

2006년도 「국가교통DB구축사업」

전국 지역간 여객 기종점통행량 조사자료의 상세분석

7

제 출 문

건설교통부장관 귀하

본 보고서를 국가정보화사업 중 「2006년도 국가교통DB구축사업」의
최종보고서로 제출합니다.

2007년 4월

한국교통연구원

원장 강 재 홍

본 『국가교통DB구축사업』은 다음 연구진에 의해 수행되었습니다.

참 여 연 구 진

<한국교통연구원>	
◦ 국가교통DB센터장 :	이상민
◦ 연구진	
- 연구위원	: 정승주
- 책임연구원	: 박인기, 추상호, 김찬성, 정경옥, 최정민, 이현주, 마강래, 한상용, 장원재, 정성봉, 성현곤, 배준봉, 임재경, 안강기
- 연구원	: 이창렬, 최애심, 신영권, 박용일, 엄우학, 이향숙, 박정하, 이태신, 오연선, 허 겸, 허 경, 조완기, 김동호, 성홍모, 김진돈, 권세나, 남혜경, 권선아, 권혁구
◦ 센터관리 및 지원 :	안 석, 이종열, 김상곤, 손희진
<부문별 사업자>	
◦ 교통시설물조사·교통주제도 및 교통분석용 네트워크 구축	
- (주)위아	
◦ DB시스템 구축 및 운영	
- (주)유비스티	
◦ 동북아지역의 해상화물 교통조사 자료의 상세분석	
- 한국해양수산개발원	
◦ 광역권 여객통행실태조사	
- (주)드림이엔지, (주)대건이앤씨, 한밭대학교, 공주대학교, (주)서영엔지니어링, (주)코리아데이터네트워크, (주)대현이앤씨, (주)유티엔디, 전주대학교	
◦ 화물 기종점통행량 전수화를 위한 보완조사	
- (주)지알아이리서치	
◦ 전국 지역간 여객 기종점통행량 보완조사	
- (주)케이티아이티	
◦ 설·추석 등 특별연휴기간 중 지역간 통행량 및 통행특성 분석	
- (주)리서치랩	
◦ 국가교통DB 정보화전략계획(ISP) 및 중장기 발전방향	
- 한국생산성본부	

< 부문별 보고서 구성 >

제 1권 요약보고서

제 2권 교통통계 및 문헌조사

제 3권 교통시설물조사·교통주제도 및 교통분석용 네트워크 구축

제 4권 광역권 여객통행실태조사

제 5권 전국 지역간 여객 기종점통행량 자료의 전수화

제 6권 전국 지역간 화물 기종점통행량 자료의 전수화

제 7권 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사자료의 상세분석

제 8권 전국 지역간 화물 기종점통행량 조사자료의 상세분석

제 9권 설추석 등 특별연휴기간 중 지역간 통행량 및 통행특성 분석

제10권 여객 O/D 신뢰성 제고 및 첨단조사방법론 기초연구

제11권 화물 O/D 신뢰성 제고 및 첨단조사방법론 기초연구

제12권 동북아지역의 해상화물 교통조사 자료의 상세분석

제13권 DB시스템 구축 및 운영

제14권 국가교통DB 정보화전략계획(ISP) 및 중·장기 발전방향

목 차

요 약

제1장 과업의 개요	1
제1절 과업의 배경 및 목적 / 3	
제2절 과업의 범위 / 4	
제3절 과업의 내용 / 6	
제2장 자료의 개요 및 특성	7
제3장 시외유출입 지점의 교통량특성 분석	19
제1절 대도시 시간대별 교통량 분포 / 21	
제2절 도로위계에 따른 시간대별 교통량 분포 / 37	
제4장 시외유출입 차량의 통행특성 분포	47
제1절 차종별 평균 재차인원 분석 / 49	
제2절 시외유출입차량의 통행목적 분포 / 55	
제3절 시외유출입차량의 통행목적별 출발시간 분포 / 71	
제4절 시외유출입차량의 목적별 통행거리분포 / 78	
제5장 여객교통시설별 이용자의 통행특성 분석	87
제1절 여객교통시설물의 통행목적 분포 / 89	
제2절 여객교통시설물 이용자의 통행목적별 출발시간 분포 / 97	
제3절 여객교통시설물 접근수단 분포 / 103	
제6장 결론 및 향후 연구과제	113
부 록	121

표 목 차

<표 1- 1> 분석내용	6
<표 2- 1> 조사의 내용 및 전국 조사지점수(제주도 포함)	10
<표 2- 2> 교통량 조사자료의 항목 및 세부내용	11
<표 2- 3> 권역별 교통량 조사지점수	12
<표 2- 4> 시외유출입 차량통행특성 자료의 항목 및 세부내용	13
<표 2- 5> 권역별 시외유출입 차량통행특성 조사지점수	14
<표 2- 6> 권역별 시외유출입 차량통행특성 조사의 최종유효 표본수	15
<표 2- 7> 여객교통시설 이용자 통행실태 조사 자료의 항목 및 세부내용	16
<표 2- 8> 권역별 여객교통시설 이용자 통행실태 조사지점수	17
<표 2- 9> 권역별 여객교통시설 이용자 통행실태 조사 최종 유효표본수	18
<표 3- 1> 대도시 시외유출입 교통량 조사지점수	21
<표 3- 2> 서울특별시 시간대별 교통량 분포(평일)	23
<표 3- 3> 부산광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	23
<표 3- 4> 대전광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	24
<표 3- 5> 대구광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	25
<표 3- 6> 광주광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	26
<표 3- 7> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	27
<표 3- 8> 인천광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	28
<표 3- 9> 서울특별시 시간대별 교통량 분포(주말)	29
<표 3-10> 부산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	30
<표 3-11> 대전광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	31
<표 3-12> 대구광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	31
<표 3-13> 광주광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	32
<표 3-14> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	33
<표 3-15> 인천광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	34
<표 3-16> 대도시의 평일 첨두시간대 분포 비교	35

<표 3-17> 대도시의 주말 침두시간대 분포 비교	36
<표 3-18> 도로위계별 총 시외유출입 조사지점수	37
<표 4- 1> 평일 승용차 평균 재차인원	49
<표 4- 2> 주말 승용차 평균 재차인원	50
<표 4- 3> 승용차의 지역별 표본 O/D 평일 평균 재차인원	51
<표 4- 4> 승용차의 지역별 노측/요금소 평일 평균 재차인원	51
<표 4- 5> 승용차의 지역별 표본 O/D 주말 평균 재차인원	52
<표 4- 6> 승용차의 지역별 노측/요금소 주말 평균 재차인원	53
<표 4- 7> 승용차의 평일/주말 및 도로위계별 평균 재차인원	54
<표 4- 8> 출발지역별 평일 통행목적 비율	57
<표 4- 9> 출발지역별 평일 통행목적 분포	57
<표 4-10> 출발지역별 주말 통행목적 비율	61
<표 4-11> 출발지역별 주말 통행목적 분포	61
<표 4-12> 도착지역별 평일 통행목적 분포	65
<표 4-13> 도착지역별 평일 통행목적 비율	65
<표 4-14> 도착지역별 주말 통행목적 분포	68
<표 4-15> 도착지역별 주말 통행목적 비율	69
<표 4-16> 전국 평일 통행목적별 출발시간 분포	73
<표 4-17> 전국 평일 통행목적별 출발시간 비율	74
<표 4-18> 전국 주말 통행목적별 출발시간 분포	76
<표 4-19> 전국 주말 통행목적별 출발시간 비율	77
<표 4-20> 전국 평일 목적별 통행거리 분포	80
<표 4-21> 전국 평일 목적별 통행거리 비율	81
<표 4-22> 전국 주말 목적별 통행거리 분포	84
<표 4-23> 전국 주말 목적별 통행거리 비율	85
<표 5- 1> 전국 평일 고속버스터미널 이용자의 통행목적 분포	89
<표 5- 2> 전국 주말 고속버스터미널 이용자의 통행목적 분포	90
<표 5- 3> 전국 평일 시외버스터미널 이용자의 통행목적 분포	91
<표 5- 4> 전국 주말 시외버스터미널 이용자의 통행목적 분포	92

<표 5- 5> 전국 평일 철도역 이용자의 통행목적 분포	93
<표 5- 6> 전국 주말 철도역 이용자의 통행목적 분포	94
<표 5- 7> 전국 평일 연안여객터미널 이용자의 통행목적 분포	95
<표 5- 8> 전국 평일 공항 이용자의 통행목적 분포	96
<표 5- 9> 전국 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포	97
<표 5-10> 전국 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포	98
<표 5-11> 전국 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포	99
<표 5-12> 전국 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포	100
<표 5-13> 전국 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포	101
<표 5-14> 전국 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포	102
<표 5-15> 전국 고속버스터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포	103
<표 5-16> 전국 고속버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포	104
<표 5-17> 전국 시외버스터미널의 평일 목적별 접근수단	105
<표 5-18> 전국 시외버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포	106
<표 5-19> 전국 철도역 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포	107
<표 5-20> 전국 철도역 이용자의 주말 목적별 접근수단	108
<표 5-21> 연안여객터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단	109
<표 5-22> 공항 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포	110

그림목차

<그림 3- 1> 대도시 시간대별 교통량 분포	22
<그림 3- 2> 서울특별시 시간대별 교통량 분포(평일)	23
<그림 3- 3> 부산광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	24
<그림 3- 4> 대전광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	25
<그림 3- 5> 대구광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	25
<그림 3- 6> 광주광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	26
<그림 3- 7> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	27
<그림 3- 8> 인천광역시 시간대별 교통량 분포(평일)	28
<그림 3- 9> 대도시 시간대 교통량 분포(주말)	28
<그림 3-10> 서울특별시 시간대별 교통량 분포(주말)	29
<그림 3-11> 부산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	30
<그림 3-12> 대전광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	31
<그림 3-13> 대구광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	32
<그림 3-14> 광주광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	32
<그림 3-15> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	33
<그림 3-16> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)	34
<그림 3-17> 고속도로 시간대별 교통량 분포(평일)	38
<그림 3-18> 고속도로 시간대별 교통량 분포(주말)	39
<그림 3-19> 국도 시간대별 교통량 분포(평일)	40
<그림 3-20> 국도 시간대별 교통량 분포(주말)	41
<그림 3-21> 국가지원지방도 시간대별 교통량 분포(평일)	42
<그림 3-22> 국가지원지방도 시간대 교통량 분포(주말)	42
<그림 3-23> 지방도 시간대별 교통량 분포(평일)	43
<그림 3-24> 지방도 시간대별 교통량 분포(주말)	44
<그림 3-25> 기타도로 시간대별 교통량 분포(평일)	45
<그림 3-26> 기타도로 시간대별 교통량 분포(주말)	46

<그림 4- 1> 출발지역별 평일 통행목적 비율	56
<그림 4- 2> 출발지역별 평일 통행목적 비율	58
<그림 4- 3> 출발지역별 주말 통행목적 비율	59
<그림 4- 4> 출발지역별 주말 통행목적 비율	62
<그림 4- 5> 도착지역별 평일 통행목적 비율	63
<그림 4- 6> 도착지역별 평일 통행목적 비율	66
<그림 4- 7> 도착지역별 주말 통행목적 비율	67
<그림 4- 8> 도착지역별 주말 통행목적통 비율	70
<그림 4- 9> 전국 평일 통행목적별 출발시간 비율	72
<그림 4-10> 전국 주말 통행목적별 출발시간 비율	75
<그림 4-11> 전국 평일 목적별 통행거리 분포	79
<그림 4-12> 전국 평일 목적별 통행거리 비율	79
<그림 4-13> 전국 평일 목적별 통행거리 분포	82
<그림 4-14> 전국 평일 목적별 통행거리 비율	83
<그림 5- 1> 전국 평일 고속버스터미널 이용자의 통행목적 비율	89
<그림 5- 2> 전국 주말 고속버스터미널 이용자의 통행목적 비율	90
<그림 5- 3> 전국 평일 시외버스터미널 이용자의 통행목적 비율	91
<그림 5- 4> 전국 주말 시외버스터미널 이용자의 통행목적 비율	92
<그림 5- 5> 전국 평일 철도역 이용자의 통행목적 비율	93
<그림 5- 6> 전국 주말 철도역 이용자의 통행목적 비율	94
<그림 5- 7> 전국 평일 연안여객터미널 이용자의 통행목적 비율	95
<그림 5- 8> 전국 평일 공항 이용자의 통행목적 비율	96
<그림 5- 9> 전국 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도	97
<그림 5-10> 전국 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도	98
<그림 5-11> 전국 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도	99
<그림 5-12> 전국 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도	100
<그림 5-13> 전국 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도	101
<그림 5-14> 전국 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도	102
<그림 5-15> 전국 고속버스터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율	104

<그림 5-16> 전국 고속버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율	105
<그림 5-17> 전국 시외버스터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율	106
<그림 5-18> 전국 시외버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율	107
<그림 5-19> 전국 철도역 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율	108
<그림 5-20> 전국 철도역 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율	109
<그림 5-21> 연안여객터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율	110
<그림 5-22> 공항 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율	111

요약

요 약

1. 과업의 개요

가. 과업의 배경 및 목적

- 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 조사자료는 국토개발종합계획, 국가기간교통망 계획을 비롯한 각종 교통계획 및 물류계획의 효과적 수립·시행·평가를 위한 중요한 기초자료를 제공함
- 1998년 공공근로 사업으로 전국 기종점 교통량조사가 처음으로 실시되었으나 조사자료의 신뢰성이 낮고 1998년 이후 전국적 단위의 조사가 실시되지 않은 채, 기종점 통행량을 인구·교통량 등 사회경제지표를 이용한 보완 및 갱신 수준에 그치고 있어 전국 차원의 기종점통행량(O/D)조사가 필요함
- 이에 국가교통DB센터에서는 교통체계효율화법에 제시되어 있는 5년 단위의 정기 국가교통조사인 『2005년도 국가교통DB구축사업』의 일환으로 2005년 9월부터 12월까지 도로, 버스터미널, 철도역, 공항, 항만 등을 대상으로 현장조사를 실시하여 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 자료를 구축한 바 있음
- 현장조사 자료는 기종점통행량 정보뿐만 아니라 통행목적, 통행수단, 동행인원 등의 정보를 포함하고 있음
- 따라서, 본 과업은 현장조사 자료를 활용하여 시외유출입지점의 교통량 분포, 시외유출입 차량 통행특성조사, 여객교통시설별 이용자 통행특성 등의 교통관련 기초자료의 상세분석을 통해 지역간 여객 통행특성을 파악하고자 함

나. 과업의 범위

1) 시간적 범위

- 조사기간 : 2005년 9월 5주 ~ 12월 2주
 - 본조사 : 2005년 9월 5주 ~ 11월 5주
 - 보완조사 : 2005년 11월 1주 ~ 12월 2주

- 조사시간

- 평일(화·수·목요일 중)조사 : 07시 ~ 21시
- 주말(일요일)조사 : 09시 ~ 23시

- 2) 공간적 범위

- 수도권역 : 서울특별시, 인천광역시를 포함한 경기도(전체 32개 시·군)
- 강원충청권역 : 대전광역시를 포함한 충청남도, 충청북도, 강원도(전체 47개 시·군)
- 전라권역 : 광주광역시를 포함한 전라남도, 전라북도(전체 37개 시·군)
- 경상권역 : 부산광역시, 대구광역시, 울산광역시를 포함한 경상남도, 경상북도(전체 45개 시·군)
- 제주도 : 제주시, 서귀포시(2개 시·군)¹⁾

- 3) 내용적 범위

- 시외유출입 지점의 교통량특성 분석
- 시외유출입 차량의 통행특성 분석
- 여객교통시설별 이용자의 통행특성 분석

1) 행정구역 개편으로 북제주군은 제주시로, 남제주군은 서귀포시로 통합됨

다. 과업의 내용

- 아래의 <표 1>과 같은 내용으로 상세분석을 실시함

<표 1> 분석내용

구분	시외유출입지점의 시간대별 교통량 특성	시외유출입 차량 통행특성	여객교통시설별 이용자 통행특성
조사자료	- 특별시 및 광역시의 시외유출입지점에서의 14시간 교통량 조사자료	- 노측/주유소/우편조사/고속도로휴게소 면접조사자료	- 여객교통시설별 이용자 면접조사자료
분석내용	① 대도시별 - 서울특별시, 부산광역시, 대구광역시, 인천광역시, 광주광역시, 대전광역시, 울산광역시(총 7개 대도시) - 평일(화·수·목)/주말 ② 도로위계 - 고속도로, 국도, 국가지원지방도, 지방도, 기타도로 - 평일(화·수·목)/주말	① 재차인원 - 차종별·지역별 재차인원 - 평일(화·수·목)/주말 ② 통행목적 분포 - 시도별(출발지·도착지) : 16개 시도 - 목적 : 출근/업무/귀가/등교/쇼핑/여가/친지방문/기타 - 평일(화·수·목)/주말 ③ 통행목적별 출발시간분포 - 1시간 단위로 분석 - 평일(화·수·목)/주말 ④ 통행목적별 통행거리분포 - 평일(화·수·목)/주말	① 통행목적 분포 - 여객시설물별 : 고속버스터미널/시외버스터미널/철도역/공항/연안여객 - 시도별 : 16개 시도 - 통행목적 : 출근/업무/귀가/등교/쇼핑/여가/친지방문/기타 - 평일(화·수·목)/주말 ② 여객교통시설물의 통행목적별 출발시간분포 - 1시간 단위 분석 - 평일(화·수·목)/주말 ③ 여객시설물별 접근수단 분포 - 접근수단 : 승용차/택시/승합차/버스/전철·지하철·철도/도보/기타 - 평일(화·수·목)/주말

2. 자료의 개요 및 특성

가. 조사의 개요

1) 교통량 조사의 자료

① 교통량 조사의 내용

- 교통량 조사 지점 : 조사지역 내에서 각 존간(지역간) 시외유출입지점 중 Cordon-line 과 일치하고, 통행조사가 용이한 고속도로 요금소 및 도로(국도, 지방도, 기타도로) 의 노측/주유소 지점을 선정하여 교통량 조사를 실시함
- 또한, 평일(화·수·목요일 중 1일)과 주말(일요일)로 나누어 관측조사를 실시함
- 조사시간은 평일 7시~21시, 주말 9시~23시에 조사를 실시함(야간은 21시부터 다음 날 7시까지)
- 조사항목은 시간대별/차종별로 교통량을 조사함

② 교통량 조사 자료의 특성

- 조사구분, 해당권역, 조사지점, 조사방향, 도로위계, 조사날짜, 조사시간, 조사요일, 조사원 이름, 조사원 전화번호, 차종구분(13종)

③ 교통량조사 지점수

- 평일 886개 지점, 주말 255개 지점, 야간 19개 지점을 조사함

2) 시외유출입 차량통행특성 조사의 자료

① 시외유출입 차량통행특성 조사의 내용

- 시외유출입 차량 통행특성조사는 조사지역 내에서 각 존간(지역간)의 시외유출입지점 중 국도/지방도/기타 도로 상에서 조사가 용이한 지점을 선정하여 시외유출입차량 통행특성조사를 실시하고, 노측/주유소 면접조사와 우편조사로 분류함
- 주말조사의 경우, 일부 지점에 대해서 고속도로 휴게소에서 설문조사를 실시함으로써 평일조사시 실시되는 고속도로 요금소의 우편조사를 대체함

- 평일 1일(화·수·목요일 중) 조사와 주말조사(일요일)를 실시함
- 조사시간은 교통량조사와 동일함

② 시외유출입 차량통행특성 자료의 특성

- 조사구분, 해당권역, 조사지점, 조사방향, 도로위계, 조사날짜, 조사시간, 조사요일, 조사원 이름, 조사원 전화번호, 조사표 일련번호, 통행목적, 출발지 종류, 출발지, 출발시각, 도착지 종류, 도착지, 자택주소, 차종, 동행인수 등

③ 시외유출입 차량통행특성 조사 지점수

- 평일 1,054개 지점, 주말 316개 지점, 야간 19개 지점을 조사함

3) 여객교통시설 이용자 통행실태조사의 자료

① 여객교통시설 이용자 통행실태 조사의 내용

- 여객교통시설 이용자 통행특성조사는 조사지역 내 각 존에 포함되어 있는 고속/시외 버스터미널, 철도역, 공항 터미널, 연안여객터미널을 선정하여 여객교통시설 이용자를 대상으로 통행실태 면접조사를 실시함
- 평일 1일(화·수·목요일 중) 조사와 주말조사(일요일) 조사를 실시함
- 조사시간은 해당 여객교통의 첫차출발시간부터 막차도착시간까지 조사를 실시함

② 여객교통시설 이용자 통행실태조사 자료의 특성

- 조사구분, 해당권역, 조사지점, 조사방향, 조사날짜, 조사요일, 조사시각, 조사원 이름, 조사원 전화번호, 조사표 일련번호, 출발/도착지 종류, 출발/도착 여객터미널, 통행목적, 출발지 종류, 출발지, 출발시각, 도착지 종류, 도착지, 자택주소, 접근수단, 동행인수 등

③ 시외유출입 차량통행특성 조사 지점수

- 평일 488개 지점, 주말 159개 지점을 조사함

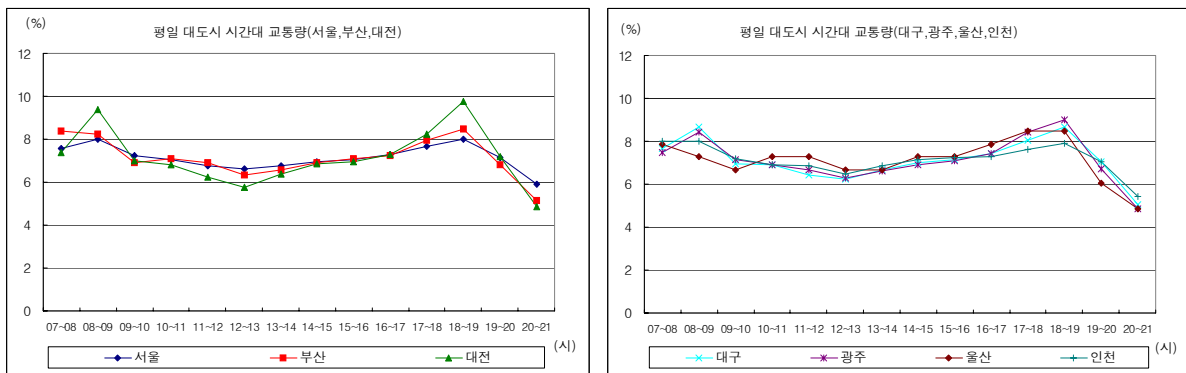
3. 시외유출입지점의 시간대 교통량 분포

가. 대도시 시간대별 교통량 분포

1) 시간대별 교통량 분포 특성

① 평일

- 전국 7개 대도시 시외유출입 지점의 평일 시간대별 교통량 분포는 모두 출근시간대인 8시~9시와 퇴근시간대인 18시~19시에 교통량이 높게 나타나 오전·오후의 첨두현상을 보이고 있음
- 첨두시간대의 교통량의 집중율을 보면 오전 첨두의 경우 전체 14시간 교통량의 7.9%~9.4%를 차지하고 있으며 오후 첨두의 경우 7.9~9.8%를 차지하고 있음
- 특히 대전광역시외의 경우 시간대별 교통량 분포의 차이가 가장 크게 나타나 오전·오후 첨두현상이 뚜렷하며, 출근 및 등교통행과 귀가통행이 많은 것으로 판단됨. 그러나 대부분의 대도시들은 시간대별 교통량 차이가 크지 않아 첨두현상이 뚜렷하게 나타나지 않음
- 또한 퇴근시간(오후첨두) 이후에는 교통량이 급격히 감소하는 것으로 나타남
- 교통량의 경우 대도시의 유입 및 유출량이 유사한 것으로 나타남



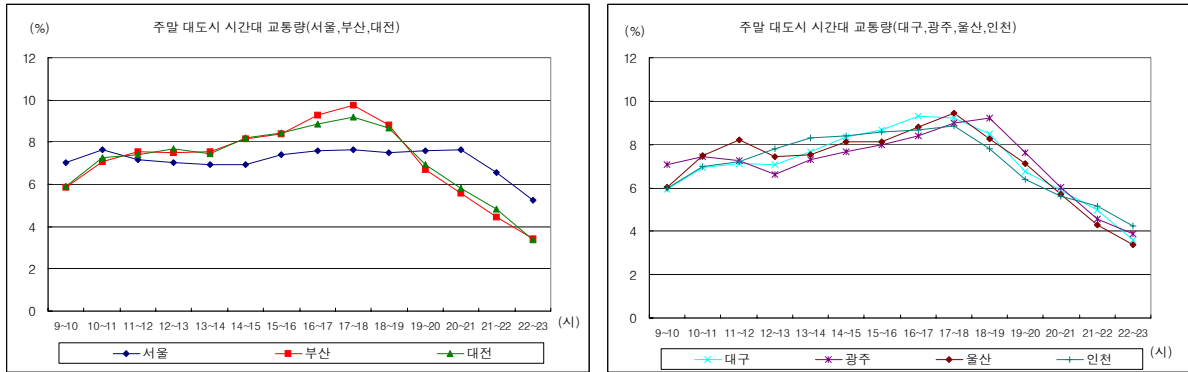
<그림 1> 대도시 시간대 교통량 분포(평일)

② 주말

- 전국 7개 대도시 시외유출입 지점의 주말 시간대별 교통량 분포는 대부분 17시~18시

에 오후첨두가 나타나고 있으며, 서울특별시의 경우 시간대별 교통량 분포 차이가 크지 않아 첨두시가 뚜렷하게 나타나지 않음

- 또한 평일과 마찬가지로 오후첨두시 이후에 저녁시간에는 교통량이 급격하게 감소함



<그림 2>대도시 시간대 교통량 분포(주말)

2) 교통량 분포 유형별 분석

① 평일

- 각 대도시의 평일 시외유출입 교통량 분포로 부터 오전·오후첨두시를 살펴보면, 대부분의 도시가 출근시간대인 8시~9시와 퇴근시간인 18시~19시에 오전·오후첨두가 나타남
- 각 대도시별 첨두 분포 중 부산광역시 유출과 유입방향 모두 오전·오후 첨두현상이 나타나지만, 유출방향이 유입방향 보다 1시간 빠른 7시~8시에 오전첨두가 나타남
- 한편 광주광역시의 경우는 유입방향은 오후첨두, 유출방향은 오전첨두만 나타나, 광역시외부로의 출근 또는 업무 등 규칙적으로 발생하는 통행이 많은 것으로 판단됨
- 울산광역시의 경우는 시간대별 교통량 차이가 크지 않고, 양방향 모두 조사시작시간인 7시~8시에 오전첨두가 나타남. 또한 오후첨두는 유입방향에서 다른 대도시보다 한시간 빠른 17시~18시에 나타남

② 주말

- 각 대도시의 주말 시외유출입 교통량 분포를 살펴보면 대부분 평일과 달리 17시~18시에 오후첨두 현상만이 나타남. 특히, 유입방향은 광주광역시를 제외한 다른 대도시

의 경우 17시~18시에 오후첨두가 나타나며, 이는 시외곽지역으로 이동하였다가 평일보다 일찍 귀가가 이루어지기 때문인 것으로 해석됨

- 그러나 평일과 다르게 대도시별·방향별로 다르게 나타나는 경우가 많음
- 각 대도시별 첨두시 분포 중 서울특별시와 울산광역시는 유출방향이 각각 10시~11시, 11시~12시에 오전첨두가 나타남. 이는 평일보다 늦게 시경계 지점을 통과하여 외곽지역으로 이동하기 때문인 것으로 판단됨
- 부산광역시의 경우 양방향 모두 오후첨두가 나타나지만 유출방향은 한시간 빠른 16시~17시에 나타남
- 대구광역시와 인천광역시의 경우도 부산광역시와 마찬가지로 양방향 모두 오후첨두가 나타나지만 유출방향은 각각 14시~15시, 15시~16시에 일찍 오후첨두가 나타남. 이는 외부로부터 유입된 주말통행량이 일요일에 일찍 도심에 빠져나가는 것으로 사료됨
- 광주광역시의 경우는 다른 대도시와 다르게 평일의 오후첨두시와 같은 18시~19시에 양방향 모두 오후첨두 현상이 나타남

나. 도로위계에 따른 시간대별 교통량 분포

1) 고속도로

① 평일

- 대도시의 시외유출입지점 가운데 고속도로의 시간대별 교통량을 살펴보면 전반적으로 오전에는 대도시로 들어오는 차량이 많고, 오후에는 대도시를 빠져나가는 차량이 많음
- 각 도시별로 살펴보면 서울특별시의 경우 특별한 교통량 패턴을 보이지 않고, 유출방향이 오후첨두가 다른 대도시와 다르게 퇴근시간 이전에 나타나고, 퇴근시간인 18시~19시에는 극심한 교통혼잡으로 시간당 지점통과 교통량이 감소했기 때문인 것으로 판단됨
- 대구광역시와 인천광역시의 유입방향은 오전 첨두현상이 다른 대도시에 비해 한시간 빠르게 나타남. 이는 본조사 시작시간인 7시 이전에 첨두가 시작되는 것으로 판단됨
- 대전광역시, 대구광역시, 부산광역시의 경우 시간대별 교통량 차이가 크게 나타나 오전·오후 첨두현상을 뚜렷이 확인할 수 있음

② 주말

- 주말의 경우는 대전광역시만을 대상으로 분석한 결과 오후첨두만 나타남
- 방향별로 유출방향은 평일의 오후첨두시와 같은 18시~19시에 오후첨두 현상이 나타나고, 유입방향은 15시~16시에 오후첨두 현상이, 10시~11시에 오전첨두 현상이 나타나, 평일과 비슷한 패턴을 나타냄

2) 국도

① 평일

- 부산광역시, 대전광역시, 대구광역시, 광주광역시의 국도는 고속도로와 달리 유출방향은 오전첨두가 나타나고, 유입방향은 오후첨두가 나타남. 또한 시간대별 교통량 차이가 큼
- 서울특별시, 울산광역시, 인천광역시 국도에서는 방향별로 모두 오전·오후첨두가 나타나며, 시간대별 교통량 차이가 크지 않음
- 고속도로와 마찬가지로 퇴근시간 이후에 교통량이 급격히 감소함
- 국도에서는 대도시 시간대별 총 교통량 분포와 다르게 방향별로 오전 또는 오후에만 첨두현상이 나타남

② 주말

- 서울특별시를 제외하면 대도시별 국도의 주말 시간대 교통량 분포는 주말의 전형적인 시간대별 교통량 분포인 오후 첨두현상이 나타남
- 서울특별시의 주말 시간대별 교통량 분포는 평일의 분포와 유사하고, 시간대별 교통량 차이가 크지 않아 다른 대도시에 비해 늦은 시간까지 교통량이 많음
- 대전광역시는 유입방향의 경우 오전첨두가, 유출방향의 경우 오후첨두가 뚜렷하게 나타나 주말 오전에 시외로 나간 차량들이 오후에 시내로 들어오는 것으로 판단됨
- 광주광역시는 다른 대도시에 비해 오후 첨두가 한시간 늦은 18시~19시에 나타남
- 대도시 주변 국도의 주말 교통량 분포는 시외유출입 교통량 분포와 유사한 형태를 나타냄. 따라서 국도가 대도시의 교통량 패턴을 반영한다고 사료됨

3) 국가지원지방도

① 평일

- 국가지원지방도 평일의 경우 서울특별시와 대구광역시만을 대상으로 분석함
- 대도시별 시외유출입지점 중 서울특별시의 국가지원지방도의 시간대별 교통량은 차이가 크지 않아 첨두·비첨두 현상이 뚜렷하지 않고, 유출방향의 경우 타 도로지점과 다르게 오후첨두시 이후에도 교통량이 급격히 줄지 않음
- 대구광역시의 경우 유입방향은 오후첨두, 유출방향은 오전첨두가 뚜렷하게 나타나며, 시간대별 교통량 분포 차이와 방향별·시간대별 교통량 차이가 크게 나타나, 국가지원지방도를 이용해서 출·퇴근하는 차량이 많은 것으로 판단됨

② 주말

- 국가지원지방도 주말의 경우 대구광역시만을 대상으로 분석함
- 대구광역시 주변 국가지원지방도의 주말 교통량 분포는 전형적인 주말 교통량 패턴을 보여주고 있으며, 시간대별 교통량의 차이가 큼

4) 지방도

① 평일

- 지방도 평일의 경우 서울특별시, 인천광역시, 광주광역시만을 대상으로 분석함
- 지방도의 방향별·시간대별 교통량 분포는 인천광역시를 제외하고 일반적인 평일의 교통량 분포 패턴과 다르게 나타남
- 시간대별 교통량의 차이가 크지 않아 첨두현상이 뚜렷하게 나타나지 않고, 방향별로도 시간대별 교통량 분포 패턴이 유사함
- 서울특별시의 경우는 명확하게 첨두시간대를 규정하기 어렵고, 광주광역시는 유입방향만 오후 첨두가 뚜렷하게 나타남. 인천광역시 또한 뚜렷하게 첨두현상을 보이지는 않지만 유입방향은 오전첨두, 유출방향은 오후첨두를 나타남

② 주말

- 지방도 주말의 경우 광주광역시만을 대상으로 분석함
- 시간대별 교통량을 살펴보면 오전에는 유출방향에서 첨두현상이 나타나고, 오후에는 유입방향에서 첨두현상이 나타남

5) 기타

① 평일

- 대도시별 시외유출입지점 중 기타도로(시·군도로)의 시간대별 교통량 분포를 보면 서울특별시, 인천광역시는 평일의 전형적인 시간대별 교통량 분포가 유사하지만, 시간대별 교통량의 차이가 크지 않아 첨두현상이 뚜렷하지 않으며, 방향별로도 시간대별 교통량 차이가 크지 않음
- 서울특별시와 인천광역시를 제외한 다른 대도시들은 유입방향은 오후첨두가, 유출방향은 오전첨두가 나타남. 또한 시간대별 교통량 차이가 커 첨두와 비첨두가 뚜렷하게 구별됨
- 특히 광주광역시는 시간대별 교통량의 차이와 방향별·시간대별 교통량의 차이가 다른 대도시에 비해 크게 나타나, 다른 위계의 도로보다 기타도로를 이용해 평일에 이동하는 차량이 많은 것으로 판단됨
- 부산광역시의 기타도로는 양방향 모두 오전첨두가 나타나는데 다른 대도시의 기타도로에 비해 한시간 빠르게 나타남. 이는 본조사 시작시간인 7시 이전에 첨두가 형성되는 것으로 판단됨

② 주말

- 기타도로(시·군도로)의 주말 시간대별 교통량 분포 중 서울특별시는 시간대별 교통량 분포의 차이가 크지 않아 첨두·비첨두가 뚜렷하지 않고 일반적인 주말 교통량 패턴을 보이지 않음
- 인천광역시는 일반적인 주말 교통량 패턴을 나타내고 있는데, 유입방향의 오후첨두 현상이 뚜렷하게 나타남

4. 시외유출입차량 통행특성

가. 차종별 평균 재차인원 분석

1) 승용차 평균 재차인원

○ 승용차의 평일 평균 재차인원

- 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 자료를 분석한 결과 승용차의 평일 평균 재차인원은 1.55인으로 나타남. 아래의 <표 2>은 승용차의 차종별 평일 평균 재차인원을 산출한 값임

<표 2> 승용차 평일의 평균 재차인원

평일 승용차		차량 대수(대)	재차인원 합(인)	평균 재차인원(인)
차종	1	419,070	609,946	1.46
	2	133,405	231,858	1.74
	3	3,854	6,683	1.73
	4	25,990	54,052	2.08
총		582,319	902,539	1.55

주: 차종1 : 일반형승용차, 차종2 : 다목적형승용차, 차종3 : 택시, 차종4 : 소형버스(15인승 이하)

○ 승용차 주말의 평균 재차인원

- 2005년 주말 조사 자료를 분석한 결과, 승용차 주말의 평균 재차인원은 2.28인으로 나타남. 아래의 <표 3>은 승용차 차종별 주말 평균 재차인원을 산출한 값임

<표 3> 승용차 주말의 평균 재차인원

주말 승용차		차량 대수(대)	재차인원 합(인)	평균 재차인원(인)
차종	1	165,188	341,965	2.07
	2	52,443	142,020	2.71
	3	1,532	2,893	1.89
	4	8,944	33,628	3.76
총		228,107	520,506	2.28

주: 차종1 : 일반형승용차, 차종2 : 다목적형승용차, 차종3 : 택시, 차종4 : 소형버스(15인승 이하)

○ 승용차의 지역별 평일 평균 재차인원

- 강원도가 1.81인으로 가장 높고 경기도가 1.43인으로 가장 낮게 나타남
- 광역시 지역과 그 외 도 지역을 비교해보면 광역시 지역은 1.60인, 도지역은 1.62인으로 기타지역이 더 높게 나타남. 이는 도시 지역은 지역간 통행에도 업무나 출근, 등교 등 개인 활동이 기타 지역에 비해 많기 때문인 것으로 사료됨

○ 승용차의 지역별 주말 평균 재차인원

- 승용차의 지역별 주말 평균 재차인원을 보면 부산광역시가 2.6인으로 가장 높고, 경기도가 2.16인으로 가장 낮게 나타남
- 평일과 달리 도지역의 평균 재차인원 보다 광역시 지역에 평균 재차인원이 더 높았으며, 이는 광역시의 경우 평일에는 개인 통행이 많지만 주말에는 여가 통행의 비율이 높기 때문인 것으로 사료됨

2) 도로위계별 평균 재차인원

- 고속도로의 평균재차인원을 살펴보면 평일 1.71인, 주말 2.88인으로 나타났으며, 일반국도이하의 평균재차인원은 평일 1.53인, 주말 2.14인으로 나타나 모두 고속도로의 재차인원이 일반국도 이하의 재차인원이 비해 높게 나타남
- 일반적으로 일반국도 이하의 도로를 이용하는 차량은 단거리 통행의 비율이 높은데 비해 고속도로는 장거리 통행의 비율이 높음
- 따라서 장거리 통행에 비해 단거리 통행에서 ‘나홀로 차량’이 더 많은 것을 알 수 있으며, 이는 출근, 등교, 업무 등의 일반 통행이 여가 등의 통행보다 통행거리가 짧기 때문인 것으로 사료됨

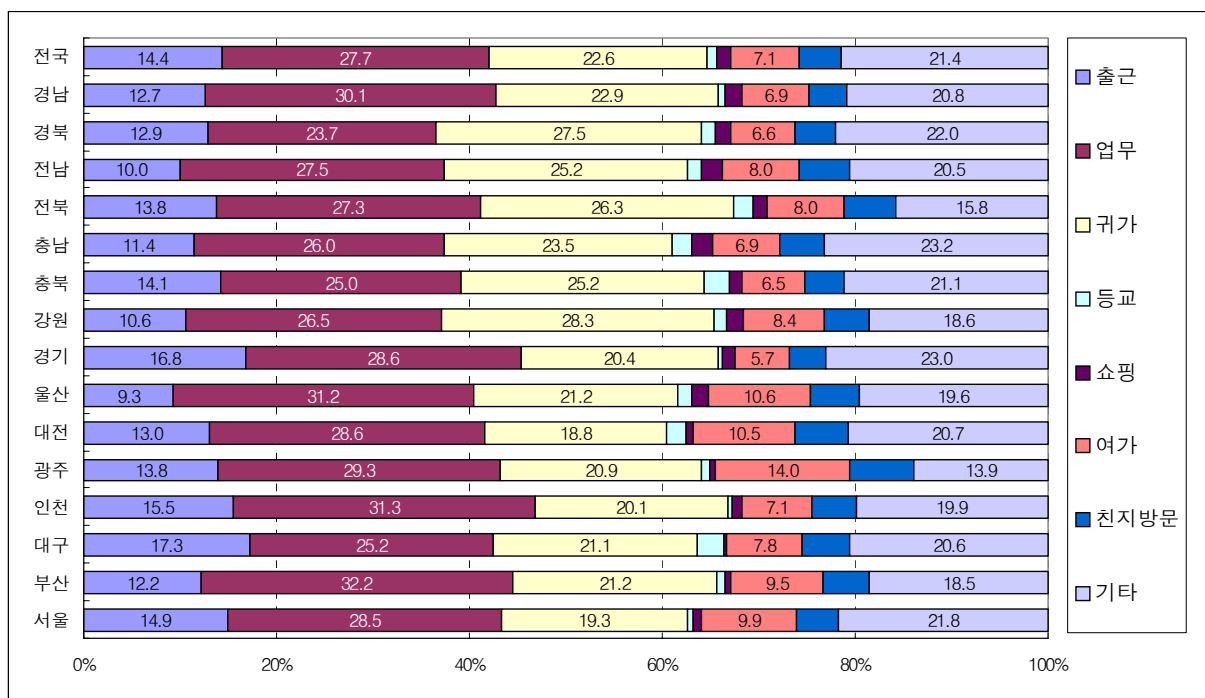
나. 시외유출입차량의 통행목적 분포

1) 출발지별 통행목적 분포

① 평일

- 전국의 평일 출발지별 목적통행 분포를 살펴보면 업무 27.7%, 귀가 22.6%, 출근 14.4%, 여가 7.1%, 친지방문 4.3%, 쇼핑 1.4%, 등교 1.1%(기타는 순위에서 제외, 기타 21.4%)순으로 나타남

- 즉, 시외유출입 지점을 통과하는 차량들은 평일의 전형적인 목적통행 중 출근과 등교 목적보다는 업무목적의 통행이 높은 것으로 나타남
- 또한 평일의 전형적인 통행목적 분포와 달리 등교 통행이 1.1%로 여가, 친지방문, 쇼핑목적 보다 낮게 나온 이유는 등교 목적통행은 대부분 근교 통행이 많기 때문으로 판단됨
- 평일이지만 시외유출입 지점에서 조사한 결과이기 때문에 여가 및 친지방문의 목적통행 비율이 높은 것으로 판단됨



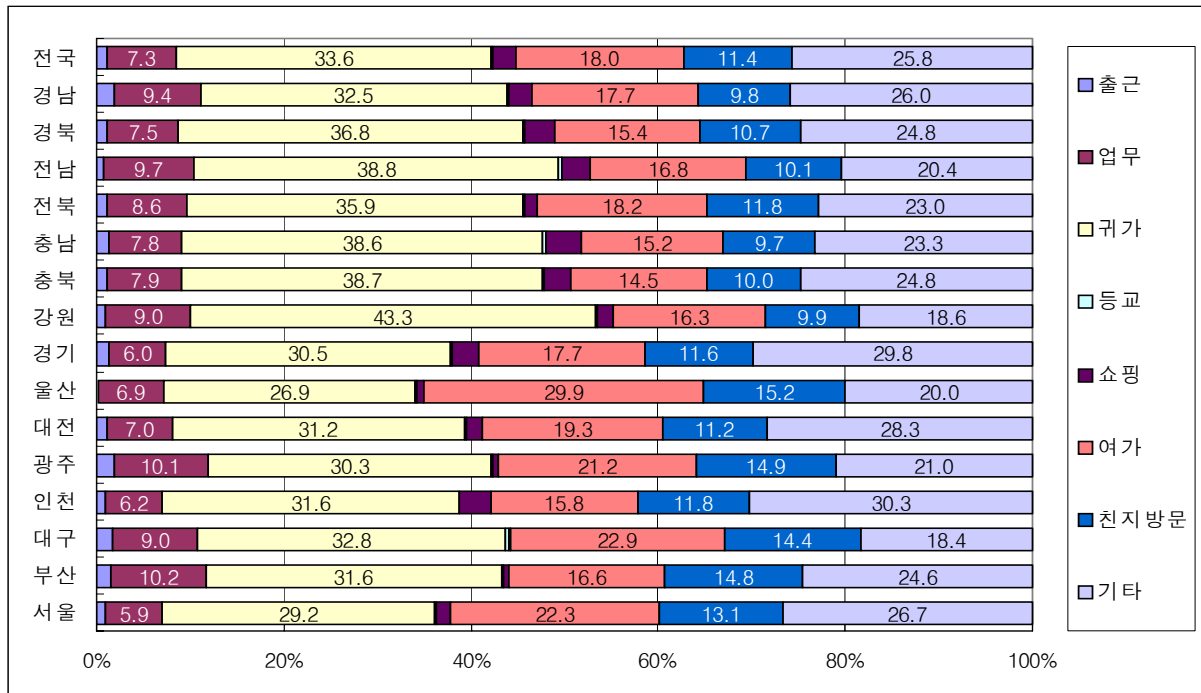
<그림 3> 출발지역별 평일 통행목적 비율

- 지역별 평일의 시외유출입지점을 통과하는 목적통행 집중도를 살펴보면 출근목적통행의 경우는 대구(17.3%), 경기(16.8%), 인천(15.5%), 서울(14.9%) 순으로 나타남. 이는 대구의 경우 경산 등의 주변 지역으로 출근하는 통행이 많은 반면, 경기, 인천, 서울의 경우에는 지하철, 광역버스 등을 이용하여 주변 지역으로 출근하는 경우가 많기 때문으로 판단됨
- 업무 목적의 통행을 살펴보면 부산, 인천, 울산, 경남은 평일의 업무통행이 30%이상으로 나타난 반면, 경북은 가장 낮은 23.7%의 집중도를 나타냄

- 귀가 목적의 통행의 경우 업무통행의 집중도가 낮았던 경북이 27.5%로 높게 나타나고, 가장 높은 곳은 강원도로, 28.3%의 집중도를 나타내어 강원도에서는 필요한 일을 마치고 다른 지역으로 귀가하는 통행의 비율이 높음을 알 수 있음
- 등교목적의 통행은 대구광역시 2.8%, 충북이 2.5%, 대전광역시 2.1% 순으로 나타남. 대구광역시 경우에는 주변지역의 대학으로 등교통행이 많고, 충북은 도외 지역으로의 등교통행이 많기 때문에 다른 지역에 비해 등교통행의 집중도가 높은 것으로 판단됨
- 시외유출입 지점을 통과하는 쇼핑통행의 집중도는 충남 2.2%, 전남 2.1% 순으로 나타났으며, 특별시 및 광역시 보다는 도단위의 지역에서 시외유출입 지점을 통과하는 쇼핑목적통행이 더 높게 나타남
- 친지방문 목적의 통행은 지역별로 집중도를 살펴보면 광주광역시 6.7%, 대전광역시 5.5%, 전북·전남이 각각 5.3%의 순으로 나타났으며, 경기도가 3.8%로 가장 낮은 집중도를 나타냄
- 단거리 이동을 주로 하는 쇼핑과 등교 통행목적 비율은 낮음

② 주말

- 전국의 주말 출발지별 목적통행 분포를 살펴보면, 귀가 33.6%, 여가 18.0%, 친지방문 11.4%, 업무 7.3%, 쇼핑 2.4%, 출근 1.2%, 등교 0.2%(기타는 순위에서 제외, 기타 25.8%)순으로 나타남
- 귀가 비율이 여가비율의 약 2배로 조사되었는데, 이는 일요일의 조사결과로 주5일 근무제 시행으로 금요일 또는 토요일에 여행 등의 목적으로 이동하였다가 일요일 귀가하는 차량이 많기 때문인 것으로 판단됨
- 주말의 목적 통행분포에서 쇼핑의 비율이 업무비율보다 낮은 것으로 보아 주말에는 장거리의 쇼핑목적통행이 낮은 것으로 판단됨
- 평일과 비교하여 귀가, 친지방문, 여가, 쇼핑 목적의 통행 비율은 증가하고, 업무, 출근, 등교 목적의 통행비율은 감소함
- 평일과 마찬가지로 주말의 경우도 단거리 이동을 주로 하는 쇼핑과 등교 목적의 통행 비율은 낮음



<그림 4> 출발지역별 주말 통행목적 비율

- 지역별 주말의 시외유출입지점을 통과하는 통행의 목적별 집중도를 살펴보면, 출근 목적의 통행은 대부분의 지역에서 공통적으로 낮은 집중도를 나타내지만, 수도권을 제외한 대도시에서는 다른 지역에 비해 높은 집중도를 보임. 광주광역시 1.9%, 대구광역시·경남 1.8%, 부산광역시 1.6% 순으로 나타났고, 울산은 0.3%의 가장 낮은 집중도를 보임
- 주말의 업무 목적통행은 부산 10.2%, 광주 10.1%, 전남 9.7%, 경남 9.4% 순으로 나타났으며, 평일과 마찬가지로 시외유출입 지점을 통과하는 차량들은 출근보다는 업무로 인한 통행이 많음을 알 수 있음
- 주말통행의 대부분을 차지하는 귀가의 경우, 강원도(43.3%)가 가장 큰 집중도를 나타내며 특별시 및 광역시 보다는 도단위 지역(전남 38.8%, 충북 38.7%, 충남 38.6% 등)에서 시외유출입 지점을 지나 귀가하는 차량들이 많은 것으로 나타남. 이는 금요일 또는 토요일에 시·도를 이동하는 여행 후 여행지역에서 대도시로 귀가하는 차량들이 많기 때문으로 사료됨
- 주말의 출발지역별 등교 목적의 통행 비율을 살펴보면, 지역별로 최대 0.4%이하의 집중도를 나타내 주말의 등교통행 비중이 낮음을 나타냄

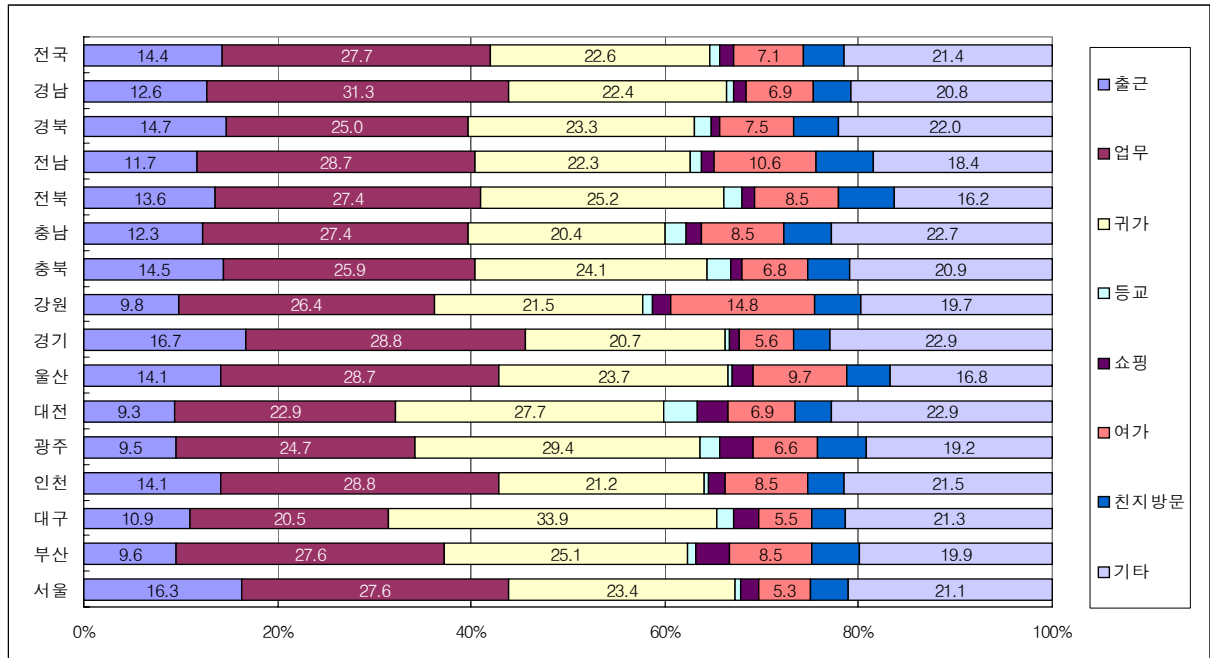
- 주말의 출발지별 쇼핑 목적의 통행 비율을 살펴보면 도시지역 중에서 인천광역시 (3.3%)만이 전국 평균 집중도(2.4%)를 넘어 섰을 뿐, 충남 3.8%, 경북 3.2%, 전남 3.0%의 순으로 도단위 지역이 광역시에 비해 높게 나타남
- 이는 상업시설이 적은 도단위의 지역에서 쇼핑을 하기위해 인접대도시로 이동하는 통행이 많기 때문으로 사료되고, 인천광역시의 경우에는 쇼핑을 위해서 서울 및 주변 도시로 이동을 하는 통행이 많기 때문으로 판단됨
- 여가목적의 통행 집중도는 평일보다는 주말에 높게 나타났는데, 울산광역시가 29.9%로 가장 높고 이어서 대구 22.9%, 서울 22.3%, 광주 21.2%순으로 나타남
- 친지방문 목적의 통행 집중도는 출발지가 특별시 및 광역시인 경우가 높게 나타남. 울산 15.2%, 광주 14.9%, 부산 14.8%, 대구 14.4% 순으로 나타남
- 즉, 출발지가 특별시 및 광역시인 경우 여가와 친지방문을 목적으로 한 통행의 집중도가 도단위의 지역보다 높고, 귀가통행의 경우에는 대도시 보다는 도단위의 지역을 출발지로 하는 통행의 집중도가 높은 것으로 나타남
- 따라서 일요일에 여가 및 친지방문을 목적으로 시외유출입지점을 통과하여 다른 시·도로 이동한 사람들이 다시 일요일에 귀가하는 것으로 판단됨

2) 도착지별 통행목적 분포

① 평일

- 전국의 평일 도착지별 목적통행 분포를 살펴보면 출발지별 목적통행 분포와 동일하며 업무 27.7%, 귀가 22.6%, 출근 14.4%, 여가 7.1%, 친지방문 4.3%, 쇼핑 1.4%, 등교 1.1%(기타는 순위에서 제외, 기타 21.4%)순으로 나타남
- 도착지별 통행목적 분포에서도 업무통행의 비율이 가장 높지만 출발지별 통행목적 분포에 비해 업무의 집중도는 감소한 반면 귀가의 집중도는 증가함. 그중 경남의 경우는 업무목적으로 출발하는 통행과 도착하는 통행의 집중도가 유사함
- 대전광역시는 도착지별 업무와 귀가의 비율이 출발지별 목적통행 분포와 다르게 나타났는데, 대전광역시로 도착하는 업무통행이 많은 것으로 나타남. 반면 광주광역시와 대구광역시는 그와 반대로 도시내에서 출발하는 업무 목적통행이 많은 것으로 나타남

- 도착지별 통행목적의 집중도를 살펴보면 목적별로 대도시지역과 도단위 지역사이에 서로 상반되는 경향을 나타냄



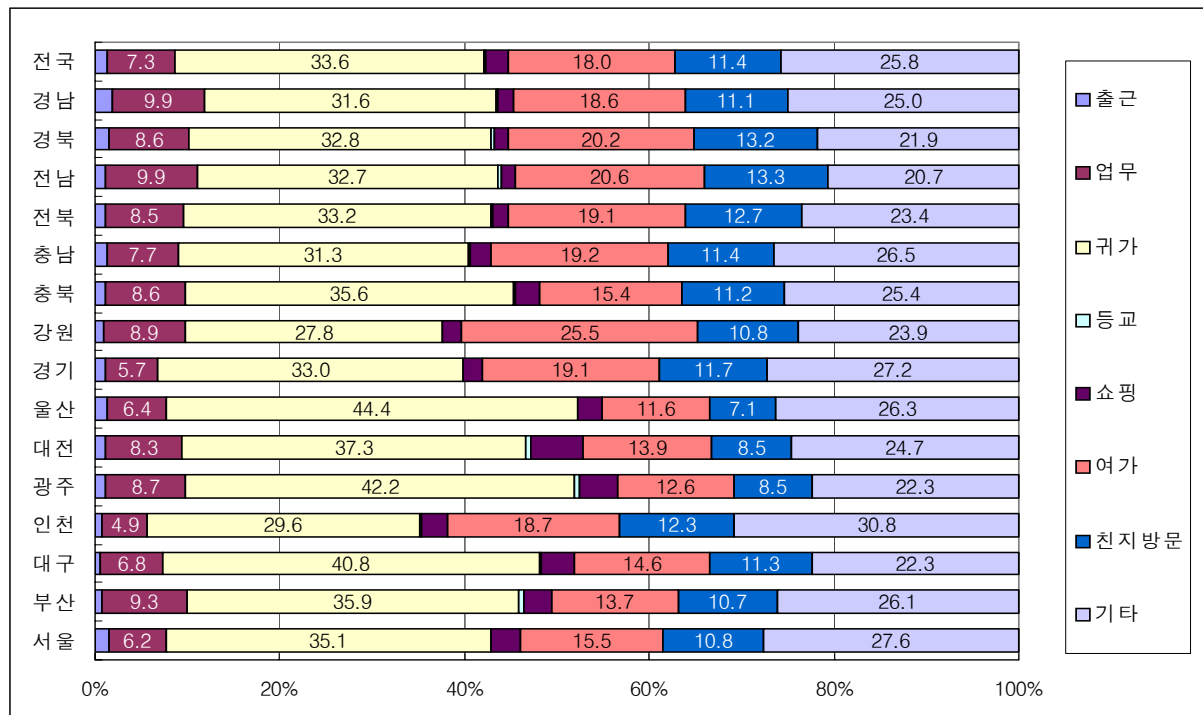
<그림 5> 도착지역별 평일 통행목적 비율

- 도착지역별로 출근목적의 통행 집중도를 살펴보면 경기 16.7%, 서울 16.3%, 경북 14.7%, 충북 14.5%, 인천, 울산이 각각 14.1% 순으로 나타나 공공기관 및 회사 등의 사업기반시설이 많은 지역으로 출근하는 통행의 집중도가 높은 것으로 판단됨
- 특히 경기도로 도착하는 출근 목적의 통행 집중도(16.7%)가 가장 높을 뿐만 아니라 출발하는 출근목적의 통행 집중도도 대구(16.8%) 다음으로 높아 경제기반시설 뿐만 아니라 경제활동 인구가 많은 곳으로 판단됨
- 특별시 및 광역시에서 출발하는 업무목적의 통행 집중도(인천 28.8%, 울산28.7%, 서울과 부산이 각각 27.6% 순으로 나타남)가 특별시 및 광역시로 도착하는 업무목적의 통행 집중도보다 높고, 도단위 지역에서는 반대로 도착하는 지역별 업무목적의 통행 집중도가 더 높음
- 특별시 및 광역시는 귀가를 목적으로 도착하는 통행의 집중도가 높은 반면, 도단위의 지역은 귀가를 목적으로 출발하는 통행의 집중도가 더 높음

- 이는 특별시 및 광역시의 경우 거주인구가 많아 주변의 시·도로 업무, 쇼핑, 친지방문, 출근 등의 목적으로 이동하였다가 돌아오는 경우로 판단됨. 따라서 꾸준히 발생하는 통행행태로 판단됨
- 등교목적의 통행은 대전이 3.4%로 가장 높은 집중도를 보이며, 충북이 2.4% 순으로 나타나 대학교가 많은 지역에서 등교 목적의 도착 통행 집중도가 높음을 알 수 있음
- 쇼핑 목적의 통행 역시 수도권을 제외한 광역시로 도착하는 목적통행의 집중도가 높고, 수도권 지역과 다른 도단위의 지역은 출발하는 쇼핑통행의 집중도가 더 높음
- 수도권은 주변의 도시들도 대부분 쇼핑센터 등의 상업시설들이 충분히 들어서 있는 반면, 그 외 도단위의 지역들은 상업시설들이 불충분하여 쇼핑센터 등의 다양한 기반시설이 충분한 인접 광역시로 이동하기 때문으로 판단됨
- 여가 통행의 경우에는 강원도로 도착하는 여가 통행이 14.8%, 전남 10.6%, 울산 9.7%로 관광지가 많은 강원도가 도착 여가 통행의 집중도가 가장 높음
- 친지방문 통행도 지역별 집중도를 살펴보면 수도권 이외의 지역으로 도착하는 통행의 집중도가 높게 나타남. 전북과 전남이 각각 5.9%로 가장 높게 나타나며 광주 5.1%, 부산, 충남이 각각 5.0% 순으로 나타남

② 주말

- 귀가 33.6%, 여가 18.0%, 친지방문 11.4%, 업무 7.3%, 쇼핑 2.4%, 출근 1.2%, 등교 0.2%(기타는 순위에서 제외, 기타 25.8%)의 순으로 나타남
- 도착지역별의 통행목적 비율 또한 출발지역별 통행목적 비율과 비슷하게 전형적인 주말 통행목적 비율을 나타냄
- 지역별로 살펴보면 주말의 출발지역중 귀가통행의 집중도가 가장 높게 나타난 지역은 강원(43.3%)지역이지만, 도착하는 귀가 통행의 집중도가 가장 높은 지역은 울산으로 44.4%, 그 다음으로 대구 40.8%로 나타남. 특별시 및 광역시의 경우 귀가의 집중도가 큰 것으로 나타남
- 또한 기타 목적통행의 집중도가 평일 보다는 높게 나타남



<그림 6> 도착지역별 주말 통행목적 비율

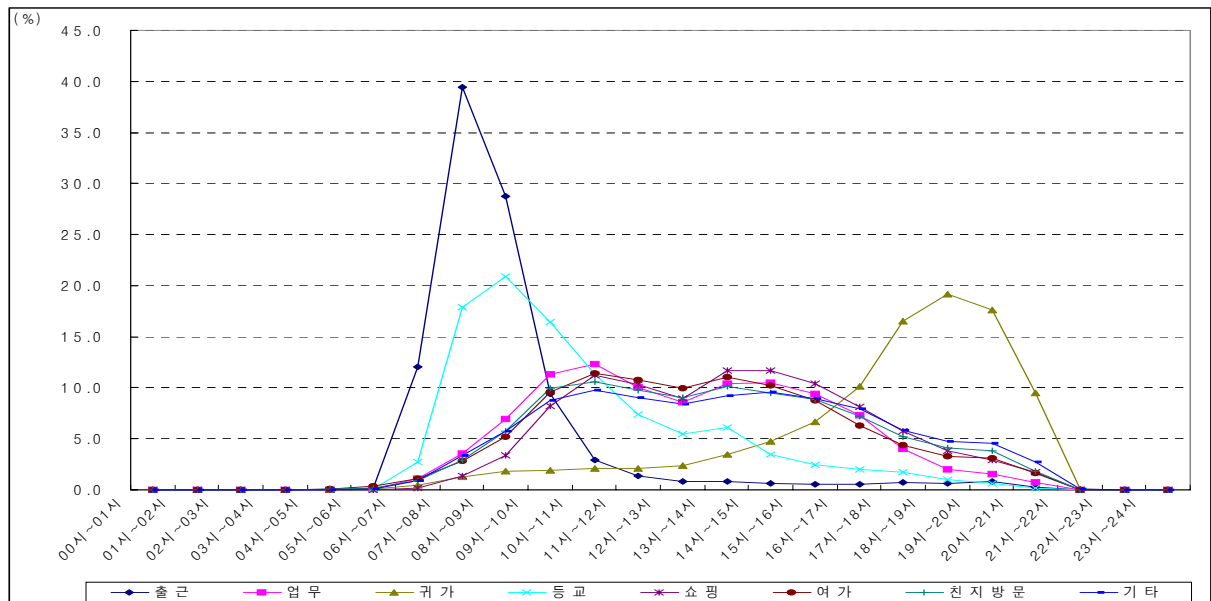
- 주말의 도착지별 목적통행 중 출근통행의 집중도를 살펴보면 특별시 및 광역시를 제외한 도단위의 지역에서 집중도가 높게 나타남
- 수도권 출근통행 집중도를 살펴보면 출발지별, 도착지별 모두 낮은 것으로 나타남. 수도권 지역의 주말 출근통행은 시외유출입을 하지 않는 경향이 있는 것으로 추정됨
- 도착지별 주말 업무통행은 수도권보다는 그 외 지역에서 집중도가 높게 나타나고, 출발지역 또한 같은 분포를 나타냄
- 귀가 통행의 경우, 평일의 도착지역별 목적통행과 유사하게 특별시 및 광역시에 도착하는 귀가통행의 집중도가 높고 지역별로는 특별시 및 광역시보다는 도단위 지역에서 귀가통행의 집중도가 높게 나타남
- 이는 대도시 거주자들이 주말이나 금요일, 토요일에 시외곽으로 나간 후 일요일에 대도시로 돌아오기 때문으로 판단됨
- 주말의 등교통행은 부산 0.6%, 광주 0.5%, 대전 0.6%의 집중도를 나타내고 있는데 이는 평일에 외곽 지역에 있는 집에 갔다가 다시 일요일에 대도시에서 있는 학교로 돌아오기 때문으로 판단됨

- 도착지별 쇼핑통행의 경우 특별시 및 광역시의 집중도가 높게 나타남. 이는 주말에 쇼핑을 위해 외곽 지역에서 대도시로 유입되는 통행이 많기 때문으로 사료됨
- 도착지별 여가통행의 경우 여행지가 많은 강원도가 25.5%의 높은 집중도를 나타냄. 평시에도 강원지역으로의 여가통행 집중도가 높아 강원도의 여가통행 유인 요인이 많다는 사실을 반증하고 있음
- 주말의 도착지별 친지방문의 경우 출발지는 대도시에서 집중된 반면 도착지는 도단위 지역에 집중됨

다. 시외유출입차량의 통행목적별 출발시간 분포

1) 평일

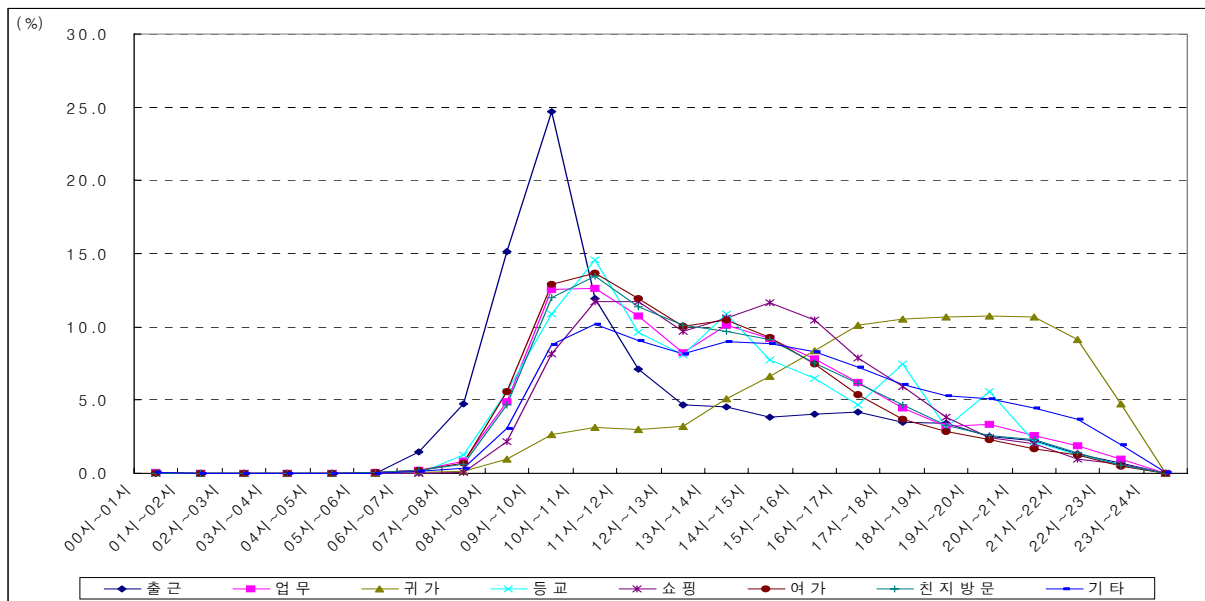
- 전국 평일의 출발지별·통행목적별 출발시간대를 살펴보면 시간당 목적통행의 집중도가 가장 높은 통행은 출근통행으로 7시~8시 사이에 전체 14시간 출근통행의 39.5%가 발생하는 것으로 조사됨
- 출근통행의 경우는 출근시간이라는 제약 때문에 다른 목적보다도 시간당 집중도가 높게 나타나는 것으로 판단됨
- 등교는 출근보다는 한시간 늦은 8시~9시 사이에 전체 14시간 등교통행의 20.9%가 발생하고 있으며, 귀가 통행은 18시~19시 사이에 전체 14시간 귀가통행의 19.2%가 발생함
- 등교통행 역시 출근통행과 마찬가지로 초·중·고등학생의 경우에는 등교시각이 정해져 있지만 대학생의 경우에는 등교시각이 일정하지 않아 출근통행보다는 낮은 시간대별 집중도를 나타내는 것으로 사료됨
- 귀가통행의 경우 18시~19시에 19.2%가 출발하는 것으로 조사되었는데, 출근통행은 18시가 되어야 귀가가 가능하지만, 그 외의 목적통행은 귀가시간이 정해져 있지 않기 때문으로 사료됨
- 출근, 등교, 귀가통행 이외의 출발지역별 출발시간대의 분포는 거의 유사한 패턴을 보이고 있는데, 9시부터 16시 사이에 통행의 대부분이 이루어 짐
- 그 중에서도 업무통행은 오전 10시~11시 사이에 집중적으로 발생하고 쇼핑통행은 13시~14시 사이에 집중되어 발생함



<그림 7> 전국 평일 통행목적별 출발시간 비율

2) 주말

- 전국 주말의 출발지별·통행목적별 출발시간대를 살펴보면, 시간당 목적통행의 집중도가 가장 높은 통행은 출근통행으로 평일보다 2시간 늦은 9시~10시 사이에 전체 14시간 출근통행량의 24.7%가 발생하고 있으나, 평일보다는 집중도가 낮음
- 귀가통행의 집중도를 살펴보면, 평일보다는 장시간(16시~22시)에 걸쳐 통행이 집중되는 것으로 나타남
- 등교, 업무, 쇼핑, 여가 통행의 출발시간대를 살펴보면, 대부분 유사한 형태를 보이고 있으나, 평일과 달리 12시 이전에 더 높은 집중도를 나타냄
- 평일과 달리 주말의 목적별 통행은 모두 24시까지 발생하는 것으로 나타났으며, 이는 평일보다는 주말에 다양한 활동을 하기 때문으로 판단됨



<그림 8> 전국 주말 통행목적별 출발시간 비율

라. 시외유출입차량의 목적별 통행거리분포

1) 평일

- 시외유출입차량의 평일 목적통행 분포는 「제2장의 시외유출입차량의 통행목적 분포」에서 기술한 바와 같이 업무, 귀가, 출근, 여가, 친지방문, 쇼핑, 등교의 순으로 나타남(기타는 순위에서 제외)
- 목적별 통행거리는 업무, 귀가, 등교, 쇼핑, 기타의 경우 10km이상-20km미만인 통행이 가장 많고, 20km이상-30km 미만인 통행이 두 번째로 높게 나타남
- 또한 출근, 여가, 친지방문은 20km이상-30km미만인 통행이 가장 많고, 10km이상-20km미만인 통행이 두 번째로 많게 나타남
- 그러나 출근, 업무, 귀가, 여가, 친지방문의 경우는 10km이상-20km미만인 통행과 20km이상-30km미만인 통행의 차이가 미세한 것으로 조사됨
- 통행거리 10km미만의 근거리 통행은 지역간 여객교통 조사이기 때문에 낮게 나타난 것으로 판단됨
- 등교와 쇼핑 통행은 단거리 통행이 대부분을 차지하고 있는 것으로 조사되었는데, 등교의 경우는 대부분의 학생들이 가까운 곳에 위치한 학교를 다니고 있기 때문에, 쇼핑의 경우에는 가까운 쇼핑센터에서 일상적 구매 활동을 하기 때문으로 판단됨

- 여가와 친지방문의 경우는 타 목적통행에 비하여 장거리 통행비중이 높은 것으로 나타남

2) 주말

- 귀가통행의 비중이 가장 높은 이유는 금요일 또는 토요일에 여가 및 친지방문 등의 목적으로 이동을 하였다가 귀가하는 통행이 많기 때문으로 사료됨
- 목적별 통행거리는 모든 목적에서 공통적으로 20km이상-30km미만인 통행이 가장 높은 비율을 차지하고 있고, 10km이상-20km미만인 통행이 두 번째로 많이 나타나 평일보다는 장거리 통행 비율이 높음을 알수 있음
- 평일과 다르게 여가와 친지방문의 통행수가 높지만 목적별 통행거리 비율이 모든 목적에서 거의 유사하게 나타나며, 평일 보다는 장거리 통행의 비율이 높음을 알수 있음
- 평일과 마찬가지로 통행거리 10km미만의 근거리 통행의 비율은 지역간 여객교통 조사이기 때문에 낮게 나타난 것으로 판단됨
- 주말의 경우는 통행거리 500km가 넘는 장거리 통행도 발생하였음

5. 여객교통시설별 이용자 통행특성

가. 여객교통시설물의 통행목적 분포

1) 고속버스터미널

- 평일 고속버스터미널 이용자의 통행목적 분포
 - 평일 고속버스 이용자들의 통행목적 비율을 보면, 귀가가 35.2%로 가장 높은 비중을 차지하고, 기타가 21.1%, 업무 16.8%, 친지방문은 14.2%로 나타남
 - 귀가 통행의 비율이 가장 높은 이유는 대부분의 통행목적은 수행하고 집으로 돌아가는 귀가 통행이 있기 때문이며, 본 조사는 지역간 통행을 분석 대상으로 하고 있어 출근이나 등교, 쇼핑 등의 목적 비율은 낮게 나타남
- 주말 고속버스터미널에서 이용자의 통행목적 분포

- 주말 고속버스 이용자의 통행목적 비율을 보면, 귀가가 45.1%로 가장 높은 비중을 차지하고, 기타가 19.5%, 친지방문 15.0%, 여가는 8.2%로 나타남
- 평일과 비교해보면, 친지방문과 여가, 쇼핑 등의 목적 통행은 증가하고 업무, 등교, 출근 등의 목적 통행은 감소함

2) 시외버스터미널

○ 평일 시외버스터미널에서 이용자의 통행목적 분포

- 평일에 시외버스를 이용하는 이용자의 통행목적별 분포는 귀가가 37.0%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 기타가 20.2%, 업무와 친지방문이 13.1%로 나타남
- 고속버스터미널의 통행목적 분포와 비교해보면, 시외버스는 고속버스에 비해 노선이 단거리이므로 출근, 등교, 쇼핑 등이 고속버스터미널의 통행목적 비율보다 높게 나타남

○ 주말 시외버스터미널에서 이용자의 통행목적 분포

- 주말 시외버스터미널에서의 통행목적 비율은 귀가가 41.6%로 가장 높고, 기타가 22.2%, 친지방문이 14.3%, 여가가 8.9% 순으로 나타남
- 평일과 비교해 보면 친지방문, 여가 통행의 비율은 높고 등교, 출근, 업무 등의 통행은 낮아졌음을 알 수 있음
- 주말도 평일의 경우와 마찬가지로 비교적 단거리 통행인 쇼핑 등의 비율은 고속버스터미널에서의 비율보다 높게 나타남

3) 철도역

○ 평일 철도역에서의 통행목적 분포

- 철도역 이용자의 평일 통행목적 비율은 귀가가 35.7%로 가장 높고, 이어서 기타 18.4%, 업무 14.0%, 친지방문 12.3%로 나타남

○ 주말 철도역에서의 통행목적 분포

- 주말 철도역에서의 통행목적 비율은 귀가가 42.6%로 가장 높게 나타나고, 기타가 21.7%, 친지방문이 12.5%, 여가가 11.6%의 순으로 나타남
- 평일과 비교해보면, 주말 철도역의 경우도 고속 및 시외버스터미널과 마찬가지로 친지방문, 여가 등의 목적 비율이 높게 나타남

4) 연안여객터미널

- 연안여객터미널 이용자의 통행목적 비율을 보면, 귀가가 46.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 업무가 17.6%, 여가가 13.6%, 친지방문이 9.8%로 타 교통시설물의 주말통행 목적분포와 비슷한 형태를 보임
- 또한 평일임에도 불구하고 출근 비율이 낮은 것은 연안여객노선의 대부분이 섬과 육지, 섬과 섬을 연결하는 교통수단이기 때문임. 또한 같은 이유로 평일임에도 여가 통행의 비율이 타 여객시설물에 비해 높은 것으로 사료됨

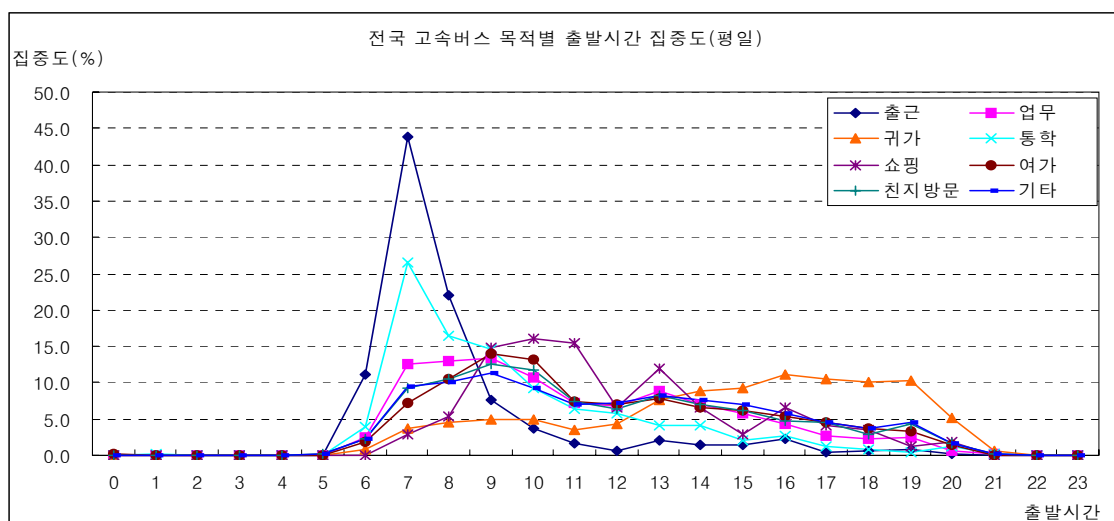
5) 공항

- 공항에서의 통행목적 분포는 2005년 수행된 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사와 2004년에 수행된 공항 조사 자료를 이용하여 분석함
- 공항의 경우, 타 시설물과는 다른 통행 목적 분포를 나타내고 있음. 출근과 업무가 28.3%로 가장 높은 비율을 차지하며, 귀가가 14.1%, 등교가 10.0%로 나타남
- 또한 평일 임에도 타 시설물에 비해 쇼핑이 8.2%로 많은 비율을 차지하고 있음

나. 여객교통시설물 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

1) 고속버스터미널

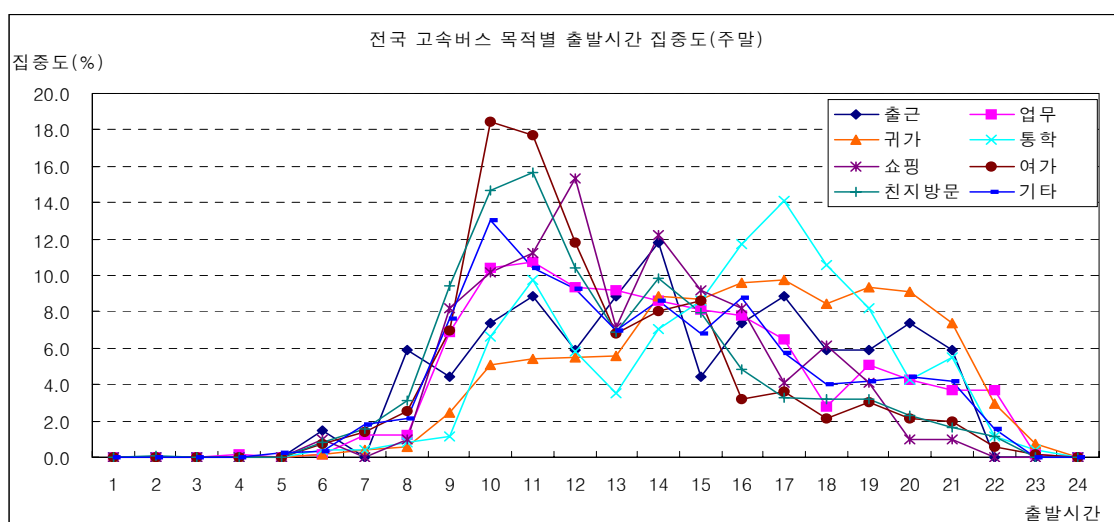
- 평일 고속버스터미널 이용자의 통행목적별 출발시간 분포
 - 평일 고속버스터미널에서 출근 통행은 오전 7시부터 오전 8시까지 1시간 동안 가장 높은 집중도를 보였으며, 통학 통행도 같은 시간대에 첨두현상이 나타남
 - 출근과 통학을 제외한 업무, 쇼핑, 여가, 친지방문, 기타 통행은 오전 11시에서 정오 사이에 집중도가 낮아지고, 귀가 통행은 오후 4시를 시작으로 약 4시간 정도 통행량이 집중함



<그림 9> 전국 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

○ 주말 고속버스 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 주말고속버스 이용자의 경우, 여가 통행의 1시간 집중도가 가장 높게 나타남. 평일은 통근과 통학 통행의 첨두 집중율이 가장 컸지만, 주말의 경우에는 여가와 친지방문 통행의 첨두시 집중율이 큰 것으로 나타남
- 통학 통행의 경우 평일에는 오전에 통행량이 집중된 반면, 주말에는 오후 4시부터 오후 5시 사이에 첨두현상이 나타남. 이는 주말의 조사가 대부분 일요일에 수행되어 조사대상자가 타지역에서 기숙사 또는 자취 등을 하는 학생들이 대거 포함되어 나타난 현상으로 사료됨

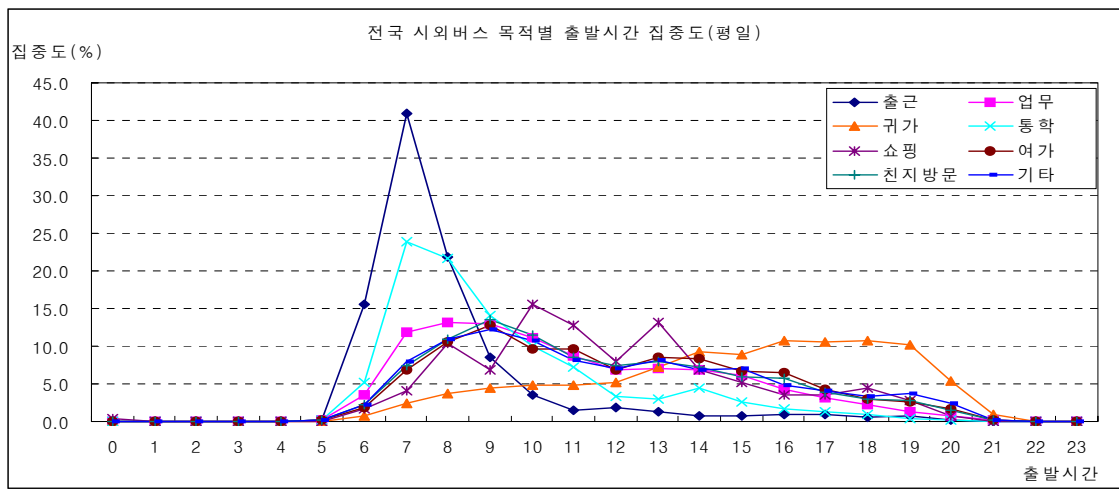


<그림 10> 전국 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

2) 시외버스터미널

○ 평일 시외버스 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

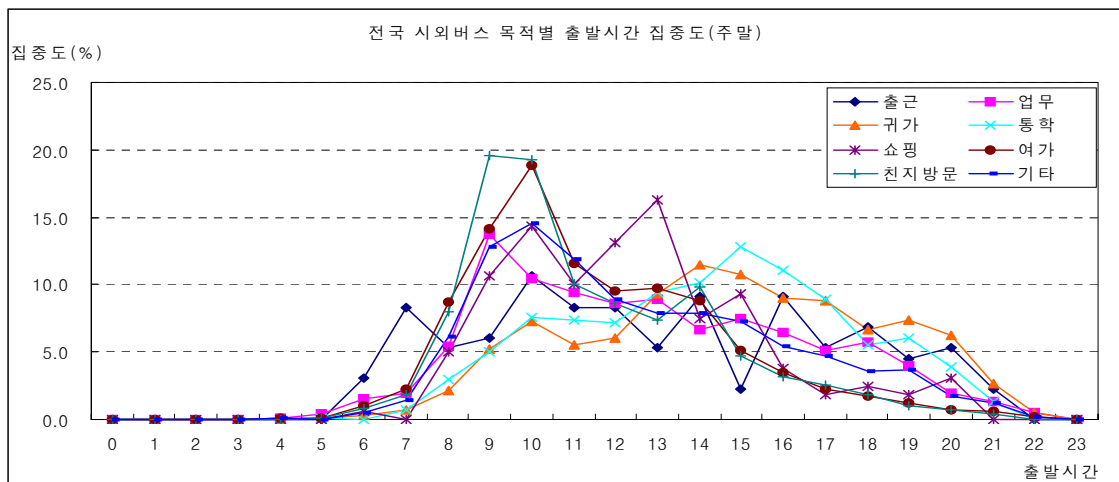
- 전체적인 패턴은 평일 고속버스 이용자의 분포와 유사한 것으로 조사됨
- 평일 고속버스터미널과 마찬가지로 침두 집중율이 가장 높은 목적은 출근이며, 그 다음이 등교 임. 기타 목적에 대해서도 평일 고속버스터미널과 거의 동일한 형태의 집중도를 볼 수 있음



<그림 11> 전국 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

○ 주말 시외버스 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 평일과 마찬가지로 고속버스터미널에서의 통행목적별 출발시간 분포와 유사한 패턴을 보임. 하지만 시외버스터미널의 경우 여가보다 친지방문 통행이 더 높은 침두 집중을 보임

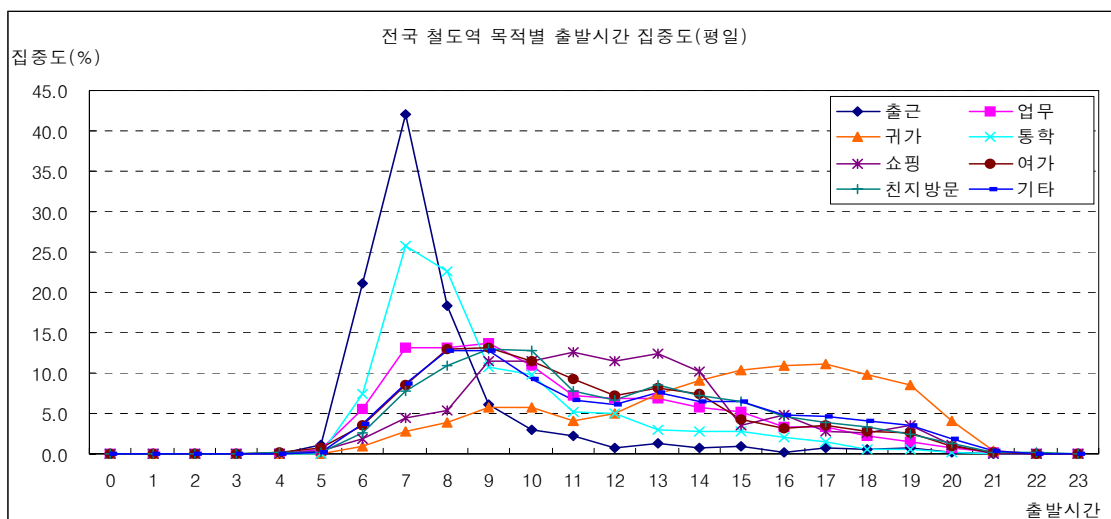


<그림 12> 전국 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

3) 철도역

○ 평일 철도 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

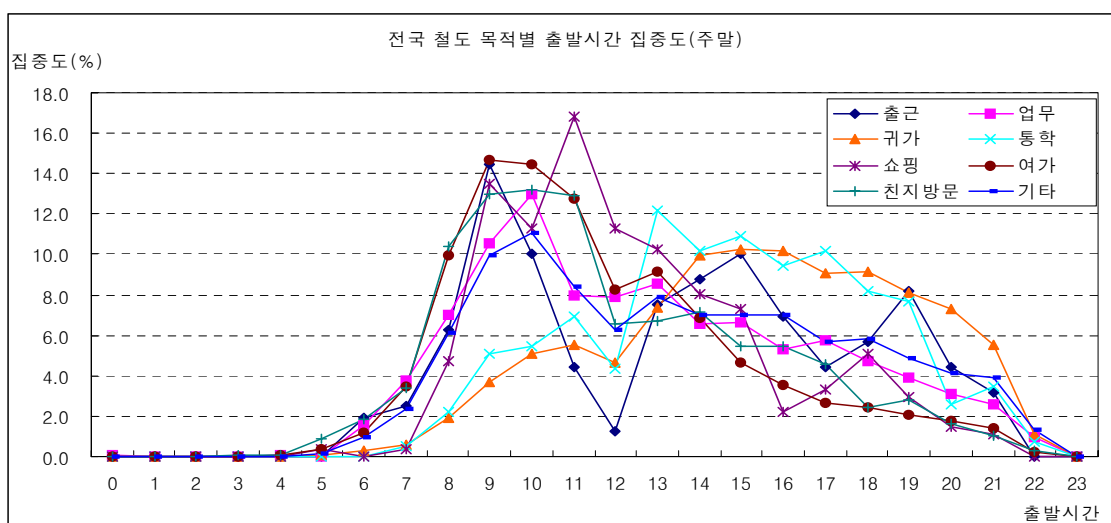
- 고속버스터미널이나 시외버스터미널과 유사한 분포를 보임



<그림 13> 전국 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

○ 주말 철도 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 고속버스터미널이나 시외버스터미널과 다소 상이한 형태를 보임. 여가나 친지방문 통행의 출발시간 첨두폭이 쇼핑 통행의 첨두 집중을 보다 작게 나타났으며, 고속 및 시외 버스터미널과는 달리 출근 통행의 집중율도 높게 나타남



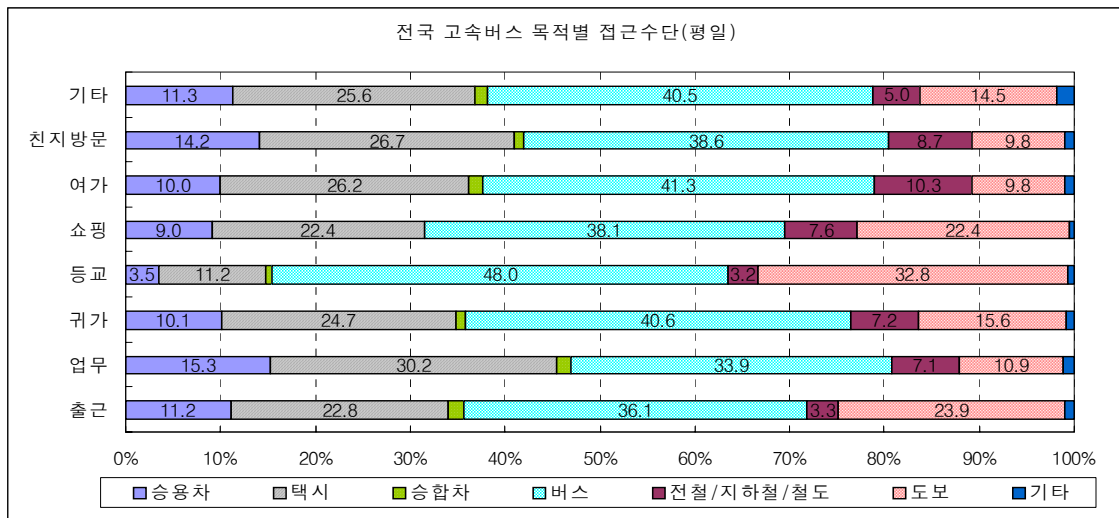
<그림 14> 전국 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

다. 여객교통시설물 접근수단 분포

1) 고속버스터미널

○ 평일 전국 고속버스터미널 이용자의 접근수단 분포

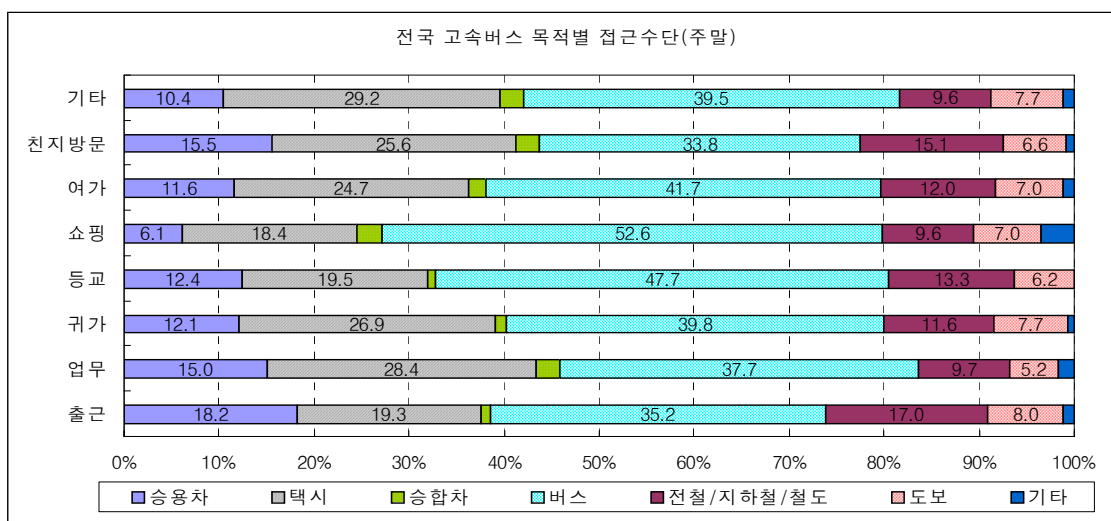
- 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 중 고속버스터미널에서 조사된 여객교통시설 이용자 조사 자료를 이용하여 제주도를 제외한 전국 15개 광역시·도별/목적별 접근수단을 분석함
- 먼저 평일의 고속버스터미널 접근수단 조사결과를 보면 버스가 39.3%로 가장 높고, 이어서 택시(25.7%), 도보(14.2%)의 순으로 나타남
- 접근수단별 통행목적 분포를 보면 택시의 경우, 업무 통행이 30.2%로 가장 높게 나타남. 이는 업무의 경우 교통비 등의 부담이 적기 때문인 것으로 사료됨
- 통행 목적별 접근수단을 살펴 보면 등교의 경우 도보나 버스의 비율은 높은 반면 승용차나 택시의 이용 비율은 다른 목적에 비해 낮게 나타남



<그림 15> 전국 고속버스터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

○ 주말 전국 고속버스터미널 이용자의 접근수단 분포

- 주말의 경우 버스가 39.1%로 가장 이용 비율이 높고 택시(26.8%), 승용차(12.5%) 순으로 나타남
- 평일과 비교하여 보면 도보로 터미널에 접근하는 비율이 가장 크게 떨어졌으며, 전철/지하철/철도의 이용률은 4.8%로 가장 크게 증가함

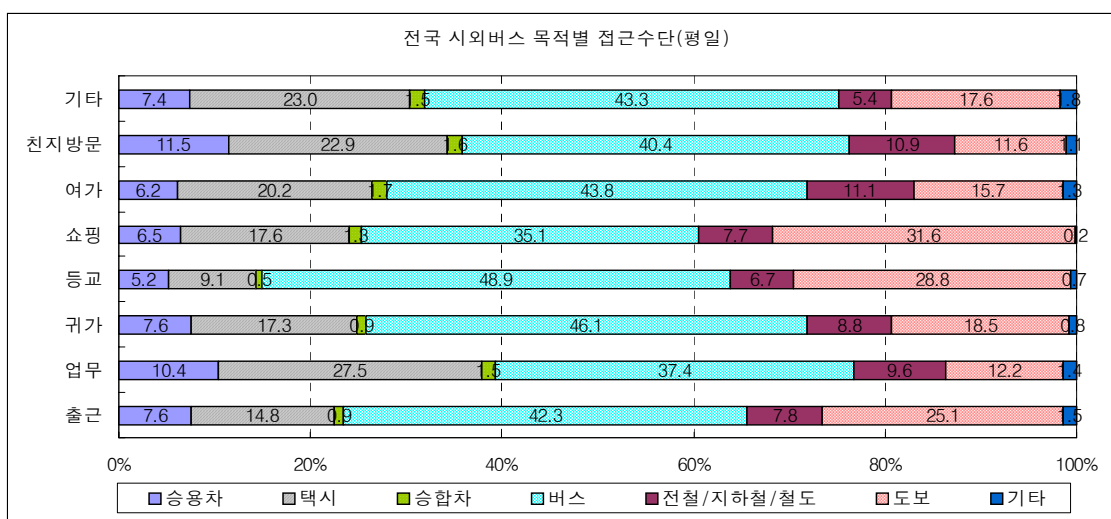


<그림 16> 전국 고속버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

2) 시외버스터미널

○ 평일 전국 시외버스터미널 이용자의 접근수단 분포

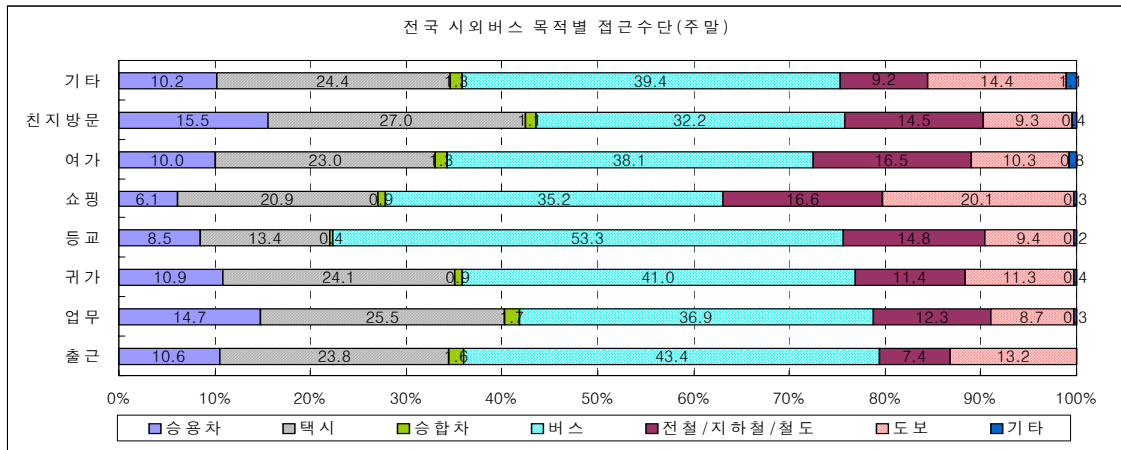
- 버스가 43.4%로 가장 높고, 택시(20.2%), 도보(17.3%) 순으로 나타남
- 또한 고속버스터미널의 접근수단 분포와 마찬가지로 업무의 경우 타 목적에 비해 택시 이용률이 가장 높고, 등교 통행이 가장 낮음



<그림 17> 전국 시외버스터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

○ 주말 전국 시외버스터미널 이용자의 접근수단 분포

- 버스(39.4%), 택시(24.0%), 전철/지하철/철도(12.1%) 순으로 나타났으며, 버스와 도보의 비율은 낮아지고 택시 및 승용차의 비율은 높아짐

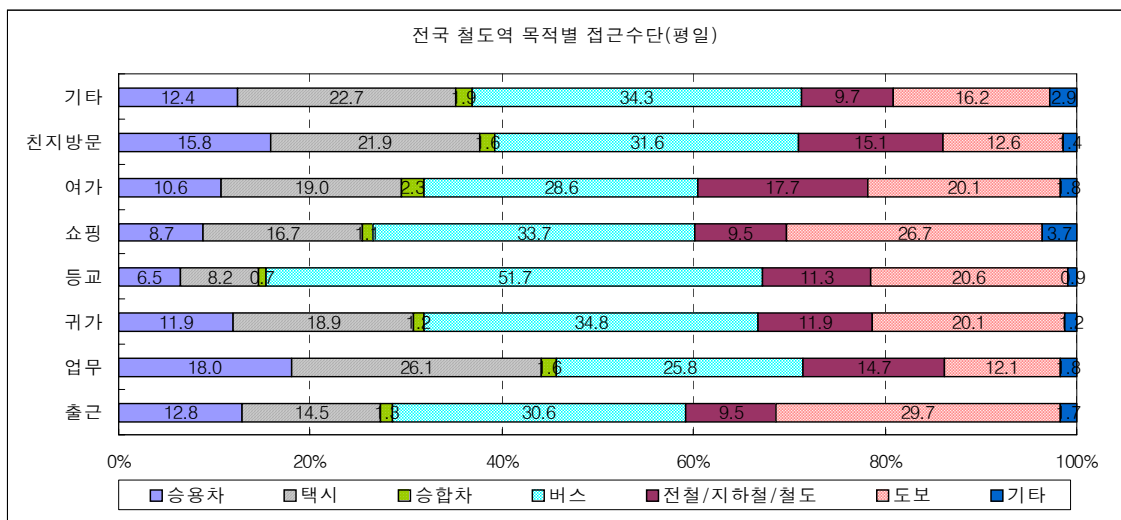


<그림 18> 전국 시외버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

3) 철도역

○ 평일 전국 철도역 이용자의 접근수단 분포

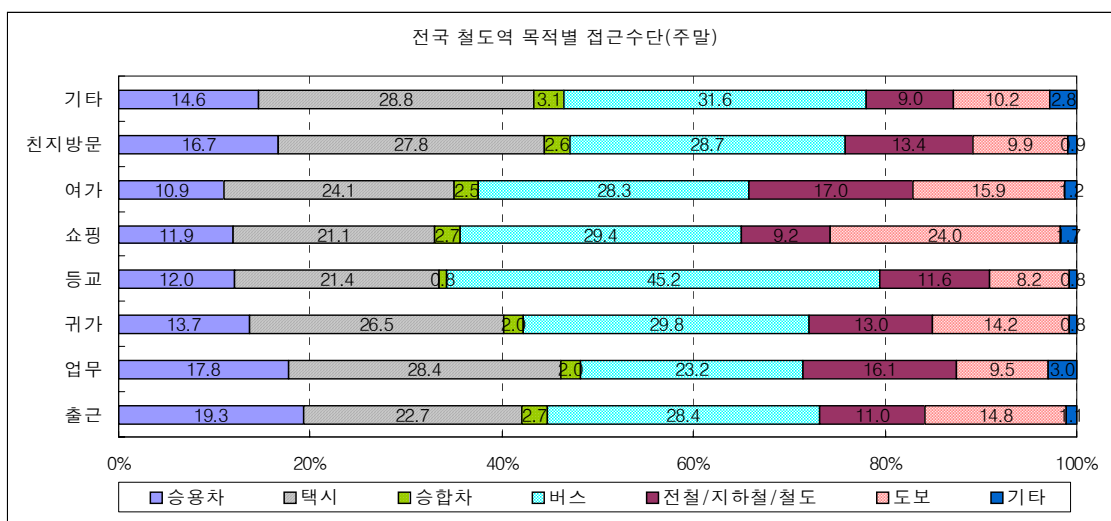
- 버스가 33.0%로 가장 높고, 택시가 20.2%, 도보가 17.9% 순으로 나타남



<그림 19> 전국 철도역 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

○ 주말 전국 철도역 이용자의 접근수단 분포

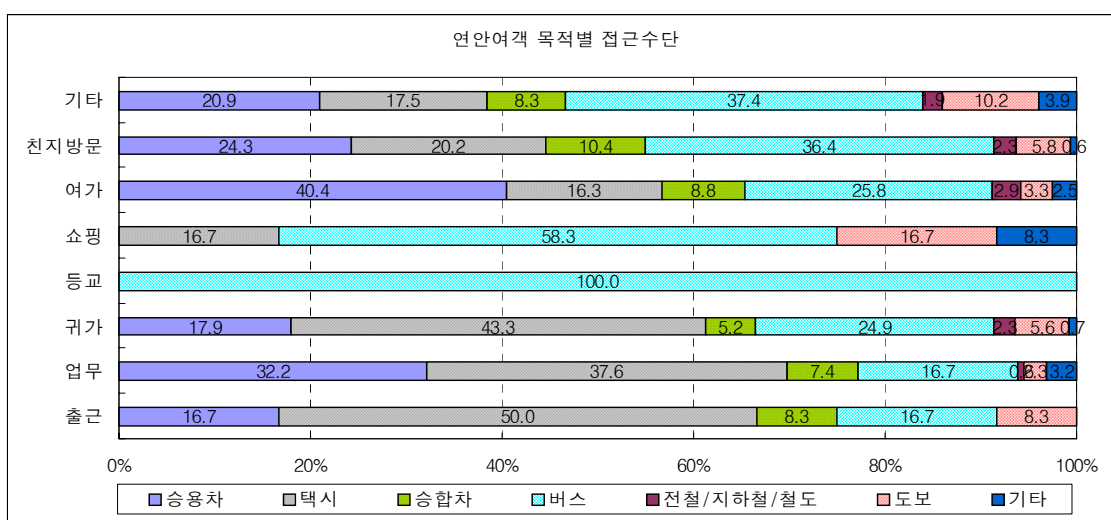
- 타 여객교통시설물에서와 같이 버스의 비율은 감소하고 택시가 차지하는 비율은 증가함. 대부분의 목적에서 택시를 접근수단으로 이용하는 비율이 20% 이상임



<그림 20> 전국 철도역 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

4) 연안여객터미널

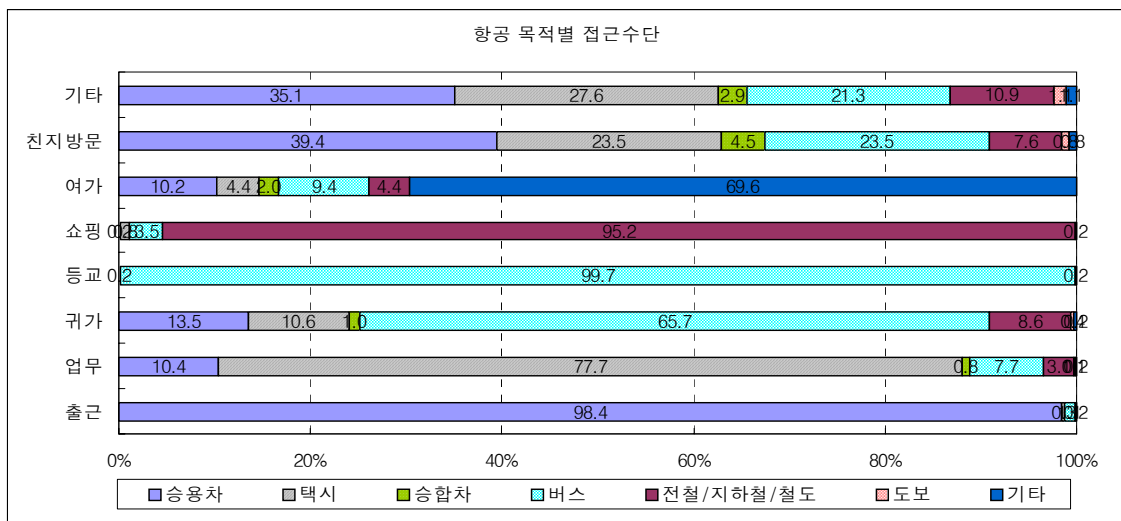
- 연안여객터미널의 경우 접근수단 중 택시의 비율이 33.2%로 가장 높고, 버스(26.4%), 승용차(24.3%)로 나타남.
- 연안여객터미널 접근수단의 경우 타 여객교통시설물과 달리 택시의 비율이 버스보다 높게 나타남. 또한 승용차의 비율도 타 여객교통시설물에 비해 높게 나타나는데 이는 연안여객터미널의 특성상 여가 통행의 비율이 높기 때문인 것으로 사료됨



<그림 21> 연안여객터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

5) 공항

- 공항의 접근수단 분포를 보면, 승용차 비율이 35.2%로 타 여객교통시설물에서의 승용차 접근 비율보다 높고, 연안여객터미널과 마찬가지로 택시의 비율이 버스보다 높게 나타남
- 또한 승용차 비율이 가장 높은 것은 공항까지 마중을 위한 통행이 타 여객교통시설물보다 크게 나타나기 때문인 것으로 판단됨



<그림 22> 항공 목적별 접근수단 비율

6. 결론 및 향후 연구과제

가. 과업의 주요 결과

1) 시외유출입 지점의 시간대 교통량 분포

① 시간대별 교통량 분포 특성

- 전국 7개 대도시 시외유출입 지점의 평일 시간대별 교통량 분포는 모두 출근시간대인 8시~9시와 퇴근시간대인 18시~19시에 교통량이 증가하여 오전·오후첨두가 나타나고, 퇴근시간(오후첨두) 이후에는 교통량이 급격히 감소하는 것으로 나타남

② 도로위계에 따른 시간대별 교통량 분포

- 대도시의 시외유출입지점 중 고속도로의 시간대별 교통량은 대부분 오전에는 대도시로 들어오는 교통량이 많고, 오후에는 빠져나가는 차량이 많음. 즉 도시전체의 교통량 패턴과 다르게 유입방향은 오전첨두만 나타나고, 유출방향은 오후첨두만 나타남

2) 시외유출입차량 통행특성

① 차종별 평균 재차인원 분석

- 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 결과를 분석하여 전국 평일 승용차의 평균 재차인원은 1.55인으로 나타나고, 주말 승용차의 평균 재차인원은 2.28인으로 나타남

② 시외유출입차량의 통행목적 분포

- 전국의 평일 출발지별 목적통행 분포를 살펴보면 업무 27.7%, 귀가 22.6%, 출근 14.4%, 여가 7.1%, 친지방문 4.3%, 쇼핑 1.4%, 등교 1.1%(기타는 순위에서 제외, 기타 21.4%)순으로 나타남
- 전국의 주말 출발지별 목적통행 분포를 살펴보면 귀가 33.6%, 여가 18.0%, 친지방문 11.4%, 업무 7.3%, 쇼핑 2.4%, 출근 1.2%, 등교 0.2%(기타는 순위에서 제외, 기타 25.8%)순으로 나타남

③ 시외유출입차량의 통행목적별 출발시간 분포

- 전국 평일의 출발지별로 통행목적 출발시간대를 살펴보면 시간당 목적통행이 가장 높은 집중도를 보이는 것은 출근통행으로 7시~8시 사이에 전체 14시간 통행량의 39.5%로 가장 높은 집중도를 보임
- 전국 주말의 출발지별로 통행목적 출발시간대를 살펴보면 시간당 목적통행이 가장 높은 집중도를 보이는 것은 출근통행으로 평일보다 2시간 늦은 9시~10시 사이에 전체 14시간 통행량의 24.7%로 가장 높은 집중도를 나타냄. 그러나 평일보다는 낮은 집중도를 보임

④ 시외유출입차량의 목적별 거리분포

- 시외유출입차량의 평일의 목적별 거리분포는 업무, 귀가, 등교, 쇼핑, 기타의 경우 통행거리 10km이상-20km미만인 경우가 가장 통행수가 많고, 출근, 여가, 친지방문은 통행거리 20km이상-30km미만인 경우가 가장 통행수가 많이 나타남
- 주말의 목적별 거리분포는 모든 목적통행이 통행거리 20km이상-30km미만인 경우가 가장 높은 비율을 차지하고, 통행거리 10km이상-20km미만인 경우가 두 번째로 많이 나타나 평일보다는 장거리 통행 비율이 높음을 알수 있음

3) 여객교통시설별 이용자 통행특성

① 여객교통시설물의 통행목적 분포

- 평일 고속버스터미널 이용자들의 통행목적 비율을 보면 귀가가 35.2%로 가장 높은 비중을 차지하고, 기타가 21.1%, 업무통행이 16.8%, 친지방문은 14.2%로 나타나고, 주말은 귀가가 45.1%로 가장 높은 비중을 차지하고, 기타가 19.5%, 친지방문 통행이 15.0%, 여가 통행은 8.2%로 나타남
- 시외버스터미널에서의 평일 통행목적 분포는 귀가가 37.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 기타가 20.2%, 업무와 친지방문이 13.1%로 나타나고, 주말은 귀가가 41.6%로 가장 높고, 기타가 22.2%, 친지방문이 14.3%, 여가가 8.9% 순으로 나타남
- 철도역 이용자의 평일 통행목적 비율은 귀가가 35.7%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 기타가 18.4%, 업무가 14.0%, 친지방문이 12.3%로 나타나고 주말은 귀가가 42.6%로 가장 높게 나타나고, 기타가 21.7%, 친지방문이 12.5%, 여가가 11.6% 순으로 나타남
- 연안여객터미널 이용자의 통행목적 비율을 보면, 귀가가 46.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며 업무가 17.6%, 여가가 13.6%, 친지방문이 9.8%로 타 교통시설물 주말의 목적분포와 비슷한 형태를 보임
- 공항 이용자의 통행목적 비율을 보면, 출근과 업무가 28.3%로 가장 높은 비율을 차지하며, 귀가가 14.1%, 등교가 10.0%로 나타남

② 여객교통시설물의 통행목적별 출발시간 분포

- 평일 고속버스터미널에서 출근 통행은 1시간 동안 가장 높은 통행량 집중도를 보였으며, 출근 통행 침두시는 오전 7시부터 오전 8시까지 임. 등교 통행도 이와 같은 시간

대에 침투현상이 나타남

- 주말 고속버스터미널의 경우, 여가 통행이 1시간동안 가장 많은 통행량 집중 현상이 나타났으며, 평일은 통근과 등교의 통행량 침투 현상이 가장 컸지만, 주말의 경우 여가와 친지방문 통행이 가장 침투의 폭이 큰 것으로 나타남
- 평일 시외버스터미널에서의 통행목적별 출발시간 분포를 보면, 고속버스터미널 평일과 마찬가지로 침투폭이 가장 큰 목적은 출근이며, 그 다음이 등교 임. 기타 목적에 대해서도 고속버스터미널 평일과 거의 동일한 형태의 집중도를 볼 수 있음
- 주말 시외버스터미널의 경우도 평일과 마찬가지로 고속버스터미널에서의 통행목적별 출발시간 분포와 유사한 패턴을 보임. 하지만 시외버스터미널의 경우 여가보다 친지방문 통행이 더 큰 침투폭을 보임
- 평일 철도역에서의 통행목적별 출발시간 분포를 보면, 고속버스터미널이나 시외버스터미널과 유사한 분포를 보이며, 주말의 경우는 고속버스터미널이나 시외버스터미널과 조금 다른 형태를 보임. 주말에는 여가나 친지방문 통행의 출발시간 침투폭이 쇼핑 통행의 침투폭보다 낮게 나타났으며, 버스터미널과는 달리 출근 통행의 집중도도 높게 나타남

③ 여객교통시설물 접근수단 분포

- 평일 고속버스터미널 이용자의 접근수단 분포를 보면 버스가 39.3%로 고속버스터미널의 접근수단 이용률이 가장 높고 택시(25.7%), 도보(14.2%)순으로 나타나고, 주말의 경우 버스가 39.1%로 이용 비율이 가장 높고 택시(26.8%), 승용차(12.5%) 순으로 나타남
- 평일 시외버스터미널 이용자의 접근수단 분포를 보면, 버스가 43.4%로 가장 높고, 택시(20.2%), 도보(17.3) 순으로 나타나고, 주말의 경우 버스(39.4%), 택시(24.0%), 전철/지하철/철도(12.1%) 순으로 나타남
- 평일 철도역 이용자의 접근수단 분포를 보면, 버스가 33.0%로 가장 높고, 택시가 20.2%, 도보가 17.9% 순으로 나타나고, 주말의 경우 타 여객교통시설물에서와 같이 버스의 비율은 감소하고 택시의 비율은 증가함
- 연안여객터미널 이용자의 경우 접근수단 중 택시의 비율이 33.2%로 가장 높고, 버스(26.4%), 승용차(24.3%) 순으로 나타남

- 공항 이용자의 경우 접근수단 중 승용차의 비율이 35.2%로 가장 높고, 택시(25.3%), 버스(23.8%) 순으로 나타남

나. 향후연구과제

- 본 과업은 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 자료를 분석하였으며, 지역내의 내부통행량에 대한 검토는 이루어 지지 않았음. 이에 2006년 수행된 광역권 여객통행실태조사 자료의 결과와 함께 분석하여 지역내의 내부통행도 검토할 예정임
- 본 과업의 예산제약상 교통량 조사가 하루중 14시간만을 대상으로 이루어져 조사시간 이전 또는 이후의 침투현상 등의 교통량 특성 분석이 수행되지 못하여, 향후 시외유출입 지점의 교통량 조사시 24시간을 기준으로 조사하여 이를 분석해야 할 것임
- 또한 2005년 조사수행시 주말 조사는 일요일에만 수행되어 실제 주말 통행 패턴을 반영할 수 없었음. 따라서 향후 주말 조사를 금요일 및 토요일로 확대 실시하여 주말 통행 패턴을 분석해야함
- 마지막으로 여객교통시설물의 경우, 이용자의 연령, 학력, 소득 등 일반정보가 부족하여 이용자별 특성에 따른 접근수단 분석이나 통행행태 분석이 불가 하였음. 향후 여객교통시설물 이용자 조사시 이용자의 일반특성은 물론 보다 상세한 통행특성을 조사하여 분석해야 할 것임

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

제2절 과업의 범위

제3절 과업의 내용

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

- 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 조사자료는 국토개발종합계획, 국가기간교통망 계획을 비롯한 각종 교통계획 및 물류계획의 효과적 수립·시행·평가를 위한 중요한 기초자료를 제공함
- 1998년 공공근로 사업으로 전국 기종점교통량조사가 처음으로 실시되었으나 조사자료의 신뢰성이 낮고 1998년 이후 전국적 단위의 조사가 실시되지 않은 채, 기종점 통행량을 인구·교통량 등 사회경제지표를 이용한 보완 및 갱신 수준에 그치고 있어 전국 차원의 기종점통행량(O/D)조사가 필요함
- 이에 국가교통DB센터에서는 교통체계효율화법에 제시되어 있는 5년 단위의 정기 국가교통조사인 『2005년도 국가교통DB구축사업』의 일환으로 2005년 9월부터 12월까지 도로, 버스터미널, 철도역, 공항, 항만 등을 대상으로 현장조사를 실시하여 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 자료를 구축한 바 있음
- 현장조사 자료는 기종점 통행량 정보뿐만 아니라 통행목적, 통행수단, 동행인원 등의 정보를 포함하고 있음
- 따라서, 본 과업은 현장조사 자료를 활용하여 시외유출입지점의 교통량 분포, 시외유출입 차량 통행특성조사, 여객교통시설별 이용자 통행특성 등의 교통관련 기초자료의 상세분석을 통해 지역간 여객 통행특성을 파악하고자 함

제2절 과업의 범위

- 본 과업은 『2005년도 국가교통DB구축사업』의 일환으로 2005년 9월부터 12월까지 전국의 도로, 버스터미널, 철도역, 공항, 항만 등을 대상으로 실시된 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 자료를 이용하였으며, 공간적 범위 및 시간적 범위는 2005년도 전국지역간 통행실태조사와 동일함

1. 시간적 범위

- 조사기간 : 2005년 9월 5주 ~ 12월 2주
 - 본조사 : 2005년 9월 5주 ~ 11월 5주
 - 보완조사 : 2005년 11월 1주 ~ 12월 2주
 - 조사기간은 권역별 본조사 수행일정에 따라 차이가 있으며, 조사기간 중 휴가, 기상 상태, 시설물의 특성 등에 따라 비정상적인 교통수요가 발생하는 시기는 협의 후 조사기간에서 제외함
- 조사시간
 - 평일(화·수·목요일 중)조사 : 07시 ~ 21시
 - 주말(일요일)조사 : 09시 ~ 23시

2. 공간적 범위

- 본 과업의 공간적 범위는 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 조사자료를 이용하므로 조사대상 지역과 일치함
 - 수도권역 : 서울특별시, 인천광역시를 포함한 경기도(전체 32개 시·군)
 - 강원충청권역 : 대전광역시를 포함한 충청남도, 충청북도, 강원도(전체 47개 시·군)
 - 전라권역 : 광주광역시를 포함한 전라남도, 전라북도(전체 37개 시·군)
 - 경상권역 : 부산광역시, 대구광역시, 울산광역시를 포함한 경상남도, 경상북도(전체 45개 시·군)
 - 제주도 : 제주시, 서귀포시(2개 시·군)¹⁾

1) 행정구역 개편으로 북제주군은 제주시로, 남제주군은 서귀포시로 통합됨

3. 내용적 범위

- 시외유출입 지점의 교통량특성 분석
- 시외유출입 차량의 통행특성 분석
- 여객교통시설별 이용자의 통행특성 분석

제3절 과업의 내용

- 『2005년도 국가교통DB구축사업』중 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 자료를 바탕으로 시외유출입지점의 교통량 분포, 시외유출입 차량 통행특성, 여객교통시설물별 이용자 통행특성 등의 내용으로 상세분석을 실시함
- 분석내용은 아래 <표 1-1>과 같음

<표 1-1> 분석내용

구분	시외유출입지점의 시간대별 교통량 특성	시외유출입 차량 통행특성	여객교통시설별 이용자 통행특성
조사자료	- 특별시 및 광역시의 시외유출입지점에서의 14시간 교통량 조사자료	- 노측/주유소/우편조사/고속도로휴게소 면접조사자료	- 여객교통시설별 이용자 면접조사자료
분석내용	① 대도시별 - 서울특별시, 부산광역시, 대구광역시, 인천광역시, 광주광역시, 대전광역시, 울산광역시(총 7개 대도시) - 평일(화·수·목)/주말 ② 도로위계 - 고속도로, 국도, 국가지원지방도, 지방도, 기타도로 - 평일(화·수·목)/주말	① 재차인원 - 차종별·지역별 재차인원 - 평일(화·수·목)/주말 ② 통행목적 분포 - 시도별(출발지·도착지) : 16개 시도 - 목적 : 출근/업무/귀가/등교/쇼핑/여가/친지방문/기타 - 평일(화·수·목)/주말 ③ 통행목적별 출발시간분포 - 1시간 단위로 분석 - 평일(화·수·목)/주말 ④ 통행목적별 통행거리분포 - 평일(화·수·목)/주말	① 통행목적 분포 - 여객시설물별 : 고속버스터미널/시외버스터미널/철도역/공항/연안여객 - 시도별 : 16개 시도 - 통행목적 : 출근/업무/귀가/등교/쇼핑/여가/친지방문/기타 - 평일(화·수·목)/주말 ② 여객교통시설물의 통행목적별 출발시간분포 - 1시간 단위 분석 - 평일(화·수·목)/주말 ③ 여객시설물별 접근수단 분포 - 접근수단 : 승용차/택시/승합차/버스/전철·지하철·철도/도보/기타 - 평일(화·수·목)/주말

제2장 자료의 개요 및 특성

제2장 자료의 개요 및 특성

- 본 과업은 2005년도 국가교통DB구축사업 중 2005년 9월 5주(9월 27일)부터 2005년 12월 2주(12월 13일)까지 실시한 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 조사의 원시 자료(Raw Data)를 이용하였음
- 2005년도 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 조사의 개요 및 주요 조사자료의 내용과 항목은 다음과 같음

1. 조사의 개요

- 조사기간
 - 본조사 : 2005년 9월 5주 ~ 11월 5주
 - 보완조사 : 2005년 11월 1주 ~ 12월 2주
 - 조사기간은 권역별 본조사 수행일정에 따라 차이가 있으며, 조사기간 중 휴가, 기상 상태, 시설물의 특성 등에 따라 비정상적인 교통수요가 발생하는 시기는 협의 후 조사기간에서 제외함
- 조사시간
 - 평일(화·수·목요일 중)조사 : 07시 ~ 21시
 - 평일조사 시간대는 이전 조사와 자료의 연계성을 고려하여 07시부터 21시까지로 설정함
 - 주말(일요일)조사 : 09시 ~ 23시
 - 주말조사는 주5일제의 확산에 따른 휴일 기종점통행량 구축의 중요성이 부각됨에 따라 일부 주말(일요일)조사를 실시함
 - 주말조사 시간대는 문헌자료¹⁾를 검토한 결과 일요일 기준 09시부터 23시까지의 교통량 분포가 평일조사 시간대인 07시부터 21시까지의 교통량 분포 보다 더 높은 것으로 나타나 주말조사 시간을 09시부터 23시까지로 설정함
 - 야간조사 : 21시 ~ 07시
 - 야간조사는 권역별 일부 지점(4개~6개 지점)에 한해 평일조사와 동일한 조사 방법을 이용하여 시범조사를 실시함

1) 2004년 도로교통량 통계연보

- 야간조사 시간대는 평일조사의 시간대가 끝나는 시점(21시)부터 익일 평일조사가 시작되는 시점(07시)까지로 설정함

○ 조사내용

- 교통량조사 : 고속도로 요금소 및 일반 도로의 전국 시·군 단위 시외유출입지점을 통과하는 차량에 대한 관측조사
- 우편조사 : 고속도로 요금소를 통과하는 여객 차량에 대한 우편조사
- 노측면접조사 : 고속도로를 제외한 도로 상의 전국 시·군 단위 시외유출입지점을 통과하는 여객 차량에 대한 면접조사
- 주유소면접조사 : 전국 시·군 단위 시외유출입지점 인근 주유소의 여객 차량 이용자에 대한 면접조사
- 여객교통시설이용자 통행실태조사 : 고속버스터미널/시외버스터미널/철도역/공항/연안여객터미널의 이용자에 대한 설문조사

<표 2-1> 조사의 내용 및 전국 조사지점수(제주도 포함)

조사 유형	조사 종류	조사 대상	전국 조사지점수
평일조사 (화, 수, 목 07시~21시)	노측/주유소 면접조사	고속도로를 제외한 시·군단위 시외유출입지점의 통과차량	810 지점
	교통량조사	고속도로 요금소 및 일반도로의 시·군단위 시외유출입지점을 통과하는 차량	886 지점
	우편조사	고속도로 요금소를 통과하는 차량	244 지점
	여객교통시설조사	고속버스터미널, 시외버스터미널, 철도역, 공항, 연안여객터미널 이용자	488 지점
야간조사 (화, 수, 목 21시~07시)	노측면접조사	고속도로를 제외한 시·군단위 시외유출입지점의 통과차량	19 지점
	교통량조사	고속도로 요금소 및 일반 도로의 시·군단위 시외유출입지점을 통과하는 차량	19 지점
주말조사 (일, 09시~23시)	노측/주유소 면접조사	평일 조사대상과 동일	234 지점
	교통량조사		255 지점
	우편조사/휴게소조사		82 지점
	여객교통시설조사		159 지점

2. 교통량 조사의 자료

가. 교통량 조사의 내용

- 교통량 조사 지점
 - 조사지역 내에서 각 존간(지역간) 시외유출입지점 중 Cordon-line과 일치하고, 통행 조사가 용이한 고속도로 요금소 및 도로(국도, 지방도, 기타도로)의 노측/주유소 지점을 선정하여 교통량 조사를 실시함
- 건설교통부 도로교통량통계연보 상시/수시 교통량조사 지점과 일치하는 지점은 제외함
- 교통량 조사 요일은 평일(화·수·목요일 중 1일)과 주말(일요일)로 나누어 관측조사를 실시하였고 주말은 평일 조사지점수의 30%만 선정하여 조사함
- 야간조사의 경우 시범적으로 고속도로 요금소 및 일반 도로의 시·군단위 시외유출입 지점을 통과하는 교통량을 총 19개 지점에서 조사를 실시함
- 조사시간은 하루 총 14시간으로, 평일은 7시부터 21시까지, 주말은 9시부터 23시까지 조사를 실시함(야간은 21시부터 다음날 7시까지)
- 교통량 조사는 시간대와 차종을 구분하여 조사를 수행함

나. 교통량 조사 자료의 특성

- 교통량 조사자료의 항목 및 세부내용은 <표 2-2>과 같음

<표 2-2> 교통량 조사자료의 항목 및 세부내용

항목	필드명	설명
조사구분	JSTYPE	- 조사구분코드 1:평일 2:주말 3:야간
해당권역	AREACODE	- 4개 대권역코드 1:수도권 2:경상권 3:강원충청권 4:전라권
조사지점	PNTCODE	- 시외유출입 도로 및 고속도로요금소(휴게소) - 조사지점코드 RO:노측/주유소 EX:요금소 RA:고속도로휴게소
조사방향	-	- 「-1」방향 : 낮은 존번호에서 높은 존번호 방향 - 「-2」방향 : 높은 존번호에서 낮은 존번호 방향
도로위계	-	- 일반국도/국가지원지방도/일반지방도/기타도로 - 고속도로(휴게소)
조사날짜	JSDATE	- 조사날짜

<표 2-2> 교통량 조사자료의 항목 및 세부내용(계속)

항목	필드명	설명
조사시간	-	- 평일(07:00~21:00), 주말(09:00~23:00) - 15분 간격 조사
	JSTIME_START	- 조사시간_시작
	JSTIME_END	- 조사시간_끝
조사요일	JSYOIL	- 조사요일 : 평일(화/수/목), 주말(일)
조사원 이름	JSNAME	- 조사원이름
조사원 전화번호	JSTEL	- 조사원전화번호
차종구분 (13종)	CAR1	① 일반형승용차
	CAR2	② 다목적승용차
	TAXI	③ 택시
	BUS_S	④ 버스소형
	BUS_M	⑤ 버스중형
	BUS_B	⑥ 버스대형
	TWOCAR	⑦ 이륜차
	ETC_CAR	⑧ 기타
	TRUCK_S	⑨ 화물차소형
	TRUCK_MA	⑩ 화물차중형A
	TRUCK_MB	⑪ 화물차중형B
	TRUCK_B	⑫ 화물차대형
	TRUCK_TRAILER	⑬ 화물차트레일러
	TSUM	- 통행량합계

다. 권역별 교통량 조사지점수

- 권역별 교통량 조사지점수는 <표 2-3>과 같음

<표 2-3> 권역별 교통량 조사지점수

단위: 개소

조사 요일	권역별 조사대상 지점수					
	수도권	강원충청권	전라권	경상권	제주권	합계
평일	312	199	142	228	5	886
주말 ^{주1)}	94	60	40	56	5	255
야간 ^{주2)}	4	5	5	5		19

주: 1) 주말조사지점은 평일조사지점 중 약 30%의 물량으로 산정된 조사지점임

2) 야간조사지점은 평일조사지점 중 일부 조사지점임

2. 시외유출입 차량통행특성 조사의 자료

가. 시외유출입 차량통행특성 조사의 내용

- 시외유출입 차량 통행특성조사는 조사지역 내에서 각 존간(지역간)의 시외유출입지점 중 고속도로/국도/지방도/기타 도로 상에서 조사가 용이한 지점을 선정하여 시외유출입차량 통행특성조사를 실시함
- 시외유출입 차량 통행특성조사는 노측/주유소 면접조사, 우편조사로 분류함
- 주말조사의 경우, 일부 지점에 대해서 고속도로 휴게소에서 설문조사를 실시함으로써 평일조사시 실시되는 고속도로 요금소의 우편조사를 대체함
- 고속도로/일반국도/국가지원지방도/지방도/특별시도/기타 도로 상의 시외유출입지점을 통과하는 여객 차량 및 이용자를 대상으로 함
- 평일 1일(화·수·목요일 중) 조사를 실시하고 주말조사(일요일)는 평일조사 물량의 30% 기준으로 조사를 실시함
- 야간조사의 경우 시범적으로 일반 도로의 시·군단위 시외유출입지점을 통과하는 19개 지점에서 시외유출입 차량통행특성조사를 실시함
- 조사시간은 하루 총14시간으로, 평일은 7시부터 21시까지, 주말은 9시부터 23시까지 조사를 실시함(교통량조사와 동일함)

나. 시외유출입 차량통행특성 자료의 특성

- 시외유출입 차량통행특성의 항목 및 세부내용은 <표 2-4>와 같음

<표 2-4> 시외유출입 차량통행특성 자료의 항목 및 세부내용

항목	필드명	설명
조사구분	JSTYPE	- 조사구분코드 1:평일 2:주말 3:야간
해당권역	AREACODE	- 4개 대권역코드 1:수도권 2:경상권 3:강원충청권 4:전라권
조사지점	PNTCODE	- 시외유출입 도로 및 고속도로요금소(휴게소) - 조사지점코드 : RO:노측/주유소 EX:요금소 RA:고속도로휴게소
조사방향	-	- 「-1」방향 : 낮은 존번호에서 높은 존번호 방향 - 「-2」방향 : 높은 존번호에서 낮은 존번호 방향

<표 2-4> 시외유출입 차량통행특성 자료의 항목 및 세부내용(계속)

항목	필드명	설명
도로위계	-	- 일반국도/국가지원지방도/일반지방도/기타도로 - 고속도로(휴게소)
조사날짜	JSDATE	- 조사날짜
조사요일	JSYOIL	- 조사요일 : 평일(화/수/목), 주말(일)
조사시간	JSTIME	- 조사시간
조사원 이름	JSNAME	- 조사원이름
(우편조사 발송인)	WP_SENDERNAME	- 우편조사 발송인
조사원 전화번호	JSTEL	- 조사원전화번호
(우편조사 발송인 전화번호)	WP_SENDETEL	- 우편조사 발송인전화번호
조사표 일련번호	JSSEQ	- 조사일련번호
통행목적	MOKJUK	- 목적코드 1: 출근 2: 업무 3: 귀가 4: 등교 5: 쇼핑 6: 여가 7: 친지방문 8: 기타
출발지 종류	CHULTYPE	- 출발지 종류 1: 자택 2: 회사 3: 기타
출발지	CHULZONE	- 출발지 존번호
출발시간	CHUTIME	- 출발시간
도착지 종류	DOTYPE	- 도착지 종류 1: 자택 2: 회사 3: 기타
도착지	DOZONE	- 도착지 존번호
자택주소	ADDZONE	- 자택주소 존번호
차종	CHAJONG	- 차종 : 1: 일반형 승용차 2: 다목적형 승용차(7~11인승 이하) 3: 택시 4: 승합차(15인승 이하)
동행인수	DONGHANGSU	- 동행인수

다. 권역별 시외유출입 차량통행특성 조사지점수

○ 권역별 시외유출입 차량통행특성 평일 및 주말의 조사지점수는 <표 2-5>과 같음

<표 2-5> 권역별 시외유출입 차량통행특성 조사지점수

단위: 개소

시외유출입 조사지점		권역별 시외유출입 조사대상 지점수					
		수도권	강원충청권	전라권	경상권	제주권	합계
시외유출 입지점	평일	276	187	144	201	2	810
	주말 ^{주1)}	89	58	43	42	2	234
	야간 ^{주2)}	4	5	5	5	-	19
고속도로 요금소	평일	44	73	45	82	-	244
	주말 ^{주1)}	16	22	12	32	-	82
	야간 ^{주2)}	-	-	-	-	-	-
합계	평일	320	260	189	283	2	1,054
	주말 ^{주1)}	105	80	55	74	2	316
	야간 ^{주2)}	4	5	5	5	0	19

주: 1) 주말조사지점은 평일조사지점 중 약 30%의 물량으로 산정된 조사지점임

2) 야간조사지점은 평일조사지점 중 일부 조사지점임

라. 권역별 시외유출입 차량통행특성 조사의 최종 유효표본수

- 권역별 시외유출입 차량통행특성 조사의 평일 및 주말 최종 유효표본수는 <표 2-6>과 같음

<표 2-6> 권역별 시외유출입 차량통행특성 조사의 최종유효 표본수

구분		평일			주말		
		모집단(대) (A)	최종유효 표본수(부) (B)	모집단대비 표본율(%) (B/A)	모집단(대) (A)	최종유효 표본수(부) (B)	모집단대비 표본율(%) (B/A)
수도권	노측/ 주유소	4,323,236	259,229	6.0	1,807,313	93,066	5.1
	우편	1,544,728	28,710	1.9	482,108	13,519	2.8
	소계	5,867,964	287,939	4.9	2,289,421	106,585	4.7
강원 충청권	노측/ 주유소	965,082	108,350	11.2	691,095	46,012	6.7
	우편	395,285	14,602	3.7	265,905	7,663	2.9
	소계	1,360,367	122,952	9.0	957,000	53,675	5.6
전라권	노측/ 주유소	677,111	59,178	8.7	260,997	22,074	8.5
	우편	159,876	12,001	7.5	68,539	3,804	5.6
	소계	836,987	71,179	8.5	329,536	25,878	7.9
경상권	노측/ 주유소	1,355,760	140,811	10.4	389,350	32,004	8.2
	우편	809,913	15,225	1.9	988,096	30,563	3.1
	소계	2,165,673	156,036	7.2	1,377,446	62,567	4.5
제주권	노측/ 주유소	15,084	1,317	8.7	15,895	972	6.1
합계	노측/ 주유소	7,336,273	568,885	7.8	3,164,650	194,128	6.1
	우편	2,909,802	70,538	2.4	1,804,648	55,549	3.1
	소계	10,246,075	639,423	6.2	4,969,298	249,677	5.0

3. 여객교통시설 이용자 통행실태조사의 자료

가. 여객교통시설 이용자 통행실태 조사의 내용

- 여객교통시설 이용자 통행특성조사는 조사지역 내 각 zone에 포함되어 있는 고속/시외 버스터미널, 철도역, 공항 터미널, 연안여객터미널을 선정하여 여객교통시설 이용자를 대상으로 통행실태 면접조사를 실시함

- 조사지역 내 주요 철도역/고속버스터미널/시외버스터미널을 통하여 다른 지역으로(에서) 유출/입하는 이용자를 대상으로 통행특성조사를 실시함
- 평일 1일(화·수·목요일 중) 조사를 실시하고 주말조사(일요일)는 평일 조사물량의 30% 기준으로 조사를 실시함
- 조사시간은 해당 여객교통의 첫차 출발시간부터 막차 도착시간까지 조사를 실시함

나. 여객교통시설 이용자 통행실태 조사 자료의 특성

- 여객교통시설 이용자 통행실태 조사 자료의 항목 및 세부내용은 <표 2-7>과 같음

<표 2-7> 여객교통시설 이용자 통행실태 조사 자료의 항목 및 세부내용

항목	필드명	설명
조사구분	JSTYPE	- 조사구분코드 1:평일 2:주말 3:야간
해당권역	AREACODE	- 4개 대권역코드 1:수도권 2:경상권 3:강원충청권 4:전라권
조사지점	PNTCODE	- 조사지점코드 : TE: 고속버스터미널 TB: 시외버스터미널 TR: 철도역 TA: 공항 TP: 연안여객터미널
조사방향	-	- 「-1」방향 : 여객교통시설을 통해 유출하는 이용자(출발) - 「-2」방향 : 여객교통시설을 통해 유입하는 이용자(도착)
조사날짜	JSDATE	- 조사날짜
조사요일	JSYOIL	- 조사요일 : 평일(화/수/목), 주말(일)
조사시간	JSTIME	- 조사시간
조사원 이름	JSNAME	- 조사원이름
조사원 전화번호	JSTEL	- 조사원전화번호
조사표 일련번호	JSSEQ	- 조사일련번호
출발/도착지 종류	TR_CHULDO	- 여객터미널_출발/도착지 종류 1: 자택 2: 회사 3: 기타
출발/도착 여객터미널	TR_CHULDOPNT	- 여객터미널_터미널코드
통행목적	MOKJUK	- 목적코드 1: 출근 2: 업무 3: 귀가 4: 등교 5: 쇼핑 6: 여가 7: 친지방문 8: 기타
출발지 종류	CHULYPE	- 출발지 종류 1: 자택 2: 회사 3: 기타
출발지	CHULZONE	- 출발지 존번호
출발시간	CHUTIME	- 출발시간
도착지 종류	DOTYPE	- 도착지 종류 1: 자택 2: 회사 3: 기타
도착지	DOZONE	- 도착지 존번호
자택주소	ADDZONE	- 자택주소 존번호
접근수단	TR_JTYPE	- 여객터미널_접근수단 1: 승용차 2: 택시 3: 승합차 4: 버스 5: 전철/지하철/철도 6: 도보 7: 기타
동행인수	DONGHANGSU	동행인수

다. 권역별 여객교통시설 이용자 통행실태 조사지점수

- 권역별 여객교통시설 이용자 통행실태 조사의 평일 및 주말 조사지점수는 <표 2-8>과 같음

<표 2-8> 권역별 여객교통시설 이용자 통행실태 조사지점수

단위: 개소

조사 요일		권역별 조사대상 지점수					
		수도권	강원충청권	전라권	경상권	제주권	합계
고속버스 터미널	평일	15	17	34	13	-	79
	주말 ^{주1)}	5	7	11	4	-	27
	야간 ^{주2)}	-	-	-	-	-	-
시외버스 터미널	평일	31	55	16	52	-	154
	주말 ^{주1)}	10	19	5	14	-	48
	야간 ^{주2)}	-	-	-	-	-	-
철도역	평일	60	63	37	78	-	238
	주말 ^{주1)}	18	27	11	23	-	79
	야간 ^{주2)}	-	-	-	-	-	-
공항 ^{주3)}	평일	-	-	2	3	-	5
	주말 ^{주1)}	-	-	1	-	-	1
	야간 ^{주2)}	-	-	-	-	-	-
연안여객	평일	1	2	4	4	1	12
	주말 ^{주1)}	1	-	1	1	1	4
	야간 ^{주2)}	-	-	-	-	-	-
합계	평일	107	137	93	150	1	488
	주말 ^{주1)}	34	53	29	42	1	159
	야간 ^{주2)}	-	-	-	-	-	-

주: 1) 주말조사지점은 평일조사지점 중 약 30%의 물량으로 산정된 조사지점임

2) 야간조사지점은 평일조사지점 중 일부 조사지점임

3) 공항시설물은 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량(O/D) 조사에서 수행된 5개 공항(여수, 군산, 울산, 포항, 사천)의 조사결과 자료와 2004년 여객기종점 통행량 예비조사에서 수행된 6개 공항시설물(인천, 김포, 김해, 대구, 청주, 광주) 중 인천국제공항을 제외한 조사결과 자료를 바탕으로 분석함

라. 권역별 여객교통시설 이용자 통행실태 조사 최종 유효표본수

- 권역별 여객교통시설 이용자 통행실태 조사의 평일 및 주말 최종 유효표본수는 <표 2-9>과 같음

<표 2-9> 권역별 여객교통시설 이용자 통행실태 조사 최종 유효표본수

구분	평일			주말		
	모집단(대) (A)	최종 유효표본 표본수(부) (D)	모집단대비 표본율(%) (D/A)	모집단(대) (A)	최종 유효표본 표본수(부) (D)	모집단대비 표본율(%) (D/A)
수도권	458,178	48,146	10.5	295,790	20,090	6.8
강원·충청권	298,990	40,700	13.6	272,541	28,638	10.5
전라권	241,527	31,277	12.9	90,374	12,079	13.4
경상권	351,619	37,050	10.5	251,593	19,349	7.7
제주권	1,813	376	20.7	1,020	115	11.3
합계	1,352,127	157,549	11.7	911,318	80,271	8.8

제3장 시외유출입 지점의 교통량특성 분석

제1절 대도시 시간대별 교통량 분포

제2절 도로위계에 따른 시간대별
교통량 분포

제3장 시외유출입 지점의 교통량특성 분석

제1절 대도시 시간대별 교통량 분포

1. 분석 개요

- 2005년 전국 지역간 기종점통행량조사 자료중 특별시 및 광역시급 대도시 시외유출입 지점에서 조사된 14시간 교통량 자료를 바탕으로 시간대별 교통량 분포에 대하여 평일(화·수·목요일)과 주말(일요일)로 나누어 상세분석을 수행하였음
- 교통량 자료는 15분단위의 원시데이터를 1시간단위로 집계하였으며, 평일의 경우 07시~21시, 주말의 경우 09시~23시로 각각 14시간을 기준으로 사용하였음
- 대도시는 서울특별시/부산광역시/대전광역시/대구광역시/광주광역시/울산광역시/인천광역시로 구분되며, 오전 및 오후의 첨두시를 중심으로 교통량 분포를 분석함
- 도시별 시외유출입 교통량 조사지점수는 <표 3-1>과 같음

<표 3-1> 대도시 시외유출입 교통량 조사지점수

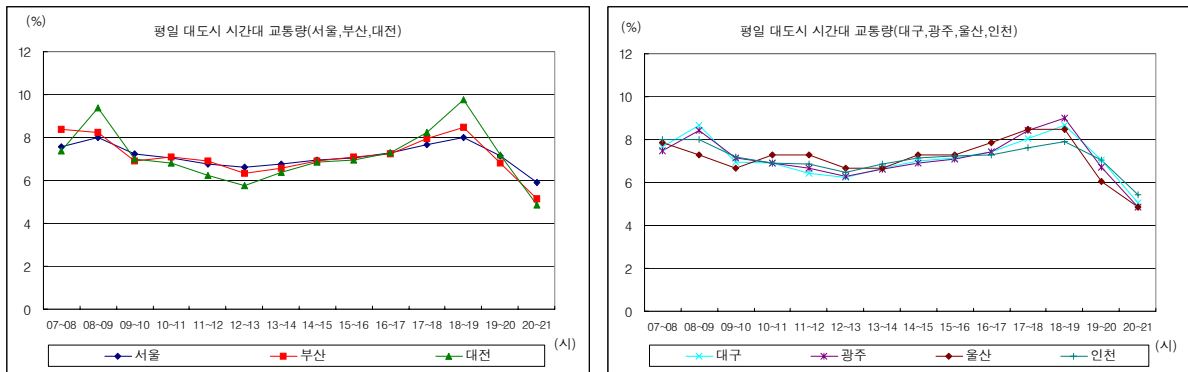
구분	서울			부산			대전			대구			광주			울산			인천			총합계		
	평일	주말	합계	평일	주말	합계	평일	주말	합계	평일	주말	합계	평일	주말	합계	평일	주말	합계	평일	주말	합계	평일	주말	합계
시외유출입 교통량 조사 지점수	73	44	117	19	6	25	23	12	35	29	5	34	18	10	28	14	3	17	25	9	34	201	89	290

2. 시간대별 교통량 분포

가. 평일

- 전국 7개 대도시 시외유출입 지점의 평일 시간대별 교통량 분포는 모두 출근시간대인 8시~9시와 퇴근시간대인 18시~19시에 교통량이 높게 나타나 오전·오후의 첨두현상을 보이고 있음

- 침두시간대의 교통량의 집중율을 보면 오전 침두의 경우 전체 14시간 교통량의 7.9%~9.4%를 차지하고 있으며 오후 침두의 경우 7.9~9.8%를 차지하고 있음
- 특히 대전광역시의 경우 시간대별 교통량 분포의 차이가 가장 크게 나타나 오전·오후 침두현상이 뚜렷하며, 출근 및 등교통행과 귀가통행이 많은 것으로 판단됨. 그러나 대부분의 대도시들은 시간대별 교통량 차이가 크지 않아 침두현상이 뚜렷하게 나타나지 않음
- 또한 퇴근시간(오후침두) 이후에는 교통량이 급격히 감소하는 것으로 나타남
- 교통량의 경우 대도시의 유입 및 유출량이 유사한 것으로 나타남
- 평일 대도시의 시간대별 교통량 분포는 <그림 3-1>과 같음



<그림 3-1> 대도시 시간대별 교통량 분포

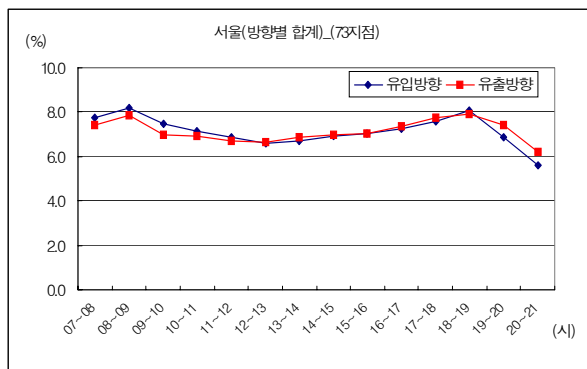
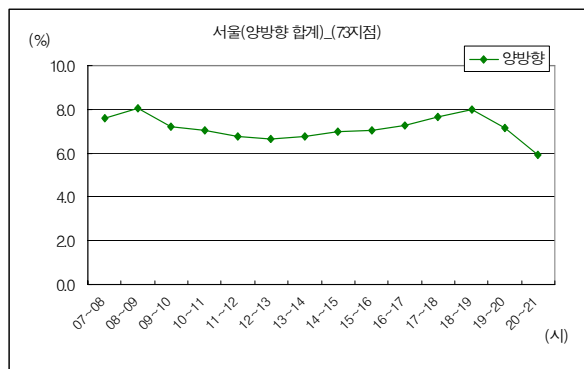
1) 서울특별시

- 서울특별시의 경우 유입 및 유출 양방향 모두 출근시간대인 8시~9시에 오전침두가 나타나고 퇴근시간대인 18시~19시에 오후침두가 나타났으며, 침두시 교통량 집중율은 오전·오후 침두 모두 전체 14시간 교통량의 약 8% 수준임
- 시간대별 교통량 패턴의 경우 유입 및 유출 분포가 유사하게 나타남
- 또한 침두와 비침두시의 교통량 차이가 크지 않아 타대도시에 비해 시간대 교통량 그래프가 완만한 형태를 나타냄. 이는 서울시의 경우 하루생활권으로 형성된 서울주변 지역(경기도, 인천광역시 등)으로 유·출입하는 차량이 비침두시에도 증가하고 있음을 시사함

<표 3-2> 서울특별시 시간대별 교통량 분포(평일)

단위: 천대

시간 방향	7~8	8~9	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	합계
양방향 (%)	224 (7.6)	237 (8.0)	214 (7.2)	208 (7.0)	200 (6.8)	196 (6.6)	201 (6.8)	206 (7.0)	208 (7.0)	216 (7.3)	226 (7.7)	236 (8.0)	211 (7.1)	175 (5.9)	2,959 (100.0)
유입 (%)	115 (7.7)	121 (8.2)	111 (7.5)	106 (7.1)	101 (6.8)	98 (6.6)	99 (6.7)	103 (6.9)	104 (7.0)	107 (7.2)	112 (7.6)	119 (8.1)	102 (6.9)	83 (5.6)	1,481 (100.0)
유출 (%)	110 (7.4)	116 (7.9)	103 (7.0)	102 (6.9)	99 (6.7)	99 (6.7)	101 (6.8)	103 (7.0)	104 (7.1)	108 (7.3)	114 (7.7)	117 (7.9)	109 (7.4)	92 (6.2)	1,478 (100.0)



<그림 3-2> 서울특별시 시간대별 교통량 분포(평일)

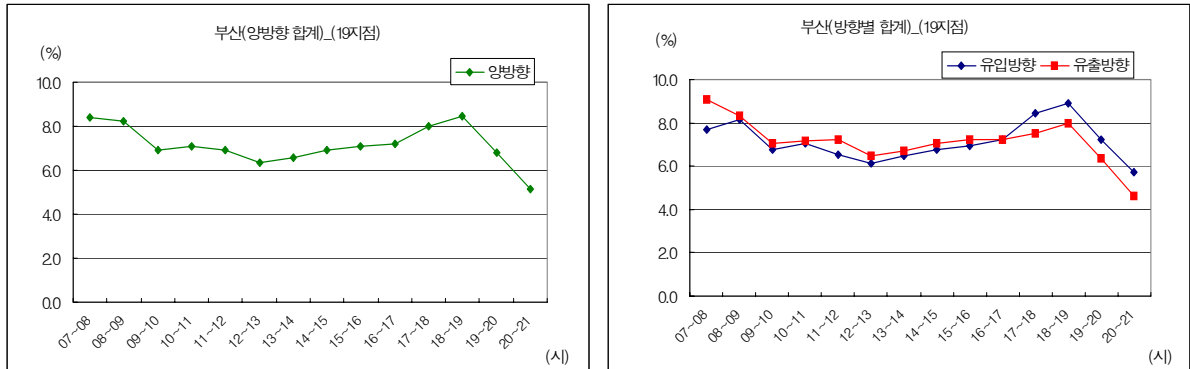
2) 부산광역시

- 부산광역시는 양방향 모두 오전·오후첨두가 나타나고, 첨두와 비첨두 현상이 뚜렷하게 나타남
- 유입방향의 경우 평일 전국과 같은 시간대에 오전·오후 첨두가 나타나지만, 유출방향은 오전첨두가 7시~8시 또는 조사시작 시간인 7시 이전으로 타 대도시에 비해 빠르며 오후첨두는 18시~19시에 나타남
- 또한, 전체적인 교통량은 유출방향과 유입방향의 교통량이 유사함

<표 3-3> 부산광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

단위: 천대

시간 방향	7~8	8~9	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	합계
양방향 (%)	43 (8.4)	42 (8.2)	35 (6.9)	36 (7.1)	35 (6.9)	32 (6.3)	34 (6.6)	35 (6.9)	36 (7.1)	37 (7.2)	41 (8.0)	43 (8.5)	35 (6.8)	27 (5.2)	514 (100.0)
유입 (%)	20 (7.7)	21 (8.1)	18 (6.8)	18 (7.0)	17 (6.5)	16 (6.2)	17 (6.5)	17 (6.8)	18 (6.9)	19 (7.2)	22 (8.4)	23 (8.9)	19 (7.2)	15 (5.7)	258 (100.0)
유출 (%)	23 (9.1)	21 (8.4)	18 (7.0)	18 (7.2)	19 (7.3)	17 (6.5)	17 (6.7)	18 (7.1)	18 (7.2)	18 (7.2)	19 (7.5)	20 (8.0)	16 (6.3)	12 (4.6)	255 (100.0)



<그림 3-3> 부산광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

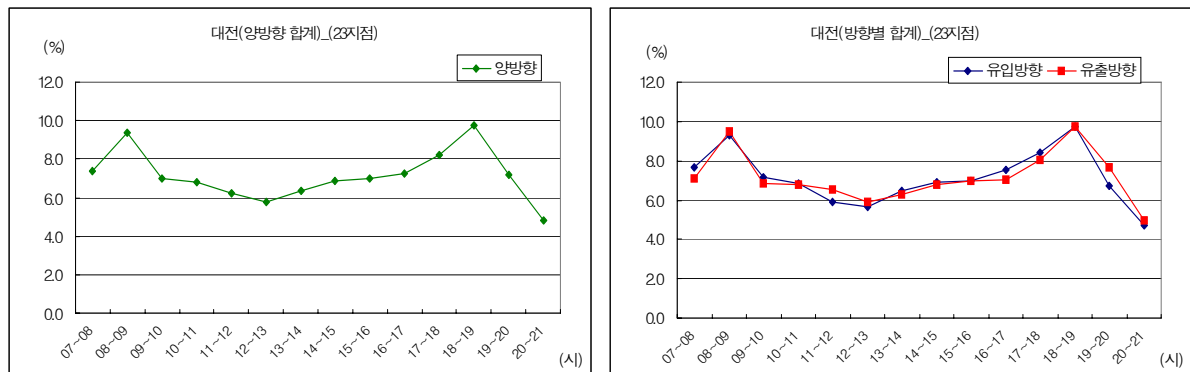
3) 대전광역시

- 대전광역시는 다른 대도시에 비해 양방향 모두 첨두시와 비첨두시의 교통량의 차이가 뚜렷하게 나타남
- 방향별로는 유입과 유출방향의 교통량 패턴이 크게 차이가 없으며, 오전·오후첨두시간도 출근시간인 8시~9시와 퇴근시간인 18시~19시로 나타남
- 교통량의 경우 유입 및 유출량이 비슷한 것으로 나타남
- 오후첨두시 이후의 교통량은 급격히 감소하는 것으로 나타나 다른 대도시에 비해 지역간 야간통행비율이 낮으며 도시외부로의 귀가시간이 상대적으로 빠른 것으로 판단됨

<표 3-4> 대전광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

단위: 천대

시간 방향	7~8	8~9	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	합계
양방향 (%)	23 (7.4)	29 (9.4)	22 (7.0)	21 (6.8)	19 (6.2)	18 (5.8)	20 (6.4)	21 (6.8)	21 (7.0)	22 (7.3)	25 (8.2)	30 (9.7)	22 (7.2)	15 (4.8)	308 (100.0)
유입 (%)	12 (7.6)	14 (9.3)	11 (7.2)	11 (6.8)	9 (5.9)	9 (5.7)	10 (6.5)	11 (6.9)	11 (7.0)	12 (7.5)	13 (8.4)	15 (9.7)	10 (6.7)	7 (4.7)	154 (100.0)
유출 (%)	11 (7.1)	15 (9.5)	11 (6.9)	10 (6.8)	10 (6.6)	9 (5.9)	10 (6.3)	10 (6.8)	11 (7.0)	11 (7.0)	12 (8.0)	15 (9.8)	12 (7.6)	8 (4.9)	153 (100.0)



<그림 3-4> 대전광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

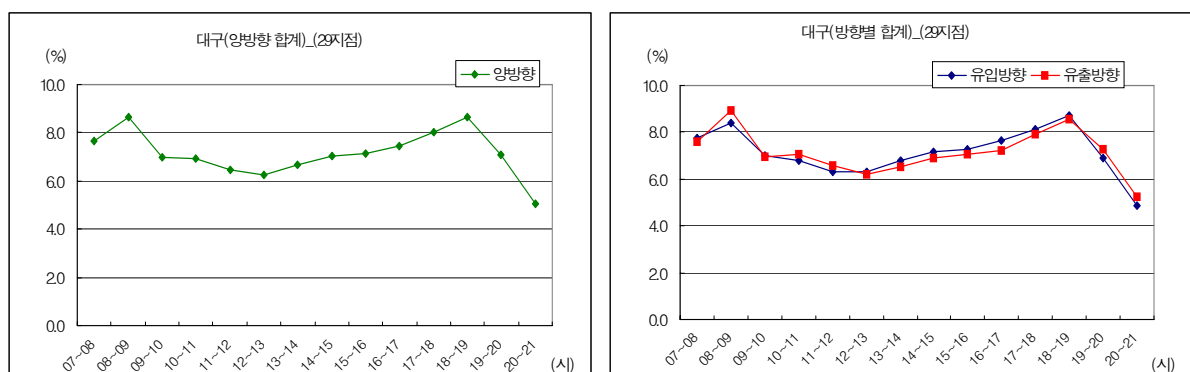
4) 대구광역시

- 대구광역시는 대전광역시와 비슷하게 첨두시와 비첨두시 현상이 뚜렷하게 나타나고, 방향별 시간대별 교통량 패턴이 유사함. 또한 방향별 14시간 교통량 총량과 오전·오후첨두 교통량 또한 유사하게 나타남
- 오후첨두시 이후에 교통량 감소율도 크게 나타났음

<표 3-5> 대구광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

단위: 천대

시간 방향	7~8	8~9	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	합계
양방향 (%)	44 (7.7)	50 (8.6)	40 (7.0)	40 (6.9)	37 (6.4)	36 (6.2)	39 (6.7)	41 (7.0)	42 (7.2)	43 (7.4)	47 (8.0)	50 (8.7)	41 (7.1)	29 (5.1)	579 (100.0)
유입 (%)	23 (7.8)	25 (8.4)	21 (7.0)	20 (6.8)	19 (6.3)	18 (6.3)	20 (6.8)	21 (7.1)	21 (7.3)	22 (7.7)	24 (8.2)	26 (8.7)	20 (6.9)	14 (4.9)	294 (100.0)
유출 (%)	22 (7.6)	26 (8.9)	20 (6.9)	20 (7.1)	19 (6.6)	18 (6.2)	19 (6.5)	20 (6.9)	20 (7.1)	21 (7.2)	23 (7.9)	25 (8.6)	21 (7.3)	15 (5.3)	289 (100.0)



<그림 3-5> 대구광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

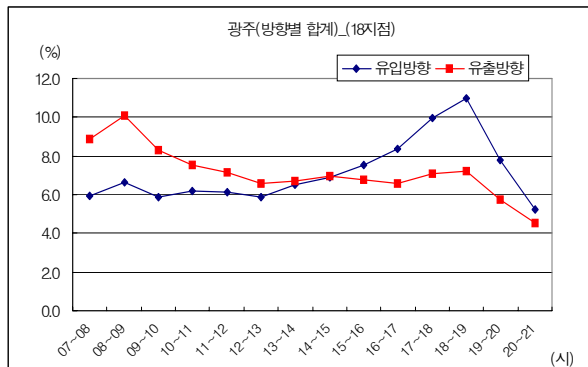
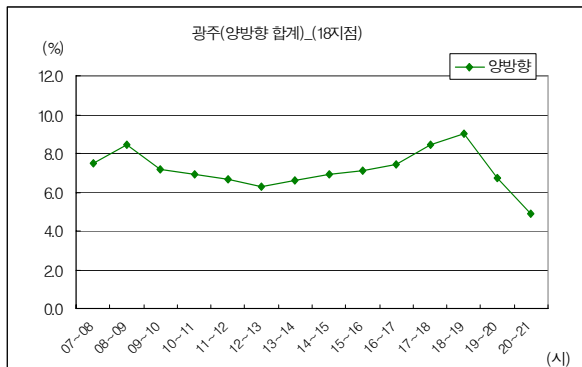
5) 광주광역시

- 광주광역시의 시간대별 양방향 교통량은 8시~9시에 오전첨두가, 18시~19시에는 오후첨두가 나타남. 그러나 유입방향의 경우 8시~19시에 오후첨두만, 유출방향은 8시~9시에 오전첨두만 나타났음
- 다른 대도시와 다르게 방향별로 유입은 오후첨두, 유출은 오전첨두만 나타나 오전에 주로 광주광역시를 빠져나가 오후에 그 차량들이 다시 돌아오는 것으로 판단됨

<표 3-6> 광주광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

단위: 천대

시간 방향	7~8	8~9	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	합계
양방향 (%)	16 (7.5)	18 (8.4)	15 (7.2)	15 (6.9)	14 (6.7)	13 (6.3)	14 (6.6)	15 (6.9)	15 (7.1)	16 (7.4)	18 (8.4)	19 (9.0)	14 (6.7)	10 (4.9)	212 (100.0)
유입 (%)	6 (5.9)	7 (6.7)	6 (5.9)	6 (6.2)	6 (6.2)	6 (5.9)	7 (6.5)	7 (6.9)	8 (7.5)	9 (8.4)	10 (9.9)	11 (11.0)	8 (7.8)	5 (5.2)	102 (100.0)
유출 (%)	10 (8.9)	11 (10.1)	9 (8.3)	9 (7.5)	8 (7.1)	7 (6.6)	8 (6.7)	8 (7.0)	8 (6.7)	7 (6.5)	8 (7.1)	8 (7.2)	7 (5.8)	5 (4.5)	113 (100.0)



<그림 3-6> 광주광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

6) 울산광역시

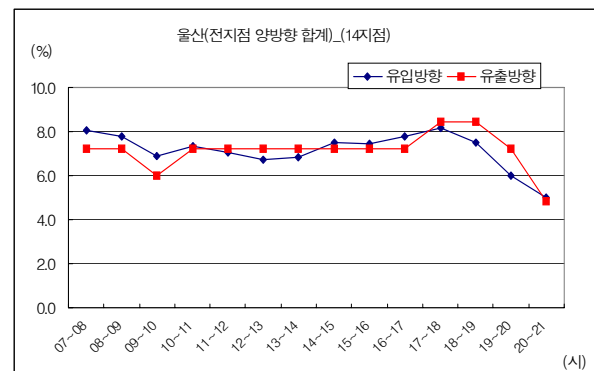
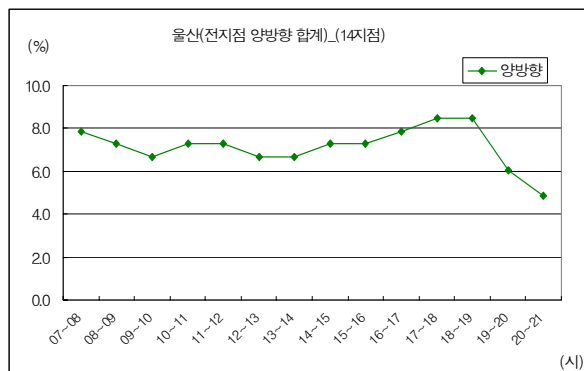
- 울산광역시는 양방향의 경우 7시~8시에 오전첨두, 17시~18시에 오후첨두가 나타남. 이는 다른 대도시 보다 오전·오후첨두가 한시간씩 빠르게 나타나고 있음
- 또한 방향별로 살펴보면 유입방향은 7시~8시에 오전첨두가, 17시~18시에 오후첨두가 나타나고 있으며, 유출방향은 7시~8시에 오전첨두가, 18시~19시에 오후첨두가 나타남

- 부산광역시와 유사하게 오전첨두가 7시~8시 또는 조사시작 시간인 7시 이전에 첨두가 형성되는 것으로 판단됨
- 양방향 모두 교통량 차이가 크지 않아 첨두와 비첨두 현상이 뚜렷하지 않으며, 퇴근 시간 이후에는 다른 대도시와 유사하게 교통량이 감소함
- 울산광역시 주변지역은 출근, 등교, 귀가 등의 매일 정기적으로 발생하는 통행 이외의 비정기적 통행도 많이 발생하는 것으로 판단됨

<표 3-7> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

단위: 천대

시간 방향	7~8	8~9	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	합계
양방향 (%)	13 (7.9)	12 (7.3)	11 (6.7)	12 (7.3)	12 (7.3)	11 (6.7)	11 (6.7)	12 (7.3)	12 (7.3)	13 (7.9)	14 (8.5)	14 (8.5)	10 (6.1)	8 (4.8)	165 (100.0)
유입 (%)	7 (8.0)	6 (7.8)	6 (6.9)	6 (7.3)	6 (7.1)	6 (6.7)	6 (6.9)	6 (7.5)	6 (7.5)	6 (7.8)	7 (8.1)	6 (7.5)	5 (6.0)	4 (5.0)	83 (100.0)
유출 (%)	6 (7.2)	6 (7.2)	5 (6.0)	6 (7.2)	6 (7.2)	6 (7.2)	6 (7.2)	6 (7.2)	6 (7.2)	6 (7.2)	7 (8.4)	7 (8.4)	6 (7.2)	4 (4.8)	83 (100.0)



<그림 3-7> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

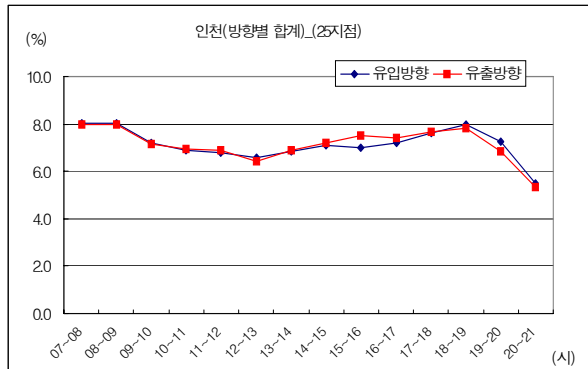
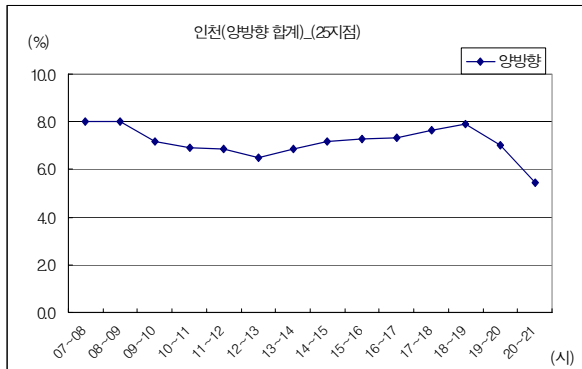
7) 인천광역시

- 인천광역시는 광주광역시와 비슷하게 양방향 모두 8시~9시와 18시~19시에 오전·오후첨두가 나타나고 있으며, 유입방향과 유출방향의 교통량 분포는 유사함
- 또한 조사 시작시간인 7시부터 20시까지 교통량 차이가 크지는 않지만 20시 이후에는 다른 대도시와 비슷하게 교통량 감소율이 증가함
- 오전의 경우 교통량이 가장 많은 시간은 양방향 모두 8시~9시이지만 7시~8시의 교통량과 거의 차이가 없어 조사시간 7시 이전에 오전첨두 현상이 나타날 수도 있을 것으로 판단됨

<표 3-8> 인천광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

단위: 천대

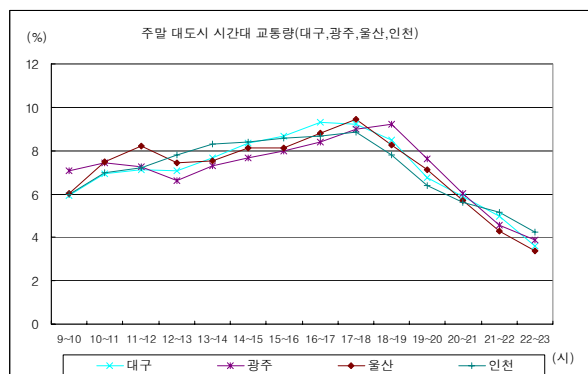
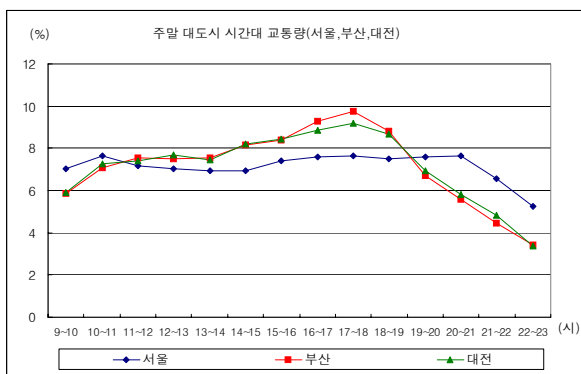
시간 방향	7~8	8~9	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	합계
양방향 (%)	68 (8.0)	68 (8.0)	61 (7.2)	59 (6.9)	58 (6.8)	56 (6.5)	59 (6.9)	61 (7.1)	62 (7.3)	62 (7.3)	65 (7.6)	67 (7.9)	60 (7.0)	46 (5.4)	852 (100.0)
유입 (%)	34 (8.0)	34 (8.0)	31 (7.2)	29 (6.9)	29 (6.8)	28 (6.6)	29 (6.9)	30 (7.1)	30 (7.0)	30 (7.2)	32 (7.6)	34 (8.0)	31 (7.2)	23 (5.5)	424 (100.0)
유출 (%)	34 (8.0)	34 (8.0)	31 (7.1)	30 (7.0)	30 (6.9)	28 (6.4)	30 (6.9)	31 (7.2)	32 (7.5)	32 (7.4)	33 (7.7)	34 (7.8)	29 (6.8)	23 (5.3)	431 (100.0)



<그림 3-8> 인천광역시 시간대별 교통량 분포(평일)

나. 주말

- 전국 7개 대도시 시외유출입 지점의 주말 시간대별 교통량 분포는 대부분 17시~18시에 오후첨두가 나타나고 있으며, 서울특별시의 경우 시간대별 교통량 분포 차이가 크지 않아 첨두시가 뚜렷하게 나타나지 않음
- 또한 평일과 마찬가지로 오후첨두시 이후에 저녁시간에는 교통량이 급격하게 감소함
- 주말 대도시의 시간대별 교통량 분포는 <그림 3-9>와 같음



<그림 3-9> 대도시 시간대 교통량 분포(주말)

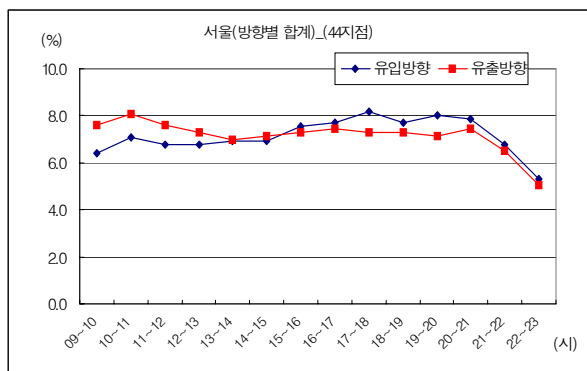
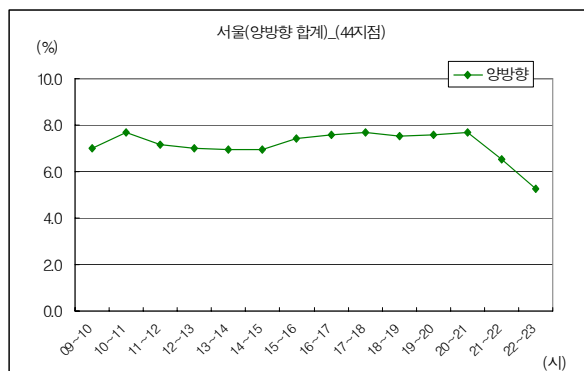
1) 서울특별시

- 서울특별시는 10시~11시와 17시~18시의 오전·오후첨두 현상이 나타남
- 방향별로 살펴보면 양방향 모두 시간대별 교통량 차이가 크지는 않지만, 유입방향은 17시~18시에 오후첨두가 나타나고, 유출방향은 10시~11시에 오전첨두가 나타남
- 다른 대도시의 경우는 주말에 시외유출입 지점을 통과하는 차량들이 오후첨두 이후에 교통량이 급속히 감소하지만, 서울특별시의 경우 오후첨두시가 뚜렷하지 않아 21시~22시 이후에 교통량이 감소함
- 이는 주말에 귀가차량이 평일과 다른 대도시 주말 보다 늦은 시간까지 있는 것으로 판단됨

<표 3-9> 서울특별시 시간대별 교통량 분포(주말)

단위: 천대

시간 방향	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	21~22	22~23	합계
양방향 (%)	88 (7.0)	96 (7.7)	90 (7.2)	88 (7.0)	87 (6.9)	87 (6.9)	93 (7.4)	95 (7.6)	96 (7.7)	94 (7.5)	95 (7.6)	96 (7.7)	82 (6.5)	66 (5.3)	1,253 (100.0)
유입 (%)	40 (6.4)	44 (7.1)	42 (6.8)	42 (6.8)	43 (6.9)	43 (6.9)	47 (7.6)	48 (7.7)	51 (8.2)	48 (7.7)	50 (8.0)	49 (7.9)	42 (6.8)	33 (5.3)	622 (100.0)
유출 (%)	48 (7.6)	51 (8.1)	48 (7.6)	46 (7.3)	44 (7.0)	45 (7.1)	46 (7.3)	47 (7.4)	46 (7.3)	46 (7.3)	45 (7.1)	47 (7.4)	41 (6.5)	32 (5.1)	632 (100.0)



<그림 3-10> 서울특별시 시간대별 교통량 분포(주말)

2) 부산광역시

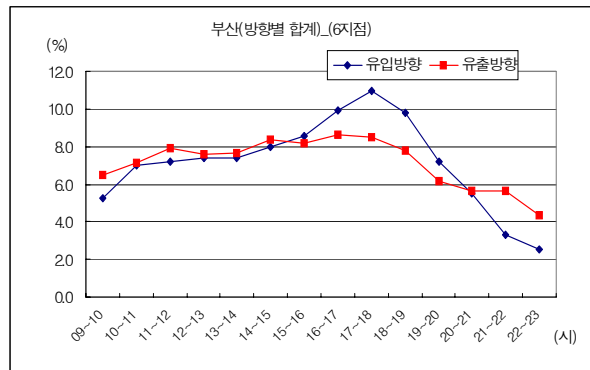
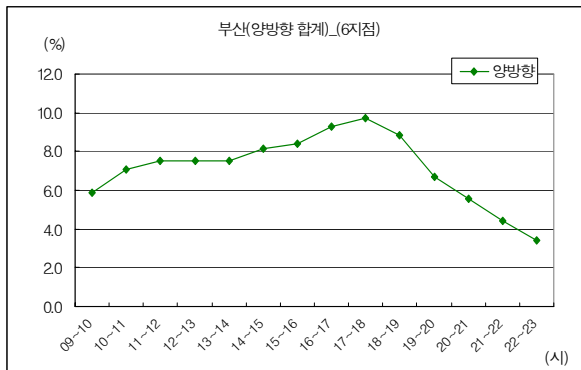
- 부산광역시는 주말의 전형적인 현상인 오후첨두가 나타나고, 서울특별시와 다르게 시간대별 교통량의 차이가 커 첨두·비첨두 현상이 뚜렷이 나타남

- 방향별로도 모두 오후첨두가 나타나지만 유입방향은 17시~18시, 유출방향은 한시간 빠른 16시~17시에 오후첨두가 나타남. 또한 유출방향은 유입방향 보다 시간대별 교통량의 차이가 크지 않아 오후첨두 시간대가 길게 나타남
- 또한 오후첨두시 이후에는 양방향 교통량이 급속히 감소하나, 유출방향의 경우는 유입방향보다 첨두이후 교통량 감소율이 적어 늦은 시간까지 부산 주변 지역으로 귀가하는 차량이 많음을 시사함

<표 3-10> 부산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

단위: 천대

시간 방향	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	21~22	22~23	합계
양방향 (%)	5 (5.9)	6 (7.1)	7 (7.5)	7 (7.5)	7 (7.5)	7 (8.2)	7 (8.4)	8 (9.3)	9 (9.8)	8 (8.8)	6 (6.7)	5 (5.6)	4 (4.4)	3 (3.4)	89 (100.0)
유입 (%)	2 (5.3)	3 (7.0)	3 (7.2)	3 (7.4)	3 (7.4)	4 (8.0)	4 (8.6)	5 (9.9)	5 (11.0)	5 (9.8)	3 (7.2)	3 (5.5)	2 (3.3)	1 (2.5)	46 (100.0)
유출 (%)	3 (6.5)	3 (7.2)	3 (7.9)	3 (7.6)	3 (7.7)	4 (8.4)	4 (8.1)	4 (8.6)	4 (8.5)	3 (7.8)	3 (6.2)	2 (5.6)	2 (5.7)	2 (4.3)	43 (100.0)



<그림 3-11> 부산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

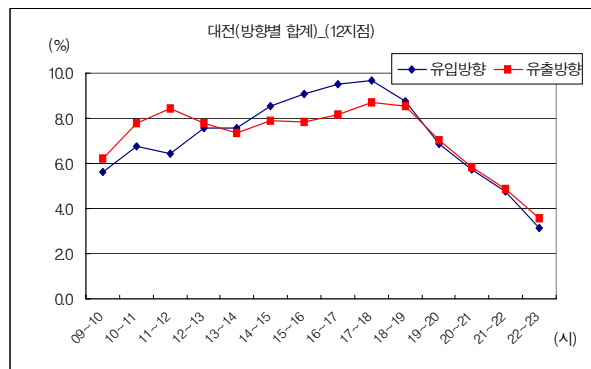
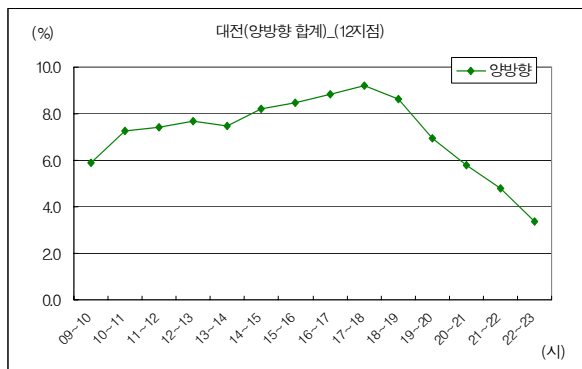
3) 대전광역시

- 대전광역시의 경우도 오후첨두가 나타나고 있으며, 오후첨두시 이전에 대부분의 지역 간 통행이 이루어지는 것으로 판단됨
- 방향별로는 유입은 17시~18시에 오후첨두가 나타나지만, 유출방향의 경우는 11시~12시에 오전첨두가 17시~18시에 오후첨두가 나타나고 있음
- 양방향 모두 오후첨두 이후에는 교통량이 급격히 감소하고 있어 주말의 지역간 야간 통행이 현저히 감소하는 것으로 판단됨

<표 3-11> 대전광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

단위: 천대

시간 방향	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	21~22	22~23	합계
양방향	16	20	20	21	20	22	23	24	25	24	19	16	13	9	272
(%)	(5.9)	(7.3)	(7.4)	(7.7)	(7.5)	(8.2)	(8.4)	(8.9)	(9.2)	(8.7)	(6.9)	(5.8)	(4.8)	(3.4)	(100.0)
유입	8	9	9	10	10	12	12	13	13	12	9	8	6	4	135
(%)	(5.6)	(6.8)	(6.4)	(7.6)	(7.5)	(8.6)	(9.1)	(9.5)	(9.7)	(8.8)	(6.9)	(5.8)	(4.7)	(3.1)	(100.0)
유출	8	11	11	11	10	11	11	11	12	12	10	8	7	5	138
(%)	(6.2)	(7.8)	(8.4)	(7.8)	(7.4)	(7.9)	(7.8)	(8.2)	(8.7)	(8.6)	(7.0)	(5.8)	(4.9)	(3.6)	(100.0)



<그림 3-12> 대전광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

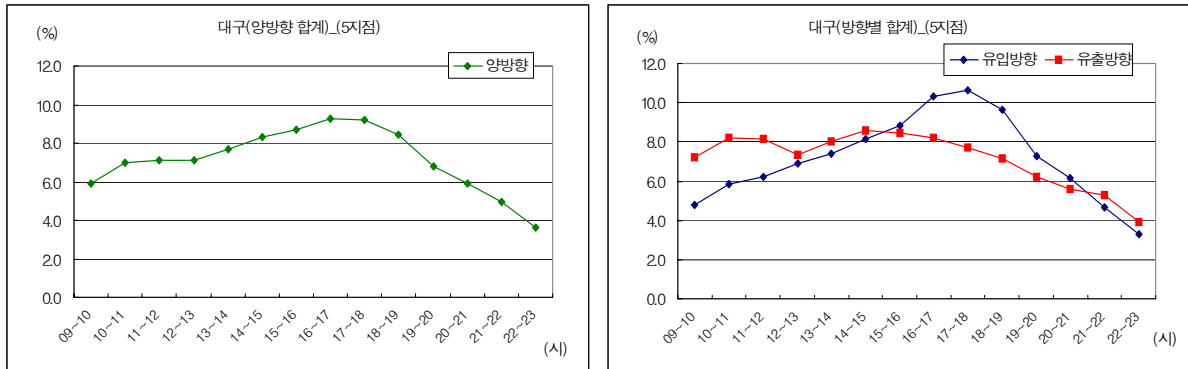
4) 대구광역시

- 대구광역시는 양방향의 경우 16시~17시에 오후첨두가 나타남
- 방향별로는 유입방향이 17시~18시에 첨두현상이 나타나고 있으며, 유출방향의 경우 오후첨두가 14시~15시로 다른 대도시에 비해 빠르게 나타남. 그러나 10시~17시까지의 시간대별 교통량 차이가 크지 않아 첨두시 현상이 뚜렷이 나타나지는 않고, 오후 첨두시 이후에도 교통량이 서서히 감소함
- 이는 오전에 도시를 빠져나가 오후에 도시로 귀가하는 전형적인 주말통행패턴을 보여주고 있음

<표 3-12> 대구광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

단위: 천대

시간 방향	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	21~22	22~23	합계
양방향	4	5	5	5	5	6	6	7	7	6	5	4	4	3	72
(%)	(5.9)	(7.0)	(7.1)	(7.1)	(7.7)	(8.3)	(8.7)	(9.3)	(9.2)	(8.5)	(6.8)	(5.9)	(5.0)	(3.6)	(100.0)
유입	2	2	2	3	3	3	3	4	4	4	3	2	2	1	38
(%)	(4.8)	(5.8)	(6.2)	(6.9)	(7.4)	(8.1)	(8.9)	(10.3)	(10.6)	(9.7)	(7.3)	(6.1)	(4.7)	(3.3)	(100.0)
유출	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	34
(%)	(7.2)	(8.2)	(8.2)	(7.3)	(8.0)	(8.6)	(8.5)	(8.2)	(7.7)	(7.2)	(6.2)	(5.6)	(5.3)	(3.9)	(100.0)



<그림 3-13> 대구광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

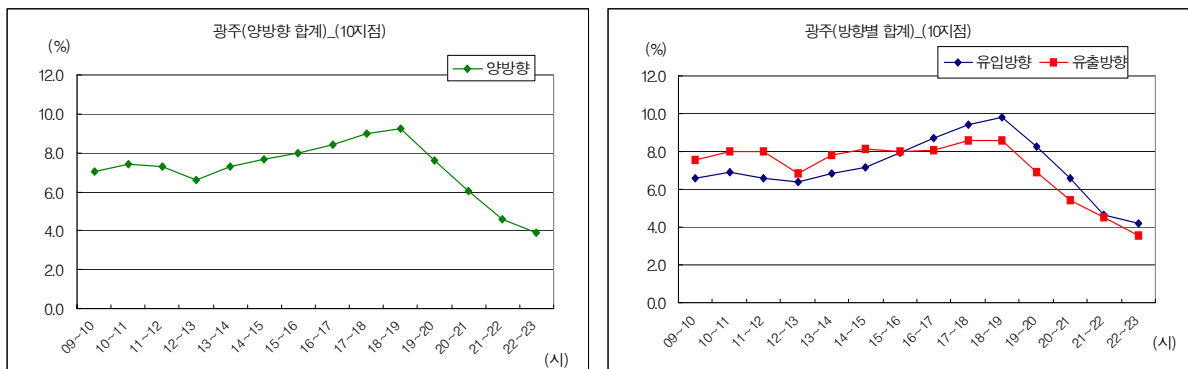
5) 광주광역시

- 광주광역시는 오후침두가 나타나지만 다른 대도시의 주말 오후침두시 보다 한시간 늦은 18시~19시에 나타남
- 방향별로는 모두 18시~19시에 오후침두가 나타나지만, 유입방향이 유출방향보다 오후침두 현상이 뚜렷함. 그러나 오후침두시 이후에는 양방향 모두 교통량이 급격히 감소함

<표 3-13> 광주광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

단위: 천대

시간 방향	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	21~22	22~23	합계
양방향 (%)	9 (7.1)	10 (7.4)	9 (7.3)	9 (6.6)	9 (7.3)	10 (7.7)	10 (8.0)	11 (8.4)	12 (9.0)	12 (9.2)	10 (7.6)	8 (6.0)	6 (4.6)	5 (3.9)	130 (100.0)
유입 (%)	4 (6.6)	5 (6.9)	4 (6.6)	4 (6.4)	4 (6.8)	5 (7.2)	5 (8.0)	6 (8.7)	6 (9.4)	6 (9.8)	5 (8.3)	4 (6.6)	3 (4.6)	3 (4.2)	64 (100.0)
유출 (%)	5 (7.5)	5 (8.0)	5 (8.0)	4 (6.8)	5 (7.8)	5 (8.2)	5 (8.0)	5 (8.1)	5 (8.6)	5 (8.6)	4 (6.9)	3 (5.4)	3 (4.5)	2 (3.5)	61 (100.0)



<그림 3-14> 광주광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

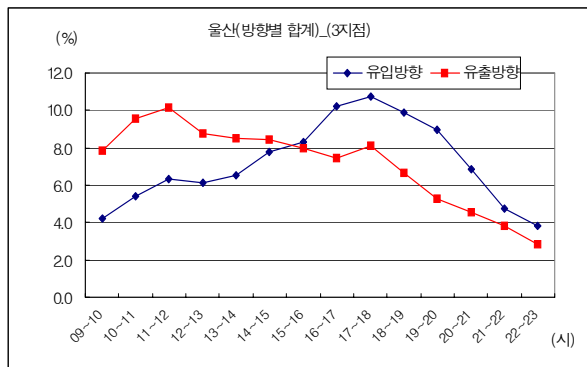
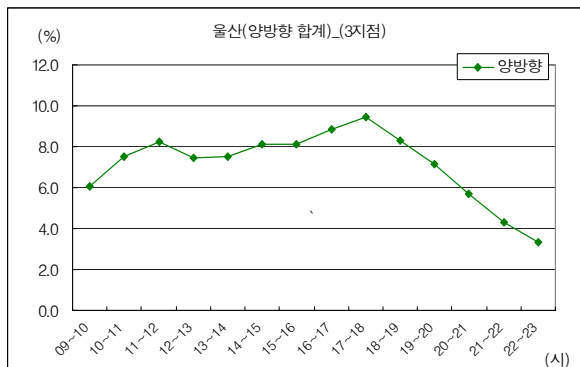
6) 울산광역시

- 울산광역시도 타도시와 유사하게 17시~18시에 오후첨두가 나타남
- 방향별로 살펴보면 다른 대도시와 다르게 유입방향은 17시~18시에 오후첨두가 나타나고, 유출방향은 11시~12시에 오전첨두가 나타남
- 또한 양방향 모두 시간대별 교통량 차이가 커 첨두현상이 뚜렷이 나타남. 이는 오전에 울산광역시를 빠져나간 차량이 오후에 다시 들어오는 것으로 판단됨

<표 3-14> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

단위: 천대

시간 방향	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	21~22	22~23	합계
양방향 (%)	3 (6.0)	4 (7.5)	5 (8.2)	4 (7.4)	4 (7.5)	5 (8.1)	5 (8.1)	5 (8.8)	5 (9.4)	5 (8.3)	4 (7.1)	3 (5.7)	2 (4.3)	2 (3.4)	56 (100.0)
유입 (%)	1 (4.2)	2 (5.4)	2 (6.3)	2 (6.1)	2 (6.5)	2 (7.8)	2 (8.3)	3 (10.2)	3 (10.8)	3 (9.9)	3 (8.9)	2 (6.9)	1 (4.7)	1 (3.8)	29 (100.0)
유출 (%)	2 (7.8)	3 (9.6)	3 (10.2)	2 (8.8)	2 (8.5)	2 (8.5)	2 (8.0)	2 (7.4)	2 (8.1)	2 (6.6)	1 (5.3)	1 (4.5)	1 (3.8)	1 (2.9)	26 (100.0)



<그림 3-15> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

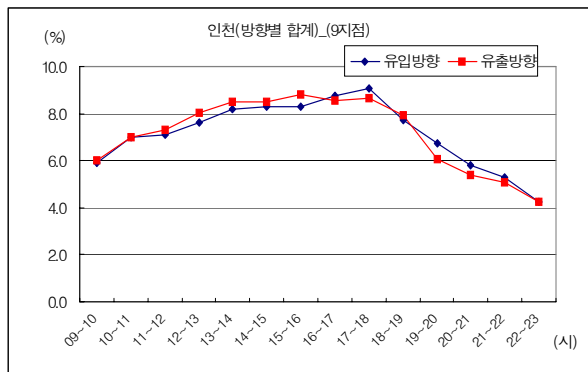
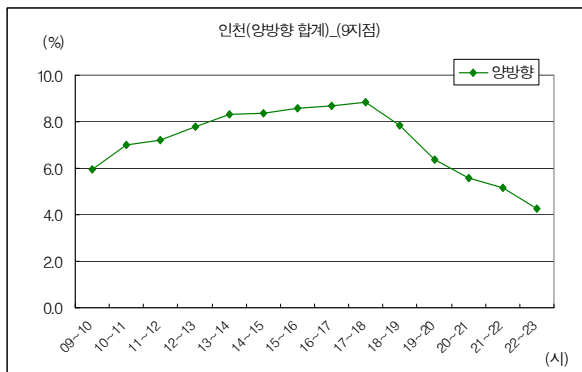
7) 인천광역시

- 인천광역시는 양방향의 경우 오후첨두가 나타나고, 유입방향이 유출방향의 시간대별 교통량 분포가 유사하게 나타냄
- 그러나 유출방향은 유입방향 보다 2시간 빠른 15시~16시에 오후첨두가 나타나지만, 17시~18시까지의 교통량과는 차이가 미미함
- 또한 유입방향은 17시~18시에 오후첨두가 나타남. 또한 양방향 모두 17시~18시 이후에 교통량이 급속히 감소함

<표 3-15> 인천광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

단위: 천대, %

시간 방향	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	21~22	22~23	합계
양방향 (%)	13 (6.0)	15 (7.0)	15 (7.2)	17 (7.8)	18 (8.3)	18 (8.4)	18 (8.6)	18 (8.7)	19 (8.9)	17 (7.8)	14 (6.4)	12 (5.6)	11 (5.2)	9 (4.3)	214 (100.0)
유입 (%)	6 (5.9)	7 (7.0)	8 (7.1)	8 (7.6)	9 (8.2)	9 (8.3)	9 (8.3)	9 (8.7)	10 (9.1)	8 (7.7)	7 (6.7)	6 (5.8)	6 (5.3)	5 (4.3)	107 (100.0)
유출 (%)	6 (6.0)	7 (7.0)	8 (7.3)	8 (8.0)	9 (8.5)	9 (8.5)	9 (8.8)	9 (8.6)	9 (8.6)	8 (7.9)	6 (6.1)	6 (5.4)	5 (5.1)	4 (4.2)	103 (100.0)



<그림 3-16> 울산광역시 시간대별 교통량 분포(주말)

3. 교통량 분포 유형별 분석

- 각 대도시별 시외유출입 지점의 첨두분포 패턴을 평일/주말로 구분하여 비교 분석함

가. 평일

- 각 대도시의 평일 시외유출입 교통량 분포로 부터 오전·오후첨두시를 살펴보면, 대부분의 도시가 출근시간대인 8시~9시와 퇴근시간인 18시~19시에 오전·오후첨두가 나타남
- 각 대도시별 첨두 분포 중 부산광역시는 유출과 유입방향 모두 오전·오후 첨두현상이 나타나지만, 유출방향이 유입방향 보다 1시간 빠른 7시~8시에 오전첨두가 나타남
- 한편 광주광역시의 경우는 유입방향은 오후첨두, 유출방향은 오전첨두만 나타나, 광역시외부로의 출근 또는 업무 등 규칙적으로 발생하는 통행이 많은 것으로 판단됨

- 울산광역시의 경우는 시간대별 교통량 차이가 크지 않고, 양방향 모두 조사시작시간인 7시~8시에 오전첨두가 나타남. 또한 오후첨두는 유입방향에서 다른 대도시보다 한시간 빠른 17시~18시에 나타남

<표 3-16> 대도시의 평일 첨두시간대 분포 비교

지역	방향	07~08	08~09	09~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21
서울	유입		■										■		
	유출		■										■		
부산	유입		■										■		
	유출	■											■		
대전	유입		■										■		
	유출		■										■		
대구	유입		■										■		
	유출		■										■		
광주	유입												■		
	유출		■												
울산	유입	■										■			
	유출	■											■		
인천	유입		■										■		
	유출		■										■		

주: ■ : 14시간 교통량 중 평일 오전 및 오후의 첨두시 분포를 나타냄

나. 주말

- 각 대도시의 주말 시외유출입 교통량 분포를 살펴보면 대부분 평일과 달리 17시~18시에 오후첨두 현상만이 나타남. 특히, 유입방향은 광주광역시를 제외한 다른 대도시의 경우 17시~18시에 오후첨두가 나타나며, 이는 시외곽지역으로 이동하였다가 평일보다 일찍 귀가가 이루어지기 때문인 것으로 해석됨
- 그러나 평일과 다르게 대도시별·방향별로 다르게 나타나는 경우가 많음
- 각 대도시별 첨두시 분포 중 서울특별시와 울산광역시는 유출방향이 각각 10시~11시, 11시~12시에 오전첨두가 나타남. 이는 평일보다 늦게 시경계 지점을 통과하여 외곽지역으로 이동하기 때문인 것으로 판단됨
- 부산광역시의 경우 양방향 모두 오후첨두가 나타나지만 유출방향은 한시간 빠른 16시~17시에 나타남

- 대구광역시와 인천광역시의 경우도 부산광역시와 마찬가지로 양방향 모두 오후침두가 나타나지만 유출방향은 각각 14시~15시, 15시~16시에 일찍 오후침두가 나타남. 이는 외부로부터 유입된 주말통행량이 일요일에 일찍 도심을 빠져나가는 것으로 사료됨
- 광주광역시의 경우는 다른 대도시와 다르게 평일의 오후침두시와 같은 18시~19시에 양방향 모두 오후침두 현상이 나타남

<표 3-17> 대도시의 주말 침두시간대 분포 비교

지역	방향	09~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~16	16~17	17~18	18~19	19~20	20~21	21~22	22~23
서울	유입									■					
	유출		■												
부산	유입									■					
	유출								■						
대전	유입									■					
	유출									■					
대구	유입									■					
	유출						■								
광주	유입										■				
	유출										■				
울산	유입									■					
	유출			■											
인천	유입									■					
	유출							■							

주: ■ : 14시간 교통량 중 주말 침두시 분포를 나타냄

제2절 도로위계에 따른 시간대별 교통량 분포

1. 분석 개요

- 시외유출입 지점의 시간대별 교통량은 2005년 전국 지역간 기종점통행량조사 자료중 대도시별 시외유출입지점에서 조사된 14시간 교통량 자료를 바탕으로 도로위계별, 시간대별 교통량 분포를 평일(화·수·목요일)과 주말(일요일)로 나누어 상세분석을 수행함
- 조사시간은 15분단위의 원시데이터를 1시간단위로 집계하여 평일의 경우 07시~21시, 주말의 경우 09시~23시로 각각 14시간을 기준으로 하여 분석함
- 대도시의 경우는 서울특별시/부산광역시/대전광역시/대구광역시/광주광역시/울산광역시/인천광역시로 구분하고, 도로의 위계는 고속도로/국도/국가지원지방도/지방도/기타도로로 구분하여 분석함
- 분석시 지점수가 2개 이하인 것은 자료의 편의(Bias)가 발생할 수 있으므로 제외함
- 도시 및 도로위계별 조사지점수는 <표 3-18>과 같음

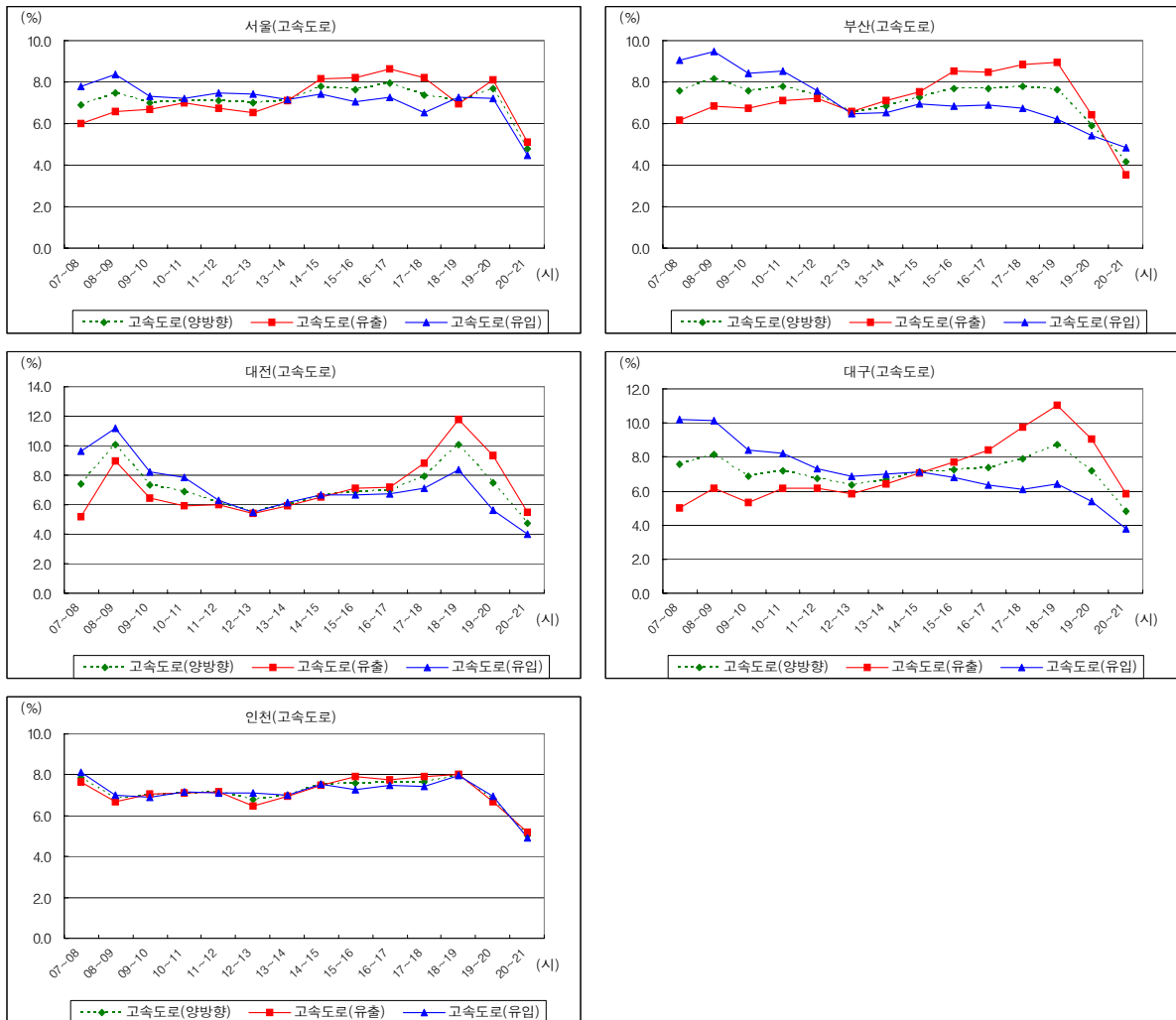
<표 3-18> 도로위계별 총 시외유출입 조사지점수

도로 위계	서울			부산			대전			대구			광주			울산			인천			총합계		
	평 일	주 말	합 계	평 일	주 말	합 계	평 일	주 말	합 계	평 일	주 말	합 계	평 일	주 말	합 계	평 일	주 말	합 계	평 일	주 말	합 계	평 일	주 말	합 계
고속 도로	5	-	5	4	-	4	9	6	15	7	-	7	1	-	1	2	-	2	4	-	4	32	6	38
국도	26	11	37	8	3	11	5	4	9	8	1	9	7	5	12	8	2	10	7	3	10	69	29	98
지방도	3	2	5	2	1	3	2	1	3	1	1	2	5	4	9	1		1	3		3	17	9	26
국가 지원 지방도	3	2	5	1	-	1	1	-	1	3	2	5	2	-	2	1	1	2	1	1	2	12	6	18
기타	36	29	65	4	2	6	6	1	7	10	1	11	3	1	4	2		2	10	5	15	71	39	110
합계	73	44	117	19	6	25	23	12	35	29	5	34	18	10	28	14	3	17	25	9	34	201	89	290

2. 고속도로

가. 평일

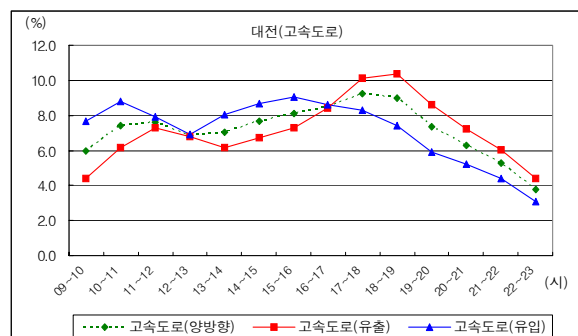
- 대도시의 시외유출입지점 가운데 고속도로의 시간대별 교통량을 살펴보면 전반적으로 오전에는 대도시로 들어오는 차량이 많고, 오후에는 대도시를 빠져나가는 차량이 많음. 즉 도시전체의 교통량 패턴과 다르게 유입방향은 오전첨두만 나타나고, 유출방향은 오후첨두만 나타남
- 각 도시별로 살펴보면 서울특별시의 경우 특별한 교통량 패턴을 보이지 않고, 유출방향의 오후첨두가 다른 대도시와 다르게 퇴근시간 이전에 나타나고, 퇴근시간인 18시~19시에는 극심한 교통혼잡으로 시간당 지점통과 교통량이 감소했기 때문인 것으로 판단됨
- 대구광역시와 인천광역시의 유입방향은 오전 첨두현상이 다른 대도시에 비해 한시간 빠르게 나타남. 이는 본조사 시작시간인 7시 이전에 첨두가 시작되는 것으로 판단됨
- 대전광역시, 대구광역시, 부산광역시의 경우 시간대별 교통량 차이가 크게 나타나 오전·오후 첨두현상을 뚜렷이 확인할 수 있음



<그림 3-17> 고속도로 시간대별 교통량 분포(평균)

나. 주말

- 주말의 경우는 대전광역시를 제외하면 시외유출입 교통량 조사지점 중 고속도로의 조사 지점이 적어 대전광역시만을 대상으로 분석함
- 대전광역시는 오후첨두만 나타남
- 방향별로 유출방향은 평일의 오후첨두시와 같은 18시~19시에 오후첨두 현상이 나타나고, 유입방향은 15시~16시에 오후첨두 현상이, 10시~11시에 오전첨두 현상이 나타나, 평일과 비슷한 패턴을 나타냄

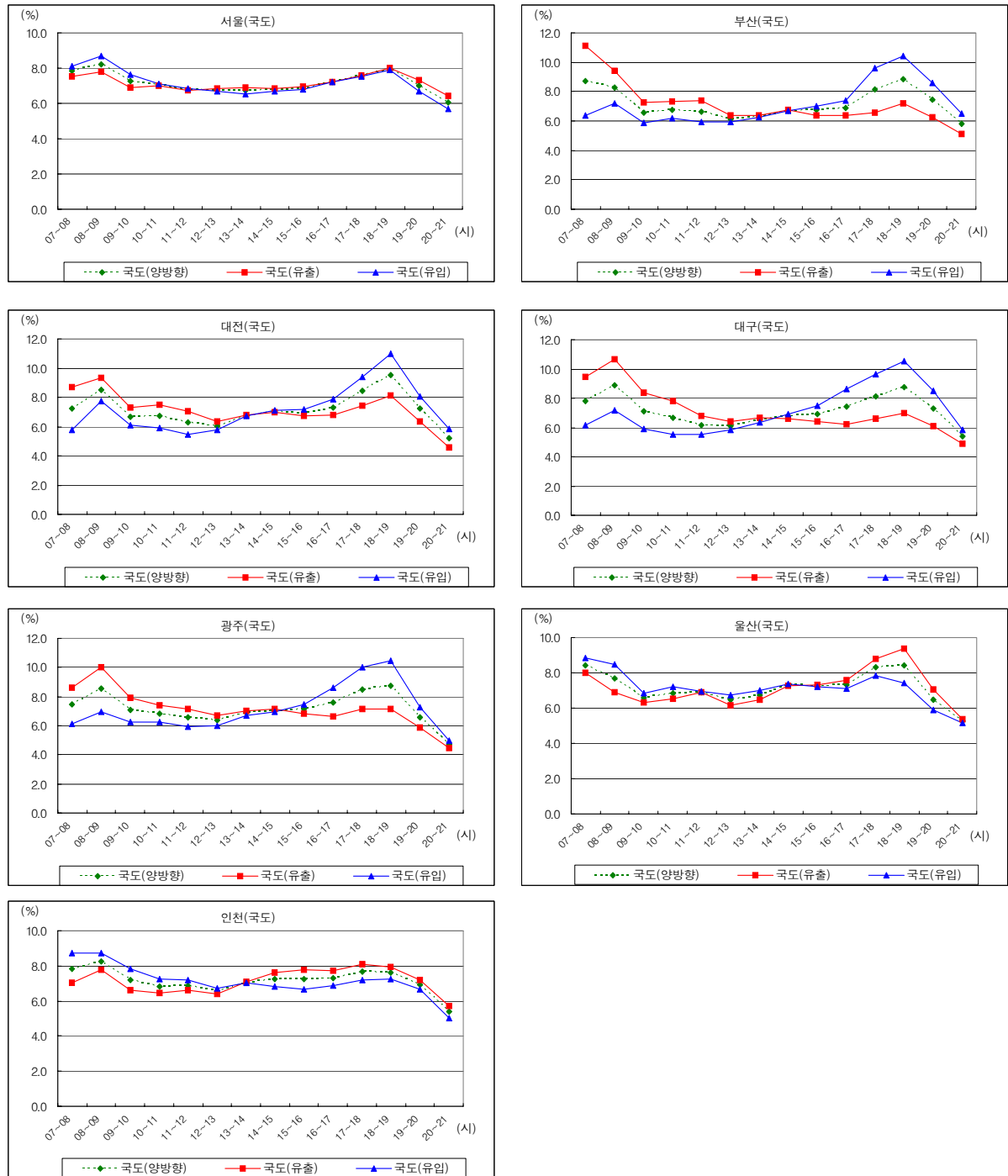


<그림 3-18> 고속도로 시간대별 교통량 분포(주말)

2. 국도

가. 평일

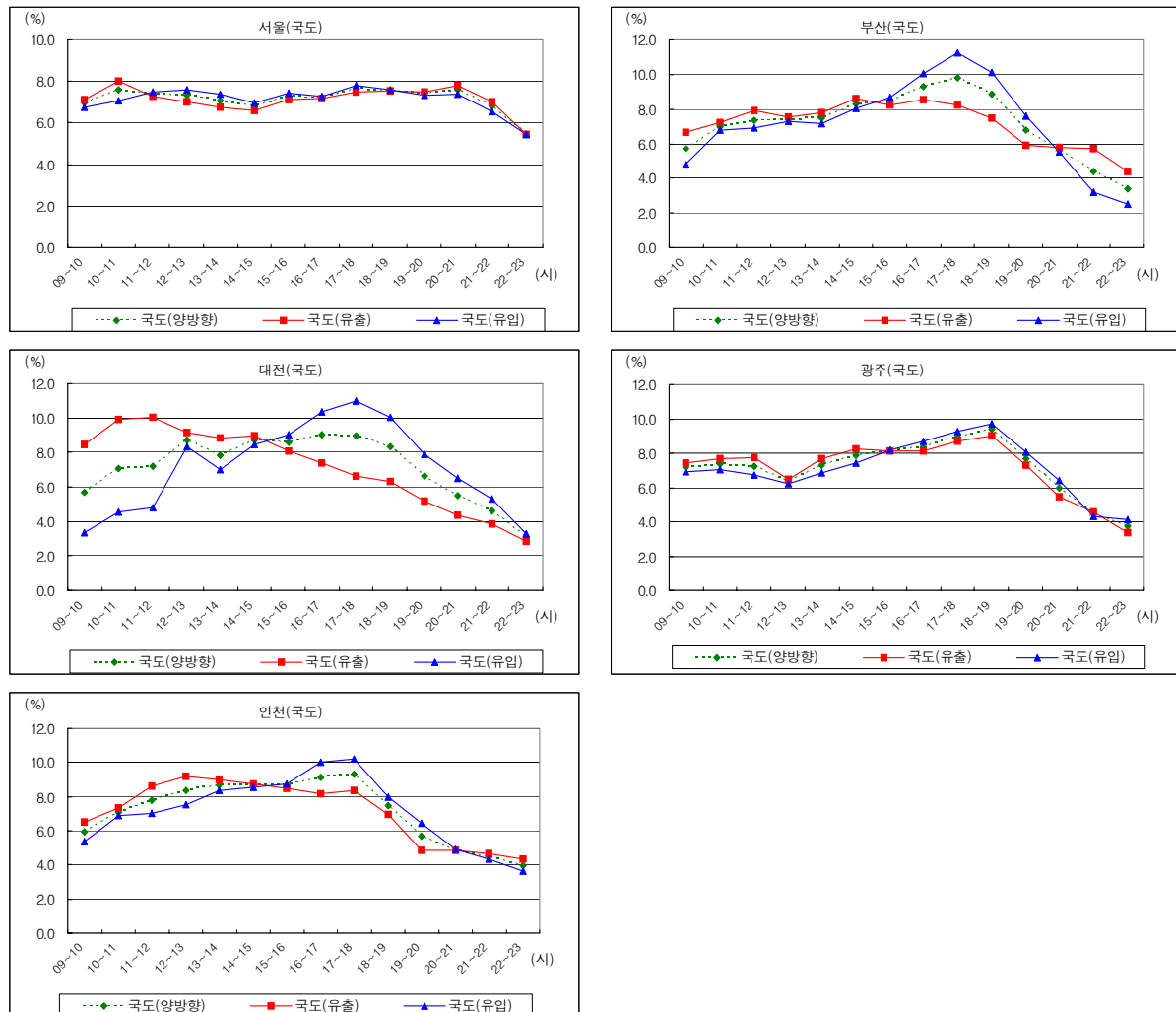
- 부산광역시, 대전광역시, 대구광역시, 광주광역시의 국도는 고속도로와 달리 유출방향은 오전첨두가 나타나고, 유입방향은 오후첨두가 나타남. 또한 시간대별 교통량 차이가 큼
- 서울특별시, 울산광역시, 인천광역시 국도에서는 방향별로 모두 오전·오후첨두가 나타나며, 시간대별 교통량 차이가 크지 않음
- 고속도로와 마찬가지로 퇴근시간 이후에 교통량이 급격히 감소함
- 국도에서는 대도시 시간대별 총 교통량 분포와 다르게 방향별로 오전 또는 오후에만 첨두현상이 나타남



<그림 3-19> 국도 시간대별 교통량 분포(평일)

나. 주말

- 서울특별시를 제외하면 대도시별 국도의 주말 시간대 교통량 분포는 주말의 전형적인 시간대별 교통량 분포인 오후 침투현상이 나타남
- 서울특별시의 주말 시간대별 교통량 분포는 평일의 분포와 유사하고, 시간대별 교통량 차이가 크지 않아 다른 대도시에 비해 늦은 시간까지 교통량이 많음
- 대전광역시는 유입방향의 경우 오전침두가, 유출방향의 경우 오후침두가 뚜렷하게 나타나 주말 오전에 시외로 나간 차량들이 오후에 시내로 들어오는 것으로 판단됨
- 광주광역시는 다른 대도시에 비해 오후 침두가 한시간 늦은 18시~19시에 나타남
- 대도시 주변 국도의 주말 교통량 분포는 시외유출입 교통량 분포와 유사한 형태를 나타냄. 따라서 국도가 대도시의 교통량 패턴을 반영한다고 사료됨

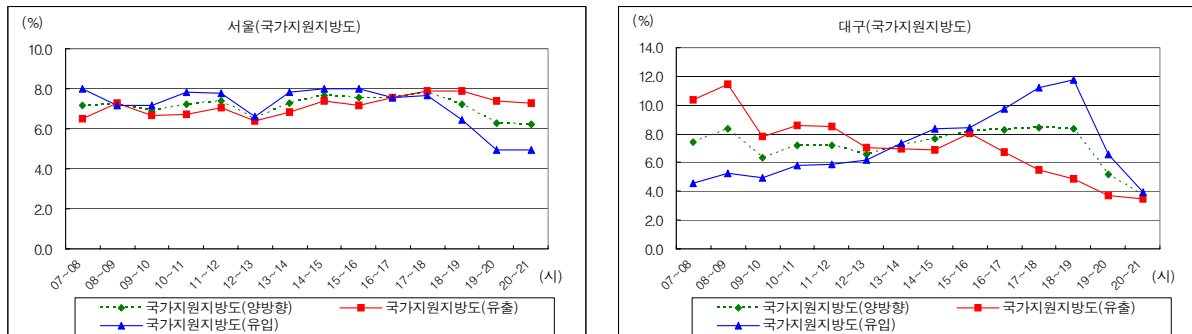


<그림 3-20> 국도 시간대별 교통량 분포(주말)

3. 국가지원지방도

가. 평일

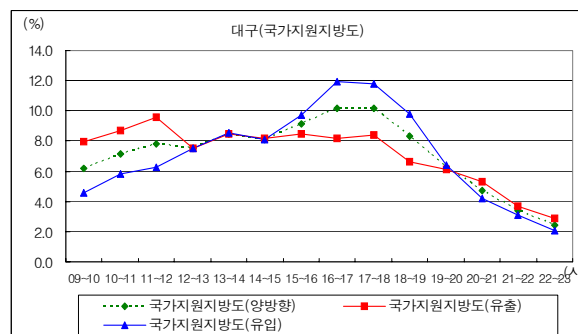
- 시외유출입 교통량 조사지점 중 국가지원지방도의 조사 지점이 적어 서울특별시와 대구광역시만을 대상으로 분석함
- 대도시별 시외유출입지점 중 서울특별시 국가지원지방도의 시간대별 교통량은 차이가 크지 않아 첨두·비첨두 현상이 뚜렷하지 않고, 유출방향의 경우 타 도로지점과 다르게 오후첨두시 이후에도 교통량이 급격히 줄지 않음
- 대구광역시의 경우 유입방향은 오후첨두, 유출방향은 오전첨두가 뚜렷하게 나타나며, 시간대별 교통량 분포 차이와 방향별·시간대별 교통량 차이가 크게 나타나, 국가지원지방도를 이용해서 출·퇴근하는 차량이 많은 것으로 판단됨



<그림 3-21> 국가지원지방도 시간대별 교통량 분포(평일)

나. 주말

- 주말 시외유출입 교통량 조사지점 중 국가지원지방도의 조사 지점이 적어 대구광역시만을 대상으로 분석함
- 대구광역시 주변 국가지원지방도의 주말 교통량 분포는 전형적인 주말 교통량 패턴을 보여주고 있으며, 시간대별 교통량의 차이가 큼

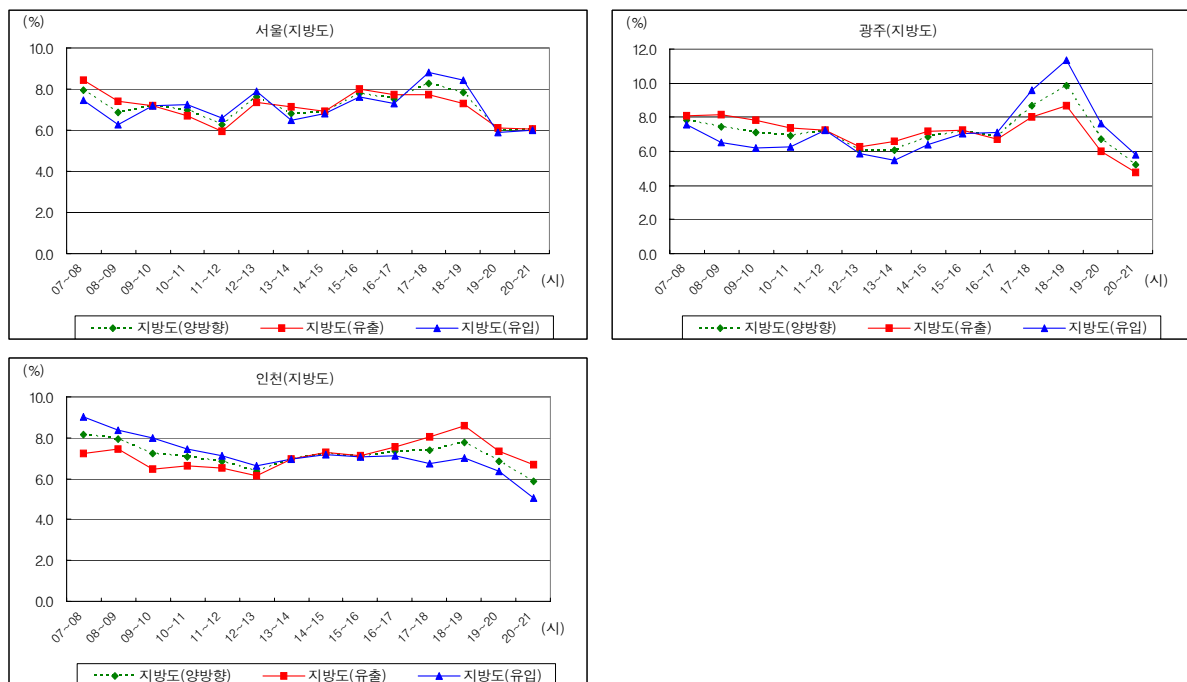


<그림 3-22> 국가지원지방도 시간대 교통량 분포(주말)

4. 지방도

가. 평일

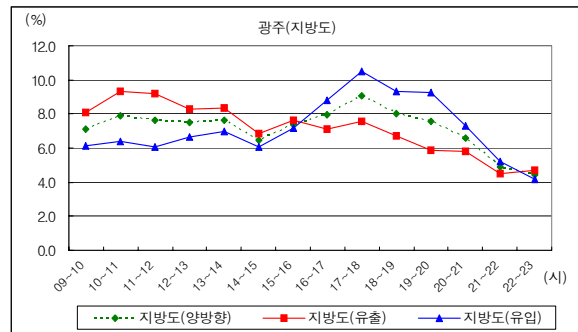
- 시외유출입 교통량 조사지점 중 지방도의 조사 지점이 적어 서울특별시, 인천광역시, 광주광역시만을 대상으로 분석함
- 지방도의 방향별·시간대별 교통량 분포는 인천광역시를 제외하고 일반적인 평일의 교통량 분포 패턴과 다르게 나타남
- 시간대별 교통량의 차이가 크지 않아 첨두현상이 뚜렷하게 나타나지 않고, 방향별로도 시간대별 교통량 분포 패턴이 유사함
- 서울특별시의 경우는 명확하게 첨두시간대를 규정하기 어렵고, 광주광역시도 유입방향만 오후 첨두가 뚜렷하게 나타남. 인천광역시 또한 뚜렷하게 첨두현상을 보이지는 않지만 유입방향은 오전첨두, 유출방향은 오후첨두를 나타냄



<그림 3-23> 지방도 시간대별 교통량 분포(평일)

나. 주말

- 광주광역시를 제외하고는 주말의 시외유출입 교통량 조사가 실시된 지방도가 적어 광주광역시만을 대상으로 분석함
- 광주광역시의 지방도 주말 시간대별 교통량을 살펴보면 오전에는 유출방향에서 첨두 현상이 나타나고, 오후에는 유입방향에서 첨두현상이 나타남. 이는 광주광역시의 평일 국토 교통량 패턴과 비슷함

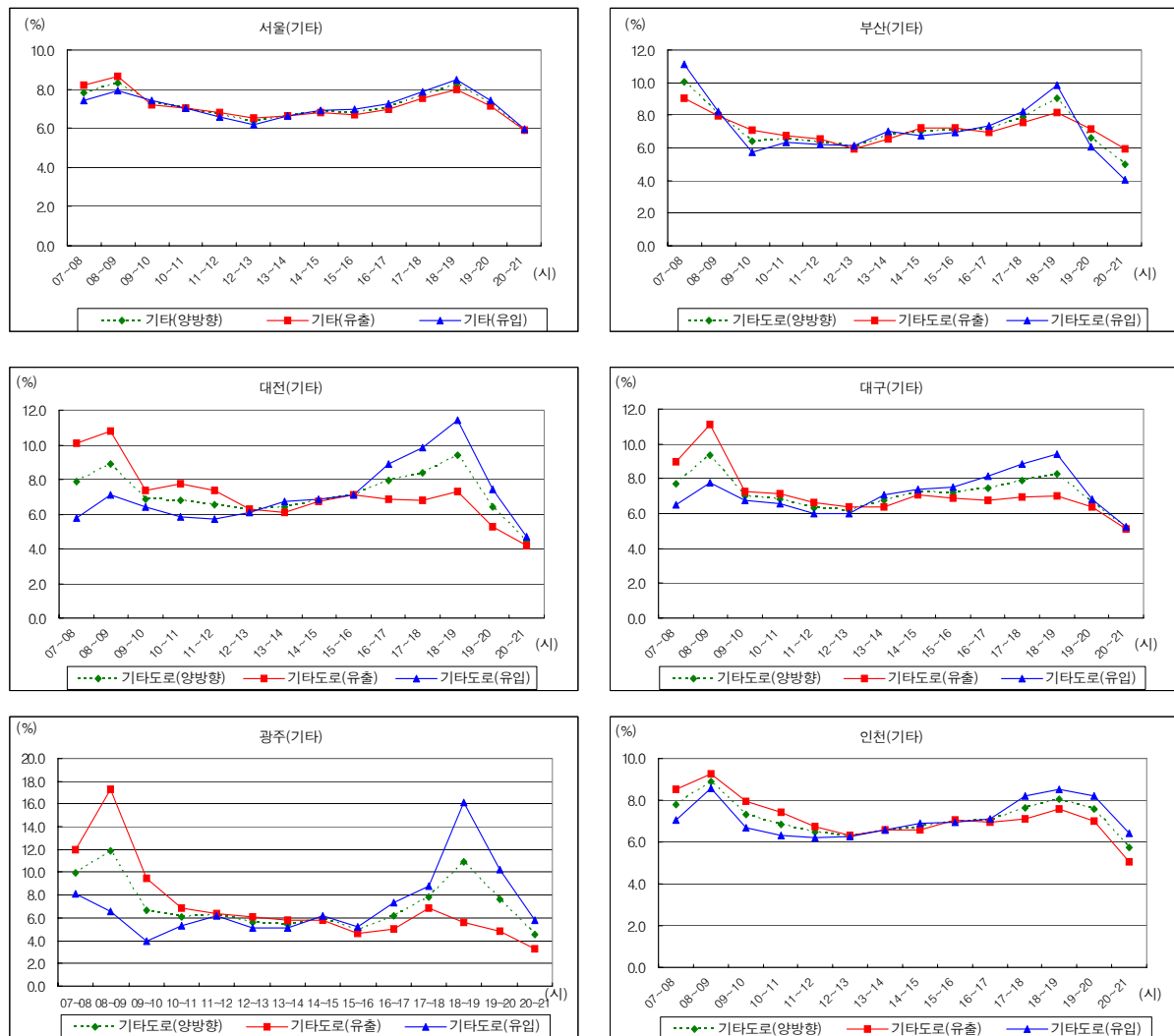


<그림 3-24> 지방도 시간대별 교통량 분포(주말)

5. 기타

가. 평일

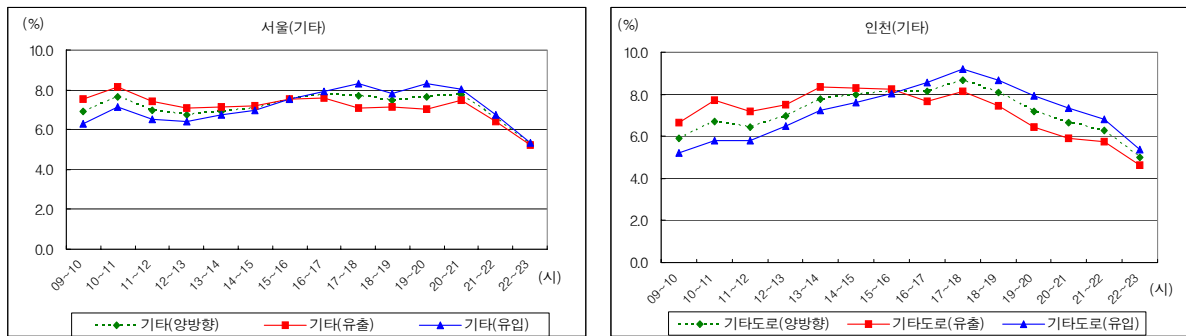
- 대도시별 시외유출입지점 중 기타도로(시·군도로)의 시간대별 교통량 분포를 보면 서울특별시, 인천광역시는 평일의 전형적인 시간대별 교통량 분포가 유사하지만, 시간대별 교통량의 차이가 크지 않아 첨두현상이 뚜렷하지 않으며, 방향별로도 시간대별 교통량 차이가 크지 않음
- 서울특별시와 인천광역시를 제외한 다른 대도시들은 유입방향은 오후첨두가, 유출방향은 오전첨두가 나타남. 또한 시간대별 교통량 차이가 커 첨두와 비첨두가 뚜렷하게 구별됨
- 특히 광주광역시는 시간대별 교통량의 차이와 방향별·시간대별 교통량의 차이가 다른 대도시에 비해 크게 나타나, 다른 위계의 도로보다 기타도로를 이용해 평일에 이동하는 차량이 많은 것으로 판단됨
- 부산광역시의 기타도로는 양방향 모두 오전첨두가 나타나는데 다른 대도시의 기타도로에 비해 한시간 빠르게 나타남. 이는 본조사 시작시간인 7시 이전에 첨두가 형성되는 것으로 판단됨



<그림 3-25> 기타도로 시간대별 교통량 분포(평균)

나. 주말

- 기타도로(시·군도로)의 주말 시간대별 교통량 분포 중 서울특별시는 시간대별 교통량 분포의 차이가 크지 않아 첨두·비첨두가 뚜렷하지 않고 일반적인 주말 교통량 패턴을 보이지 않음
- 인천광역시는 일반적인 주말 교통량 패턴을 나타내고 있는데, 유입방향의 오후첨두 현상이 뚜렷하게 나타남



<그림 3-26> 기타도로 시간대별 교통량 분포(주말)

제4장 시외유출입 차량의 통행특성 분포

제1절 차종별 평균 재차인원 분석

제2절 시외유출입차량의 통행목적 분포

**제3절 시외유출입차량의 통행목적별
출발시간 분포**

**제4절 시외유출입차량의 목적별 통행거리
분포**

제4장 시외유출입 차량의 통행특성 분석

제1절 차종별 평균 재차인원 분석

1. 분석 개요

- 승용차의 평균 재차인원은 2005년 전국 지역간 조사 중 고속도로의 요금소 및 휴게소 조사와 일반국도 및 기타도로의 노측면접조사시 탑승인원수(운전자 포함) 항목을 토대로 분석하였음
- 일반국도 이하의 도로는 평일과 주말 모두 노측면접조사가 수행되었으나, 고속도로는 평일에는 요금소에서 우편조사가 수행되고, 주말에는 휴게소에서 면접조사가 수행되었음
- 차종구분상 승용차는 2005년 전국 지역간 조사의 13개 차종 중 1종(일반형 승용차), 2종(다목적형 승용차), 3종(택시), 4종(소형버스(15인승 이하))를 포함하고, 버스는 5종(중형버스), 6종(대형버스)를 의미함

2. 승용차 평균 재차인원

가. 평일 승용차 평균 재차인원

- 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 자료를 분석한 결과 승용차의 평일 평균 재차인원은 1.55인으로 나타남. 아래의 <표 4-1>은 승용차의 차종별 평일 평균 재차인원을 산출한 값임

<표 4-1> 평일 승용차 평균 재차인원

평일 승용차		차량 대수(대)	재차인원 합(인)	평균 재차인원(인)
차종	1	419,070	609,946	1.46
	2	133,405	231,858	1.74
	3	3,854	6,683	1.73
	4	25,990	54,052	2.08
총		582,319	902,539	1.55

주: 차종1 : 일반형승용차, 차종2 : 다목적형승용차, 차종3 : 택시, 차종4 : 소형버스(15인승 이하)

- 이는 「2001년도 국가교통DB구축사업」중 시외유출입통행실태조사 결과인 승용차, 택시, 승합차(15인승 이하) 재차인원의 평균값 1.80인과 비교해보면 ‘나홀로 차량’이 증가되었음을 알 수 있음

나. 주말 승용차 평균 재차인원

- 2005년 주말 조사 자료를 분석한 결과, 주말의 승용차 평균 재차인원은 2.28인으로 나타남. 아래의 <표 4-2>는 승용차 차종별 주말 평균 재차인원을 산출한 값임

<표 4-2> 주말 승용차 평균 재차인원

주말 승용차		차량 대수(대)	재차인원 합(인)	평균 재차인원(인)
차종	1	165,188	341,965	2.07
	2	52,443	142,020	2.71
	3	1,532	2,893	1.89
	4	8,944	33,628	3.76
총		228,107	520,506	2.28

주: 차종1 : 일반형승용차, 차종2 : 다목적형승용차, 차종3 : 택시, 차종4 : 소형버스(15인승 이하)

- 2005년 승용차의 주말 평균 재차인원은 2.28인으로, 평일 평균 재차인원(1.55인)에 비해 높게 산출됐으며, 이는 가족단위의 주말 여가 통행의 증가에 기인한 것으로 사료됨

다. 승용차의 지역별 평일 평균 재차인원

- 2005년 전국 지역간 조사 자료를 이용해 표본 O/D를 구축하고 발생/도착 재차인원의 평균으로 지역간 통행의 평균 재차인원을 산출함
- <표 4-3>은 표본 O/D를 통한 재차인원으로 7개 특별시 및 광역시 내부가 0셀이 된 것은 2005년 전국 지역간 기종점통행량 조사가 전국을 165개 존으로 구분하여 수행되었기 때문임

<표 4-3> 승용차의 지역별 표본 O/D 평일 평균 재차인원

단위: 인

재차인원		서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	합계
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
서울	1		2.00	1.83	1.54	2.03	1.93	1.30	1.43	2.27	1.85	1.98	1.99	2.19	2.02	1.95	1.53
부산	2	2.00		1.67	2.00	1.81	2.38	1.57	1.89	3.19	2.85	2.19	2.03	2.18	2.13	1.57	1.63
대구	3	2.06	1.79		1.64	2.18	2.08	1.66	1.67	2.76	1.93	2.18	1.80	2.11	1.51	1.74	1.55
인천	4	1.44	1.61	1.77		1.62	2.03	1.75	1.42	2.54	1.74	1.91	2.16	2.23	1.94	2.29	1.47
광주	5	1.92	1.50	1.75	2.55		1.87	2.17	1.76	2.85	1.76	2.04	1.71	1.62	1.71	2.20	1.66
대전	6	2.13	1.82	1.58	2.05	1.83		2.29	1.87	2.42	1.55	1.61	1.85	2.07	1.91	2.31	1.66
울산	7	1.53	1.65	1.66	1.00	2.18	2.43		1.93	2.51	2.00	2.21	1.78	1.76	1.71	1.54	1.67
경기	8	1.42	1.94	1.57	1.45	1.75	1.64	1.81	1.40	1.77	1.54	1.65	2.06	2.14	1.96	2.02	1.43
강원	9	2.29	2.41	2.55	2.51	3.45	2.12	2.03	1.80	1.74	1.72	1.99	1.95	2.22	1.79	2.61	1.80
충북	10	1.80	2.38	1.90	1.87	2.13	1.65	2.23	1.57	1.70	1.53	1.57	2.05	1.87	1.82	2.13	1.57
충남	11	1.96	2.32	2.04	1.99	2.23	1.62	2.09	1.61	2.34	1.55	1.63	1.71	2.43	2.03	2.22	1.64
전북	12	1.99	1.77	1.74	1.99	1.77	1.83	2.40	1.94	1.91	1.64	1.76	1.62	1.74	1.81	1.93	1.67
전남	13	2.10	1.80	1.87	2.07	1.62	2.38	1.86	2.28	2.20	1.91	2.28	1.76	1.63	1.97	1.77	1.66
경북	14	2.07	2.08	1.57	2.21	2.27	2.00	1.59	1.89	2.19	1.77	2.00	2.11	1.83	1.55	1.72	1.59
경남	15	1.97	1.61	1.67	1.85	2.00	2.34	1.55	1.96	2.60	2.02	2.00	1.94	1.73	1.90	1.58	1.60
합계		1.48	1.67	1.59	1.52	1.67	1.68	1.59	1.43	1.83	1.56	1.65	1.68	1.66	1.57	1.59	1.55

- <표 4-4>는 최종적으로 산출된 지역별 승용차 평균 재차인원이며, 강원도가 1.81인으로 가장 높고 경기도가 1.43인으로 가장 낮게 나타남
- 또한 광역시 지역과 그 외 도 지역을 비교해보면 광역시 지역은 1.60인, 도 지역은 1.62인으로 기타지역이 더 높게 나타남. 이는 도시 지역은 지역간 통행에 있어서 출근, 업무, 등교 등 개인 활동이 기타 지역에 비해 많기 때문인 것으로 사료됨

<표 4-4> 승용차의 지역별 노측/요금소 평일 평균 재차인원

단위: 인

차량대수	발생재차인원 (A)	도착재차인원 (B)	최종재차인원 (A+B)/2
서울	1.53	1.48	1.51
부산	1.63	1.67	1.65
대구	1.55	1.59	1.57
인천	1.47	1.52	1.50
광주	1.66	1.67	1.66
대전	1.66	1.68	1.67
울산	1.67	1.59	1.63
광역시 평균	-	-	1.60
경기	1.43	1.43	1.43
강원	1.80	1.83	1.81
충북	1.57	1.56	1.57
충남	1.64	1.65	1.65
전북	1.67	1.68	1.67
전남	1.66	1.66	1.66
경북	1.59	1.57	1.58
경남	1.60	1.59	1.60
기타 지역 평균	-	-	1.62

라. 승용차의 지역별 주말 평균 재차인원

- 주말도 지역별 재차인원을 산출하기 위해 평일과 동일하게 표본 O/D를 구축하여 활용하였으며, 15개 광역시도별 평균 재차인원은 <표 4-5>와 같음

<표 4-5> 승용차의 지역별 표본 O/D 주말 평균 재차인원

단위: 인

재차인원		서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	합계
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
서울	1	0.00	2.81	2.48	2.05	2.71	2.64	2.25	2.07	2.66	2.68	2.73	2.61	2.85	2.82	2.84	2.20
부산	2	2.91	0.00	3.09	2.89	3.29	3.15	2.26	2.89	3.56	3.17	3.66	3.51	3.11	3.45	2.24	2.68
대구	3	2.59	3.25	0.00	2.53	2.79	3.30	2.67	2.79	2.95	2.73	3.39	2.73	3.34	2.37	2.87	2.54
인천	4	2.15	2.90	2.17	0.00	3.00	2.57	3.63	2.13	2.84	2.69	2.81	2.44	2.56	2.77	3.09	2.23
광주	5	2.19	2.96	2.77	3.00	0.00	2.80	3.64	3.03	2.61	2.52	4.23	2.41	2.13	2.80	3.27	2.29
대전	6	2.58	3.45	2.86	2.49	2.45	0.00	3.22	2.37	2.51	2.38	2.10	2.48	2.74	2.92	3.18	2.31
울산	7	2.91	2.14	2.78	3.47	1.79	3.04	0.00	2.45	2.48	3.09	2.62	2.58	2.22	2.56	2.39	2.48
경기	8	2.01	2.85	2.56	2.04	2.44	2.63	2.49	2.15	2.41	2.55	2.50	2.47	2.52	2.87	2.54	2.14
강원	9	2.62	3.32	3.12	2.52	2.21	2.78	3.25	2.48	2.23	2.26	3.09	3.08	2.92	2.55	3.01	2.40
충북	10	2.56	3.14	2.55	2.69	2.74	2.37	2.70	2.41	2.32	2.11	2.20	2.52	2.63	2.59	2.96	2.25
충남	11	2.57	3.09	2.47	2.95	3.16	2.15	2.13	2.47	3.00	2.24	2.14	2.05	3.00	2.87	3.12	2.28
전북	12	2.61	3.79	2.81	2.90	2.24	2.43	2.31	2.67	2.57	2.58	2.17	2.17	2.43	3.04	3.49	2.31
전남	13	2.59	3.22	2.58	2.65	2.10	2.37	2.71	2.66	3.00	2.67	2.39	2.32	2.13	2.99	2.69	2.28
경북	14	2.70	3.21	2.39	2.64	2.56	3.05	2.43	2.70	2.62	2.76	3.18	2.90	2.84	2.14	3.16	2.41
경남	15	2.75	2.38	3.11	2.71	3.06	2.88	2.61	2.78	2.50	3.30	3.16	3.16	2.75	3.10	2.26	2.44
합계		2.15	2.66	2.51	2.14	2.25	2.39	2.47	2.18	2.40	2.28	2.30	2.29	2.30	2.42	2.43	2.28

- 승용차의 지역별 주말 평균 재차인원을 보면 부산광역시가 2.67인으로 가장 높고, 경기도가 2.16인으로 가장 낮게 나타남
- 평일과 달리 도지역의 평균 재차인원 보다 광역시 지역에 평균 재차인원이 더 높았으며, 이는 광역시의 경우 평일에는 개인 통행이 많지만 주말에는 여가 통행의 비율이 높기 때문인 것으로 사료됨

<표 4-6> 승용차의 지역별 노측/요금소 주말 평균 재차인원

단위: 인

차량대수	발생재차인원 (A)	도착재차인원 (B)	최종재차인원 (A+B)/2
서울	2.20	2.15	2.18
부산	2.68	2.66	2.67
대구	2.54	2.51	2.53
인천	2.23	2.14	2.18
광주	2.29	2.25	2.27
대전	2.31	2.39	2.35
울산	2.48	2.47	2.47
광역시 평균	-	-	2.38
경기	2.14	2.18	2.16
강원	2.40	2.40	2.40
충북	2.25	2.28	2.27
충남	2.28	2.30	2.29
전북	2.31	2.29	2.30
전남	2.28	2.30	2.29
경북	2.41	2.42	2.41
경남	2.44	2.43	2.43
기타 지역 평균	-	-	2.32

3. 도로위계별 평균 재차인원

- 2005년 전국 지역간 기종점통행량 조사에서는 연속류와 단속류의 특성과 안전을 고려해서 고속도로에서는 우편조사와 휴게소 면접조사, 국도에서는 노측면접조사가 수행됨
- 이처럼 도로의 유형별로 조사방법에 차이가 있어 도로의 유형별 평균 재차인원 분석이 필요하며, 본 과업에서는 고속도로와 그 외(일반국도 이하)로 구분해서 평균재차인원을 분석함
- <표 4-7>에서 보듯이 평일과 주말 모두 고속도로의 재차인원이 일반국도 이하의 재차인원이 비해 높게 나타남
- 일반적으로 일반국도 이하의 도로를 이용하는 차량은 단거리 통행의 비율이 높는데 비해 고속도로는 장거리 통행의 비율이 높음
- 따라서 장거리 통행에 비해 단거리 통행에서 ‘나홀로 차량’이 더 많은 것을 알 수 있으며, 이는 출근, 등교, 업무 등의 일반 통행이 여가 등의 통행보다 통행거리가 짧기 때문인 것으로 사료됨

<표 4-7> 승용차의 평일/주말 및 도로위계별 평균 재차인원

단위: 인

구분		평일		주말	
		고속도로	일반국도이하	고속도로	일반국도이하
차종	1	1.62	1.44	2.48	1.97
	2	1.78	1.73	3.50	2.51
	3	2.30	1.62	2.62	1.78
	4	2.25	2.04	5.74	3.12
총		1.71	1.53	2.88	2.14

주: 차종1 : 일반형승용차, 차종2 : 다목적형승용차, 차종3 : 택시, 차종4 : 소형버스(15인승 이하)

제2절 시외유출입차량의 통행목적 분포

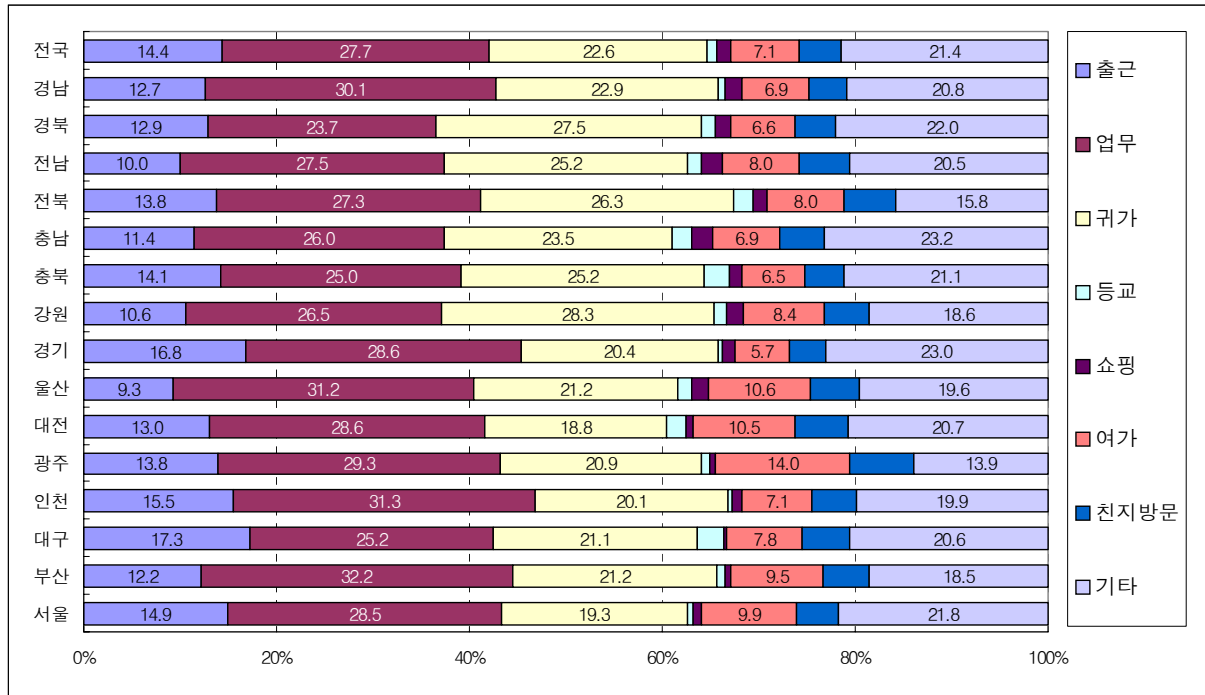
1. 분석 개요

- 시외유출입차량의 통행목적 분포는 2005년 전국지역간조사 중 시외유출입 차량 통행 특성조사 내용을 기초로 분석하였음
- 시외유출입 차량 통행특성조사는 일반국도 이하 도로를 대상으로한 노측면접조사를 통해서 수행되었으며, 평일(화,수,목)·주말(일) 하루 총 14시간 동안 면접조사 자료 중 출발지(시·군), 통행목적(출근/업무/귀가/등교/쇼핑/여가/친지방문/기타)에 대한 조사자료를 바탕으로 분석하였음
- 출발지는 16개 시·도로 구분하여 분석하였음
- 출발지 중 제주도의 경우 분석자료의 부족으로 분석에서 제외함

2. 출발지별 통행목적 분포

가. 평일

- 전국의 평일 출발지별 목적통행 분포를 살펴보면 업무 27.7%, 귀가 22.6%, 출근 14.4%, 여가 7.1%, 친지방문 4.3%, 쇼핑 1.4%, 등교 1.1%(기타는 순위에서 제외, 기타 21.4%)순으로 나타남
- 즉, 시외유출입 지점을 통과하는 차량들은 평일의 전형적인 목적통행 중 출근과 등교 목적보다는 업무목적의 통행이 높은 것으로 나타남
- 또한 평일의 전형적인 통행목적 분포와 달리 등교 통행이 1.1%로 여가, 친지방문, 쇼핑목적 보다 낮게 나온 이유는 등교 목적통행은 대부분 근교 통행이 많기 때문으로 판단됨
- 평일이지만 시외유출입 지점에서 조사한 결과이기 때문에 여가 및 친지방문의 목적통행 비율이 높은 것으로 판단됨



<그림 4-1> 출발지역별 평일 통행목적 비율

- 지역별 평일의 시외유출입지점을 통과하는 목적통행 집중도를 살펴보면 출근목적통행의 경우는 대구(17.3%), 경기(16.8%), 인천(15.5%), 서울(14.9%) 순으로 나타남. 이는 대구의 경우 경산 등의 주변 지역으로 출근하는 통행이 많은 반면, 경기, 인천, 서울의 경우에는 지하철, 광역버스 등을 이용하여 주변 지역으로 출근하는 경우가 많기 때문으로 판단됨
- 업무 목적의 통행을 살펴보면 부산, 인천, 울산, 경남은 평일의 업무통행이 30%이상으로 나타난 반면, 경북은 가장 낮은 23.7%의 집중도를 나타냄
- 귀가 목적의 통행의 경우 업무통행의 집중도가 낮았던 경북이 27.5%로 높게 나타나고, 가장 높은 곳은 강원도로, 28.3%의 집중도를 나타내어 강원도에서는 필요한 일을 마치고 다른 지역으로 귀가하는 통행의 비율이 높음을 알 수 있음
- 등교목적의 통행은 대구광역시 2.8%, 충북이 2.5%, 대전광역시 2.1% 순으로 나타남. 대구광역시 경우에는 주변지역의 대학으로 등교통행이 많고, 충북은 도외 지역으로의 등교통행이 많기 때문에 다른 지역에 비해 등교통행의 집중도가 높은 것으로 판단됨
- 시외유출입 지점을 통과하는 쇼핑통행의 집중도는 충남 2.2%, 전남 2.1% 순으로 나타났으며, 특별시 및 광역시 보다는 도단위의 지역에서 시외유출입 지점을 통과하는 쇼핑목적통행이 더 높게 나타남

- 친지방문 목적의 통행은 지역별로 집중도를 살펴보면 광주광역시 6.7%, 대전광역시 5.5%, 전북·전남이 각각 5.3%의 순으로 나타났으며, 경기도가 3.8%로 가장 낮은 집중도를 나타냄
- 단거리 이동을 주로 하는 쇼핑과 등교 통행목적 비율은 낮음

<표 4-8> 출발지역별 평일 통행목적 비율

단위: %

지역	통행목적								총합계
	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	
서울	14.9	28.5	19.3	0.4	0.9	9.9	4.3	21.8	100.0
부산	12.2	32.2	21.2	0.8	0.6	9.5	4.8	18.5	100.0
대구	17.3	25.2	21.1	2.8	0.4	7.8	4.9	20.6	100.0
인천	15.5	31.3	20.1	0.4	1.1	7.1	4.7	19.9	100.0
광주	13.8	29.3	20.9	0.8	0.5	14.0	6.7	13.9	100.0
대전	13.0	28.6	18.8	2.1	0.7	10.5	5.5	20.7	100.0
울산	9.3	31.2	21.2	1.4	1.7	10.6	5.1	19.6	100.0
경기	16.8	28.6	20.4	0.5	1.3	5.7	3.8	23.0	100.0
강원	10.6	26.5	28.3	1.2	1.8	8.4	4.6	18.6	100.0
충북	14.1	25.0	25.2	2.5	1.4	6.5	4.1	21.1	100.0
충남	11.4	26.0	23.5	2.1	2.2	6.9	4.6	23.2	100.0
전북	13.8	27.3	26.3	2.0	1.4	8.0	5.3	15.8	100.0
전남	10.0	27.5	25.2	1.4	2.1	8.0	5.3	20.5	100.0
경북	12.9	23.7	27.5	1.4	1.7	6.6	4.2	22.0	100.0
경남	12.7	30.1	22.9	0.7	1.7	6.9	4.0	20.8	100.0
전국	14.4	27.7	22.6	1.1	1.4	7.1	4.3	21.4	100.0

<표 4-9> 출발지역별 평일 통행목적 분포

단위: 통행

지역	통행목적								총합계
	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	
서울	7,030	13,442	9,135	210	447	4,664	2,014	10,294	47,236
부산	1,155	3,049	2,006	79	59	903	454	1,751	9,456
대구	2,651	3,860	3,229	430	54	1,193	747	3,162	15,326
인천	1,883	3,808	2,444	46	134	866	571	2,418	12,170
광주	1,065	2,257	1,608	64	40	1,076	513	1,068	7,691
대전	1,007	2,222	1,460	162	58	817	428	1,608	7,762
울산	406	1,369	928	61	76	465	223	859	4,387
경기	30,202	51,235	36,592	808	2,270	10,235	6,798	41,252	179,392
강원	2,198	5,473	5,835	247	371	1,742	946	3,831	20,643
충북	4,792	8,485	8,538	856	478	2,211	1,378	7,146	33,884
충남	4,636	10,546	9,543	852	885	2,811	1,861	9,398	40,532
전북	3,577	7,069	6,810	519	375	2,084	1,383	4,083	25,900
전남	2,289	6,307	5,777	331	489	1,832	1,220	4,712	22,957
경북	6,472	11,885	13,839	696	861	3,325	2,116	11,055	50,249
경남	5,877	14,004	10,654	343	805	3,222	1,864	9,679	46,448
전국	75,240	145,011	118,398	5,704	7,402	37,446	22,516	112,316	524,033

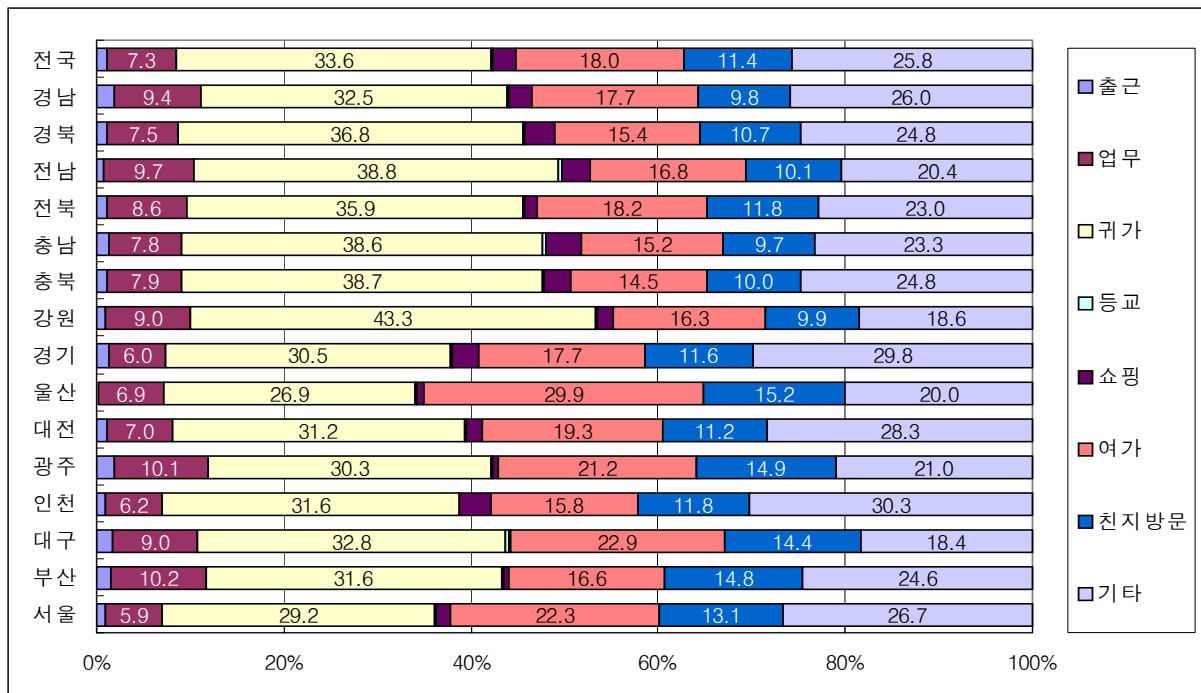


<그림 4-2> 출발지역별 평일 통행목적 비율

나. 주말

- 전국의 주말 출발지역별 목적통행 분포를 살펴보면, 귀가 33.6%, 여가 18.0%, 친지방문 11.4%, 업무 7.3%, 쇼핑 2.4%, 출근 1.2%, 등교 0.2%(기타는 순위에서 제외, 기타 25.8%)순으로 나타남
- 귀가 비율이 여가비율의 약 2배로 조사되었는데, 이는 일요일의 조사결과로 주5일 근무제 시행으로 금요일 또는 토요일에 여행 등의 목적으로 이동하였다가 일요일 귀가 하는 차량이 많기 때문인 것으로 판단됨

- 주말의 목적 통행분포에서 쇼핑의 비율이 업무비율보다 낮은 것으로 보아 주말에는 장거리의 쇼핑목적통행이 낮은 것으로 판단됨
- 평일과 비교하여 귀가, 친지방문, 여가, 쇼핑 목적의 통행 비율은 증가하고, 업무, 출근, 등교 목적의 통행비율은 감소함
- 평일과 마찬가지로 주말의 경우도 단거리 이동을 주로 하는 쇼핑과 등교 목적의 통행 비율은 낮음



<그림 4-3> 출발지역별 주말 통행목적 비율

- 지역별 주말의 시외유출입지점을 통과하는 통행의 목적별 집중도를 살펴보면, 출근 목적의 통행은 대부분의 지역에서 공통적으로 낮은 집중도를 나타내지만, 수도권을 제외한 대도시에서는 다른 지역에 비해 높은 집중도를 보임. 광주광역시 1.9%, 대구광역시·경남 1.8%, 부산광역시 1.6% 순으로 나타났고, 울산은 0.3%의 가장 낮은 집중도를 보임
- 주말의 업무 목적통행은 부산 10.2%, 광주 10.1%, 전남 9.7%, 경남 9.4% 순으로 나타났으며, 평일과 마찬가지로 시외유출입 지점을 통과하는 차량들은 출근보다는 업무로 인한 통행이 많음을 알 수 있음

- 주말통행의 대부분을 차지하는 귀가의 경우, 강원도(43.3%)가 가장 큰 집중도를 나타내며 특별시 및 광역시 보다는 도단위 지역(전남 38.8%, 충북 38.7%, 충남 38.6% 등)에서 시외유출입 지점을 지나 귀가하는 차량들이 많은 것으로 나타남. 이는 금요일 또는 토요일에 시·도를 이동하는 여행 후 여행지역에서 대도시로 귀가하는 차량들이 많기 때문으로 사료됨
- 주말의 출발지별 등교 목적의 통행 비율을 살펴보면, 지역별로 최대 0.4%이하의 집중도를 나타내 주말의 등교통행 비중이 낮음을 나타냄
- 주말의 출발지별 쇼핑 목적의 통행 비율을 살펴보면 도시지역 중에서 인천광역시(3.3%)만이 전국 평균 집중도(2.4%)를 넘어 섰을 뿐, 충남 3.8%, 경북 3.2%, 전남 3.0%의 순으로 도단위 지역이 광역시에 비해 높게 나타남
- 이는 상업시설이 적은 도단위의 지역에서 쇼핑을 하기위해 인접대도시로 이동하는 통행이 많기 때문으로 사료되고, 인천광역시의 경우에는 쇼핑을 위해서 서울 및 주변 도시로 이동을 하는 통행이 많기 때문으로 판단됨
- 여가목적의 통행 집중도는 평일보다는 주말에 높게 나타났는데, 울산광역시가 29.9%로 가장 높고 이어서 대구 22.9%, 서울 22.3%, 광주 21.2%순으로 나타남
- 친지방문 목적의 통행 집중도는 출발지가 특별시 및 광역시인 경우가 높게 나타남. 울산 15.2%, 광주 14.9%, 부산 14.8%, 대구 14.4% 순위로 나타남
- 즉, 출발지가 특별시 및 광역시인 경우 여가와 친지방문을 목적으로 한 통행의 집중도가 도단위의 지역보다 높고, 귀가통행의 경우에는 대도시 보다는 도단위의 지역을 출발지로 하는 통행의 집중도가 높은 것으로 나타남
- 따라서 일요일에 여가 및 친지방문을 목적으로 시외유출입지점을 통과하여 다른 시·도로 이동한 사람들이 다시 일요일에 귀가하는 것으로 판단됨

<표 4-10> 출발지역별 주말 통행목적 비율

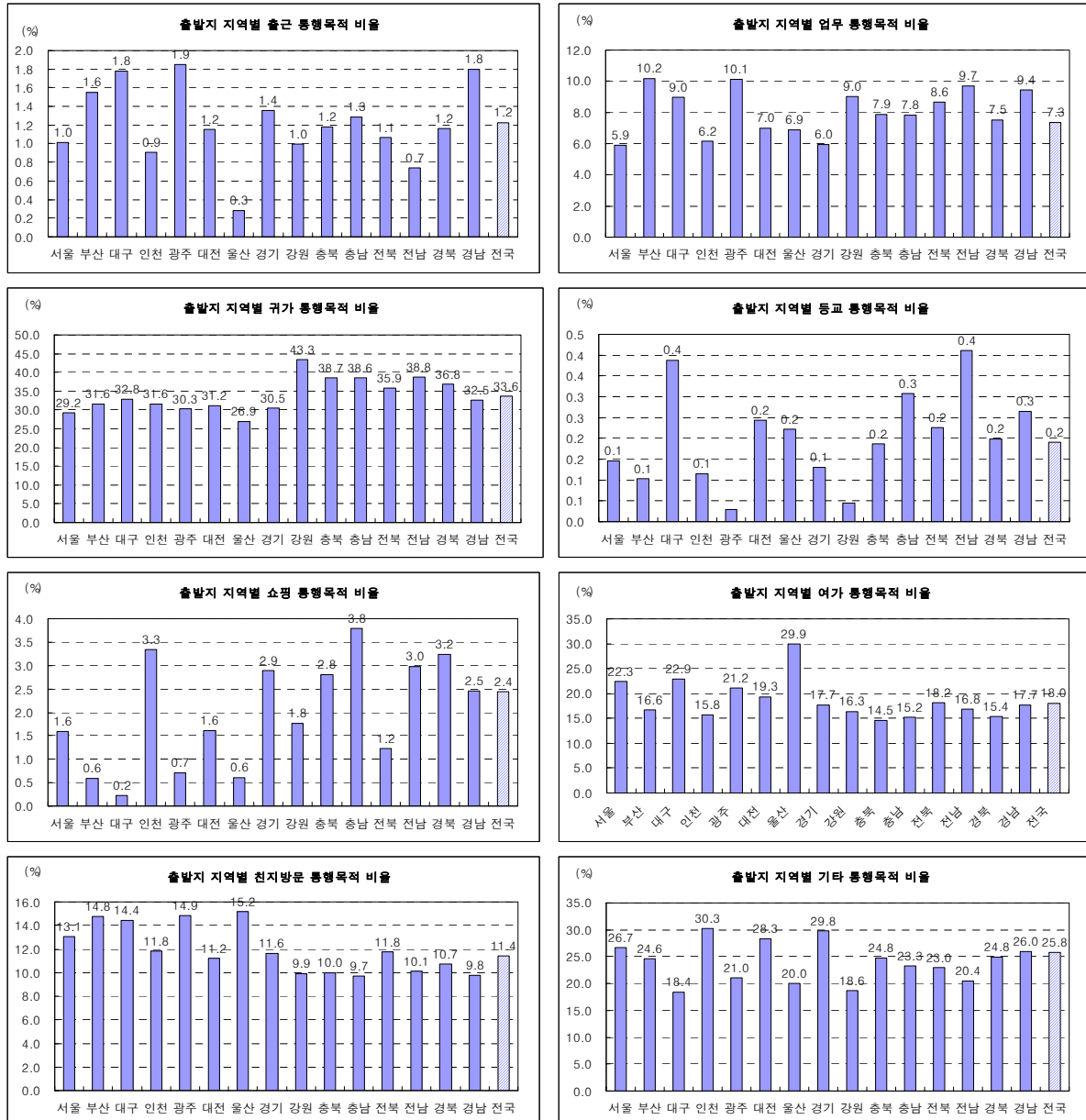
단위: %

지역	통행목적								총합계
	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	
서울	1.0	5.9	29.2	0.1	1.6	22.3	13.1	26.7	100.0
부산	1.6	10.2	31.6	0.1	0.6	16.6	14.8	24.6	100.0
대구	1.8	9.0	32.8	0.4	0.2	22.9	14.4	18.4	100.0
인천	0.9	6.2	31.6	0.1	3.3	15.8	11.8	30.3	100.0
광주	1.9	10.1	30.3	0.0	0.7	21.2	14.9	21.0	100.0
대전	1.2	7.0	31.2	0.2	1.6	19.3	11.2	28.3	100.0
울산	0.3	6.9	26.9	0.2	0.6	29.9	15.2	20.0	100.0
경기	1.4	6.0	30.5	0.1	2.9	17.7	11.6	29.8	100.0
강원	1.0	9.0	43.3	0.0	1.8	16.3	9.9	18.6	100.0
충북	1.2	7.9	38.7	0.2	2.8	14.5	10.0	24.8	100.0
충남	1.3	7.8	38.6	0.3	3.8	15.2	9.7	23.3	100.0
전북	1.1	8.6	35.9	0.2	1.2	18.2	11.8	23.0	100.0
전남	0.7	9.7	38.8	0.4	3.0	16.8	10.1	20.4	100.0
경북	1.2	7.5	36.8	0.2	3.2	15.4	10.7	24.8	100.0
경남	1.8	9.4	32.5	0.3	2.5	17.7	9.8	26.0	100.0
전국	1.2	7.3	33.6	0.2	2.4	18.0	11.4	25.8	100.0

<표 4-11> 출발지역별 주말 통행목적 분포

단위: 통행

지역	통행목적								총합계
	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	
서울	270	1,572	7,777	39	423	5,951	3,484	7,122	26,638
부산	45	296	917	3	17	482	429	714	2,903
대구	69	348	1,271	15	9	888	558	712	3,870
인천	63	427	2,186	8	231	1,090	819	2,095	6,919
광주	63	344	1,029	1	24	720	505	714	3,400
대전	57	345	1,543	12	80	957	553	1,399	4,946
울산	5	124	484	4	11	539	273	360	1,800
경기	568	2,499	12,771	55	1,210	7,413	4,852	12,483	41,851
강원	66	601	2,883	3	117	1,084	659	1,238	6,651
충북	158	1,049	5,155	25	374	1,938	1,328	3,309	13,336
충남	221	1,346	6,654	53	654	2,615	1,678	4,006	17,227
전북	108	877	3,644	23	124	1,850	1,193	2,331	10,150
전남	52	683	2,739	29	210	1,183	715	1,441	7,052
경북	129	835	4,084	22	359	1,713	1,192	2,755	11,089
경남	203	1,066	3,677	30	277	2,003	1,108	2,935	11,299
전국	2,077	12,412	56,814	322	4,120	30,427	19,346	43,614	169,132



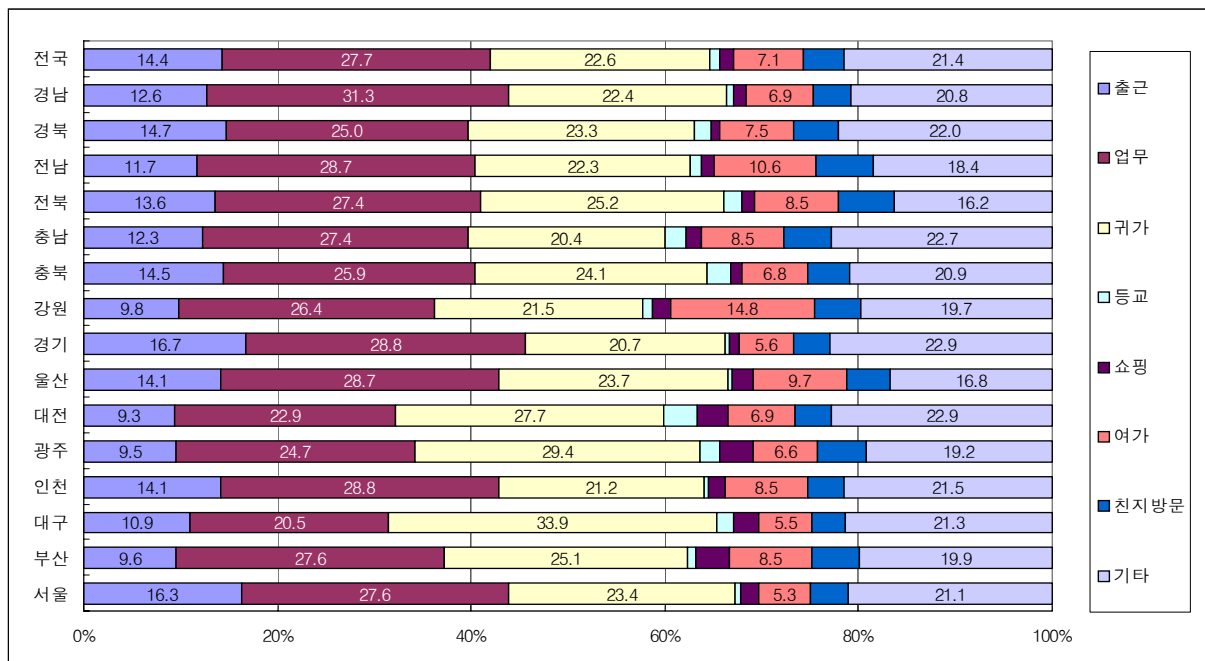
<그림 4-4> 출발지역별 주말 통행목적 비율

3. 도착지별 통행목적 분포

가. 평일

- 전국의 평일 도착지별 목적통행 분포를 살펴보면 출발지별 목적통행 분포와 동일하며 업무 27.7%, 귀가 22.6%, 출근 14.4%, 여가 7.1%, 친지방문 4.3%, 쇼핑 1.4%, 등교 1.1%(기타는 순위에서 제외, 기타 21.4%)순으로 나타남

- 도착지별 통행목적 분포에서도 업무통행의 비율이 가장 높지만 출발지별 통행목적 분포에 비해 업무의 집중도는 감소한 반면 귀가의 집중도는 증가함. 그중 경남의 경우는 업무목적으로 출발하는 통행과 도착하는 통행의 집중도가 유사함
- 대전광역시도 도착지별 업무와 귀가의 비율이 출발지별 목적통행 분포와 다르게 나타났는데, 대전광역시로 도착하는 업무통행이 많은 것으로 나타남. 반면 광주광역시와 대구광역시는 그와 반대로 도시내에서 출발하는 업무 목적통행이 많은 것으로 나타남
- 도착지별 통행목적의 집중도를 살펴보면 목적별로 대도시지역과 도단위 지역사이에 서로 상반되는 경향을 나타냄



<그림 4-5> 도착지역별 평일 통행목적 비율

- 도착지역별로 출근목적의 통행 집중도를 살펴보면 경기 16.7%, 서울 16.3%, 경북 14.7%, 충북 14.5%, 인천, 울산이 각각 14.1% 순으로 나타나 공공기관 및 회사 등의 사업기반시설이 많은 지역으로 출근하는 통행의 집중도가 높은 것으로 판단됨
- 특히 경기도로 도착하는 출근 목적의 통행 집중도(16.7%)가 가장 높을 뿐만 아니라 출발하는 출근목적의 통행 집중도도 대구(16.8%) 다음으로 높아 경제기반시설 뿐만 아니라 경제활동 인구가 많은 곳으로 판단됨

- 특별시 및 광역시에서 출발하는 업무목적의 통행 집중도(인천 28.8%, 울산28.7%, 서울과 부산이 각각 27.6% 순으로 나타남)가 특별시 및 광역시로 도착하는 업무목적의 통행 집중도보다 높고, 도단위 지역에서는 반대로 도착하는 지역별 업무목적의 통행 집중도가 더 높음
- 특별시 및 광역시는 귀가를 목적으로 도착하는 통행의 집중도가 높은 반면, 도단위의 지역은 귀가를 목적으로 출발하는 통행의 집중도가 더 높음
- 이는 특별시 및 광역시의 경우 거주인구가 많아 주변의 시·도로 업무, 쇼핑, 친지방문, 출근 등의 목적으로 이동하였다가 돌아오는 경우로 판단됨. 따라서 꾸준히 발생하는 통행행태로 판단됨
- 등교목적의 통행은 대전이 3.4%로 가장 높은 집중도를 보이며, 충북이 2.4% 순으로 나타나 대학교가 많은 지역에서 등교 목적의 도착 통행 집중도가 높음을 알 수 있음
- 쇼핑 목적의 통행 역시 수도권을 제외한 광역시로 도착하는 목적통행의 집중도가 높고, 수도권 지역과 다른 도단위의 지역은 출발하는 쇼핑통행의 집중도가 더 높음
- 수도권은 주변의 도시들도 대부분 쇼핑센터 등의 상업시설들이 충분히 들어서 있는 반면, 그 외 도단위의 지역들은 상업시설들이 불충분하여 쇼핑센터 등의 다양한 기반시설이 충분한 인접 광역시로 이동하기 때문으로 판단됨
- 여가 통행의 경우에는 강원도로 도착하는 여가 통행이 14.8%, 전남 10.6%, 울산 9.7%로 관광지가 많은 강원도가 도착 여가 통행의 집중도가 가장 높음
- 친지방문 통행도 지역별 집중도를 살펴보면 수도권 이외의 지역으로 도착하는 통행의 집중도가 높게 나타남. 전북과 전남이 각각 5.9%로 가장 높게 나타나며 광주 5.1%, 부산, 충남이 각각 5.0% 순으로 나타남

<표 4-12> 도착지역별 평일 통행목적 분포

단위: %

지역	통행목적								총합계
	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	
서울	16.3	27.6	23.4	0.6	1.8	5.3	3.9	21.1	100.0
부산	9.6	27.6	25.1	1.0	3.4	8.5	5.0	19.9	100.0
대구	10.9	20.5	33.9	1.8	2.5	5.5	3.5	21.3	100.0
인천	14.1	28.8	21.2	0.4	1.7	8.5	3.8	21.5	100.0
광주	9.5	24.7	29.4	2.0	3.5	6.6	5.1	19.2	100.0
대전	9.3	22.9	27.7	3.4	3.2	6.9	3.7	22.9	100.0
울산	14.1	28.7	23.7	0.5	2.1	9.7	4.4	16.8	100.0
경기	16.7	28.8	20.7	0.4	1.0	5.6	3.7	22.9	100.0
강원	9.8	26.4	21.5	1.1	1.8	14.8	4.8	19.7	100.0
충북	14.5	25.9	24.1	2.4	1.2	6.8	4.3	20.9	100.0
충남	12.3	27.4	20.4	2.1	1.6	8.5	5.0	22.7	100.0
전북	13.6	27.4	25.2	1.9	1.3	8.5	5.9	16.2	100.0
전남	11.7	28.7	22.3	1.1	1.3	10.6	5.9	18.4	100.0
경북	14.7	25.0	23.3	1.7	1.0	7.5	4.7	22.0	100.0
경남	12.6	31.3	22.4	0.8	1.2	6.9	4.0	20.8	100.0
전국	14.4	27.7	22.6	1.1	1.4	7.1	4.3	21.4	100.0

<표 4-13> 도착지역별 평일 통행목적 비율

단위: 통행

지역	통행목적								총합계
	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	
서울	7,984	13,562	11,466	277	897	2,614	1,898	10,370	49,068
부산	781	2,260	2,054	79	278	693	408	1,624	8,177
대구	1,589	2,986	4,938	264	367	802	511	3,109	14,566
인천	1,740	3,543	2,610	45	213	1,046	465	2,645	12,307
광주	688	1,800	2,141	147	253	481	370	1,393	7,273
대전	802	1,963	2,377	295	274	594	319	1,964	8,588
울산	657	1,338	1,102	25	99	451	206	781	4,659
경기	28,953	49,907	35,846	668	1,757	9,739	6,479	39,718	173,067
강원	2,246	6,036	4,914	252	422	3,392	1,098	4,513	22,873
충북	4,851	8,663	8,053	789	411	2,270	1,456	6,991	33,484
충남	5,163	11,471	8,554	874	681	3,557	2,082	9,534	41,916
전북	3,517	7,103	6,523	489	346	2,215	1,527	4,214	25,934
전남	2,726	6,691	5,212	260	303	2,464	1,377	4,306	23,339
경북	7,525	12,801	11,926	872	511	3,848	2,426	11,271	51,180
경남	6,019	14,885	10,687	368	590	3,281	1,895	9,885	47,610
전국	75,241	145,009	118,403	5,704	7,402	37,447	22,517	112,318	524,041

주: 평일의 출발지별 목적통행과 총 통행수가 다른것은 도착지별로 분석시 도착지가 제주도가 없기때문임
(출발지가 제주도인 통행수 : 14통행)

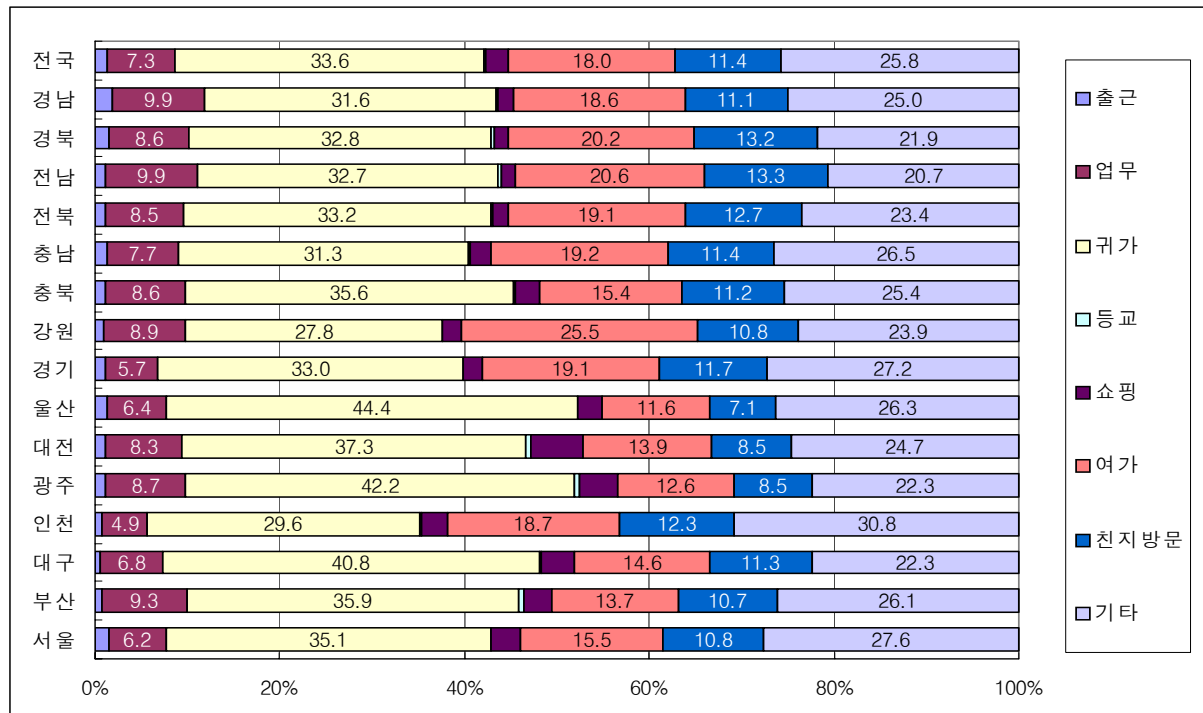


<그림 4-6> 도착지역별 평일 통행목적 비율

나. 주말

- 귀가 33.6%, 여가 18.0%, 친지방문 11.4%, 업무 7.3%, 쇼핑 2.4%, 출근 1.2%, 등교 0.2%(기타는 순위에서 제외, 기타 25.8%)의 순으로 나타남
- 도착지역별의 통행목적 비율 또한 출발지역별 통행목적 비율과 비슷하게 전형적인 주말 통행목적 비율을 나타냄

- 지역별로 살펴보면 주말의 출발지역중 귀가통행의 집중도가 가장 높게 나타난 지역은 강원(43.3%)지역이지만, 도착하는 귀가 통행의 집중도가 가장 높은 지역은 울산으로 44.4%, 그 다음으로 대구 40.8%로 나타남. 특별시 및 광역시의 경우 귀가의 집중도가 큰 것으로 나타남
- 또한 기타 목적통행의 집중도가 평일 보다는 높게 나타남



<그림 4-7> 도착지역별 주말 통행목적 비율

- 주말의 도착지별 목적통행 중 출근통행의 집중도를 살펴보면 특별시 및 광역시를 제외한 도단위의 지역에서 집중도가 높게 나타남
- 수도권 지역의 출근통행 집중도를 살펴보면 출발지별, 도착지별 모두 낮은 것으로 나타남. 수도권 지역의 주말 출근통행은 시외유출입을 하지 않는 경향이 있는 것으로 추정됨
- 도착지별 주말 업무통행은 수도권보다는 그 외 지역에서 집중도가 높게 나타나고, 출발지역 또한 같은 분포를 나타냄
- 귀가 통행의 경우, 평일의 도착지역별 목적통행과 유사하게 특별시 및 광역시에 도착하는 귀가통행의 집중도가 높고 지역별로는 특별시 및 광역시보다는 도단위 지역에서 귀가통행의 집중도가 높게 나타남

- 이는 대도시 거주자들이 주말이나 금요일, 토요일에 시외곽으로 나간 후 일요일에 대도시로 돌아오기 때문으로 판단됨
- 주말의 등교통행은 부산 0.6%, 광주 0.5%, 대전 0.6%의 집중도를 나타내고 있는데 이는 평일에 외곽 지역에 있는 집에 갔다가 다시 일요일에 대도시에서 있는 학교로 돌아오기 때문으로 판단됨
- 도착지별 쇼핑통행의 경우 특별시 및 광역시의 집중도가 높게 나타남. 이는 주말에 쇼핑을 위해 외곽 지역에서 대도시로 유입되는 통행이 많기 때문으로 사료됨
- 도착지별 여가통행의 경우 여행지가 많은 강원도가 25.5%의 높은 집중도를 나타냄. 평시에도 강원지역으로의 여가통행 집중도가 높아 강원도의 여가통행 유인 요인이 많다는 사실을 반증하고 있음
- 주말의 도착지별 친지방문의 경우 출발지는 대도시에서 집중된 반면 도착지는 도단위 지역에 집중됨

<표 4-14> 도착지역별 주말 통행목적 분포

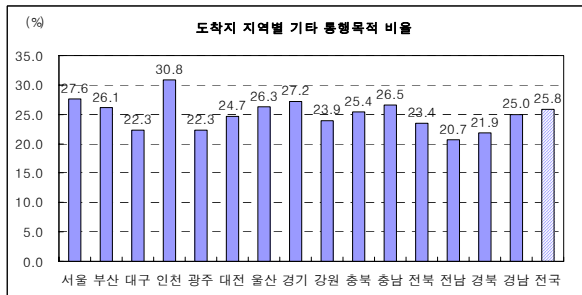
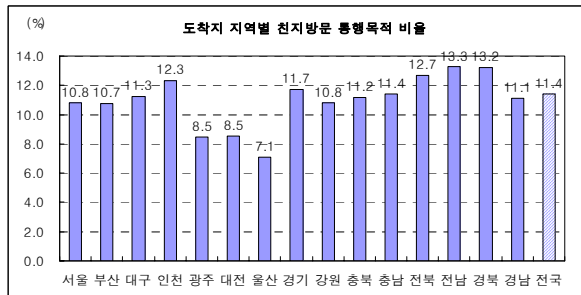
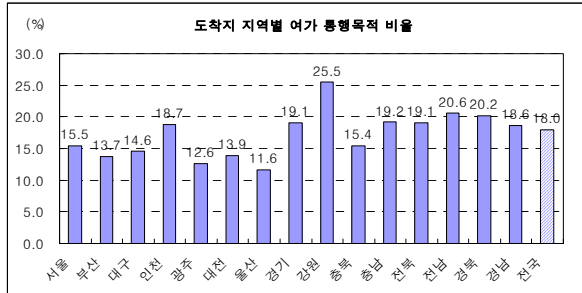
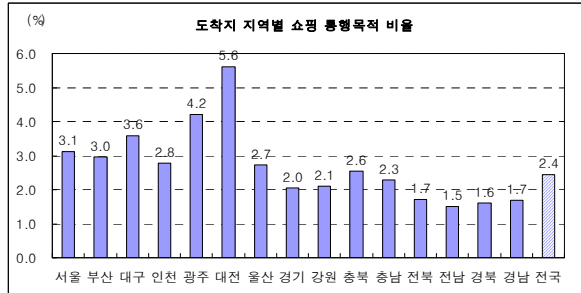
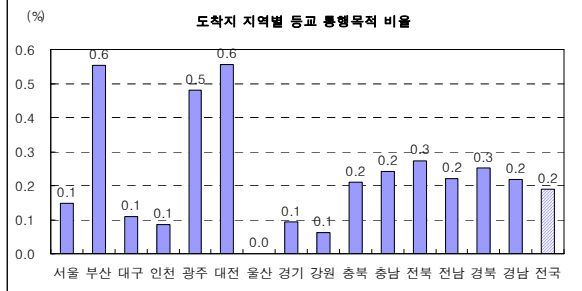
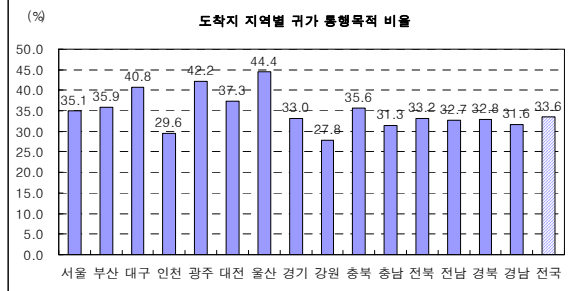
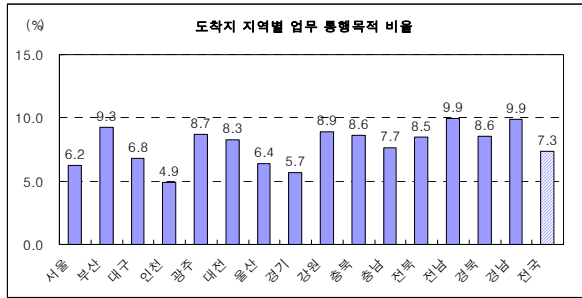
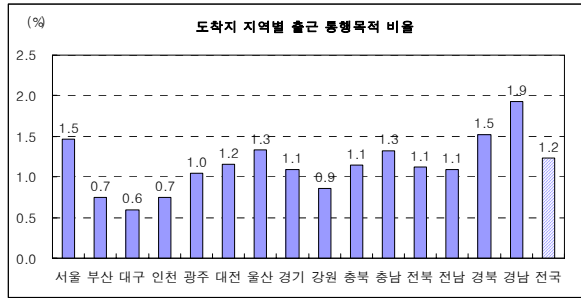
단위: %

지역	통행목적								총합계
	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	
서울	1.5	6.2	35.1	0.1	3.1	15.5	10.8	27.6	100.0
부산	0.7	9.3	35.9	0.6	3.0	13.7	10.7	26.1	100.0
대구	0.6	6.8	40.8	0.1	3.6	14.6	11.3	22.3	100.0
인천	0.7	4.9	29.6	0.1	2.8	18.7	12.3	30.8	100.0
광주	1.0	8.7	42.2	0.5	4.2	12.6	8.5	22.3	100.0
대전	1.2	8.3	37.3	0.6	5.6	13.9	8.5	24.7	100.0
울산	1.3	6.4	44.4	0.0	2.7	11.6	7.1	26.3	100.0
경기	1.1	5.7	33.0	0.1	2.0	19.1	11.7	27.2	100.0
강원	0.9	8.9	27.8	0.1	2.1	25.5	10.8	23.9	100.0
충북	1.1	8.6	35.6	0.2	2.6	15.4	11.2	25.4	100.0
충남	1.3	7.7	31.3	0.2	2.3	19.2	11.4	26.5	100.0
전북	1.1	8.5	33.2	0.3	1.7	19.1	12.7	23.4	100.0
전남	1.1	9.9	32.7	0.2	1.5	20.6	13.3	20.7	100.0
경북	1.5	8.6	32.8	0.3	1.6	20.2	13.2	21.9	100.0
경남	1.9	9.9	31.6	0.2	1.7	18.6	11.1	25.0	100.0
전국	1.2	7.3	33.6	0.2	2.4	18.0	11.4	25.8	100.0

<표 4-15> 도착지역별 주말 통행목적 비율

단위: %

지역	통행목적								총합계
	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	
서울	417	1,778	10,017	42	890	4,417	3,095	7,882	28,538
부산	27	335	1,297	20	107	495	388	941	3,610
대구	22	251	1,510	4	133	542	417	826	3,705
인천	52	340	2,059	6	194	1,304	857	2,144	6,956
광주	35	291	1,406	16	140	420	283	744	3,335
대전	58	416	1,874	28	282	701	429	1,241	5,029
울산	21	101	700		43	183	112	415	1,575
경기	443	2,301	13,399	38	829	7,759	4,754	11,049	40,572
강원	56	576	1,806	4	136	1,656	700	1,553	6,487
충북	147	1,111	4,582	27	329	1,982	1,437	3,270	12,885
충남	224	1,296	5,299	41	388	3,239	1,932	4,487	16,906
전북	115	864	3,394	28	176	1,955	1,297	2,394	10,223
전남	79	717	2,356	16	108	1,488	956	1,493	7,213
경북	169	953	3,652	28	179	2,242	1,468	2,432	11,123
경남	212	1,082	3,463	24	186	2,044	1,221	2,743	10,975
전국	2,077	12,412	56,814	322	4,120	30,427	19,346	43,614	169,132



<그림 4-8> 도착지역별 주말 통행목적통 비율

제3절 시외유출입차량의 통행목적별 출발시간 분포

1. 분석 개요

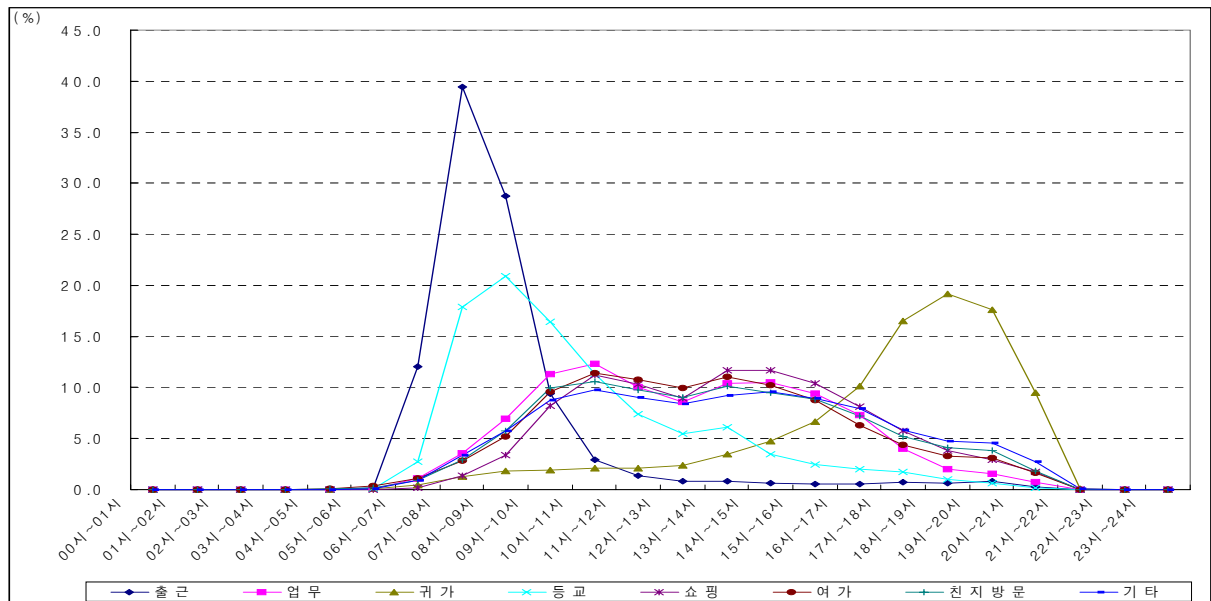
- 시외유출입차량의 통행목적별 출발시간 분포는 2005년 전국지역간조사 중 시외유출입 차량 통행특성조사 내용을 기초로 분석하였음
- 시외유출입 차량 통행특성조사는 일반국도 이하 도로의 노측에서 평일(화,수,목)·주말(일) 하루 총 14시간 면접조사를 실시한 조사자료 중 출발지(시·군), 통행목적(출근/업무/귀가/등교/쇼핑/여가/친지방문/기타), 출발시간의 조사자료를 바탕으로 분석하였음
- 출발지 기준으로 16개 시·도로 구분하여 분석하였음
- 출발지 중 제주도의 경우 분석자료의 부족으로 분석에서 제외함

2. 통행목적별 출발시간 분포

가. 평일

- 전국 평일의 출발지별·통행목적별 출발시간대를 살펴보면 시간당 목적통행의 집중도가 가장 높은 통행은 출근통행으로 7시~8시 사이에 전체 14시간 출근통행의 39.5%가 발생하는 것으로 조사됨
- 출근통행의 경우는 출근시간이라는 제약 때문에 다른 목적보다도 시간당 집중도가 높게 나타나는 것으로 판단됨
- 등교는 출근보다는 한시간 늦은 8시~9시 사이에 전체 14시간 등교통행의 20.9%가 발생하고 있으며, 귀가 통행은 18시~19시 사이에 전체 14시간 귀가통행의 19.2%가 발생함
- 등교통행 역시 출근통행과 마찬가지로 초·중·고등학생의 경우에는 등교시각이 정해져 있지만 대학생의 경우에는 등교시각이 일정하지 않아 출근통행보다는 낮은 시간대별 집중도를 나타내는 것으로 사료됨
- 귀가통행의 경우 18시~19시에 19.2%가 출발하는 것으로 조사 되었는데, 출근통행은 18시가 되어야 귀가가 가능하지만, 그 외의 목적통행은 귀가시간이 정해져 있지 않기 때문으로 사료됨

- 출근, 등교, 귀가통행 이외의 출발지역별 출발시간대의 분포는 거의 유사한 패턴을 보이고 있는데, 9시부터 16시 사이에 통행의 대부분이 이루어 짐
- 그 중에서도 업무통행은 오전 10시~11시 사이에 집중적으로 발생하고 쇼핑통행은 13시~14시 사이에 집중되어 발생함



<그림 4-9> 전국 평일 통행목적별 출발시간 비율

<표 4-16> 전국 평일 통행목적별 출발시간 분포

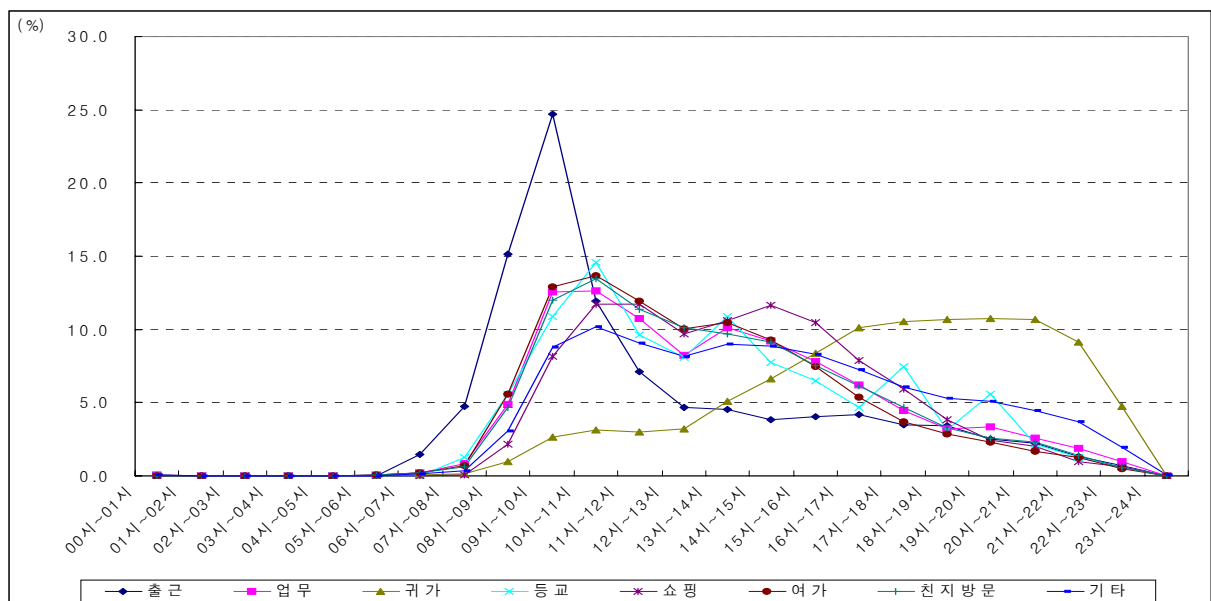
단위: 통행

전체		통행목적								총합계
		출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지 방문	기타	
출발시간	00시~01시	12	36	27	-	1	3	3	20	102
	01시~02시	8	27	9	-	1	13	3	16	77
	02시~03시	1	17	10	-	1	12	4	12	57
	03시~04시	8	32	15	-	-	17	3	15	90
	04시~05시	10	65	31	-	2	23	14	26	171
	05시~06시	110	165	62	3	2	120	37	95	594
	06시~07시	9,061	1,630	508	155	11	396	207	1,067	13,035
	07시~08시	29,693	5,189	1,516	1,023	104	1,046	666	3,831	43,068
	08시~09시	21,632	10,005	2,161	1,194	252	1,946	1,287	6,504	44,981
	09시~10시	7,082	16,479	2,217	939	605	3,579	2,242	9,880	43,023
	10시~11시	2,218	17,810	2,527	645	829	4,275	2,382	10,933	41,619
	11시~12시	1,009	14,494	2,477	421	761	4,020	2,205	10,171	35,558
	12시~13시	621	12,417	2,756	312	665	3,729	2,027	9,482	32,009
	13시~14시	625	15,042	4,064	347	866	4,149	2,280	10,336	37,709
	14시~15시	500	15,258	5,666	198	867	3,825	2,133	10,748	39,195
	15시~16시	406	13,623	7,850	142	770	3,268	2,002	10,097	38,158
	16시~17시	417	10,595	12,039	114	603	2,348	1,628	8,883	36,627
	17시~18시	540	5,870	19,533	99	423	1,657	1,165	6,559	35,846
	18시~19시	457	2,896	22,693	59	287	1,230	930	5,291	33,843
	19시~20시	586	2,223	20,852	39	219	1,152	870	5,171	31,112
	20시~21시	230	1,053	11,224	11	127	616	420	3,065	16,746
	21시~22시	13	41	137	2	2	8	4	71	278
	22시~23시	-	31	12	1	3	7	2	27	83
	23시~24시	1	13	12	-	1	7	2	16	52
총합계		75,240	145,011	118,398	5,704	7,402	37,446	22,516	112,316	524,033

[illegible]

나. 주말

- 전국 주말의 출발지별·통행목적별 출발시간대를 살펴보면, 시간당 목적통행의 집중도가 가장 높은 통행은 출근통행으로 평일보다 2시간 늦은 9시~10시 사이에 전체 14시간 출근통행량의 24.7%가 발생하고 있으나, 평일보다는 집중도가 낮음
- 귀가통행의 집중도를 살펴보면, 평일보다는 장시간(16시~22시)에 걸쳐 통행이 집중되는 것으로 나타남
- 등교, 업무, 쇼핑, 여가 통행의 출발시간대를 살펴보면, 대부분 유사한 형태를 보이고 있으나, 평일과 달리 12시 이전에 더 높은 집중도를 나타냄
- 평일과 달리 주말의 목적별 통행은 모두 24시까지 발생하는 것으로 나타났으며, 이는 평일보다는 주말에 다양한 활동을 하기 때문으로 판단됨



<그림 4-10> 전국 주말 통행목적별 출발시간 비율

<표 4-18> 전국 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

전체		통행목적								총합계
		출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지 방문	기타	
출발시간	00시~01시	-	9	35	-	1	9	6	17	77
	01시~02시	-	1	1	-	-	2	-	1	5
	02시~03시	-	-	-	-	-	3	2	-	5
	03시~04시	-	1	3	-	-	2	2	2	10
	04시~05시	-	4	4	-	-	6	2	4	20
	05시~06시	-	5	6	-	-	13	8	15	47
	06시~07시	31	29	29	-	1	70	40	59	259
	07시~08시	98	103	81	4	4	220	124	150	784
	08시~09시	315	602	542	18	89	1,699	905	1,334	5,504
	09시~10시	513	1,557	1,496	35	337	3,935	2,320	3,821	14,014
	10시~11시	248	1,566	1,799	47	482	4,164	2,610	4,452	15,368
	11시~12시	148	1,331	1,718	31	483	3,626	2,204	3,953	13,494
	12시~13시	97	1,020	1,805	26	399	3,062	1,960	3,565	11,934
	13시~14시	94	1,256	2,903	35	438	3,188	1,880	3,915	13,709
	14시~15시	80	1,142	3,756	25	480	2,817	1,764	3,870	13,934
	15시~16시	84	966	4,738	21	430	2,269	1,457	3,635	13,600
	16시~17시	87	772	5,741	15	325	1,631	1,189	3,167	12,927
	17시~18시	72	556	5,991	24	243	1,120	899	2,661	11,566
	18시~19시	71	400	6,082	10	158	873	635	2,323	10,552
	19시~20시	52	419	6,120	18	101	692	503	2,225	10,130
	20시~21시	46	319	6,062	7	83	501	443	1,951	9,412
	21시~22시	27	233	5,194	4	40	373	276	1,618	7,765
	22시~23시	14	117	2,704	2	26	148	113	859	3,983
	23시~24시	-	4	4	-	-	4	4	17	33
총합계		2,077	12,412	56,814	322	4,120	30,427	19,346	43,614	169,132

단위: %

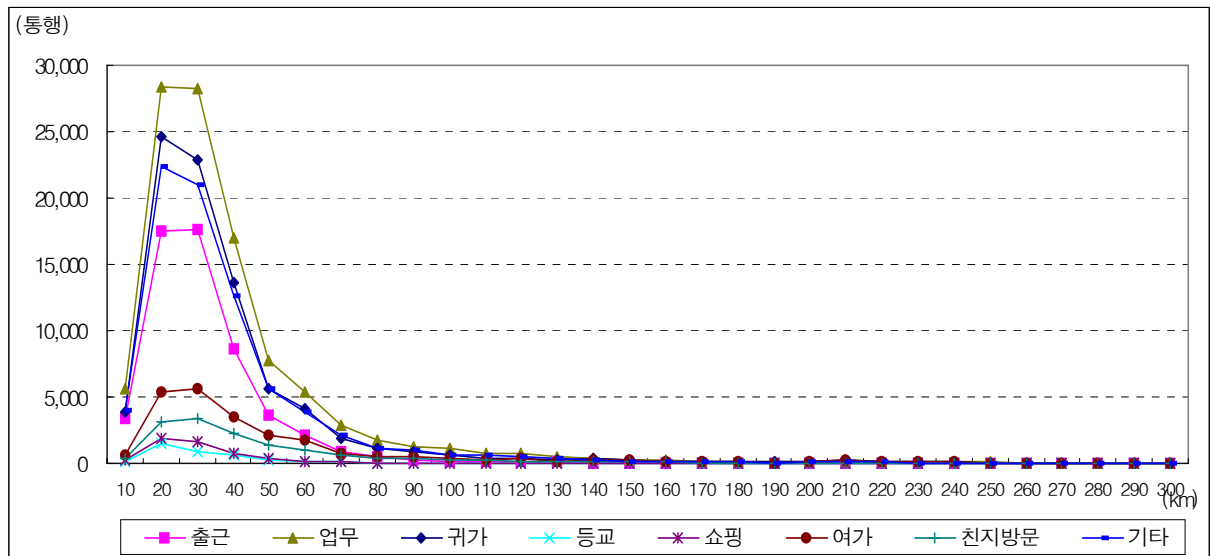
제4절 시외유출입차량의 목적별 통행거리분포

1. 분석 개요

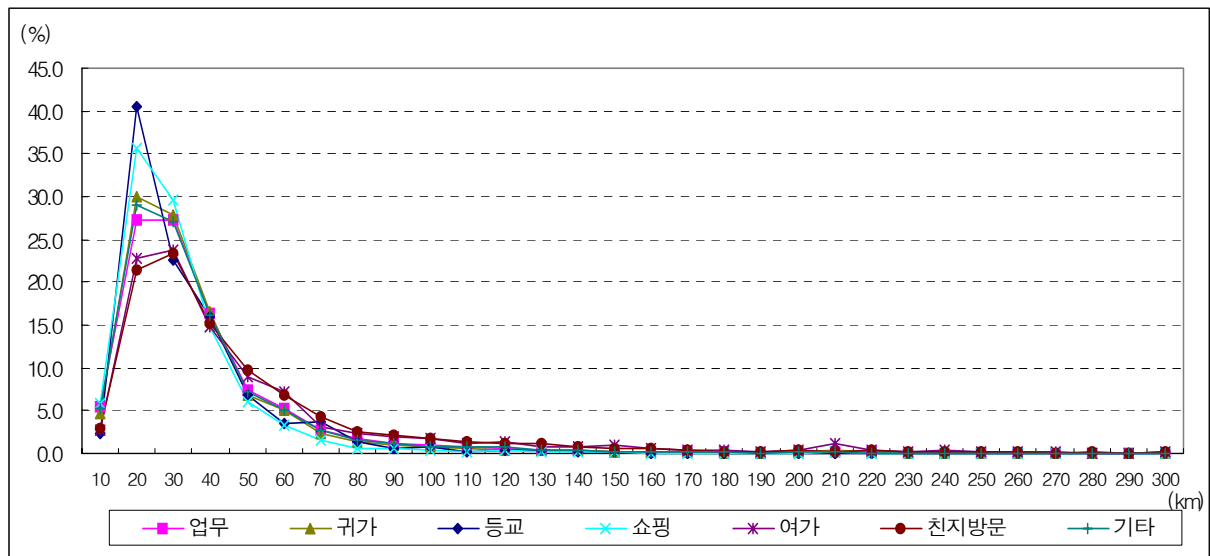
- 시외유출입차량의 목적별 통행거리분포는 2005년 전국지역간조사 중 시외유출입 차량 통행특성조사 내용을 기초로 분석하였음
- 시외유출입 차량 통행특성조사는 일반국도 이하 도로의 노측에서 평일(화,수,목)·주말(일) 하루 총 14시간 면접조사를 실시한 조사자료 중 출발지(시·군), 통행목적(출근/업무/귀가/등교/쇼핑/여가/친지방문/기타) 조사자료와 EMM/2를 통해 뽑은 2005년 네트워크 기준의 존간 최단거리를 사용하여 분석하였음

2. 평일

- 시외유출입차량의 평일 목적통행 분포는 「제2장의 시외유출입차량의 통행목적 분포」에서 기술한 바와 같이 업무, 귀가, 출근, 여가, 친지방문, 쇼핑, 등교의 순으로 나타남(기타는 순위에서 제외)
- 목적별 통행거리는 업무, 귀가, 등교, 쇼핑, 기타의 경우 10km이상-20km미만인 통행이 가장 많고, 20km이상-30km 미만인 통행이 두 번째로 높게 나타남
- 또한 출근, 여가, 친지방문은 20km이상-30km미만인 통행이 가장 많고, 10km이상-20km미만인 통행이 두 번째로 많이 나타남
- 그러나 출근, 업무, 귀가, 여가, 친지방문의 경우는 10km이상-20km미만인 통행과 20km이상-30km미만인 통행의 차이가 미세한 것으로 조사됨
- 통행거리 10km미만의 근거리 통행은 지역간 여객교통 조사이기 때문에 낮게 나타난 것으로 판단됨
- 등교와 쇼핑 통행은 단거리 통행이 대부분을 차지하고 있는 것으로 조사되었는데, 등교의 경우는 대부분의 학생들이 가까운 곳에 위치한 학교를 다니고 있기 때문에, 쇼핑의 경우에는 가까운 쇼핑센터에서 일상적 구매 활동을 하기 때문으로 판단됨
- 여가와 친지방문의 경우는 타 목적통행에 비하여 장거리 통행비중이 높은 것으로 나타남



<그림 4-11> 전국 평일 목적별 통행거리 분포



<그림 4-12> 전국 평일 목적별 통행거리 비율

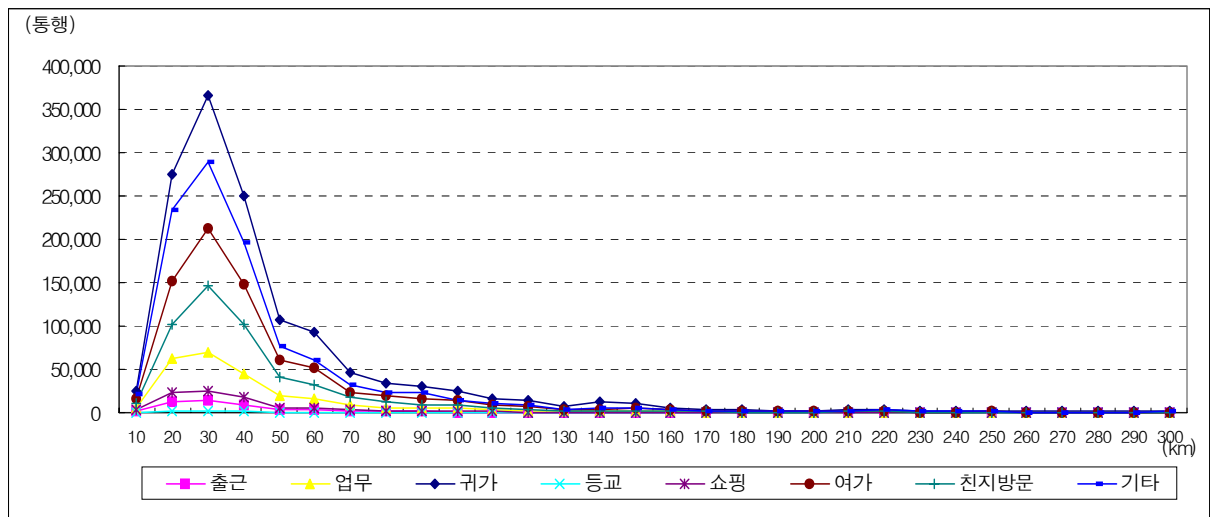
<표 4-20> 전국 평일 목적별 통행거리 분포

단위: 통행

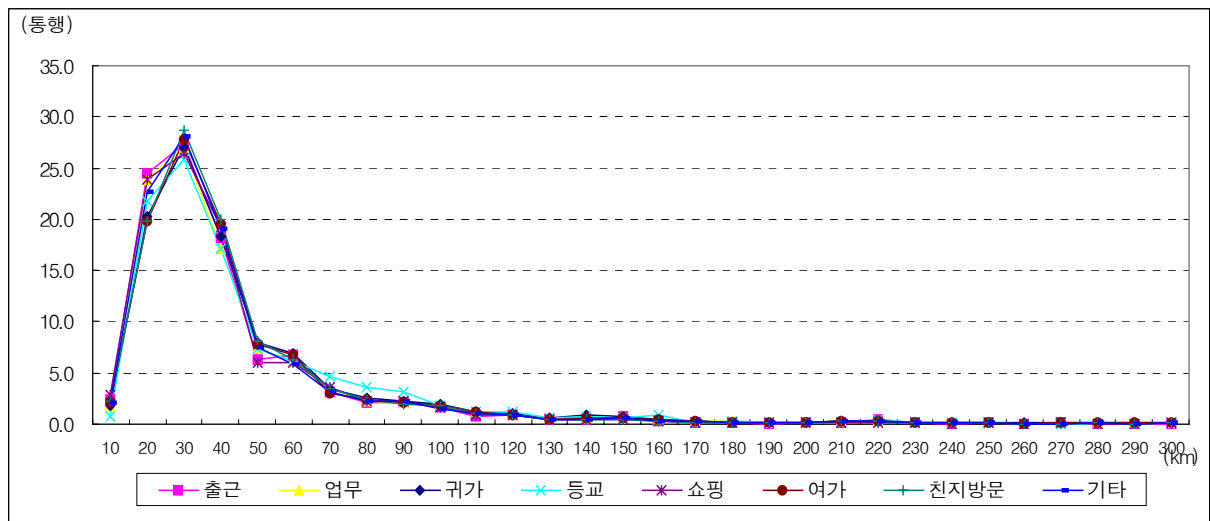
구간(km)	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	합계
10	3,404	5,662	3,924	90	310	650	427	4,036	18,503
20	17,490	28,363	24,634	1,562	1,900	5,412	3,101	22,434	104,897
30	17,634	28,205	22,892	872	1,573	5,627	3,400	20,974	101,177
40	8,636	17,025	13,631	613	793	3,527	2,211	12,574	59,009
50	3,667	7,692	5,599	266	319	2,150	1,409	5,571	26,674
60	2,183	5,380	4,140	136	175	1,715	997	3,872	18,597
70	923	2,921	1,890	146	85	742	624	2,156	9,486
80	496	1,782	1,130	52	33	552	355	1,182	5,581
90	267	1,288	838	21	36	442	316	961	4,169
100	185	1,092	616	27	21	397	267	676	3,281
110	108	761	416	10	13	278	188	571	2,346
120	97	692	392	16	20	326	166	540	2,249
130	69	452	271	13	10	181	156	331	1,483
140	37	383	314	5	9	205	104	248	1,304
150	30	271	206	4	7	223	82	166	990
160	33	254	149	3	2	142	91	145	819
170	13	139	96	1	2	100	50	81	481
180	11	105	69	2	3	75	41	87	392
190	6	81	72	3	1	47	28	62	300
200	19	142	104	3	2	80	51	86	487
210	9	141	279	0	5	289	39	115	877
220	7	143	129	0	2	94	49	64	489
230	6	80	68	0	1	63	32	50	299
240	3	70	78	0	1	72	27	45	295
250	8	68	54	2	0	58	36	44	270
260	8	46	38	1	0	29	20	29	172
270	3	48	34	0	1	24	14	27	152
280	4	54	34	0	0	22	30	36	180
290	0	35	30	0	1	22	14	20	122
300	5	45	36	0	0	29	16	21	152
310	4	40	26	0	1	16	15	29	131
320	7	35	16	0	0	18	16	24	116
330	0	22	12	0	0	12	12	11	69
340	2	31	9	0	1	22	18	18	100
350	0	18	10	0	0	12	9	11	62
360	1	33	20	0	0	18	21	26	118
370	4	23	12	1	0	8	7	12	67
380	4	21	14	0	1	11	13	28	92
390	5	29	19	0	0	9	24	14	100
400	3	15	6	0	0	12	3	11	50
410	3	36	12	0	0	9	11	19	90
420	2	10	9	0	0	10	5	4	39
430	0	1	1	0	0	1	0	7	9
440	3	9	3	0	0	6	1	5	28
450	1	4	1	0	0	2	1	1	10
460	0	1	1	0	0	2	1	1	5
470	1	1	0	0	0	1	0	1	3
480	0	1	0	0	0	0	0	0	2
490	0	1	0	0	0	1	0	0	2
500	0	0	0	0	0	0	0	0	0
합계	55,402	103,748	82,335	3,851	5,328	23,743	14,496	77,425	366,327

3. 주말

- 시외유출입차량의 주말 목적통행 분포는 「제2장의 시외유출입차량의 통행목적 분포」에서 기술한 바와 같이 귀가, 여가, 친지방문, 업무, 쇼핑, 출근, 등교 순으로 나타남(기타는 순위에서 제외)
- 귀가통행의 비중이 가장 높은 이유는 금요일 또는 토요일에 여가 및 친지방문 등의 목적으로 이동을 하였다가 귀가하는 통행이 많기 때문으로 사료됨
- 목적별 통행거리는 모든 목적에서 공통적으로 20km이상-30km미만인 통행이 가장 높은 비율을 차지하고 있고, 10km이상-20km미만인 통행이 두 번째로 많이 나타나 평일보다는 장거리 통행 비율이 높음을 알수 있음
- 평일과 다르게 여가와 친지방문의 통행수가 높지만 목적별 통행거리 비율이 모든 목적에서 거의 유사하게 나타나며, 평일 보다는 장거리 통행의 비율이 높음을 알수 있음
- 평일과 마찬가지로 통행거리 10km미만의 근거리 통행의 비율은 지역간 여객교통 조사이기 때문에 낮게 나타난 것으로 판단됨
- 주말의 경우는 통행거리 500km가 넘는 장거리 통행도 발생하였음



<그림 4-13> 전국 평일 목적별 통행거리 분포



<그림 4-14> 전국 평일 목적별 통행거리 비율

<표 4-22> 전국 주말 목적별 통행거리 분포

단위: 통행

구간(km)	출근	업무	귀가	등교	쇼핑	여가	친지방문	기타	합계
10	1,187	4,566	24,690	44	2,741	16,056	11,359	21,089	81,731
20	12,250	61,770	274,384	1,267	22,814	151,488	101,248	233,653	858,874
30	13,632	69,881	365,903	1,506	25,256	212,205	146,835	289,513	1,124,731
40	9,045	44,284	249,274	997	18,307	149,102	101,682	196,062	768,752
50	3,151	18,940	107,675	434	5,770	60,008	41,082	77,425	314,485
60	3,411	15,885	93,637	357	5,762	51,299	31,949	60,738	263,037
70	1,572	9,014	46,861	273	3,449	23,453	17,523	32,602	134,748
80	1,054	5,873	34,178	209	2,148	18,867	12,348	22,829	97,506
90	1,065	5,280	30,743	183	2,174	15,688	9,663	22,866	87,664
100	788	4,953	25,590	105	1,639	14,208	9,046	14,836	71,166
110	358	2,975	16,294	70	917	8,744	5,016	10,123	44,497
120	414	2,508	14,701	73	874	7,183	4,294	8,640	38,686
130	197	1,416	7,547	36	458	3,725	2,041	4,261	19,682
140	196	1,690	12,190	41	423	4,264	2,142	5,011	25,958
150	407	1,584	10,216	39	404	4,673	2,229	5,517	25,070
160	141	1,209	5,616	50	350	3,034	1,834	3,619	15,852
170	76	689	4,418	13	191	1,767	952	2,424	10,530
180	64	641	2,784	21	201	1,401	854	1,665	7,631
190	36	321	1,780	6	110	1,031	465	1,314	5,063
200	63	483	2,440	11	122	1,295	754	1,407	6,576
210	80	660	3,318	11	167	2,647	1,168	2,538	10,589
220	261	772	4,082	26	190	2,065	1,279	2,871	11,547
230	49	349	1,643	7	97	886	497	1,168	4,695
240	31	260	1,485	6	70	844	419	1,157	4,270
250	58	422	2,284	7	147	1,279	578	1,022	5,798
260	33	220	1,180	3	57	502	263	558	2,816
270	40	246	1,546	4	74	773	352	740	3,776
280	32	256	1,332	1	65	828	455	787	3,757
290	26	240	1,185	3	71	775	381	703	3,383
300	34	277	1,534	5	87	885	420	948	4,190
310	28	177	1,066	5	44	626	286	582	2,814
320	14	136	694	2	33	288	178	342	1,688
330	9	73	382	2	32	198	116	187	999
340	17	118	525	2	38	345	244	326	1,615
350	11	82	360	2	27	170	100	209	961
360	20	165	584	3	48	339	194	354	1,706
370	10	46	291	2	17	176	81	150	773
380	8	73	281	1	16	143	108	278	907
390	12	137	768	1	24	578	130	574	2,222
400	8	64	234	1	12	131	57	134	641
410	9	65	287	2	12	164	102	226	869
420	7	49	274	0	6	142	68	142	688
430	1	11	32	0	2	12	10	12	80
440	1	9	45	0	3	29	20	30	137
450	5	9	44	0	2	16	12	42	129
460	0	1	4	0	0	5	1	4	15
470	0	2	5	0	0	2	2	5	16
480	0	2	4	0	0	1	1	13	22
490	1	2	17	0	0	26	7	3	55
500	0	0	0	0	0	0	0	0	0
501	0	0	2	0	0	1	1	0	5
502	1	8	20	0	2	20	9	12	73
합계	49,913	258,893	1,356,429	5,834	95,450	764,390	510,858	1,031,709	4,073,477

제5장 여객교통시설별 이용자의 통행특성 분석

제1절 여객교통시설물의 통행목적 분포

제2절 여객교통시설물 이용자의 통행목적별
출발시간 분포

제3절 여객교통시설물 접근수단 분포

제5장 여객교통시설별 이용자의 통행특성 분석

제1절 여객교통시설물의 통행목적 분포

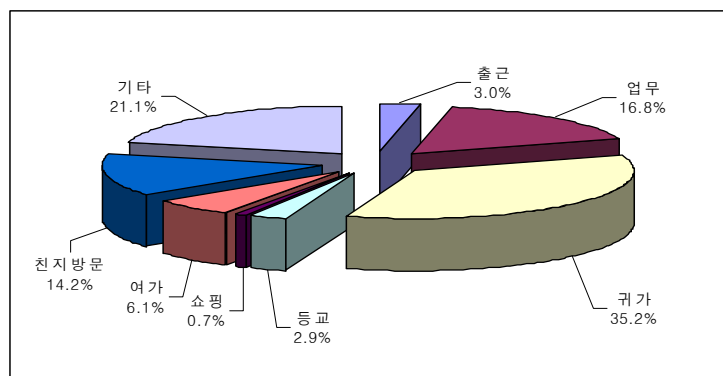
1. 고속버스터미널

가. 평일 고속버스터미널 이용자의 통행목적 분포

- 평일 고속버스 이용자들의 통행목적 비율을 보면, 귀가가 35.2%로 가장 높은 비중을 차지하고, 기타가 21.1%, 업무 16.8%, 친지방문은 14.2%로 나타남
- 귀가 통행의 비율이 가장 높은 이유는 대부분의 통행목적을 수행하고 집으로 돌아가는 귀가 통행이 있기 때문이며, 본 조사는 지역간 통행을 분석 대상으로 하고 있어 출근이나 등교, 쇼핑 등의 목적 비율은 낮게 나타남

<표 5-1> 전국 평일 고속버스터미널 이용자의 통행목적 분포

통행목적	통행수(통행)	비율(%)
출근	841	3.0
업무	4,734	16.8
귀가	9,922	35.2
등교	818	2.9
쇼핑	210	0.7
여가	1,716	6.1
친지방문	3,996	14.2
기타	5,956	21.1
합계	28,193	100.0



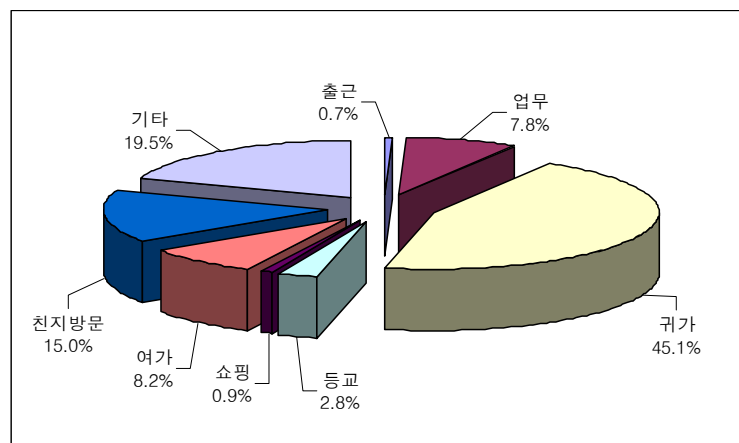
<그림 5-1> 전국 평일 고속버스터미널 이용자의 통행목적 비율

나. 주말 고속버스터미널 이용자의 통행목적 분포

- 주말 고속버스 이용자들의 통행목적 비율을 보면, 귀가가 45.1%로 가장 높은 비중을 차지하고, 기타가 19.5%, 친지방문 15.0%, 여가는 8.2%로 나타남
- 평일과 비교해보면, 친지방문과 여가, 쇼핑 등의 목적 통행은 증가하고 업무, 등교, 출근 등의 목적 통행은 감소함
 - 친지방문, 여가, 쇼핑 통행이 차지하는 비율은 평일에는 21.0%인 반면, 주말에는 24.1%로 증가함
 - 또한 출근, 업무, 등교 통행은 평일에는 22.7%인 반면, 주말에는 11.3%로 감소함

<표 5-2> 전국 주말 고속버스터미널 이용자의 통행목적 분포

통행목적	통행수(통행)	비율(%)
출근	88	0.7
업무	1,005	7.8
귀가	5,796	45.1
등교	354	2.8
쇼핑	114	0.9
여가	1,055	8.2
친지방문	1,927	15.0
기타	2,502	19.5
총합계	12,841	100.0



<그림 5-2> 전국 주말 고속버스터미널 이용자의 통행목적 비율

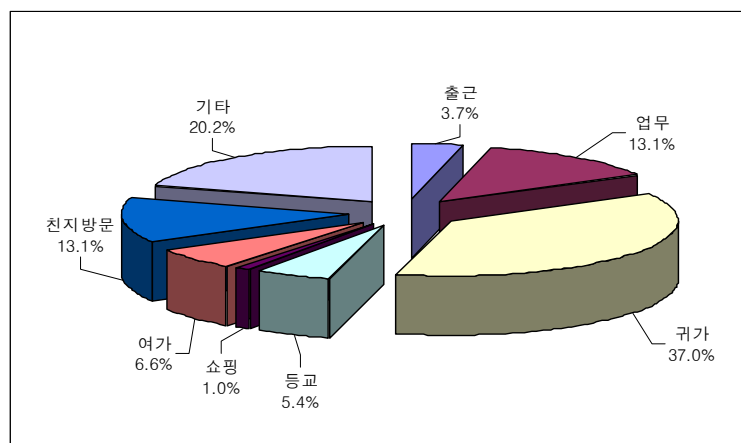
2. 시외버스터미널

가. 평일 시외버스터미널 이용자의 통행목적 분포

- 평일에 시외버스를 이용하는 이용자의 통행목적별 분포는 귀가가 37.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 기타가 20.2%, 업무와 친지방문이 13.1%로 나타남
- 고속버스터미널의 통행목적 분포와 비교해보면, 시외버스는 고속버스에 비해 노선이 단거리이므로 출근, 등교, 쇼핑 등이 고속버스터미널의 통행목적 비율보다 높게 나타남

<표 5-3> 전국 평일 시외버스터미널 이용자의 통행목적 분포

통행목적	통행수(통행)	비율(%)
출근	1,820	3.7
업무	6,479	13.1
귀가	18,274	37.0
등교	2,659	5.4
쇼핑	478	1.0
여가	3,261	6.6
친지방문	6,448	13.1
기타	9,948	20.2
총합계	49,367	100.0



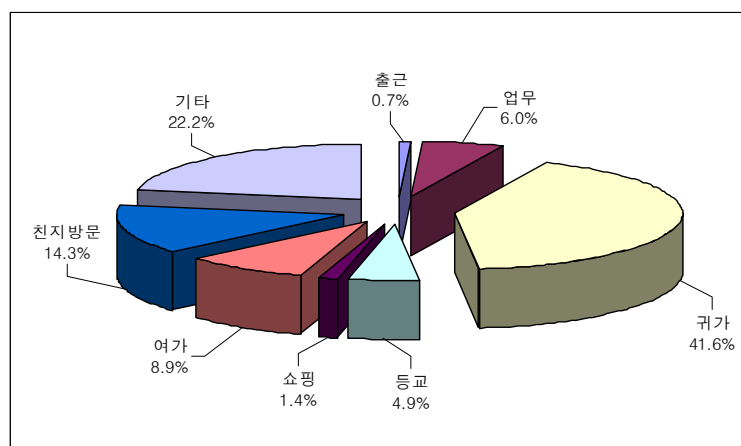
<그림 5-3> 전국 평일 시외버스터미널 이용자의 통행목적 비율

나. 주말 시외버스터미널 이용자의 통행목적 분포

- 주말 시외버스터미널 이용자의 통행목적 비율은 귀가가 41.6%로 가장 높고, 기타가 22.2%, 친지방문이 14.3%, 여가가 8.9% 순으로 나타남
- 평일과 비교해 보면 친지방문, 여가 통행의 비율은 높고 등교, 출근, 업무 등의 통행은 낮아졌음을 알 수 있음
- 주말도 평일의 경우와 마찬가지로 비교적 단거리 통행인 쇼핑 등의 비율은 고속버스터미널에서의 비율보다 높게 나타남

<표 5-4> 전국 주말 시외버스터미널 이용자의 통행목적 분포

목적	통행수(통행)	비율(%)
출근	189	0.7
업무	1,537	6.0
귀가	10,573	41.6
등교	1,258	4.9
쇼핑	344	1.4
여가	2,263	8.9
친지방문	3,626	14.3
기타	5,651	22.2
총합계	25,441	100.0



<그림 5-4> 전국 주말 시외버스터미널 이용자의 통행목적 비율

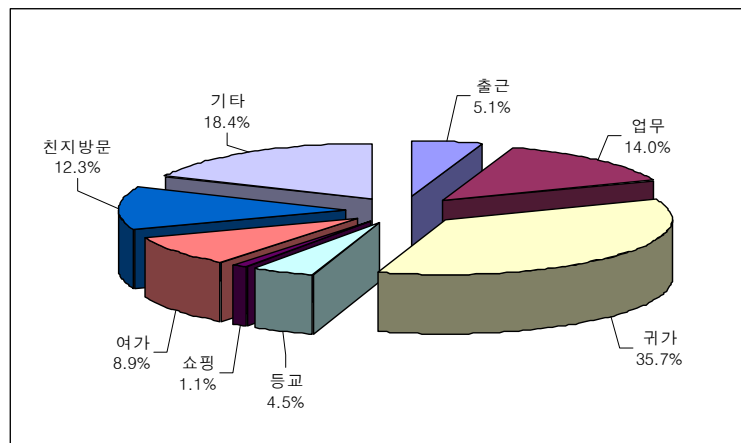
3. 철도역

가. 평일 철도역 이용자의 통행목적 분포

- 철도역 이용자의 평일 통행목적 비율은 귀가가 35.7%로 가장 높고, 이어서 기타 18.4%, 업무 14.0%, 친지방문 12.3%로 나타남

<표 5-5> 전국 평일 철도역 이용자의 통행목적 분포

목적	통행수(통행)	비율(%)
출근	2,899	5.1
업무	8,015	14.0
귀가	20,372	35.7
등교	2,561	4.5
쇼핑	630	1.1
여가	5,081	8.9
친지방문	7,036	12.3
기타	10,536	18.4
총합계	57,130	100.0



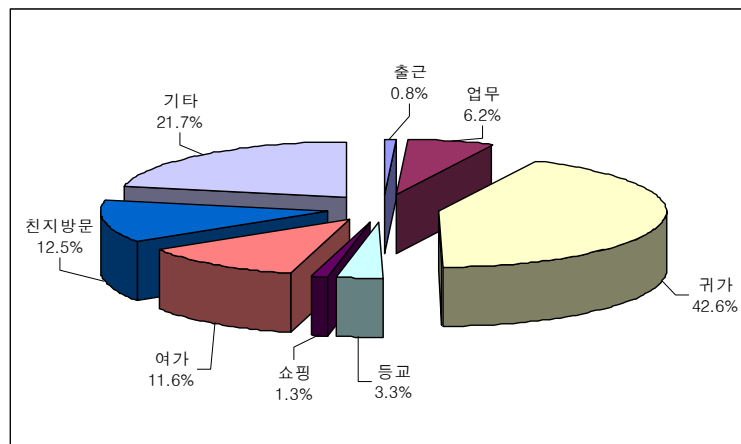
<그림 5-5> 전국 평일 철도역 이용자의 통행목적 비율

나. 주말 철도역 이용자의 통행목적 분포

- 주말 철도역에서의 통행목적 비율은 귀가가 42.6%로 가장 높게 나타나고, 기타가 21.7%, 친지방문이 12.5%, 여가가 11.6%의 순으로 나타남
- 평일과 비교해보면, 주말 철도역의 경우도 고속 및 시외버스터미널과 마찬가지로 친지방문, 여가 등의 목적 비율이 높게 나타남

<표 5-6> 전국 주말 철도역 이용자의 통행목적 분포

목적	통행수(통행)	비율(%)
출근	264	0.8
업무	2,010	6.2
귀가	13,805	42.6
등교	1,063	3.3
쇼핑	412	1.3
여가	3,762	11.6
친지방문	4,034	12.5
기타	7,024	21.7
총합계	32,374	100.0



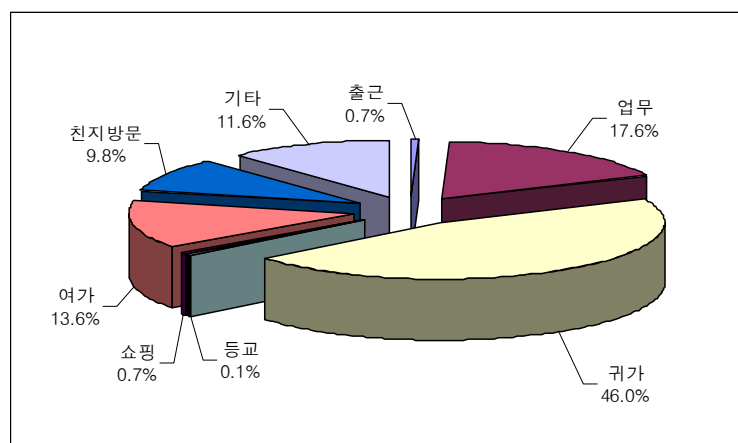
<그림 5-6> 전국 주말 철도역 이용자의 통행목적 비율

4. 연안여객터미널

- 연안여객터미널 이용자의 통행목적 비율을 보면, 귀가가 46.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 업무가 17.6%, 여가가 13.6%, 친지방문이 9.8%로 타 교통시설물의 주말통행 목적분포와 비슷한 형태를 보임
- 또한 평일임에도 불구하고 출근 비율이 낮은 것은 연안여객노선의 대부분이 섬과 육지, 섬과 섬을 연결하는 교통수단이기 때문임. 또한 같은 이유로 평일임에도 여가 통행의 비율이 타 여객시설물에 비해 높은 것으로 사료됨

<표 5-7> 전국 평일 연안여객터미널 이용자의 통행목적 분포

통행목적	통행수(통행)	비율(%)
출근	12	0.7
업무	311	17.6
귀가	815	46.0
등교	1	0.1
쇼핑	12	0.7
여가	240	13.6
친지방문	173	9.8
기타	206	11.6
총합계	1,770	100.0



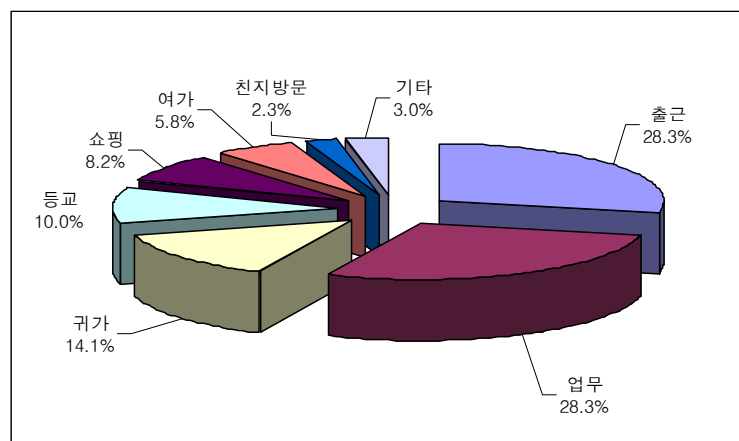
<그림 5-7> 전국 평일 연안여객터미널 이용자의 통행목적 비율

5. 공항

- 공항 이용자의 통행목적 분포는 2005년 수행된 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사(여수, 군산, 울산, 포항, 사천 공항)와 2004년에 수행된 공항 조사 자료(김포, 김해, 대구, 광주, 청주 공항)을 이용하여 분석함
- 공항의 경우, 타 시설물과는 다른 통행 목적 분포를 나타내고 있음. 출근과 업무가 28.3%로 가장 높은 비율을 차지하며, 귀가가 14.1%, 등교가 10.0%로 나타남
- 또한 평일 임에도 타 시설물에 비해 쇼핑이 8.2%로 많은 비율을 차지하고 있음

<표 5-8> 전국 평일 공항 이용자의 통행목적 분포

통행목적	통행수(통행)	비율(%)
출근	1,658	28.3
업무	1,659	28.3
귀가	829	14.1
등교	587	10.0
쇼핑	482	8.2
여가	342	5.8
친지방문	132	2.3
기타	174	3.0
총합계	5,863	100.0



<그림 5-8> 전국 평일 공항 이용자의 통행목적 비율

제2절 여객교통시설별 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

1. 고속버스터미널

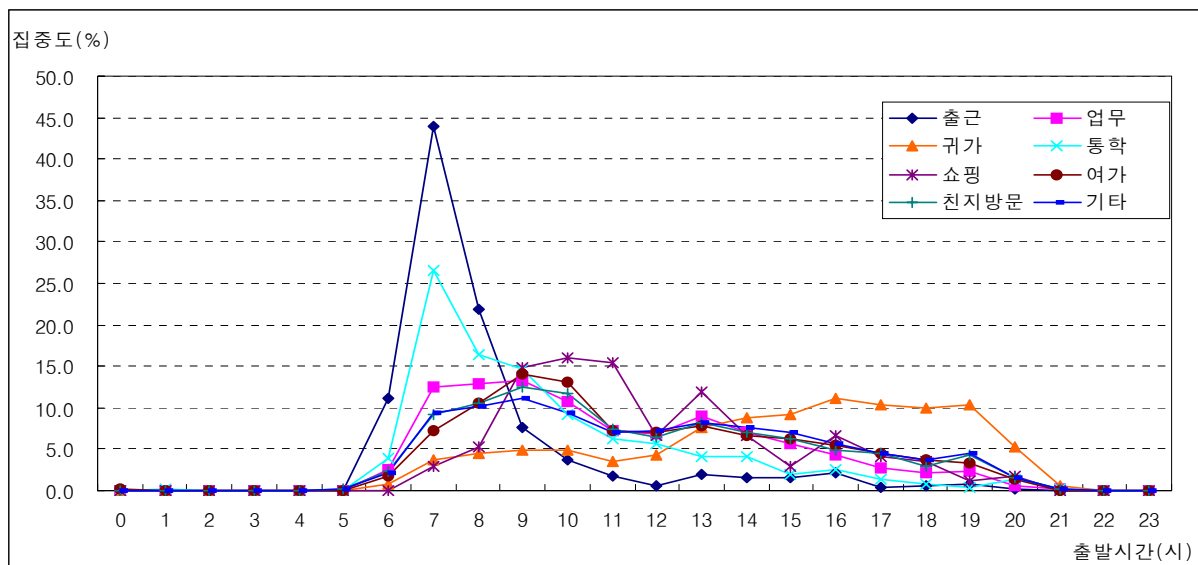
가. 평일 고속버스 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 평일 고속버스터미널에서 출근 통행은 오전 7시부터 오전 8시까지 1시간 동안 가장 높은 집중도를 보였으며, 통학 통행도 같은 시간대에 첨두현상이 나타남
- 출근과 통학을 제외한 업무, 쇼핑, 여가, 친지방문, 기타 통행은 오전 11시에서 정오 사이에 집중도가 낮아지고, 귀가 통행은 오후 4시를 시작으로 약 4시간 정도 통행량이 집중함

<표 5-9> 전국 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

시간 목적	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	합계
출근							51	202	101	35	17	8	3	9	7	7	10	2	3	4	1				460
업무	1					1	60	303	314	324	262	175	165	216	169	138	105	65	54	58	14	6			2430
귀가						3	42	183	230	247	245	176	219	387	443	468	567	527	506	520	263	33	4		5063
통학		1					18	122	75	67	42	29	26	19	19	9	12	6	4	2	6	1			458
쇼핑								5	9	25	27	26	11	20	11	5	11	7	6	2	3				168
여가	1						15	60	88	117	110	61	58	65	55	52	45	37	31	28	12				835
친지방문	1					4	48	189	215	256	238	152	130	167	145	127	98	92	58	89	33	4			2046
기타		1			2	10	76	326	350	388	322	243	252	281	263	240	199	156	131	154	56	7			3457
합계	3	2	0	0	2	18	310	1,390	1,382	1,459	1,263	870	864	1,164	1,112	1,046	892	793	857	388	51	4	0		14,917



<그림 5-9> 전국 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

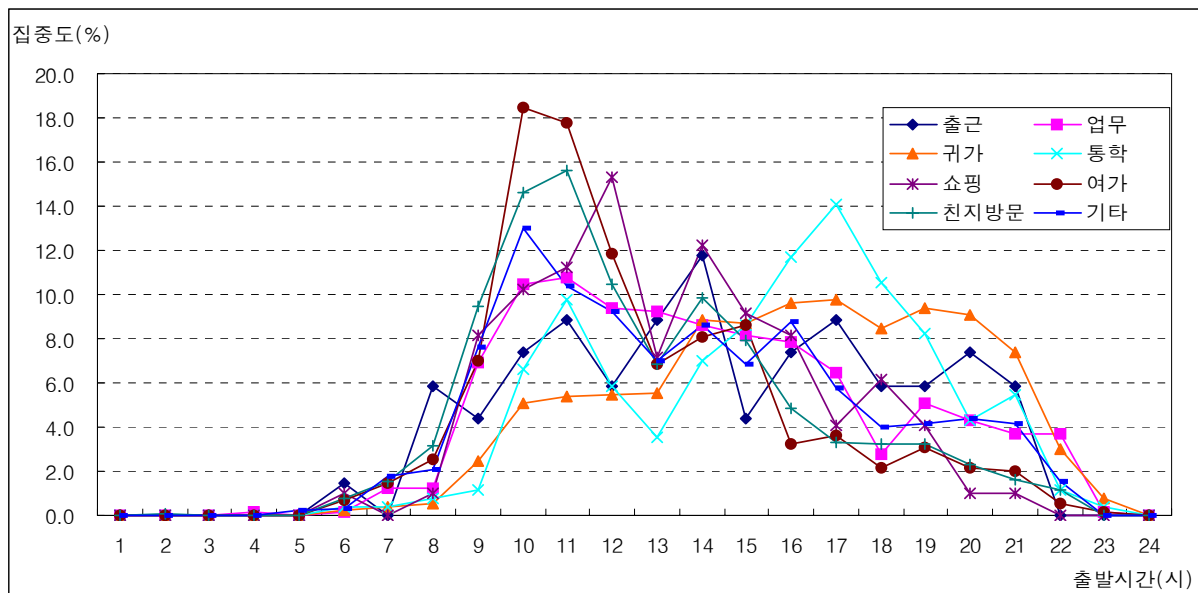
나. 주말 고속버스터미널 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 주말고속버스 이용자의 경우, 여가 통행의 1시간 집중도가 가장 높게 나타남. 평일은 통근과 통학 통행의 첨두 집중율이 가장 컸지만, 주말의 경우에는 여가와 친지방문 통행의 첨두시 집중율이 큰 것으로 나타남
- 통학 통행의 경우 평일에는 오전에 통행량이 집중된 반면, 주말에는 오후 4시부터 오후 5시 사이에 첨두현상이 나타남. 이는 주말의 조사가 대부분 일요일에 수행되어 조사대상자가 타지역에서 기숙사 또는 자취 등을 하는 학생들이 대거 포함되어 나타난 현상으로 사료됨

<표 5-10> 전국 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

시간 목적	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	합계
출근	0					1		4	3	5	6	4	6	8	3	5	6	4	4	5	4				68
업무		0		1		1	8	8	45	68	70	61	60	56	53	51	42	18	33	28	24	24	1		652
귀가			0	1	1	7	14	20	86	180	190	194	196	313	306	340	345	298	331	321	260	105	27		3535
통학				0		1	1	2	3	17	25	15	9	18	22	30	36	27	21	11	14	3	1		256
쇼핑					0	1		1	8	10	11	15	7	12	9	8	4	6	4	1	1				98
여가						4	8	14	39	103	99	66	38	45	48	18	20	12	17	12	11	3	1		558
친지방문		1				9	17	35	106	164	175	117	77	110	89	54	37	36	36	26	18	13	0		1120
기타					3	4	23	27	98	168	134	119	90	111	88	113	74	52	54	57	54	20		0	1289
합계	0	1	0	2	4	28	71	111	388	715	710	591	483	673	618	619	564	453	500	461	386	168	30	0	7576



<그림 5-10> 전국 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

2. 시외버스터미널

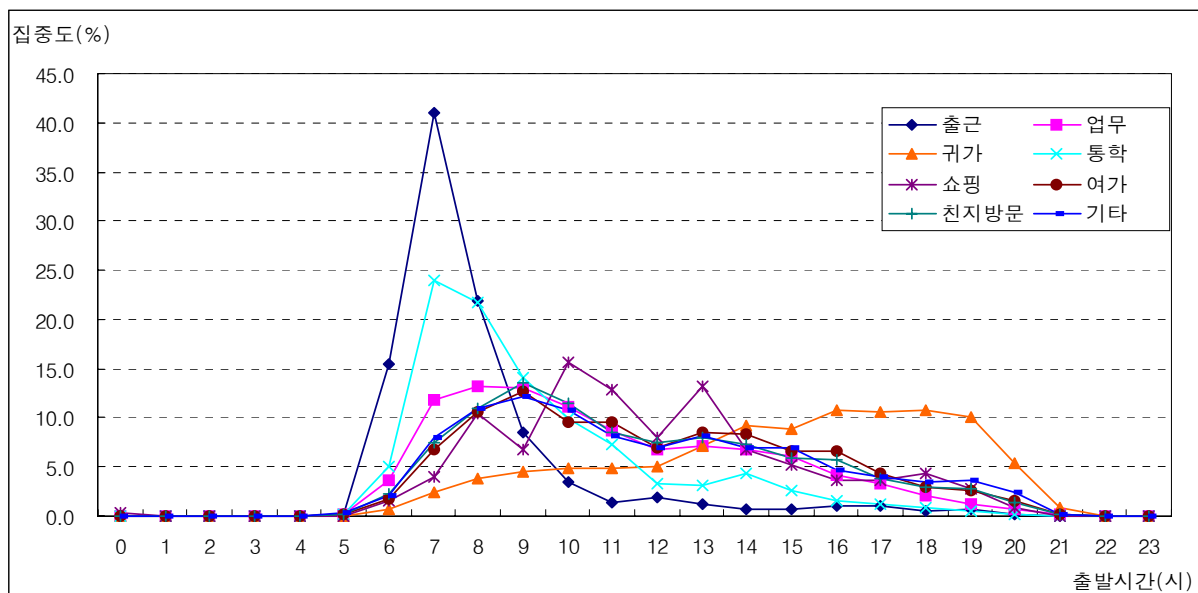
가. 평일 시외버스 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 전체적인 패턴은 평일 고속버스 이용자의 분포와 유사한 것으로 조사됨
- 평일 고속버스터미널과 마찬가지로 첨두 집중율이 가장 높은 목적은 출근이며, 그 다음이 등교 임. 기타 목적에 대해서도 평일 고속버스터미널과 거의 동일한 형태의 집중도를 볼 수 있음

<표 5-11> 전국 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

시간 \ 목적	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	합계
출근						2	158	417	222	87	36	15	19	13	7	7	10	10	6	7	1				1017
업무					3	6	132	432	482	478	407	316	249	261	249	226	155	118	79	47	25	4			3669
귀가		2		2		5	68	226	354	419	457	448	479	668	868	828	1011	991	1010	945	496	80			9357
통학						2	79	370	335	218	154	113	51	47	68	39	25	20	14	7	3				1545
쇼핑	1						4	10	26	17	39	32	20	33	17	13	9	9	11	7	2				250
여가			1			4	33	123	191	231	174	175	126	156	153	120	119	78	55	46	29	2			1816
친지방문	2					5	73	236	348	430	362	272	235	252	231	189	182	123	92	86	46	6			3170
기타	2				2	14	114	420	577	643	567	428	369	428	363	369	251	215	179	194	130	7			5272
합계	5	2	1	2	5	38	661	2234	2535	2523	2196	1799	1548	1858	1956	1791	1762	1564	1446	1339	732	99	0	0	26096



<그림 5-11> 전국 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

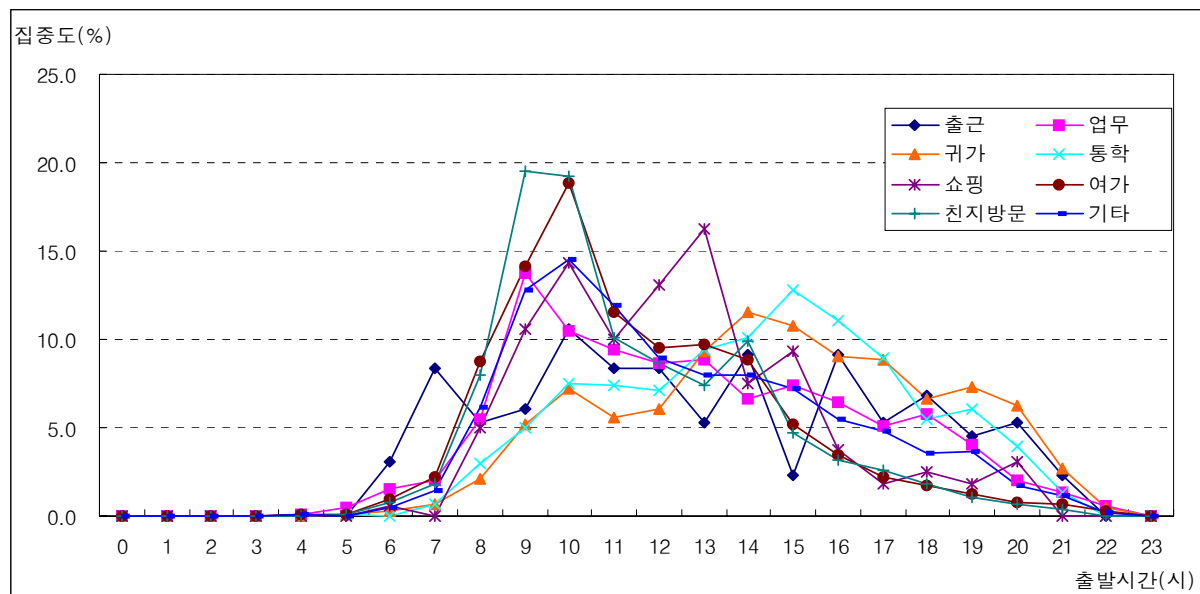
나. 주말 시외버스 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 평일과 마찬가지로 고속버스터미널 이용자의 통행목적별 출발시간 분포와 유사한 패턴을 보임. 하지만 시외버스터미널의 경우 여가보다 친지방문 통행이 더 높은 침투 집중을 보임

<표 5-12> 전국 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위 : 통행

시간 목적	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	합계
출근						4	11	7	8	14	11	11	7	12	3	12	7	9	6	7	3				132
업무				1	4	14	18	49	124	94	85	78	80	60	67	58	46	52	36	18	12	5			901
귀가			1	1	3	17	39	118	287	398	306	331	514	633	591	496	485	365	405	343	147	26			5506
통학					1		5	22	37	56	55	53	70	75	95	82	66	41	45	29	10				742
쇼핑						1		8	17	23	16	21	26	12	15	6	3	4	3	5					160
여가				1	1	12	27	107	173	230	141	116	119	108	63	42	27	21	15	9	8	3			1223
친지방문					1	15	34	150	366	360	189	162	139	185	88	60	48	35	20	13	8				1873
기타				1	2		12	38	158	331	375	308	230	205	205	187	141	123	92	95	45	31	4		2583
합계	0	0	1	2	4	10	75	172	619	1343	1550	1111	1002	1160	1290	1109	897	805	619	625	469	219	38	0	13120



<그림 5-12> 전국 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

3. 철도역

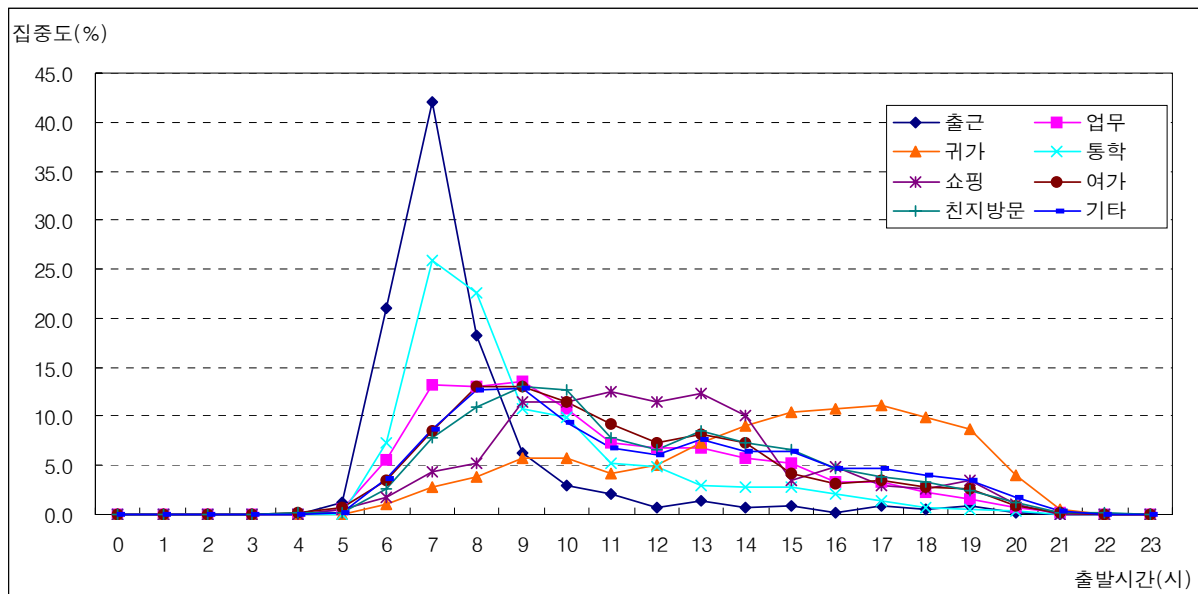
가. 평일 철도 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 철도이용자의 통행목적별 출발시간 분포는 고속버스터미널이나 시외버스터미널과 유사한 분포를 보임

<표 5-13> 전국 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

시간 목적	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	합계
출근					1	17	314	627	272	92	43	32	10	20	11	13	2	12	9	12	3	1			1491
업무			1		2	27	265	621	618	645	513	342	323	323	268	246	159	156	105	73	36	7			4730
귀가			5	1	2	9	108	296	424	617	633	447	545	800	979	1132	1182	1212	1072	937	435	48	8		10892
통학							106	372	325	156	142	76	71	43	39	40	29	21	9	8	4				1441
쇼핑						2	8	20	24	52	52	57	52	56	46	16	22	13	12	16	5				453
여가					6	19	95	232	356	357	313	253	199	222	201	115	87	95	77	69	26	5			2727
친지방문					4	9	99	293	414	489	479	291	249	319	275	246	175	146	126	90	47	6	4		3761
기타	1				3	13	212	508	747	752	548	393	357	448	381	380	279	273	236	204	105	19	2		5861
합계	1	0	6	1	18	96	1207	2969	3180	3160	2723	1891	1806	2231	2200	2188	1935	1928	1646	1409	661	86	14	0	31356



<그림 5-13> 전국 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

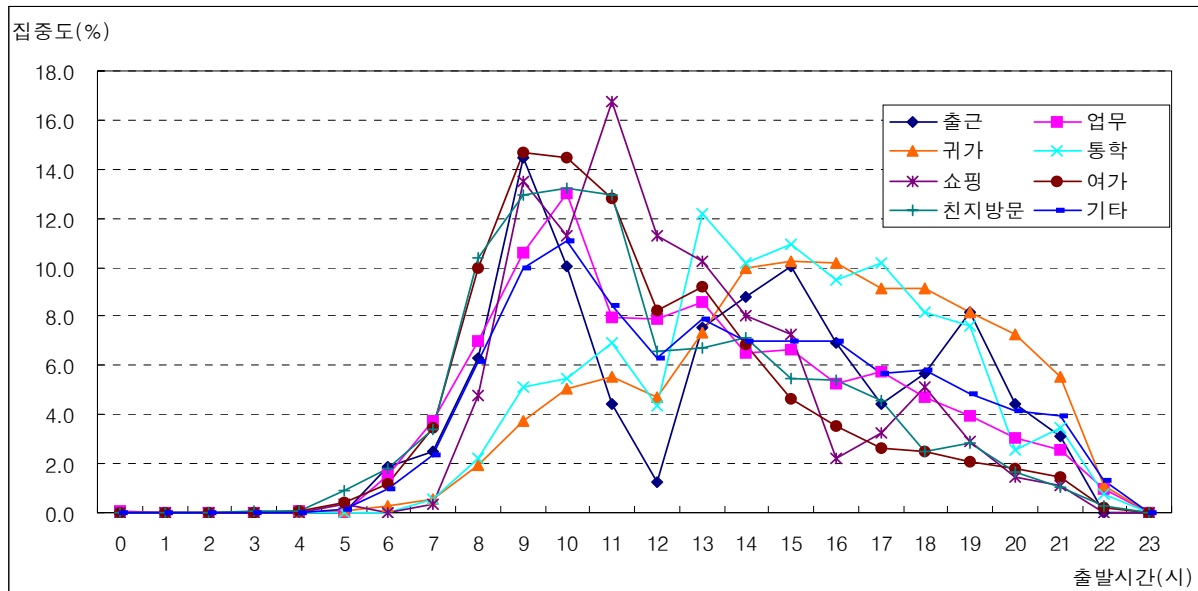
나. 주말 철도 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

- 주말 철도 이용자의 경우 통행목적별 출발시간 분포가 고속버스터미널이나 시외버스터미널과 다소 상이한 형태를 보임. 여가나 친지방문 통행의 출발시간 첨두폭이 쇼핑 통행의 첨두 집중을 보다 작게 나타냈으며, 고속 및 시외 버스터미널과는 달리 출근 통행의 집중율도 높게 나타남

<표 5-14> 전국 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

시간 목적	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	합계
출근	0					3	4	10	23	16	7	2	12	14	16	11	7	9	13	7	5				159
업무	1	0			1	16	39	73	110	135	83	82	89	68	69	55	60	49	41	32	27	10			1040
귀가			1		5	19	41	142	271	370	405	341	536	726	748	744	664	667	594	530	404	83	1		7292
통학				0			3	12	28	30	38	24	67	56	60	52	56	45	42	14	19	4			550
쇼핑				0	1		1	13	37	31	46	31	28	22	20	6	9	14	8	4	3				274
여가				1	7	21	63	182	268	265	234	151	168	126	85	65	48	45	38	33	26	4			1830
친지방문				1	2	18	36	67	207	258	263	257	131	134	142	109	108	91	49	56	33	21	6		1989
기타					5	33	81	213	345	384	292	218	273	242	243	243	197	201	169	143	136	46	0		3464
합계	1	0	1	1	4	36	128	299	852	1340	1494	1362	980	1307	1396	1350	1284	1132	1079	961	796	641	153	1	16598



<그림 5-14> 전국 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

- 공항이나 연안여객터미널에서의 통행목적별 출발시간 분포는 조사자료의 목적별 표본수가 타수단에 비해 작아 분석상 유의한 결과를 얻지 못했음. 따라서 본 절에서는 제외하기로 함

제3절 여객교통시설물 접근수단 분포

1. 고속버스터미널

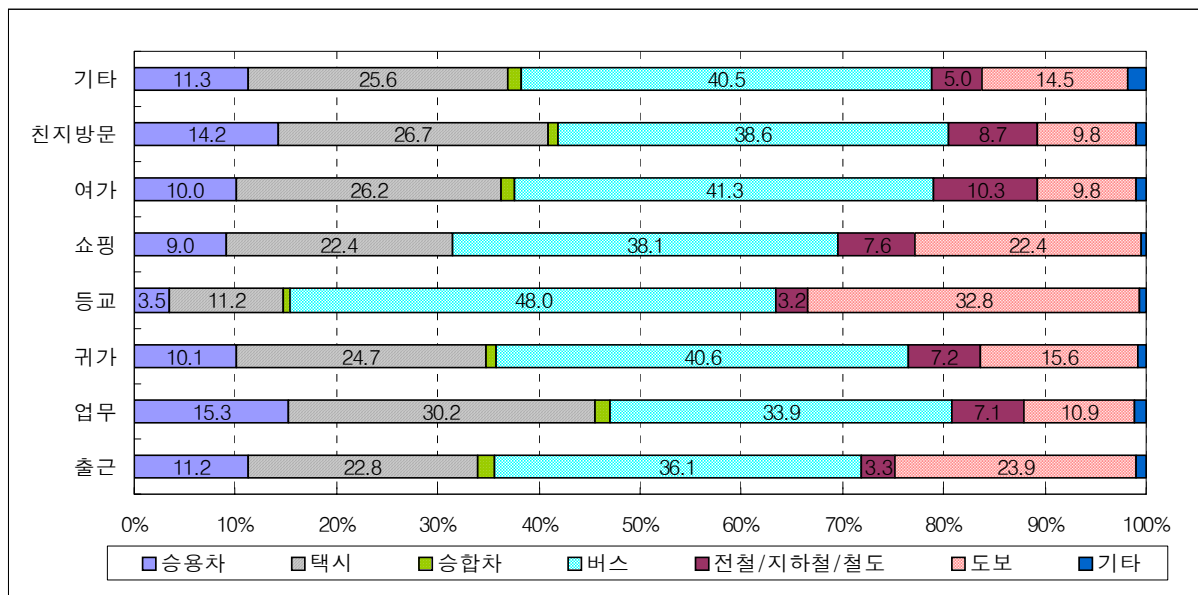
가. 평일 전국 고속버스터미널 이용자의 접근수단 분포

- 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 중 고속버스터미널에서 조사된 여객교통 시설 이용자 조사 자료를 이용하여 제주도를 제외한 전국 15개 광역시·도별/목적별 접근수단을 분석함
- 먼저 평일의 고속버스터미널 접근수단 조사결과를 보면 버스가 39.3%로 가장 높고, 이어서 택시(25.7%), 도보(14.2%)의 순으로 나타남
- 접근수단별 통행목적 분포를 보면, 택시의 경우 업무 통행이 30.2%로 가장 높게 나타남. 이는 업무의 경우 교통비 등의 부담이 적기 때문인 것으로 사료됨
- 통행 목적별 접근수단을 살펴보면, 등교의 경우 도보나 버스의 비율은 높은 반면 승용차나 택시의 이용 비율은 다른 목적에 비해 낮게 나타남

<표 5-15> 전국 고속버스터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	94	192	14	304	28	201	8	841
업무	723	1,430	70	1,603	335	517	56	4,734
귀가	1,000	2,449	102	4,032	710	1,545	84	9,922
등교	29	92	5	393	26	268	5	818
쇼핑	19	47	0	80	16	47	1	210
여가	172	449	24	709	177	169	16	1,716
친지방문	566	1,068	41	1,542	347	390	42	3,996
기타	674	1,523	79	2,414	298	863	105	5,956
총합계	3,277	7,250	335	11,077	1,937	4,000	317	28,193
비율(%)	(11.6)	(25.7)	(1.2)	(39.3)	(6.9)	(14.2)	(1.1)	(100.0)



<그림 5-15> 전국 고속버스터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

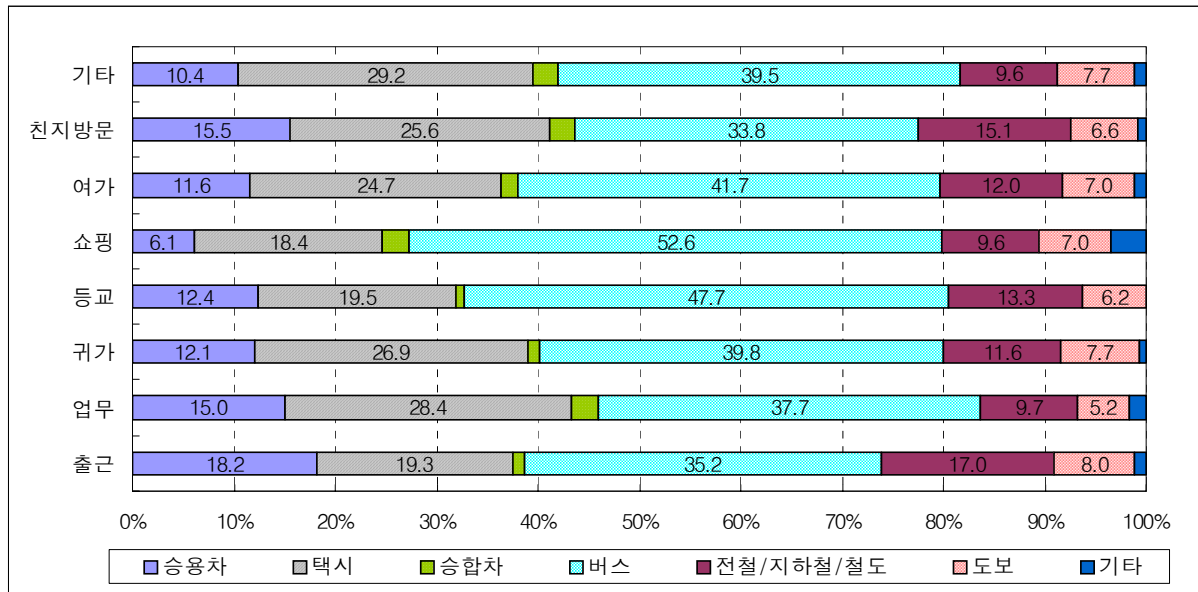
나. 주말 전국 고속버스터미널 이용자의 접근수단 분포

- 주말의 경우 버스가 39.1%로 이용 비율이 가장 높고, 택시(26.8%), 승용차(12.5%) 순으로 나타남
- 평일과 비교하여 보면 도보로 터미널에 접근하는 비율이 크게 감소하였으며, 전철/지하철/철도의 이용률은 11.7%로 4.8% 증가함

<표 5-16> 전국 고속버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	16	17	1	31	15	7	1	88
업무	151	285	25	379	97	52	16	1,005
귀가	702	1,559	70	2,308	672	444	41	5,796
등교	44	69	3	169	47	22	0	354
쇼핑	7	21	3	60	11	8	4	114
여가	122	261	18	440	127	74	13	1,055
친지방문	299	494	49	651	291	128	15	1,927
기타	260	730	62	989	241	193	27	2,502
총합계 (비율, %)	1,601 (12.5)	3,436 (26.8)	231 (1.8)	5,027 (39.1)	1,501 (11.7)	928 (7.2)	117 (0.9)	12,841 (100.0)



<그림 5-16> 전국 고속버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

2. 시외버스터미널

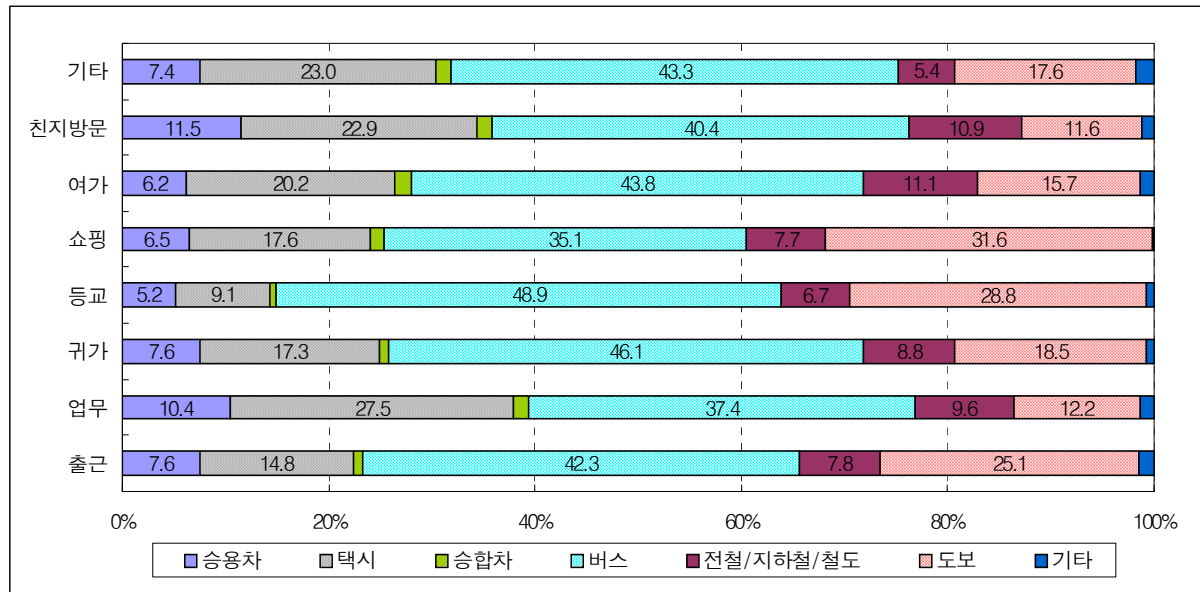
가. 평일 전국 시외버스터미널 이용자의 접근수단 분포

- 시외버스터미널 이용자의 접근수단은 버스가 43.4%로 가장 높고, 택시(20.2%), 도보(17.3%) 순으로 나타남
- 또한 고속버스터미널의 접근수단 분포와 마찬가지로 업무의 경우 타 목적에 비해 택시 이용률이 가장 높음

<표 5-17> 전국 시외버스터미널의 평일 목적별 접근수단

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	138	270	17	769	142	457	27	1,820
업무	676	1,779	96	2,425	621	793	89	6,479
귀가	1,387	3,160	168	8,422	1,609	3,388	140	18,274
등교	139	243	14	1,301	178	766	18	2,659
쇼핑	31	84	6	168	37	151	1	478
여가	202	659	54	1,429	361	512	44	3,261
친지방문	739	1,474	100	2,606	706	751	72	6,448
기타	741	2,285	147	4,309	542	1,747	177	9,948
총합계	4,053	9,954	602	21,429	4,196	8,565	568	49,367
(비율, %)	(8.2)	(20.2)	(1.2)	(43.4)	(8.5)	(17.3)	(1.2)	(100.0)



<그림 5-17> 전국 시외버스터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

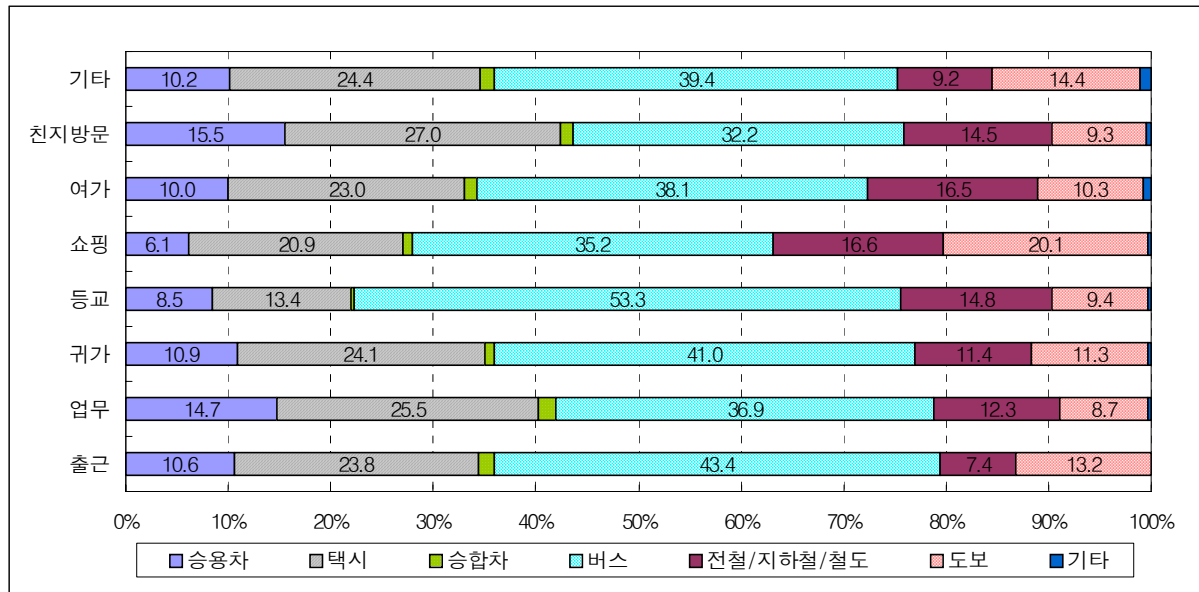
나. 주말 전국 시외버스터미널 이용자의 접근수단 분포

- 주말 시외버스터미널 이용자의 접근수단은 버스(39.4%), 택시(24.0%), 전철/지하철/철도(12.1%) 순으로 나타났으며, 평일에 비해 버스와 도보의 비율은 낮아지고 택시 및 승용차의 비율은 높아짐

<표 5-18> 전국 시외버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	20	45	3	82	14	25	0	189
업무	226	392	26	567	189	133	4	1,537
귀가	1,150	2,550	97	4,338	1,203	1,197	38	10,573
등교	107	169	5	670	186	118	3	1,258
쇼핑	21	72	3	121	57	69	1	344
여가	226	520	30	863	374	233	17	2,263
친지방문	562	978	41	1,169	524	336	16	3,626
기타	575	1,377	75	2,226	522	815	61	5,651
총합계	2,887	6,103	280	10,036	3,069	2,926	140	25,441
(비율, %)	(11.3)	(24.0)	(1.1)	(39.4)	(12.1)	(11.5)	(0.6)	(100.0)



<그림 5-18> 전국 시외버스터미널 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

3. 철도역

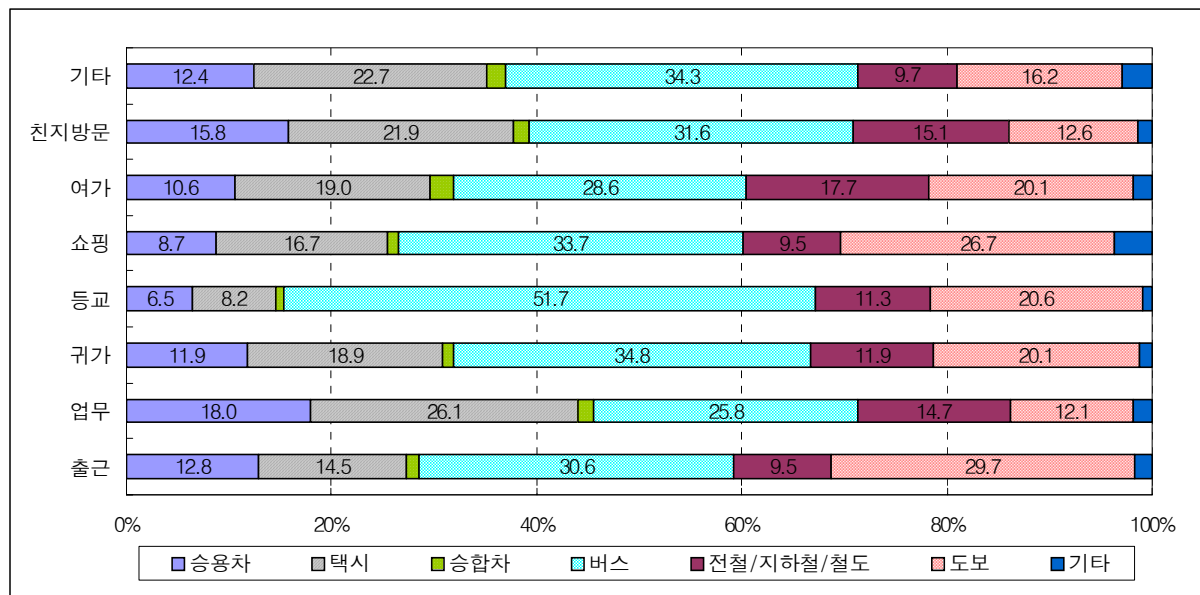
가. 평일 전국 철도역 이용자의 접근수단 분포

- 철도역 이용자의 접근수단은 버스가 33.0%로 가장 높고, 택시가 20.2%, 도보가 17.9% 순으로 나타남

<표 5-19> 전국 철도역 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	372	420	37	887	274	861	48	2,899
업무	1,443	2,088	125	2,066	1,181	970	142	8,015
귀가	2,417	3,852	239	7,087	2,432	4,093	252	20,372
등교	166	209	19	1,325	290	528	24	2,561
쇼핑	55	105	7	212	60	168	23	630
여가	539	963	119	1,453	897	1,019	91	5,081
친지방문	1,115	1,538	111	2,226	1,062	884	100	7,036
기타	1,310	2,387	195	3,615	1,019	1,708	302	10,536
총합계	7,417	11,562	852	18,871	7,215	10,231	982	57,130
비율(%)	(13.0)	(20.2)	(1.5)	(33.0)	(12.6)	(17.9)	(1.7)	(100.0)



<그림 5-19> 전국 철도역 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

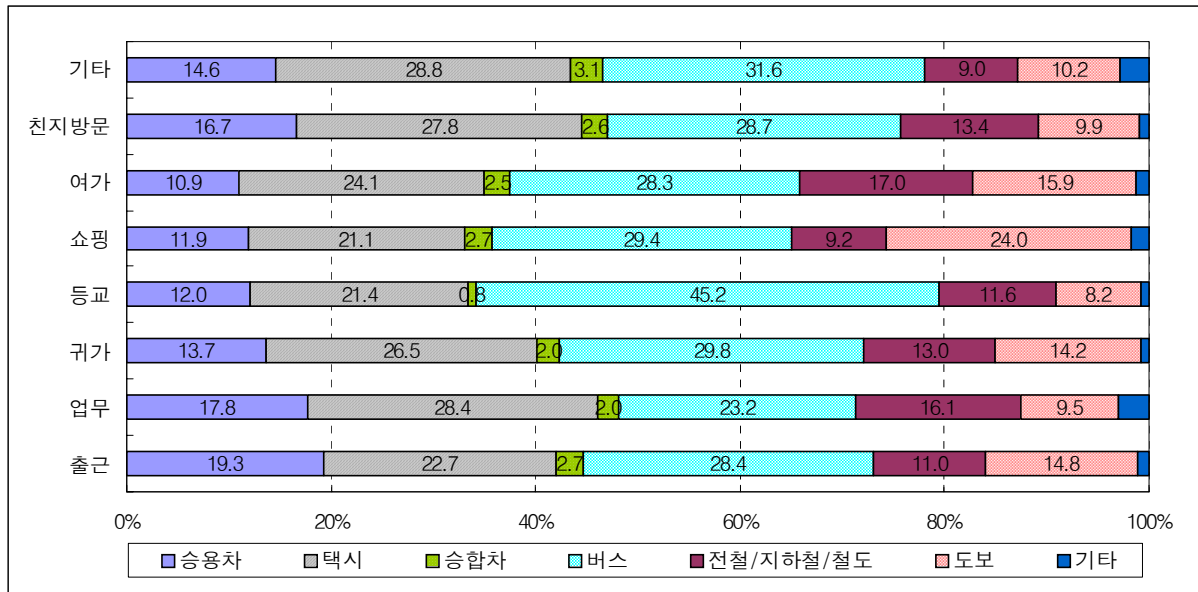
나. 주말 전국 철도역 이용자의 접근수단 분포

- 타 여객교통시설물에서와 같이 주말의 접근수단 분포는 평일에 비해 버스의 비율은 감소하고 택시의 비율은 증가함. 대부분의 목적에서 택시를 접근수단으로 이용하는 비율이 20% 이상임

<표 5-20> 전국 철도역 이용자의 주말 목적별 접근수단

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	51	60	7	75	29	39	3	264
업무	357	570	41	467	324	191	60	2,010
귀가	1,887	3,663	283	4,111	1,790	1,954	117	13,805
등교	128	227	9	480	123	87	9	1,063
쇼핑	49	87	11	121	38	99	7	412
여가	411	905	93	1,066	641	600	46	3,762
친지방문	673	1,122	104	1,158	542	400	35	4,034
기타	1,023	2,024	219	2,217	633	713	195	7,024
총합계	4,579	8,658	767	9,695	4,120	4,083	472	32,374
(비율, %)	(14.1)	(26.7)	(2.4)	(29.9)	(12.7)	(12.6)	(1.5)	(100.0)



<그림 5-20> 전국 철도역 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

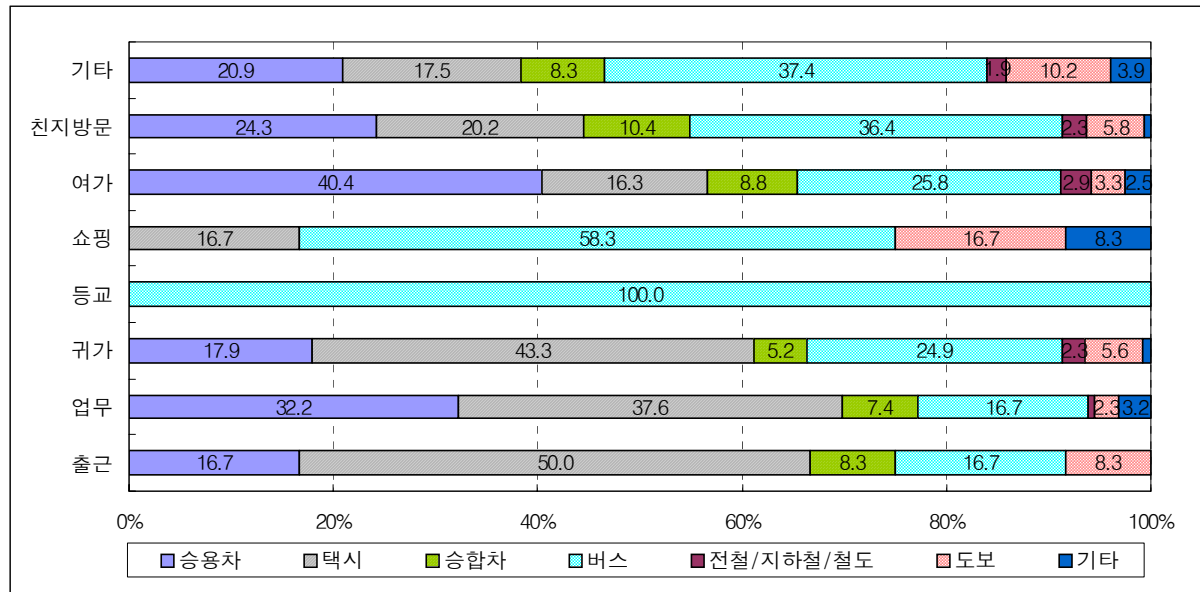
4. 연안여객터미널

- 평일 연안여객터미널 이용자의 경우 접근수단 중 택시의 비율이 33.2%로 가장 높고, 버스(26.4%), 승용차(24.3%)로 나타남
- 연안여객터미널 접근수단은 타 여객교통시설물의 접근수단과 달리 택시의 비율이 버스보다 높게 나타남. 또한 승용차의 비율도 타 여객교통시설물에 비해 높게 나타나는 데 이는 연안여객터미널의 특성상 여가 통행의 비율이 높기 때문인 것으로 사료됨

<표 5-21> 연안여객터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	2	6	1	2	0	1	0	12
업무	100	117	23	52	2	7	10	311
귀가	146	353	42	203	19	46	6	815
등교	0	0	0	1	0	0	0	1
쇼핑	0	2	0	7	0	2	1	12
여가	97	39	21	62	7	8	6	240
친지방문	42	35	18	63	4	10	1	173
기타	43	36	17	77	4	21	8	206
총합계	430	588	122	467	36	95	32	1,770
(비율, %)	(24.3)	(33.2)	(6.9)	(26.4)	(2.0)	(5.4)	(1.8)	(100.0)



<그림 5-21> 연안여객터미널 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

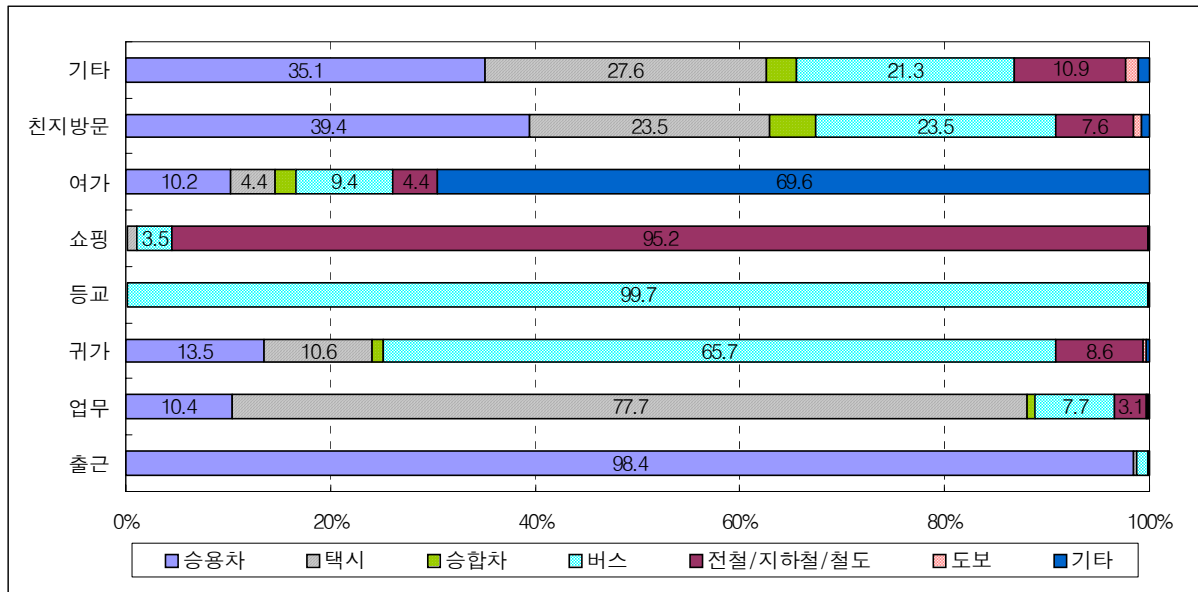
5. 공항

- 공항 이용자의 평일 접근수단 분포를 보면, 승용차 비율이 35.2%로 타 여객교통시설물의 승용차 접근 비율보다 높고, 연안여객터미널과 마찬가지로 택시의 비율이 버스보다 높게 나타남

<표 5-22> 공항 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1,632	5	0	18	3	0	0	1,658
업무	172	1,289	13	128	52	2	3	1,659
귀가	112	88	8	545	71	3	2	829
등교	0	1	0	585	1	0	0	587
쇼핑	1	4	0	17	459	0	1	482
여가	35	15	7	32	15	0	238	342
친지방문	52	31	6	31	10	1	1	132
기타	61	48	5	37	19	2	2	174
총합계 (비율, %)	2,065 (35.2)	1,481 (25.3)	39 (0.7)	1,393 (23.8)	630 (10.7)	8 (0.1)	247 (4.2)	5,863 (100.0)



<그림 5-22> 공항 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

제6장 결론 및 향후 연구과제

제6장 결론 및 향후 연구과제

1. 과업의 주요 결과

가. 시외유출입 지점의 시간대별 교통량 분포

1) 시간대별 교통량 분포 특성

- 전국 7개 대도시 시외유출입 지점의 평일 시간대별 교통량 분포는 모두 출근시간대인 8시~9시와 퇴근시간대인 18시~19시에 교통량이 증가하여 오전·오후첨두가 나타나고, 퇴근시간(오후첨두) 이후에는 교통량이 급격히 감소하는 것으로 나타남
- 시외유출입 지점의 주말 시간대별 교통량 분포는 대부분의 대도시가 17시~18시에 오후첨두가 나타나지만, 서울특별시는 시간대별 교통량 분포 차이가 크지 않아 첨두집중율이 상대적으로 낮게 나타남. 또한 평일과 마찬가지로 오후첨두시 이후에는 교통량이 급격하게 감소함

2) 도로위계에 따른 시간대별 교통량 분포

- 대도시의 시외유출입지점 중 고속도로의 시간대별 교통량은 대부분 오전에는 대도시로 들어오는 교통량이 많고, 오후에는 빠져나가는 차량이 많음. 즉 도시전체의 교통량 패턴과 다르게 유입방향은 오전첨두만 나타나고, 유출방향은 오후첨두만 나타남
- 대도시별 시외유출입지점 중 부산광역시, 대전광역시, 대구광역시, 광주광역시의 국도의 경우 고속도로와 다르게 유출방향은 오전첨두가 나타나고, 유입방향은 오후첨두가 나타남. 또한 시간대별 교통량 차이가 크게 나타남
- 서울특별시, 울산광역시, 인천광역시의 국도의 경우 방향별로 모두 오전·오후첨두가 나타나며, 시간대별 교통량 차이가 크지 않음
- 대도시별 국도의 주말 시간대별 교통량 분포는 서울특별시를 제외한 대도시는 주말의 전형적인 형태인 오후첨두가 나타남
- 대도시별 시외유출입지점 중 지방도의 주말 방향별 시간대별 교통량 분포는 일반적인 평일의 교통량 분포 패턴과 다르게 첨두현상이 뚜렷하게 나타나지 않음

나. 시외유출입차량 통행특성

1) 차종별 평균 재차인원 분석

- 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 결과를 분석하여 전국 평일 승용차의 평균 재차인원은 1.55인으로 나타나고, 주말 승용차의 평균 재차인원은 2.28인으로 나타남

2) 시외유출입차량의 통행목적 분포

- 전국의 평일 출발지별 목적통행 분포를 살펴보면 업무 27.7%, 귀가 22.6%, 출근 14.4%, 여가 7.1%, 친지방문 4.3%, 쇼핑 1.4%, 등교 1.1%(기타는 순위에서 제외, 기타 21.4%)순으로 나타남
- 전국의 주말 출발지별 목적통행 분포를 살펴보면 귀가 33.6%, 여가 18.0%, 친지방문 11.4%, 업무 7.3%, 쇼핑 2.4%, 출근 1.2%, 등교 0.2%(기타는 순위에서 제외, 기타 25.8%)순으로 나타남

3) 시외유출입차량의 통행목적별 출발시간 분포

- 전국 평일의 출발지별로 통행목적 출발시간대를 살펴보면, 시간당 목적통행이 가장 높은 집중도를 보이는 것은 출근통행으로 7시~8시 사이에 전체 14시간 통행량의 39.5%로 가장 높은 집중도를 보임
- 전국 주말의 출발지별로 통행목적 출발시간대를 살펴보면, 시간당 목적통행이 가장 높은 집중도를 보이는 것은 출근통행으로 평일보다 2시간 늦은 9시~10시 사이에 전체 14시간 통행량의 24.7%로 가장 높은 집중도를 나타냄. 그러나 평일보다는 낮은 집중도를 보임

4) 시외유출입차량의 목적별 거리분포

- 시외유출입차량의 평일의 목적별 거리분포는 업무, 귀가, 등교, 쇼핑, 기타의 경우 통행거리 10km이상-20km미만인 경우의 통행수가 가장 높고, 출근, 여가, 친지방문은 통행거리 20km이상-30km미만인 경우의 통행수가 가장 높게 나타남
- 주말의 목적별 거리분포는 모든 목적통행이 통행거리 20km이상-30km미만인 경우가

가장 높은 비율을 차지하고, 통행거리 10km이상-20km미만인 경우가 두 번째로 높게 나타나 평일보다는 장거리 통행 비율이 높음

다. 여객교통시설별 이용자 통행특성

1) 여객교통시설물의 통행목적 분포

- 평일 고속버스터미널 이용자들의 통행목적 비율을 보면 귀가가 35.2%로 가장 높은 비중을 차지하고, 기타가 21.1%, 업무통행이 16.8%, 친지방문은 14.2%로 나타나고, 주말은 귀가가 45.1%로 가장 높은 비중을 차지하고, 기타가 19.5%, 친지방문 통행이 15.0%, 여가 통행은 8.2%로 나타남
- 시외버스터미널 이용자의 평일 통행목적 분포는 귀가가 37.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 기타가 20.2%, 업무와 친지방문이 13.1%로 나타나고, 주말은 귀가가 41.6%로 가장 높고, 기타가 22.2%, 친지방문이 14.3%, 여가가 8.9% 순으로 나타남
- 철도역 이용자의 평일 통행목적 비율은 귀가가 35.7%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 기타가 18.4%, 업무가 14.0%, 친지방문이 12.3%로 나타나고 주말은 귀가가 42.6%로 가장 높게 나타나고, 기타가 21.7%, 친지방문이 12.5%, 여가가 11.6% 순으로 나타남
- 연안여객터미널 이용자의 통행목적 비율을 보면, 귀가가 46.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며 업무가 17.6%, 여가가 13.6%, 친지방문이 9.8%로 타 교통시설물 주말의 목적분포와 비슷한 형태를 보임
- 공항 이용자의 통행목적 비율을 보면, 출근과 업무가 28.3%로 가장 높은 비율을 차지하며, 귀가가 14.1%, 등교가 10.0%로 나타남

2) 여객교통시설물의 통행목적별 출발시간 분포

- 평일 고속버스터미널에서 출근 통행은 1시간 동안 가장 높은 통행량 집중도를 보였으며, 출근 통행 침두시는 오전 7시부터 오전 8시까지 임. 등교 통행도 이와 같은 시간대에 침두현상이 나타남
- 주말 고속버스터미널의 경우, 여가 통행이 1시간동안 가장 많은 통행량 집중 현상이 나타났으며, 평일은 통근과 등교의 통행량 침두 현상이 가장 컸지만, 주말의 경우 여

가와 친지방문 통행이 가장 침두의 폭이 큰 것으로 나타남

- 평일 시외버스터미널에서의 통행목적별 출발시간 분포를 보면, 고속버스터미널 평일과 마찬가지로 침두폭이 가장 큰 목적은 출근이며, 그 다음이 등교 임. 기타 목적에 대해서도 고속버스터미널 평일과 거의 동일한 형태의 집중도를 볼 수 있음
- 주말 시외버스터미널의 경우도 평일과 마찬가지로 고속버스터미널에서의 통행목적별 출발시간 분포와 유사한 패턴을 보임. 하지만 시외버스터미널의 경우 여가보다 친지방문 통행이 더 큰 침두폭을 보임
- 평일 철도역에서의 통행목적별 출발시간 분포를 보면, 고속버스터미널이나 시외버스터미널과 유사한 분포를 보이며, 주말의 경우는 고속버스터미널이나 시외버스터미널과 조금 다른 형태를 보임. 주말에는 여가나 친지방문 통행의 출발시간 침두폭이 쇼핑 통행의 침두폭보다 낮게 나타났으며, 버스터미널과는 달리 출근 통행의 집중도도 높게 나타남

3) 여객교통시설물 접근수단 분포

- 평일 고속버스터미널 이용자의 접근수단 분포를 보면 버스가 39.3%로 고속버스터미널의 접근수단 이용률이 가장 높고 택시(25.7%), 도보(14.2%)순으로 나타나고, 주말의 경우 버스가 39.1%로 이용 비율이 가장 높고 택시(26.8%), 승용차(12.5%) 순으로 나타남
- 평일 시외버스터미널 이용자의 접근수단 분포를 보면, 버스가 43.4%로 가장 높고, 택시(20.2%), 도보(17.3) 순으로 나타나고, 주말의 경우 버스(39.4%), 택시(24.0%), 전철/지하철/철도(12.1%) 순으로 나타남
- 평일 철도역 이용자의 접근수단 분포를 보면, 버스가 33.0%로 가장 높고, 택시가 20.2%, 도보가 17.9% 순으로 나타나고, 주말의 경우 타 여객교통시설물에서와 같이 버스의 비율은 감소하고 택시의 비율은 증가함
- 연안여객터미널 이용자의 경우 접근수단 중 택시의 비율이 33.2%로 가장 높고, 버스(26.4%), 승용차(24.3%) 순으로 나타남
- 공항 이용자의 경우 접근수단 중 승용차의 비율이 35.2%로 가장 높고, 택시(25.3%), 버스(23.8%) 순으로 나타남

2. 향후연구과제

- 본 과업은 2005년 전국 지역간 여객 기종점통행량 조사 자료를 분석하였으며, 지역내의 내부통행량에 대한 검토는 이루어 지지 않았음. 이에 2006년 수행된 광역권 여객 통행실태조사 자료의 결과와 함께 분석하여 지역내의 내부통행도 검토할 예정임
- 본 과업의 예산제약상 교통량 조사가 하루중 14시간만을 대상으로 이루어져 조사시간 이전 또는 이후의 침투현상 등의 교통량 특성 분석이 수행되지 못하여, 향후 시외유출입 지점의 교통량 조사시 24시간을 기준으로 조사하여 이를 분석해야 할 것임
- 또한 2005년 조사수행시 주말 조사는 일요일에만 수행되어 실제 주말 통행 패턴을 반영할 수 없었음. 따라서 향후 주말 조사를 금요일 및 토요일로 확대 실시하여 주말 통행 패턴을 분석해야함
- 마지막으로 여객교통시설물의 경우, 이용자의 연령, 학력, 소득 등 일반정보가 부족하여 이용자별 특성에 따른 접근수단 분석이나 통행행태 분석이 불가 하였음. 향후 여객교통시설물 이용자 조사시 이용자의 일반특성은 물론 보다 상세한 통행특성을 조사하여 분석해야 할 것임

부 록

- A. 여객교통시설물 이용자의 통행목적별
출발시간 분포
- B. 여객교통시설물 접근수단 분포

A. 여객교통시설물 이용자의 통행목적별 출발시간 분포

1. 고속버스

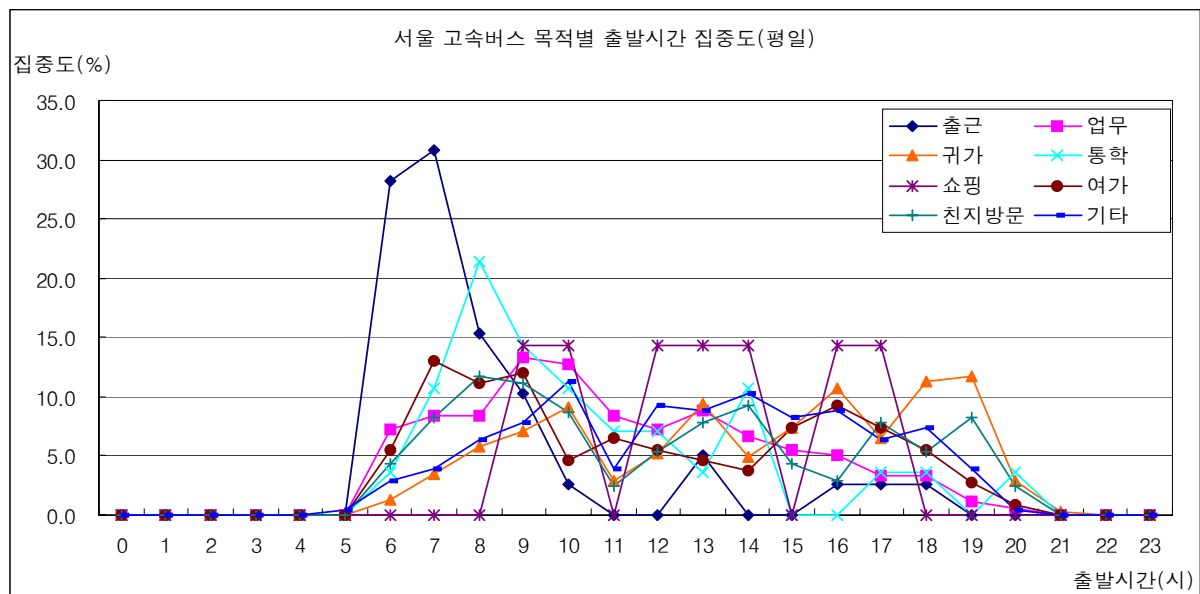
가. 평일

1) 서울

<표 1> 서울 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	11	12	6	4	1	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	39
업무	0	0	0	0	0	0	13	15	15	24	23	15	13	16	12	10	9	6	6	2	1	0	0	0	180
귀가	0	0	0	0	0	0	5	13	22	27	35	11	20	36	19	28	41	25	43	45	11	1	0	0	382
통학	0	0	0	0	0	0	1	3	6	4	3	2	2	1	3	0	0	1	1	0	1	0	0	0	28
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	7
여가	0	0	0	0	0	0	6	14	12	13	5	7	6	5	4	8	10	8	6	3	1	0	0	0	108
친지방문	0	0	0	0	0	0	9	17	24	23	18	5	11	16	19	9	6	16	11	17	5	0	0	0	206
기타	0	0	0	0	0	1	6	8	13	16	23	8	19	18	21	17	18	13	15	8	1	0	0	0	205
총계	0	0	0	0	0	1	51	82	98	112	109	48	72	95	79	72	86	71	83	75	20	1	0	0	1,155



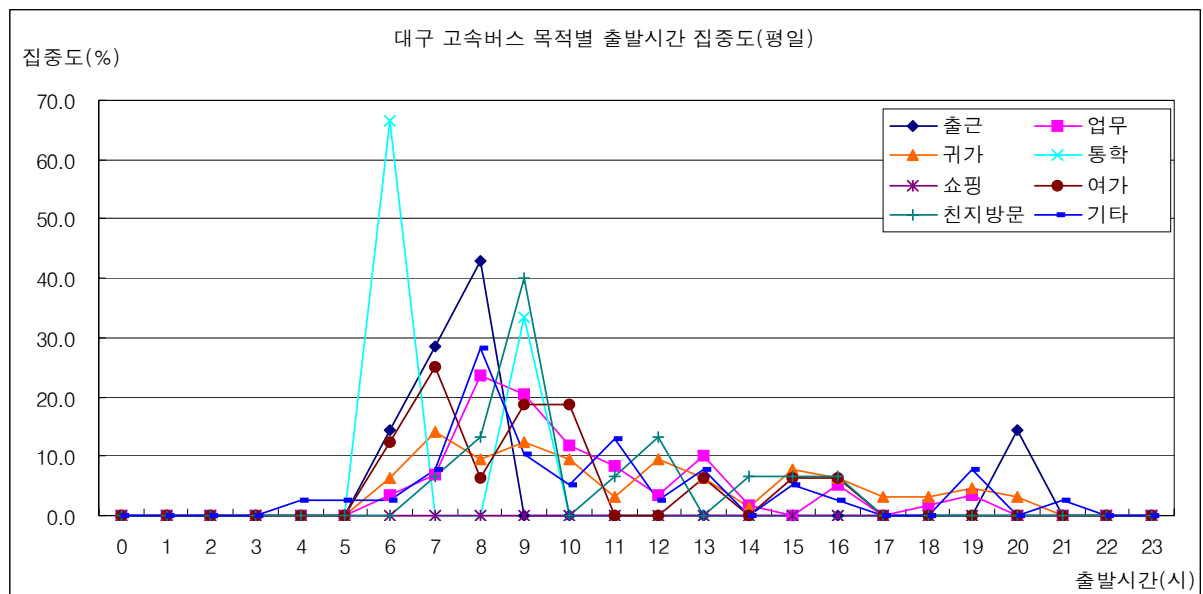
<그림 1> 서울 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

2) 대구

<표 2> 대구 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	7
업무	0	0	0	0	0	0	2	4	14	12	7	5	2	6	1	0	3	0	1	2	0	0	0	0	59
귀가	0	0	0	0	0	0	4	9	6	8	6	2	6	4	1	5	4	2	2	3	2	0	0	0	64
통학	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	2	4	1	3	3	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	16
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	1	2	6	0	1	2	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	15
기타	0	0	0	0	1	1	1	3	11	4	2	5	1	3	0	2	1	0	0	3	0	1	0	0	39
총계	0	0	0	0	1	1	12	23	37	34	18	13	11	14	3	9	10	2	3	8	3	1	0	0	203



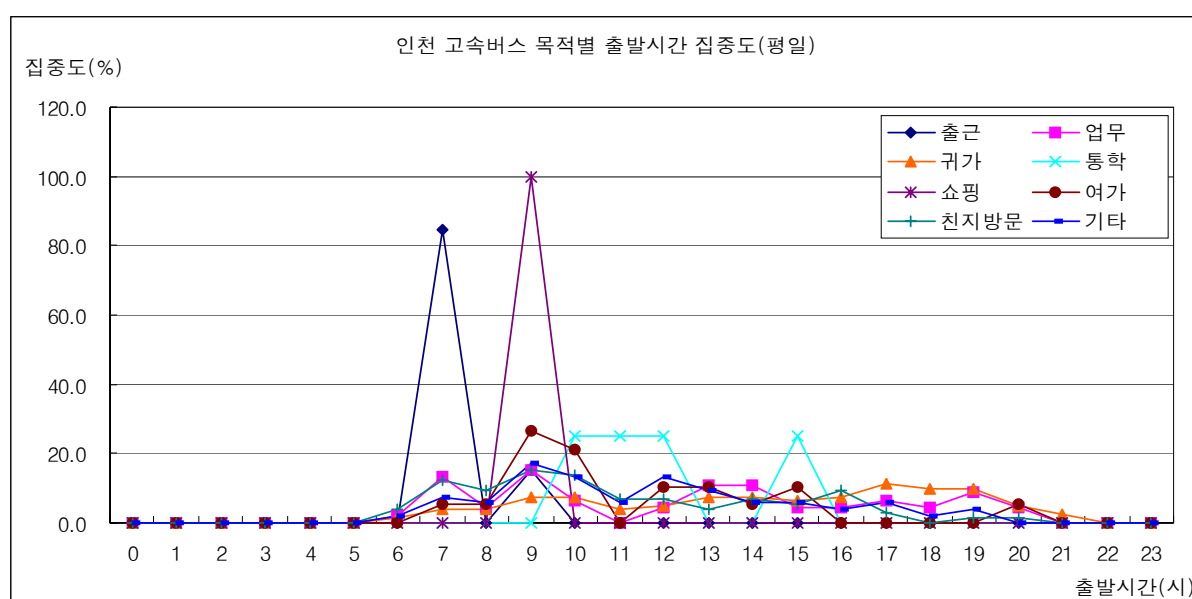
<그림 2> 대구 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

3) 인천

<표 3> 인천 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	11	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
업무	0	0	0	0	0	0	1	6	2	7	3	0	2	5	5	2	2	3	2	4	2	0	0	0	46
귀가	0	0	0	0	0	0	1	3	3	6	6	3	4	6	6	5	6	9	8	8	4	2	0	0	80
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	4	0	2	2	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	19
친지방문	0	0	0	0	0	0	3	9	7	11	10	5	5	3	5	4	7	2	0	1	1	0	0	0	73
기타	0	0	0	0	0	0	1	4	3	9	7	3	7	5	3	3	2	3	1	2	0	0	0	0	53
총계	0	0	0	0	0	0	6	34	16	41	31	12	21	21	20	17	17	17	11	15	8	2	0	0	289



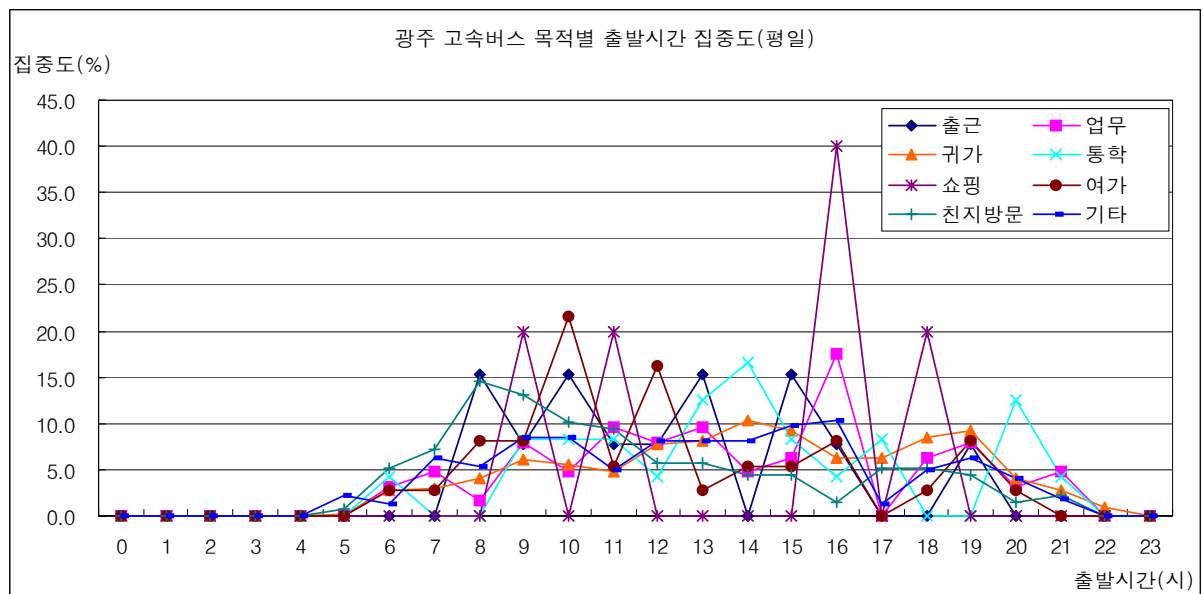
<그림 3> 인천 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

4) 광주

<표 4> 광주 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	1	1	2	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	13
업무	0	0	0	0	0	0	2	3	1	5	3	6	5	6	3	4	11	0	4	5	2	3	0	0	63
귀가	0	0	0	0	0	1	11	12	16	24	22	19	31	32	41	37	25	25	34	37	16	11	4	0	398
통학	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	2	1	3	4	2	1	2	0	0	3	1	0	0	24
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	5
여가	0	0	0	0	0	0	1	1	3	3	8	2	6	1	2	2	3	0	1	3	1	0	0	0	37
친지방문	0	0	0	0	0	1	7	10	20	18	14	13	8	8	6	6	2	7	7	6	2	3	0	0	138
기타	0	0	0	0	0	5	3	14	12	19	19	11	18	18	18	22	23	3	11	14	9	4	0	0	223
총계	0	0	0	0	0	7	25	40	54	73	70	55	70	70	74	75	68	37	58	66	33	22	4	0	901



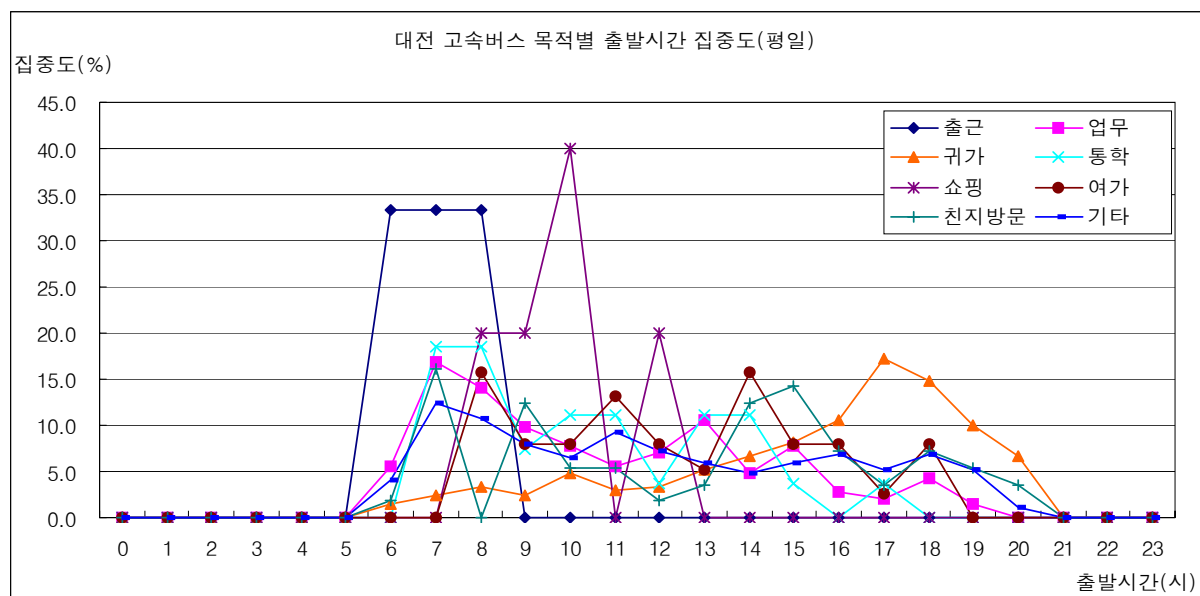
<그림 4> 광주 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

5) 대전

<표 5> 대전 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
업무	0	0	0	0	0	0	8	24	20	14	11	8	10	15	7	11	4	3	6	2	0	0	0	0	143
귀가	0	0	0	0	0	0	3	5	7	5	10	6	7	11	14	17	22	36	31	21	14	0	0	0	209
통학	0	0	0	0	0	0	0	5	5	2	3	3	1	3	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	27
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	6	3	3	5	3	2	6	3	3	1	3	0	0	0	0	0	38
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	9	0	7	3	3	1	2	7	8	4	2	4	3	2	0	0	0	56
기타	0	0	0	0	0	0	10	31	27	20	16	23	18	15	12	15	17	13	17	13	3	0	0	0	250
총계	0	0	0	0	0	0	25	77	69	52	48	48	41	48	49	55	50	56	61	39	19	0	0	0	737



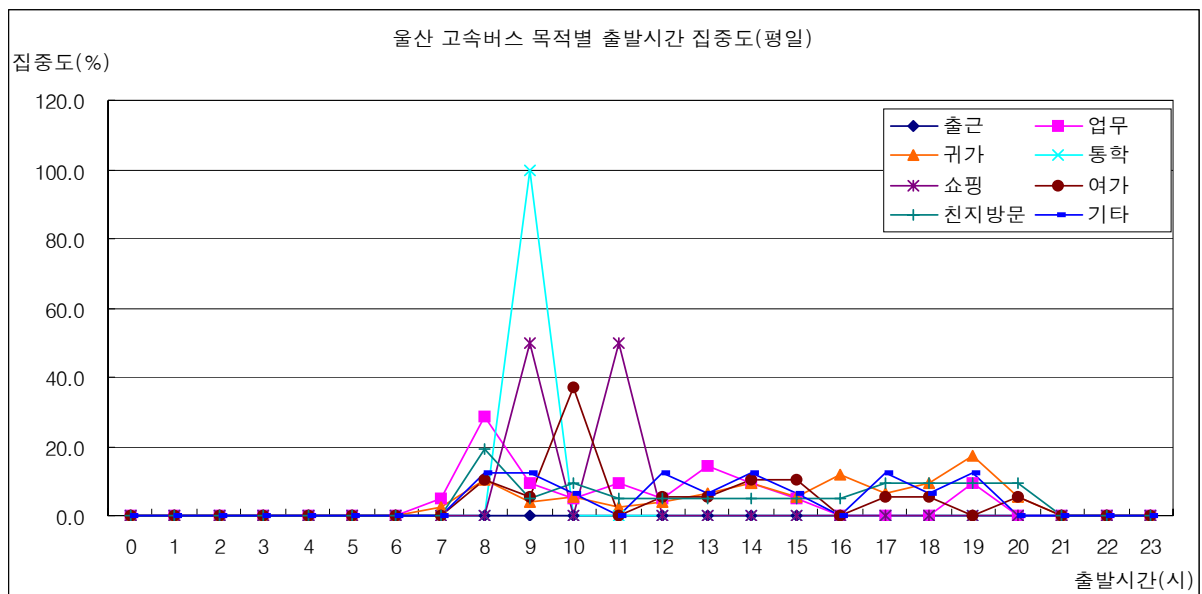
<그림 5> 대전 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

6) 울산

<표 6> 울산 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
업무	0	0	0	0	0	0	0	1	6	2	1	2	1	3	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	21
귀가	0	0	0	0	0	0	0	2	8	3	4	2	3	5	7	4	9	5	7	13	4	0	0	0	76
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	7	0	1	1	2	2	0	1	1	0	1	0	0	0	19
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	0	0	0	21
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	2	1	2	1	0	2	1	2	0	0	0	0	16
총계	0	0	0	0	0	0	0	3	22	11	15	6	8	11	14	9	10	10	11	19	7	0	0	0	156



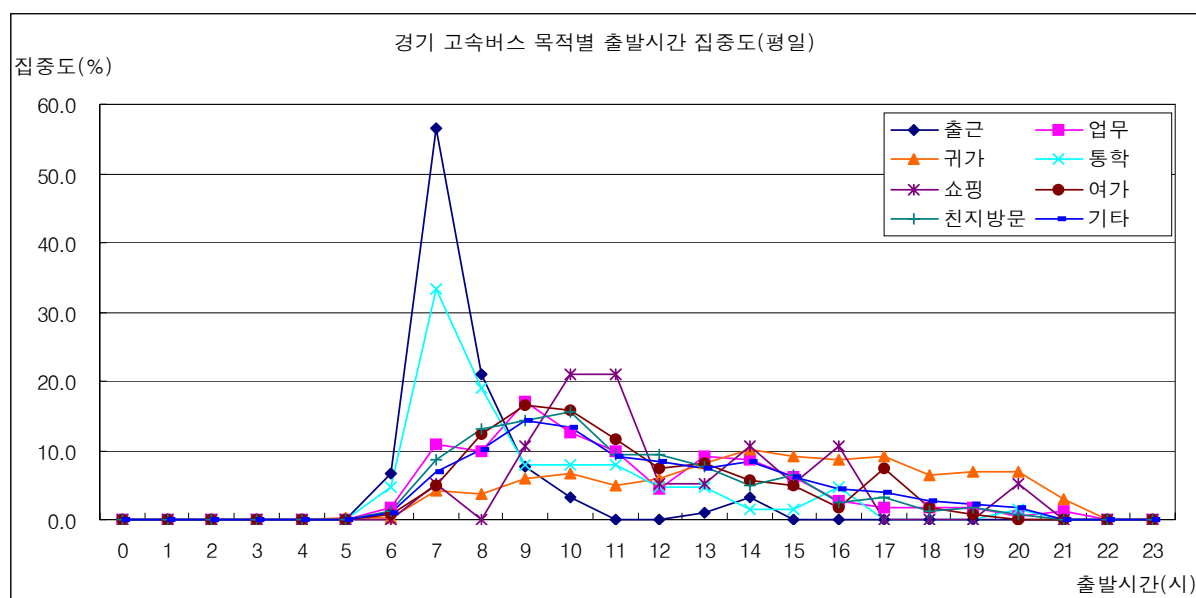
<그림 6> 울산 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

7) 경기

<표 7> 경기 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	6	51	19	7	3	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90
업무	0	0	0	0	0	0	4	25	23	39	29	23	10	21	20	14	6	4	4	4	1	3	0	0	230
귀가	0	0	0	0	0	1	2	27	24	38	42	31	37	52	64	57	54	57	40	44	44	18	0	0	632
통학	0	0	0	0	0	0	3	21	12	5	5	5	3	3	1	1	3	0	0	0	1	0	0	0	63
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	4	4	1	1	2	1	2	0	0	0	1	0	0	0	19
여가	0	0	0	0	0	0	1	6	15	20	19	14	9	10	7	6	2	9	2	1	0	0	0	0	121
친지방문	0	0	0	0	0	0	3	21	32	35	38	23	23	19	12	16	6	8	3	4	2	0	0	0	245
기타	0	0	0	0	0	0	3	21	31	44	41	28	26	23	26	19	14	12	8	7	5	0	0	0	308
총계	0	0	0	0	0	1	22	173	156	190	181	128	109	130	135	114	87	90	57	60	54	21	0	0	1,708



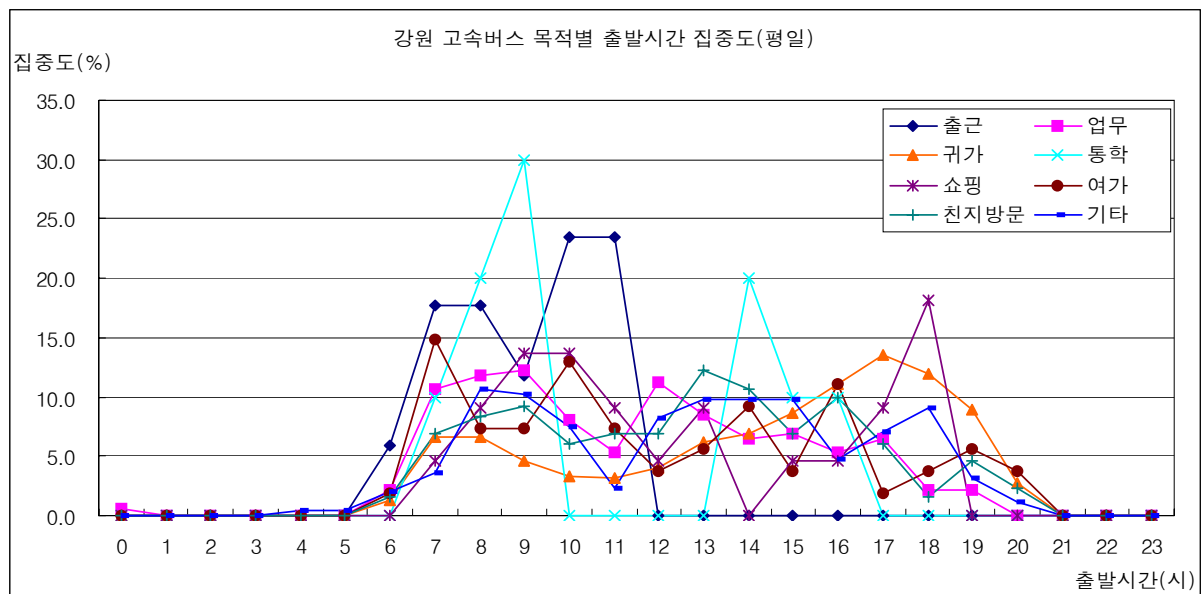
<그림 7> 경기 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

8) 강원

<표 8> 강원 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	1	3	3	2	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
업무	1	0	0	0	0	0	4	20	22	23	15	10	21	16	12	13	10	12	4	4	0	0	0	0	187
귀가	0	0	0	0	0	0	6	30	30	21	15	14	18	28	31	39	50	61	54	40	12	0	0	0	449
통학	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	10
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	3	2	1	2	0	1	1	2	4	0	0	0	0	0	22
여가	0	0	0	0	0	0	1	8	4	4	7	4	2	3	5	2	6	1	2	3	2	0	0	0	54
친지방문	0	0	0	0	0	0	2	9	11	12	8	9	9	16	14	9	13	8	2	6	3	0	0	0	131
기타	0	0	0	0	1	1	5	9	27	26	19	6	21	25	25	25	12	18	23	8	3	0	0	0	254
총계	1	0	0	0	1	1	19	81	101	94	71	49	72	90	89	90	93	102	89	61	20	0	0	0	1,124



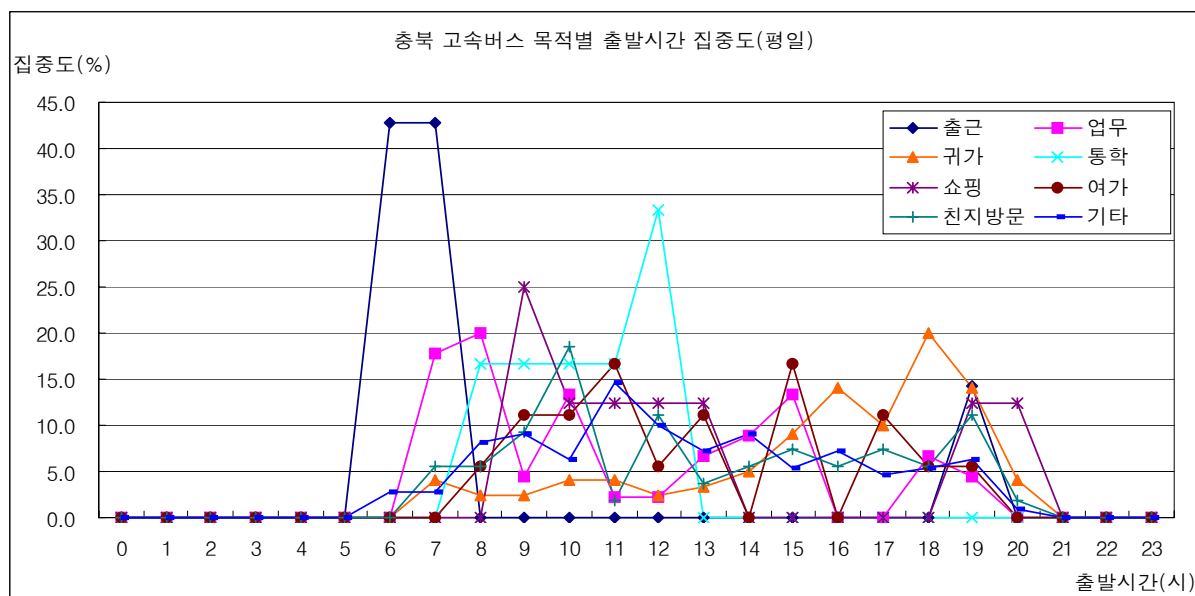
<그림 8> 강원 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

9) 충북

<표 9> 충북 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7
업무	0	0	0	0	0	0	0	8	9	2	6	1	1	3	4	6	0	0	3	2	0	0	0	0	45
귀가	0	0	0	0	0	0	0	5	3	3	5	5	3	4	6	11	17	12	24	17	5	0	0	0	120
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	8
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	3	1	2	0	3	0	2	1	1	0	0	0	0	18
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	3	3	5	10	1	6	2	3	4	3	4	3	6	1	0	0	0	54
기타	0	0	0	0	0	0	3	3	9	10	7	16	11	8	10	6	8	5	6	7	1	0	0	0	110
총계	0	0	0	0	0	0	6	22	26	25	32	28	25	20	23	30	28	23	37	35	8	0	0	0	368



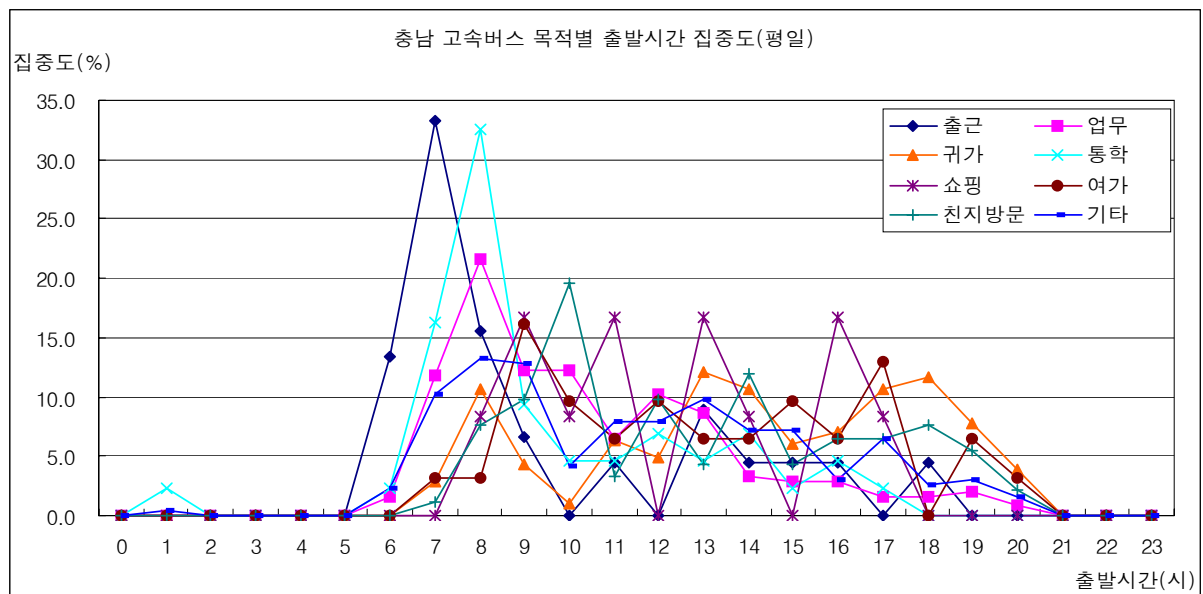
<그림 9> 충북 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

10) 충남

<표 10> 충남 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	6	15	7	3	0	2	0	4	2	2	2	0	2	0	0	0	0	0	45
업무	0	0	0	0	0	0	4	29	53	30	30	16	25	21	8	7	7	4	4	5	2	0	0	0	245
귀가	0	0	0	0	0	0	0	8	30	12	3	18	14	34	30	17	20	30	33	22	11	0	0	0	282
통학	0	1	0	0	0	0	1	7	14	4	2	2	3	2	3	1	2	1	0	0	0	0	0	0	43
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	12
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	3	2	3	2	2	3	2	4	0	2	1	0	0	0	31
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	1	7	9	18	3	9	4	11	4	6	6	7	5	2	0	0	0	92
기타	0	1	0	0	0	0	6	27	35	34	11	21	21	26	19	19	8	17	7	8	4	0	0	0	264
총계	0	2	0	0	0	0	17	88	148	99	68	66	75	95	76	53	49	63	53	42	20	0	0	0	1,014



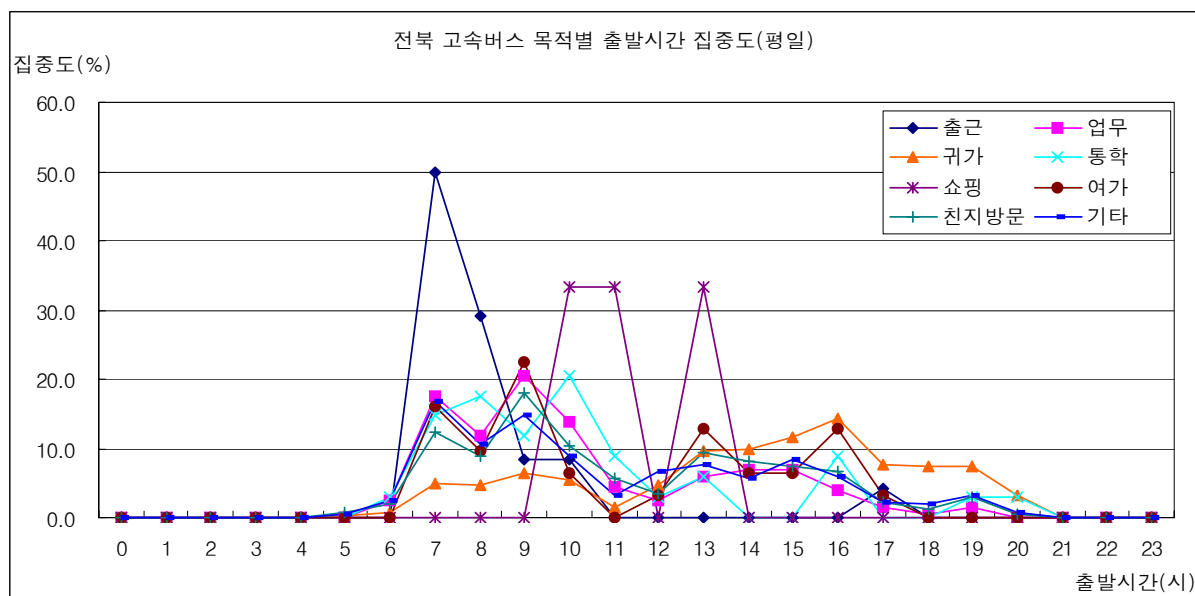
<그림 10> 충남 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

11) 전북

<표 11> 전북 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	12	7	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	24
업무	0	0	0	0	0	0	5	36	24	42	28	9	5	12	14	14	8	3	1	3	0	0	0	0	204
귀가	0	0	0	0	0	1	4	25	24	33	27	8	24	49	50	59	72	39	38	37	16	0	0	0	506
통학	0	0	0	0	0	0	1	5	6	4	7	3	1	2	0	0	3	0	0	1	1	0	0	0	34
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
여가	0	0	0	0	0	0	0	5	3	7	2	0	1	4	2	2	4	1	0	0	0	0	0	0	31
친지방문	0	0	0	0	0	2	5	33	24	48	28	15	9	25	22	20	18	6	3	8	1	0	0	0	267
기타	0	0	0	0	0	2	12	82	52	72	43	15	32	37	27	41	29	11	10	16	4	0	0	0	485
총계	0	0	0	0	0	5	27	198	140	208	138	51	72	130	115	136	134	61	52	65	22	0	0	0	1,554



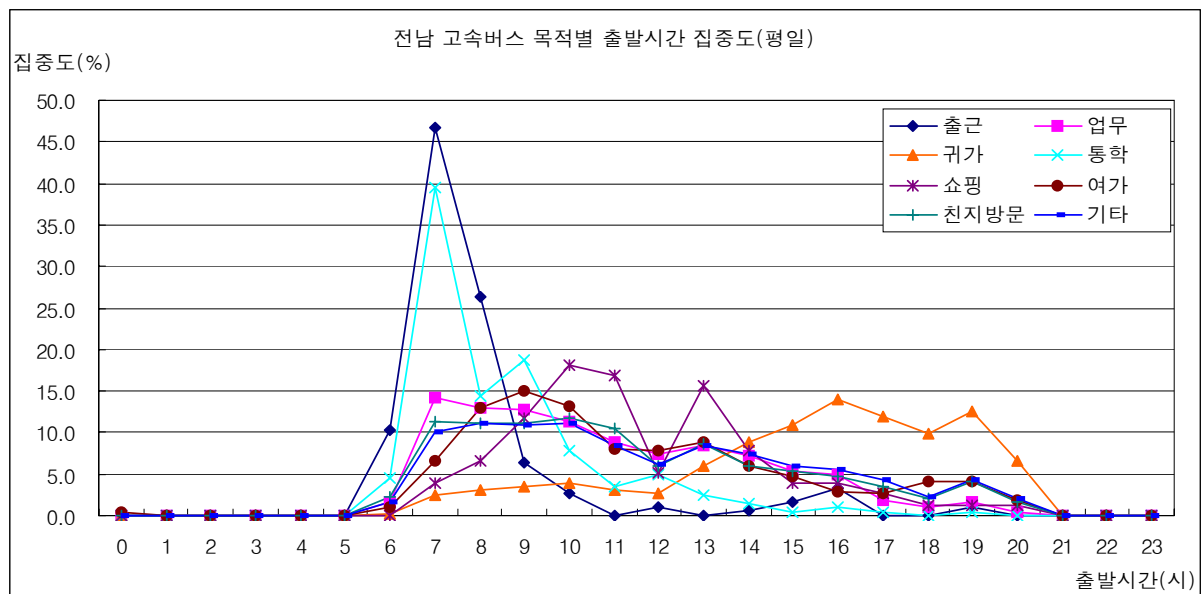
<그림 11> 전북 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

12) 전남

<표 12> 전남 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	19	87	49	12	5	0	2	0	1	3	6	0	0	2	0	0	0	0	186
업무	0	0	0	0	0	0	14	114	104	102	91	71	60	68	58	43	39	15	8	13	3	0	0	0	803
귀가	0	0	0	0	0	0	5	42	53	58	65	52	46	98	148	181	234	199	163	210	108	0	0	0	1,662
통학	0	0	0	0	0	0	9	80	29	38	16	7	10	5	3	1	2	1	0	1	0	0	0	0	202
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	3	5	9	14	13	4	12	6	3	3	2	1	1	1	0	0	0	77
여가	1	0	0	0	0	0	3	18	35	41	36	22	21	24	16	13	8	7	11	11	5	0	0	0	272
친지방문	0	0	0	0	0	0	15	73	72	71	76	67	38	56	39	35	30	22	13	26	11	0	0	0	644
기타	0	0	0	0	0	0	18	107	118	116	118	90	64	88	79	62	59	46	23	45	21	0	0	0	1,054
총계	1	0	0	0	0	0	83	524	465	447	421	322	245	351	350	341	381	292	219	309	149	0	0	0	4,900



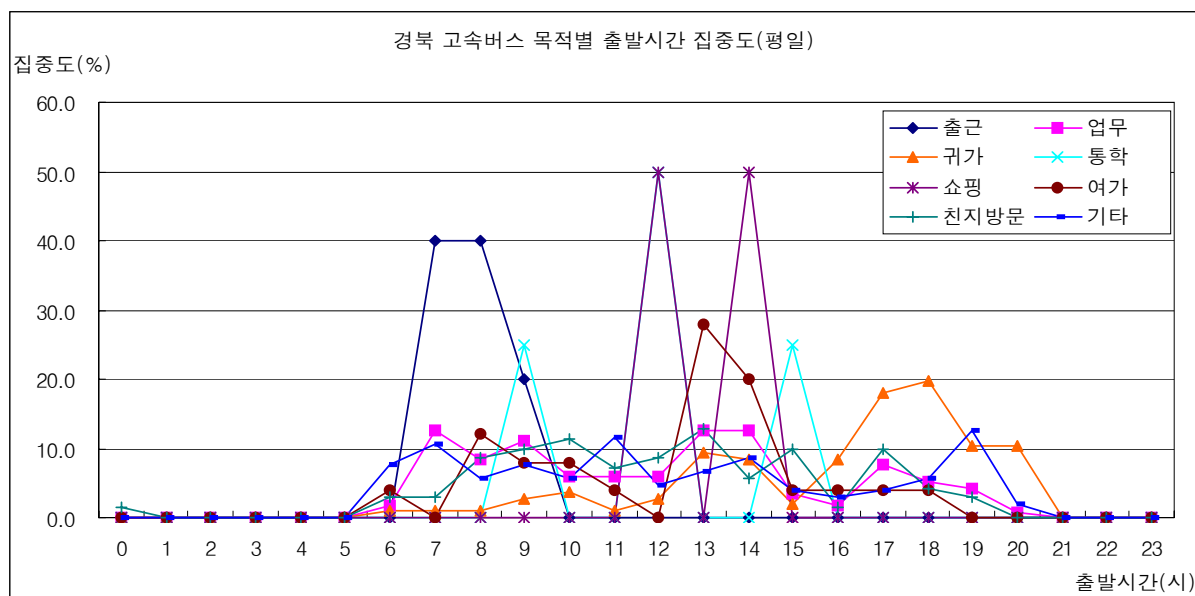
<그림 12> 전남 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

13) 경북

<표 13> 경북 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
업무	0	0	0	0	0	0	2	15	10	13	7	7	7	15	15	4	2	9	6	5	1	0	0	0	118
귀가	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	4	1	3	10	9	2	9	19	21	11	11	0	0	0	106
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
여가	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2	2	1	0	7	5	1	1	1	1	0	0	0	0	0	25
친지방문	1	0	0	0	0	0	2	2	6	7	8	5	6	9	4	7	1	7	3	2	0	0	0	0	70
기타	0	0	0	0	0	0	8	11	6	8	6	12	5	7	9	4	3	4	6	13	2	0	0	0	104
총계	1	0	0	0	0	0	14	31	28	35	27	26	24	48	43	19	16	40	37	31	14	0	0	0	434



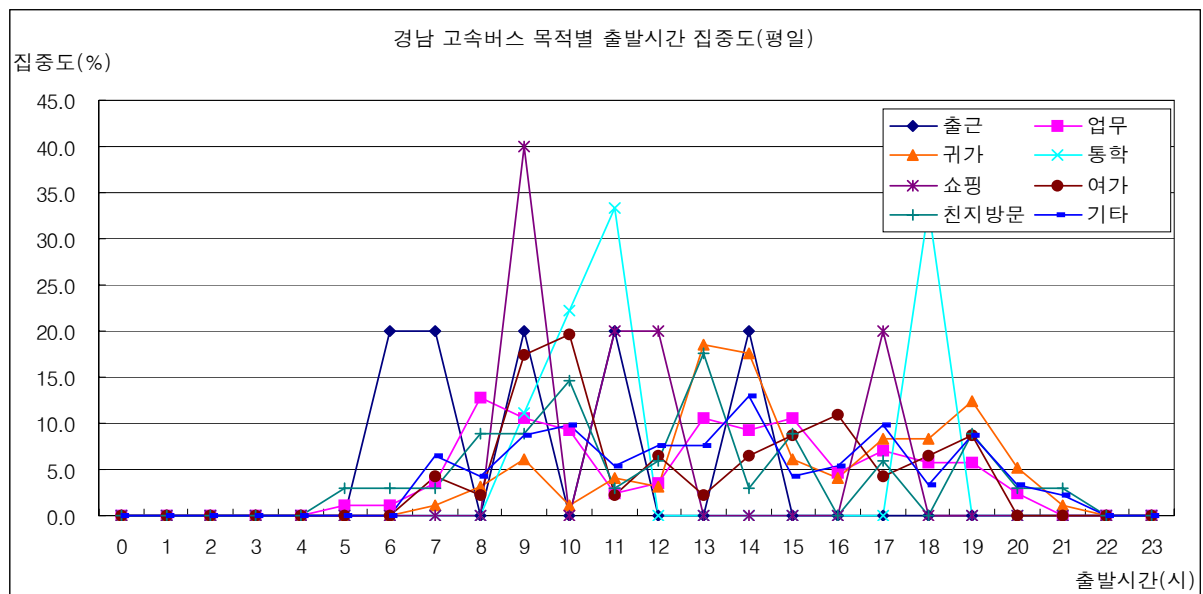
<그림 13> 경북 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

14) 경남

<표 14> 경남 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
업무	0	0	0	0	0	1	1	3	11	9	8	2	3	9	8	9	4	6	5	5	2	0	0	0	86
귀가	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	1	4	3	18	17	6	4	8	8	12	5	1	0	0	97
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	9
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
여가	0	0	0	0	0	0	0	2	1	8	9	1	3	1	3	4	5	2	3	4	0	0	0	0	46
친지방문	0	0	0	0	0	1	1	1	3	3	5	1	2	6	1	3	0	2	0	3	1	1	0	0	34
기타	0	0	0	0	0	0	0	6	4	8	9	5	7	7	12	4	5	9	3	8	3	2	0	0	92
총계	0	0	0	0	0	2	3	14	22	38	34	18	19	41	42	26	18	28	22	32	11	4	0	0	374



<그림 14> 경남 고속버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

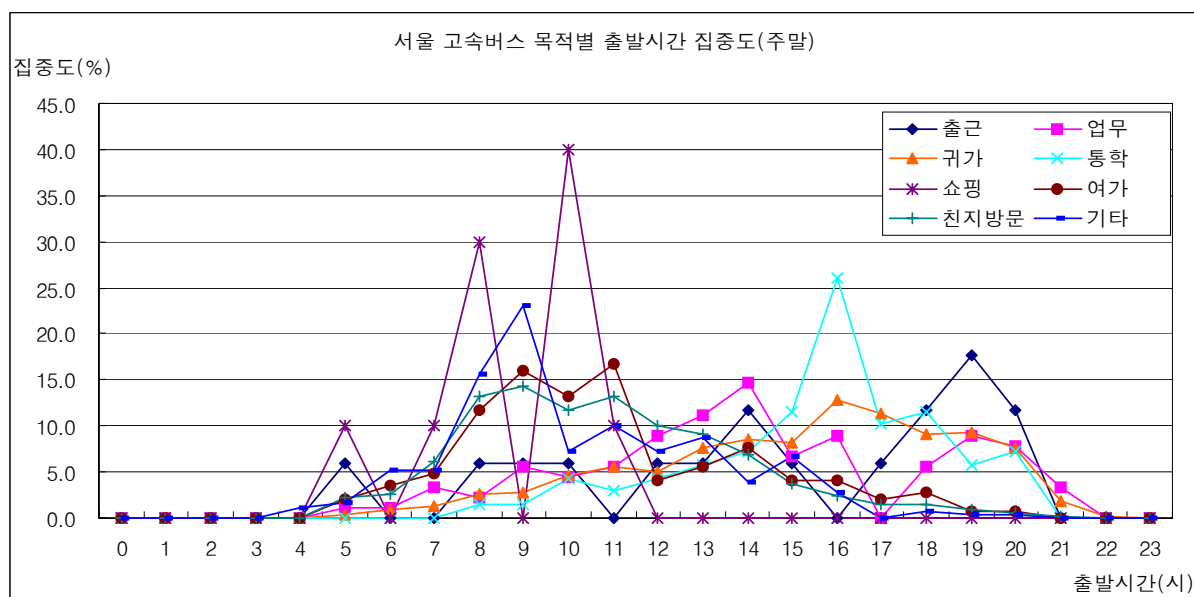
나. 주말

1) 서울

<표 15> 서울 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	2	1	0	1	2	3	2	0	0	0	17
업무	0	0	0	0	0	1	1	3	2	5	4	5	8	10	13	6	8	0	5	8	7	3	0	0	89
귀가	0	0	0	0	0	3	8	11	22	24	40	48	43	65	73	69	109	97	77	79	65	15	1	0	849
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	2	3	4	5	8	18	7	8	4	5	0	0	0	69
쇼핑	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
여가	0	0	0	0	0	3	5	7	17	23	19	24	6	8	11	6	6	3	4	1	1	0	0	0	144
친지방문	0	0	0	0	0	9	11	25	54	59	48	54	41	37	28	15	10	6	6	4	2	1	0	0	410
기타	0	0	0	0	3	4	13	13	39	58	18	25	18	22	10	17	7	0	2	1	1	0	0	0	251
총계	0	0	0	0	3	22	38	60	139	171	137	159	120	147	142	122	158	114	104	100	83	19	1	0	1,839



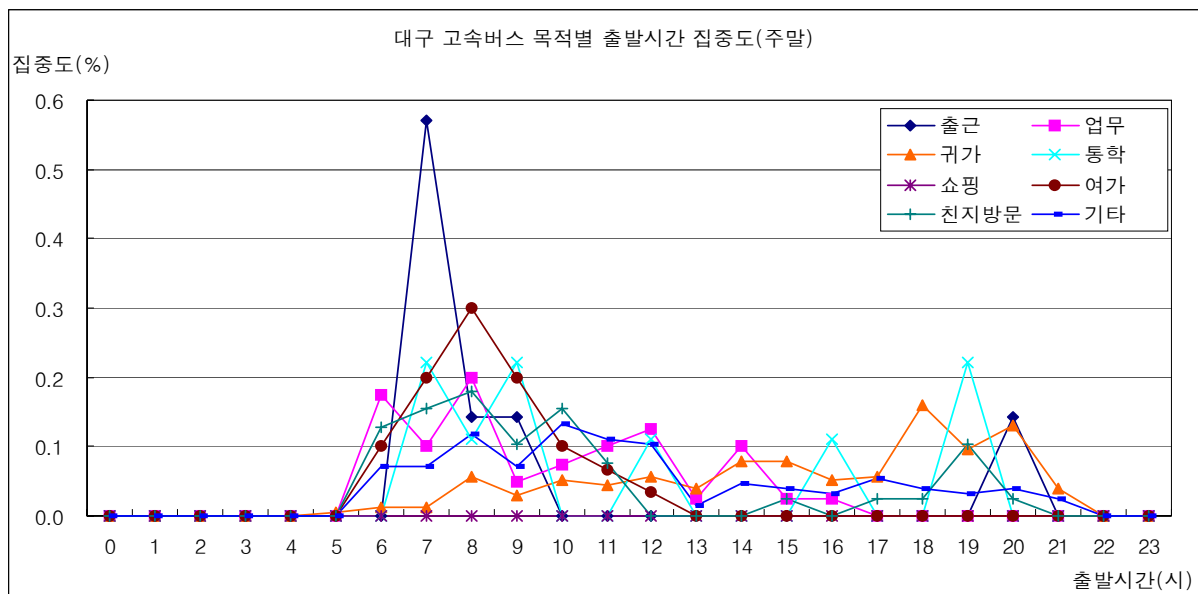
<그림 15> 서울 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

2) 대구

<표 16> 대구 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	7
업무	0	0	0	0	0	0	7	4	8	2	3	4	5	1	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	40
귀가	0	0	0	0	0	1	2	2	10	5	9	8	10	7	14	14	9	10	28	17	23	7	0	0	176
통학	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	9
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	3	6	9	6	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
친지방문	0	0	0	0	0	0	5	6	7	4	6	3	0	0	0	1	0	1	1	4	1	0	0	0	39
기타	0	0	0	0	0	0	9	9	15	9	17	14	13	2	6	5	4	7	5	4	5	3	0	0	127
총계	0	0	0	0	0	1	26	33	51	29	38	31	30	10	24	21	15	18	34	27	30	10	0	0	428



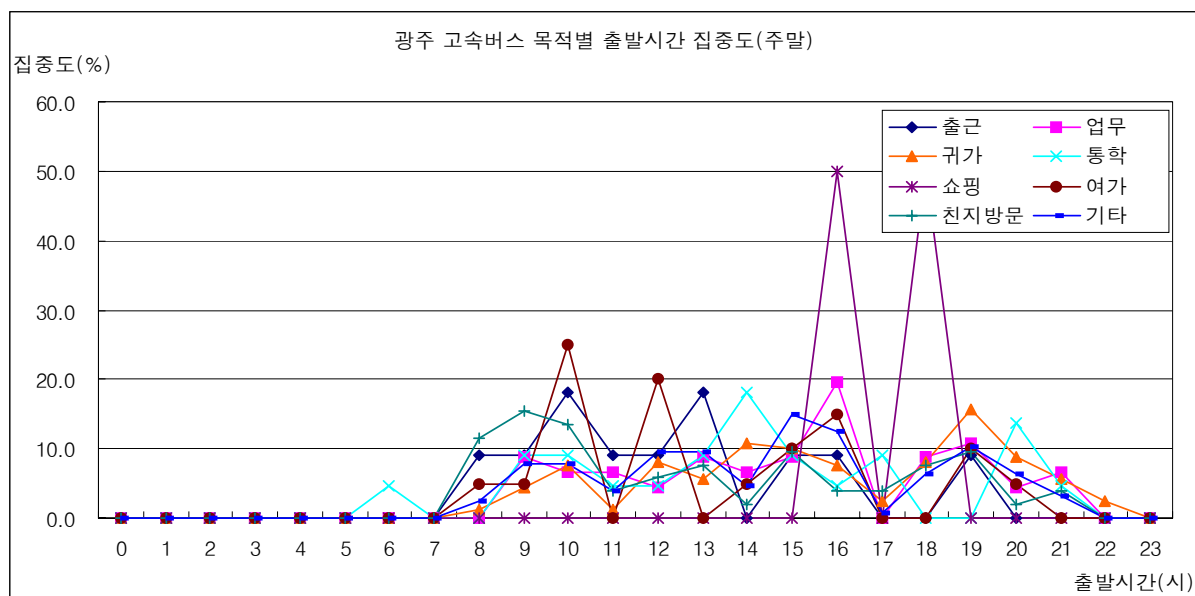
<그림 16> 대구 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

3) 광주

<표 17> 광주 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	2	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	11
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	3	2	4	3	4	9	0	4	5	2	3	0	0	46
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	12	2	13	9	17	16	12	4	13	25	14	9	4	0	159
통학	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	1	1	2	4	2	1	2	0	0	3	1	0	0	22
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	0	4	0	1	2	3	0	0	2	1	0	0	0	20
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	6	8	7	2	3	4	1	5	2	2	4	5	1	2	0	0	52
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10	10	5	12	12	6	19	16	1	8	13	8	4	0	0	127
총계	0	0	0	0	0	0	1	0	13	33	41	14	36	33	32	49	45	9	30	51	29	19	4	0	439



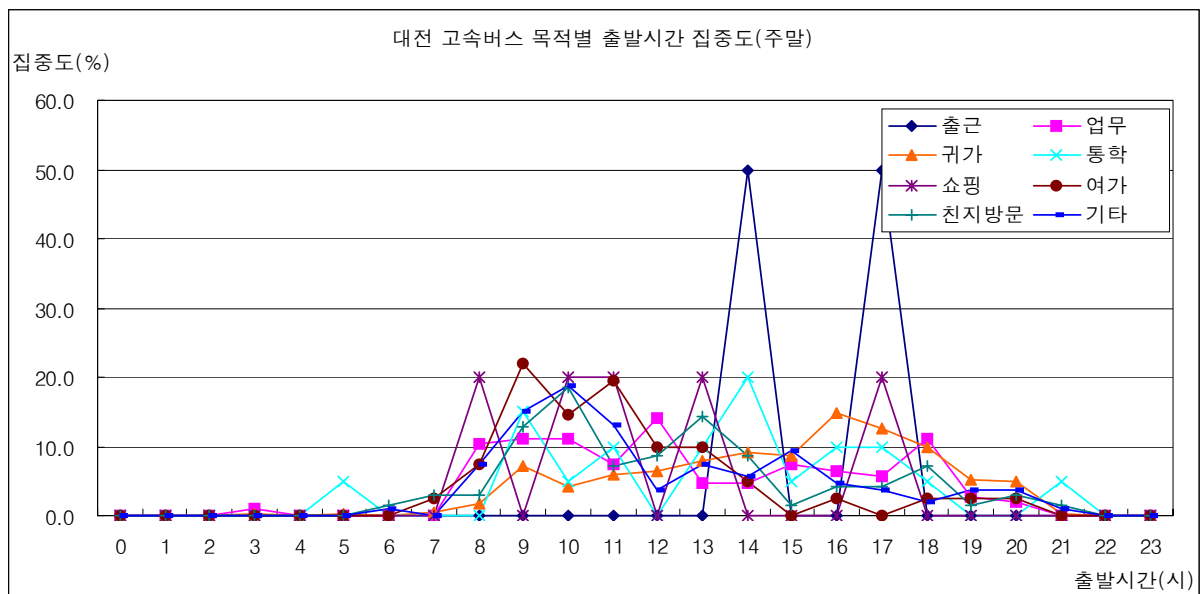
<그림 17> 광주 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

4) 대전

<표 18> 대전 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
업무	0	0	0	1	0	0	0	0	11	12	12	8	15	5	5	8	7	6	12	3	2	0	0	0	107
귀가	0	0	0	1	0	1	0	2	6	24	14	20	21	26	30	29	49	42	33	17	16	1	0	0	332
통학	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	2	0	2	4	1	2	2	1	0	0	1	0	0	20
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	3	9	6	8	4	4	2	0	1	0	1	1	1	0	0	0	41
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	2	2	9	13	5	6	10	6	1	3	3	5	1	2	1	0	0	70
기타	0	0	0	0	0	0	1	0	8	16	20	14	4	8	6	10	5	4	2	4	4	1	0	0	107
총계	0	0	0	2	0	2	2	5	31	73	67	58	50	56	54	49	67	59	54	26	25	4	0	0	684



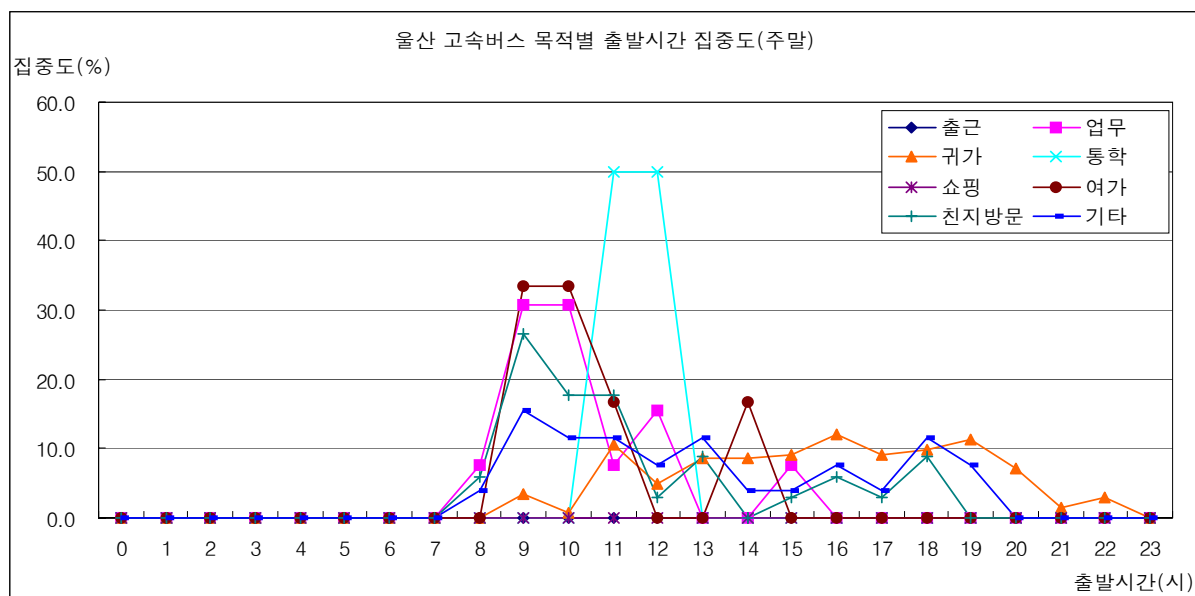
<그림 18> 대전 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

5) 울산

<표 19> 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	4	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	13
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	15	7	12	12	13	17	13	14	16	10	2	4	0	141
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	6	6	1	3	0	1	2	1	3	0	0	0	0	0	34
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	3	3	2	3	1	1	2	1	3	2	0	0	0	0	26
총계	0	0	0	0	0	0	0	0	4	24	16	27	13	18	14	16	21	15	20	18	10	2	4	0	222



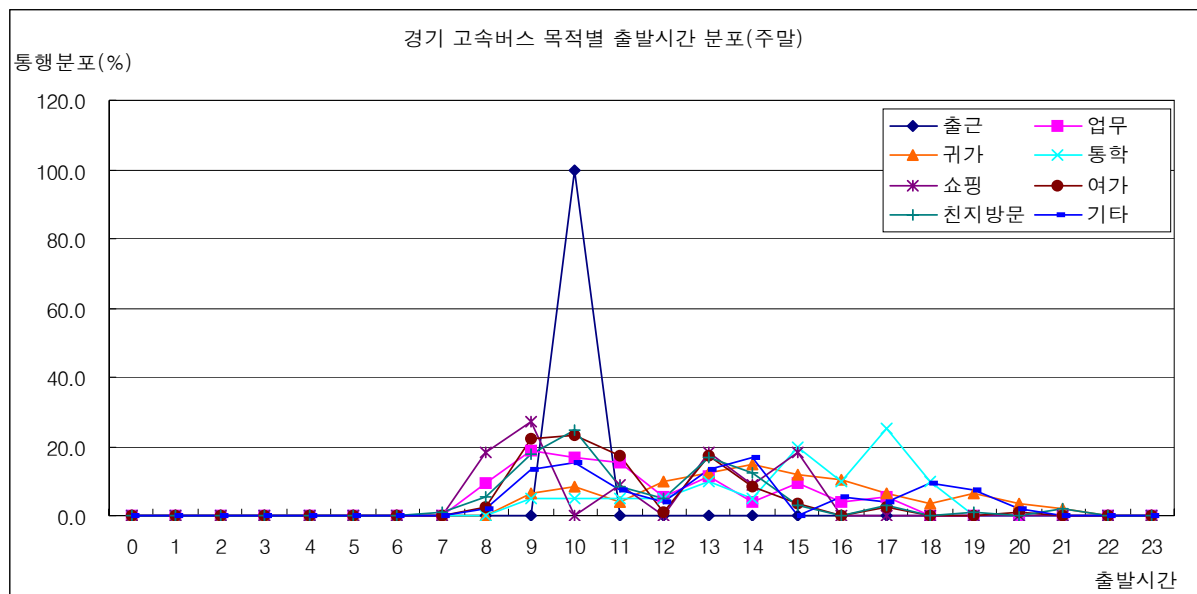
<그림 19> 울산 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

6) 경기

<표 20> 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	5	10	9	8	3	6	2	5	2	3	0	0	0	0	0	0	53
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	12	6	14	18	21	17	15	9	5	9	5	3	0	0	143
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	1	4	2	5	2	0	0	0	0	0	20
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	1	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	11
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	2	18	19	14	1	14	7	3	0	2	0	0	1	0	0	0	81
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	1	6	19	26	9	5	18	13	3	0	3	0	1	0	2	0	0	106
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	8	4	2	7	9	0	3	2	5	4	1	0	0	0	53
총계	0	0	0	0	0	0	0	1	16	67	76	43	26	67	54	34	22	24	12	14	7	5	0	0	468



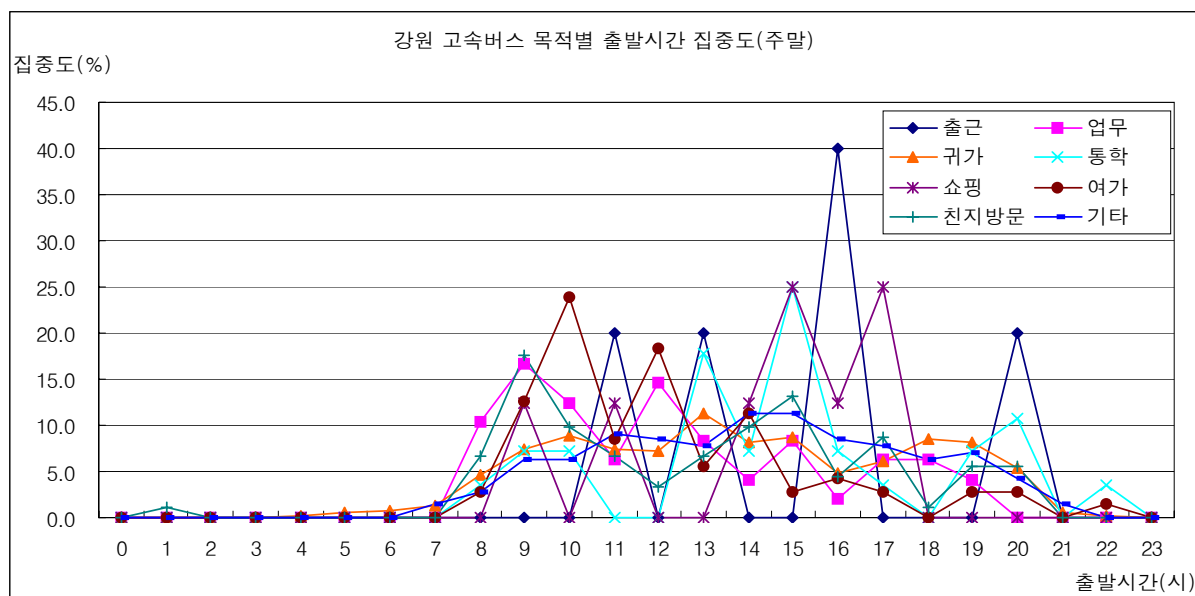
<그림 20> 경기 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

7) 강원

<표 21> 강원 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	5
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	5	8	6	3	7	4	2	4	1	3	3	2	0	0	0	0	48
귀가	0	0	0	0	1	2	3	5	19	31	37	31	30	47	34	36	20	25	35	34	22	2	1	0	415
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	5	2	7	2	1	0	2	3	0	1	0	28
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	8
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	17	6	13	4	8	2	3	2	0	2	2	0	1	0	71
친지방문	0	1	0	0	0	0	0	0	6	16	9	6	3	6	9	12	4	8	1	5	5	0	0	0	91
기타	0	0	0	0	0	0	0	2	4	9	9	13	12	11	16	16	12	11	9	10	6	2	0	0	142
총계	0	1	0	0	1	2	3	7	37	76	80	61	65	78	72	79	45	52	48	55	39	4	3	0	808



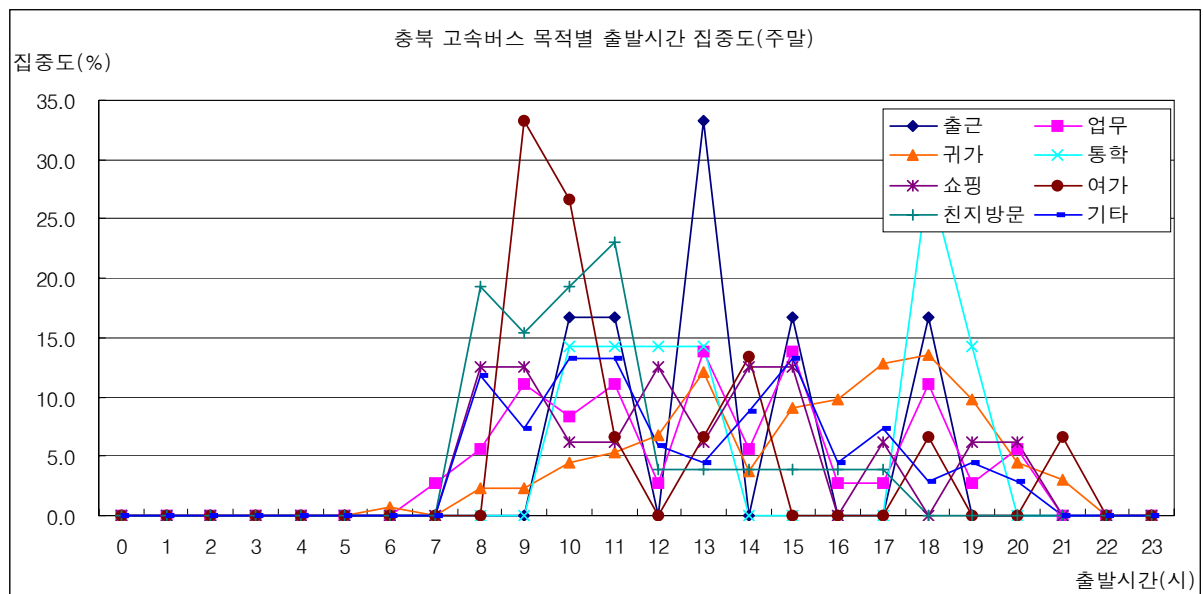
<그림 21> 강원 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

8) 충북

<표 22> 충북 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	6
업무	0	0	0	0	0	0	0	1	2	4	3	4	1	5	2	5	1	1	4	1	2	0	0	0	36
귀가	0	0	0	0	0	0	1	0	3	3	6	7	9	16	5	12	13	17	18	13	6	4	0	0	133
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	7
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	2	1	2	2	0	1	0	1	1	0	0	0	16
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	1	0	1	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	15
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	5	6	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	26
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	8	5	9	9	4	3	6	9	3	5	2	3	2	0	0	0	68
총계	0	0	0	0	0	0	1	1	20	23	30	30	18	30	18	30	18	25	28	19	11	5	0	0	307



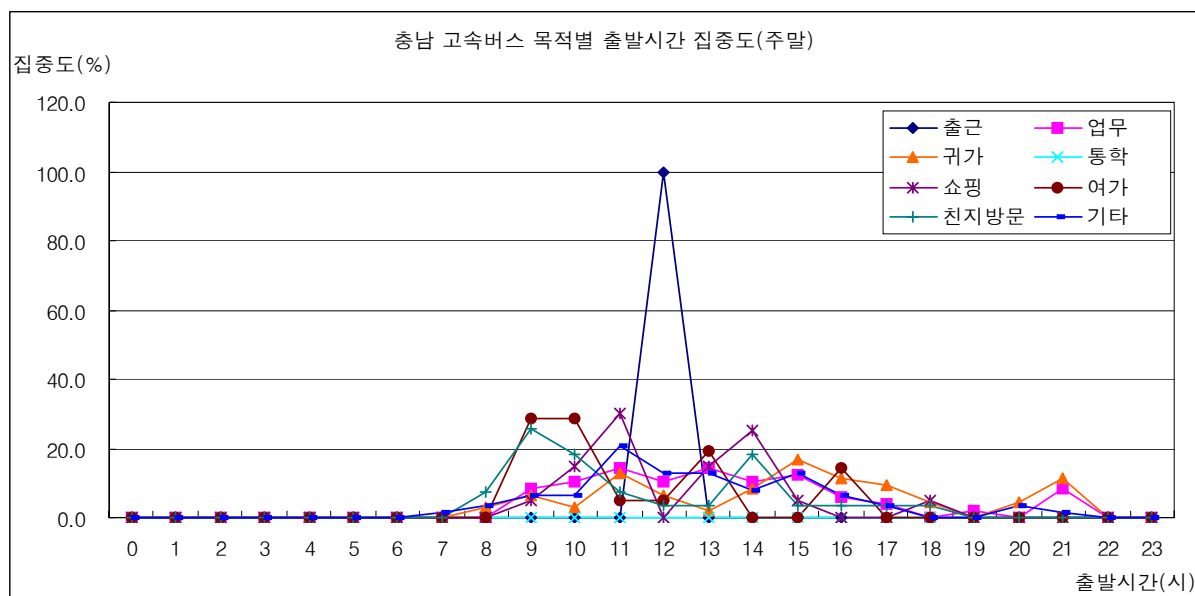
<그림 22> 충북 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

9) 충남

<표 23> 충남 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	7	5	7	5	6	3	2	0	1	0	4	0	0	49
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	3	12	6	2	8	16	11	9	4	0	4	11	0	0	95
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	0	3	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	20
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	1	1	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	21
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	5	2	1	1	5	1	1	1	1	0	0	0	0	0	27
기타	0	0	0	0	0	0	0	1	2	4	4	13	8	8	5	8	4	2	0	0	2	1	0	0	62
총계	0	0	0	0	0	0	0	1	7	28	26	41	22	25	28	32	22	14	6	1	6	16	0	0	275



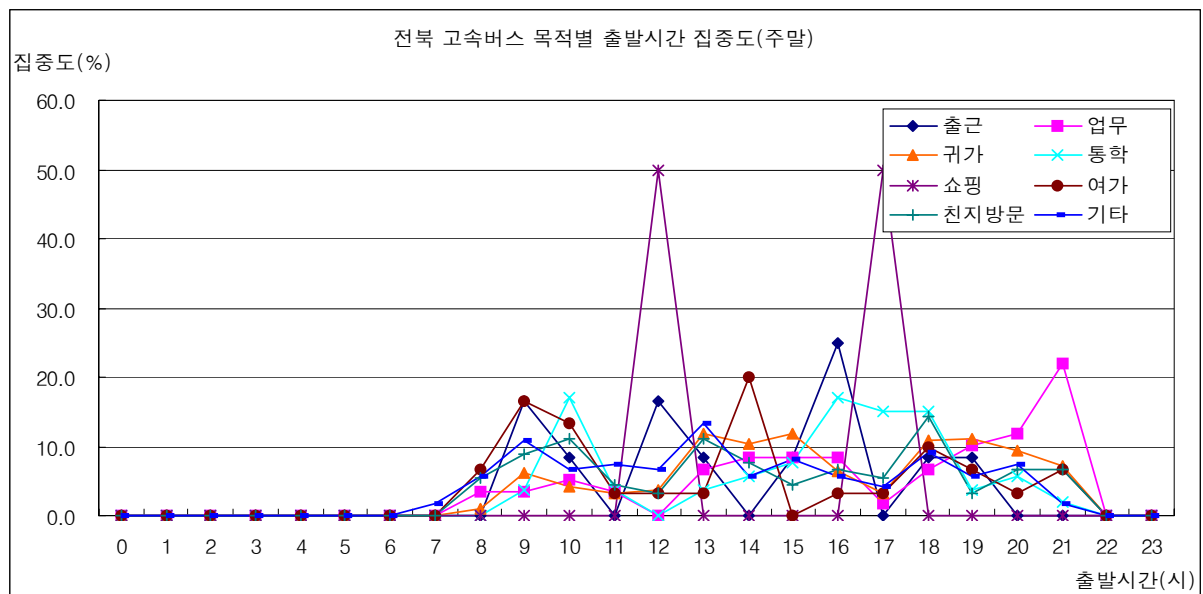
<그림 23> 충남 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

10) 전북

<표 24> 전북 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	1	0	1	3	0	1	1	0	0	0	0	12
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	2	0	4	5	5	5	1	4	6	7	13	0	0	59
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	4	23	16	12	14	45	39	45	24	12	41	42	36	27	0	0	380
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	2	0	2	3	4	9	8	8	2	3	1	0	0	53
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	4	1	1	1	6	0	1	1	3	2	1	2	0	0	30
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	5	8	10	4	3	10	7	4	6	5	13	3	6	6	0	0	90
기타	0	0	0	0	0	0	0	2	7	13	8	9	8	16	7	10	7	5	11	7	9	2	0	0	121
총계	0	0	0	0	0	0	0	2	20	55	51	30	29	79	67	69	55	33	81	63	62	51	0	0	747



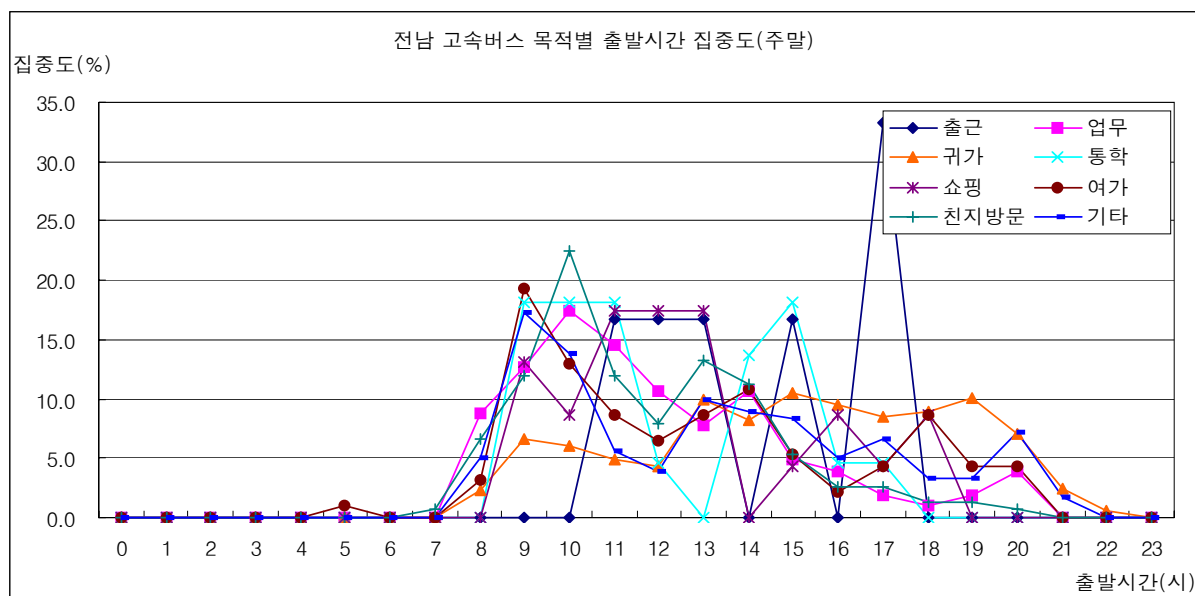
<그림 24> 전북 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

11) 전남

<표 25>전남 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	6
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	9	13	18	15	11	8	11	5	4	2	1	2	4	0	0	0	103
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	15	42	39	31	28	63	52	67	61	54	57	64	45	16	4	0	638
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4	1	0	3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	22
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	4	4	4	0	1	2	1	2	0	0	0	0	0	23
여가	0	0	0	0	0	1	0	0	3	18	12	8	6	8	10	5	2	4	8	4	4	0	0	0	93
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	1	10	18	34	18	12	20	17	8	4	4	2	2	1	0	0	0	151
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	9	31	25	10	7	18	16	15	9	12	6	6	13	3	0	0	180
총계	0	0	0	0	0	1	0	1	46	129	134	91	70	122	109	106	83	80	76	78	67	19	4	0	1,216



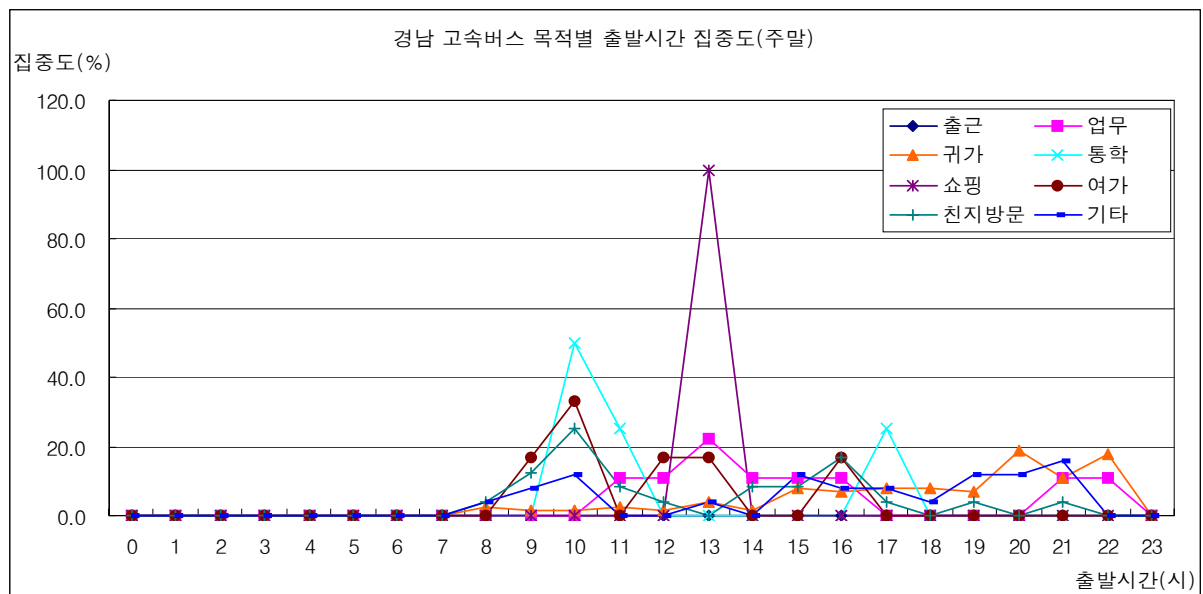
<그림 25> 전남 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

12) 경남

<표 26> 경남 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	9
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2	1	3	1	6	5	6	6	5	14	8	13	0	74
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	2	1	0	2	2	4	1	0	1	0	1	0	0	24
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	0	0	1	0	3	2	2	1	3	3	4	0	0	25
총계	0	0	0	0	0	0	0	0	4	7	14	6	4	8	4	12	13	10	7	9	17	14	14	0	143



<그림 26> 경남 고속버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

2. 시외버스

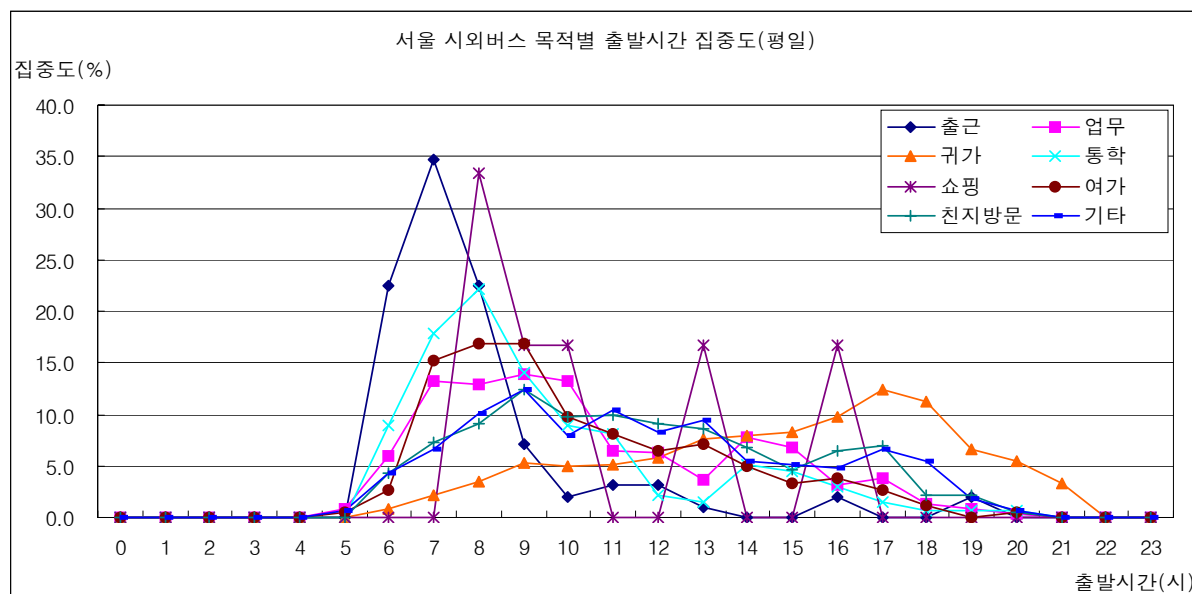
가. 평일

1) 서울

<표 27> 서울 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	22	34	22	7	2	3	3	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	98
업무	0	0	0	0	0	3	23	51	50	54	51	25	24	14	30	26	12	15	5	3	1	0	0	0	387
귀가	0	0	0	0	0	0	10	27	44	66	61	64	73	94	98	102	121	155	139	83	67	41	0	0	1,245
통학	0	0	0	0	0	0	12	24	30	19	12	11	3	2	7	6	4	2	1	1	1	0	0	0	135
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
여가	0	0	0	0	0	1	5	28	31	31	18	15	12	13	9	6	7	5	2	0	1	0	0	0	184
친지방문	0	0	0	0	0	0	16	27	34	46	36	37	34	32	25	17	24	26	8	8	2	0	0	0	372
기타	0	0	0	0	0	2	14	22	33	41	26	34	27	31	18	17	16	22	18	6	2	0	0	0	329
총계	0	0	0	0	0	6	102	213	246	265	207	189	176	188	187	174	187	225	173	103	74	41	0	0	2,756



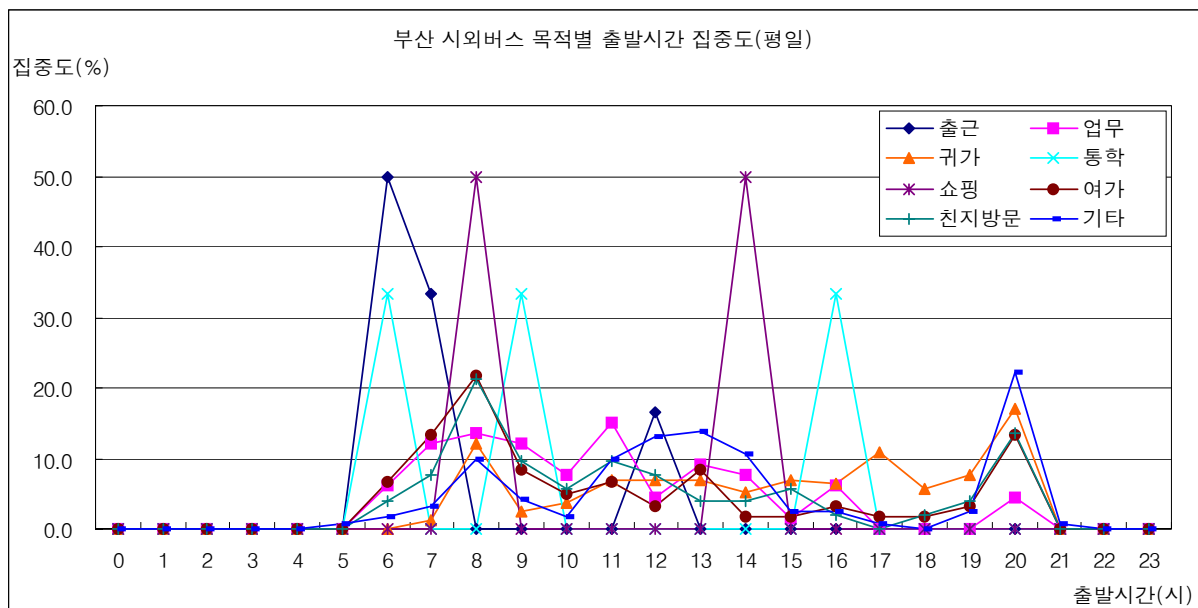
<그림 27> 서울 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

2) 부산

<표 28> 부산 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
업무	0	0	0	0	0	0	4	8	9	8	5	10	3	6	5	1	4	0	0	0	3	0	0	0	66
귀가	0	0	0	0	0	0	0	2	19	4	6	11	11	11	8	11	10	17	9	12	27	0	0	0	158
통학	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
여가	0	0	0	0	0	0	4	8	13	5	3	4	2	5	1	1	2	1	1	2	8	0	0	0	60
친지방문	0	0	0	0	0	0	2	4	11	5	3	5	4	2	2	3	1	0	1	2	7	0	0	0	52
기타	0	0	0	0	0	1	2	4	12	5	2	12	16	17	13	3	3	1	0	3	27	1	0	0	122
총계	0	0	0	0	0	1	16	28	65	28	19	42	37	41	30	19	21	19	11	19	72	1	0	0	469



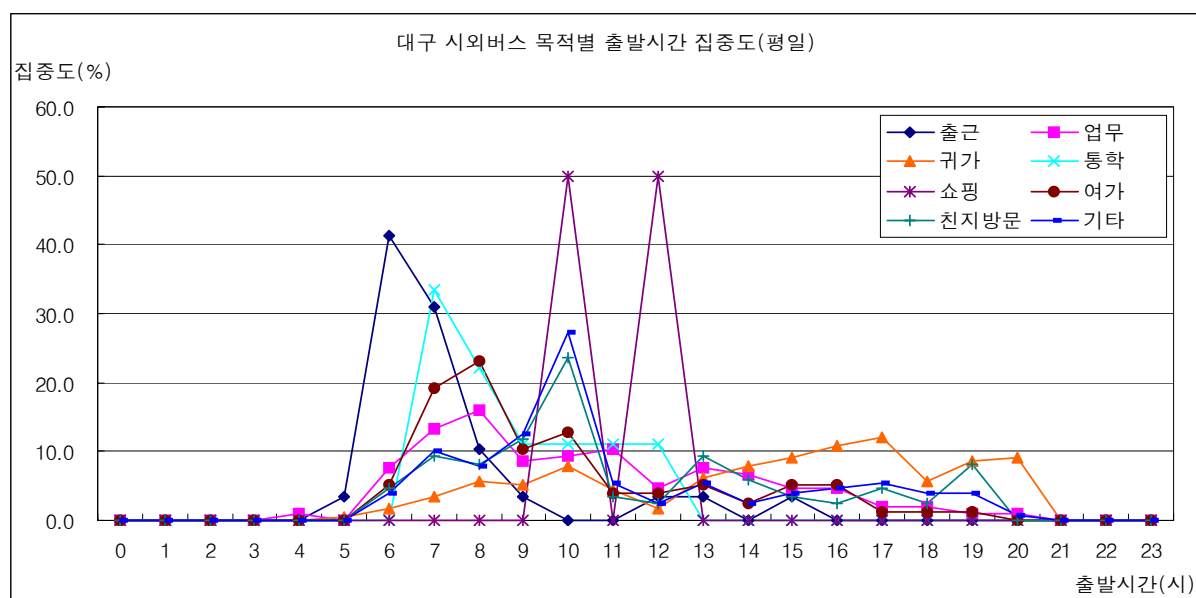
<그림 28> 부산 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

3) 대구

<표 29> 대구 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	1	12	9	3	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	29
업무	0	0	0	0	1	0	8	14	17	9	10	11	5	8	7	5	5	2	2	1	1	0	0	0	106
귀가	0	0	0	0	0	1	3	6	10	9	14	8	3	11	14	16	19	21	10	15	16	0	0	0	176
통학	0	0	0	0	0	0	0	3	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
여가	0	0	0	0	0	0	4	15	18	8	10	3	3	4	2	4	4	1	1	1	0	0	0	0	78
친지방문	0	0	0	0	0	0	4	8	7	10	20	3	2	8	5	3	2	4	2	7	0	0	0	0	85
기타	0	0	0	0	0	0	5	13	10	16	35	7	3	7	3	5	6	7	5	5	1	0	0	0	128
총계	0	0	0	0	1	2	36	68	67	54	91	33	19	39	31	34	36	35	20	29	18	0	0	0	613



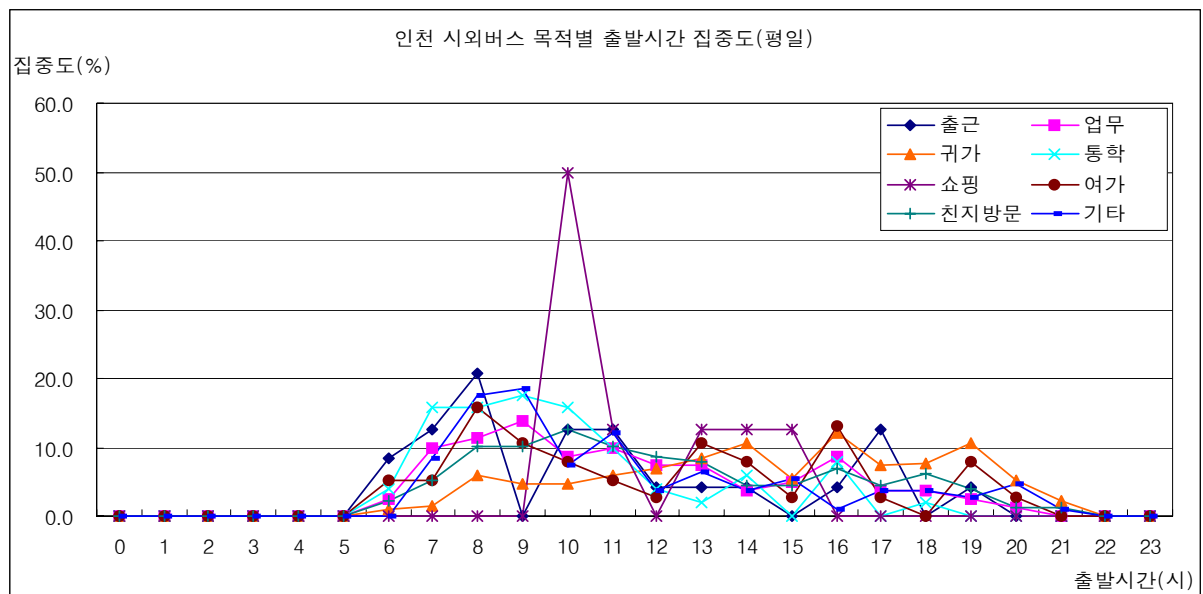
<그림 29> 대구 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

4) 인천

<표 30> 인천 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	2	3	5	0	3	3	1	1	1	0	1	3	0	1	0	0	0	0	24
업무	0	0	0	0	0	0	2	8	9	11	7	8	6	6	3	4	7	3	3	2	1	0	0	0	80
귀가	0	0	0	0	0	0	3	4	16	13	13	16	19	23	29	15	33	20	21	29	14	6	0	0	274
통학	0	0	0	0	0	0	2	8	8	9	8	5	2	1	3	0	4	0	1	0	0	0	0	0	51
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8
여가	0	0	0	0	0	0	2	2	6	4	3	2	1	4	3	1	5	1	0	3	1	0	0	0	38
친지방문	0	0	0	0	0	0	4	9	18	18	22	18	15	14	8	8	12	8	11	7	2	2	0	0	176
기타	0	0	0	0	0	0	0	9	19	20	8	13	4	7	4	6	1	4	4	3	5	1	0	0	108
총계	0	0	0	0	0	0	15	43	81	75	68	66	48	57	52	35	63	39	40	45	23	9	0	0	759



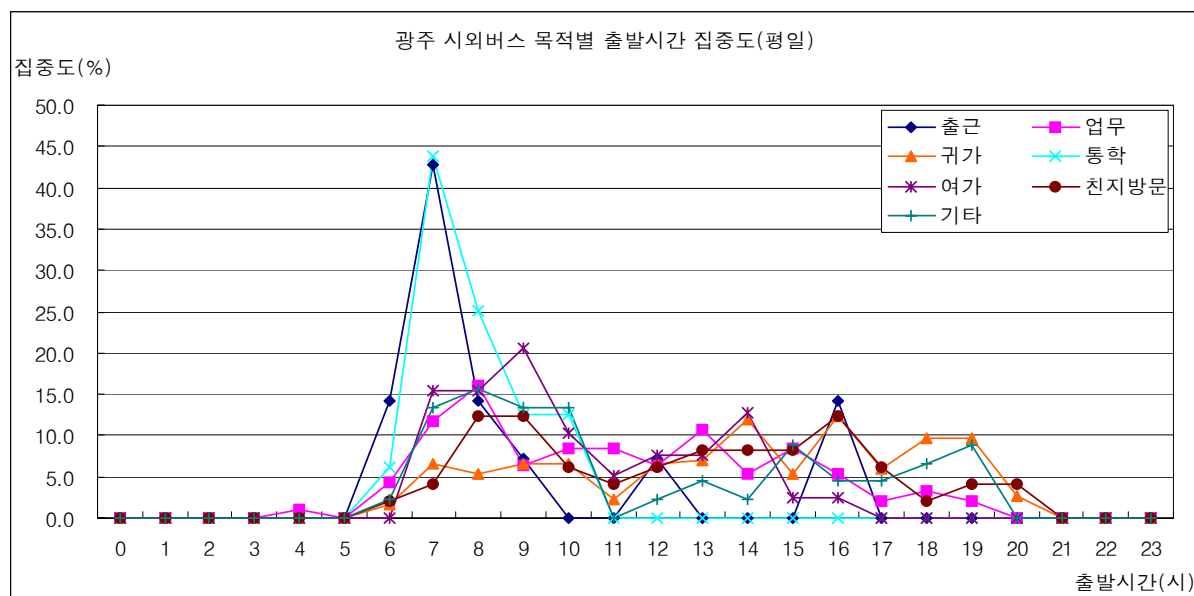
<그림 30> 인천 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

5) 광주

<표 31> 광주 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	2	6	2	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	14
업무	0	0	0	0	1	0	4	11	15	6	8	8	6	10	5	8	5	2	3	2	0	0	0	0	94
귀가	0	0	0	0	0	0	3	12	10	12	12	4	12	13	22	10	23	11	18	18	5	0	0	0	185
통학	0	0	0	0	0	0	1	7	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	0	6	6	8	4	2	3	3	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	39
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	2	6	6	3	2	3	4	4	4	6	3	1	2	2	0	0	0	49
기타	0	0	0	0	0	0	1	6	7	6	6	0	1	2	1	4	2	2	3	4	0	0	0	0	45
총계	0	0	0	0	1	0	12	50	50	41	35	16	26	32	37	27	39	18	25	26	7	0	0	0	442



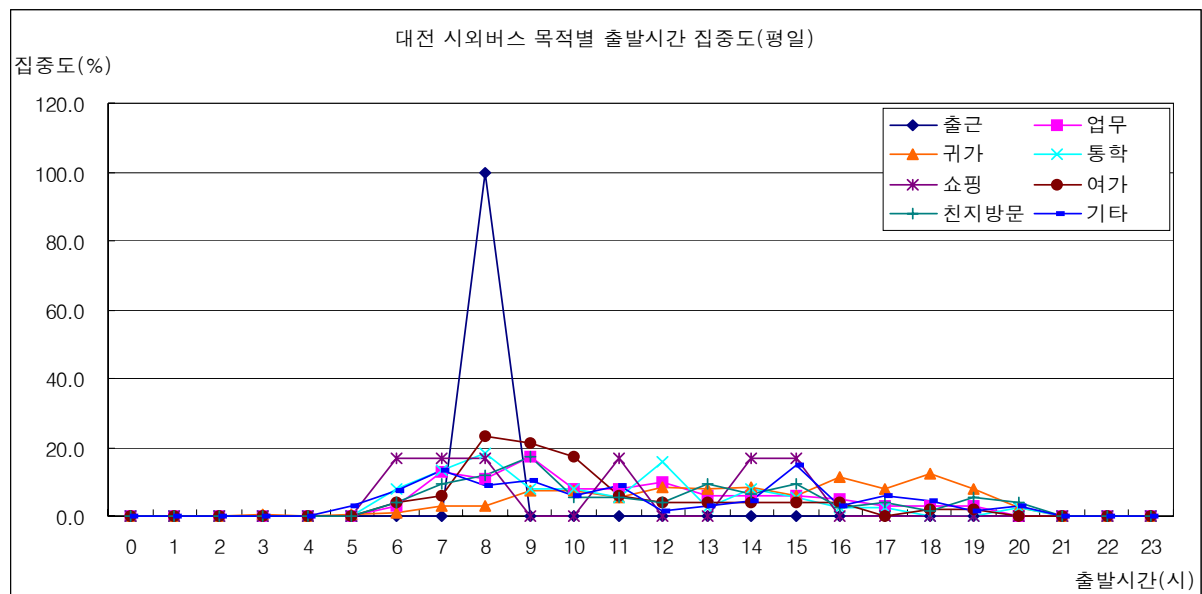
<그림 31> 광주 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

6) 대전

<표 32> 대전 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
업무	0	0	0	0	0	0	3	13	11	18	8	8	10	6	6	6	5	3	3	3	0	0	0	0	103
귀가	0	0	0	1	0	1	2	7	8	19	19	14	22	20	21	15	29	20	31	20	6	0	0	0	255
통학	0	0	0	0	0	0	3	5	7	3	3	2	6	1	3	2	1	1	0	0	1	0	0	0	38
쇼핑	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
여가	0	0	0	0	0	0	2	3	12	11	9	3	2	2	2	2	2	0	1	1	0	0	0	0	52
친지방문	0	0	0	0	0	0	3	7	9	13	4	4	3	7	5	7	2	3	1	4	3	0	0	0	75
기타	0	0	0	0	0	2	5	9	6	7	4	6	1	2	3	10	2	4	3	1	2	0	0	0	67
총계	0	0	0	1	0	3	19	45	57	71	47	38	44	38	41	43	41	31	39	29	12	0	0	0	599



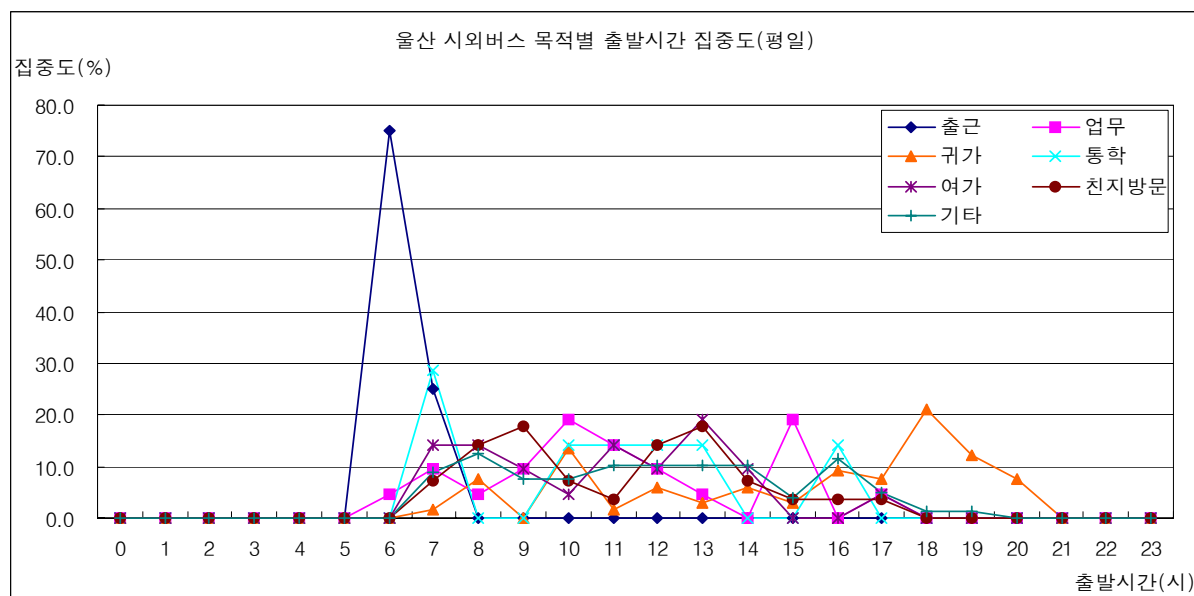
<그림 32> 대전 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

7) 울산

<표 33> 울산 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
업무	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	4	3	2	1	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	21
귀가	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	9	1	4	2	4	2	6	5	14	8	5	0	0	0	66
통학	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	7
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	0	3	3	2	1	3	2	4	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	21
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	2	4	5	2	1	4	5	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	28
기타	0	0	0	0	0	0	0	7	10	6	6	8	8	8	8	3	9	4	1	1	0	0	0	0	79
총계	0	0	0	0	0	0	4	18	23	15	23	17	21	21	16	10	17	12	15	9	5	0	0	0	226



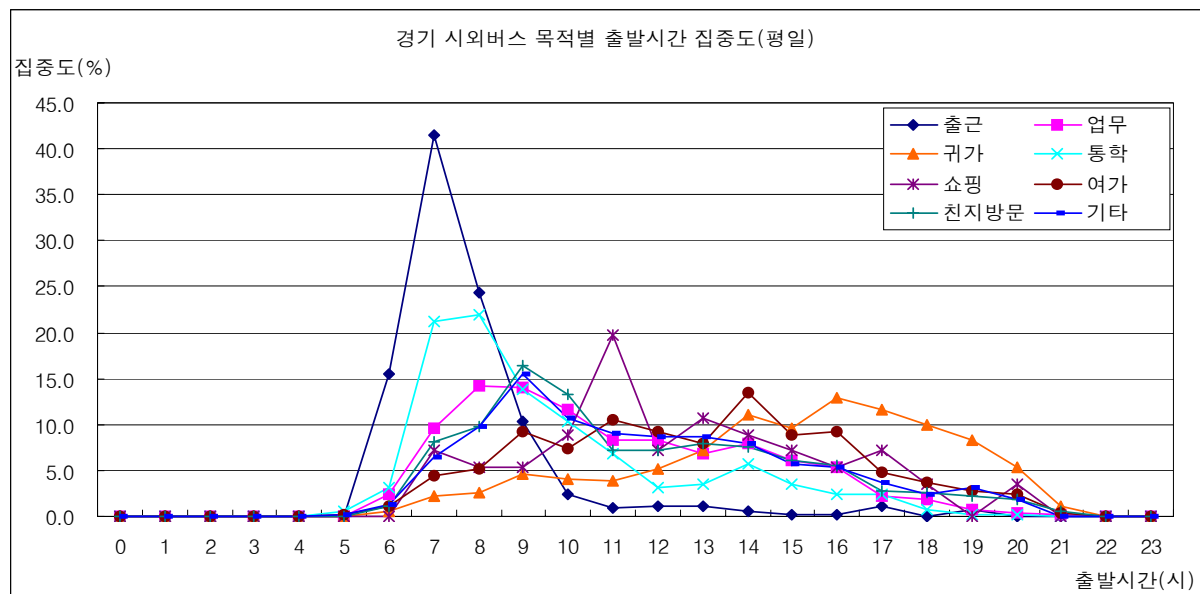
<그림 33> 울산 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

8) 경기

<표 34> 경기 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	66	177	104	44	10	4	5	5	2	1	1	5	0	3	0	0	0	0	427
업무	0	0	0	0	0	0	25	98	145	143	118	84	84	69	80	61	55	22	19	7	4	1	0	0	1015
귀가	0	0	0	0	0	0	13	45	53	97	86	82	109	152	233	201	272	246	210	175	111	22	0	0	2107
통학	0	0	0	0	0	2	13	86	89	56	42	28	13	14	23	14	10	10	3	1	1	0	0	0	405
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	4	3	3	5	11	4	6	5	4	3	4	2	0	2	0	0	0	56
여가	0	0	0	0	0	1	6	26	30	54	43	62	54	47	79	52	54	28	22	16	14	2	0	0	590
친지방문	0	0	0	0	0	0	10	68	82	139	112	60	60	67	63	52	46	24	21	19	16	4	0	0	843
기타	0	0	0	0	0	1	8	39	59	94	65	55	52	52	48	35	32	22	14	19	11	0	0	0	606
총계	0	0	0	0	0	4	141	543	565	630	481	386	381	412	533	420	473	361	291	240	159	29	0	0	6,049



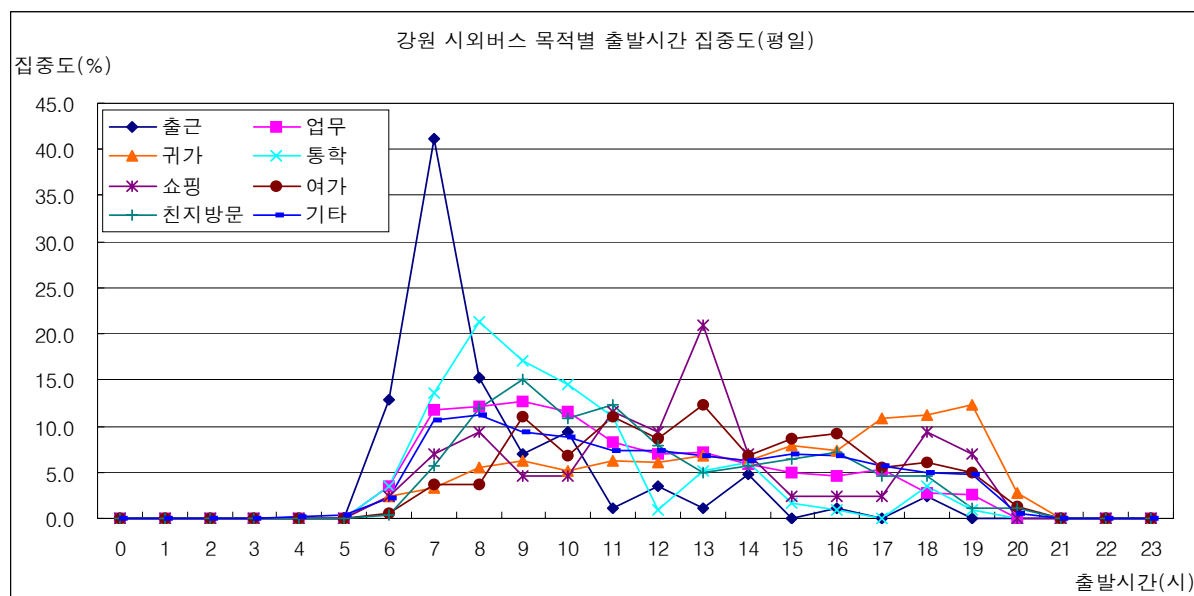
<그림 34> 경기 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

9) 강원

<표 35> 강원 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	11	35	13	6	8	1	3	1	4	0	1	0	2	0	0	0	0	0	85
업무	0	0	0	0	0	0	18	60	62	64	59	42	35	36	30	25	23	27	14	13	0	0	0	0	508
귀가	0	0	0	0	0	0	18	25	41	46	38	47	45	50	46	59	55	81	83	91	20	0	0	0	745
통학	0	0	0	0	0	0	4	16	25	20	17	13	1	6	7	2	1	0	4	1	0	0	0	0	117
쇼핑	0	0	0	0	0	0	1	3	4	2	2	5	4	9	3	1	1	1	4	3	0	0	0	0	43
여가	0	0	0	0	0	0	1	6	6	18	11	18	14	20	11	14	15	9	10	8	2	0	0	0	163
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	16	33	42	30	34	22	14	16	18	20	13	13	3	3	0	0	0	278
기타	0	0	0	0	1	2	15	70	74	62	58	48	48	45	41	46	45	38	33	31	4	0	0	0	661
총계	0	0	0	0	1	2	69	231	258	260	223	208	172	181	158	165	161	169	163	150	29	0	0	0	2,600



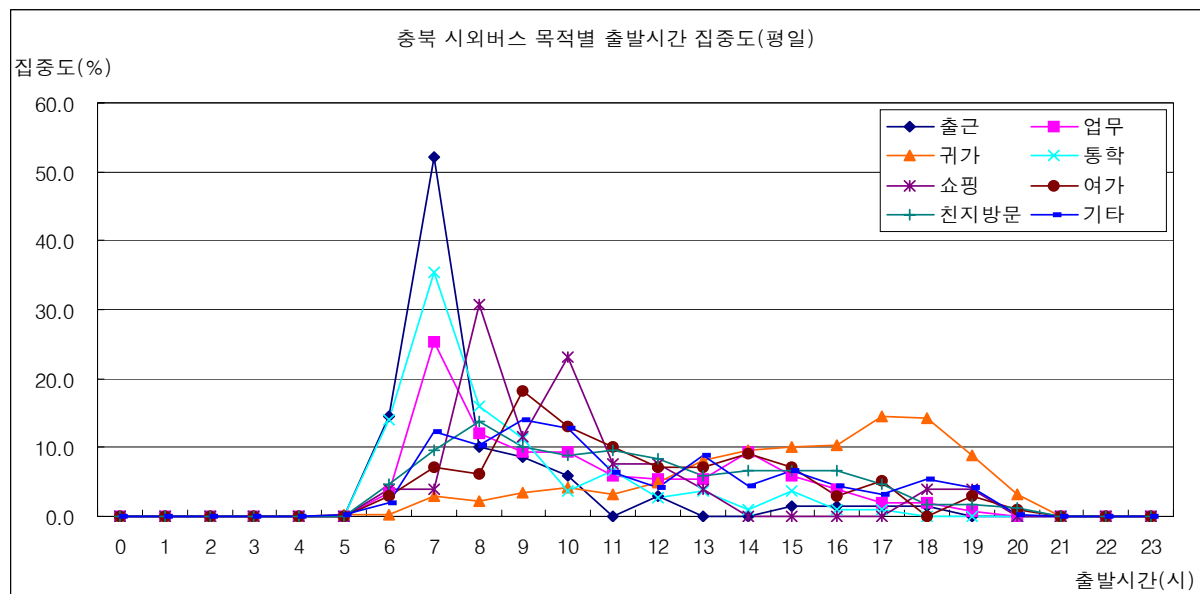
<그림 35> 강원 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

10) 충북

<표 36> 충북 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	10	36	7	6	4	0	2	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	69
업무	0	0	0	0	0	0	5	38	18	14	14	9	8	8	14	9	6	3	3	1	0	0	0	0	150
귀가	0	0	0	0	0	1	2	23	18	26	33	24	38	62	75	78	79	112	110	69	24	0	0	0	774
통학	0	0	0	0	0	0	15	38	17	12	4	7	3	4	1	4	1	1	0	0	0	0	0	0	107
쇼핑	0	0	0	0	0	0	1	1	8	3	6	2	2	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	26
여가	0	0	0	0	0	0	3	7	6	18	13	10	7	7	9	7	3	5	0	3	1	0	0	0	99
친지방문	0	0	0	0	0	0	8	16	23	17	15	16	14	10	11	11	11	8	3	3	2	0	0	0	168
기타	0	0	0	0	0	1	7	46	39	52	48	24	16	33	17	25	17	12	20	16	1	0	0	0	374
총계	0	0	0	0	0	2	51	205	136	148	137	92	90	125	127	135	118	142	138	93	28	0	0	0	1,767



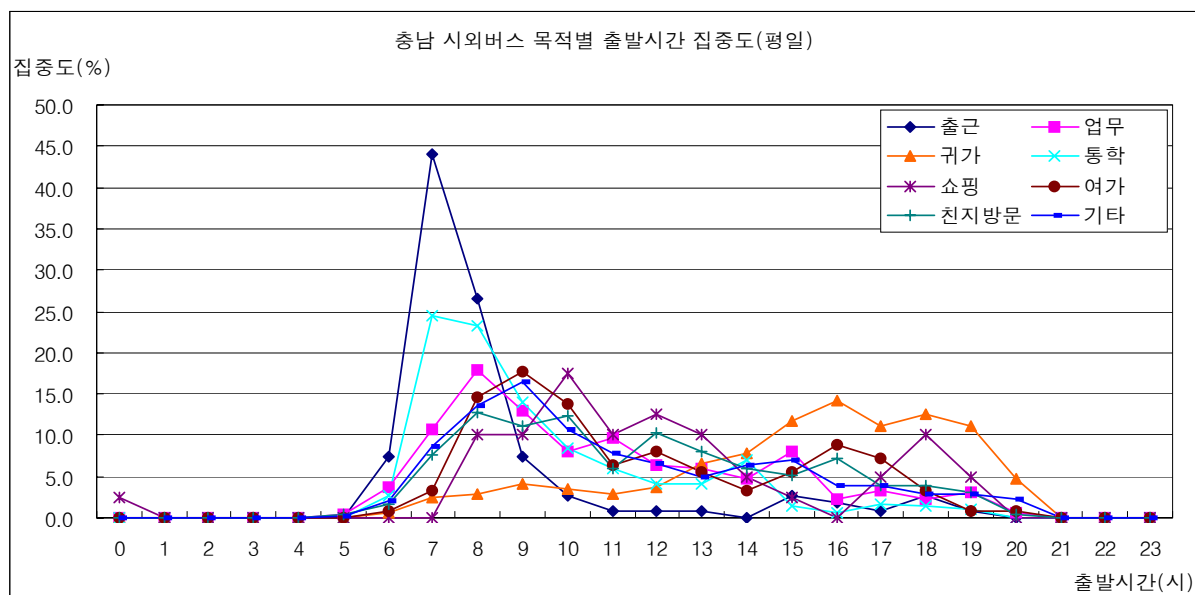
<그림 36> 충북 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

11) 충남

<표 37> 충남 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	8	48	29	8	3	1	1	1	0	3	2	1	3	1	0	0	0	0	109
업무	0	0	0	0	0	1	11	32	54	39	24	29	19	18	14	24	7	10	7	9	2	0	0	0	300
귀가	0	0	0	0	0	0	5	21	25	35	30	25	32	56	67	101	123	96	109	96	41	0	0	0	862
통학	0	0	0	0	0	0	8	73	69	42	25	18	12	12	21	4	2	5	4	3	0	0	0	0	298
쇼핑	1	0	0	0	0	0	0	0	4	4	7	4	5	4	2	1	0	2	4	2	0	0	0	0	40
여가	0	0	0	0	0	0	1	4	18	22	17	8	10	7	4	7	11	9	4	1	1	0	0	0	124
친지방문	0	0	0	0	0	1	4	18	30	26	29	14	24	19	14	12	17	9	9	7	1	0	0	0	234
기타	0	0	0	0	0	2	18	75	118	143	93	68	58	44	55	61	34	35	25	25	19	0	0	0	873
총계	1	0	0	0	0	4	55	271	347	319	228	167	161	161	177	213	196	167	165	144	64	0	0	0	2,840



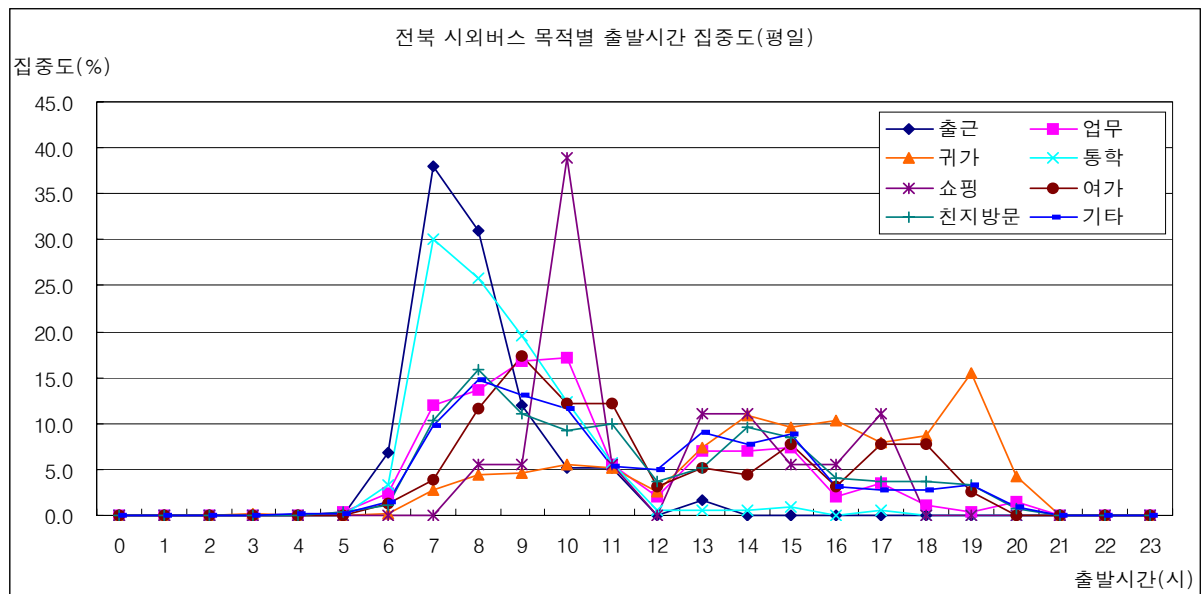
<그림 37> 충남 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

12) 전북

<표 38> 전북 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	4	22	18	7	3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58
업무	0	0	0	0	0	1	7	34	39	48	49	16	6	20	20	21	6	10	3	1	4	0	0	0	285
귀가	0	0	0	1	0	0	1	29	45	48	56	54	27	76	111	99	106	82	90	160	43	0	0	0	1,028
통학	0	0	0	0	0	0	7	63	54	41	26	12	1	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	209
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	7	1	0	2	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	18
여가	0	0	0	0	0	0	2	6	18	27	19	19	5	8	7	12	5	12	12	4	0	0	0	0	156
친지방문	0	0	0	0	0	1	3	28	43	30	25	27	10	14	26	23	11	10	10	9	2	0	0	0	272
기타	0	0	0	0	1	1	9	59	89	79	70	32	30	54	46	53	19	17	17	20	5	0	0	0	601
총계	0	0	0	1	1	3	33	241	307	281	255	164	79	176	213	211	148	134	132	194	54	0	0	0	2,627



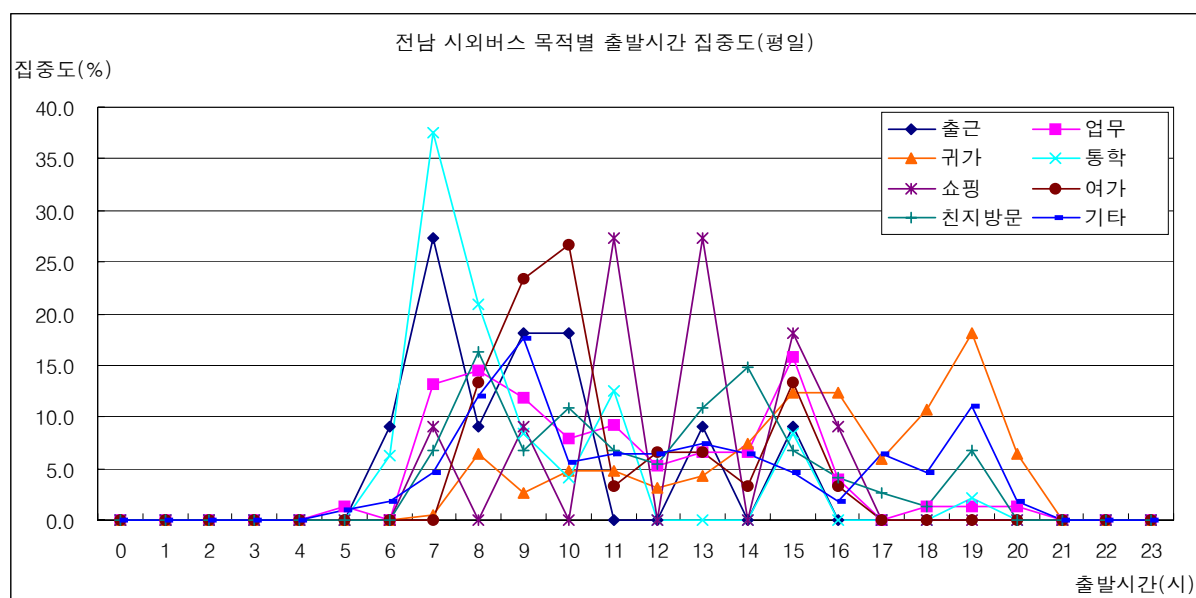
<그림 38> 전북 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

13) 전남

<표 39> 전남 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	1	3	1	2	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	11
업무	0	0	0	0	0	1	0	10	11	9	6	7	4	5	5	12	3	0	1	1	1	0	0	0	76
귀가	0	0	0	0	0	0	0	1	12	5	9	9	6	8	14	23	23	11	20	34	12	0	0	0	187
통학	0	0	0	0	0	0	3	18	10	4	2	6	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	48
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	11
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	4	7	8	1	2	2	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	30
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	5	12	5	8	5	4	8	11	5	3	2	1	5	0	0	0	0	74
기타	0	0	0	0	0	1	2	5	13	19	6	7	7	8	7	5	2	7	5	12	2	0	0	0	108
총계	0	0	0	0	0	2	6	43	63	52	41	38	23	35	38	56	33	20	27	53	15	0	0	0	545



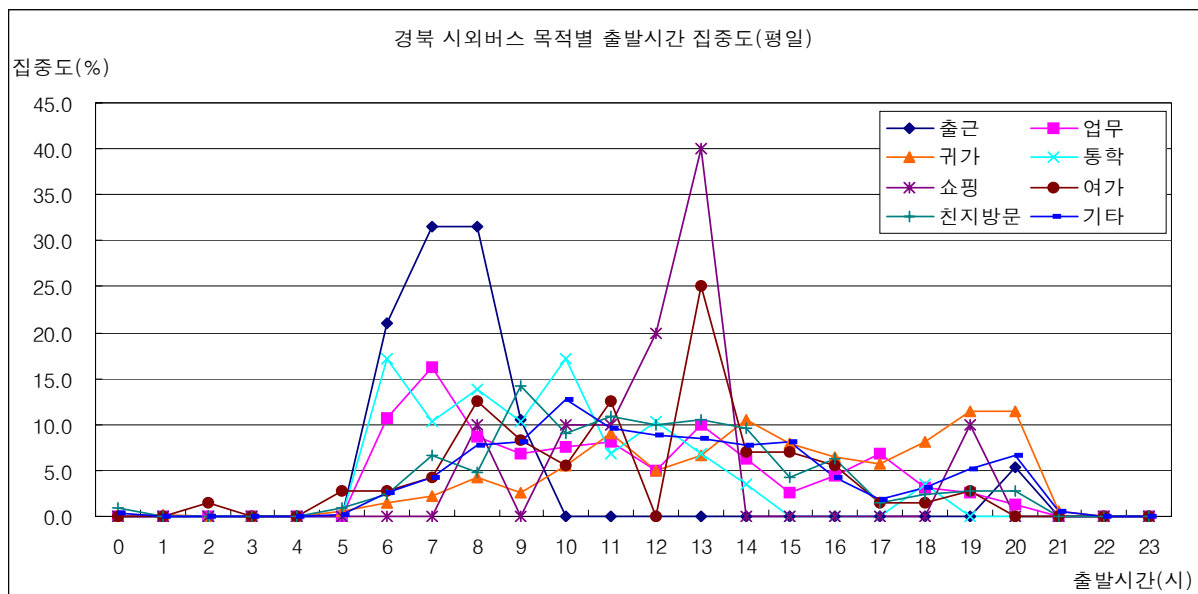
<그림 39> 전남 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

14) 경북

<표 40> 경북 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	4	6	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	19
업무	0	0	0	0	0	0	17	26	14	11	12	13	8	16	10	4	7	11	5	4	2	0	0	0	160
귀가	0	1	0	0	0	2	6	9	18	11	23	38	21	28	44	33	27	24	34	48	48	2	0	0	417
통학	0	0	0	0	0	0	5	3	4	3	5	2	3	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	29
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	2	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	10
여가	0	0	1	0	0	2	2	3	9	6	4	9	0	18	5	5	4	1	1	2	0	0	0	0	72
친지방문	2	0	0	0	0	2	5	14	10	30	19	23	21	22	20	9	13	3	5	6	6	0	0	0	210
기타	2	0	0	0	0	1	17	28	52	54	85	65	60	57	52	55	28	12	21	35	44	4	0	0	672
총계	4	1	1	0	0	7	56	89	114	117	149	151	115	147	132	106	79	51	67	96	101	6	0	0	1,589



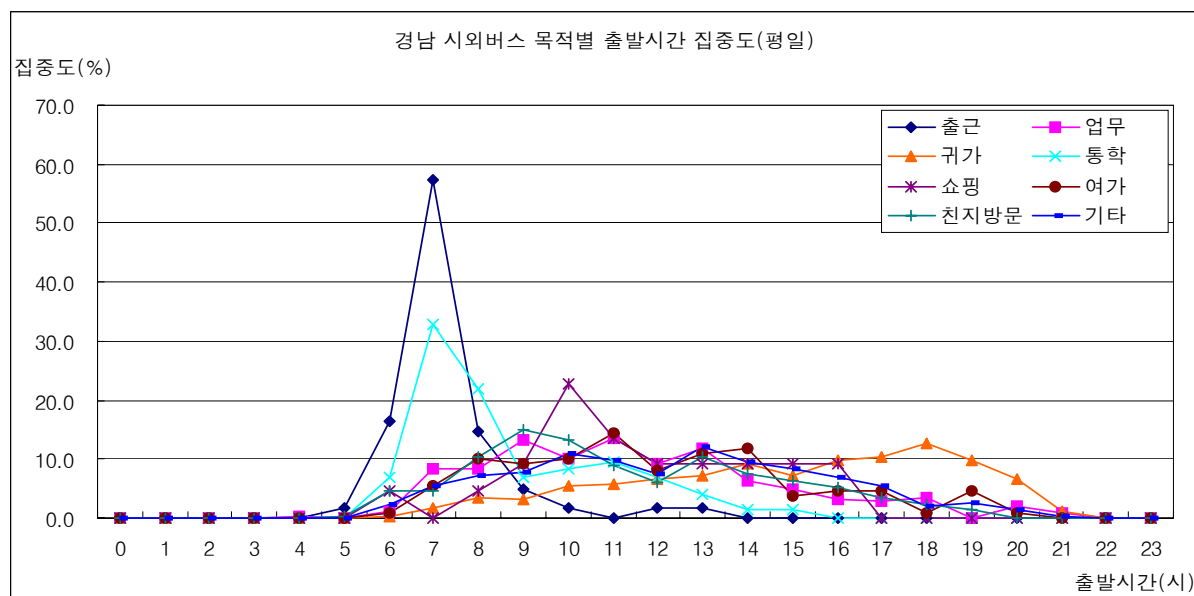
<그림 40> 경북 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

15) 경남

<표 41> 경남 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	1	10	35	9	3	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61
업무	0	0	0	0	1	0	4	27	27	42	32	43	29	38	20	16	10	9	11	0	6	3	0	0	318
귀가	0	1	0	0	0	0	2	14	30	28	48	51	57	62	82	63	85	90	112	87	57	9	0	0	878
통학	0	0	0	0	0	0	5	24	16	5	6	7	5	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	73
쇼핑	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	5	3	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	22
여가	0	0	0	0	0	0	1	6	11	10	11	16	9	12	13	4	5	5	1	5	1	0	0	0	110
친지방문	0	0	0	0	0	1	12	12	26	38	34	23	15	26	19	16	13	9	6	4	0	0	0	0	254
기타	0	0	0	0	0	0	11	28	36	39	55	49	38	61	47	41	35	28	10	13	7	1	0	0	499
총계	0	1	0	0	1	2	46	146	156	167	192	192	156	205	184	143	150	141	140	109	71	13	0	0	2,215



<그림 41> 경남 시외버스 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

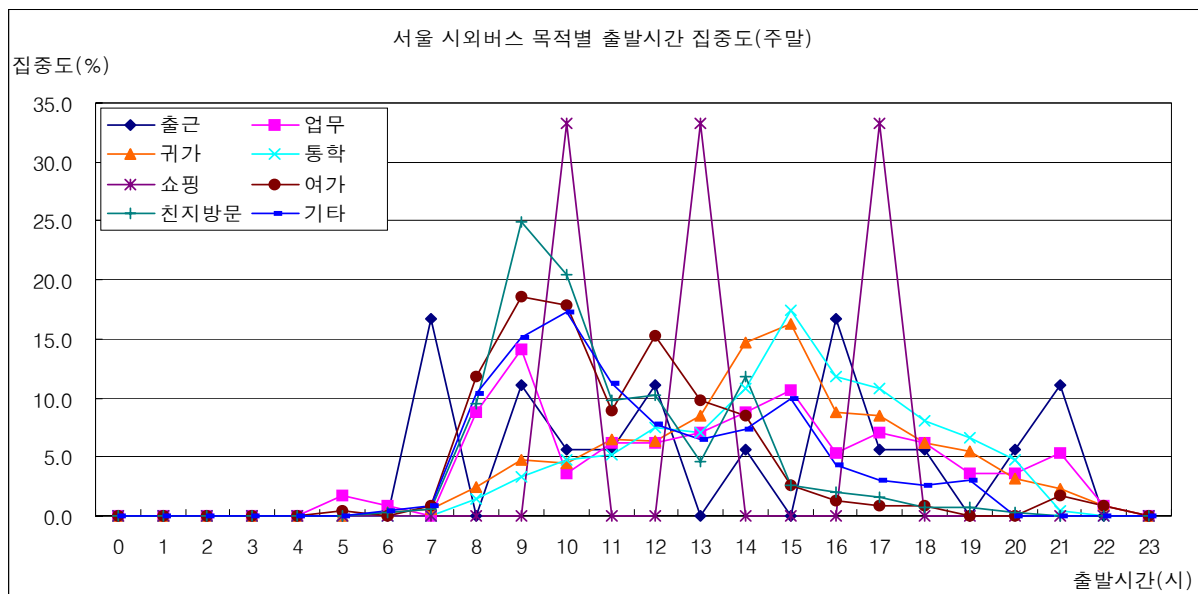
나. 주말

1) 서울

<표 42> 서울 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	1	1	2	0	1	0	3	1	1	0	1	2	0	0	18
업무	0	0	0	0	0	2	1	0	10	16	4	7	7	8	10	12	6	8	7	4	4	6	1	0	113
귀가	0	0	0	0	0	0	2	4	19	37	34	50	49	65	113	125	68	66	48	42	24	18	7	0	771
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	3	7	10	11	16	15	23	37	25	23	17	14	10	1	0	0	212
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
여가	0	0	0	0	0	1	0	2	28	44	42	21	36	23	20	6	3	2	2	0	0	4	2	0	236
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	2	37	97	80	38	40	18	46	10	8	6	3	3	1	0	0	0	390
기타	0	0	0	0	0	0	1	2	24	35	40	26	18	15	17	23	10	7	6	7	0	0	0	0	231
총계	0	0	0	0	0	3	5	13	121	238	212	154	168	145	230	213	123	114	84	70	40	31	10	0	1974



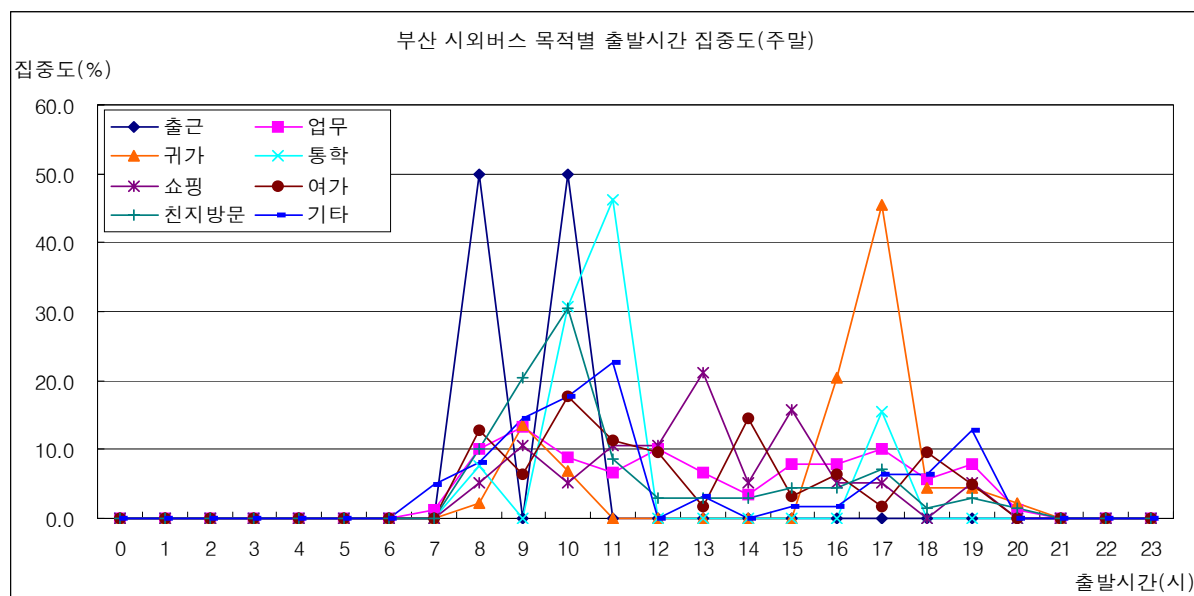
<그림 42> 서울 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

2) 부산

<표 43> 부산 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
업무	0	0	0	0	0	0	0	1	9	12	8	6	9	6	3	7	7	9	5	7	1	0	0	0	90
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	3	0	0	0	0	0	9	20	2	2	1	0	0	0	44
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	6	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	13
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	2	4	1	3	1	1	0	1	0	0	0	0	19
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4	11	7	6	1	9	2	4	1	6	3	0	0	0	0	62
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	7	14	21	6	2	2	2	3	3	5	1	2	1	0	0	0	69
기타	0	0	0	0	0	0	0	3	5	9	11	14	0	2	0	1	1	4	4	8	0	0	0	0	62
총계	0	0	0	0	0	0	0	4	33	47	60	41	19	15	15	16	25	42	18	23	3	0	0	0	361



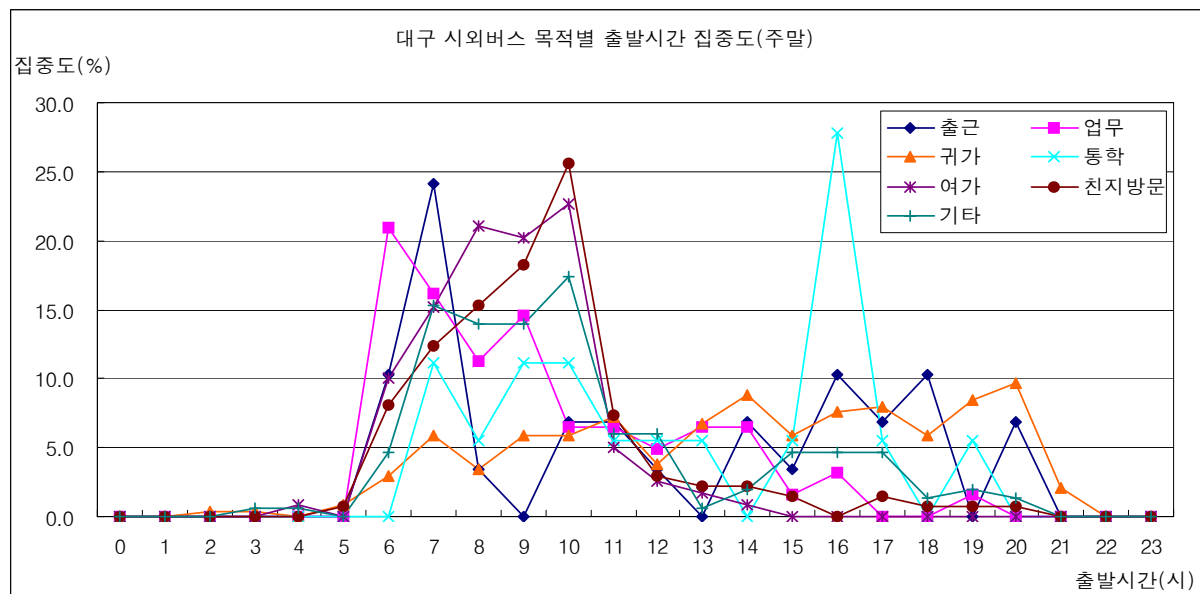
<그림 43> 부산 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

3) 대구

<표 44> 대구 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	3	7	1	0	2	2	1	0	2	1	3	2	3	0	2	0	0	0	29
업무	0	0	0	0	0	0	13	10	7	9	4	4	3	4	4	1	2	0	0	1	0	0	0	0	62
귀가	0	0	1	1	0	2	7	14	8	14	14	17	9	16	21	14	18	19	14	20	23	5	0	0	237
통학	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	2	1	1	1	0	1	5	1	0	1	0	0	0	0	18
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	1	0	12	18	25	24	27	6	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119
친지방문	0	0	0	0	0	1	11	17	21	25	35	10	4	3	3	2	0	2	1	1	1	0	0	0	137
기타	0	0	0	1	1	0	7	23	21	21	26	9	9	1	3	7	7	7	2	3	2	0	0	0	150
총계	0	0	1	2	2	3	53	91	84	95	110	49	30	27	34	26	35	31	20	26	28	5	0	0	752



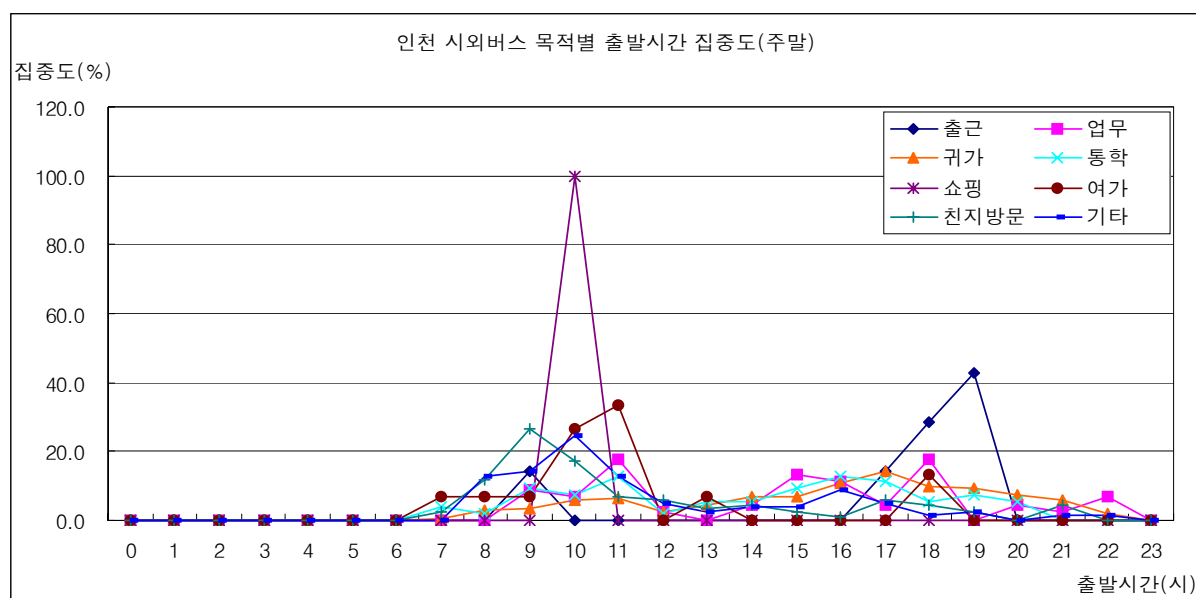
<그림 44> 대구 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

4) 인천

<표 45> 인천 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	7
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	8	1	0	2	6	5	2	8	0	2	1	3	0	45
귀가	0	0	0	0	0	0	0	1	8	9	16	17	7	12	18	18	29	38	26	25	19	16	5	0	264
통학	0	0	0	0	0	0	0	2	1	5	4	7	1	3	3	5	7	6	3	4	3	0	0	0	54
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4	5	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	15
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	2	10	23	15	6	5	3	4	2	1	5	4	2	0	4	0	0	86
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	10	11	19	10	4	2	3	3	7	4	1	2	0	1	1	0	78
총계	0	0	0	0	0	0	0	6	30	54	62	53	18	21	30	34	49	56	46	36	24	22	9	0	550



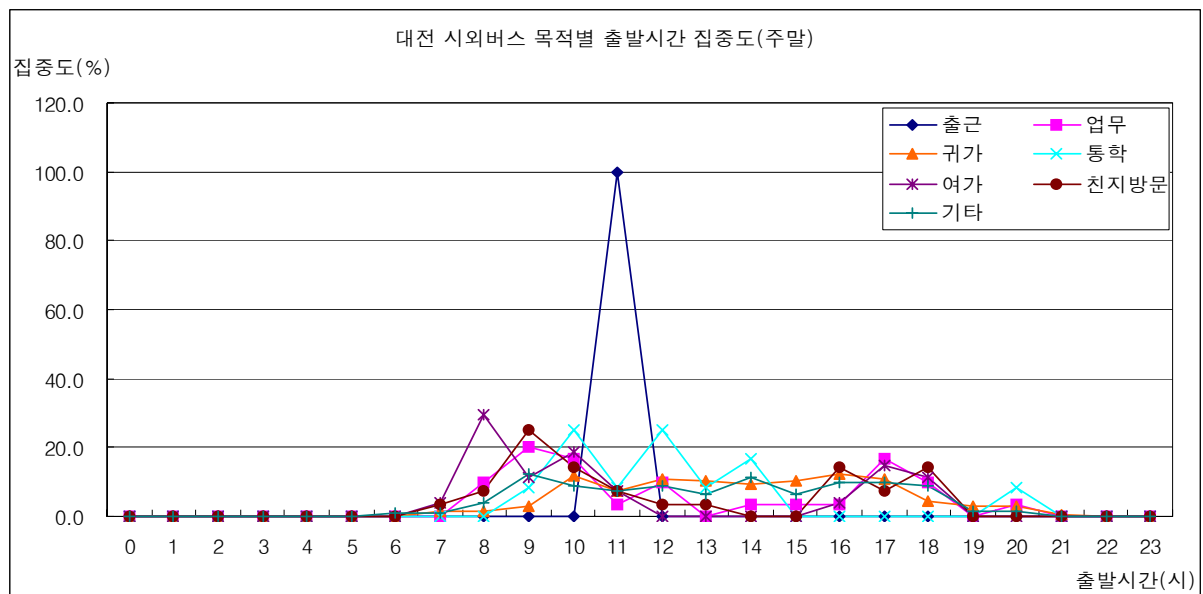
<그림 45> 인천 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

5) 대전

<표 46> 대전 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	5	1	3	0	1	1	1	5	3	0	1	0	0	0	30
귀가	0	0	0	0	0	0	0	3	3	5	22	14	20	19	17	19	23	20	8	5	5	1	0	0	184
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	3	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	12
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	8	3	5	2	0	0	0	0	1	4	3	0	0	0	0	0	27
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	1	2	7	4	2	1	1	0	0	4	2	4	0	0	0	0	0	28
기타	0	0	0	0	0	0	1	1	5	15	11	9	11	8	14	8	12	12	11	2	2	0	0	0	122
총계	0	0	0	0	0	0	1	6	21	37	50	30	38	29	34	28	41	43	29	7	9	1	0	0	404



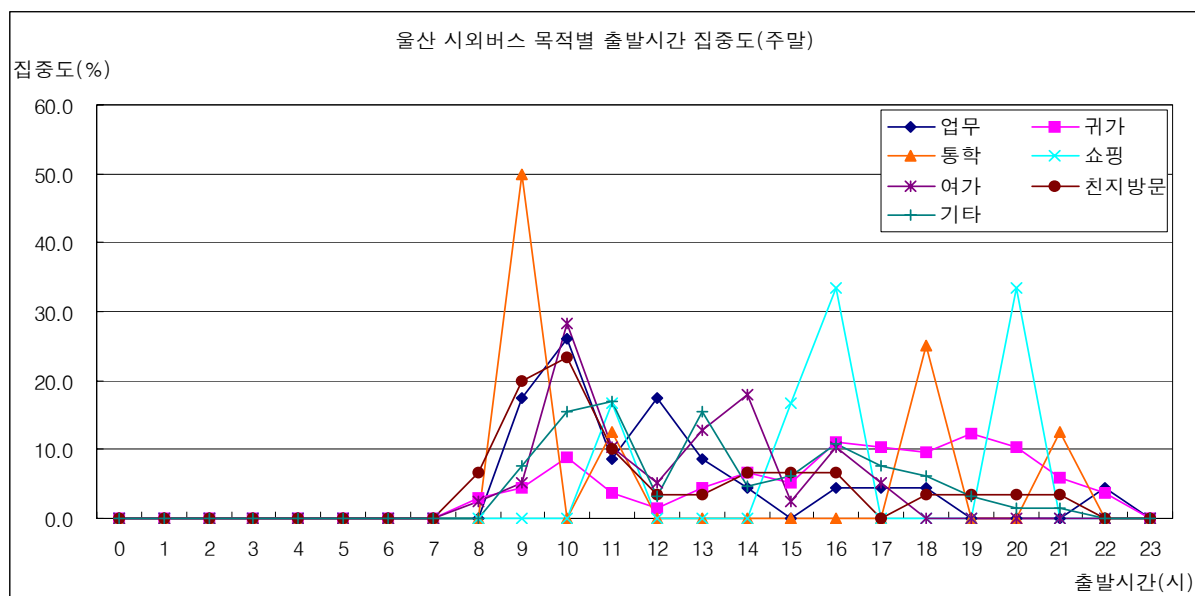
<그림 46> 대전 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

6) 울산

<표 47> 울산 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	2	4	2	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	23
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	12	5	2	6	9	7	15	14	13	17	14	8	5	0	137
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	8
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	2	0	0	0	6
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	11	4	2	5	7	1	4	2	0	0	0	0	0	0	39
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	7	3	1	1	2	2	2	0	1	1	1	1	0	0	30
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	10	11	2	10	3	4	7	5	4	2	1	1	0	0	65
총계	0	0	0	0	0	0	0	0	7	27	46	27	11	24	22	15	31	22	21	20	18	11	6	0	308



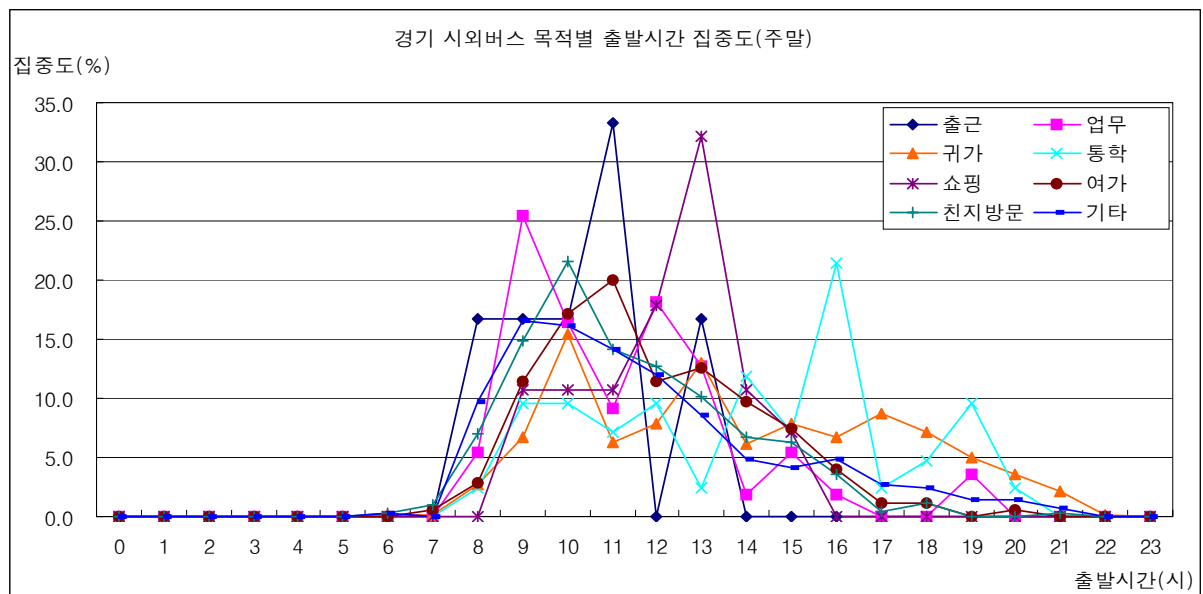
<그림 47> 울산 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

7) 경기

<표 48> 경기 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	3	14	9	5	10	7	1	3	1	0	0	2	0	0	0	0	55
귀가	0	0	0	0	0	0	1	1	14	34	78	32	40	66	31	40	34	44	36	25	18	11	1	0	506
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	4	3	4	1	5	3	9	1	2	4	1	0	0	0	42
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	5	9	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	28
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	5	20	30	35	20	22	17	13	7	2	2	0	1	0	0	0	175
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	4	29	62	90	59	53	42	28	26	15	2	5	0	0	1	0	0	417
기타	0	0	0	0	0	0	1	0	28	48	47	41	35	25	14	12	14	8	7	4	4	2	0	0	290
총계	0	0	0	0	0	0	3	6	81	186	262	180	167	173	99	99	80	57	52	35	24	14	1	0	1,519



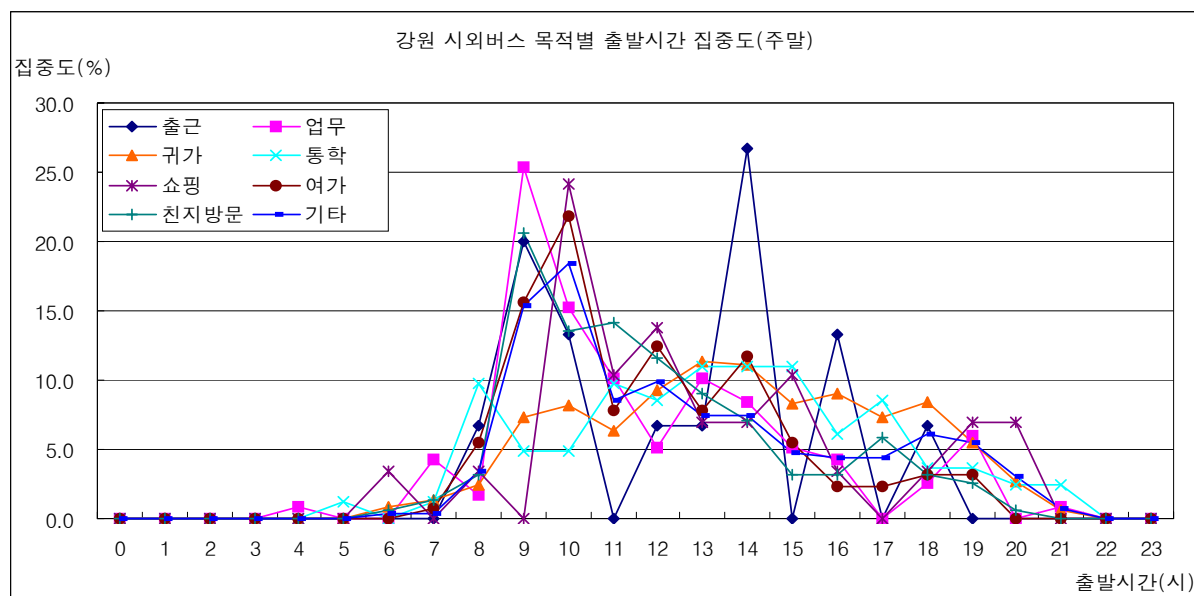
<그림 48> 경기 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

8) 강원

<표 49> 강원 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	2	0	1	1	4	0	2	0	1	0	0	0	0	0	15
업무	0	0	0	0	1	0	0	5	2	30	18	12	6	12	10	6	5	0	3	7	0	1	0	0	118
귀가	0	0	0	0	0	0	6	9	17	51	57	44	65	79	77	58	63	51	59	38	19	4	0	0	697
통학	0	0	0	0	0	1	0	1	8	4	4	8	7	9	9	9	5	7	3	3	2	2	0	0	82
쇼핑	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	7	3	4	2	2	3	1	0	1	2	2	0	0	0	29
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	7	20	28	10	16	10	15	7	3	3	4	4	0	0	0	0	128
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	2	5	32	21	22	18	14	11	5	5	9	5	4	1	0	0	0	155
기타	0	0	0	0	0	0	1	1	10	45	54	25	29	22	22	14	13	13	18	16	9	2	0	0	294
총계	0	0	0	0	1	1	9	19	51	185	191	124	146	149	150	102	97	83	94	74	33	9	0	0	1,518



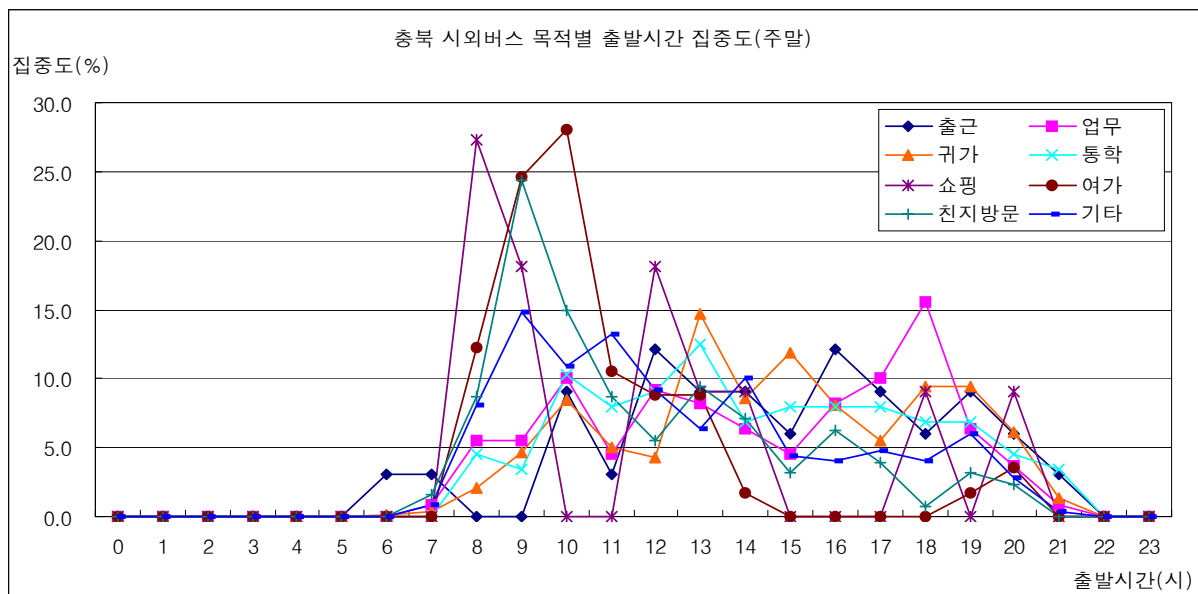
<그림 49> 강원 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

9) 충북

<표 50> 충북 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	1	4	3	3	2	4	3	2	3	2	1	0	0	33
업무	0	0	0	0	0	0	0	1	6	6	11	5	10	9	7	5	9	11	17	7	4	1	0	0	109
귀가	0	0	0	0	0	0	1	2	12	27	49	29	25	86	50	69	47	32	55	55	36	8	0	0	583
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	9	7	8	11	6	7	7	7	6	6	4	3	0	0	88
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	2	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	11
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	7	14	16	6	5	5	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	57
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	2	11	31	19	11	7	12	9	4	8	5	1	4	3	0	0	0	127
기타	0	0	0	0	0	0	0	2	20	37	27	33	23	16	25	11	10	12	10	15	7	1	0	0	249
총계	0	0	0	0	0	0	2	8	63	120	134	92	84	143	102	98	85	70	92	91	59	14	0	0	1,257



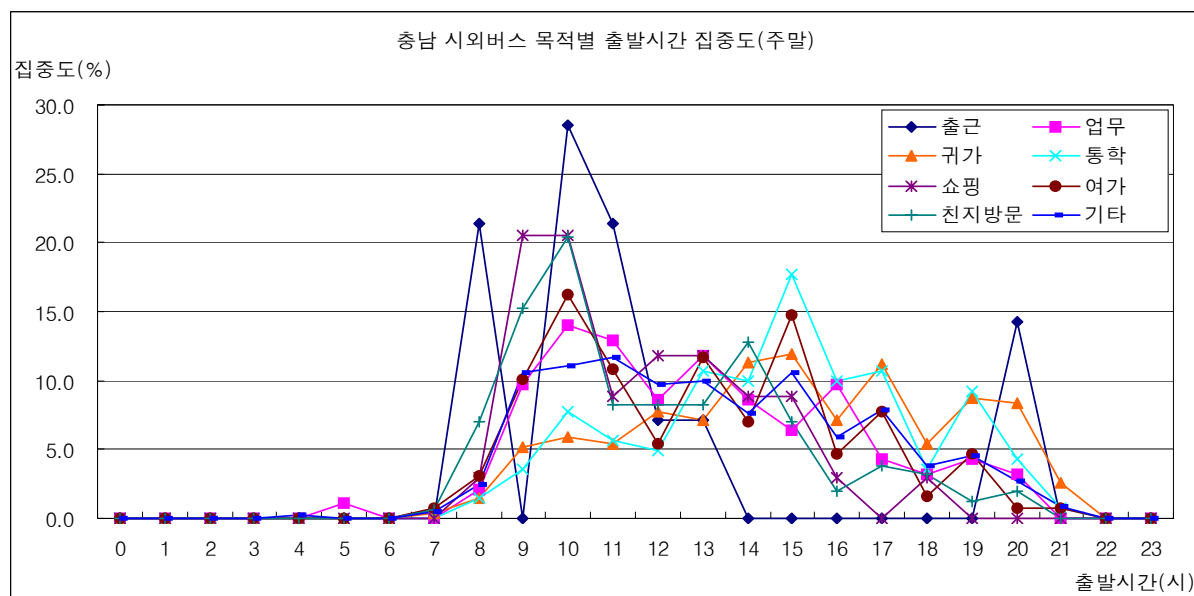
<그림 50> 충북 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

10) 충남

<표 51> 충남 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	3	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	14
업무	0	0	0	0	0	1	0	0	2	9	13	12	8	11	8	6	9	4	3	4	3	0	0	0	93
귀가	0	0	0	0	0	0	0	3	12	41	46	43	61	56	89	94	56	88	43	69	66	20	0	0	787
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	11	8	7	15	14	25	14	15	5	13	6	1	0	0	141
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	7	3	4	4	3	3	1	0	1	0	0	0	0	0	34
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	4	13	21	14	7	15	9	19	6	10	2	6	1	1	0	0	129
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	1	11	24	32	13	13	13	20	11	3	6	5	2	3	0	0	0	157
기타	0	0	0	0	1	0	0	2	9	39	41	43	36	37	28	39	22	29	14	17	10	3	0	0	370
총계	0	0	0	0	1	1	0	7	44	138	175	139	137	152	171	197	111	152	73	111	91	25	0	0	1,725



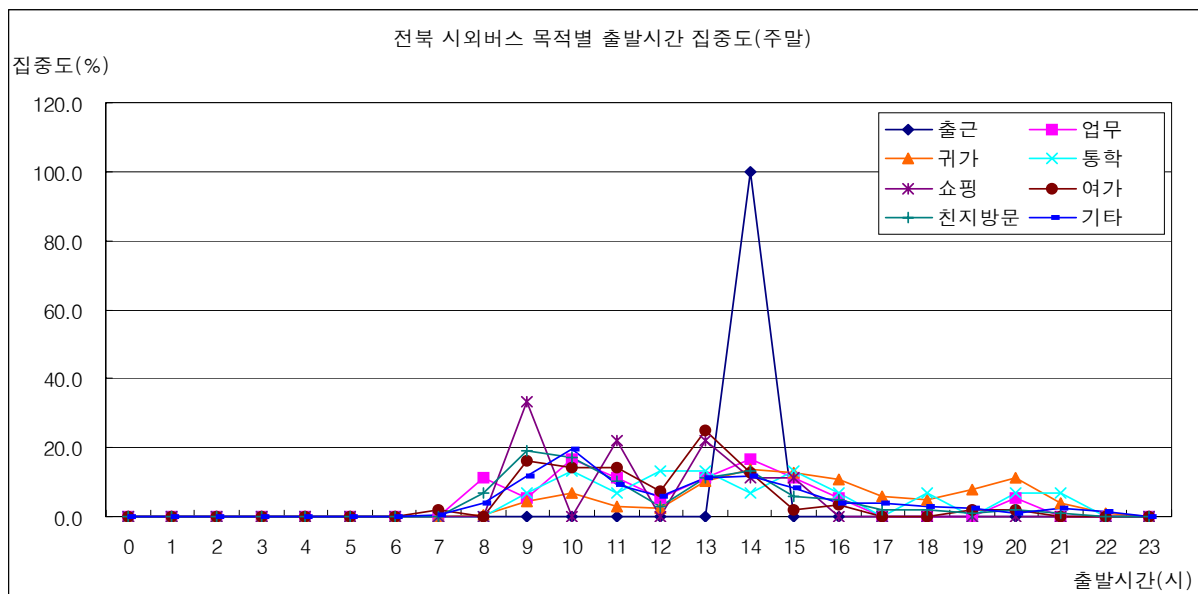
<그림 51> 충남 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

11) 전북

<표 52> 전북 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3	2	1	2	3	2	1	0	0	0	1	0	0	0	18
귀가	0	0	0	0	0	1	0	0	2	19	31	12	10	44	61	56	48	26	22	35	50	17	4	0	438
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	2	1	2	1	0	1	0	1	1	0	0	15
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9	8	8	4	14	7	1	2	0	0	1	1	0	0	0	56
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	7	19	17	10	3	11	13	6	5	2	2	1	2	1	0	0	99
기타	0	0	0	0	0	0	0	1	8	26	42	20	13	24	26	18	9	9	6	5	2	5	3	0	217
총계	0	0	0	0	0	1	0	2	19	78	103	55	33	99	113	86	66	37	31	42	57	24	7	0	853



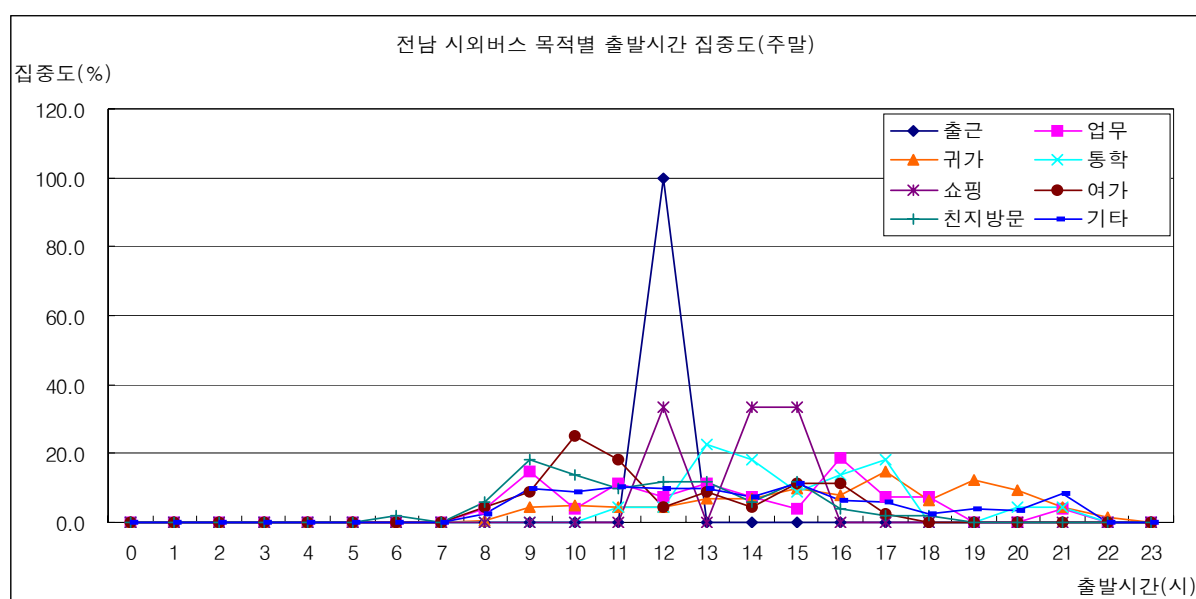
<그림 52> 전북 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

12) 전남

<표 53> 전남 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	3	2	3	2	1	5	2	2	0	0	1	0	0	27
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12	13	12	12	18	18	26	21	38	16	32	24	12	4	0	259
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	4	2	3	4	0	0	1	1	0	0	22
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	11	8	2	4	2	5	5	1	0	0	0	0	0	0	44
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	0	3	9	7	5	6	6	3	6	2	1	1	0	0	0	0	0	50
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	3	12	11	13	12	12	9	14	8	7	3	5	4	10	0	0	123
총계	0	0	0	0	0	0	1	0	10	41	43	42	37	48	39	55	44	53	22	37	29	24	4	0	529



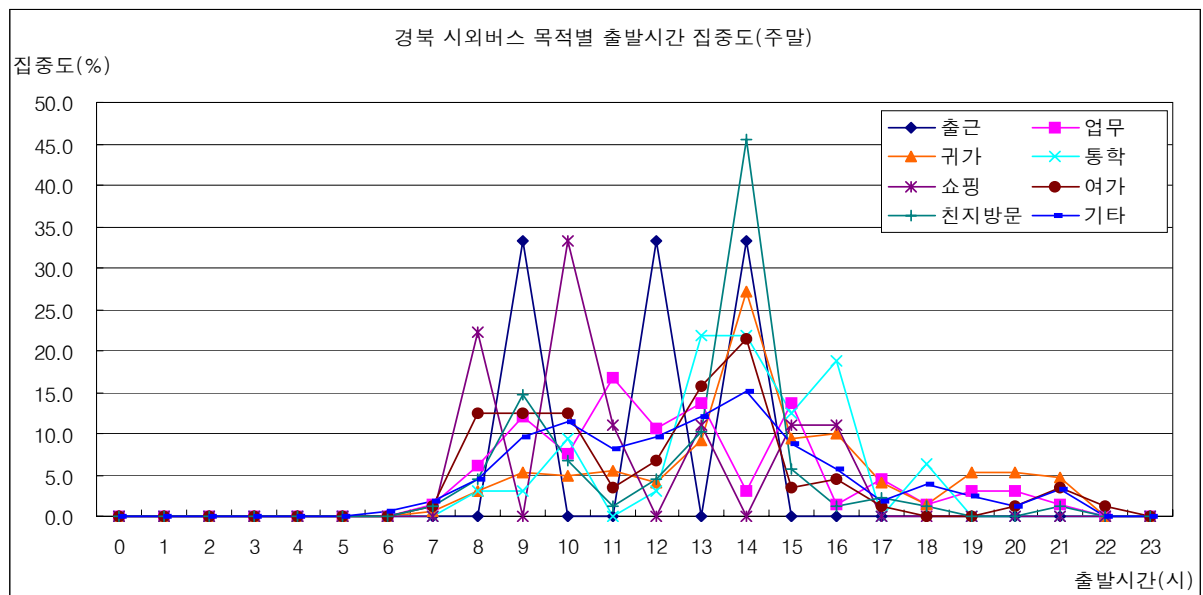
<그림 53> 전남 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

13) 경북

<표 54> 경북 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
업무	0	0	0	0	0	0	0	1	4	8	5	11	7	9	2	9	1	3	1	2	2	1	0	0	66
귀가	0	0	0	0	0	0	0	2	11	19	18	20	15	33	98	34	36	15	5	19	19	17	0	0	361
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	1	7	7	4	6	0	2	0	0	0	0	0	32
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	9
여가	0	0	0	0	0	0	0	1	11	11	11	3	6	14	19	3	4	1	0	0	1	3	1	0	89
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	1	4	13	6	1	4	9	40	5	1	2	1	0	0	1	0	0	88
기타	0	0	0	0	0	0	1	3	7	15	18	13	15	19	24	14	9	3	6	4	2	5	0	0	158
총계	0	0	0	0	0	0	1	8	40	68	64	49	49	92	191	70	58	24	15	25	24	27	1	0	806



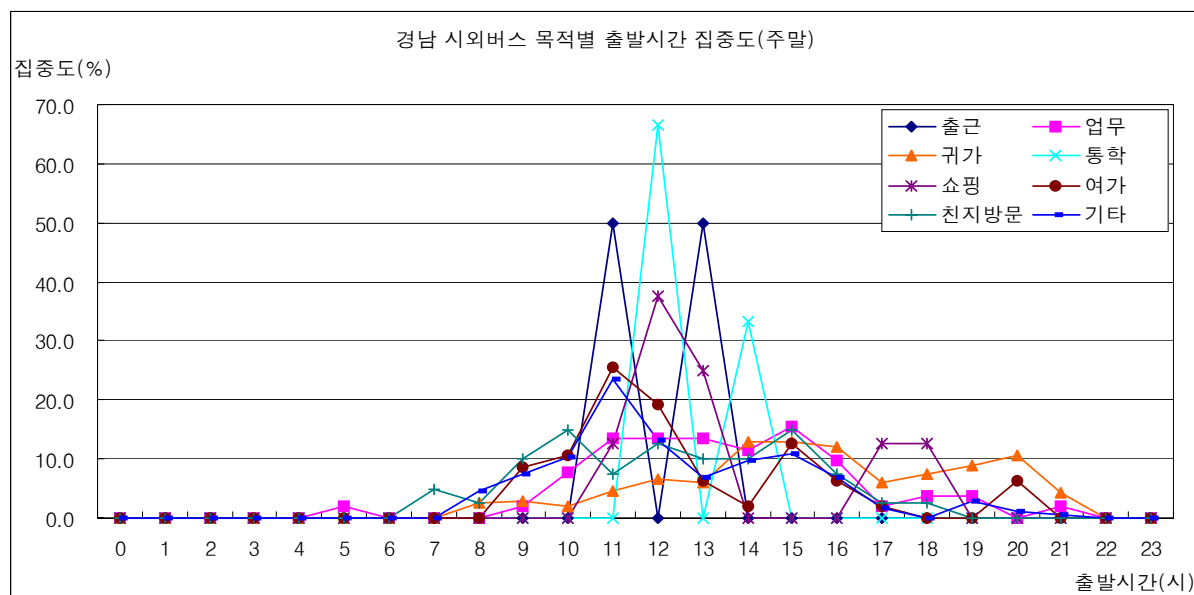
<그림 54> 경북 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

14) 경남

<표 55> 경남 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
업무	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	4	7	7	7	6	8	5	1	2	2	0	1	0	0	52
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	6	7	5	11	16	14	31	31	29	14	18	21	25	10	0	0	238
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	8
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	12	9	3	1	6	3	1	0	0	3	0	0	0	47
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	2	1	4	6	3	5	4	4	6	3	1	1	0	0	0	0	0	40
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	8	13	18	41	23	12	17	19	12	3	0	5	2	1	0	0	174
총계	0	0	0	0	0	1	0	2	15	29	38	76	65	43	60	70	52	21	22	28	30	12	0	0	564



<그림 55> 경남 시외버스 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

3. 철도

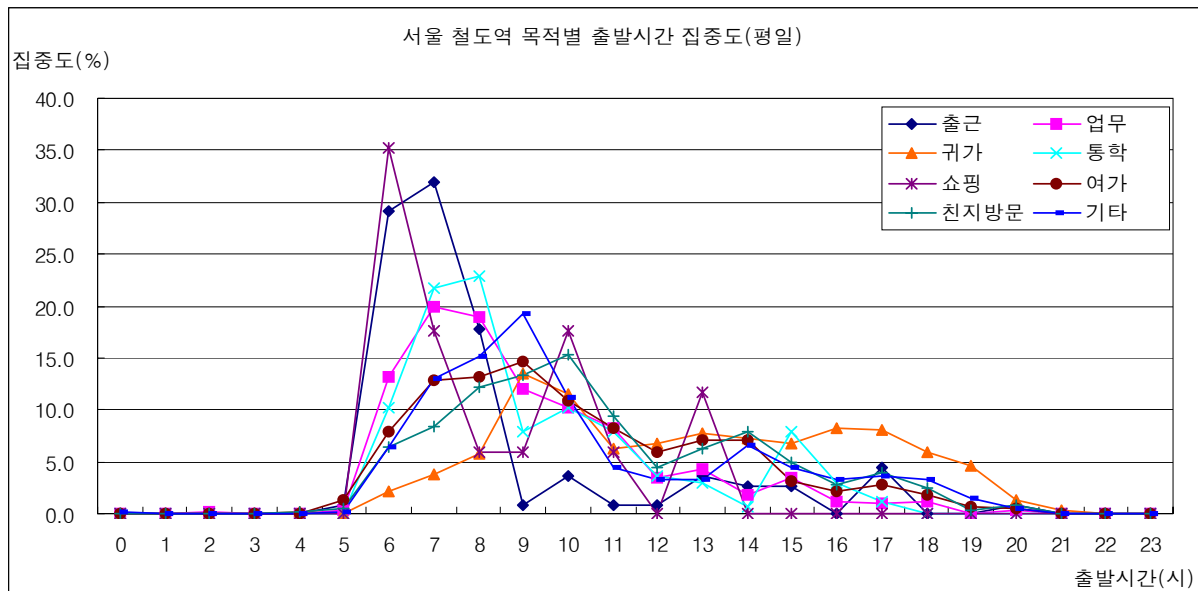
가. 평일

1) 서울

<표 56> 서울 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	1	33	36	20	1	4	1	1	4	3	3	0	5	0	0	1	0	0	0	113
업무	0	0	1	0	0	2	98	148	140	89	76	61	25	32	14	26	9	7	9	0	3	0	0	0	740
귀가	0	0	0	0	1	0	24	41	63	148	127	68	75	85	80	75	91	88	65	51	15	4	0	0	1101
통학	0	0	0	0	0	0	17	36	38	13	17	13	6	5	1	13	5	2	0	0	0	0	0	0	166
쇼핑	0	0	0	0	0	0	6	3	1	1	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
여가	0	0	0	0	0	6	38	61	63	70	52	39	28	34	34	15	10	13	9	3	2	0	0	0	477
친지방문	0	0	0	0	1	3	34	44	64	70	80	49	23	33	41	26	15	21	13	2	4	0	0	0	523
기타	1	0	0	0	0	1	27	55	64	81	47	19	14	14	28	19	14	15	14	6	2	0	0	0	421
총계	1	0	1	0	2	13	277	424	453	473	406	251	172	209	201	177	144	151	110	62	27	4	0	0	3558



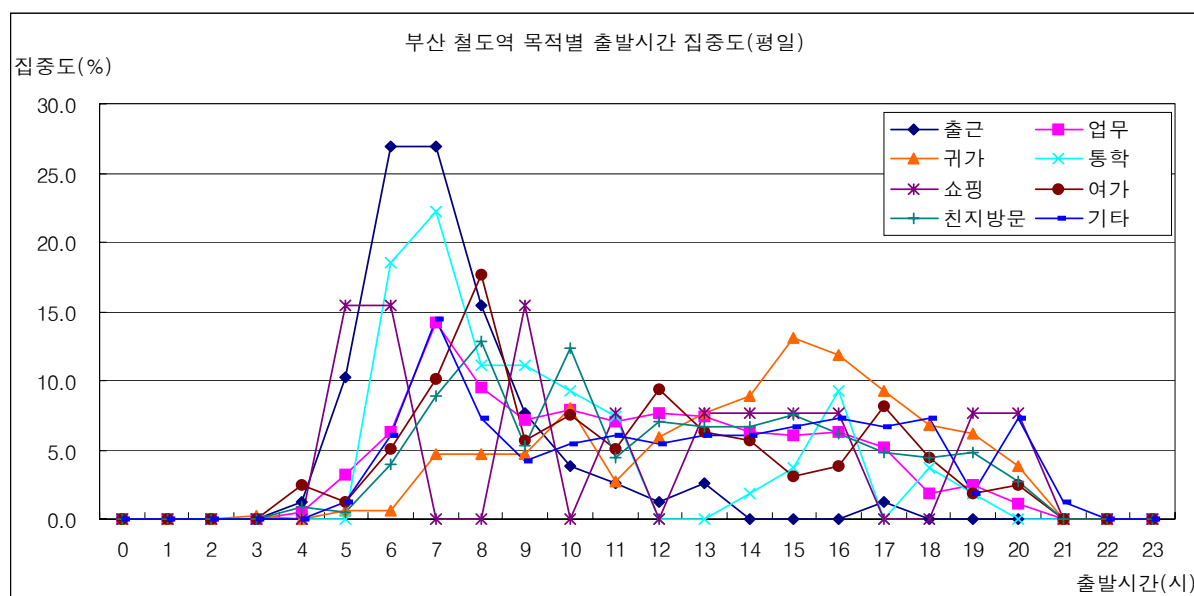
<그림 56> 서울 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

2) 부산

<표 57> 부산 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	1	8	21	21	12	6	3	2	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	78
업무	0	0	0	0	2	14	28	63	42	32	35	31	34	33	28	27	28	23	8	11	5	0	0	0	444
귀가	0	0	0	1	0	2	2	16	16	16	27	9	20	26	30	44	40	31	23	21	13	0	0	0	337
통학	0	0	0	0	0	0	10	12	6	6	5	4	0	0	1	2	5	0	2	1	0	0	0	0	54
쇼핑	0	0	0	0	0	2	2	0	0	2	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	13
여가	0	0	0	0	4	2	8	16	28	9	12	8	15	10	9	5	6	13	7	3	4	0	0	0	159
친지방문	0	0	0	0	2	1	9	20	29	12	28	10	16	15	15	17	14	11	10	11	6	0	0	0	226
기타	0	0	0	0	0	2	10	24	12	7	9	10	9	10	10	11	12	11	12	3	12	2	0	0	166
총계	0	0	0	1	9	31	90	172	145	90	119	75	95	97	94	107	106	90	62	51	41	2	0	0	1477



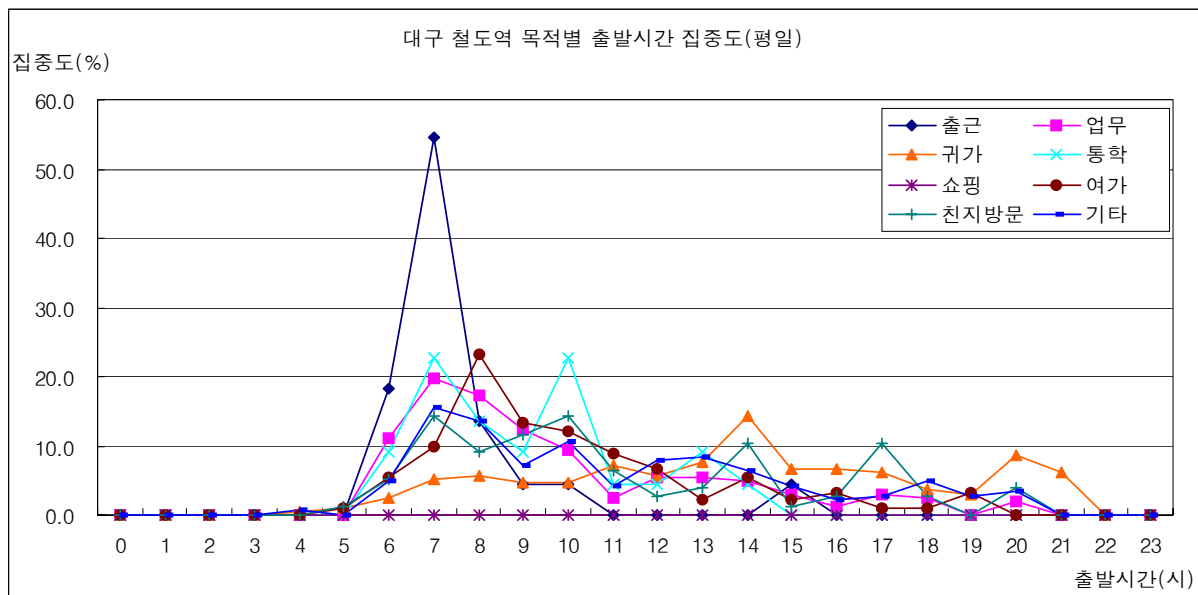
<그림 57> 부산 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

3) 대구

<표 58> 대구 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	4	12	3	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	22
업무	0	0	0	0	0	0	27	48	42	30	23	6	13	13	12	7	3	7	6	0	5	0	0	0	242
귀가	0	0	0	0	1	2	5	10	11	9	9	14	11	15	28	13	13	12	7	6	17	12	0	0	195
통학	0	0	0	0	0	0	2	5	3	2	5	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	1	5	9	21	12	11	8	6	2	5	2	3	1	1	3	0	0	0	0	90
친지방문	0	0	0	0	0	1	4	11	7	9	11	5	2	3	8	1	2	8	2	0	3	0	0	0	77
기타	0	0	0	0	1	0	7	22	19	10	15	6	11	12	9	6	3	4	7	4	5	0	0	0	141
총계	0	0	0	0	2	4	54	117	106	73	75	40	44	47	63	30	24	32	23	13	30	12	0	0	789



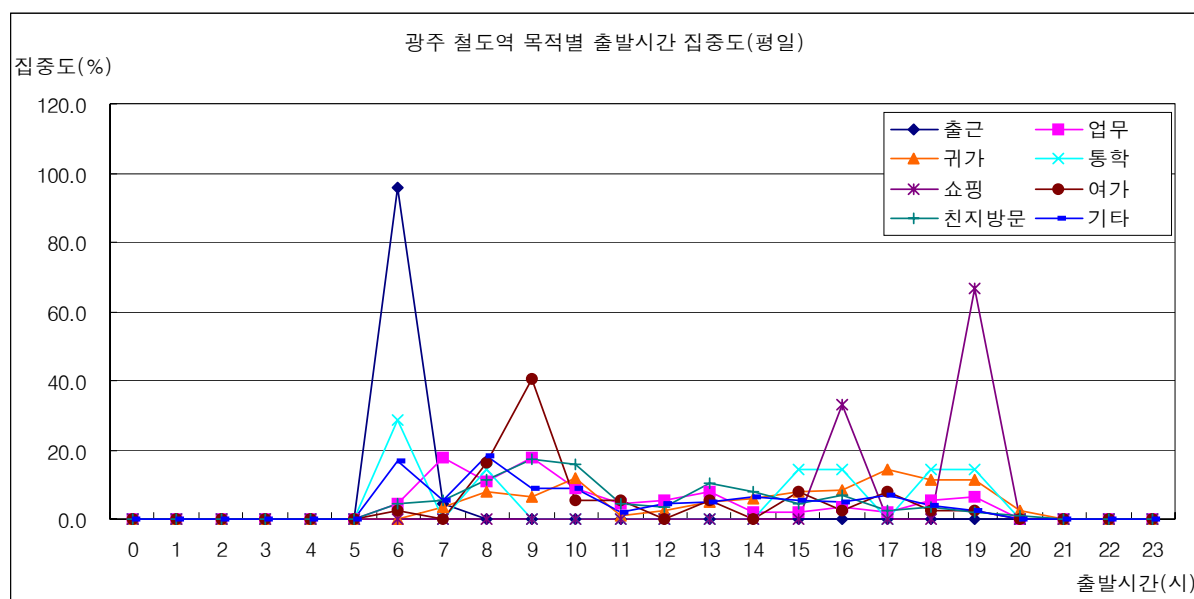
<그림 58> 대구 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

4) 광주

<표 59> 광주 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
업무	0	0	0	0	0	0	4	16	10	16	8	4	5	7	2	2	3	2	5	6	0	0	0	0	90
귀가	0	0	0	0	0	0	0	8	18	14	26	2	5	11	13	18	19	32	25	25	5	0	0	0	221
통학	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	7
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	3
여가	0	0	0	0	0	0	1	0	6	15	2	2	0	2	0	3	1	3	1	1	0	0	0	0	37
친지방문	0	0	0	0	0	0	5	6	13	20	18	5	4	12	9	5	8	3	4	2	1	0	0	0	115
기타	0	0	0	0	0	0	27	9	29	14	14	3	7	8	10	9	8	11	6	4	0	0	0	0	159
총계	0	0	0	0	0	0	61	40	77	79	68	16	21	40	34	38	41	51	42	41	6	0	0	0	655



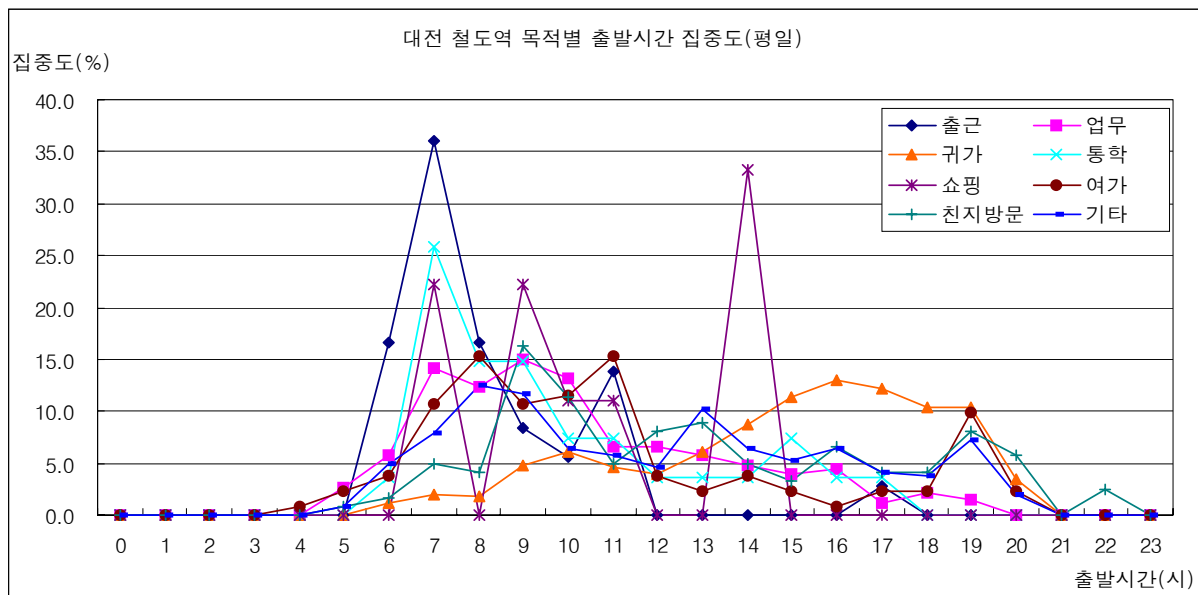
<그림 59> 광주 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

5) 대전

<표 60> 대전 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	6	13	6	3	2	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	36
업무	0	0	0	0	0	7	16	39	34	41	36	18	18	16	13	11	12	3	6	4	0	0	0	0	274
귀가	0	0	0	0	0	0	6	11	10	26	34	25	22	34	48	63	72	67	57	57	19	0	0	0	551
통학	0	0	0	0	0	0	1	7	4	4	2	2	1	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	27
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
여가	0	0	0	0	1	3	5	14	20	14	15	20	5	3	5	3	1	3	3	13	3	0	0	0	131
친지방문	0	0	0	0	0	1	2	6	5	20	14	6	10	11	6	4	8	5	5	10	7	0	3	0	123
기타	0	0	0	0	0	2	13	21	33	31	17	15	12	27	17	14	17	11	10	19	5	0	0	0	264
총계	0	0	0	0	1	13	49	113	112	141	121	92	68	92	93	97	111	91	81	103	34	0	3	0	1415



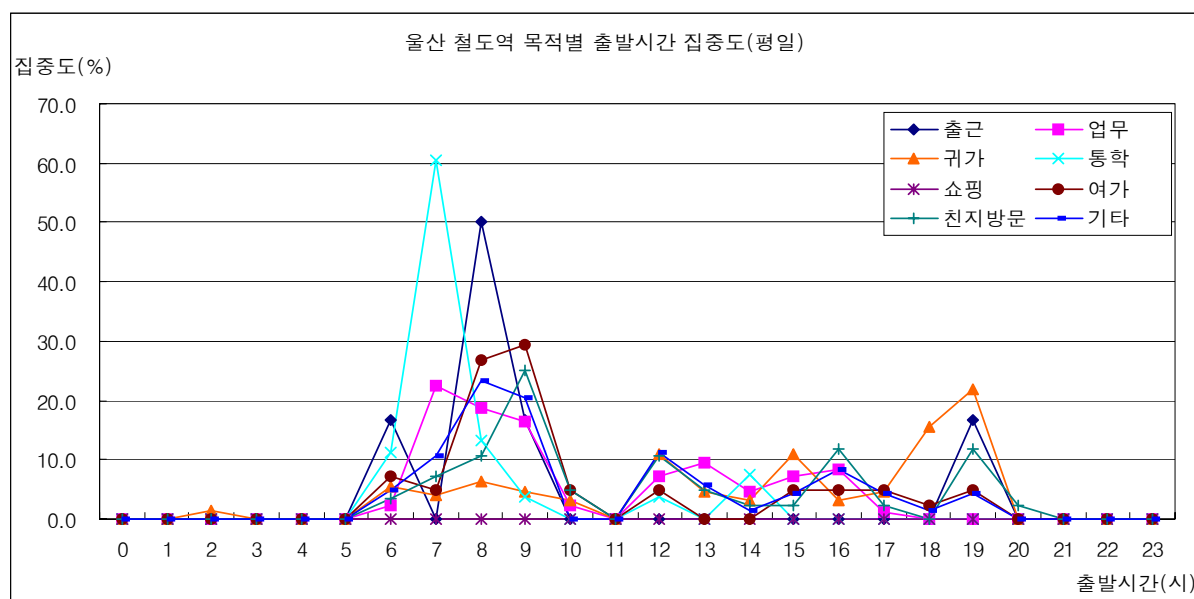
<그림 60> 대전 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

6) 울산

<표 61> 울산 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	12
업무	0	0	0	0	0	0	2	19	16	14	2	0	6	8	4	6	7	1	0	0	0	0	0	0	85
귀가	0	0	2	0	0	0	7	5	8	6	4	0	14	6	4	14	4	6	20	28	0	0	0	0	128
통학	0	0	0	0	0	0	6	32	7	2	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	3	2	11	12	2	0	2	0	0	2	2	2	1	2	0	0	0	0	41
친지방문	0	0	0	0	0	0	3	6	9	21	4	0	9	4	2	2	10	2	0	10	2	0	0	0	84
기타	0	0	0	0	0	0	7	15	33	29	0	0	16	8	2	6	12	6	2	6	0	0	0	0	142
총계	0	0	2	0	0	0	30	79	90	86	12	0	49	26	16	30	35	17	23	48	2	0	0	0	545



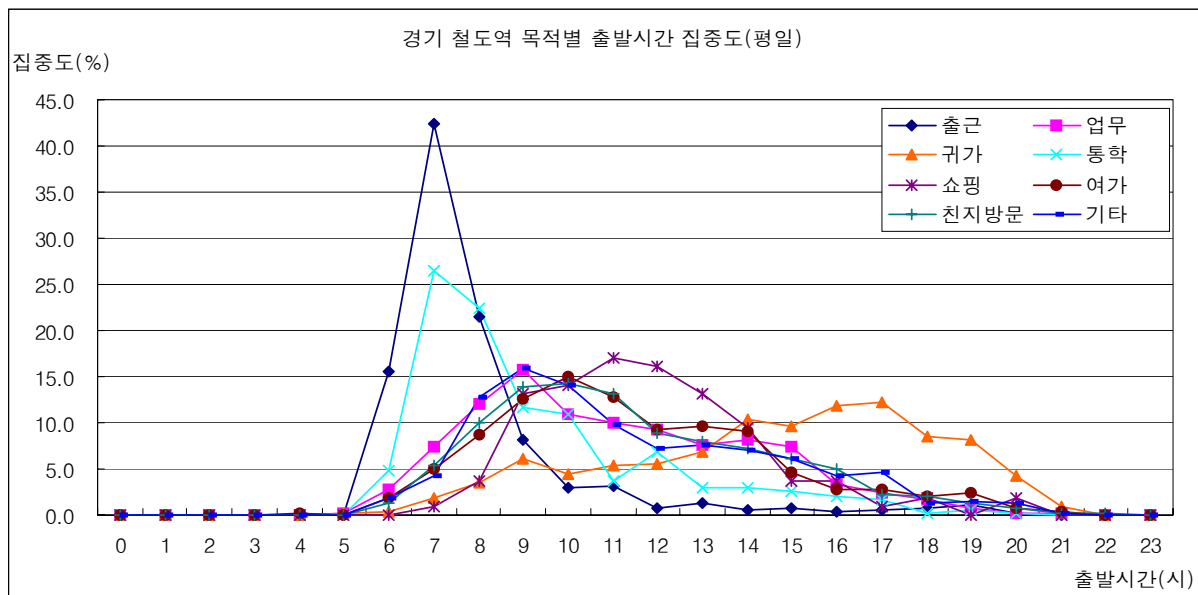
<그림 61> 울산 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

7) 경기

<표 62> 경기 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	94	257	130	50	18	19	5	8	3	5	2	3	5	7	1	0	0	0	607
업무	0	0	0	0	0	2	23	62	100	130	91	82	76	63	67	61	28	20	14	6	1	1	0	0	827
귀가	0	0	0	0	0	3	9	47	88	151	113	132	139	173	258	239	296	305	211	203	108	24	2	0	2501
통학	0	0	0	0	0	0	18	100	85	44	41	14	26	11	11	10	8	6	1	2	1	0	0	0	378
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	1	4	14	15	18	17	14	10	4	4	1	2	0	2	0	0	0	106
여가	0	0	0	0	1	0	12	32	55	79	94	81	58	61	57	29	18	18	13	15	5	2	0	0	630
친지방문	0	0	0	0	0	0	10	40	75	103	106	98	66	59	54	46	37	17	15	9	6	2	1	0	744
기타	0	0	0	0	0	0	17	38	115	143	126	88	64	68	63	54	38	41	12	14	11	2	0	0	894
총계	0	0	0	0	1	5	183	577	652	714	604	532	451	457	523	448	431	411	273	256	135	31	3	0	6687



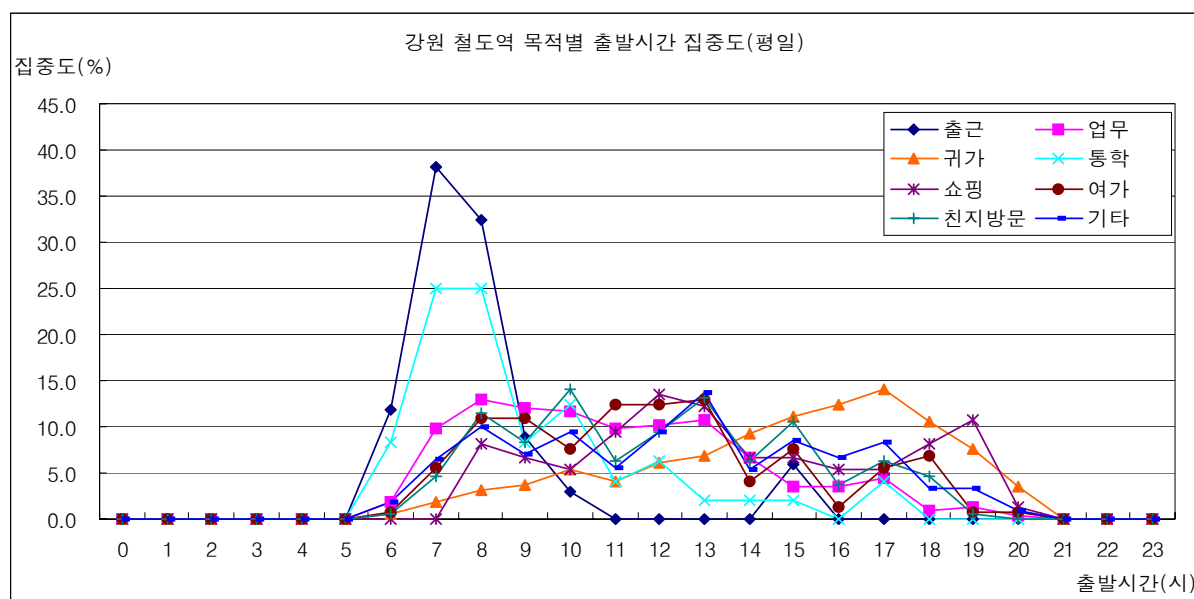
<그림 62> 경기 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

8) 강원

<표 63> 강원 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	4	13	11	3	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	34
업무	0	0	0	0	0	0	4	22	29	27	26	22	23	24	15	8	8	10	2	3	1	0	0	0	224
귀가	0	0	0	0	0	0	4	15	24	29	42	31	47	54	72	86	96	110	82	59	27	0	0	0	778
통학	0	0	0	0	0	0	4	12	12	4	6	2	3	1	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	48
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	6	5	4	7	10	9	5	5	4	4	6	8	1	0	0	0	74
여가	0	0	0	0	0	0	1	8	16	16	11	18	18	19	6	11	2	8	10	1	1	0	0	0	146
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	9	22	16	27	12	18	25	12	20	7	12	9	1	0	0	0	0	191
기타	0	0	0	0	0	0	10	36	56	39	52	31	53	76	30	47	37	46	19	19	5	0	0	0	556
총계	0	0	0	0	0	0	28	115	176	139	169	123	172	208	141	180	154	192	128	91	35	0	0	0	2051



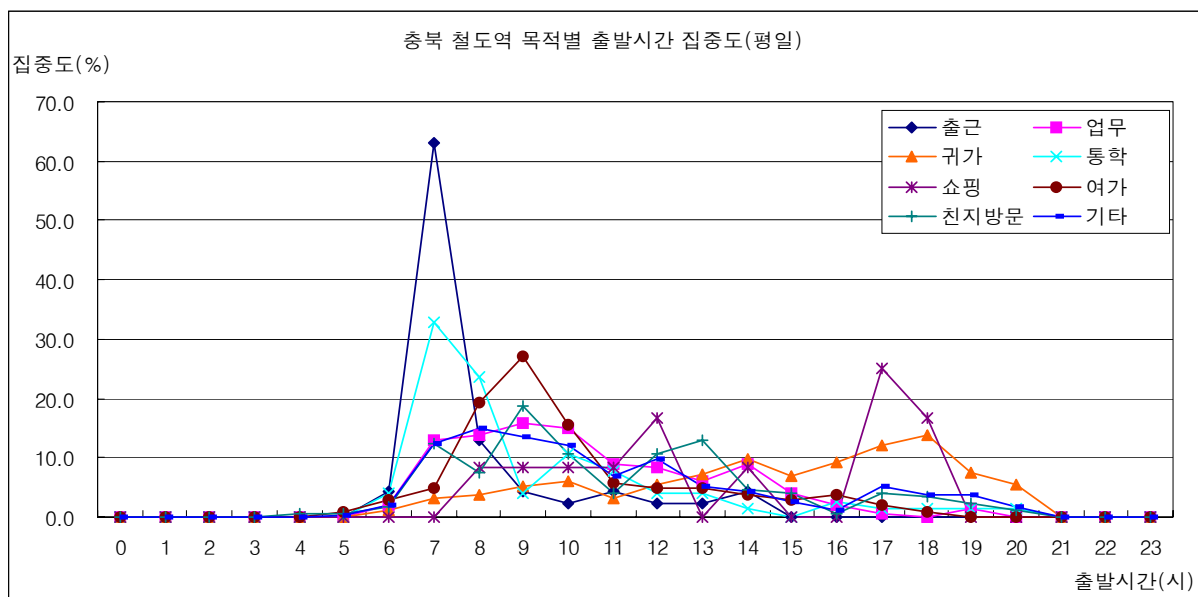
<그림 63> 강원 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

9) 충북

<표 64> 충북 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	2	29	6	2	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46
업무	0	0	0	0	0	0	3	19	20	23	22	13	12	9	13	6	3	1	0	2	0	0	0	0	146
귀가	0	0	0	0	0	0	5	14	16	22	26	14	23	30	41	29	39	51	58	32	23	0	0	0	423
통학	0	0	0	0	0	0	3	25	18	3	8	6	3	3	1	0	2	1	1	1	1	0	0	0	76
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	0	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	12
여가	0	0	0	0	0	1	3	5	20	28	16	6	5	5	4	3	4	2	1	0	0	0	0	0	103
친지방문	0	0	0	0	1	1	3	21	13	32	18	7	18	22	8	7	1	7	6	4	2	0	0	0	171
기타	0	0	0	0	0	1	5	29	35	32	28	16	23	12	10	6	3	12	9	9	4	0	0	0	234
총계	0	0	0	0	1	3	24	142	129	143	120	65	87	82	80	51	52	77	77	48	30	0	0	0	1211



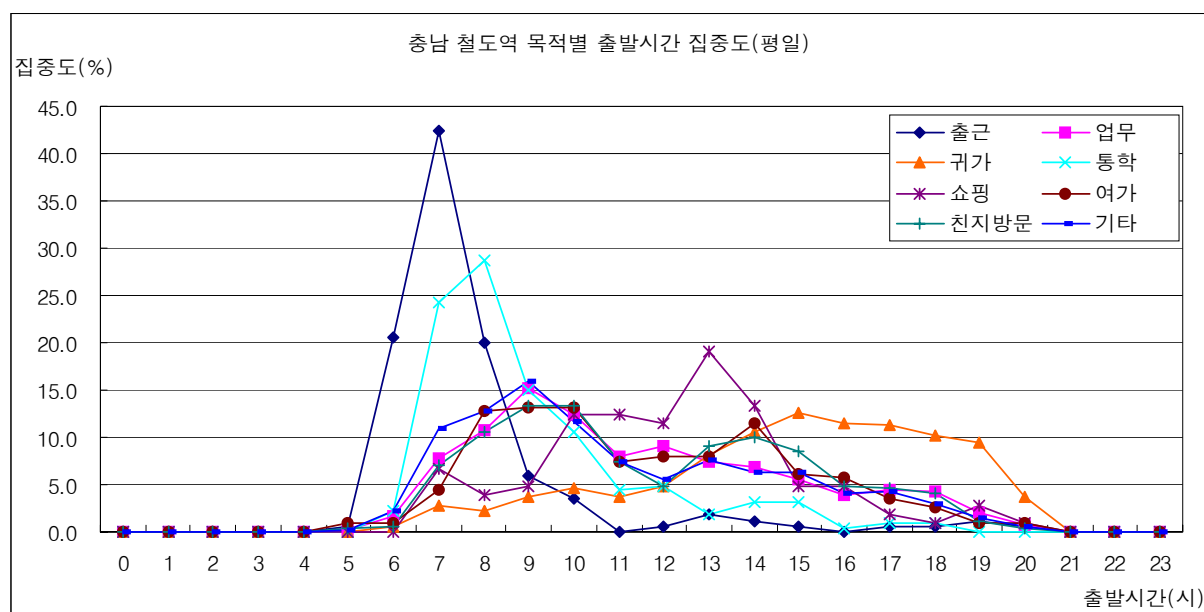
<그림 64> 충북 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

10) 충남

<표 65> 충남 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	1	35	72	34	10	6	0	1	3	2	1	0	1	1	2	1	0	0	0	170
업무	0	0	0	0	0	1	7	33	46	65	53	34	39	32	29	24	17	19	18	9	3	0	0	0	429
귀가	0	0	0	0	0	1	9	47	38	62	79	61	80	138	177	212	193	190	172	158	63	0	0	0	1680
통학	0	0	0	0	0	0	5	55	65	34	24	10	11	4	7	7	1	2	2	0	0	0	0	0	227
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	7	4	5	13	13	12	20	14	5	5	2	1	3	1	0	0	0	105
여가	0	0	0	0	0	2	2	10	29	30	30	17	18	18	26	14	13	8	6	2	2	0	0	0	227
친지방문	0	0	0	0	0	1	2	25	37	47	47	26	17	32	35	30	17	16	14	4	1	0	0	0	351
기타	0	0	0	0	0	1	18	91	106	133	97	61	46	63	53	52	34	35	25	13	5	0	0	0	833
총계	0	0	0	0	0	7	78	340	359	386	349	222	224	310	343	345	280	273	239	191	76	0	0	0	4022



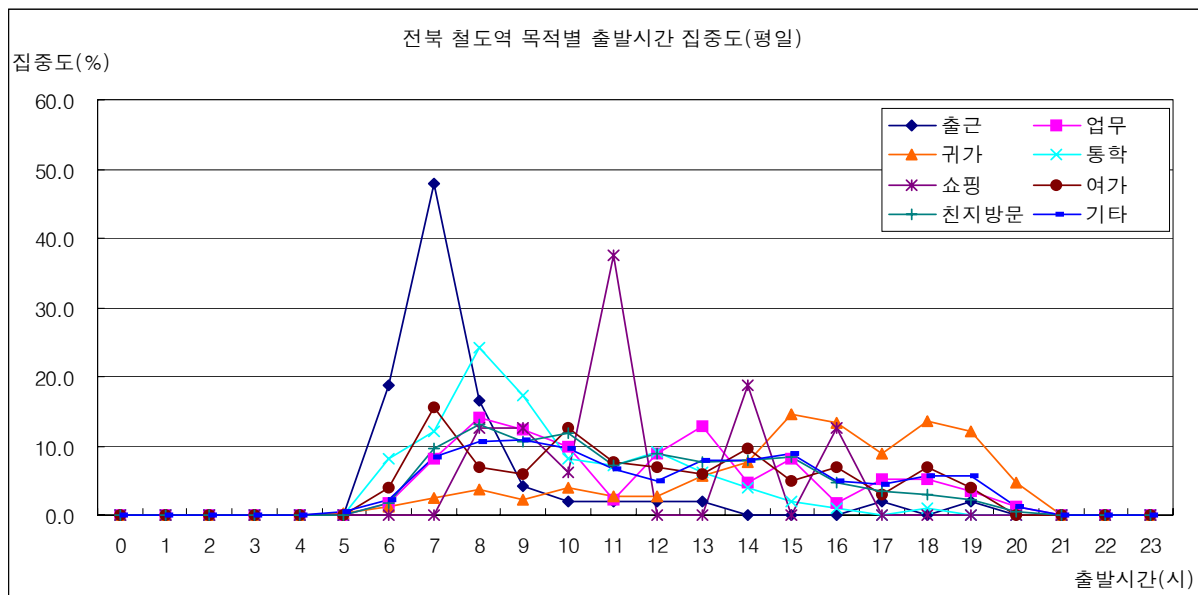
<그림 65> 충남 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

11) 전북

<표 66> 전북 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	9	23	8	2	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	48
업무	0	0	0	0	0	0	3	14	24	21	17	4	15	22	8	14	3	9	9	6	2	0	0	0	171
귀가	0	0	0	0	0	1	9	17	25	15	27	18	18	38	51	97	89	60	91	80	31	0	0	0	667
통학	0	0	0	0	0	0	8	12	24	17	8	7	9	6	4	2	1	0	1	0	0	0	0	0	99
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	6	0	0	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	16
여가	0	0	0	0	0	0	4	16	7	6	13	8	7	6	10	5	7	3	7	4	0	0	0	0	103
친지방문	0	0	0	0	0	0	4	23	31	25	28	17	21	18	19	20	11	8	7	5	1	0	0	0	238
기타	0	0	0	0	0	1	5	19	24	25	22	15	11	18	18	20	11	10	13	13	3	0	0	0	228
총계	0	0	0	0	0	2	42	124	145	113	117	76	82	109	113	158	124	91	128	109	37	0	0	0	1570



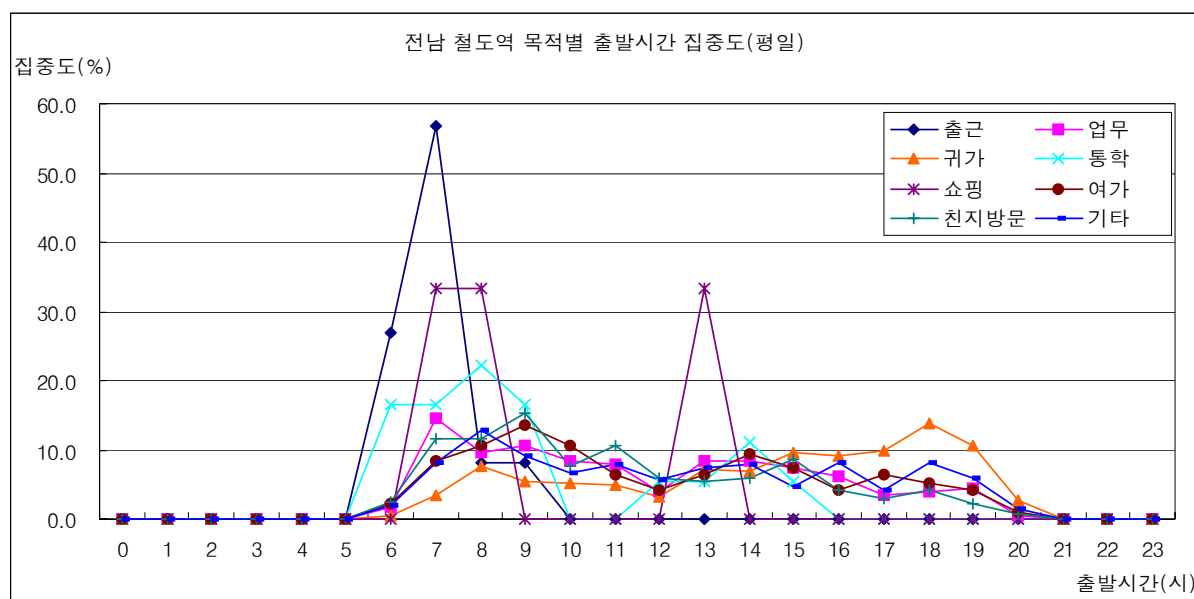
<그림 66> 전북 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

12) 전남

<표 67> 전남 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	10	21	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
업무	0	0	0	0	0	0	3	26	17	19	15	14	7	15	15	13	11	6	7	8	1	0	0	0	177
귀가	0	0	0	0	0	0	3	20	44	31	30	28	19	41	40	55	52	57	80	61	15	0	0	0	576
통학	0	0	0	0	0	0	3	3	4	3	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
여가	0	0	0	0	0	0	2	8	10	13	10	6	4	6	9	7	4	6	5	4	1	0	0	0	95
친지방문	0	0	0	0	0	0	6	27	27	36	18	25	14	13	14	20	10	7	10	5	2	0	0	0	234
기타	0	0	0	0	0	0	8	32	51	36	26	31	23	29	31	19	32	17	32	24	6	0	0	0	397
총계	0	0	0	0	0	0	35	138	157	141	99	104	68	106	111	115	109	93	134	102	25	0	0	0	1537



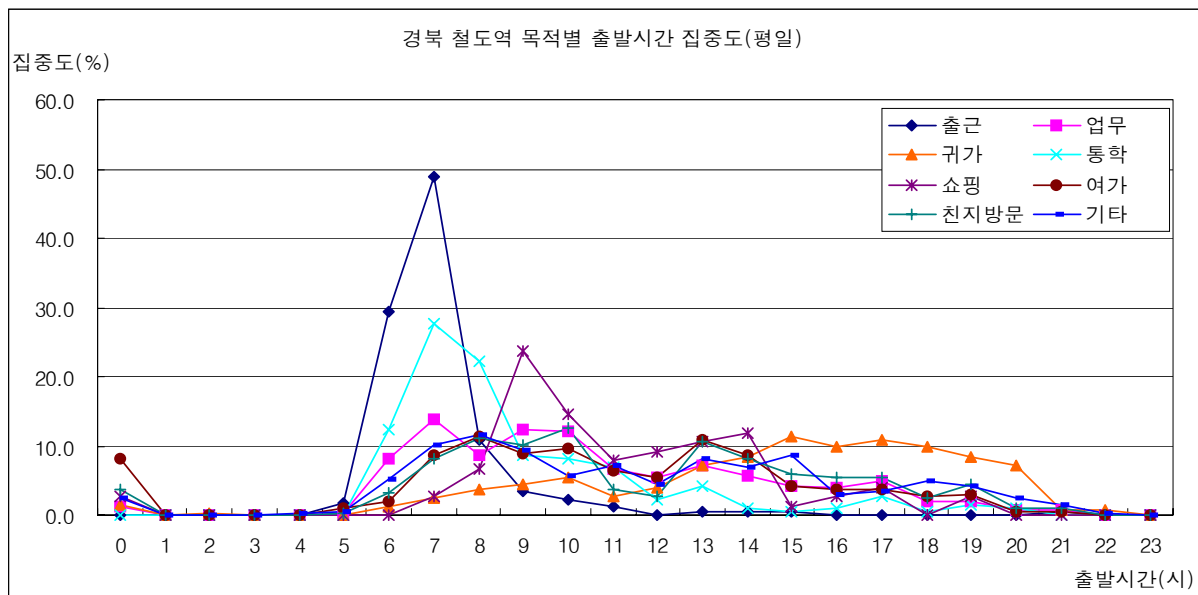
<그림 67> 전남 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

13) 경북

<표 68> 경북 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	3	51	85	19	6	4	2	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	174
업무	6	0	0	0	0	1	40	67	42	60	59	32	27	35	28	20	19	24	10	10	4	4	0	0	488
귀가	14	0	3	0	0	0	11	21	33	40	47	23	34	63	73	100	86	95	86	74	64	6	6	0	879
통학	0	0	0	0	0	0	27	61	49	19	18	15	5	9	2	1	2	6	1	3	2	0	0	0	220
쇼핑	2	0	0	0	0	0	0	2	5	18	11	6	7	8	9	1	2	3	0	2	0	0	0	0	76
여가	32	0	0	0	0	4	8	34	45	35	38	25	21	43	34	16	15	15	11	12	2	2	0	0	392
친지방문	16	0	0	0	0	1	14	36	49	44	55	16	12	46	36	26	24	24	11	19	4	4	0	0	437
기타	24	0	0	0	2	5	50	98	113	92	56	71	43	79	68	84	30	33	47	42	23	14	2	0	976
총계	94	0	3	0	2	14	201	404	355	314	288	190	149	284	251	249	178	200	166	162	99	31	8	0	3642



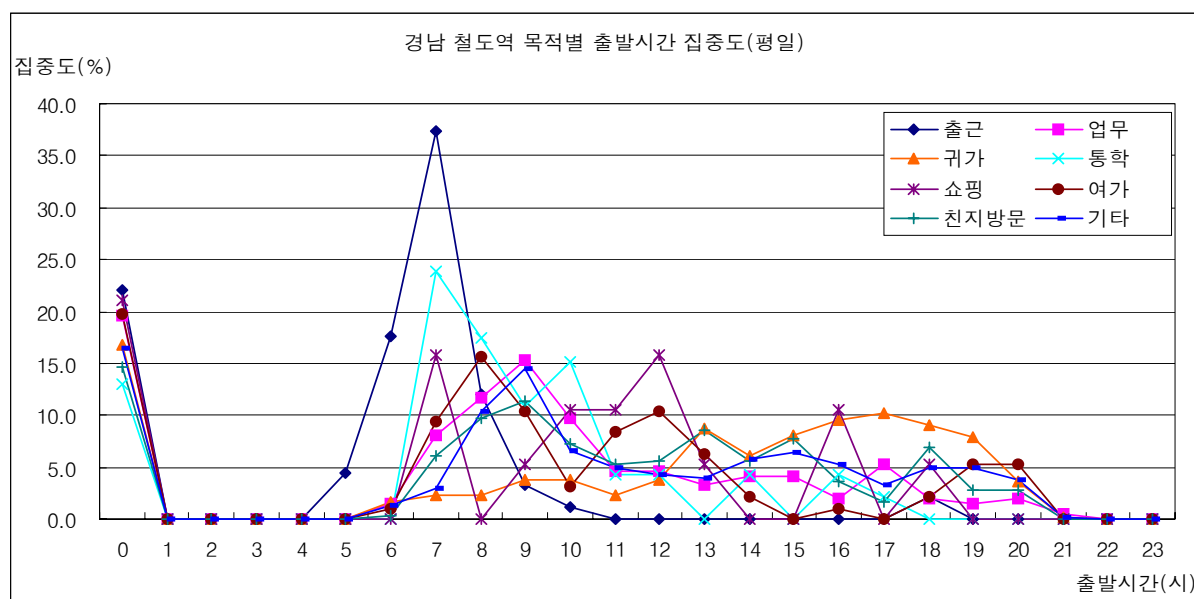
<그림 68> 경북 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

14) 경남

<표 69> 경남 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	20	0	0	0	0	4	16	34	11	3	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	91
업무	77	0	0	0	0	0	6	32	46	60	38	18	18	13	16	16	8	21	8	6	8	2	0	0	393
귀가	143	0	0	0	0	0	14	20	20	33	32	19	33	75	52	69	81	87	77	67	31	2	0	0	855
통학	6	0	0	0	0	0	0	11	8	5	7	2	2	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	46
쇼핑	4	0	0	0	0	0	0	3	0	1	2	2	3	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	19
여가	19	0	0	0	0	0	1	9	15	10	3	8	10	6	2	0	1	0	2	5	5	0	0	0	96
친지방문	36	0	0	0	0	0	1	15	24	28	18	13	14	21	14	19	9	4	17	7	7	0	0	0	247
기타	74	0	0	0	0	0	6	13	47	65	30	22	19	18	26	29	24	15	22	22	17	1	0	0	450
총계	379	0	0	0	0	4	44	137	171	205	131	84	99	134	112	133	127	128	129	107	68	5	0	0	2197



<그림 69> 경남 철도 이용자의 평일 통행목적별 출발시간 집중도

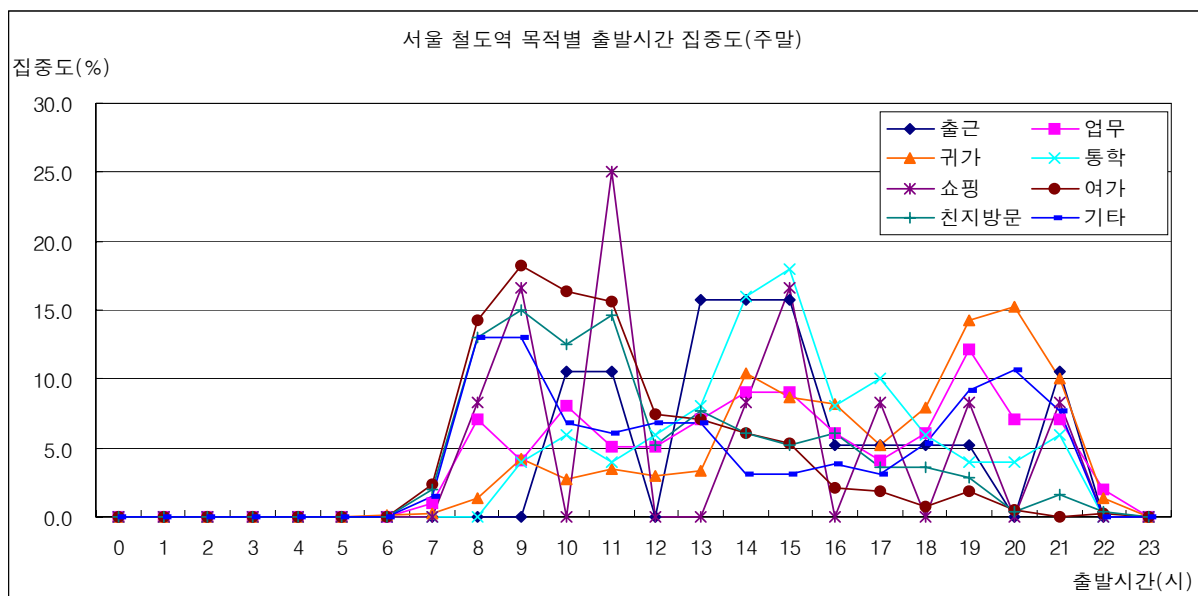
나. 주말

1) 서울

<표 70> 서울 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	3	3	3	1	1	1	1	0	2	0	0	19
업무	0	0	0	0	0	0	0	1	7	4	8	5	5	7	9	9	6	4	6	12	7	7	2	0	99
귀가	0	0	0	0	0	0	1	2	11	34	22	28	24	27	83	70	66	42	64	114	122	80	11	0	801
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	2	3	4	8	9	4	5	3	2	2	3	0	0	50
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	1	2	0	1	0	1	0	1	0	0	12
여가	0	0	0	0	0	0	0	9	54	69	62	59	28	27	23	20	8	7	3	7	2	0	1	0	379
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	5	32	37	31	36	13	19	15	13	15	9	9	7	1	4	1	0	247
기타	0	0	0	0	0	0	0	2	17	17	9	8	9	9	4	4	5	4	7	12	14	10	0	0	131
총계	0	0	0	0	0	0	1	19	122	165	137	143	82	96	146	130	105	73	93	156	148	107	15	0	1738



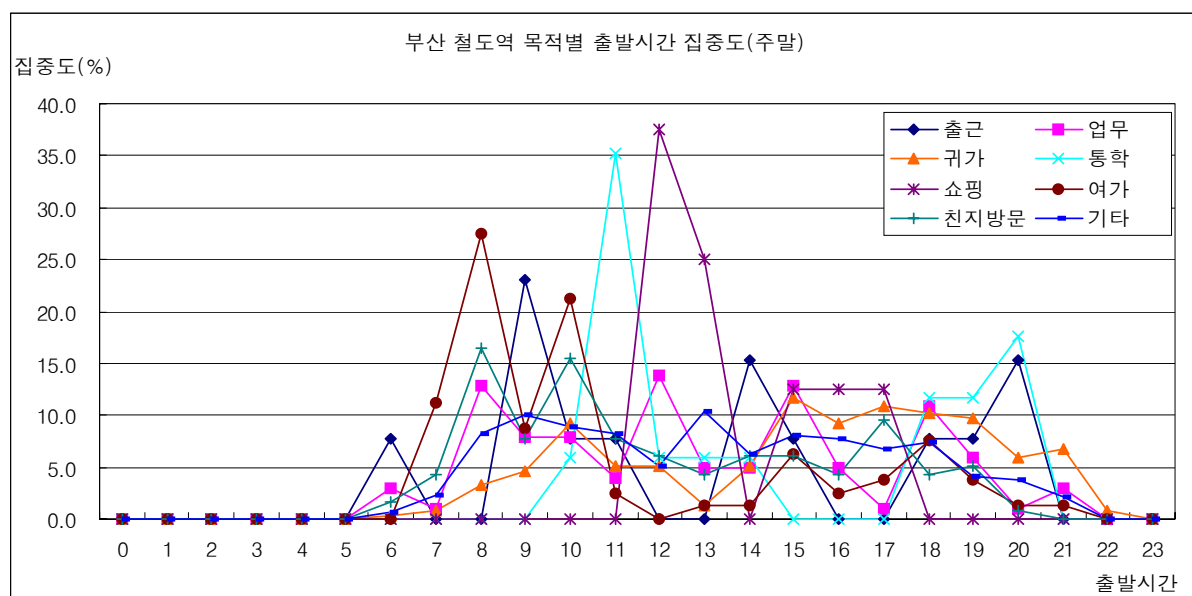
<그림 70> 서울 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

2) 부산

<표 71> 부산 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	1	1	0	0	2	1	0	0	1	1	2	0	0	0	13
업무	0	0	0	0	0	0	3	1	13	8	8	4	14	5	5	13	5	1	11	6	1	3	0	0	101
귀가	0	0	0	0	0	0	1	3	12	17	34	19	19	5	19	43	34	40	38	36	22	25	3	0	370
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	1	1	1	0	0	0	2	2	3	0	0	0	17
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	8
여가	0	0	0	0	0	0	0	9	22	7	17	2	0	1	1	5	2	3	6	3	1	1	0	0	80
친지방문	0	0	0	0	0	0	2	5	19	9	18	9	7	5	7	7	5	11	5	6	1	0	0	0	116
기타	0	0	0	0	0	0	2	8	28	34	30	28	17	35	21	27	26	23	25	14	13	7	0	0	338
총계	0	0	0	0	0	0	9	26	94	78	109	69	61	54	56	97	73	79	88	68	43	36	3	0	1043



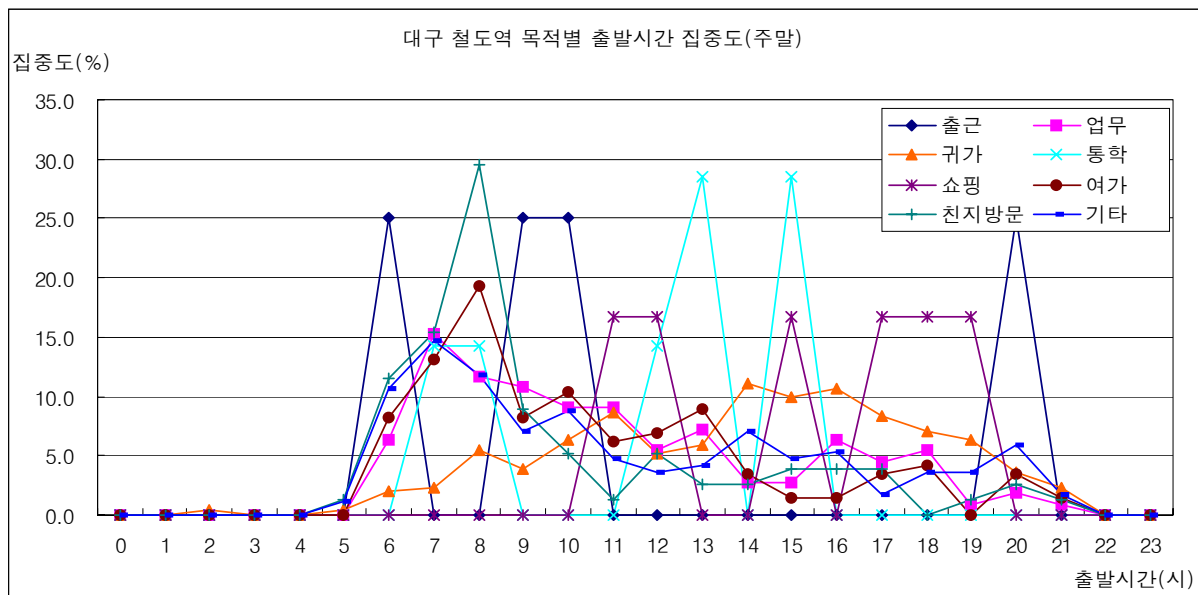
<그림 71> 부산 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

3) 대구

<표 72> 대구 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4
업무	0	0	0	0	0	0	7	17	13	12	10	10	6	8	3	3	7	5	6	1	2	1	0	0	111
귀가	0	0	1	0	0	1	5	6	14	10	16	22	13	15	28	25	27	21	18	16	9	6	0	0	253
통학	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	7
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	6
여가	0	0	0	0	0	0	12	19	28	12	15	9	10	13	5	2	2	5	6	0	5	2	0	0	145
친지방문	0	0	0	0	0	1	9	12	23	7	4	1	4	2	2	3	3	3	0	1	2	1	0	0	78
기타	0	0	0	0	0	2	18	25	20	12	15	8	6	7	12	8	9	3	6	6	10	3	0	0	170
총계	0	0	1	0	0	4	52	80	99	54	61	51	41	47	50	44	48	38	37	25	29	13	0	0	774



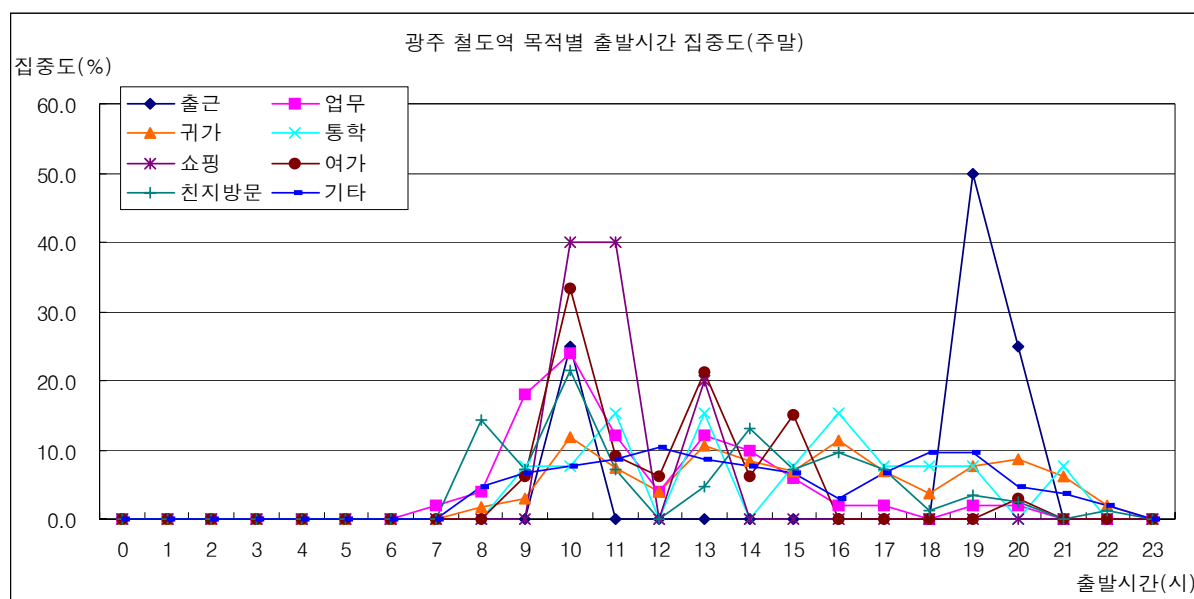
<그림 72> 대구 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

4) 광주

<표 73> 광주 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	4
업무	0	0	0	0	0	0	0	1	2	9	12	6	2	6	5	3	1	1	0	1	1	0	0	0	50
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	5	9	36	22	12	32	25	21	34	21	11	23	26	19	6	0	302
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	2	0	1	2	1	1	1	0	1	0	0	13
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	11	3	2	7	2	5	0	0	0	0	1	0	0	0	33
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	12	6	18	6	0	4	11	6	8	6	1	3	2	0	1	0	84
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	5	7	8	9	11	9	8	7	3	7	10	10	5	4	2	0	105
총계	0	0	0	0	0	0	0	1	24	34	89	50	27	61	51	43	48	36	23	40	36	24	9	0	596



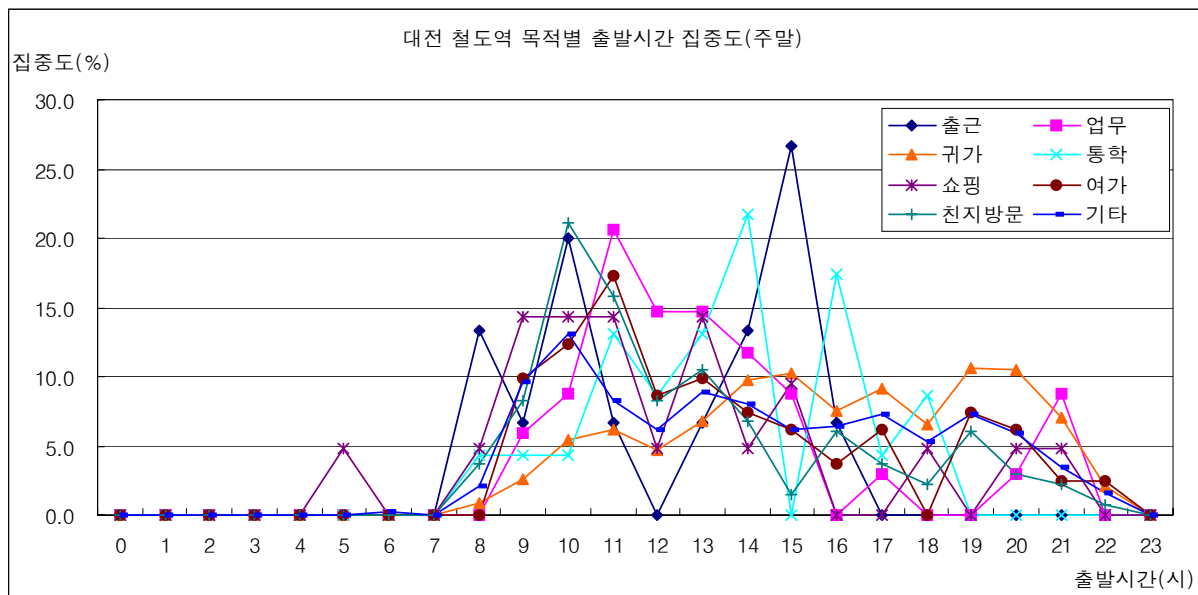
<그림 73> 광주 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

5) 대전

<표 74> 대전 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3	1	0	1	2	4	1	0	0	0	0	0	0	0	15
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	7	5	5	4	3	0	1	0	0	1	3	0	0	34
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	5	16	33	38	29	42	60	63	46	56	40	65	64	43	13	0	613
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	2	3	5	0	4	1	2	0	0	0	0	0	23
쇼핑	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	3	3	1	3	1	2	0	0	1	0	1	1	0	0	21
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	10	14	7	8	6	5	3	5	0	6	5	2	2	0	81
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	5	11	28	21	11	14	9	2	8	5	3	8	4	3	1	0	133
기타	0	0	0	0	0	0	1	0	9	42	57	36	27	39	35	27	28	32	23	32	26	15	7	0	436
총계	0	0	0	0	0	1	1	0	23	84	138	123	82	115	122	106	90	100	69	111	101	67	23	0	1356



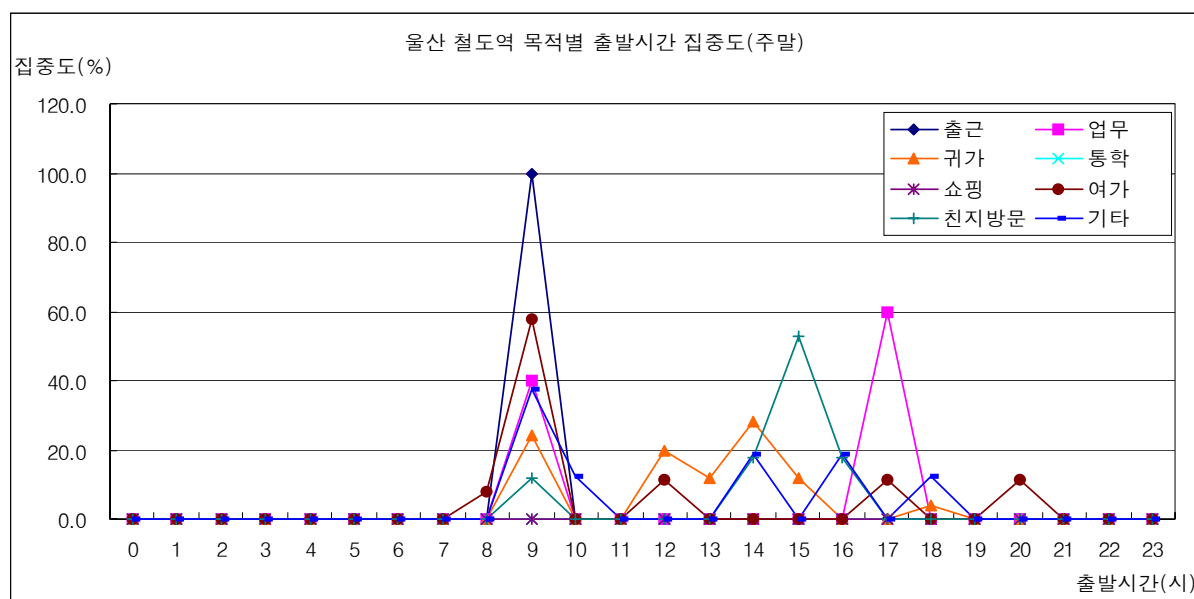
<그림 74> 대전 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

6) 울산

<표 75> 울산 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	5
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	3	7	3	0	0	1	0	0	0	0	0	25
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	2	15	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	26
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3	9	3	0	0	0	0	0	0	0	17
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0	0	0	3	0	3	0	2	0	0	0	0	0	16
총계	0	0	0	0	0	0	0	0	2	32	2	0	8	3	13	12	6	6	3	0	3	0	0	0	90



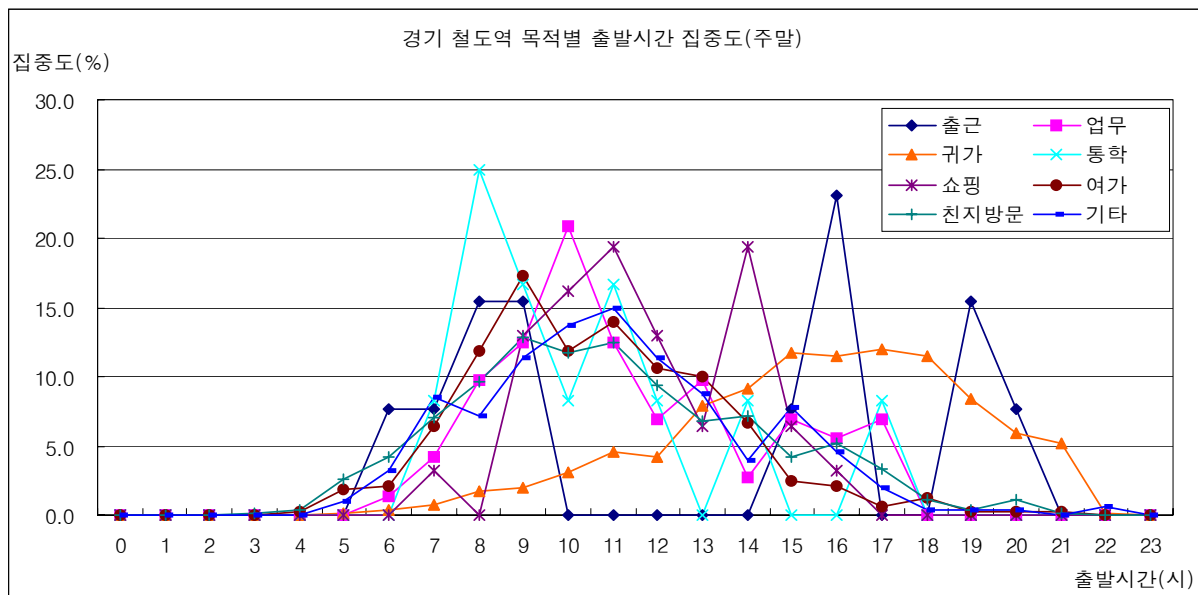
<그림 75> 울산 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

7) 경기

<표 76> 경기 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	0	0	0	0	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0	13
업무	0	0	0	0	0	0	1	3	7	9	15	9	5	7	2	5	4	5	0	0	0	0	0	0	72
귀가	0	0	0	0	0	2	4	9	20	24	37	54	50	95	110	140	137	144	137	100	71	62	2	0	1198
통학	0	0	0	0	0	0	0	1	3	2	1	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	12
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	5	6	4	2	6	2	1	0	0	0	0	0	0	0	31
여가	0	0	0	0	1	6	7	21	39	57	39	46	35	33	22	8	7	2	4	1	1	1	0	0	330
친지방문	0	0	0	1	2	14	23	38	52	70	64	68	51	37	39	23	28	18	6	2	6	1	0	0	543
기타	0	0	0	0	0	3	10	26	22	35	42	46	35	27	12	24	14	6	1	1	1	0	2	0	307
총계	0	0	0	1	3	25	46	100	145	203	203	231	181	201	192	203	194	176	148	106	80	64	4	0	2506



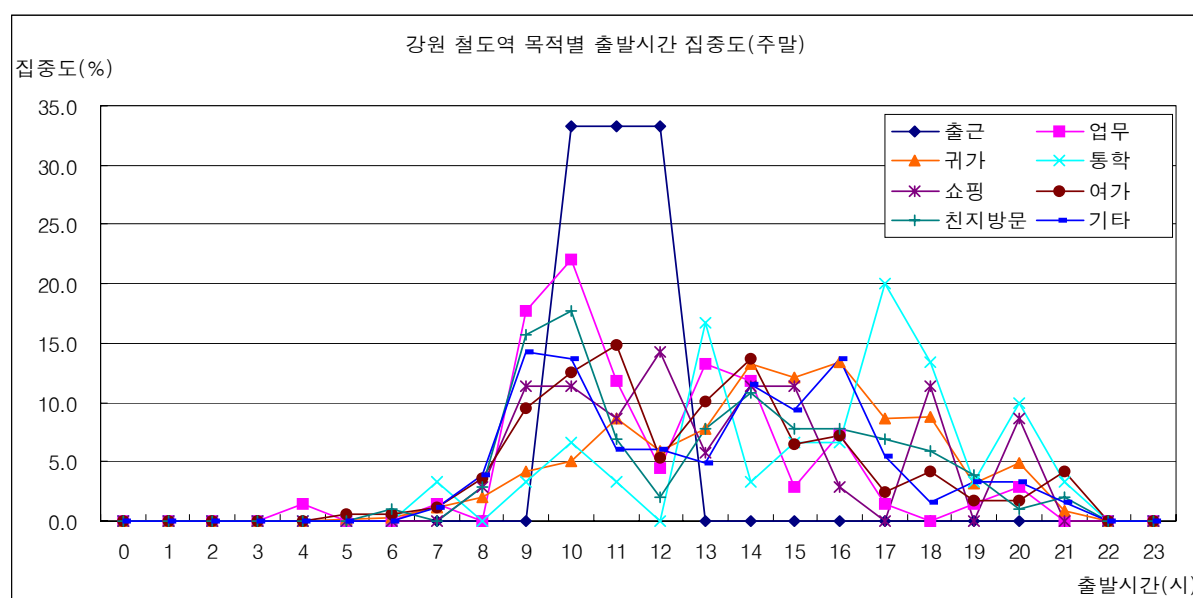
<그림 76> 경기 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

8) 강원

<표 77> 강원 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
업무	0	0	0	0	1	0	0	1	0	12	15	8	3	9	8	2	5	1	0	1	2	0	0	0	68
귀가	0	0	0	0	0	1	3	10	17	36	43	74	51	67	114	105	116	74	76	27	42	7	0	0	863
통학	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	0	5	1	2	2	6	4	1	3	1	0	0	30
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	4	3	5	2	4	4	1	0	4	0	3	0	0	0	35
여가	0	0	0	0	0	1	1	2	6	16	21	25	9	17	23	11	12	4	7	3	3	7	0	0	168
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	0	3	16	18	7	2	8	11	8	8	7	6	4	1	2	0	0	102
기타	0	0	0	0	0	0	0	2	7	26	25	11	11	9	21	17	25	10	3	6	6	3	0	0	182
총계	0	0	0	0	1	2	5	16	34	111	129	130	82	117	182	149	169	102	100	42	60	20	0	0	1451



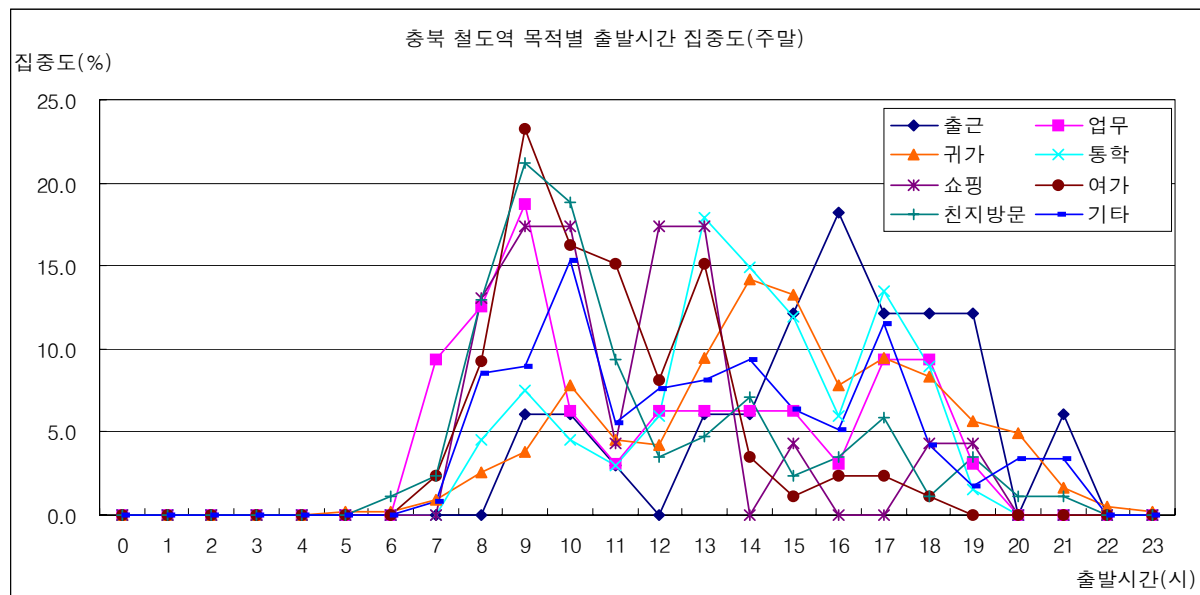
<그림 77> 강원 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

9) 충북

<표 78> 충북 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	2	2	4	6	4	4	4	0	2	0	0	33
업무	0	0	0	0	0	0	0	3	4	6	2	1	2	2	2	2	1	3	3	1	0	0	0	0	32
귀가	0	0	0	0	0	1	1	4	11	16	33	19	18	40	60	56	33	40	35	24	21	7	2	1	422
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	3	2	4	12	10	8	4	9	6	1	0	0	0	0	67
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	4	1	4	4	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	23
여가	0	0	0	0	0	0	0	2	8	20	14	13	7	13	3	1	2	2	1	0	0	0	0	0	86
친지방문	0	0	0	0	0	0	1	2	11	18	16	8	3	4	6	2	3	5	1	3	1	1	0	0	85
기타	0	0	0	0	0	0	0	2	20	21	36	13	18	19	22	15	12	27	10	4	8	8	0	0	235
총계	0	0	0	0	0	1	2	13	60	92	110	58	56	96	105	89	61	90	61	38	30	18	2	1	983



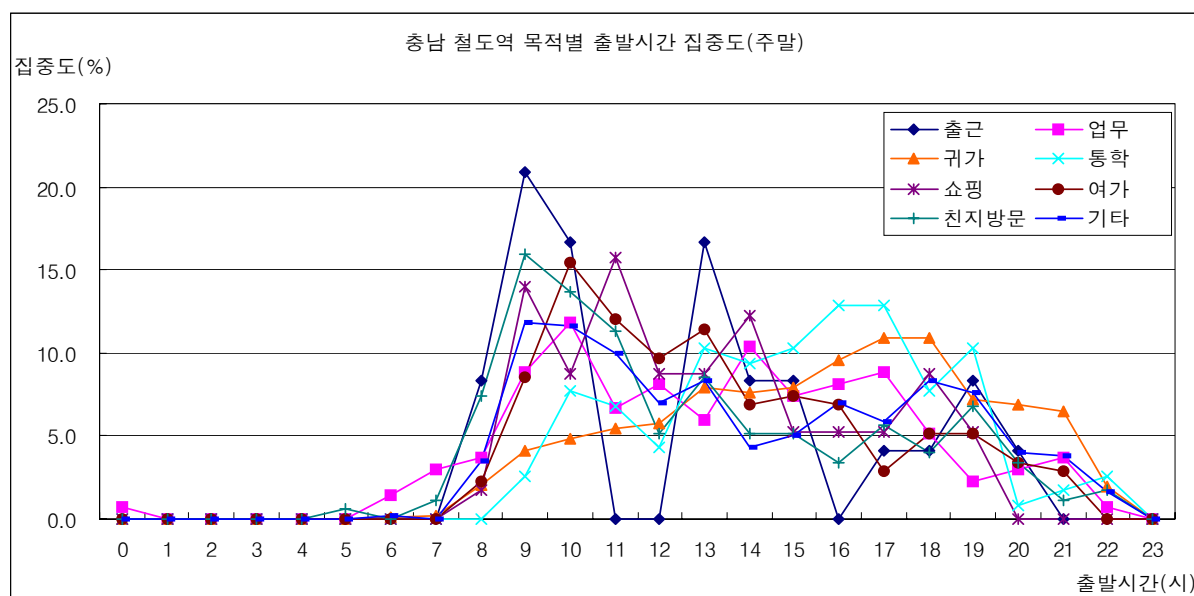
<그림 78> 충북 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

10) 충남

<표 79> 충남 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	4	0	0	4	2	2	0	1	1	2	1	0	0	0	24
업무	1	0	0	0	0	0	2	4	5	12	16	9	11	8	14	10	11	12	7	3	4	5	1	0	135
귀가	0	0	0	0	0	0	1	2	22	44	52	58	62	85	82	85	103	117	117	77	74	69	21	0	1071
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9	8	5	12	11	12	15	15	9	12	1	2	3	0	117
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	5	9	5	5	7	3	3	3	5	3	0	0	0	0	57
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	4	15	27	21	17	20	12	13	12	5	9	9	6	5	0	0	175
친지방문	0	0	0	0	0	1	0	2	13	28	24	20	9	15	9	9	6	10	7	12	6	2	3	0	176
기타	0	0	0	0	0	0	1	0	21	71	70	60	42	50	26	30	42	35	50	46	24	23	10	0	601
총계	1	0	0	0	0	1	4	8	68	186	207	185	151	199	163	164	192	198	205	164	116	106	38	0	2356



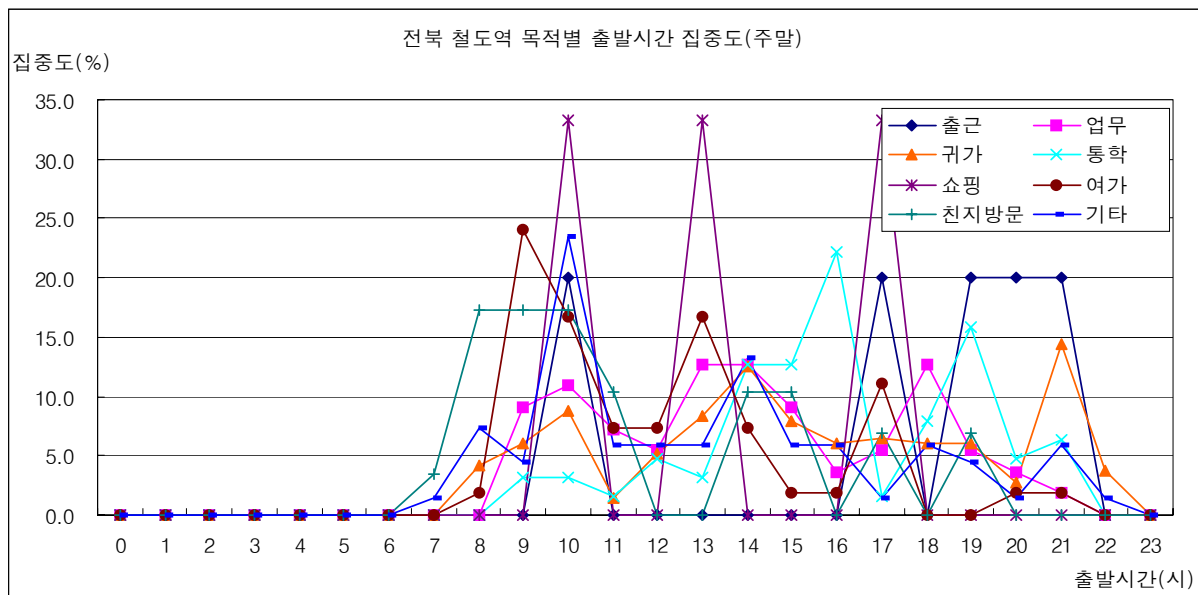
<그림 79> 충남 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

11) 전북

<표 80> 전북 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	5
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6	4	3	7	7	5	2	3	7	3	2	1	0	0	55
귀가	0	0	0	0	0	0	0	0	9	13	19	3	11	18	27	17	13	14	13	13	6	31	8	0	215
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	3	2	8	8	14	1	5	10	3	4	0	0	63
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	6
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13	9	4	4	9	4	1	1	6	0	0	1	1	0	0	54
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	1	5	5	5	3	0	0	3	3	0	2	0	2	0	0	0	0	29
기타	0	0	0	0	0	0	0	1	5	3	16	4	4	4	9	4	4	1	4	3	1	4	1	0	68
총계	0	0	0	0	0	0	0	2	20	41	60	19	25	42	58	38	34	30	29	32	14	42	9	0	495



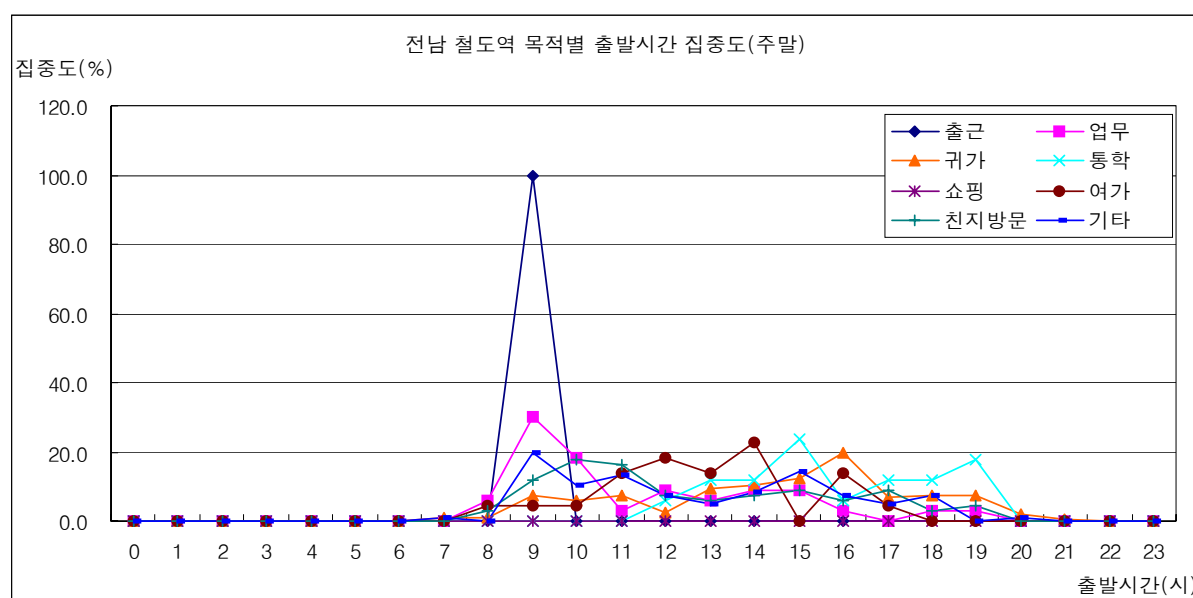
<그림 80> 전북 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

12) 전남

<표 81> 전남 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10	6	1	3	2	3	3	1	0	1	1	0	0	0	0	33
귀가	0	0	0	0	0	0	0	2	2	20	15	19	6	25	28	32	52	18	19	20	5	1	0	0	264
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	4	1	2	2	3	0	0	0	0	17
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	4	3	5	0	3	1	0	0	0	0	0	0	22
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	12	11	5	4	5	6	4	6	2	3	0	0	0	0	68
기타	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19	10	13	7	5	8	14	7	5	7	0	1	0	0	0	97
총계	0	0	0	0	0	0	0	3	7	59	44	47	26	41	51	59	68	32	31	27	6	1	0	0	502



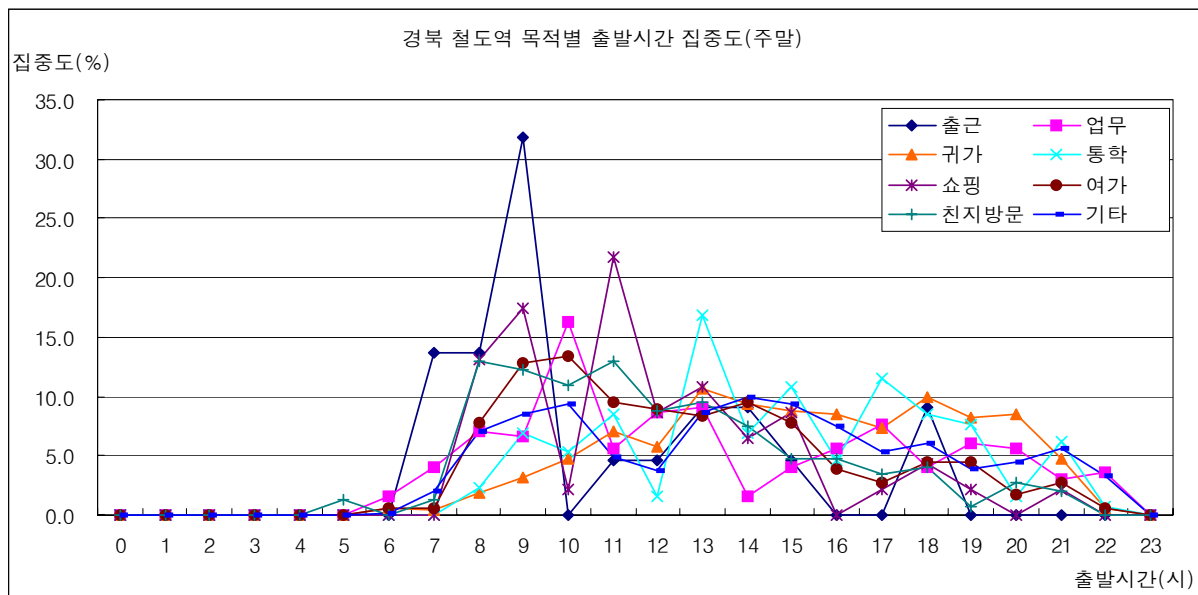
<그림 81> 전남 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

13) 경북

<표 82> 경북 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	3	3	7	0	1	1	2	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	22
업무	0	0	0	0	0	0	3	8	14	13	32	11	17	18	3	8	11	15	8	12	11	6	7	0	197
귀가	0	0	0	0	0	0	3	2	10	17	25	37	30	56	49	46	45	39	52	43	45	25	3	0	527
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9	7	11	2	22	9	14	6	15	11	10	2	8	1	0	130
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	6	8	1	10	4	5	3	4	0	1	2	1	0	1	0	0	46
여가	0	0	0	0	0	0	1	1	14	23	24	17	16	15	17	14	7	5	8	8	3	5	1	0	179
친지방문	0	0	0	0	0	2	0	2	19	18	16	19	13	14	11	7	7	5	6	1	4	3	0	0	147
기타	0	0	0	0	0	0	1	10	36	43	48	25	19	44	51	48	38	27	31	20	23	29	17	0	510
총계	0	0	0	0	0	2	8	26	105	138	153	131	102	176	145	142	114	107	120	95	88	77	29	0	1758



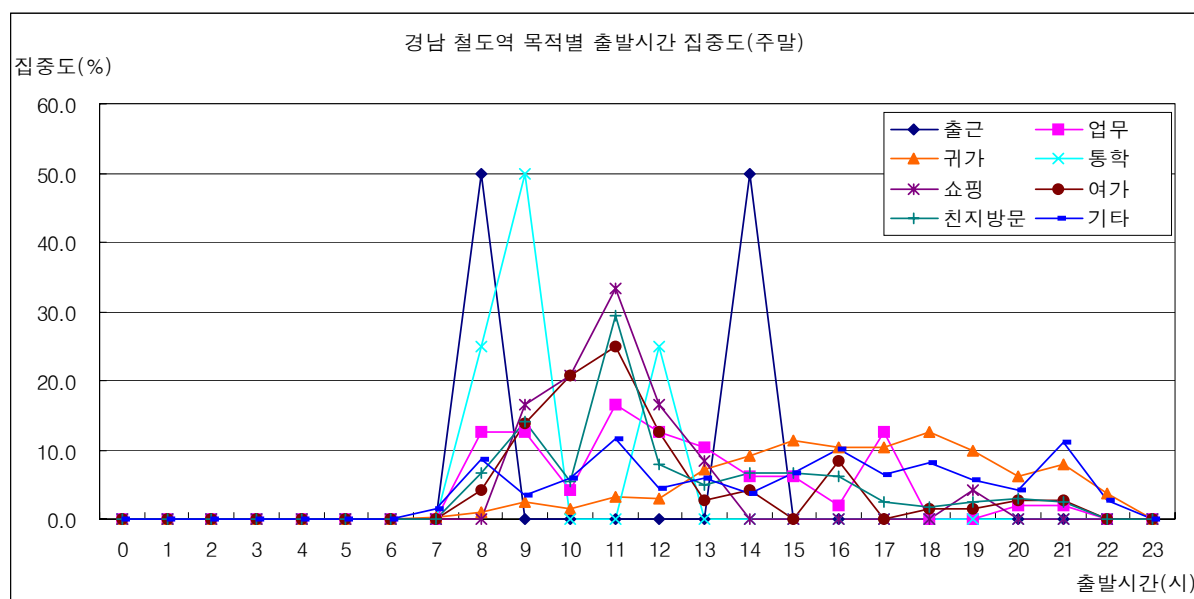
<그림 82> 경북 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

14) 경남

<표 83> 경남 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 분포

단위: 통행

구분	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	총계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
업무	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	2	8	6	5	3	3	1	6	0	0	1	1	0	0	48
귀가	0	0	0	0	0	0	0	1	4	9	5	12	11	26	34	42	38	38	46	36	23	29	14	0	368
통학	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	8	4	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	24
여가	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10	15	18	9	2	3	0	6	0	1	1	2	2	0	0	72
친지방문	0	0	0	0	0	0	0	0	11	23	9	48	13	8	11	11	10	4	3	4	5	4	0	0	164
기타	0	0	0	0	0	0	0	4	23	9	16	31	12	16	10	18	27	17	22	15	11	30	7	0	268
총계	0	0	0	0	0	0	0	5	49	63	52	125	56	59	62	74	82	65	72	57	42	66	21	0	950



<그림 83> 경남 철도 이용자의 주말 통행목적별 출발시간 집중도

B. 여객교통시설물 접근수단 분포

1. 고속버스

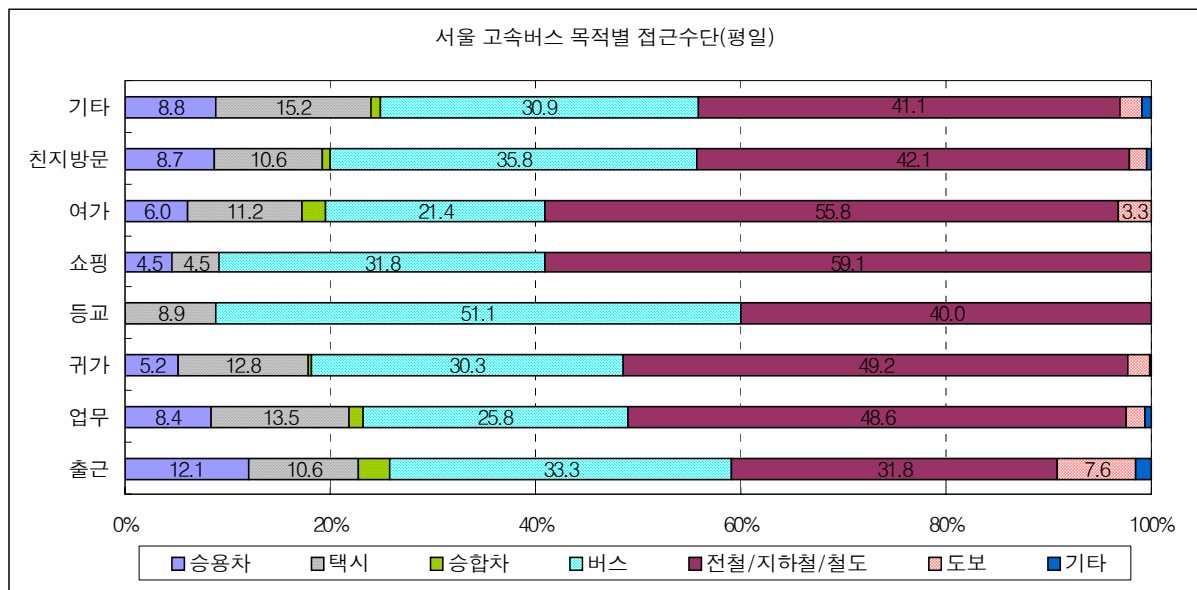
가. 평일

1) 서울

<표 84> 서울 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	8	7	2	22	21	5	1	66
업무	38	61	6	117	220	8	3	453
귀가	51	126	3	299	486	21	2	988
등교	0	4	0	23	18	0	0	45
쇼핑	1	1	0	7	13	0	0	22
여가	13	24	5	46	120	7	0	215
친지방문	49	60	4	202	238	9	3	565
기타	37	64	4	130	173	9	4	421
총합계	197	347	24	846	1,289	59	13	2,775
%	7.1	12.5	0.9	30.5	46.5	2.1	0.5	100.0



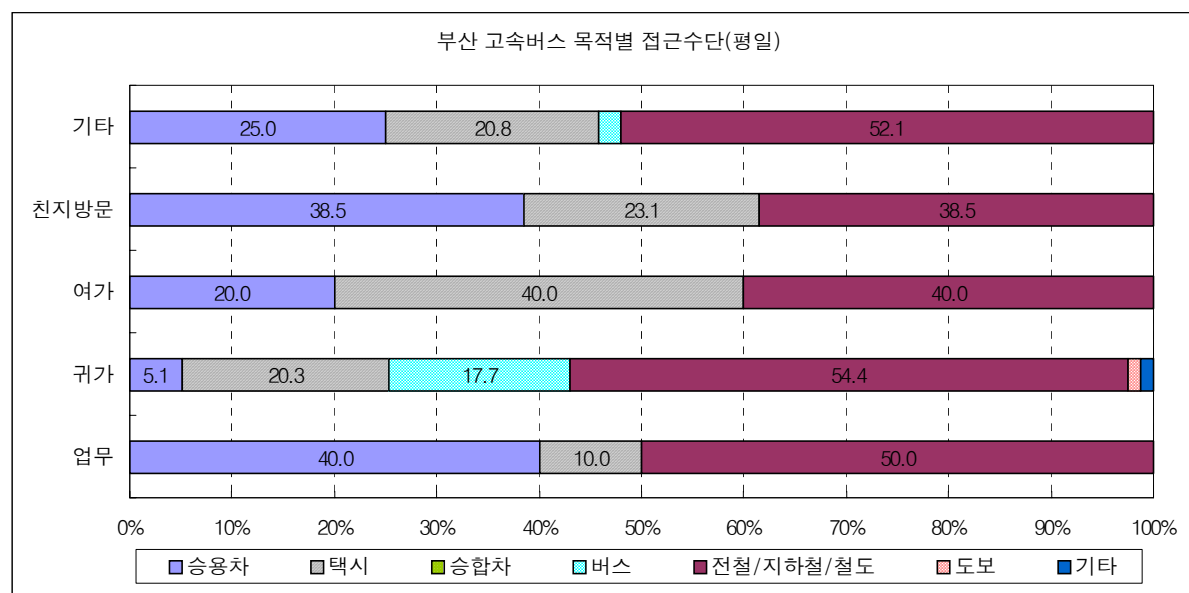
<그림 84> 서울 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

2) 부산

<표 85> 부산 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0
업무	4	1	0	0	5	0	0	10
귀가	4	16	0	14	43	1	1	79
등교	0	0	0	0	0	0	0	0
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	1	2	0	0	2	0	0	5
친지방문	5	3	0	0	5	0	0	13
기타	12	10	0	1	25	0	0	48
총합계	26	32	0	15	80	1	1	155
%	16.8	20.6	0.0	9.7	51.6	0.6	0.6	100.0



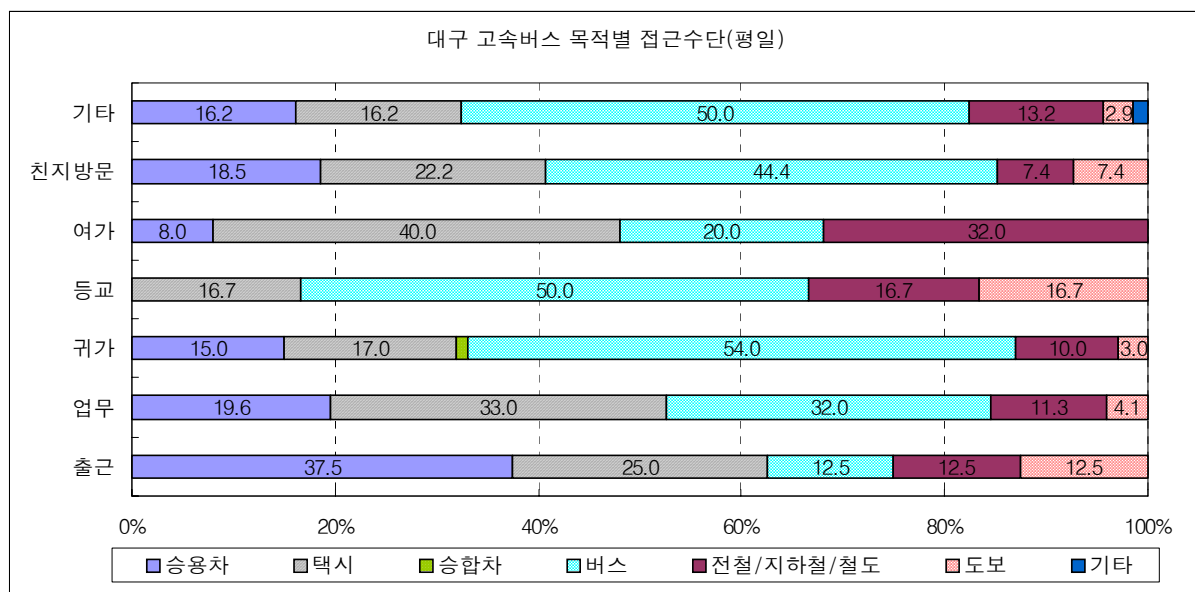
<그림 85> 부산 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

3) 대구

<표 86> 대구 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	3	2	0	1	1	1	0	8
업무	19	32	0	31	11	4	0	97
귀가	15	17	1	54	10	3	0	100
등교	0	1	0	3	1	1	0	6
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	2	10	0	5	8	0	0	25
친지방문	5	6	0	12	2	2	0	27
기타	11	11	0	34	9	2	1	68
총합계	55	79	1	140	42	13	1	331
%	16.6	23.9	0.3	42.3	12.7	3.9	0.3	100.0



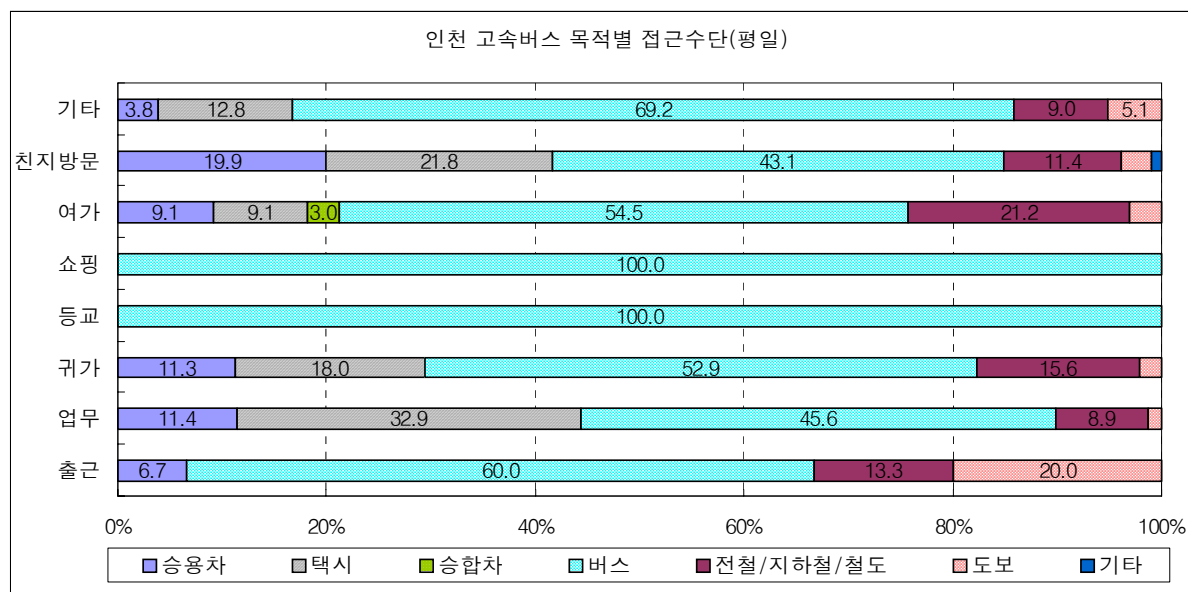
<그림 86> 대구 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

4) 인천

<표 87> 인천 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	0	0	9	2	3	0	15
업무	9	26	0	36	7	1	0	79
귀가	37	59	0	173	51	7	0	327
등교	0	0	0	4	0	0	0	4
쇼핑	0	0	0	1	0	0	0	1
여가	3	3	1	18	7	1	0	33
친지방문	42	46	0	91	24	6	2	211
기타	3	10	0	54	7	4	0	78
총합계	95	144	1	386	98	22	2	748
%	12.7	19.3	0.1	51.6	13.1	2.9	0.3	100.0



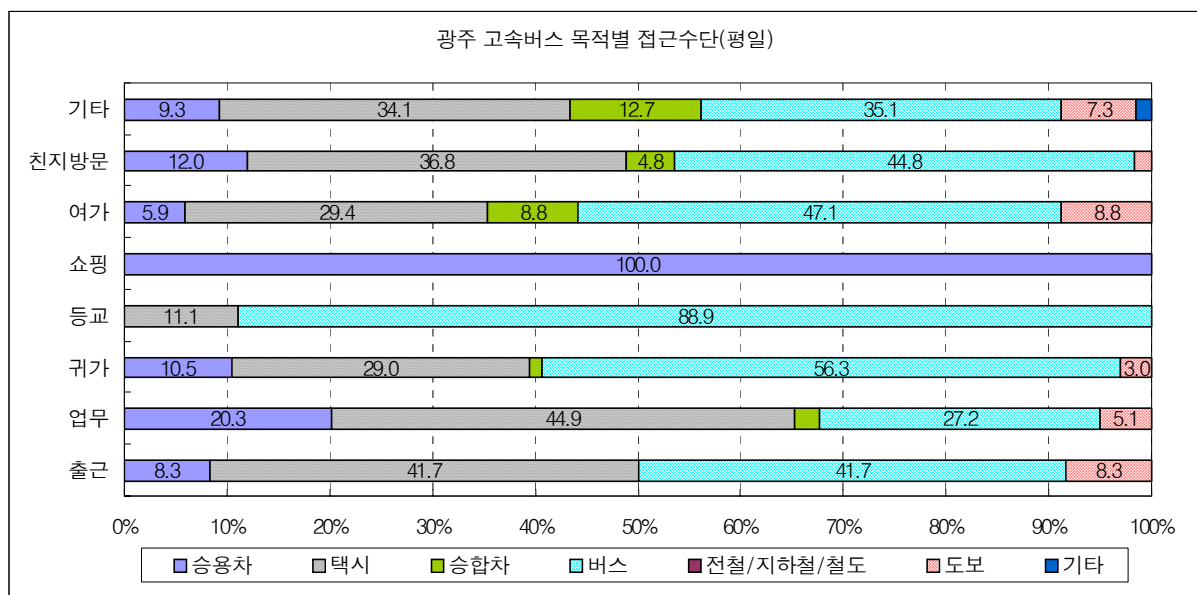
<그림 87> 인천 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

5) 광주

<표 88> 광주 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

목적	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	5	0	5	0	1	0	12
업무	32	71	4	43	0	8	0	158
귀가	35	97	4	188	0	10	0	334
등교	0	1	0	8	0	0	0	9
쇼핑	1	0	0	0	0	0	0	1
여가	2	10	3	16	0	3	0	34
친지방문	15	46	6	56	0	2	0	125
기타	19	70	26	72	0	15	3	205
총합계	105	300	43	388	0	39	3	878
%	12.0	34.2	4.9	44.2	0.0	4.4	0.3	100.0



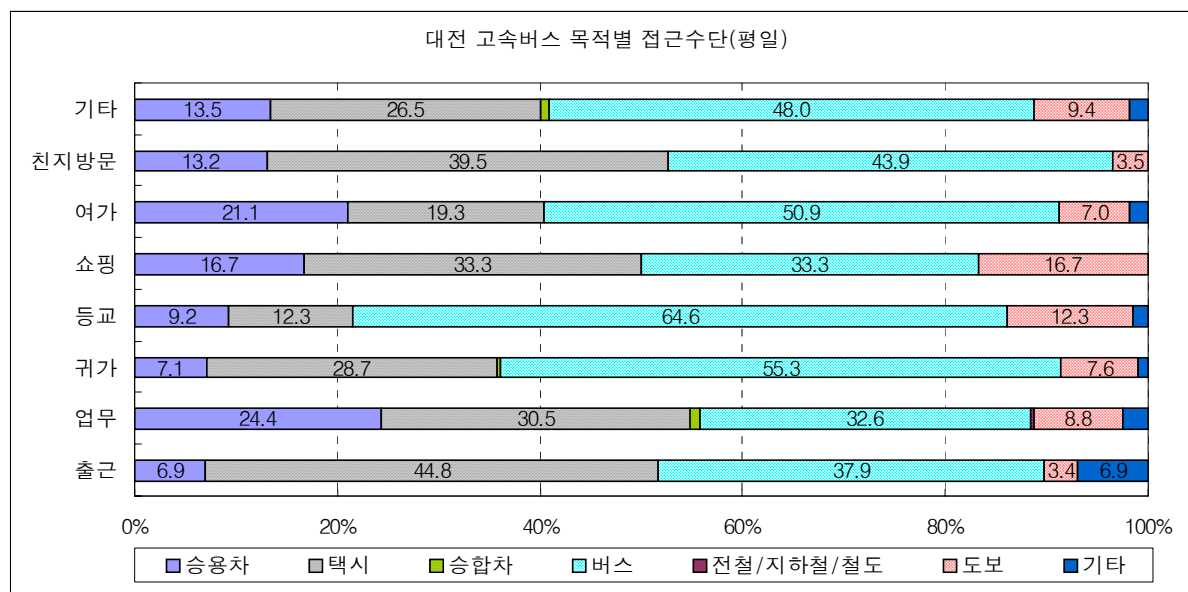
<그림 88> 광주 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

6) 대전

<표 89> 대전 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	2	13	0	11	0	1	2	29
업무	80	100	3	107	1	29	8	328
귀가	28	113	1	218	0	30	4	394
등교	6	8	0	42	0	8	1	65
쇼핑	1	2	0	2	0	1	0	6
여가	12	11	0	29	0	4	1	57
친지방문	15	45	0	50	0	4	0	114
기타	66	130	4	235	0	46	9	490
총합계	210	422	8	694	1	123	25	1,483
%	14.2	28.5	0.5	46.8	0.1	8.3	1.7	100.0



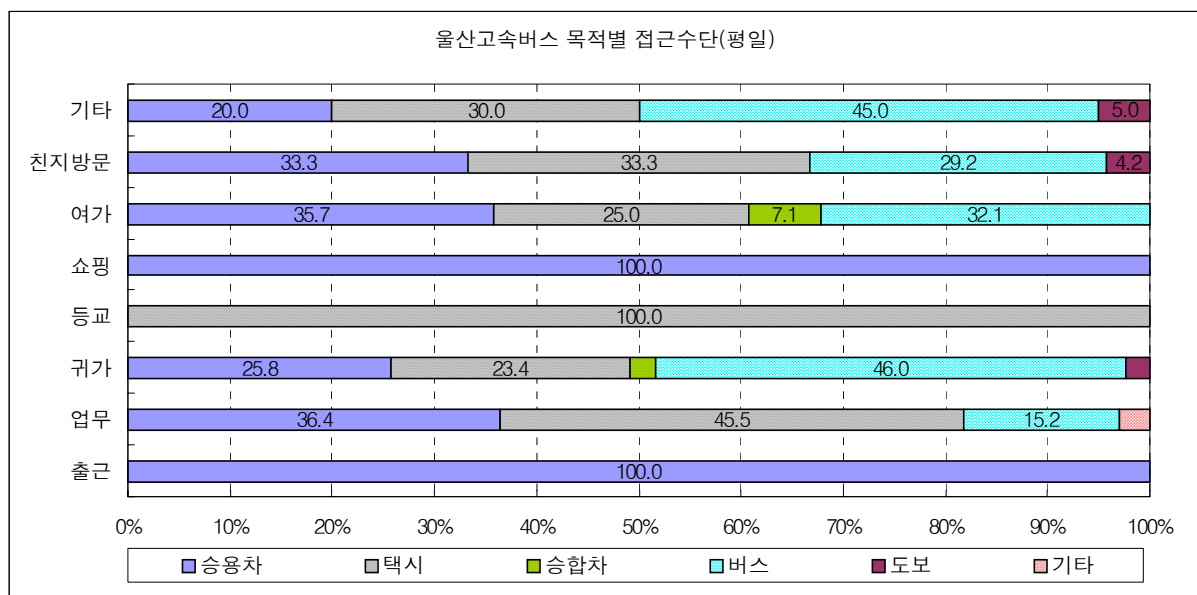
<그림 89> 대전 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

7) 울산

<표 90> 울산 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

목적	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	0	0	0	0	0	0	1
업무	12	15	0	5	0	0	1	33
귀가	32	29	3	57	0	3	0	124
등교	0	1	0	0	0	0	0	1
쇼핑	2	0	0	0	0	0	0	2
여가	10	7	2	9	0	0	0	28
친지방문	8	8	0	7	0	1	0	24
기타	8	12	0	18	0	2	0	40
총합계	73	72	5	96	0	6	1	253
%	28.9	28.5	2.0	37.9	0.0	2.4	0.4	100.0



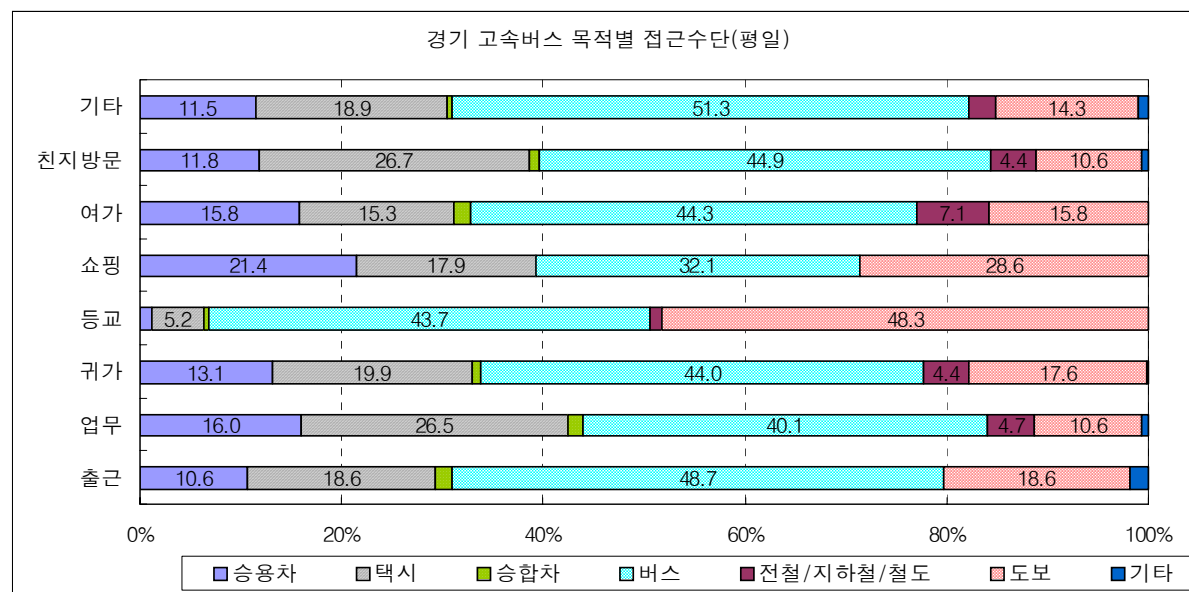
<그림 90> 울산 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

8) 경기

<표 91> 경기 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	12	21	2	55	0	21	2	113
업무	68	113	6	171	20	45	3	426
귀가	162	246	10	544	54	218	3	1,237
등교	2	9	1	76	2	84	0	174
쇼핑	6	5	0	9	0	8	0	28
여가	29	28	3	81	13	29	0	183
친지방문	59	134	5	225	22	53	3	501
기타	62	102	3	277	14	77	5	540
총합계	400	658	30	1,438	125	535	16	3,202
%	12.5	20.5	0.9	44.9	3.9	16.7	0.5	100.0



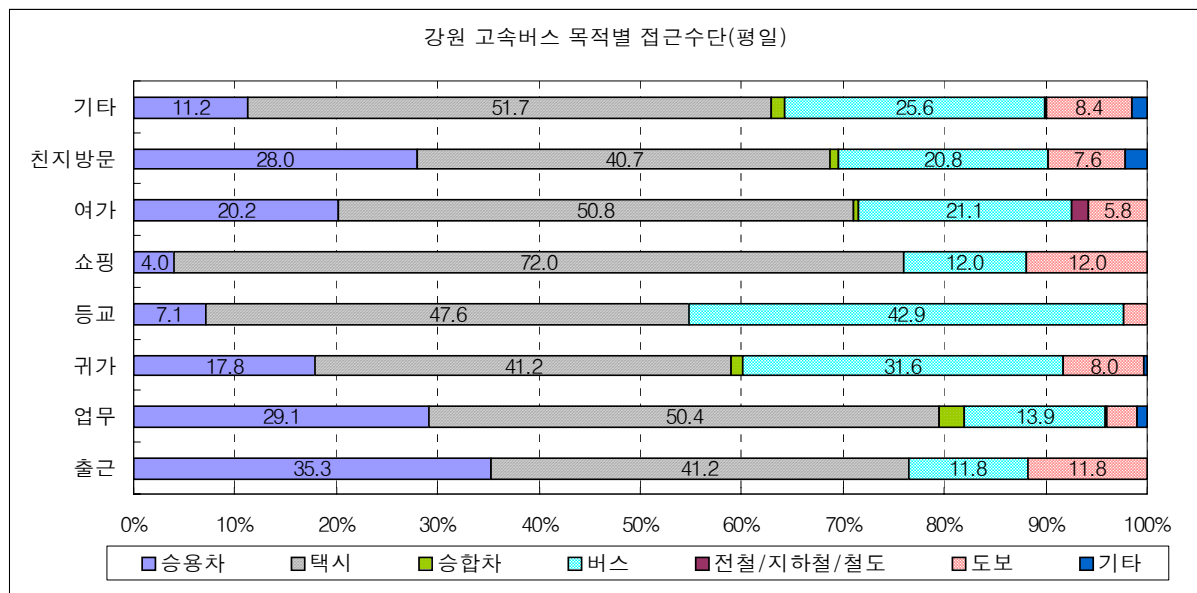
<그림 91> 경기 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

9) 강원

<표 92> 강원 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	12	14	0	4	0	4	0	34
업무	111	192	9	53	1	11	4	381
귀가	138	319	9	245	0	62	2	775
등교	3	20	0	18	0	1	0	42
쇼핑	1	18	0	3	0	3	0	25
여가	49	123	1	51	4	14	0	242
친지방문	66	96	2	49	0	18	5	236
기타	52	240	6	119	1	39	7	464
총합계	432	1,022	27	542	6	152	18	2,199
%	19.6	46.5	1.2	24.6	0.3	6.9	0.8	100.0



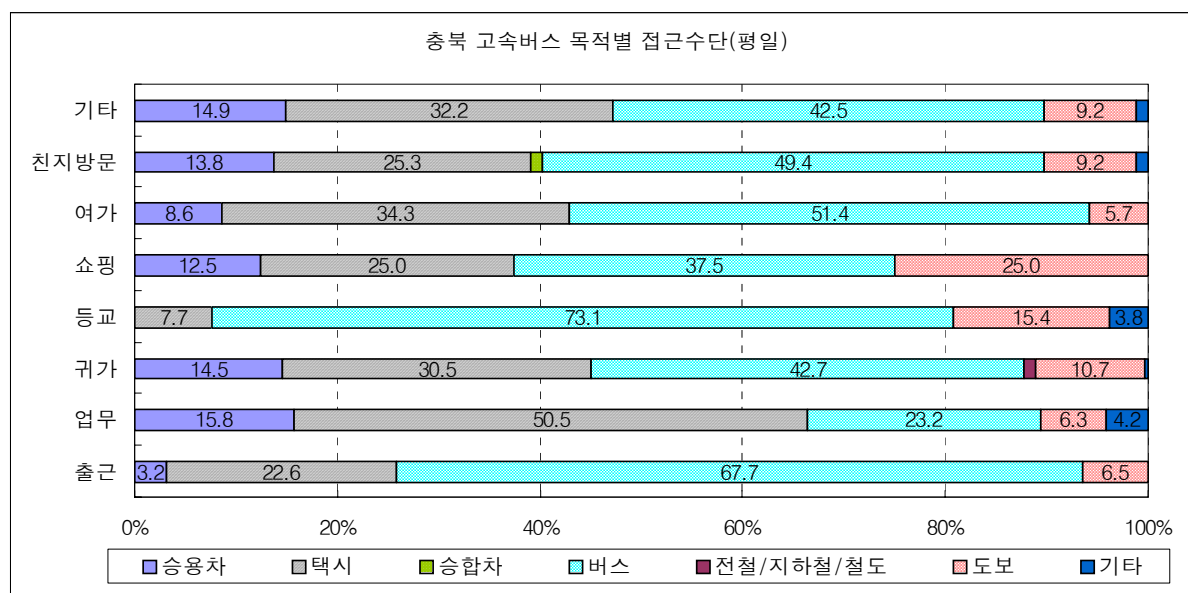
<그림 92> 강원 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

10) 충북

<표 93> 충북 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	7	0	21	0	2	0	31
업무	15	48	0	22	0	6	4	95
귀가	38	80	0	112	3	28	1	262
등교	0	2	0	19	0	4	1	26
쇼핑	1	2	0	3	0	2	0	8
여가	3	12	0	18	0	2	0	35
친지방문	12	22	1	43	0	8	1	87
기타	26	56	0	74	0	16	2	174
총합계	96	229	1	312	3	68	9	718
%	13.4	31.9	0.1	43.5	0.4	9.5	1.3	100.0



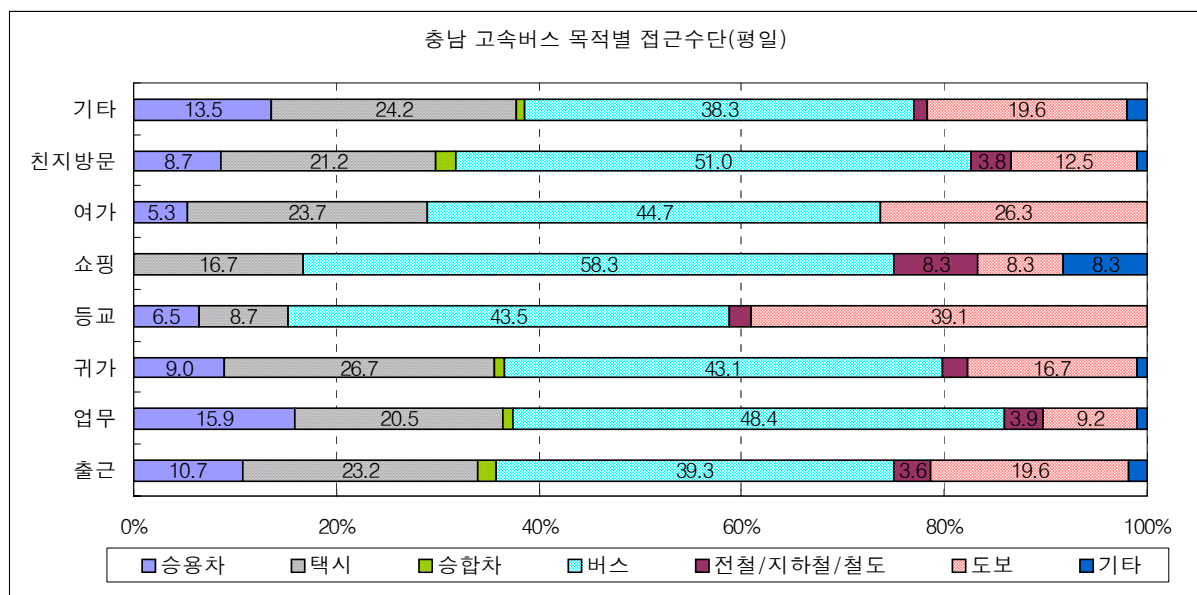
<그림 93> 충북 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

11) 충남

<표 94> 충남 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	6	13	1	22	2	11	1	56
업무	45	58	3	137	11	26	3	283
귀가	35	104	4	168	10	65	4	390
등교	3	4	0	20	1	18	0	46
쇼핑	0	2	0	7	1	1	1	12
여가	2	9	0	17	0	10	0	38
친지방문	9	22	2	53	4	13	1	104
기타	47	84	3	133	5	68	7	347
총합계	147	296	13	557	34	212	17	1,276
%	11.5	23.2	1.0	43.7	2.7	16.6	1.3	100.0



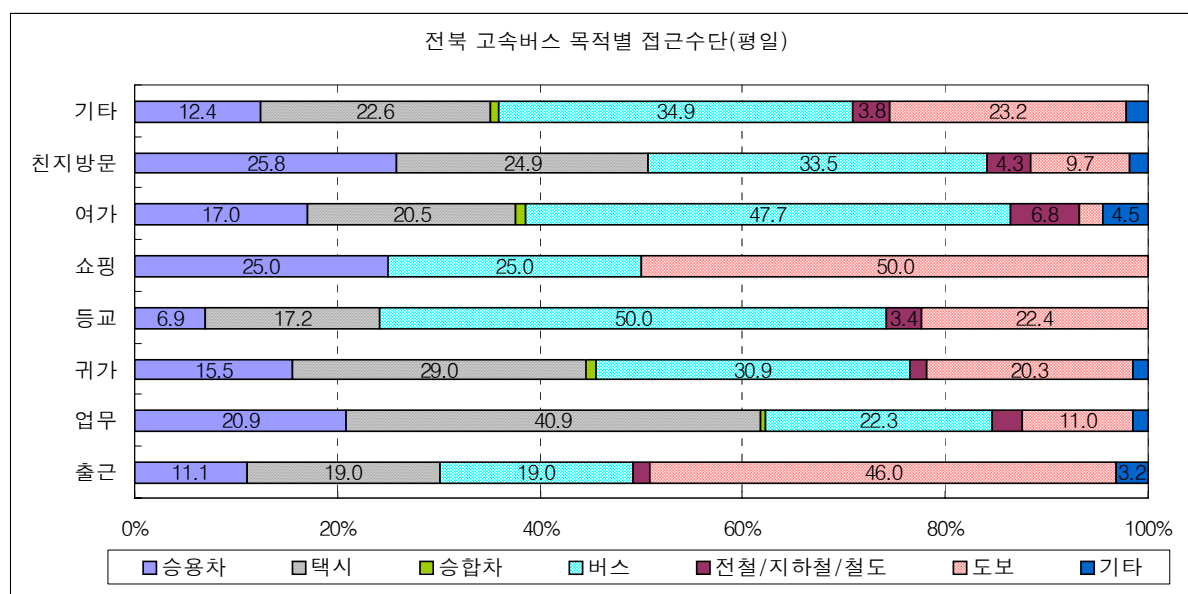
<그림 94> 충남 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

12) 전북

<표 95> 전북 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	7	12	0	12	1	29	2	63
업무	72	141	2	77	10	38	5	345
귀가	189	354	12	377	21	248	18	1,219
등교	4	10	0	29	2	13	0	58
쇼핑	1	0	0	1	0	2	0	4
여가	15	18	1	42	6	2	4	88
친지방문	127	123	0	165	21	48	9	493
기타	89	162	6	250	27	166	16	716
총합계	504	820	21	953	88	546	54	2,986
%	16.9	27.5	0.7	31.9	2.9	18.3	1.8	100.0



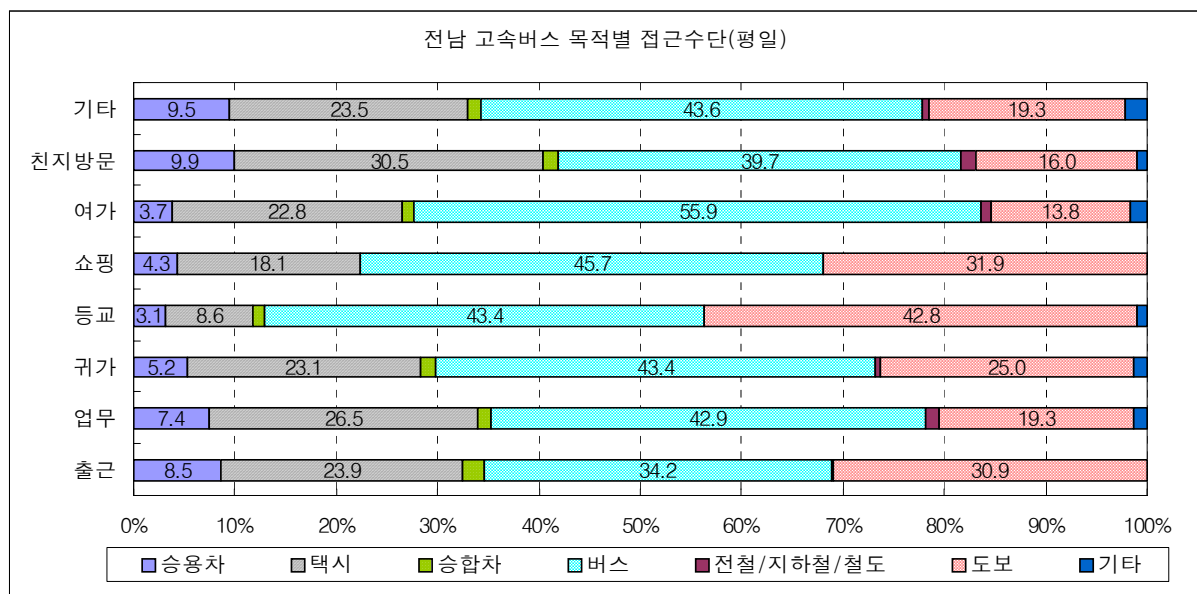
<그림 95> 전북 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

13) 전남

<표 96> 전남 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	34	95	9	136	1	123	0	398
업무	127	453	22	734	22	329	22	1,709
귀가	172	759	46	1,424	13	820	45	3,279
등교	10	28	4	141	0	139	3	325
쇼핑	4	17	0	43	0	30	0	94
여가	23	140	7	343	6	85	10	614
친지방문	129	398	19	517	19	208	13	1,303
기타	198	490	27	911	14	404	45	2,089
총합계	697	2,380	134	4,249	75	2,138	138	9,811
%	7.1	24.3	1.4	43.3	0.8	21.8	1.4	100.0



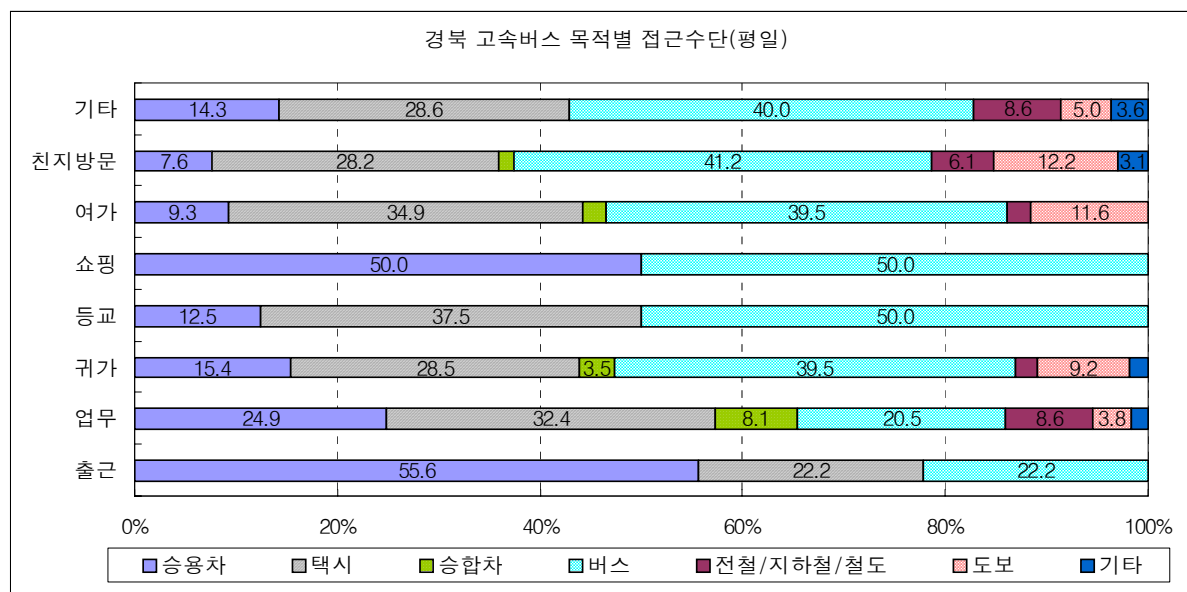
<그림 96> 전남 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

14) 경북

<표 97> 경북 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	5	2	0	2	0	0	0	9
업무	46	60	15	38	16	7	3	185
귀가	35	65	8	90	5	21	4	228
등교	1	3	0	4	0	0	0	8
쇼핑	1	0	0	1	0	0	0	2
여가	4	15	1	17	1	5	0	43
친지방문	10	37	2	54	8	16	4	131
기타	20	40	0	56	12	7	5	140
총합계	122	222	26	262	42	56	16	746
%	16.4	29.8	3.5	35.1	5.6	7.5	2.1	100.0



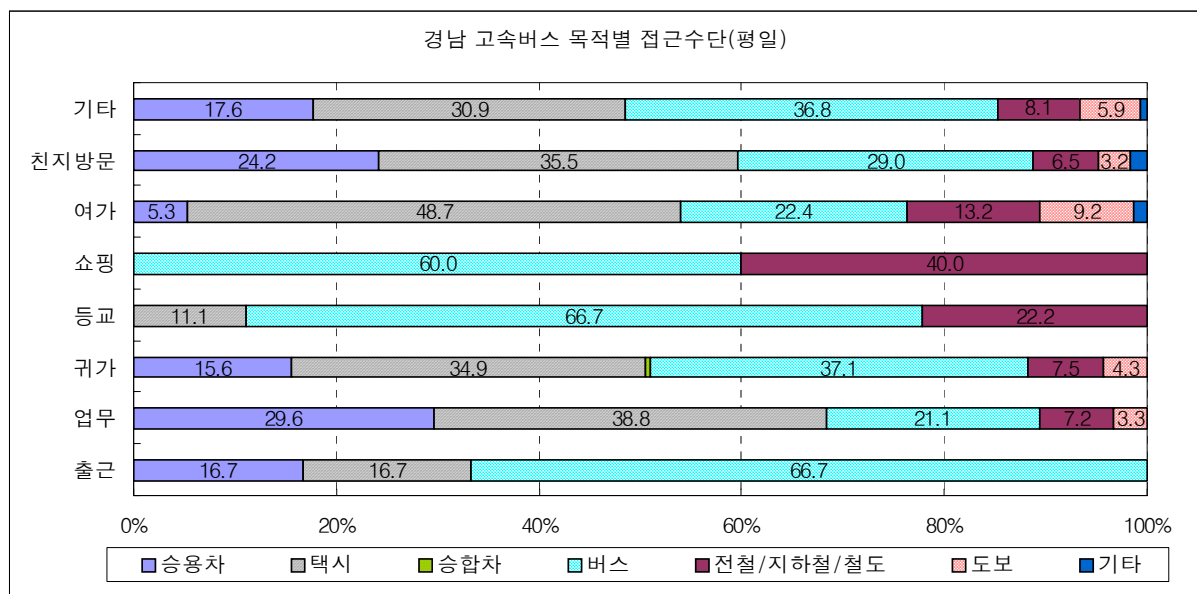
<그림 97> 경북 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

15) 경남

<표 98> 경남 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	1	0	4	0	0	0	6
업무	45	59	0	32	11	5	0	152
귀가	29	65	1	69	14	8	0	186
등교	0	1	0	6	2	0	0	9
쇼핑	0	0	0	3	2	0	0	5
여가	4	37	0	17	10	7	1	76
친지방문	15	22	0	18	4	2	1	62
기타	24	42	0	50	11	8	1	136
총합계	118	227	1	199	54	30	3	632
	18.7	35.9	0.2	31.5	8.5	4.7	0.5	100.0



<그림 98> 경남 고속버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

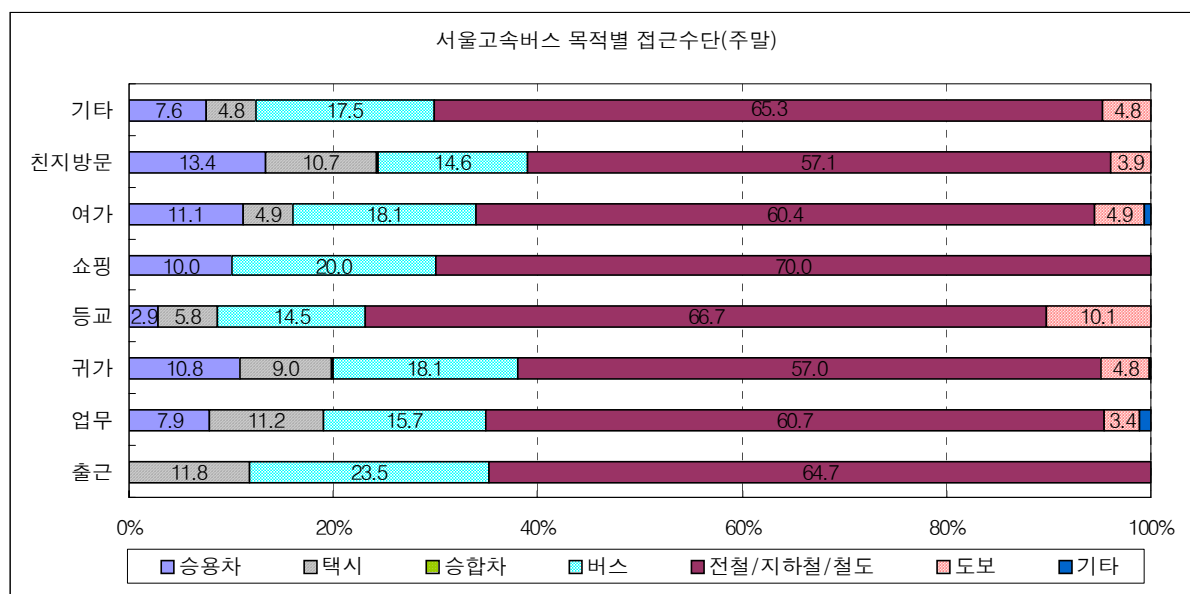
나. 주말

1) 서울

<표 99> 서울 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	2	0	4	11	0	0	17
업무	7	10	0	14	54	3	1	89
귀가	92	76	1	154	484	41	1	849
등교	2	4	0	10	46	7	0	69
쇼핑	1	0	0	2	7	0	0	10
여가	16	7	0	26	87	7	1	144
친지방문	55	44	1	60	234	16	0	410
기타	19	12	0	44	164	12	0	251
총합계%	192	155	2	314	1,087	86	3	1,839
	10.4	8.4	0.1	17.1	59.1	4.7	0.2	100.0



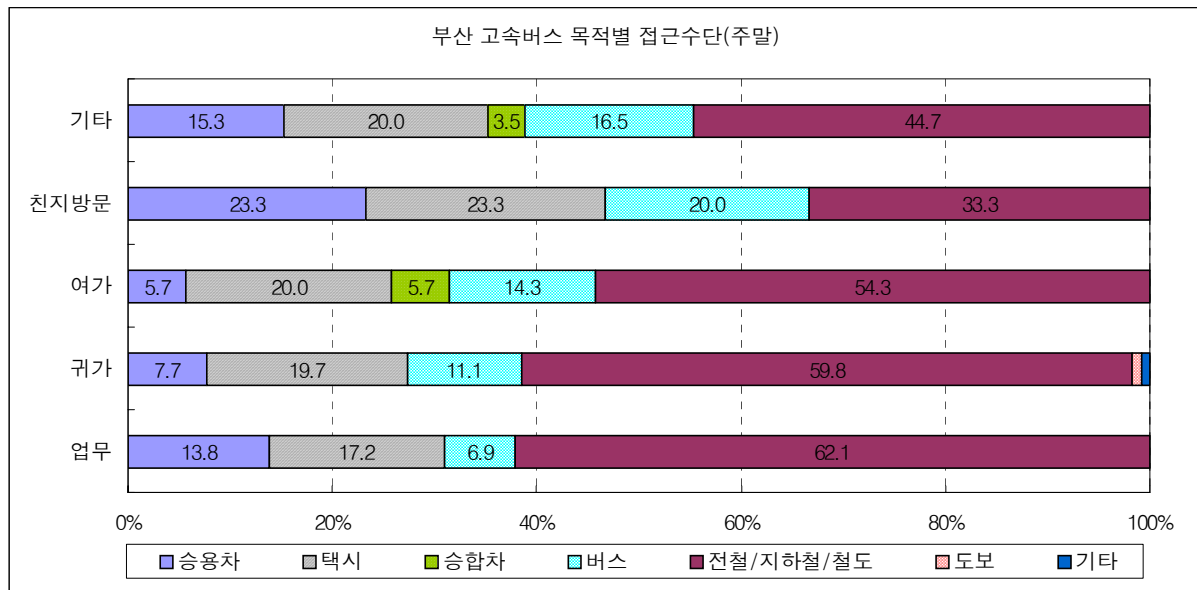
<그림 99> 서울 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

2) 부산

<표 100> 부산 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0
업무	4	5	0	2	18	0	0	29
귀가	9	23	0	13	70	1	1	117
등교	0	0	0	0	0	0	0	0
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	2	7	2	5	19	0	0	35
친지방문	7	7	0	6	10	0	0	30
기타	13	17	3	14	38	0	0	85
총합계	35	59	5	40	155	1	1	296
	11.8	19.9	1.7	13.5	52.4	0.3	0.3	100.0



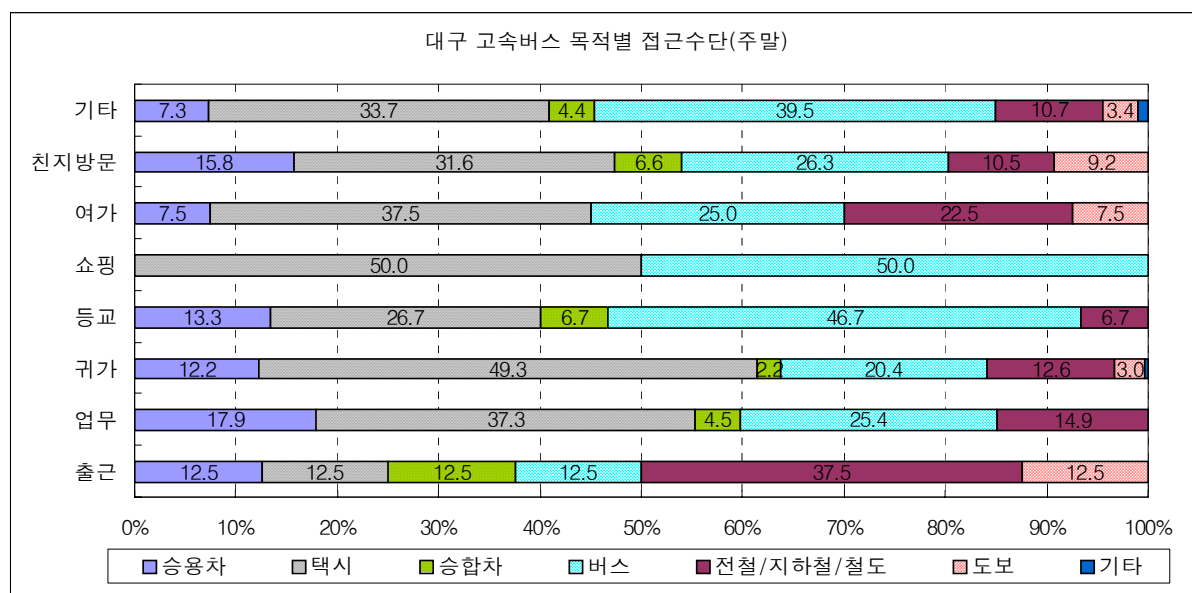
<그림 100> 부산 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

3) 대구

<표 101> 대구 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	1	1	1	3	1	0	8
업무	12	25	3	17	10	0	0	67
귀가	33	133	6	55	34	8	1	270
등교	2	4	1	7	1	0	0	15
쇼핑	0	1	0	1	0	0	0	2
여가	3	15	0	10	9	3	0	40
친지방문	12	24	5	20	8	7	0	76
기타	15	69	9	81	22	7	2	205
총합계	78	272	25	192	87	26	3	683
%	11.4	39.8	3.7	28.1	12.7	3.8	0.4	100.0



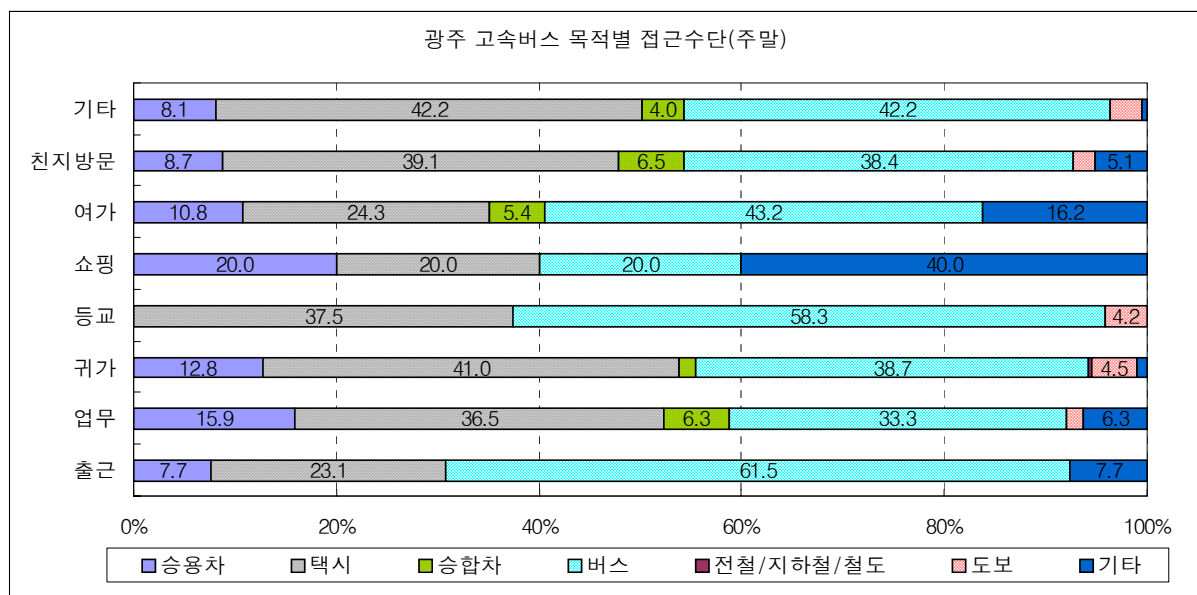
<그림 101> 대구 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

4) 광주

<표 102> 광주 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	3	0	8	0	0	1	13
업무	10	23	4	21	0	1	4	63
귀가	51	163	7	154	1	18	4	398
등교	0	9	0	14	0	1	0	24
쇼핑	1	1	0	1	0	0	2	5
여가	4	9	2	16	0	0	6	37
친지방문	12	54	9	53	0	3	7	138
기타	18	94	9	94	0	7	1	223
총합계	97	356	31	361	1	30	25	901
%	10.8	39.5	3.4	40.1	0.1	3.3	2.8	100.0



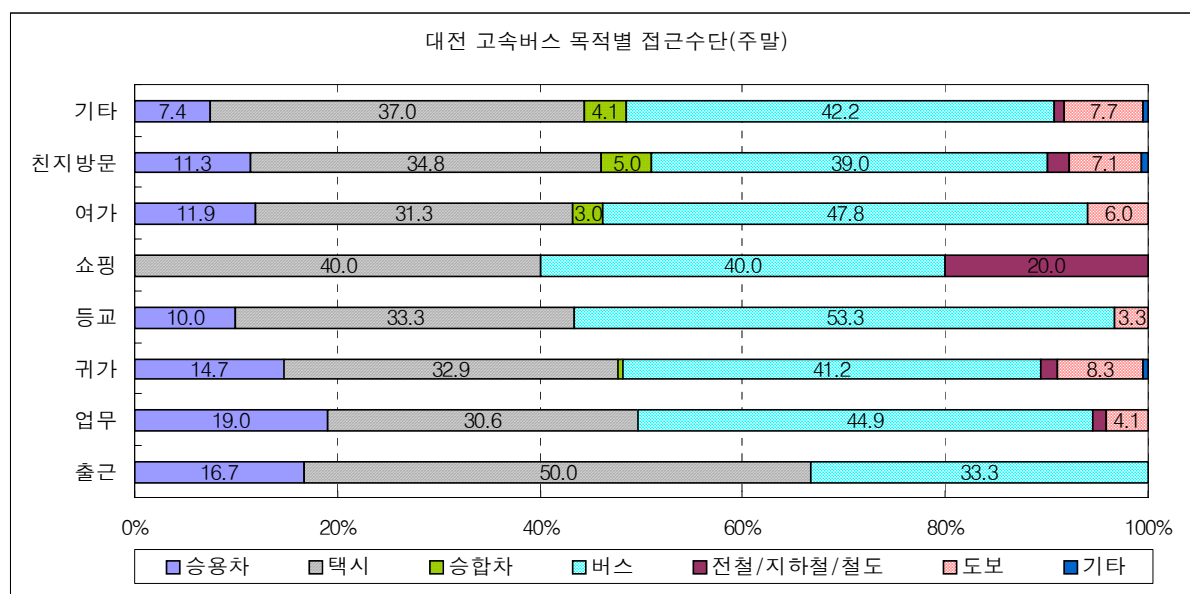
<그림 102> 광주 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

5) 대전

<표 103> 대전 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	3	0	2	0	0	0	6
업무	28	45	0	66	2	6	0	147
귀가	83	185	3	232	10	47	3	563
등교	6	20	0	32	0	2	0	60
쇼핑	0	2	0	2	1	0	0	5
여가	8	21	2	32	0	4	0	67
친지방문	16	49	7	55	3	10	1	141
기타	27	135	15	154	4	28	2	365
총합계	169	460	27	575	20	97	6	1,354
%	12.5	34.0	2.0	42.5	1.5	7.2	0.4	100.0



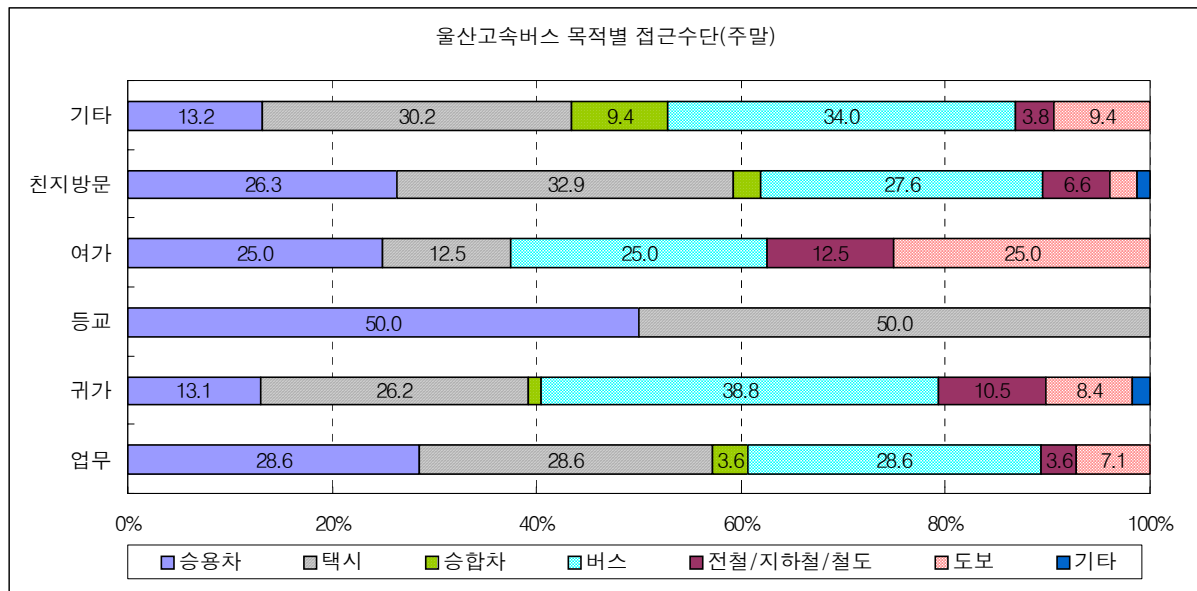
<그림 103> 대전 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

6) 울산

<표 104> 울산 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

목적	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
업무	8	8	1	8	1	2	0	28
귀가	31	62	3	92	25	20	4	237
등교	1	1	0	0	0	0	0	2
여가	2	1	0	2	1	2	0	8
친지방문	20	25	2	21	5	2	1	76
기타	7	16	5	18	2	5	0	53
총합계	69	113	11	141	34	31	5	404
%	17.1	28.0	2.7	34.9	8.4	7.7	1.2	100.0



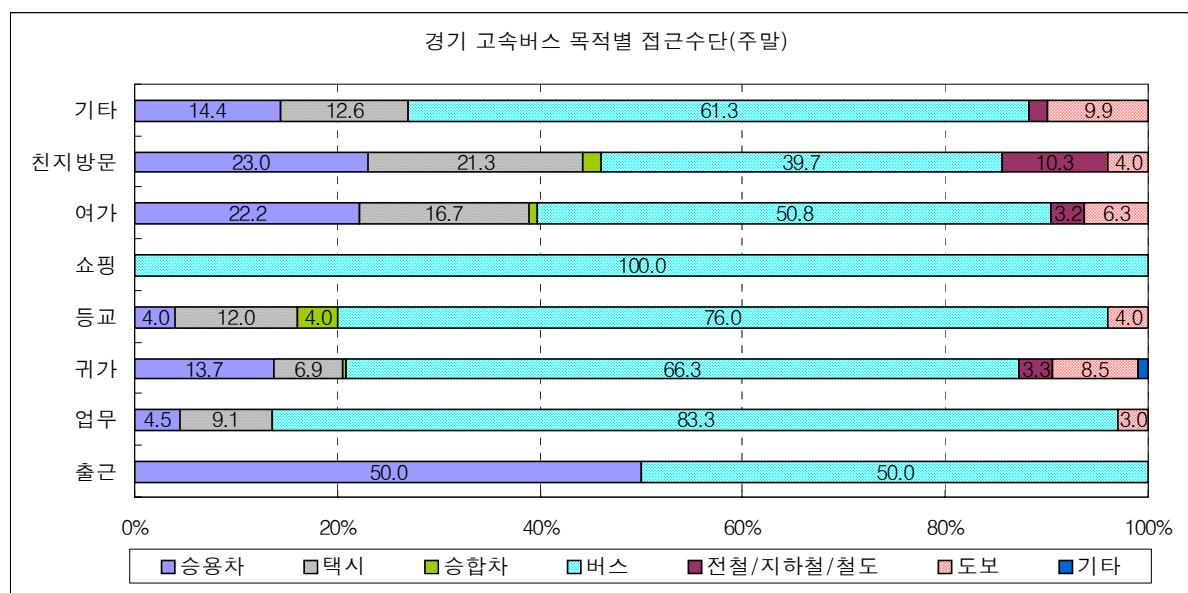
<그림 104> 울산 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

7) 경기

<표 105> 경기 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	0	0	1	0	0	0	2
업무	3	6	0	55	0	2	0	66
귀가	42	21	1	203	10	26	3	306
등교	1	3	1	19	0	1	0	25
쇼핑	0	0	0	11	0	0	0	11
여가	28	21	1	64	4	8	0	126
친지방문	40	37	3	69	18	7	0	174
기타	16	14	0	68	2	11	0	111
총합계	131	102	6	490	34	55	3	821
%	16.0	12.4	0.7	59.7	4.1	6.7	0.4	100.0



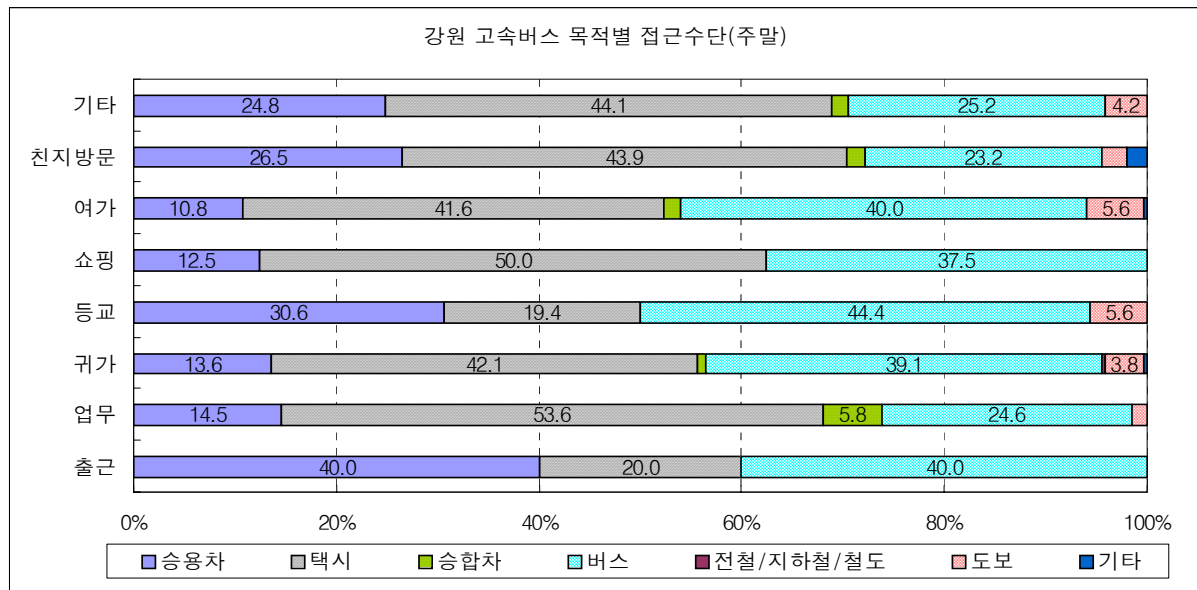
<그림 105> 경기 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

8) 강원

<표 106> 강원 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	2	1	0	2	0	0	0	5
업무	10	37	4	17	0	1	0	69
귀가	75	233	4	216	2	21	2	553
등교	11	7	0	16	0	2	0	36
쇼핑	1	4	0	3	0	0	0	8
여가	27	104	4	100	0	14	1	250
친지방문	41	68	3	36	0	4	3	155
기타	59	105	4	60	0	10	0	238
총합계	226	559	19	450	2	52	6	1,314
%	17.2	42.5	1.4	34.2	0.2	4.0	0.5	100.0



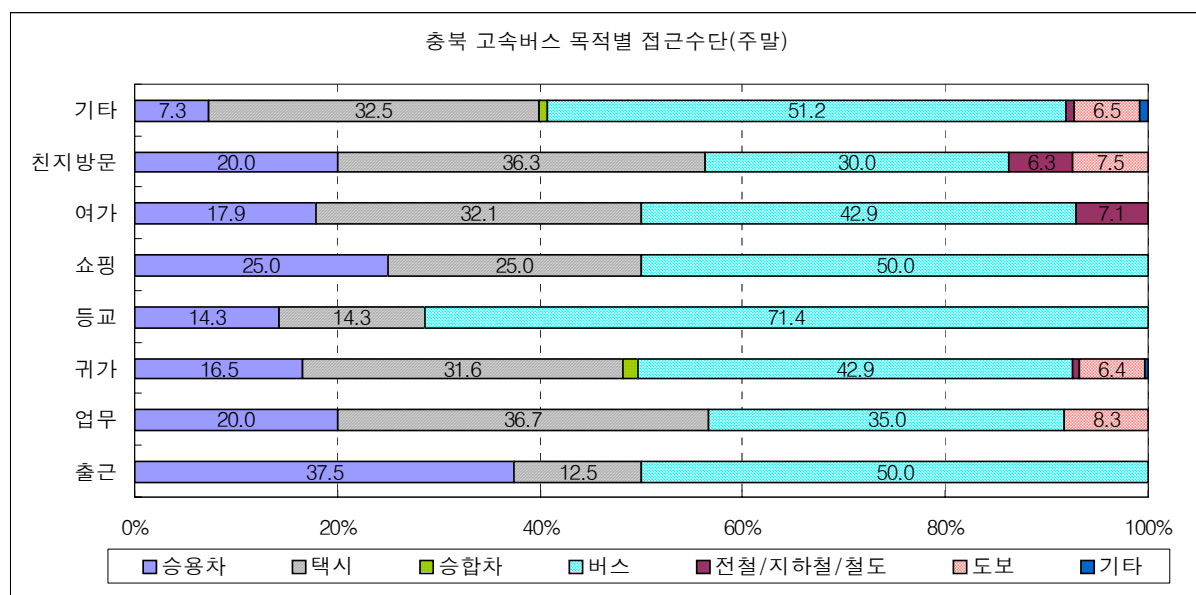
<그림 106> 강원 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

9) 충북

<표 107> 충북 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	3	1	0	4	0	0	0	8
업무	12	22	0	21	0	5	0	60
귀가	44	84	4	114	2	17	1	266
등교	2	2	0	10	0	0	0	14
쇼핑	4	4	0	8	0	0	0	16
여가	5	9	0	12	2	0	0	28
친지방문	16	29	0	24	5	6	0	80
기타	9	40	1	63	1	8	1	123
총합계	95	191	5	256	10	36	2	595
%	16.0	32.1	0.8	43.0	1.7	6.1	0.3	100.0



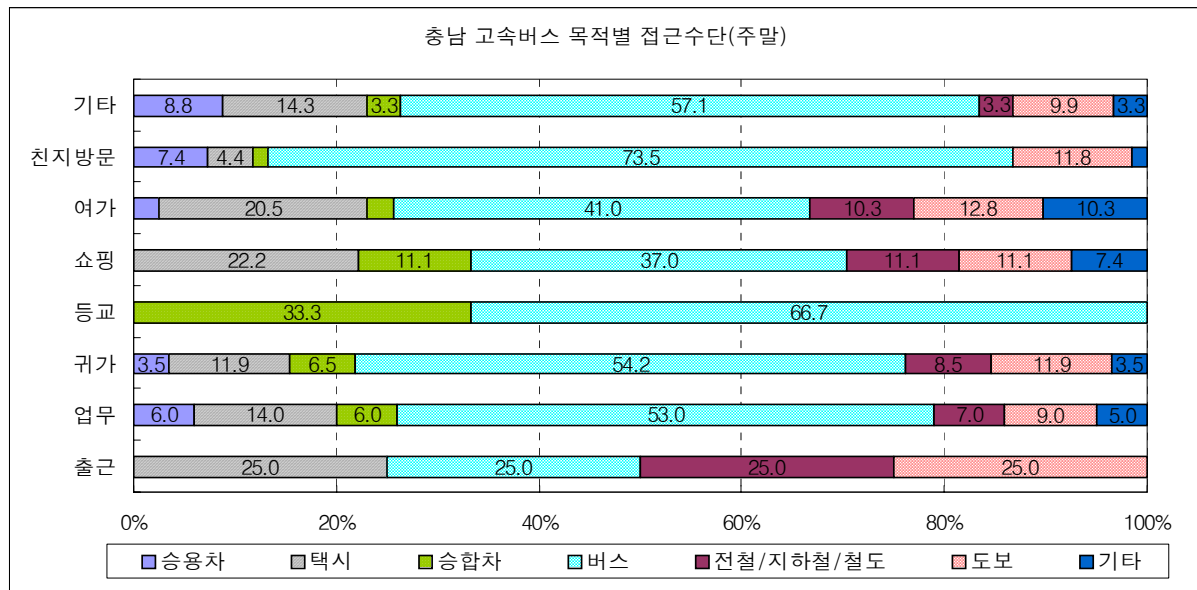
<그림 107> 충북 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

10) 충남

<표 108> 충남 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	1	0	1	1	1	0	4
업무	6	14	6	53	7	9	5	100
귀가	7	24	13	109	17	24	7	201
등교	0	0	1	2	0	0	0	3
쇼핑	0	6	3	10	3	3	2	27
여가	1	8	1	16	4	5	4	39
친지방문	5	3	1	50	0	8	1	68
기타	8	13	3	52	3	9	3	91
총합계	27	69	28	293	35	59	22	533
%	5.1	12.9	5.3	55.0	6.6	11.1	4.1	100.0



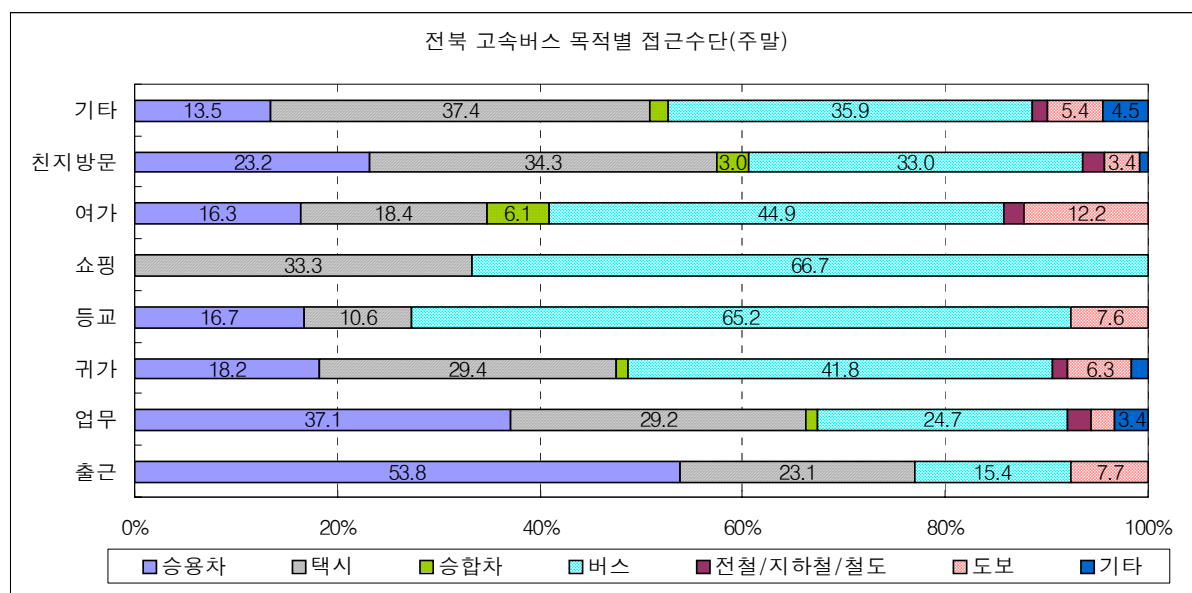
<그림 108> 충남 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

11) 전북

<표 109> 전북 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	7	3	0	2	0	1	0	13
업무	33	26	1	22	2	2	3	89
귀가	130	210	8	299	11	45	12	715
등교	11	7	0	43	0	5	0	66
쇼핑	0	1	0	2	0	0	0	3
여가	8	9	3	22	1	6	0	49
친지방문	54	80	7	77	5	8	2	233
기타	45	125	6	120	5	18	15	334
총합계	288	461	25	587	24	85	32	1,502
%	19.2	30.7	1.7	39.1	1.6	5.7	2.1	100.0



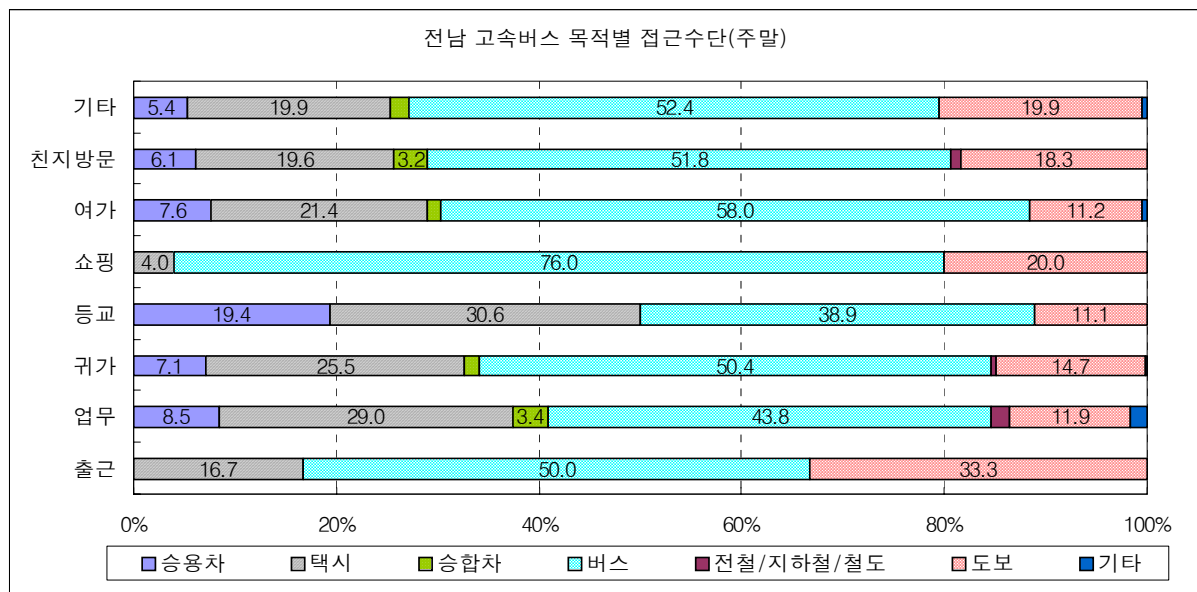
<그림 109> 전북 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

12) 전남

<표 110> 전남 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	2	0	6	0	4	0	12
업무	15	51	6	77	3	21	3	176
귀가	85	305	18	602	6	176	2	1,194
등교	7	11	0	14	0	4	0	36
쇼핑	0	1	0	19	0	5	0	25
여가	17	48	3	130	0	25	1	224
친지방문	19	61	10	161	3	57	0	311
기타	21	78	7	205	0	78	2	391
총합계	164	557	44	1,214	12	370	8	2,369
	6.9	23.5	1.9	51.2	0.5	15.6	0.3	100.0



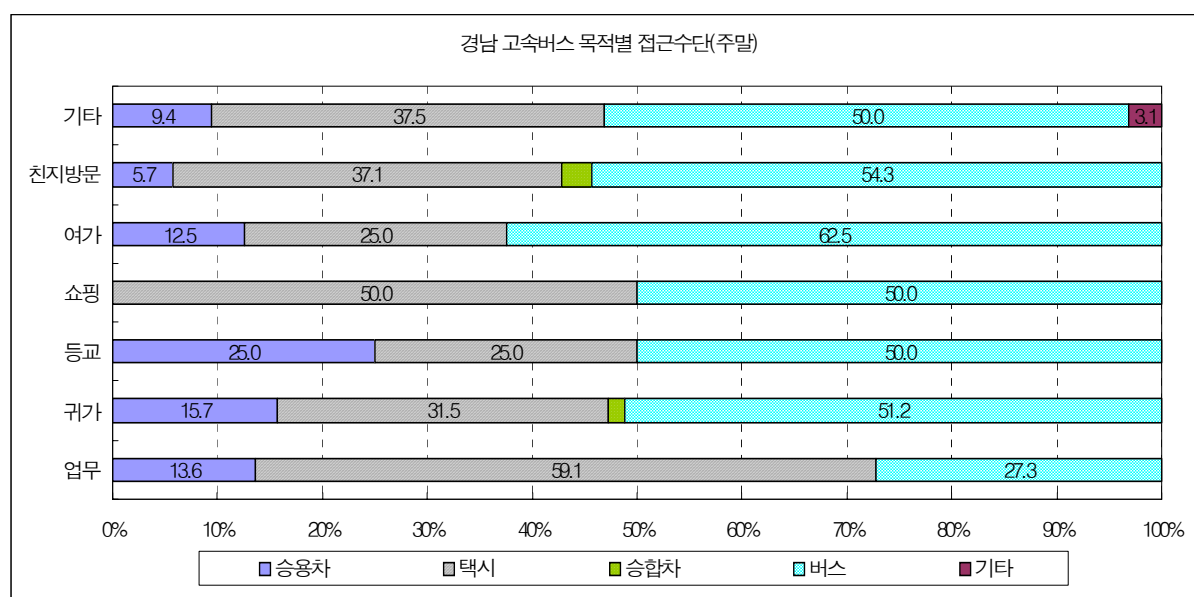
<그림 110> 전남 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

13) 경남

<표 111> 경남 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
업무	3	13	0	6	0	0	0	22
귀가	20	40	2	65	0	0	0	127
등교	1	1	0	2	0	0	0	4
쇼핑	0	1	0	1	0	0	0	2
여가	1	2	0	5	0	0	0	8
친지방문	2	13	1	19	0	0	0	35
기타	3	12	0	16	0	0	1	32
총합계	30	82	3	114	0	0	1	230
%	13.0	35.7	1.3	49.6	0.0	0.0	0.4	100.0



<그림 111> 경북 고속버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

2. 시외버스

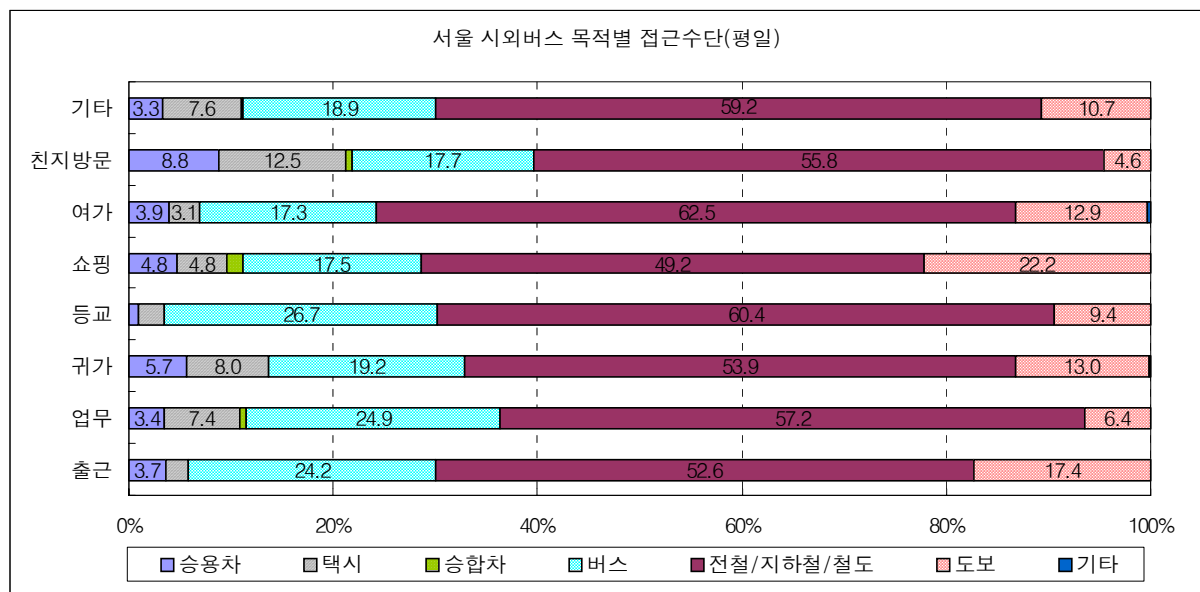
가. 평일

1) 서울

<표 112> 서울 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	7	4	0	46	100	33	0	190
업무	27	58	5	195	448	50	0	783
귀가	122	170	1	409	1,151	278	3	2,134
등교	2	5	0	54	122	19	0	202
쇼핑	3	3	1	11	31	14	0	63
여가	15	12	0	67	242	50	1	387
친지방문	86	122	6	173	546	45	0	978
기타	21	48	1	119	372	67	0	628
총합계	283	422	14	1,074	3,012	556	4	5,365



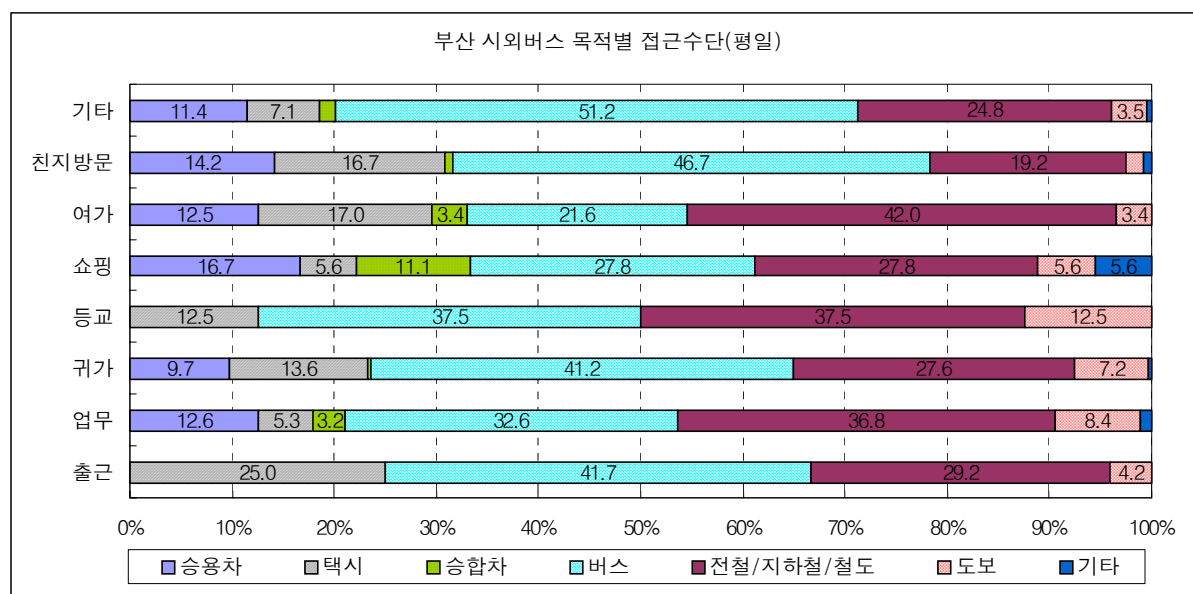
<그림 112> 서울 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

2) 부산

<표 113> 부산 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	6	0	10	7	1	0	24
업무	12	5	3	31	35	8	1	95
귀가	27	38	1	115	77	20	1	279
등교	0	1	0	3	3	1	0	8
쇼핑	3	1	2	5	5	1	1	18
여가	11	15	3	19	37	3	0	88
친지방문	17	20	1	56	23	2	1	120
기타	29	18	4	130	63	9	1	254
총합계	99	104	14	369	250	45	5	886



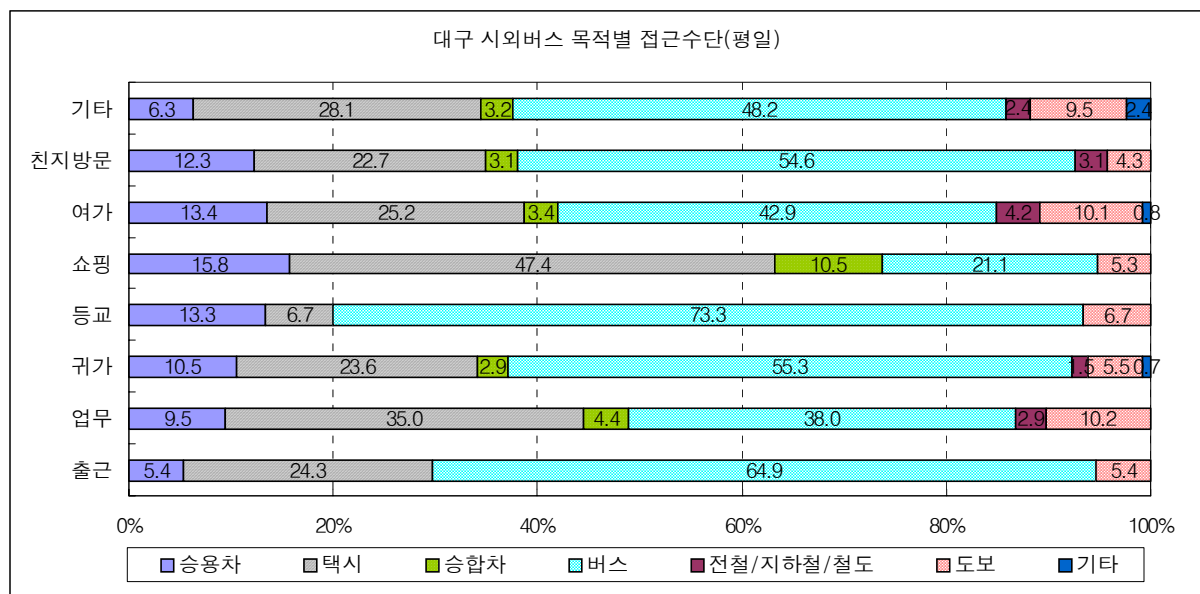
<그림 113> 부산 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

3) 대구

<표 114> 대구 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	2	9	0	24	0	2	0	37
업무	13	48	6	52	4	14	0	137
귀가	29	65	8	152	4	15	2	275
등교	2	1	0	11	0	1	0	15
쇼핑	3	9	2	4	0	1	0	19
여가	16	30	4	51	5	12	1	119
친지방문	20	37	5	89	5	7	0	163
기타	16	71	8	122	6	24	6	253
총합계	101	270	33	505	24	76	9	1,018



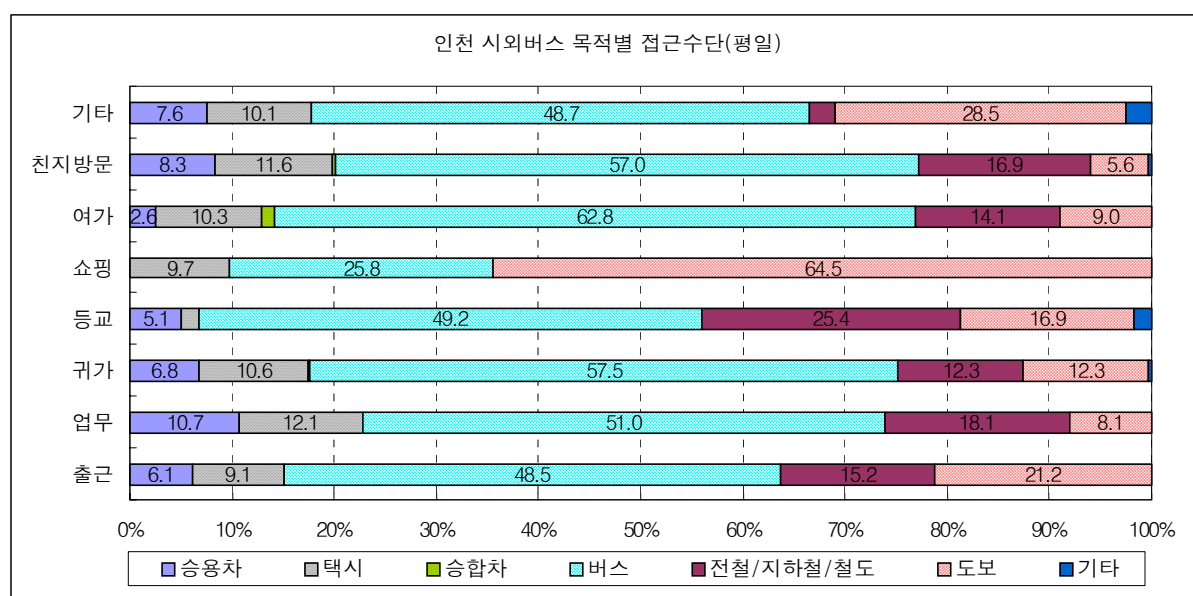
<그림 114> 대구 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

4) 인천

<표 115> 인천 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	2	3	0	16	5	7	0	33
업무	16	18	0	76	27	12	0	149
귀가	45	70	1	379	81	81	2	659
등교	3	1	0	29	15	10	1	59
쇼핑	0	3	0	8	0	20	0	31
여가	2	8	1	49	11	7	0	78
친지방문	25	35	1	172	51	17	1	302
기타	12	16	0	77	4	45	4	158
총합계	105	154	3	806	194	199	8	1,469



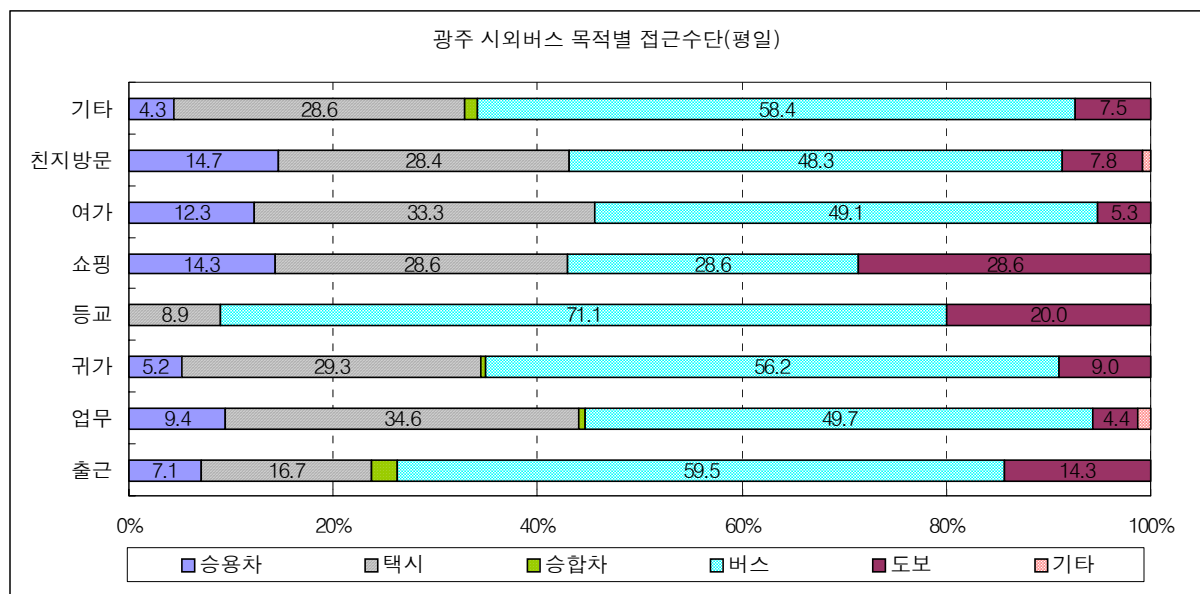
<그림 115> 인천 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

5) 광주

<표 116> 광주 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	3	7	1	25	0	6	0	42
업무	15	55	1	79	0	7	2	159
귀가	15	85	1	163	0	26	0	290
등교	0	4	0	32	0	9	0	45
쇼핑	1	2	0	2	0	2	0	7
여가	7	19	0	28	0	3	0	57
친지방문	17	33	0	56	0	9	1	116
기타	7	46	2	94	0	12	0	161
총합계	65	251	5	479	0	74	3	877



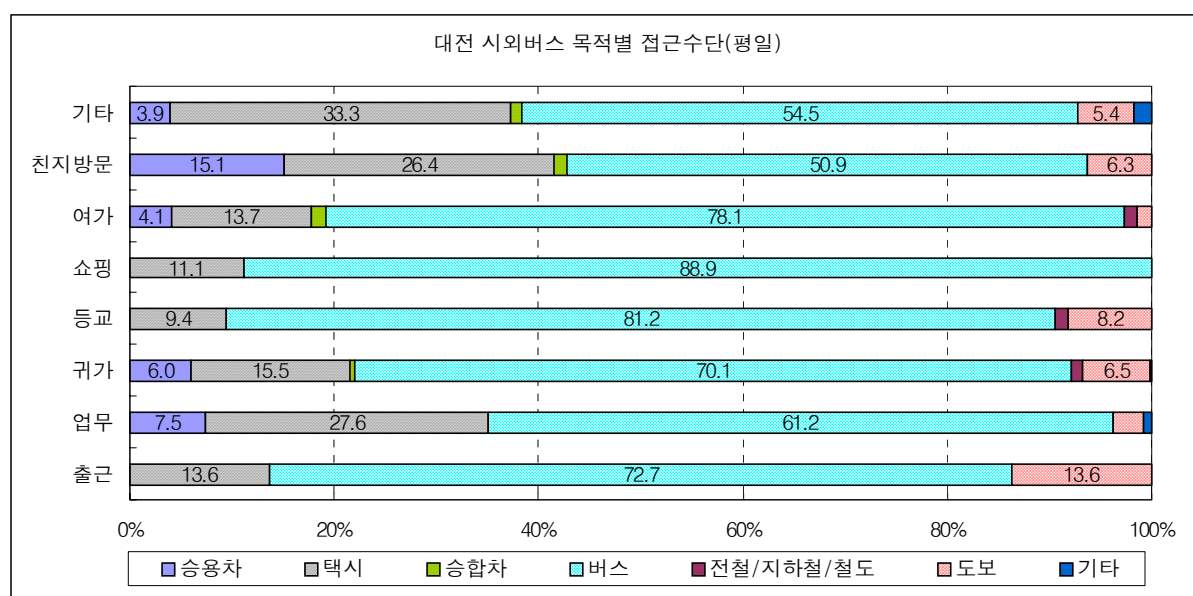
<그림 116> 광주 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

6) 대전

<표 117> 대전 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	3	0	16	0	3	0	22
업무	10	37	0	82	0	4	1	134
귀가	26	67	2	302	5	28	1	431
등교	0	8	0	69	1	7	0	85
쇼핑	0	1	0	8	0	0	0	9
여가	3	10	1	57	1	1	0	73
친지방문	24	42	2	81	0	10	0	159
기타	11	93	3	152	0	15	5	279
총합계	74	261	8	767	7	68	7	1,192



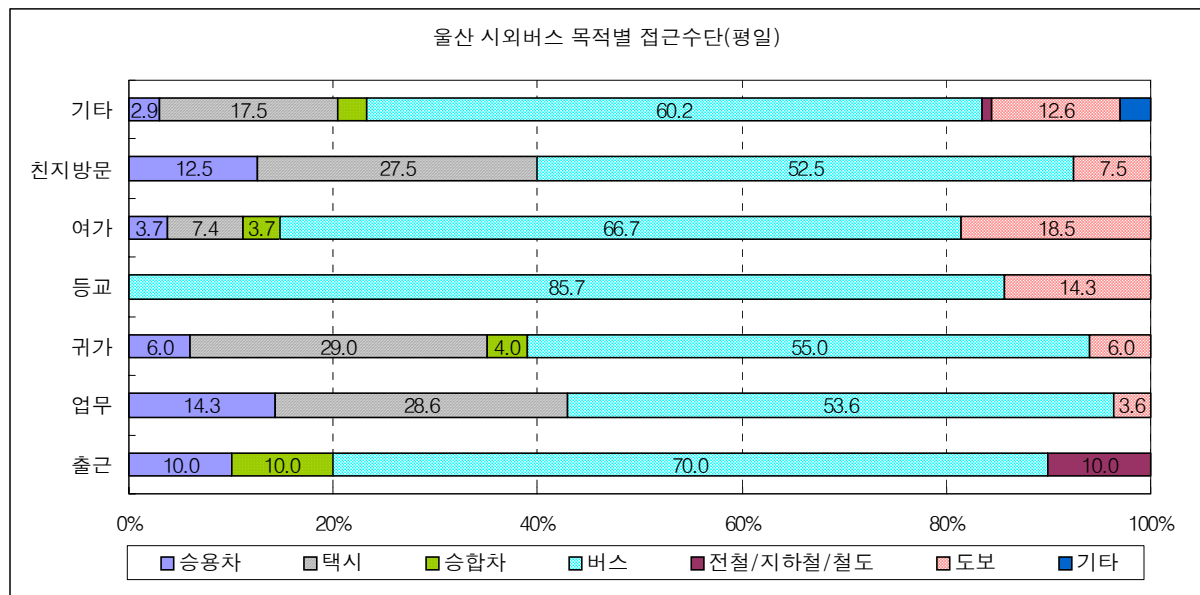
<그림 117> 대전 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

7) 울산

<표 118> 울산 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	0	1	7	1	0	0	10
업무	4	8	0	15	0	1	0	28
귀가	6	29	4	55	0	6	0	100
등교	0	0	0	6	0	1	0	7
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	1	2	1	18	0	5	0	27
친지방문	5	11	0	21	0	3	0	40
기타	3	18	3	62	1	13	3	103
총합계	20	68	9	184	2	29	3	315



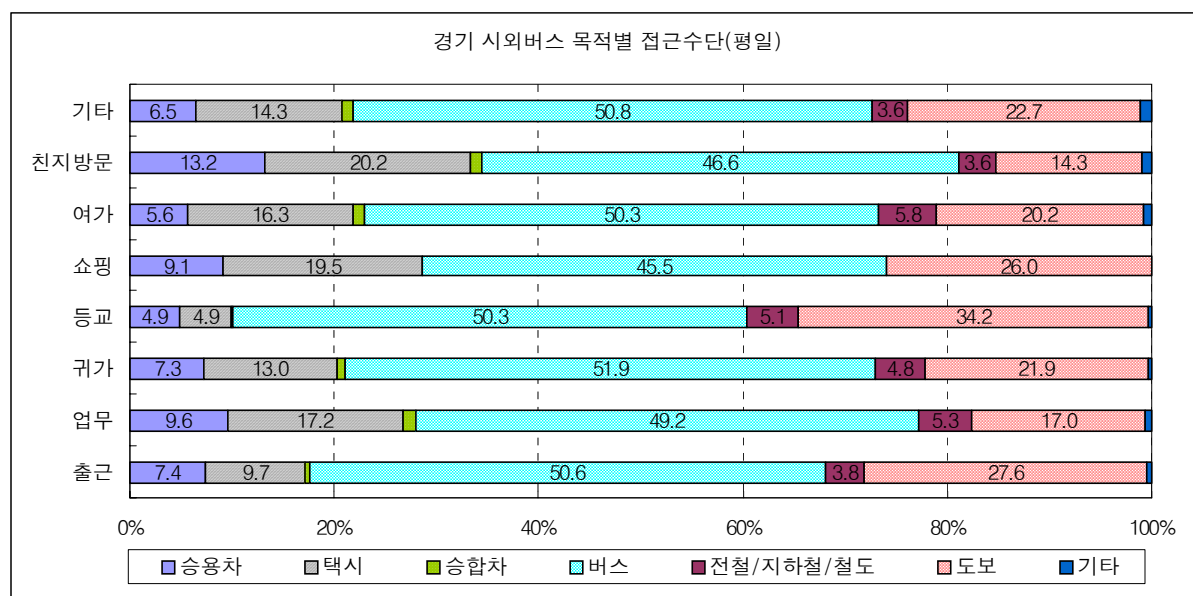
<그림 118> 울산 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

8) 경기

<표 119> 경기 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	45	59	3	308	23	168	3	609
업무	153	274	20	784	84	271	9	1,595
귀가	323	577	34	2,304	215	972	12	4,437
등교	31	31	1	316	32	215	2	628
쇼핑	7	15	0	35	0	20	0	77
여가	51	147	9	455	52	183	7	904
친지방문	216	331	19	765	59	234	16	1,640
기타	89	197	14	699	49	312	16	1,376
총합계	915	1,631	100	5,666	514	2,375	65	11,266



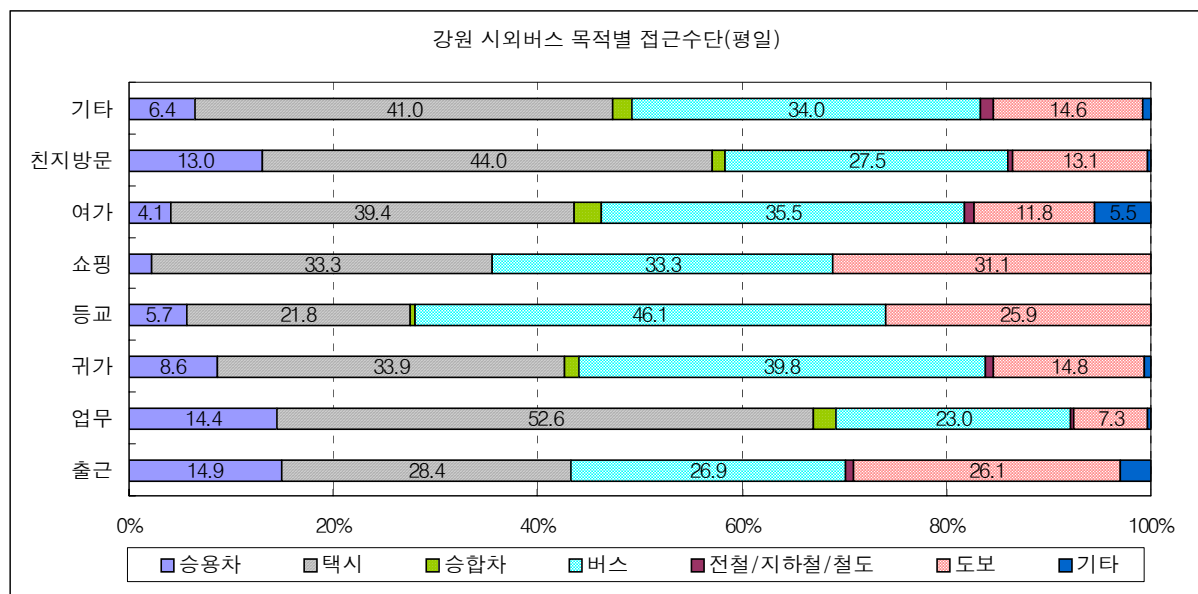
<그림 119> 경기 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

9) 강원

<표 120> 강원 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	20	38	0	36	1	35	4	134
업무	142	519	22	227	2	72	3	987
귀가	136	536	23	628	12	234	10	1,579
등교	11	42	1	89	0	50	0	193
쇼핑	1	15	0	15	0	14	0	45
여가	15	143	10	129	3	43	20	363
친지방문	85	288	9	180	4	86	2	654
기타	83	529	24	439	18	188	10	1,291
총합계	493	2,110	89	1,743	40	722	49	5,246



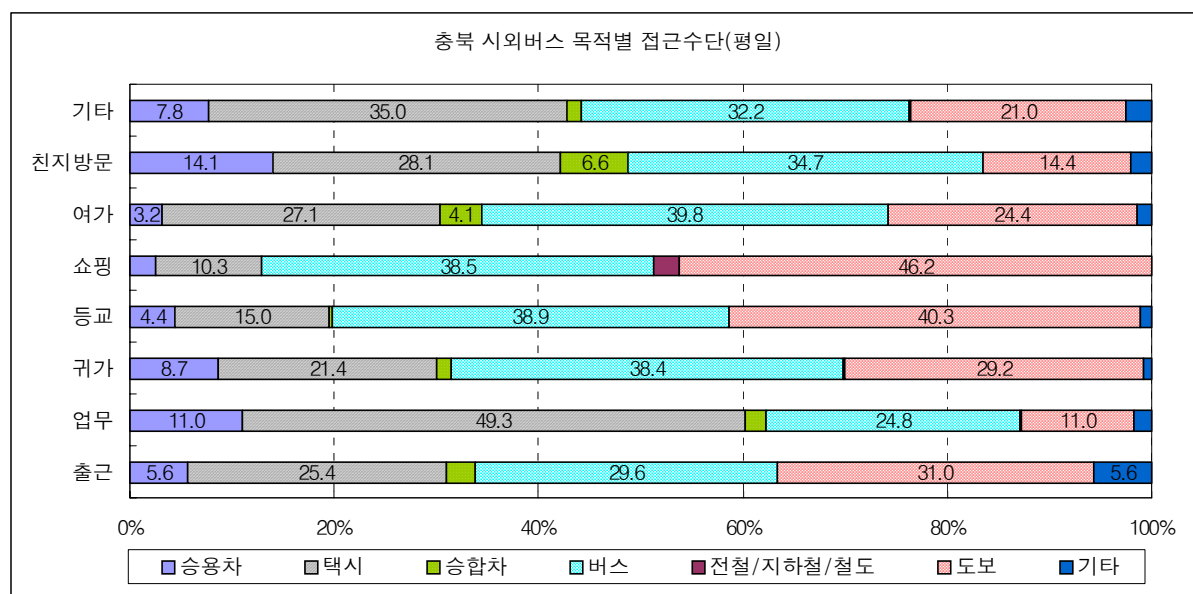
<그림 120> 강원 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

10) 충북

<표 121> 충북 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	8	36	4	42	0	44	8	142
업무	38	171	7	86	1	38	6	347
귀가	109	268	17	482	2	366	10	1,254
등교	13	44	1	114	0	118	3	293
쇼핑	1	4	0	15	1	18	0	39
여가	7	60	9	88	0	54	3	221
친지방문	47	94	22	116	0	48	7	334
기타	64	288	11	265	1	173	21	823
총합계	287	965	71	1,208	5	859	58	3,453



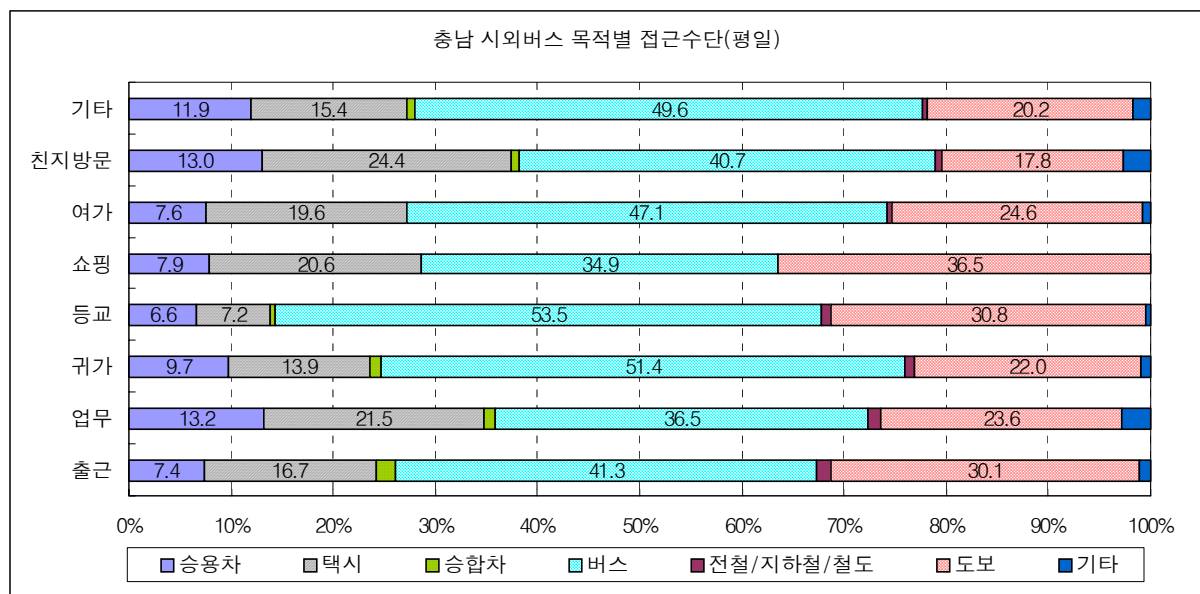
<그림 121> 충북 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

11) 충남

<표 122> 충남 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	20	45	5	111	4	81	3	269
업무	75	122	6	207	7	134	16	567
귀가	181	259	19	958	18	411	19	1,865
등교	39	42	3	314	5	181	3	587
쇼핑	5	13	0	22	0	23	0	63
여가	21	54	0	130	1	68	2	276
친지방문	65	122	4	203	3	89	13	499
기타	171	221	11	714	8	290	24	1,439
총합계	577	878	48	2659	46	1277	80	5,565



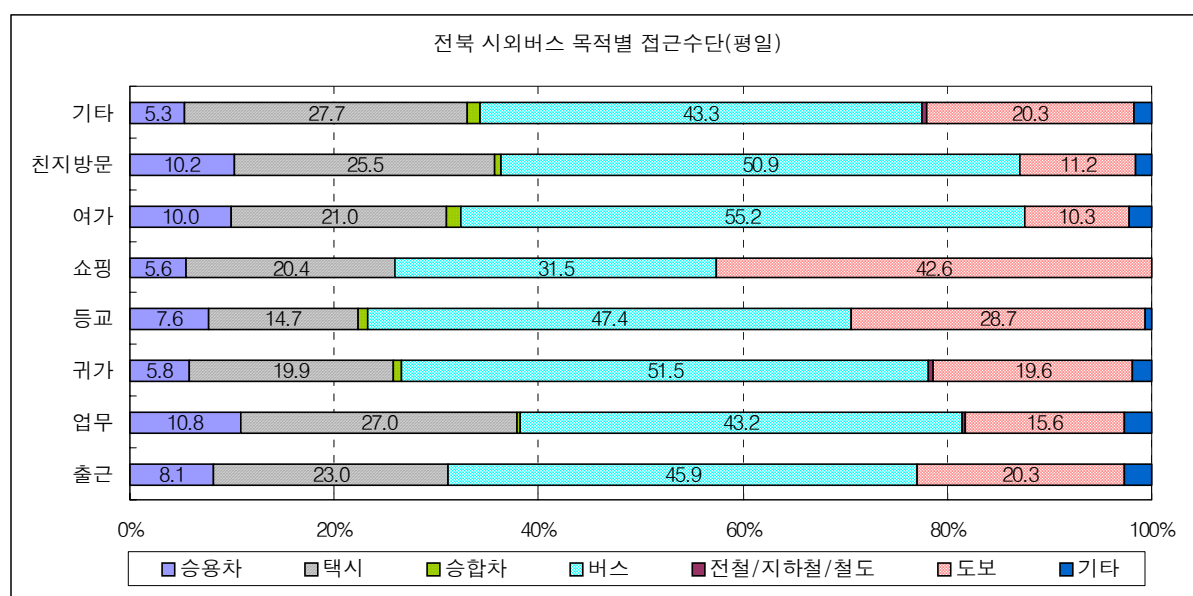
<그림 122> 충남 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

12) 전북

<표 123> 전북 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	12	34	0	68	0	30	4	148
업무	57	142	2	227	2	82	14	526
귀가	125	428	17	1107	11	421	39	2,148
등교	25	48	3	155	0	94	2	327
쇼핑	3	11	0	17	0	23	0	54
여가	28	59	4	155	0	29	6	281
친지방문	50	125	3	250	0	55	8	491
기타	59	310	15	485	4	227	20	1,120
총합계	359	1157	44	2464	17	961	93	5,095



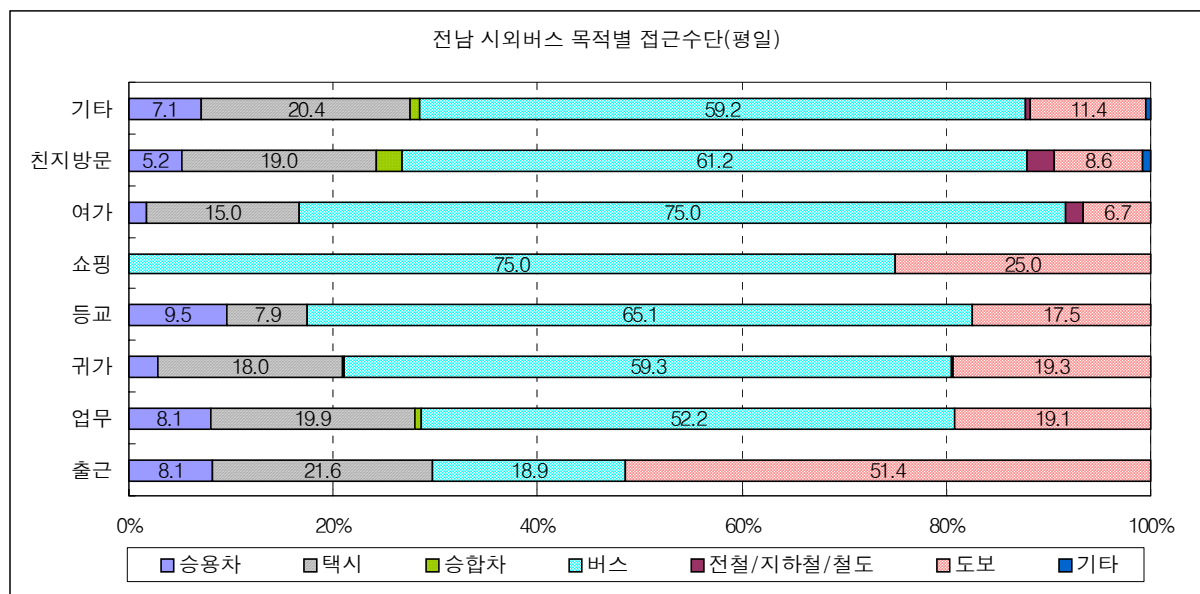
<그림 123> 전북 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

13) 전남

<표 124> 전남 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	3	8	0	7	0	19	0	37
업무	11	27	1	71	0	26	0	136
귀가	13	82	1	270	1	88	0	455
등교	6	5	0	41	0	11	0	63
쇼핑	0	0	0	9	0	3	0	12
여가	1	9	0	45	1	4	0	60
친지방문	6	22	3	71	3	10	1	116
기타	15	43	2	125	1	24	1	211
총합계	55	196	7	639	6	185	2	1,090



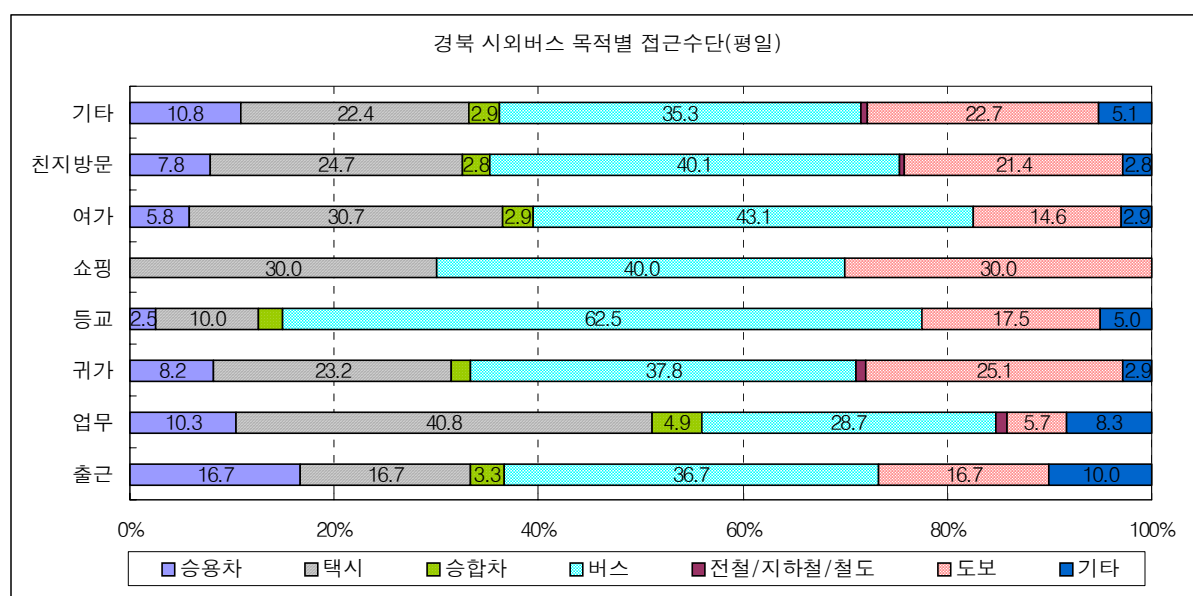
<그림 124> 전남 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

14) 경북

<표 125> 경북 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	5	5	1	11	0	5	3	30
업무	36	142	17	100	4	20	29	348
귀가	74	208	17	339	8	225	26	897
등교	1	4	1	25	0	7	2	40
쇼핑	0	3	0	4	0	3	0	10
여가	8	42	4	59	0	20	4	137
친지방문	31	98	11	159	2	85	11	397
기타	114	237	31	373	7	240	54	1,056
총합계	269	739	82	1,070	21	605	129	2,915



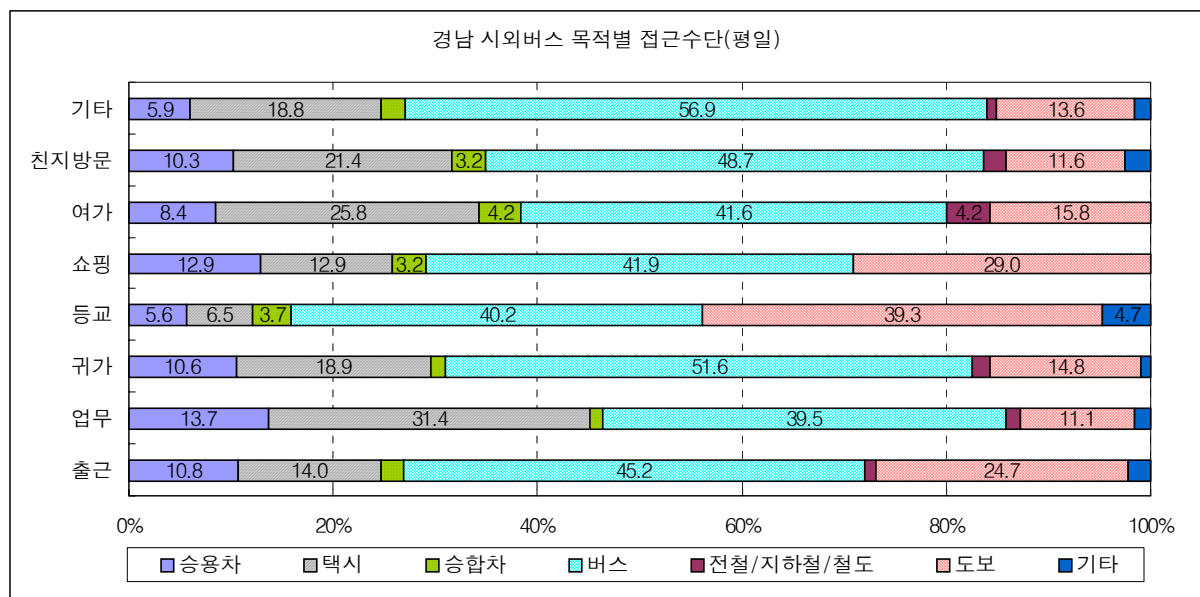
<그림 125> 경북 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

15) 경남

<표 126> 경남 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	10	13	2	42	1	23	2	93
업무	67	153	6	193	7	54	8	488
귀가	156	278	22	759	24	217	15	1,471
등교	6	7	4	43	0	42	5	107
쇼핑	4	4	1	13	0	9	0	31
여가	16	49	8	79	8	30	0	190
친지방문	45	94	14	214	10	51	11	439
기타	47	150	18	453	8	108	12	796
총합계	351	748	75	1,796	58	534	53	3,615



<그림 126> 경남 시외버스 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

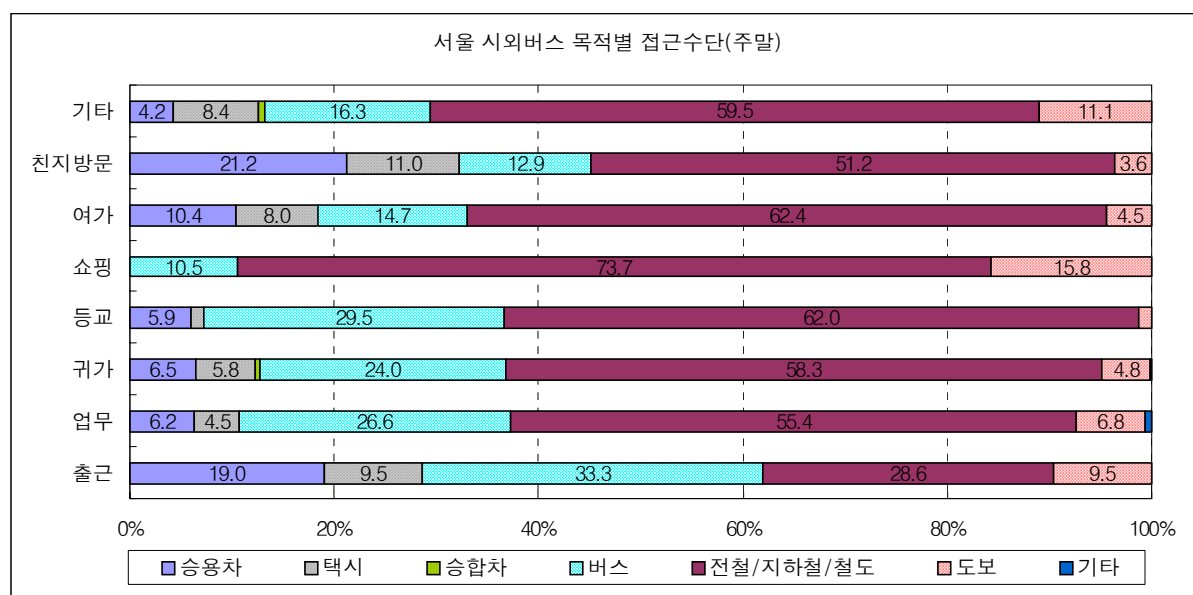
나. 주말

1) 서울

<표 127> 서울 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	4	2	0	7	6	2	0	21
업무	11	8	0	47	98	12	1	177
귀가	100	89	7	371	900	74	2	1,543
등교	14	3	0	70	147	3	0	237
쇼핑	0	0	0	2	14	3	0	19
여가	42	32	0	59	251	18	0	402
친지방문	164	85	0	100	396	28	0	773
기타	24	48	3	93	339	63	0	570
총합계	359	267	10	749	2,151	203	3	3,742



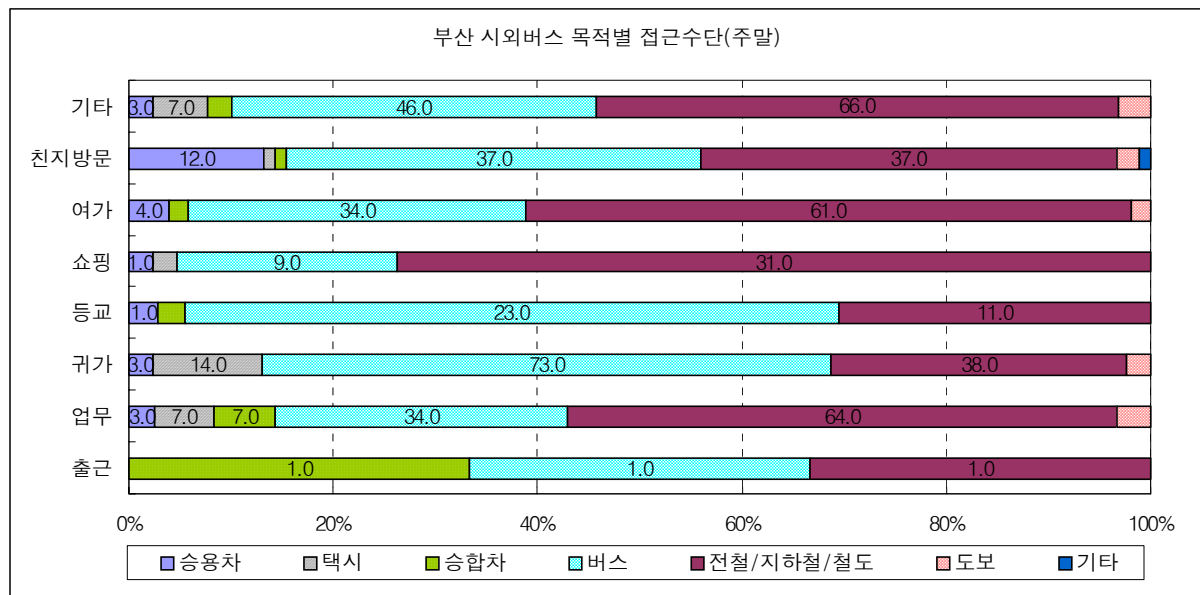
<그림 127> 서울 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

2) 부산

<표 128> 부산 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	0	1	1	1	0	0	3
업무	3	7	7	34	64	4	0	119
귀가	3	14	0	73	38	3	0	131
등교	1	0	1	23	11	0	0	36
쇼핑	1	1	0	9	31	0	0	42
여가	4	0	2	34	61	2	0	103
친지방문	12	1	1	37	37	2	1	91
기타	3	7	3	46	66	4	0	129
총합계	27	30	15	257	309	15	1	654



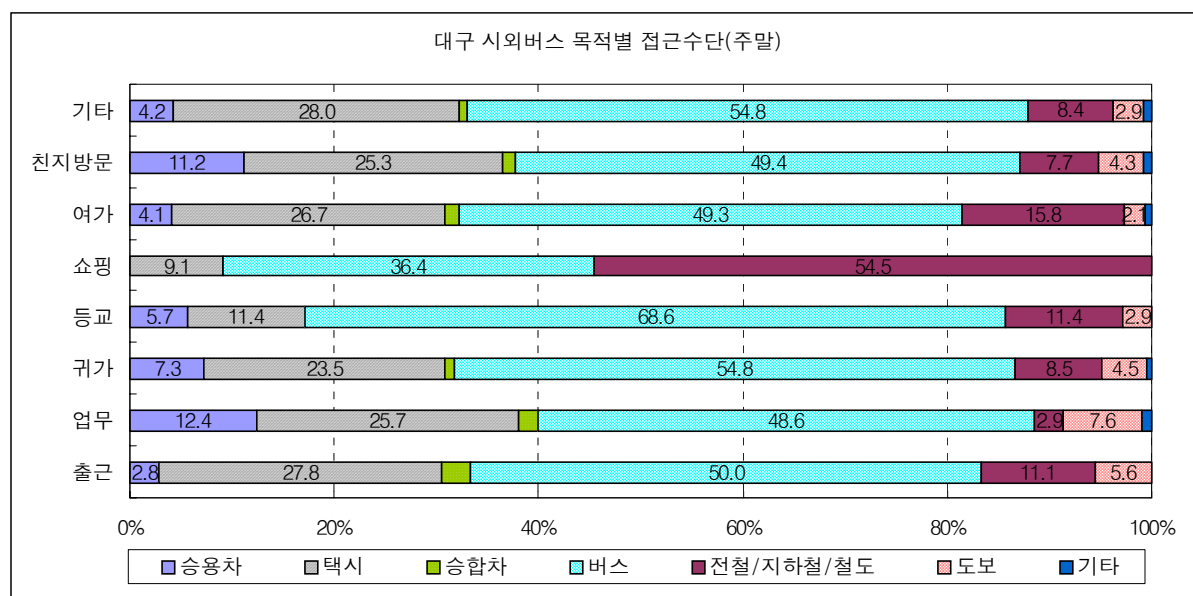
<그림 128> 부산 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

3) 대구

<표 129> 대구 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	10	1	18	4	2	0	36
업무	13	27	2	51	3	8	1	105
귀가	31	100	4	233	36	19	2	425
등교	2	4	0	24	4	1	0	35
쇼핑	0	1	0	4	6	0	0	11
여가	6	39	2	72	23	3	1	146
친지방문	26	59	3	115	18	10	2	233
기타	10	67	2	131	20	7	2	239
총합계	89	307	14	648	114	50	8	1,230



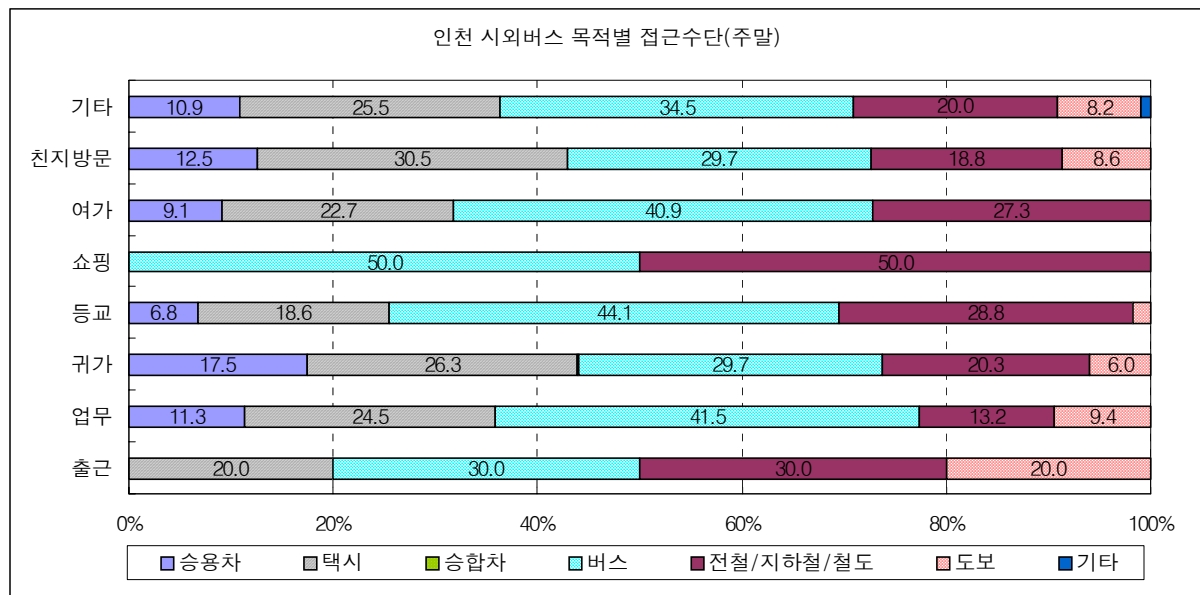
<그림 129> 대구 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

4) 인천

<표 130> 인천 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	2	0	3	3	2	0	10
업무	6	13	0	22	7	5	0	53
귀가	99	149	1	168	115	34	0	566
등교	4	11	0	26	17	1	0	59
쇼핑	0	0	0	1	1	0	0	2
여가	2	5	0	9	6	0	0	22
친지방문	16	39	0	38	24	11	0	128
기타	12	28	0	38	22	9	1	110
총합계	139	247	1	305	195	62	1	950



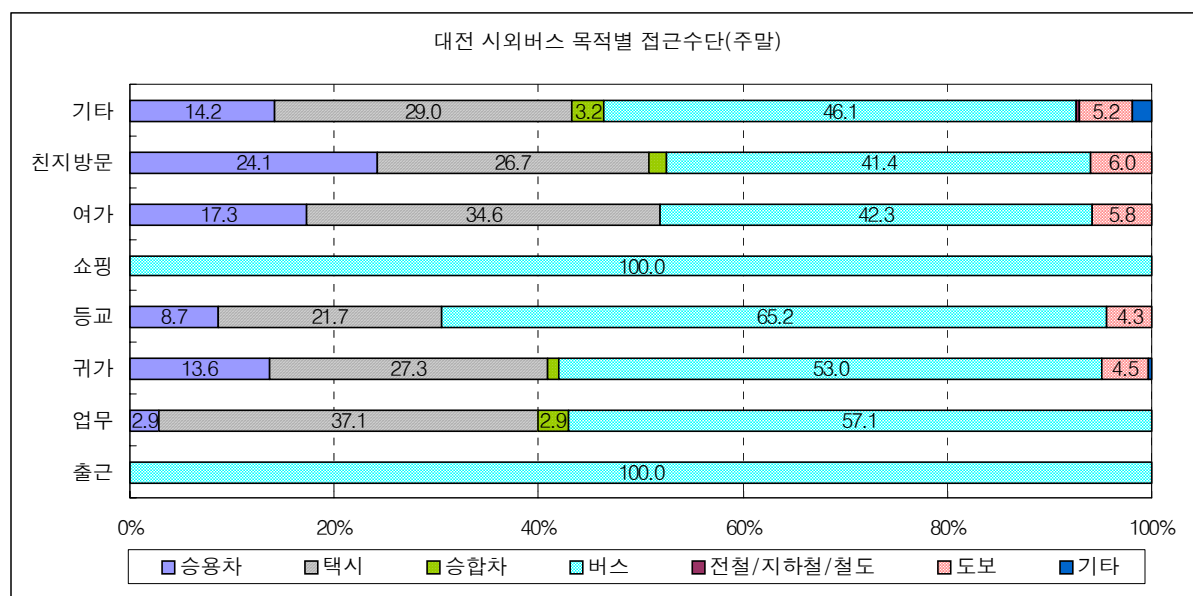
<그림 130> 인천 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

5) 대전

<표 131> 대전 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	0	0	1	0	0	0	1
업무	1	13	1	20	0	0	0	35
귀가	36	72	3	140	0	12	1	264
등교	2	5	0	15	0	1	0	23
쇼핑	0	0	0	2	0	0	0	2
여가	9	18	0	22	0	3	0	52
친지방문	28	31	2	48	0	7	0	116
기타	44	90	10	143	1	16	6	310
총합계	120	229	16	391	1	39	7	803



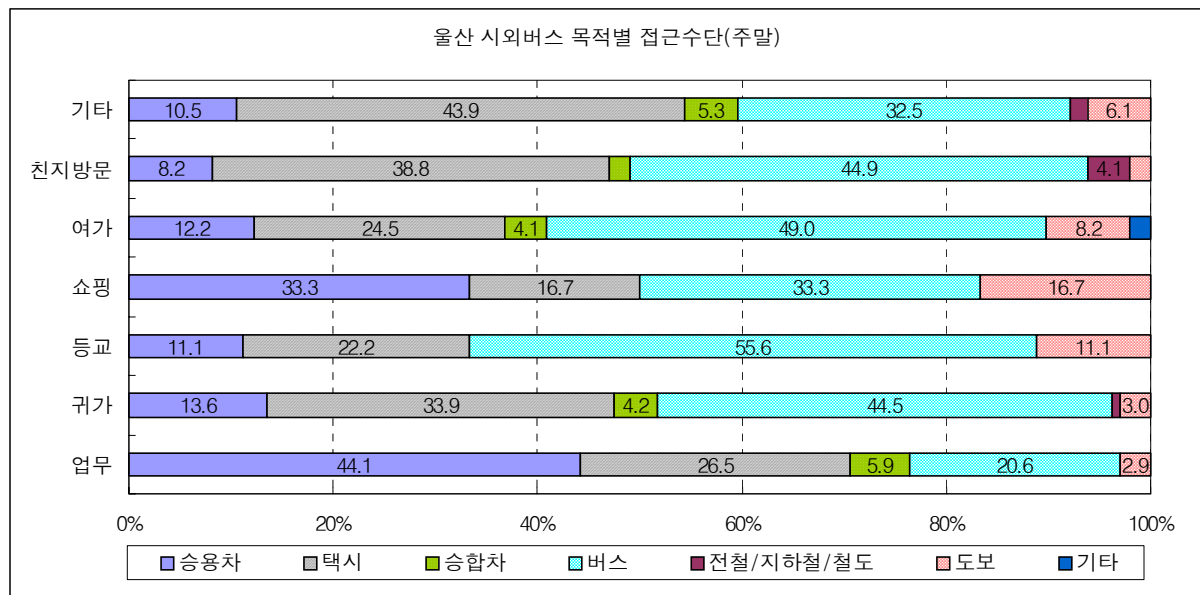
<그림 131> 대전 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

6) 울산

<표 132> 울산 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	0	0	0	0	0	0	0
업무	15	9	2	7	0	1	0	34
귀가	32	80	10	105	2	7	0	236
등교	1	2	0	5	0	1	0	9
쇼핑	2	1	0	2	0	1	0	6
여가	6	12	2	24	0	4	1	49
친지방문	4	19	1	22	2	1	0	49
기타	12	50	6	37	2	7	0	114
총합계	72	173	21	202	6	22	1	497



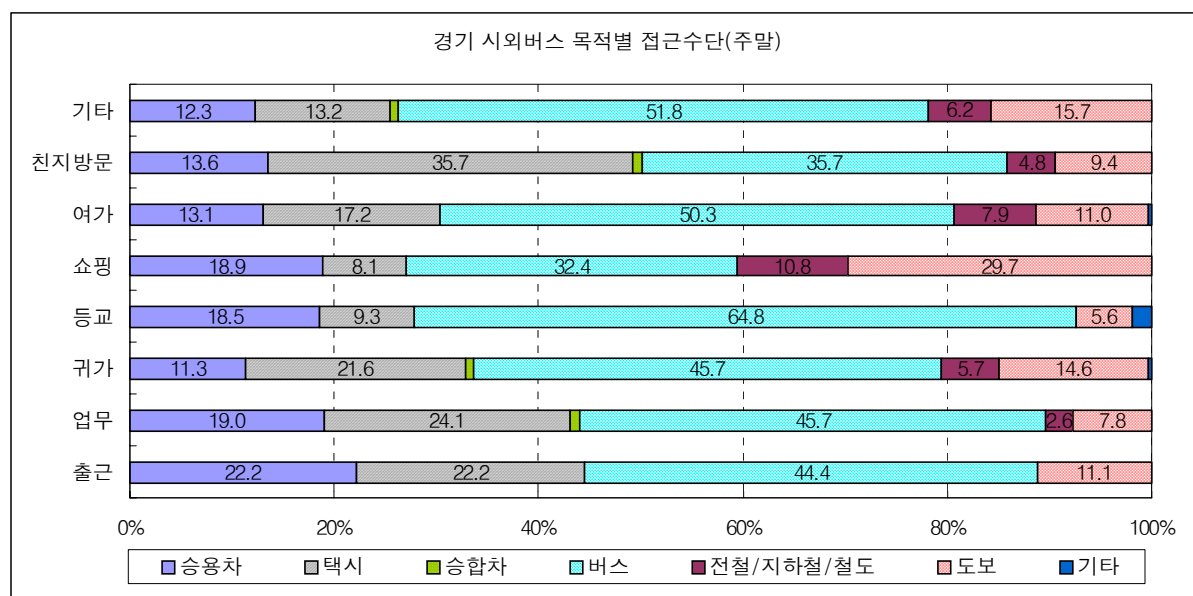
<그림 132> 울산 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

7) 경기

<표 133> 경기 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	2	2	0	4	0	1	0	9
업무	22	28	1	53	3	9	0	116
귀가	141	271	10	573	71	183	4	1,253
등교	10	5	0	35	0	3	1	54
쇼핑	7	3	0	12	4	11	0	37
여가	38	50	0	146	23	32	1	290
친지방문	93	244	6	244	33	64	0	684
기타	88	94	6	370	44	112	0	714
총합계	401	697	23	1,437	178	415	6	3,157



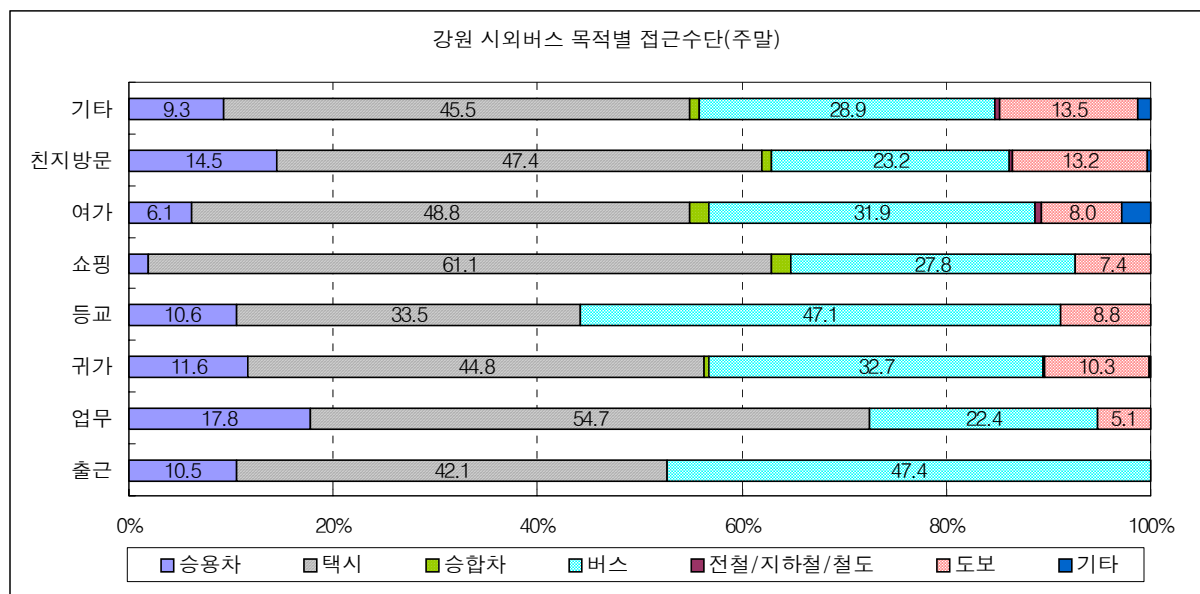
<그림 133> 경기 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

8) 강원

<표 134> 강원 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	2	8	0	9	0	0	0	19
업무	38	117	0	48	0	11	0	214
귀가	141	546	4	399	2	125	2	1,219
등교	18	57	0	80	0	15	0	170
쇼핑	1	33	1	15	0	4	0	54
여가	20	159	6	104	2	26	9	326
친지방문	45	147	3	72	1	41	1	310
기타	69	337	7	214	4	100	9	740
총합계	334	1,404	21	941	9	322	21	3,052



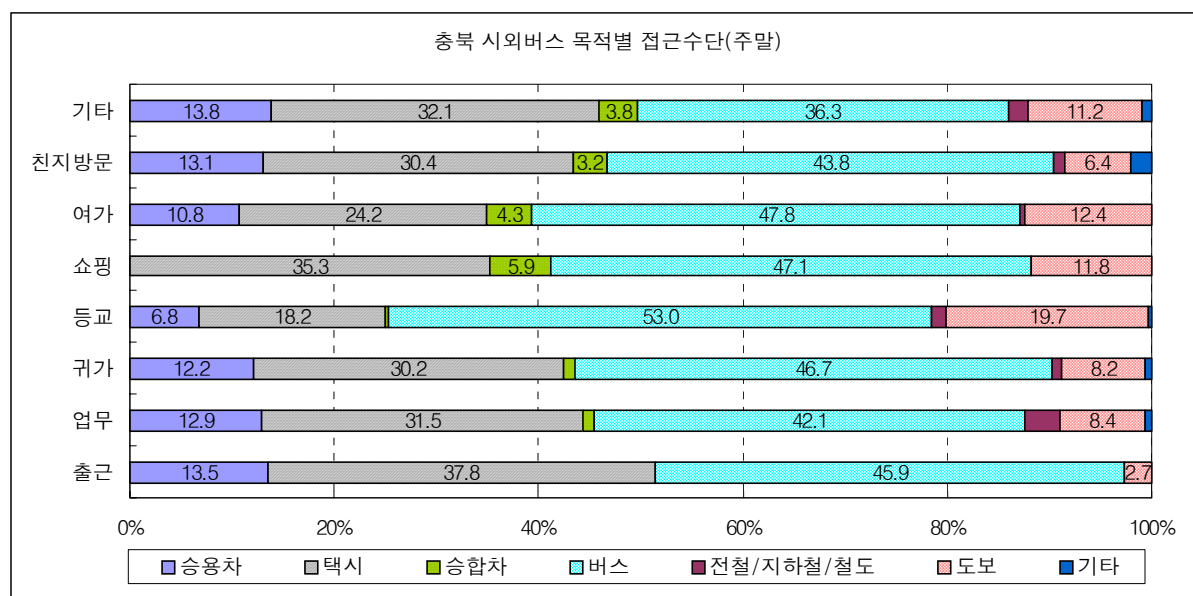
<그림 134> 강원 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

9) 충북

<표 135> 충북 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	5	14	0	17	0	1	0	37
업무	23	56	2	75	6	15	1	178
귀가	128	318	12	491	11	86	6	1,052
등교	18	48	1	140	4	52	1	264
쇼핑	0	12	2	16	0	4	0	34
여가	20	45	8	89	1	23	0	186
친지방문	37	86	9	124	3	18	6	283
기타	69	161	19	182	9	56	5	501
총합계	300	740	53	1,134	34	255	19	2,535



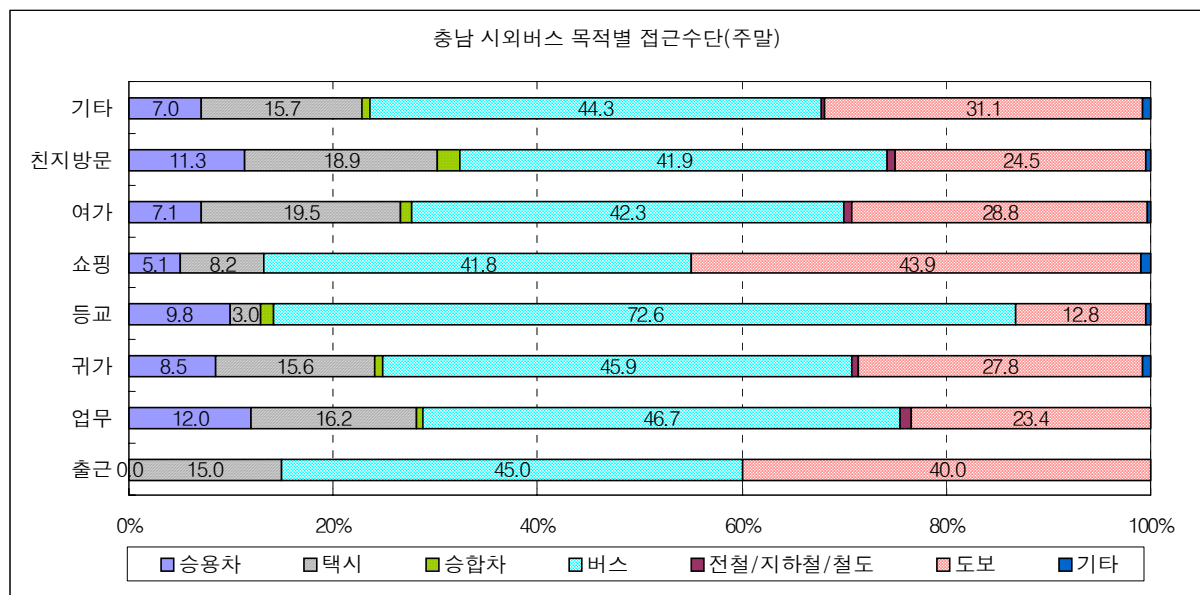
<그림 135> 충북 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

10) 충남

<표 136> 충남 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	3	0	9	0	8	0	20
업무	20	27	1	78	2	39	0	167
귀가	132	242	12	713	9	432	12	1,552
등교	23	7	3	170	0	30	1	234
쇼핑	5	8	0	41	0	43	1	98
여가	19	52	3	113	2	77	1	267
친지방문	46	77	9	171	3	100	2	408
기타	74	166	8	467	3	328	9	1,055
총합계	319	582	36	1,762	19	1,057	26	3,801



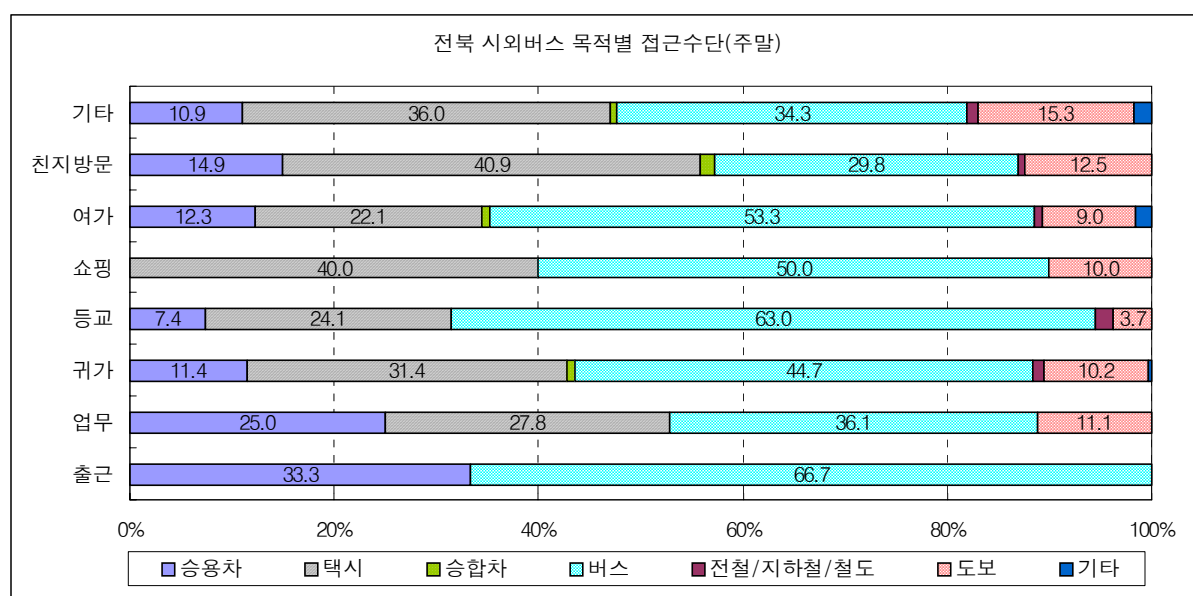
<그림 136> 충남 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

11) 전북

<표 137> 전북 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	0	0	2	0	0	0	3
업무	9	10	0	13	0	4	0	36
귀가	92	253	7	361	9	82	3	807
등교	4	13	0	34	1	2	0	54
쇼핑	0	4	0	5	0	1	0	10
여가	15	27	1	65	1	11	2	122
친지방문	31	85	3	62	1	26	0	208
기타	45	148	3	141	4	63	7	411
총합계	197	540	14	683	16	189	12	1,651



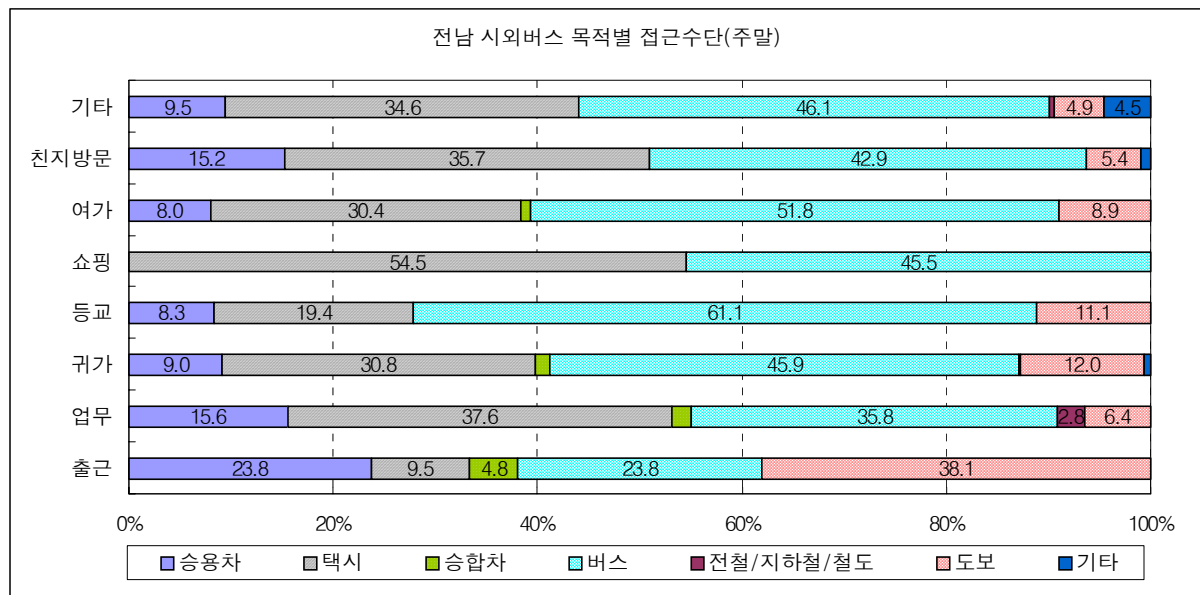
<그림 137> 전북 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

12) 전남

<표 138> 전남 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	5	2	1	5	0	8	0	21
업무	17	41	2	39	3	7	0	109
귀가	40	136	6	203	1	53	3	442
등교	3	7	0	22	0	4	0	36
쇼핑	0	6	0	5	0	0	0	11
여가	9	34	1	58	0	10	0	112
친지방문	17	40	0	48	0	6	1	112
기타	23	84	0	112	1	12	11	243
총합계	114	350	10	492	5	100	15	1,086



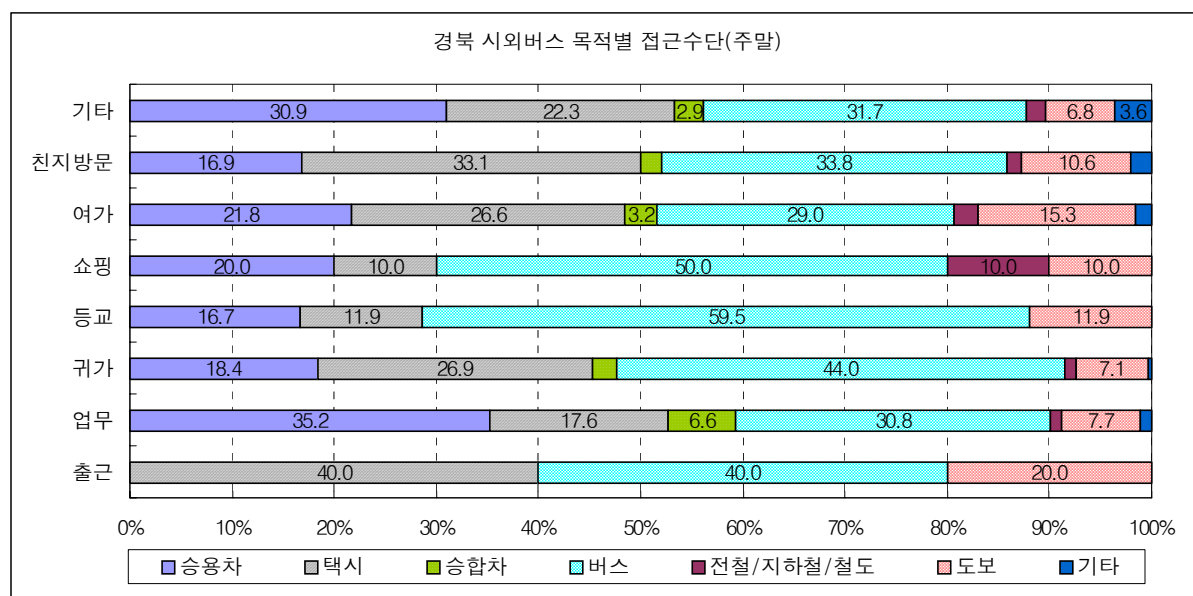
<그림 138> 전남 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

14) 경북

<표 139> 경북 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	2	0	2	0	1	0	5
업무	32	16	6	28	1	7	1	91
귀가	129	188	16	308	7	50	2	700
등교	7	5	0	25	0	5	0	42
쇼핑	2	1	0	5	1	1	0	10
여가	27	33	4	36	3	19	2	124
친지방문	24	47	3	48	2	15	3	142
기타	86	62	8	88	5	19	10	278
총합계	307	354	37	540	19	117	18	1,392



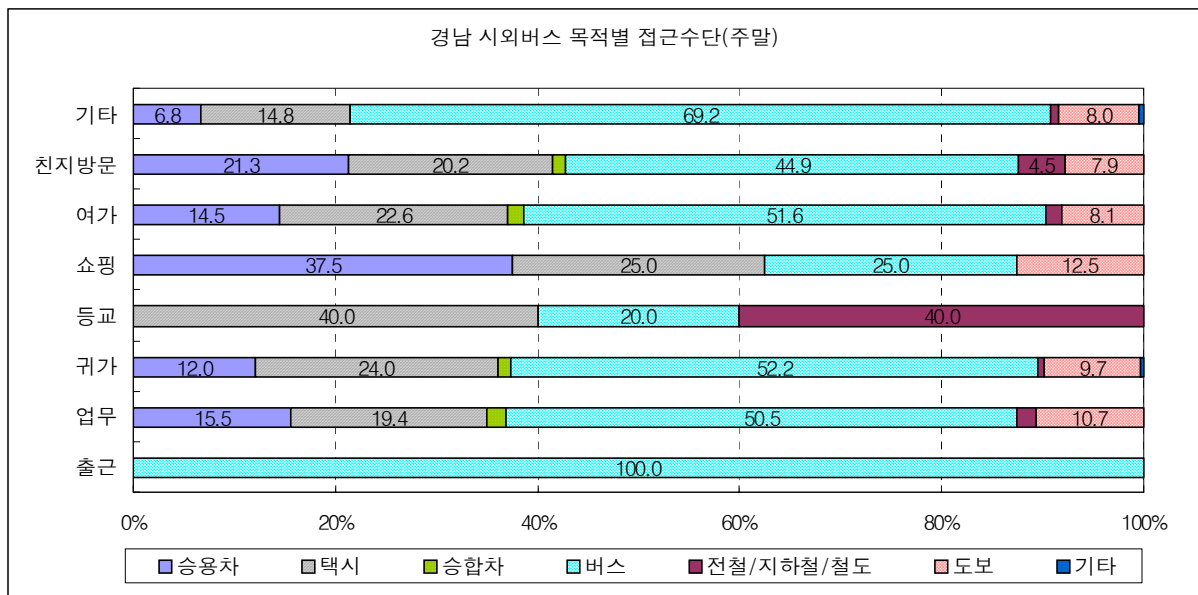
<그림 139> 경북 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

15) 경남

<표 140> 경남 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	0	0	4	0	0	0	4
업무	16	20	2	52	2	11	0	103
귀가	46	92	5	200	2	37	1	383
등교	0	2	0	1	2	0	0	5
쇼핑	3	2	0	2	0	1	0	8
여가	9	14	1	32	1	5	0	62
친지방문	19	18	1	40	4	7	0	89
기타	16	35	0	164	2	19	1	237
총합계	109	183	9	495	13	80	2	891



<그림 140> 경남 시외버스 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

3. 철도

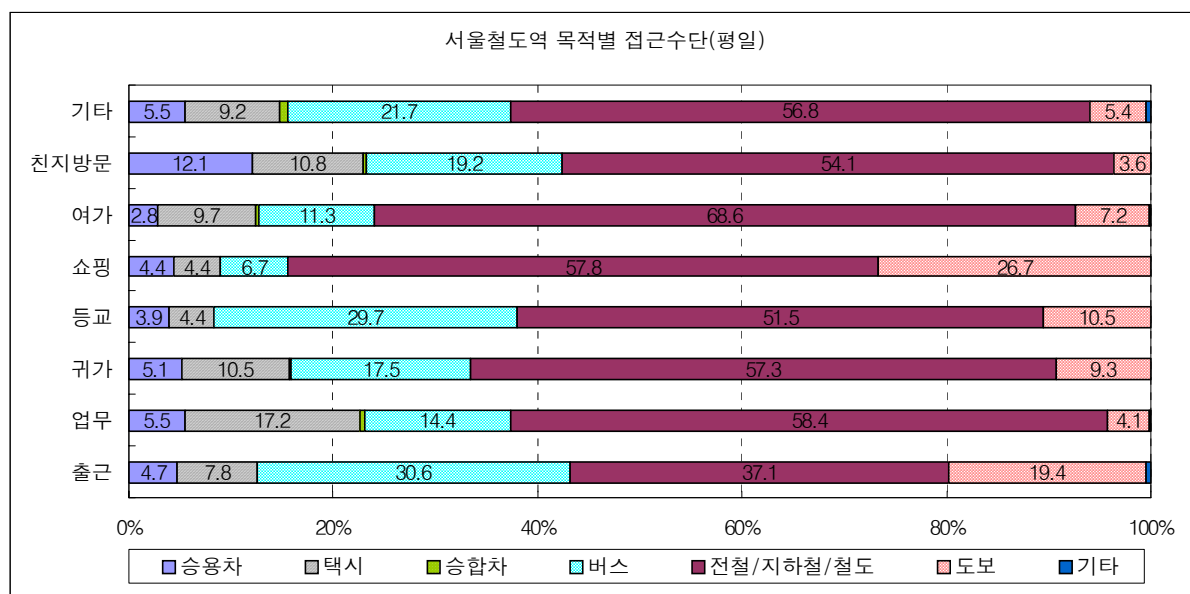
가. 평일

1) 서울

<표 141> 서울 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	11	18	0	71	86	45	1	232
업무	59	184	4	154	626	44	1	1,072
귀가	110	225	5	375	1,228	199	1	2,143
등교	9	10	0	68	118	24	0	229
쇼핑	2	2	0	3	26	12	0	45
여가	18	63	2	74	447	47	1	652
친지방문	129	115	3	204	576	38	0	1,065
기타	47	78	7	184	481	46	4	847
총합계	385	695	21	1,133	3,588	455	8	6,285



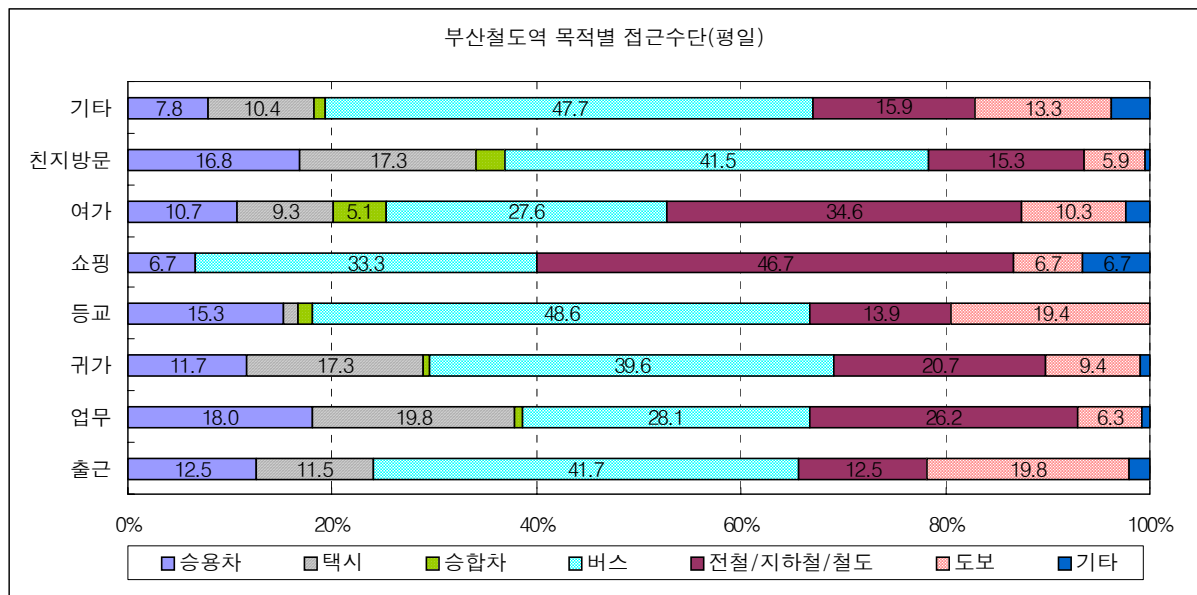
<그림 141> 서울 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

2) 부산

<표 142> 부산 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	12	11	0	40	12	19	2	96
업무	120	132	5	187	174	42	5	665
귀가	65	96	3	220	115	52	5	556
등교	11	1	1	35	10	14	0	72
쇼핑	1	0	0	5	7	1	1	15
여가	23	20	11	59	74	22	5	214
친지방문	66	68	11	163	60	23	2	393
기타	27	36	4	165	55	46	13	346
총합계	325	364	35	874	507	219	33	2,357



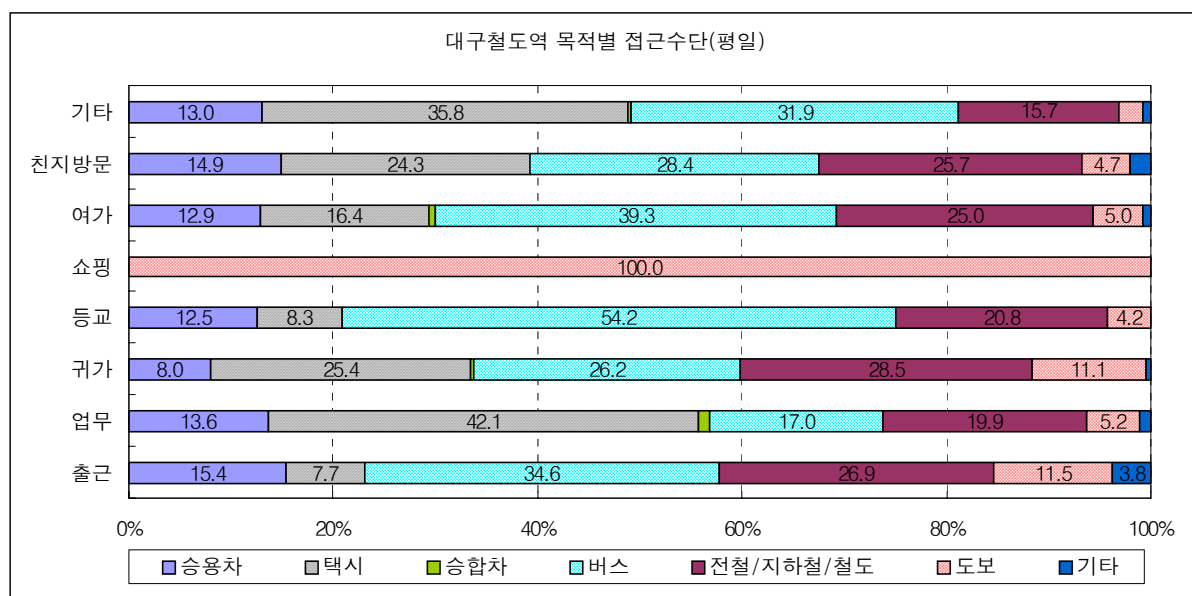
<그림 142> 부산 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

3) 대구

<표 143> 대구 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	4	2	0	9	7	3	1	26
업무	52	161	4	65	76	20	4	382
귀가	31	98	1	101	110	43	2	386
등교	3	2	0	13	5	1	0	24
쇼핑	0	0	0	0	0	3	0	3
여가	18	23	1	55	35	7	1	140
친지방문	22	36	0	42	38	7	3	148
기타	33	91	1	81	40	6	2	254
총합계	163	413	7	366	311	90	13	1,363



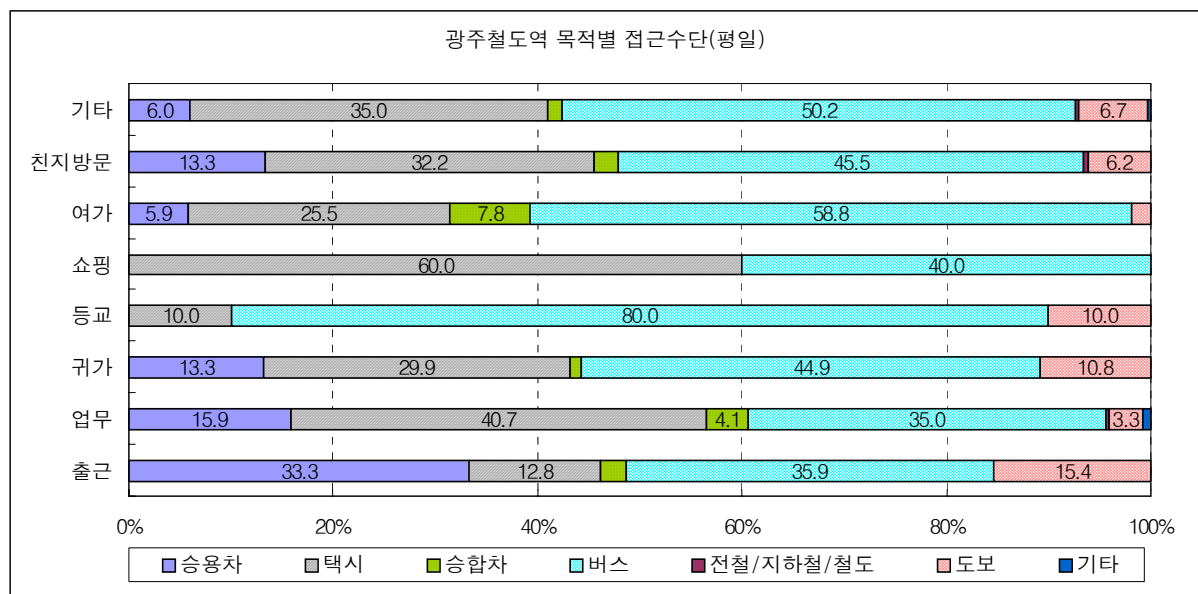
<그림 143> 대구 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

4) 광주

<표 144> 광주 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	13	5	1	14	0	6	0	39
업무	39	100	10	86	1	8	2	246
귀가	59	133	5	200	0	48	0	445
등교	0	1	0	8	0	1	0	10
쇼핑	0	3	0	2	0	0	0	5
여가	3	13	4	30	0	1	0	51
친지방문	28	68	5	96	1	13	0	211
기타	17	99	4	142	1	19	1	283
총합계	159	422	29	578	3	96	3	1,290



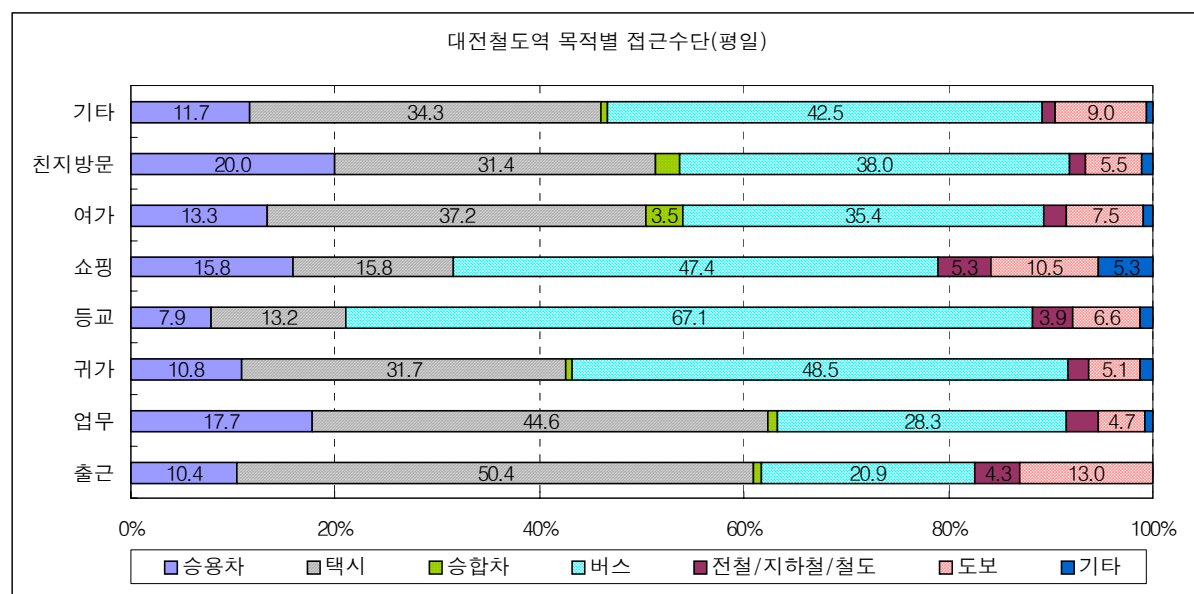
<그림 144> 광주 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

5) 대전

<표 145> 대전 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	12	58	1	24	5	15	0	115
업무	99	249	5	158	17	26	4	558
귀가	106	311	6	476	20	50	12	981
등교	6	10	0	51	3	5	1	76
쇼핑	3	3	0	9	1	2	1	19
여가	30	84	8	80	5	17	2	226
친지방문	51	80	6	97	4	14	3	255
기타	69	203	4	251	7	53	4	591
총합계	376	998	30	1,146	62	182	27	2,821



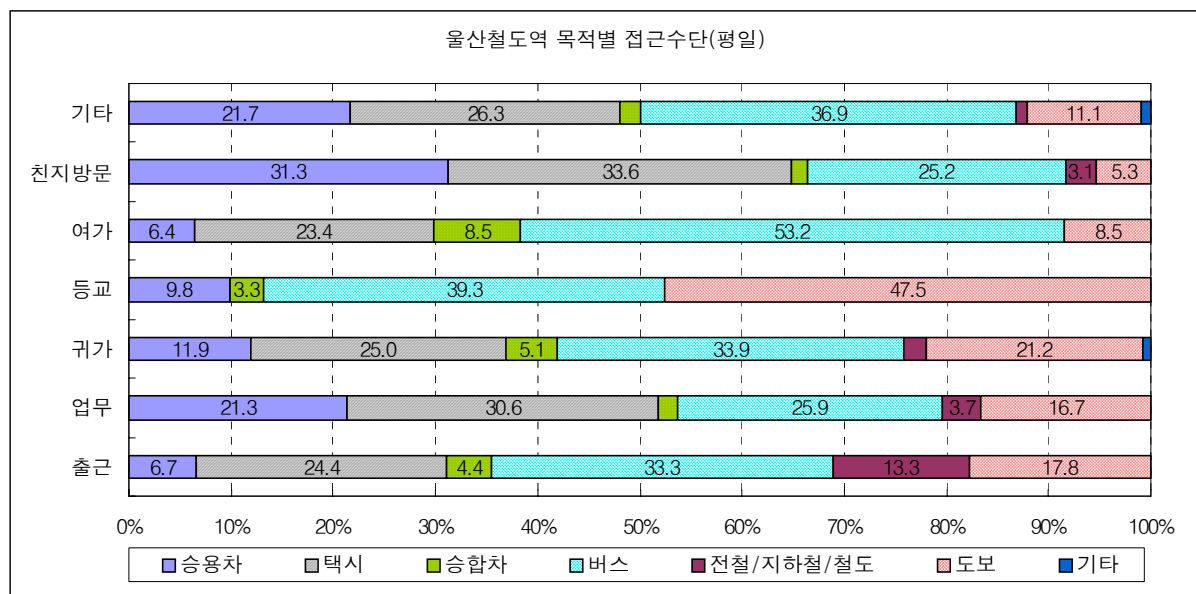
<그림 145> 대전 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

6) 울산

<표 146> 울산 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	3	11	2	15	6	8	0	45
업무	23	33	2	28	4	18	0	108
귀가	28	59	12	80	5	50	2	236
등교	6	0	2	24	0	29	0	61
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	3	11	4	25	0	4	0	47
친지방문	41	44	2	33	4	7	0	131
기타	43	52	4	73	2	22	2	198
총합계	147	210	28	278	21	138	4	826



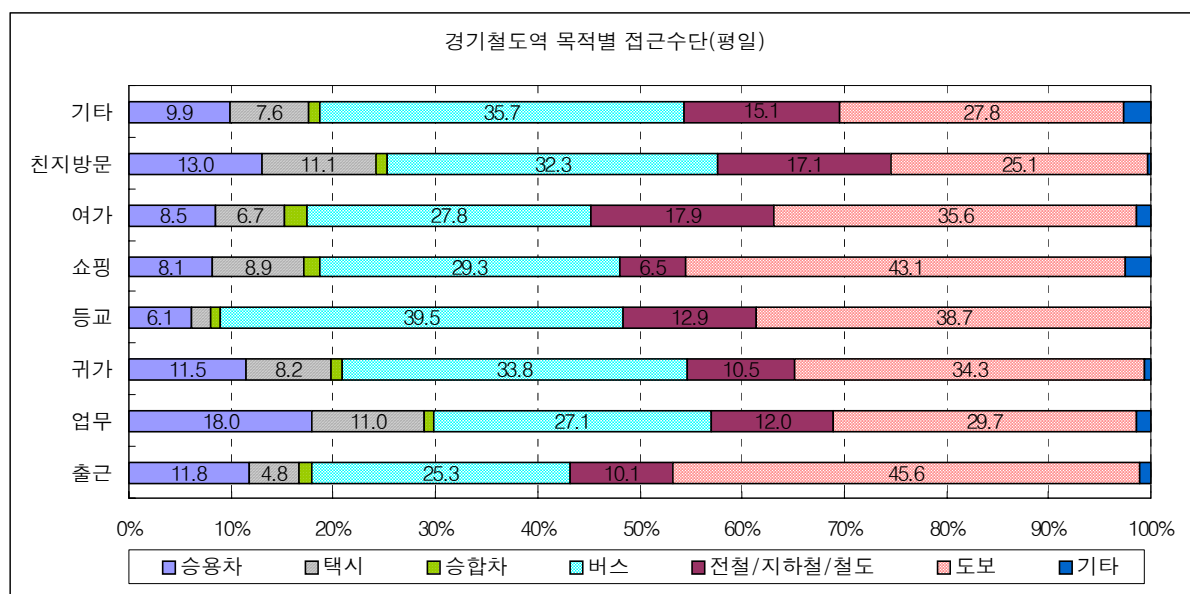
<그림 146> 울산 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

7) 경기

<표 147> 경기 철철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	122	50	12	261	104	471	12	1,032
업무	239	146	12	361	159	395	18	1,330
귀가	558	398	53	1,636	508	1,663	28	4,844
등교	29	9	4	187	61	183	0	473
쇼핑	10	11	2	36	8	53	3	123
여가	99	78	26	324	209	415	16	1,167
친지방문	177	151	15	439	232	341	4	1,359
기타	155	119	18	558	236	435	42	1,563
총합계	1,389	962	142	3,802	1,517	3,956	123	11,891



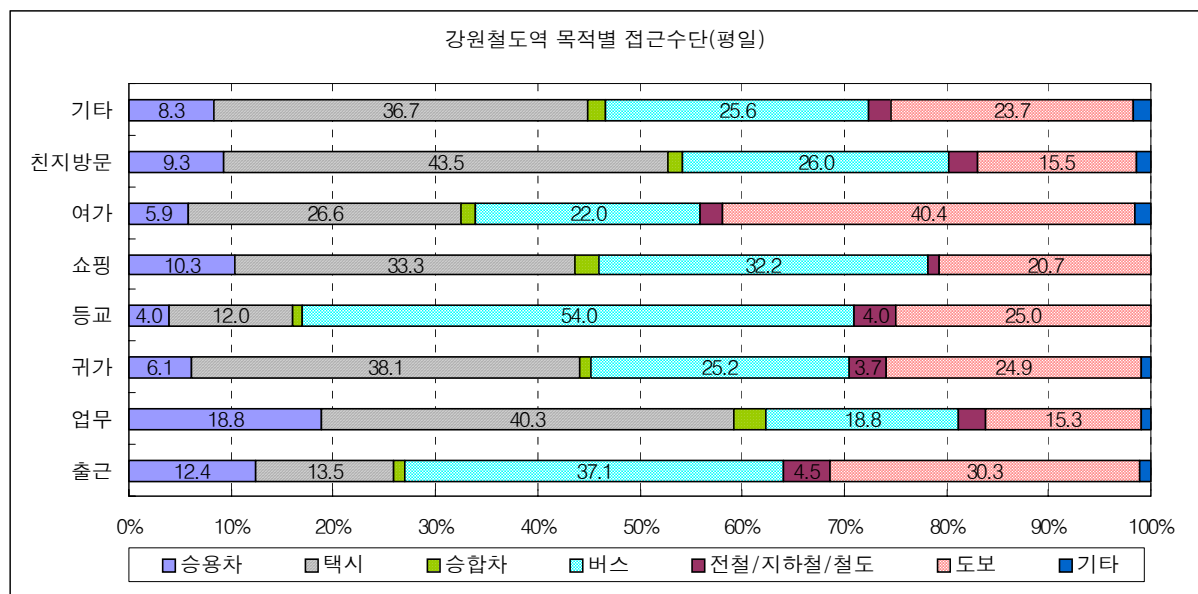
<그림 147> 경기 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

8) 강원

<표 148> 강원 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	11	12	1	33	4	27	1	89
업무	64	137	11	64	9	52	3	340
귀가	81	504	14	334	49	330	12	1,324
등교	4	12	1	54	4	25	0	100
쇼핑	9	29	2	28	1	18	0	87
여가	38	172	9	142	14	261	10	646
친지방문	33	154	5	92	10	55	5	354
기타	77	342	16	239	21	221	16	932
총합계	317	1,362	59	986	112	989	47	3,872



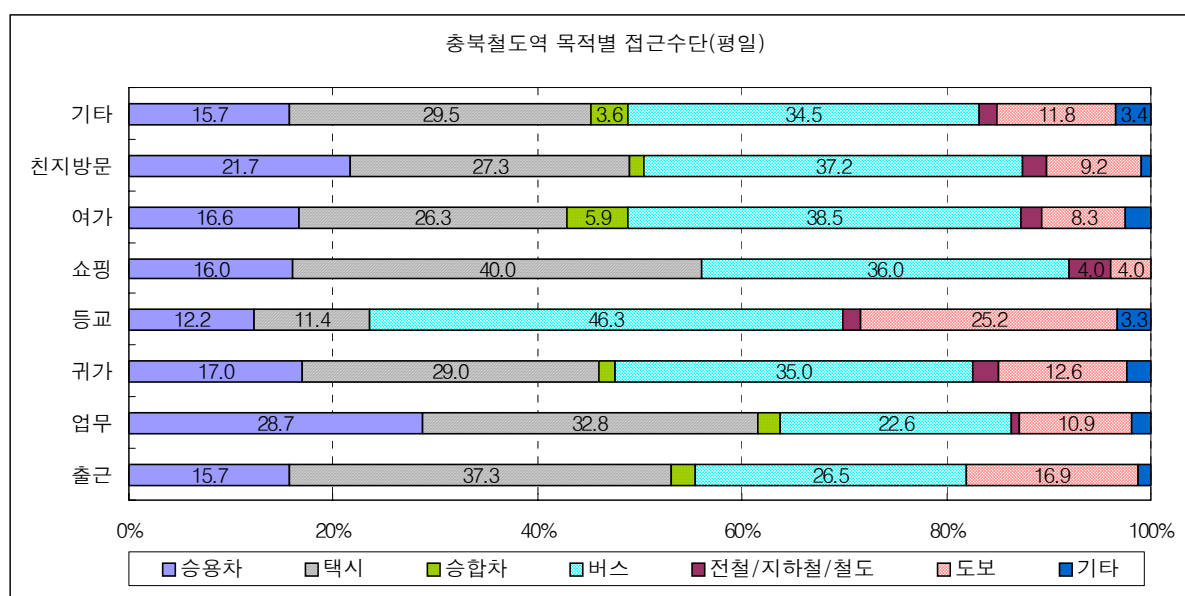
<그림 148> 강원 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

9) 충북

<표 149> 충북 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	13	31	2	22	0	14	1	83
업무	76	87	6	60	2	29	5	265
귀가	145	247	13	298	22	107	20	852
등교	15	14	0	57	2	31	4	123
쇼핑	4	10	0	9	1	1	0	25
여가	34	54	12	79	4	17	5	205
친지방문	66	83	4	113	7	28	3	304
기타	79	148	18	173	8	59	17	502
총합계	432	674	55	811	46	286	55	2,359



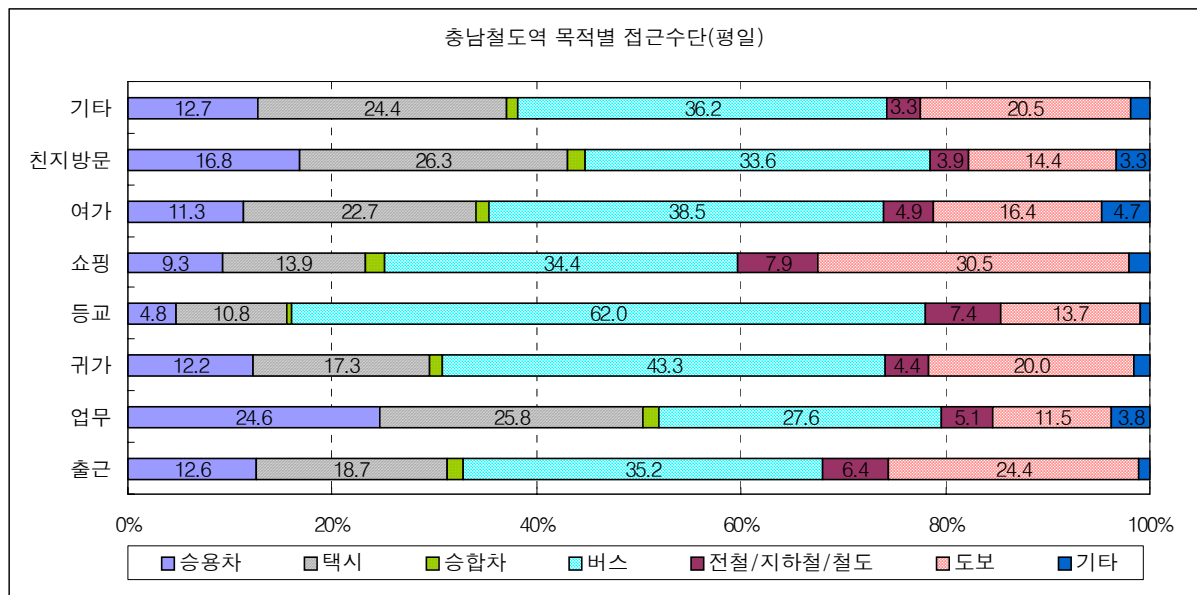
<그림 149> 충북 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

10) 충남

<표 150> 충남 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	55	82	7	154	28	107	5	438
업무	193	202	13	216	40	90	30	784
귀가	370	525	38	1,317	133	607	49	3,039
등교	35	79	3	453	54	100	7	731
쇼핑	14	21	3	52	12	46	3	151
여가	57	115	7	195	25	83	24	506
친지방문	126	198	13	253	29	108	25	752
기타	203	389	16	577	52	327	31	1,595
총합계	1,053	1,611	100	3,217	373	1,468	174	7,996



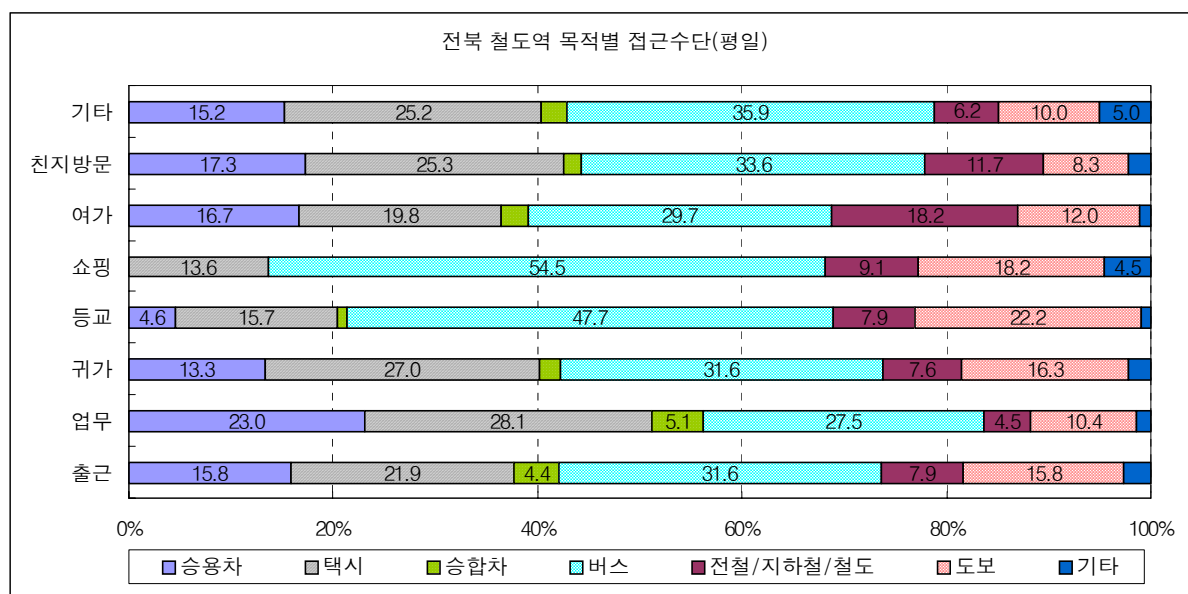
<그림 150> 충남 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

11) 전북

<표 151> 전북 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	18	25	5	36	9	18	3	114
업무	82	100	18	98	16	37	5	356
귀가	165	335	24	393	94	203	28	1,242
등교	10	34	2	103	17	48	2	216
쇼핑	0	3	0	12	2	4	1	22
여가	32	38	5	57	35	23	2	192
친지방문	71	104	7	138	48	34	9	411
기타	61	101	10	144	25	40	20	401
총합계	439	740	71	981	246	407	70	2,954



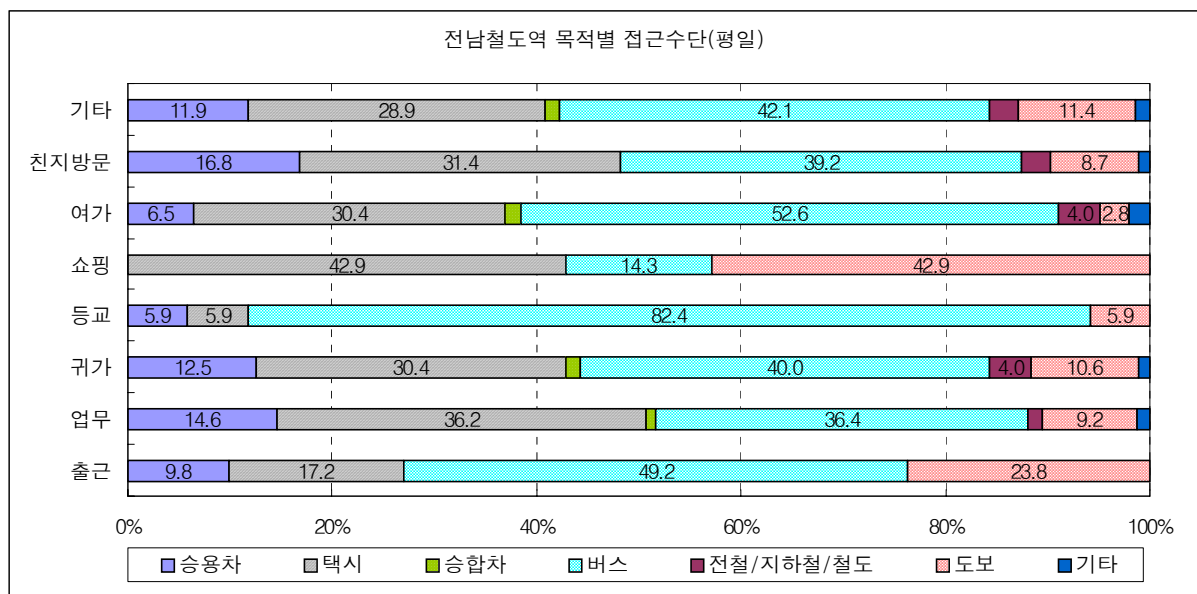
<그림 151> 전북 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

12) 전남

<표 152> 전남 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	12	21	0	60	0	29	0	122
업무	67	166	4	167	7	42	6	459
귀가	147	356	16	469	47	124	13	1,172
등교	2	2	0	28	0	2	0	34
쇼핑	0	3	0	1	0	3	0	7
여가	16	75	4	130	10	7	5	247
친지방문	77	144	0	180	13	40	5	459
기타	80	195	10	284	19	77	10	675
총합계	401	962	34	1,319	96	324	39	3,175



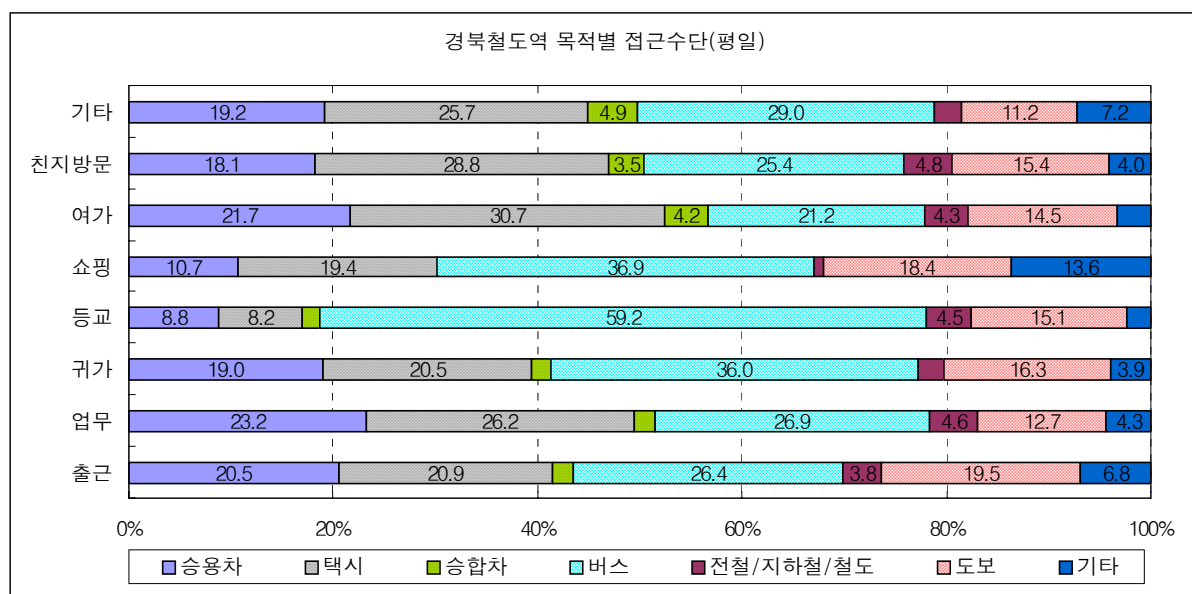
<그림 152> 전남 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

13) 경북

<표 153> 경북 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	60	61	6	77	11	57	20	292
업무	187	211	17	217	37	102	35	806
귀가	327	352	32	619	43	281	67	1,721
등교	29	27	6	196	15	50	8	331
쇼핑	11	20	0	38	1	19	14	103
여가	130	184	25	127	26	87	20	599
친지방문	140	222	27	196	37	119	31	772
기타	301	402	76	454	44	176	113	1,566
총합계	1,185	1,479	189	1,924	214	891	308	6,190



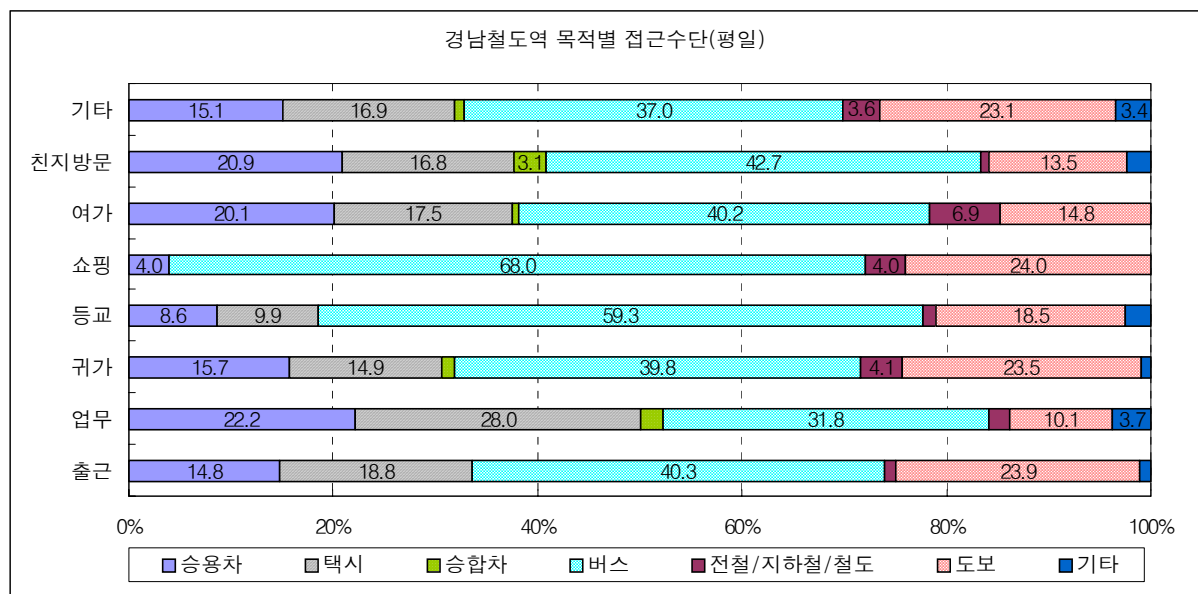
<그림 153> 경북 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

14) 경남

<표 154> 경남 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	26	33	0	71	2	42	2	176
업무	143	180	14	205	13	65	24	644
귀가	225	213	17	569	58	336	13	1,431
등교	7	8	0	48	1	15	2	81
쇼핑	1	0	0	17	1	6	0	25
여가	38	33	1	76	13	28	0	189
친지방문	88	71	13	180	3	57	10	422
기타	118	132	7	290	28	181	27	783
총합계	646	670	52	1,456	119	730	78	3,751



<그림 154> 경남 철도 이용자의 평일 목적별 접근수단 비율

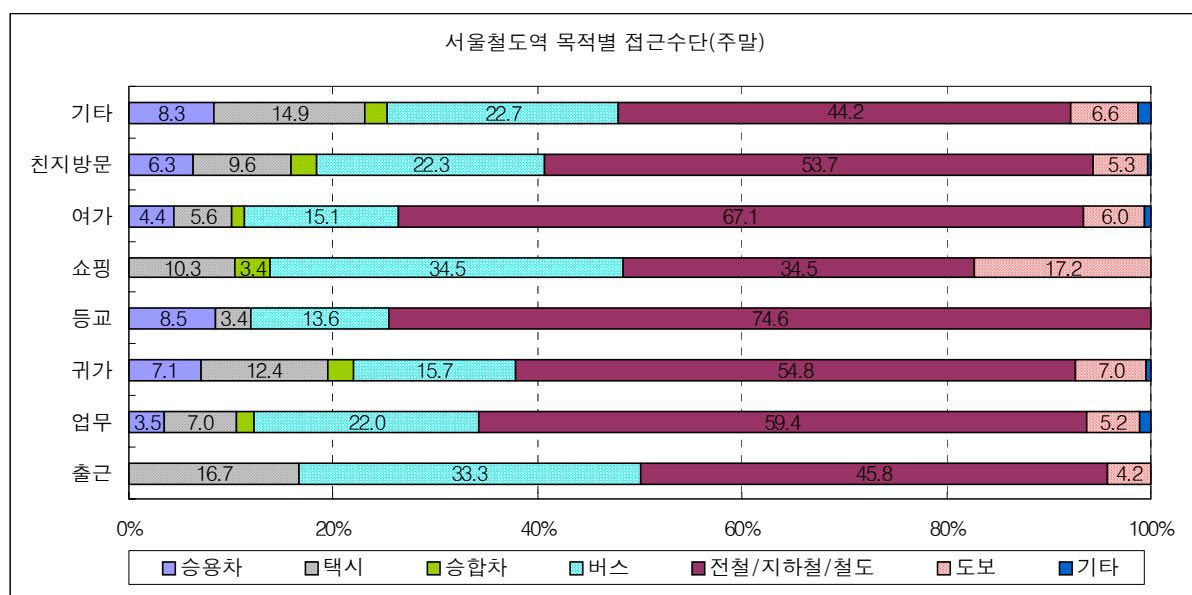
나. 주말

1) 서울

<표 155> 서울 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	4	0	8	11	1	0	24
업무	10	20	5	63	170	15	3	286
귀가	102	177	36	225	784	100	6	1,430
등교	5	2	0	8	44	0	0	59
쇼핑	0	3	1	10	10	5	0	29
여가	22	28	6	75	334	30	3	498
친지방문	32	49	13	114	275	27	2	512
기타	20	36	5	55	107	16	3	242
총합계	191	319	66	558	1,735	194	17	3,080



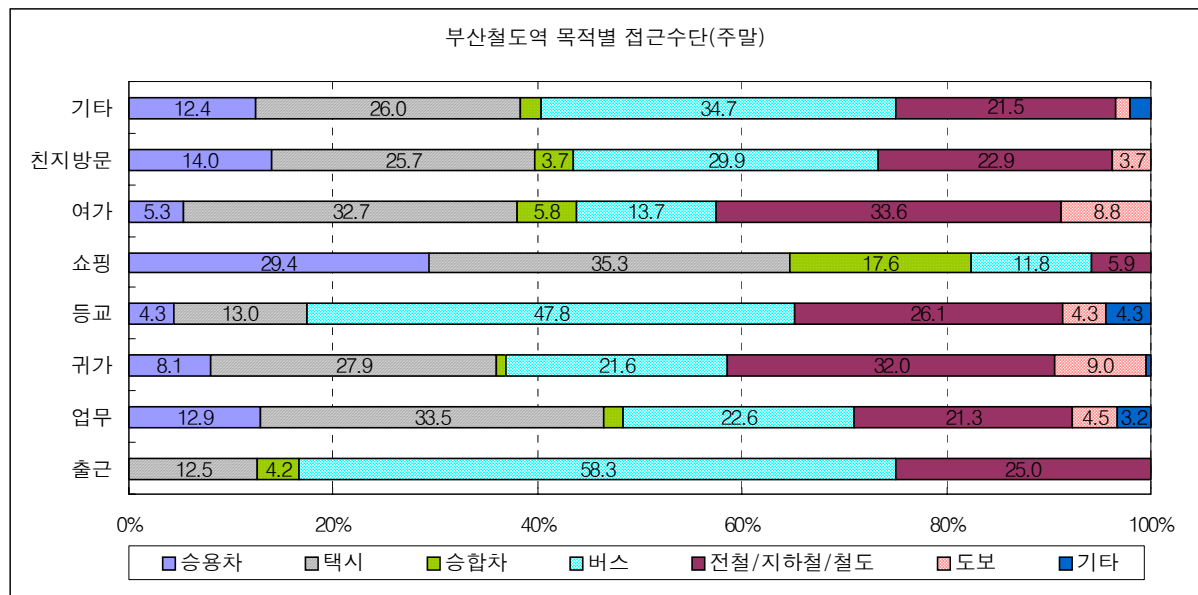
<그림 155> 서울 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

2) 부산

<표 156> 부산 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	3	1	14	6	0	0	24
업무	20	52	3	35	33	7	5	155
귀가	65	224	8	174	257	72	4	804
등교	1	3	0	11	6	1	1	23
쇼핑	5	6	3	2	1	0	0	17
여가	12	74	13	31	76	20	0	226
친지방문	30	55	8	64	49	8	0	214
기타	84	176	14	235	146	9	14	678
총합계	217	593	50	566	574	117	24	2,141



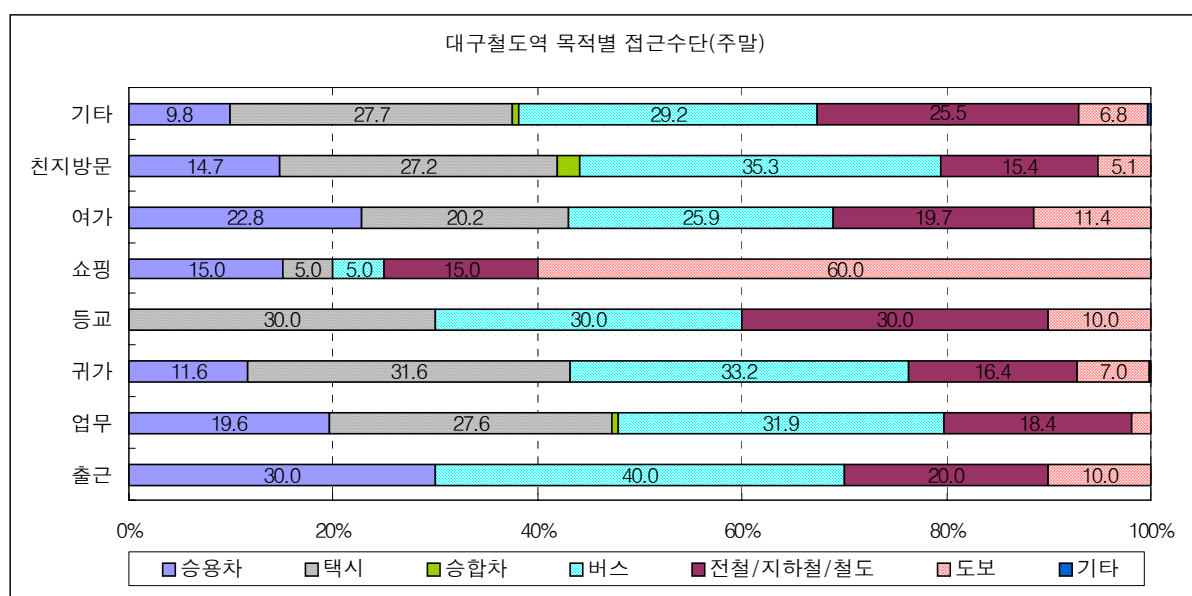
<그림 156> 부산 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

3) 대구

<표 157> 대구 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	3	0	0	4	2	1	0	10
업무	32	45	1	52	30	3	0	163
귀가	51	139	0	146	72	31	1	440
등교	0	3	0	3	3	1	0	10
쇼핑	3	1	0	1	3	12	0	20
여가	52	46	0	59	45	26	0	228
친지방문	20	37	3	48	21	7	0	136
기타	32	90	2	95	83	22	1	325
총합계	193	361	6	408	259	103	2	1,332



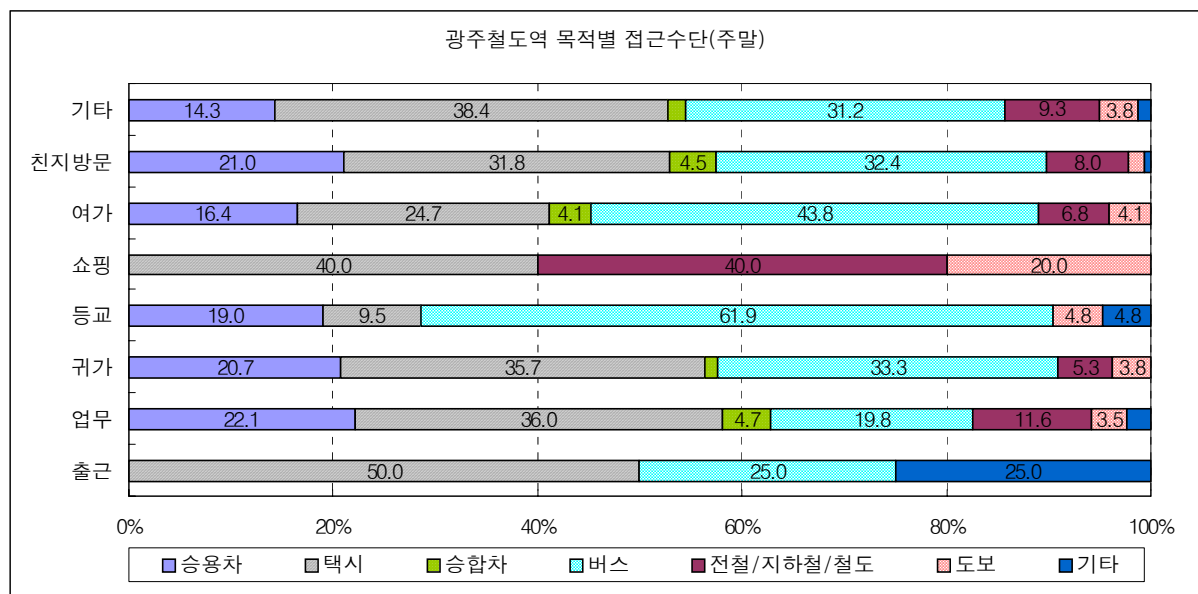
<그림 157> 대구 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

4) 광주

<표 158> 광주 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	2	0	1	0	0	1	4
업무	19	31	4	17	10	3	2	86
귀가	120	207	7	193	31	22	0	580
등교	4	2	0	13	0	1	1	21
쇼핑	0	2	0	0	2	1	0	5
여가	12	18	3	32	5	3	0	73
친지방문	37	56	8	57	14	3	1	176
기타	34	91	4	74	22	9	3	237
총합계	226	409	26	387	84	42	8	1,182



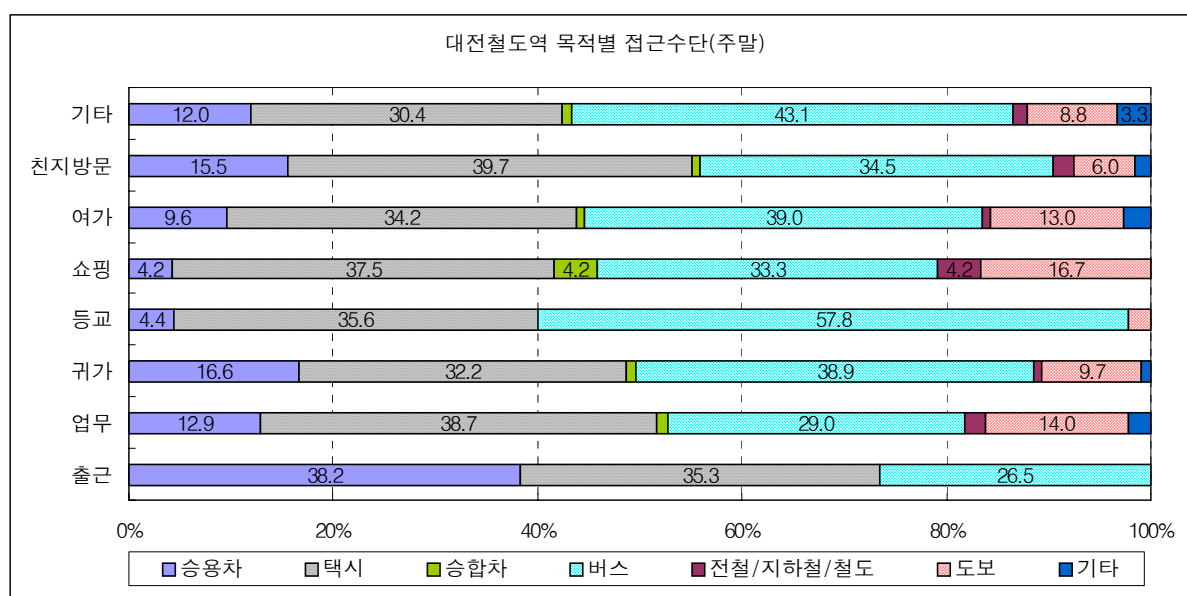
<그림 158> 광주 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

5) 대전

<표 159> 대전 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	13	12	0	9	0	0	0	34
업무	12	36	1	27	2	13	2	93
귀가	190	369	10	446	10	111	11	1,147
등교	2	16	0	26	0	1	0	45
쇼핑	1	9	1	8	1	4	0	24
여가	14	50	1	57	1	19	4	146
친지방문	39	100	2	87	5	15	4	252
기타	116	295	10	418	14	85	32	970
총합계	387	887	25	1,078	33	248	53	2,711



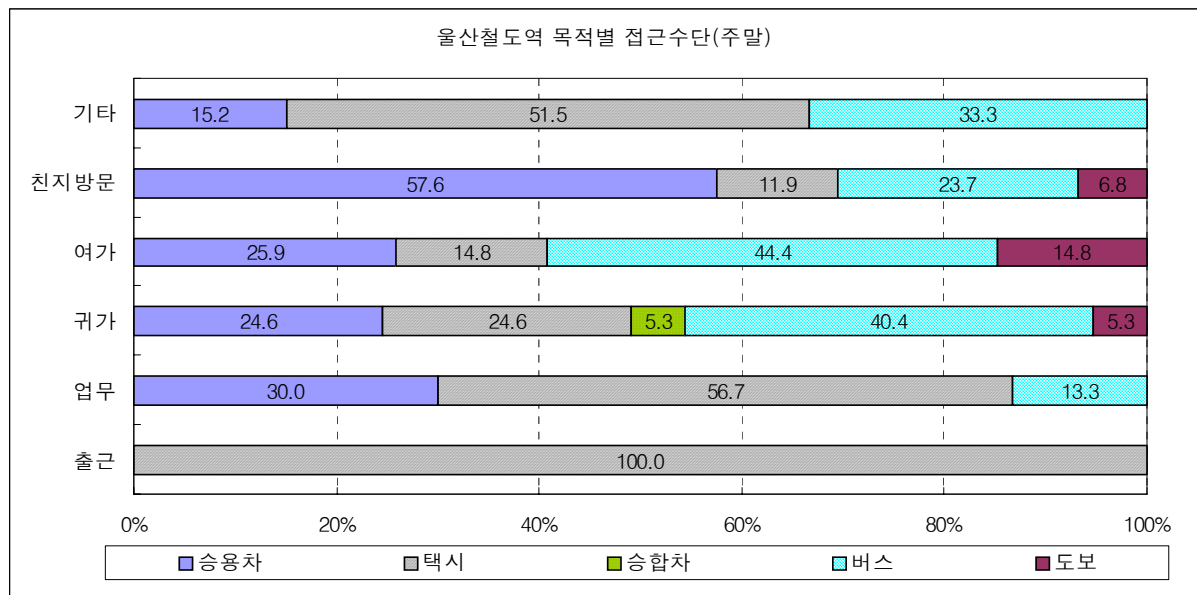
<그림 159> 대전 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

6) 울산

<표 160> 울산 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	1	0	0	0	0	0	1
업무	9	17	0	4	0	0	0	30
귀가	14	14	3	23	0	3	0	57
등교	0	0	0	0	0	0	0	0
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	7	4	0	12	0	4	0	27
친지방문	34	7	0	14	0	4	0	59
기타	5	17	0	11	0	0	0	33
총합계	69	60	3	64	0	11	0	207



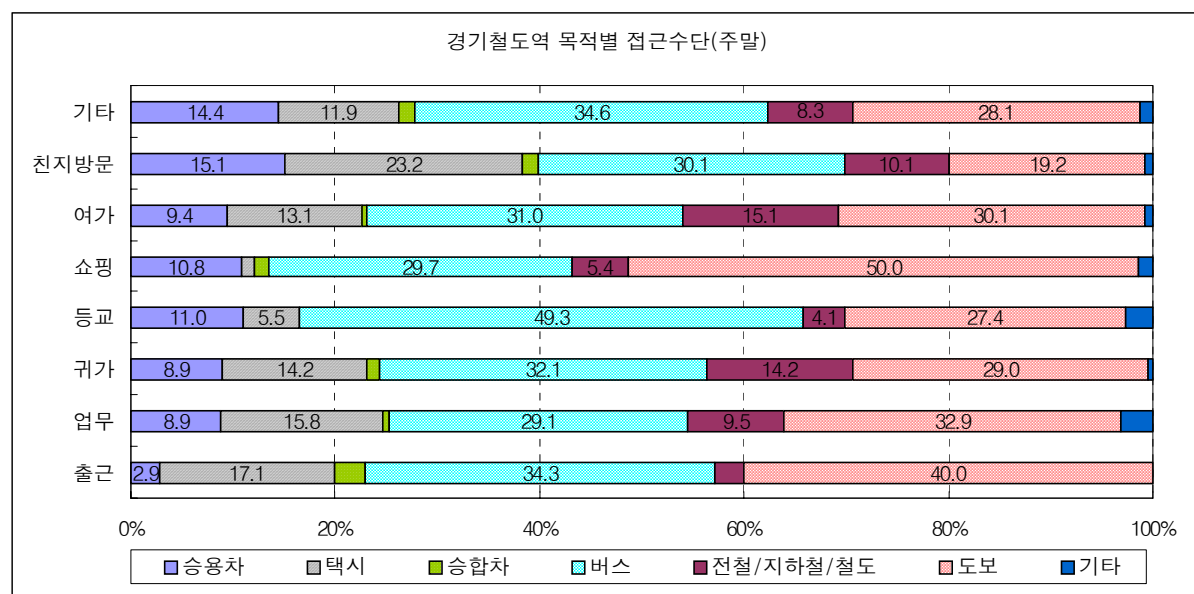
<그림 160> 울산 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

7) 경기

<표 161> 경기 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	6	1	12	1	14	0	35
업무	14	25	1	46	15	52	5	158
귀가	223	355	30	802	354	724	11	2,499
등교	8	4	0	36	3	20	2	73
쇼핑	8	1	1	22	4	37	1	74
여가	66	92	4	217	106	211	5	701
친지방문	156	239	16	310	104	198	8	1,031
기타	104	86	11	250	60	203	9	723
총합계	580	808	64	1,695	647	1,459	41	5,294



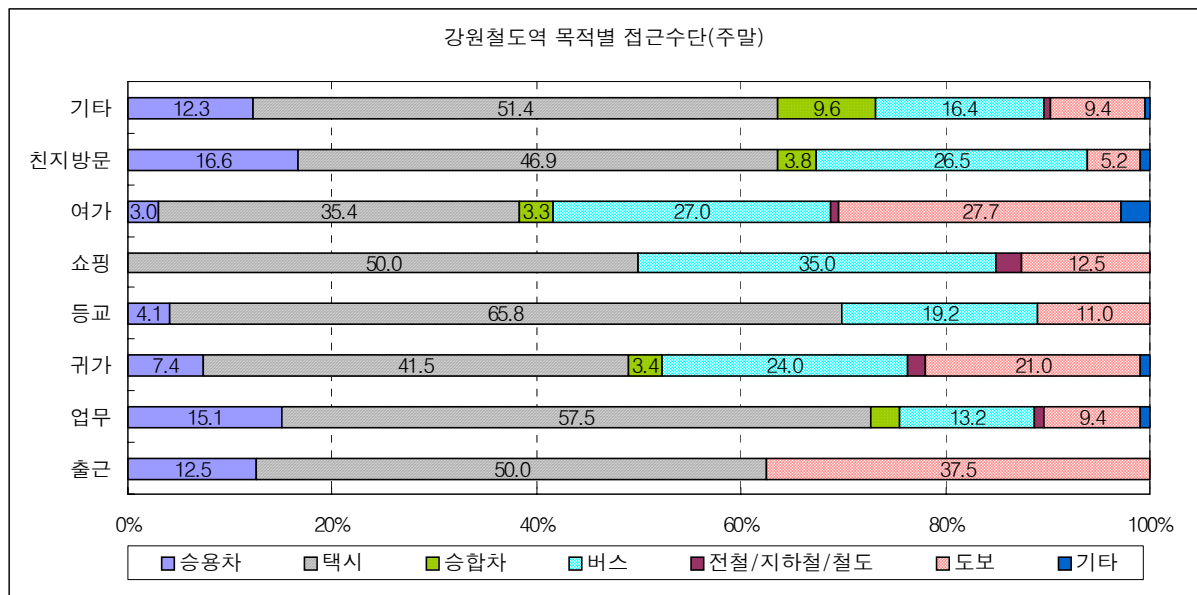
<그림 161> 경기 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

8) 강원

<표 162> 강원 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	1	4	0	0	0	3	0	8
업무	16	61	3	14	1	10	1	106
귀가	106	590	48	341	25	299	14	1,423
등교	3	48	0	14	0	8	0	73
쇼핑	0	20	0	14	1	5	0	40
여가	18	216	20	165	5	169	17	610
친지방문	35	99	8	56	0	11	2	211
기타	59	247	46	79	3	45	2	481
총합계	238	1,285	125	683	35	550	36	2,952



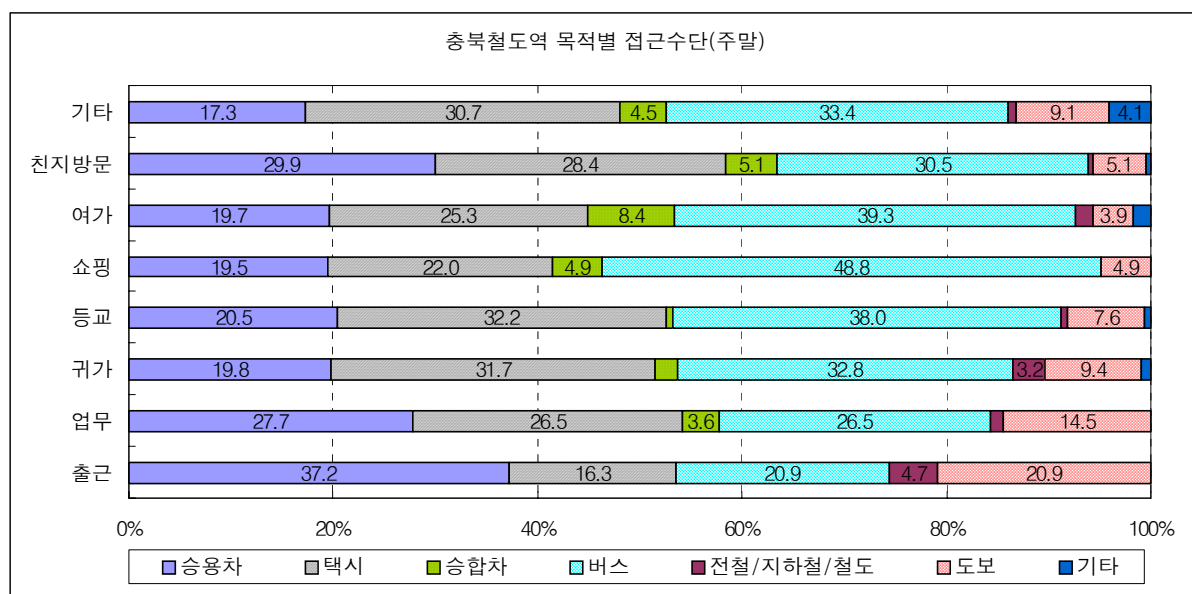
<그림 162> 강원 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

9) 충북

<표 163> 강원 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	16	7	0	9	2	9	0	43
업무	23	22	3	22	1	12	0	83
귀가	150	240	17	248	24	71	7	757
등교	35	55	1	65	1	13	1	171
쇼핑	8	9	2	20	0	2	0	41
여가	35	45	15	70	3	7	3	178
친지방문	59	56	10	60	1	10	1	197
기타	84	149	22	162	4	44	20	485
총합계	410	583	70	656	36	168	32	1,955



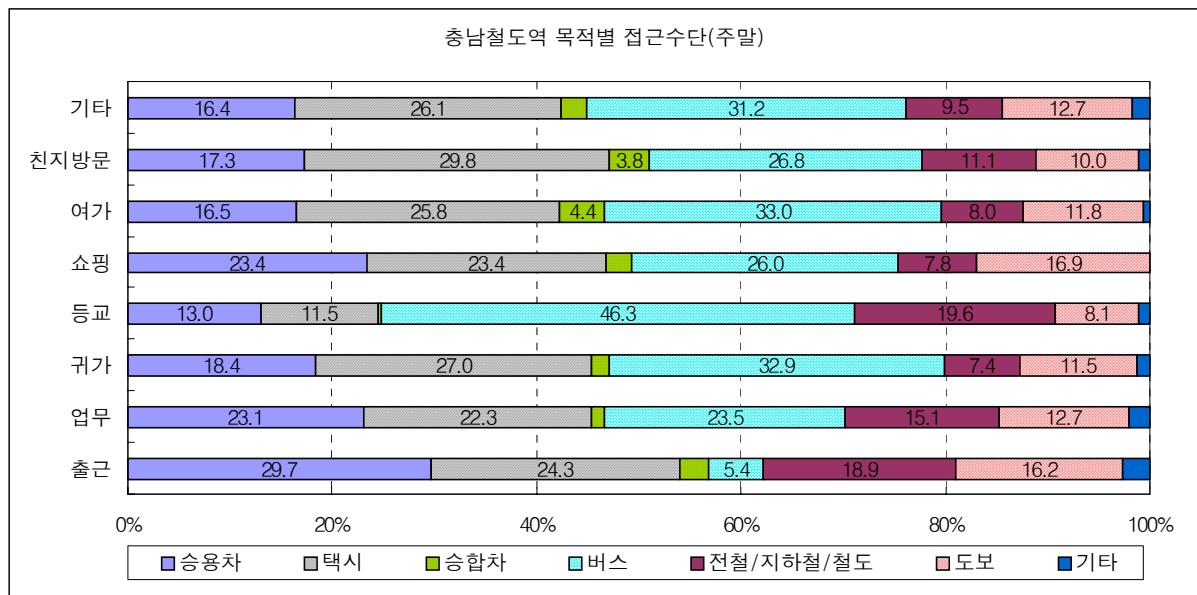
<그림 163> 충북 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

10) 충남

<표 164> 충남 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	11	9	1	2	7	6	1	37
업무	58	56	3	59	38	32	5	251
귀가	385	565	35	688	155	240	26	2,094
등교	35	31	1	125	53	22	3	270
쇼핑	18	18	2	20	6	13	0	77
여가	60	94	16	120	29	43	2	364
친지방문	64	110	14	99	41	37	4	369
기타	198	315	30	377	115	154	20	1,209
총합계	829	1,198	102	1,490	444	547	61	4,671



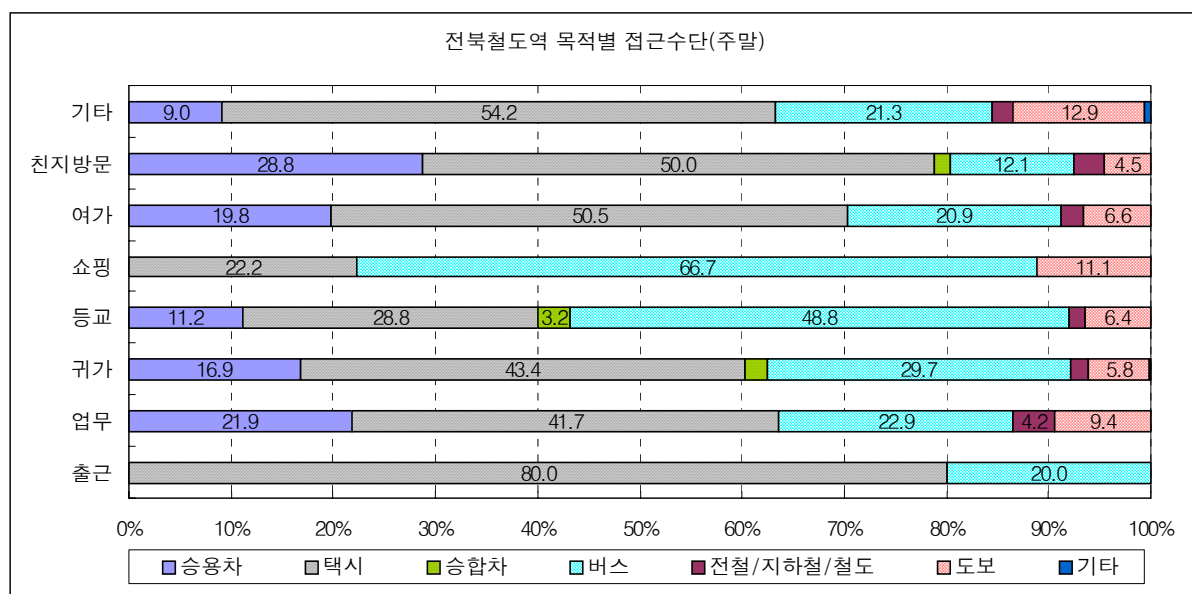
<그림 164> 충남 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

11) 전북

<표 165> 전북 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	4	0	1	0	0	0	5
업무	21	40	0	22	4	9	0	96
귀가	75	193	10	132	8	26	1	445
등교	14	36	4	61	2	8	0	125
쇼핑	0	2	0	6	0	1	0	9
여가	18	46	0	19	2	6	0	91
친지방문	19	33	1	8	2	3	0	66
기타	14	84	0	33	3	20	1	155
총합계	161	438	15	282	21	73	2	992



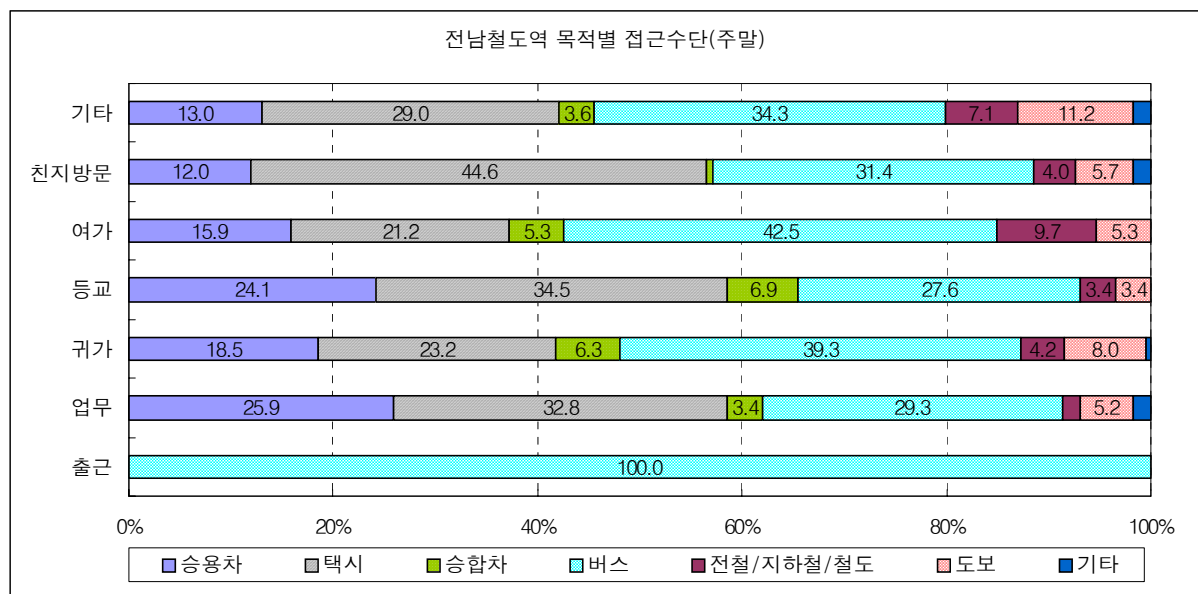
<그림 165> 전북 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

12) 전남

<표 166> 전남 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하철/철도	도보	기타	총합계
출근	0	0	0	1	0	0	0	1
업무	15	19	2	17	1	3	1	58
귀가	83	104	28	176	19	36	2	448
등교	7	10	2	8	1	1	0	29
쇼핑	0	0	0	0	0	0	0	0
여가	18	24	6	48	11	6	0	113
친지방문	21	78	1	55	7	10	3	175
기타	22	49	6	58	12	19	3	169
총합계	166	284	45	363	51	75	9	993



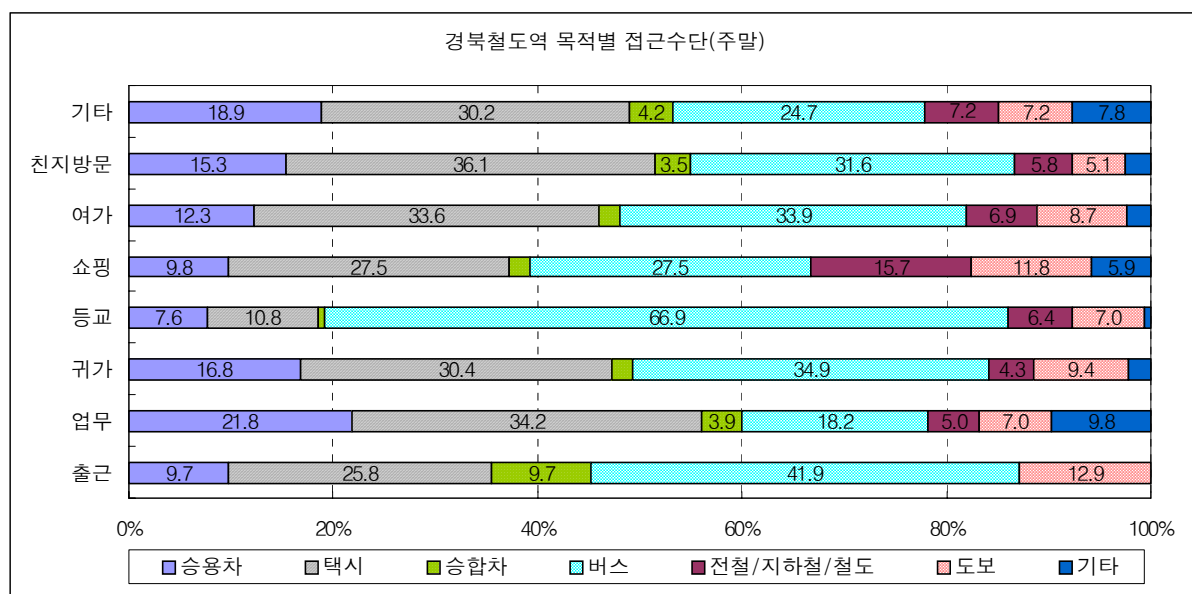
<그림 166> 전남 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

13) 경북

<표 167> 경북 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	3	8	3	13	0	4	0	31
업무	78	122	14	65	18	25	35	357
귀가	165	298	21	342	42	92	21	981
등교	12	17	1	105	10	11	1	157
쇼핑	5	14	1	14	8	6	3	51
여가	41	112	7	113	23	29	8	333
친지방문	48	113	11	99	18	16	8	313
기타	158	253	35	207	60	60	65	838
총합계	510	937	93	958	179	243	141	3,061



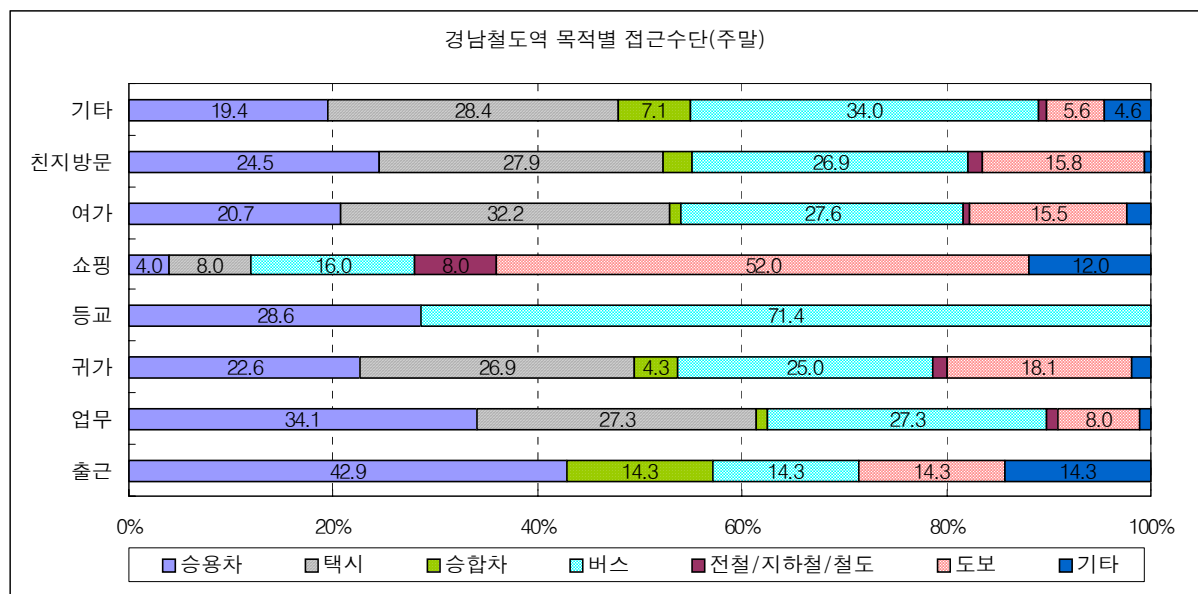
<그림 167> 경북 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율

14) 경남

<표 168> 경남 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 분포

단위: 통행

구분	승용차	택시	승합차	버스	전철/지하 철/철도	도보	기타	총합계
출근	3	0	1	1	0	1	1	7
업무	30	24	1	24	1	7	1	88
귀가	158	188	30	175	9	127	13	700
등교	2	0	0	5	0	0	0	7
쇼핑	1	2	0	4	2	13	3	25
여가	36	56	2	48	1	27	4	174
친지방문	79	90	9	87	5	51	2	323
기타	93	136	34	163	4	27	22	479
총합계	402	496	77	507	22	253	46	1,803



<그림 168> 경남 철도 이용자의 주말 목적별 접근수단 비율