-	6.0	26.0	38.0	100.0
합계	11.1	4.7	2.7	3.4	2.5	5.7	0.3	2.4	0.3	7.0	21.6	38.5	100.0

<표 3-50> 2003년 고속도로 이용자 대상 지역별 고속도로 예정이용노선

단위: %

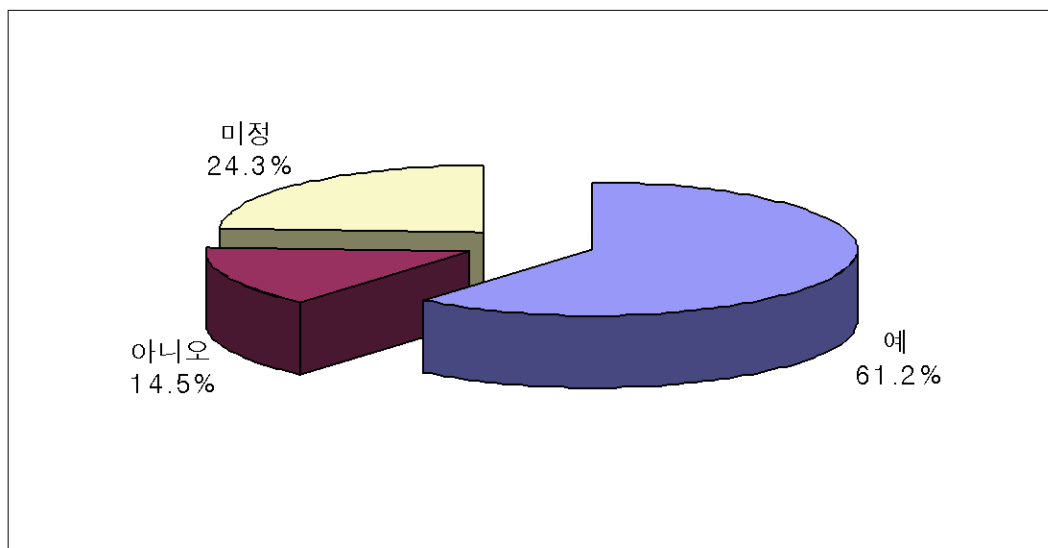
구분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해 안선	중부 내륙	남해선	천안-논산 고속도로	기타 고속 도로	합계
합계	31.8	13.5	7.7	9.8	7.1	16.5	0.9	6.9	0.8	5.1	100.0



<그림 3-30> 2003년 고속도로 예정이용노선(고속도로 이용자 대상)

⑨ 9월 13일(토요일) 휴무여부

- 주5일 근무제의 확산과 더불어 토요일에 휴무를 한다는 비율이 61.2%로 가장 많았음



<그림 3-31> 2003년 09월 13일(토요일) 휴무여부

3. 설 수송수요 설문분석

가. 조사개요

- 본 연구에서는 2004년도 설연휴 수송수요예측을 위해서 설문조사를 실시하였으며, 설문조사결과와 과거 수단별 수송실적을 토대로 설수송수요를 예측하였음
- 조사지역: 전국 단위 세대
- 조사방법: 전화인터뷰 설문방식(16개 시·도)
- 추출표본수: 2,741세대 (신뢰도 95%기준 최대허용오차 $\pm 1.5\%$)
- 표본추출방법: 전국 동단위 세대수 비례 할당에 의한 층화 무작위 추출법(Stratified Cluster Random Sampling)
- 조사일시: 2003년 12월 9일 ~ 11일 (3일간)
- 주요조사항목:
 - ① 2003년 설연휴 귀성 및 여행 여부
 - ② 2003년 설연휴 귀성 및 여행 지역
 - ③ 2003년 설연휴 귀성 및 여행시 주이용교통수단
 - ④ 2003년 설연휴 귀성 및 여행시 이용도로
 - ⑤ 2004년 설연휴 귀성 및 여행 여부
 - ⑥ 2004년 설연휴 귀성 및 여행 지역
 - ⑦ 2004년 설연휴 귀성·귀경 및 여행예정 일자 및 시간대
 - ⑧ 2004년 설연휴 귀성 및 여행시 주이용교통수단
 - ⑨ 2004년 설연휴 귀성 및 여행시 이용도로
 - ⑩ 2004년 설연휴 귀성 및 여행 동반자수 등
 - ⑪ 2004년 1월24일(토) 휴무여부
 - ⑫ 경부고속철도 이용 의향 관련사항 등

나. 조사표본 선정

- 이번 조사는 지난해 동기간 동안의 조사 표본수를 참고로 하여 전국의 대상 세대수를 기준으로 표본을 0.017%로 총 2741세대를 표본선정 하였음
- 전국규모의 설문조사를 위하여 2002년 기준의 세대수를 기준으로 비례할당하여 전국 각 3,500여개의 읍/면/동 단위로 조사대상을 무작위 선정하여 이에 대한 전화설문조사를 실시하였음

<표 3-51> 지역별 조사 세대수

구 분	전체세대수 ¹⁾	세대수비(%)	추출표본수	표본수비(%)	표본율(%)
전 국	16,498,510	100.0	2,741	100.0	0.017
서울특별시	3,623,930	22.0	608	22.2	0.017
부산광역시	1,219,902	7.4	210	7.7	0.017
대구광역시	827,177	5.0	146	5.3	0.018
인천광역시	872,057	5.3	159	5.8	0.018
광주광역시	449,469	2.7	66	2.4	0.015
대전광역시	463,270	2.8	81	3.0	0.017
울산광역시	338,845	2.1	56	2.0	0.017
경 기 도	3,394,937	20.6	564	20.6	0.017
강 원 도	538,613	3.3	68	2.5	0.013
충 청 북 도	517,855	3.1	130	4.7	0.025
충 청 남 도	666,273	4.0	105	3.8	0.016
전 라 북 도	658,564	4.0	110	4.0	0.017
전 라 남 도	731,092	4.4	112	4.1	0.015
경 상 북 도	964,062	5.8	130	4.7	0.013
경 상 남 도	1,043,704	6.3	178	6.5	0.017
제 주 도	188,760	20.6	564	20.6	0.017

자료: 1) 행정자치부, 2002년 기준

<표 3-52> 조사일자

구분	빈도	비율(%)
2004년 12월 09일	496	35.2
2004년 12월 10일	1,172	42.8
2004년 12월 11일	605	22.1
합계	2,741	100.0

다. 주요설문조사 분석결과

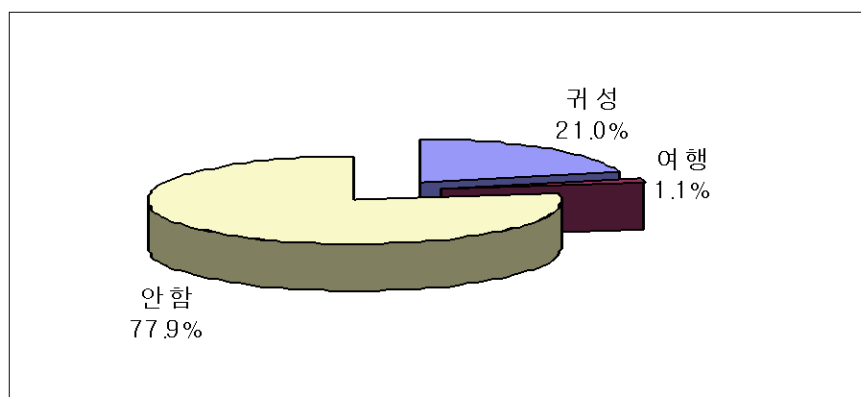
1) 2003년 설연휴 귀성 여부 설문분석

- 22.1%의 응답자가 2003년 설에 귀성(21.0%)과 여행(1.1%)을 다녀왔다고 응답하였으며, 지역별로는 수도권 응답자의 귀성율이 23.7%로 가장 높게 나타났으며 지역적 특성으로 인한 제주권 응답자의 귀성율은 5.6%로 가장 낮게 나타났음
- 전국 대상 귀성(여행) 목적지는 영남권이 32.7%로 가장 많았으며 다음으로 호남권(20.1%), 충청권(19.6%) 순으로 나타남
- 2003년 설 귀성(여행)기간은 3일(41.4%) > 2일(29.4%) > 4일(11.2%) > 당일(10.1%) 순으로 귀성을 했던 것으로 조사되었음
- 귀성(여행)기간 중 이용교통수단으로는 자가용(승용차+승합차)이 76.6%로 가장 높음
- 이용 고속도로로는 고속도로이용자만을 대상으로 분석시 경부선이 32.1%로 가장 높게 나타났으며 그 다음으로는 중부선, 서해안선 순으로 나타났음

<표 3-53> 2003년 설 귀성 및 여행 여부

구분	빈도	비율(%)
귀성	575	21.0
여행	31	1.1
안함	2,135	77.9
합계	2,741	100.0

주: 설문응답자 중 2003년 귀성자(여행자) 606명 대상



<그림 3-32> 2003년 설 귀성(여행) 여부

<표 3-54> 2003년 지역별 설 귀성 및 여행 여부

단위: %

구 분	귀성	여행	안함	합계
강원권	17.6	-	82.4	100.0
수도권	23.7	0.9	75.4	100.0
영남권	21.8	1.4	76.8	100.0
제주권	5.6	-	94.4	100.0
충청권	19.0	1.9	79.1	100.0
호남권	10.1	1.0	88.9	100.0
합계	21.0	1.1	77.9	100.0

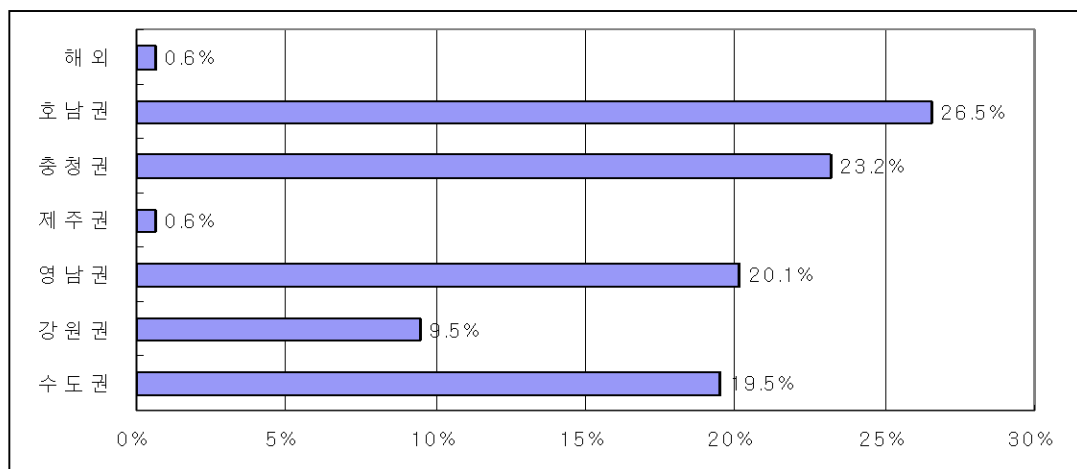
주: 설문응답자 중 2003년 귀성자(여행자) 606명 대상

<표 3-55> 2003년 설 귀성(여행) 지역

단위: %

구 분	강원권	수도권	영남권	제주권	충청권	호남권	해외	합계
강원권	0.5	0.8	0.2	-	0.3	0.2	-	2.0
수도권	5.1	10.6	10.9	0.3	12.5	14.4	0.3	54.1
영남권	0.8	2.3	20.6	0.3	1.3	1.8	0.3	27.6
제주권	-	-	-	0.2	-	-	-	0.2
충청권	0.7	3.0	0.8	0.5	5.1	0.8	-	10.9
호남권	-	1.3	0.2	0.2	0.3	3.0	0.3	5.3
합계	7.1	18.0	32.7	1.5	19.6	20.1	1.0	100.0

주: 설문응답자 중 2003년 귀성자(여행자) 606명 대상



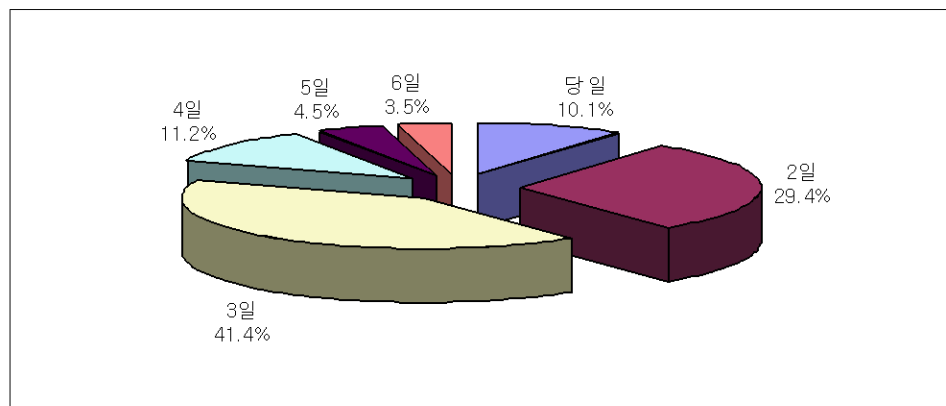
<그림 3-33> 2003년 설 수도권거주자 귀성(여행)지역 비율

<표 3-56> 2003년 설 귀성(여행) 기간

단위: %

구 분	당일	2일	3일	4일	5일	6일	합계
강원권	16.7	25.0	33.3	16.7	-	8.3	100.0
수도권	7.3	28.7	44.5	11.9	4.3	3.4	100.0
영남권	15.6	27.5	41.3	7.8	4.2	3.6	100.0
제주권	-	-	-	100.0	-	-	100.0
충청권	9.1	40.9	33.3	13.6	3.0	-	100.0
호남권	9.4	25.0	31.3	12.5	12.5	9.4	100.0
합계	10.1	29.4	41.4	11.2	4.5	3.5	100.0

주: 설문응답자 중 2003년 귀성자(여행자) 606명 대상



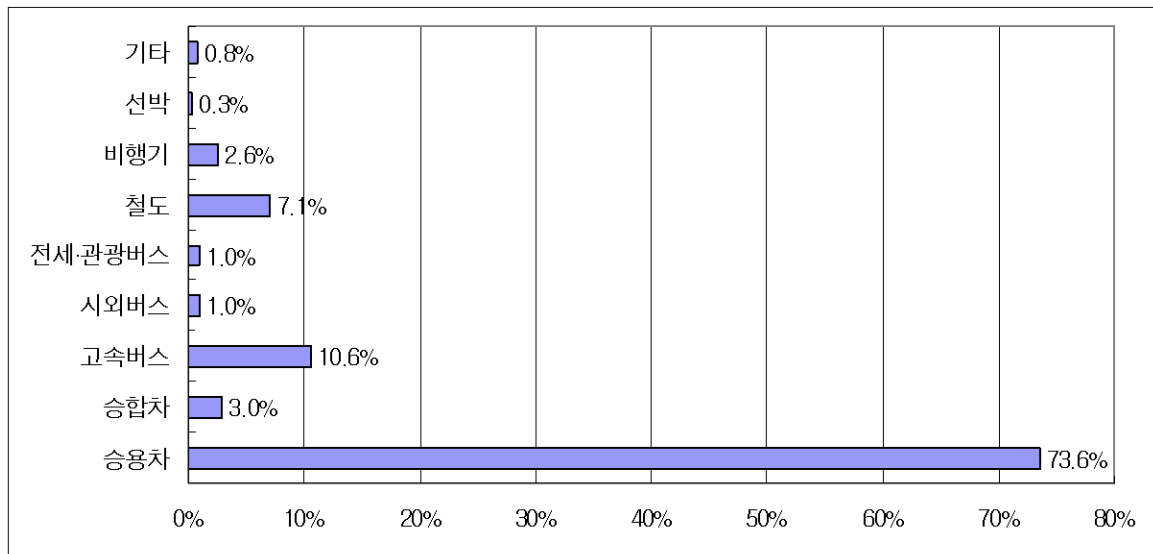
<그림 3-34> 2003년 설 귀성(여행) 기간

<표 3-57> 2003년 설 귀성(여행)시 주이용교통수단

단위: %

구 분	승용차	승합차	고속버스	시외버스	전세·관광버스	기차	비행기	선박	기타	합계
강원권	75.0	-	16.7	-	-	8.3	-	-	-	100.0
수도권	71.3	4.0	11.0	1.8	0.9	7.3	2.4	-	1.2	100.0
영남권	82.6	1.2	5.4	-	1.2	6.6	2.4	0.6	-	100.0
제주권	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0
충청권	77.3	4.5	9.1	-	-	4.5	4.5	-	-	100.0
호남권	43.8	-	34.4	-	3.1	12.5	3.1	3.1	-	100.0
합계	73.6	3.0	10.6	1.0	1.0	7.1	2.6	0.3	0.8	100.0

주: 설문응답자 중 2003년 귀성자(여행자) 606명 대상



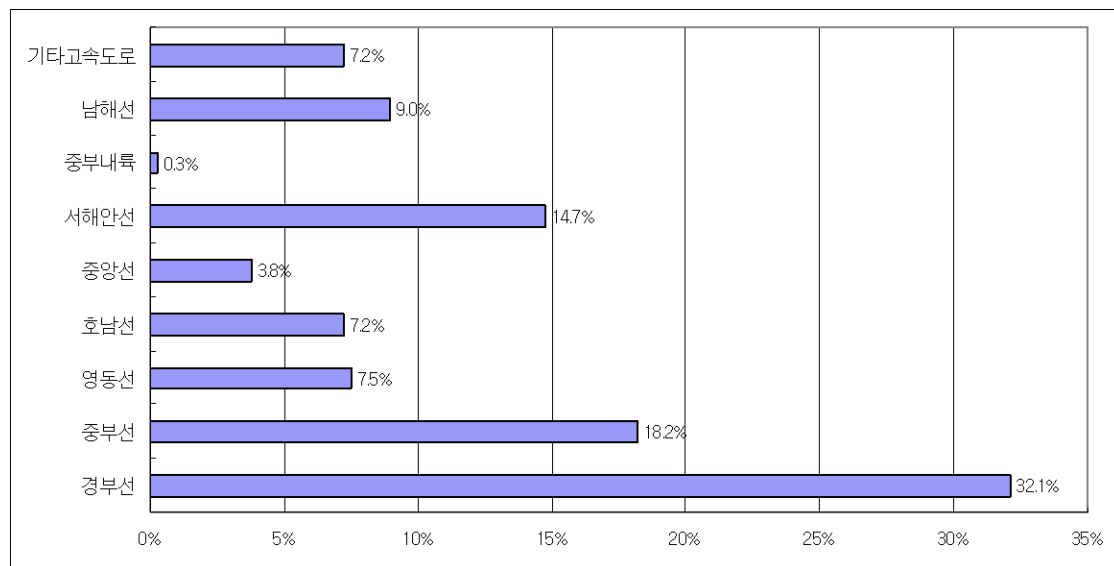
<그림 3-35> 2003년 설 귀성(여행)시 주이용교통수단

<표 3-58> 2003년 설 주이용노선

단위: %

구 분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해안선	중부내륙	남해선	기타 고속도로	국도/지방 도만 이용	합계
강원권	-	22.2	22.2	-	11.1	-	-	-	-	44.4	100.0
수도권	20.2	17.8	8.5	7.7	2.4	19.4	0.4	-	2.8	20.6	100.0
영남권	35.7	4.3	-	0.7	3.6	-	-	21.4	8.6	25.7	100.0
충청권	20.4	16.7	5.6	7.4	1.9	3.7	-	-	5.6	38.9	100.0
호남권	-	14.3	-	7.1	-	7.1	-	7.1	21.4	42.9	100.0
합계	23.9	13.6	5.6	5.4	2.8	11.0	0.2	6.7	5.4	25.4	100.0

주: 설문응답자 중 2003년 귀성자(여행자) 606명 대상



<그림 3-36> 2003년 고속도로 이용노선(고속도로이용자만 대상)

2) 2004년 설연휴 귀성예정 설문분석

① 설 연휴 이동여부

- 2004년 설연휴기간(1월20일~1월26일: 7일)동안 24.5%가 귀성(여행)을 갈 예정이라고 응답하였으며, 미정이라고 응답한 4.1% 중 38.7%는 귀성이나 여행을 갈 확률이 높다고 응답하였음
- 귀성 및 여행수요가 2003년 여행여부(22.1%) 대비 미정 포함시 2.4%, 미정 제외시 4.0% 증가할 것으로 나타났음
- 2002년과 2003년 설 귀성여부 설문결과(각각 22.6%와 20.3%)와 비교하거나 2003년 추석 귀성여부 설문결과(24.0%)와 비교하면, 귀성 및 여행수요가 증가할 것으로 보임

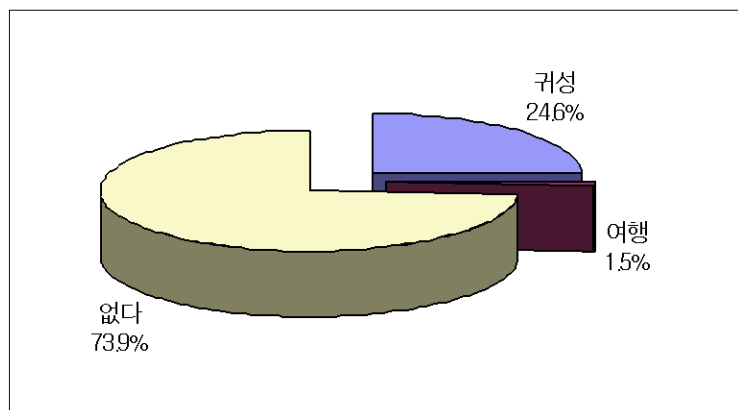
<표 3-59> 2004년 설연휴 귀성 여부

단위: %				
구 분	있다	없다	미정	합계
비율	24.5	71.4	4.1	100.0

<표 3-60> 2004년 설연휴 귀성 및 여행 여부

단위: %

구분	빈도	비율(%)
귀성	675	24.6
여행	40	1.5
안함	2,026	73.9
합계	2,741	100.0



<그림 3-37> 2004년 설 귀성 및 여행 여부

<표 3-61> 2004년 지역별 설연휴 귀성 여부

단위: %

구 분	있다	없다	합계
강원권	22.1	77.9	100.0
수도권	29.5	70.5	100.0
영남권	26.9	73.1	100.0
제주권	5.6	94.4	100.0
충청권	23.7	76.3	100.0
호남권	12.8	87.2	100.0
합계	26.1	73.9	100.0

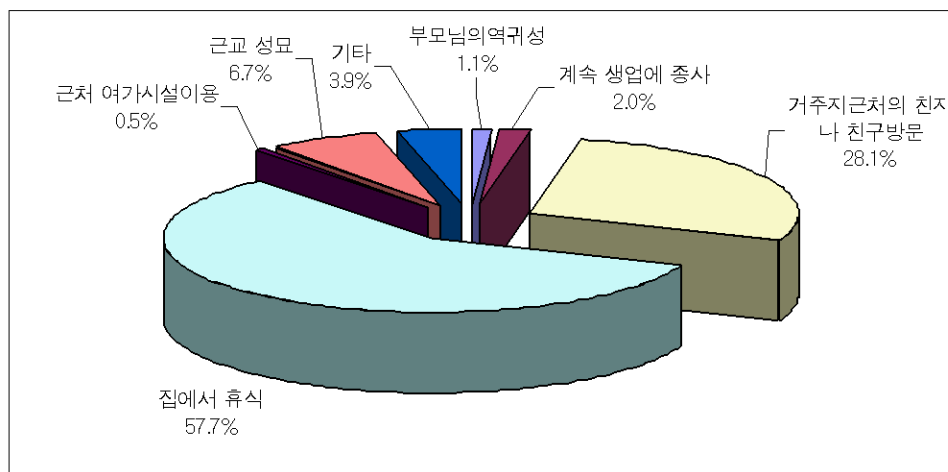
② 귀성(여행)하지 않는 이유

- 귀성(여행) 계획이 없는 경우 그 이유는 '집에서 휴식을 취한다'가 57.7%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 친지나 친구방문(28.1%), 근교성묘(6.7%) 등의 순으로 나타남
- 따라서 근거리 친지방문, 근교성묘 등 비귀성 근거리통행이 35.3%를 차지할 것으로 예상됨

<표 3-62> 2004년 설연휴기간 귀성(여행)하지 않는 이유

단위: %

구분	부모님의 역귀성	계속 생업에 종사	거주지 근처의 친지나 친구 방문	집에서 휴식	근처 여가시설 이용(극장,놀 이공원 등)	근교 성묘	기타	합계
비율	1.1	2.0	28.1	57.7	0.5	6.7	3.9	100.0



<그림 3-38> 2004년 설연휴 귀성(여행)하지 않는 이유

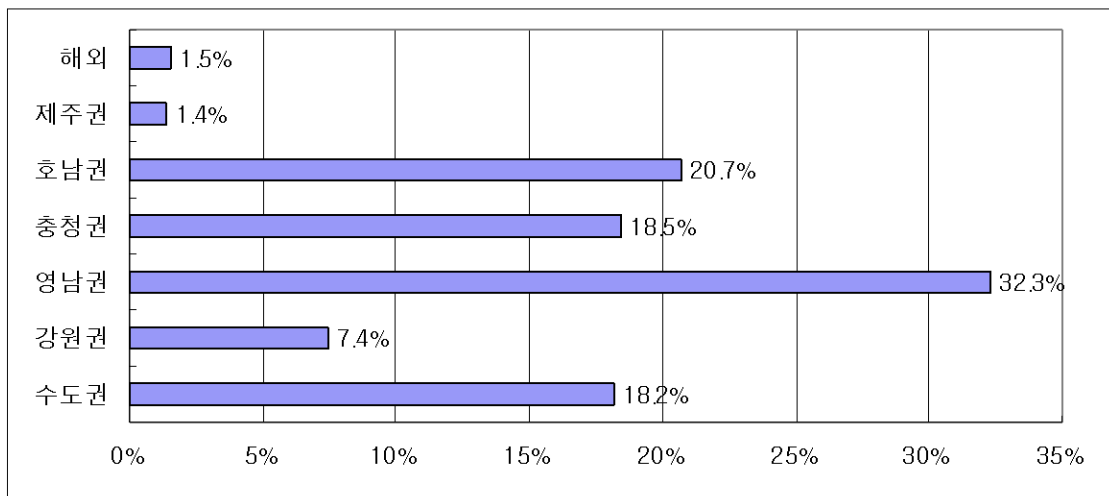
③ 귀성 목적지

- 귀성(여행) 목적지는 영남권이 32.3%로 가장 많고 그 다음으로 호남권(20.7%), 충청권(18.5%) 순으로, 지난 설연휴 및 추석연휴와 유사한 비율을 보임
- 수도권 거주자의 경우 귀성(여행) 목적지가 호남권(26.2%), 충청권(21.9%), 수도권(20.6%)의 순으로 나타나, 상대적으로 호남 및 충청지역 출생자들이 수도권에 많이 거주하는 것으로 보임

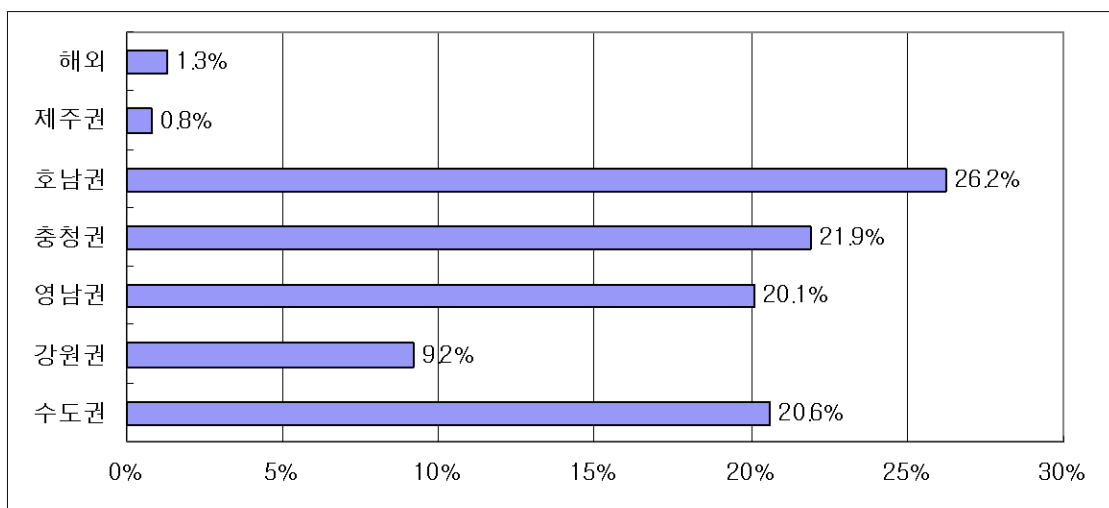
<표 3-63> 2004년 지역별 귀성(여행) 예정지역

단위: %

구 분	강원권	수도권	영남권	제주권	충청권	호남권	해외	합계
강원권	26.7	33.3	13.3	-	13.3	13.3	-	100.0
수도권	9.2	20.6	20.1	0.8	21.9	26.2	1.3	100.0
영남권	3.6	7.7	73.2	2.1	5.2	6.7	1.5	100.0
제주권	-	-	-	100.0	-	-	-	100.0
충청권	6.7	28.0	9.3	2.7	41.3	10.7	1.3	100.0
호남권	2.7	21.6	2.7	-	8.1	59.5	5.4	100.0
합계	7.4	18.2	32.3	1.4	18.5	20.7	1.5	100.0



<그림 3-39> 2004년 설 지역별 귀성(여행) 예정지역



<그림 3-40> 2004년 설 수도권대상 귀성(여행) 예정지역 비율

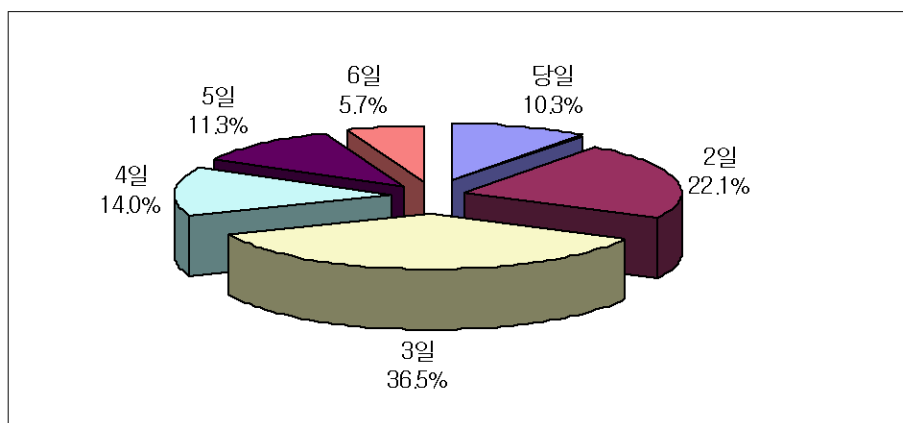
④ 귀성 예정기간

- 2004년 설연휴기간 동안 귀성예정기간은 3일(36.5%)이 가장 높게 나타났으며 2일(22.1), 4일(14.0%)순으로 귀성을 할 것으로 나타남

<표 3-64> 2004년 설연휴 귀성 예정기간

단위: %

구 분	당일	2일	3일	4일	5일	6일	합계
강원권	13.3	20.0	26.7	-	33.3	6.7	100.0
수도권	10.2	22.9	32.6	16.3	12.7	5.3	100.0
영남권	10.3	23.7	39.7	10.8	10.3	5.2	100.0
제주권	-	-	-	100.0	-	-	100.0
충청권	8.0	18.7	60.0	8.0	2.7	2.7	100.0
호남권	16.2	13.5	18.9	21.6	10.8	18.9	100.0
합계	10.3	22.1	36.5	14.0	11.3	5.7	100.0



<그림 3-41> 2004년 설 귀성(여행) 기간

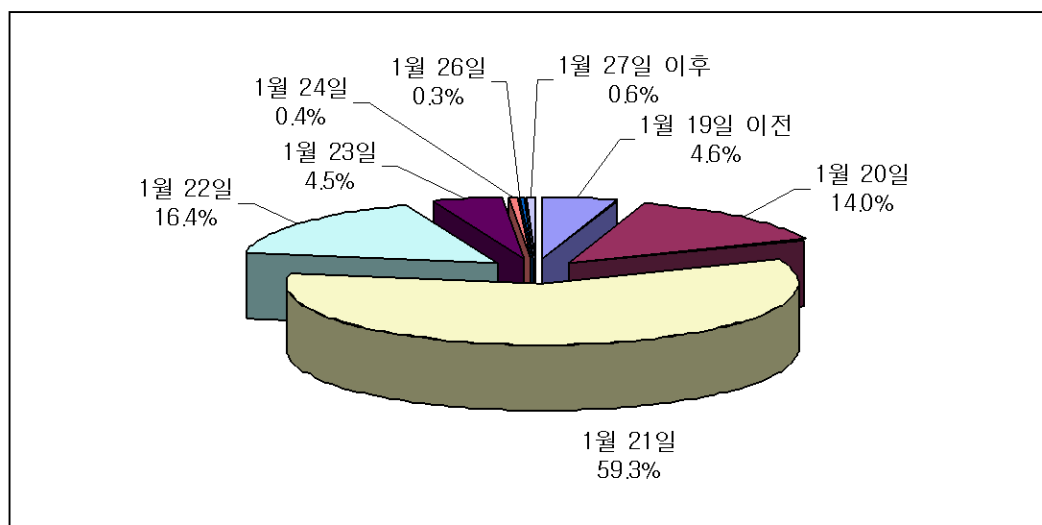
⑤ 귀성 출발 예정시기 및 시간대

- 2004년 설연휴 귀성(여행) 출발일은 설 전날인 1월 21일(수)에 출발할 예정이 59.3%로 가장 높게 나타났음
- 설연휴기간 중 귀성 및 여행자의 출발예정 시간대는 오전 8시~11시(32.3%)가 가장 높게 나타났으며, 다음으로 오전5~8시(19.3%)로 새벽 5시에서 오전 11시 사이에 출발할 예정이 가장 높을 것으로 나타남
- 1월 21일과 22일 오전 5시~오전 11시 출발예정인 차량이 전체의 41.9%로 나타났으며, 특히 1월 21일 오전 8시~오전 11시가 20.7%로 가장 혼잡할 것으로 예상됨

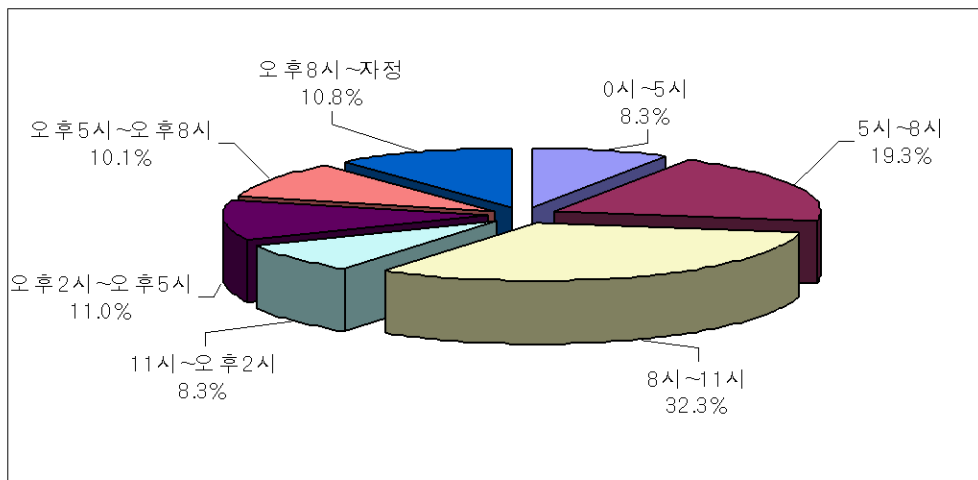
<표 3-65> 2004년 설연휴 귀성 출발 예정시간대

단위: %

구 분	1월19일 이전	1월20일	1월21일	1월22일	1월23일	1월24일	1월25일	1월26일	1월27일 이후	계
0시~5시	0.4	0.8	4.8	2.0	0.1	-	-	-	0.1	8.3
5시~8시	0.6	1.1	11.3	4.9	1.1	0.1	-	-	0.1	19.3
8시~11시	1.0	3.1	20.7	5.0	1.8	0.3	-	0.3	0.1	32.3
11시~14시	0.8	0.6	3.4	2.8	0.6	-	-	-	0.1	8.3
14시~17시	0.6	2.5	6.2	1.0	0.8	-	-	-	-	11.0
17시~20시	0.4	2.5	6.6	0.6	-	-	-	-	-	10.1
20시~24시	0.8	3.4	6.4	0.1	-	-	-	-	-	10.8
합 계	4.6	14.0	59.3	16.4	4.5	0.4	-	0.3	0.6	100.0



<그림 3-42> 2004년 설연휴 귀성 출발 예정일자



<그림 3-43> 2004년 설연휴 귀성 출발 예정시간

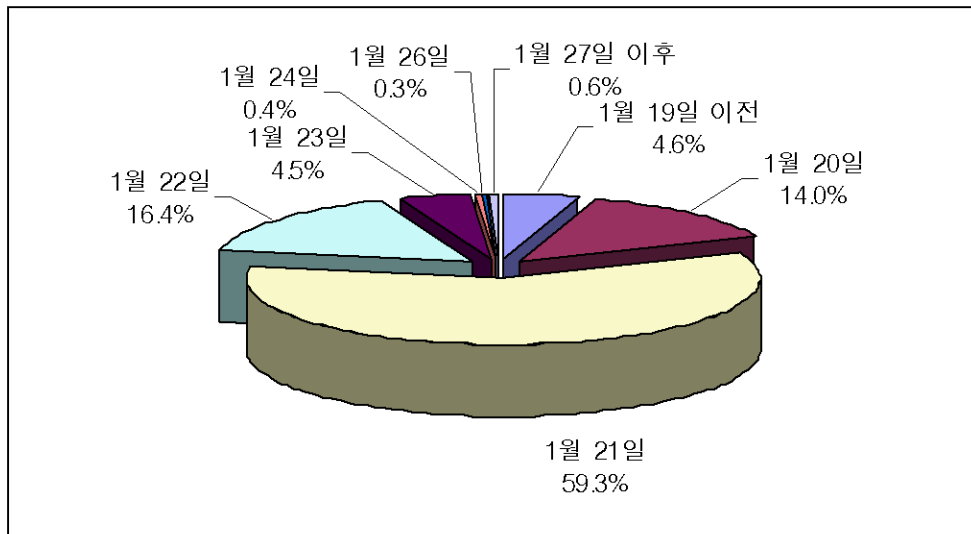
⑥ 귀경 출발 예정 시기 및 시간대

- 2004년 설연휴 귀경(여행) 출발일은 설 다음날인 1월 23일(금)이 42.9%로 가장 높게 나타나나 설 당일도 24.2%가 귀경 할 것으로 나타났음. 다만 연휴가 길고 일요일과 연결되어 귀정보다는 집중도가 떨어짐
- 설연휴 기간 중 귀경(여행) 출발예정시각은 오후 2시~5시(23.5%), 오전 8시~11시(19.7%) 순으로 나타났으며 오후에 출발하는 차량비율이 높을 것으로 보임

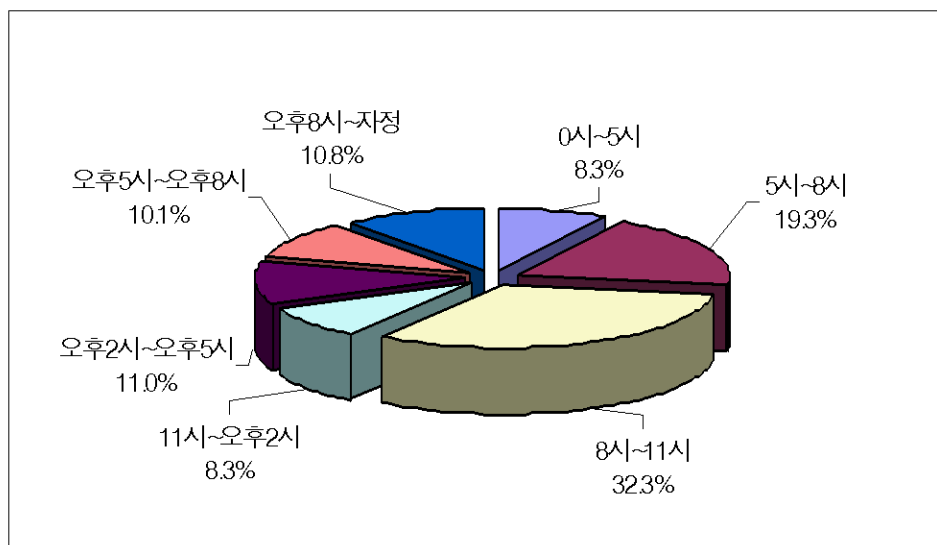
<표 3-66> 2004년 설연휴 귀경 출발예정 시간대

단위: %

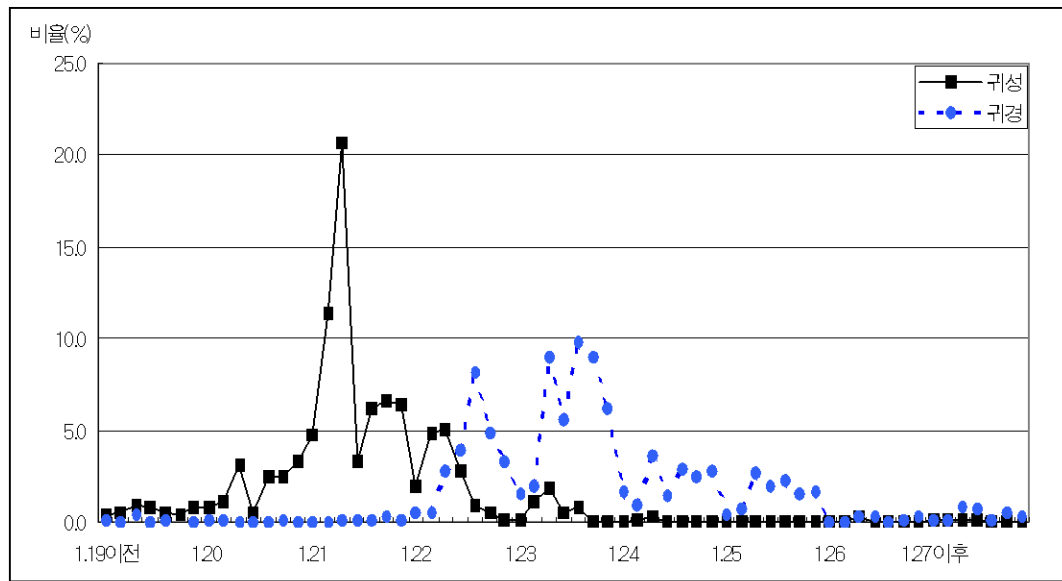
구 분	1월19일 이전	1월20일	1월21일	1월22일	1월23일	1월24일	1월25일	1월26일	1월27일 이후	계
0시~5시	0.1	0.1	-	0.6	1.5	1.7	0.4	-	0.1	4.6
5시~8시	-	0.1	-	0.6	2.0	1.0	0.7	-	0.1	4.5
8시~11시	0.4	-	0.1	2.8	9.0	3.6	2.7	0.3	0.8	19.7
11시~14시	-	-	0.1	3.9	5.6	1.4	2.0	0.3	0.7	14.0
14시~17시	0.1	-	0.1	8.1	9.8	2.9	2.2	-	0.1	23.5
17시~20시	-	0.1	0.3	4.9	9.0	2.5	1.5	0.1	0.6	19.0
20시~24시	-	-	0.1	3.4	6.2	2.8	1.7	0.3	0.3	14.7
합 계	0.7	0.4	0.8	24.2	42.9	15.9	11.2	1.0	2.8	100.0



<그림 3-44> 2004년 설연휴 귀경 출발 예정일자



<그림 3-45> 2004년 설연휴 귀경 출발 예정시간



<그림 3-46> 2004년 설연휴 귀성 및 귀경 출발예정일자 분포

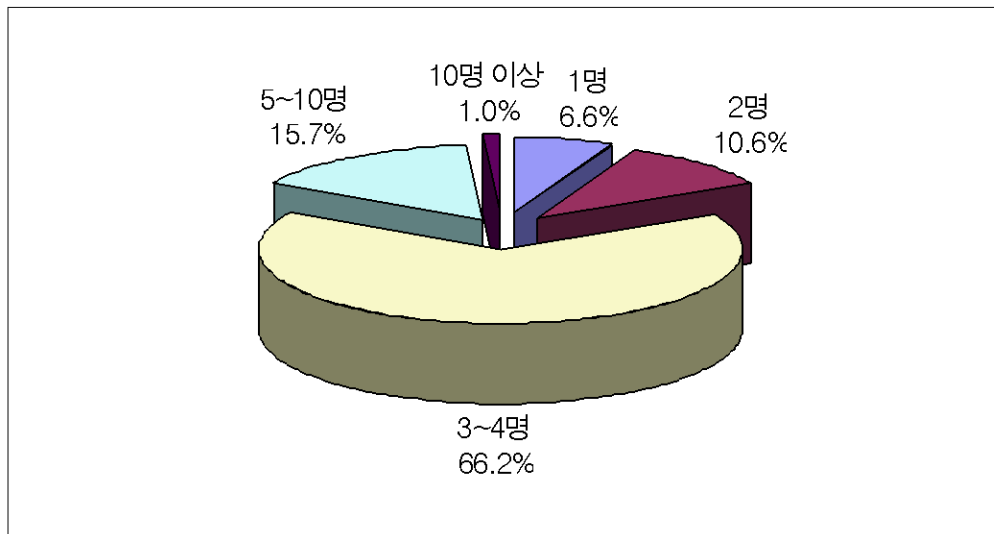
⑦ 동행인수

- 귀성시 동행인수는 3~4인이 66.2%로 가장 많고 5~10인이 15.7%로 조사되었음. 이로 미루어 가족단위의 귀성이 많은 것으로 판단됨

<표 3-67> 2004년 설연휴 귀성(여행) 예정 동반자수

단위: %

구 분	1명	2명	3~4명	5~10명	10명 이상	합계
강원권	13.3	20.0	46.7	20.0	-	100.0
수도권	6.9	9.9	68.2	14.2	0.8	100.0
영남권	4.1	8.8	68.6	16.5	2.1	100.0
제주권	-	-	-	100.0	-	100.0
충청권	5.3	9.3	61.3	24.0	-	100.0
호남권	16.2	27.0	51.4	5.4	-	100.0
합 계	6.6	10.6	66.2	15.7	1.0	100.0



<그림 3-47> 2004년 설연휴 귀성 및 여행 동반자수

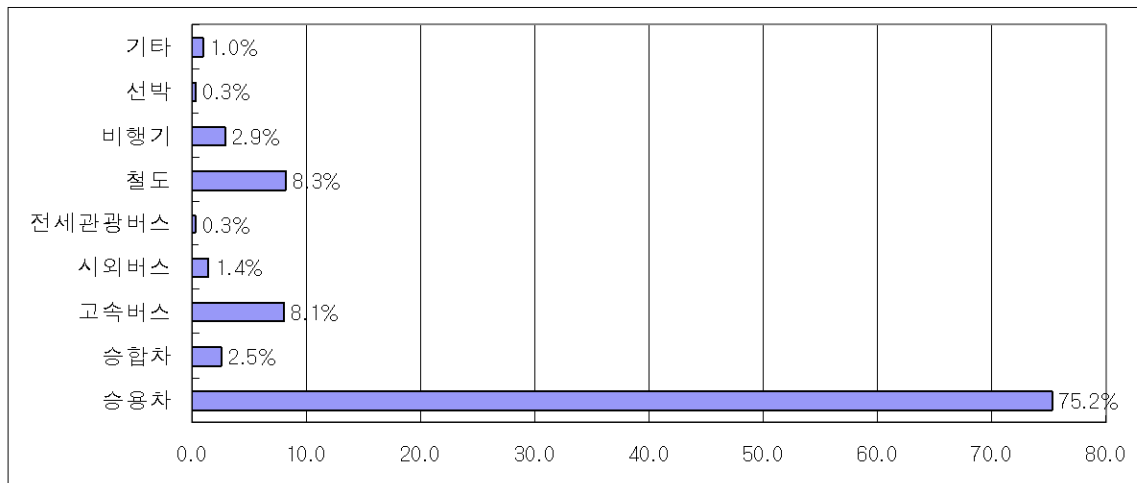
⑧ 귀성(여행)시 이용교통수단

- 귀성(여행)시 이용교통수단으로는 기차가 8.3%, 고속버스가 8.1%, 비행기 2.9% 등으로 나타났으며 자가용(승용차 및 승합차)이 77.7%로 가장 높게 나타났음

<표 3-68> 2004년 설연휴 귀성(여행)시 주이용교통수단

단위: %

구 분	승용차	승합차	고속 버스	시외 버스	전세·관광 버스	기차	비행기	선박	기타	합계
강원권	93.3	-	-	-	-	6.7	-	-	-	100.0
수도권	72.0	3.3	9.2	2.0	-	8.9	3.1	-	1.5	100.0
영남권	82.5	1.5	4.6	1.0	0.5	6.2	2.6	1.0	-	100.0
제주권	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0
충청권	80.0	2.7	6.7	-	-	6.7	4.0	-	-	100.0
호남권	54.1	-	21.6	-	2.7	16.2	2.7	-	2.7	100.0
합계	75.2	2.5	8.1	1.4	0.3	8.3	2.9	0.3	1.0	100.0



<그림 3-48> 2004년 설연휴 귀성시 주이용교통수단

⑨ 도로이용현황

- 국도/지방도를 포함한 전체노선에 대해 귀성(여행)시 주이용노선을 조사한 결과, 고속도로가 전체의 71.0%를 차지하고 국도/지방도만 이용한다는 대답이 29.0%를 차지하였으며, 경부고속도로 22.5%, 중부고속도로 10.0%의 순으로 나타남
- 수도권 거주자의 경우, 국도/지방도만 이용한다는 대답이 45.1%로 다른 지역에 비해 높아 동일 수도권이나 충청권 등 상대적으로 근거리 귀성(여행)시 고속도로의 혼잡을 피해 국도나 지방도를 이용할 것으로 예상됨
- 고속도로 이용자 중에는 경부고속도로의 이용자가 31.6%로 가장 많았으며, 중부고속도로 14.0%, 호남고속도로 12.7%, 서해안고속도로가 12.5%로 다른 고속도로에 비해 수요가 많을 것으로 나타남. 상기 고속도로의 이용율이 높은 것은 영남권과 호남권의 귀성객 비율이 높은 것과 일치한다고 할 수 있음

<표 3-69> 2004년 설연휴 귀성(여행)시 주이용노선

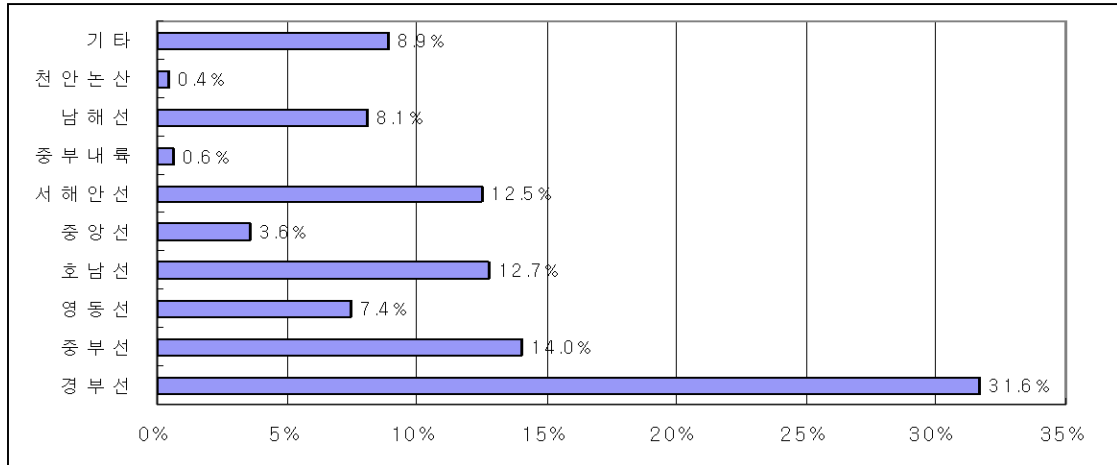
단위: %

구 분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해안선	중부내륙	남해선	천안논산	기타고속도로	국도/지방도만이용	합계
강원권	5.8	5.8	44.2	-	3.8	-	-	-	1.9	1.9	36.5	100.0
수도권	18.6	14.2	4.4	3.5	0.9	2.7	-	-	-	10.6	45.1	100.0
영남권	35.7	5.5	1.7	2.1	5.9	0.4	-	11.8	0.4	9.7	26.9	100.0
제주권	23.3	-	-	-	-	-	-	50.0	-	-	-	100.0
충청권	23.3	24.1	0.8	2.2	-	19.6	1.5	-	-	3.8	24.8	100.0
호남권	7.2	1.6	1.6	38.4	-	23.2	0.8	7.2	-	0.8	19.2	100.0
합 계	22.5	10.0	5.3	9.0	2.6	8.9	0.5	5.7	0.3	0.3	29.0	100.0

<표 3-70> 2004년 설연휴 고속도로 이용자 대상 지역별 고속도로 예정이용노선

단위: %

구분	경부선	중부선	영동선	호남선	중앙선	서해안선	중부내륙	남해선	천안-논산 고속도로	기타 고속도로	합계
합계	31.6	14.0	7.4	12.7	3.6	12.5	0.6	8.1	0.4	8.9	100.0



<그림 3-49> 2004년 설연휴 고속도로 예정이용노선(고속도로 이용자 대상)

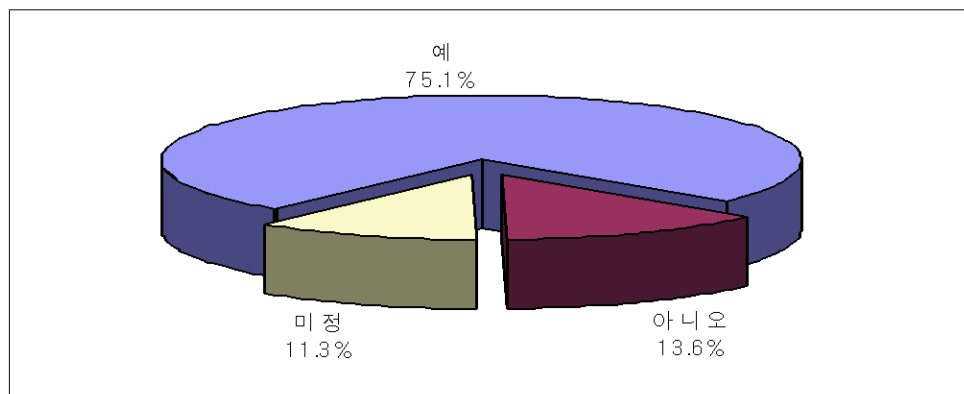
⑩ 1월 24일(토요일) 휴무여부

- 주5일 근무제의 확산과 더불어 토요일에 휴무를 한다는 비율이 75.1%를 차지함

<표 3-71> 2004년 1월 24일(토) 휴무여부

단위: %

구분	예	아니오	미정	합계
합계	75.1	13.6	11.3	100



<그림 3-50> 2004년 1월 24일(토) 휴무여부

⑪ 경부고속철도

- 수도권거주자 중 경부고속철도 개통시 설연휴에 이용할 의향이 있다(50.9%)와 없다(49.1%)는 거의 동일하게 조사되었음
- 2004년 4월 개통시 귀성목적지가 직접적인 경부고속철도 영향권에 있는 영남권이 59.6%로 가장 높게 나타났으며, 충청권이 35.4%로 낮은 결과가 나온 이유는 수도권에서 근거리이기 때문에 고속전철이 상대적으로 불편하여 수단변화의 탄력성이 낮은 것으로 판단됨

<표 3-72> 경부고속철도 이용의향(수도권대상자)

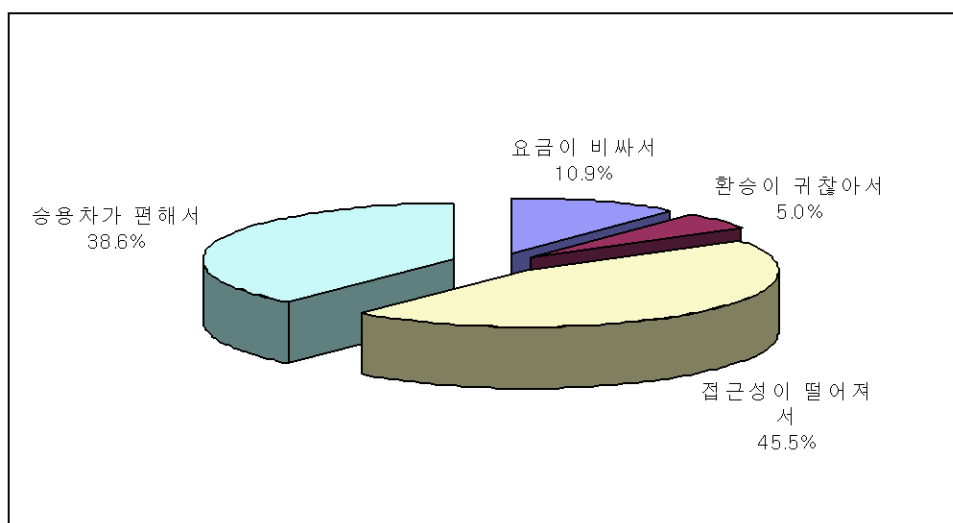
단위: %

구분	예	아니오	합계
합계	50.9	49.1	100

<표 3-73> 경부고속철도 이용하지 않는 이유(수도권대상자)

단위: %

구분	요금이 비싸서	환승이 귀찮아서	목적지까지 접근성이 떨어져서	승용차가 편해서	합계
합계	10.9	5.0	45.5	38.6	100

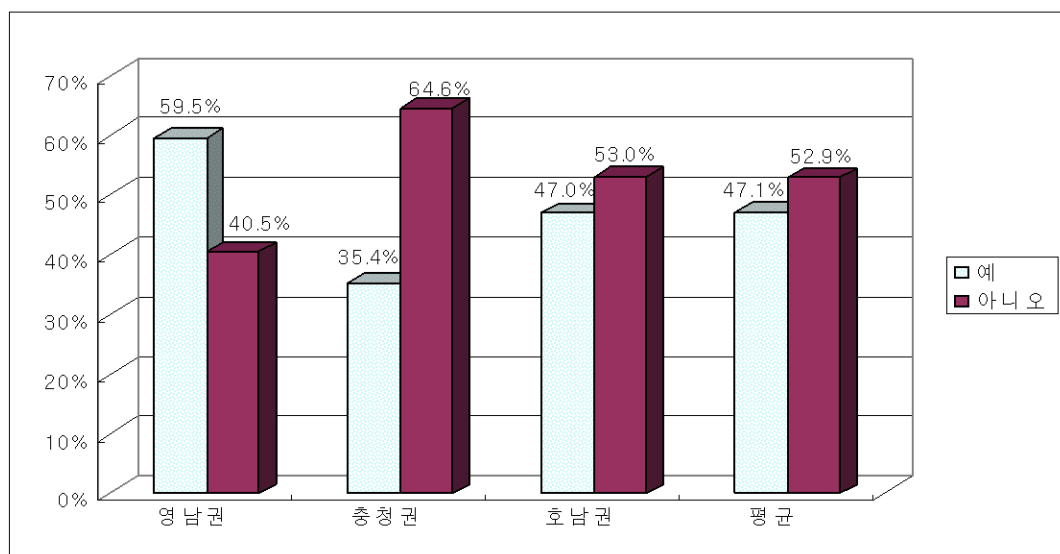


<그림 3-51> 경부고속철도 이용하지 않는 이유

<표 3-74> 귀성권역별 고속철도 이용의향

단위: %

구분	예	아니오	합계
영남권	59.5	40.5	100.0
충청권	35.4	64.6	100.0
호남권	47.0	53.0	100.0
평균	47.1	52.9	100.0



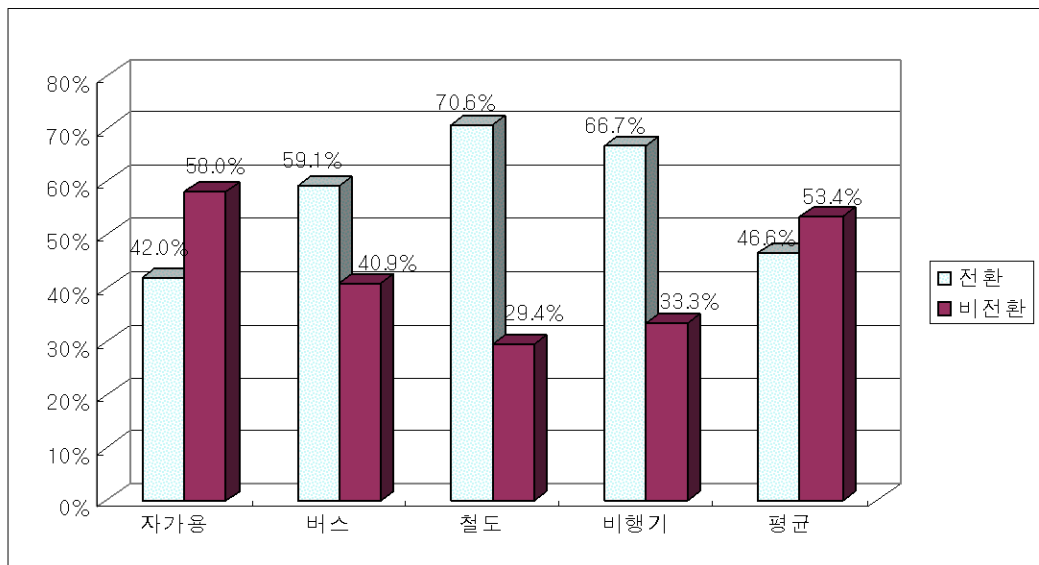
<그림 3-52> 귀성권역별 고속철도 이용의향

- 수도권거주자의 경부고속철도 이용의사에 대한 조사에서 승용차이용자가 42.0%로 가장 낮게 나타나 승용차를 이용하는 편리성이 고속철도의 통행시간 단축보다 편익이 크다고 판단하는 것으로 나타남
- 반면 철도이용자 중 70.6%가 조금 더 높은 비용을 지불하고도 고속철도를 이용하겠다고 응답해, 고속철도가 기존 철도와 같은 철도역사를 이용하고 통행시간이 짧은 것 등, 이용 편익에 대한 탄력성이 통행비용의 탄력성보다 큰 것으로 판단됨
- 이와 같은 결과를 볼 때, 특히 설과 같은 특별한 상황에서는 교통수단을 선택함에 있어 통행비용보다는 통행시간 단축 및 이용의 편리성 등의 요인이 더 크게 작용하는 것을 알 수 있음

<표 3-75> 교통수단별 고속철도 수단전환율

단위: %

거주지	귀성지역	주교통수단	전환	비전환	합계
수도권	영남권 충청권 호남권	승용차, 승합차	42.0	58.0	100.0
		고속, 시외, 관광버스	59.1	40.9	100.0
		철도	70.6	29.4	100.0
		비행기	66.7	33.3	100.0
		평균	46.6	53.4	100.0



<그림 3-53> 교통수단별 고속철도 수단전환율

제3절 특별수송기간 수송수요 추정

1. 특별수송기간 통행수요 산정방법

- 추석, 하계휴가, 설 연휴기간은 평시 때 보다 교통량이 집중되는 특성이 있음. 따라서 평시 통행수요 분석을 적용하기에는 무리가 있음
- 일반적으로 지역간, 권역별 교통계획을 위한 통행수요예측은 4단계 수요예측법에 따라 진행되는 것이 원칙이나 하계·추석·설 연휴기간 중 교통수요예측 등과 같은 특정기간에 집중되는 교통량을 분석하기 위한 수요는 오히려 수단별 과거 추세연장이나 특정목적별 개별통행행태 조사분석방법이 더 유용할 수도 있음
- 하계휴가기간의 통행수요의 특징은 통행목적에 따라 휴가로 인한 통행수요와 비휴가인접지역업무 등 일상 통행수요로 나누어 질 수 있으며 휴가통행은 1일 교통이 아니라 2-3일이 소요되는 장거리(또는 기간)를 의미하므로 지역내 업무통행이나 도시내 통근통학과 같은 1일 통행 수요예측방법과는 달리 접근해야 함
- 또한, 추석·설 연휴기간의 통행수요는 크게 명절 고유의 목적인 귀성 통행수요와 연휴를 이용한 비귀성인구로 구분할 수 있음. 소득수준의 향상과 명절에 대한 인식변화 등으로 명절기간의 통행목적이 변화하고 있음. 따라서 본 연구에서는 귀성과 여행을 구분하여 조사하였음
- 특별수송기간의 수송수요산정을 위해 수요 예측치의 예측력을 고려하여 과거 특별수송기간 통행 추세를 반영하여 2003년 특별수송기간 수요를 예측하고 기간대 기간 비교를 위해 과거 수송실적을 보정하여 산정하는 방법을 이용하였음
- 원칙적으로 추세연장방법은 설문조사 등 현장조사 없이 통계치만으로 비교적 간단하게 산정할 수 있는 방식으로, 기존의 회귀모형식으로는 다소 설명력이 떨어지는 부분을 보완하기 위한 방식으로 총량적 지표로서 총통행량의 개략 파악 등을 위한 자료 산정하는 방식으로서는 무리가 없다고 보아지나, 반드시 최근의 과거년도 수송실적 등 증가율 자료가 집계되어야 보다 정확히 산출될 수 있음. 따라서 전년도 수송실적 자료를 항상 조사, 집계하는 등 자료를 기 확보하여야 단기간 추계가 가능함
- 추세연장방법의 문제점은 과거의 증감율이 올해도 계속된다는 보장이 없다는 것임. 경제 변화나 선호의 변화에 따라 변화된 행태를 보일 수 있음. 따라서 설문조사에 의해 휴가기간 통행행태를 파악하여 추세연장을 보완할 필요가 있음

- 여기서는 추세연장방법을 주 예측수단으로 하고 설문에 의한 선호의 변화를 반영하고, 기간보정치를 적용하여 하계·추석·설 연휴기간의 통행수요를 산정 함
- 각 수단별 평시1일 수요와 특별수송기간 1일 수요, 총수요를 전년도 동기대비, 평시대비 비교하여 분석하였으며, 또한 평시 및 전년도 동기대비 각 수단 부담율 변화도 분석하였음

2. 통행수요 예측

가. 하계휴가기간 통행수요 예측

1) 과거 하계수송실적

- 2002년도 하계 총 수송수요: 약 111,435천명(7. 19 ~ 8. 11: 24일간), 1일 평균 4,639천명: 평시대비 20% 증가
- 버스, 철도, 항공, 해운 등 대중교통수단으로 39,497천명 수송(35.4% 부담)

<표 3-76> 2002년 하계휴가기간 수송실적

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2002년)	7.19~8.11 (24일)			평시대비(%)
			전기간1일 평균(24일)	24일간 총수송량	부담율 (%)	
도로	승용차	2,163	2,997	71,938	64.6	139
	버스	고속버스	115	139	3.4	120
		시외·전세버스	1,238	1,009	24.2	82
		버스계	1,353	1,148	27.6	85
	도로계	3,516	4,145	99,586	89.4	118
철도 ¹⁾		342	369	8,863	8.0	108
항공		59	65	1,565	1.4	110
해운		26	59	1,421	1.3	228
계		3,943	4,639	111,435	100.0	118

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

2) 하계 휴가기간 총통행수요 산정결과

- 추세연장방법에 의한 예측시 경제성장률, 자동차대수, 수송실적 등을 종합적으로 고려하고 설문을 반영하여 최종적으로 적용된 2002년 대비 2003년의 증가율은 자가용 4.9%, 고속버스 -1.4%, 시외·전세버스 -0.5%, 철도 -2.9%, 항공 2.1%, 해운 16.2%임. 그 결과 1일 평균 4,779천명으로 평시대비 19% 증가할 것으로 예상되며, 전년도 동기 대비 약 3.0% 증가된 수치이고, 25일 하계휴가기간(7.17 ~ 8.10) 총 통행수요는 119,443천명 수준으로 예상됨
- 철도, 항공 버스 등 대중교통수단으로 40,836천명 수송(34.2% 분담) 예상
- 해운은 평시대비 200% 이상 수송할 것으로 예상되나 날씨의 영향을 많이 받을 것으로 보이며, 시외·전세버스의 경우 휴가객의 증가보다는 방학 등의 영향으로 줄어드는 승객이 더 많을 것으로 보임
- 휴가객의 대부분은 공로를 이용할 것으로 보이며 특히, 승용차의 경우 평시대비 138%로 고속도로의 혼잡이 예상됨
- 전체적인 하계휴가인구는 예년수준을 약간 상회할 것으로 예측되나 자가용 대수의 증가에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.6%에 비해 소폭 증가한 65.8%가 될 것으로 예측됨

<표 3-77> 2003년 하계휴가기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2003년)	7.17~8.10 (25일)			평시대비(%)	2002년 대비 증가율(%)
			전기간1일 평균(25일)	25일간 총수송량	분담율 (%)		
도로	승용차	2,286	3,144	78,607	65.8	138	4.9
	고속버스	114	137	3,400	2.9	120	-1.4
	시외·전세 버스	1,224	1,004	25,099	21.0	82	-0.5
	버스계	1,338	1,141	28,499	23.9	85	-0.6
	도로계	3,625	4,285	107,106	89.7	118	3.4
철도 ¹⁾		301	358	8,952	7.5	119	-2.9
항공		58	67	1,664	1.4	115	2.1
해운		27	69	1,721	1.4	256	16.2
계		4,010	4,779	119,443	100.0	119	3.0

자료: 교통개발연구원 추계자료

1. 철도, 고속버스, 항공 및 해운의 수송량은 소관(감독)기관의 수송력 증강 계획을 감안한 예상 수송량

2. 시외·전세버스와 자가용은 교통개발연구원의 추정치

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

3) 2003년도 하계휴가기간 통행수요

- 총 수송수요: 약 119,443천명(7. 17 ~ 8. 10: 25일간), 1일 평균 4,779천명: 평시대비 119%, 작년동기(1일 평균 4,639천명) 대비 3.0% 증가
- 철도, 항공, 버스 등 대중교통수단으로 40,836천명 수송(34.19% 분담)
- 전체적인 하계휴가인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측되며, 자가용 수송인원의 증가(작년대비 4.9%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.6%에 비해 소폭 증가한 65.8%가 될 것으로 예측됨
- 주5일 근무제의 확대, 고부가가치 산업화에 따른 여가시간의 증가, 생활방식의 다양화, 휴가지의 다양화 등에 따라 휴가인구가 증가하고, 특히 하계 휴가철 자가용 이용객이 증가한 것이 주요한 수요증가요인으로 보임

나. 추석연휴기간 통행수요 예측

1) 과거 추석연휴 수송실적

- 2002년도 추석연휴 총 수송수요: 약 30,810천명(9. 19 ~ 9. 23: 5일간), 1일 평균 6,162천명, 평시대비 56% 증가
- 버스, 철도, 항공, 해운 등 대중교통수단으로 11,075천명 수송(35.95% 분담)

<표 3-78> 2002년 추석연휴기간 수송실적(5일기준)

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2002년)	9.19~9.23 (5일기준)			평시대비(%)
			전기간1일 평균(5일)	5일간 총수송량	분담율 (%)	
도로	승용차	1,983	3,947	19,735	64.1	199
	고속버스	118	195	975	3.2	165
	시외·전세버스	1,456	1,475	7,375	23.9	101
	버스계	1,574	1,670	8,350	27.1	106
	도로계	3,557	5,617	28,085	91.2	158
철도 ¹⁾		303	400	2,000	6.5	132
항공		62	84	420	1.4	135
해운		25	61	305	1.0	244
계		3,947	6,162	30,810	100.0	156

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

2) 2003년 추석연휴기간 통행수요 산정

- 2002년도 추석연휴기간(5일) 동안의 수송수요와 2003년 추석연휴기간(7일) 동안의 예측수요를 연휴기간 1일 평균수요나 총수요를 이용하여 단순 비교하는 것은 추석기간의 통행특성 등을 고려할 때 상당한 편차가 있다고 판단됨
- 따라서 추세연장방식과 기간 보정을 통해 5일기준 2002년 수송수요를 7일기준 2002년 수송수요로 산정하여 비교분석 하였음

<표 3-79> 2002년 추석연휴기간 수송실적(7일기준)

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2002년)	7일기준			평시대비(%)
			전기간1일 평균(7일)	7일간 총수송량	분담율 (%)	
도로	승용차	1,983	3,367	23,569	61.1	170
	버스	고속버스	118	175	3.2	148
		시외·전세 버스	1,456	10,192	26.4	100
		버스계	1,574	11,417	29.6	104
	도로계	3,557	4,998	34,986	90.8	141
철도 ¹⁾		303	383	2,682	7.0	126
항공		62	79	553	1.4	127
해운		25	46	322	0.8	184
계		3,947	5,506	38,543	100.0	140

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

- 추세연장방법에 의한 예측시 경제성장률, 자동차대수, 수송실적 등을 종합적으로 고려하고 설문을 반영하여 최종적으로 적용된 2002년 대비 2003년의 증가율은 자가용 7.8%, 고속버스 -1.7%, 시외·전세버스 -8.4%, 철도 -2.9%, 항공 -5.1%, 해운 0.9%임. 그 결과 1일 평균 5,628천명으로 평시대비 40% 증가할 것으로 예상되며, 전년도 동기 대비 약 2.2% 증가된 수치이고, 7일 추석연휴기간(9.09 ~ 9.15) 총 통행수요는 39,399천명 수준으로 예상됨

- 철도, 항공 버스 등 대중교통수단으로 13,996천명 수송(35.5% 분담) 예상
- 해운은 평시대비 166%, 항공 129% 수송할 것으로 예상되나 특히 해운은 올해의 경우 추석이 다른 해보다 이르므로 날씨의 영향을 가장 많이 받을 것으로 보이며, 시외·전세버스의 경우 자가용 이용자의 증가로 이용 승객이 줄 것으로 예상됨
- 귀성객의 대부분은 공로를 이용할 것으로 보이며, 특히, 승용차의 경우 평시대비 159%로 고속도로의 혼잡이 예상됨
- 전체적인 2003년 추석귀성인구는 예년수준을 상회할 것으로 예측되나 자가용 대수의 증가에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.1%(5일기준)에 비해 소폭 증가한 64.5%가 될 것으로 예측됨

<표 3-80> 2003년 추석연휴기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행

단위: 천통행

구분 교통수단			평시1일수송량 (2003년)	9.09~9.15 (7일)			평시대비(%)	2002년 대비 증가율(%)
				전기간1일 평균(7일)	7일간 총수송량	분담율 (%)		
도로	승용차		2,286	3,629	25,403	64.5	159	7.8
	버 스	고속버스	112	172	1,204	3.1	154	-1.7
		시외·전세 버스	1,224	1,334	9,338	23.7	109	-8.4
		버스계	1,336	1,506	10,542	26.8	113	-7.7
	도로계		3,622	5,135	35,945	91.2	142	2.7
철도 ¹⁾			315	372	2,604	6.6	118	-2.9
항공			58	75	525	1.3	129	-5.1
해운			28	46	325	0.8	166	0.9
계			4,023	5,628	39,399	100.0	140	2.2

자료: 교통개발연구원 추계자료

1. 철도, 고속버스, 항공 및 해운의 수송량은 소관(감독)기관의 수송력 증강 계획을 감안한 예상 수송량
2. 시외·전세버스와 자가용은 교통개발연구원의 추정치

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

3) 2003년도 추석연휴기간 통행수요

- 총 수송수요: 약 39,399천명(09.09 ~ 09.15: 7일간), 1일 평균 5,628천명: 평시대비 140%, 작년동기(7일기준) 대비 2.2% 증가
- 철도, 항공, 버스 등 대중교통수단으로 13,996천명 수송(35.5% 분담)
- 전체적인 추석귀성인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측되며, 자가용 수송인원의 증가(작년대비 7.8%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.1%에 비해 소폭 증가한 64.5%가 될 것으로 예측됨
- 추석연휴와 더불어 주5일 근무제에 따른 휴일 증가, 고부가가치 산업화에 따른 휴가기간의 증가 등에 따라 귀성인구가 증가하였으나, 귀성과 더불어 특히 자가용 이용객이 증가한 것이 주요한 수요증가 요인으로 보임

다. 설연휴기간 통행수요예측

1) 과거 설연휴 수송실적

- 2003년도 설연휴 총 수송수요: 약 30,969천명(1.30 ~ 2.3: 5일간), 1일 평균 6,193천명, 평시대비 57% 증가
- 버스, 철도, 항공, 해운 등 대중교통수단으로 11,044천명 수송(35.7% 분담)

<표 3-81> 2003년 설연휴기간 수송실적(5일기준)

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2002년)	1.30~2.3 (5일기준)			평시대비(%)
			전기간1일 평균(5일)	5일간 총수송량	분담율 (%)	
도로	승용차	1,983	3,985	19,925	64.3	201
	고속버스	118	186	932	3.0	158
	시외·전세버스	1,456	1,485	7,424	24.0	102
	버스계	1,574	1,671	8,356	27.0	106
	도로계	3,557	5,656	28,281	91.3	159
철도 ¹⁾		303	422	2,113	6.8	139
항공		62	72	360	1.2	116
해운		25	43	215	0.7	172
계		3,947	6,193	30,969	100.0	157

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

2) 2004년 설연휴기간 통행수요 산정

- 2003년도 설연휴기간(5일) 동안의 수송수요와 2004년 설연휴기간(7일) 동안의 예측수요를 연휴기간 1일 평균수요나 총수요를 이용하여 단순 비교하는 것은 설기간의 통행 특성 등을 고려할 때 상당한 편차가 있다고 판단됨
- 따라서 추세연장방식과 기간 보정을 통해 5일기준 2003년 수송수요를 7일기준 2003년 수송수요로 산정하여 비교분석 하였음

<표 3-82> 2003년 설연휴기간 수송실적(7일기준)

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2002년)	7일기준			평시대비(%)
			전기간1일 평균(7일)	7일간 총수송량	분담율 (%)	
도로	승용차	1,983	3,291	22,037	60.6	166
	고속버스	118	180	1,260	3.3	153
	시외·전세 버스	1,456	1,465	10,255	27.0	101
	버스계	1,574	1,645	11,515	30.3	105
	도로계	3,567	4,936	34,552	90.8	139
철도 ¹⁾		303	391	2,737	7.2	129
항공		62	71	497	1.3	115
해운		25	37	259	0.7	148
계		3,947	5,435	38,045	100.0	138

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

- 추세연장방법에 의한 예측시 경제성장률, 자동차대수, 수송실적 등을 종합적으로 고려하고 설문을 반영하여 최종적으로 적용된 2003년 대비 2004년의 증가율은 자가용 6.4%, 고속버스 0.6%, 시외·전세버스 -4.2%, 철도 -0.8%, 항공 1.4%, 해운 2.7%임. 그 결과 1일 평균 5,583천명으로 평시대비 37% 증가할 것으로 예상되며, 전년도 동기 대비 약 2.7% 증가된 수치이고, 설연휴기간(7일: 1.20 ~ 1.26)동안 총 통행수요는 39,077천명 수준으로 예상됨
- 철도, 항공 버스 등 대중교통수단으로 14,570천명 수송(37.3%분담) 예상
- 해운은 평시대비 127%, 항공 120% 수송할 것으로 예상되나 항공과 해운은 다른 수단에 비해 날씨의 영향을 많이 받을 것으로 보이며, 시외·전세버스의 경우 자가용 이용자의 증가로 이용 승객이 줄 것으로 예상됨
- 귀성객의 대부분은 공로를 이용할 것으로 보이며, 특히, 승용차의 경우 평시대비 159%로 고속도로의 혼잡이 예상됨

- 전체적인 2004년 설귀성(여행포함)인구는 예년수준을 상회할 것으로 예측되나 자가용 대수의 증가에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 60.6%(7일기준)에 비해 소폭 증가한 62.7%가 될 것으로 예측됨

<표 3-83> 2004년 설연휴기간 전국 1일 및 총 예상 이동통행

단위: 천통행

구분 교통수단		평시1일수송량 (2003년)	1.20~1.26 (7일)			평시대비(%)	2003년 대비 증가율(%)
			전기간1일 평균(7일)	7일간 총수송량	분담율 (%)		
도 로	승용차	2,201	3,501	24,507	62.7	159	6.4
	고속버스	111	181	1,264	3.2	163	0.6
	시외·전세 버스	1,374	1,403	9,821	25.1	102	-4.2
	버스계	1,485	1,584	11,085	28.4	107	-3.7
	도로계	3,686	5,085	35,592	91.1	138	3.0
철도 ¹⁾		292	388	2,713	6.9	133	-0.8
항공		60	72	504	1.3	120	1.4
해운		30	38	268	0.7	127	2.7
계		4,068	5,583	39,077	100.0	137	2.7

자료: 교통개발연구원 추계자료

1. 철도, 고속버스, 항공 및 해운의 수송량은 소관(감독)기관의 수송력 증강 계획을 감안한 예상 수송량
2. 시외·전세버스와 자가용은 교통개발연구원의 추정치

주: 1) 전산발매 및 수작업발매를 포함한 총 수송인원임

3) 2004년도 설연휴기간 통행수요

- 총 수송수요: 약 39,077천명(1월 20 ~ 1월 26일: 7일간), 1일 평균 5,583천명, 평시대비 137%, 작년동기(7일기준) 대비 2.7% 증가
- 철도, 항공, 버스 등 대중교통수단으로 14,570천명 수송(37.3% 분담)
- 전체적인 설귀성 인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측되며, 자가용 수송인원의 증가(작년대비 6.4%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 60.6%에 비해 소폭 증가한 62.7%가 될 것으로 예측됨
- 주5일 근무제의 확대, 고부가가치 산업화에 따른 휴가기간의 증가 등에 따라 귀성인구와 더불어 여행인구가 증가하였으나, 귀성·여행과 더불어 특히 긴 설 연휴기간이 주요한 수요증가 요인으로 보임

제4절 특별수송기간 중 고속철도 수요 및 용량예비 분석

1. 고속철도 수단전환율

- 2004년 4월 개통으로 고속철도가 통과하는 지역의 수송수요를 고속철도가 일정부분 담당하는 역할을 할 것으로 기대되고 있음. 이에 따라 고속철도 개통시 특별수송기간에 기존에 이용하던 수단에서 고속철도로 수단전환율이 어떻게 변화하는지에 대한 예측 필요성이 있음
- 이는 그 자체로 연구과제로서 필요하나 여기서는 예비 분석을 시도하고자 함
- 2004년 설특별수송기간 설문조사시 수도권 거주지 대상자를 기준으로 고속철도 관련 조사자료를 기초로 현재 총인구는 고려하여 각 수단별 수단전환율을 산출하였음
- 설, 추석과 같은 특별수송기간내 전체 귀성인구 중 고속철도의 이용에 있어 가장 영향이 크고 직접적인 관계에 있는 수도권 거주자 중 귀성목적지가 충청권, 전라권, 영남권인 귀성자의 비율은 설 연휴 통행특성설문조사에 의하면 7.4%임
- 설연휴 특별수송기간동안 통행특성에 관한 설문조사를 수행한 결과 이용예정수단은 승용(승합)차 77.7%, 버스9.8%, 철도 8.3% 순으로 나타났음
- 귀성자 비율과 수단이용에 관한 비율을 총인구에 적용하여 수도권 거주자중 목적지가 충청권, 전라권, 영남권인 귀성자를 산출하면 3,610,813명임

<표 3-84> 수도권 거주자¹⁾의 이용예정수단비율과 수송수요

수단	비율(%)	수송수요(명)
승용(승합)차	77.7	2,805,602
버스	9.8	353,860
철도	8.3	299,697
항공	2.9	104,714
해운	0.3	10,832
기타	1.0	36,108
계	100.0	3,610,813

1) 목적지가 충청권, 전라권, 영남권 귀성자 대상

- 각 시도별 거주자 중 수도권 거주자를 대상으로 귀성목적지가 고속철도의 영향권 내에 있는 충청권, 호남권, 영남권인 자료를 이용하여 분석에 이용함
- <표 3-85>의 비율은 수도권거주자 중 목적지가 충청권, 호남권, 영남권인 귀성자에 대하여 승용(승합)차, 버스, 철도, 항공이용자로 구분하여 이를 대상으로 고속철도 개통 시 수단전환의향에 관하여 조사된 비율임
- 수단별 전환 비율에 <표 3-85>의 승용(승합)차, 버스, 철도, 항공수요를 고려하여 각 수단별로 전환수요와 비전환 수요를 산출한 결과는 <표 3-86>와 같음

<표 3-85> 고속철도이용 전환비율에 따른 수단별 수요

총수송수요	비율(%)		빈도(명)		
	전환	비전환	전환	비전환	계
승용(승합)차	42.0	58.0	1,177,660	1,627,942	2,805,602
버스	59.1	40.9	209,099	144,761	353,860
철도	70.6	29.4	211,551	88,146	299,697
항공	66.7	33.3	69,809	34,905	104,714
계	-	-	1,668,119	1,895,753	3,563,872

- 승용(승합)차, 버스, 철도, 항공수요 중 고속철도로 전환의사가 있는 응답자를 대상으로 실제 수단전환으로의 변화를 파악하기 위해 극간을 설정하여 실제전환수요와 귀성 날짜에 따라 수요의 변화를 분석하였음. 단, 대중교통(버스, 철도, 항공)수요는 희망수요가 실제 수요로 이어질 확률이 높기 때문에 100% 전환수요로 가정하였음
- 또한, 승용차 이용자의 실제 전환율을 정확히 알 수 없으므로 전환의사가 있는 수요를 100%, 90%, 70%, 50%, 30%로 구분하여 극간 전환율에 따라 분석하였음
- 분석결과 승용(승합)차와 버스, 철도, 항공수단 이용자의 전환의향이 있는 비율을 모두 100% 적용하였을 때, 귀성날짜 2일, 3일, 4일 경우 83만명/일, 56만명/일, 42만명/일 으로 산정됨
- 일반적으로 귀성날짜가 3일이 가장 많고, 승용차 이용자중 고속철도로 수단전환 하겠다는 비율이 70% 정도일 때 1일 고속철도 이용수요는 44만명으로 나타남

<표 3-86> 고속철도 이용 희망수요의 전환비율에 따른 수요

희망수요(명)				1일 수요(명)			
				귀성날짜			
① 버스, 철도, 항공	100% 전환	490,459	합 계 (①+②)	2일	3일	4일	5일
② 승용차	100% 전환	1,177,660	1,668,119	834,060	556,040	417,030	333,624
	90% 전환	1,059,894	1,550,353	775,177	516,784	387,588	310,071
	70% 전환	824,362	1,314,821	657,411	438,274	328,705	262,964
	50% 전환	588,830	1,079,289	539,645	359,763	269,822	215,858
	30% 전환	353,298	843,757	421,879	281,252	210,939	168,751

2. 고속철도수송인원

- 현재 고속철도 수송관련 계획에 따르면 평시1일 운행회수는 82회/일, 주말 1일 운행회수 92회, 승차정원 935명/편성, 좌석이용율 1.15 승차율 0.85임.
- 단, 이 사항은 발표된 보도자료와 철도청 산하 고속철도 수송계획 담당부서인 고속철도영업과에 전화를 통해 구두로 얻은 자료임
- 한편, 철도청은 2004년 4월 고속철도 개통시 노선별 운행횟수를 평일·주말 구분 없이 64회/일로 2004년 3월말에 변경발표 하였음
- 평시1일 운행회수와 주말1일 운행회수를 고려하여 고속철도 수송인원을 산출한 결과 1일 수송가능인원은 왕복기준 각각 15만명, 17만명임

<표 3-87> 고속철도 평시 수송능력

평시1일 운행회수	승차정원/ 편성	좌석이용율	승차율	1일수송가능인원(명)		7일총수송가능인원(명) ¹⁾	
				편도	왕복	왕복	편도
82	935	1.15	0.85	74,945	149,890	1,049,229	524,614

주: 1) 7일 총 수송가능인원은 특별수송기간을 7일로 가정했을 때 수송가능인원임

<표 3-88> 고속철도 주말 수송능력

주말1일 운행회수	승차정원/편 성	좌석이용율	승차율	1일수송가능인원(명)		7일총수송가능인원(명) ¹⁾	
				편도	왕복	왕복	편도
92	935	1.15	0.85	84,085	168,169	1,177,184	588,592

주: 1) 7일 총 수송가능인원은 특별수송기간을 7일로 가정했을 때 수송가능인원임

- 고속철도의 이상적인 조건에서의 1일 최대 운행회수는 240회임. 이 때 1일 및 7일 총 수송인원은 45만명으로 <표 3-89>과 같음
- 이상적인 조건이라 함은 기존선로를 고속철도로 모두 이용가능 할 때, 이용 가능한 고속철도를 모두 운행시킬 수 있을 경우, 승차정원을 모두 탑승시켰을 경우 등에 대한 추가용할 수 있는 수송능력을 위한 조건임

<표 3-89> 고속철도 최대가능용량

1일최대 운행회수	승차정원/편 성	좌석이용율	승차율	1일수송가능인원(명)		7일총수송가능인원(명) ¹⁾	
				편도	왕복	왕복	편도
240	935	1	1	224,400	448,800	3,141,600	1,570,800

주: 1) 7일 총 수송가능인원은 특별수송기간을 7일로 가정했을 때 수송가능인원임

3. 특별수송기간내 수송능력

- 특별수송기간내 고속철도의 수송능력은 기존수단의 수요의 분산시키는 정도와 직접적인 관련이 되기 때문에 수송능력에 대한 수요예측은 중요함
- 고속철도운영본부에 의하면 현재 1일 최대운행회수는 2003년 12월 현재 92회로 계획되어 있으며, 특별수송기간에 대한 계획은 미정임
- 따라서 추석, 설과 같은 특송기간에는 수요의 집중으로 인해 수요가 공급을 초과할 것으로 판단되지만 운행계획은 미정이므로 현재 운행계획으로 주말기준 92회가 운행되고 승차율이 최대일 때, 1일 수송가능인원과 7일 총 수송인원을 산정하면 <표 3-90>과 같음

<표 3-90> 특송기간 수송능력

예상1일운행 회수	승차정원/편 성	좌석이용율	승차율	1일수송가능인원(명)		7일총수송가능인원(명) ¹⁾	
				편도	왕복	왕복	편도
92	935	1.15	1	98,923	197,846	1,384,922	692,461

주: 1) 7일 총 수송가능인원은 특별수송기간을 7일로 가정했을 때 수송가능인원임

- 서울역에서 광명역간 일반선로가 병목으로 작용하는 것으로 보이는데 현재 이 구간을 최대로 이용할 경우 172회를 이용할 수 있음. 따라서 특별수송기간에 일반철도를 고속철도로 대체하였을 때 총 수송가능인원은 편도기준 18만명, 왕복기준 37만명으로 산출됨

<표 3-91> 특송기간 최대수송능력

가능최대1일 운행회수	승차정원/편 성	좌석이용율	승차율	1일수송가능인원(명)		7일총수송가능인원(명) ¹⁾	
				편도	왕복	왕복	편도
172	935	1.15	1	184,943	369,886	2,589,202	1,294,601

주: 1) 7일 총 수송가능인원은 특별수송기간을 7일로 가정했을 때 수송가능인원임

- 결론적으로 고속철도 수요와 고속철도 수송인원(공급)의 관계에서 공급에 비하여 수요가 월등히 높기 때문에 고속철도의 공급이 수요를 수용하지 못함을 알 수 있음
- 고속철도 공급을 획기적으로 늘리지 않는 한 수요가 공급을 초과하는 현상은 당분간 계속 될 것으로 보임. 이에 따라 기존 교통수단의 이용이 여전히 공급을 초과할 것으로 보이며 이에 대한 분석이 필요 함
- 보다 정확한 수요 분석 및 전환도 예측은 2004년 연구과제에서 수행될 예정임

제5절 2004년 설 특별수송기간 통행배정

1. 입력자료 및 분석과정

- 특별수송기간중 수송수요예측에 있어 가장 중요한 요소 중 하나가 고속도로의 수요 예측임
- 이를 위해서는 미시분석모형에 의한 동적모형이 필요하나 이는 과제의 범위를 벗어나므로 혼잡이 가장 심한 날을 대상으로 거시분석모형을 이용하여 분석하였음
- 특별수송기간 중 고속도로의 통행배정을 알아보기 위해 구축된 O/D를 이용하였음
- 설 특별 수송기간 중 희망수요 설문에 의한 자료를 바탕으로 하여 가장 혼잡이 심할 것으로 예상되는 1월 21일을 대상으로 기존 평일 O/D와 비교하여 전수화 하였으며, 지역간 통행임을 고려하여 시/도 단위인 대존(제주도를 제외한 15개)으로 구축하였음

<표 3-92> 설 특별수송기간중 희망 O/D

O/D		1	2	3	4	5	6	7	8	9
		서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원
1	서울	-	18,534	7,355	99,024	3,361	18,534	18,534	1,221,148	55,602
2	부산	2,602	-	18,534	285	393	1,081	44,330	18,534	18,534
3	대구	5,997	13,837	-	551	449	2,842	8,842	4,365	4,635
4	인천	55,602	423	552	-	971	1,358	120	125,441	37,068
5	광주	2,228	295	326	597	-	472	314	2,776	308
6	대전	12,761	1,403	2,683	1,151	441	-	388	37,068	37,068
7	울산	941	18,534	6,972	71	254	320	-	739	18,534
8	경기	185,341	2,825	5,361	110,227	3,806	13,315	1,150	-	55,602
9	강원	53,692	3,139	4,141	2,625	318	2,295	1,319	38,392	-
10	충북	26,051	1,406	3,952	1,455	603	32,021	576	33,319	18,317
11	충남	40,572	1,543	3,220	4,957	2,254	37,068	636	66,490	18,534
12	전북	12,810	4,386	3,386	1,355	15,730	16,610	641	12,648	1,226
13	전남	15,126	8,982	3,583	1,243	113,612	3,492	1,255	6,358	583
14	경북	19,418	13,622	55,602	1,280	931	6,591	24,337	18,534	18,534
15	경남	6,086	37,068	18,534	542	1,291	1,483	13,925	3,307	1,493
계		439,228	125,997	134,199	225,363	144,414	137,483	116,366	1,589,118	286,040

<표 3-92> 설 특별수송기간중 희망 O/D (계속)

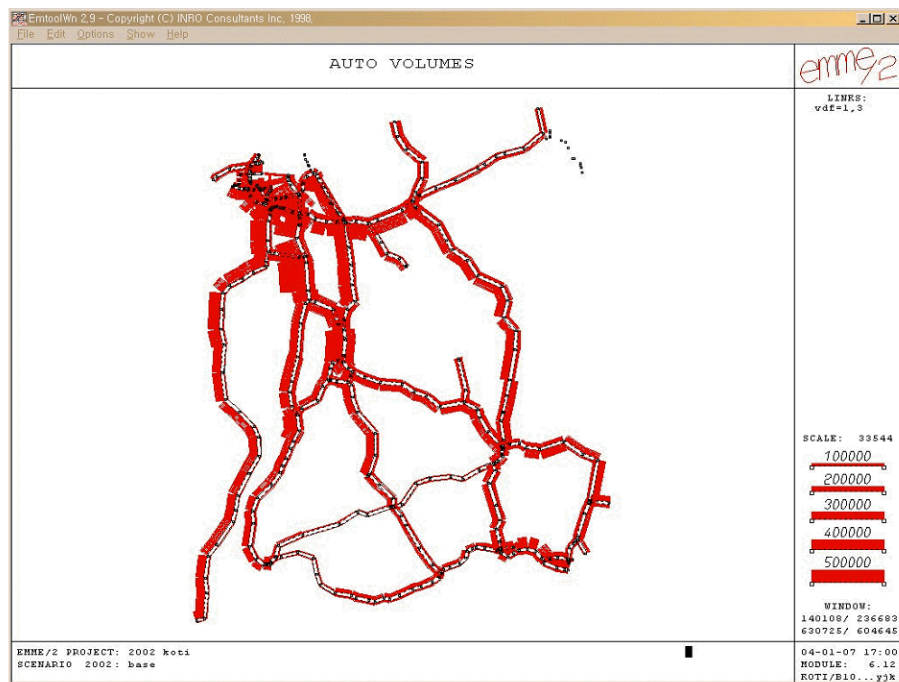
O/D		9	10	11	12	13	14	15	계
		강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	
1	서울	55,602	111,204	148,272	148,272	240,943	240,943	55,602	2,387,330
2	부산	18,534	18,534	18,534	18,534	37,068	74,136	222,409	493,509
3	대구	4,635	18,534	3,660	3,860	37,068	235,430	39,327	379,397
4	인천	37,068	2,088	148,272	18,534	74,136	18,534	985	484,085
5	광주	308	643	1,813	15,771	131,507	929	1,214	159,194
6	대전	37,068	39,007	129,738	18,534	37,068	37,068	2,121	356,500
7	울산	18,534	18,534	455	514	1,835	92,670	55,602	215,974
8	경기	55,602	129,738	333,613	129,738	222,409	92,670	111,204	1,397,000
9	강원	-	18,534	3,829	1,286	708	10,003	18,534	158,815
10	충북	18,317	-	30,159	9,122	3,040	22,720	3,947	186,688
11	충남	18,534	33,324	-	37,361	6,797	18,534	4,092	275,382
12	전북	1,226	9,210	36,742	-	30,278	7,394	10,591	163,005
13	전남	583	2,812	5,719	28,827	-	5,644	33,303	230,538
14	경북	18,534	22,111	18,534	6,836	6,247	-	37,068	249,646
15	경남	1,493	3,061	18,534	18,534	29,295	74,136	-	227,290
계		286,040	427,333	897,876	455,724	858,399	930,813	595,999	7,364,354

- 네트워크는 KOTI에서 제공하는 「2002년 전국지역간 네트워크」 자료를 기초로 본 분석에 맞게 고속국도만을 구축하였으며, 네트워크의 존 센트로이드 ID는 대존O/D의 ID와 일치시켜 분석하였음
- 통행배정은 통행 각 Link의 V/C를 구하였으며, 이때 V/C를 구하는 식은 아래 식(1)과 같음

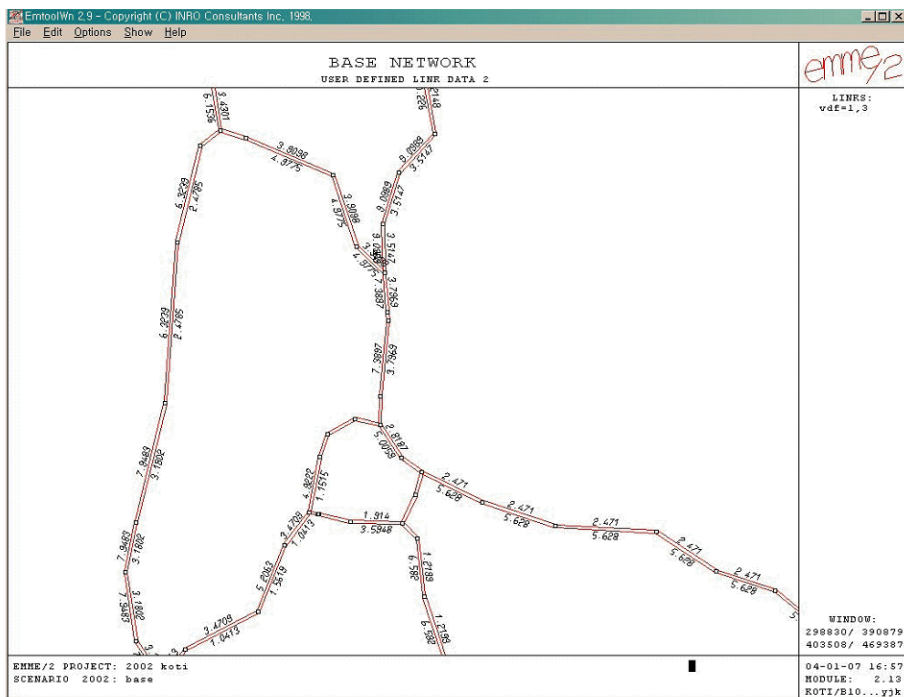
$$V/C(\text{교통량대 용량비}) = \text{배정교통량} / (\text{시간교통량} \times \text{차선수} \times 10) \quad \text{식(1)}$$

- 여기서, 시간교통량은 편도1차로: 1600대/시, 편도2차로이상: 2200대/시 로 설정

2. 분석결과



<그림 3-54> 통행배정결과(고속국도 대상)



<그림 3-55> 각 구간별 V/C(대전광역시 일대)

- 분석결과 각 구간별 V/C는 아래의 <표 3-93>와 같음. 모든 고속국도가 혼잡할 것으로 예상되나 가장 혼잡이 심한 구간은 영동축(호법→여주)인 것으로 보이며, 대체적으로 지방으로 갈수록 V/C가 줄어드는 것으로 나타났다

<표 3-93> 주요고속국도의 구간별 V/C

경부축	V/C	중부축	V/C	서해안축	V/C	영동축	V/C
신갈→안성	9.4	하남→호법	7.3	안산→서평택	9.3	북수원→신갈	2.7
안성→천안	11.4	호법→남이	10.2	서평택→홍성	10.0	신갈→호법	11.2
천안→남이	4.9	산내→장수	6.5	홍성→목포	7.1	호법→여주	14.3
남이→회덕	7.3	장수→함양	4.1	호남축	V/C	여주→만종	10.8
비룡→김천	5.6	함양→진주	2.9	서대전→논산	5.2	만종→강릉	2.4
김천→금호	6.5	중앙축	V/C	논산→전주	11.2	중부내륙	V/C
언양→양산	2.5	만종→금호	7.1	전주→서광주	5.6	옥포→칠원	4.9

제4장 특별수송기간중 교통대책 수립

제1절 특별수송대책 운영 현황

제2절 2003년 하계 정부합동특별교통
대책 현황

제3절 2003년 추석 정부합동특별교통
대책 현황

제4절 2004년 설 정부합동특별교통
대책 현황

제5절 교통수단별 교통대책 및 수송수요
배분대책

제4장 특별수송기간중 교통대책 수립

제1절 특별수송대책 운영 현황

- 지금까지 특별수송기간중에는 각 교통수단별로 담당 기관에서 특별수송대책을 수립하고 이를 건설교통부에서 취합하여 종합적으로 특별수송대책을 수립·운영하여 오고 있음
- 특별수송대책은 대중교통수단 증강계획, 교통소통 및 분산대책, 안전 및 귀성객 편의 대책, 홍보계획 등으로 구성되어 있으며, 이는 연도별 또는 설연휴, 하계휴가, 추석연휴 등 그 당시의 여건에 따라 약간의 차이는 있으나, 수단별로 대동소이하여 이를 종합하여 살펴보기로 함

1. 대중교통수단 증강계획

- 철도, 버스, 항공, 해운 등 대중교통수단 증강계획은 설연휴 및 추석에는 운행 가능한 정도에서 거의 최대한으로 투입되고 있는 실정이며, 하계휴가 기간에는 수단별로 수요에 따라 약간씩 운행회수를 증강하여 운행하고 있음

가. 철 도

- 철도는 설연휴 및 추석연휴에 전국 기준으로는 평시보다 약 13%정도, 서울발 기준으로는 20%정도 수송력을 증강하여 거의 운행 가능한 열차를 전부 동원하여 운행하고 있으며, 하계휴가기간에는 전국 기준 10.5% 증회 운행하고 있음

나. 버 스

1) 고속버스

- 고속버스는 3회의 특별수송기간 동안 예비차량을 투입하여 평시보다 전국 기준으로는 14%~16%, 서울발 기준으로는 15% 정도 늘려 운행하고 있으며, 필요시 공동운수협정 체결로 전세버스를 동원 추가 투입하고 있음

2) 시외·전세버스

- 시외버스는 예비차량의 상시 운행체계를 확보하여 노선별 수요량에 따라 시·도지사가 증회 운행 등 필요조치를 강구하고, 전세버스는 각각 평시대비 설 50.4%, 추석 45.3% 증회 운행하였음

다. 항공

- 항공은 설연휴 및 추석연휴에 전국 기준으로는 평시보다 약 7~9%정도, 서울발 기준으로는 7~8%정도 운항회수 늘려 운영하고 있으며, 하계휴가기간에는 전국 기준으로는 평시보다 약 5%정도, 서울발 기준으로는 15%정도 증회 운항하고 있음

라. 해운

- 해운의 경우는 다른 수단과 달리 설연휴와 추석연휴(평시대비 약 16~19% 증회 운항)보다 하계휴가기간(평시대비 약 21% 증회 운항)중에 운항회수를 늘려 추가 운항하고 있음

2. 안전 및 귀성객 편의대책

가. 공통사항

- 대체수송체제 확립
 - 철도, 항공, 지하철 등의 운행중단시 전세버스, 시내버스를 이용한 귀성객 대체수송 즉시동원체제를 확립
- 대설주의보, 폭풍주의보 등 기상악화예보 신속 통보
- 교통사고 예방을 위한 캠페인 전개

나. 철도

- 특별수송기간중 역, 보선 등 특별 점검 및 열차운전취급 엄정 시행
- 여객 균등승차 유도로 편중승차 방지 및 여객 폭주시 신속한 조치
- 여객 사상사고 예방활동 강화

- 선로순회 및 점검활동 강화
- 사고복구체제 확립
- 건널목 안전관리 강화
- 운행중 차량고장 예방을 위한 사전 특별정비 시행
- 기타 안전지도활동 강화

다. 공로 및 버스

- 사고, 고장차량 신속처리 및 고속도로 휴게소등에서 차량 특별정비서비스 실시
- 운수 종사원 특별안전교육 실시
- 고속도로 안전지도 순찰강화
- 기상악화(강설)에 대비한 재해대책반 편성 및 장비점검, 염화칼슘, 모래 등 확보
- 고속도로 버스전용차로제 실시에 따른 계도 및 단속강화
- 고속버스 종합상황실 운영 및 홍보

라. 항공

- 공항 및 항공사에 대한 특별점검 실시
- 악천후시의 안전수송 확보
- 운송질서 확립
- 항공기 안전운항 및 여객서비스대책 관련 특별교육 실시

마. 해운

- 여객선 기항지 안전관리 강화
- 특보발효시, 기상악화시 등 필요한 때 여객선 운항통제
- 기상불량 및 야간항해시 안전대책 강구
- 출항전, 운항중, 운항후 안전점검 철저 및 관련 종사자 교육
- 여객에 대한 서비스 제고

3. 홍 보

가. 홍보내용

- 교통혼잡 완화를 위해 대중교통수단 이용 적극 권장
- 승용차의 고속도로 진입통제 IC
- 심야 귀경객을 위한 대중교통수단의 연장운행
- 각 수송수단별 승차권 발매현황 및 수송력 증강 내용
- 고속도로 및 국도의 소통상황
- 기초질서 준수 및 안전운행 홍보
 - 고속도로 전용차로 준수, 갓길 운행금지
 - 철로 및 도로변 쓰레기 투척 금지
 - 터미널 주변 압포, 잡상행위 금지 및 단속내용

나. 홍보방법

- 건설교통종합정보센터운영 및 YTN, 교통방송등 언론사 상주 홍보방송 실시
- 교통정보 전화안내 및 자동응답(ARS)서비스 24시간 실시(1333번)
 - 국도, 고속도로 소통상황, 철도·항공 예약정보, 기상정보 등 제공
- 각 방송사는 자체계획에 의거 설날 「귀성특별방송」 실시
- 신문·방송 등 언론매체를 통한 보도
- 한국뉴스전광판 광고협의회 회원사 전광판을 통한 홍보문안 표출
- ‘교통안내도’ 전단 제작하여 고속도로 톨게이트, 휴게소 등에서 배포
- 현수막, 입간판 설치 및 홍보전단 배부
- 기타 역·터미널, 차량내 구내방송 실시

제2절 2003년 하계 정부합동특별교통대책 현황

- 2003.7.17(목)~8.10(일)까지 25일동안 하계휴가철 통행량 집중에 대비하여 이 기간을 특별수송교통대책기간으로 정하고 이에 대한 교통대책을 수립하였음
- 대책수립을 위하여 유관기관(철도청, 한국공항공사, 한국도로공사, 경찰청, 시외·고속·전세버스 연합회, 해운조합 등)과의 협조체제를 구축하여 대중교통수단을 비롯한 각종 교통수단의 소통원활을 위해 노력하고 있음
- 하계 특별수송기간동안 대중교통에 대한 수단별 대책은 다음과 같음

1. 대중교통수단 증강계획

가. 철 도

- 특별수송기간중 평시보다 10.5%의 수송력 증강

<표 4-1> 2003년 하계 철도 증강계획

구 분		정기열차 (A)	기간중 증강			합 계 (B)	B/A (%)
			임시열차	객차증결	소 계		
전 국	열차수	15,575	911	3,094	869	16,486	110.5
	량 수	88,625	5,621	3,694	7,778	97,940	

나. 버 스

1) 고속버스

- 상용차량 2,198대, 예비차량 324대등 총 2,522대를 투입하여 평시보다 15% 증회 운행(1일평균 1,029회 증회)
※ 승객증가시 공동운수협정에 의해 확보된 전세버스 500대 추가 투입
- 서울발 기준 상용차량 1,517대, 예비차량 229대등 총 1,745대를 투입하여 평시대비 15% 수송력 증강(1일평균 352회 증회)

<표 4-2> 2003년 하계 버스 증강계획

구 분	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
전 국 (1 일)	2,198대 7,046회	324대 1,029회	2,522대 8,075회	115
서울발 (1 일)	1,516대 2,309회	229대 352회	1,745대 2,661회	115

2) 시외·전세버스

- 시외버스는 예비운전자 확보 등 차량의 상시운행체계를 수립하여 수송수요에 신속하게 대처(상용차: 7,939대, 예비차: 353대)
- 전세버스는 보유차량 24,942대를 활용하여 최대한 탄력적 운행

다. 해 운

- 연안여객선은 3,799회를 증회하여 평시보다 21% 증회운항을 통해 충분한 수송능력 확보
 - 수송능력(1일평균): 190천명
 - 수송수요(1일평균): 69천명

<표 4-3> 2003년 하계 해운 증강계획

구 분	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
항 로 수	102	1	103	
운항여객선수	136척	8척	144척	
운항회수	18,045회	3,799회	21,844회	121.0

라. 항 공

- 시설과 장비점검에 철저를 기하여 안전운항 확보 범위내에서 증회운항 및 중·대형기 투입
- 전국적으로 1일평균 25편 증강 운항 (평시대비 5% 증강)
- 서울발 기준으로는 1일평균 28편 증강 운항(평시대비 15% 증강)

<표 4-4> 2003년 하계 항공 증강계획

구 분	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
전 국	475편	25편(부정기18)	500편	105
서울발	185편	28편(부정기25)	213편	115

주: 1일평균 기준

2. 도로소통대책

○ 고속도로 교통취약구간 집중관리

- 영동선: 신갈JCT~용인IC, 호법JCT~만종JCT, 대관령ITN~강릉JCT, 강릉IC, 현남IC
- 경부선: 신갈JCT~수원IC, 천안IC, 김천JCT~북대구IC, 통도사IC~양산IC
- 중부선: 서이천IC~호법JCT
- 서해안선: 매송IC~서평택IC, 당진IC~당진JCT
- 중앙선: 남원주IC~만종JCT

※ 휴게소 혼잡시 진·출입로 탄력 통제(입간판설치 및 안내원 배치)

○ 혼잡예상구간에 대한 우회도로 안내 홍보활동 강화

- 관할경찰서와 도로공사 합동으로 영동선 교통우회대책 수립
 - 고속도로순찰대, 원주·평창·강릉·속초경찰서
 - 국도·지방도 교통정보 공유체제 유지 및 교통상황 파악 등
- 영동, 동해선 진출IC 등에 국도우회 안내 입간판 설치

○ 고속도로 교통정보 제공

- 고속도로 안내지도 제작 배부(26만부)
- 교통정보표시판(영동선 하행12개소) 집중관리
- 가변정보표지판(279개), 이동식전광판(15개), 교통안내콜센터 등 운영

○ 영동선 지·정체구간 특별관리

- 현남IC, 강릉IC, 횡계IC, 만종JCT 등에 대하여 신호주기 조정, 국도우회 유도 및 경찰 등 통제요원 고정배치

○ 영동고속도로 행락차량 국도우회 유도

- 속사IC~국도31호선~국도56호선~양양
 - 진부IC~국도6호선(진고개)~주문진
 - 황계IC~지방도465호선~구 영동선~강릉
 - 강릉IC~국도7호선~모전RC
- 고속도로 사고 및 고장차량 신속처리를 위해 구난·구급차량 상시배치 및 비상대기 (119구급차 76개소, 구난차 419대)
 - 고속도로 및 국도·지방도의 소통능력 제고
 - 확장 공사중인 국도 임시개통(7.17~8.10)
 - 국도 1호선 등의 15개 공사 구간 86.2km(별첨)
 - 긴급공사를 제외한 고속도로 본선 차단공사 중지(7.26~8.3)
 - 우회도로 교통소통상황 파악을 위해 경찰서, 휴게소, 주유소, 식당 등 활용(259개소)
 - 폭우 등에 대비, 신속한 복구 준비(비상연락체제 구축, 긴급복구 자재 및 장비 확보)
 - ※ 필요시 군, 지자체 등에 인력·장비지원 요청
 - 피서지 주변도로 교통대책
 - 해수욕장 등 피서지 주변도로 무단 주·정차 금지제도·단속·진입 및 주차장 안내판 설치 등 (경찰청, 시·도)

3. 안전 및 편의대책

- 기상악화, 무더위, 교통량 집중 등 안전 위해요인이 많으므로 무리한 운행 자제 등 안전운행에 최우선
 - 운행통제, 사전 안전점검 강화
- 운행중단 등 유사시 수습복구, 대체수송 등 위기관리 대비체제 확립(비상근무체제 가동)
- 안전관리부서, 운수업체 등 책임 명확화
 - 사고빈발, 대형사고업체 불이익 행정처분

가. 공통사항

- 중점관리 취약분야 선정 및 점검활동 강화
 - 취약 교량·철교·공항 및 노후 철도차량, 불량선로, 건물목, 위험물(LNG, 폭약, 유류) 수송차량 등
- 여름철交通安全관리대책 수립 시행 및 점검 실시
 - 기간: '03. 6. 1~8. 31
 - 점검시설: 철도·지하철, 육상, 항공 수송수단 등
 - 안전운행관리, 종사원관리, 수송시설 장비관리,交通安全계몽홍보 및 지도점검
- 폭풍주의보등 각종 기상정보 신속 통보 (기상청)
 - 기상예·특보 및 각종 기상정보의 교통관계 기관에 신속 제공(ARS 131)
 - 기상청 홈페이지(www.kma.go.kr) 를 통해 전국 42개 주요지점3시간 간격 예보
- 철도, 항공, 지하철 운행중단시 전세버스, 시내버스 대체수송으로 즉시동원체제 확립
- 국도 및 고속도로 소통정보, 철도·항공의 예약현황 및 잔여좌석 정보 등을 1333번에서 자동응답안내(ARS) 서비스 실시
 - ※ 실시간 교통정보 인터넷 제공(www.moct.go.kr, 502-0214)

나. 분 야 별

1) 철 도

- 운수·운전분야
 - 신호보안장치에 대한 특별점검(역·보선·보안 합동시행)
 - 본선통제 등 열차운전 관리강화 및 승무적합성 심사 엄정시행
 - 역구내 무단출입자 통제 등 여객사상사고 예방활동 강화
 - 역광장, 화장실, 맞이방 등 접객장소의 청결유지
 - 비상사태에 대비 시·도, 경찰청과 협조체제 강화
- 시설분야
 - 선로안전관리
 - 기온 28도 이상시 선로순회 강화 및 감시원 배치
 - 장대레일 신축량 점검 및 궤도검측차 운행 등
 - 수해예방대책 수립·시행

- 재해대책본부 설치·운영(6.15~10.15)
- 수해예방 보강작업 시행 및 복구자재 사전확보
- 전기시설물 특별안전점검·정비(7.1~7.15)
- 건널목 보판 노면정비, 안내원의 조기출근 및 긴급조치 교육실시 등 건널목 안전관리 강화
- 차량분야
 - 대수송 소요차량 특별관리, 우기철 대비 예방검수 시행, 고장 습성요인 사전제거·정비강화 등
 - 사고복구요원 24시간 비상대기 및 복구장비의 기능 확보
- 안전분야
 - 매월 4일 합동안전점검 및 순회점검 실시로 각종 불안전 요인 사전제거
 - 선로침수·붕괴 등 수해우려개소 집중관리
 - 기상특보 발령시 안전점검 철저 및 소속장 특별근무
- 열차지연 등으로 인한 심야도착(00:00~02:00) 승객의 귀가편의를 위해 임시전동차 운행
- 전국 주요 피서지 인근역에 노천 맞이방 및 임시 정차역 운영
- 전국 38개 주요역에 렌터카 안내소 설치
 - 서울16·대전3·부산6·순천6·영주 7개소
 - 역·열차내 이용 홍보방송 실시
- 기초질서 지키기 계도·홍보 및 열차내 잡상인 단속
- 업무공백 방지 및 안전수송을 위해 일·공휴일 비상 근무(영업본부 여객영업과: 042-3277-3281)

2) 공로·버스

- 수송장비 및 안전·편의시설 정비·점검, 운전자 특별교육(7.1~7.18)
 - 차량의 내부설비 및 냉방·제동장치 등 일제 점검
 - 터미널 내·외부 시설점검 및 환경정비
 - 종사원 안전운행 및 서비스 교육

- 고속버스 업체별로 특송기간중 터미널 및 고속도로 주요휴게소에 정비요원을 배치하여 수시 정비·점검 실시
- 도로공사 안전순찰차를 활용하여 차량 점검 및 응급조치, 소모성부품 교환 등 무상 서비스 실시(7.26~8.3)
- 자동차 제작사(현대, 기아, 지엠 대우, 쌍용, 르노삼성 등 5사)와 정비연합회에서 기간중 차량무료 점검서비스 실시(7.26~8.10)
 - 고속도로, 국도 주요휴게소 및 낙산·화진·몽산포 해수욕장, 무주 구천동 등 4개 피서지)
- 고속도로 단속 및 순찰강화
 - 사고다발지역 등 취약지역에 대한 과속, 버스전용차로 위반, 갓길 운행차량 등 지도 단속
 - 고속버스업체 순찰차량(12대)을 배치하여 안전지도 및 점검(7.17~8.10)
- 도로공사 주관으로 고속도로 갓길관련 교통사고예방 등을 위한 교통안전 캠페인 전개 (7.17~8.31)
- 고속버스 종합상황실 운영 및 홍보 (고속버스조합)
 - 수송·예매현황 및 고속도로 소통상황 등을 KBS, MBC, TBS등 주요 방송국을 통하여 1일 25회~30회 홍보방송 실시
 - ※ 안내전화: 537 - 5423(FAX 535~7513)
- 피서지내 대중교통수단 증회 운행 및 해수욕장과 시외버스터미널간 대중교통수단(시외,농어촌,관광버스등) 증회운행(시·도)
- 서비스 향상
 - 영동선 등 교통지체구간 고속도로변에 임시화장실(21개동) 설치
 - 고속도로 휴게소 특별점검반을 편성·운영(7.17~8.10)하여 화장실 등 환경위생 및 바가지요금 근절 등 서비스 점검(도로공사)
 - 고속도로변 쓰레기 처리대책 수립 시행(도로공사)
 - 도로정비원 277명, 장비 323대(청소차42, 유지보수차81, 순찰차200) 동원
 - 터미널 질서유지 및 편의시설 개선
 - 경찰서 등 관계기관과 협조, 질서 계도반을 편성하여 이용객의 질서유지 및 암표, 잡상인 단속과 청원경찰 배치

- 차내 비치품 수시 점검
 - 구급약, 물수건, 이동무선공중전화기, 냉방시설 등
- 터미널 및 차내 안내방송 강화
- 휴게소의 차량 정리요원, 화장실 미화원 고정배치
- 고속도로 휴게소에 고객쉼터 운영, 전시회 개최 등 이벤트 실시

3) 항 공

- 안전확보를 위한 시설·장비에 대한 정비·점검 및 종사원 교육실시(지방항공청, 한국공항공사, 항공사등 각 기관별로 시행)
 - 항공기 운항 및 정비관리, 악천후시 운항대책 수립 및 이행, 소방 및 구조장비 정비·점검, 종사원 교육 등
- 비정상 운항시 대책
 - 안전을 최우선하여 기상악화시 운항통제 강화
 - 항공기 결항 및 지연시 대체수송(철도, 버스 등) 체제 확립
 - 응급처리, 진료의료기관 연락체계 정비
- 서비스 증진대책
 - 승객의 애로사항 신속처리 및 각종 운항정보 신속 제공
 - 여객안내 서비스 제공 및 질서유지 정리요원 배치
 - 화장실등 여객편의시설 청결 유지 강화(미화원 증원 배치 등)
 - 공항내 접객업소의 청결유지 및 종사원 친절 서비스
 - ※ 여객 및 수하물 혼잡예상지역 및 주차장 등에 안내요원을 증원 배치하고 공항 근무 종사원에 대한 친절·봉사 특별교육 실시
- 특별수송대책본부 설치·운영(7.17~8.10)
 - 김포공항, 김해공항, 제주공항 등에 특별수송대책본부를 설치·운영하고 관계기관간의 공조체제 유지(김포 2662-2173, 김해 051-970-2242, 제주 064-740-8241)

4) 해 운

- 여객선 안전운항관리 강화 및 수송시설 사전 안전점검 실시(7.1~7.16)
 - 각 해양경찰서별로 해양수산청, 경찰서, 해운조합 등 유관기관과 대책 추진을 위한

회의개최

- 여객선, 터미널, 접안시설, 방송시설 및 표지시설 등에 대해 일제정비·점검 실시

※ 특별수송대책본부 설치: 해양경찰청, 각 해양경찰서 및 해운조합본부

- 운항관리자, 선사, 선원, 터미널 직원등 종사원에 대하여 안전관련 규정 준수, 사고발생시 긴급 조치요령 등 교육실시
- 기상특보 발효등 기상악화시 여객선 운항통제 강화
 - 운항통제시 여객안내 및 홍보강화(자동응답 시스템 활용)
 - 소형어선 등의 불법여객수송행위 단속 강화, 필요시 대체선 투입
- 기타 안전대책 추진
 - 여객 폭주항로는 예비선 투입 등을 통해 과승·과적 방지
 - 구명설비·구명동의·소화설비 비치 및 보관위치·사용방법에 대한 승객 안내여부 점검
 - 선원 과로방지 및 법정승무인원·승선인원 확인 철저
 - 이용객 분산수송을 위해 예약·예매확대 및 마지막 배 이용자제 홍보
 - 해군·기상대(측후소), 시·군 등 유관기관과 협조체제 강화
- 여객 서비스개선 대책
 - 승선권 예약·예매제 확대 실시(임시매표소 설치, 매표원 추가배치)
 - 터미널·선내 청결유지, 소독실시, 구급약 비치 등

4. 언론보도 및 방송 등 대국민 홍보강화

- 언론매체 등을 통한 대중교통이용 권장, 안전운행과 기초질서 준수 등 건전휴가문화 정착 계도(KTV 적극 활용)
- 교통수요가 많은 7월말에서 8월초 휴가 지양 등 하계휴가기간 분산실시 유도
- 각 수송수단별 승차권 발매현황 및 수송력 증강 내용
- 고속도로 및 국도의 소통상황
- 폭우등으로 인한 국도·고속도로의 운행통제·폐쇄 구간 및 여객선·항공기 운항통제 내용
- 방송, ARS, 가변정보표지판, 이동식전광판, 인터넷 등 활용

제3절 2003년 추석 정부합동특별교통대책 현황

- 2003.09.09(화)~09.15(월)까지 7일 동안 추석연휴 귀성 및 귀경 통행량 집중에 대비하여 이 기간을 특별수송교통대책기간으로 정하고 이에 대한 교통대책을 수립하였음
- 대책수립을 위하여 유관기관(철도청, 한국공항공사, 한국도로공사, 경찰청, 시외·고속·전세버스 연합회, 해운조합 등)과의 협조체제를 구축하여 대중교통수단을 비롯한 각종 교통수단의 소통원활을 위해 노력하고 있음
- 추석연휴 특별수송기간동안 대중교통에 대한 수단별 대책은 다음과 같음

1. 대중교통수단 증강계획

가. 철 도

- 특별수송기간 중 평시보다 13%의 수송력을 증강하고 서울발 기준으로는 20%의 수송력 증강(열차량수 기준)

<표 4-5> 2003년 추석 철도 증강계획

구 분		정기열차 (A)	기간중 증강	합 계 (B)	B/A(%)
전 국	열차수	4,136	464	4,600	113
	량 수	23,577	2,974	26,551	
서울발	열차수	1,015	232	1,247	120
	량 수	7,490	1,487	8,977	

주: 열차량수 기준

나. 버 스

1) 고속버스

- 예비차량 363대등 총 2,564대를 투입, 기간 중 1일 평균 7,986회를 운행함으로써 평시보다 16% 증회 운행
- ※ 승객증가시 공동운수협정에 의해 확보된 전세버스 500대 추가 투입(900회 운행)

- 서울발 기준으로는 평시대비 15% 수송력 증강

<표 4-6> 2003년 추석 버스 증강계획

구 분	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
전 국	2,201대 6,876회	363대 1,110회	2,564대 7,986회	116
서울발	1,532대 2,283회	221대 340회	1,753대 2,623회	115

주: 1일 기준

2) 시외·전세버스

- 시외버스 예비차량의 상시 운행체제를 확보하여 수송력 증강
(상용차 7,949대, 예비차 437대)
- 전세버스는 총 등록대수 22,282대의 45.3%가 운행할 것으로 예상
 - 특별수송기간중 총누계 72,579대를 운행하여 수송수요에 대응

다. 해 운

- 예비선박 등을 투입하여 기간 중 801회 추가 운항(평시대비 16% 증강)
 - 기간 중 1일 평균 수송능력은 175천명으로 수송계획인원 46천명 대비 380% 여유

<표 4-7> 2003년 추석 해운 증강계획

항로수	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
102	135척(1일기준) 4,935회	3척(1일기준) 801회	138척(1일기준) 5,736회	116

라. 항 공

- 기간중 전국적으로 총 314편, 서울발은 100편을 각각 증편 운항/평시대비 1일 평균 전국 45편, 서울발 14편 수송력 증강

<표 4-8> 2003년 추석항공 증강계획

구 분	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
전 국	473편	45편	518편	109
서울발	184편	14편	198편	108

주: 1일 기준

2. 교통소통 및 분산대책

가. 고속도로 버스전용차로제 실시

- 기 간: 9. 9(화) 12:00~9.12(목) 24:00 「84시간」
- 구 간: 경부고속도로 상·하행선: 서울시 서초IC~신탄진IC (137.4km)
- 대상차량: 9인승이상 승용·승합자동차(6인 이상 탑승차량)
 - 전용차로 위반차량 단속용 무인감시장비 설치·가동
 - 교통경찰·순찰차 및 업체안전순찰차량을 활용하여 계도·적발
 - 위반시 벌칙: 범칙금 6~7만원, 벌점 30점
 - 경찰헬기를 이용한 단속실시(경찰청)
- ※ 9.13(토)~9.14(일)은 현행 주말 버스전용차로제 활용(토요일: 12:00~21:00, 일요일: 08:00~23:00)

나. 고속도로 진·출입통제 실시

- 경부선 고속도로 하행선 통제
 - 기간: 9. 9(화) 12:00 ~ 9. 11(목, 추석) 12:00 「48시간」
 - 통제 IC: 5개소
 - 진입통제 : 반포, 수원 IC(2개소)
 - 진·출입통제: 잠원, 서초 IC(2개소)
 - 진출통제 : 양재 IC(1개소)
 - ※ 단, 하행선 반포·서초 IC에서는 전차중 P턴 진입 허용

- 통제대상: 9인승 이상 승용·승합차량(6인 이상 탑승) 및 수출용 화물적재차량을 제외한 전차종
- 통제방법: 교통상황에 따라 탄력적 운영

다. 주요도시 버스터미널과 고속도로 진·출입로간 임시 버스전용차로 운영

- 실시도시 및 구간
 - 서울: 센트럴시티터미널 → 신반포로 → 잠원 IC(1.2km)
남부시외버스터미널 ↔ 서초IC(0.5km) ↔ 양재IC(2.6km)
사평로: 삼호가든사거리 → 반포 IC (0.6km)
 - 부산: 금정 부산종합버스터미널 ↔ 구서IC간 (4.8km)
 - 대전: 고속버스터미널 ↔ 대전T·G간(0.8km)
서부시외버스터미널 ↔ 서대전TG간(2.0km)

라. 고속도로 혼잡 휴게소 진·출입차량 탄력적 통제

- 경부선 24개소, 중부선 3개소, 서해안선 7개소 등
 - 교통관리요원 증원 배치, 주차용량 초과시 진입통제

마. 주요국도 신호주기 조정 등으로 교통소통 도모

- 고속도로 IC와 연결되는 국도·지방도 신호주기 조정 등의 교통혼잡 완화 대책 강구
- 주요국도 교통경찰 배치, 주방향 신호주기 연장 등 우선소통조치

바. 확장공사중인 고속도로·국도를 임시 개통하여 소통능력 제고

1) 고속도로

- 임시개방 시기: 2003. 9. 5일 16시 부터
- 임시개방 구간: 4차선에서 8차선 확장공사중인 영동고속도로 호법JCT-여주JCT(15km)
※ 고속도로 본선 통행에 지장을 주는 모든 공사 중지(9.9-9.15)

2) 국 도

- 임시 개통 기간: 2003. 9. 9일 0시 ~ 9. 15일 24시
- 임시개통 구간: 국도 15호선 고흥군 남양 - 보성군 벌교 등 20개소 108.3km(별첨)
 - 강 원 지역: 국도 6호선 횡성 - 추동 등 1개소(1km)
 - 충청북 지역: 국도 4호선 부여 - 논산 등 9개소(34.7km)
 - 전남북 지역: 국도 23호선 부안 - 김제 등 6개소(59.6km)
 - 경남북 지역: 국도 7호선 강구 - 영덕 등 4개소(13.0km)

사. 교통안내 및 통제강화

- 고속도로 우회 교통안내지도(45만부) 제작 배포
- 상습정체구간·휴게소·톨게이트 등에 우회도로 안내입간판(197개) 설치 등 교통안내 및 통제강화

아. 기타

- 성묘지 주변도로 무단 주·정차 금지제도 및 단속
- 자가용 이용 수요감축을 위하여 시내버스 증회 운행 등

제4절 2004년 설 정부합동특별교통대책 현황

- 2004.01.20(화)~01.26(월)까지 7일동안 설연휴 귀성 및 귀경 통행량 집중에 대비하여 이 기간을 특별수송교통대책기간으로 정하고 이에 대한 교통대책을 수립하였음
- 대책수립을 위하여 유관기관(철도청, 한국공항공사, 한국도로공사, 경찰청, 시외·고속·전세버스 연합회, 해운조합 등)과의 협조체제를 구축하여 대중교통수단을 비롯한 각종 교통수단의 소통원활을 위해 노력하고 있음
- 설연휴 특별수송기간동안 대중교통에 대한 수단별 대책은 다음과 같음

1. 대중교통수단 증강계획

가. 철 도

- 특별수송기간 중 평시보다 13%의 수송력을 증강하고 서울발 기준으로는 20%의 수송력 증강 (열차량수 기준)

<표 4-9> 2004년 설 철도 증강계획

구 분		정기열차 (A)	기간중 증강	합 계 (B)	B/A(%)
전 국	열차수	4,206	482	4,688	113
	량 수	23,539	3,108	26,647	
서울발	열차수	1,015	236	1,251	120
	량 수	7,490	1,542	9,014	

주: 열차량수 기준

나. 버 스

1) 고속버스

- 예비차량 286대등 총 2,483대를 투입, 기간 중 1일 평균 7,980회를 운행함으로써 평시보다 14% 증회 운행

※ 승객 증가시 공동운수협정에 의해 확보된 전세버스 800대도 추가 투입(1,400회 운행)

- 서울발 기준으로는 평시대비 15% 수송력 증강

<표 4-10> 2004년 설 버스 증강계획

구 분	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
전 국	2,197대 7,030회	286대 950회	2,483대 7,980회	114
서울발	1,498대 2,250회	221대 330회	1,719대 2,580회	115

주: 1일 기준

2) 시외 · 전세버스

- 시외버스 예비차량의 상시 운행체제를 확보하여 수송력 증강
(상용차 7,950대, 예비차 433대)
- 전세버스는 총 등록대수 22,506대의 50.4%가 운행할 것으로 예상
 - 특별수송기간중 총누계 79,450대를 운행하여 수송수요에 대응

다. 해 운

- 예비선박 등을 투입하여 기간 중 880회 추가 운항(평시대비 19% 증강)
 - 기간 중 1일 평균 수송능력은 164천명으로 수송계획인원 38천명 대비 431% 여유

<표 4-11> 2004년 설 해운 증강계획

항로수	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
100	130척(1일기준) 4,616회	4척(1일기준) 880회	134척(1일기준) 5,496회	119

라. 항 공

- 기간중 전국적으로 총 230편, 서울발은 81편을 각각 증편 운항/평시대비 1일 평균 전국 33편, 서울발 12편 수송력 증강

<표 4-12> 2004년 설 항공 증강계획

구 분	평시(A)	기간중 증강	합계(B)	B/A(%)
전 국	458편	33편	491편	107
서울발	175편	12편	187편	107

주: 1일 기준

2. 교통소통 및 분산대책

가. 고속도로 버스전용차로제 실시

- 기 간: 1. 20(화) 12:00 ~ 1. 23(금) 24:00 「84시간」
- 구 간: 경부고속도로 상·하행선: 서초IC ~ 신탄진IC (137.4km)
- 대상차량: 9인승이상 승용·승합자동차(6인 이상 탑승차량)
 - 전용차로 위반차량 단속용 무인감시장비 설치·가동
 - 교통경찰·순찰차 및 업체안전순찰차량을 활용하여 계도·적발
 - 위반시 벌칙: 범칙금 6~7만원, 벌점 30점
 - 경찰헬기를 이용한 단속실시(경찰청)
- ※ 1.24(토)~1.25(일)은 현행 주말 버스전용차로제 활용(토요일: 12:00~21:00, 일요일: 08:00~23:00)

나. 고속도로 진·출입통제 실시

- 고속도로 하행선 진·출입로 통제(9개 IC)
 - 기간: 1. 20(화) 12:00 ~ 1. 22(목, 설) 12:00 「48시간」
 - 진입 통제(6개 IC)

- 경 부 선(4개 IC): 반포, 수원, 기흥, 오산
- 서해안선(2개 IC): 매송, 비봉
- 진·출입 통제(2개 IC): 경부선(잠원, 서초)
- 진출 통제(1개 IC): 경부선(양재)
- 통제대상: 9인승이상 승용·승합차량(6인이상 탑승) 및 수출용 화물적재차량을 제외한 전차종

다. 주요도시 버스터미널과 고속도로 진·출입로간 임시 버스전용차로 운영

- 실시도시 및 구간
 - 서울: 센트럴시티터미널 → 신반포로 → 잠원 IC(1.2km)
삼호가든사거리 → 사평로 → 반포 IC (0.6km)
남부시외버스터미널 ↔ 서초IC(0.5km) ↔ 양재IC(2.6km)
 - 부산: 금정 부산종합버스터미널 ↔ 구서IC간 (4.8km)
 - 대전: 고속버스터미널 ↔ 대전T·G간(0.8km)
서부시외버스터미널 ↔ 서대전TG간(2.0km)

라. 고속도로 혼잡 휴게소 진·출입차량 탄력적 통제

- 경부선 31개소, 중부선 15개소, 서해안선 13개소, 영동선 14개소 등
- 교통관리요원을 배치하여 주차용량 초과시 진입 통제

마. 헬기를 이용한 지상 및 공중 입체 교통관리

- 교통무전망을 이용하여 고속도로 순찰대 및 순찰차에 교통정보를 적기 제공하여 도로 망 균형 이용 유도
- 교통소통 장애요인이 발견 즉시 경고 및 안내방송 실시

바. 주요국도 신호주기 조정 등으로 교통소통 도모

- 고속도로 IC와 연결되는 국도·지방도 신호주기 조정 등의 교통혼잡 완화 대책 강구
- 주요국도 교통경찰 배치, 주방향 신호주기 연장 등 우선소통조치

사. 고속도로 및 국도의 조기 및 임시 개통

- 신설공사중인 고속도로의 조기개통 및 확장공사중인 국도를 임시개통하여 소통능력을 향상시키는데 만전을 기함

1) 고속도로

- 조기개통 시기: 2004. 1. 16일
- 조기개통 구간: 중부내륙고속도로 상주IC-북상주IC(12.7km)

2) 국 도

- 임시 개통 기간: 2004. 1. 20일 0시 ~ 1. 26일 24시
- 임시개통 구간: 국도 15호선 고흥군 남양 - 별교 등 17개소 91km(별첨)
 - 충남북 지역: 국도 4호선 부여 - 논산 등 6개소(19.4km)
 - 전남북 지역: 국도 23호선 부안 - 김제 등 8개소(63.7km)
 - 경남북 지역: 국도 28호선 금호 - 임고 등 2개소(6.0km)
 - 제 주 지역: 국도 12호선 표선 - 남원 1개소(3.5km)

아. 고속국도 우회도로에 구축한 ITS 활용을 통한 교통분산 유도

- 수도권 및 대전이북지역 고속도로의 교통정체를 완화하기 위하여 고속국도 우회도로에 구축한 ITS 적극 활용
 - 고속국도 우회도로 561km에 대한 ITS구축사업 완료('03.12월)
 - 148개소의 도로전광표지를 통해 실시간 교통정보 제공
(경부축 28, 중부축 36, 서해안축 59, 영동축 25)
 - 휴대폰(011),인터넷(www.freeway.co.kr, www.roadplus.co.kr), ARS(1588-2505) 등으로도 실시간 교통정보 제공
- 고속국도 우회도로 ITS구간 이용 활성화를 위한 홍보 강화
 - '04.1월중에 고속국도 우회도로 ITS구간 이용안내도 2만부를 제작하여 '04.1월중에 배포. 배부장소는 고속도로 휴게소, 영업소, 언론기관, 교통정보센터, 한국도로공사 지역본부 등에서 배부

자. 교통안내 및 통제강화

- 고속도로 우회 교통안내지도 제작 배포(100만부),
- 상습정체구간·휴게소·톨게이트 등에 우회도로 안내입간판 설치(235개소)등 교통안내 및 통제강화

차. 기타

- 성묘지 주변도로 무단 주·정차 금지제도 및 단속
- 자가용 이용 수요감축을 위하여 시내버스 증회 운행 등

제5절 교통수단별 교통대책 및 수송수요 배분대책

- 본 절에서는 지금까지 살펴본 특별수송기간의 교통수단별 수송수요 현황 및 특성을 토대로 교통수단별 교통대책 및 수송수요 분산대책을 제시하고자 함
- 매년 3회의 특별수송기간 중 하계휴가기간은 기간이 길고 수송수요 또한 평상시에 대비해서 약 10~15%정도 증가하는 경우로 교통혼잡 상황이 일부구간에 한정되므로 현재의 특별수송대책만으로도 원활히 운영되고 있는 실정이나, 설날 및 추석연휴기간은 이동(귀성 및 귀경)하고자 하는 교통수요는 대부분의 교통수단이 평시대비 30~50%까지 급증하는데 반해 연휴기간은 3~5일 정도로 짧아 특별수송기간내내 전국 대부분의 지역이 극심한 교통체증을 보이고 있음
- 따라서 본 절의 교통수단별 교통대책은 설날 및 추석연휴기간에 초점을 맞추어 풀어나가고자 함

1. 교통수단별 교통대책

가. 철도

- 2003년 추석연휴 및 2004년 설연휴 특별수송기간에 전국기준으로 평시보다 약 13%정도, 서울발 기준으로는 20%정도 수송력을 증강하여, 이 기간 전체 수송수요의 약 6~8%정도를 분담하고 있음
- 현재 철도운행노선이 집중되고 있는 경부선 철도 서울~대전구간은 평상시에도 거의 용량수준에서 운행되고 있으며, 특별수송기간의 운행회수 증강은 화물열차 운행제한 및 운행시간 연장 등을 통한 용량수준 이상으로 운행되고 있어 현재 상태에서는 기존의 특별수송대책 이상의 어떠한 대안을 수립할 수 있는 여지가 없을 것으로 판단됨
- 그러나 2004년 경부고속철도 1단계 서울~부산, 서울~목포 구간이 완공되면 고속철 경부축의 수송능력이 대폭 증가돼 여객수송능력은 1일 20만명에서 최대 52만명으로 2.6배 늘어나게 될 것으로 철도청은 예상하고 있음. 이에 따라 철도 수송능력의 획기적인 향상을 이룰 수 있을 것으로 보임
- 경부선의 기존에 60여회에 이르던 일반열차가 하루 11회로 감축되며, 호남선도 기존의 26회의 일반열차가 16회로 감축될 예정임. 따라서 기존의 새마을호 이용자들이 고속철도를 이용하게 될 가능성이 높을 것임. 기존 철도수요의 흡수 뿐만아니라 수송능력의 향

상으로 자가용, 버스, 항공 수요의 이동을 통해 보다 빠르고 대량의 수송능력을 발휘할 것으로 판단됨

- 그러나 고속철도 개통만으로 특별수송기간 수요를 모두 해결하지는 못하는 것으로 분석되므로 고속철도 개통과 더불어 특별수송기간내의 대책수립 시 기존철도와 고속철도의 수송능력을 극대화시키는 운영대책을 수립하여 단기간내에 통행이 집중되는 수요를 처리하는 것이 중요하리라 판단됨

나. 항공

- 항공의 경우는 설·추석 명절 특별수송기간에 전국기준으로 평시보다 약 7~9%정도, 서울발 기준으로는 약 7~8%정도 운항회수를 늘려 평시대비 약 20~29%정도의 여객을 더 수송하여, 이 기간 전체 수송수요의 약 1.3%정도를 분담하고 있음
- 현재 항공노선은 서울~부산, 서울~제주 구간에 집중되어 운항되고 있으며, 특별수송기간의 수송량 또한 수도권~부산·경남권이 전체 항공수송량의 50%를, 수도권~제주권이 23%를 차지하고 있어 이들 두 지역으로의 편중현상이 심함
- 고속철도 개통과 더불어 평상시 항공수송수요에 큰 변화가 일어날 것으로 예상됨. 고속철도 개통시에는 현재의 같은 평시에는 상호 경쟁체제, 명절때의 특별수송기간에는 상호경쟁 및 보완체제로 나아갈 것으로 예상됨
- 또한, 지역적으로 볼 때, 2004년 경부고속철도 1단계 개통 이후 다른 지역에 비해 광주↔서울, 부산↔서울 비행기 이용 승객을 상당수 흡수할 것으로 예상하고 있음
- 그러나 접근성과 비용측면에서 경쟁력을 갖춘 고속철도가 평상시 수송에 우위를 점할 것으로 예상되나 명절과 같은 특별수송기간에는 고속철도를 포함한 기존 철도의 용량 문제로 인해 급격한 감소는 발생하지 않을 것으로 보임
- 단 기상악화시엔 항공수송에 어려움이 따르기에 이에 대한 대책이 필요함. 항공수단의 경우는 태풍과 같은 기상여건에 따라 결항 가능성이 높으므로 보다 정확한 기상예측을 통한 지역별 투입노선 변경, 운항시간대 변경 등 신속한 대처가 필요하고 악천후시 수송력 확보, 예약승객에 대한 신속한 홍보 등의 대책이 필요할 것으로 판단됨

다. 해운

- 여러 수송수단 가운데 가장 수송능력이 작은 해운은 명절 특별수송기간에 평시대비 약 16~19% 증회 운항으로 평시대비 약 70%까지의 승객을 더 수송하고 있음. 그러나 다

른 수단과 달리 명절 연휴기간보다 하계휴가기간에 수송수요가 훨씬 더 많은 수단으로 하계휴가기간에는 평시대비 약 100~200%까지 수송량이 증가함, 2004년의 경우 특별수송기간동안 전체 수송수요의 약 0.7~1.4%정도를 분담하고 있음

- 해운의 경우는 다른 수단에 비해 기상여건에 특히 영향을 많이 받는 수단으로 이렇게 수송량이 급증하는 특별수송기간에 기상여건이 악화되는 경우에는 연간 수송량이 급감하는 경향이 있음
- 따라서 해운의 경우는 현재의 수송능력상에는 큰 문제가 없으나, 보다 정확한 기상예측을 통한 운항통제, 운항시간대 조절 등 신속한 대처가 필요함

라. 버스(고속·시의·전세버스)

- 고속버스는 명절 특별수송기간동안 예비차량을 투입하여 전국기준으로 평시보다 14~16%수준 증편운행하고, 서울발 기준으로는 15%정도 늘려 운행함으로써, 평시보다 약 30~50%정도 더 수송하여 이 기간 전체 수송량의 약 3.5%를 분담하고 있음
- 고속도로의 버스전용차로제의 실시에도 불구하고 버스전용차로의 구간이 경부고속도로의 서초~신탄진간 일부구간에 한정되어 전체적인 운행시간이 평시보다 2~3배까지 늘어나며, 이로 인한 차량의 회전을 저하가 수송력 증강을 저해하고 있는 것으로 파악됨
- 시외·전세버스의 경우는 이 기간 전체 수송량의 약 23~26%를 분담하고 있는 것으로 분석되었으나, 현재 집계 시스템의 여건상 전산발매 및 관리체계가 미흡하여 자료수집이 제대로 이루어지지 않고 있는 실정임. 현재로서는 정확한 운행 특성을 파악하기가 어려운 실정으로 추후 자료 수집체계가 제대로 정립되어 보다 정확한 분석이 이루어져야 될 것으로 보임
- 시외·전세버스는 다른 교통수단과 달리 명절 특별수송기간동안의 수송량이 평시와 비슷하거나 오히려 적어지는데, 이는 연휴기간에 통근·통학하는 단거리 통행이 거의 없어지는 반면, 귀성 및 귀경에 투입되는 차량 또한 도로의 정체로 회전율이 떨어지는데서 기인하는 것으로 보임
- 장거리 운행에 투입되는 고속버스와 전세버스의 경우는 고속도로 및 국도의 극심한 정체로 인한 차량의 회전율이 떨어져 수송능력을 저하시키고 있으므로 버스전용차로의 확대시행 등의 대책이 수립되어야 하나, 현재와 같이 수도권에서 분산되는 통행량이 경부와 중부고속도로에 집중되는 상황에서는 버스전용차로의 확대시행이 어려운 실정임

마. 자가용승용차

- 최근 몇 년 동안 서해안고속도로와 중앙고속도로, 천안-논산고속도로 등이 완전개통되면서 경부고속도로의 이용 수요를 일정부분 소화하고 있음. 이로 인해 자가용 이용자의 노선선택의 폭이 넓어지게 되었고 통행비용 절감 효과를 이용자들에게 제공하고 있음
- 그러나 설이나 추석기간의 교통량은 짧은 기간내에 많은 차량이 귀성통행과 귀경통행을 하기 때문에 도로의 용량을 훨씬 초과한 상태를 이루며 극심한 정체현상을 보이고 있는게 현실임. 이를 해결하기 위해 특별수송기간의 문제를 해결하기 위해 대안 노선의 공급을 늘려주는데는 재정적인 한계뿐만 아니라 평시기준으로 판단할 때 투자재원의 낭비 문제가 발생하게 됨
- 도로공급정책은 꾸준히 늘어나고 있는 자동차 등록 대수와 맞물려 기존수요를 배제한 새로운 잠재 수요를 유발시키는 문제점도 발생함
- 따라서 특별수송기간동안 고속도로 정체현상의 완화를 위해 공급정책뿐만 아니라 대중교통 이용활성화와 같은 자가용이용자의 수요감소 정책을 통해 대책을 수립해야 함. 2004년 4월 1일 고속철도가 개통되므로 특별수송기간에 큰 기여를 할 것으로 예상되고, 또한 대중교통이용을 장려하여 명절 때 도로에서 버려지는 사회적 비용을 감소시킬 필요가 있음

2. 수송수요 분산대책

- 수송수요 분산이라 함은 대중교통 이용증진을 통한 교통수단간 분산, 일자별·시간대별 통행 분산을 통한 통행량 최대, 역귀성 유도를 통한 귀성통행량 감소대책 등을 들 수 있음
- 또한, 자가용이용자들에게는 라디오, 인터넷, 핸드폰, PDA 등을 이용하여 교통정보 제공함으로써 통행출발시간을 조정할 수 있게 도움을 주어 통행집중현상을 분산시키는 역할을 할 수 있음

가. 대중교통이용촉진대책

- 특별수송기간동안의 대중교통수단은 일반적인 의미의 대중교통수단보다는 지역간 대량수송수단으로 보는게 타당함으로 자가용 승용차를 제외한 버스, 철도, 항공 등은 전부

대중교통수단으로 보는데 적절할 것임

- 현재 명절 특별수송기간동안 철도, 항공수단은 모두가 투입 가능한 최대의 능력을 발휘하고 있는 것으로 파악되고 있으며, 버스의 경우는 공로의 정체로 인하여 차량이 회전율이 떨어지고 이용자가 감소하는 경향을 보이고 있음
- 따라서, 고속철도 완공, 항공노선의 증편 등이 이루어진 이후에는 자가용 이용자가 철도 및 항공수단으로 전환될 것으로 판단됨
- 최근 인터넷, 교통방송, 휴대폰 등을 통한 실시간 교통정보 제공

나. 통행분산

- 최근 인터넷, 교통방송, 휴대폰, PDA 등을 이용한 실시간 구간별 통행정보를 제공함으로써 출발시간선택에 도움을 줄 수 있음. 이를 통해 한시점에 집중되는 현상을 분산시키는 역할을 하는데 기여할 수 있음
- 명절 특별수송기간동안의 교통난은 3~5일(법정 공휴일은 3일)동안 귀성 및 귀경 통행량이 과도하게 집중되는데서 기인한 것으로 연휴기간을 연장하거나 교통시설을 대량으로 확충하지 않는 한 문제의 해결책을 찾기란 쉽지 않음
- 그러나, 주어진 여건 하에서 최선의 대책을 강구해야 한다면 연휴기간동안 통행량의 적절한 배분을 통한 통행량의 극대화, 역귀성 유도를 통한 귀성 통행량 감소 및 교통시설 이용율의 극대화 등을 들 수 있음
- 이러한 대책들은 강제성을 띠 수 없으므로 지속적인 홍보 및 실시간 교통상황안내 등을 통하여 이용자에게 선택의 기회를 주는 대책이라 할 수 있음

제5장 결론 및 건의

제1절 과업의 주요 결과

제2절 향후 대책

제5장 결론 및 건의

제1절 과업의 주요 결과

- 본 연구의 목적은 특별수송기간동안의 교통수단별 수송수요를 예측하고, 이와 같이 예측된 수송수요를 근거로 각 교통수단별 교통대책을 제시하여 특별수송기간동안의 원활한 교통소통을 도모하기 위함
- 수송수요 예측을 하는 과정에서 각 수단별 과거 수송통계자료를 수집하는데 많은 어려움이 있었으며, 또한 수단별로 자료손실에 의해 최근 3~4년간의 자료밖에 없다거나 아예 수송량 집계자료가 없는 경우도 있어 정확한 예측결과를 가져오는데 어려움이 많았음
- 철도, 항공, 고속버스 수단은 자료 범위내에서 예측의 신뢰성을 확보할 수 있었으나, 해운의 경우는 기상변화에 너무 큰 영향을 받아 신뢰도가 떨어지는 한계가 있었으며, 시외·전세버스의 경우는 자료수집체계에서 자료에 대한 신뢰성이 떨어지는 한계가 있었음
- 2003년 하계 연휴, 2003년 추석연휴, 2004년 설연휴특별수송기간에 대한 수송수요예측에 대한 결과는 다음과 같음
- 2003년 하계 연휴기간에는 1일 평균 4,779천명이 통행할 것으로 예측되었으며, 특별수송기간 25일(7월 17일 ~ 8월 10일)동안 총 수송수요는 약 119,443천명으로 평시대비 119% 증가할 것으로 예상되었음. 또한, 작년동기(7일기준) 대비 3.0% 증가할 것으로 예상되었음
- 대중교통수단인 철도, 항공, 버스를 이용하는 통행은 40,836천명으로 전체 수단 중 34.19%를 분담할 것으로 보임
- 자가용 수송인원의 증가(작년대비 4.9%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.6%에 비해 소폭 증가한 65.8%가 될 것으로 예측됨. 전체적인 하계 휴가인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측됨
- 2003년 추석 연휴기간에는 1일 평균 5,628천명이 통행할 것으로 예측되었으며, 특별수송기간 7일(9월 9일 ~ 9월 15일)동안 총 수송수요는 약 39,399천명으로 평시대비 140% 증가할 것으로 예상되었음. 또한, 작년동기(7일기준) 대비 2.2% 증가할 것으로 예상되었음
- 대중교통수단인 철도, 항공, 버스를 이용하는 통행은 14,570천명으로 전체 수단 중

35.5%를 분담할 것으로 보임

- 자가용 수송인원의 증가(작년대비 7.8%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 64.1%에 비해 소폭 증가한 64.5%가 될 것으로 예측됨. 전체적인 추석 귀성인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측됨
- 2004년 설 연휴기간에는 1일 평균 5,583천명이 통행할 것으로 예측되었으며, 특별수송기간 7일(1월 20일 ~ 1월 26일)동안 총 수송수요는 약 39,077천명으로 평시대비 137% 증가할 것으로 예상되었음. 또한, 작년동기(7일기준) 대비 2.7% 증가할 것으로 예상되었음
- 대중교통수단인 철도, 항공, 버스를 이용하는 통행은 14,570천명으로 전체 수단 중 37.3%를 분담할 것으로 보임
- 자가용 수송인원의 증가(작년대비 6.4%증가)에 따라 자가용 수송분담율은 작년수준 60.6%에 비해 소폭 증가한 62.7%가 될 것으로 예측됨. 전체적인 설 귀성인구는 예년수준을 소폭 상회할 것으로 예측됨
- 수송수요의 증가원인은 하계연휴기간에는 주5일 근무제의 확대, 고부가가치 산업화에 따른 휴가기간의 증가 등에 따라 여행인구가 증가하였으며, 추석, 설 연휴기간에는 귀성 목적통행뿐 아니라 여행인구의 증가와 더불어 특히 5일 이상의 긴 추석·설 연휴기간이 주요한 수요증가 요인으로 판단됨
- 마지막으로 특별수송기간의 수송수요를 정확히 예측하기 위해서는 자료수집 과정에서의 신뢰성을 확보하는 한편 특별수송기간에 대한 O/D 구축과 같은 연구가 앞으로 계속되어 보다 정확한 예측모형이 마련되어야 할 것으로 사료됨

제2절 향후 대책

- 매년 반복되는 특별수송기간 수송대책을 위해서는 보다 정확한 기초자료가 필요하며, 이를 위해 상시조사체계를 구축하고, 조사분석을 위한 예산과 인원이 투입되어야 할 것으로 보임
- 특히 앞서 언급한대로 특별수송기간에 대한 O/D 구축 및 이를 활용한 미시동적모형의 개발이 시급할 것으로 사료됨
- 또한, 자가용 이용자의 증가로 인해 도로에서 손실되는 사회적 비용의 감소를 위해 대중교통이용 활성화 정책을 적극 지원하고, 더불어 승용차 수요의 감소정책을 병행하여야 할 것으로 보임

부 록

- A. 2002~2003년 과거 특송기간 수송실적
- B. 2002~2003년 과거 특송기간 일별수송
실적
- C. 별첨자료: 2003년 하계휴가 통행 행태
설문지[양식]
- D. 별첨자료: 2003년 추석연휴 통행 행태
설문지[양식]
- E. 별첨자료: 2004년 설연휴 통행 행태
설문지[양식]

부 록

A 2002~2003년 과거 특송기간 수송실적¹⁾

□ 2002 설 실적

단위: 통행

2002 설 실적	6일간 기간1일평균	2.9-2.14 기간총수송량
철도청	401,915	2,411,491
자가용	3,571,833	21,431,000
공항공사	76,439	458,632
해운조합	38,444	230,665
고속버스	234,667	1,408,000
시외버스	891,733	5,350,396
전세버스	401,573	2,409,440
합계	5,616,604	33,699,624

□ 2002 하계 실적

단위: 통행

2002 하계 실적	24일간 기간1일평균	7.19-8.11 기간총수송량
철도청	358,154	8,595,705
자가용	2,997,417	71,938,000
공항공사	65,191	1,564,578
해운조합	59,224	1,421,380
고속버스	140,750	3,378,000
시외버스	-	-
전세버스	505,732	12,137,572
합계	4,126,468	99,035,235

□ 2002 추석 실적

단위: 통행

2002 추석 실적	5일간 기간1일평균	9.19-9.23 기간총수송량
철도청	469,262	2,346,311
자가용	3,946,600	19,733,000
공항공사	77,587	387,933
해운조합	50,248	251,241
고속버스	194,800	974,000
시외버스	950,343	4,751,715
전세버스	400,077	2,000,385
합계	6,088,917	30,444,585

1) 자가용은 교통개발연구원의 추정치임. 자가용을 제외한 자료는 소관기관 집계자료임

☐ 2003 설 실적

단위: 통행

2003 설 실적	5일간	1.30-2.3
	기간1일평균	기간총수송량
철도청	422,603	2,113,016
자가용	3,984,800	19,924,000
공항공사	79,400	397,000
해운조합	42,986	214,929
고속버스	186,400	932,000
시외버스	951,466	4,757,330
전세버스	533,424	2,667,120
합계	6,201,079	31,005,395

☐ 2003 하계 실적

단위: 통행

2003 하계 실적	25일간	7.17-8.10
	기간1일평균	기간총수송량
철도청	329,648	8,241,203
자가용	3,144,280	78,607,000
공항공사	68,729	1,718,237
해운조합	252,854	6,321,360
고속버스	132,360	3,309,000
시외버스	720,555	18,013,872
전세버스	-	-
합계	4,648,427	116,210,672

☐ 2003 추석 실적

단위: 통행

2003 추석 실적	7일간	9.9-9.15
	기간1일평균	기간총수송량
철도청	398,411	2,788,876
자가용	3,629,000	25,403,000
공항공사	70,825	495,778
해운조합	36,000	251,999
고속버스	165,571	1,159,000
시외버스	854,980	5,984,860
전세버스	362,895	2,540,265
합계	5,517,683	38,623,778

B. 2002~2003년 과거 특송기간 일별수송실적²⁾

□ 2002 설 (2.9(토) - 2.14(목) : 6일간)

단위: 통행

기관명 날짜	한국 도로공사	고속버스 운송조합 (고속버스)	(시외)버스 사업조합 (시외버스)	전세버스 조합 (전세버스)	철도청 (철도)	한국 공항공사 (항공)	해운조합 (해운)	합계
2002.2.9(토)	2,551,967	266,000	893,116	527,320	345,400	89,387	26,359	4,699,549
2002.2.10(일)	2,204,258	257,000	880,360	486,760	373,006	80,848	45,223	4,327,455
2002.2.11(월)	1,991,851	200,000	843,328	446,200	378,915	111,968	26,939	3,999,201
2002.2.12(화)	3,036,659	221,000	816,490	462,400	481,374	29,598	51,384	5,098,905
2002.2.13(수)	2,646,054	258,000	1,009,515	486,760	489,715	102,958	53,427	5,046,429
2002.2.14(목)	2,410,047	206,000	907,587	-	343,081	43,873	27,333	3,937,921
합 계	14,840,836	1,408,000	5,350,396	2,409,440	2,411,491	458,632	230,665	27,109,460

□ 2003 설 (1. 30(목) - 2. 3(월) : 5일간)

단위: 통행

기관명 날짜	한국 도로공사	고속버스 운송조합 (고속버스)	(시외)버스 사업조합 (시외버스)	전세버스 조합 (전세버스)	철도청 (철도)	한국 공항공사 (항공)	해운조합 (해운)	합계
2003.1.30(목)	2,759,404	202,000	1,004,683	583,720	394,578	81,508	36,940	5,062,833
2003.1.31(금)	2,564,678	180,000	982,910	538,800	432,305	82,260	48,795	4,829,748
2003.2.1(토)	3,243,081	156,000	872,455	493,920	451,042	64,590	44,471	5,325,559
2003.2.2(일)	2,683,572	207,000	1,027,796	511,880	455,590	91,637	48,450	5,025,925
2003.2.3(월)	2,680,606	187,000	869,486	538,800	379,500	76,850	36,273	4,768,515
합 계	13,931,341	932,000	4,757,330	2,667,120	2,113,016	396,845	214,929	25,012,581

2) 단 한국도로공사 자료는 단위: 대, 그외의 기관자료는 단위: 통행임

□ 2002 하계 (7. 19(금) - 8. 11(일) : 24일간)³⁾

단위: 통행

기관명 날짜	한국 도로공사	고속버스 운송조합 (고속버스)	(시외)버스 사업조합 (시외버스)	전세버스 조합 (전세버스)	철도청 (철도)	한국 공항공사 (항공)	해운조합 (해운)	합 계
2002.7.19(금)	2,588,196	146,000	-	-	239,627	38,027	16,254	3,028,104
2002.7.20(토)	2,979,123	141,000	-	-	354,568	58,329	37,770	3,570,790
2002.7.21(일)	2,416,728	116,000	-	-	347,654	48,893	32,203	2,961,478
2002.7.22(월)	2,764,959	92,000	-	-	310,406	56,057	30,845	3,254,267
2002.7.23(화)	2,579,587	101,000	-	-	271,666	55,920	35,202	3,043,375
2002.7.24(수)	2,757,695	106,000	-	-	291,729	64,883	36,638	3,256,445
2002.7.25(목)	2,871,692	132,000	-	-	288,130	66,080	42,296	3,400,198
2002.7.26(금)	2,938,176	166,000	-	-	358,952	64,438	10,213	3,537,779
2002.7.27(토)	3,121,575	157,000	-	-	398,450	71,833	42,572	3,791,430
2002.7.28(일)	2,674,256	141,000	-	-	423,054	64,506	70,522	3,373,338
2002.7.29(월)	3,026,648	125,000	-	-	372,817	72,509	73,677	3,670,651
2002.7.30(화)	3,000,203	157,000	-	-	345,071	70,423	71,001	3,643,698
2002.7.31(수)	3,141,901	173,000	-	-	400,948	80,123	86,623	3,882,595
2002.8.1(목)	3,151,249	176,000	-	-	437,683	83,126	118,109	3,966,167
2002.8.2(금)	3,068,970	199,000	-	-	461,659	82,743	125,171	3,937,543
2002.8.3(토)	3,202,060	199,000	-	-	533,205	85,195	145,630	4,165,090
2002.8.4(일)	2,763,522	161,000	-	-	502,638	83,740	126,615	3,637,515
2002.8.5(월)	2,978,564	112,000	-	-	372,935	80,097	80,753	3,624,349
2002.8.6(화)	2,580,148	100,000	-	-	304,754	62,561	41,239	3,088,702
2002.8.7(수)	2,448,789	109,000	-	-	271,232	45,609	5,258	2,879,888
2002.8.8(목)	2,634,240	129,000	-	-	281,418	44,277	42,397	3,131,332
2002.8.9(금)	2,828,565	150,000	-	-	305,603	61,707	49,590	3,395,465
2002.8.10(토)	2,869,489	149,000	-	-	368,288	61,440	50,338	3,498,555
2002.8.11(일)	2,371,090	141,000	-	-	353,218	62,562	50,464	2,978,334
합 계	67,757,425	3,378,000	-	12,137,572	8,595,705	1,564,578	1,421,380	82,717,088

3) 시외버스사업조합(시외버스)과 전세버스조합(전세버스)의 하계일별자료는 집계자료가 없음

□ 2002 추석 (9.19(목) - 9. 23(월) : 5일간)

단위: 통행

기관명 날짜	한국 도로공사	고속버스 운송조합 (고속버스)	(시외)버스 사업조합 (시외버스)	전세버스 조합 (전세버스)	철도청 (철도)	한국 공항공사 (항공)	해운조합 (해운)	합 계
2002.9.19(목)	2,949,244	212,000	942,887	455,975	451,775	77,696	36,670	5,126,247
2003.9.20(금)	2,542,537	183,000	1,001,563	443,275	475,180	79,630	58,829	4,784,014
2003.9.21(토)	3,325,953	157,000	848,665	315,140	495,071	65,125	57,079	5,264,033
2003.9.22(일)	2,682,452	234,000	1,004,775	405,300	529,125	88,323	58,916	5,002,891
2003.9.23(월)	2,751,245	188,000	953,825	380,695	395,160	77,159	39,747	4,785,831
합 계	14,251,431	974,000	4,751,715	2,000,385	2,346,311	387,933	251,241	24,963,016

□ 2003 추석 (9. 9(화) - 9. 15(월) : 7일간)

단위: 통행

기관명 날짜	한국 도로공사	고속버스 운송조합 (고속버스)	(시외)버스 사업조합 (시외버스)	전세버스 조합 (전세버스)	철도청 (철도)	한국 공항공사 (항공)	해운조합 (해운)	합 계
2003.9.9(화)	2,971,576	203,000	917,515	474,915	421,653	78,182	32,784	5,099,625
2003.9.10(수)	2,810,581	199,000	1,042,854	429,240	483,701	84,535	64,254	5,114,165
2003.9.11(목)	3,488,738	142,000	770,613	341,950	449,755	72,806	63,078	5,328,940
2003.9.12(금)	2,506,601	156,000	869,617	372,400	407,585	43,065	4,241	4,359,509
2003.9.13(토)	2,548,053	161,000	845,271	321,930	363,533	76,628	30,597	4,347,012
2003.9.14(일)	2,283,885	186,000	886,149	349,160	403,050	80,414	34,683	4,223,341
2003.9.15(월)	2,786,457	112,000	652,841	250,670	259,598	60,148	22,362	4,144,076
합 계	19,395,891	1,159,000	5,984,860	2,540,265	2,788,876	495,778	251,999	32,616,669

□ 2003 하계 (7. 17(목) - 8. 10(일) : 25일간)⁴⁾

단위: 통행

기관명 날짜	한국 도로공사	고속버스 운송조합 (고속버스)	(시외)버스 사업조합 (시외버스)	전세버스 조합 (전세버스)	철도청 (철도)	한국 공항공사 (항공)	해운조합 (해운)	합 계
2003.7.17(목)	2,757,944	100,000	562,994	-	294,199	50,995	53,427	3,819,559
2003.7.18(금)	2,648,991	96,000	548,380	-	261,648	29,848	100,440	3,685,307
2003.7.19(토)	2,992,546	136,000	694,856	-	339,626	52,568	175,708	4,391,304
2003.7.20(일)	2,566,603	141,000	665,624	-	346,219	53,267	184,080	3,956,793
2003.7.21(월)	2,976,965	111,000	622,596	-	283,339	56,447	189,224	4,239,571
2003.7.22(화)	2,663,729	85,000	573,095	-	249,265	48,999	154,462	3,774,550
2003.7.23(수)	2,789,721	91,000	604,632	-	254,866	56,818	175,985	3,973,022
2003.7.24(목)	2,984,684	96,000	612,581	-	274,283	64,742	198,681	4,230,971
2003.7.25(금)	3,028,825	121,000	667,797	-	315,231	70,684	203,711	4,407,248
2003.7.26(토)	3,259,644	154,000	789,018	-	381,467	68,895	291,300	4,944,324
2003.7.27(일)	2,631,303	144,000	759,109	-	362,616	65,182	296,294	4,258,504
2003.7.28(월)	3,090,402	129,000	723,172	-	337,152	73,271	285,165	4,638,162
2003.7.29(화)	2,990,857	111,000	693,644	-	318,652	69,731	258,697	4,442,581
2003.7.30(수)	3,225,028	134,000	781,915	-	355,469	84,278	304,966	4,885,656
2003.7.31(목)	3,314,932	153,000	851,667	-	384,848	84,749	331,771	5,120,967
2003.8.1(금)	3,383,407	177,000	934,682	-	387,386	86,324	363,310	5,332,109
2003.8.2(토)	3,371,333	187,000	969,746	-	413,668	88,453	381,198	5,411,398
2003.8.3(일)	2,910,201	193,000	937,906	-	411,698	90,035	362,930	4,905,770
2003.8.4(월)	3,262,282	163,000	726,800	-	358,686	85,334	311,965	4,908,067
2003.8.5(화)	3,099,481	125,000	646,690	-	317,688	76,488	294,853	4,560,200
2003.8.6(수)	3,000,772	118,000	710,555	-	298,602	77,248	289,694	4,494,871
2003.8.7(목)	2,939,864	111,000	670,415	-	291,908	70,657	271,307	4,355,151
2003.8.8(금)	3,175,427	139,000	716,040	-	279,630	74,542	260,220	4,644,859
2003.8.9(토)	3,324,013	151,000	811,501	-	370,016	70,317	289,043	5,015,890
2003.8.10(일)	2,740,148	143,000	738,457	-	353,043	68,365	292,929	4,335,942
합 계	75,129,102	3,309,000	18,013,872	-	8,241,203	1,718,237	6,321,360	112,732,774

4) 전세버스조합(전세버스)의 자료는 집계자료가 없음

C. 별첨자료: 2003년 하계휴가 통행 행태 설문지(양식)

조사지역: 시/도 구 동/읍/면 조사일자: 월 일 조사자: _____

2003년도 하계휴가기간 통행행태에 관한 설문조사

안녕하십니까? 건설교통부 조사상담원 000입니다. 저희 건교부에서는 여름 휴가철 교통 대책을 위한 설문 조사를 실시하고 있습니다. 잠깐만 시간을 내어 설문에 협조해 주시면 많은 도움이 되겠습니다. 지금 설문에 응답하여 주시겠습니까? 감사합니다.

[질문1] 작년 여름 휴가여행은 다녀오셨습니까? ① 예 ② 아니오 → [질문6]

[질문2] 다녀오셨다면 여행지역은?

- ① 동해안권(강릉, 경포대, 주문진, 속초, 울릉도)
- ② 서해안권(목포, 보길도, 대천, 안면도, 변산반도, 영종도, 홍도, 흑산도 등)
- ③ 남해안권(여수, 부산, 한려수도, 거제도, 해남, 땅끝마을)
- ④ 강원내륙권(설악산, 오대산, 평창, 동강, 영월, 정선, 원주, 치악산, 춘천 등)
- ⑤ 충청내륙권(화양계곡, 청주, 충주, 대전, 유성, 속리산, 온양, 공주, 부여 등)
- ⑥ 영남내륙권(문경새재, 경주, 포항, 울산, 백양사, 무주구천동)
- ⑦ 호남내륙권(광주, 부안, 고창, 선운사, 지리산 등)
- ⑧ 수도권 ⑨ 제주권 ⑩ 해외 ⑪ 기타

[질문3] 휴가여행기간은?

- ① 당일 ② 1박2일 ③ 2박3일 ④ 3박4일 ⑤ 4박5일 ⑥ 6일 이상

[질문4] 여행시 이용한 주교통수단은?

- ① 승용차 ② 승합차 ③ 고속버스 ④ 시외버스 ⑤ 전세, 관광버스
- ⑥ 기차 ⑦ 비행기 ⑧ 선박 ⑨ 기타

[질문5] (승용차/승합차로 응답한 사람만 질문)

[질문5-1] 고속도로 이용노선은 (중복1)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
- ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 기타 고속도로
- ⑩ 국도/지방도만 이용

[질문5-2] 고속도로 이용노선은 (중복2)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 기타 고속도로
 ⑩ 국도/지방도만 이용 ⑪ 없음

[질문5-3] 고속도로 이용노선은 (중복3)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 기타 고속도로
 ⑩ 국도/지방도만 이용 ⑪ 없음

[질문6] 올해 여름 휴가여행계획이 있으십니까? ① 있다 ② 없다→[질문17] ③ 미정→[질문17]**[질문7] 올해는 휴가여행기간을 언제로 계획하고 있습니까? 출발일을 기준으로 말씀해주세요.**

- ① 7.14이전 ② 7.14~7.20(7월셋째주) ③ 7.21~7.27(7월넷째주)
 ④ 7.28~8. 3(7월다섯째주) ⑤ 8. 4~8.10(8월첫째주) ⑥ 8.11~8.17(8월둘째주)
 ⑦ 8.17이후 ⑧ 미정 → [질문17]

[질문8] 휴가여행 기간은?

- ① 당일 ② 1박2일 ③ 2박3일 ④ 3박4일 ⑤ 4박5일 ⑥ 6일 이상 ⑦ 미정

[질문9] 휴가여행은 어디로 다녀오실 예정입니까?

- ① 산 ② 바다 ③ 유원지 ④ 고향 ⑤ 기타 ⑥ 미정

[질문10] 휴가여행 예정지역은?

- ① 동해안권(강릉, 경포대, 주문진, 속초, 울릉도)
 ② 서해안권(목포, 보길도, 대천, 안면도, 변산반도, 영종도, 홍도, 흑산도 등)
 ③ 남해안권(여수, 부산, 한려수도, 거제도, 해남, 땅끝마을)
 ④ 강원내륙권(설악산, 오대산, 평창, 동강, 영월, 정선, 원주, 치악산, 춘천 등)
 ⑤ 충청내륙권(화양계곡, 청주, 충주, 대전, 유성, 속리산, 온양, 공주, 부여 등)
 ⑥ 영남내륙권(문경새재, 경주, 포항, 울산, 백양사, 무주구천동)
 ⑦ 호남내륙권(광주, 부안, 고창, 선운사, 지리산 등)
 ⑧ 수도권 ⑨ 제주권 ⑩ 해외 ⑪ 기타 ⑫미정

[질문11] 올해 여행시 이용하실 주교통수단은 무엇입니까?

- ① 승용차 ② 승합차 ③ 고속버스 ④ 시외버스 ⑤ 전세, 관광버스
 ⑥ 기차 ⑦ 비행기 ⑧ 선박 ⑨ 기타

[질문12] (승용차/승합차로 응답한 사람만 질문)**[질문12-1] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복1)?**

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용

[질문12-2] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복2)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용 ⑫ 없음

[질문12-3] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복3)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용 ⑫ 없음

[질문13] (승용차/승합차로 응답한 사람만 질문)

[질문13-1] 승용차/승합차를 이용하시는 이유는 무엇입니까? (중복1)

- ① 여러곳을 방문하기가 편해서 ② 가족 전체가 움직이므로
 ③ 가는곳이 대중교통노선이 불편해서 ④ 총비용이 오히려 저렴해서 ⑤ 기타

[질문13-2] 승용차/승합차를 이용하시는 이유는 무엇입니까? (중복2)

- ① 여러곳을 방문하기가 편해서 ② 가족 전체가 움직이므로
 ③ 가는곳이 대중교통노선이 불편해서 ④ 총비용이 오히려 저렴해서 ⑤ 기타 ⑥없음

[질문13-3] 승용차/승합차를 이용하시는 이유는 무엇입니까? (중복3)

- ① 여러곳을 방문하기가 편해서 ② 가족 전체가 움직이므로
 ③ 가는곳이 대중교통노선이 불편해서 ④ 총비용이 오히려 저렴해서 ⑤ 기타 ⑥없음

[질문14] 출발시간대는?

- ① 0시~5시 ② 5시~8시 ③ 8시~11시 ④ 11시~오후2시
 ⑤ 오후2시~오후5시 ⑥ 오후5시~오후8시 ⑦ 오후8시~자정

[질문15] 여행을 함께 가실분은 본인 포함하여 몇 명입니까?

- ① 1명 ② 2명 ③ 3-4명 ④ 5-10명 ⑤ 10명 이상

[질문16] 고속도로 교통상황 안내정보는 주로 어떻게 얻고 있습니까?

- ① TV ② 라디오 ③ 신문 ④ 전화/핸드폰 ⑤ 인터넷 ⑥ 정보안내판 ⑦ 기타

[질문17] 세대주의 연령은? ① 20세미만 ② 20대 ③ 30대 ④ 40대 ⑤ 50대이상

[질문18] 세대주의 직업은? ① 회사원 ② 자영업 ③ 공무원 ④ 전문직 ⑤ 학생
 ⑥ 주부 ⑦ 기타

[질문19] 귀하의 성별은?(질문하지 말고 적을것) ①남 ②여

바쁘신데 설문에 응해 주셔서 대단히 감사합니다. 올 여름휴가 안전하게 잘 다녀오시기 바랍니다.

D. 별첨자료: 2003년 추석연휴 통행 행태 설문지(양식)

조사지역: 시/도 구 동/읍/면 조사일자: 월 일 조사자: _____

2003년도 추석연휴기간 통행 행태에 관한 설문조사

안녕하십니까? 건설교통부 조사원 ○○○입니다.
추석연휴 교통대책을 위한 설문 조사를 실시하고 있습니다.
잠시 시간 괜찮으십니까? 감사합니다.

[질문1] 작년 추석연휴에 귀성이나 여행을 하셨습니까?

- ① 귀성 ② 여행 ③ 안함 →[질문6]

[질문2] 다녀 오셨다면 귀성(또는 여행)지역은?

- ① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산
⑧ 경기도 ⑨ 강원도 ⑩ 충청북도 ⑪ 충청남도 ⑫ 전라북도 ⑬ 전라남도 ⑭ 경상북도
⑮ 경상남도 ⑯ 제주도 ⑰ 해외

[질문3] 귀성(또는 여행)기간은?

- ① 당일 ② 2일 ③ 3일 ④ 4일 ⑤ 5일 ⑥ 6일 이상

[질문4] 귀성(또는 여행)시 주 이용교통수단은?

- ① 승용차 →[질문5] ② 승합차 →[질문5] ③ 고속버스 →[질문6]
④ 시외버스 →[질문6] ⑤ 전세관광버스 →[질문6] ⑥ 철도 →[질문6]
⑦ 비행기 →[질문6] ⑧ 선박 →[질문6] ⑨ 기타 →[질문6]

[질문5] 어느 고속도로를 주로 이용하셨습니까?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 기타 고속도로
⑩ 국도/지방도만 이용

[질문6] 올해 추석에는 귀성이나 여행할 계획(또는 예정)이 있으십니까?

- ① 있다 → [질문8] ② 없다 → [질문9] ③미정 →[질문7]

[질문7] 그래도 있다와 없다 중 고른다면?

- ① 있다 →[질문8] ② 없다 →[질문9]

[질문8] 있다면 귀성과 여행중 어느 쪽입니까? →[질문10]

- ① 귀성 ② 여행 ③ 모르겠다

[질문9] 귀성이나 여행할 계획이 없으신 경우 추석을 어떻게 보내실 예정입니까? →[질문21]

- ① 부모님의 역귀성 ② 계속 생업에 종사 ③ 거주지 근처의 친지나 친구 방문
④ 집에서 휴식 ⑤ 근처 여가시설 이용 (극장, 놀이공원 등) ⑥ 근교 성묘
⑦ 기타

[질문10] 귀성(또는 여행)할 계획이 있다면 어느 지역으로 가실 예정입니까?

- ① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산
⑧ 경기도 ⑨ 강원도 ⑩ 충청북도 ⑪ 충청남도 ⑫ 전라북도 ⑬ 전라남도 ⑭ 경상북도
⑮ 경상남도 ⑯ 제주도 ⑰ 해외

[질문11] 귀성(또는 여행)의 출발 날짜는 대략 언제쯤으로 예정하고 계십니까?

- ① 9월8일(월, 평일) 이전 ② 9월9일(화, 평일) ③ 9월10일(수, 휴일)
④ 9월11일(목, 추석당일) ⑤ 9월12일(금, 휴일) ⑥ 9월13일(토, 평일) ⑦ 9월14일(일, 휴일)
⑧ 9월15일(월, 평일) ⑨ 9월16일(화, 평일) 이후 ⑩미정

[질문12] 출발 시간은 대략 몇 시쯤으로 예정하고 계십니까?

- ① 0시~5시 ② 5시~8시 ③ 8시~11시 ④ 11시~오후2시
⑤ 오후2시~오후5시 ⑥ 오후5시~오후8시 ⑦ 오후8시~자정 ⑧미정

[질문13] 귀경 날짜는 대략 언제쯤으로 예정하고 계십니까?

- ① 9월8일(월, 평일) 이전 ② 9월9일(화, 평일) ③ 9월10일(수, 휴일)
④ 9월11일(목, 추석당일) ⑤ 9월12일(금, 휴일) ⑥ 9월13일(토, 평일) ⑦ 9월14일(일, 휴일)
⑧ 9월15일(월, 평일) ⑨ 9월16일(화, 평일) 이후 ⑩미정

[질문14] 귀경 시간은 대략 몇 시쯤으로 예정하고 계십니까?

- ① 0시~5시 ② 5시~8시 ③ 8시~11시 ④ 11시~오후2시
⑤ 오후2시~오후5시 ⑥ 오후5시~오후8시 ⑦ 오후8시~자정 ⑧미정

[질문15] 9월13일 토요일도 연휴로 쉴 예정이신가요?

- ① 예 ② 아니오 ③ 미정

[질문16] 올해 귀성(또는 여행)시 이용하실 주교통수단은 무엇입니까?

- ① 승용차 →[질문17] ② 승합차 →[질문17] ③ 고속버스 →[질문20]
 ④ 시외버스 →[질문20] ⑤ 전세관광버스 →[질문20] ⑥ 철도 →[질문20]
 ⑦ 비행기 →[질문20] ⑧ 선박 →[질문20] ⑨ 기타 →[질문20]

[질문17] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복1)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용

[질문18] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복2)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용 ⑫ 없음

[질문19] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복3)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용 ⑫ 없음

[질문20] 귀성 또는 여행을 함께 가실분은 본인 포함하여 몇 명입니까?

- ① 1명 ② 2명 ③ 3-4명 ④ 5-10명 ⑤ 10명 이상
- =====

[질문21] 세대주의 연령은?

- ① 20세미만 ② 20대 ③ 30대 ④ 40대 ⑤ 50대이상

[질문22] 세대주의 직업은?

- ① 회사원 ② 자영업 ③ 공무원 ④ 전문직 ⑤ 학생
 ⑥ 무직 ⑦ 기타

[질문23] 귀하의 성별은?(질문하지 말고 적을것)

- ①남 ②여

[질문24] 귀하의 소득수준은 월평균 어느정도 이신지요?(보너스 포함의 월 소득 개념)

- ① 100만원 미만 ② 100-200만원 ③ 200-300만원 ④ 300-400만원 ⑤ 400-500만원
 ⑥ 500만원 이상

바쁘신데 설문에 응해 주셔서 대단히 감사합니다. 올 추석에도 안전하게 잘 다녀오시기 바랍니다.

E 별첨자료: 2004년 설연휴 통행 행태 설문지(양식)

조사지역: 시/도 구/군 동/읍/면 조사일자: 월 일 조사자: _____

2004년도 설연휴기간 통행 행태에 관한 설문조사

안녕하십니까? 건설교통부 조사원 ○○○입니다.
2004년 설연휴 교통대책을 위한 설문 조사를 실시하고 있습니다.
잠시 시간 괜찮으십니까? 감사합니다.

[질문1] 올(2003년) 설연휴에 귀성이나 여행을 하셨습니까?

- ① 귀성 ② 여행 ③ 안함 →[질문6]

[질문2] 다녀오셨다면 귀성(또는 여행)지역은?

- ① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산
⑧ 경기도 ⑨ 강원도 ⑩ 충청북도 ⑪ 충청남도 ⑫ 전라북도 ⑬ 전라남도 ⑭ 경상북도
⑮ 경상남도 ⑯ 제주도 ⑰ 해외

[질문3] 귀성(또는 여행)기간은?

- ① 당일 ② 2일 ③ 3일 ④ 4일 ⑤ 5일 ⑥ 6일 이상

[질문4] 귀성(또는 여행)시 주로 이용한 교통수단은 무엇이었습니까?

- ① 승용차 →[질문5] ② 승합차 →[질문5] ③ 고속버스 →[질문6]
④ 시외버스 →[질문6] ⑤ 전세관광버스 →[질문6] ⑥ 철도 →[질문6]
⑦ 비행기 →[질문6] ⑧ 선박 →[질문6] ⑨ 기타 →[질문6]

[질문5] 어느 고속도로를 주로 이용하셨습니까?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 기타 고속도로
⑩ 국도/지방도만 이용

[질문6] 내년(2004년) 설에는 귀성이나 여행할 계획이 있으십니까?

- ① 있다 → [질문8] ② 없다 → [질문9] ③미정 →[질문7]

[질문7] 그래도 있다와 없다 중 고른다면?

- ① 있다 →[질문8] ② 없다 →[질문9]

[질문8] 있다면 귀성과 여행 중 어느 쪽입니까? →[질문10]

- ① 귀성 ② 여행

[질문9] 귀성이나 여행할 계획이 없으신 경우 설을 어떻게 보내실 예정입니까? →[질문22]

- ① 부모님의 역귀성 ② 계속 생업에 종사 ③ 거주지 근처의 친지나 친구 방문
④ 집에서 휴식 ⑤ 근처 여가시설 이용(극장, 놀이공원 등) ⑥ 근교 성묘
⑦ 기타

[질문10] 귀성(또는 여행)할 계획이 있다면 어느 지역으로 가실 예정입니까?

- ① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 경기도 ⑨ 강원도
⑩ 충청북도 ⑪ 충청남도 ⑫ 전라북도 ⑬ 전라남도 ⑭ 경상북도 ⑮ 경상남도 ⑯ 제주도 ⑰ 해외

[질문11] 귀성(또는 여행)의 출발 날짜는 대략 언제쯤으로 예정하고 계십니까?

- ① 1월19일(월, 평일) 이전 ② 1월20일(화, 평일) ③ 1월21일(수, 휴일)
④ 1월22일(목, 설 당일) ⑤ 1월23일(금, 휴일) ⑥ 1월24일(토, 평일) ⑦ 1월25일(일, 휴일)
⑧ 1월26일(월, 평일) ⑨ 1월27일(화, 평일) 이후

[질문12] 출발시간은 대략 몇 시쯤으로 예정하고 계십니까?

- ① 0시~5시 이전 ② 5시~8시 이전 ③ 8시~11시 이전 ④ 11시~오후2시 이전
⑤ 오후2시~오후5시 이전 ⑥ 오후5시~오후8시 이전 ⑦ 오후8시~자정 이전

[질문13] 귀경 날짜는 대략 언제쯤으로 예정하고 계십니까?

- ① 1월19일(월, 평일) 이전 ② 1월20일(화, 평일) ③ 1월21일(수, 휴일)
④ 1월22일(목, 설 당일) ⑤ 1월23일(금, 휴일) ⑥ 1월24일(토, 평일) ⑦ 1월25일(일, 휴일)
⑧ 1월26일(월, 평일) ⑨ 1월27일(화, 평일) 이후

[질문14] 귀경 시간은 대략 몇 시쯤으로 예정하고 계십니까?

- ① 0시~5시 이전 ② 5시~8시 이전 ③ 8시~11시 이전 ④ 11시~오후2시 이전
⑤ 오후2시~오후5시 이전 ⑥ 오후5시~오후8시 이전 ⑦ 오후8시~자정 이전

[질문15] 1월 24일 토요일도 연휴로 설 예정입니까?

- ① 예 ② 아니오 ③ 미정

[질문16] 올해 귀성(또는 여행)시 이용하실 주교통수단은 무엇입니까?

- ① 승용차 →[질문17-1] ② 승합차 →[질문17-1] ③ 고속버스 →[질문17-1]
 ④ 시외버스 →[질문18] ⑤ 전세관광버스 →[질문18] ⑥ 철도 →[질문18]
 ⑦ 비행기 →[질문18] ⑧ 선박 →[질문18] ⑨ 기타 →[질문18]

[질문17-1] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복1)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용

※ 주 이용노선을 [질문17-1]에 기재 할 것

[질문17-2] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복2)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용 ⑫ 없음

[질문17-3] 고속도로 이용계획이 있다면 이용노선은 (중복3)?

- ① 경부선 ② 중부선 ③ 영동선 ④ 호남선
 ⑤ 중앙선 ⑥ 서해안선 ⑦ 중부내륙 ⑧ 남해선 ⑨ 천안-논산 고속도로
 ⑩ 기타 고속도로 ⑪ 국도/지방도만 이용 ⑫ 없음

[질문18] 귀성 또는 여행을 함께 가실 분은 본인 포함하여 몇 명입니까?

- ① 1명 ② 2명 ③ 3-4명 ④ 5-10명 ⑤ 10명 이상

[질문19] 귀하는 현재 수도권(서울, 경기, 인천)과 비수도권 중 어디에 거주하십니까?

- ① 수도권 → [질문20] ② 비수도권 → [질문22]

[질문20] 2004년에 경부고속철도가 개통됩니다. 많은 시간 절약 등으로 귀성길에 일조를 할 것으로 예상되는데 귀하께서는 고속철도를 이용하실 의향이 있으십니까?

- ① 예 → [질문22] ② 아니오 → [질문21]

[질문21] 이용하지 않는 이유는?

- ① 요금이 비싸서 ② 환승이 귀찮아서 ③ 목적지까지 접근성이 떨어져서
 ④ 승용차가 편해서 ⑤ 기타

[참고] 고속철도 요금 및 운행시간⁵⁾

구간	고속철도요금	운행시간
서울-천안	10,400 원	30분
서울-대전	18,800 원	50분
서울-대구	36,500 원	1시간 40분
서울-부산	45,500 원	2시간 40분

※ 운행노선: 서울↔천안↔대전↔대구↔부산

[질문22] 세대주의 연령은?

- ① 20세미만 ② 20대 ③ 30대 ④ 40대 ⑤ 50대 이상

[질문23] 세대주의 직업은?

- ① 회사원 ② 자영업 ③ 공무원 ④ 전문직 ⑤ 학생
⑥ 무직 ⑦ 기타

[질문24] 귀하의 성별은?(질문하지 말고 적을것)

- ①남 ②여

[질문25] 귀댁의 소득수준은 월평균 어느 정도 이신지요?(보너스 포함의 월 소득 개념)

- ① 100만원 미만 ② 100-200만원 ③ 200-300만원 ④ 300-400만원 ⑤ 400-500만원
⑥ 500만원 이상

바쁘신데 설문에 응해주셔서 대단히 감사합니다. 이번 설에도 안전하게 잘 다녀오시기 바랍니다.

5) 요 금 : 철도청 잠정 요금표로 2003년 12월 최종 결정 될 예정임
운행시간 : 철도청 홈페이지(<http://app.korail.go.kr/>)자료