

2007년 「국가교통DB구축사업」

광역권 여객 통행실태 조사자료의 상세분석

8



국토해양부
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

목 차

요 약

제1장 과업의 개요	1
제1절 과업의 배경 및 목적 / 3	
제2절 과업의 범위 / 4	
제3절 과업의 주요 내용 / 6	
제2장 조사자료의 개요 및 특성	9
제1절 조사자료의 개요 / 11	
제2절 조사자료의 특성 / 18	
제3장 대도시권 통행특성 분석	23
제1절 대도시권 통행특성 분석 개요 / 25	
제2절 대도시권 목적 및 수단별 통행특성 분석 / 26	
제3절 출발시간대 및 도착시간대 통행특성 분석 / 97	
제4절 시외 유출 및 유입 통행특성 분석 / 169	
제5절 대도시권별 통행특성 비교·분석 / 225	
제4장 지역간 상호 연관성 분석	241
제1절 지역간 및 지역내 출근통행 분석 / 243	
제2절 시외유출입 통행지표 분석 / 257	
제3절 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리 분석 / 273	

제5장 통행사슬 특성 분석	289
제1절 통행사슬의 개요 / 291	
제2절 통행사슬의 일반특성 분석 / 296	
제3절 통행사슬의 상세특성 분석 / 351	
제6장 결론 및 정책제언	431
제1절 종합 분석 결과 / 433	
제2절 정책 제언 / 440	
부 록	443

표 목 차

<표 1- 1> 지방 5개 광역권의 공간적 범위	4
<표 2- 1> 가구통행실태조사의 조사항목 및 내용	11
<표 2- 2> 가구현황 자료의 항목 및 세부 내용	12
<표 2- 3> 개인특성 자료의 항목 및 세부 내용	12
<표 2- 4> 개인통행특성 자료의 항목 및 세부 내용	13
<표 2- 5> 각 권역별 가구통행실태조사 유효표본가구수	14
<표 2- 6> 대전광역시권 가구통행실태조사 유효표본가구수	15
<표 2- 7> 광주광역시권 가구통행실태조사 유효표본가구수	15
<표 2- 8> 대구광역시권 가구통행실태조사 유효표본가구수	16
<표 2- 9> 부산·울산광역시권 가구통행실태조사 유효표본가구수	16
<표 2- 10> 전주대도시권 가구통행실태조사 유효표본가구수	17
<표 2- 11> 광역권별 가구원수 분포	18
<표 2- 12> 광역권별 자동차보유대수 분포	19
<표 2- 13> 광역권별 주택종류 분포	20
<표 2- 14> 광역권별 월평균가구소득 분포	20
<표 2- 15> 광역권별 연령대별·성별 분포	21
<표 2- 16> 광역권별 직업종류 분포	22
<표 2- 17> 광역권별 고용형태 분포	22
<표 3- 1> 대전광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간	26
<표 3- 2> 대전광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간	27
<표 3- 3> 대전광역시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간	28
<표 3- 4> 대전광역시권 소득별 통행목적 분포	30
<표 3- 5> 대전광역시권 소득별 통행수단 분포	31
<표 3- 6> 대전광역시권 연령별 통행목적 분포	32
<표 3- 7> 대전광역시권 연령별 통행수단 분포	33
<표 3- 8> 대전광역시권 통행목적별 통행시간 분포	34

<표 3- 9> 대전광역시권 통행수단별 통행시간 분포	36
<표 3- 10> 대전광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	38
<표 3- 11> 대전광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	40
<표 3- 12> 광주광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간	42
<표 3- 13> 광주광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간	43
<표 3- 14> 광주광역시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간	44
<표 3- 15> 광주광역시권 소득별 통행목적 분포	46
<표 3- 16> 광주광역시권 소득별 통행수단 분포	47
<표 3- 17> 광주광역시권 연령별 통행목적 분포	48
<표 3- 18> 광주광역시권 연령별 통행수단 분포	49
<표 3- 19> 광주광역시권 통행목적별 통행시간 분포	50
<표 3- 20> 광주광역시권 통행수단별 통행시간 분포	20
<표 3- 21> 광주광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	54
<표 3- 22> 광주광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	56
<표 3- 23> 대구광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간	57
<표 3- 24> 대구광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간	58
<표 3- 25> 대구광역시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간	59
<표 3- 26> 대구광역시권 소득별 통행목적 분포	61
<표 3- 27> 대구광역시권 소득별 통행수단 분포	62
<표 3- 28> 대구광역시권 연령별 통행목적 분포	63
<표 3- 29> 대구광역시권 연령별 통행수단 분포	64
<표 3- 30> 대구광역시권 통행목적별 통행시간 분포	65
<표 3- 31> 대구광역시권 통행수단별 통행시간 분포	67
<표 3- 32> 대구광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	69
<표 3- 33> 대구광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	70
<표 3- 34> 부산·울산광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간	71
<표 3- 35> 부산·울산광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간	72
<표 3- 36> 부산·울산광역시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간	73
<표 3- 37> 부산·울산광역시권 소득별 통행목적 분포	74

<표 3- 38> 부산·울산광역시권 소득별 통행수단 분포	75
<표 3- 39> 부산·울산광역시권 연령별 통행목적 분포	76
<표 3- 40> 부산·울산광역시권 연령별 통행수단 분포	77
<표 3- 41> 부산·울산광역시권 통행목적별 통행시간 분포	78
<표 3- 42> 부산·울산광역시권 통행수단별 통행시간 분포	80
<표 3- 43> 부산·울산광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	82
<표 3- 44> 부산·울산광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	84
<표 3- 45> 전주대도시권 통행목적 분포 및 평균통행시간	86
<표 3- 46> 전주대도시권 통행수단 분포 및 평균통행시간	87
<표 3- 47> 전주대도시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간	88
<표 3- 48> 전주대도시권 소득별 통행목적 분포	89
<표 3- 49> 전주대도시권 소득별 통행수단 분포	90
<표 3- 50> 전주대도시권 연령별 통행목적 분포	91
<표 3- 51> 전주대도시권 연령별 통행수단 분포	92
<표 3- 52> 전주대도시권 통행목적별 통행시간 분포	93
<표 3- 53> 전주대도시권 통행수단별 통행시간 분포	95
<표 3- 54> 대전광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	97
<표 3- 55> 대전광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	99
<표 3- 56> 대전광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	101
<표 3- 57> 대전광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	102
<표 3- 58> 대전광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	103
<표 3- 59> 대전광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	104
<표 3- 60> 광주광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	105

<표 3- 61> 광주광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	107
<표 3- 62> 광주광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년,2006년)	109
<표 3- 63> 광주광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	110
<표 3- 64> 광주광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	111
<표 3- 65> 광주광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	112
<표 3- 66> 대구광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	113
<표 3- 67> 대구광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	115
<표 3- 68> 대구광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	117
<표 3- 69> 대구광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	118
<표 3- 70> 대구광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	119
<표 3- 71> 대구광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	120
<표 3- 72> 부산 · 울산광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	121
<표 3- 73> 부산 · 울산광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	123
<표 3- 74> 부산 · 울산광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	125
<표 3-7 5> 부산 · 울산광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	126
<표 3- 76> 부산 · 울산광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	127
<표 3- 77> 부산 · 울산광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	128

<표 3- 78> 전주대도시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	129
<표 3- 79> 전주대도시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	131
<표 3- 80> 대전광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	133
<표 3- 81> 대전광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	135
<표 3- 82> 대전광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	137
<표 3- 83> 대전광역시권 도착시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	138
<표 3- 84> 대전광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	139
<표 3- 85> 대전광역시권 도착시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	140
<표 3- 86> 광주광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	141
<표 3- 87> 광주광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	143
<표 3- 88> 광주광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	145
<표 3- 89> 광주광역시권 도착시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	146
<표 3- 90> 광주광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	147
<표 3- 91> 광주광역시권 도착시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	148
<표 3- 92> 대구광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	149
<표 3- 93> 대구광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	151
<표 3- 94> 대구광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	153
<표 3- 95> 대구광역시권 도착시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석 (2001년, 2006년)	154
<표 3- 96> 대구광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년,2006년)	155

<표 3- 97> 대구광역시권 도착시간대(오후첨두)의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	156
<표 3- 98> 부산·울산광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	157
<표 3- 99> 부산·울산광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	159
<표 3-100> 부산·울산광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	161
<표 3-101> 부산·울산광역시권 도착시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	162
<표 3-102> 부산·울산광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	163
<표 3-103> 부산·울산광역시권 도착시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	164
<표 3-104> 전주대도시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간	165
<표 3-105> 전주대도시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간	167
<표 3-106> 대전광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	170
<표 3-107> 대전광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	172
<표 3-108> 대전광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	173
<표 3-109> 대전광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	174
<표 3-110> 광주광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	176
<표 3-111> 광주광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	178
<표 3-112> 광주광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	179
<표 3-113> 광주광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	180
<표 3-114> 대구광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	182
<표 3-115> 대구광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	184
<표 3-116> 대구광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	185

<표 3-117> 대구광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	186
<표 3-118> 부산·울산광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	188
<표 3-119> 부산·울산광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	190
<표 3-120> 부산·울산광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	191
<표 3-121> 부산·울산광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	192
<표 3-122> 전주대도시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	193
<표 3-123> 전주대도시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	195
<표 3-124> 대전광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	198
<표 3-125> 대전광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	200
<표 3-126> 대전광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	201
<표 3-127> 대전광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	202
<표 3-128> 광주광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	204
<표 3-129> 광주광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	206
<표 3-130> 광주광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	207
<표 3-131> 광주광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	208
<표 3-132> 대구광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	210
<표 3-133> 대구광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	212
<표 3-134> 대구광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	213
<표 3-135> 대구광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	214
<표 3-136> 부산·울산광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	216

<표 3-137> 부산·울산광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	218
<표 3-138> 부산·울산광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	219
<표 3-139> 부산·울산광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	220
<표 3-140> 전주대도시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	221
<표 3-141> 전주대도시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	223
<표 3-142> 권역별 통행목적 분포와 평균통행시간	225
<표 3-143> 권역별 통행수단 분포와 평균통행시간	227
<표 3-144> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간	229
<표 3-145> 권역별 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간	230
<표 3-146> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간	231
<표 3-147> 권역별 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간	232
<표 3-148> 권역별 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간	233
<표 3-149> 권역별 도착시간대(오후첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간	234
<표 3-150> 권역별 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간	235
<표 3-151> 권역별 도착시간대(오후첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간	236
<표 3-152> 권역별 시외유출 통행목적 분포와 평균통행시간	237
<표 3-153> 권역별 시외유출 통행수단 분포와 평균통행시간	238
<표 3-154> 권역별 시외유입 통행목적 분포와 평균통행시간	239
<표 3-155> 권역별 시외유입 통행수단 분포와 평균통행시간	240
<표 4- 1> 대전광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행	244
<표 4- 2> 대전광역시 출근목적 유출·유입 통행	244
<표 4- 3> 광주광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행	246
<표 4- 4> 광주광역시 출근목적 유출·유입 통행	246
<표 4- 5> 대구광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행	248
<표 4- 6> 대구광역시 출근목적 유출·유입 통행	248
<표 4- 7> 부산광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행	250
<표 4- 8> 부산광역시 유출입 출근 통행	251

<표 4- 9> 울산광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행	253
<표 4- 10> 울산광역시 유출입 출근 통행	253
<표 4- 11> 전주시 지역내·지역간 유출입 출근 통행(2006년)	255
<표 4- 12> 전주시 출근목적 유출·유입 통행(2006년)	255
<표 4- 13> 대전광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석	260
<표 4- 14> 광주광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석	263
<표 4- 15> 대구광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석	265
<표 4- 16> 부산·울산광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석	268
<표 4- 17> 전주권 자족도 및 독립성 지표 분석(2006년)	271
<표 4- 18> 대전광역시권 평균출근통행거리	274
<표 4- 19> 대전광역시권 표준편차출근통행거리	275
<표 4- 20> 광주광역시권 평균출근통행거리	277
<표 4- 21> 광주광역시권 표준편차출근통행거리	278
<표 4- 22> 대구광역시권 평균출근통행거리	280
<표 4- 23> 대구광역시권 표준편차출근통행거리	281
<표 4- 24> 부산·울산광역시권 평균출근통행거리	283
<표 4- 25> 부산·울산광역시권 표준편차출근통행거리	284
<표 4- 26> 전주권 평균출근통행거리(2006년)	286
<표 4- 27> 전주권 표준편차출근통행거리(2006년)	287
<표 5- 1> 통행사슬의 정의	291
<표 5- 2> 선행연구의 주요 내용	293
<표 5- 3> Strathman·Dueker(1995)의 통행사슬 유형	294
<표 5- 4> 지우석(1999)의 통행사슬 유형	295
<표 5- 5> 통행사슬 유형 비교	295
<표 5- 6> 통행사슬의 구분	295
<표 5- 7> 자료 제외 기준	296
<표 5- 8> 자료 제외 상세 기준	297
<표 5- 9> 전체 광역시 자료 제외 비율	298
<표 5- 10> 부산광역시 자료 제외 비율	299

<표 5- 11> 대구광역시 자료 제외 비율	300
<표 5- 12> 광주광역시 자료 제외 비율	300
<표 5- 13> 대전광역시 자료 제외 비율	301
<표 5- 14> 울산광역시 자료 제외 비율	301
<표 5- 15> 전체 광역시 가구의 가구원수별 분포	304
<표 5- 16> 전체 광역시 가구의 미취학아동수별 분포	305
<표 5- 17> 전체 광역시 가구의 차량대수별 분포	306
<표 5- 18> 전체 광역시 가구의 월평균소득별 분포	307
<표 5- 19> 전체 광역시 가구원의 연령대별 분포	308
<표 5- 20> 전체 광역시 가구원의 성별 분포	309
<표 5- 21> 전체 광역시 가구원의 직업별 분포	310
<표 5- 22> 부산광역시 가구의 가구원수별 분포	312
<표 5- 23> 부산광역시 가구의 미취학아동수별 분포	312
<표 5- 24> 부산광역시 가구의 차량대수별 분포	313
<표 5- 25> 부산광역시 가구의 월평균소득별 분포	313
<표 5- 26> 부산광역시 가구원의 연령대별 분포	314
<표 5- 27> 부산광역시 가구원의 성별 분포	314
<표 5- 28> 부산광역시 가구원의 직업별 분포	315
<표 5- 29> 대구광역시 가구의 가구원수별 분포	317
<표 5- 30> 대구광역시 가구의 미취학아동수별 분포	317
<표 5- 31> 대구광역시 가구의 차량대수별 분포	318
<표 5- 32> 대구광역시 가구의 월평균소득별 분포	318
<표 5- 33> 대구광역시 가구원의 연령대별 분포	319
<표 5- 34> 대구광역시 가구원의 성별 분포	319
<표 5- 35> 대구광역시 가구원의 직업별 분포	320
<표 5- 36> 광주광역시 가구의 가구원수별 분포	322
<표 5- 37> 광주광역시 가구의 미취학아동수별 분포	322
<표 5- 38> 광주광역시 가구의 차량대수별 분포	323
<표 5- 39> 광주광역시 가구의 월평균소득별 분포	323

<표 5- 40> 광주광역시 가구원의 연령대별 분포	324
<표 5- 41> 광주광역시 가구원의 성별 분포	324
<표 5- 42> 광주광역시 가구원의 직업별 분포	325
<표 5- 43> 대전광역시 가구의 가구원수별 분포	327
<표 5- 44> 대전광역시 가구의 미취학아동수별 분포	327
<표 5- 45> 대전광역시 가구의 차량대수별 분포	328
<표 5- 46> 대전광역시 가구의 월평균소득별 분포	328
<표 5- 47> 대전광역시 가구원의 연령대별 분포	329
<표 5- 48> 대전광역시 가구원의 성별 분포	329
<표 5- 49> 대전광역시 가구원의 직업별 분포	330
<표 5- 50> 울산광역시 가구의 가구원수별 분포	332
<표 5- 51> 울산광역시 가구의 미취학아동수별 분포	332
<표 5- 52> 울산광역시 가구의 차량대수별 분포	333
<표 5- 53> 울산광역시 가구의 월평균소득별 분포	333
<표 5- 54> 울산광역시 가구원의 연령대별 분포	334
<표 5- 55> 울산광역시 가구원의 성별 분포	334
<표 5- 56> 울산광역시 가구원의 직업별 분포	335
<표 5- 57> 본 과업의 통행사슬 유형	336
<표 5- 58> 통행사슬을 구성하는 통행목적	337
<표 5- 59> 전체 광역시 통행사슬 유형별 빈도	338
<표 5- 60> 부산광역시 통행사슬 유형별 빈도	340
<표 5- 61> 대구광역시 통행사슬 유형별 빈도	341
<표 5- 62> 광주광역시 통행사슬 유형별 빈도	342
<표 5- 63> 대전광역시 통행사슬 유형별 빈도	343
<표 5- 64> 울산광역시 통행사슬 유형별 빈도	344
<표 5- 65> 부산광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	346
<표 5- 66> 대구광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	347
<표 5- 67> 광주광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	348
<표 5- 68> 대전광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	349

<표 5- 69> 울산광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	350
<표 5- 70> 전체 광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포	352
<표 5- 71> 전체 광역시 통행사슬 유형별 평균통행수	353
<표 5- 72> 부산광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포	354
<표 5- 73> 부산광역시 통행사슬 유형별 평균통행수	355
<표 5- 74> 대구광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포	357
<표 5- 75> 대구광역시 통행사슬 유형별 평균통행수	358
<표 5- 76> 광주광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포	359
<표 5- 77> 광주광역시 통행사슬 유형별 평균통행수	360
<표 5- 78> 대전광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포	361
<표 5- 79> 대전광역시 통행사슬 유형별 평균통행수	362
<표 5- 80> 울산광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포	362
<표 5- 81> 울산광역시 통행사슬 유형별 평균통행수	364
<표 5- 82> 전체 광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	365
<표 5- 83> 부산광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	367
<표 5- 84> 대구광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	368
<표 5- 85> 광주광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	369
<표 5- 86> 대전광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	370
<표 5- 87> 울산광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	372
<표 5- 88> 전체 광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	373
<표 5- 89> 부산광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	374
<표 5- 90> 대구광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	375
<표 5- 91> 광주광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	376
<표 5- 92> 대전광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	377
<표 5- 93> 울산광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	378
<표 5- 94> 생애주기(life cycle) 분류 기준	379
<표 5- 95> 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	381
<표 5- 96> 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외) ·	382
<표 5- 97> 부산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	384

<표 5- 98> 부산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외) ...	385
<표 5- 99> 대구광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	387
<표 5-100> 대구광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외) ...	388
<표 5-101> 광주광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	390
<표 5-102> 광주광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외) ...	391
<표 5-103> 대전광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	393
<표 5-104> 대전광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외) ...	394
<표 5-105> 울산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	395
<표 5-106> 울산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외) ...	397
<표 5-107> 전체 광역시 성별 통행사슬 유형 분포	398
<표 5-108> 부산광역시 성별 통행사슬 유형 분포	399
<표 5-109> 대구광역시 성별 통행사슬 유형 분포	400
<표 5-110> 광주광역시 성별 통행사슬 유형 분포	401
<표 5-111> 대전광역시 성별 통행사슬 유형 분포	402
<표 5-112> 울산광역시 성별 통행사슬 유형 분포	403
<표 5-113> 전체 광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	404
<표 5-114> 부산광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	406
<표 5-115> 대구광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	407
<표 5-116> 광주광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	408
<표 5-117> 대전광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	409
<표 5-118> 울산광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	410
<표 5-119> 전체 광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	411
<표 5-120> 부산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	413
<표 5-121> 대구광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	415
<표 5-122> 광주광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	417
<표 5-123> 대전광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	419
<표 5-124> 울산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	421
<표 5-125> 전체 광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포	423
<표 5-126> 부산광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포	424

<표 5-127> 대구광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포	426
<표 5-128> 광주광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포	427
<표 5-129> 대전광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포	428
<표 5-130> 울산광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포	429

그림목차

<그림 1- 1> 지방 5개 광역시 및 외곽도시의 공간적 범위	5
<그림 3- 1> 대전광역시권 목적통행 분포 및 평균통행시간	26
<그림 3- 2> 대전광역시권 수단통행 분포 및 평균통행시간	27
<그림 3- 3> 대전광역시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포	29
<그림 3- 4> 대전광역시권 소득별 통행목적 분포	30
<그림 3- 5> 대전광역시권 소득별 통행수단 분포	31
<그림 3- 6> 대전광역시권 연령별 통행목적 분포	32
<그림 3- 7> 대전광역시권 연령별 통행수단	33
<그림 3- 8> 대전광역시권 통행목적별 통행시간 분포	35
<그림 3- 9> 대전광역시권 통행수단별 통행시간 분포	37
<그림 3- 10> 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	39
<그림 3- 11> 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	41
<그림 3- 12> 광주광역시권 목적통행 분포 및 평균통행시간	42
<그림 3- 13> 광주광역시권 수단통행 분포 및 평균통행시간	43
<그림 3- 14> 광주광역시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포	45
<그림 3- 15> 광주광역시권 소득별 통행목적	46
<그림 3- 16> 광주광역시권 소득별 통행수단 분포	47
<그림 3- 17> 광주광역시권 연령별 통행목적 분포	48
<그림 3- 18> 광주광역시권 연령별 통행수단 분포	49
<그림 3- 19> 광주광역시권 통행목적별 통행시간 분포	51
<그림 3- 20> 광주광역시권 통행수단별 통행시간 분포	53

<그림 3- 21> 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	55
<그림 3- 22> 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	56
<그림 3- 23> 대구광역시권 목적통행 분포 및 평균통행시간	57
<그림 3- 24> 대구광역시권 수단통행 분포 및 평균통행시간	58
<그림 3- 25> 대구광역시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포	60
<그림 3- 26> 대구광역시권 소득별 통행목적 분포	61
<그림 3- 27> 대구광역시권 소득별 통행수단 분포	62
<그림 3- 28> 대구광역시권 연령별 통행목적 분포	63
<그림 3- 29> 대구광역시권 연령별 통행수단 분포	64
<그림 3- 30> 대구광역시권 통행목적별 통행시간 분포	66
<그림 3- 31> 대구광역시권 통행수단별 통행시간 분포	68
<그림 3- 32> 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	69
<그림 3- 33> 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	70
<그림 3- 34> 부산·울산광역시권의 목적통행 분포 및 평균통행시간	71
<그림 3- 35> 부산·울산광역시권 수단통행 분포 및 평균통행시간	72
<그림 3- 36> 부산·울산광역시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포	73
<그림 3- 37> 대구광역시권 소득별 통행목적 분포	74
<그림 3- 38> 부산·울산광역시권 소득별 통행수단 분포	75
<그림 3- 39> 부산·울산광역시권 연령별 통행목적 분포	76
<그림 3- 40> 부산·울산광역시권 연령별 통행수단 분포	77
<그림 3- 41> 부산·울산광역시권 통행목적별 통행시간 분포	79
<그림 3- 42> 부산·울산광역시권 통행수단별 통행시간 분포	81
<그림 3- 43> 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	83
<그림 3- 44> 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	85
<그림 3- 45> 전주대도시권 목적통행 분포 및 평균통행시간	86
<그림 3- 46> 전주대도시권 수단통행 분포 및 평균통행시간	87
<그림 3- 47> 전주대도시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포	88
<그림 3- 48> 전주대도시권 소득별 통행목적 분포	89

<그림 3- 49> 전주대도시권 소득별 통행수단 분포	90
<그림 3- 50> 전주대도시권 연령별 통행목적 분포	91
<그림 3- 51> 전주대도시권 연령별 통행수단 분포	92
<그림 3- 52> 전주대도시권 통행목적별 통행시간 분포	94
<그림 3- 53> 전주대도시권 통행수단별 통행시간 분포	96
<그림 3- 54> 대전광역시권 출발시간대의 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두) 98	
<그림 3- 55> 대전광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두) · 98	
<그림 3- 56> 대전광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두) 100	
<그림 3- 57> 대전광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두) 100	
<그림 3- 58> 대전광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	101
<그림 3- 59> 대전광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	102
<그림 3- 60> 대전광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석 (2001년, 2006년)	103
<그림 3- 61> 대전광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	104
<그림 3- 62> 광주광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두) 106	
<그림 3- 63> 광주광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두) 106	
<그림 3- 64> 광주광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두) 108	
<그림 3- 65> 광주광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두) 108	
<그림 3- 66> 광주광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	109
<그림 3- 67> 광주광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	110
<그림 3- 68> 광주광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	111
<그림 3- 69> 광주광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	112

<그림 3- 70> 대구광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)	114
<그림 3- 71> 대구광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)	114
<그림 3- 72> 대구광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)	116
<그림 3- 73> 대구광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)	116
<그림 3- 74> 대구광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	117
<그림 3- 75> 대구광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	118
<그림 3- 76> 대구광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	119
<그림 3- 77> 대구광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	120
<그림 3- 78> 부산·울산광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두) ·	122
<그림 3- 79> 부산·울산광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두) ·	122
<그림 3- 80> 부산·울산광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두) ·	124
<그림 3- 81> 부산·울산광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두) ·	124
<그림 3- 82> 부산·울산광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	125
<그림 3- 83> 부산·울산광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	126
<그림 3- 84> 부산·울산광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	127
<그림 3- 85> 부산·울산광역시권 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교 · 분석(2001년, 2006년)	128
<그림 3- 86> 전주대도시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)	130
<그림 3- 87> 전주대도시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)	130
<그림 3- 88> 전주대도시권 출발시간대 통행수단 분포 및 통행시간(오전첨두) ...	132
<그림 3- 89> 전주대도시권 출발시간대 통행수단 분포 및 통행시간(오후첨두) ...	132
<그림 3- 90> 대전광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)	134

<그림 3- 91> 대전광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후침두)	134
<그림 3- 92> 대전광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전침두)	136
<그림 3- 93> 대전광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후침두)	136
<그림 3- 94> 대전광역시권 도착시간대(오전침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	137
<그림 3- 95> 대전광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	138
<그림 3- 96> 대전광역시권 도착시간대(오전침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	139
<그림 3- 97> 대전광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	140
<그림 3- 98> 광주광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전침두)	142
<그림 3- 99> 광주광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후침두)	142
<그림 3-100> 광주광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전침두)	144
<그림 3-101> 광주광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후침두)	144
<그림 3-102> 광주광역시권 도착시간대(오전침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	145
<그림 3-103> 광주광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	146
<그림 3-104> 광주광역시권 도착시간대(오전침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	147
<그림 3-105> 광주광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	148
<그림 3-106> 대구광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전침두)	150
<그림 3-107> 대구광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후침두)	150
<그림 3-108> 대구광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전침두)	152
<그림 3-109> 대구광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후침두)	152
<그림 3-110> 대구광역시권 도착시간대(오전침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	153

<그림 3-111> 대구광역시 도차시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	154
<그림 3-112> 대구광역시 도차시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	155
<그림 3-113> 대구광역시 도차시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	156
<그림 3-114> 부산·울산광역시 도차시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두) ·	158
<그림 3-115> 부산·울산광역시 도차시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두) ·	158
<그림 3-116> 부산·울산광역시 도차시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두) ·	160
<그림 3-117> 부산·울산광역시 도차시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두) ·	160
<그림 3-118> 부산·울산광역시 도차시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	161
<그림 3-119> 부산·울산광역시 도차시간대(오후첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	162
<그림 3-120> 부산·울산광역시 도차시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	163
<그림 3-121> 부산·울산광역시 도차시간대(오후첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)	164
<그림 3-122> 전주대도시권 도차시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)	166
<그림 3-123> 전주대도시권 도차시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)	166
<그림 3-124> 전주대도시권 도차시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)	168
<그림 3-125> 전주대도시권 도차시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)	168
<그림 3-126> 대전광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	169
<그림 3-127> 대전광역시 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	171
<그림 3-128> 대전광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	173
<그림 3-129> 대전광역시 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	174
<그림 3-130> 광주광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	175

<그림 3-131> 광주광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	177
<그림 3-132> 광주광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	179
<그림 3-133> 광주광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	180
<그림 3-134> 대구광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	181
<그림 3-135> 대구광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	183
<그림 3-136> 대구광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	185
<그림 3-137> 대구광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	186
<그림 3-138> 부산·울산광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	187
<그림 3-139> 부산·울산광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	189
<그림 3-140> 부산·울산광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	191
<그림 3-141> 부산·울산광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	192
<그림 3-142> 전주대도시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간	194
<그림 3-143> 전주대도시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간	196
<그림 3-144> 대전광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	197
<그림 3-145> 대전광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	199
<그림 3-146> 대전광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	201
<그림 3-147> 대전광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	202
<그림 3-148> 광주광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	203
<그림 3-149> 광주광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	205
<그림 3-150> 광주광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	207

<그림 3-151> 광주광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	208
<그림 3-152> 대구광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	209
<그림 3-153> 대구광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	211
<그림 3-154> 대구광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	213
<그림 3-155> 대구광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	214
<그림 3-156> 부산·울산광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	215
<그림 3-157> 부산·울산광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	217
<그림 3-158> 부산·울산광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	219
<그림 3-159> 부산·울산광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)	220
<그림 3-160> 전주대도시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간	222
<그림 3-161> 전주대도시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간	224
<그림 3-162> 권역별 통행목적 분포와 평균통행시간	226
<그림 3-163> 권역별 통행수단 분포와 평균통행시간	228
<그림 3-164> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간	229
<그림 3-165> 권역별 출발시간대(오후첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간	230
<그림 3-166> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간	231
<그림 3-167> 권역별 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간	232
<그림 3-168> 권역별 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간	233
<그림 3-169> 권역별 도착시간대(오후첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간	234
<그림 3-170> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간	235
<그림 3-171> 권역별 출발시간대(오후첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간	236
<그림 3-172> 권역별 시외유출 통행목적 분포와 평균통행시간	237
<그림 3-173> 권역별 시외유출 통행수단(승용차) 분포와 평균통행시간	238
<그림 3-174> 권역별 시외유입 통행목적 분포와 평균통행시간	239

<그림 3-175> 권역별 시외유입 통행수단(승용차) 분포와 평균통행시간	240
<그림 4- 1> 대전광역시 출근목적 유출통행	245
<그림 4- 2> 대전광역시 출근목적 유입통행	245
<그림 4- 3> 광주광역시 출근목적 유출통행	247
<그림 4- 4> 광주광역시 출근목적 유입통행	247
<그림 4- 5> 대구광역시 출근목적 유출통행	249
<그림 4- 6> 대구광역시 출근목적 유입통행	249
<그림 4- 7> 부산광역시 출근목적 유출통행	252
<그림 4- 8> 부산광역시 출근목적 유입통행	252
<그림 4- 9> 울산광역시 출근목적 유출통행	254
<그림 4- 10> 울산광역시 출근목적 유입통행	254
<그림 4- 11> 전주시 출근목적 유출통행(2006)	256
<그림 4- 12> 전주시 출근목적 유입통행(2006)	256
<그림 4- 13> 대전광역시 출발기준 자족도	261
<그림 4- 14> 대전광역시 도착기준 자족도	261
<그림 4- 15> 대전광역시 독립성 지표	262
<그림 4- 16> 대전광역시 교차통근 지표	262
<그림 4- 17> 광주광역시 출발기준 자족도	263
<그림 4- 18> 광주광역시 도착기준 자족도	264
<그림 4- 19> 광주광역시 독립성 지표	264
<그림 4- 20> 광주광역시 교차통근 지표	264
<그림 4- 21> 대구광역시 출발기준 자족도	266
<그림 4- 22> 대구광역시 도착기준 자족도	266
<그림 4- 23> 대구광역시 독립성 지표	267
<그림 4- 24> 대구광역시 교차통근 지표	267
<그림 4- 25> 부산·울산광역시 출발기준 자족도	269
<그림 4- 26> 부산·울산광역시 도착기준 자족도	269
<그림 4- 27> 부산·울산광역시 독립성 지표	270
<그림 4- 28> 부산·울산광역시 교차통근 지표	270

<그림 4- 29> 전주권 출발기준 자족도(2006)	271
<그림 4- 30> 전주권 도착기준 자족도(2006)	272
<그림 4- 31> 전주권 독립성 지표(2006)	272
<그림 4- 32> 전주권 교차통근 지표(2006)	272
<그림 4- 33> 대전광역시권 유출 평균출근통행거리	274
<그림 4- 34> 대전광역시권 유입 평균출근통행거리	275
<그림 4- 35> 대전광역시권 유출 표준편차출근통행거리	276
<그림 4- 36> 대전광역시권 유입 표준편차출근통행거리	276
<그림 4- 37> 광주광역시권 유출 평균출근통행거리	277
<그림 4- 38> 광주광역시권 유입 평균출근통행거리	278
<그림 4- 39> 광주광역시권 유출 표준편차출근통행거리	279
<그림 4- 40> 광주광역시권 유입 표준편차출근통행거리	279
<그림 4- 41> 대구광역시권 유출 평균출근통행거리	280
<그림 4- 42> 대구광역시권 유입 평균출근통행거리	281
<그림 4- 43> 대구광역시권 유출 표준편차출근통행거리	282
<그림 4- 44> 대구광역시권 유입 표준편차출근통행거리	282
<그림 4- 45> 부산·울산광역시권 유출 평균출근통행거리	283
<그림 4- 46> 부산·울산광역시권 유입 평균출근통행거리	284
<그림 4- 47> 부산·울산광역시권 유출 표준편차출근통행거리	285
<그림 4- 48> 부산·울산광역시권 유입 표준편차출근통행거리	285
<그림 4- 49> 전주권 유출 평균출근통행거리	286
<그림 4- 50> 전주권 유입 평균출근통행거리	287
<그림 4- 51> 전주권 유출 표준편차출근통행거리	288
<그림 4- 52> 전주권 유입 표준편차출근통행거리	288
<그림 5- 1> 전체 광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수	302
<그림 5- 2> 전체 광역시 가구원 평균 목적통행수	303
<그림 5- 3> 전체 광역시 가구 가구원수별 분포	304
<그림 5- 4> 전체 광역시 가구 미취학아동수별 분포	305
<그림 5- 5> 전체 광역시 가구 차량대수별 분포	306

<그림 5- 6> 전체 광역시 가구 월평균소득별 분포	307
<그림 5- 7> 전체 광역시 가구원 연령대별 분포	308
<그림 5- 8> 전체 광역시 가구원 성별 분포	309
<그림 5- 9> 전체 광역시 가구원 직업별 분포	310
<그림 5- 10> 부산광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수	311
<그림 5- 11> 부산광역시 가구원 평균 목적통행수	311
<그림 5- 12> 대구광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수	316
<그림 5- 13> 대구광역시 가구원 평균 목적통행수	316
<그림 5- 14> 광주광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수	321
<그림 5- 15> 광주광역시 가구원 평균 목적통행수	321
<그림 5- 16> 대전광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수	326
<그림 5- 17> 대전광역시 가구원 평균 목적통행수	326
<그림 5- 18> 울산광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수	331
<그림 5- 19> 울산광역시 가구원 평균 목적통행수	331
<그림 5- 20> 전체 광역시 통행사슬 유형별 분포	338
<그림 5- 21> 광역시별 통행사슬 유형별 분포	338
<그림 5- 22> 부산광역시 통행사슬 유형별 분포	339
<그림 5- 23> 대구광역시 통행사슬 유형별 분포	341
<그림 5- 24> 광주광역시 통행사슬 유형별 분포	342
<그림 5- 25> 대전광역시 통행사슬 유형별 분포	343
<그림 5- 26> 울산광역시 통행사슬 유형별 분포	344
<그림 5- 27> 부산광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	345
<그림 5- 28> 대구광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	347
<그림 5- 29> 광주광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	348
<그림 5- 30> 대전광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	349
<그림 5- 31> 울산광역시 지역별 통행사슬 유형 분포	350
<그림 5- 32> 전체 광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포	352
<그림 5- 33> 전체 광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포	353
<그림 5- 34> 부산광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포 ·	355

<그림 5- 35> 부산광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포	356
<그림 5- 36> 대구광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포 ·	356
<그림 5- 37> 대구광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포	357
<그림 5- 38> 광주광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포 ·	358
<그림 5- 39> 광주광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포	359
<그림 5- 40> 대전광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포 ·	360
<그림 5- 41> 대전광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포	361
<그림 5- 42> 울산광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포 ·	363
<그림 5- 43> 울산광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포	364
<그림 5- 44> 전체 광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	366
<그림 5- 45> 부산광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	367
<그림 5- 46> 대구광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	368
<그림 5- 47> 광주광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	370
<그림 5- 48> 대전광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	371
<그림 5- 49> 울산광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포	372
<그림 5- 50> 전체 광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	373
<그림 5- 51> 부산광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	374
<그림 5- 52> 대구광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	375
<그림 5- 53> 광주광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	376
<그림 5- 54> 대전광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	377
<그림 5- 55> 울산광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포	378
<그림 5- 56> 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원) ...	381
<그림 5- 57> 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)	382
<그림 5- 58> 부산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	384
<그림 5- 59> 부산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)	385
<그림 5- 60> 대구광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	387
<그림 5- 61> 대구광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)	388
<그림 5- 62> 광주광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	390
<그림 5- 63> 광주광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)	391

<그림 5- 64> 대전광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	393
<그림 5- 65> 대전광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)	394
<그림 5- 66> 울산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)	396
<그림 5- 67> 울산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)	397
<그림 5- 68> 전체 광역시 성별 통행사슬 유형 분포	398
<그림 5- 69> 부산광역시 성별 통행사슬 유형 분포	399
<그림 5- 70> 대구광역시 성별 통행사슬 유형 분포	400
<그림 5- 71> 광주광역시 성별 통행사슬 유형 분포	401
<그림 5- 72> 대전광역시 성별 통행사슬 유형 분포	402
<그림 5- 73> 울산광역시 성별 통행사슬 유형 분포	403
<그림 5- 74> 전체 광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	405
<그림 5- 75> 부산광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	406
<그림 5- 76> 대구광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	407
<그림 5- 77> 광주광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	408
<그림 5- 78> 대전광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	409
<그림 5- 79> 울산광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포	410
<그림 5- 80> 전체 광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	412
<그림 5- 81> 부산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	414
<그림 5- 82> 대구광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	416
<그림 5- 83> 광주광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	418
<그림 5- 84> 대전광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	420
<그림 5- 85> 울산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포	422
<그림 5- 86> 전체 광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형	423
<그림 5- 87> 부산광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형	425
<그림 5- 88> 대구광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형	426
<그림 5- 89> 광주광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형	427
<그림 5- 90> 대전광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형	428
<그림 5- 91> 울산광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형	429

요약



요 약

1. 과업의 개요

가. 과업의 배경 및 목적

- 우리나라는 1997년의 IMF 이후 지속적인 경제회복을 통해 대도시권의 인구 집중, 여성의 경제활동 증가, 여가중심의 생활패턴 변화 등이 가속화 되고 있음. 이처럼 다양한 경제 및 사회 활동은 대도시의 교통수요를 크게 증가시키고 있으며, 이로 인해 도심은 물론 주요 시외유출입 도로상의 교통정체는 심화되고 있는 실정임. 이 같은 대도시 교통문제를 해결하기 위해서는 대도시권의 통행특성은 물론 대도시권내의 도시들간의 상호유기적인 관계를 파악하여 이에 적합한 교통정책을 수립해야 할 것임
- 이에 중앙정부는 대도시권의 교통특성을 분석하기 위해 지난 10년간 국가교통DB구축 사업을 전개하였으며, 1999년과 2001년에는 지방 5개 광역시(대전광역시, 광주광역시, 대구광역시, 부산광역시 및 울산광역시) 및 주변 광역권(27개 인접 시·군)에 대한 가구통행실태조사를 실시하였으며, 2006년에는 지방 5개 광역시 및 주변 광역권을 보다 확대하여(38개 인접 시·군) 실시하였음. 한편, 수도권의 가구통행실태조사는 2006년에 수도권교통본부에서 실시하였음
- 본 과업은 2006년에 지방 5개 광역권을 대상으로 실시한 「광역권 여객통행실태조사」의 가구통행실태조사 자료를 이용하여 대도시권의 통행실태를 거시적 및 미시적 관점에서 분석하고, 시외 유출입 통행특성분석을 통해 지역간 상호연관성을 분석하고, 연계통행에 관한 특성을 분석함으로써 대도시 장·단기 교통계획수립 및 교통정책수립에 필요한 기초자료를 제공하고자 함. 또한 2001년에 분석한 지방 5개 광역권 통행자료와 2006년의 해당 통행자료의 비교분석을 통해 시계열적 통행패턴의 변화를 분석하고자 함

나. 과업의 범위

- 본 과업은 2006년 지방 5개 광역권(지방 5개 광역시 및 외곽의 38개 시·군)의 가구통행실태조사자료를 이용하였으며, 공간적 범위 및 시간적 범위는 다음과 같음

1) 공간적 범위

- 본과업의 공간적 범위는 2006년도 가구통행실태조사의 대상지역인 대전광역시, 광주광역시, 대구광역시, 부산·울산광역시, 전주대도시권의 5개 광역시 및 38개 시·군으로 설정되었으며, 각 권역별 범위는 <표 1>에 나타나 있음

<표 1> 지방 5개 광역권의 공간적 범위

광역권	광역시	인접시·군
대전광역시	대전광역시	논산시, 공주시, 연기군, 금산군, 영동군, 청주시, 옥천군, 보은군, 청원군, 계룡시
광주광역시	광주광역시	나주시, 화순군, 담양군, 장성군, 함평군, 곡성군
대구광역시	대구광역시	구미시, 경산시, 영천시, 칠곡군, 창녕군, 청도군, 성주군, 고령군, 군위군
부산·울산 광역시	부산광역시 울산광역시	양산시, 김해시, 진해시, 창원시, 마산시, 경주시, 밀양시, 포항시
전주대도시권	-	전주시, 익산시, 군산시, 완주군, 김제시
계	5개 광역시	38개 도시

2) 시간적 범위

- 본 과업의 시간적 범위는 광역권 여객통행실태조사가 수행된 2006년이며 구체적인 조사기간은 다음과 같음
 - 조사기간: 2006년 09월 ~ 2007년 03월(추석 연휴기간을 포함한 앞뒤 1주 제외)
 - 본조사: 2006년 09월 19일 ~ 11월 02일
 - 보완조사: 2006년 11월 07일 ~ 12월 06일
 - 도착지기준 보완조사: 2007년 03월 06일 ~ 03월 21일
 - 조사기간 중 휴가, 기상상태, 시설물의 특성 등에 따라 비정상적인 교통수요가 발생하는 시기에는 조사 제외
 - 조사일자: 평일(화·수·목요일 중) 중 1일 조사를 원칙으로 함

다. 과업의 주요 내용

- 대도시 장·단기 교통계획 및 교통정책 수립을 위한 기초자료 제공을 위해 2006년에 실시한 광역권 여객통행실태조사의 통행자료에 관한 상세분석을 실시함
- 상세분석은 크게 통행목적, 통행수단, 통행 출·도착시간 등에 관한 대도시권 통행특성분석, 시외유출입 통행의 유기적 관계를 나타내는 통행지표 분석, 통행사슬 분석의 세가지로 구분하여 수행함

1) 대도시권의 통행특성 분석

- 대도시권(대전 광역권, 광주광역시, 대구광역시, 부산·울산 광역권, 전주대도시권)의 통행목적, 통행수단, 통행목적별 통행수단 통행량과 통행시간, 소득 및 연령별, 통행시간 분포의 특성 분석
- 대도시권 출발시간대와 도착시간대의 통행목적, 통행수단별 통행량 및 통행시간의 상세분석(통행시간대는 오전첨두, 주간, 오후첨두, 야간으로 구분)
- 대도시권 시외 유출과 시외 유입의 통행목적, 통행수단별 통행량과 통행시간의 상세 분석

2) 지역간 상호 연관성 분석

- 대도시권의 시외유입 및 시외유출의 통행지표 분석
 - 지역간 및 지역내 출근통행 분석
 - 시외유출입 통행지표 분석(자족도, 독립성 지표, 교차통근 지표)
 - 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리 분석

3) 통행사슬 특성 분석

- 대도시의 가구특성, 개인특성 및 통행특성에 대한 통행사슬 특성 분석을 실시
 - 통행사슬의 빈도 및 유형별 통행특성 분석
 - 표본가구 및 표본가구원의 통행사슬 특성분석
 - 지역의 인구규모별 통행사슬 유형 분석

2. 조사자료의 개요 및 특성

가. 조사자료의 개요

- 본 과업에서는 2006년에 실시한 지방 5개 광역권(5개 광역시 및 인접 38개 시·군)의 가구통행실태조사의 결과자료를 이용하였음

1) 가구통행실태조사 자료의 구성

- 가구통행실태조사는 해당 가구의 속성 및 각 가구원의 통행특성에 대한 조사로 대상 지역의 거주민을 대상으로 응답자설문조사(Self-Survey)형태로 실시하였으며, 조사내용은 가구현황조사, 개인특성조사, 개인통행특성조사로 구성되어 있으며, 각 항목의 세부조사내용은 다음과 같음

<표 2> 가구통행실태조사의 조사항목 및 내용

구 분	조 사 항 목
가구현황	가구원수, 미취학 아동수, 차량보유대수 및 종류, 주택의 종류, 주택점유형태, 가구 월평균 소득
개인특성	직장 혹은 학교 주소, 출생년도, 성별, 운전면허유무, 직업, 고용형태(직장이 있는 경우), 주 5일 근무여부
개인통행특성	출발지, 출발시각, 통행목적, 통행수단, 도착지, 도착시각, 대중교통이용요금, 주차요금, 고속도로 통행요금

2) 유효표본가구수

- 지방 5개 광역권 가구통행실태조사의 총 유효표본가구수는 177,923가구로 광역권의 모집단 대비 유효표본율은 3.0%~3.4%임

<표 3> 각 권역별 가구통행실태조사 유효표본가구수

구분	총 가구수 (가구) (A)	유효표본 가구수 ¹⁾ (가구) (B)	모집단 대비 유효표본율 (%) (B/A)
대전광역시권	1,002,101	29,970	3.0
광주광역시권	576,877	19,566	3.4
대구광역시권	1,258,050	37,637	3.0
부산·울산광역시권	2,473,685	76,951	3.1
전주대도시권	449,204	13,799	3.1
합계	5,759,917	177,923	3.1

주: 1) 최종 유효표본가구수는 자료의 오류가 없고 입력이 완료된 가구수임

나. 조사자료의 특성

- 지방 5개 광역권 가구통행실태조사의 유효표본자료의 가구(가구원수, 자동차 보유대수, 주택종류, 월평균 가구소득) 및 개인(연령, 성, 직업, 고용형태) 특성을 주요 항목별로 기술하였음

1) 가구 특성

○ 가구원수 분포 특성

- 광역권별 평균 가구원수를 살펴보면, 대구광역시권이 3.4명으로 가장 많은 것으로 나타났으며, 대전광역시권이 2.9명으로 가장 낮은 것으로 나타남
- 가구원수 분포를 살펴보면, 4인 가구가 가장 높은 비율을 보였으며, 대체로 3인 가구, 2인 가구, 5인 가구의 순으로 나타남. 대구광역시권의 경우 1인 가구의 비율이 4.7%로 타 권역(6.8%~8.6%)에 비해 낮게 나타남

○ 자동차보유대수 분포 특성

- 광역권별 가구당 평균 자동차 보유대수를 살펴보면, 대구광역시권이 1.2대로 가장 많은 것으로 나타났으며, 타 광역권은 1.0~1.2대로 유사한 것으로 나타남
- 자동차 보유대수 분포를 살펴보면, 1대를 소유한 경우가 전 권역에 걸쳐 60%대로 높은 비율을 보였으며, 2대, 보유차량 없음, 3대의 순으로 높게 나타남. 대구광역시권의 경우 2대를 보유한 가구의 비율이 22.7%로 가장 높았으며, 부산·울산광역시권의 경우 보유한 차량이 없는 가구의 비율이 20.9%로 가장 높게 나타남

○ 주택종류별 분포 특성

- 주택종류별 가구수 분포를 살펴보면, 전 권역에 걸쳐 아파트와 단독이 전체의 80% 이상으로 거의 대부분을 차지하는 것으로 나타남. 특히 대전광역시권, 전주대도시권의 경우 아파트에 거주하는 가구에 대한 구성비가 과반 수 이상을 차지하는 것으로 나타남

○ 월평균 가구소득 분포

- 가구별 월평균 소득을 살펴보면 모든 권역에 걸쳐 100만원~300만원 사이인 경우가 전체의 과반 수 이상을 차지하였으나, 소득의 세부 범위별 순위는 지역별로 다소 차이가 있는 것으로 나타남

2) 개인 특성

○ 연령대별 성별 분포

- 가구원의 연령대별 분포를 살펴보면, 대체로 가구원 중 10대와 40대가 가장 많은 비율을 차지하고 있는 것으로 나타났으며, 30대, 50대, 20대의 순으로 나타남
- 광역권별로 살펴보면 40대의 경우 대구광역시권이 23.7%로 타권역에 비해 높았으며, 10대의 경우 광주광역시권이 23.0%로 타권역에 비해 높게 나타남

○ 직업종류별 분포

- 직업종류별 분포를 살펴보면, 표본 가구원 중 학생과 주부/무직의 비율이 전 권역에 걸쳐 과반 수 이상을 차지하였으며, 판매직이 가장 낮은 비율을 보이는 것으로 나타남
- 광역권별로 살펴보면 학생의 경우 광주광역시권이 31.9%로 가장 높았으며, 주부/무직의 경우 부산·울산광역시권이 25.9%로 가장 높은 것으로 나타남

○ 고용형태 분포

- 고용형태 분포를 살펴보면, 무응답을 제외하고 전일제 직장근무를 하는 사람의 비율이 전 권역에 걸쳐 가장 높은 것으로 나타남
- 광역권별로 살펴보면, 대전광역시권의 전일제 직장근무의 비율이 50.9%로 가장 높았으며, 대구광역시권(50.4%), 광주광역시권(31.5%), 전주대도시권(43.1%), 부산·울산광역시권(27.6%)의 순으로 나타남

3. 대도시권 통행특성 분석

가. 전체 통행특성

1) 권역별 통행목적

○ 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간

- 권역별 비율은 부산·울산광역시권이 17.3%로 가장 높고, 대전광역시권 14.7%, 대구광역시권 13.8%, 광주광역시권 13.6%, 전주대도시권 13.1% 순으로 나타남

○ 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간

- 권역별 비율은 대구광역시권이 12.5%로 가장 높고, 대전광역시권 12.4%, 광주광역시권 12.2%, 전주대도시권 12.0%, 부산·울산광역시권 11.8% 순으로 나타남

<표 4> 권역별 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	14.7	26	13.6	27	13.8	27	17.3	30	13.1	24	14.5	27
등교	12.4	20	12.1	21	12.5	20	11.8	24	12.0	19	12.2	21
업무	6.1	31	6.2	31	5.9	29	5.5	33	5.6	31	5.8	29
쇼핑	2.7	24	3.1	24	2.9	23	3.1	25	2.9	21	3.0	23
귀가	44.9	25	44.1	25	44.8	25	44.1	28	44.1	23	44.3	25
기타	19.2	23	20.9	23	20.1	21	18.2	24	22.3	22	20.2	22
합계	100.0	25	100.0	25	100.0	24	100.0	27	100.0	23	100.0	30

2) 권역별 통행수단

○ 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간

- 권역별 비율은 전주대도시권이 39.0%로 가장 높고, 대전광역시권 38.3%, 대구광역시권 36.0%, 광주광역시권 35.6%, 부산·울산광역시권 31.0% 순으로 나타남

○ 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간

- 권역별 비율은 부산·울산광역시권이 25.5%로 가장 높고, 광주광역시권 21.0%, 대구광역시권 18.1%, 대전광역시권 18.0%, 전주대도시권 17.7% 순으로 나타남

<표 5> 권역별 통행수단 분포와 평균통행시간

통행수단	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	38.2	28	35.6	28	36.0	27	31.0	30	39.0	26	19.2	27
버스	18.0	34	21.0	37	18.1	32	25.5	32	17.7	32	13.3	25
지하철/철도	0.4	42	0.4	39	2.7	38	4.0	35	0.1	74	4.7	32
택시	1.4	22	1.3	25	1.0	21	2.1	23	1.9	18	2.7	21
도보	37.0	16	36.2	16	36.7	15	32.5	16	35.6	15	42.8	21
기타	5.0	23	5.5	23	5.5	22	4.9	27	5.7	23	17.3	22
합계	100.0	28	100.0	25	100.0	24	100.0	27	100.0	23	100.0	25

나. 출발시간대별 통행특성

1) 권역별 통행목적

○ 출발시간대(오전첨두)에 따른 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간

- 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 44.8%로 가장 높으며, 대전광역시권 41.2%, 광주광역시권 38.9%, 대구광역시권 38.6%, 전주대도시권 38.2% 순으로 나타남

○ 출발시간대(오전첨두)에 따른 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음

- 광역권 내 비율은 대구광역시권이 46.4%로 가장 높으며, 전주대도시권 44.1%, 대전광역시권 43.7%, 광주광역시권 43.4%, 부산·울산광역시권 37.9% 순으로 나타남

<표 6> 출발시간대별(오전첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	41.2	28	38.9	28	38.6	28	44.8	28	38.2	25	40.3	28
등교	43.7	19	43.4	20	46.4	19	37.9	21	44.1	18	43.2	19
업무	5.0	29	4.7	28	4.6	28	3.9	32	3.7	29	4.4	27
쇼핑	0.5	33	0.8	27	0.4	28	0.8	27	0.7	25	0.6	27
귀가	2.1	22	2.9	19	2.7	21	2.2	23	3.3	20	2.6	20
기타	7.5	35	9.3	28	7.3	29	10.4	29	10.0	30	8.9	29
합계	100.0	28	100.0	24	100.0	24	100.0	27	100.0	23	100.0	25

2) 권역별 통행수단

- 출발시간대(오전첨두)에 따른 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 전주대도시권이 42.2%로 가장 높으며, 대전광역시권 40.6%, 대구광역시권 38.9%, 광주광역시권 38.4%, 부산·울산광역시권 33.3% 순으로 나타남
- 출발시간대(오전첨두)에 따른 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 23.3%로 가장 높으며, 광주광역시권 20.6%, 전주대도시권 17.5%, 대구광역시권 16.6%, 대전광역시권 15.3% 순으로 나타남

<표 7> 시간대별(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간

통행수단	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	40.6	25	38.4	26	38.9	27	33.3	28	42.2	25	38.4	26
버스	15.3	32	20.6	36	16.6	34	23.3	33	17.5	34	18.7	34
지하철/철도	0.3	42	0.4	35	2.6	40	4.4	35	0.1	59	1.6	42
택시	0.6	20	0.7	23	0.5	21	1.2	25	0.9	19	0.8	21
도보	38.7	14	34.6	14	36.5	14	32.9	15	34.0	14	35.5	14
기타	4.5	20	5.3	20	4.9	22	4.9	25	5.3	22	5.0	21
합계	100.0	26	100.0	24	100.0	24	100.0	27	100.0	22	100.0	26

다. 시외유출 통행특성

1) 권역별 통행목적

- 시외유출에 따른 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 37.9%로 가장 높으며, 대구광역시권 32.8%, 전주대도시권 29.4%, 대전광역시권 29.1%, 광주광역시권 29.1% 순으로 나타남
- 시외유출에 따른 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 대구광역시권이 17.6%로 가장 높으며, 전주대도시권 9.8%, 부산·울산광역시권 4.5%, 대전광역시권 4.2%, 광주광역시권 3.1% 순으로 나타남

<표 8> 시외유출 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	29.1	51	29.1	46	32.8	48	38.0	74	29.4	46	31.7	53
등교	4.2	55	3.1	56	17.6	59	4.5	66	9.8	50	7.8	56
업무	7.6	69	7.6	50	7.9	51	12.5	90	6.9	68	8.5	61
쇼핑	0.6	49	0.6	54	0.6	32	0.5	33	0.2	80	0.5	39
귀가	51.3	55	48.1	46	32.0	46	35.3	66	45.0	41	42.4	52
기타	7.2	65	11.5	51	9.1	51	9.2	97	8.7	76	9.1	63
합계	100.0	57	100.0	47	100.0	50	100.0	71	100.0	50	100.0	54

2) 권역별 통행수단

○ 시외유출에 따른 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간

- 광역권 내 비율은 대전광역시권이 72.1%로 가장 높으며, 전주대도시권 66.7%, 광주광역시권 64.4%, 대구광역시권 64.2%, 부산·울산광역시권 63.0%순으로 나타남

○ 시외유출에 따른 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간

- 광역권 내 비율은 대구광역시권 32.2%, 광주광역시권 31.7%, 전주대도시권 30.6%, 부산·울산광역시권 28.1%, 대전광역시권 24.1% 순으로 나타남

<표 9> 시외유출통행 수단 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	72.1	56	64.4	43	64.2	46	63.0	76	66.7	46	65.9	53
버스	24.1	61	31.7	51	32.2	52	28.1	81	30.6	52	29.8	50
지하철/철도	1.1	45	0.1	33	0.9	56	1.1	51	0.1	83	0.1	25
택시	0.4	50	0.3	40	0.1	28	0.8	74	0.3	29	0.5	42
도보	0.7	24	0.7	30	0.4	29	0.7	18	0.3	20	0.7	23
기타	1.6	48	2.8	43	2.2	51	6.3	88	2.0	93	3.0	55
합계	100.0	47	100.0	46	100.0	48	100.0	65	100.0	49	100.0	41

4. 지역간 상호 연관성 분석

가. 지역간 및 지역내 출근통행 분석

1) 대전광역시

- 대전광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 414천 통행에서 2006년 539천 통행으로, 대전광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 412천 통행에서 2006년 520천 통행으로 증가하였음

<표 10> 대전광역시 출근목적의 유출·유입 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
대전	대전	403,119	507,697	97.4	94.1	대전	대전	403,119	507,697	97.9	97.5
	청주	2,592	2,098	0.6	0.4	대전	청주	2,587	2,977	0.6	0.6
	청원	533	4,348	0.1	0.8	대전	청원	359	858	0.1	0.2
	보은	246	132	0.1	0.0	대전	보은	192	5	0.0	0.0
	옥천	1,230	3,605	0.3	0.7	대전	옥천	876	1,554	0.2	0.3
	영동*	-	535	-	0.1	대전	영동*	-	106	-	0.0
	공주	1,610	4,273	0.4	0.8	대전	공주	1,352	1,253	0.3	0.2
	논산	2,339	4,062	0.6	0.8	대전	논산	953	1,112	0.2	0.2
	계룡*	-	3,878	0.0	0.7	대전	계룡*	-	2,581	-	0.5
	금산	1,340	4,855	0.3	0.9	대전	금산	1,015	967	0.2	0.2
	연기	1,025	4,012	0.2	0.7	대전	연기	1,413	1,310	0.3	0.3
	계	414,034	539,495	100.0	100.0	대전	계	411,866	520,420	100.0	100.0

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

2) 광주광역시

- 광주광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 395천 통행에서 2006년 491천 통행으로, 광주광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 392천 통행에서 2006년 475천 통행으로 증가하였음

<표 11> 광주광역시 출근목적의 유출·유입 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
광주	광주	381,832	463,284	96.6	93.8	광주	광주	381,832	463,284	97.4	97.5
	나주	4,105	8,536	1.0	1.7	나주		2,837	2,950	0.7	0.6
	담양	2,430	6,681	0.6	1.4	담양		1,425	1,738	0.4	0.4
	곡성*	-	2,560	-	0.5	곡성*		-	529	-	0.1
	화순	3,476	4,000	0.9	0.8	화순		3,406	4,404	0.9	0.9
	함평	1,162	5,928	0.3	1.2	함평		909	2,236	0.2	0.5
	장성	2,232	2,854	0.6	0.6	장성		1,713	208	0.4	0.0
	계	395,237	493,843	100.0	100.0	계		392,122	475,349	100.0	100.0

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

3) 대구광역시

- 대구광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 742천 통행에서 2006년 752천 통행으로 증가하였으며, 대구광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 739천 통행에서 2006년 726천 통행으로 감소하였음

<표 12> 대구광역시 출근목적의 유출·유입 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
대구	대구	720,825	703,054	97.2	92.6	대구	대구	720,825	703,054	97.5	96.7
	구미*	0	7,510	-	1.0	구미*		0	662	-	0.1
	영천	2,037	3,177	0.3	0.4	영천		2,406	626	0.3	0.1
	경산	10,146	23,047	1.4	3.0	경산		8,168	17,102	1.1	2.4
	군위	457	1,152	0.1	0.2	군위		436	44	0.1	0.0
	청도	1,099	1,065	0.1	0.1	청도		1,204	107	0.2	0.0
	고령	1,334	4,828	0.2	0.6	고령		1,285	1,452	0.2	0.2
	성주	1,579	4,766	0.2	0.6	성주		1,280	474	0.2	0.1
	칠곡	4,028	9,828	0.5	1.3	칠곡		2,891	3,044	0.4	0.4
	창녕	27	1,573	0.0	0.2	창녕		457	260	0.1	0.0
	계	741,532	760,000	100.0	100.0	계		738,952	726,825	100.0	100.0

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

4) 부산광역시

- 부산광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 1,283천 통행에서 2006년 1,271천 통행으로, 부산광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 1,270천 통행에서 2006년 1,250천 통행으로 감소하였음

<표 13> 부산광역시 유출입 출근 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
부산	부산	1,234,473	1,203,455	96.2	94.6	부산	부산	1,234,473	1,203,455	97.2	96.2
	울산	7,142	7,795	0.6	0.6	울산		5,858	2,133	0.5	0.2
	포항*	-	342	-	0.0	포항*		-	52	-	0.0
	경주	796	228	0.1	0.0	경주		801	240	0.1	0.0
	창원	5,228	6,000	0.4	0.5	창원		3,668	1,901	0.3	0.2
	마산	3,331	1,477	0.3	0.1	마산		3,230	821	0.3	0.1
	진해	2,392	5,812	0.2	0.5	진해		1,003	4,928	0.1	0.4
	김해	14,634	26,959	1.1	2.1	김해		11,799	25,705	0.9	2.1
	밀양*	-	405	-	0.0	밀양*		-	650	-	0.1
	양산	15,627	19,156	1.2	1.5	양산		8,899	11,189	0.7	0.9
	계	1,283,623	1,271,630	100.0	100.0	계		1,269,731	1,251,072	100.0	100.0

5) 울산광역시

- 울산광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 346천 통행에서 2006년 360천 통행으로, 울산광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 348천 통행에서 2006년 367천 통행으로 증가하였음

<표 14> 울산광역시 유출입 출근 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
울산	부산	5,858	2,133	1.7	0.6	부산	울산	7,142	7,795	2.1	2.1
	울산	334,820	349,865	96.9	96.9	울산		334,820	349,865	96.3	95.1
	포항*	0	164	-	0.0	포항*		0	169	-	0.0
	경주	3,088	7,125	0.9	2.0	경주		2,701	2,833	0.8	0.8
	창원	253	17	0.1	0.0	창원		226	76	0.1	0.0
	마산	212	30	0.1	0.0	마산		193	108	0.1	0.0
	진해	41	0	0.0	0.0	진해		41	1	0.0	0.0
	김해	139	135	0.0	0.0	김해		268	492	0.1	0.1
	밀양*	0	28	-	0.0	밀양*		0	68	-	0.0
	양산	1,158	1,389	0.3	0.4	양산		2,144	6,619	0.6	1.8
	계	345,569	360,886	100.0	100.0	계		347,535	368,026	100.0	100.0

나. 시외유출입 통행지표 분석

○ 자족도 지표

- 출발기준 자족도

$$I_O^{\text{출근}} = \frac{t_{ij}}{O_i} = \frac{t_{i \rightarrow j}}{O_i},$$

t_{ij} : i 지역에서 j지역으로 이동하는 총 출근통행량

O_i : i 지역에서 출발하는 총 유출 출근통행량

- 도착기준 자족도

$$I_D^{\text{출근}} = \frac{t_{ij}}{D_j} = \frac{t_{i \rightarrow j}}{D_j},$$

t_{ij} : i 지역에서 j지역으로 이동하는 총 출근통행량

D_j : j 지역에 도착하는 총 유입 출근통행량

○ 독립성 지표

$$S_i = \frac{I_c}{O_c}$$

S_i : i 도시의 출근통행 독립성 지표

I_c : 도시내로 유입되는 출근 통행량

O_c : 도시외로 유출되는 출근 통행량

○ 교차통근 지표

$$C_t^i = \frac{(F_i^{\text{In}} + F_i^{\text{Out}})}{K_i}$$

C_t^i : t년도 i 도시의 교차 통행율

F_i^{In} : 타지역에서 i 도시로 유입되는 출근 통행량

F_i^{Out} : i지역에서 타지역으로 유출되는 출근 통행량

K_i : i 도시 내부발생 출근 통행량

1) 대전광역시

- 2006년 출발기준 자족도는 보은군 0.9750, 영동군 0.9609, 대전광역시 0.9411의 순으로 나타났으며, 계룡시가 0.6203로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 대전광역시 0.9756, 청주시 0.9382, 영동군 0.9248의 순으로 나타났으며, 청원군은 0.4738로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 청원군, 보은군, 옥천군, 영동군, 공주시, 논산시, 계룡시, 금산군, 연기군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 대전광역시, 청주시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

<표 15> 대전광역시 자족도 및 독립성 지표 분석

구분	출발기준 자족도		도착기준 자족도		독립성 지표		교차통근 지표	
	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년
대전	0.9736	0.9411	0.9788	0.9756	0.9948	0.9646	0.0488	0.0877
청주	0.9365	0.8578	0.9361	0.9382	1.0004	0.9144	0.1361	0.2316
청원	0.7039	0.6739	0.7144	0.4738	0.9853	1.4225	0.8204	1.5945
보은	0.9341	0.9750	0.9228	0.7944	1.0123	1.2273	0.1542	0.2845
옥천	0.9251	0.8130	0.9060	0.7427	1.0210	1.0946	0.1847	0.5765
영동*	-	0.9609	-	0.9248	-	1.0391	-	0.1221
공주	0.9403	0.9040	0.9346	0.8178	1.0061	1.1054	0.1335	0.3291
논산	0.9646	0.9407	0.9277	0.8570	1.0398	1.0977	0.1400	0.2515
계룡*	-	0.6203	-	0.5686	-	1.0909	-	1.3707
금산	0.9286	0.9370	0.9106	0.7494	1.0198	1.2503	0.1751	0.4016
연기	0.8821	0.9056	0.8798	0.7567	1.0026	1.1967	0.2703	0.4258

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

2) 광주광역시

- 2006년 출발기준 자족도는 광주광역시 0.9381, 장성군 0.9333, 곡성군 0.8939의 순으로 나타났으며, 화순시가 0.7516로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 광주광역시 0.9746, 화순시 0.7915, 곡성군 0.7310의 순으로 나타났으며, 담양군이 0.6023로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 나주시, 담양군, 곡성군, 함평군, 장성군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 광주광역시, 화순시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

<표 16> 광주광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석

구분	출발기준 자족도		도착기준 자족도		독립성 지표		교차통근 지표	
	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년
광주	0.9661	0.9381	0.9738	0.9746	0.9921	0.9626	0.0621	0.0920
나주	0.8817	0.8606	0.8381	0.6882	1.0519	1.2504	0.3273	0.6150
담양	0.8645	0.8511	0.7771	0.6023	1.1124	1.4131	0.4435	0.8351
곡성*	-	0.8939	-	0.7310	-	1.2228	-	0.4867
화순	0.7520	0.7516	0.7546	0.7915	0.9966	0.9496	0.6549	0.5938
함평	0.8918	0.8121	0.8707	0.6469	1.0243	1.2554	0.2698	0.7771
장성	0.8347	0.9333	0.8097	0.6226	1.0309	1.4990	0.4330	0.6776

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

3) 대구광역시권

- 2006년 출발기준 자족도는 창녕군 0.9777, 구미시 0.9675, 청도군 0.9583의 순으로 나타났으며, 칠곡군이 0.4671로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 대구광역시 0.9673, 창녕군 0.8779, 구미시 0.8433의 순으로 나타났으며, 성주군이 0.4645로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 구미시, 영천시, 경산시, 군위군, 청도군, 고령군, 성주군, 창녕군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 대구광역시, 칠곡군은 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

<표 17> 대구광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석

구분	출발기준 자족도		도착기준 자족도		독립성 지표		교차통근 지표	
	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년
대구	0.9721	0.9251	0.9755	0.9673	0.9965	0.9563	0.0539	0.1148
구미*	-	0.9675	-	0.8433	-	1.1474	-	0.2194
영천	0.8837	0.8884	0.8903	0.7857	0.9925	1.1306	0.2549	0.3984
경산	0.7905	0.7073	0.7689	0.6729	1.0281	1.0511	0.5656	0.9000
군위	0.9213	0.9495	0.9257	0.7884	0.9953	1.2044	0.1657	0.3216
청도	0.8768	0.9583	0.8802	0.7792	0.9962	1.2298	0.2767	0.3269
고령	0.8351	0.7291	0.8298	0.5372	1.0064	1.3572	0.4025	1.2329
성주	0.8484	0.8320	0.8370	0.4645	1.0136	1.7912	0.3735	1.3547
칠곡	0.8516	0.4671	0.7971	0.5926	1.0684	0.7882	0.4287	1.8284
창녕	0.9648	0.9777	0.9685	0.8779	0.9962	1.1137	0.0690	0.1619

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

4) 부산·울산광역시권

- 2006년 출발기준 자족도는 포항시 0.9804, 울산광역시 0.9695, 부산광역시 0.9464, 경주시 0.9047의 순으로 낮게 나타났으며, 진해시가 0.6761로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 포항시 0.9661, 부산광역시 0.9619, 울산광역시 0.9507, 밀양시 0.9038의 순으로 낮게 나타났으며, 창원시가 0.6829로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 울산광역시, 포항시, 경주시, 창원시, 양산시가 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 부산광역시, 마산시, 진해시, 김해시, 밀양시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

<표 18> 부산·울산광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석

구분	출발기준 자족도		도착기준 자족도		독립성 지표		교차통근 지표	
	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년
부산	0.9617	0.9464	0.9722	0.9619	0.9892	0.9838	0.0684	0.0962
울산	0.9689	0.9695	0.9634	0.9507	1.0057	1.0198	0.0701	0.0834
포항*	-	0.9804	-	0.9661	-	1.0148	-	0.0551
경주	0.9510	0.9047	0.9444	0.8818	1.0070	1.0261	0.1103	0.2394
창원	0.8736	0.8523	0.8292	0.6829	1.0536	1.2481	0.3507	0.6378
마산	0.8422	0.6781	0.8593	0.8346	0.9801	0.8126	0.3511	0.6729
진해	0.8515	0.6761	0.8793	0.7171	0.9684	0.9428	0.3116	0.8737
김해	0.7930	0.7093	0.7753	0.7525	1.0229	0.9427	0.5509	0.7387
밀양*	-	0.8842	-	0.9038	-	0.9784	-	0.2373
양산	0.7784	0.7661	0.7061	0.7402	0.8021	1.0349	0.7010	0.6563

5) 전주대도시권

- 2006년 출발기준 자족도는 군산시 0.9484, 익산시 0.8792, 전주시 0.8609의 순으로 낮게 나타났으며, 완주군이 0.5880로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 전주시 0.9211, 군산시 0.9141, 익산시 0.9060의 순으로 낮게 나타났으며, 완주군이 0.4118로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 군산시, 김제시, 완주군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 전주시, 익산시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

<표 19> 전주대도시권 자족도 및 독립성 지표 분석(2006년)

구분	출발기준 자족도	도착기준 자족도	독립성 지표	교차통근 지표
전주	0.8609	0.9211	0.9346	0.2472172
군산	0.9484	0.9141	1.0375	0.1483477
익산	0.8792	0.9060	0.9705	0.2411322
김제	0.7330	0.5985	1.2249	1.0350639
완주	0.5880	0.4118	1.4280	2.1290119

다. 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리 분석

- 표준편차거리란 지역중심과 개별지점 사이의 평균거리로부터 얼마나 떨어져 있는지 그 분산정도를 파악하기 위하여 물리적인 거리개념에 통계적인 방법을 적용한 것임

$$S_d = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n q_i (X_i - X)^2}{\sum_{i=1}^n q_i}}$$

여기서, S_d = 표준편차거리, X = 각 지역의 평균출근통행거리 ($X = \frac{\sum_{i=1}^n q_i X_i}{\sum_{i=1}^n q_i}$),

X_i = i지역의 실제출근거리, q_i = i지역의 통근자수가 됨

1) 대전광역시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

- 2006년 대전광역시권 유출기준 평균출근통행거리는 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 공주시의 경우 3.01km로 가장 많은 감소를 보였으며, 옥천군은 0.42km로 가장 적게 감소하는 것으로 나타남

<표 20> 대전광역시권 평균출근통행거리

단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
대전	6.71	5.37	7.33	4.57
청주	6.07	4.33	4.62	3.09
청원	8.27	6.78	8.57	9.56
보은	7.33	4.56	7.87	9.84
옥천	6.98	6.56	7.82	7.98
영동*	-	4.62	-	6.64
공주	9.90	6.89	7.90	9.29
논산	5.44	4.77	6.74	7.30
계룡*	-	8.64	-	8.10
금산	5.45	5.00	5.56	9.48
연기	7.77	4.93	7.94	7.78

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

- 2006년 대전광역시권 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 논산시, 금산군, 연기군은 증가하였으나, 그 외 모든 인접지역은 감소하였음

<표 21> 대전광역시권 표준편차출근통행거리

단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
대전	4.57	2.40	7.61	2.19
청주	6.31	2.89	3.68	2.61
청원	9.97	6.16	7.71	9.61
보은	5.84	5.22	7.18	10.24
옥천	5.08	2.76	7.13	8.18
영동*	-	6.59	-	8.71
공주	8.55	7.92	6.34	8.46
논산	5.27	5.69	5.10	5.93
계룡*	-	9.72	-	8.68
금산	3.90	5.13	4.23	7.69
연기	6.68	6.74	6.47	7.94

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

2) 광주광역시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

- 2006년 광주광역시권 유출기준 평균출근통행거리는 나주를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 함평군의 경우 2.73km로 가장 많은 감소를 보였으며, 나주시는 5.7km로 2001년과 동일하게 나타남

<표 22> 광주광역시권 평균출근통행거리

단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
광주	5.89	5.07	5.55	4.24
나주	5.70	5.70	7.49	9.03
담양	6.33	5.40	7.99	8.39
곡성*	-	7.22	-	18.58
화순	8.60	6.38	10.75	5.97
함평	6.57	3.84	7.31	9.20
장성	6.98	5.21	8.92	9.90

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

- 2006년 광주광역시권 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 함평군을 제외한 모든 인접 지역에서 감소하는 것으로 나타났으며, 유입 표준편차출근통행거리는 나주시와 함평군을 제외한 모든 인접 지역에서 감소하는 것으로 나타남

<표 23> 광주광역시권 표준편차출근통행거리

단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
광주	3.52	2.54	3.62	2.14
나주	4.00	3.81	4.93	9.98
담양	6.28	5.03	6.28	5.71
곡성*	-	9.48	-	19.84
화순	5.73	4.65	6.58	6.27
함평	5.62	5.69	5.50	10.18
장성	4.34	6.04	9.42	6.61

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

3) 대구광역시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

- 2006년 대구광역시권 유출기준 평균출근통행거리는 경산시를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 군위군의 경우 5.90km로 가장 많은 감소를 보였으며, 경산시는 1.52km로 증가 하는 것으로 나타남

<표 24> 대구광역시권 평균출근통행거리

단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
대구	6.62	5.83	6.47	5.06
구미*	-	3.61	-	5.10
영천	9.54	4.45	11.14	6.68
경산	4.99	6.51	6.18	5.94
군위	9.12	3.22	8.50	9.48
청도	8.44	3.76	8.56	8.03
고령	8.26	5.87	8.73	11.41
성주	8.41	5.98	9.42	12.71
칠곡	8.07	5.73	8.67	7.87
창녕	5.28	2.54	4.39	5.19

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

- 2006년 대구광역시권 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 경산시, 창녕군은 증가하였지만, 그 외 인접지역은 감소하였음
- 대구광역시권 유입 표준편차출근통행거리는 대구광역시, 영천군은 감소하였지만, 그 외 인접지역은 증가하였음

<표 25> 대구광역시권 표준편차출근통행거리

단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
대구	4.51	2.43	3.82	2.13
구미*	-	4.06	-	6.43
영천	5.63	4.95	8.20	6.91
경산	4.56	4.77	4.24	4.84
군위	9.27	4.61	6.61	10.76
청도	5.93	4.85	7.89	8.10
고령	8.28	5.57	6.67	17.11
성주	7.35	5.74	9.13	13.82
칠곡	6.94	5.81	6.65	6.71
창녕	5.11	2.81	6.01	6.76

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

4) 부산·울산광역시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

- 2006년 부산·울산광역시권 유출 평균출근통행거리는 진해를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 울산광역시의 경우 2.87km로 가장 많은 감소를 보였으며, 진해시는 1.79km 증가하는 것으로 나타남

<표 26> 부산·울산광역시권 평균출근통행거리

단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
부산	8.32	7.35	7.70	6.71
울산	8.55	5.68	9.31	6.58
포항*	-	4.50	-	4.93
경주	8.10	6.08	8.20	5.93
창원	6.16	4.56	7.75	6.37
마산	6.23	6.14	7.74	5.41
진해	5.38	7.17	7.01	8.81
김해	8.63	7.93	9.05	8.42
밀양*	-	6.29	-	6.01
양산	9.67	6.80	9.63	7.52

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

- 2006년 부산·울산광역시권 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 진해시는 증가하였지만, 그 외 인접지역은 감소하였음

<표 27> 부산·울산광역시권 표준편차출근통행거리

단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
부산	7.03	4.46	6.07	4.64
울산	7.90	3.96	7.15	3.55
포항*	-	6.45	-	3.94
경주	6.53	5.00	6.55	6.30
창원	6.97	4.88	8.82	6.64
마산	7.52	6.06	9.05	4.08
진해	6.43	7.59	8.55	8.67
김해	8.81	6.55	9.00	7.06
밀양*	-	3.58	-	4.44
양산	6.95	3.81	9.85	4.71

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

5) 전주대도시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

- 2006년 전주권 유출 평균출근통행거리는 김제시 8.81km, 완주군 7.13km, 익산시 5.29km, 전주시와 군산시가 5.24km 순으로 나타났으며, 유입 평균출근통행거리는 김제시 10.82km, 완주시 9.31km, 군산시 6.73km, 익산시 4.88km, 전주시 4.16km 순으로 나타남

<표 28> 전주대도시권 평균출근통행거리(2006년)

단위 : km

구분	유출기준	유입기준
전주	5.24	4.16
군산	5.54	6.73
익산	5.29	4.88
김제	8.81	10.82
완주	7.13	9.31

- 2006년 전주권 유출 표준편차출근통행거리는 완주군 6.90km, 김제시 4.30km, 전주시 3.57km의 순으로 나타났으며, 전주권 유입 표준편차출근통행거리는 완주군 6.33km, 김제시 4.86km, 군산시 3.84km의 순으로 나타남

<표 29> 전주대도시권 표준편차출근통행거리

단위 : km

구분	유출기준	유입기준
전주	3.57	2.83
군산	2.88	3.84
익산	2.33	2.21
김제	4.30	4.86
완주	6.90	6.33

5. 통행사슬 특성 분석

가. 통행사슬 유형의 구성

- 특정 기준에 의해 자료를 제외한 후 5대 광역시 가구통행실태조사 자료의 통행사슬을 분석하였음
- Strathman · Dueker(1995)이 제시한 복합 직장(Complex Work) 통행사슬의 유형에 포함되지 않는 통행사슬은 복합 직장 기타(Complex Other Work)의 유형을 추가하여 분석하였음
 - 복합 직장기타(Complex Other Work)에는 다음과 같은 유형이 포함됨
 - 복합 출근 & 직장업무(Complex To & At Work)
 - 복합 직장업무 & 퇴근(Complex At & From Work)
 - 복합 출근 & 직장업무 & 퇴근(Complex To & At & From Work)

<표 30> 본 과업의 통행사슬 유형

통행사슬 유형		구성
1	단순 직장(Simple Work)	H- W { - W - } H
2	복합 출근(Complex To Work)	H - NW { - NW/W - } W - H
3	복합 퇴근(Complex From Work)	H - W { - NW/W - } NW - H
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	H - NW { - NW/W - } W { - NW/W - } NW - H
5	복합 직장업무(Complex At Work)	H - W { - NW/W - } NW { - NW/W - } W - H
6	복합 직장 기타 (Complex Other Work)	복합직장(Complex Work) 중 2,3,4,5에 포함되지 않는 구성
7	단순 비직장(Simple Non-Work)	H - NW - H
8	복합 비직장(Complex Non-Work)	H - NW { - NW - } H

주: 1) H = 집(Home); W = 직장(Work); NW = 비직장(Non-Work)

2) '직장(Work)'은 출근, 업무, 귀사 통행을 포함함

3) 괄호 안의 내용은 각 통행사슬에 추가 가능한 통행임

- 통행사슬 유형별 빈도를 분석하기 위해 자료의 통행목적을 구분한 기준은 다음과 같음
 - 출근, 업무, 귀사는 직장(Work)에 포함시킴
 - 귀가와 Work를 제외한 다른 통행목적은 비직장(Non-Work)에 포함시킴

○ 통행사슬 구성의 예

- 출근 → 귀가 : H - W - H ⇒ 단순 직장(Simple Work)
- 배웅 → 출근 → 귀가 : H - NW - W - H ⇒ 복합 출근(Complex To Work)
- 출근 → 쇼핑 → 귀가 : H - W - NW - H ⇒ 복합 퇴근(Complex From Work)
- 배웅 → 출근 → 업무 → 귀사 → 학원 → 귀가 : H - W - W - W - NW - H ⇒ 복합 출근 & 퇴근(Complex To & From Work)
- 출근 → 기타 → 귀사 → 귀가 : H - W - NW - W - H ⇒ Complex At Work
- 쇼핑 → 귀가 : H - W - H : 단순 비직장(Simple Non-Work)
- 등교 → 학원 → 귀가 : H - NW - NW - H ⇒ 복합 비직장(Complex Non-Work)

<표 31> 통행사슬을 구성하는 통행목적

구분	통행목적	통행사슬 구성
1	누군가는 태우거나 내려주려고	NH(Non-Work)
2	집으로 돌아가려고(귀가)	H(Home)
3	출근	W(Work)
4	등교	NH(Non-Work)
5	학원수업(배우기 위해)	NH(Non-Work)
6	직업관련(업무)	W(Work)
7	업무 후 직장으로 돌아감(귀사)	W(Work)
8	물건을 사려고(쇼핑)	NH(Non-Work)
9	여가/오락/친교	NH(Non-Work)
10	기타(병원, 은행 등 개인용무)	NH(Non-Work)

나. 통행사슬 유형별 빈도

1) 전체 광역시 자료의 통행사슬 유형

- 전체 광역시 자료의 통행사슬 유형을 분석한 결과, 복합(Complex) 통행(13%)에 비해 단순(Simple) 통행(87%)이 전체 통행사슬 유형의 대부분을 차지하는 것으로 나타남
- 직장(Work) 관련 통행 중에서는 단순 직장(Simple Work) 통행이 35%, 복합 직장(Complex Work) 통행이 4%로 나타났으며, 비직장(Non-Work) 관련 통행 중에서는 단순 비직장(Simple Non-Work) 통행이 51%, 복합 비직장(Complex Non-Work) 통행이 9%로 나타남

- 부산광역시는 다른 광역시에 비해 단순 비직장(Simple Non-Work) 통행의 빈도가 낮으로 나타난 반면, 그 외 통행사슬 유형의 빈도는 높은 것으로 나타남
- 광주광역시는 다른 광역시에 단순 직장(Simple Work)의 빈도는 낮은 반면, 복합 직장(Complex Work)의 빈도는 높은 것으로 나타남

<표 32> 전체 광역시 - 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

구분	지역	단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행사슬수	부산광역시	41,586	7,092	41,041	10,612	100,331
	대구광역시	27,525	2,347	48,331	7,220	85,423
	광주광역시	15,209	1,703	28,663	4,109	49,684
	대전광역시	16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
	울산광역시	11,153	700	17,522	2,915	32,290
	전체	111,473	13,191	162,628	28,757	316,049
비율 (%)	부산광역시	41.45	7.07	40.91	10.58	100.00
	대구광역시	32.22	2.75	56.58	8.45	100.00
	광주광역시	30.61	3.43	57.69	8.27	100.00
	대전광역시	33.11	2.79	56.02	8.07	100.00
	울산광역시	34.54	2.17	54.26	9.03	100.00
	전체	35.27	4.17	51.46	9.10	100.00

2) 광역시별 자료의 통행사슬 유형

- 전체적으로 복합(Complex)에 비해 단순(Simple) 통행이 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 직장(Simple Work)이 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합(Complex) 통행 중 복합 비직장(Complex Non-Work) 통행이 복합 직장(Complex Work)에 비해 높은 비율을 차지함
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하는 것으로 나타났는데, 이는 복합 직장(Complex Work) 유형에 속하는 사람들의 대부분이 하루 일과 중 퇴근 후에 다른 일(Non-Work)을 하는 것으로 판단할 수 있음

① 부산광역시

- 전체적으로 복합(Complex)에 비해 단순(Simple) 통행이 83%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 직장(Simple Work)이 41.5%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 41.0%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 5배 많은 것으로 나타남

<표 33> 부산광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)		개수	비율(%)	통행사슬 유형(대분류)		개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	41,586	41.45	1	단순 직장 (Simple Work)	41,586	41.45
2	복합 출근 (Complex To Work)	862	0.86	2	복합 직장 (Complex Work)	7,092	7.07
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	4,635	4.62				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	270	0.27				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	1,148	1.14				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	177	0.18				
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	41,041	40.91	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	41,041	40.91
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	10,612	10.58	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	10,612	10.58
전체		100,331	100.00	전체		85,423	100.00

② 대구광역시

- 전체적으로 복합(Complex) 통행에 비해 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 57%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 32%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 2배 많은 것으로 나타남

<표 34> 대구광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)		개수	비율(%)	통행사슬 유형(대분류)		개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	27,525	32.22	1	단순 직장 (Simple Work)	27,525	32.22
2	복합 출근 (Complex To Work)	647	0.76	2	복합 직장 (Complex Work)	2,347	2.75
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	1,178	1.38				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	88	0.10				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	370	0.43				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	15	0.02				
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	46	0.05	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	48,331	56.58
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	3	0.00	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	7,220	8.45
전체		48,331	56.58	전체		85,423	100.00

③ 광주광역시

- 단순(Simple) 통행이 88%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 58%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 31%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 3배 많은 것으로 나타남

<표 35> 광주광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)		개수	비율(%)	통행사슬 유형(대분류)		개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	15,209	30.61	1	단순 직장 (Simple Work)	15,209	30.61
2	복합 출근 (Complex To Work)	288	0.58	2	복합 직장 (Complex Work)	1,703	3.43
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	1,000	2.01				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	66	0.13				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	311	0.63				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	38	0.08				
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	28,663	57.69	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	28,663	57.69
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	4,109	8.27	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	4,109	8.27
전체		49,684	100.00	전체		49,684	100.00

④ 대전광역시

- 전체적으로 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 56%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 33%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 4배 많은 것으로 나타남

<표 36> 대전광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)		개수	비율(%)	통행사슬 유형(대분류)		개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	16,000	33.11	1	단순 직장 (Simple Work)	16,000	33.11
2	복합 출근 (Complex To Work)	188	0.39	2	복합 직장 (Complex Work)	1,349	2.79
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	819	1.69				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	44	0.09				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	270	0.56				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	28	0.06				
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	27,071	56.02	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	27,071	56.02
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	3,901	8.07	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	3,901	8.07
전체		48,321	100.00	전체		48,321	100.00

⑤ 울산광역시

- 전체적으로 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 54%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 35%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 5배 많은 것으로 나타남

<표 37> 울산광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)		개수	비율(%)	통행사슬 유형(대분류)		개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	11,153	34.54	1	단순 직장 (Simple Work)	11,153	34.54
2	복합 출근 (Complex To Work)	106	0.33	2	복합 직장 (Complex Work)	700	2.17
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	499	1.55				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	18	0.06				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	69	0.21				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	8	0.02				
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	17,522	54.26	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	17,522	54.26
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	2,915	9.03	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	2,915	9.03
전체		32,290	100.00	전체		32,290	100.00

6. 결론 및 정책제언

가. 지역간 통행에 대한 대중교통시스템 확충

- 시외유출 통행에 대한 승용차 부담율은 대전광역시 72.1%로 가장 높으며 전주권 66.7%, 광주광역시 64.4%, 대구광역시 64.2%, 부산·울산광역시 63.0%, 순으로 나타남
- 시외유출 통행의 승용차이용율이 전체 통행의 승용차부담율 보다 약 30%이상 높게 나타나 승용차에 의한 의존도가 높게 나타났음
- 따라서 광역시와 인접도시를 연결하는 대중교통체계(지역간 광역버스, 복합환승센터 등)를 육성하여 대중교통의 수송분담율을 높이도록 해야 할 것임

나. 지속적인 지역균형발전 정책

- 출근통행중심의 자족도, 독립성 지표, 교차통근 지표 등을 이용하여 각 도시간 상호 의존 관계를 분석한 결과, 대도시의 경우 자립도가 점차 감소하는 반면, 인접시·군은 증가하는 것으로 분석됨
- 광역도시권의 균형적 발전을 위해서 광역시와 인접도시에 교통부문의 투자를 지속적으로 증가시켜 도시의 자립도를 높여나가는 교통정책을 전개해 나가야 할 것임

다. 단거리 통행에 대한 교통정책 방안 개발

- 광역권 대도시의 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리를 분석한 결과, 단거리 통행 증가로 인해 통행거리가 점차 감소하는 것으로 나타남. 이는 직주근접의 현상을 나타내는 것으로 도시의 다핵화로 인하여 점차 출근통행거리가 감소하는 것을 의미함
- 또한, 단거리 통행 증가에 따른 교통정책 방안을 개발해야 할 것임. 예를 들면, 단거리 통행수단으로 자전거 등 환경친화적인 교통수단을 세제혜택 또는 인센티브 지급 등을 통해 사용을 장려함으로써 대기오염을 저감하고 에너지를 절약할 수 있음
- 더불어 단거리 통행 중심의 보행체계를 구축하여 도보통행을 활성화 할 수 있는 방안을 모색해야 할 것임

라. 통행의 연계성을 고려한 교통정책 수립

- 광역시의 연계통행인 통행사슬의 특성을 분석한 결과, 상당수의 통행이 다른 목적의 통행과 연계되어 일어나는 것으로 분석되었으며, 직장과의 관련 없는 연계통행이 전체의 40% 이상을 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 따라서 대도시 교통혼잡 완화를 위한 교통수요관리를 출근 등 단순목적의 통행을 줄이려는 기존의 정책방향에서 통행의 연계특성을 고려한 정책방향으로 변화해야 할 것임. 예를 들면, 육아 및 가사와 관련된 출근연계통행의 경우 해당 출근통행을 줄이는데는 한계가 있으므로 전체 출근통행자 중 단순 출근통행자의 그룹특성을 파악하여 맞춤형(customized) 교통수요관리정책을 전개하는 것이 보다 효율적일 것임

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

제2절 과업의 범위

제3절 과업의 주요 내용

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

- 우리나라는 1997년의 IMF 이후 지속적인 경제회복을 통해 대도시권의 인구 집중, 여성의 경제활동 증가, 여가중심의 생활패턴 변화 등이 가속화 되고 있음. 이처럼 다양한 경제 및 사회 활동은 대도시의 교통수요를 크게 증가시키고 있으며, 이로 인해 도심은 물론 주요 시외유출입 도로상의 교통정체는 심화되고 있는 실정임. 이 같은 대도시 교통문제를 해결하기 위해서는 대도시권의 통행특성은 물론 대도시권내의 도시들간의 상호유기적인 관계를 파악하여 이에 적합한 교통정책을 수립해야 할 것임
- 이에 중앙정부는 대도시권의 교통특성을 분석하기 위해 지난 10년간 국가교통DB구축 사업을 전개하였으며, 1999년과 2001년에는 지방 5개 광역시(대전광역시, 광주광역시, 대구광역시, 부산광역시 및 울산광역시) 및 주변 광역권(27개 인접 시·군)에 대한 가구통행실태조사를 실시하였으며, 2006년에는 지방 5개 광역시 및 주변 광역권을 보다 확대하여(38개 인접 시·군) 실시하였음. 한편, 수도권외의 가구통행실태조사는 2006년에 수도권교통본부에서 실시하였음
- 가구통행실태조사는 조사대상지역의 가구를 대상으로 가구특성 및 개인특성과 조사당일에 발생한 통행특성을 조사하는 것으로 가구 또는 개개인의 다양한 통행정보를 수집할 수 있음. 특히, 통행목적, 통행수단, 통행 출·도착시간 등은 대도시권의 통행특성을 분석하는 필수적인 자료로 가구통행실태조사를 통해 얻어짐. 또한 대도시권의 지역간 상호연관성 분석을 위해서는 가구통행실태조사 자료를 토대로 대도시와 주변도시의 자족도 및 독립성 등의 통행지표 분석이 필요함
- 최근 맞벌이 부부의 증가 및 여가·레저 활동의 증가로 인해 기존의 출퇴근 중심의 단순 통행행태에서 여가 및 가사 관련 통행을 동반한 복합적인 연계통행이 증가하고 있어 효과적인 교통정책을 수립하기 위해서는 통행사슬(또는 연계통행)의 특성을 분석하는 것이 선행되어야 함
- 본 과업은 2006년에 지방 5개 광역권을 대상으로 실시한 「광역권 여객통행실태조사」의 가구통행실태조사 자료를 이용하여 대도시권의 통행실태를 거시적 및 미시적 관점에서 분석하고, 시외 유출입 통행특성분석을 통해 지역간 상호연관성을 분석하고, 연계통행에 관한 특성을 분석함으로써 대도시 장·단기 교통계획수립 및 교통정책수립에 필요한 기초자료를 제공하고자 함. 또한 2001년에 분석한 지방 5개 광역권 통행자료와 2006년의 해당 통행자료의 비교분석을 통해 시계열적 통행패턴의 변화를 분석하고자 함

제2절 과업의 범위

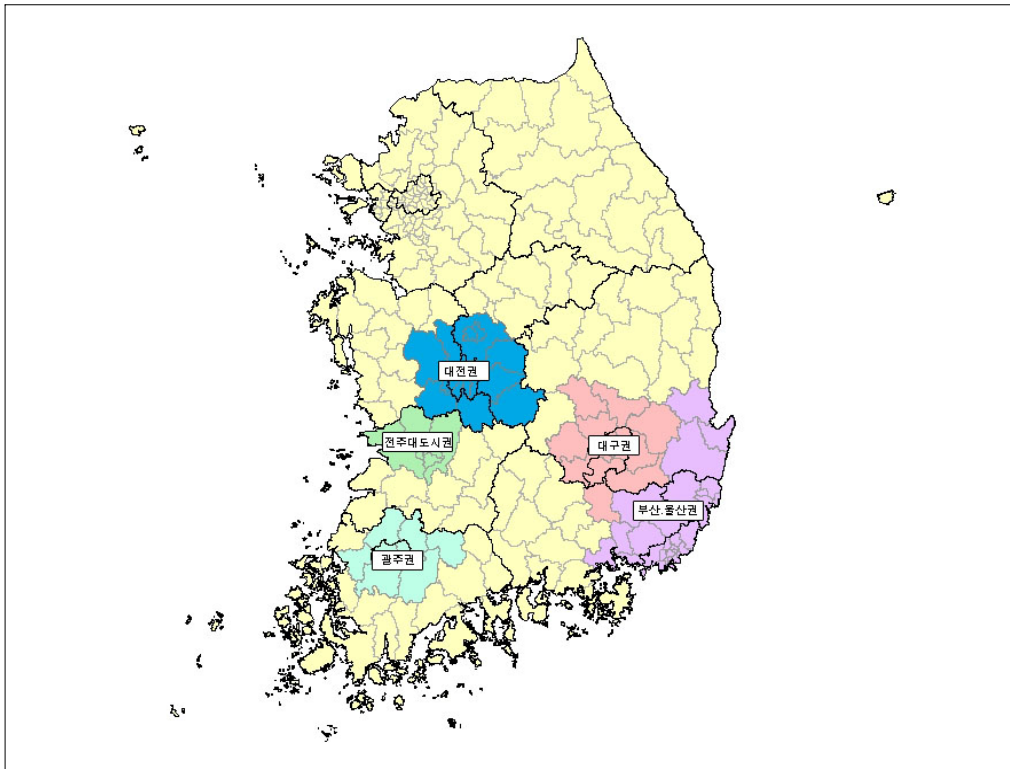
- 본 과업은 2006년 지방 5개 광역권(지방 5개 광역시 및 외곽의 38개 시·군)의 가구통행실태조사자료를 이용하였으며, 공간적 범위 및 시간적 범위는 다음과 같음

1. 공간적 범위

- 본과업의 공간적 범위는 2006년도 가구통행실태조사의 대상지역인 대전광역시, 광주광역시, 대구광역시, 부산·울산광역시, 전주대도시권의 5개 광역시 및 38개 시·군으로 설정되었으며, 각 권역별 범위는 <표 1-1>과 <그림 1-1>에 나타나 있음

<표 1-1> 지방 5개 광역권의 공간적 범위

광역권	광역시	인접시·군
대전광역시권	대전광역시	논산시, 공주시, 연기군, 금산군, 영동군, 청주시, 옥천군, 보은군, 청원군, 계룡시
광주광역시권	광주광역시	나주시, 화순군, 담양군, 장성군, 함평군, 곡성군
대구광역시권	대구광역시	구미시, 경산시, 영천시, 칠곡군, 창녕군, 청도군, 성주군, 고령군, 군위군
부산·울산 광역시권	부산광역시 울산광역시	양산시, 김해시, 진해시, 창원시, 마산시, 경주시, 밀양시, 포항시
전주대도시권	-	전주시, 익산시, 군산시, 완주군, 김제시
계	5개 광역시	38개 도시



<그림 1-1> 지방 5개 광역시 및 외곽도시의 공간적 범위

2. 시간적 범위

- 본 과업의 시간적 범위는 광역권 여객통행실태조사가 수행된 2006년이며 구체적인 조사기간은 다음과 같음
 - 조사기간: 2006년 09월 ~ 2007년 03월(추석 연휴기간을 포함한 앞뒤 1주 제외)
 - 본조사: 2006년 09월 19일 ~ 11월 02일
 - 보완조사: 2006년 11월 07일 ~ 12월 06일
 - 도착지기준 보완조사: 2007년 03월 06일 ~ 03월 21일
 - 조사기간 중 휴가, 기상상태, 시설물의 특성 등에 따라 비정상적인 교통수요가 발생하는 시기에는 조사 제외
 - 조사일자: 평일(화·수·목요일 중) 중 1일 조사를 원칙으로 함

제3절 과업의 주요 내용

- 대도시 장·단기 교통계획 및 교통정책 수립을 위한 기초자료 제공을 위해 2006년에 실시한 광역권 여객통행실태조사의 통행자료에 관한 상세분석을 실시함
- 상세분석은 크게 통행목적, 통행수단, 통행 출·도착시간 등에 관한 대도시권 통행특성분석, 시외유출입 통행의 유기적 관계를 나타내는 통행지표 분석, 통행사슬 분석의 세가지로 구분하여 수행함

1. 대도시권의 통행특성 분석

- 대도시권(대전광역시, 광주광역시, 대구광역시, 부산·울산 광역권, 전주대도시권)의 통행목적, 통행수단, 통행목적별 통행수단 통행량과 통행시간, 소득 및 연령별, 통행시간 분포의 특성 분석
 - 통행목적(출근, 등교, 업무, 쇼핑, 귀가, 기타)별 통행횟수와 통행비율 및 목적별 통행시간의 평균과 표준편차의 분석
 - 통행수단(승용차, 버스, 지하철/철도, 택시, 도보, 기타)별 통행횟수와 통행비율 및 수단별 통행시간의 평균과 표준편차의 분석
 - 통행목적별 통행수단 통행횟수와 통행비율 및 통행시간의 평균과 표준편차의 분석
 - 소득 및 연령별 통행목적 및 통행수단 특성 분석
 - 통행목적 및 통행수단별 통행시간 분포 분석
- 대도시권 출발시간대와 도착시간대의 통행목적, 통행수단별 통행량 및 통행시간의 상세분석(통행시간대는 오전첨두, 주간, 오후첨두, 야간으로 구분)
 - 시간대별 통행목적(출근, 등교, 업무, 쇼핑, 귀가, 기타)별 통행횟수와 통행비율 및 통행시간의 평균과 표준편차의 분석
 - 시간대별 통행수단(승용차, 버스, 지하철/철도, 택시, 도보, 기타)별 통행횟수와 통행비율 및 통행시간의 평균과 표준편차의 분석

- 대도시권 시외 유출과 시외 유입의 통행목적, 통행수단별 통행량과 통행시간의 상세 분석
 - 통행목적(출근, 등교, 업무, 쇼핑, 귀가, 기타)별 통행횟수와 통행비율 및 목적별 통행시간의 평균과 표준편차의 분석
 - 통행수단(승용차, 버스, 지하철/철도, 택시, 도보, 기타)별 통행횟수와 통행비율 및 수단별 통행시간의 평균과 표준편차의 분석

2. 지역간 상호 연관성 분석

- 대도시권의 시외유입 및 시외유출의 통행지표 분석
 - 지역간 및 지역내 출근통행 분석
 - 시외유출입 통행지표 분석(자족도, 독립성 지표, 교차통근 지표)
 - 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리 분석

3. 통행사슬 특성 분석

- 대도시의 가구특성, 개인특성 및 통행특성에 대한 통행사슬 특성 분석을 실시
 - 통행사슬의 빈도 및 유형별 통행특성 분석
 - 표본가구 및 표본가구의 통행사슬 특성분석
 - 지역의 인구규모별 통행사슬 유형 분석

제2장 조사자료의 개요 및 특성

제1절 조사자료의 개요

제2절 조사자료의 특성

제2장 조사자료의 개요 및 특성

제1절 조사자료의 개요

- 본 과업에서는 2006년에 실시한 지방 5개 광역권(5개 광역시 및 인접 38개 시·군)의 가구통행실태조사의 결과자료를 이용하였음

1. 가구통행실태조사 자료의 구성

- 가구통행실태조사는 해당 가구의 속성 및 각 가구원의 통행특성에 대한 조사로 대상 지역의 거주민을 대상으로 응답자설문조사(Self-Survey)형태로 실시하였으며, 조사내용은 가구현황조사, 개인특성조사, 개인통행특성조사로 구성되어 있으며, 각 항목의 세부조사내용은 다음과 같음

<표 2-1> 가구통행실태조사의 조사항목 및 내용

구 분	조 사 항 목
가구현황	가구원수, 미취학 아동수, 차량보유대수 및 종류, 주택의 종류, 주택점유형태, 가구 월평균 소득
개인특성	직장 혹은 학교 주소, 출생년도, 성별, 운전면허유무, 직업, 고용형태(직장이 있는 경우), 주 5일 근무여부
개인통행특성	출발지, 출발시각, 통행목적, 통행수단, 도착지, 도착시각, 대중교통이용요금, 주차요금, 고속도로 통행요금

2. 자료의 세부내용

- 가구현황, 개인특성, 개인통행특성 등의 조사항목별 자료의 세부내용은 다음과 같음
 - 가구현황 자료
 - 가구현황 자료의 항목 및 세부 내용은 <표 2-2>와 같음

<표 2-2> 가구현황 자료의 항목 및 세부 내용

항목	세부 내용
가구번호	분류코드(거주지 시, 구, 동 코드와 조사가구 일련번호 조합)
가구원수	총가족수
미취학아동수	가족중 미취학 아동의 수(아직 초등학교에 입학하지 않은 어린이)
차량보유여부	<input type="checkbox"/> 없음 ① 7인이하 승용차 ② 9인 이상 승합차 ③ 화물차 ④ 택시 ⑤ 오토바이 ⑥ 기타
7인 이하 승용차대수	음이 아닌 정수(0, 1, 2, ...)
9인 이상 승합차대수	음이 아닌 정수(0, 1, 2, ...)
화물차대수	음이 아닌 정수(0, 1, 2, ...)
택시대수	음이 아닌 정수(0, 1, 2, ...)
오토바이대수	음이 아닌 정수(0, 1, 2, ...)
기타차량대수	음이 아닌 정수(0, 1, 2, ...)
주택의 종류	① 아파트 ② 연립주택(빌라) ③ 다세대/다가구 주택 ④ 단독주택 ⑤ 오피스텔 ⑥ 기타
주택점유형태	① 자가 ② 전세 ③ 월세 ④ 기타
주택소유형태	① 자가 ② 전세 ③ 월세 ④ 기타
가구월평균소득	① 100만원 미만 ② 100~200만원 미만 ③ 200~300만원 미만 ④ 300~500만원 ⑤ 500~1,000만원 ⑥ 1,000만원 이상

- 개인특성 자료

- 개인특성 자료의 항목 및 세부 내용은 <표 2-3>과 같음

<표 2-3> 개인특성 자료의 항목 및 세부 내용

항목	세부 내용
가구번호	분류코드
가구원번호	분류코드(가구번호)×10 + 1, 2, 3, 4, 5, 6
세대주와의 관계	<input type="checkbox"/> 본인 <input type="checkbox"/> 배우자 <input type="checkbox"/> 자녀 <input type="checkbox"/> 부모 ④ 기타
직장/학교주소	시(2자리)+구/군(2자리)+동/읍/면(2자리)
출생년도	___년(출생년도)
성별	① 남성 ② 여성
운전면허유무	① 있다 ② 없다
직업	① 학생 ② 전업주부/무직(미취학아동) ③ 전문직/기술직 ④ 행정/사무/관리직 ⑤ 판매직 ⑥ 서비스직 ⑦ 농업/어업/수산업 ⑧ 생산/운수/노무자 ⑨ 기타
고용형태	① 재책근무 ② 전일제 직장근무 ③ 시간제 직장근무 ④ 기타
주5일 근무 여부	① 주5일 근무함 ② 안함

- 개인통행특성 자료

- 개인통행 자료의 항목 및 세부 내용은 <표 2-4>와 같음

<표 2-4> 개인통행특성 자료의 항목 및 세부 내용

항목	세부 내용
가구번호	분류코드
가구원번호	분류코드(가구번호)×10 + 1, 2, 3, 4, 5, 6
통행일자(월)	___월
통행일자(일)	___일
통행일자(요일)	화, 수, 목
출발지구분	① 집 ② 직장 ③ 학교 ④ 기타
출발지	시(2자리)+구/군(2자리)+동/읍/면(2자리)
출발시간	24시간 체계(00~23)
출발분	60분(0~59)
통행순서	첫 번째 통행, 두 번째 통행, 세 번째 통행,
통행목적	① 누군가를 태우거나 내려주려고 ② 집으로 돌아가려고(귀가) ③ 출근 ④ 등교 ⑤ 학원수업(배우기 위해) ⑥ 직업관련(업무) ⑦ 업무 후 직장으로 돌아감(귀사) ⑧ 물건을 사려고(쇼핑) ⑨ 여가/오락/친교 ⑩ 기타(병원, 은행 등 개인용무)
통행수단	① 걸어서(갈아타기 위한 근거리 이동 제외) ② 승용차(승합차)를 직접 운전해서 ③ 다른사람이 운전하는 승용차(승합차)를 타고 ④ 통근/통학버스 ⑤ 시내/좌석버스 ⑥ 시외버스 ⑦ 고속버스 ⑧ 마을버스 ⑨ 기타버스(학원버스 등) ⑩ 지하철/전철 ⑪ 일반철도 ⑫ 고속철도(KTX) ⑬ 택시 ⑭ 오토바이 ⑮ 자전거 ⑯ 기타
도착지구분	① 집 ② 직장 ③ 학교 ④ 갈아타는 곳 ⑤ 기타
도착지	시(2자리)+구/군(2자리)+동/읍/면(2자리)
도착시간	24시간체계(00~23)
도착분	60분(00~59)
대중교통요금	___원
주차요금	___원
고속도로 통행요금	___원

3. 유효표본가구수

가. 광역권 전체

- 지방 5개 광역권 가구통행실태조사의 총 유효표본가구수는 177,923가구로 광역권의 모집단 대비 유효표본율은 3.0%~3.4%임
- 대전광역권의 경우 총 유효표본가구수는 29,970가구로 모집단 대비 유효표본율은 3.0%임
- 광주광역권의 경우 총 유효표본가구수는 19,566가구로 모집단 대비 유효표본율은 3.4%임
- 대구광역권의 경우 총 유효표본가구수는 37,637가구로 모집단 대비 유효표본율은 3.0%임
- 부산·울산광역권의 경우 총 유효표본가구수는 76,951가구로 모집단 대비 유효표본율은 3.1%임
- 전주대도시권의 경우 총 유효표본가구수는 13,799가구로 모집단 대비 유효표본율은 3.1%임

<표 2-5> 각 권역별 가구통행실태조사 유효표본가구수

구분	총 가구수 (가구) (A)	유효표본 가구수 ¹⁾ (가구) (B)	모집단 대비 유효표본율 (%) (B/A)
대전광역시	1,002,101	29,970	3.0
광주광역시	576,877	19,566	3.4
대구광역시	1,258,050	37,637	3.0
부산·울산광역시	2,473,685	76,951	3.1
전주대도시권	449,204	13,799	3.1
합계	5,759,917	177,923	3.1

주: 1) 최종 유효표본가구수는 자료의 오류가 없고 입력이 완료된 가구수 임

나. 대전광역시

- 대전광역시 가구통행실태조사의 유효표본가구수는 29,970가구로 전체 모집단의 3.0%이며, 시·군별로는 모집단의 2.8%~4.2%에 해당함

<표 2-6> 대전광역시 가구통행실태조사 유효표본가구수

구분		총가구수(가구) (A)	유효표본가구수(가구) ¹⁾ (B)	모집단 대비 유효표본율 (%) (B/A)
대전광역시	청주시	226,145	6,488	2.9
	청원군	45,274	1,494	3.3
	공주시	49,016	1,655	3.4
	계룡시	12,022	355	3.0
	연기군	32,884	905	2.8
	논산시	51,992	1,660	3.2
	금산군	23,409	802	3.4
	대전광역시	505,650	14,425	2.9
	보은군	14,782	614	4.2
	옥천군	20,890	777	3.7
	영동군	20,037	795	4.0
합계		1,002,101	29,970	3.0

주: 1) 유효표본가구수는 자료의 오류가 없고 입력이 완료된 가구수임

다. 광주광역시

- 광주광역시 가구통행실태조사의 유효표본가구수는 19,566가구로 전체 모집단의 3.4%이며, 시·군별로는 모집단의 3.0%~7.1%에 해당함

<표 2-7> 광주광역시 가구통행실태조사 유효표본가구수

구분		총가구수(가구) (A)	유효표본가구수(가구) ¹⁾ (B)	모집단 대비 유효표본율 (%) (B/A)
광주광역시	광주광역시	460,090	13,765	3.0
	나주시	33,296	1,770	5.3
	화순군	25,642	819	3.2
	함평군	14,568	753	5.2
	장성군	15,531	1,106	7.1
	담양군	15,818	814	5.2
	곡성군	11,932	539	4.5
합계		576,877	19,566	3.4

주: 1) 유효표본가구수는 자료의 오류가 없고 입력이 완료된 가구수임

라. 대구광역시

- 대구광역시 가구통행실태조사의 유효표본가구수는 37,637가구로 전체 모집단의 3.0%이며, 시·군별로는 모집단의 2.8%~4.3%에 해당함

<표 2-8> 대구광역시 가구통행실태조사 유효표본가구수

구분		총가구수(가구) (A)	유효표본가구수(가구) ¹⁾ (B)	모집단 대비 유효표본율 (%) (B/A)
대구 광역시	대구광역시	865,766	24,579	2.8
	경산시	84,463	2,530	3.0
	영천시	42,484	1,517	3.6
	구미시	134,065	4,165	3.1
	칠곡군	40,385	1,290	3.2
	창녕군	26,852	1,014	3.8
	청도군	19,069	715	3.7
	성주군	18,999	752	4.0
	고령군	14,103	564	4.0
	군위군	11,864	511	4.3
합계		1,258,050	37,637	3.0

주: 1) 유효표본가구수는 자료의 오류가 없고 입력이 완료된 가구수임

마. 부산·울산광역시

- 부산·울산광역시 가구통행실태조사의 유효표본가구수는 76,951가구로 전체 모집단의 3.1%이며, 시·군별로는 모집단의 2.8%~3.3%에 해당함

<표 2-9> 부산·울산광역시 가구통행실태조사 유효표본가구수

구분		총가구수(가구) (A)	유효표본가구수(가구) ¹⁾ (B)	모집단 대비 유효표본율 (%) (B/A)
부산· 울산 광역시	울산광역시	365,197	10,148	2.8
	김해시	146,949	4,264	2.9
	양산시	77,556	2,274	2.9
	부산광역시	1,190,107	39,248	3.3
	마산시	148,034	4,560	3.1
	창원시	168,342	5,007	3.0
	진해시	55,170	1,749	3.2
	포항시	176,676	4,965	2.8
	경주시	102,182	3,304	3.2
	밀양시	43,472	1,432	3.3
합계		2,473,685	76,951	3.1

주: 1) 유효표본가구수는 자료의 오류가 없고 입력이 완료된 가구수임

바. 전주대도시권

- 전주대도시권 가구통행실태조사의 유효표본가구수는 13,799가구로 전체 모집단의 3.1%이며, 시·군별로는 모집단의 2.7%~4.1%에 해당함

<표 2-10> 전주대도시권 가구통행실태조사 유효표본가구수

구분		총가구수(가구) (A)	유효표본가구수(가구) ¹⁾ (B)	모집단 대비 유효표본율 (%) (B/A)
전주대 도시권	군산시	199,905	5,363	2.7
	익산시	83,867	2,773	3.3
	전주시	104,695	3,230	3.1
	김제시	34,045	1,391	4.1
	완주군	26,692	1,042	3.9
합계		449,204	13,799	3.1

주: 1) 유효표본가구수는 자료의 오류가 없고 입력이 완료된 가구수임

제2절 조사자료의 특성

- 지방 5개 광역권 가구통행실태조사의 유효표본자료의 가구(가구원수, 자동차보유대수, 주택종류, 월평균 가구소득) 및 개인(연령, 성, 직업, 고용형태) 특성을 주요 항목별로 기술하였음

1. 가구 특성

- 가구원수 분포 특성
 - 광역권별 평균 가구원수를 살펴보면 대구광역권이 3.4명으로 가장 많은 것으로 나타났으며, 대전광역권이 2.9명으로 가장 낮은 것으로 나타남
 - 가구원수 분포를 살펴보면 4인 가구가 가장 높은 비율을 보였으며, 대체로 3인 가구, 2인 가구, 5인 가구의 순으로 나타남. 대구광역권의 경우 1인 가구의 비율이 4.7%로 타 권역(6.8%~8.6%)에 비해 낮게 나타남

<표 2-11> 광역권별 가구원수 분포

구분		총 가구수 ¹⁾ (가구) (A)	가구별 가구원수(가구, %)							총 ²⁾ 가구원 (명)(B)	미취학 아동수 (명)	평균 ³⁾ 가구원수 (명) (B/A)
			1인	2인	3인	4인	5인	6인	7인 이상			
대전 광역시	가구	29,970	2,535	6,119	6,646	10,990	3,159	435	86	97,691	8,876	3.1
	비율	100.0	8.5	20.4	22.2	36.7	10.5	1.5	0.3			
광주 광역시	가구	19,566	1,325	3,991	4,243	7,015	2,631	308	53	65,479	5,215	3.3
	비율	100	6.8	20.4	21.7	35.9	13.4	1.6	0.3			
대구 광역시	가구	37,637	1,769	6,175	8,837	16,556	3,764	451	85	128,988	10,823	3.4
	비율	100.0	4.7	16.4	23.5	44.0	10.0	1.2	0.2			
부산·울산 광역시	가구	76,951	6,644	14,613	18,864	29,871	6,017	844	98	247,792	26,542	3.2
	비율	100.0	8.6	19.0	24.5	38.8	7.8	1.1	0.1			
전주대 도시권	가구	13,799	1,067	3,267	3,024	4,631	1,561	202	47	44,547	3,641	3.2
	비율	100	7.7	23.7	21.9	33.6	11.3	1.5	0.3			

주: 1) 총 가구수는 자료의 오류가 없고 입력이 완료된 최종 유효표본가구수임

2) 총 가구원은 미취학 아동이 포함된 가구원임

3) 평균 가구원수는 미취학 아동이 포함된 가구원수임

○ 자동차보유대수 분포 특성

- 광역권별 평균 자동차보유대수를 살펴보면 대구광역권이 1.2대로 가장 많은 것으로 나타났으며, 타 광역권은 1.0~1.2대로 유사한 것으로 나타남
- 자동차보유대수 분포를 살펴보면, 1대를 소유한 경우가 전 권역에 걸쳐 60%대로 높은 비율을 보였으며, 2대, 보유차량 없음, 3대의 순으로 높게 나타남. 대구광역권의 경우 2대를 보유한 가구의 비율이 22.7%로 가장 높았으며, 부산·울산광역권의 경우 보유한 차량이 없는 가구의 비율이 20.9%로 가장 높게 나타남

<표 2-12> 광역권별 자동차보유대수 분포

구분		총가구수 (가구) (A)	자동차보유대수별 가구수 (가구, %)						합계(대) (B)	평균 자동차 보유대수 (대) (B/A)
			0대	1대	2대	3대	4대	5대 이상		
대전 광역시	가구	29,970	4,566	18,292	5,970	877	189	76	34,070	1.1
	비율	100.0	15.2	61.0	19.9	2.9	0.6	0.3		
광주 광역시	가구	19,566	3,257	12,005	3,619	511	117	57	21,569	1.1
	비율	100	16.6	61.4	18.5	2.6	0.6	0.3		
대구 광역시	가구	37,637	4,435	22,820	8,534	1,394	322	132	46,138	1.2
	비율	100.0	11.8	60.6	22.7	3.7	0.9	0.4		
부산·울산 광역시	가구	76,951	16,062	47,789	11,680	1,151	192	77	75,794	1.0
	비율	100.0	20.9	62.1	15.2	1.5	0.2	0.1		
전주대 도시권	가구	13,799	2,378	8,295	2,599	391	92	44	15,357	1.1
	비율	100	17.2	60.1	18.8	2.8	0.7	0.3		

○ 주택종류별 분포 특성

- 주택종류별 가구수 분포를 살펴보면, 전 권역에 걸쳐 아파트와 단독이 전체의 80% 이상으로 거의 대부분을 차지하는 것으로 나타남. 특히 대전광역시, 전주대도시권의 경우 아파트에 거주하는 가구에 대한 구성비가 과반 수 이상을 차지하는 것으로 나타남

<표 2-13> 광역권별 주택종류 분포

광역권		주택 종류별 가구수 (가구, %)						총가구수 (가구)
		아파트	연립	다세대	단독	오피스텔	기타	
대전광역시	대수	15,044	1,768	1,506	10,833	19	800	29,970
	비율	50.2	5.9	5.0	36.1	0.1	2.7	
광주광역시	대수	8,749	371	697	9,307	20	422	19,566
	비율	44.7	1.9	3.6	47.6	0.1	2.2	
대구광역시	대수	17,834	2,324	3,310	13,499	42	628	37,637
	비율	47.4	6.2	8.8	35.9	0.1	1.7	
부산·울산 광역시	대수	36,671	6,939	6,883	25,323	256	879	76,951
	비율	47.7	9.0	8.9	32.9	0.3	1.1	
전주대도시권	대수	7,077	296	281	5,749	6	390	13,799
	비율	51.3	2.1	2.0	41.7	0.0	2.8	

○ 월평균가구소득 분포

- 가구별 월평균소득을 살펴보면 모든 권역에 걸쳐 100만원~300만원 사이인 경우가 전체의 과반 수 이상을 차지하였으나, 소득의 세부 범위별 순위는 지역별로 다소 차이가 있는 것으로 나타남
- 광역권별로 살펴보면 월평균소득이 200만원~300만원 사이인 경우 부산·울산광역시 33.6%로 타 권역에 비해 높았으며, 100만원~200만원 사이인 경우 대구광역권이 31.2%로 타 권역에 비해 높게 나타남

<표 2-14> 광역권별 월평균가구소득 분포

광역권		가구별 월평균 소득 (가구, %)						총가구수 (가구)
		100만원 미만	100-200 만원	200-300 만원	300-500 만원	500-1000 만원	1000만원 이상	
대전광역시	분포	5,277	8,564	9,075	5,825	1,084	145	29,970
	비율	17.6	28.6	30.3	19.4	3.6	0.5	
광주광역시	분포	4160	5991	5403	3312	600	100	19,566
	비율	21.3	30.6	27.6	16.9	3.1	0.5	
대구광역시	분포	6,070	11,759	12,079	6,514	1,033	182	37,637
	비율	16.1	31.2	32.1	17.3	2.7	0.5	
부산·울산광역시	분포	9,549	20,658	25,876	14,957	3,921	1,990	76,951
	비율	12.4	26.8	33.6	19.4	5.1	2.6	
전주대도시권	분포	2980	4187	3864	2362	363	43	13,799
	비율	21.6	30.3	28.0	17.1	2.6	0.3	

2. 개인 특성

○ 연령대별 · 성별 분포

- 가구원의 연령대별 · 분포를 살펴보면, 대체로 가구원 중 10대와 40대가 가장 많은 비율을 차지하고 있는 것으로 나타났으며, 30대, 50대, 20대의 순으로 나타남
- 광역권별로 살펴보면 40대의 경우 대구광역권이 23.7%로 타권역에 비해 높았으며, 10대의 경우 광주광역권이 23.0%로 타권역에 비해 높게 나타남

<표 2-15> 광역권별 연령대별 · 성별 분포

구분	성별	연령대별 · 성별분포비 (%)								총 가구원 ¹⁾
		10대 미만	10대	20대	30대	40대	50대	60대	70대 이상	
대전광역시	남	7.1	21.7	8.5	16.3	23.5	12.5	6.7	3.8	43,786
	여	6.4	18.9	9.8	20.7	21.9	10.7	6.4	5.3	45,846
	소계	6.7	20.3	9.1	18.5	22.7	11.6	6.5	4.5	89,632
광주광역시	남	4.9	24.4	9.3	12.2	23.7	13.6	8.3	3.5	29,363
	여	4.2	21.6	10.4	17.2	22.7	12.5	6.8	4.7	30,897
	소계	4.6	23.0	9.9	14.8	23.2	13.0	7.5	4.1	60,260
대구광역시	남	8.3	22.9	7.9	16.3	25.2	11.4	5.4	2.6	58,591
	여	7.2	19.0	9.4	22.7	22.3	10.4	5.2	3.8	59,574
	소계	7.7	20.9	8.7	19.5	23.7	10.9	5.3	3.2	118,165
부산 · 울산 광역시	남	3.9	20.7	11.4	15.6	23.3	15.1	6.8	2.8	110,202
	여	3.4	17.3	13.2	18.8	22.9	13.6	6.1	4.5	111,048
	소계	3.6	19.0	12.3	17.2	23.1	14.4	6.4	3.6	221,250
전주대도시권	남	4.8	23.0	8.2	13.0	23.2	13.8	9.0	5.0	19,982
	여	3.8	20.8	8.5	17.2	22.8	12.4	7.9	6.6	20,919
	소계	4.3	21.9	8.3	15.2	23.0	13.1	8.5	5.8	40,901

주: 1) 총가구원은 미취학 아동을 제외한 가구원임

○ 직업종류별 분포

- 직업종류별 분포를 살펴보면, 표본 가구원 중 학생과 주부/무직의 비율이 전 권역에 걸쳐 과반 수 이상을 차지하였으며, 판매직이 가장 낮은 비율을 보이는 것으로 나타남
- 광역권별로 살펴보면 학생의 경우 광주광역권이 31.9%로 가장 높았으며, 주부/무직의 경우 부산 · 울산광역권이 25.9%로 가장 높은 것으로 나타남

<표 2-16> 광역권별 직업종류 분포

구분		총 가구원수 ¹⁾ (명)	직업 종류 (명, %)								
			학생	주부/ 무직	전문/ 기술	행정/ 사무	판매	서비스	농수 어업	생산/ 노무	기타
대전광역시	가구원	89,632	26,816	20,511	7,534	7,296	3,942	4,646	5,391	5,132	8,364
	비율	100.0	29.9	22.9	8.4	8.1	4.4	5.2	6.0	5.7	9.3
광주광역시	가구원	60,260	19,226	12,521	4,544	4,439	2,223	3,108	4,701	3,864	5,634
	비율	100.0	31.9	20.8	7.5	7.4	3.7	5.2	7.8	6.4	9.3
대구광역시	가구원	118,165	37,372	26,848	8,937	8,398	4,647	6,188	5,208	9,189	11,378
	비율	100.0	31.6	22.7	7.6	7.1	3.9	5.2	4.4	7.8	9.6
부산·울산 광역시	가구원	221,250	60,956	57,323	10,390	29,068	3,349	15,198	4,616	24,391	15,959
	비율	100.0	27.5	25.9	4.7	13.1	1.5	6.9	2.1	11.0	7.2
전주 대도시권	가구원	40,901	12,205	10,043	2,729	2,899	1,594	2,047	2,942	2,873	3,569
	비율	100.0	29.8	24.6	6.7	7.1	3.9	5.0	7.2	7.0	8.7

주: 1) 총가구원은 미취학 아동을 제외한 가구원임

○ 고용형태 분포

- 고용형태 분포를 살펴보면, 무응답을 제외하고 전일제 직장근무를 하는 사람의 비율이 전 권역에 걸쳐 가장 높은 것으로 나타남
- 광역권별로 살펴보면 대전광역권의 전일제 직장근무의 비율이 50.9%로 가장 높았으며, 대구광역시(50.4%), 광주광역시(31.5%), 전주대도시권(43.1%), 부산·울산광역시(27.6%)의 순으로 나타남

<표 2-17> 광역권별 고용형태 분포

광역권		고용형태 (명, %)						총 가구원수 ¹⁾ (명)	학생/무직 인수 (명)	직장인수 (명)
		재택근무	전일제 직장근무	시간제 직장근무	기타	무응답	합계			
대전광역시	가구원	1,730	21,549	2,994	10,614	5,418	42,305	89,632	47,327	42,305
	비율	4.1	50.9	7.1	25.1	12.8				
광주광역시	가구원	902	13,068	2,153	6,520	5,870	28,513	60,260	31,747	28,513
	비율	3.2	45.8	7.6	22.9	20.6				
대구광역시	가구원	1,932	27,179	4,665	14,402	5,767	53,945	118,165	64,220	53,945
	비율	3.6	50.4	8.7	26.7	10.7				
부산·울산 광역시	가구원	1,146	28,386	4,339	8,841	60,259	102,971	221,250	118,279	102,971
	비율	1.1	27.6	4.2	8.6	58.5				
전주 대도시권	가구원	523	8,041	1,370	4,241	4,478	18,653	40,901	22,248	18,653
	비율	2.8	43.1	7.3	22.7	24.0				

주: 1) 총가구원은 미취학 아동을 제외한 가구원임

제3장 대도시권 통행특성 분석

제1절 대도시권 통행특성 분석 개요

제2절 대도시권 목적 및 수단별 통행특성
분석

제3절 출발시간대 및 도착시간대 통행특성
분석

제4절 시외 유출 및 유입 통행특성 분석

제5절 대도시권별 통행특성 비교 · 분석

제3장 대도시권 통행특성 분석

제1절 대도시권 통행특성 분석 개요

1. 통행특성의 분석 방법

- 지방 5개 광역권(2006) 가구통행 실태조사자료의 통행목적 및 통행수단 통행특성분석, 목적별 통행수단 통행량과 통행시간, 소득 및 연령별, 목적 및 수단별 통행시간 분포, 출발시간대 통행과 도착시간대 통행, 시외 유입 통행과 시외 유출 통행에 대한 통행목적, 통행수단을 분석하고 2001년 자료와 비교하여 통행변화 추이를 분석함
- 빈도분석
 - 가구 특성, 개인 특성 및 통행 특성 자료들의 통행목적, 통행수단의 통행량 및 통행 비율을 구하여 2001년 자료와 비교·분석을 실시함
- 통행시간의 평균 및 표준편차 분석
 - 가구 특성, 개인 특성 및 통행 특성들의 통행목적, 통행수단의 평균통행시간 및 표준편차를 구하여 2001년 자료와 비교·분석을 실시함
 - 가구 특성, 개인 특성 및 통행 특성들의 통행목적, 통행수단의 100분위 수를 구하여 2001년 자료와 비교·분석을 실시함

제2절 대도시권 목적 및 수단별 통행특성 분석

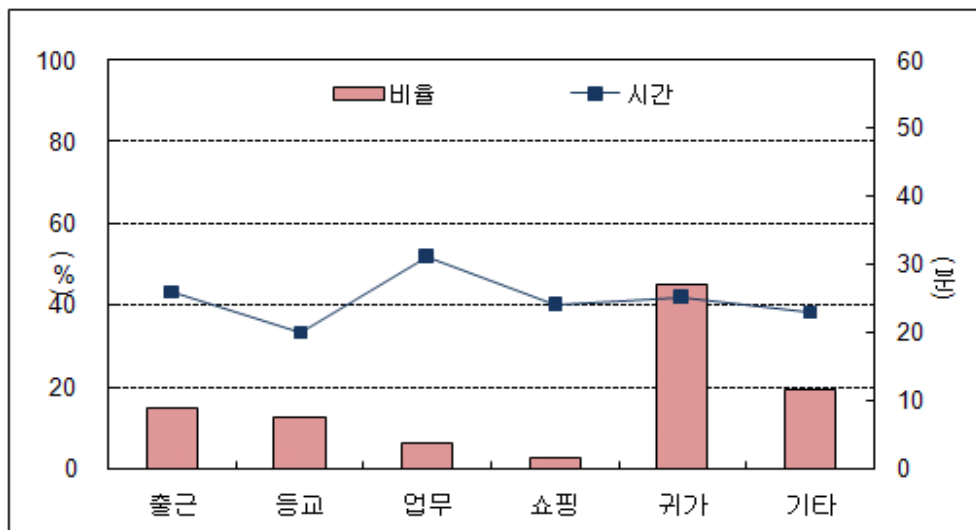
1. 대전광역시권

가. 통행목적 분포

- 대전광역시권 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 귀가 목적의 통행비율은 44.9%로 가장 높고 평균통행시간은 25분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 2.7%로 가장 낮고 평균통행시간은 24분으로 나타남
 - 업무 목적의 평균통행시간은 31분으로 가장 길고 통행비율은 6.1%이며, 반면에 등교 목적의 평균통행시간은 20분으로 가장 짧고 통행비율은 12.4%로 나타남

<표 3-1> 대전광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간

통행목적	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
출근	31,355	14.7	26	22
등교	26,330	12.4	20	17
업무	13,105	6.1	31	43
쇼핑	5,822	2.7	24	25
귀가	95,359	44.9	25	24
기타	41,059	19.2	23	28
합계	213,030	100.0	25	27



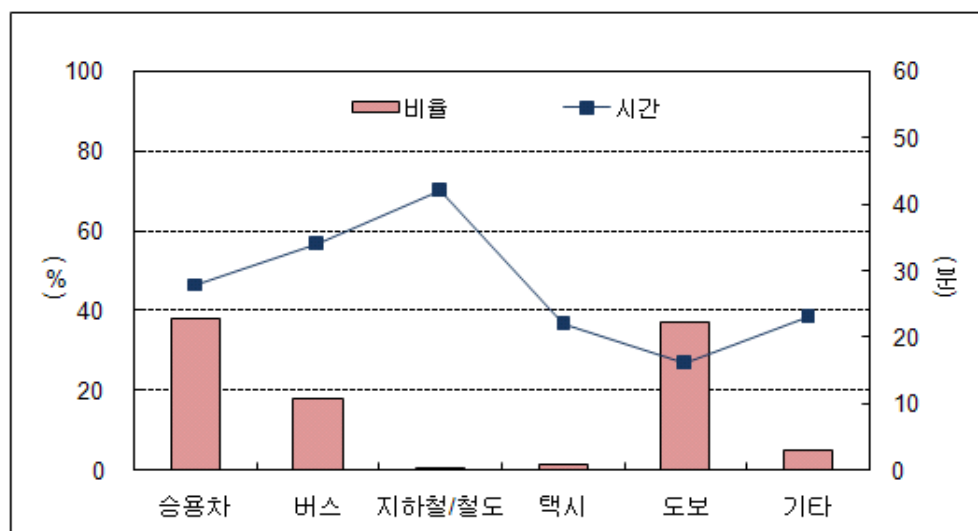
<그림 3-1> 대전광역시권 목적통행 분포 및 평균통행시간

나. 통행수단 분포

- 대전광역시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 38.2%로 가장 높고 평균통행시간은 28분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 42분으로 가장 길게 나타남
 - 도보 수단의 평균통행시간은 16분으로 가장 짧고 통행비율은 37.0%로 나타남

<표 3-2> 대전광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간

통행수단	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	82,209	38.2	28	28
버스	38,673	18.0	34	25
지하철/철도	897	0.4	42	37
택시	3,097	1.4	22	29
도보	79,431	37.0	16	14
기타	10,807	5.0	23	35
총합계	215,114	100.00	28	28



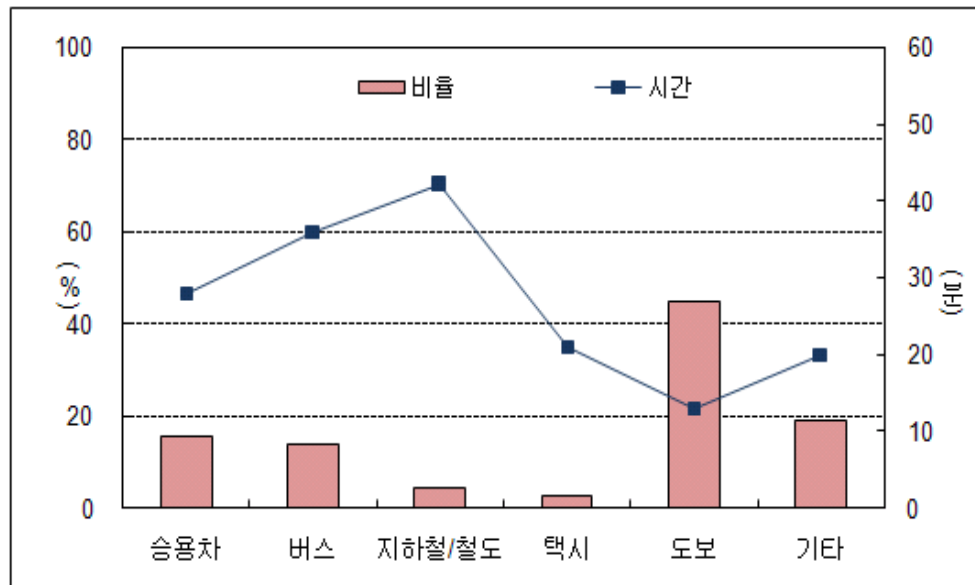
<그림 3-2> 대전광역시권 수단통행 분포 및 평균통행시간

다. 통행목적별 통행수단 분포

- 대전광역시권 출근목적의 통행수단 분포와 평균통행시간은 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 64.8%로 가장 높고 평균통행시간은 28분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.6%로 가장 낮고 평균통행시간은 42분으로 가장 길게 나타남
- 등교목적의 도보 수단의 통행비율은 61.2%로 가장 높고 평균통행시간은 14분이며, 업무 목적의 통행은 승용차수단의 통행비율이 67.6%로 가장 높고 평균통행시간은 34분으로 나타남

<표 3-3> 대전광역시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간

통행 목적	구분		통행수단						
	통계량		승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
출근	통행	횟수	20,574	3,958	176	346	5,377	1,256	31,687
		비율	64.8	12.5	0.6	1.1	17.0	4.0	100.0
	통행시간	평균	28	36	42	21	13	20	27
		표준편차	21	20	35	18	11	17	20
등교	통행	횟수	3,191	6,355	49	64	16,285	631	26,575
		비율	12.0	24.0	0.2	0.2	61.2	2.4	100.00
	통행시간	평균	21	34	47	17	14	17	25
		표준편차	15	20	30	8	8	31	19
업무	통행	횟수	8,916	526	44	155	1,804	1,738	13,183
		비율	67.6	4.0	0.3	1.2	13.7	13.2	100.0
	통행시간	평균	34	43	55	27	17	31	35
		표준편차	43	40	43	61	18	55	43
쇼핑	통행	횟수	2,013	1,208	44	210	2,063	317	5,855
		비율	34.4	20.6	0.8	3.6	35.2	5.4	100.0
	통행시간	평균	24	31	27	27	18	21	25
		표준편차	25	20	20	62	17	31	29
귀가	통행	횟수	34,883	18,271	412	1,470	36,622	4,747	96,405
		비율	36.2	19.0	0.4	1.5	38.0	4.9	100.0
	통행시간	평균	29	35	42	22	16	21	28
		표준편차	26	24	35	16	14	28	24
기타	통행	횟수	12,632	8,355	172	852	17,280	2,118	41,409
		비율	30.5	20.2	0.4	2.1	41.7	5.1	100.0
	통행시간	평균	26	31	41	22	17	22	27
		표준편차	31	31	43	29	18	38	32



<그림 3-3> 대전광역시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포

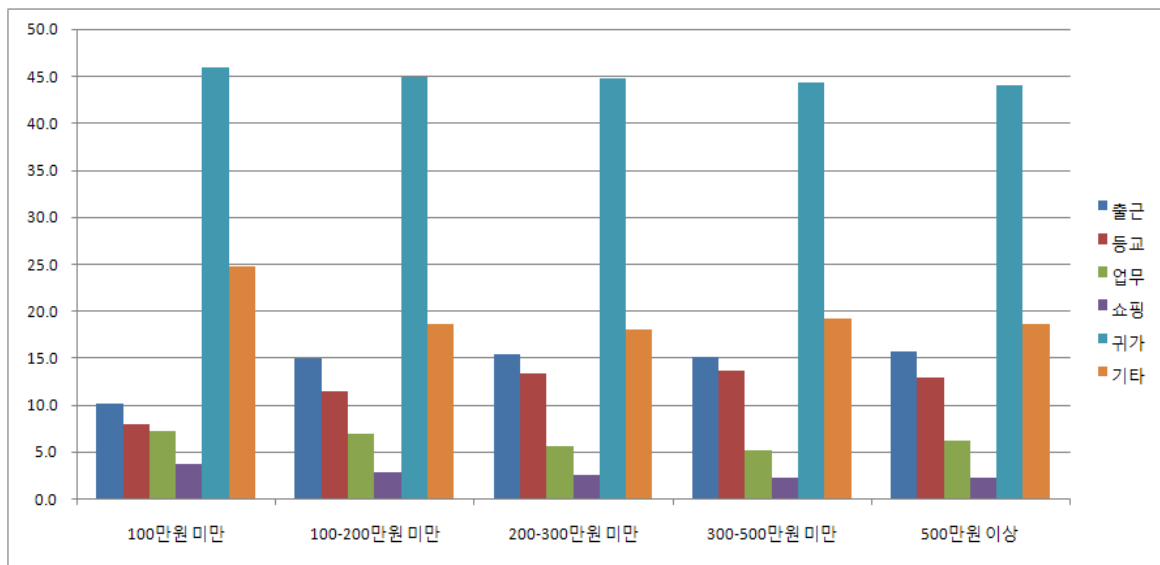
라. 대전광역시권 소득별, 연령별 통행목적 및 통행수단 분포

○ 소득별 통행목적 분포는 아래와 같음

- 100만원 미만의 목적통행 비율은 출근 10.2%, 등교 8.0%, 기타 24.8%로 나타남
- 500만원 이상의 목적통행 비율은 출근 15.8%, 등교 13.0%, 기타 18.7%로 나타남

<표 3-4> 대전광역시권 소득별 통행목적 분포

통행 목적	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	2,360	10.2	8,452	15.0	11,116	15.5	7,718	15.1	1,709	15.8
등교	1,867	8.0	6,491	11.5	9,605	13.4	6,963	13.6	1,404	13.0
업무	1,702	7.3	3,905	6.9	4,111	5.7	2,712	5.3	675	6.2
쇼핑	878	3.8	1,664	3.0	1,832	2.6	1,200	2.4	248	2.3
귀가	10,664	45.9	25,278	44.9	32,027	44.7	22,621	44.4	4,769	44.0
기타	5,742	24.8	10,500	18.7	12,987	18.1	9,806	19.2	2,024	18.7
합계	23,213	100.0	56,290	100.0	71,678	100.0	51,020	100	10,829	100.0



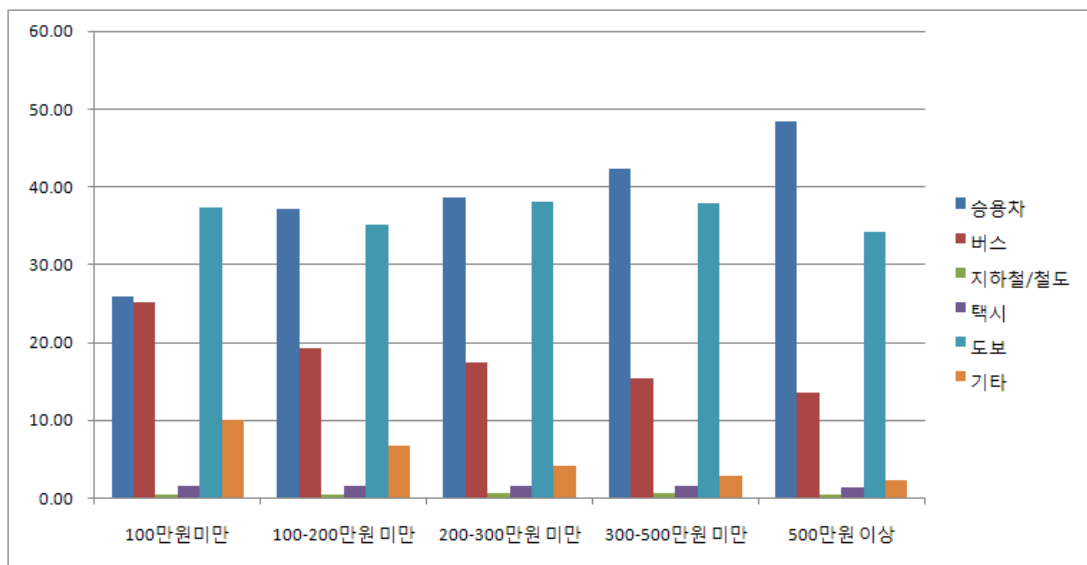
<그림 3-4> 대전광역시권 소득별 통행목적 분포

○ 대전광역시권 소득별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 100만원 미만의 통행수단 비율은 승용차 25.8%, 버스 25.1%, 도보 37.4%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 500만원 이상의 통행수단 비율은 승용차 48.5%, 버스 13.4%, 도보 34.2%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-5> 대전광역시권 소득별 통행수단 분포

통행수단	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	6,059	25.8	21,100	37.1	27,947	38.6	21,808	42.3	5,295	48.5
버스	5,891	25.1	10,957	19.3	12,509	17.3	7,850	15.2	1,466	13.4
지하철/철도	85	0.4	195	0.3	341	0.5	238	0.5	38	0.3
택시	340	1.4	832	1.5	1,051	1.5	735	1.4	139	1.3
도보	8,781	37.4	19,921	35.1	27,526	38.1	19,466	37.8	3,737	34.2
기타	2,337	9.9	3,821	6.7	2,956	4.1	1,441	2.8	252	2.3
합계	23,493	100.0	56,826	100.0	72,330	100.1	51,538	100.0	10,927	100.0



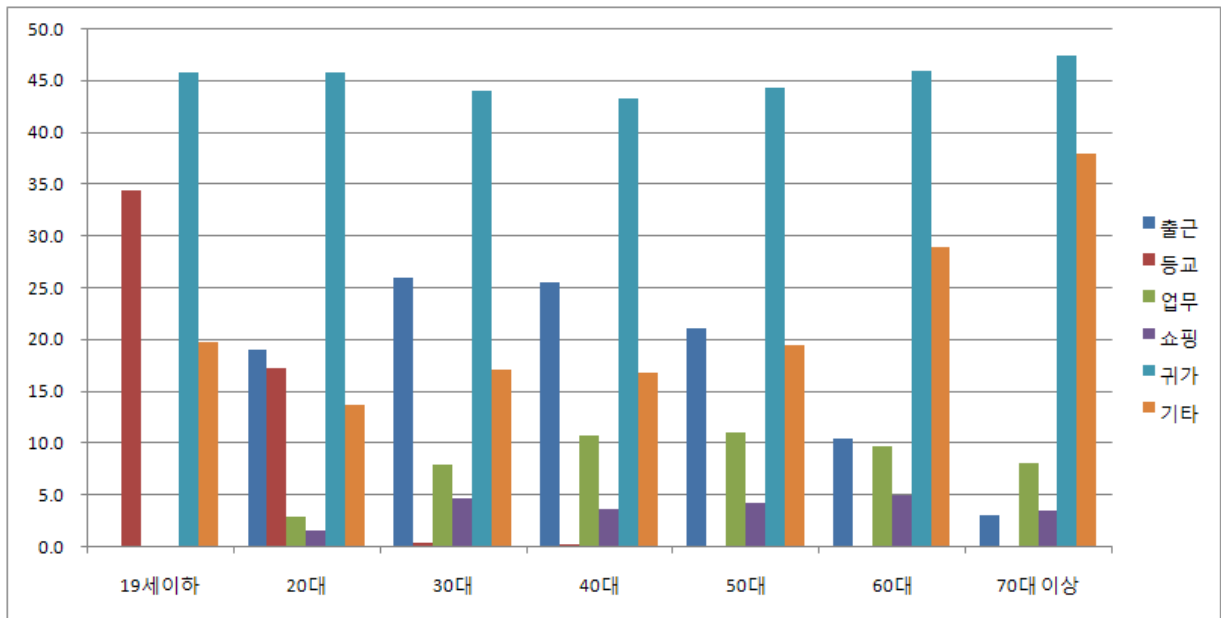
<그림 3-5> 대전광역시권 소득별 통행수단 분포

○ 대전광역시 연령별 통행목적 분포는 아래와 같음

- 20대 통행목적 비율은 출근 18.9%, 등교 17.2%, 쇼핑 1.7%, 기타 13.7%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행목적 비율은 출근 25.4%, 등교 0.1%, 쇼핑 3.7%, 기타 16.7%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상의 통행목적 비율은 출근 2.9%, 등교 0.1%, 쇼핑 3.6%, 기타 37.9%로 귀가를 제외하고 기타통행이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-6> 대전광역시 연령별 통행목적 분포

통행 목적	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	23	0.0	3,385	18.9	8,721	25.9	12,316	25.4	5,389	21.0	1,306	10.3	215	2.9
등교	23,058	34.3	3,077	17.2	117	0.3	57	0.1	10	0.0	6	0.0	5	0.1
업무	2	0.0	524	2.9	2,660	7.9	5,252	10.8	2,834	11.0	1,239	9.8	594	8.1
쇼핑	95	0.1	296	1.7	1,611	4.8	1,809	3.7	1,109	4.3	639	5.1	263	3.6
귀가	30,782	45.8	8,183	45.6	14,815	44.0	20,920	43.3	11,377	44.3	5,806	45.9	3,476	47.4
기타	13,319	19.8	2,447	13.7	5,741	17.1	8,119	16.7	5,001	19.4	3,651	28.9	2,781	37.9
합계	67,279	100.0	17,912	100.0	33,665	100.0	48,473	100.0	25,720	100.0	12,647	100.0	7,334	100.0



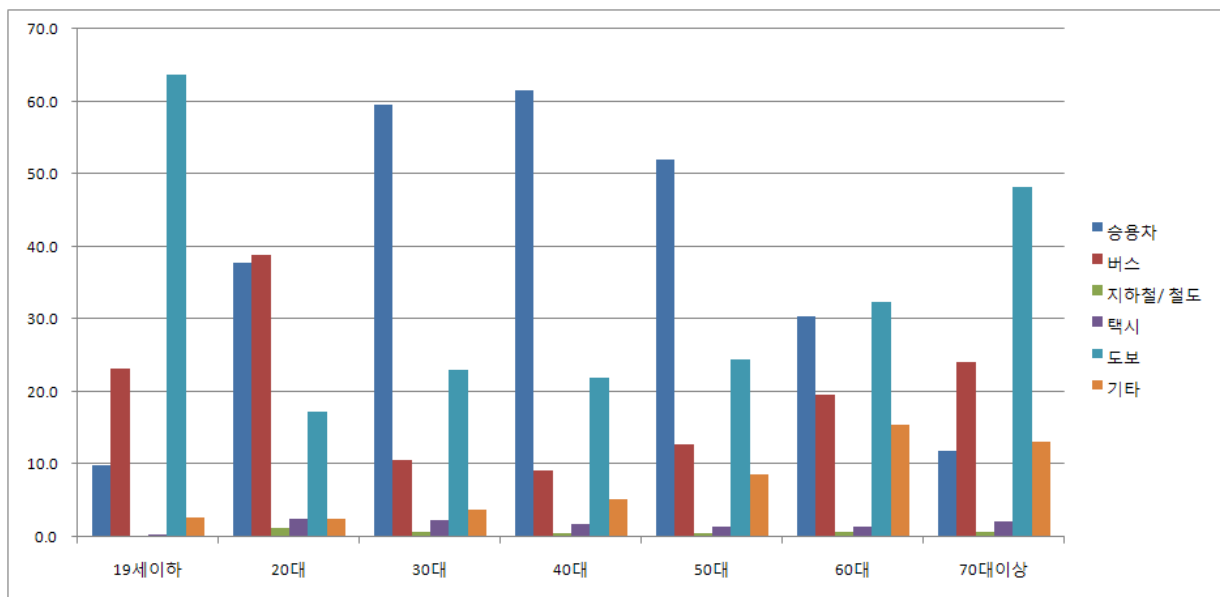
<그림 3-6> 대전광역시 연령별 통행목적 분포

○ 대전광역시 연령별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 20대 통행수단 비율은 승용차 37.8%, 버스 38.9%, 도보 17.3%로 버스의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행수단 비율은 승용차 61.5%, 버스 9.2%, 도보 22.0%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상 통행수단 비율은 승용차 11.8%, 버스 24.0%, 도보 48.3%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-7> 대전광역시 연령별 통행수단 분포

수단	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	6,889	9.9	6,823	37.8	22,111	59.6	29,622	61.5	12,339	52.1	3,657	30.4	767	11.8
버스	16,184	23.3	7,020	38.9	3,955	10.7	4,408	9.2	3,039	12.8	2,371	19.7	1,557	24.0
지하철/철도	61	0.1	203	1.1	212	0.6	216	0.5	115	0.5	69	0.6	40	0.6
택시	194	0.3	442	2.5	884	2.4	843	1.8	348	1.5	179	1.5	134	2.1
도보	44,352	63.7	3,123	17.3	8,539	23.0	10,569	22.0	5,813	24.5	3,898	32.4	3,129	48.3
기타	1,892	2.7	444	2.5	1,398	3.8	2,502	5.2	2,050	8.7	1,871	15.5	852	13.2
합계	69,572	100.0	18,055	100.0	37,099	100.0	48,160	100.0	23,704	100.0	12,045	100.0	6,479	100.0



<그림 3-7> 대전광역시 연령별 통행수단

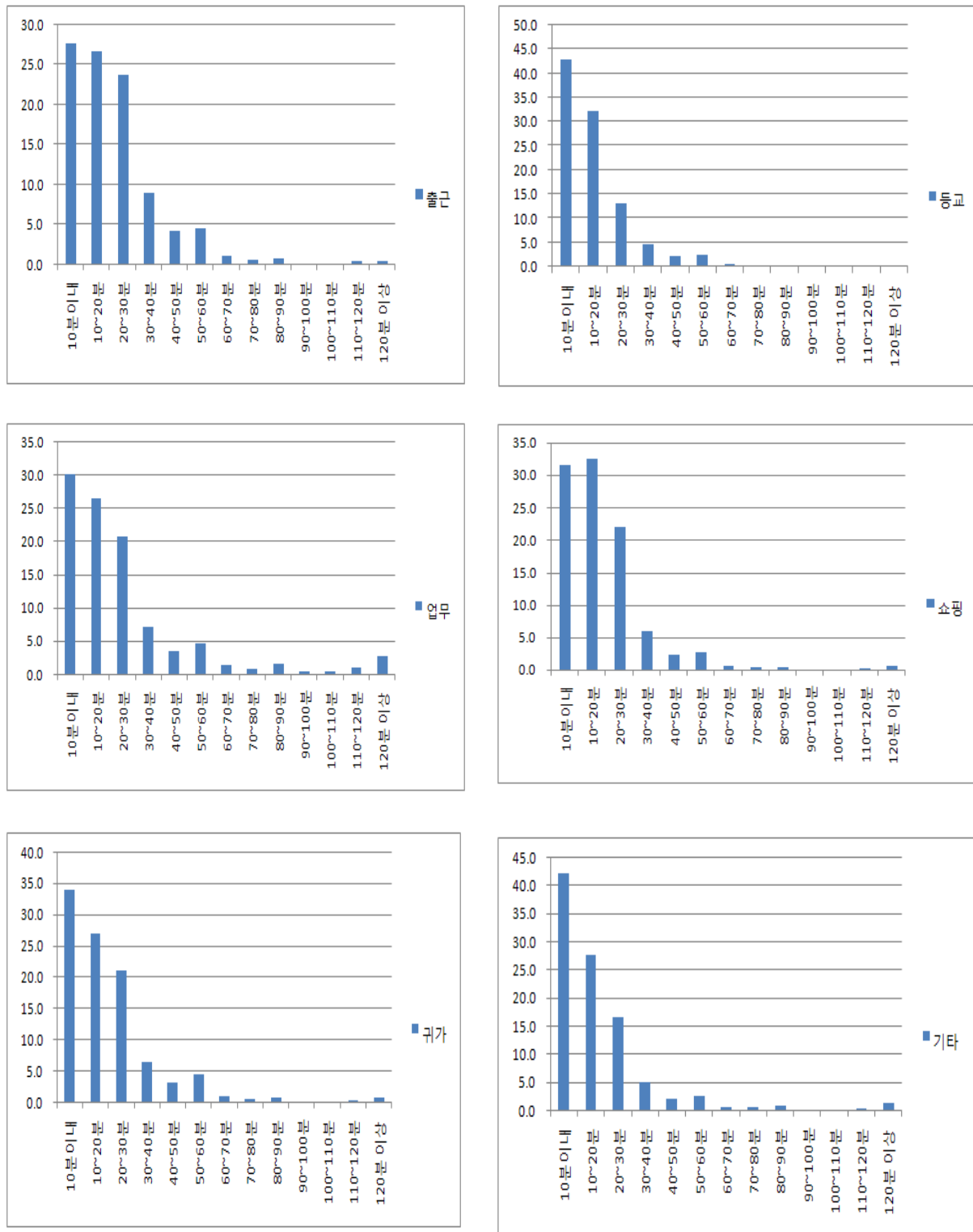
마. 통행목적 및 통행수단별 통행시간 분포

○ 대전광역시권 통행목적별 통행시간 분포는 아래와 같음

- 출근 목적의 비율은 10분 이내가 27.7%로 가장 높았으며, 10~20분 26.7%, 20~30분 23.8% 순으로 나타남
- 등교 목적의 비율은 10분 이내가 42.9%로 가장 높았으며, 10~20분 32.3%, 20~30분 13.1% 순으로 나타남
- 귀가 목적의 비율은 10분이내가 34.0%로 가장 높았으며, 10~20분 26.8%, 20~30분 21.1% 순으로 나타남

<표 3-8> 대전광역시권 통행목적별 통행시간 분포

통행목적	출근		등교		업무		쇼핑		귀가		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분이내	8,682	27.7	11,313	42.9	3,924	30.1	1,838	31.5	32,344	34.0	17,257	42.0
10~20분	8,373	26.7	8,513	32.3	3,452	26.3	1,892	32.5	25,600	26.8	11,351	27.6
20~30분	7,460	23.8	3,439	13.1	2,701	20.6	1,278	22.0	20,147	21.1	6,776	16.5
30~40분	2,843	9.1	1,269	4.8	930	7.1	349	6.0	6,109	6.4	2,044	5.0
40~50분	1,318	4.2	587	2.2	458	3.5	139	2.4	2,960	3.1	854	2.1
50~60분	1,451	4.6	678	2.6	591	4.5	157	2.7	4,315	4.5	1,096	2.7
60~70분	362	1.2	193	0.7	169	1.3	42	0.7	886	0.9	309	0.8
70~80분	225	0.7	107	0.4	111	0.8	29	0.5	611	0.6	221	0.5
80~90분	240	0.8	123	0.5	196	1.5	27	0.5	814	0.9	313	0.8
90~100분	58	0.2	26	0.1	43	0.3	9	0.2	205	0.2	93	0.2
100~110분	46	0.1	18	0.1	44	0.3	5	0.1	146	0.2	59	0.1
110~120분	133	0.4	22	0.1	123	0.9	14	0.2	362	0.4	146	0.4
120분이상	164	0.5	42	0.2	363	2.8	43	0.7	860	0.9	540	1.3
합계	31,355	100.0	26,330	100.0	13,105	100.0	5,822	100.0	95,359	100.0	41,059	100.0



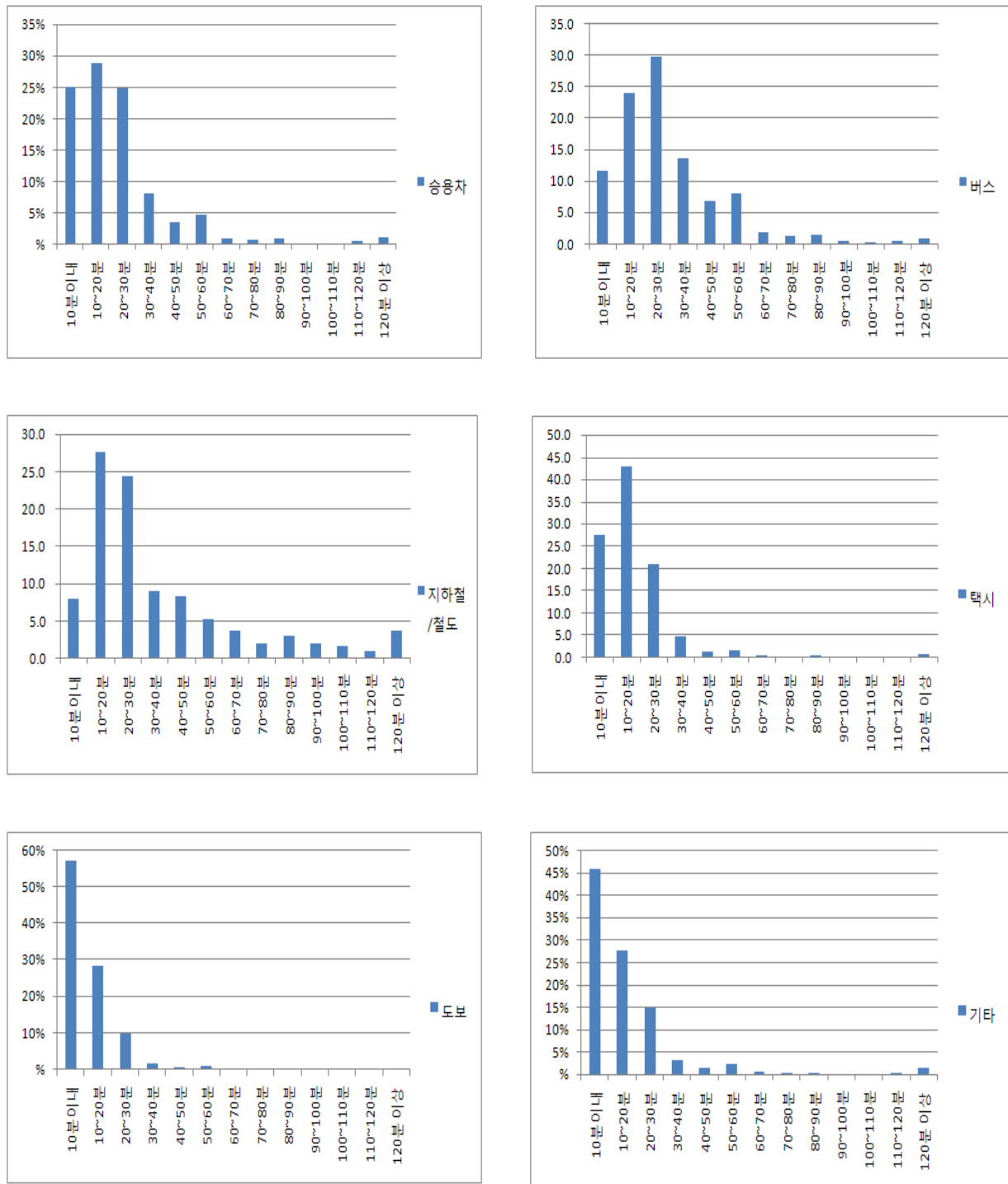
<그림 3-8> 대전광역시권 통행목적별 통행시간 분포

○ 대전광역시권 통행수단별 통행시간 분포는 아래와 같음

- 승용차 수단의 비율은 10~20분 28.8%로 가장 높았으며, 10분 이내 25.0%, 20~30분 24.8% 순으로 나타남
- 버스 수단의 비율은 20~30분 29.9%로 가장 높았으며, 10~20분 24.0%, 30~40분 13.5% 순으로 나타남

<표 3-9> 대전광역시권 통행수단별 통행시간 분포

통행 목적	승용차		버스		지하철/철도		택시		도보		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분이내	20,539	25.0	4,465	11.5	72	8.0	846	27.3	45,319	57.2	4,981	46.2
10~20분	23,707	28.8	9,277	24.0	247	27.5	1,331	43.0	22,522	28.4	3,014	27.9
20~30분	20,361	24.8	11,543	29.9	218	24.3	648	20.9	7,960	10.0	1,615	14.9
30~40분	6,650	8.1	5,239	13.5	81	9.0	139	4.5	1,316	1.7	344	3.2
40~50분	2,966	3.6	2,597	6.7	75	8.4	35	1.1	506	0.6	174	1.6
50~60분	3,966	4.8	3,089	8.0	48	5.4	45	1.5	833	1.0	261	2.4
60~70분	868	1.1	691	1.8	33	3.7	10	0.3	256	0.3	63	0.6
70~80분	601	0.7	426	1.1	18	2.0	6	0.2	153	0.2	48	0.4
80~90분	830	1.0	559	1.4	27	3.0	9	0.3	183	0.2	58	0.5
90~100분	170	0.2	163	0.4	19	2.1	2	0.1	36	0.0	22	0.2
100~110분	143	0.2	99	0.3	16	1.8	0	0.0	26	0.0	16	0.1
110~120분	440	0.5	188	0.5	9	1.0	3	0.1	91	0.1	38	0.4
120분이상	968	1.2	337	0.9	34	3.8	23	0.7	230	0.3	173	1.6
합계	82,209	100.0	38,673	100.0	897	100.0	3,097	100.0	79,431	100.0	10,807	100.0



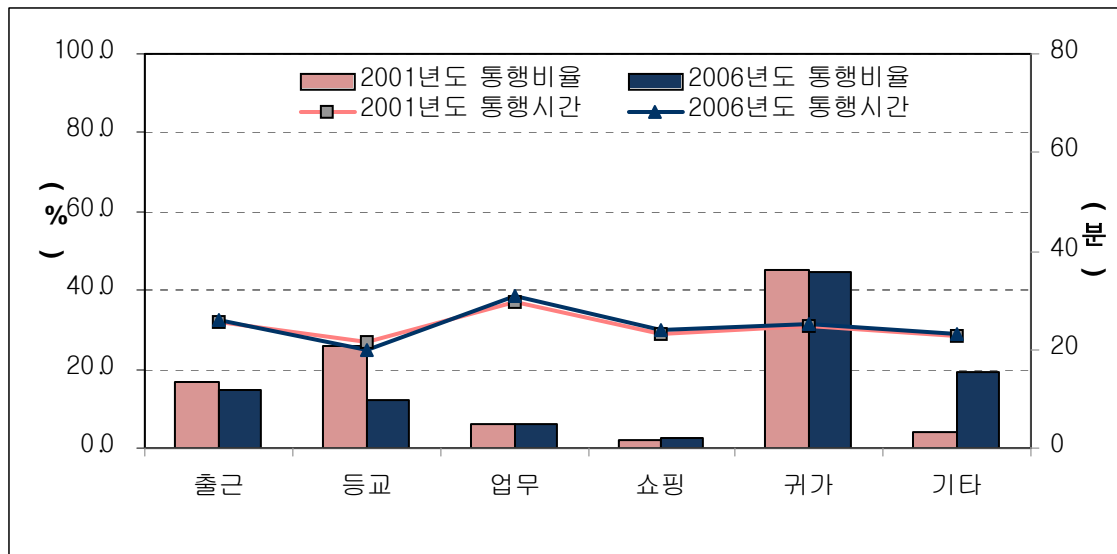
<그림 3-9> 대전광역시권 통행수단별 통행시간 분포

바. 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대전광역권의 통행목적 분포 및 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석한 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포의 경우 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 45.0%에서 44.9%로 0.1% 감소하였고, 평균통행시간은 26분과 25분으로 유사하게 나타남
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 2.2%에서 2.7%로 0.5% 증가하였고, 평균통행시간은 24분으로 같게 나타남
 - 반면에, 출근 목적의 통행비율은 16.5%에서 14.7%로 1.8% 감소하였고, 평균통행시간은 26분으로 같게 나타남
 - 업무 목적의 평균통행시간은 29분에서 31분으로 2분 증가하였고, 통행비율은 6.3%, 6.1%로 나타남
 - 반면에, 2001년과 2006년 모두 가장 짧게 나타난 등교 목적의 평균통행시간은 22분에서 20분으로 2분 감소하였고, 통행비율은 26.0%에서 12.4%로 감소함

<표 3-10> 대전광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

통행 목적	2001년				2006년			
	통행		통행시간		통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차	횟수	비율	평균	표준편차
출근	61,123	16.5	26	18	31,355	14.7	26	22
등교	95,974	26.0	22	17	26,330	12.4	20	17
업무	23,174	6.3	29	28	13,105	6.1	31	43
쇼핑	7,928	2.2	24	17	5,822	2.7	24	25
귀가	165,967	45.0	26	19	95,359	44.9	25	24
기타	14,577	4.0	23	18	41,059	19.2	23	28
합계	368,743	100.0	25.00	19.50	213,030	100.0	25	27



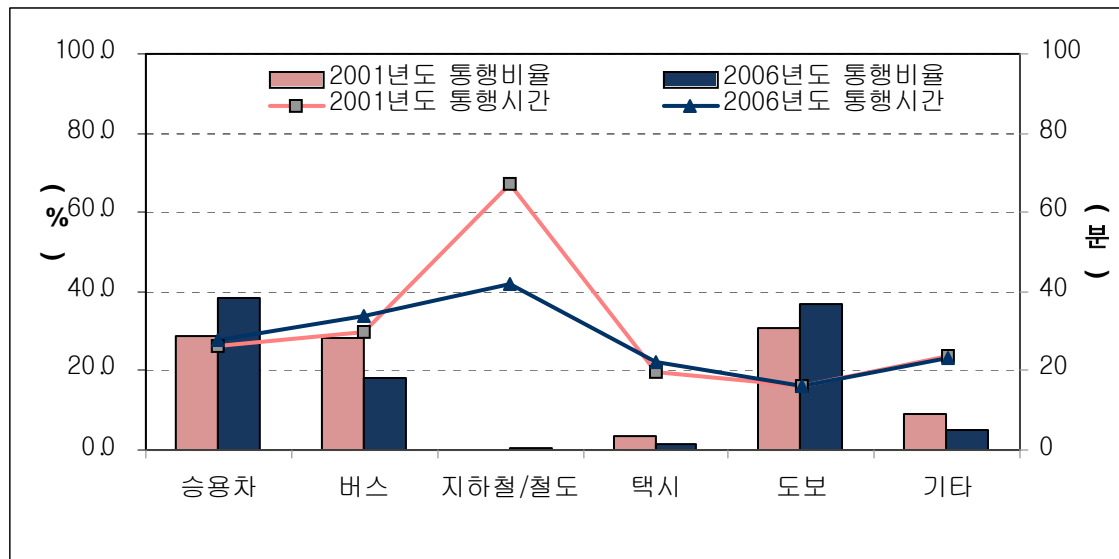
<그림 3-10> 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

사. 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대전광역시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 도보 수단의 통행비율은 2001년 30.7%에서 2006년 37.0%로 6.3% 증가하였고, 평균통행시간은 16분으로 같게 나타남
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.4%로 0.3% 증가하였고, 평균통행시간은 67분에서 42분으로 감소함
 - 반면에, 버스 수단의 통행비율은 28.1%에서 18.0%로 10.1% 감소하였고, 평균통행시간은 30분에서 34분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 길게 나타난 지하철/철도 목적의 평균통행시간은 67분에서 42분으로 25분 감소하였고, 통행비율은 0.1%에서 0.4%로 증가함
 - 반면에, 버스 수단의 평균통행시간은 30분에서 34분으로 증가하였고, 통행비율은 28.1%에서 18.0%로 감소함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 짧게 나타난 도보 수단의 평균통행시간은 16분으로 변화가 없고 통행비율은 30.7%에서 37.0%로 증가함

<표 3-11> 대전광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

통행수단	2001년				2006년			
	통행		통행시간		통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	107,547	28.7	26	20	82,209	38.2	28	28
버스	105,486	28.1	30	18	38,673	18.0	34	25
지하철/철도	268	0.1	67	43	897	0.4	42	37
택시	12,408	3.3	20	14	3,097	1.4	22	29
도보	115,175	30.7	16	10	79,431	37.0	16	14
기타	34,294	9.1	24	21	10,807	5.00	23	35
총합계	375,178	100.0	30	-	215,114	100.0	28	28



<그림 3-11> 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

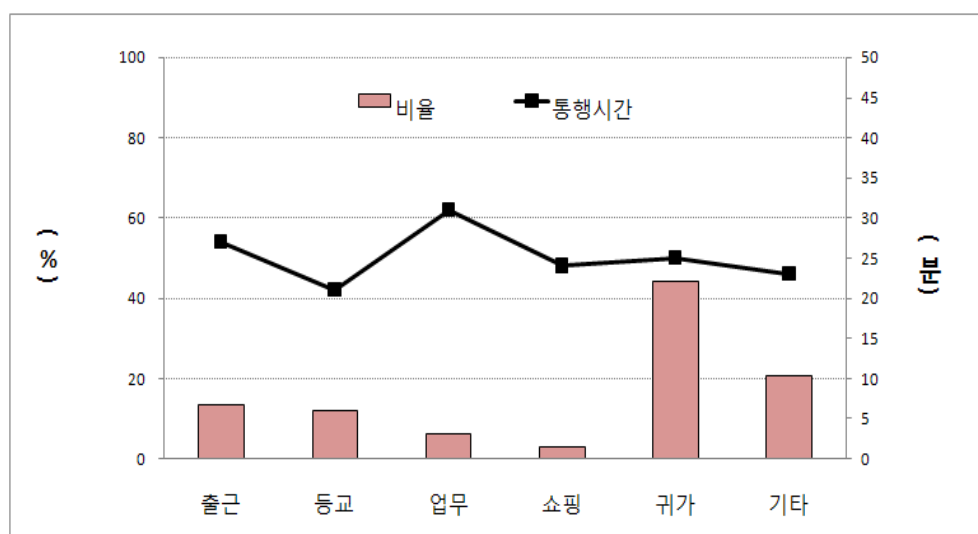
2. 광주광역시권

가. 통행목적 분포

- 광주광역시권 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 귀가 목적의 통행비율은 44.1%로 가장 높고 평균통행시간은 25분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 3.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 24분으로 나타남
 - 업무 목적의 평균통행시간은 31분으로 가장 길고 통행비율은 6.2%이며, 반면에 등교 목적의 평균통행시간은 21분으로 가장 짧고 통행비율은 12.1%로 나타남

<표 3-12> 광주광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간

통행목적	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
출근	21,049	13.6	27	21
등교	18,839	12.1	21	17
업무	9,619	6.2	31	35
쇼핑	4,809	3.1	24	19
귀가	68,446	44.1	25	22
기타	32,350	20.9	23	24
합계	155,112	100.0	25	23



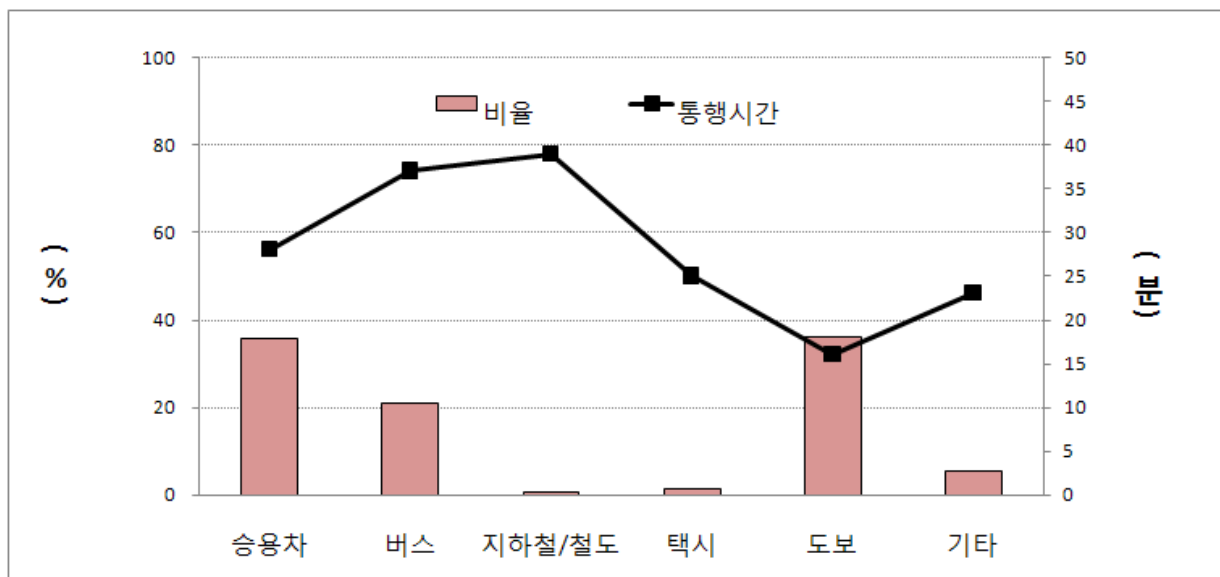
<그림 3-12> 광주광역시권 목적통행 분포 및 평균통행시간

나. 통행수단 분포

- 광주광역시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 도보 수단의 통행비율은 36.2%로 가장 높고 평균통행시간은 16분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 39분으로 나타남
 - 지하철/철도 수단의 평균통행시간은 39분으로 가장 길고 통행비율은 0.4%이며, 반면에 도보 수단의 평균통행시간은 16분으로 가장 짧고 통행비율은 36.2%로 나타남

<표 3-13> 광주광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간

통행수단	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	56,069	35.6	28	26
버스	33,129	21.0	37	26
지하철/철도	686	0.4	39	40
택시	2,002	1.3	25	26
도보	57,084	36.2	16	15
기타	8,703	5.5	23	31
총합계	157,673	100.0	25	24



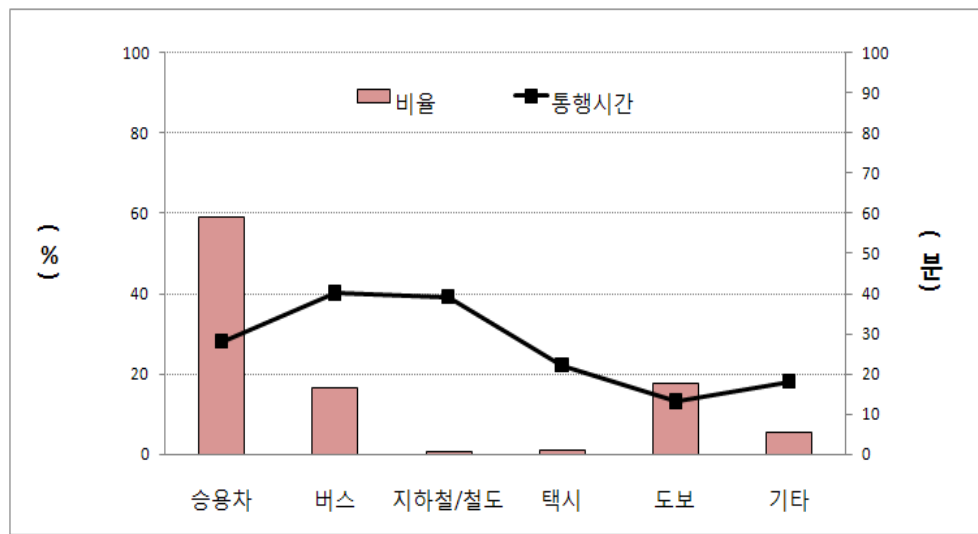
<그림 3-13> 광주광역시권 수단통행 분포 및 평균통행시간

다. 통행목적별 통행수단 분포

- 광주광역시권 출근목적의 통행수단 분포와 평균통행시간은 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 58.8%로 가장 높고 평균통행시간은 28분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.6%로 가장 낮고 평균통행시간은 39분으로 나타남
- 등교목적의 도보 수단의 통행비율은 57.0%로 가장 높고 평균통행시간은 14분이며, 업무 목적의 통행은 승용차수단의 통행비율이 67.3%로 가장 높고 평균통행시간은 35분으로 나타남

<표 3-14> 광주광역시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간

구분			통행수단						
통행 목적	통계량		승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
출근	통행	횟수	12,505	3,522	116	213	3,707	1,162	21,225
		비율	58.8	16.6	0.6	1.0	17.5	5.5	100.0
	통행시간	평균	28	40	39	22	13	18	27
		표준편차	22	22	32	15	11	17	21
등교	통행	횟수	2,177	5,518	53	44	10,874	419	19,085
		비율	11.4	28.9	0.3	0.2	57.0	2.2	100.0
	통행시간	평균	18	36	29	17	14	16	21
		표준편차	15	21	12	10	9	9	17
업무	통행	횟수	6,885	618	29	102	1,223	1,359	10,216
		비율	67.3	6.1	0.3	1.0	12.0	13.3	100.0
	통행시간	평균	35	44	61	32	19	34	31
		표준편차	35	35	74	40	32	49	35
쇼핑	통행	횟수	1,666	1,246	49	153	1,490	275	4,879
		비율	34.3	25.5	1.0	3.1	30.5	5.6	100.0
	통행시간	평균	24	33	28	23	20	23	24
		표준편차	20	19	17	21	17	21	19
귀가	통행	횟수	22,916	15,413	311	927	25,751	3,725	69,043
		비율	33.2	22.3	0.5	1.3	37.3	5.4	100.0
	통행시간	평균	28	38	40	23	16	21	25
		표준편차	25	25	38	22	14	27	22
기타	통행	횟수	9,920	6,812	128	563	14,039	1,763	33,225
		비율	29.9	20.5	0.6	1.7	42.0	5.3	100.0
	통행시간	평균	25	35	40	27	17	23	23
		표준편차	27	31	51	33	19	29	24



<그림 3-14> 광주광역시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포

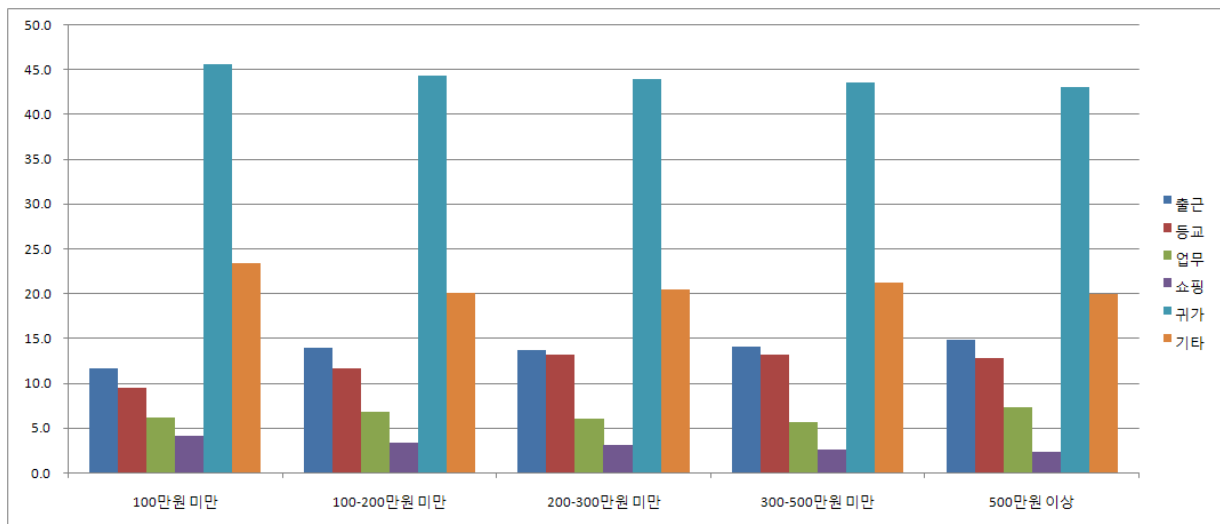
라. 광주광역시권 소득별, 연령별 통행목적 및 통행수단 분포

○ 광주광역시권 소득별 통행목적 분포는 아래와 같음

- 100만원 미만의 목적통행 비율은 출근 11.6%, 등교 9.4%, 기타 23.3%로 나타남
- 500만원 이상의 목적통행 비율은 출근 14.8%, 등교 12.7%, 기타 19.9%로 나타남

<표 3-15> 광주광역시권 소득별 통행목적 분포

통행 목적	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	2,611	11.6	6,270	13.9	6,622	13.7	4,532	14.0	1,014	14.8
등교	2,130	9.4	5,250	11.7	6,326	13.1	4,261	13.2	872	12.7
업무	1,372	6.1	3,044	6.8	2,886	6.0	1,817	5.6	500	7.3
쇼핑	911	4.0	1,479	3.3	1,452	3.0	806	2.5	161	2.3
귀가	10,302	45.6	19,933	44.3	21,216	43.8	14,051	43.6	2,944	43.0
기타	5,275	23.3	9,015	20.0	9,873	20.4	6,826	21.1	1,361	19.9
합계	22,601	100.0	44,991	100.0	48,375	100.0	32,293	100.0	6,852	100.0



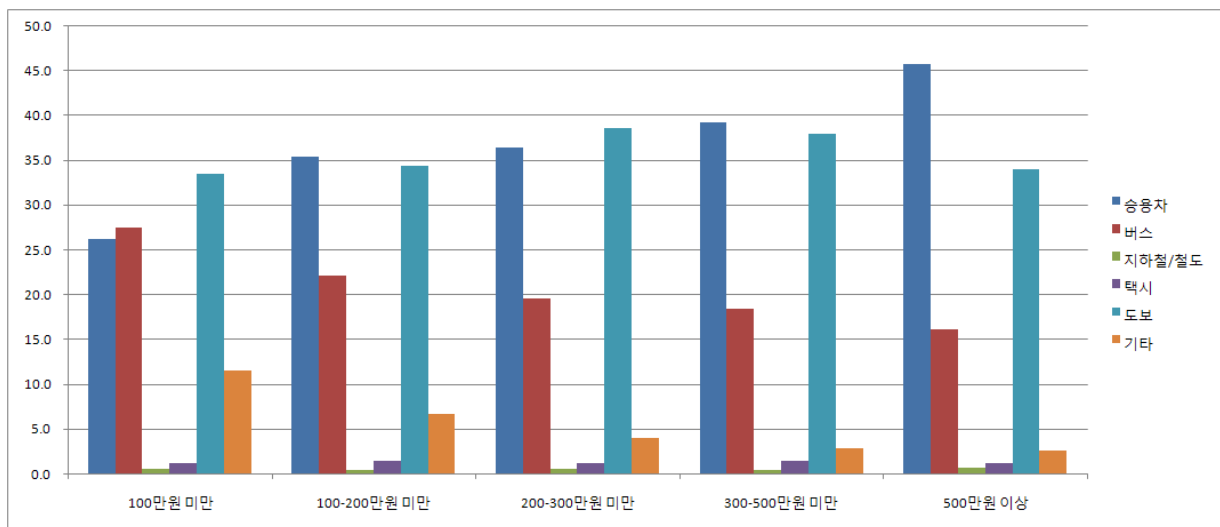
<그림 3-15> 광주광역시권 소득별 통행목적

○ 광주광역시권 소득별 통행수단은 아래와 같음

- 100만원 미만의 통행수단 비율은 승용차 26.1%, 버스 27.4%, 도보 33.4%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 500만원 이상의 통행수단 비율은 승용차 45.6%, 버스 16.1%, 도보 34.0%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-16> 광주광역시권 소득별 통행수단 분포

통행수단	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	6,002	26.1	16,198	35.3	17,830	36.3	12,856	39.1	3,183	45.6
버스	6,303	27.4	10,094	22.0	9,585	19.5	6,027	18.4	1,120	16.1
지하철/철도	120	0.5	162	0.4	225	0.5	138	0.4	41	0.6
택시	261	1.1	648	1.4	572	1.2	444	1.4	77	1.1
도보	7,681	33.4	15,700	34.3	18,915	38.5	12,423	37.9	2,365	34.0
기타	2,639	11.5	3,015	6.6	1,968	4.0	903	2.8	178	2.6
합계	23,006	100.0	45,817	100.0	49,095	100.0	32,791	100.0	6,964	100.0



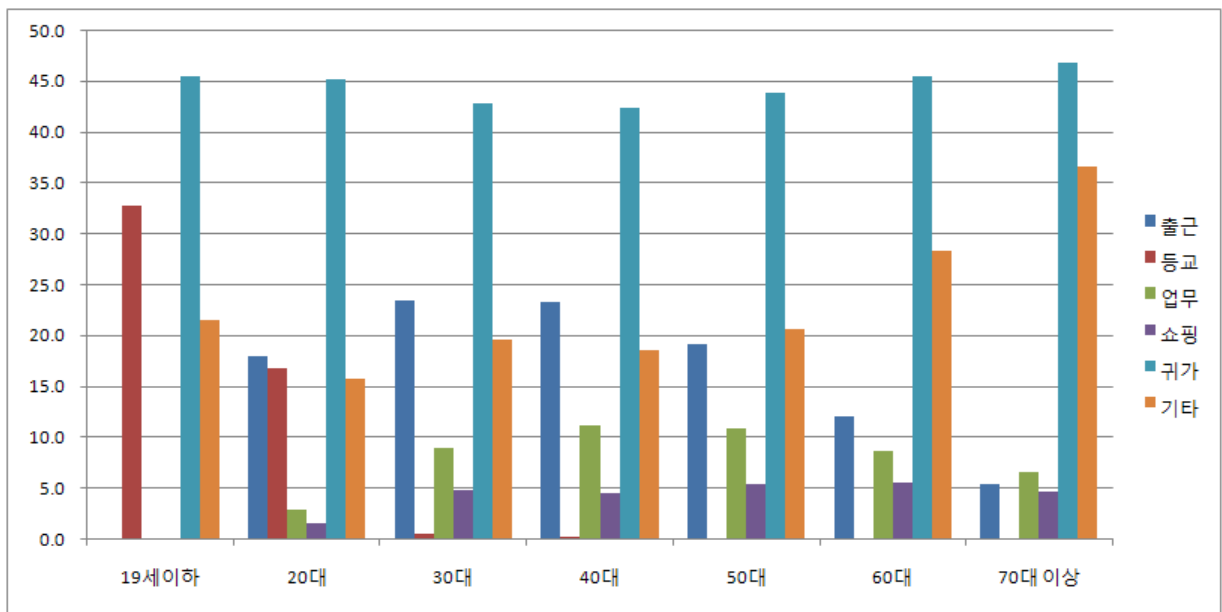
<그림 3-16> 광주광역시권 소득별 통행수단 분포

○ 광주광역시 연령별 통행목적 분포는 아래와 같음

- 20대 통행목적 비율은 출근 18.0%, 등교 16.7%, 쇼핑 1.7%, 기타 15.7%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행목적 비율은 출근 23.3%, 등교 0.2%, 쇼핑 4.5%, 기타 18.6%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상의 통행목적 비율은 출근 5.5%, 등교 0.0%, 쇼핑 4.7%, 기타 36.6%로 귀가를 제외하고 기타통행이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-17> 광주광역시 연령별 통행목적 분포

통행 목적	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	42	0.1	2,407	18.0	5,172	23.4	8,299	23.3	3,631	19.1	1,259	12.0	239	5.5
등교	16,442	32.7	2,226	16.7	98	0.4	54	0.2	16	0.1	2	0.0	1	0.0
업무	46	0.1	381	2.9	1,988	9.0	3,957	11.1	2,059	10.8	902	8.6	286	6.5
쇼핑	86	0.2	221	1.7	1,071	4.8	1,604	4.5	1,038	5.5	583	5.6	206	4.7
귀가	22,787	45.4	6,023	45.0	9,457	42.8	15,043	42.3	8,324	43.9	4,768	45.5	2,044	46.7
기타	10,839	21.6	2,101	15.7	4,325	19.6	6,596	18.6	3,917	20.6	2,971	28.3	1,601	36.6
합계	50,242	100.0	13,359	100.0	22,111	100.0	35,553	100.0	18,985	100.0	10,485	100.0	4,377	100.0



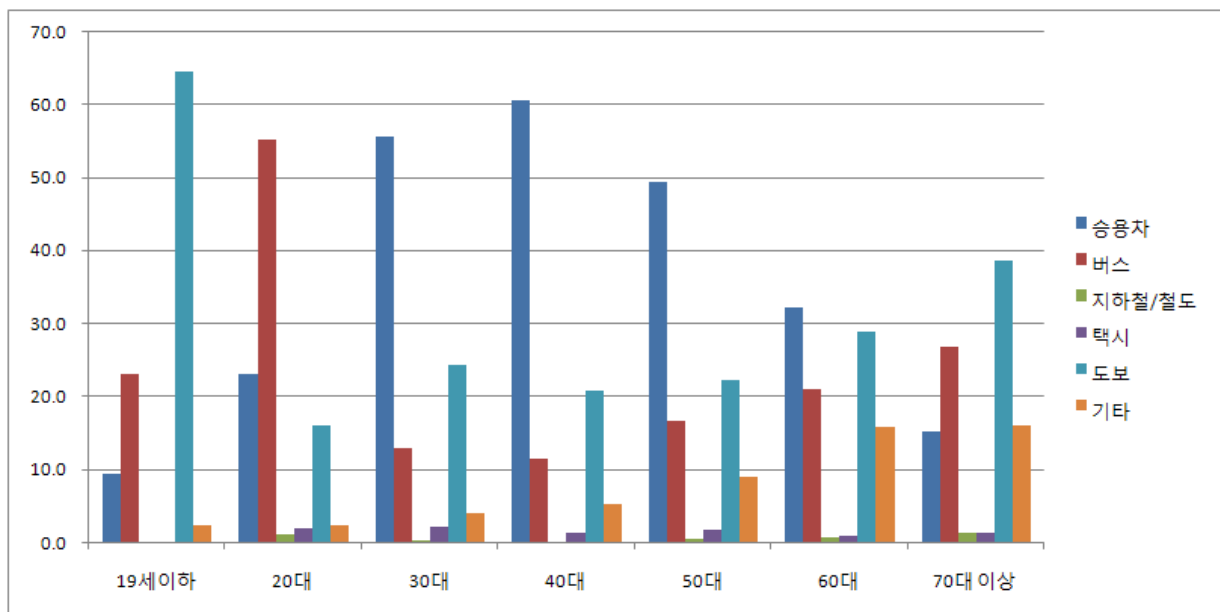
<그림 3-17> 광주광역시 연령별 통행목적 분포

○ 광주광역시 연령별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 20대 통행수단 비율은 승용차 23.1%, 버스 55.2%, 도보 16.0%로 버스의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행수단 비율은 승용차 60.5%, 버스 11.5%, 도보 20.9%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상 통행수단 비율은 승용차 15.3%, 버스 26.9%, 도보 38.6%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-18> 광주광역시 연령별 통행수단 분포

통행수단	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	4,759	9.4	3,173	23.1	12,548	55.6	21,941	60.5	9,527	49.3	3,441	32.2	680	15.3
버스	11,713	23.1	7,595	55.2	2,955	13.1	4,167	11.5	3,252	16.8	2,250	21.1	1,197	26.9
지하철/철도	73	0.1	169	1.2	85	0.4	89	0.2	118	0.6	87	0.8	65	1.5
택시	121	0.2	277	2.0	524	2.3	552	1.5	351	1.8	111	1.0	66	1.5
도보	32,648	64.7	2,208	16.0	5,516	24.4	7,575	20.9	4,325	22.4	3,096	29.0	1,716	38.6
기타	1,285	2.5	343	2.5	940	4.2	1,945	5.4	1,768	9.1	1,702	15.9	720	16.2
합계	50,599	100.0	13,765	100.0	22,568	100.0	36,269	100.0	19,341	100.0	10,687	100.0	4,444	100.0



<그림 3-18> 광주광역시 연령별 통행수단 분포

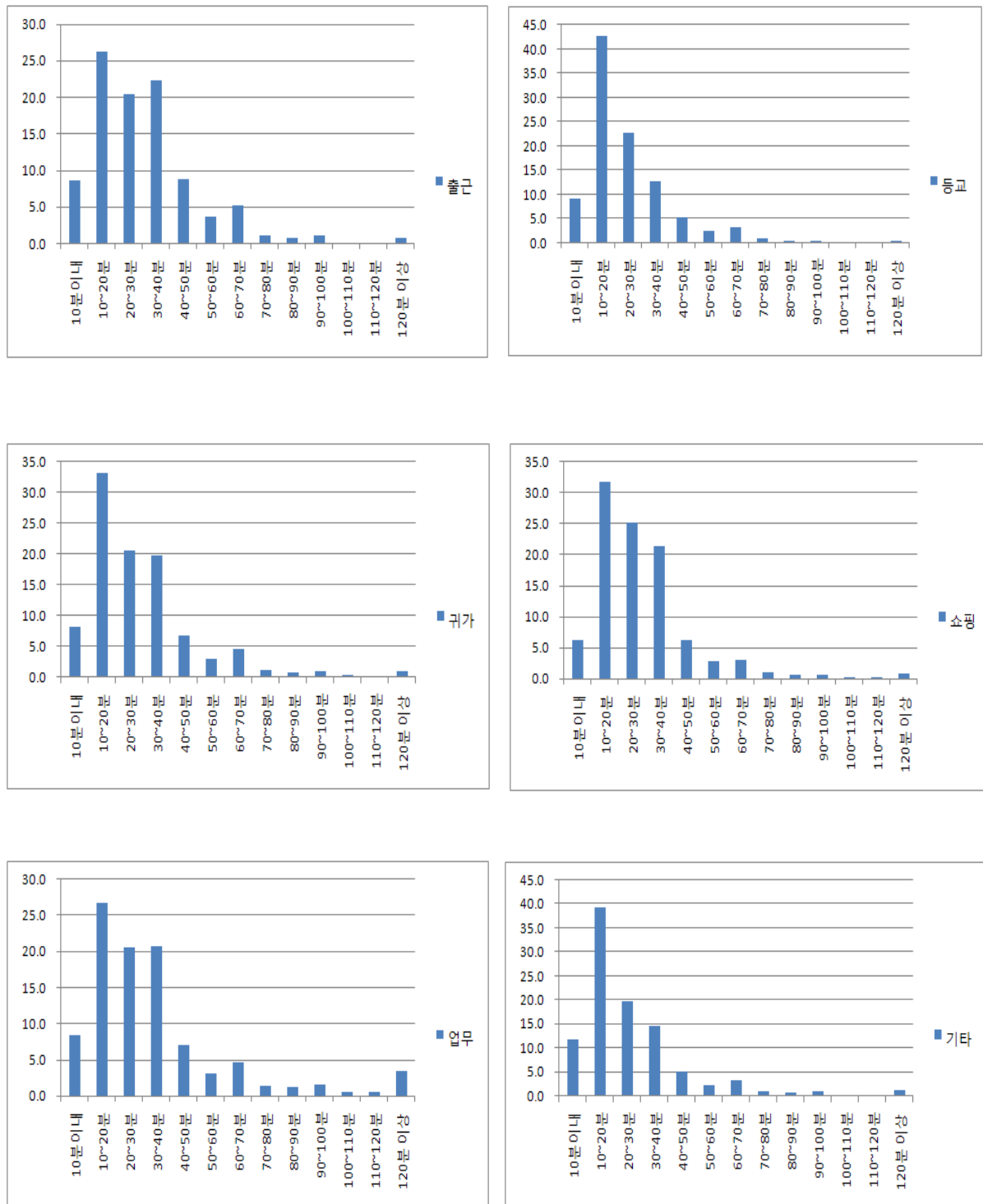
마. 통행목적 및 통행 수단별 통행시간 분포

○ 광주광역시권 통행목적별 통행시간 분포는 아래와 같음

- 출근 목적의 비율은 10~20분이 26.4%로 가장 높았으며, 30~40분 22.4%, 20~30분 20.5% 순으로 나타남
- 등교 목적의 비율은 10~20분이 42.7%로 가장 높았으며, 20~30분 22.6%, 30~40분 12.8% 순으로 나타남
- 귀가 목적의 비율은 10~20분이 33.2%로 가장 높았으며, 20~30분 20.6%, 30~40분 19.7% 순으로 나타남

<표 3-19> 광주광역시권 통행목적별 통행시간 분포

통행목적	출근		등교		업무		쇼핑		귀가		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분 이내	1,838	8.7	1,707	9.1	806	8.4	295	6.1	5,588	8.2	3,819	11.8
10~20분	5,532	26.4	8,057	42.7	2,571	26.7	1,525	31.8	22,682	33.2	12,662	39.1
20~30분	4,319	20.5	4,266	22.6	1,987	20.7	1,216	25.3	14,129	20.6	6,375	19.7
30~40분	4,705	22.4	2,408	12.8	1,994	20.7	1,026	21.3	13,475	19.7	4,727	14.6
40~50분	1,865	8.9	969	5.1	677	7.0	300	6.2	4,669	6.8	1,638	5.1
50~60분	783	3.7	430	2.3	296	3.1	134	2.8	1,991	2.9	704	2.2
60~70분	1,090	5.2	609	3.2	444	4.6	142	3.0	3,111	4.5	1,067	3.3
70~80분	261	1.2	145	0.8	136	1.4	50	1.0	724	1.1	315	1.0
80~90분	173	0.8	69	0.4	123	1.3	26	0.5	444	0.6	201	0.6
90~100분	254	1.2	88	0.5	149	1.5	32	0.7	656	1.0	299	0.9
100~110분	44	0.2	20	0.1	54	0.6	12	0.2	195	0.3	75	0.2
110~120분	28	0.1	19	0.1	46	0.5	9	0.2	90	0.1	51	0.2
120분 이상	157	0.7	52	0.3	336	3.5	42	0.9	692	1.0	417	1.3
합계	21,049	100.0	18,839	100.0	9,619	100.0	4,809	100.0	68,446	100.0	32,350	100.0



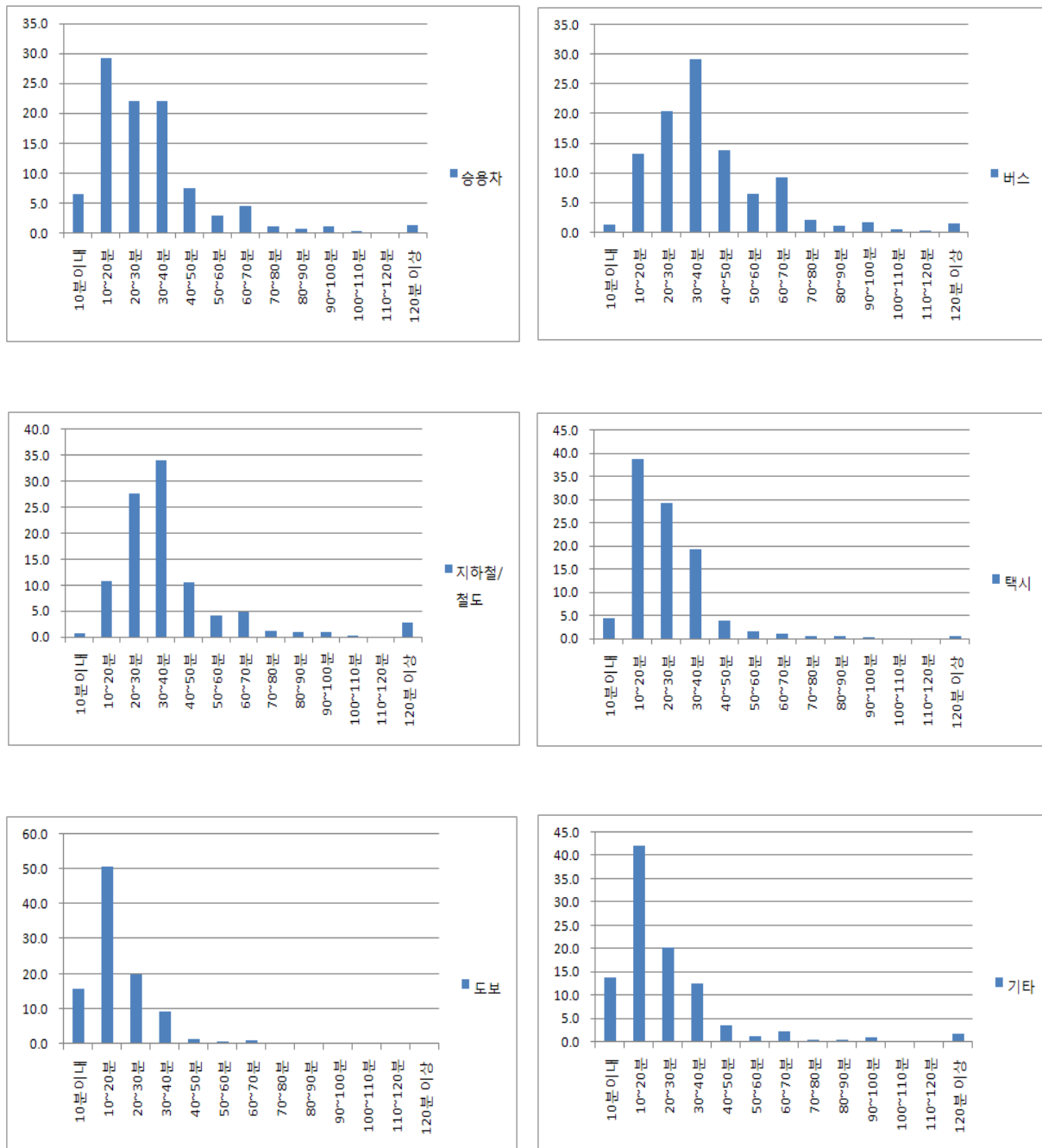
<그림 3-19> 광주광역시권 통행목적별 통행시간 분포

○ 통행수단별 통행시간 분포는 아래와 같음

- 승용차 수단의 비율은 10~20분이 29.3%로 가장 높았으며, 20~30분 22.1%, 30~40분 22.0% 순으로 나타남
- 버스 수단의 비율은 30~40분 29.1%로 가장 높았으며, 20~30분 20.5%, 40~50분 13.9% 순으로 나타남

<표 3-20> 광주광역시권 통행수단별 통행시간 분포

통행목적	승용차		버스		지하철/철도		택시		도보		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분 이내	3,673	6.6	407	1.2	5	0.7	85	4.2	9,051	15.9	1,210	13.9
10~20분	16,420	29.3	4,345	13.1	74	10.8	777	39.1	29,003	50.7	3,649	42.0
20~30분	12,381	22.1	6,778	20.5	190	27.7	588	29.4	11,407	20.0	1,766	20.3
30~40분	12,346	22.0	9,644	29.1	233	34.1	386	19.3	5,216	9.1	1,083	12.4
40~50분	4,287	7.6	4,593	13.9	73	10.6	79	3.9	897	1.6	325	3.7
50~60분	1,625	2.9	2,122	6.4	29	4.2	29	1.4	329	0.6	107	1.2
60~70분	2,565	4.6	3,064	9.2	34	5.0	23	1.1	520	0.9	193	2.2
70~80분	632	1.1	686	2.1	9	1.3	11	0.5	161	0.3	41	0.5
80~90분	426	0.8	344	1.0	8	1.2	9	0.4	109	0.2	49	0.6
90~100분	638	1.1	516	1.6	7	1.0	6	0.3	145	0.3	96	1.1
100~110분	168	0.3	134	0.4	3	0.4	0	0.0	39	0.1	18	0.2
110~120분	116	0.2	65	0.2	1	0.1	0	0.0	24	0.0	4	0.0
120분 이상	792	1.4	431	1.3	20	2.9	9	0.4	183	0.3	162	1.9
합계	56,069	100.0	33,129	100.0	686	100.0	2,002	100.0	57,084	100.0	8,703	100.0



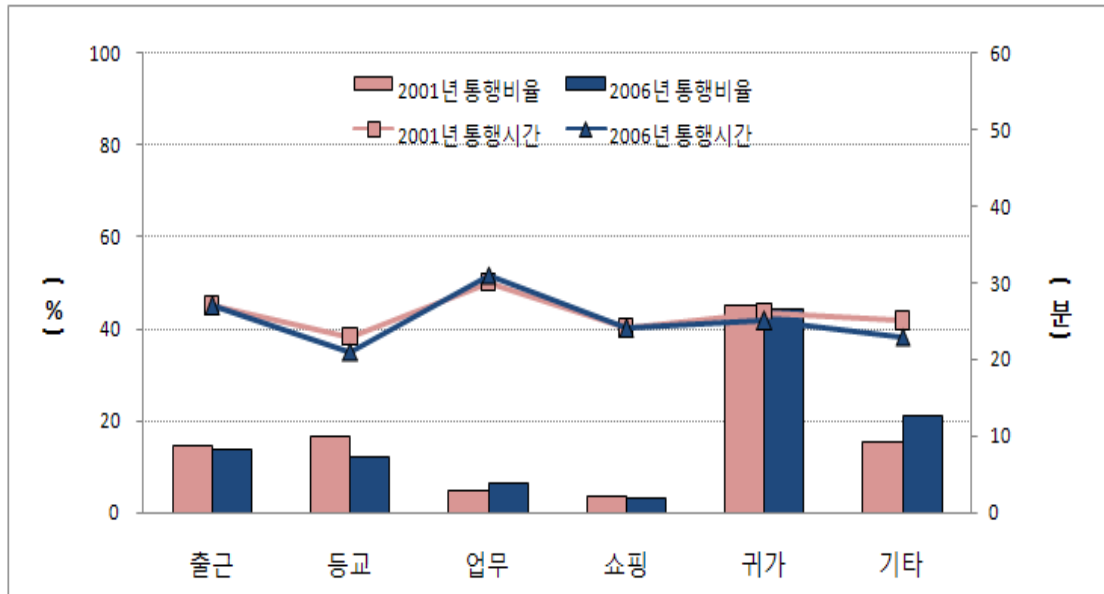
<그림 3-20> 광주광역시권 통행수단별 통행시간 분포

바. 광주광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시권의 통행목적 분포 및 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석한 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포의 경우 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 45.1%에서 44.1%로 1.0% 감소하였고, 평균통행시간은 26분에서 25분으로 감소하는 것으로 나타남
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 3.3%에서 3.1%로 0.2% 감소하였고, 평균통행시간은 24분으로 같게 나타남
 - 출근 목적의 통행비율은 14.5%에서 13.6%로 0.9% 감소하였고, 평균통행시간은 27분으로 같게 나타남
 - 업무 목적의 평균통행시간은 30분에서 31분으로 1분 증가하였고, 통행비율은 4.9%, 6.2%로 나타남
 - 등교 목적의 평균통행시간은 23분에서 21분으로 2분 감소하였고, 통행비율은 16.7%에서 12.1%로 감소하였음

<표 3-21> 광주광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

통행목적	2001년				2006년			
	통행		통행시간		통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차	횟수	비율	평균	표준편차
출근	24,416	14.5	27	34	21,049	13.6	27	21
등교	28,051	16.7	23	22	18,839	12.1	21	17
업무	8,278	4.9	30	41	9,619	6.2	31	35
쇼핑	5,605	3.3	24	20	4,809	3.1	24	19
귀가	75,768	45.1	26	25	68,446	44.1	25	22
기타	26,015	15.5	25	29	32,350	20.9	23	24
합계	168,133	100.0	26	27	155,112	100.0	25	23



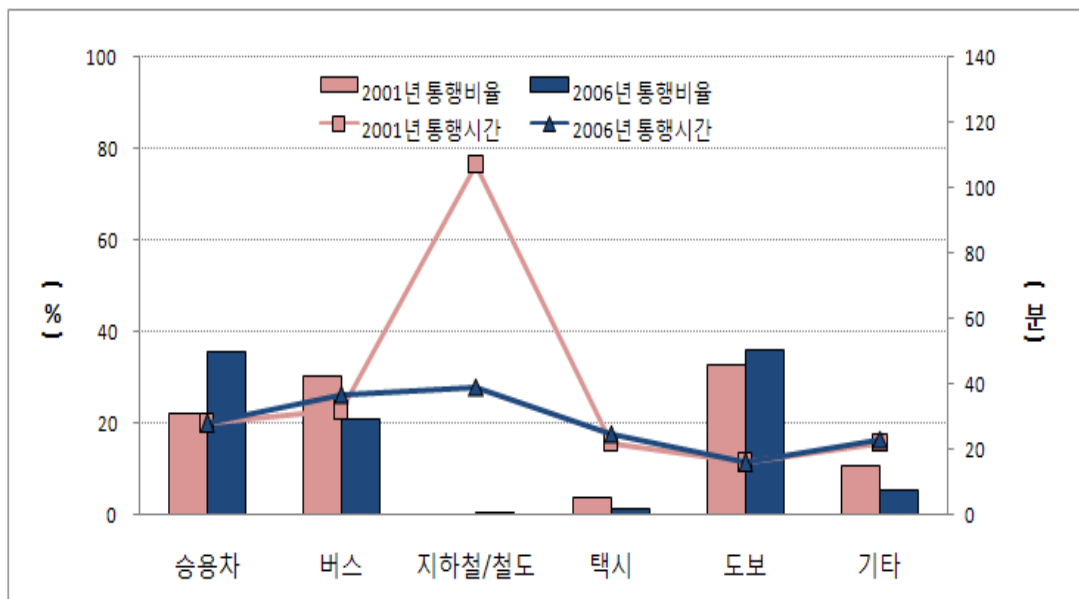
<그림 3-21> 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

사. 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 도보 수단의 통행비율은 32.8%에서 36.2%로 3.4% 증가하였고, 평균통행시간은 16분으로 같게 나타남
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.4%로 0.3% 증가하였고, 평균통행시간은 107분에서 39분으로 감소함
 - 반면에, 버스 수단의 통행비율은 30.5%에서 21.0%로 9.5% 감소하였고, 평균통행시간은 32분에서 37분으로 증가함

<표 3-22> 광주광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

통행수단	2001년				2006년			
	통행		통행시간		통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	38,234	22.1	28	36	56,069	35.6	28	26
버스	52,892	30.5	32	23	33,129	21.0	37	26
지하철/철도	83	0.1	107	81	686	0.4	39	40
택시	6,588	3.8	22	28	2,002	1.3	25	26
도보	56,913	32.8	16	13	57,084	36.2	16	15
기타	18,612	10.7	22	33	8,703	5.5	23	31
총합계	173,322	100.0	25	26	157,673	100.0	25	24



<그림 3-22> 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

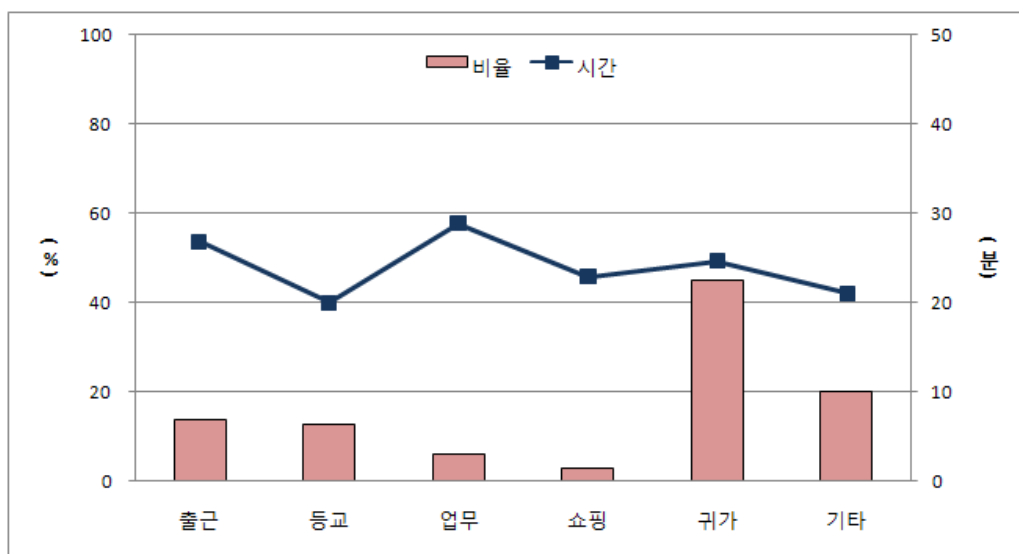
3. 대구광역시권

가. 통행목적 분포

- 대구광역시권 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 귀가 목적의 통행비율은 44.8%로 가장 높고 평균통행시간은 25이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 2.9%로 가장 낮고 평균통행시간은 23분으로 나타남
 - 출근 목적의 평균통행시간은 27분이고 통행비율은 13.8%이며, 반면에 등교 목적의 평균통행시간은 20분으로 가장 짧고 통행비율은 12.5%로 나타남

<표 3-23> 대구광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간

통행목적	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
출근	40,505	13.8	27	20
등교	36,502	12.5	20	16
업무	17,252	5.9	29	31
쇼핑	8,489	2.9	23	15
귀가	131,187	44.8	25	21
기타	58,686	20.1	21	20
합계	292,621	100.0	24	21



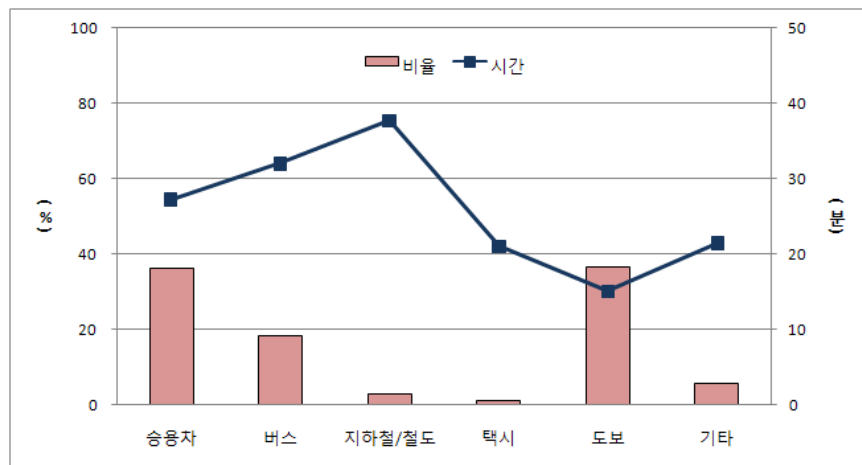
<그림 3-23> 대구광역시권 목적통행 분포 및 평균통행시간

나. 통행수단 분포

- 대구광역시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 도보 수단의 통행비율은 36.7%로 가장 높고 평균통행시간은 15분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 1.0%로 가장 낮고 평균통행시간은 21분으로 나타남
 - 지하철/철도 수단의 평균통행시간은 38분으로 가장 길고 통행비율은 2.7%이며, 반면에 도보 수단의 평균통행시간은 15분으로 가장 짧고 통행비율은 36.7%로 나타남

<표 3-24> 대구광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간

통행수단	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	108,678	36.0	27	23
버스	54,661	18.1	32	22
지하철/철도	8,100	2.7	38	24
택시	3,115	1.0	21	13
도보	110,539	36.7	15	11
기타	16,505	5.5	22	27
총합계	301,598	100.0	24	21



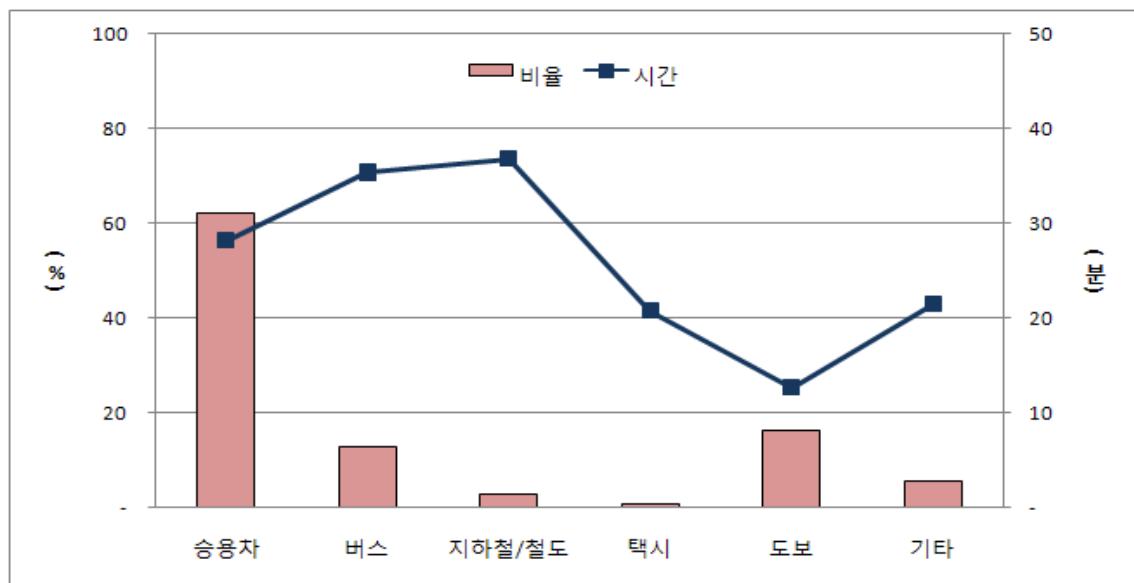
<그림 3-24> 대구광역시권 수단통행 분포 및 평균통행시간

다. 통행목적별 통행수단 분포

- 대구광역권 출근목적의 통행수단 분포와 평균통행시간은 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 62.0%로 가장 높고 평균통행시간은 28분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 0.7%로 가장 낮고 평균통행시간은 21분으로 나타남
- 등교목적의 도보 수단의 통행비율은 59.9%로 가장 높고 평균통행시간은 14분이며, 업무 목적의 통행은 승용차수단의 통행비율이 68.9%로 가장 높고 평균통행시간은 31분으로 나타남

<표 3-25> 대구광역권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간

구분			통행수단						
통행 목적	통계량		승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
출근	통행	횟수	26,000	5,337	1,172	278	6,813	2,250	41,850
		비율	62.0	12.8	2.8	0.7	16.3	5.4	100.0
	통행시간	평균	28	35	37	21	13	21	26
		표준편차	20	19	20	12	9	23	20
등교	통행	횟수	4,261	8,867	1,090	90	22,653	867	37,828
		비율	11.3	23.4	2.9	0.2	59.9	2.3	100.0
	통행시간	평균	19	33	41	18	14	16	20
		표준편차	14	21	23	11	7	11	16
업무	통행	횟수	12,025	655	163	163	1,922	2,531	17,459
		비율	68.9	3.8	0.9	0.9	11.0	14.5	100.0
	통행시간	평균	31	40	42	24	14	28	29
		표준편차	30	33	38	16	10	41	31
쇼핑	통행	횟수	2,856	1,705	402	227	3,142	485	8,817
		비율	32.4	19.3	4.6	2.6	35.6	5.5	100.0
	통행시간	평균	23	33	28	19	17	18	22
		표준편차	15	16	16	11	12	14	15
귀가	통행	횟수	46,088	25,865	3,747	1,504	50,783	7,320	135,307
		비율	34.1	19.1	2.8	1.1	37.5	5.4	100.0
	통행시간	평균	28	33	39	22	16	21	24
		표준편차	23	22	24	12	11	25	21
기타	통행	횟수	17,448	12,232	1,526	853	25,226	3,052	60,337
		비율	28.9	20.3	2.5	1.4	41.8	5.1	100.0
	통행시간	평균	23	27	35	20	15	20	21
		표준편차	23	23	23	13	13	25	20



<그림 3-25> 대구광역시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포

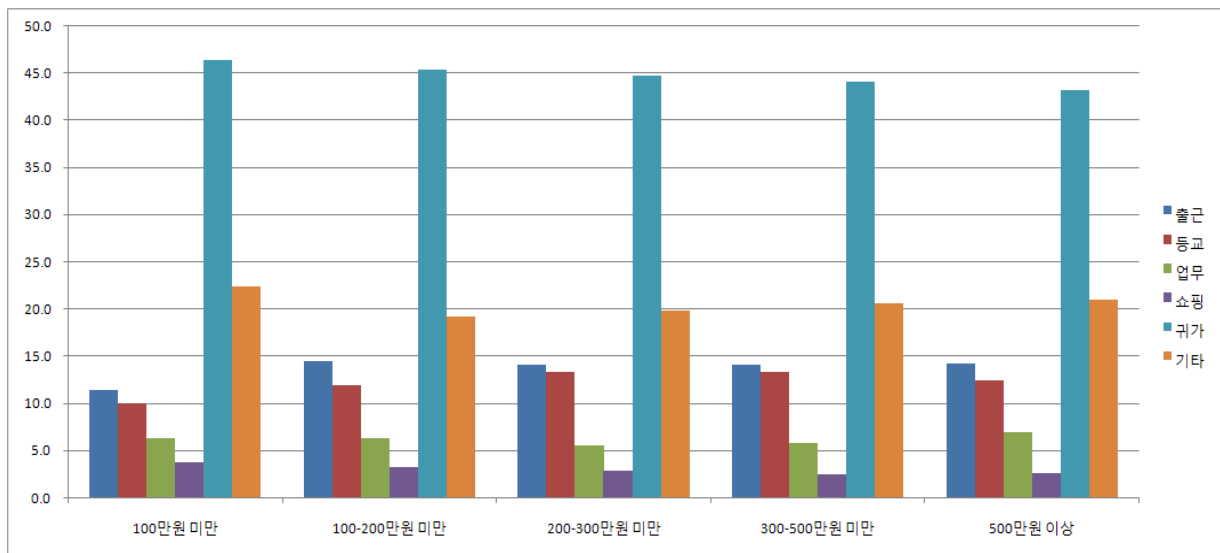
라. 소득별, 연령별 통행목적 및 통행수단 분포

○ 대구광역시권 소득별 통행목적 분포는 아래와 같음

- 100만원 미만의 목적통행 비율은 출근 11.4%, 등교 10.0%, 기타 22.3%로 나타남
- 500만원 이상의 목적통행 비율은 출근 14.2%, 등교 12.4%, 기타 20.8%로 나타남

<표 3-26> 대구광역시권 소득별 통행목적 분포

목적	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	3,611	11.4	12,333	14.4	14,430	14.0	8,475	14.0	1,656	14.2
등교	3,158	10.0	10,182	11.9	13,697	13.3	8,019	13.2	1,446	12.4
업무	1,992	6.3	5,303	6.2	5,642	5.5	3,508	5.8	807	6.9
쇼핑	1,186	3.7	2,681	3.1	2,832	2.8	1,490	2.5	300	2.6
귀가	14,709	46.3	38,780	45.3	46,002	44.7	26,670	44.0	5,026	43.1
기타	7,088	22.3	16,401	19.1	20,324	19.7	12,433	20.5	2,440	20.8
합계	31,744	100.0	85,680	100.0	102,927	100.0	60,595	100.0	11,675	100.0



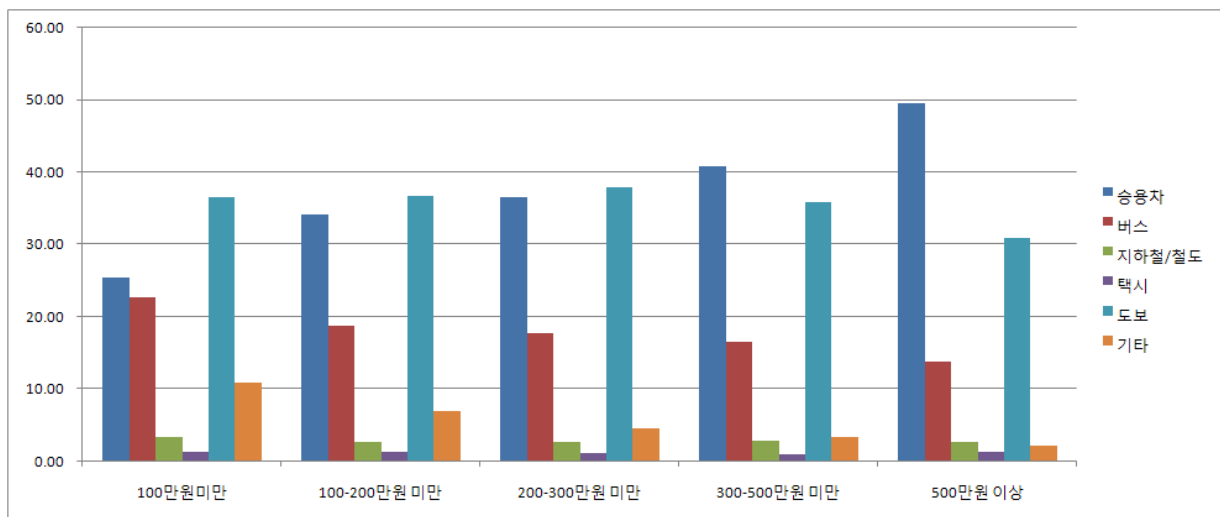
<그림 3-26> 대구광역시권 소득별 통행목적 분포

○ 대구광역시권 소득별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 100만원 미만의 통행수단 비율은 승용차 25.4%, 버스 22.6%, 도보 36.5%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 500만원 이상의 통행수단 비율은 승용차 49.6%로 버스 13.7%, 도보 30.9%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-27> 대구광역시권 소득별 통행수단 분포

수단	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	8,386	25.4	30,139	34.1	38,711	36.6	25,500	40.8	5,942	49.6
버스	7,469	22.6	16,507	18.7	18,762	17.7	10,278	16.5	1,645	13.7
지하철/ 철도	1,073	3.3	2,345	2.7	2,677	2.5	1,690	2.7	315	2.6
택시	414	1.3	991	1.1	1,020	1.0	551	0.9	139	1.2
도보	12,054	36.5	32,339	36.6	40,081	37.8	22,370	35.8	3,695	30.9
기타	3,582	10.9	5,987	6.8	4,652	4.4	2,043	3.3	241	2.0
합계	32,978	100.0	88,308	100.0	105,903	100.0	62,432	100.0	11,977	100.0



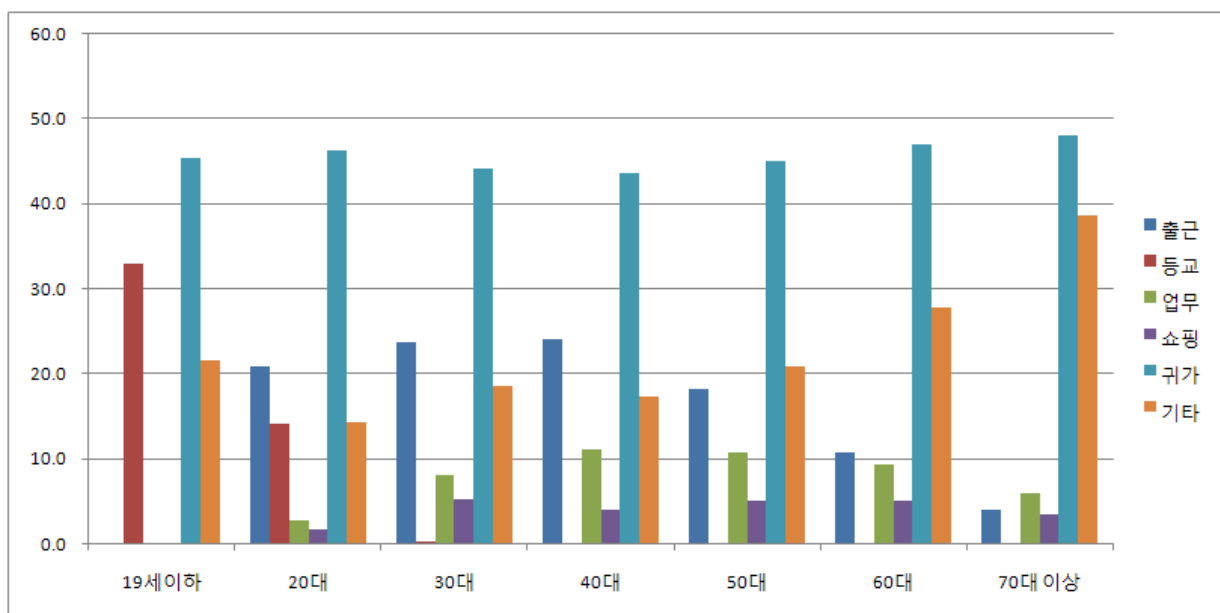
<그림 3-27> 대구광역시권 소득별 통행수단 분포

○ 대구광역시 연령별 통행목적 분포는 아래와 같음

- 20대 통행목적 비율은 출근 20.8%, 등교 14.0%, 쇼핑 1.8%, 기타 14.3%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행목적 비율은 출근 24.0%, 등교 0.1%, 쇼핑 4.0%, 기타 17.3%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상의 통행목적 비율은 출근 3.9%, 등교 0.1%, 쇼핑 3.5%, 기타 38.5%로 귀가를 제외하고 기타통행이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-28> 대구광역시 연령별 통행목적 분포

목적	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	94	0.1	4,571	20.8	12,595	23.7	16,240	24.0	5,357	18.2	1,412	10.8	236	3.9
등교	33,215	32.8	3,078	14.0	111	0.2	78	0.1	11	0.0	4	0.0	5	0.1
업무	4	0.0	628	2.9	4,289	8.1	7,525	11.1	3,205	10.9	1,236	9.4	365	6.1
쇼핑	167	0.2	402	1.8	2,804	5.3	2,732	4.0	1,493	5.1	681	5.2	210	3.5
귀가	45,858	45.3	10,154	46.2	23,421	44.1	29,475	43.5	13,249	45.0	6,149	46.9	2,881	47.9
기타	21,863	21.6	3,132	14.3	9,874	18.6	11,718	17.3	6,145	20.8	3,636	27.7	2,318	38.5
합계	101,201	100.0	21,965	100.0	53,094	100.0	67,768	100.0	29,460	100.0	13,118	100.0	6,015	100.0



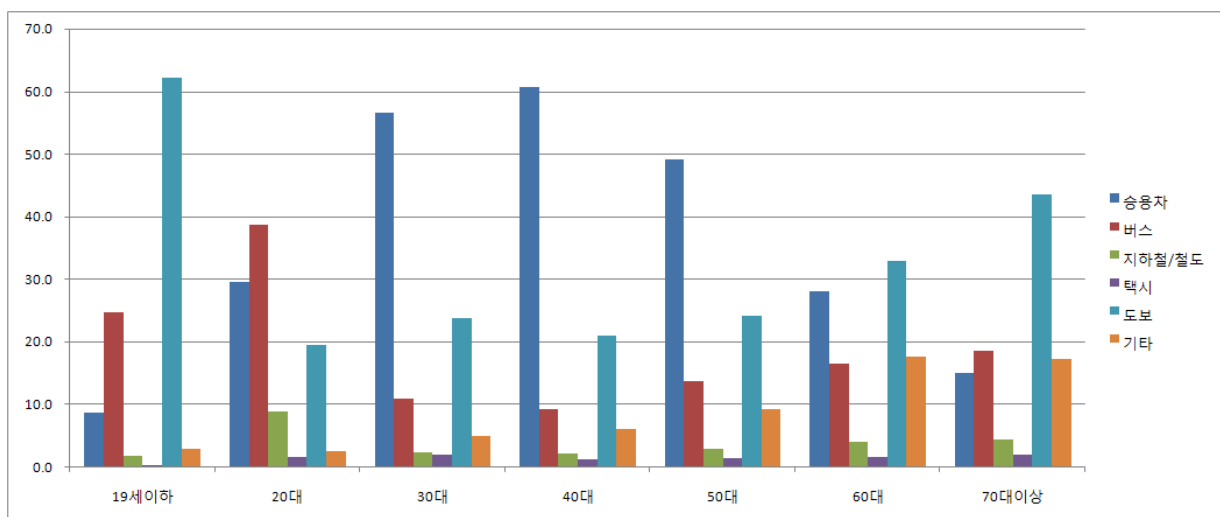
<그림 3-28> 대구광역시 연령별 통행목적 분포

○ 대구광역시 연령별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 20대 통행수단 비율은 승용차 29.5%, 버스 38.6%, 도보 19.3%로 버스의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행수단 비율은 승용차 60.6%, 버스 9.2%, 도보 20.9%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상 통행수단 비율은 승용차 14.9%, 버스 18.4%, 도보 43.5%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-29> 대구광역시 연령별 통행수단 분포

수단	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	8,870	8.6	7,230	29.5	30,777	56.5	42,095	60.6	14,944	49.2	3,824	28.0	938	14.9
버스	25,435	24.7	9,467	38.6	5,854	10.8	6,350	9.2	4,166	13.7	2,231	16.3	1,158	18.4
지하철/철도	1,658	1.6	2,135	8.7	1,220	2.2	1,466	2.1	823	2.7	533	3.9	265	4.2
택시	247	0.2	359	1.5	1,047	1.9	779	1.1	370	1.2	196	1.4	117	1.9
도보	63,901	62.1	4,741	19.3	12,928	23.8	14,477	20.9	7,289	24.0	4,472	32.9	2,731	43.5
기타	2,838	2.8	601	2.4	2,602	4.8	4,201	6.1	2,791	9.2	2,394	17.5	1,078	17.1
합계	102,949	100.0	24,533	100.0	54,428	100.0	69,368	100.0	30,383	100.0	13,650	100.0	6,287	100.0



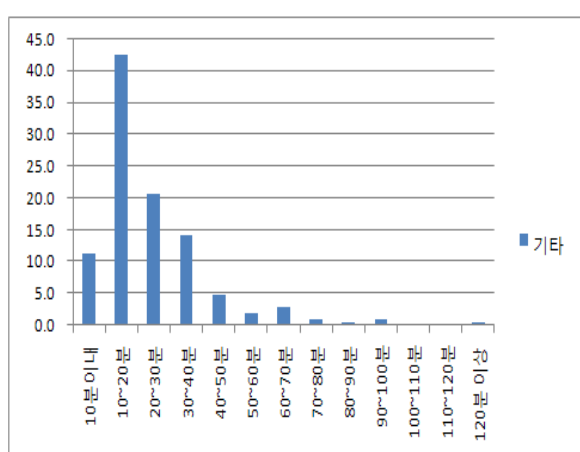
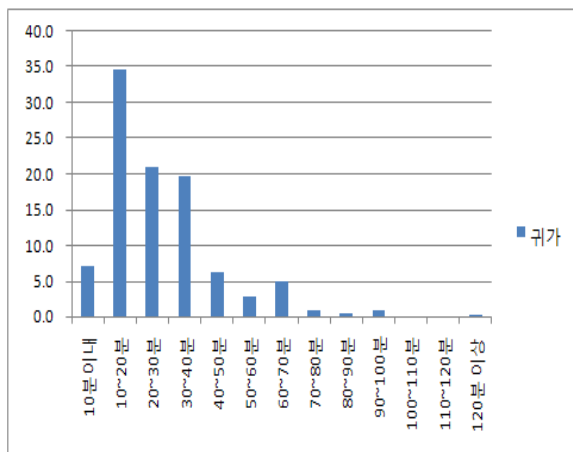
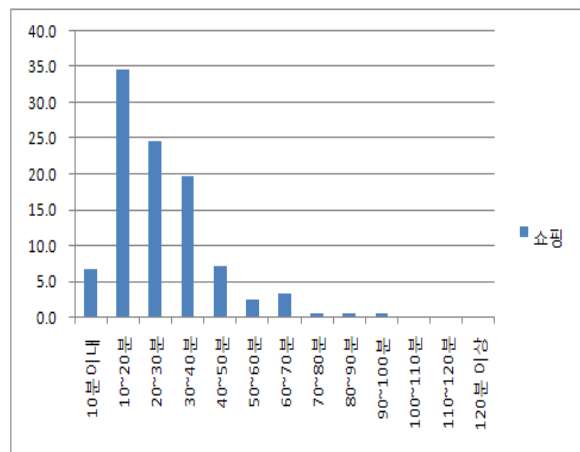
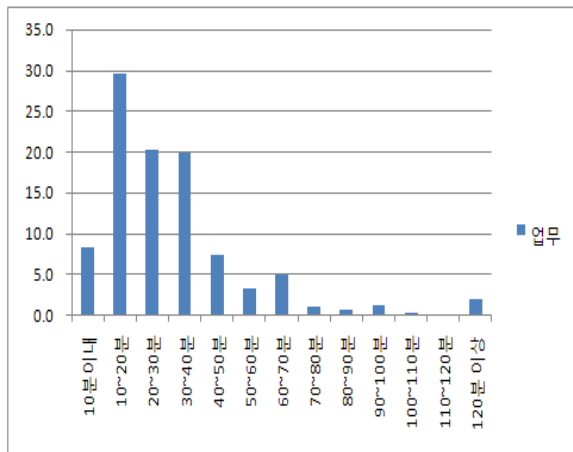
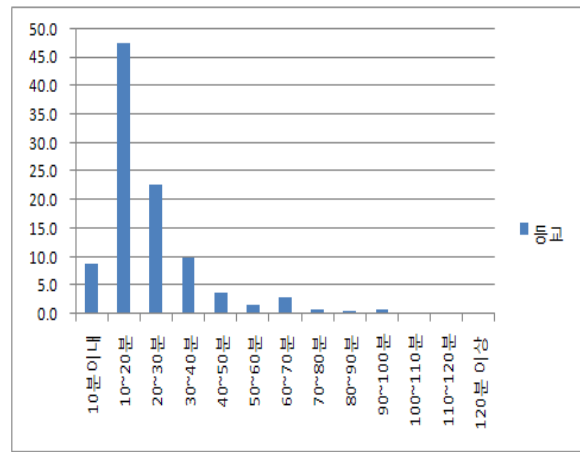
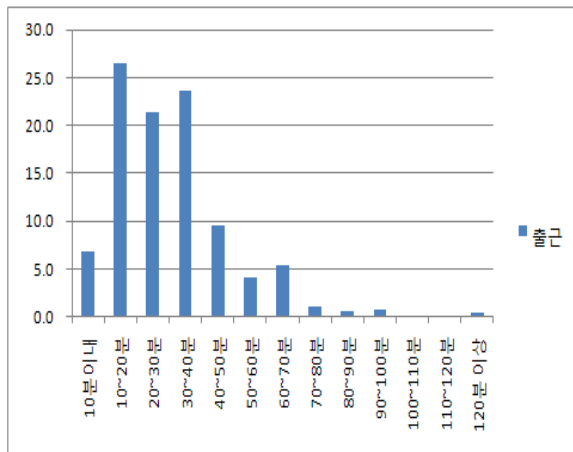
<그림 3-29> 대구광역시 연령별 통행수단 분포

마. 통행목적 및 통행수단별 통행시간 분포

- 대구광역시권 통행목적별 통행시간 분포는 아래와 같음
 - 출근 목적의 비율은 10~20분이 26.4%로 가장 높았으며, 30~40분 23.6분, 20~30분 21.4% 순으로 나타남
 - 등교 목적의 비율은 10~20분이 47.6%로 가장 높았으며, 20~30분 22.6%, 30~40분 9.9% 순으로 나타남
 - 귀가 목적의 비율은 10~20분이 34.8%로 가장 높았으며, 20~30분 21.0%, 30~40분 19.8% 순으로 나타남

<표 3-30> 대구광역시권 통행목적별 통행시간 분포

통행목적	출근		등교		업무		쇼핑		귀가		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분 이내	2,753	6.8	3,235	8.9	1,441	8.4	570	6.7	9,452	7.2	6,534	11.1
10~20분	10,696	26.4	17,358	47.6	5,099	29.5	2,934	34.6	45,447	34.8	24,857	42.4
20~30분	8,663	21.4	8,264	22.6	3,516	20.4	2,083	24.5	27,585	21.0	12,010	20.5
30~40분	9,560	23.6	3,626	9.9	3,450	20.0	1,676	19.7	26,039	19.8	8,307	14.2
40~50분	3,853	9.5	1,420	3.9	1,271	7.4	605	7.1	8,141	6.2	2,707	4.6
50~60분	1,653	4.1	649	1.8	582	3.4	206	2.4	3,767	2.9	1,084	1.8
60~70분	2,147	5.3	1,058	2.9	866	5.0	273	3.2	6,481	4.9	1,620	2.8
70~80분	411	1.0	318	0.9	199	1.2	50	0.6	1,228	0.9	462	0.8
80~90분	231	0.6	189	0.5	129	0.7	36	0.4	783	0.6	244	0.4
90~100분	299	0.7	272	0.7	226	1.3	39	0.5	1,282	1.0	433	0.7
100~110분	57	0.1	50	0.1	75	0.4	5	0.1	239	0.2	98	0.2
110~120분	31	0.1	19	0.1	46	0.3	5	0.1	168	0.1	77	0.1
120분 이상	151	0.4	44	0.1	352	2.0	7	0.1	575	0.4	253	0.4
합계	40,505	100.0	36,502	100.0	17,252	100.0	8,489	100.0	131,187	100.0	58,686	100.0



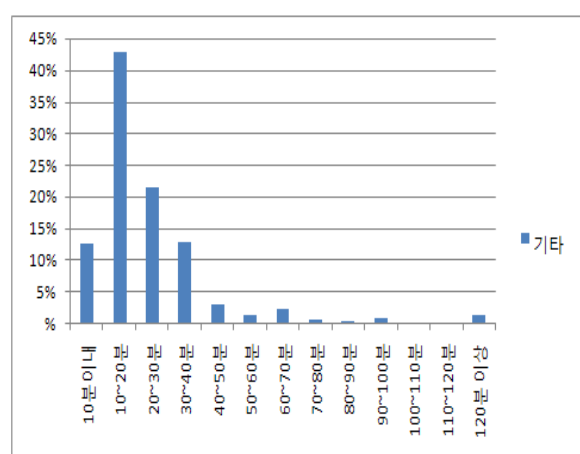
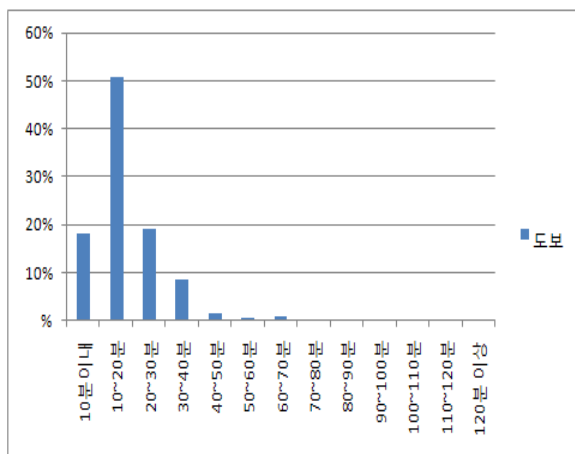
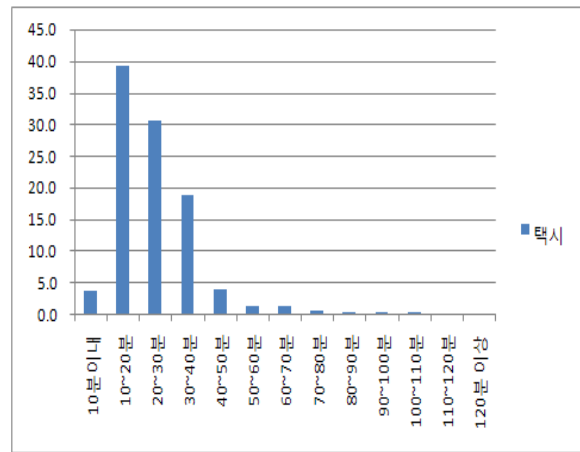
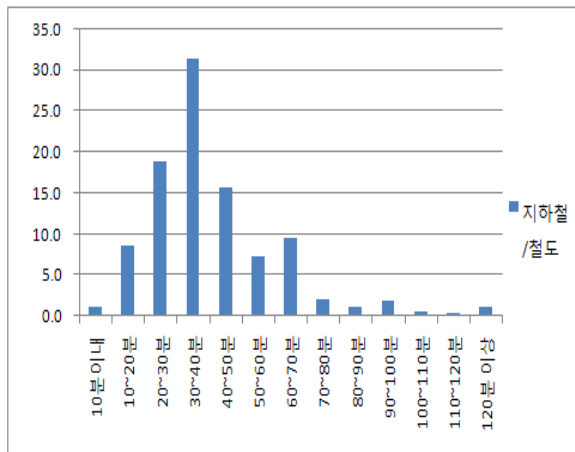
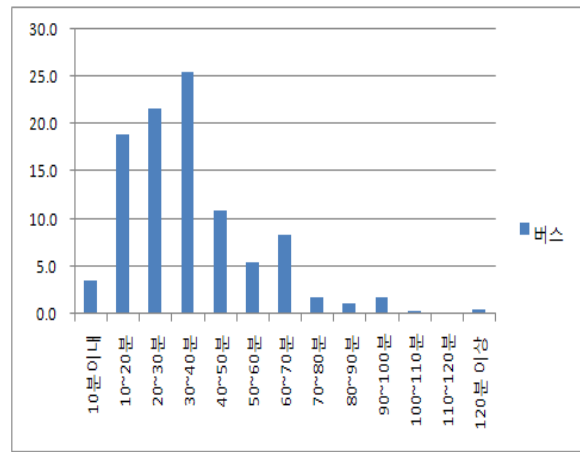
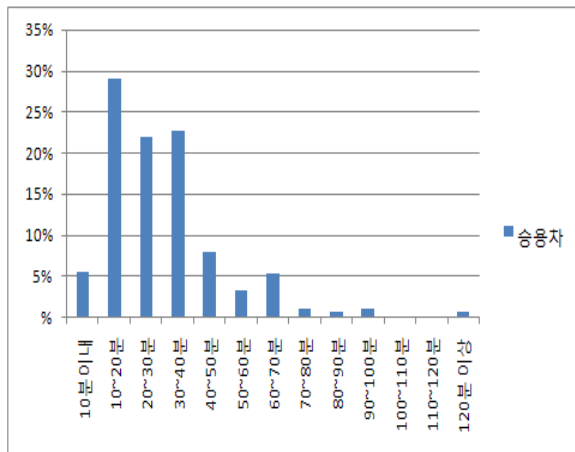
<그림 3-30> 대구광역시권 통행목적별 통행시간 분포

○ 통행수단별 통행시간 분포는 아래와 같음

- 승용차 수단의 비율은 10~20분이 29.2%로 가장 높았으며, 30~40분 22.7%, 20~30분 21.9% 순으로 나타남
- 버스 수단의 비율은 30~40분이 25.6%로 가장 높았으며, 20~30분 21.6%, 10~20분 18.9% 순으로 나타남

<표 3-31> 대구광역시권 통행수단별 통행시간 분포

통행수단	승용차		버스		지하철/철도		택시		도보		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분 이내	6,054	5.6	1,948	3.6	87	1.1	116	3.7	20,124	18.2	2,094	12.7
10~20분	31,642	29.2	10,315	18.9	694	8.6	1,222	39.2	56,068	50.6	7,060	42.9
20~30분	23,806	21.9	11,825	21.6	1,533	18.9	952	30.6	21,092	19.1	3,567	21.6
30~40분	24,659	22.7	13,984	25.6	2,543	31.2	586	18.8	9,353	8.5	2,132	12.9
40~50분	8,754	8.1	5,976	10.9	1,279	15.8	121	3.9	1,604	1.5	516	3.1
50~60분	3,695	3.4	2,967	5.4	592	7.3	40	1.3	565	0.5	214	1.3
60~70분	5,812	5.3	4,588	8.4	775	9.6	41	1.3	996	0.9	369	2.2
70~80분	1,160	1.1	987	1.8	169	2.1	14	0.4	288	0.3	93	0.6
80~90분	704	0.6	622	1.1	96	1.2	8	0.3	141	0.1	70	0.4
90~100분	1,141	1.0	937	1.7	158	2.0	5	0.2	213	0.2	123	0.7
100~110분	239	0.2	169	0.3	49	0.6	6	0.2	56	0.1	24	0.1
110~120분	157	0.1	96	0.2	30	0.4	3	0.1	37	0.0	32	0.2
120분 이상	855	0.8	247	0.5	95	1.2	1	0.0	2	0.0	211	1.3
합계	108,678	100.0	54,661	100.0	8,100	100.0	3,115	100.0	110,539	100.0	16,505	100.0



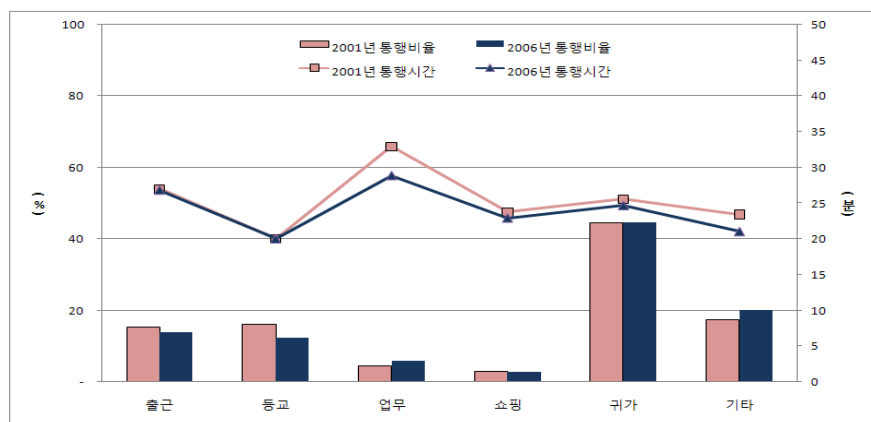
<그림 3-31> 대구광역시권 통행수단별 통행시간 분포

바. 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대구광역권의 통행목적 분포 및 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석한 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포의 경우 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 44.4%에서 44.8%로 0.4% 증가하였고, 평균통행시간은 26분, 25분으로 나타남
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 2.9%와 2.9%로 동일하였고, 평균통행시간은 24분, 23분으로 유사하게 나타남
 - 반면에, 출근 목적의 통행비율은 15.2%에서 13.8%로 1.4% 감소하였고, 평균통행시간은 27분으로 같게 나타남
 - 업무 목적의 평균통행시간은 33분에서 29분으로 4분 감소하였고, 통행비율은 4.3%, 5.9%로 나타남
 - 등교 목적의 평균통행시간은 20분으로 변화가 없고 통행비율은 15.9%에서 12.5%로 나타남

<표 3-32> 대구광역권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

통행목적	2001년				2006년			
	통행		통행시간		통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차	횟수	비율	평균	표준편차
출근	55,745	15.2	27	20	40,505	13.8	27	20
등교	58,574	15.9	20	17	36,502	12.5	20	16
업무	15,826	4.3	33	39	17,252	5.9	29	31
쇼핑	10,548	2.9	24	21	8,489	2.9	23	15
귀가	163,279	44.4	26	24	131,187	44.8	25	21
기타	63,547	17.3	23	23	58,686	20.1	21	20
합계	367,519	100.0	25	23	292,621	100.0	24	21



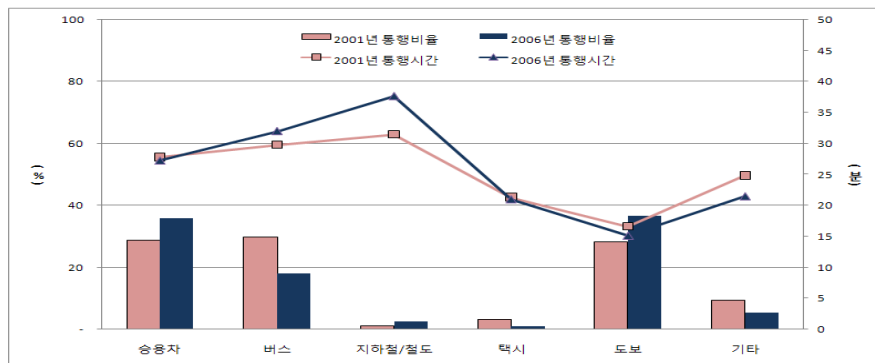
<그림 3-32> 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

사. 대구광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대구광역시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 도보 수단의 통행비율은 28.1%에서 36.7%로 8.6% 증가하였고, 평균통행시간은 17분에서 15분으로 감소함
 - 지하철/철도 수단의 통행비율은 1.1%에서 2.7%로 1.6% 증가하였고, 평균통행시간은 31분에서 38분으로 증가함
 - 버스 수단의 통행비율은 29.6%에서 18.1%로 11.5% 감소하였고, 평균통행시간은 30분, 32분으로 나타남
 - 2001년과 2006년 모두 가장 짧게 나타난 도보 수단의 평균통행시간은 17분에서 15분으로 2분 감소하였고, 통행비율은 28.1%에서 36.7%로 증가함
 - 반면에, 버스 수단의 평균통행시간은 30분에서 32분으로 증가하였고, 통행비율은 29.6%에서 18.1%로 감소함

<표 3-33> 대구광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

통행수단	2001년				2006년			
	통행		통행시간		통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	107,707	28.7	28	24	108,678	36.0	27	23
버스	111,056	29.6	30	20	54,661	18.1	32	22
지하철/철도	4,062	1.1	31	24	8,100	2.7	38	24
택시	11,879	3.2	21	21	3,115	1.0	21	13
도보	105,399	28.1	17	13	110,539	36.7	15	11
기타	34,835	9.3	25	28	16,505	5.5	22	27
총합계	374,938	100.0	25	22	301,598	100.0	24	21



<그림 3-33> 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

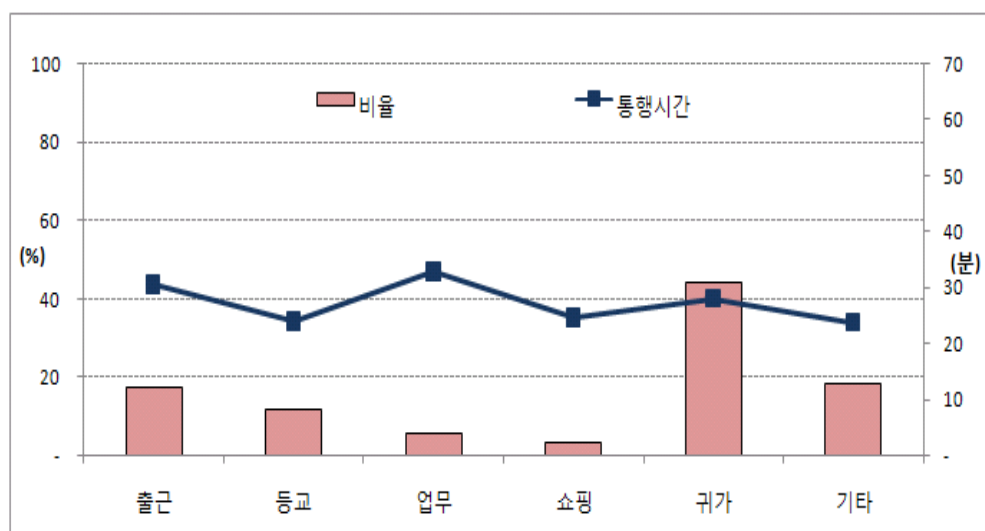
4. 부산·울산광역시권

가. 통행목적 분포

- 부산·울산광역시권 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 귀가 목적의 통행비율은 44.1%로 가장 높고 평균통행시간은 28분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 3.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 25분으로 나타남
 - 업무 목적의 평균통행시간은 33분으로 가장 길고 통행비율은 5.5%이며, 반면에 등교와 기타 목적의 평균통행시간은 24분으로 가장 짧고 통행비율은 11.8%와 18.2%로 나타남

<표 3-34> 부산·울산광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간

통행목적	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
출근	84,227	17.3	30	22
등교	57,493	11.8	24	20
업무	26,592	5.5	33	31
쇼핑	14,979	3.1	25	17
귀가	214,447	44.1	28	23
기타	88,586	18.2	24	24
합계	486,324	100.0	27	23



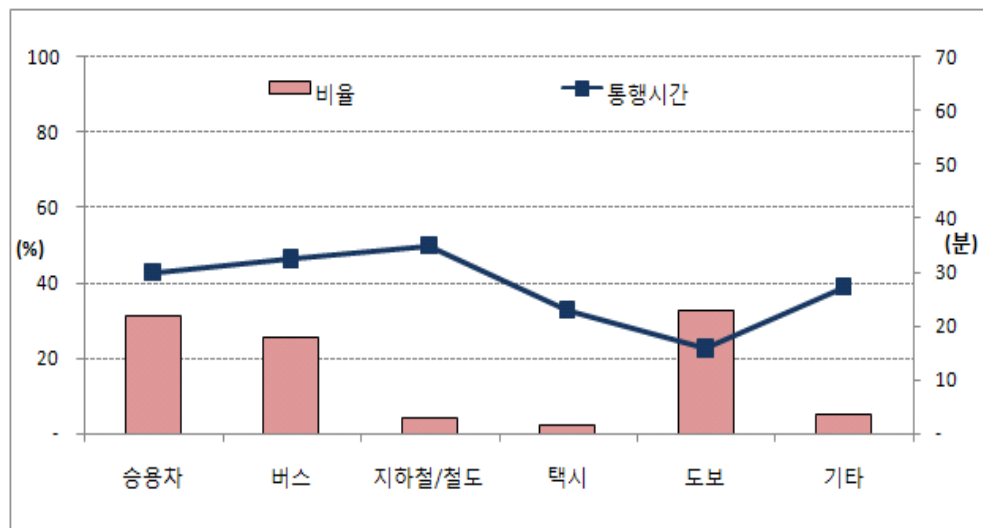
<그림 3-34> 부산·울산광역시권의 목적통행 분포 및 평균통행시간

나. 통행수단 분포

- 부산·울산광역시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 도보 수단의 통행비율은 32.5%로 가장 높고 평균통행시간은 16분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 2.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 23분으로 나타남
 - 지하철/철도 수단의 평균통행시간은 35분으로 가장 길고 통행비율은 4.0%이며, 반면에 도보 수단의 평균통행시간은 16분으로 가장 짧고 통행비율은 32.5%로 나타남

<표 3-35> 부산·울산광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간

통행수단	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	160,570	31.0	30	22
버스	132,043	25.5	32	22
지하철/철도	20,881	4.0	35	21
택시	10,952	2.1	23	18
도보	167,622	32.5	16	10
기타	25,267	4.9	27	32
총합계	517,335	100.0	27	21



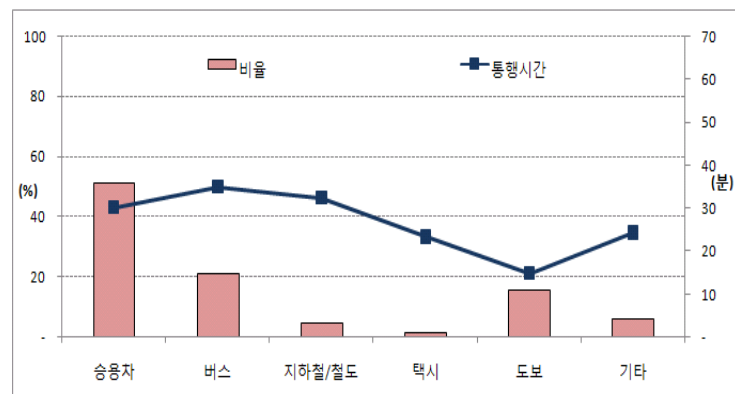
<그림 3-35> 부산·울산광역시권 수단통행 분포 및 평균통행시간

다. 통행목적별 통행수단 분포

- 부산·울산광역시권 출근목적의 통행수단 분포와 평균통행시간은 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 51.0%로 가장 높고 평균통행시간은 30분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 1.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 23분으로 나타남
- 등교목적의 도보 수단의 통행비율은 53.3%로 가장 높고 평균통행시간은 15분이며, 업무 목적의 통행은 승용차수단의 통행비율이 50.7%로 가장 높고 평균통행시간은 33분으로 나타남

<표 3-36> 부산·울산광역시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간

구분			통행수단						
통행목적	통계량		승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
출근	통행	횟수	46,438	19,241	4,325	1,287	14,263	5,375	90,929
		비율	51.0	21.2	4.8	1.4	15.7	5.9	100.0
	통행시간	평균	30	35	32	23	15	24	27
		표준편차	19	19	17	19	10	24	18
등교	통행	횟수	6,155	19,233	2,867	256	33,429	748	62,688
		비율	9.8	30.7	4.6	0.4	53.3	1.2	100.0
	통행시간	평균	23	33	38	20	15	18	25
		표준편차	16	21	19	19	7	14	16
업무	통행	횟수	14,355	2,641	1,236	1,110	3,991	4,967	28,300
		비율	50.7	9.3	4.4	3.9	14.1	17.6	100.0
	통행시간	평균	33	37	33	29	15	36	31
		표준편차	27	24	29	24	10	43	26
쇼핑	통행	횟수	4,234	4,207	858	651	5,377	566	15,893
		비율	26.6	26.5	5.4	4.1	33.8	3.6	100.0
	통행시간	평균	24	30	29	20	16	23	24
		표준편차	18	17	14	13	10	16	15
귀가	통행	횟수	67,547	60,029	8,260	5,077	75,566	10,199	226,678
		비율	29.9	26.5	3.6	2.2	33.3	4.5	100.0
	통행시간	평균	31	34	36	22	16	26	28
		표준편차	23	22	20	16	11	29	20
기타	통행	횟수	21,841	26,692	3,335	2,571	34,996	3,412	92,847
		비율	23.5	28.8	3.6	2.8	37.6	3.7	100.0
	통행시간	평균	27	27	34	22	15	26	25
		표준편차	26	23	26	17	12	36	23



<그림 3-36> 부산·울산광역시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포

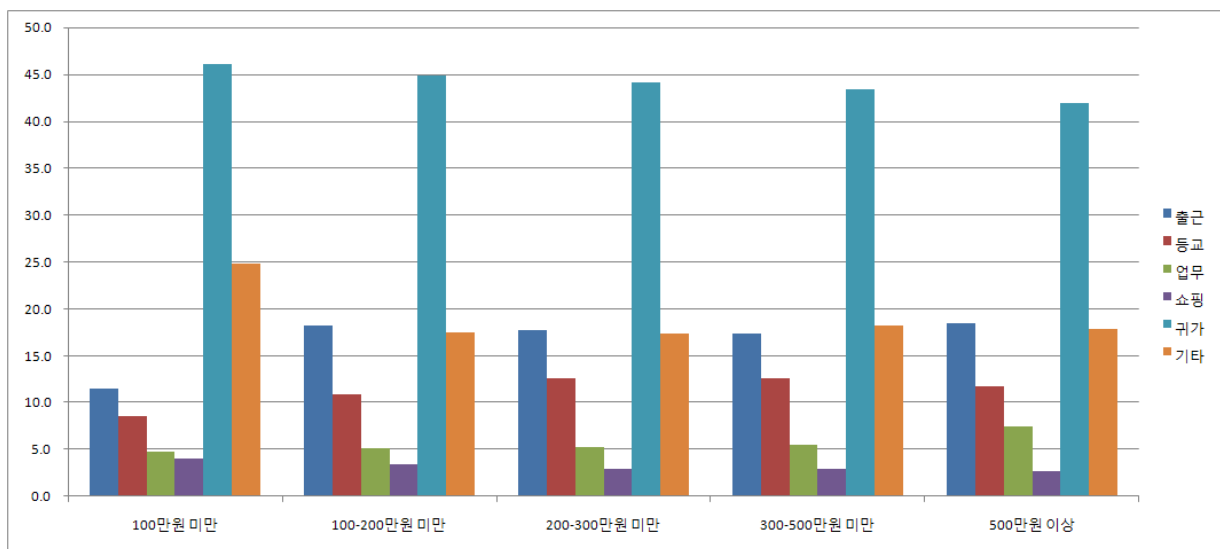
라. 소득별, 연령별 통행목적 및 통행수단 분포

○ 부산·울산광역시권 소득별 통행목적 분포는 아래와 같음

- 100만원 미만의 목적통행 비율은 출근 11.5%, 등교 8.6%, 기타 24.9%로 나타남
- 500만원 이상의 목적통행 비율은 출근 18.5%, 등교 11.7%, 기타 17.8%로 나타남

<표 3-37> 부산·울산광역시권 소득별 통행목적 분포

통행 목적	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	4,246	11.5	20,779	18.2	31,038	17.7	19,822	17.3	8,342	18.5
등교	3,167	8.6	12,437	10.9	22,198	12.6	14,423	12.6	5,268	11.7
업무	1,775	4.8	5,936	5.2	9,266	5.3	6,274	5.5	3,341	7.4
쇼핑	1,505	4.1	3,864	3.4	5,104	2.9	3,290	2.9	1,216	2.7
귀가	17,007	46.1	51,339	44.9	77,524	44.1	49,694	43.4	18,883	41.9
기타	9,170	24.9	19,941	17.4	30,562	17.4	20,890	18.3	8,023	17.8
합계	36,870	100.0	114,296	100.0	175,692	100.0	114,393	100.0	45,073	100.0



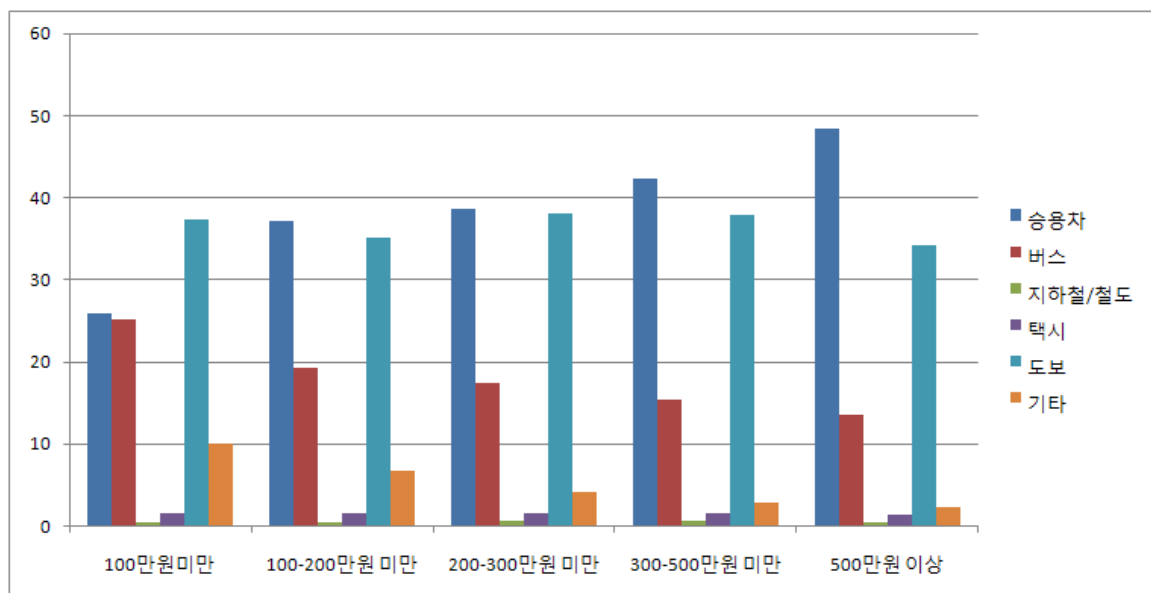
<그림 3-37> 대구광역시권 소득별 통행목적 분포

○ 부산·울산광역시권 소득별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 100만원 미만의 통행수단 비율은 승용차 19.1%, 버스 29.1%, 도보 38.7%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 500만원 이상의 통행수단 비율은 승용차 39.9%, 버스 22.8%, 도보 25.9%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-38> 부산·울산광역시권 소득별 통행수단 분포

통행수단	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	7,365	19.1	32,941	27.2	57,941	31.1	42,770	35.1	19,553	39.9
버스	11,216	29.1	33,623	27.7	47,098	25.3	28,865	23.7	11,241	22.8
지하철/철도	1,255	3.3	4,459	3.7	7,045	3.8	5,065	4.2	3,057	6.2
택시	899	2.3	2,734	2.3	3,883	2.1	2,333	1.9	1,103	2.2
도보	14,906	38.7	40,140	33.0	61,598	32.9	38,222	31.4	12,756	25.9
기타	2,903	7.5	7,417	6.1	8,956	4.8	4,505	3.7	1,486	3.0
합계	38,544	100.0	121,314	100.0	186,521	100.0	121,760	100.0	49,196	100.0



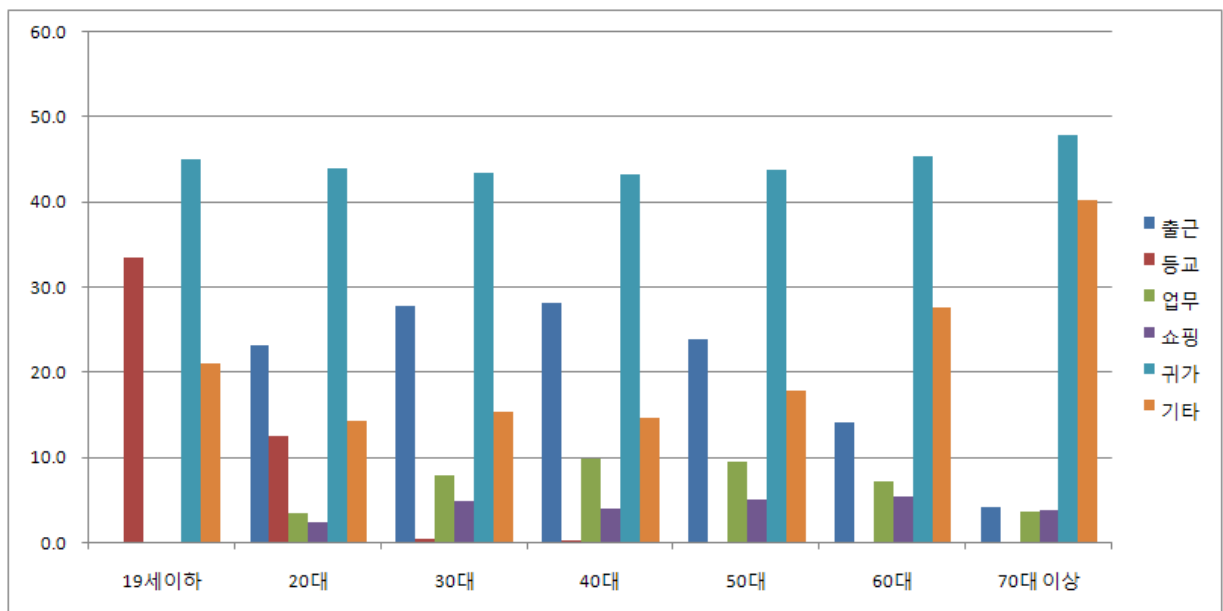
<그림 3-38> 부산·울산광역시권 소득별 통행수단 분포

○ 부산·울산광역시권 연령별 통행목적 분포는 아래와 같음

- 20대 통행목적 비율은 출근 23.2%, 등교 12.5%, 쇼핑 2.5%, 기타 14.4%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행목적 비율은 출근 28.1%, 등교 0.2%, 쇼핑 4.1%, 기타 14.7%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상의 통행목적 비율은 출근 4.3%, 등교 0.1%, 쇼핑 4.0%, 기타 40.1%로 귀가를 제외하고 기타통행이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-39> 부산·울산광역시권 연령별 통행목적 분포

통행 목적	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	392	0.3	13,017	23.2	23,424	27.8	29,708	28.1	13,959	23.9	3,338	14.2	389	4.3
등교	49,761	33.3	7,001	12.5	359	0.4	262	0.2	75	0.1	30	0.1	5	0.1
업무	102	0.1	1,948	3.5	6,672	7.9	10,372	9.8	5,485	9.4	1,679	7.1	334	3.7
쇼핑	387	0.3	1,415	2.5	4,242	5.0	4,333	4.1	2,949	5.1	1,294	5.5	359	4.0
귀가	67,163	44.9	24,583	43.9	36,553	43.5	45,660	43.1	25,488	43.6	10,680	45.4	4,320	47.8
기타	31,425	21.1	8,067	14.4	13,002	15.4	15,527	14.7	10,431	17.9	6,513	27.7	3,621	40.1
합계	149,230	100.0	56,031	100.0	84,252	100.0	105,862	100.0	58,387	100.0	23,534	100.0	9,028	100.0



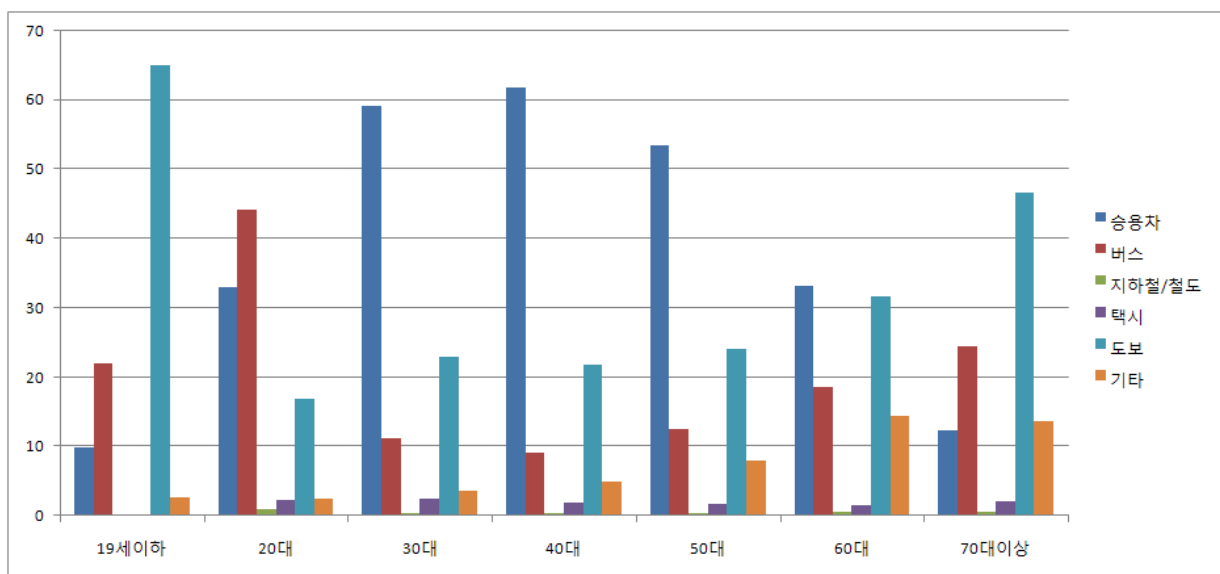
<그림 3-39> 부산·울산광역시권 연령별 통행목적 분포

○ 부산·울산광역시권 연령별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 20대 통행수단 비율은 승용차 23.2%, 버스 41.2%, 도보 20.0%로 버스의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행수단 비율은 승용차 51.0%, 버스 15.7%, 도보 20.0%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상 통행수단 비율은 승용차 10.3%, 버스 26.6%, 도보 46.9%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-40> 부산·울산광역시권 연령별 통행수단 분포

통행수단	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	11,370	7.3	15,283	23.2	45,024	50.8	56,784	51.0	25,008	40.3	6,132	24.4	969	10.3
버스	51,856	33.5	27,017	41.2	14,269	16.1	17,507	15.7	12,711	20.5	6,175	24.5	2,508	26.6
지하철/철도	3,013	1.9	7,133	10.8	3,055	3.4	3,638	3.3	2,561	4.1	1,136	4.5	345	3.7
택시	518	0.3	1,727	2.6	2,749	3.1	2,873	2.6	1,915	3.1	773	3.1	397	4.2
도보	85,993	55.6	13,141	20.0	18,935	21.4	22,287	20.0	14,444	23.3	8,383	33.4	4,439	46.9
기타	2,193	1.4	1,452	2.2	4,644	5.2	8,247	7.4	5,427	8.7	2,525	10.1	779	8.3
합계	154,943	100.0	65,753	100.0	88,676	100.0	111,336	100.0	62,066	100.0	25,124	100.0	9,437	100.0



<그림 3-40> 부산·울산광역시권 연령별 통행수단 분포

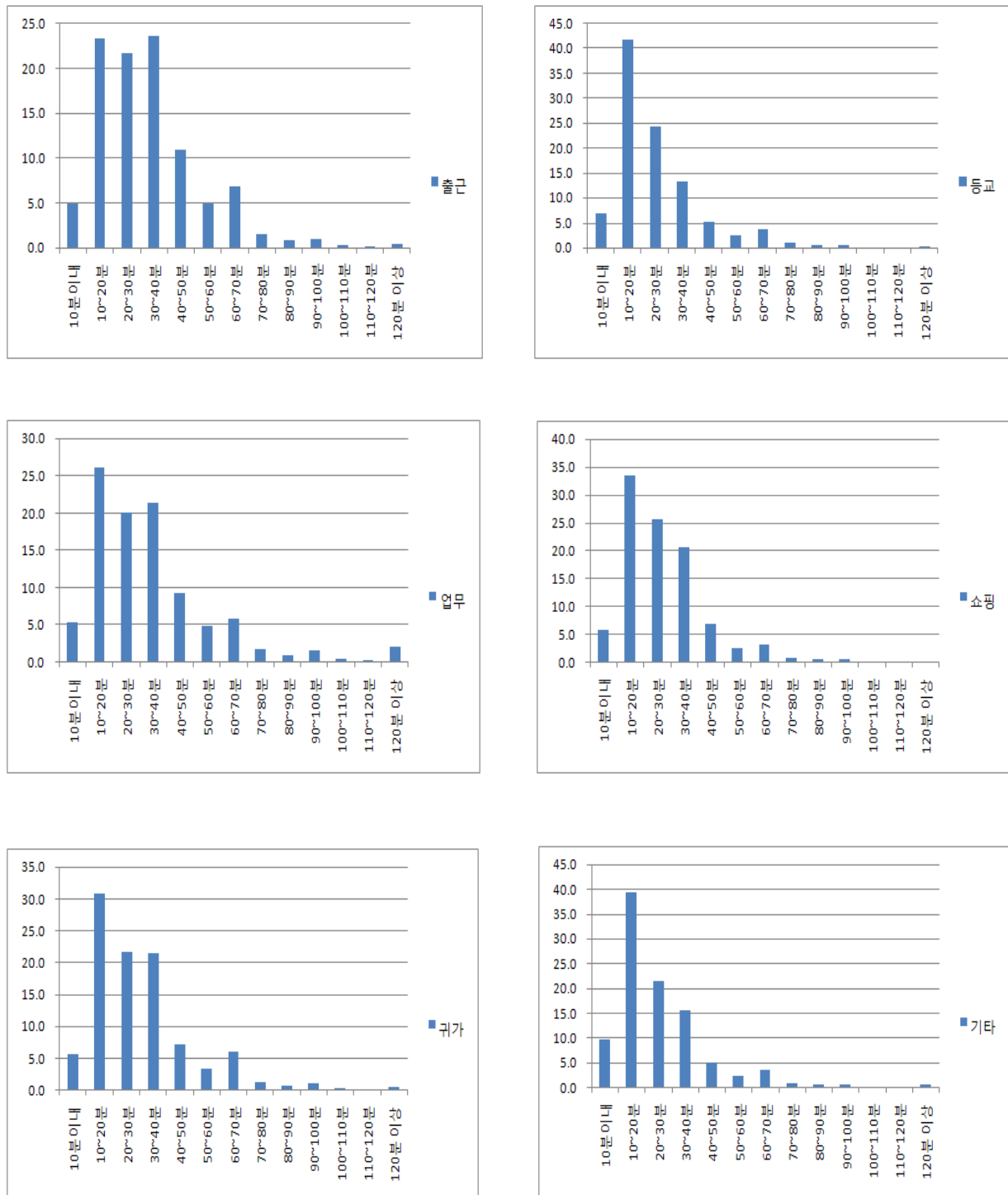
마. 통행목적 및 통행수단별 통행시간 분포

○ 부산·울산광역시권 통행목적별 통행시간 분포는 아래와 같음

- 출근 목적의 비율은 30~40분이 23.7%로 가장 높았으며, 10~20분 23.4%, 20~30분 21.7% 순으로 나타남
- 등교 목적의 비율은 10~20분이 41.9%로 가장 높았으며, 20~30분 24.3%, 30~40분 13.3% 순으로 나타남
- 귀가 목적의 비율은 10~20분 30.7%로 가장 높았으며, 20~30분 21.7%, 30~40분 21.4%순으로 나타남

<표 3-41> 부산·울산광역시권 통행목적별 통행시간 분포

통행목적	출근		등교		업무		쇼핑		귀가		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분 이내	4,059	4.8	3,959	6.9	,415	5.3	878	5.9	12,169	5.7	8,520	9.6
10~20분	19,692	23.4	24,048	41.9	6,919	26.1	5,013	33.5	65,983	30.7	34,855	39.3
20~30분	18,318	21.7	13,989	24.3	5,321	20.0	3,845	25.7	46,454	21.7	19,017	21.5
30~40분	19,921	23.7	7,634	13.3	5,675	21.3	3,078	20.5	45,831	21.4	13,878	15.7
40~50분	9,131	10.8	2,934	5.1	2,491	9.4	1,015	6.8	15,289	7.1	4,535	5.1
50~60분	4,157	4.9	1,407	2.4	1,303	4.9	365	2.4	7,315	3.4	2,035	2.3
60~70분	5,696	6.8	2,094	3.6	1,551	5.8	465	3.1	13,084	6.1	3,063	3.5
70~80분	1,255	1.5	532	0.9	459	1.7	103	0.7	2,645	1.2	729	0.8
80~90분	684	0.8	297	0.5	264	1.0	87	0.6	1,465	0.7	444	0.5
90~100분	786	0.9	329	0.6	426	1.6	64	0.4	2,276	1.1	609	0.7
100~110분	156	0.2	82	0.1	121	0.5	21	0.1	488	0.2	155	0.2
110~120분	72	0.1	31	0.1	88	0.3	15	0.1	228	0.1	105	0.1
120분 이상	300	0.4	157	0.3	559	2.1	30	0.2	1,220	0.6	641	0.7
합계	84,227	100.0	57,493	100.0	26,592	100.0	14,979	100.0	214,447	100.0	88,586	100.0



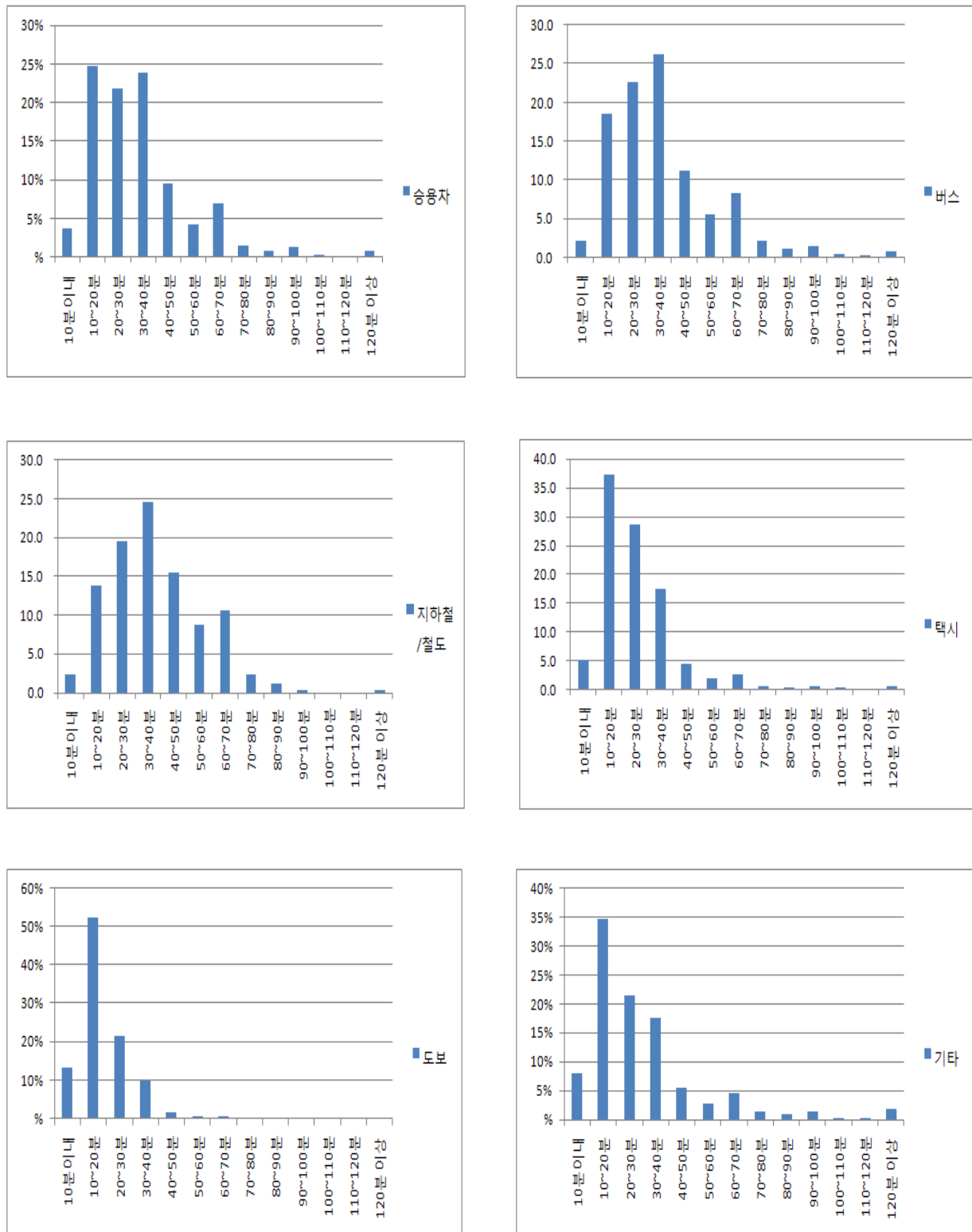
<그림 3-41> 부산·울산광역시권 통행목적별 통행시간 분포

○ 부산·울산광역시권 통행수단별 통행시간 분포는 아래와 같음

- 승용차 수단의 비율은 10~20분 24.7%로 가장 높았으며, 30~40분 23.9%, 20~30분 21.9% 순으로 나타남
- 버스 수단의 비율은 30~40분 26.3%로 가장 높았으며, 20~30분 22.7%, 10~20분 18.5% 순으로 나타남

<표 3-42> 부산·울산광역시권 통행수단별 통행시간 분포

목적	승용차		버스		지하철/철도		택시		도보		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분 이내	6,003	3.7	2,703	2.0	504	2.4	555	5.1	22,022	13.1	2,001	7.9
10~20분	39,648	24.7	24,486	18.5	2,881	13.8	4,085	37.5	87,220	52.1	8,756	34.7
20~30분	35,160	21.9	29,964	22.7	4,084	19.6	3,137	28.6	35,785	21.3	5,395	21.4
30~40분	38,332	23.9	34,639	26.3	5,150	24.7	1,911	17.4	16,557	9.9	4,456	17.6
40~50분	15,332	9.5	14,705	11.1	3,259	15.6	494	4.5	2,953	1.8	1,364	5.4
50~60분	6,896	4.3	7,254	5.5	1,823	8.7	202	1.8	1,066	0.6	698	2.8
60~70분	11,106	6.9	10,825	8.2	2,221	10.6	280	2.6	1,433	0.9	1,147	4.5
70~80분	2,368	1.5	2,599	2.0	517	2.5	66	0.6	222	0.1	338	1.3
80~90분	1,376	0.9	1,454	1.1	248	1.2	48	0.4	121	0.1	198	0.8
90~100분	2,125	1.3	1,844	1.4	81	0.4	69	0.6	164	0.1	337	1.3
100~110분	483	0.3	426	0.3	9	0.0	27	0.2	36	0.0	71	0.3
110~120분	255	0.2	218	0.2	11	0.1	11	0.1	26	0.0	45	0.2
120분 이상	1,486	0.9	926	0.7	93	0.4	67	0.6	17	0.0	461	1.8
합계	160,570	100.0	132,043	100.0	20,881	100.0	10,952	100.0	167,622	100.0	25,267	100.0



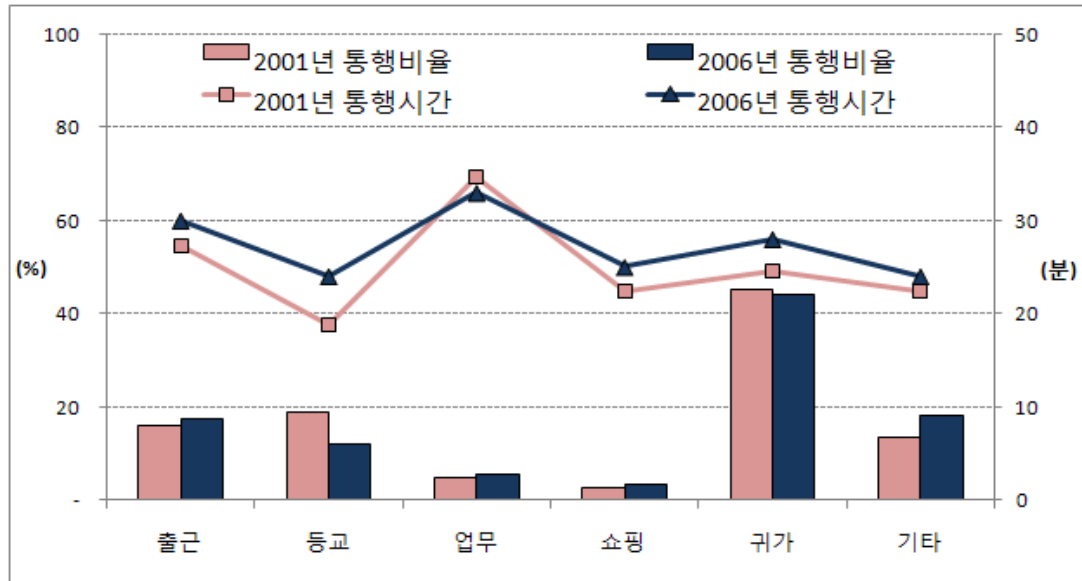
<그림 3-42> 부산·울산광역시권 통행수단별 통행시간 분포

바. 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석한 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포의 경우 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 44.9%에서 44.1%로 0.8% 감소하였고, 평균통행시간은 25분에서 28분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 2.5%에서 3.1%로 0.6% 증가하였고, 평균통행시간은 22분, 25분으로 나타남
 - 반면에, 출근 목적의 통행비율은 16.0%에서 17.3%로 1.3% 증가하였고, 평균통행시간은 27분, 30분으로 나타남
 - 업무 목적의 평균통행시간은 35분에서 33분으로 2분 감소하였고, 통행비율은 4.7%에서 5.5%로 증가함
 - 등교 목적의 평균통행시간은 19분에서 24분으로 5분 증가하였고, 통행비율은 18.6%에서 11.8%로 감소하였으며, 그 외 목적의 평균통행시간은 2~3분씩 증가함

<표 3-43> 부산·울산광역시권 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

통행목적	2001년				2006년			
	통행		통행시간		통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차	횟수	비율	평균	표준편차
출근	136,206	16.0	27	21	84,227	17.3	30	22
등교	158,073	18.6	19	15	57,493	11.8	24	20
업무	39,770	4.7	35	38	26,592	5.5	33	31
쇼핑	20,876	2.5	22	18	14,979	3.1	25	17
귀가	382,082	44.9	25	21	214,447	44.1	28	23
기타	112,631	13.3	22	22	88,586	18.2	24	24
합계	849,638	100.0	24	21	486,324	100.0	27	23



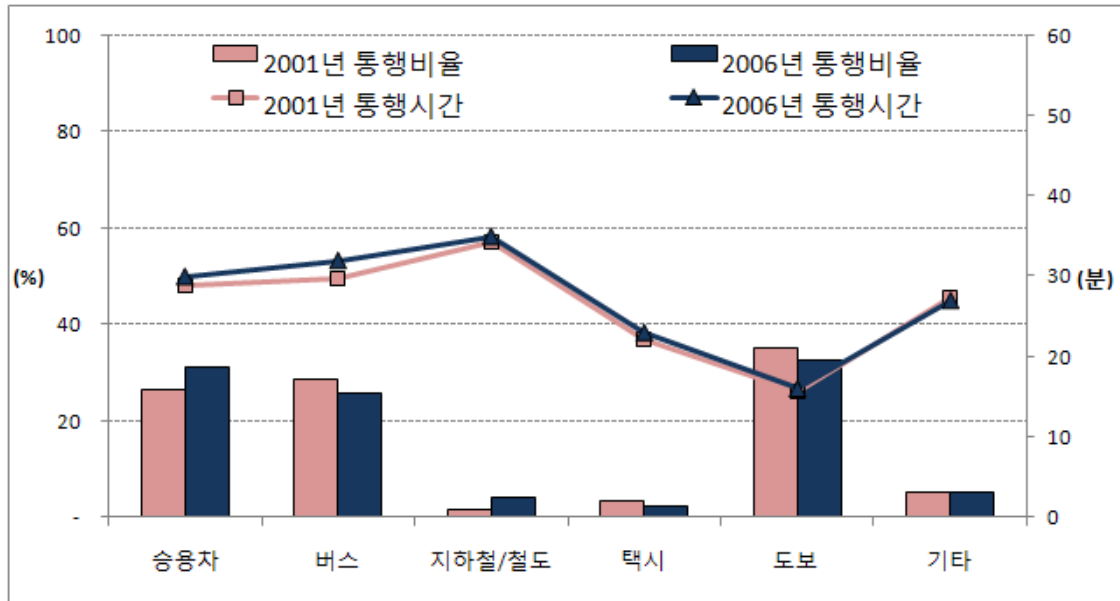
<그림 3-43> 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

사. 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 도보 수단의 통행비율은 35.1%에서 32.5%로 2.6% 감소하였고, 평균통행시간은 16분으로 같게 나타남
 - 2001년 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 1.4%에서 4.0%로 2.6% 증가하였고, 평균통행시간은 34분에서 35분으로 증가함
 - 반면에, 2006년 가장 낮게 나타난 택시 수단의 통행비율은 3.4%에서 2.1%로 1.3% 감소하였고, 평균통행시간은 22분에서 23분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 길게 나타난 지하철/철도 목적의 평균통행시간은 34분에서 35분으로 1분 증가하였고, 통행비율은 1.4%에서 4.0%로 증가함
 - 반면에, 버스 수단의 평균통행시간은 30분에서 32분으로 증가하였고, 통행비율은 28.4%에서 25.5%로 2.9% 감소함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 짧게 나타난 도보 수단의 평균통행시간은 16분으로 변화가 없고 통행비율은 35.1%에서 32.5%로 2.6% 감소함

<표 3-44> 부산·울산광역시권 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

통행수단	2001년				2006년			
	통행		통행시간		통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	232,317	26.5	29	25	160,570	31.0	30	22
버스	248,957	28.4	30	20	132,043	25.5	32	22
지하철 /철도	12,273	1.4	34	23	20,881	4.0	35	21
택시	29,990	3.4	22	20	10,952	2.1	23	18
도보	307,877	35.1	16	12	167,622	32.5	16	10
기타	45,248	5.2	27	33	25,267	4.9	27	32
총합계	876,662	100.0	24	21	517,335	100.0	27	21



<그림 3-44> 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

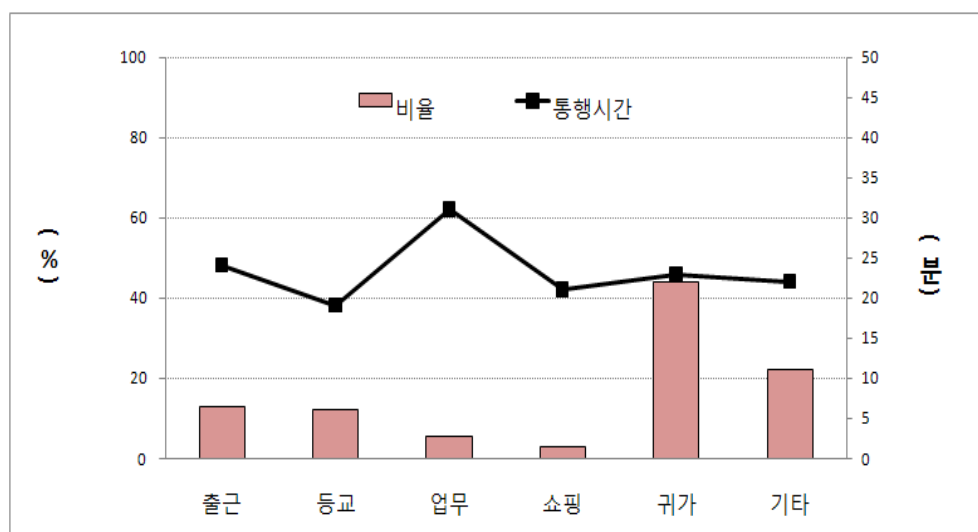
5. 전주대도시권

가. 통행목적 분포

- 전주대도시권 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 귀가 목적의 통행비율은 44.1%로 가장 높고 평균통행시간은 23분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 2.9%로 가장 낮고 평균통행시간은 21분으로 나타남
 - 업무 목적의 평균통행시간은 31분으로 가장 길고 통행비율은 5.6%이며, 반면에 등교 목적의 평균통행시간은 19분으로 가장 짧고 통행비율은 12.0%로 나타남

<표 3-45> 전주대도시권 통행목적 분포 및 평균통행시간

통행목적	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
출근	13,106	13.1	24	19
등교	12,047	12.0	19	15
업무	5,636	5.6	31	36
쇼핑	2,928	2.9	21	18
귀가	44,269	44.1	23	22
기타	22,404	22.3	22	25
합계	100,390	100.0	23	23



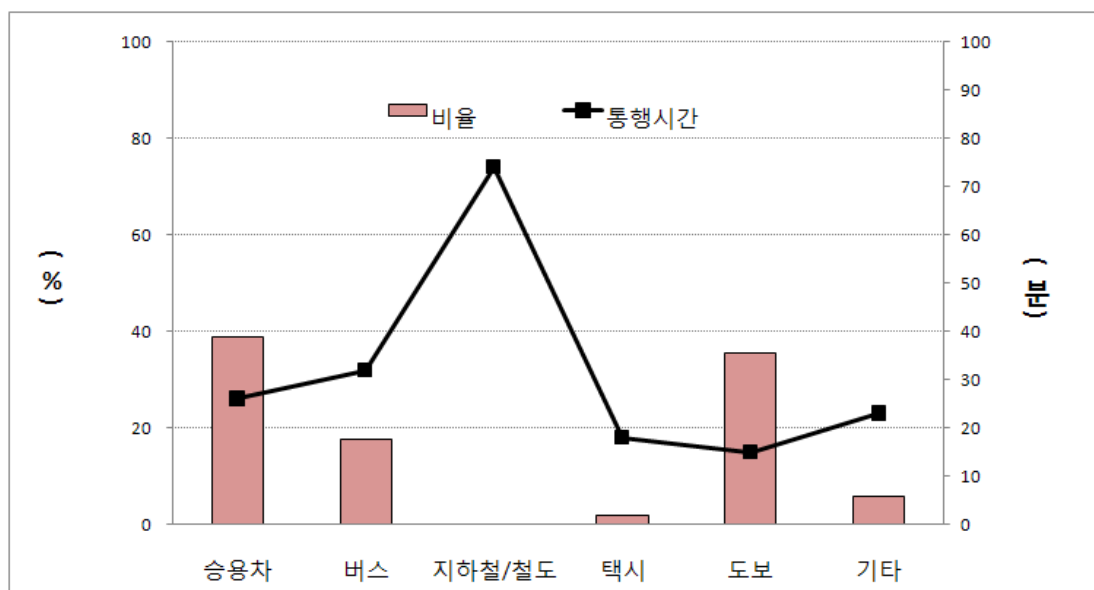
<그림 3-45> 전주대도시권 목적통행 분포 및 평균통행시간

나. 통행수단 분포

- 전주대도시권 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 39.0%로 가장 높고 평균통행시간은 26분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 74분으로 나타남
 - 지하철/철도 수단의 평균통행시간은 74분으로 가장 길고 통행비율은 0.1%이며, 반면에 도보 수단의 평균통행시간은 15분으로 가장 짧고 통행비율은 35.6%로 나타남

<표 3-46> 전주대도시권 통행수단 분포 및 평균통행시간

통행수단	통계량			
	통행		통행시간	
	횟수	비율	평균	표준편차
승용차	39,686	39.0	26	24
버스	18,015	17.7	32	23
지하철/철도	97	0.1	74	60
택시	1,918	1.9	18	12
도보	36,210	35.6	15	13
기타	5,835	5.7	23	32
총합계	101,761	100.0	23	22



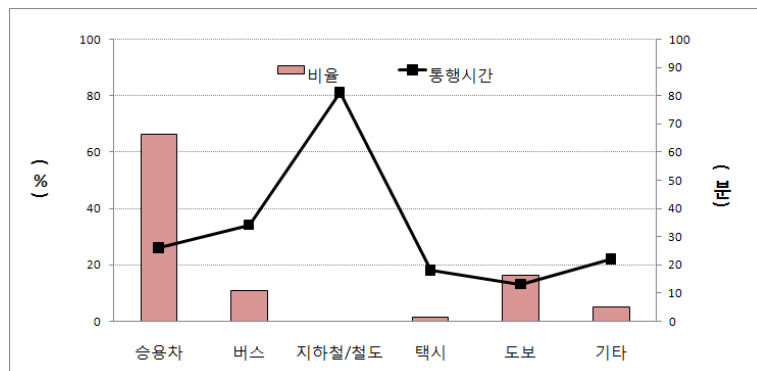
<그림 3-46> 전주대도시권 수단통행 분포 및 평균통행시간

다. 통행목적별 통행수단 분포

- 전주대도시권 출근목적의 통행수단 분포와 평균통행시간은 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 66.5%로 가장 높고 평균통행시간은 26분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 81분으로 나타남
- 등교목적의 도보 수단의 통행비율은 55.6%로 가장 높고 평균통행시간은 13분이며, 업무 목적의 통행은 승용차수단의 통행비율이 71.0%로 가장 높고 평균통행시간은 34분으로 나타남

<표 3-47> 전주대도시권 통행목적별 통행수단 분포 및 평균통행시간

통행목적	구분		통행수단						
	통계량		승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
출근	통행	횟수	8,750	1,433	17	186	2,136	648	13,170
		비율	66.5	10.9	0.1	1.4	16.2	4.9	100.0
	통행시간	평균	26	34	81	18	13	22	24
		표준편차	19	19	59	13	11	28	20
등교	통행	횟수	1,591	3,429	2	53	6,750	332	12,157
		비율	13.1	28.2	0.0	0.4	55.6	2.7	100.0
	통행시간	평균	18	33	177	23	13	15	20
		표준편차	14	18	81	26	8	8	16
업무	통행	횟수	4,240	196	3	65	732	726	5,962
		비율	71.0	3.3	0.1	1.1	12.3	12.2	100.0
	통행시간	평균	34	52	256	31	17	38	33
		표준편차	35	59	107	42	17	59	39
쇼핑	통행	횟수	1,094	506	4	126	1,053	166	2,949
		비율	37.1	17.2	0.1	4.3	35.7	5.6	100.0
	통행시간	평균	22	30	52	16	17	21	22
		표준편차	20	20	85	11	14	18	18
귀가	통행	횟수	16,324	8,511	50	890	16,272	2,527	44,574
		비율	36.6	19.1	0.1	2.0	36.5	5.7	100.0
	통행시간	평균	27	34	105	22	15	21	24
		표준편차	25	26	80	22	13	26	23
기타	통행	횟수	7,687	3,940	21	598	9,267	1,436	22,949
		비율	33.5	17.2	0.1	2.6	40.3	6.3	100.0
	통행시간	평균	26	31	124	23	16	22	23
		표준편차	30	31	84	29	18	34	27



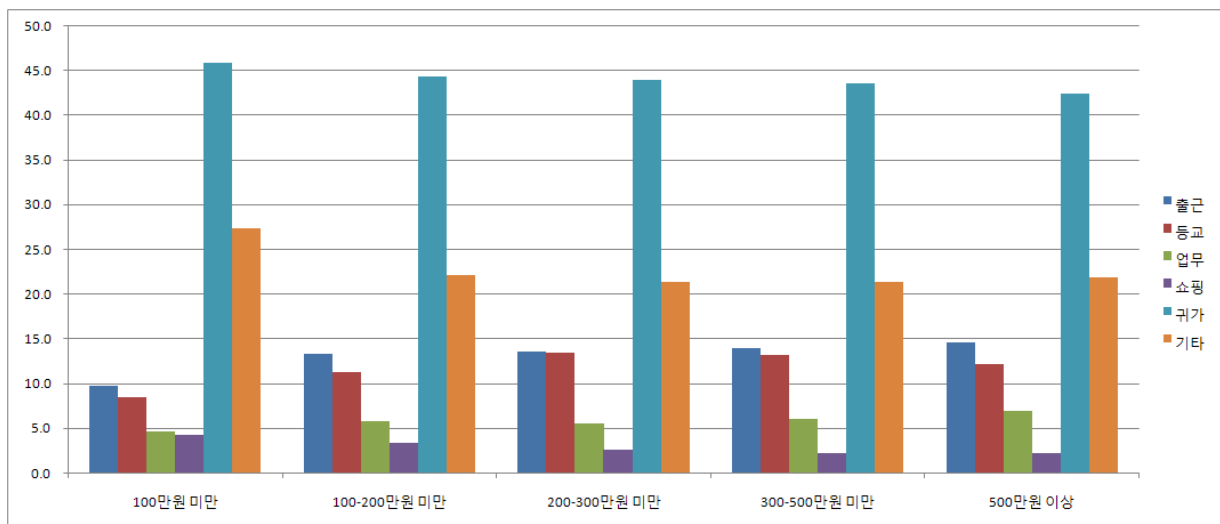
<그림 3-47> 전주대도시권 통행목적(출근)별 통행수단 분포 및 평균통행시간 분포

라. 소득별, 연령별 통행목적 및 통행수단 분포

- 전주대도시권 소득별 통행목적 분포는 아래와 같음
 - 100만원 미만의 목적통행 비율은 출근 9.7%, 등교 8.4%, 기타 27.3%로 나타남
 - 500만원 이상의 목적통행 비율은 출근 14.6%, 등교 12.1%, 기타 21.8%로 나타남

<표 3-48> 전주대도시권 소득별 통행목적 분포

통행 목적	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	1,286	9.7	3,802	13.3	4,375	13.5	3,070	13.9	573	14.6
등교	1,116	8.4	3,212	11.2	4,326	13.3	2,915	13.2	478	12.1
업무	610	4.6	1,650	5.8	1,768	5.5	1,336	6.0	272	6.9
쇼핑	565	4.2	961	3.4	834	2.6	481	2.2	87	2.2
귀가	6,090	45.8	12,646	44.2	14,220	43.9	9,644	43.4	1,669	42.4
기타	3,638	27.3	6,305	22.1	6,887	21.2	4,716	21.3	858	21.8
합계	13,305	100.0	28,576	100.0	32,410	100.0	22,162	100.0	3,937	100.0



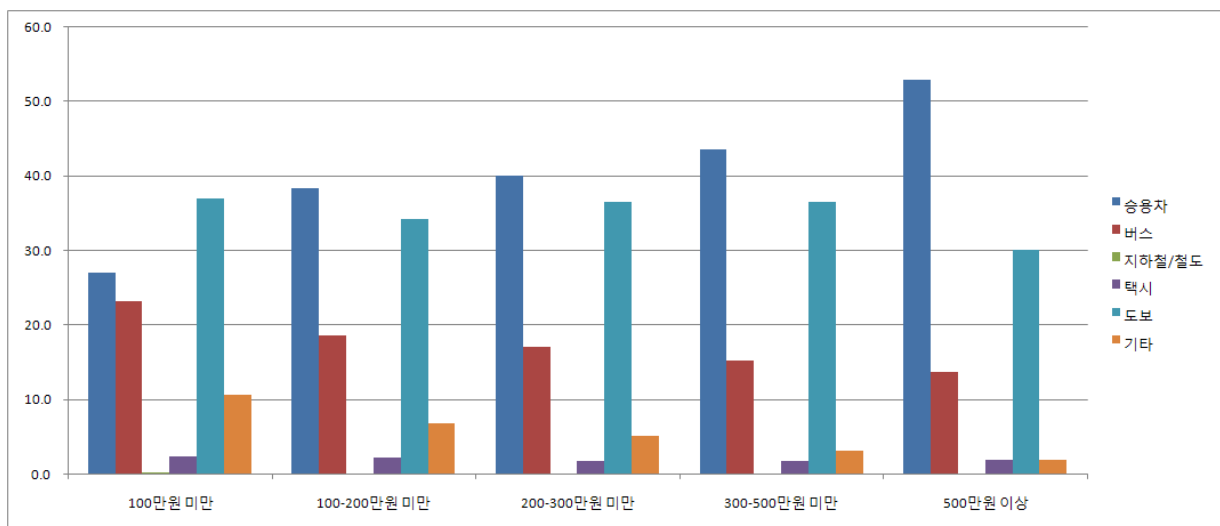
<그림 3-48> 전주대도시권 소득별 통행목적 분포

○ 전주대도시권 소득별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 100만원 미만의 통행수단 비율은 승용차 27.0%, 버스 23.1%, 도보 36.8%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 500만원 이상의 통행수단 비율은 승용차 52.8%, 버스 13.5%, 도보 29.9%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-49> 전주대도시권 소득별 통행수단 분포

통행수단	100만원 미만		100~200만원 미만		200~300만원 미만		300~500만원 미만		500만원 이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	3,644	27.0	11,074	38.3	13,104	40.0	9,756	43.5	2,108	52.8
버스	3,122	23.1	5,375	18.5	5,566	16.9	3,411	15.2	541	13.5
지하철/철도	31	0.2	34	0.1	14	0.0	16	0.1	2	0.1
택시	317	2.3	621	2.1	536	1.6	370	1.7	74	1.9
도보	4,978	36.8	9,903	34.2	11,970	36.4	8,164	36.4	1,195	29.9
기타	1,429	10.6	1,973	6.8	1,666	5.1	694	3.1	73	1.8
합계	13,521	100.0	28,980	100.0	32,856	100.0	22,411	100.0	3,993	100.0

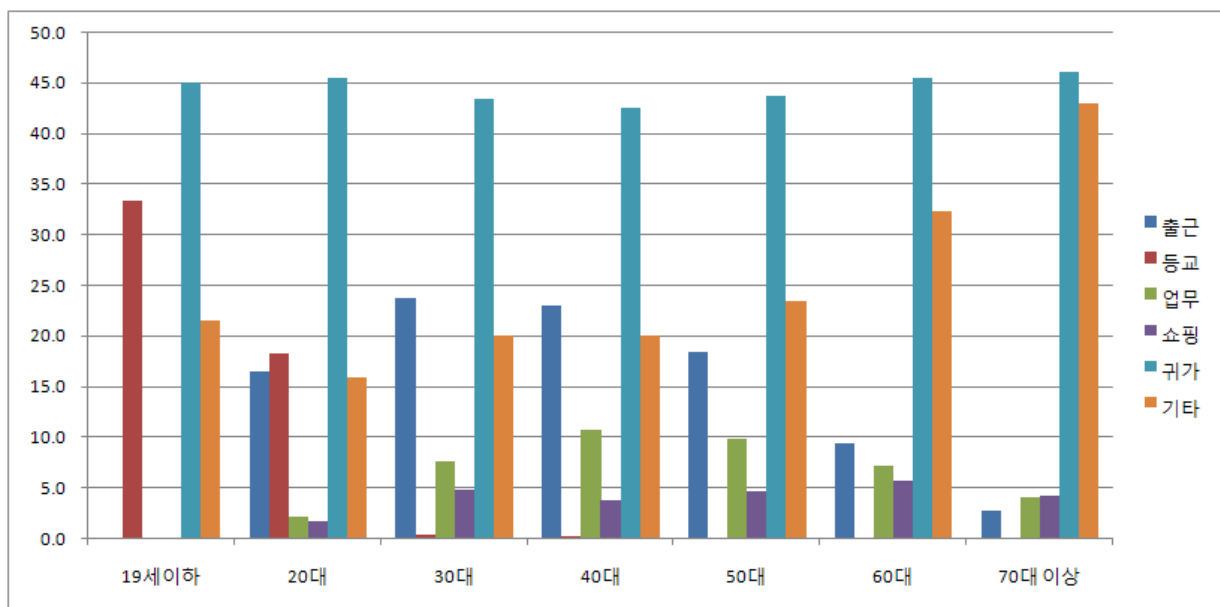


<그림 3-49> 전주대도시권 소득별 통행수단 분포

- 전주대도시권 연령별 통행목적 분포는 아래와 같음
 - 20대 통행목적 비율은 출근 16.5%, 등교 18.2%, 쇼핑 1.8%, 기타 16.0%로 귀가를 제외하고 등교통행이 가장 높은 것으로 나타남
 - 40대 통행목적 비율은 출근 23.0%, 등교 0.1%, 쇼핑 3.8%, 기타 20.0%로 귀가를 제외하고 출근통행이 가장 높은 것으로 나타남
 - 70대 이상의 통행목적 비율은 출근 2.7%, 등교 0.0%, 쇼핑 4.3%, 기타 43.0%로 귀가를 제외하고 기타통행이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-50> 전주대도시권 연령별 통행목적 분포

통행 목적	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
출근	22	0.1	1,227	16.5	3,463	23.7	5,355	23.0	2,274	18.4	668	9.3	97	2.7
등교	10,607	33.2	1,351	18.2	54	0.4	24	0.1	9	0.1	2	0.0	0	0.0
업무	13	0.0	157	2.1	1,117	7.7	2,471	10.6	1,217	9.8	516	7.2	145	4.0
쇼핑	62	0.2	132	1.8	700	4.8	889	3.8	576	4.7	412	5.7	157	4.3
귀가	14,352	45.0	3,377	45.4	6,325	43.3	9,883	42.5	5,403	43.7	3,259	45.6	1,670	46.0
기타	6,856	21.5	1,188	16.0	2,938	20.1	4,653	20.0	2,899	23.4	2,311	32.2	1,559	43.0
합계	31,912	100.0	7,432	100.0	14,597	100.0	23,275	100.0	12,378	100.1	7,168	100.0	3,628	100.0



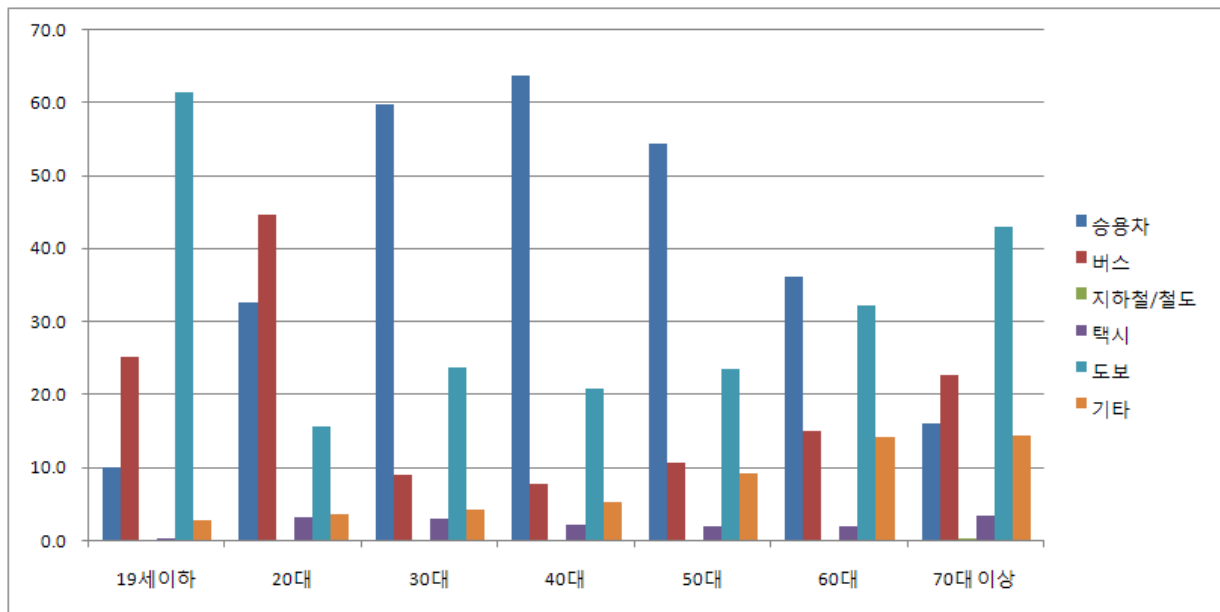
<그림 3-50> 전주대도시권 연령별 통행목적 분포

○ 전주대도시권 연령별 통행수단 분포는 아래와 같음

- 20대 통행수단 비율은 승용차 32.6%, 버스 44.6%, 도보 15.7%로 버스의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 40대 통행수단 비율은 승용차 63.5%, 버스 7.8%, 도보 20.9%로 승용차의 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 70대 이상 통행수단 비율은 승용차 16.0%, 버스 22.6%, 도보 43.1%로 도보의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 3-51> 전주대도시권 연령별 통행수단 분포

통행수단	19세이하		20대		30대		40대		50대		60대		70대이상	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
승용차	3,261	10.2	2,484	32.6	8,843	59.6	15,045	63.5	6,816	54.3	2,644	36.2	593	16.0
버스	8,111	25.3	3,401	44.6	1,358	9.2	1,850	7.8	1,355	10.8	1,104	15.1	836	22.6
지하철/철도	5	0.0	11	0.1	10	0.1	23	0.1	18	0.1	17	0.2	13	0.4
택시	135	0.4	247	3.2	467	3.1	545	2.3	248	2.0	145	2.0	131	3.5
도보	19,651	61.3	1,197	15.7	3,524	23.8	4,940	20.9	2,960	23.6	2,348	32.2	1,590	43.1
기타	909	2.8	281	3.7	629	4.2	1,289	5.4	1,155	9.2	1,040	14.3	532	14.4
합계	32,072	100.0	7,621	99.9	14,831	100.0	23,692	100.0	12,552	100.0	7,298	100.0	3,695	100.0



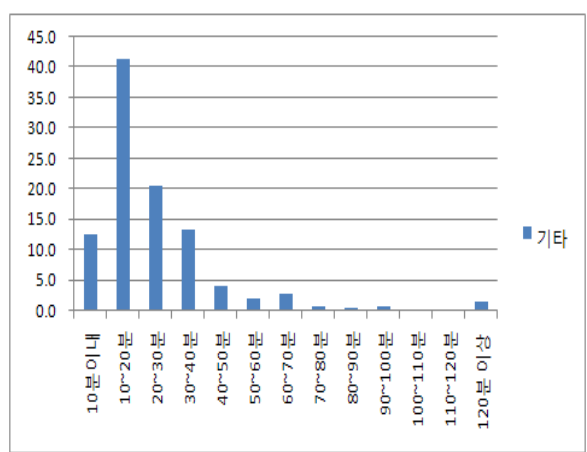
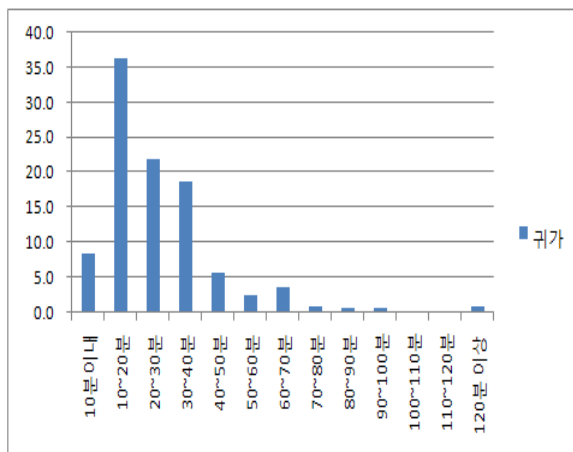
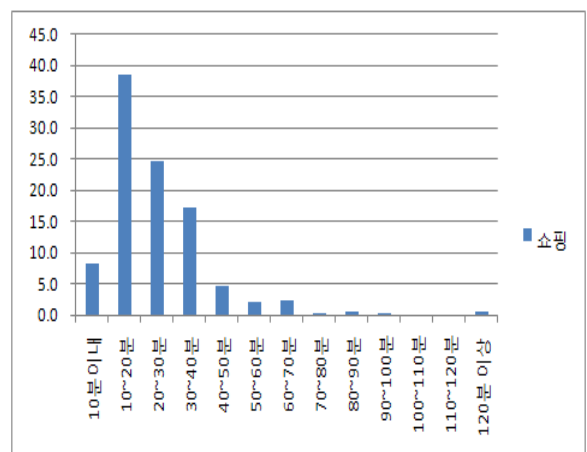
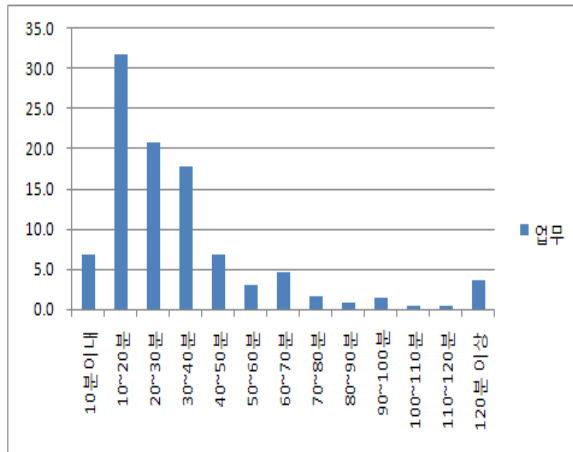
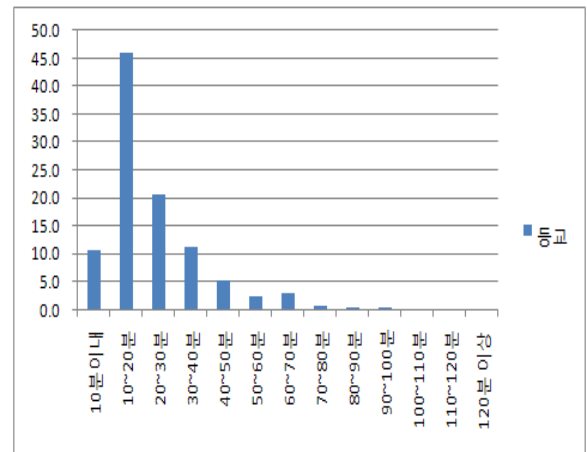
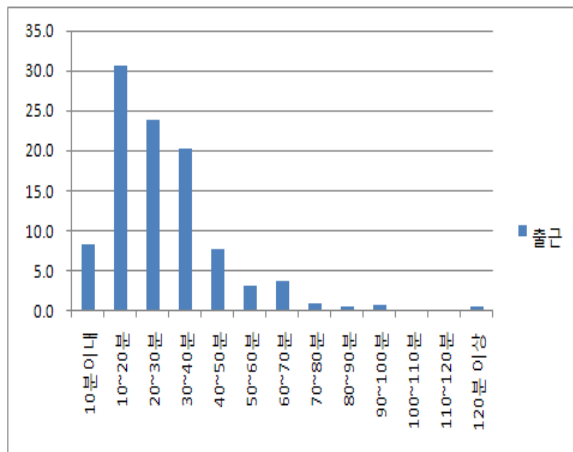
<그림 3-51> 전주대도시권 연령별 통행수단 분포

마. 통행목적 및 통행수단별 통행시간 분포

- 전주대도시권 통행목적별 통행시간 분포는 아래와 같음
 - 출근 목적의 비율은 10~20분이 30.7%로 가장 높았으며, 20~30분 23.9%, 30~40분 20.2% 순으로 나타남
 - 등교 목적의 비율은 10~20분이 46.1%로 가장 높았으며, 20~30분 20.5%, 30~40분 11.3% 순으로 나타남
 - 귀가 목적의 비율은 10~20분 36.2%로 가장 높았으며, 20~30분 21.9%, 30~40분 18.6%순으로 나타남

<표 3-52> 전주대도시권 통행목적별 통행시간 분포

통행목적	출근		등교		업무		쇼핑		귀가		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분 이내	1,069	8.2	1,276	10.6	388	6.9	244	8.3	3,722	8.4	2,792	12.5
10~20분	4,019	30.7	5,534	46.1	1,796	31.9	1,131	38.7	16,089	36.2	9,232	41.1
20~30분	3,130	23.9	2,469	20.5	1,174	20.8	722	24.7	9,680	21.9	4,568	20.4
30~40분	2,642	20.2	1,360	11.3	1,004	17.8	506	17.3	8,244	18.6	2,952	13.2
40~50분	992	7.6	640	5.3	379	6.7	139	4.7	2,442	5.5	916	4.1
50~60분	410	3.1	271	2.2	173	3.1	60	2.0	1,096	2.5	437	2.0
60~70분	490	3.7	336	2.8	263	4.7	70	2.4	1,622	3.7	616	2.7
70~80분	111	0.8	62	0.5	87	1.5	10	0.3	353	0.8	173	0.8
80~90분	55	0.4	40	0.3	49	0.9	15	0.5	247	0.6	112	0.5
90~100분	92	0.7	30	0.2	80	1.4	10	0.3	263	0.6	182	0.8
100~110분	16	0.1	9	0.1	23	0.4	2	0.1	70	0.2	54	0.2
110~120분	9	0.1	6	0.0	19	0.3	2	0.1	52	0.1	39	0.2
120분 이상	71	0.5	14	0.1	201	3.6	17	0.6	389	0.9	331	1.5
합계	13,106	100.0	12,047	100.0	5,636	100.0	2,928	100.0	44,269	100.0	22,404	100.0

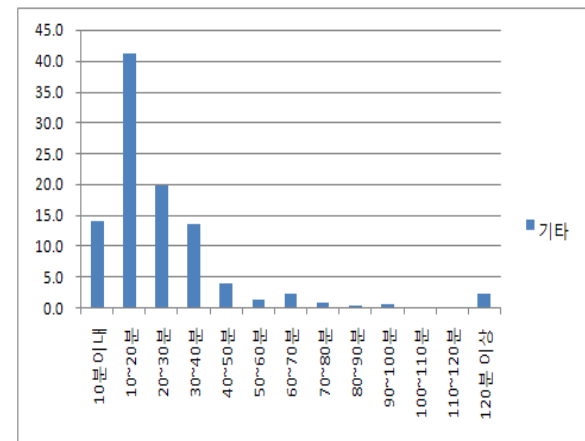
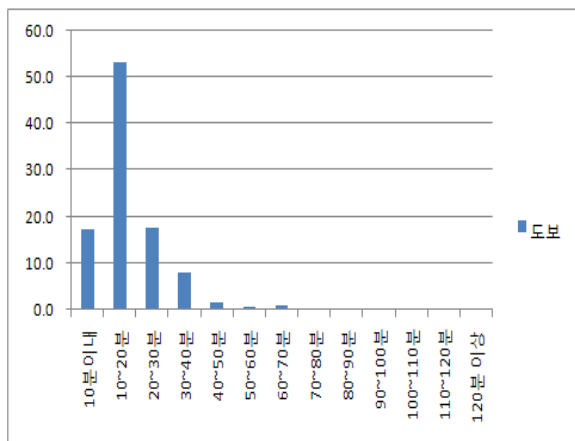
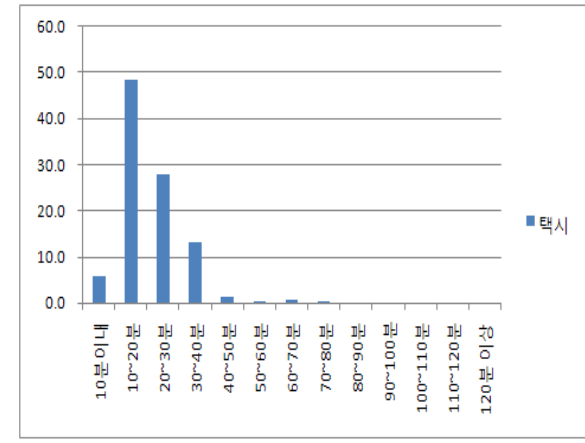
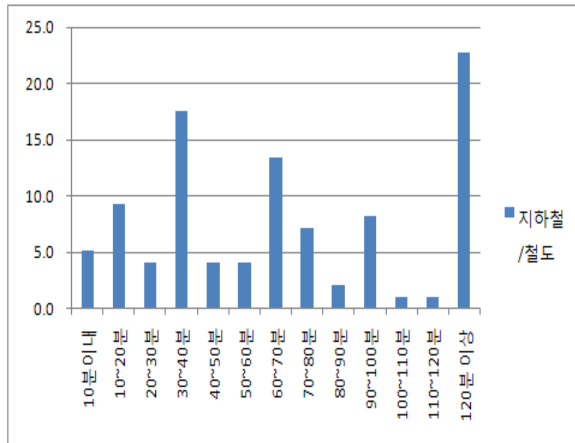
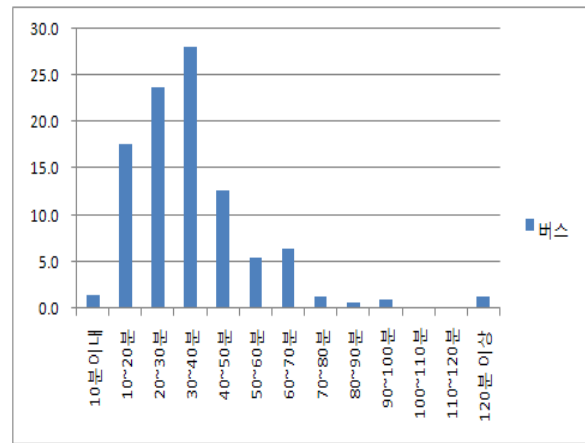
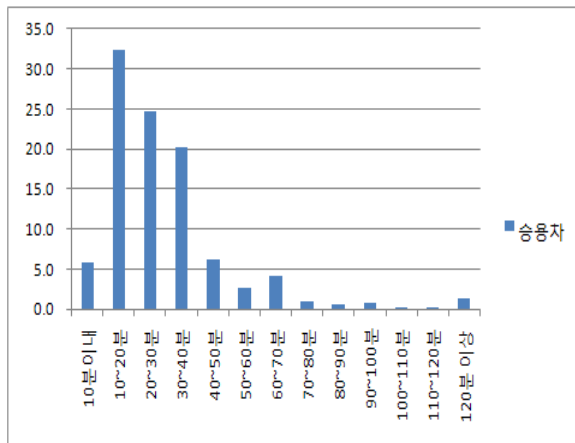


<그림 3-52> 전주대도시권 통행목적별 통행시간 분포

- 전주대도시권 통행수단별 통행시간 분포는 아래와 같음
 - 승용차 수단의 비율은 10~20분이 32.3%로 가장 높았으며, 20~30분 24.8%, 30~40분 20.2% 순으로 나타남
 - 버스 수단의 비율은 30~40분이 27.9%로 가장 높았으며, 20~30분 23.8%, 10~20분 17.7% 순으로 나타남

<표 3-53> 전주대도시권 통행수단별 통행시간 분포

통행수단	승용차		버스		지하철/철도		택시		도보		기타	
	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율	횟수	비율
10분 이내	2,268	5.7	250	1.4	5	5.2	116	6.0	6,241	17.2	819	14.0
10~20분	12,827	32.3	3,181	17.7	9	9.3	928	48.4	19,149	53.0	2,403	41.1
20~30분	9,826	24.8	4,290	23.8	4	4.1	540	28.2	6,369	17.6	1,147	19.7
30~40분	8,004	20.2	5,053	27.9	17	17.6	254	13.2	2,877	7.9	789	13.5
40~50분	2,475	6.2	2,291	12.7	4	4.1	28	1.5	539	1.5	226	3.9
50~60분	1,067	2.7	976	5.4	4	4.1	12	0.6	247	0.7	77	1.3
60~70분	1,611	4.1	1,149	6.4	13	13.4	18	0.9	406	1.1	135	2.3
70~80분	370	0.9	230	1.3	7	7.2	8	0.4	106	0.3	42	0.7
80~90분	241	0.6	125	0.7	2	2.1	5	0.3	78	0.2	22	0.4
90~100분	320	0.8	172	1.0	8	8.2	6	0.3	96	0.3	28	0.5
100~110분	86	0.2	40	0.2	1	1.0	0	0.0	17	0.0	9	0.2
110~120분	66	0.2	32	0.2	1	1.0	3	0.2	13	0.0	4	0.1
120분 이상	525	1.3	226	1.3	22	22.7	0	0.0	72	0.2	134	2.3
합계	39,686	100.0	18,015	100.0	97	100.0	1,918	100.0	36,210	100.0	5,835	100.0



<그림 3-53> 전주대도시권 통행수단별 통행시간 분포

제3절 출발시간대 및 도착시간대 통행특성 분석

1. 출발시간대 통행특성의 상세 분석 결과

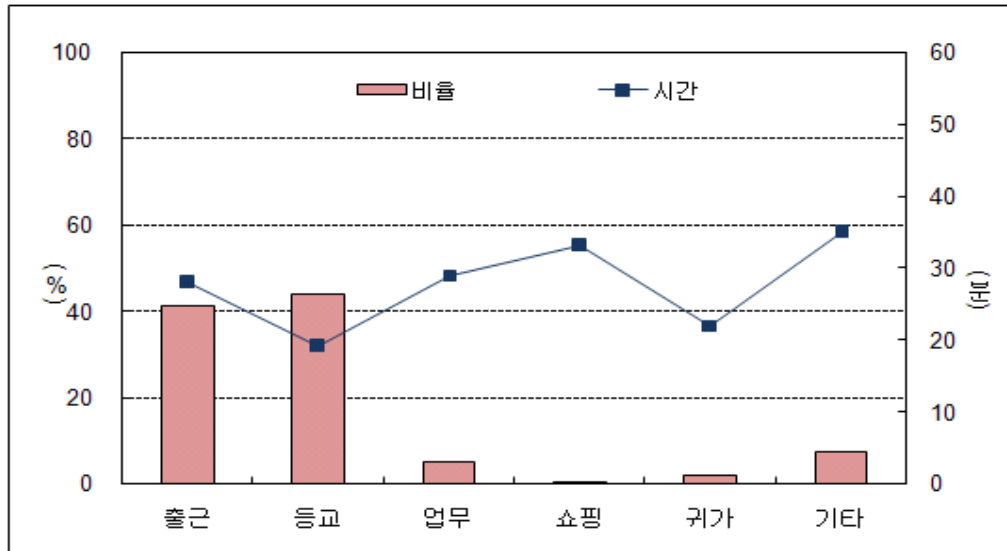
가. 대전광역시권

1) 통행목적 분포

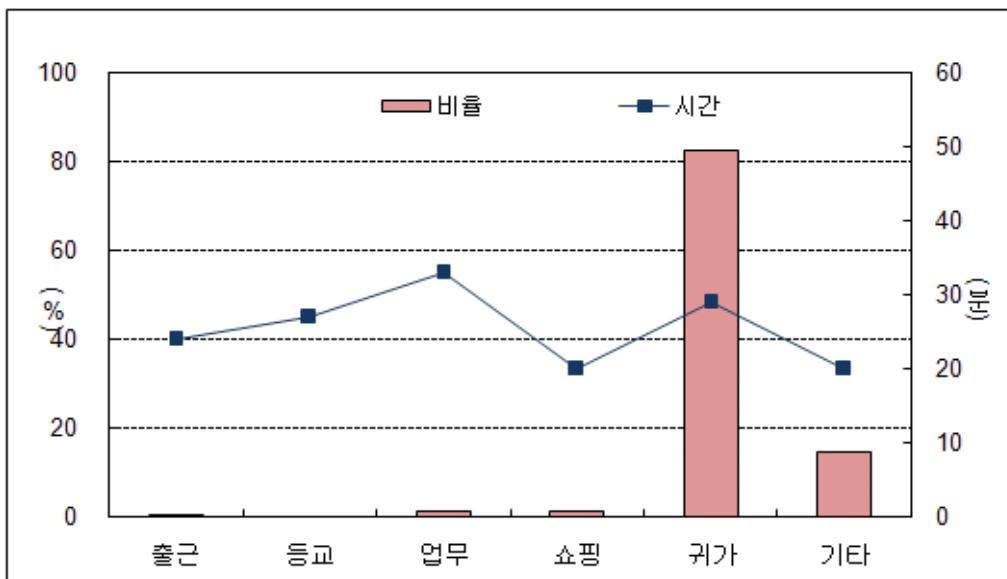
- 대전광역시권 출발시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 침두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 등교 목적의 통행비율은 43.7%로 가장 높고 평균통행시간은 19분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.5%로 가장 낮고 평균통행시간은 33분으로 나타남
 - 오후 침두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 82.2%로 가장 높고 평균통행시간은 29분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 1.3%이고 평균통행시간은 20분으로 나타남

<표 3-54> 대전광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발 시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 침두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	23,283	24,750	2,841	255	1,185	4,263	56,577
		비율	41.2	43.7	5.0	0.5	2.1	7.5	100.0
	통행 시간	평균	28	19	29	33	22	35	28
		표준편차	22	16	45	40	33	51	35
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	6,772	1,504	9,457	4,981	49,032	30,318	102,064
		비율	6.6	1.5	9.3	4.9	48.0	29.7	100.0
	통행 시간	평균	20	37	31	23	24	22	26
		표준편차	17	21	39	20	25	23	24
오후 침두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	181	66	473	452	29,838	5,247	36,257
		비율	0.5	0.2	1.3	1.3	82.2	14.5	100.0
	통행 시간	평균	24	27	33	20	29	20	26
		표준편차	18	16	38	17	24	17	22
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	1,119	10	334	134	15,304	1,231	18,132
		비율	6.2	0.00	1.8	0.74	84.5	6.8	100.0
	통행 시간	평균	36	84	57	30	22	27	43
		표준편차	41	88	100	86	17	56	65



<그림 3-54> 대전광역시권 출발시간대의 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



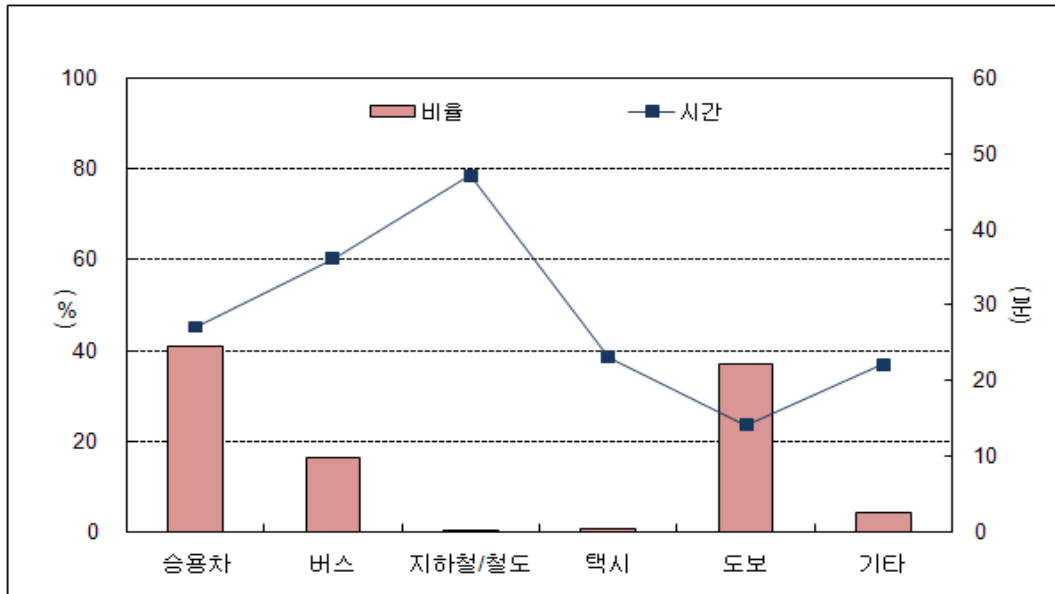
<그림 3-55> 대전광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

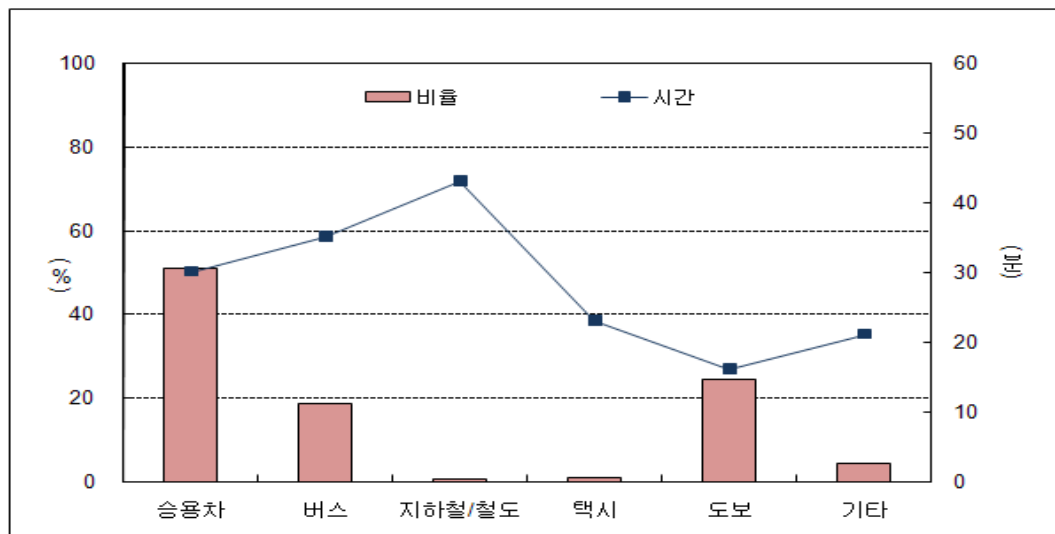
- 대전광역시권 출발시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 40.6%로 가장 높고 평균통행시간은 25분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.3%로 가장 낮고 평균통행시간은 42분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 50.0%로 가장 높고 평균통행시간은 32분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.6%로 가장 낮고 평균통행시간은 43분으로 나타남

<표 3-55> 대전광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

출발 시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	21,613	8,170	181	313	20,576	2,390	53,243
		비율	40.6	15.3	0.3	0.6	38.7	4.5	100.0
	통행 시간	평균	25	32	42	20	14	20	26
		표준편차	19	19	31	12	9	23	19
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	32,396	18,760	421	1,868	43,544	5,956	102,945
		비율	31.5	18.2	0.4	1.8	42.3	5.8	100.0
	통행 시간	평균	28	33	39	22	16	22	27
		표준편차	29	25	37	25	15	33	27
오후 첨두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	19,435	7,682	213	389	9,413	1,723	38,855
		비율	50.0	19.8	0.6	1.0	24.2	4.4	100.0
	통행 시간	평균	32	38	43	25	16	27	30
		표준편차	30	28	35	40	15	47	33
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	8,765	4,061	82	527	5,898	738	20,071
		비율	43.7	20.2	0.4	2.6	29.4	3.7	100.0
	통행 시간	평균	29	35	53	24	16	27	31
		표준편차	33	28	45	37	18	44	34



<그림 3-56> 대전광역시출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



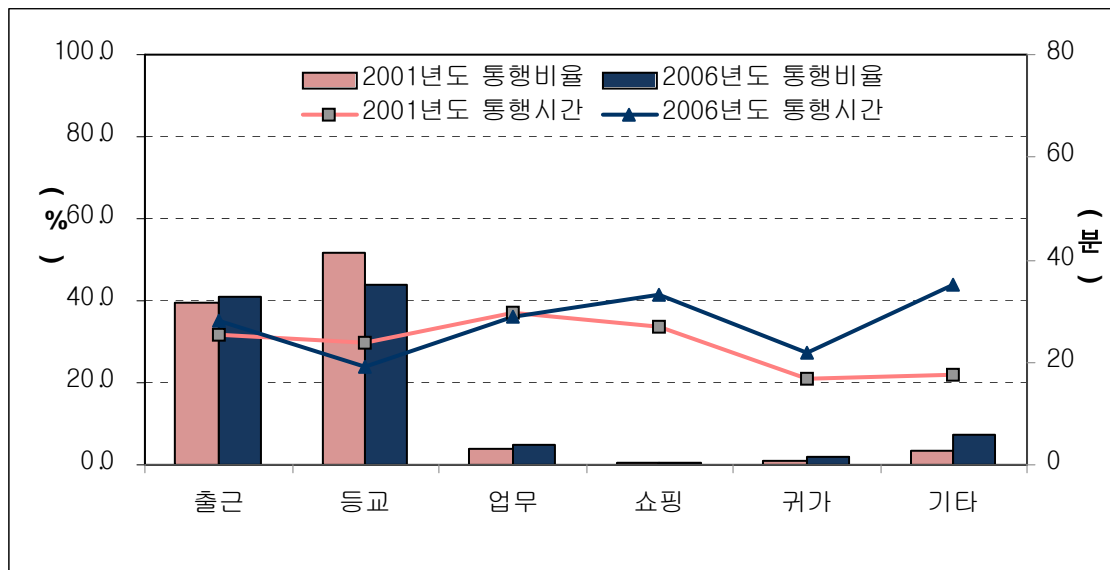
<그림 3-57> 대전광역시출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

3) 출발시간대의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대전광역시 출발시간대 중 오전 첨두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포비가 가장 높은 등교 통행비율은 2001년 51.7%에서 2006년 43.7%로 8.0% 감소하였으며, 평균통행시간은 24분에서 19분으로 감소함
 - 반면에, 출근 목적의 통행비율은 39.6%에서 41.2%로 1.6% 증가하였고, 평균통행시간은 25분에서 28분으로 증가하였음
 - 통행목적 분포비가 가장 낮은 쇼핑 목적의 경우 0.4%에서 0.5%로 0.1% 증가하였고, 평균통행시간은 27분에서 33분으로 증가함

<표 3-56> 대전광역시 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	51,548	67,216	5,105	485	1,576	4,129	130,059
		비율	39.6	51.7	3.9	0.4	1.2	3.2	100.0
	통행시간	평균	25	24	29	27	17	17	24
2006년	통행	횟수	23,283	24,750	2,841	255	1,185	4,263	56,577
		비율	41.2	43.7	5.0	0.5	2.1	7.5	100.0
	통행시간	평균	28	19	29	33	22	35	28

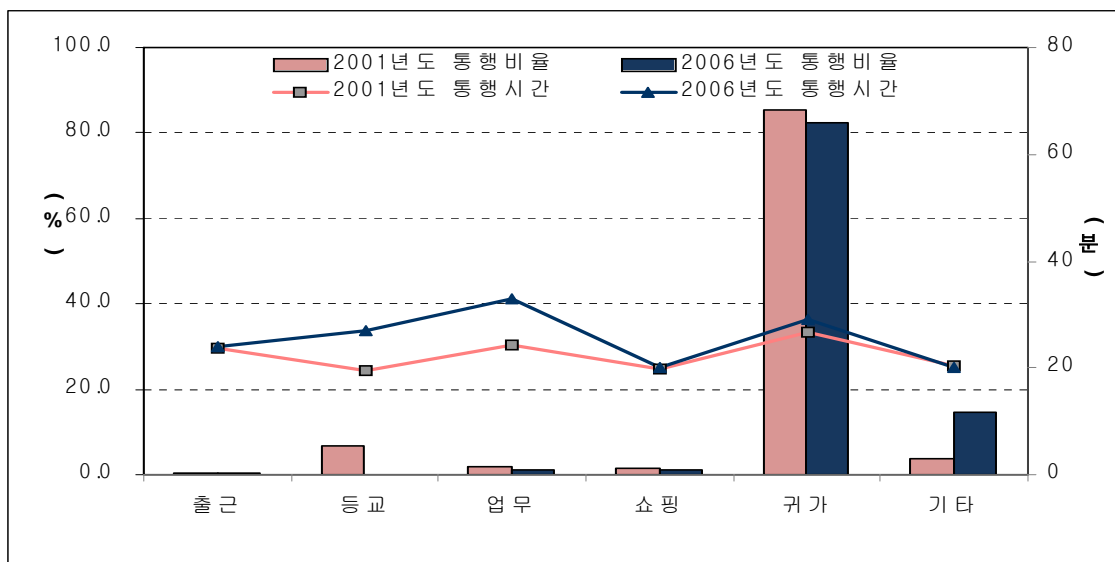


<그림 3-58> 대전광역시 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대전광역시권 출발시간대 중 오후 침두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 85.5%에서 82.2%로 3.3% 감소하였고, 평균통행시간은 27분, 29분으로 나타남. 쇼핑 목적의 통행비율은 1.6%에서 1.3%로 0.3% 감소하였고, 평균통행시간은 20분으로 같게 나타남
 - 반면에 업무 목적의 통행비율은 2001년 2.0%에서 2006년 1.3%로 0.7% 감소하였고, 평균통행시간은 24분에서 33분으로 증가함

<표 3-57> 대전광역시권 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	309	4,971	1,483	1,186	63,577	2,852	74,378
		비율	0.4	6.7	2.0	1.6	85.5	3.8	100.0
	통행시간	평균	24	19	24	20	27	20	24
2006년	통행	횟수	181	66	473	452	29,838	5,247	36,257
		비율	0.5	0.2	1.3	1.3	82.2	14.5	100.0
	통행시간	평균	24	27	33	20	29	20	26



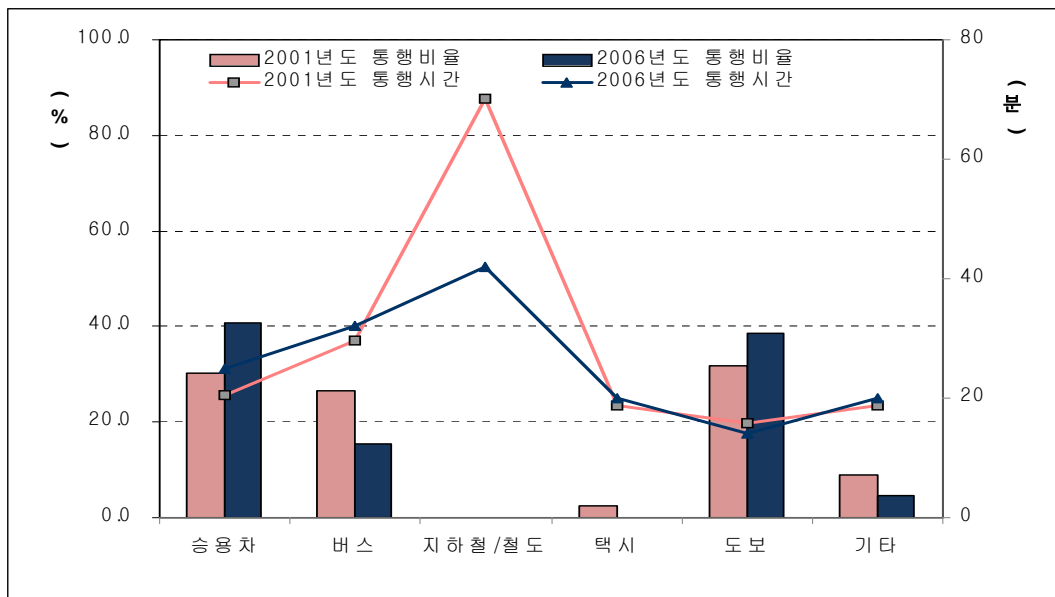
<그림 3-59> 대전광역시권 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 출발시간대의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대전광역시 출발시간대 중 오전 첨두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 도보를 제외하고 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 30.3%에서 40.6%로 10.3% 증가하였고, 평균통행시간은 20분에서 25분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.3%로 0.2% 증가하였고, 평균통행시간은 70분에서 42분으로 감소함
 - 반면에 2001년과 2006년 도보를 제외하고 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 26.4%에서 15.3%로 11.1% 감소하였고, 평균통행시간은 30분에서 32분으로 증가함

<표 3-58> 대전광역시 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	40,033	34,935	90	3,326	41,948	11,989	132,321
		비율	30.3	26.4	0.1	2.5	31.6	9.1	100.0
	통행시간	평균	20	30	70	19	16	19	24
2006년	통행	횟수	21,613	8,170	181	313	20,576	2,390	53,243
		비율	40.6	15.3	0.3	0.6	38.7	4.5	100.0
	통행시간	평균	25	32	42	20	14	20	26

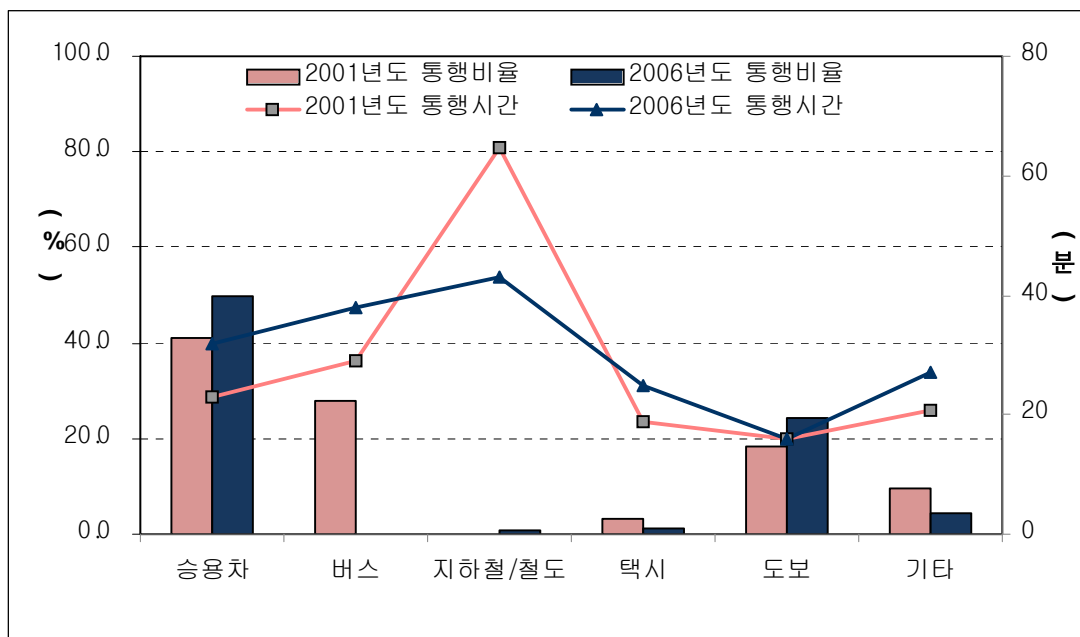


<그림 3-60> 대전광역시 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

- 대전광역시권 출발시간대에 따른 오후 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 도보를 제외하고 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 41.0%에서 50.0%로 9.0% 증가하였고, 평균통행시간은 23분에서 32분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.6%로 0.5% 증가하였고, 평균통행시간은 65분에서 43분으로 크게 감소함
 - 반면에 2001년과 2006년 도보를 제외하고 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 27.9%에서 19.8%로 8.1% 감소하였고, 평균통행시간은 29분에서 38분으로 증가함

<표 3-59> 대전광역시권 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	28,777	19,573	68	2,238	12,773	6,805	70,234
		비율	41.0	27.9	0.1	3.2	18.2	9.7	100.1
	통행시간	평균	23	29	65	19	16	21	24
2006년	통행	횟수	19,435	7,682	213	389	9,413	1,723	38,855
		비율	50.0	19.8	0.6	1.0	24.2	4.4	100.0
	통행시간	평균	32	38	43	25	16	27	30



<그림 3-61> 대전광역시권 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

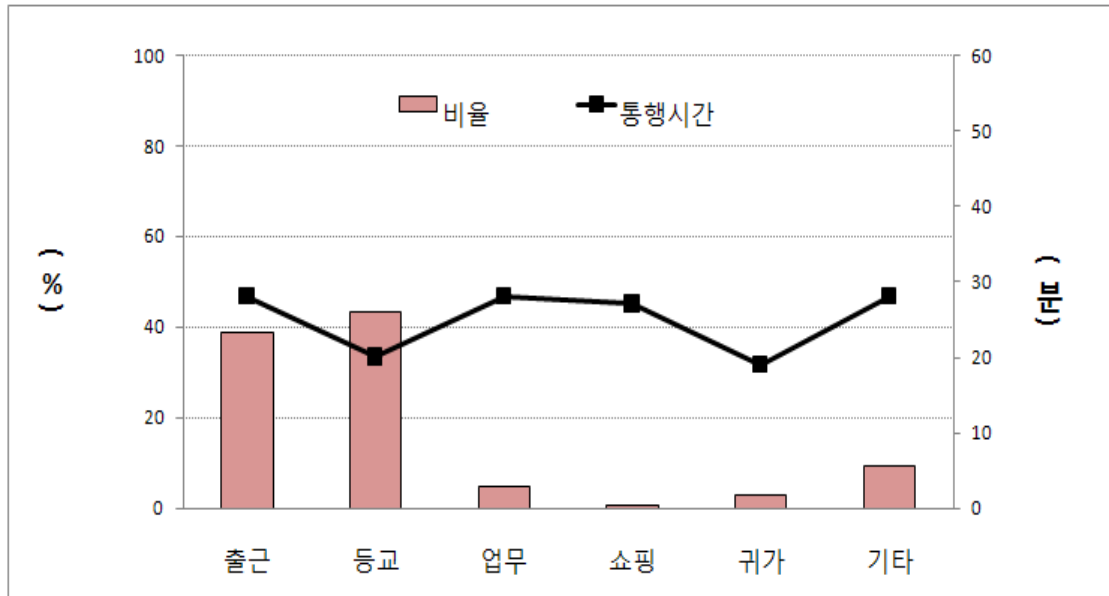
나. 광주광역시권

1) 통행목적 분포

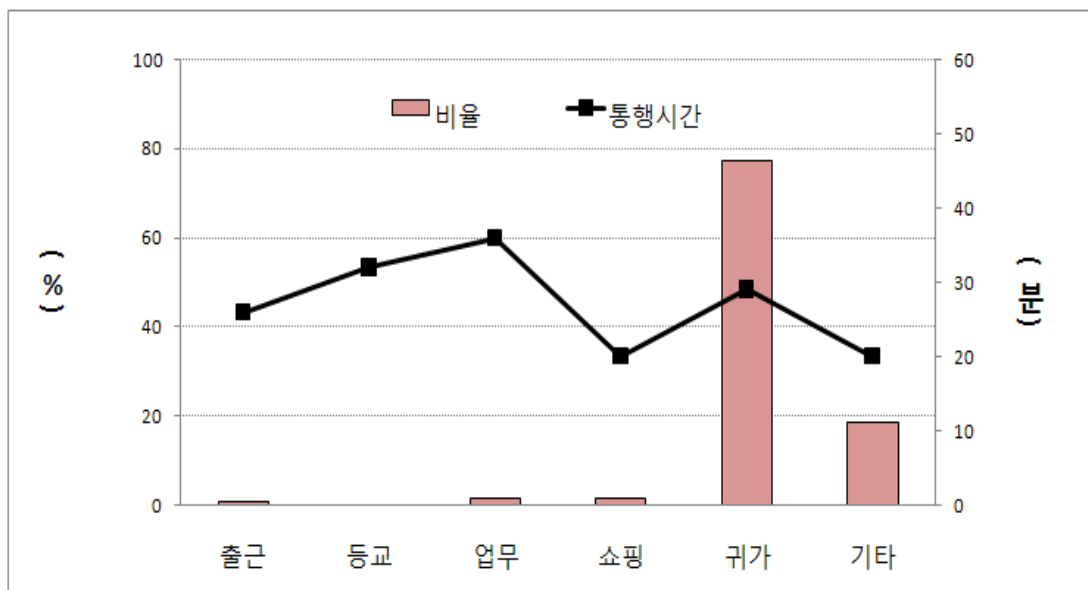
- 광주광역시권 출발시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 등교 목적의 통행비율은 43.4%로 가장 높고 평균통행시간은 20분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.8%로 가장 낮고 평균통행시간은 27분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 77.3%로 가장 높고 평균통행시간은 29분이며, 반면에 업무 목적의 통행비율은 1.5%이고 평균통행시간은 36분으로 나타남

<표 3-60> 광주광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 첨두 (06:00~09:00)	통행	횟수	15,888	17,763	1,907	309	1,173	3,813	40,853
		비율	38.9	43.4	4.7	0.8	2.9	9.3	100.0
	통행 시간	평균	28	20	28	27	19	28	24
		표준편차	21	15	31	21	22	31	21
주간 (09:00~18:00)	통행	횟수	4,204	1,010	7,019	3,893	34,209	22,215	72,550
		비율	5.79	1.4	9.7	5.4	47.1	30.6	100.0
	통행 시간	평균	21	38	32	25	24	22	24
		표준편차	18	22	35	20	22	23	24
오후 첨두 (18:00~21:00)	통행	횟수	172	56	428	466	21,448	5,181	27,751
		비율	0.6	0.2	1.5	1.7	77.3	18.7	100.0
	통행 시간	평균	26	32	36	20	29	20	27
		표준편차	21	15	38	16	24	19	24
야간 (21:00~06:00)	통행	횟수	784	10	265	141	11,616	1,141	13,957
		비율	5.6	0.1	1.9	1.0	83.2	8.2	100.0
	통행 시간	평균	36	38	35	20	23	22	24
		표준편차	34	17	44	17	18	35	22



<그림 3-62> 광주광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



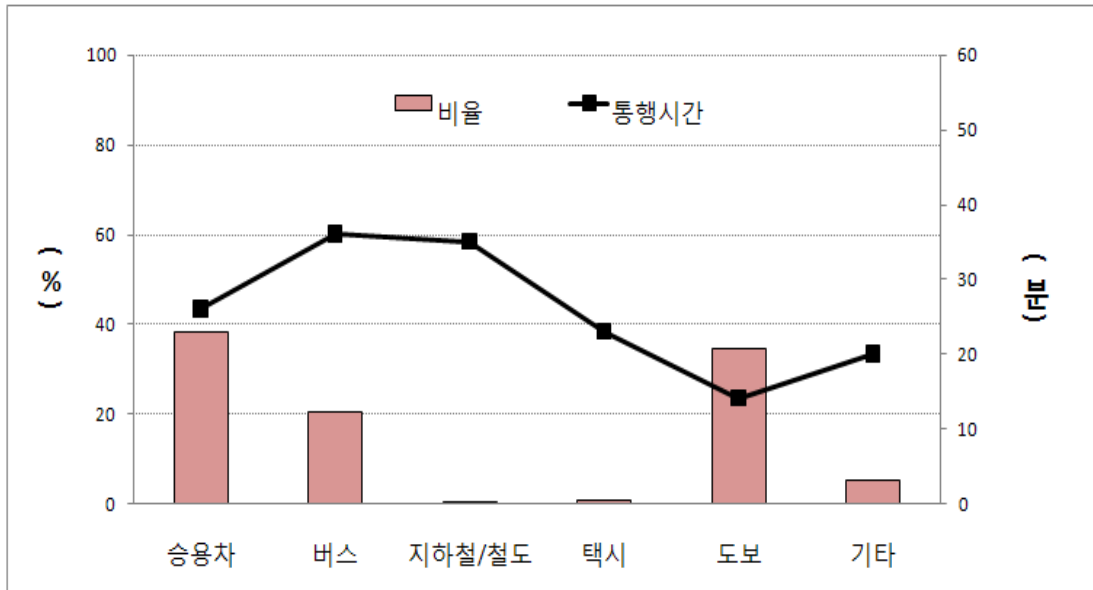
<그림 3-63> 광주광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

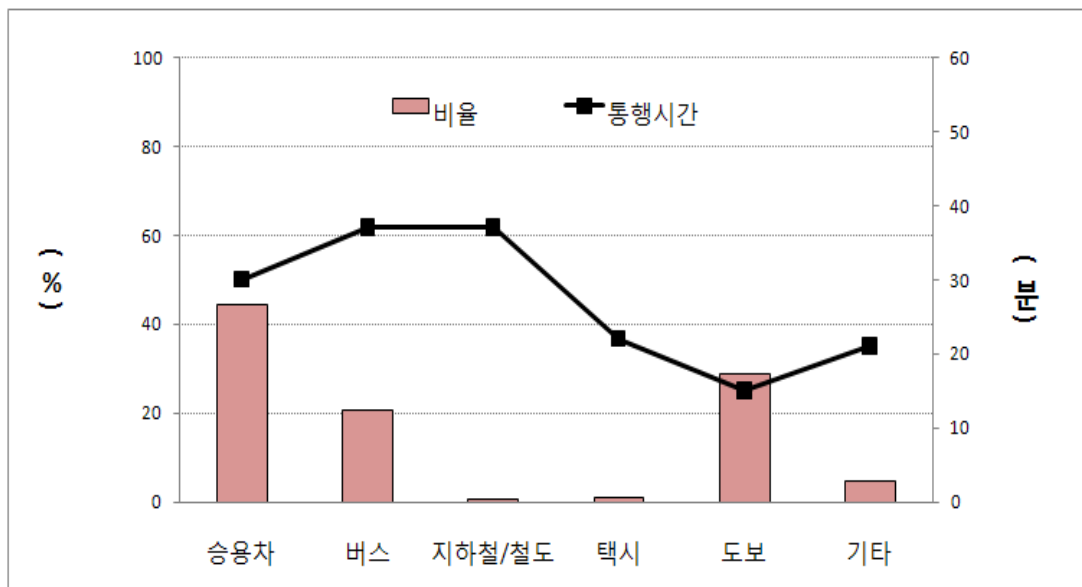
- 대전광역시권 출발시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 38.4%로 가장 높고 평균통행시간은 26분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 35분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 44.2%로 가장 높고 평균통행시간은 30분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.5%로 가장 낮고 평균통행시간은 37분으로 나타남

<표 3-61> 광주광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

출발시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00~09:00)	통행	횟수	15,939	8,551	168	277	14,358	2,204	41,497
		비율	38.4	20.6	0.4	0.7	34.6	5.3	100.0
	통행 시간	평균	26	36	35	23	14	20	24
		표준편차	22	22	24	24	10	26	21
주간 (09:00~18:00)	통행	횟수	22,491	15,281	316	1,092	30,226	4,656	74,062
		비율	30.4	20.6	0.4	1.5	40.8	6.3	100.0
	통행 시간	평균	27	34	33	21	16	22	24
		표준편차	25	23	29	15	16	30	23
오후 첨두 (18:00~21:00)	통행	횟수	12,421	5,827	142	273	8,068	1,313	28,044
		비율	44.2	20.8	0.5	1.0	28.8	4.7	100.0
	통행 시간	평균	30	37	37	22	15	21	27
		표준편차	24	25	26	11	14	23	23
야간 (21:00~06:00)	통행	횟수	5,219	3,470	60	360	4,431	530	14,070
		비율	37.0	24.7	0.4	2.6	31.5	3.8	100.0
	통행 시간	평균	24	32	34	22	15	24	23
		표준편차	24	20	28	15	12	33	21



<그림 3-64> 광주광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



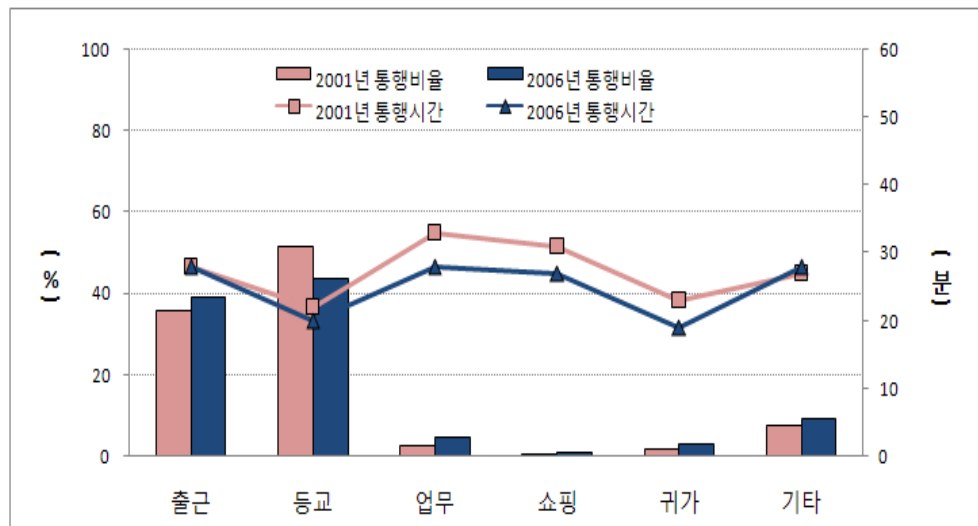
<그림 3-65> 광주광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

3) 출발지의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시권 출발시간대 중 오전 첨두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포비가 가장 높은 등교 통행비율은 2001년 51.5%에서 43.4%로 8.1% 감소하였으며, 평균통행시간은 22분에서 20분으로 감소함
 - 반면에 출근 목적의 통행비율은 35.8%에서 38.9%로 3.1% 증가하였고, 평균통행시간은 28분으로 같게 나타남
 - 통행목적 분포비가 가장 낮은 쇼핑 목적의 통행비율은 0.6%에서 0.8%로 0.2% 증가하였고, 평균통행시간은 31분에서 27분으로 감소함

<표 3-62> 광주광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년,2006년)

오전 첨두	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	18,475	26,584	1,400	282	933	3,913	51,587
		비율	35.8	51.5	2.7	0.6	1.8	7.6	100.0
	통행시간	평균	28	22	33	31	23	27	25
2006년	통행	횟수	15,888	17,763	1,907	309	1,173	3,813	40,853
		비율	38.9	43.4	4.7	0.8	2.9	9.3	100.0
	통행시간	평균	28	20	28	27	19	28	24

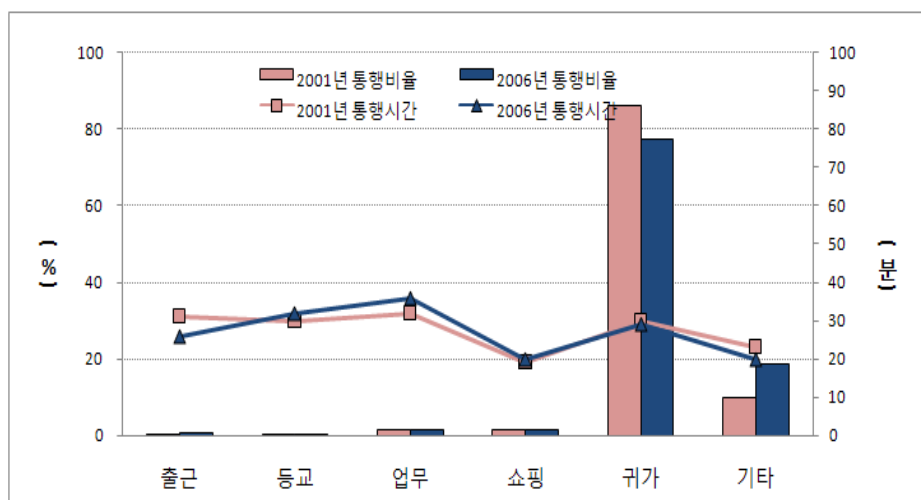


<그림 3-66> 광주광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시권 출발시간대 중 오후 침두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 86.3%에서 77.3%로 9.0% 감소하였고, 평균통행시간은 30분, 29분으로 나타남
 - 두 번째로 높은 기타 목적의 통행비율은 10.0%에서 18.7%로 8.7% 증가하였고, 평균통행시간은 23분, 20분으로 나타남
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 낮게 나타난 등교 목적의 통행비율은 0.3%에서 0.2%로 0.1% 감소하였고, 평균통행시간은 30분에서 32분으로 증가함

<표 3-63> 광주광역시권 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

오후 침두	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	90	88	384	444	23,119	2,686	26,811
		비율	0.3	0.3	1.4	1.7	86.3	10.0	100.0
	통행시간	평균	31	30	32	19	30	23	27
2006년	통행	횟수	172	56	428	466	21,448	5,181	27,751
		비율	0.6	0.2	1.5	1.7	77.3	18.7	100.0
	통행시간	평균	26	32	36	20	29	20	27



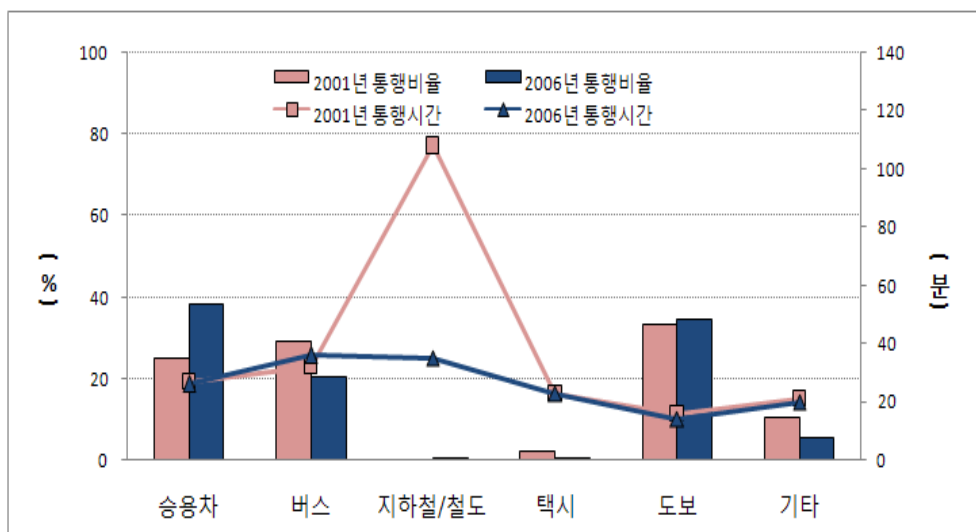
<그림 3-67> 광주광역시권 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 출발시간대의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시권 출발시간대 중 오전 첨두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 승용차 수단의 통행비율은 24.8%에서 38.4%로 13.6% 증가하였고, 평균통행시간은 27분에서 26분으로 감소함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.4%로 0.3% 증가하였고, 평균통행시간은 108분에서 35분으로 감소함
 - 2001년과 2006년 버스 수단의 통행비율은 29.3%에서 20.6%로 8.7% 감소하였고, 평균통행시간은 32분에서 36분으로 증가함

<표 3-64> 광주광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

오전 첨두	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철 /철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	13,225	15,624	26	1,244	17,632	5,506	53,257
		비율	24.8	29.3	0.1	2.3	33.2	10.3	100.0
	통행시간	평균	27	32	108	23	16	21	24
2006년	통행	횟수	15,939	8,551	168	277	14,358	2,204	41,497
		비율	38.4	20.6	0.4	0.7	34.6	5.3	100.0
	통행시간	평균	26	36	35	23	14	20	24

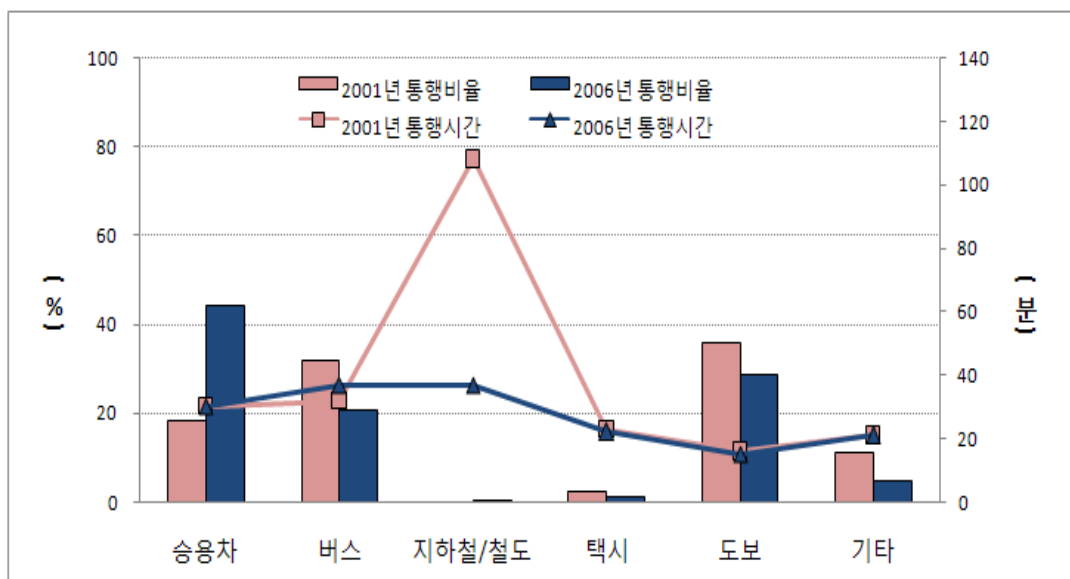


<그림 3-68> 광주광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시권 출발시간대에 따른 오후 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2006년에 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 18.4%에서 44.2%로 25.8% 증가하였고, 평균통행시간은 30분으로 같게 나타남
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.5%로 0.4% 증가하였고, 평균통행시간은 108분에서 37분으로 크게 감소함
 - 반면에 버스 수단의 통행비율은 2001년 31.8%에서 2006년 20.8%로 11.0% 감소하였고, 평균통행시간은 32분에서 37분으로 증가함

<표 3-65> 광주광역시권 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

오후 침두	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철 /철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	9,037	15,624	26	1,244	17,632	5,506	49,069
		비율	18.4	31.8	0.1	2.5	36.0	11.2	100.0
	통행시간	평균	30	32	108	23	16	21	24
2006년	통행	횟수	12,421	5,827	142	273	8,068	1,313	28,044
		비율	44.2	20.8	0.5	1.0	28.8	4.7	100.0
	통행시간	평균	30	37	37	22	15	21	27



<그림 3-69> 광주광역시권 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

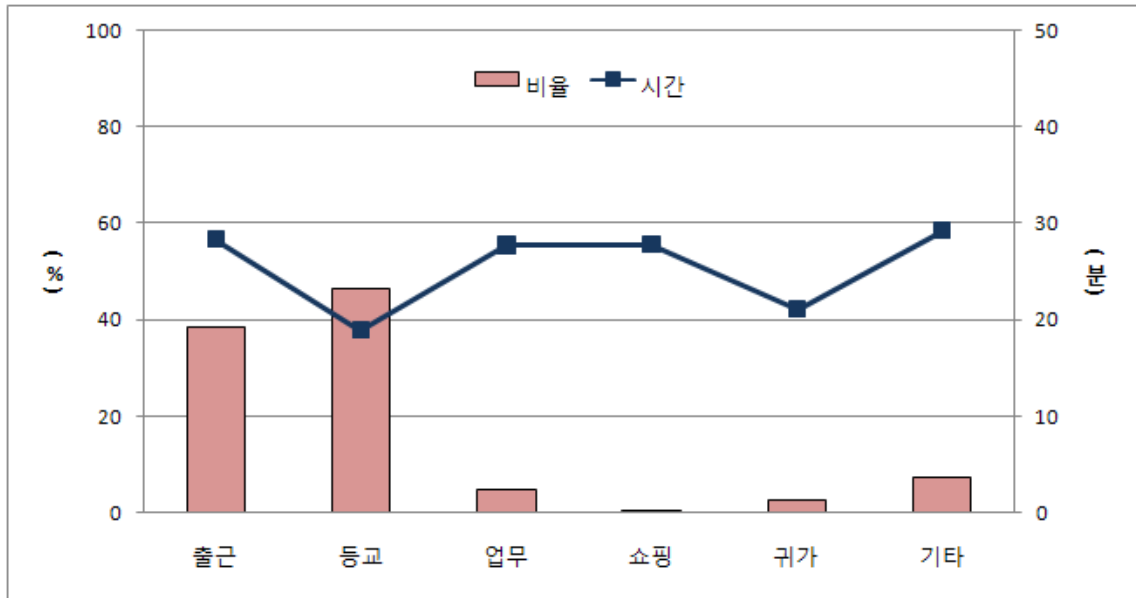
다. 대구광역시권

1) 통행목적 분포

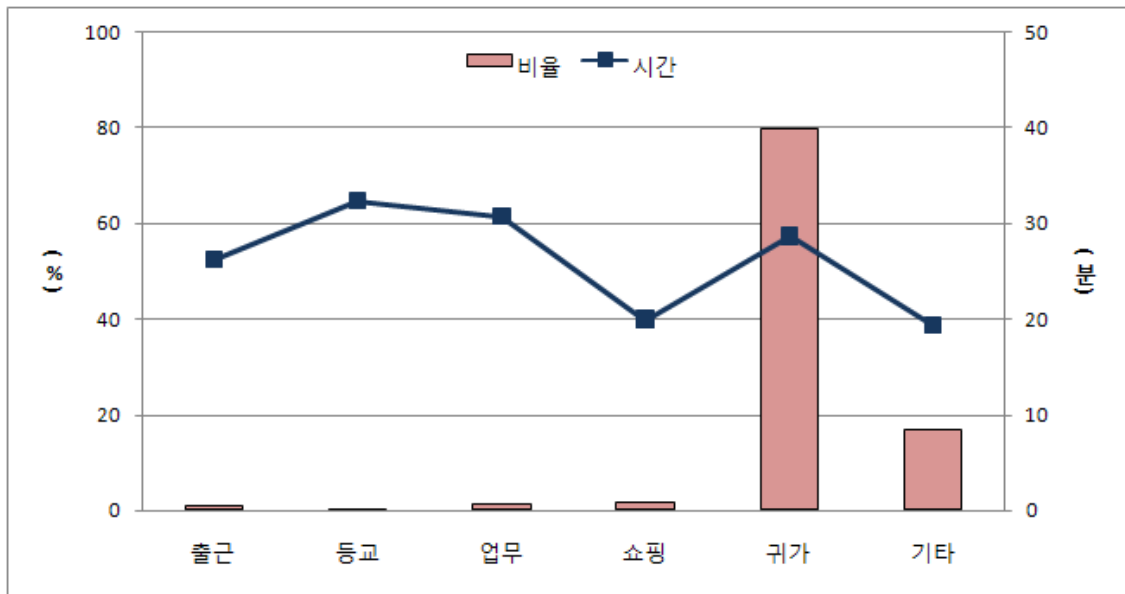
- 대구광역시권 출발시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 등교 목적의 통행비율은 46.4%로 가장 높고 평균통행시간은 19분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 28분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 79.6%로 가장 높고 평균통행시간은 29분이며, 반면에 업무 목적의 통행비율은 1.3%이고 평균통행시간은 31분으로 나타남

<표 3-66> 대구광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발 시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 첨두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	28,894	34,797	3,469	316	2,010	5,444	74,930
		비율	38.6	46.4	4.6	0.4	2.7	7.3	100.0
	통행 시간	평균	28	19	28	28	21	29	24
		표준편차	19	15	35	21	25	37	21
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	9,836	1,606	12,649	7,089	66,668	42,845	140,693
		비율	7.0	1.1	9.0	5.0	47.4	30.5	100.0
	통행 시간	평균	22	42	29	23	23	20	23
		표준편차	18	22	28	15	20	18	20
오후 첨두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	347	65	658	841	40,381	8,419	50,711
		비율	0.7	0.1	1.3	1.7	79.6	16.6	100.0
	통행 시간	평균	26	32	31	20	29	19	27
		표준편차	30	19	30	14	22	15	21
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	1,428	34	476	243	22,128	1,978	26,287
		비율	5.4	0.1	1.8	0.9	84.3	7.5	100.0
	통행 시간	평균	33	57	44	20	23	20	24
		표준편차	38	46	56	15	17	21	21



<그림 3-70> 대구광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



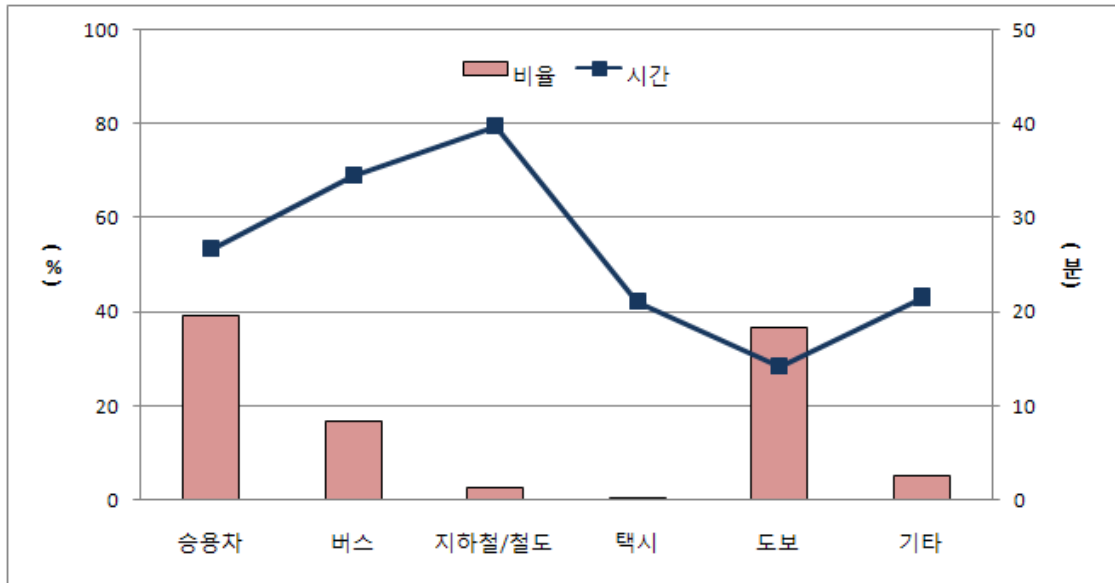
<그림 3-71> 대구광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

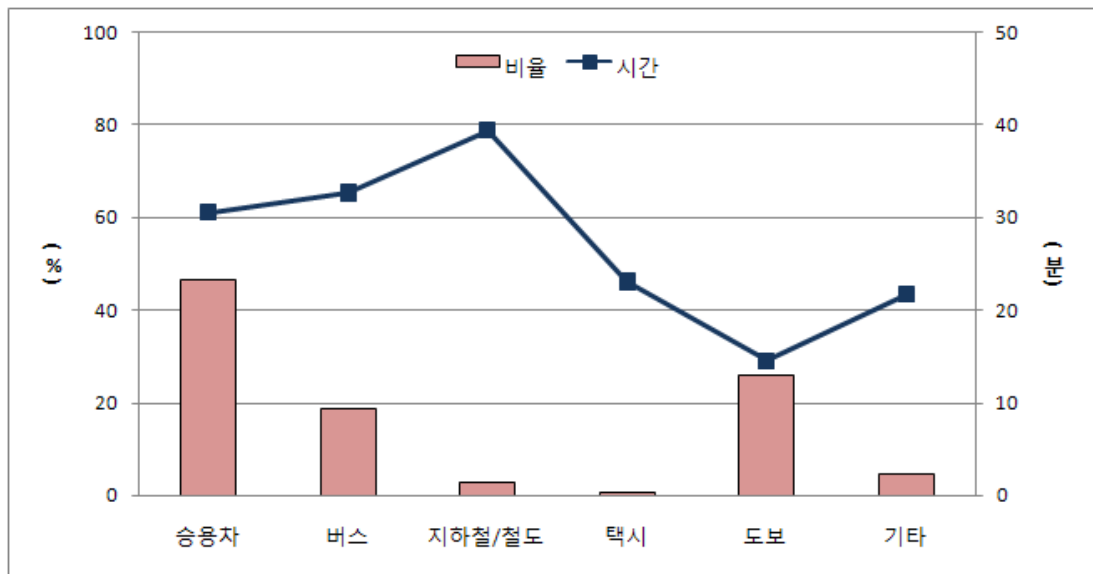
- 대구광역시권 출발시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 38.9%로 가장 높고 평균통행시간은 27분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 0.5%로 가장 낮고 평균통행시간은 21분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 46.5%로 가장 높고 평균통행시간은 30분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 0.8%로 가장 낮고 평균통행시간은 23분으로 나타남

<표 3-67> 대구광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

출발 시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	30,056	12,752	2,031	347	28,103	3,776	77,065
		비율	38.9	16.6	2.6	0.5	36.5	4.9	100.0
	통행 시간	평균	27	34	40	21	14	22	24
		표준편차	21	26	24	13	9	29	21
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	43,039	26,859	3,638	1772	60,506	8,838	144,652
		비율	29.8	18.6	2.5	1.2	41.8	6.1	100.0
	통행 시간	평균	26	31	36	20	16	21	23
		표준편차	24	21	23	12	12	26	20
오후 첨두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	24,480	9,883	1,594	394	13,703	2,513	52,567
		비율	46.5	18.8	3.0	0.8	26.1	4.8	100.0
	통행 시간	평균	30	33	39	23	14	22	26
		표준편차	22	21	23	13	11	25	21
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	11,103	5,167	837	602	8,227	1,378	27,314
		비율	40.6	18.9	3.1	2.2	30.1	5.1	100.0
	통행 시간	평균	26	31	36	22	15	24	24
		표준편차	23	19	24	13	11	35	21



<그림 3-72> 대구광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



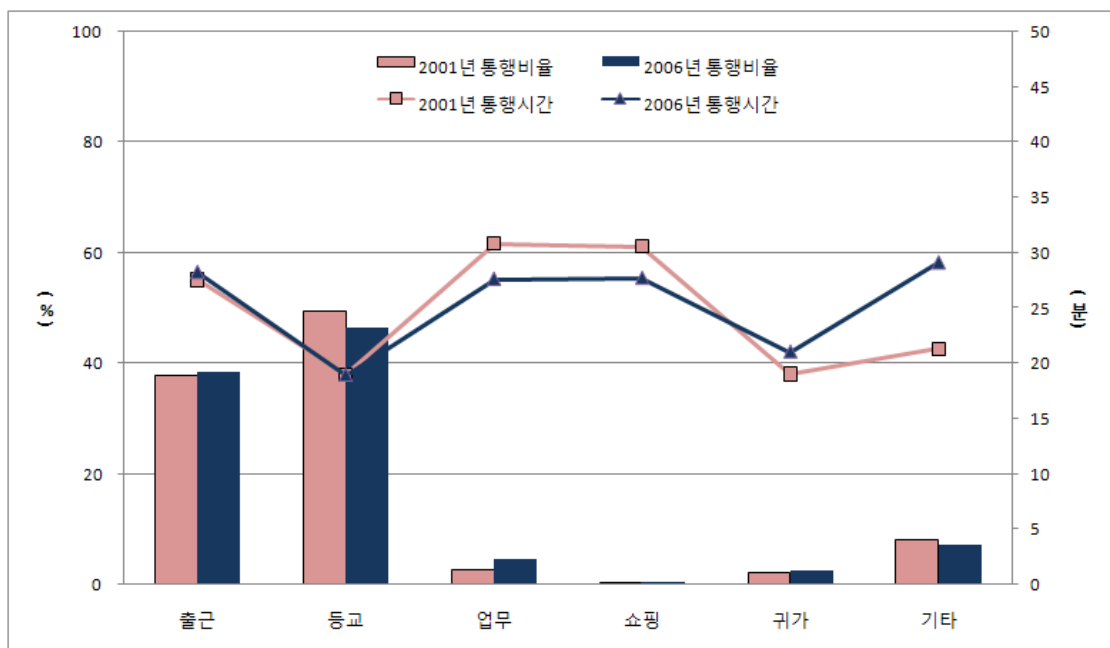
<그림 3-73> 대구광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

3) 출발시간대의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대구광역시 출발시간대 중 오전 첨두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포비가 가장 높은 등교통행 비율은 2001년 49.4%에서 46.4%로 3.0% 감소하였으며, 평균통행시간은 19분으로 같게 나타난 반면에, 출근 목적의 통행비율은 37.7%에서 38.6%로 0.9% 증가하였고, 평균통행시간은 28분으로 같게 나타남
 - 통행목적 분포비가 가장 낮은 쇼핑 목적의 경우 0.3%에서 0.4%로 0.1% 증가하였고, 평균통행시간은 31분에서 28분으로 감소함

<표 3-68> 대구광역시 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

오전 첨두	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	42,284	55,405	2,930	302	2,239	8,928	112,088
		비율	37.7	49.4	2.6	0.3	2.0	8.0	100.0
	통행시간	평균	28	19	31	31	19	21	23
2006년	통행	횟수	28,894	34,797	3,469	316	2,010	5,444	74,930
		비율	38.6	46.4	4.6	0.4	2.7	7.3	100.0
	통행시간	평균	28	19	28	28	21	29	24

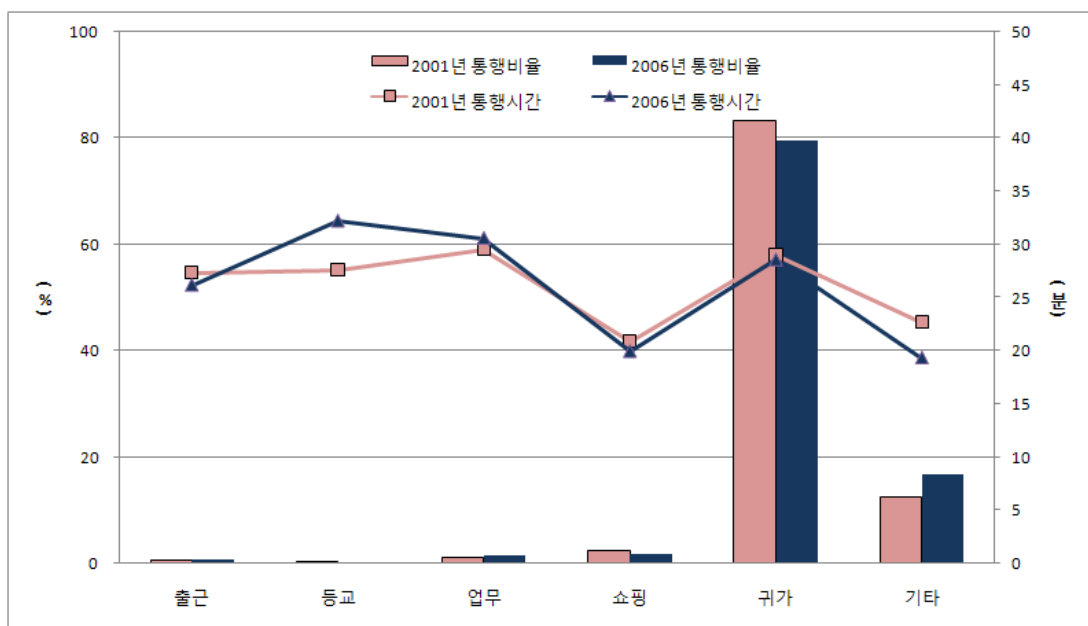


<그림 3-74> 대구광역시 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대구광역시권 출발시간대 중 오후 침두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 83.3%에서 79.6%로 3.7% 감소하였고, 평균통행시간은 29분으로 같게 나타남
 - 쇼핑 목적의 통행비율은 2.4%에서 1.7%로 0.7 감소하였고, 평균통행시간은 21분에서 20분으로 감소함
 - 반면에 2001년과 2006년에 모두 가장 낮게 나타난 등교 목적의 통행비율은 0.2%에서 0.1로 0.1% 감소하였고, 평균통행시간은 28분에서 32분으로 증가함

<표 3-69> 대구광역시권 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

오후 침두	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	298	158	704	1,548	53,833	8,078	64,619
		비율	0.5	0.2	1.1	2.4	83.3	12.5	100.0
	통행시간	평균	27	28	30	21	29	23	28
2006년	통행	횟수	347	65	658	841	40,381	8,419	50,711
		비율	0.7	0.1	1.3	1.7	79.6	16.6	100.0
	통행시간	평균	26	32	31	20	29	19	27



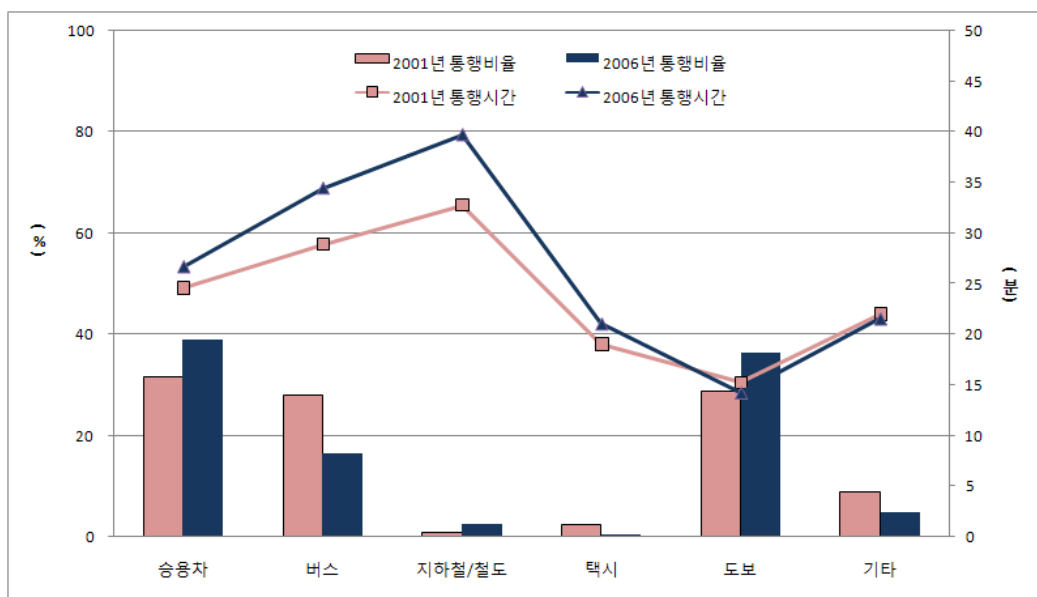
<그림 3-75> 대구광역시권 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 출발시간대의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대구광역시 출발시간대 중 오전 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 31.4%에서 38.9%로 7.5% 증가하였고, 평균통행시간은 25분에서 27분으로 증가함
 - 반면에 도보를 제외한 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 27.9%에서 16.6%로 11.3% 감소하였고, 평균통행시간은 29분에서 34분으로 증가함

<표 3-70> 대구광역시 출발시간대(오전침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

오전 침두	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철 /철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	35,952	31,840	964	2,666	32,889	10,031	114,342
		비율	31.4	27.9	0.8	2.3	28.8	8.8	100.0
	통행시간	평균	25	29	33	19	15	22	23
2006년	통행	횟수	30,056	12,752	2,031	347	28,103	3,776	77,065
		비율	38.9	16.6	2.6	0.5	36.5	4.9	100.0
	통행시간	평균	27	34	40	21	14	22	24

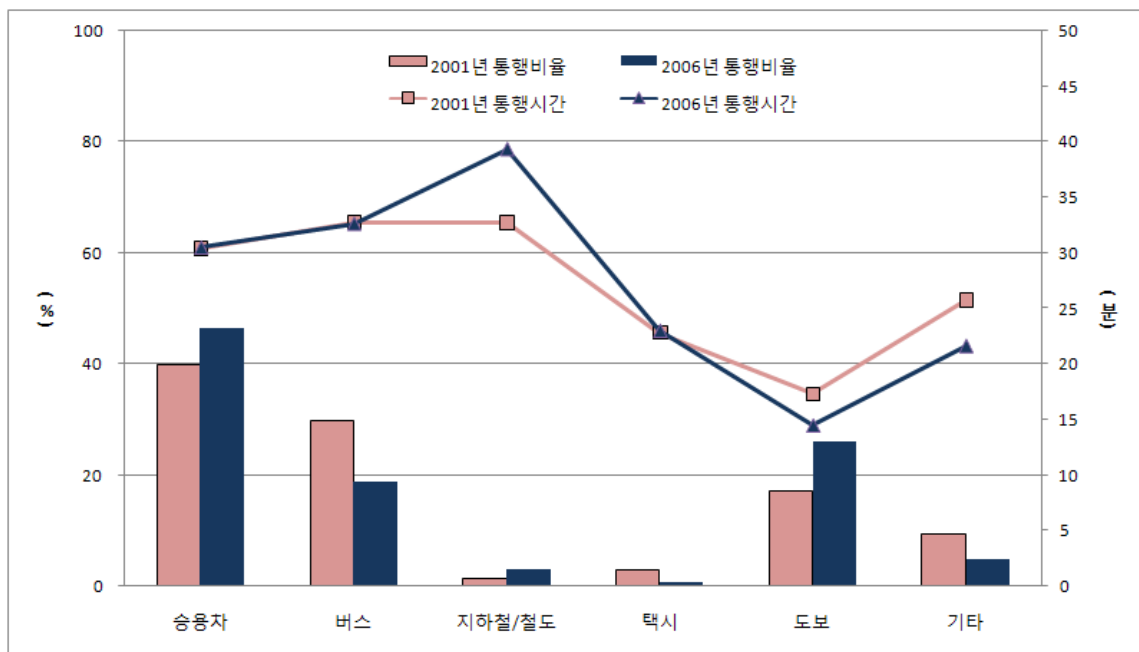


<그림 3-76> 대구광역시 출발시간대(오전침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대구광역시권 출발시간대에 따른 오후 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 39.7%에서 46.5%로 6.8% 증가하였고, 평균통행시간은 30분으로 같게 나타남
 - 반면에 도보를 제외한 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 29.7%에서 18.8%로 10.9% 감소하였고, 평균통행시간은 33분으로 같게 나타남

<표 3-71> 대구광역시권 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	26,330	19,646	882	1,900	11,289	6,139	66,186
		비율	39.7	29.7	1.3	2.9	17.1	9.3	100.0
	통행시간	평균	30	33	33	23	17	26	28
2006년	통행	횟수	24,480	9,883	1,594	394	13,703	2,513	52,567
		비율	46.5	18.8	3.0	0.8	26.1	4.8	100.0
	통행시간	평균	30	33	39	23	14	22	26



<그림 3-77> 대구광역시권 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

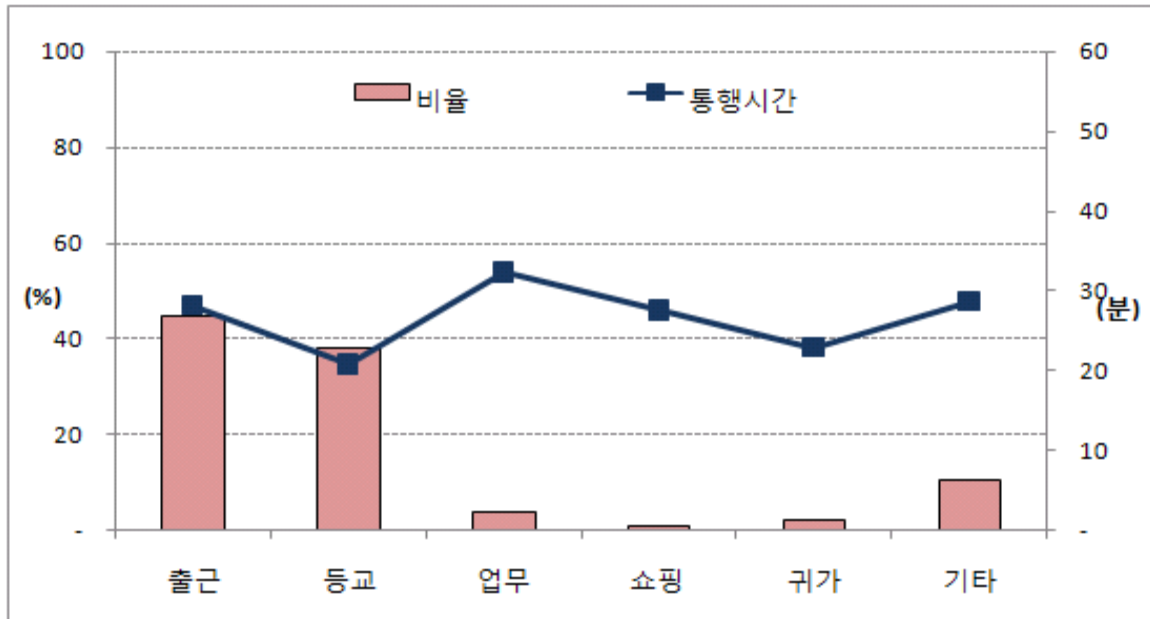
라. 부산·울산광역시권

1) 통행목적 분포

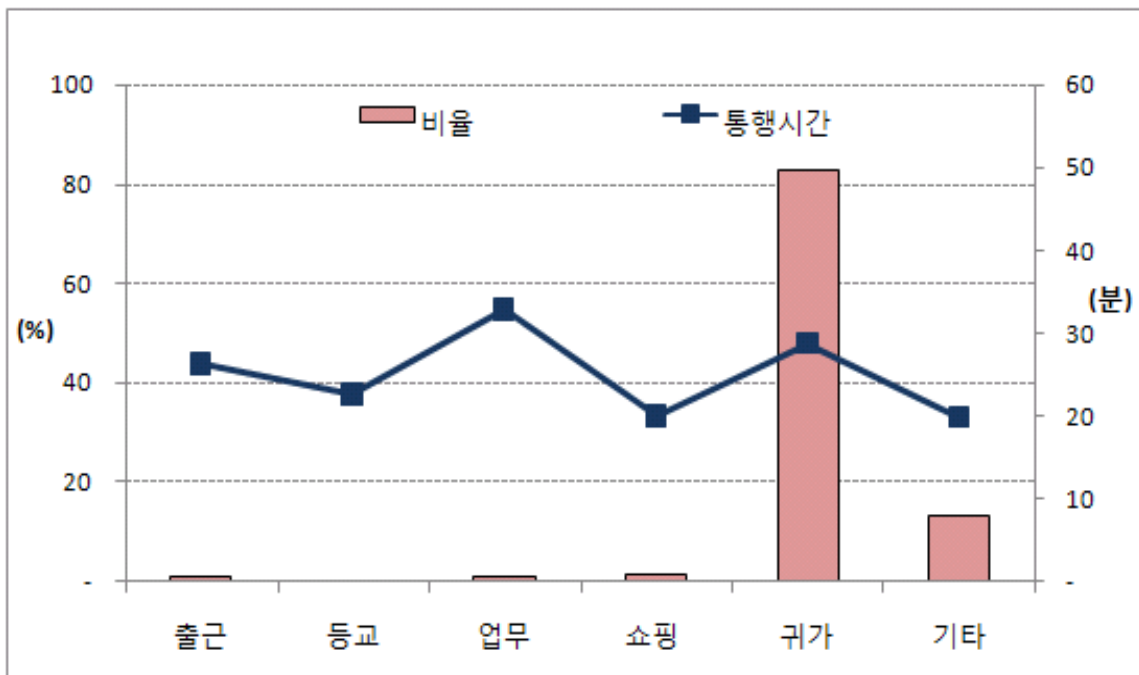
- 부산·울산광역시권 출발시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 침두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행비율은 44.8%로 가장 높고 평균통행시간은 28분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.8%로 가장 낮고 평균통행시간은 27분으로 나타남
 - 오후 침두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 쇼핑 목적의 통행비율은 1.6%로 가장 높고 평균통행시간은 20분이며, 반면에 등교 목적의 통행비율은 0.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 23분으로 나타남

<표 3-72> 부산·울산광역시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발 시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 침두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	62,728	53,117	5,457	1,171	3,116	14,536	140,125
		비율	44.8	37.9	3.9	0.8	2.2	10.4	100.0
	통행 시간	평균	28	21	32	27	23	29	27
		표준편차	17	16	32	19	18	29	22
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	8,321	2,627	19,180	12,286	132,372	61,929	236,715
		비율	3.5	1.1	8.1	5.2	55.9	26.2	100.0
	통행 시간	평균	23	33	31	23	26	21	27
		표준편차	19	20	26	16	21	19	20
오후 침두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	691	81	539	1,085	54,911	8,902	66,209
		비율	1.0	0.1	0.8	1.6	83.0	13.5	100.0
	통행 시간	평균	26	23	33	20	29	20	25
		표준편차	22	15	62	13	21	16	25
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	12,487	1,668	1,416	437	24,048	3,219	43,275
		비율	28.8	3.8	3.3	1.0	55.7	7.4	100.0
	통행 시간	평균	37	42	41	27	24	30	34
		표준편차	31	28	51	21	17	41	32



<그림 3-78> 부산·울산광역시출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



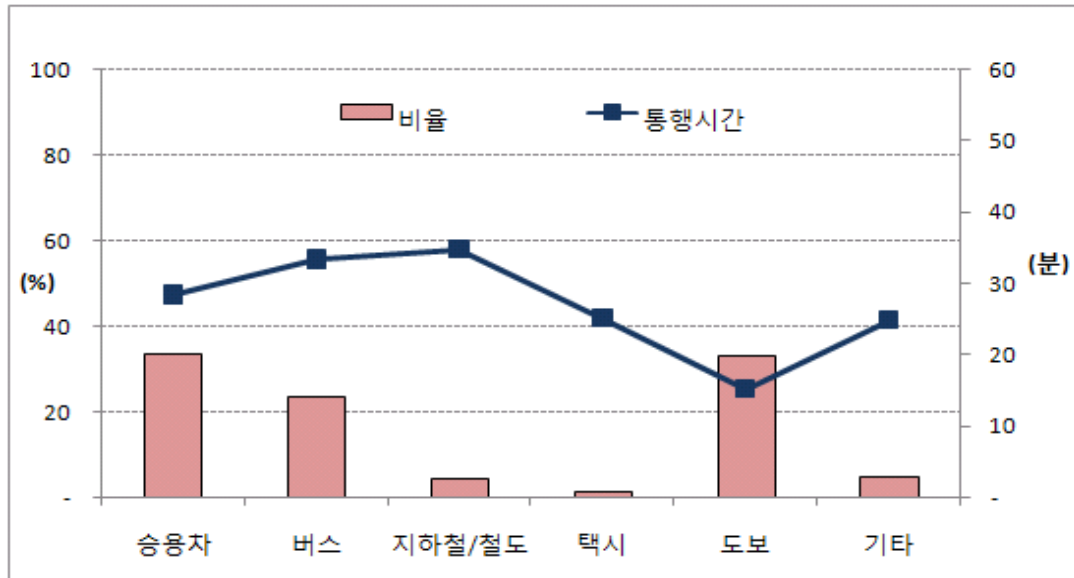
<그림 3-79> 부산·울산광역시출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

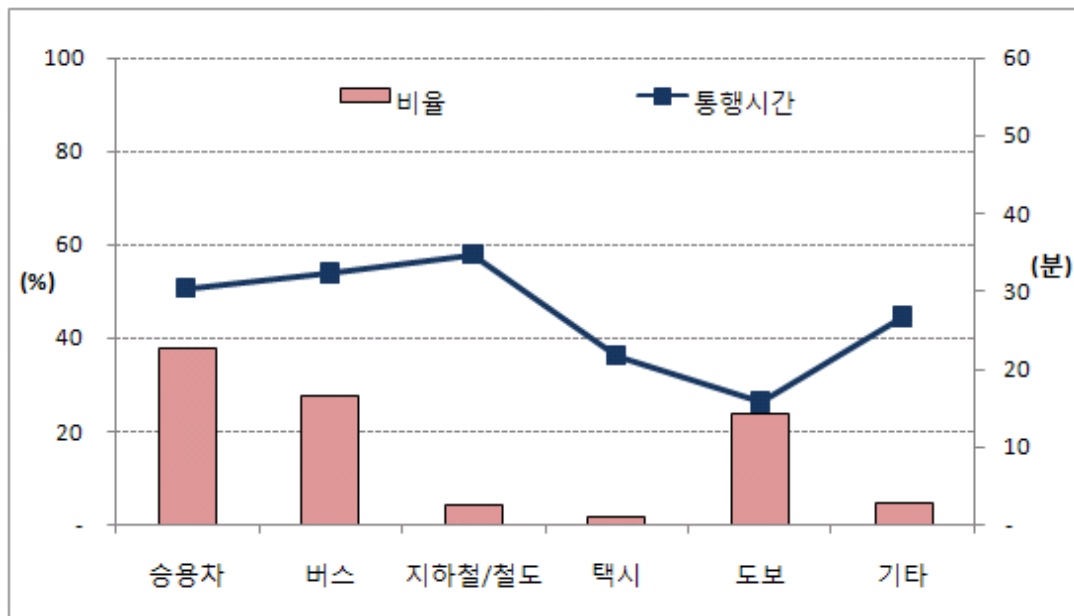
- 부산·울산광역시권 출발시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 33.3%로 가장 높고 평균통행시간은 28분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 1.2%로 가장 낮고 평균통행시간은 25분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 37.8%로 가장 높고 평균통행시간은 30분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 1.9%로 가장 낮고 평균통행시간은 22분으로 나타남

<표 3-73> 부산·울산광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

출발 시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00 ~ 09:00)	통행	횟수	50,207	35,177	6,682	1,786	49,600	7,323	150,775
		비율	33.3	23.3	4.4	1.2	32.9	4.9	100.0
	통행시간	평균	28	33	35	25	15	25	27
		표준편차	20	21	19	21	9	26	19
주간 (09:00 ~ 18:00)	통행	횟수	67,011	64,352	9,606	6,012	91,379	11,821	250,181
		비율	26.9	25.7	3.8	2.4	36.5	4.7	100.0
	통행시간	평균	30	31	35	22	16	28	27
		표준편차	24	22	22	18	11	32	22
오후 첨두 (18:00 ~ 21:00)	통행	횟수	26,629	19,345	3,005	1,311	16,734	3,145	70,169
		비율	37.8	27.6	4.3	1.9	23.9	4.5	100.0
	통행시간	평균	30	32	35	22	16	27	27
		표준편차	21	22	18	15	11	32	20
야간 (21:00 ~ 06:00)	통행	횟수	16,723	13,169	1,588	1,843	9,909	2,978	46,210
		비율	36.3	28.5	3.4	4.0	21.4	6.4	100.0
	통행시간	평균	32	35	36	23	16	32	29
		표준편차	26	23	22	16	12	56	26



<그림 3-80> 부산·울산광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



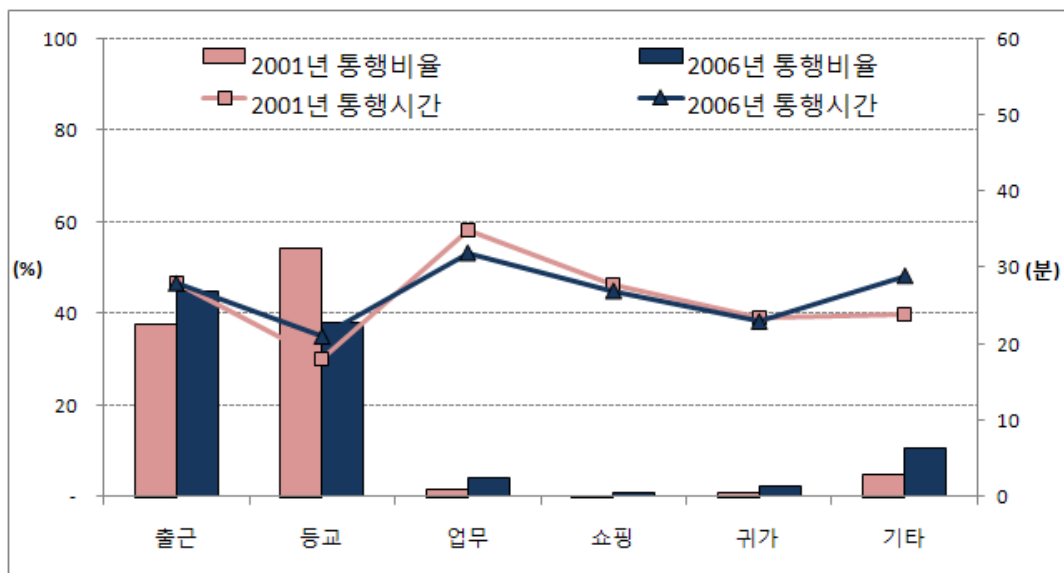
<그림 3-81> 부산·울산광역시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

3) 출발시간대의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 출발시간대 중 오전 첨두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 경우 0.2%에서 0.8%로 0.6% 증가하였고, 평균통행시간은 28분에서 27분으로 감소함
 - 반면에 출근 목적의 통행비율은 37.7%에서 44.8%로 7.1% 증가하였고, 평균통행시간은 28분으로 같음

<표 3-74> 부산·울산광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	105,295	152,025	5,002	622	2,811	13,647	279,402
		비율	37.7	54.4	1.8	0.2	1.0	4.9	100.0
	통행시간	평균	28	18	35	28	23	24	23
2006년	통행	횟수	62,728	53,117	5,457	1,171	3,116	14,536	140,125
		비율	44.8	37.9	3.9	0.8	2.2	10.4	100.0
	통행시간	평균	28	21	32	27	23	29	27

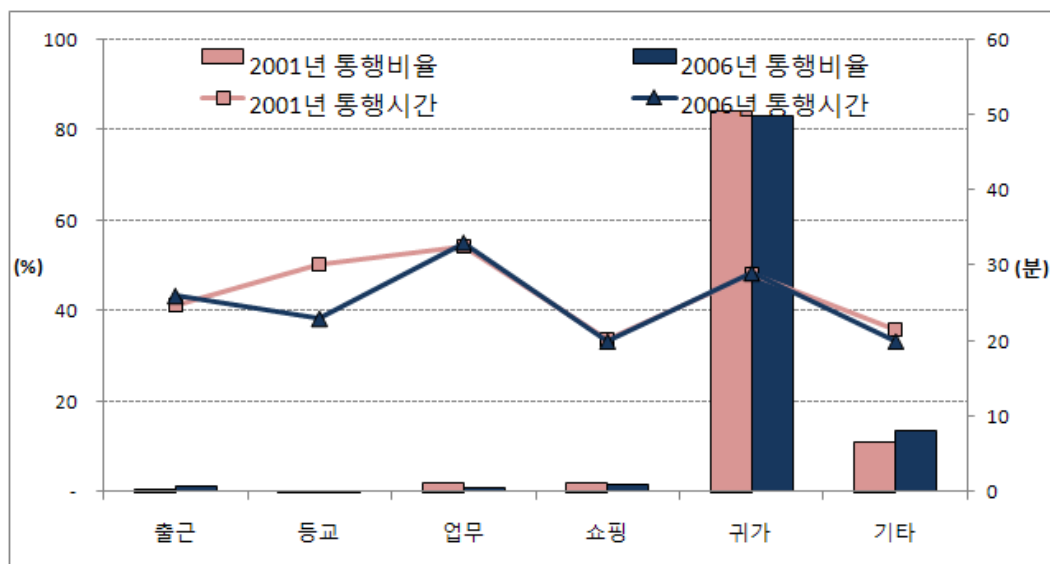


<그림 3-82> 부산·울산광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 출발시간대 중 오후 침두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
- 2001년과 2006년에 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 84.2%에서 83.0%로 1.2% 감소하였고, 평균통행시간은 29분으로 같음
- 반면에 2001년과 2006년에 모두 가장 낮게 나타난 등교 목적의 통행비율은 0.2%에서 0.1%로 0.1% 감소하였고, 평균통행시간은 30분에서 23분으로 감소함

<표 3-75> 부산·울산광역시권 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	850	274	2,636	2,803	120,562	15,969	143,094
		비율	0.6	0.2	1.8	2.0	84.2	11.2	100.0
	통행시간	평균	25	30	33	20	29	22	28
2006년	통행	횟수	691	81	539	1,085	54,911	8,902	66,209
		비율	1.0	0.1	0.8	1.6	83.0	13.5	100.0
	통행시간	평균	26	23	33	20	29	20	25



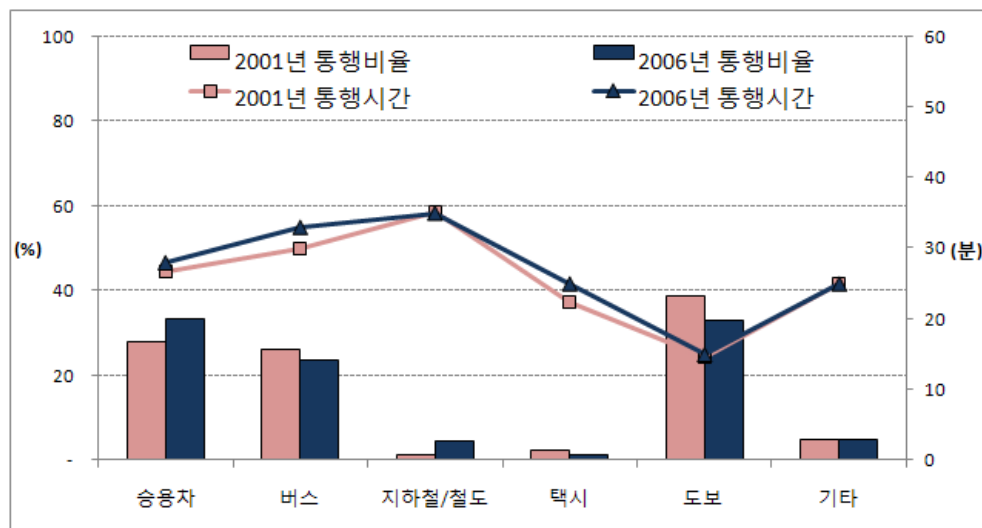
<그림 3-83> 부산·울산광역시권 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간비교·분석 (2001년, 2006년)

4) 출발시간대의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 출발시간대 중 오전 첨두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 도보를 제외한 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 27.7%에서 33.3%로 5.6% 증가하였고, 평균통행시간은 27분에서 28분으로 증가함
 - 반면에 도보를 제외한 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 25.9%에서 23.3%로 2.6% 감소하였고, 평균통행시간은 30분에서 33분으로 증가함

<표 3-76> 부산·울산광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	78,952	73,822	3,200	5,838	110,056	13,253	285,121
		비율	27.7	25.9	1.1	2.1	38.5	4.7	100.0
	통행시간	평균	27	30	35	22	15	25	23
2006년	통행	횟수	50,207	35,177	6,682	1,786	49,600	7,323	150,775
		비율	33.3	23.3	4.4	1.2	32.9	4.9	100.0
	통행시간	평균	28	33	35	25	15	25	27

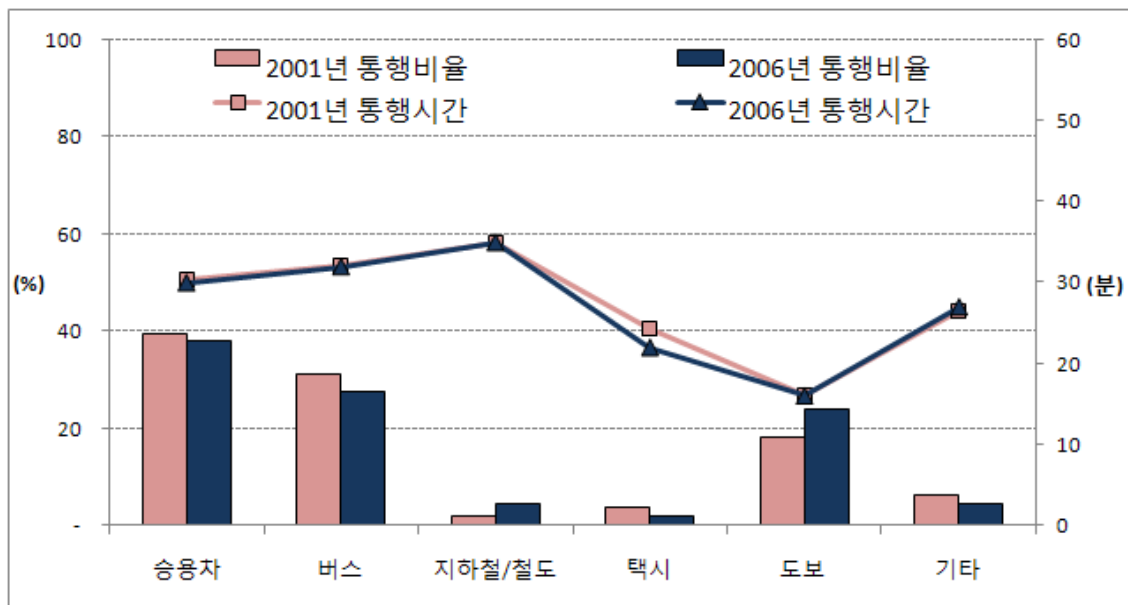


<그림 3-84> 부산·울산광역시권 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간비교·분석 (2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 출발시간대에 따른 오후 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 39.5%에서 37.8%로 1.7% 감소하였고, 평균통행시간은 30분으로 같음
 - 반면에 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 30.9%에서 27.6%로 3.3% 감소하였고, 평균통행시간은 32분으로 같음

<표 3-77> 부산·울산광역시권 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	58,966	46,112	2,766	5,207	27,068	9,154	149,273
		비율	39.5	30.9	1.9	3.5	18.1	6.1	100.0
	통행시간	평균	30	32	35	24	16	26	28
2006년	통행	횟수	26,629	19,345	3,005	1,311	16,734	3,145	70,169
		비율	37.8	27.6	4.3	1.9	23.9	4.5	100.0
	통행시간	평균	30	32	35	22	16	27	27



<그림 3-85> 부산·울산광역시권 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

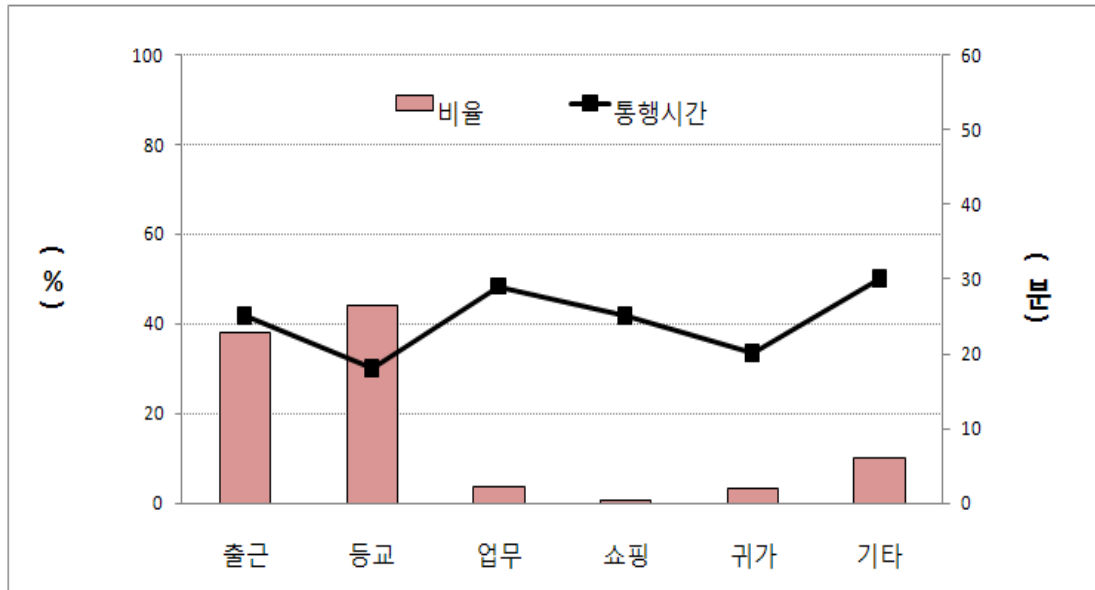
마. 전주대도시권

1) 통행목적 분포

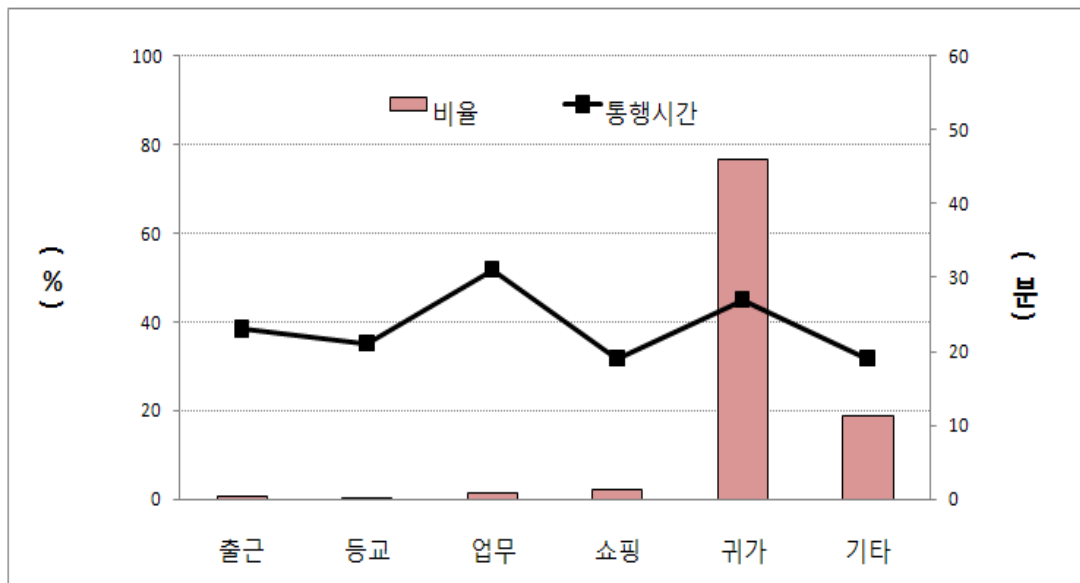
- 전주대도시권 출발시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 등교 목적의 통행비율은 44.1%로 가장 높고 평균통행시간은 18분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.7%로 가장 낮고 평균통행시간은 25분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 76.7%로 가장 높고 평균통행시간은 27분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 2.1%이고 평균통행시간은 19분으로 나타남

<표 3-78> 전주대도시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 첨두 (06:00~09:00)	통행	횟수	9,889	11,446	970	174	855	2,590	25,924
		비율	38.2	44.1	3.7	0.7	3.3	10.0	100.0
	통행 시간	평균	25	18	29	25	20	30	23
		표준편차	19	14	35	20	20	41	22
주간 (09:00~18:00)	통행	횟수	2,669	577	4,251	2,268	22,681	15,706	48,152
		비율	5.5	1.2	8.8	4.7	47.2	32.6	100.0
	통행 시간	평균	18	34	30	22	22	21	22
		표준편차	15	18	35	18	22	23	23
오후 첨두 (18:00~21:00)	통행	횟수	122	20	263	369	13,397	3,307	17,478
		비율	0.7	0.1	1.5	2.1	76.7	18.9	100.0
	통행 시간	평균	23	21	31	19	27	19	25
		표준편차	13	14	29	13	23	18	22
야간 (21:00~06:00)	통행	횟수	425	3	151	117	7,339	801	8,836
		비율	4.8	0.0	1.7	1.3	83.1	9.1	100.0
	통행 시간	평균	33	98	58	19	21	22	22
		표준편차	36	118	77	24	17	28	23



<그림 3-86> 전주대도시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



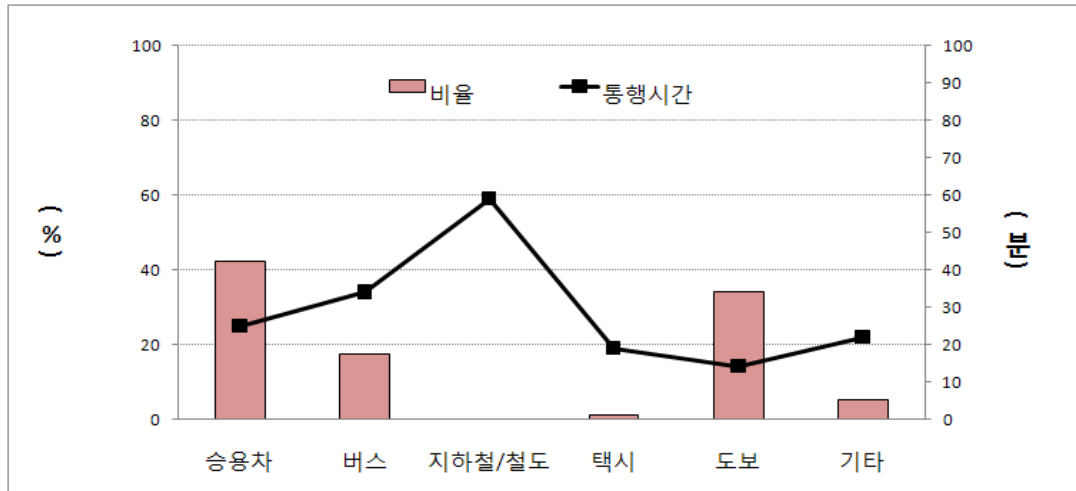
<그림 3-87> 전주대도시권 출발시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

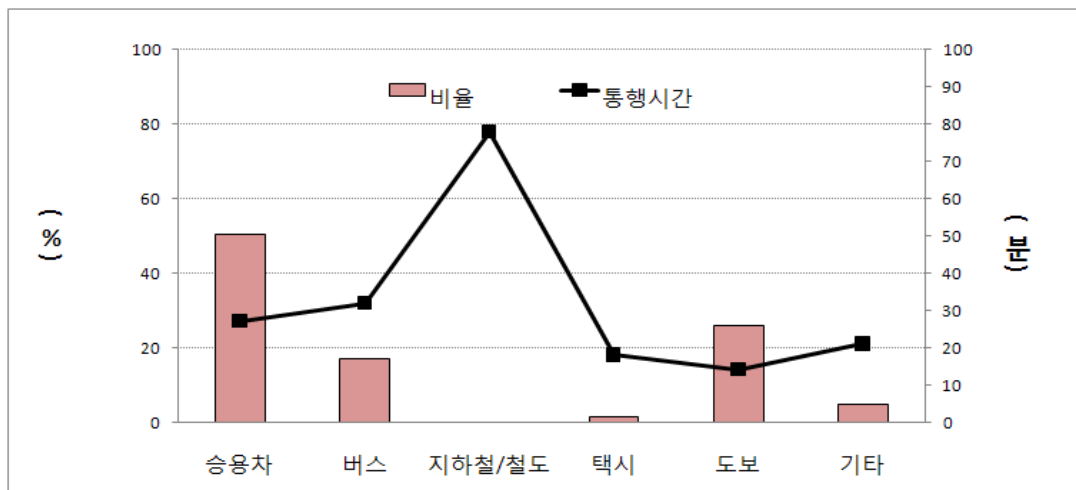
- 전주대도시권 출발시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 승용차 수단의 통행비율은 42.2%로 가장 높고 평균통행시간은 25분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 59분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 승용차 수단의 통행비율은 50.3%로 가장 높고 평균통행시간은 27분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 78분으로 나타남

<표 3-79> 전주대도시권 출발시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

출발시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00~09:00)	통행	횟수	11,092	4,583	20	234	8,925	1,398	26,252
		비율	42.2	17.5	0.1	0.9	34.0	5.3	100.0
	통행 시간	평균	25	34	59	19	14	22	22
		표준편차	23	24	29	12	10	31	21
주간 (09:00~18:00)	통행	횟수	15,962	8,586	52	1,101	20,156	3,158	49,015
		비율	32.6	17.5	0.1	2.3	41.1	6.4	100.0
	통행 시간	평균	26	31	71	18	16	23	22
		표준편차	26	24	62	12	14	32	23
오후 첨두 (18:00~21:00)	통행	횟수	8,865	3,012	17	256	4,589	860	17,599
		비율	50.3	17.1	0.1	1.5	26.1	4.9	100.0
	통행 시간	평균	27	32	78	18	14	21	25
		표준편차	22	23	64	11	13	24	21
야간 (21:00~06:00)	통행	횟수	3,765	1,833	8	327	2,543	419	8,895
		비율	42.3	20.6	0.1	3.7	28.6	4.7	100.0
	통행 시간	평균	24	28	122	18	14	29	22
		표준편차	23	15	79	12	12	51	22



<그림 3-88> 전주대도시권 출발시간대 통행수단 분포 및 통행시간(오전첨두)



<그림 3-89> 전주대도시권 출발시간대 통행수단 분포 및 통행시간(오후첨두)

2. 도착시간대 통행특성의 상세 분석 결과

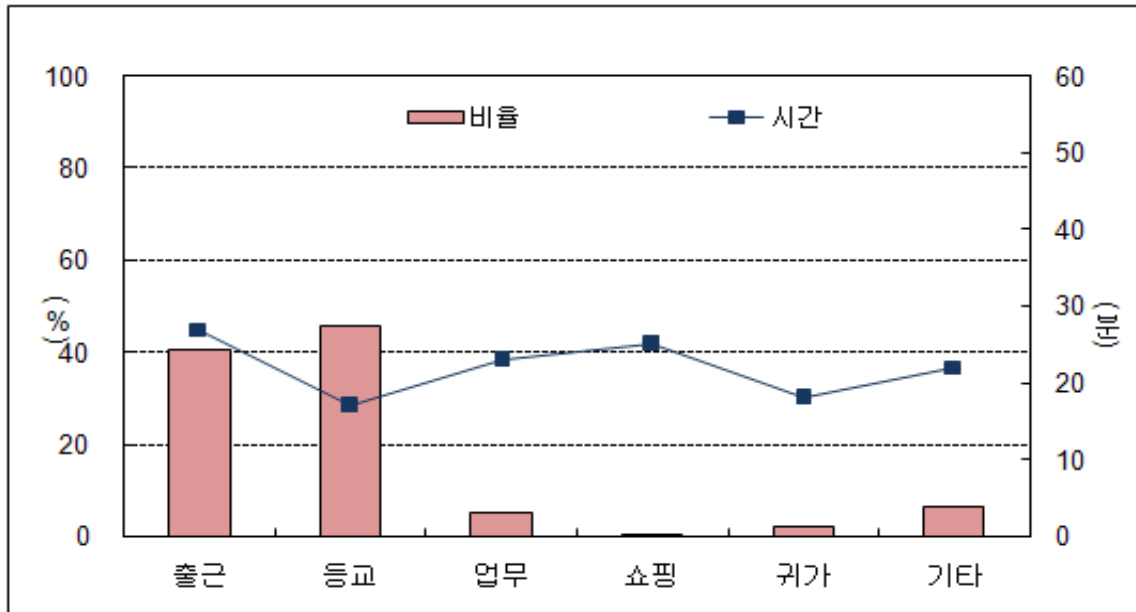
가. 대전광역시권

1) 통행목적 분포

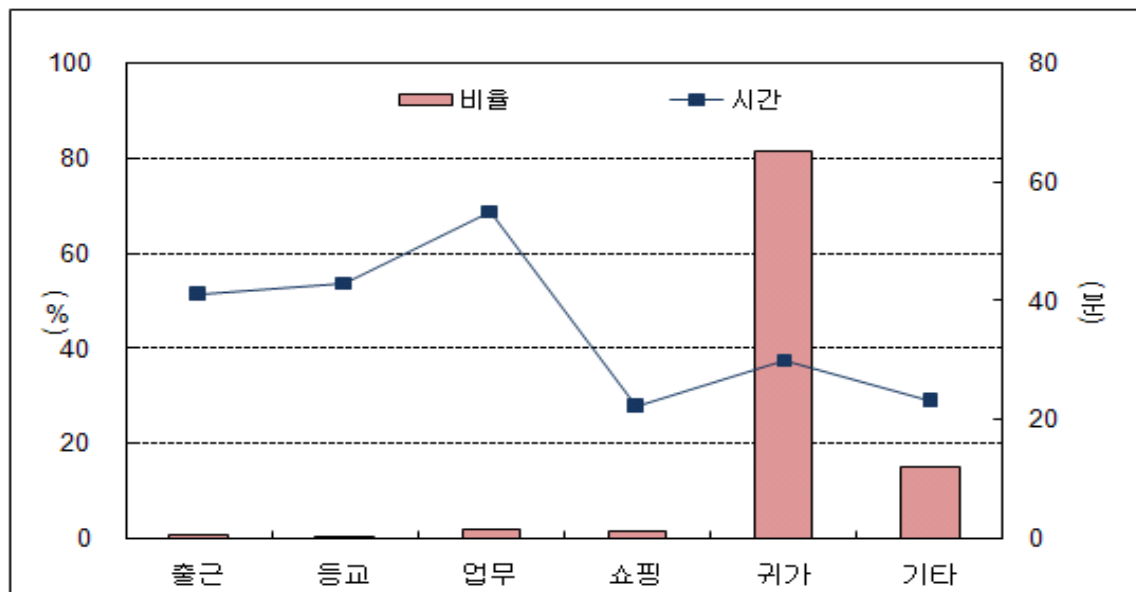
- 대전광역시권 도착시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 침두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 등교 목적의 통행비율은 45.6%로 가장 높고 평균통행시간은 17분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 25분으로 나타남
 - 오후 침두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 81.3%로 가장 높고 평균통행시간은 30분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 1.3%이고 평균통행시간은 22분으로 나타남

<표 3-80> 대전광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 침두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	21,426	24,039	2,565	206	1,070	3,388	52,694
		비율	40.7	45.6	4.9	0.4	2.0	6.4	100.0
	통행 시간	평균	27	17	23	25	18	22	22
		표준편차	20	12	27	19	14	22	19
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	8,980	2,205	9,629	4,992	45,642	30,635	102,083
		비율	8.8	2.2	9.4	4.9	44.7	30.0	100.0
	통행 시간	평균	25	43	32	24	21	23	28
		표준편차	23	27	40	25	18	28	27
오후 침두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	201	82	636	488	31,223	5,736	38,366
		비율	0.5	0.2	1.7	1.3	81.3	15.0	100.0
	통행 시간	평균	41	43	55	22	30	23	36
		표준편차	107	83	90	23	26	30	60
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	748	4	275	136	17,424	1,300	19,887
		비율	3.8	0.0	1.4	0.7	87.6	6.5	100.0
	통행 시간	평균	22	23	43	20	28	25	27
		표준편차	18	8	84	28	30	34	34



<그림 3-90> 대전광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



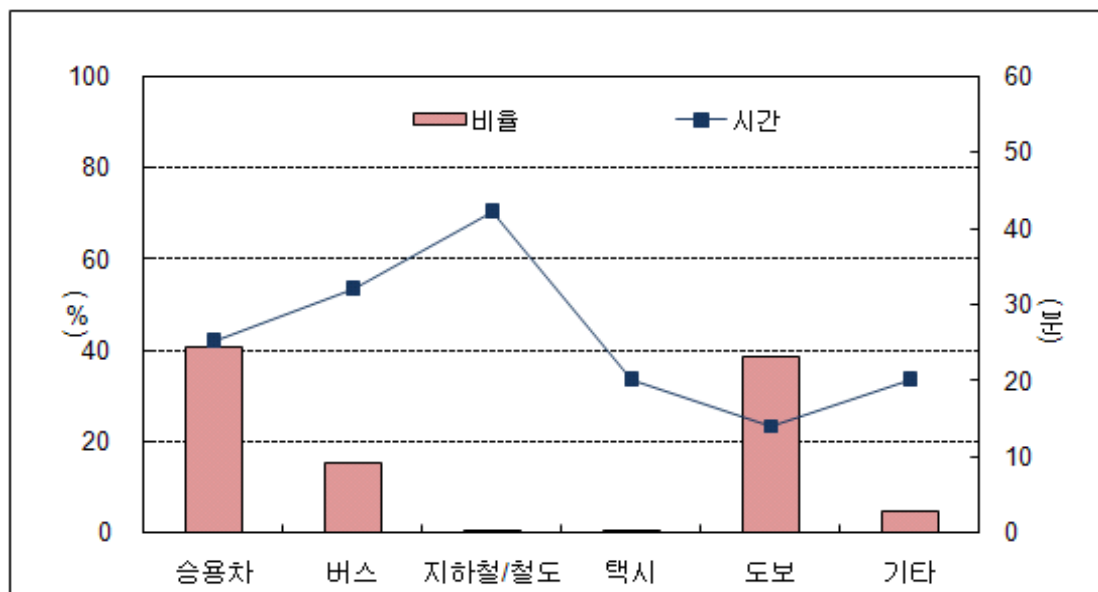
<그림 3-91> 대전광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

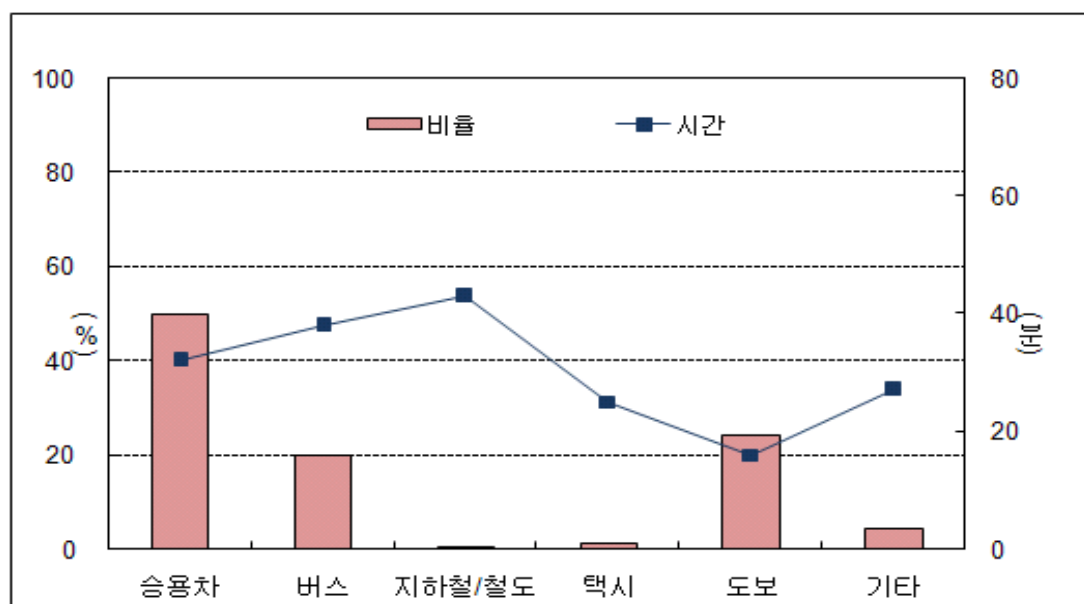
- 대전광역시권 도착시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 40.6%로 가장 높고 평균통행시간은 25분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.3%로 가장 낮고 평균통행시간은 42분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 50.0%로 가장 높고 평균통행시간은 32분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.6%로 가장 낮고 평균통행시간은 43분으로 나타남

<표 3-81> 대전광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	21,613	8,170	181	313	20,576	2,390	53,243
		비율	40.6	15.3	0.3	0.6	38.7	4.5	100.0
	통행 시간	평균	25	32	42	20	14	20	26
		표준편차	19	19	31	12	9	23	19
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	32,396	18,760	421	1,868	43,544	5,956	102,945
		비율	31.5	18.2	0.4	1.8	42.3	5.8	100.0
	통행 시간	평균	28	33	39	22	16	22	27
		표준편차	29	25	37	25	15	33	27
오후 첨두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	19,435	7,682	213	389	9,413	1,723	38,855
		비율	50.0	19.8	0.6	1.0	24.2	4.4	100.0
	통행 시간	평균	32	38	43	25	16	27	30
		표준편차	30	28	35	40	15	47	33
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	8,765	4,061	82	527	5,898	738	20,071
		비율	43.7	20.2	0.4	2.6	29.4	3.7	100.0
	통행 시간	평균	29	35	53	24	16	27	31
		표준편차	33	28	45	37	18	44	34



<그림 3-92> 대전광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



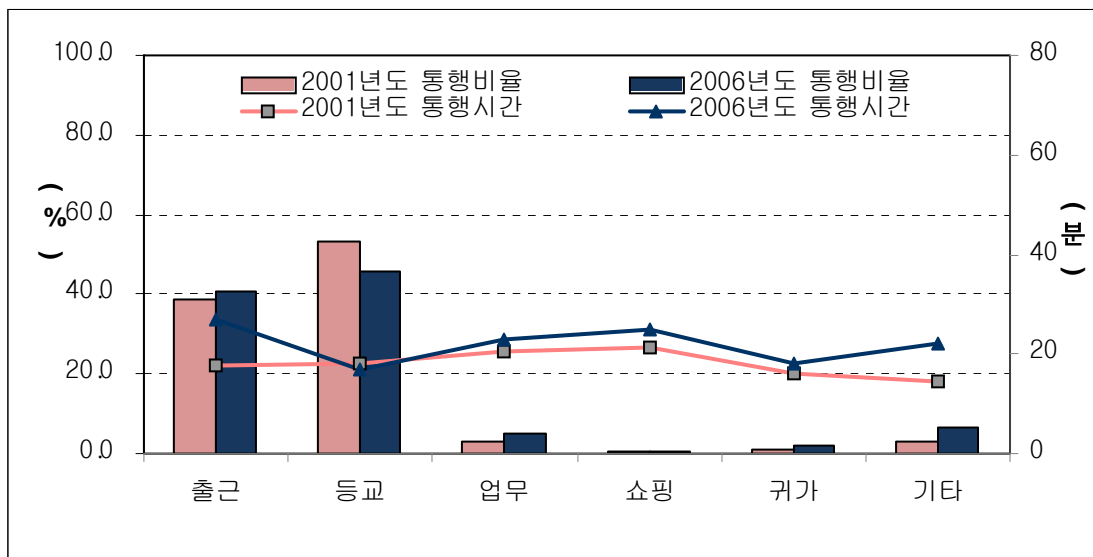
<그림 3-93> 대전광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

3) 도착시간대의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대전광역시 도착시간대 중 오전 첨두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포비가 가장 높은 등교통행비율은 2001년 53.5%에서 2006년 45.6%로 7.9% 감소하였고, 평균통행시간은 18분에서 17분으로 감소함
 - 반면에, 출근 목적의 통행비율은 38.7%에서 40.7%로 2.0% 증가하였고, 평균통행시간은 18분에서 27분으로 증가함
 - 통행목적 분포비가 가장 낮은 쇼핑 목적의 통행비율은 0.3%에서 0.4%로 0.1% 증가하였고, 평균통행시간은 21분에서 25분으로 증가함

<표 3-82> 대전광역시 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	46,496	64,146	3,878	319	1,393	3,749	119,981
		비율	38.7	53.5	3.2	0.3	1.2	3.1	100.0
	통행시간	평균	18	18	20	21	16	15	17
2006년	통행	횟수	21,426	24,039	2,565	206	1,070	3,388	52,694
		비율	40.7	45.6	4.9	0.4	2.0	6.4	100.0
	통행시간	평균	27	17	23	25	18	22	22

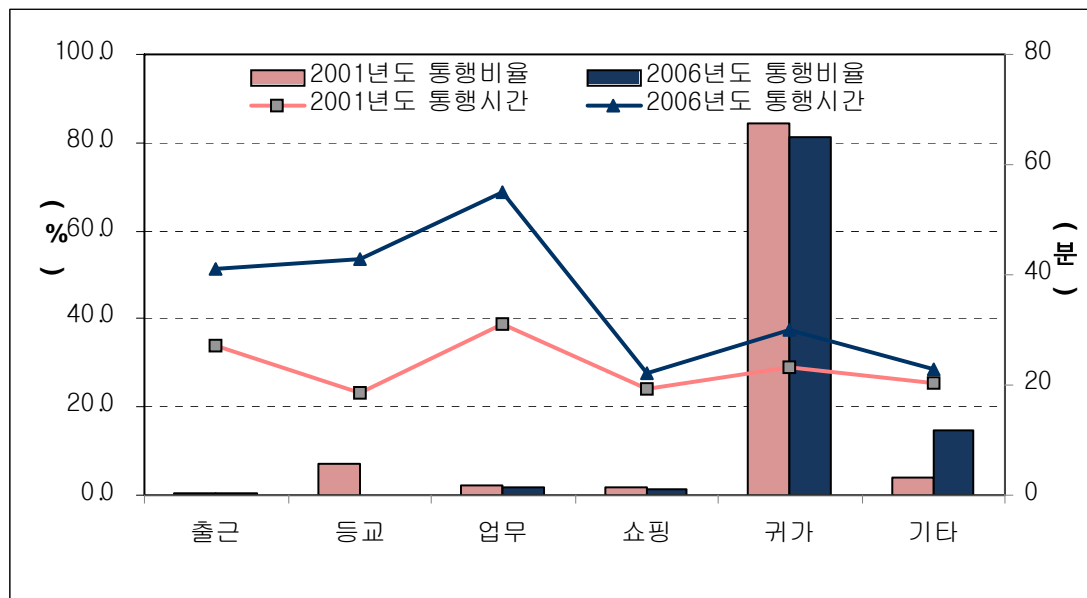


<그림 3-94> 대전광역시 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

- 대전광역시권 도착시간대 중 오후 침두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 84.6%에서 81.3%로 3.3% 감소하였고, 평균통행시간은 23분에서 30분으로 증가함
 - 쇼핑 목적의 통행비율은 2001년 1.6%에서 2006년 1.3%로 0.3% 감소하였고, 평균 통행시간은 19분에서 22분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 업무 목적의 통행비율은 2.3%에서 1.7%로 0.6% 감소하였고, 평균통행시간은 31분에서 55분으로 증가함

<표 3-83> 대전광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	321	5,497	1,772	1,231	64,046	2,900	75,767
		비율	0.4	7.3	2.3	1.6	84.6	3.8	100.0
	통행시간	평균	27	19	31	19	23	20	23
2006년	통행	횟수	201	82	636	488	31,223	5,736	38,366
		비율	0.5	0.2	1.7	1.3	81.3	15.0	100.0
	통행시간	평균	41	43	55	22	30	23	36



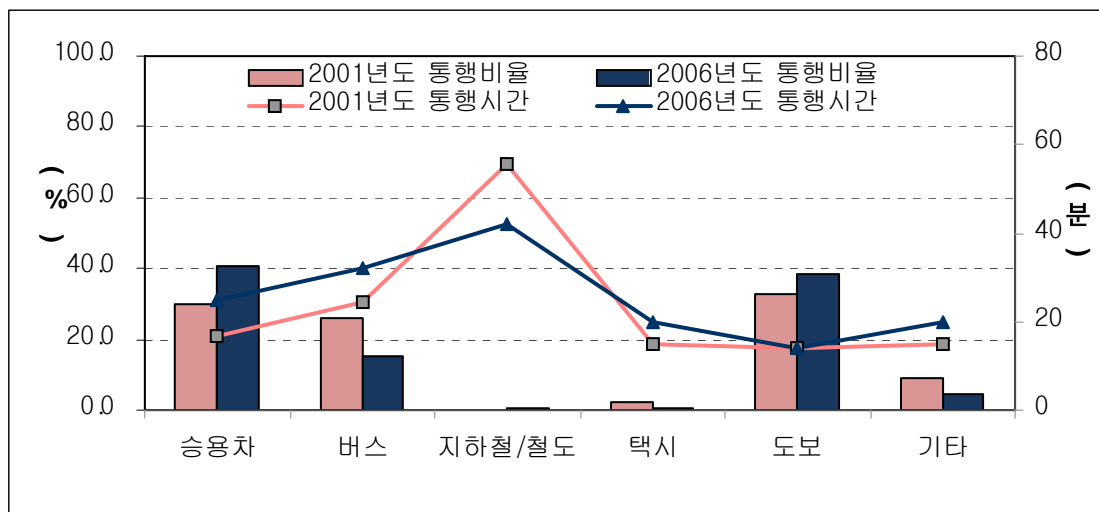
<그림 3-95> 대전광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 도착시간대(오전, 오후침두)의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대전광역시 도착시간대 중 오전 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 2001년 29.7%에서 2006년 40.6%로 10.9% 증가하였고, 평균통행시간은 17분에서 25분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.3%로 0.2% 증가하였고, 평균통행시간은 56분에서 42분으로 감소함
 - 버스 수단의 통행비율은 2001년 26.0%에서 2006년 15.3%로 10.7% 감소하였고, 평균통행시간은 24분에서 32분으로 증가함

<표 3-84> 대전광역시 도착시간대(오전침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	36,364	31,777	62	3,013	40,218	10,857	122,291
		비율	29.7	26.0	0.1	2.5	32.8	8.9	100.0
	통행시간	평균	17	24	56	15	14	15	16
2006년	통행	횟수	21,613	8,170	181	313	20,576	2,390	53,243
		비율	40.6	15.3	0.3	0.6	38.7	4.5	100.0
	통행시간	평균	25	32	42	20	14	20	26

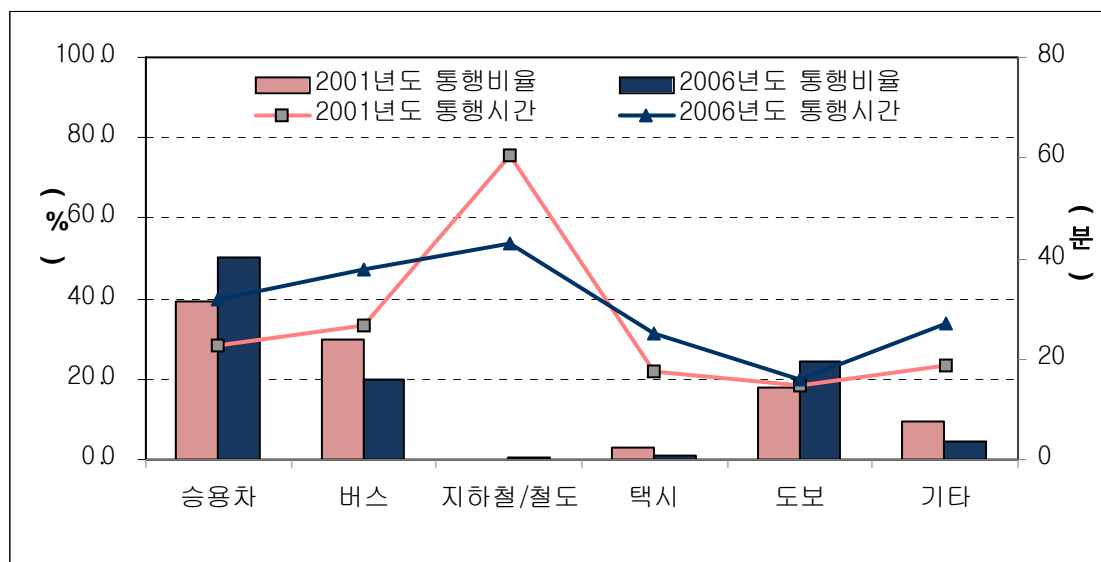


<그림 3-96> 대전광역시 도착시간대(오전침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

- 대전광역시권 도착시간대에 따른 오후 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 39.3%에서 50.0%로 10.7% 증가하였고, 평균통행시간은 22분에서 32분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.6%로 0.5% 증가하였고, 평균통행시간은 60분에서 43분으로 감소함
 - 버스 수단의 통행비율은 30.0%에서 19.8%로 10.2% 감소하였고, 평균통행시간은 27분에서 38분으로 증가함

<표 3-85> 대전광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	30,269	23,086	74	2,356	13,895	7,339	77,019
		비율	39.3	30.0	0.1	3.1	18.0	9.5	100.0
	통행시간	평균	22	27	60	17	15	19	27
2006년	통행	횟수	19,435	7,682	213	389	9,413	1,723	38,855
		비율	50.0	19.8	0.6	1.0	24.2	4.4	100.0
	통행시간	평균	32	38	43	25	16	27	30



<그림 3-97> 대전광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

나. 광주광역시권

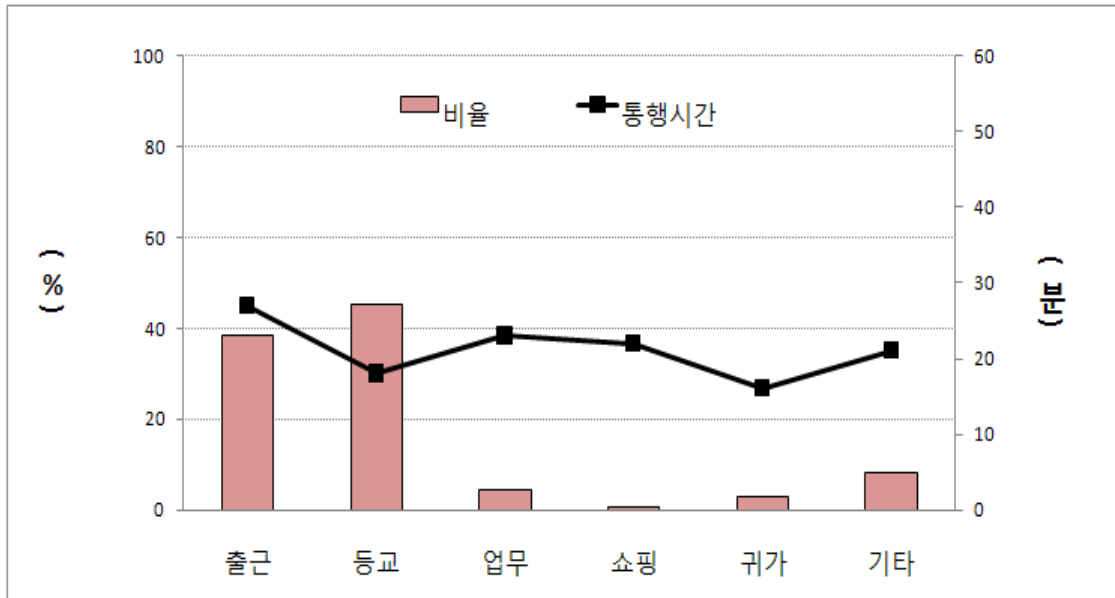
1) 통행목적 분포

○ 대전광역시권 도착시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음

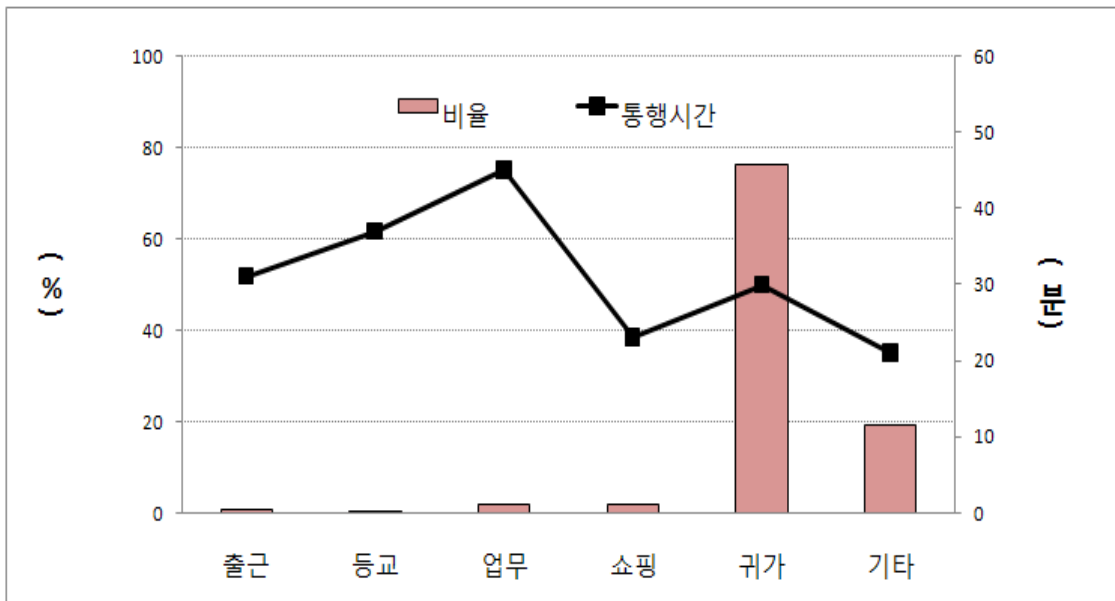
- 오전 침두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 등교 목적의 통행비율은 45.3%로 가장 높고 평균통행시간은 18분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.7%로 가장 낮고 평균통행시간은 22분으로 나타남
- 오후 침두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 76.3%로 가장 높고 평균통행시간은 30분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 1.7%이고 평균통행시간은 23분으로 나타남

<표 3-86> 광주광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 침두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	14,661	17,207	1,677	250	1,075	3,127	37,997
		비율	38.6	45.3	4.4	0.7	2.8	8.2	100.0
	통행 시간	평균	27	18	23	22	16	21	22
		표준편차	20	13	23	14	15	17	17
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	5,687	1,561	7,117	3,899	31,675	22,291	72,230
		비율	7.9	2.2	9.9	5.4	43.7	30.9	100.0
	통행 시간	평균	27	45	32	25	21	23	24
		표준편차	25	26	33	20	18	25	23
오후 침두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	199	67	568	500	22,587	5,682	29,603
		비율	0.7	0.2	1.9	1.7	76.3	19.2	100.0
	통행 시간	평균	31	37	45	23	30	21	28
		표준편차	30	30	50	20	25	21	25
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	502	4	257	160	13,109	1,250	15,282
		비율	3.3	0.0	1.7	1.1	85.7	8.2	100.0
	통행 시간	평균	22	26	45	22	26	24	26
		표준편차	17	9	76	20	26	29	28



<그림 3-98> 광주광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



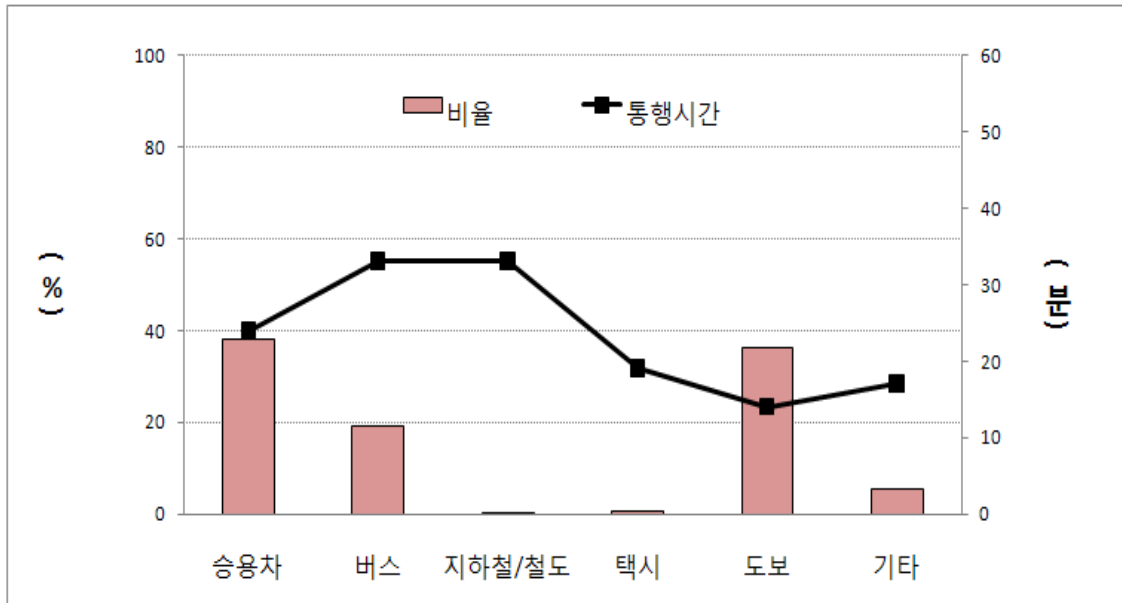
<그림 3-99> 광주광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

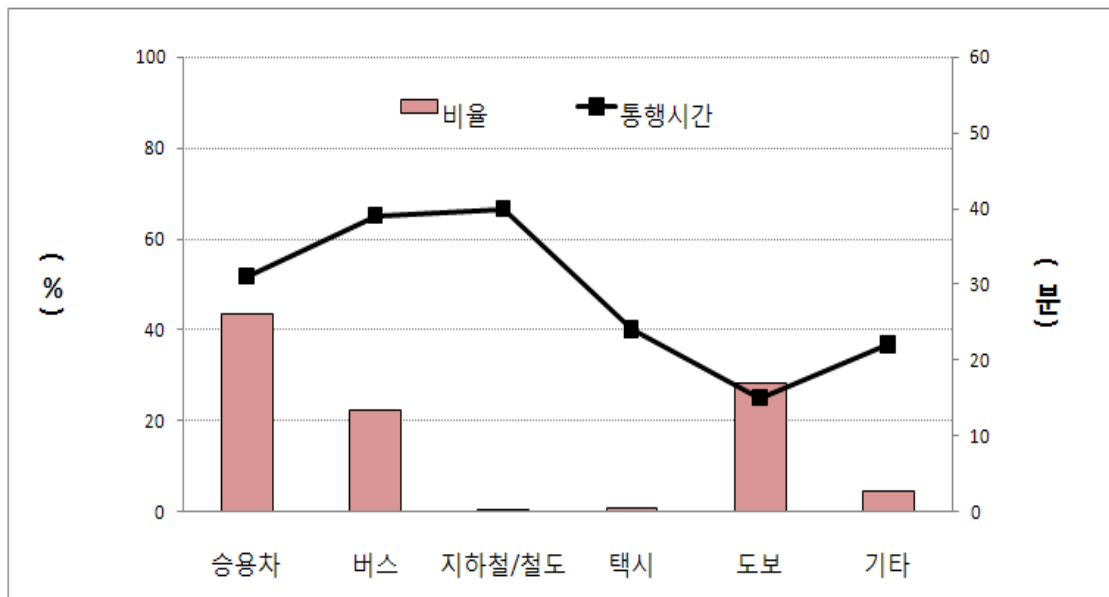
- 광주광역시권 도착시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 38.2%로 가장 높고 평균통행시간은 24분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 33분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 43.4%로 가장 높고 평균통행시간은 31분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.5%로 가장 낮고 평균통행시간은 40분으로 나타남

<표 3-87> 광주광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	14,739	7,431	143	248	13,943	2,061	38,565
		비율	38.2	19.3	0.4	0.6	36.2	5.3	100.0
	통행 시간	평균	24	33	33	19	14	17	22
		표준편차	19	18	25	12	9	16	17
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	22,561	15,111	321	1,100	29,995	4,676	73,764
		비율	30.6	20.5	0.4	1.5	40.7	6.3	100.0
	통행 시간	평균	27	34	32	21	16	22	24
		표준편차	25	23	22	17	15	28	22
오후 첨두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	12,973	6,708	152	282	8,420	1,405	29,940
		비율	43.4	22.4	0.5	0.9	28.1	4.7	100.0
	통행 시간	평균	31	39	40	24	15	22	28
		표준편차	25	26	38	16	15	26	25
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	5,796	3,879	70	372	4,726	561	15,404
		비율	37.6	25.2	0.5	2.4	30.7	3.6	100.0
	통행 시간	평균	27	36	35	22	16	29	26
		표준편차	28	25	22	14	19	53	27



<그림 3-100> 광주광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



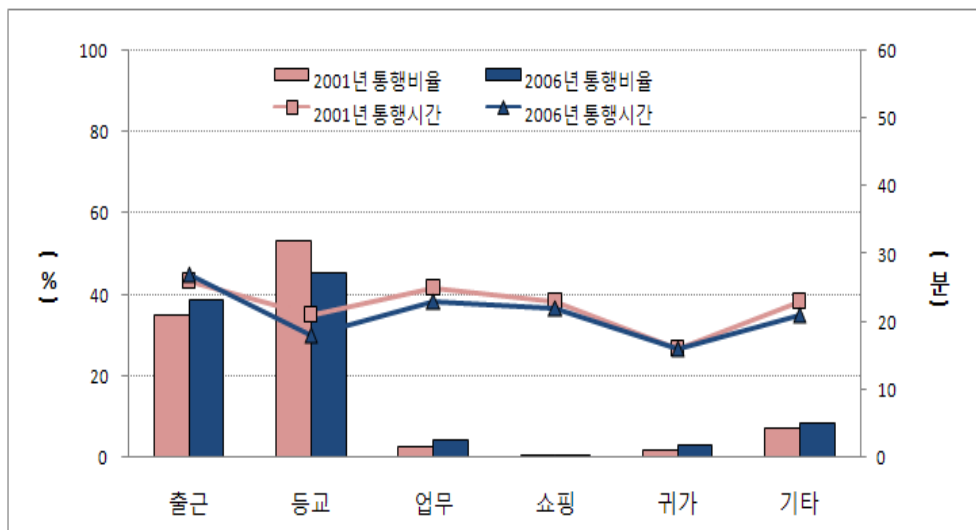
<그림 3-101> 광주광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

3) 도착지의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시 도착시간대 중 오전 첨두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포비가 가장 높은 등교통행 비율은 2001년 53.2%에서 2006년 45.3%로 7.9% 감소하였고, 평균통행시간은 21분에서 18분으로 감소함
 - 출근 목적의 통행비율은 35.1%에서 38.6%로 3.5% 증가하였고, 평균통행시간은 26분에서 27분으로 증가함
 - 통행목적 분포비가 가장 낮은 쇼핑 목적의 경우 0.4%에서 0.7%로 0.3% 증가하였고, 평균통행시간은 23분에서 22분으로 감소함

<표 3-88> 광주광역시 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	17,234	26,045	1,241	216	869	3,437	49,042
		비율	35.1	53.2	2.5	0.4	1.8	7.0	100.0
	통행시간	평균	26	21	25	23	16	23	23
2006년	통행	횟수	14,661	17,207	1,677	250	1,075	3,127	37,997
		비율	38.6	45.3	4.4	0.7	2.8	8.2	100.0
	통행시간	평균	27	18	23	22	16	21	22

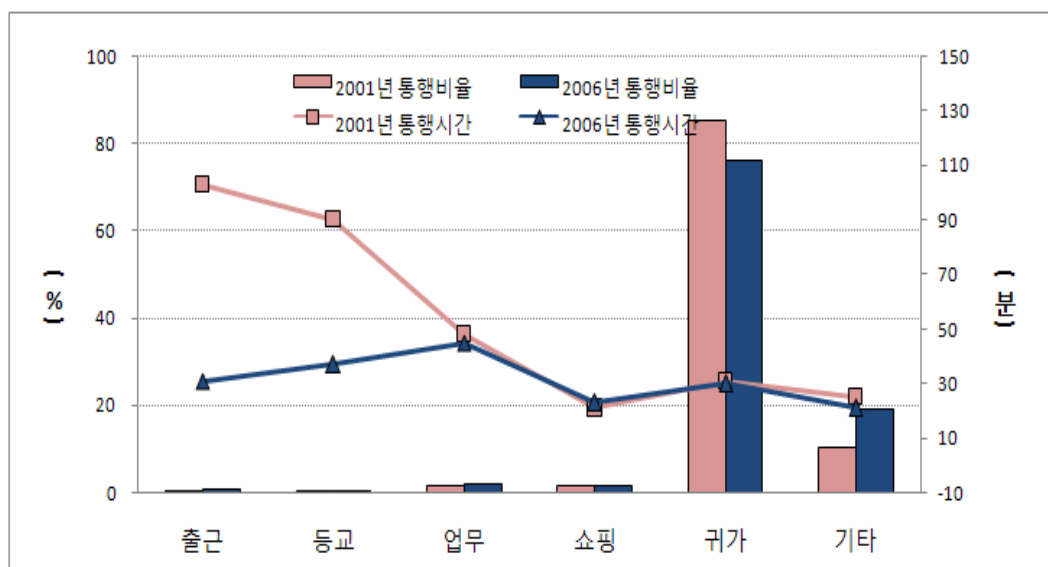


<그림 3-102> 광주광역시 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

- 광주광역시권 도착시간대 중 오후 침두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 85.4%에서 76.3%로 9.1% 감소하였고, 평균통행시간은 31분, 30분으로 나타남
 - 두 번째로 높은 기타 목적의 통행비율은 10.3%에서 19.2%로 8.9% 증가하였고, 평균통행시간은 25분, 21분으로 나타남
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 낮게 나타난 등교 목적의 통행비율은 0.4%에서 0.2%로 0.2% 감소하였고, 평균통행시간은 90분에서 37분으로 감소함

<표 3-89> 광주광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	131	123	503	486	24,722	2,991	28,956
		비율	0.5	0.4	1.7	1.7	85.4	10.3	100.0
	통행시간	평균	103	90	48	21	31	25	32
2006년	통행	횟수	199	67	568	500	22,587	5,682	29,603
		비율	0.7	0.2	1.9	1.7	76.30	19.2	100.0
	통행시간	평균	31	37	45	23	30	21	28



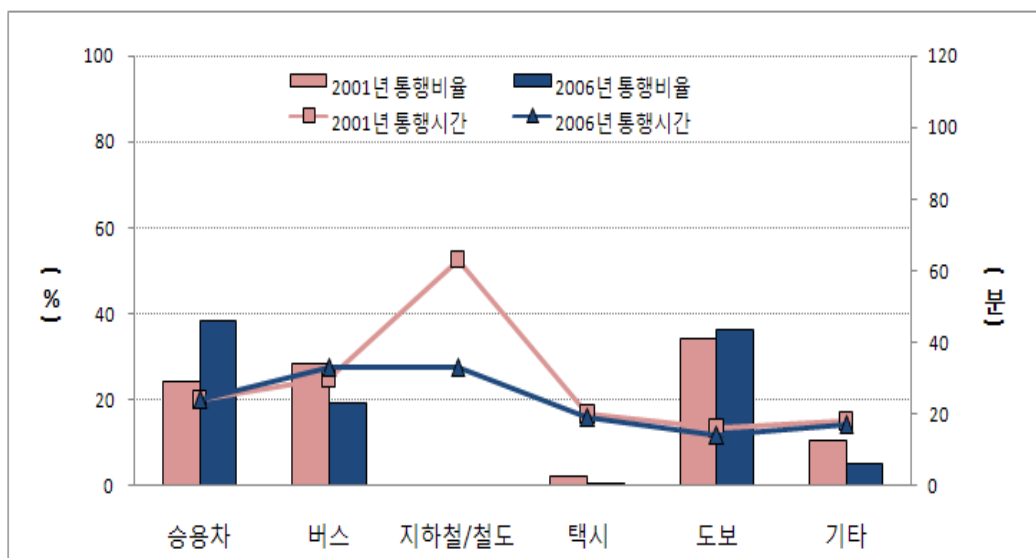
<그림 3-103> 광주광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

4) 도착시간대의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시 도착시간대 중 오전 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.0%에서 0.4%로 0.4% 증가하였고, 평균통행시간은 63분에서 33분으로 감소함
 - 도보를 제외한 2001년 가장 높게 나타난 버스 수단의 통행비율은 28.4%에서 19.3%로 9.1% 감소하였고, 평균통행시간은 30분에서 33분으로 증가함

<표 3-90> 광주광역시 도착시간대(오전침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	12,334	14,351	20	1,156	17,369	5,288	50,518
		비율	24.4	28.4	0.0	2.3	34.4	10.5	100.0
	통행시간	평균	24	30	63	20	16	18	22
2006년	통행	횟수	14,739	7,431	143	248	13,943	2,061	38,565
		비율	38.2	19.3	0.4	0.6	36.2	5.3	100.0
	통행시간	평균	24	33	33	19	14	17	22

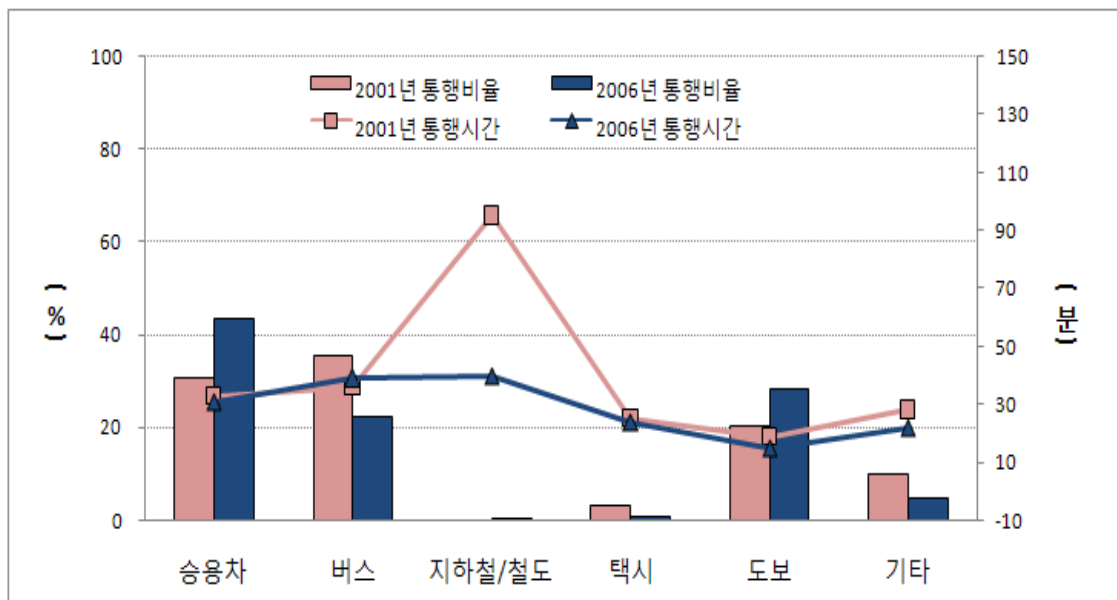


<그림 3-104> 광주광역시 도착시간대(오전침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 광주광역시권 도착시간대 중 오후 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%에서 0.5%로 0.4% 증가하였고, 평균통행시간은 95분에서 40분으로 감소함
 - 2001년 가장 높게 나타난 버스 수단의 통행비율은 35.4%에서 22.4%로 13.0% 감소하였고, 평균통행시간은 36분에서 39분으로 증가함

<표 3-91> 광주광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	9,263	10,637	19	984	6,132	2,950	29,985
		비율	30.9	35.4	0.1	3.3	20.5	9.8	100.0
	통행시간	평균	33	36	95	25	19	28	31
2006년	통행	횟수	12,973	6,708	152	282	8,420	1,405	29,940
		비율	43.4	22.4	0.5	0.9	28.1	4.7	100.0
	통행시간	평균	31	39	40	24	15	22	28



<그림 3-105> 광주광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

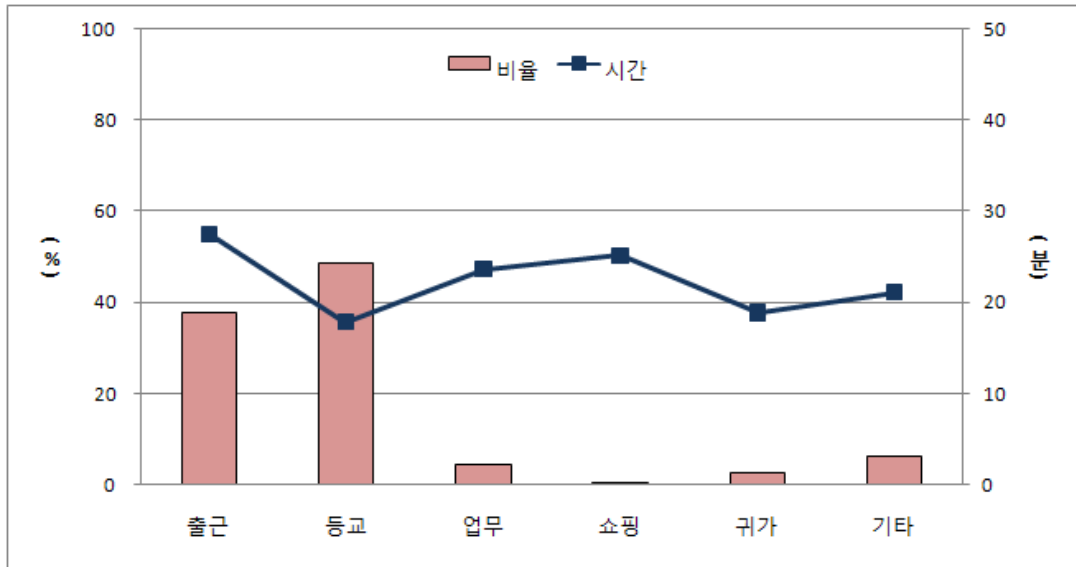
다. 대구광역시권

1) 통행목적 분포

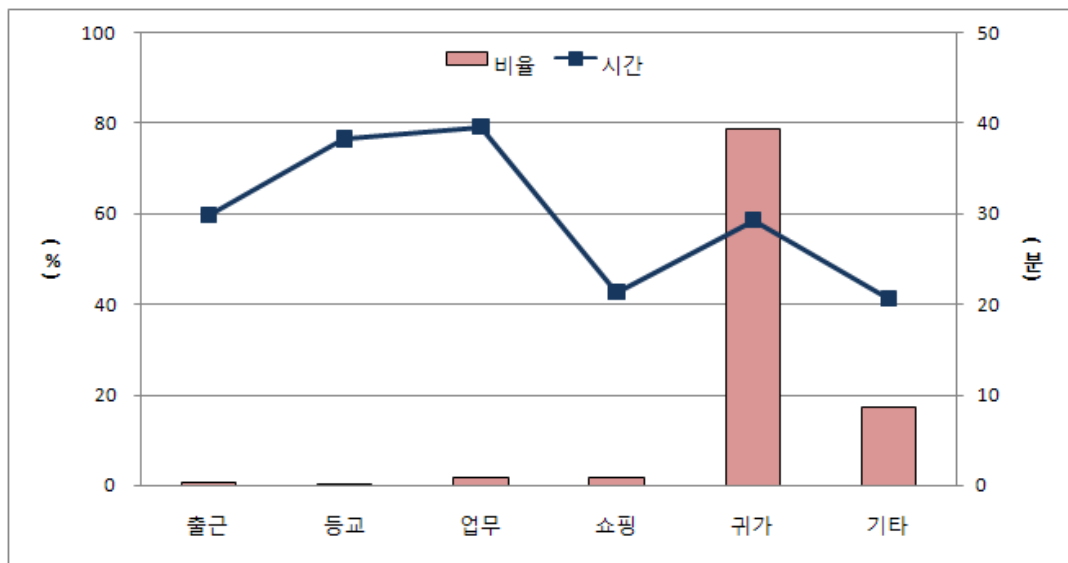
- 대구광역시권 도착시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 등교 목적의 통행비율은 48.5%로 가장 높고 평균통행시간은 18분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 25분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 78.6%로 가장 높고 평균통행시간은 29분이며, 반면에 업무 목적의 통행비율은 1.6%이고 평균통행시간은 40분으로 나타남

<표 3-92> 대구광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 첨두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	26,234	33,866	3,142	279	1,846	4,401	69,768
		비율	37.6	48.5	4.5	0.4	2.7	6.3	100.0
	통행시 간	평균	27	18	24	25	19	21	22
		표준편차	18	13	25	17	19	16	16
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	12,872	2,527	12,864	7,051	62,271	43,004	140,589
		비율	9.2	1.8	9.2	5.0	44.2	30.6	100.0
	통행시 간	평균	26	49	29	23	21	21	23
		표준편차	21	25	29	15	16	21	20
오후 첨두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	376	98	851	904	41,855	9,129	53,213
		비율	0.7	0.2	1.6	1.7	78.6	17.2	100.0
	통행시 간	평균	30	38	40	21	29	21	28
		표준편차	49	20	43	15	22	19	23
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	1,023	11	395	255	25,215	2,152	29,051
		비율	3.5	0.0	1.4	0.9	86.8	7.4	100.0
	통행시 간	평균	23	37	38	21	27	21	26
		표준편차	28	27	60	15	25	17	26



<그림 3-106> 대구광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



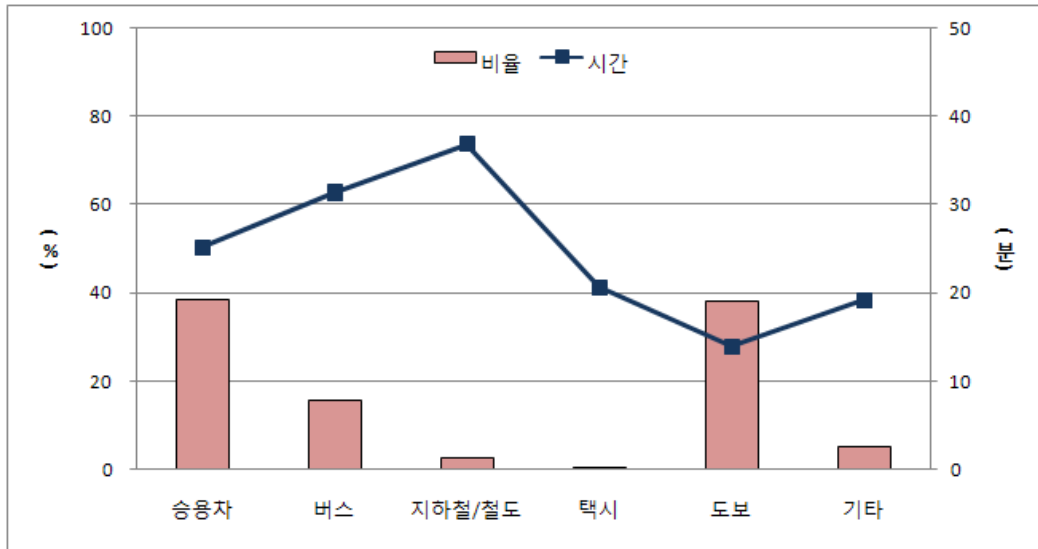
<그림 3-107> 대구광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

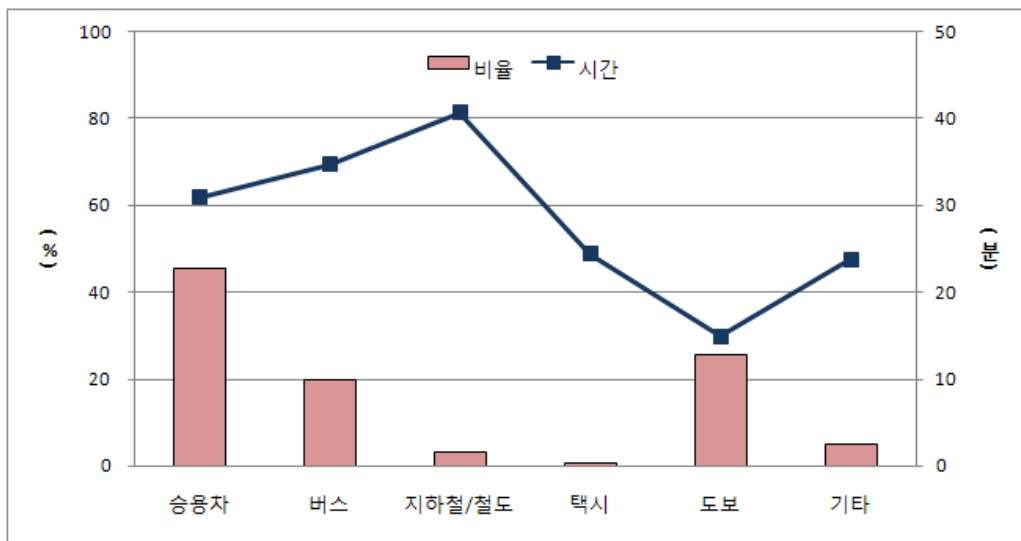
- 대구광역시권 도착시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 38.4%로 가장 높고 평균통행시간은 25분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 0.4%로 가장 낮고 평균통행시간은 21분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 45.4%로 가장 높고 평균통행시간은 31분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 0.7%로 가장 낮고 평균통행시간은 24분으로 나타남

<표 3-93> 대구광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	27,547	11,239	1,718	303	27,459	3,584	71,850
		비율	38.4	15.6	2.4	0.4	38.2	5.0	100.0
	통행 시간	평균	25	31	37	21	14	19	22
		표준편차	18	19	20	14	8	19	16
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	43,586	26,472	3,688	1,785	60,196	8,785	144,512
		비율	30.2	18.3	2.6	1.2	41.6	6.1	100.0
	통행 시간	평균	26	31	36	20	16	21	23
		표준편차	23	22	23	12	12	27	20
오후 첨두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	25,063	10,996	1,743	409	14,204	2,730	55,145
		비율	45.4	19.9	3.2	0.7	25.8	5.0	100.0
	통행 시간	평균	31	35	41	24	15	24	27
		표준편차	23	24	23	16	12	29	23
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	12,482	5,954	951	618	8,680	1,406	30,091
		비율	41.3	19.8	3.2	2.1	28.9	4.7	100.0
	통행 시간	평균	28	34	39	22	15	26	26
		표준편차	28	25	29	12	12	42	26



<그림 3-108> 대구광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



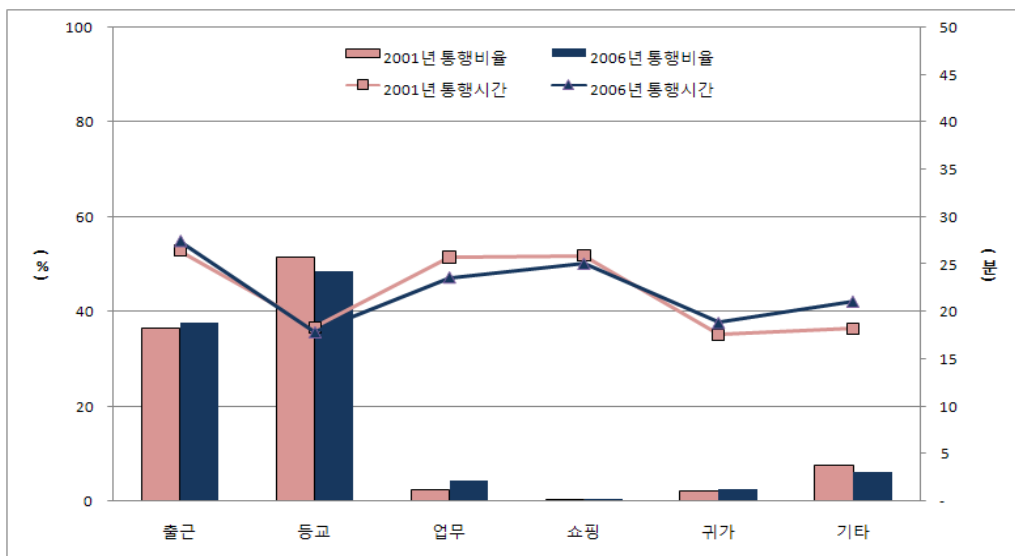
<그림 3-109> 대구광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

3) 도착시간대의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대구광역시 도착시간대 중 오전 첨두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포비가 가장 높은 등교 통행비율은 2001년 51.5%에서 2006년 48.5%로 3.0% 감소하였고, 평균통행시간은 18분으로 같게 나타남
 - 반면에, 출근 목적의 통행비율은 36.4%에서 37.6%로 1.2% 증가하였고, 평균통행시간은 26분에서 27분으로 증가함
 - 통행목적 분포비가 가장 낮은 쇼핑 목적의 경우 0.3%에서 0.4%로 0.1% 증가하였고, 평균통행시간은 26분에서 25분으로 감소함

<표 3-94> 대구광역시 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	38,529	54,380	2,518	269	2,068	7,831	105,595
		비율	36.4	51.5	2.4	0.3	2.0	7.4	100.0
	통행시간	평균	26	18	26	26	18	18	21
2006년	통행	횟수	26,234	33,866	3,142	279	1,846	4,401	69,768
		비율	37.6	48.5	4.5	0.4	2.7	6.3	100.0
	통행시간	평균	27	18	24	25	19	21	22

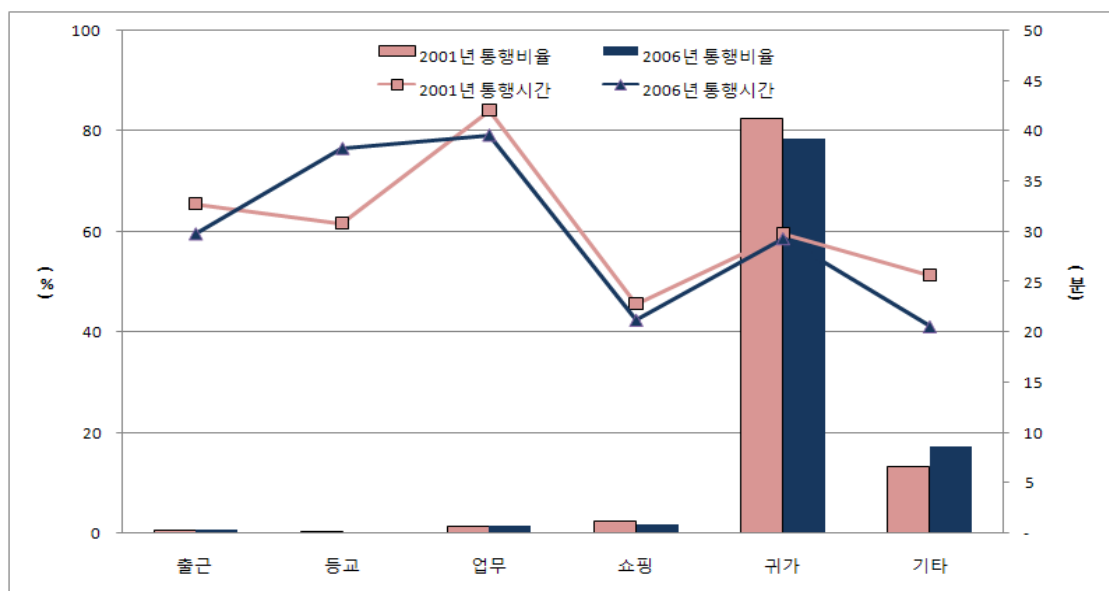


<그림 3-110> 대구광역시 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

- 대구광역시권 도착시간대 중 오후 침두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 82.3%에서 78.6%로 3.7% 감소하였고, 평균통행시간은 30분에서 29분으로 감소함
 - 쇼핑 목적의 통행비율은 2001년 2.5%에서 2006년 1.7%로 0.8% 감소하였고, 평균 통행시간은 23분에서 21분으로 감소함
 - 반면에 2001년과 2006년에 모두 가장 낮게 나타난 등교 목적의 통행비율은 0.3%에서 0.2%로 0.1% 감소하였고, 평균통행시간은 31분에서 38분으로 증가함

<표 3-95> 대구광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	320	183	842	1,666	55,947	8,994	67,952
		비율	0.5	0.3	1.2	2.5	82.3	13.2	100.0
	통행시간	평균	33	31	42	23	30	26	29
2006년	통행	횟수	376	98	851	904	41,855	9,129	53,213
		비율	0.7	0.2	1.6	1.7	78.6	17.2	100.0
	통행시간	평균	30	38	40	21	29	21	28



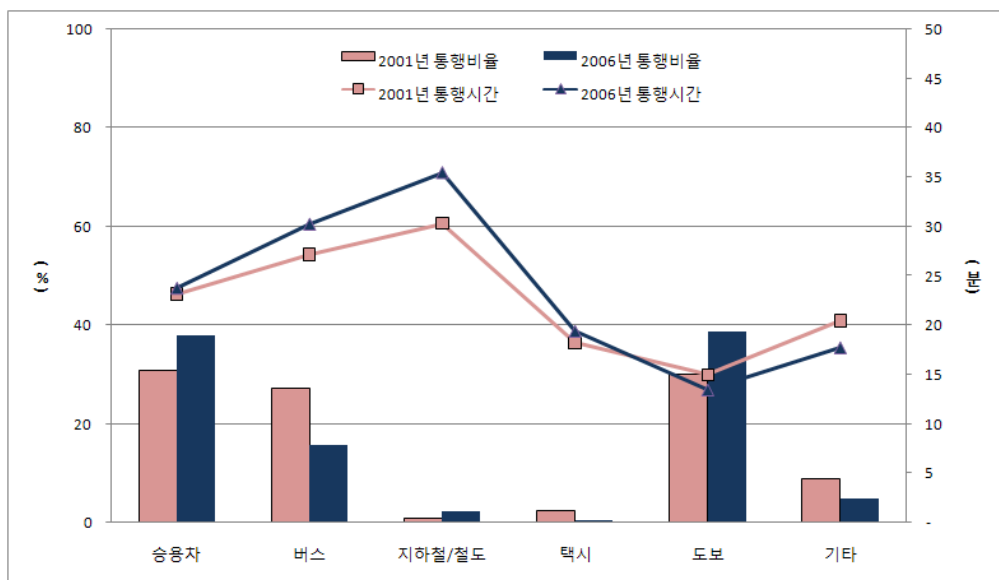
<그림 3-111> 대구광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

4) 도착시간대의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 대구광역시 도착시간대 중 오전 첨두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 도보를 제외하고 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 30.8%에서 38.4%로 7.6% 증가하였고, 평균통행시간은 23분에서 25분으로 증가함
 - 반면에 2001년과 2006년 모두 도보를 제외하고 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 27.2%에서 15.6%로 11.6% 감소하였고, 평균통행시간은 27분, 31분으로 나타남

<표 3-96> 대구광역시 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년,2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	33,189	29,218	866	2,542	32,234	9,489	107,538
		비율	30.8	27.2	0.8	2.4	30.0	8.8	100.0
	통행시간	평균	23	27	30	18	15	20	21
2006년	통행	횟수	27,547	11,239	1,718	303	27,459	3,584	71,850
		비율	38.4	15.6	2.4	0.4	38.2	5.0	100.0
	통행시간	평균	25	31	37	21	14	19	22

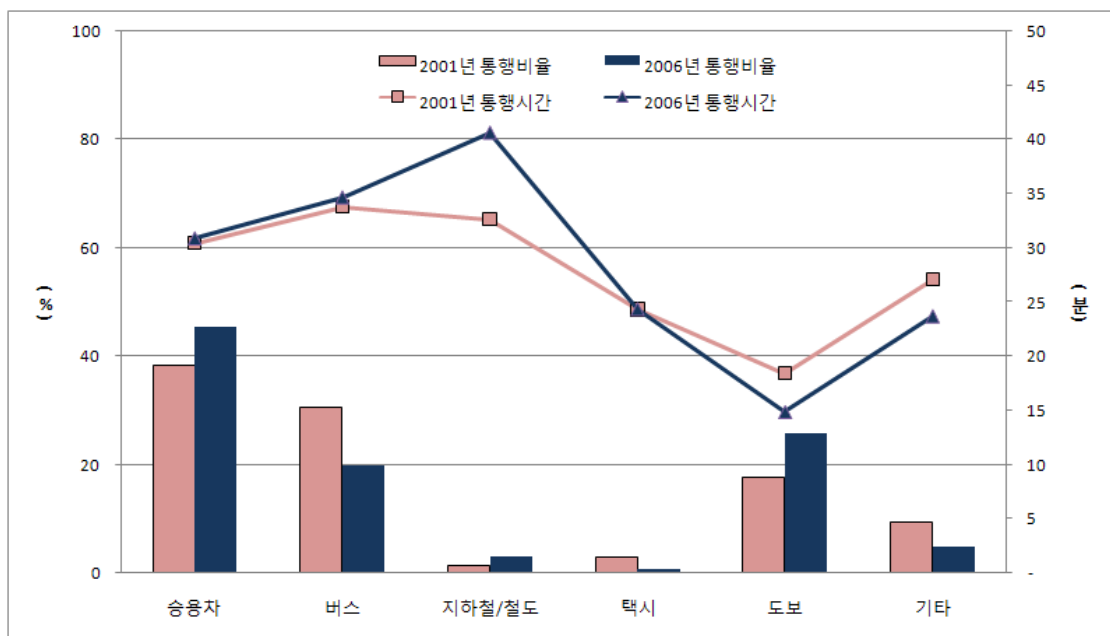


<그림 3-112> 대구광역시 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

- 대구광역시권 도착시간대 중 오후 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 38.2%에서 45.4%로 7.2% 증가하였고, 평균통행시간은 30분에서 31분으로 증가함
 - 버스 수단의 통행비율은 30.6%에서 19.9%로 10.7% 감소하였고, 평균통행시간은 34분에서 35분으로 증가함

<표 3-97> 대구광역시권 도착시간대(오후침두)의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	26,563	21,285	902	2,006	12,255	6,520	69,531
		비율	38.2	30.6	1.3	2.9	17.6	9.4	100.0
	통행시간	평균	30	34	33	24	18	27	29
2006년	통행	횟수	25,063	10,996	1,743	409	14,204	2,730	55,145
		비율	45.4	19.9	3.2	0.7	25.8	5.0	100.0
	통행시간	평균	31	35	41	24	15	24	27



<그림 3-113> 대구광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

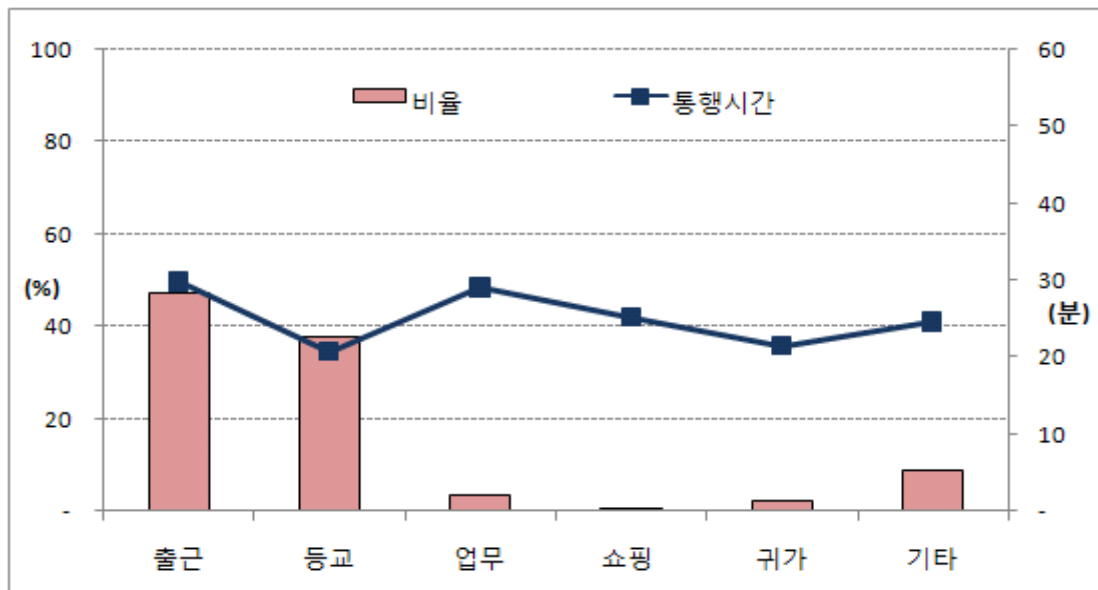
라. 부산·울산광역시권

1) 통행목적 분포

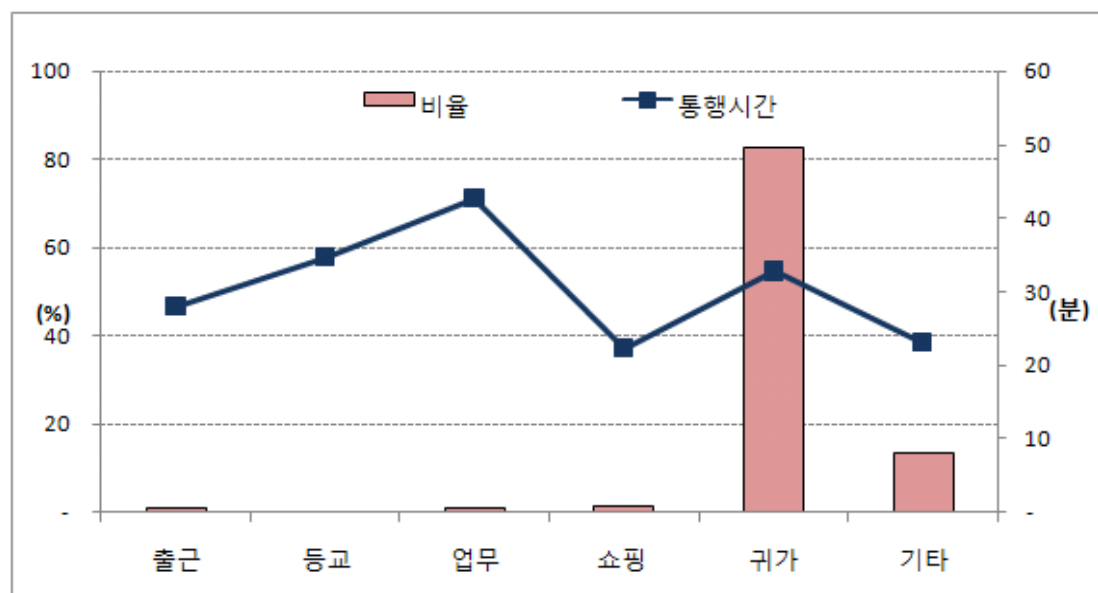
- 부산·울산광역시권 도착시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 침두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행비율은 47.2%로 가장 높고 평균통행시간은 30분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.7%로 가장 낮고 평균통행시간은 25분으로 나타남
 - 오후 침두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 82.8%로 가장 높고 평균통행시간은 33분이며, 반면에 업무 목적의 통행비율은 1.0%이고 평균통행시간은 43분으로 나타남

<표 3-98> 부산·울산광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 침두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	66,733	53,149	4,950	973	2,956	12,397	141,158
		비율	47.2	37.7	3.5	0.7	2.1	8.8	100.0
	통행 시간	평균	30	21	29	25	21	25	25
		표준편차	19	15	27	18	15	20	19
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	9,929	3,830	19,818	12,399	118,631	62,862	227,469
		비율	4.4	1.7	8.7	5.5	52.1	27.6	100.0
	통행 시간	평균	26	40	32	24	23	22	28
		표준편차	22	25	28	16	17	22	22
오후 침두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	749	135	769	1,211	64,162	10,407	77,433
		비율	1.0	0.2	1.0	1.6	82.8	13.4	100.0
	통행 시간	평균	28	35	43	22	33	23	31
		표준편차	19	64	49	17	24	23	33
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	6,816	379	1,055	396	28,698	2,920	40,264
		비율	16.9	0.9	2.6	1.0	71.3	7.3	100.0
	통행 시간	평균	26	23	32	24	27	23	26
		표준편차	29	15	57	15	25	22	27



<그림 3-114> 부산·울산광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



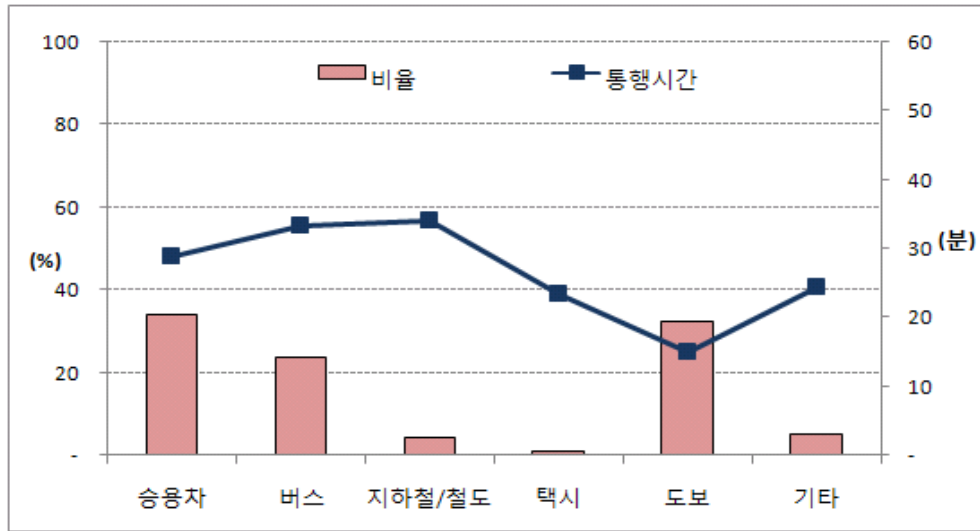
<그림 3-115> 부산·울산광역시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

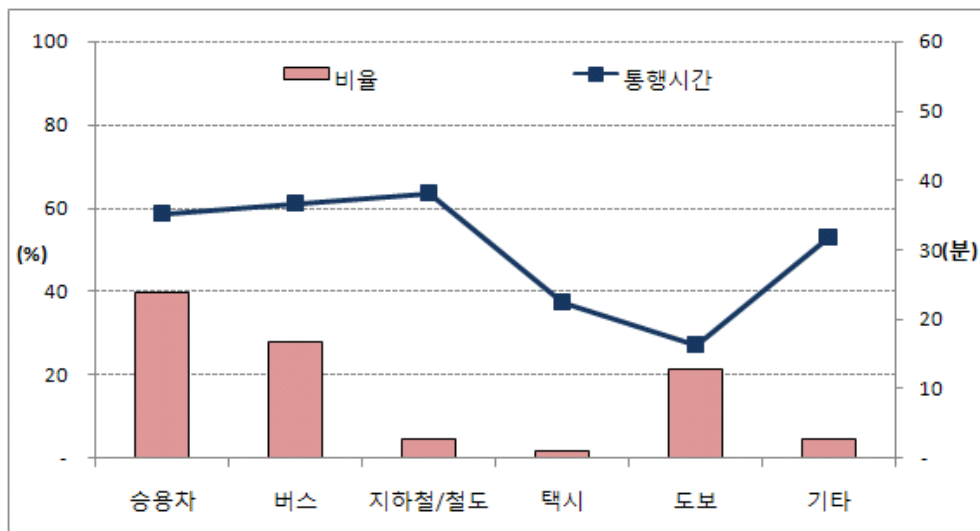
- 부산·울산광역시권 도착시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 34.0%로 가장 높고 평균통행시간은 29분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 1.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 23분으로 나타남
 - 오후 첨두시간대의 도보와 기타를 제외하면 승용차 수단의 통행비율은 39.7%로 가장 높고 평균통행시간은 35분이며, 반면에 택시 수단의 통행비율은 1.6%로 가장 낮고 평균통행시간은 22분으로 나타남

<표 3-99> 부산·울산광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 첨두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	51,692	35,861	6,390	1,646	48,813	7,407	151,809
		비율	34.0	23.6	4.2	1.1	32.2	4.9	100.0
	통행 시간	평균	29	33	34	23	15	24	26
		표준편차	19	19	18	18	9	23	18
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	61,547	61,131	9,142	6,055	91,061	11,551	240,487
		비율	25.6	25.4	3.8	2.5	37.9	4.8	100.0
	통행 시간	평균	28	30	34	23	16	27	26
		표준편차	23	21	20	19	11	32	21
오후 첨두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	32,590	23,062	3,801	1,334	17,639	3,696	82,122
		비율	39.7	28.1	4.6	1.6	21.5	4.5	100.0
	통행 시간	평균	35	37	38	22	16	32	30
		표준편차	25	26	24	18	12	35	23
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	14,741	11,989	1,548	1,917	10,109	2,613	42,917
		비율	34.3	27.9	3.6	4.5	23.6	6.1	100.0
	통행 시간	평균	28	32	36	23	16	28	27
		표준편차	24	27	26	15	12	60	27



<그림 3-116> 부산·울산광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



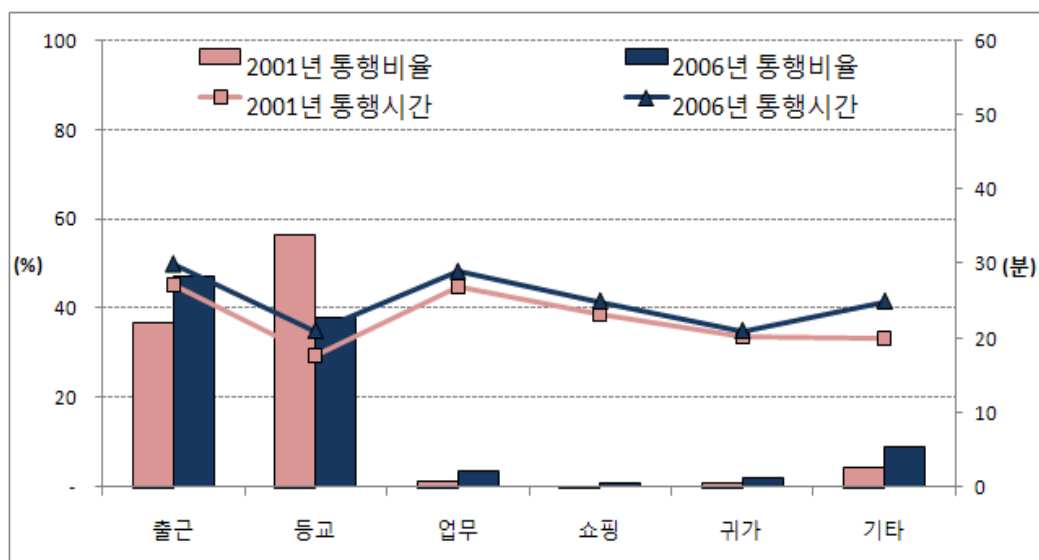
<그림 3-117> 부산·울산광역시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

3) 도착시간대의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 도착시간대 중 오전 첨두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 통행목적 분포비가 가장 낮은 쇼핑 목적의 경우 0.2%에서 0.7%로 0.5% 증가하였고, 평균통행시간은 23분에서 25분으로 증가함
 - 반면에 등교 목적의 통행비율은 56.3%에서 37.7%로 18.6% 감소하였고, 평균통행시간은 18분에서 21분으로 증가함

<표 3-100> 부산·울산광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	97,629	149,715	4,074	546	2,582	11,413	265,959
		비율	36.7	56.3	1.5	0.2	1.0	4.3	100.0
	통행시간	평균	27	18	27	23	20	20	21
2006년	통행	횟수	66,733	53,149	4,950	973	2,956	12,397	141,158
		비율	47.2	37.7	3.5	0.7	2.1	8.8	100.0
	통행시간	평균	30	21	29	25	21	25	25

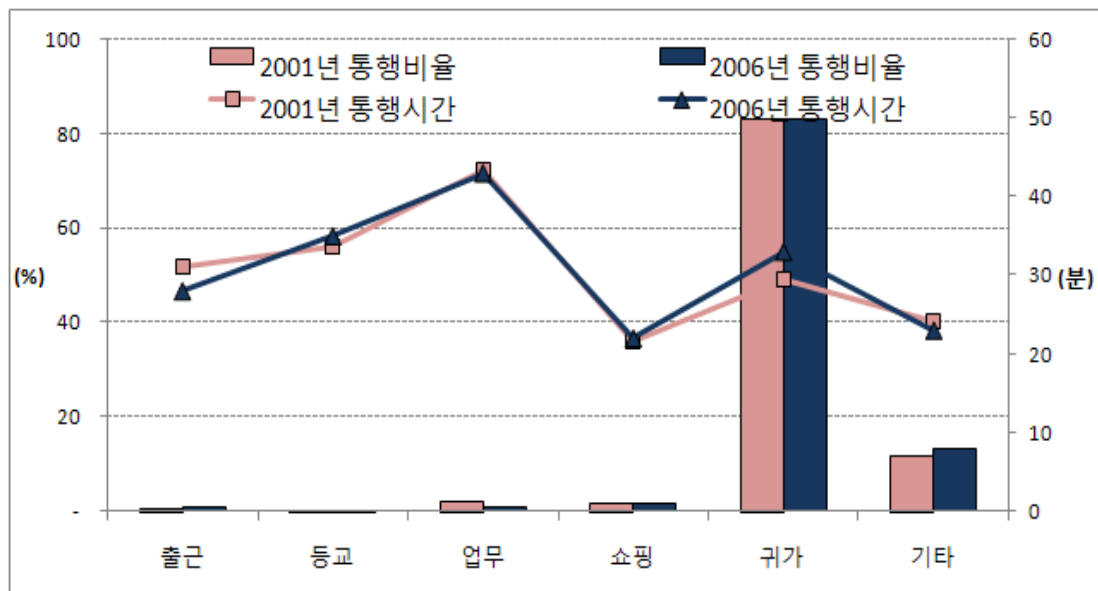


<그림 3-118> 부산·울산광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 도착시간대 중 오후 침두시간의 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년에 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 83.2%에서 82.8%로 0.4% 증가하였고, 평균통행시간은 29분에서 33분으로 증가함
 - 반면에 2001년과 2006년에 모두 가장 낮게 나타난 등교 목적의 통행비율은 0.3%에서 0.2%로 0.1% 감소하였고, 평균통행시간은 33분에서 35분으로 증가함

<표 3-101> 부산·울산광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	969	434	3,454	2,959	126,665	17,819	152,300
		비율	0.6	0.3	2.3	1.9	83.2	11.7	100.0
	통행시간	평균	31	33	43	22	29	24	29
2006년	통행	횟수	749	135	769	1,211	64,162	10,407	77,433
		비율	1.0	0.2	1.0	1.6	82.8	13.4	100.0
	통행시간	평균	28	35	43	22	33	23	31



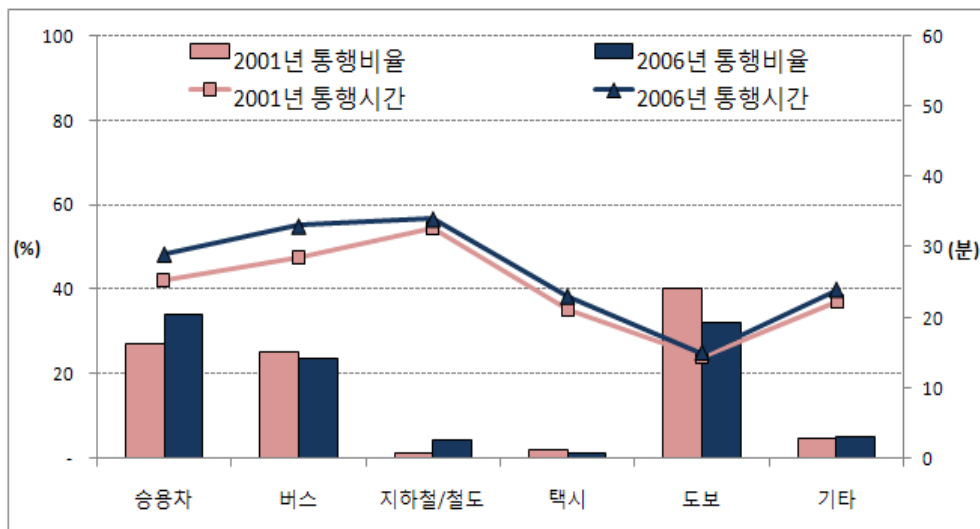
<그림 3-119> 부산·울산광역시권 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 도착시간대의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 도착시간대 중 오전 첨두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 승용차 수단의 통행비율은 27.1%에서 34.0%로 6.9% 증가하였고, 평균통행시간은 25분에서 29분으로 증가함
 - 버스 수단의 통행비율은 25.2%에서 23.6%로 1.6% 감소하였고, 평균통행시간은 28분에서 33분으로 증가함

<표 3-102> 부산·울산광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	73,483	68,291	2,686	5,472	108,473	12,423	270,828
		비율	27.1	25.2	1.0	2.0	40.1	4.6	100.0
	통행시간	평균	25	28	33	21	14	22	22
2006년	통행	횟수	51,692	35,861	6,390	1,646	48,813	7,407	151,809
		비율	34.0	23.6	4.2	1.1	32.2	4.9	100.0
	통행시간	평균	29	33	34	23	15	24	26

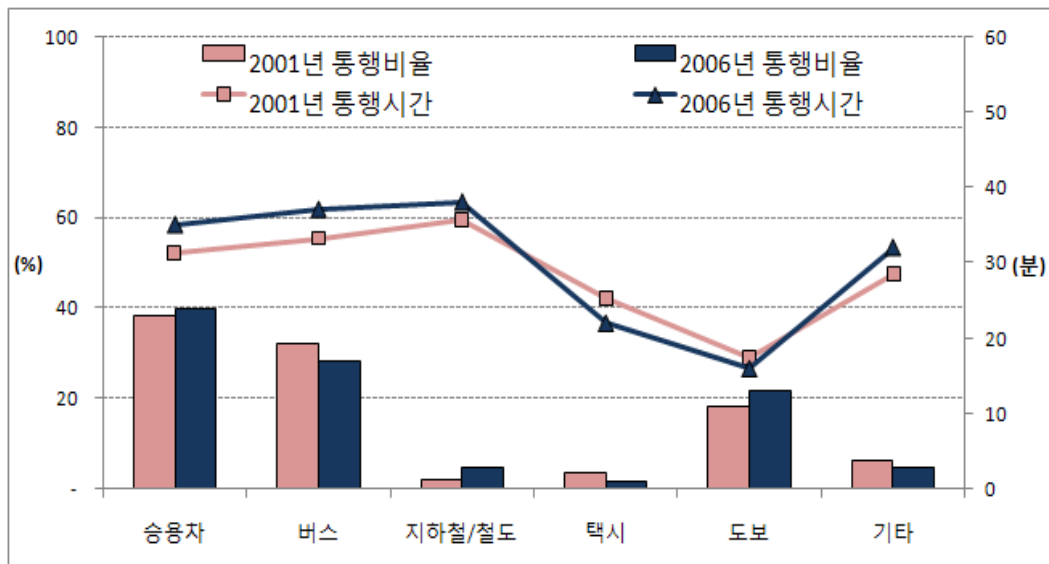


<그림 3-120> 부산·울산광역시권 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- 부산·울산광역시권 도착시간대에 따른 오후 침두시간의 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 38.4%에서 39.7%로 1.3% 증가하였고, 평균통행시간은 31분에서 35분으로 증가함
 - 반면에 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 32.0%에서 28.1%로 3.9% 감소하였고, 평균통행시간은 33분에서 37분으로 증가함

<표 3-103> 부산·울산광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	60,924	50,724	2,904	5,426	29,098	9,677	158,753
		비율	38.4	32.0	1.8	3.4	18.3	6.1	100.0
	통행시간	평균	31	33	36	25	17	29	29
2006년	통행	횟수	32,590	23,062	3,801	1,334	17,639	3,696	82,122
		비율	39.7	28.1	4.6	1.6	21.5	4.5	100.0
	통행시간	평균	35	37	38	22	16	32	30



<그림 3-121> 부산·울산광역시권 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

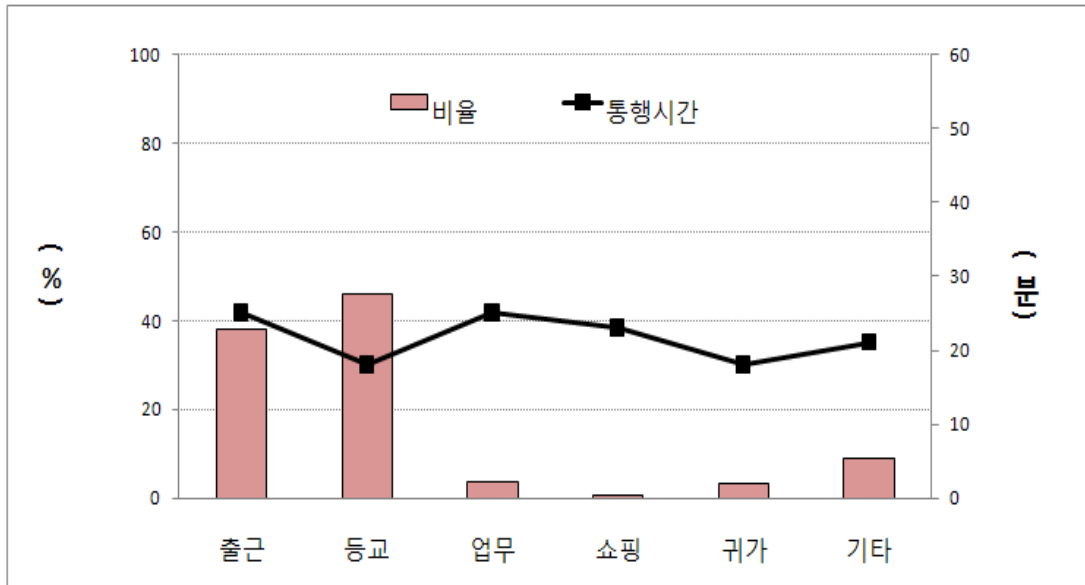
마. 전주대도시권

1) 통행목적 분포

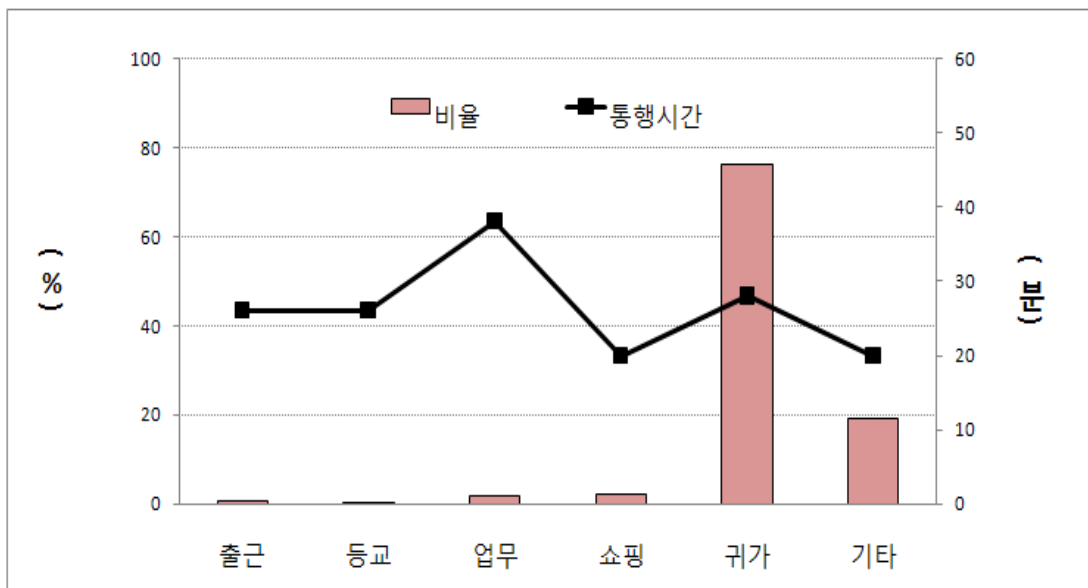
- 전주대도시권 도착시간대에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 침두시간대의 귀가와 기타를 제외하면 등교 목적의 통행비율은 45.8%로 가장 높고 평균통행시간은 18분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 0.7%로 가장 낮고 평균통행시간은 23분으로 나타남
 - 오후 침두시간대의 출근, 등교, 기타를 제외하면 귀가 목적의 통행비율은 76.0%로 가장 높고 평균통행시간은 28분이며, 반면에 쇼핑 목적의 통행비율은 2.1%이고 평균통행시간은 20분으로 나타남

<표 3-104> 전주대도시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
오전 침두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	9,244	11,165	859	160	796	2,149	24,373
		비율	37.9	45.8	3.5	0.7	3.3	8.8	100.0
	통행 시간	평균	25	18	25	23	18	21	21
		표준편차	18	13	32	18	17	20	17
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	3,420	856	4,308	2,257	21,140	15,828	47,809
		비율	7.2	1.8	9.0	4.7	44.2	33.1	100.0
	통행 시간	평균	22	39	31	22	20	22	22
		표준편차	22	21	36	18	17	27	24
오후 침두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	132	25	335	381	14,146	3,582	18,601
		비율	0.7	0.1	1.8	2.1	76.0	19.3	100.0
	통행 시간	평균	26	26	38	20	28	20	26
		표준편차	20	24	40	16	24	21	24
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	309	1	134	130	8,188	845	9,607
		비율	3.2	0.0	1.4	1.4	85.2	8.8	100.0
	통행 시간	평균	22	30	42	19	24	23	24
		표준편차	21	0	58	16	26	27	27



<그림 3-122> 전주대도시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



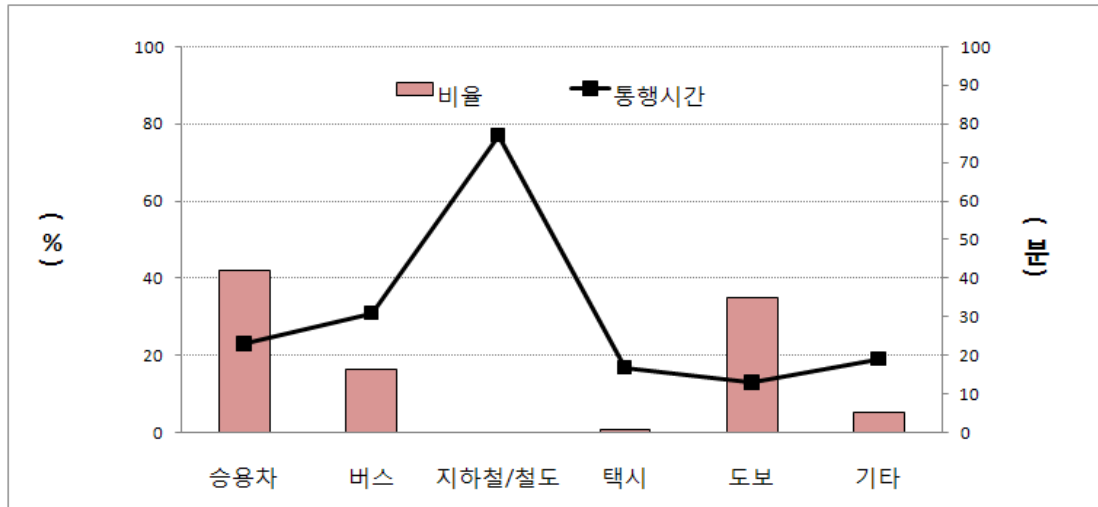
<그림 3-123> 전주대도시권 도착시간대 통행목적 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

2) 통행수단 분포

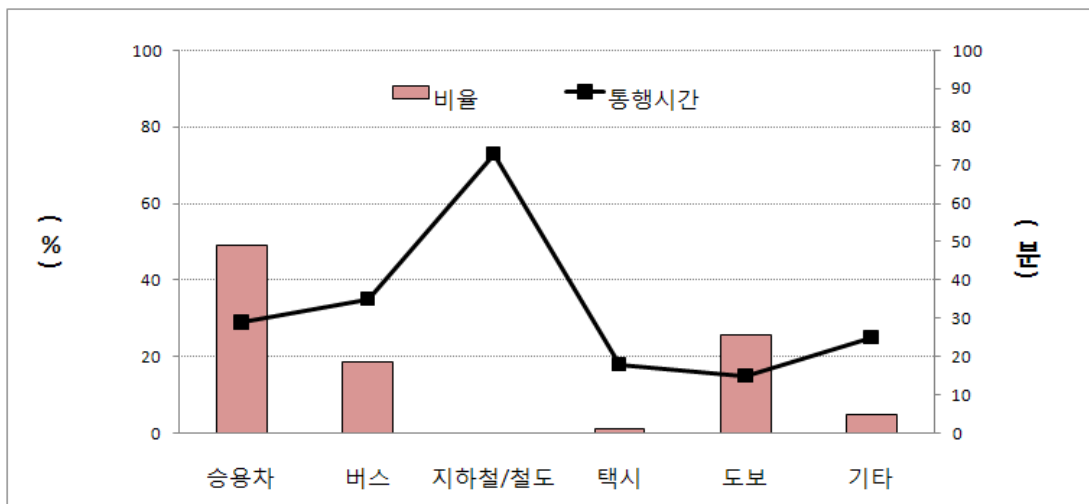
- 전주대도시권 도착시간대에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - 오전 침두시간대의 승용차 수단의 통행비율은 42.2%로 가장 높고 평균통행시간은 23분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 77분으로 나타남
 - 오후 침두시간대의 승용차 수단의 통행비율은 49.1%로 가장 높고 평균통행시간은 29분이며, 반면에 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.1%로 가장 낮고 평균통행시간은 73분으로 나타남

<표 3-105> 전주대도시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간

도착 시간	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
오전 침두 (06:00~ 09:00)	통행	횟수	10,396	4,091	19	205	8,640	1,316	24,667
		비율	42.2	16.6	0.1	0.8	35.0	5.3	100.0
	통행 시간	평균	23	31	77	17	13	19	21
		표준편차	18	17	60	9	9	25	17
주간 (09:00~ 18:00)	통행	횟수	15,967	8,354	45	1,109	20,046	3,136	48,657
		비율	32.8	17.2	0.1	2.3	41.1	6.5	100.0
	통행 시간	평균	25	31	64	18	16	23	22
		표준편차	26	24	61	12	14	33	23
오후 침두 (18:00~ 21:00)	통행	횟수	9,221	3,484	23	262	4,821	949	18,760
		비율	49.1	18.6	0.1	1.4	25.7	5.1	100.0
	통행 시간	평균	29	35	73	18	15	25	26
		표준편차	23	26	47	12	14	31	23
야간 (21:00~ 06:00)	통행	횟수	4,101	2,086	10	342	2,704	434	9,677
		비율	42.4	21.6	0.1	3.5	27.9	4.5	100.0
	통행 시간	평균	26	32	113	19	15	29	24
		표준편차	28	24	73	12	14	48	26



<그림 3-124> 전주대도시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오전첨두)



<그림 3-125> 전주대도시권 도착시간대 통행수단 분포 및 평균통행시간(오후첨두)

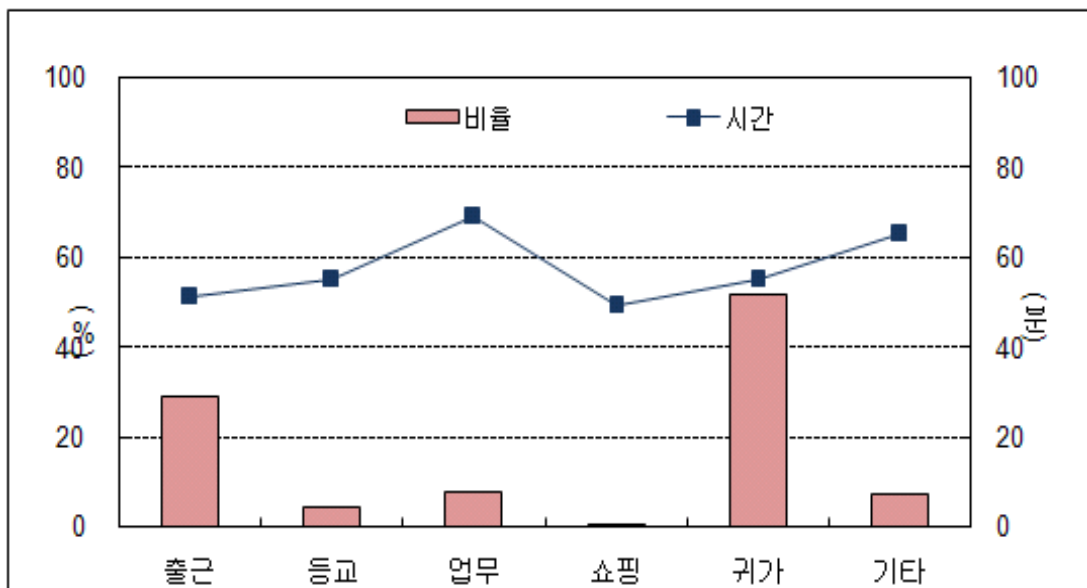
제4절 시외 유출 및 유입 통행특성 분석

1. 시외 유출의 통행특성의 상세 분석 결과

가. 대전광역시

1) 통행목적

- (대전시→대전시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (대전시→대전시외) 시외 유출의 귀가와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행비율은 29.1%로 가장 높고 평균통행시간은 51분으로 나타남
 - 또한, 쇼핑 목적의 통행비율은 0.6%이고 평균통행시간은 49분으로 나타남



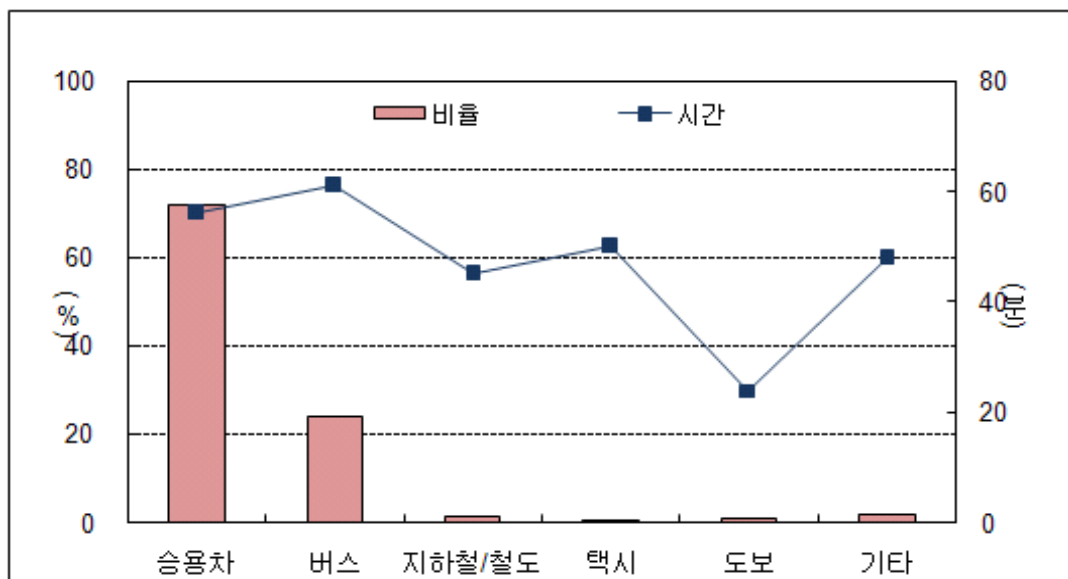
<그림 3-126> 대전광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

<표 3-106> 대전광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적						
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
대전시	청주시	통행	횟수	47	6	30	1	179	17	280
			비율	16.8 (2.2)	2.1 (0.3)	10.7 (1.4)	0.4 (0.1)	63.9 (8.2)	6.1 (0.8)	100.00 (13.0)
		통행 시간	평균	62	73	60	40	67	54	59
			표준편차	14	40	16	-	26	18	19
	청원군	통행	횟수	50	-	21	1	112	10	194
			비율	25.8 (2.3)	-	10.8 (1.0)	0.5 (0.1)	57.7 (5.1)	5.2 (0.5)	100.00 (8.9)
		통행 시간	평균	50	-	54	57	35	56	50
			표준편차	17	-	46	-	24	51	28
	보은군	통행	횟수	13	4	1	-	17	11	46
			비율	28.3 (0.6)	8.7 (0.2)	2.2 (0.1)	-	36.8 (0.8)	24.0 (0.5)	100.00 (2.2)
		통행 시간	평균	51	15	80	-	56	159	72
			표준편차	18	5	-	-	18	198	48
	옥천군	통행	횟수	92	2	22	2	118	17	253
			비율	36.4 (4.2)	0.8 (0.1)	8.7 (1.0)	0.8 (0.1)	46.6 (5.4)	6.7 (0.8)	100.00 (11.60)
		통행 시간	평균	43	65	78	37	56	59	56
			표준편차	18	5	151	7	26	26	39
	영동군	통행	횟수	10	-	17	1	33	12	73
			비율	13.7 (0.5)	-	23.3 (0.8)	1.4 (0.1)	45.2 (1.5)	16.4 (0.6)	100.00 (3.5)
		통행 시간	평균	62	-	67	20	69	52	54
			표준편차	14	-	18	-	22	36	18
	공주시	통행	횟수	91	31	21	-	127	30	300
			비율	30.4 (4.2)	10.3 (1.4)	7.0 (1.0)	-	42.3 (5.8)	10.00 (1.4)	100.00 (13.8)
		통행 시간	평균	54	64	160	-	59	52	78
			표준편차	15	17	234	-	33	19	64
	논산시	통행	횟수	113	30	19	3	92	11	268
			비율	42.2 (5.2)	11.2 (1.4)	7.1 (0.9)	1.1 (0.1)	34.3 (4.2)	4.1 (0.5)	100.00 (12.3)
		통행 시간	평균	51	65	68	87	58	80	68
			표준편차	16	16	65	45	23	49	36
	계룡시	통행	횟수	73	2	6	1	157	17	256
			비율	28.5 (3.4)	0.8 (0.1)	2.3 (0.3)	0.4 (0.1)	61.4 (7.2)	6.6 (0.8)	100.00 (11.9)
		통행 시간	평균	42	48	29	40	54	38	42
			표준편차	18	13	11	-	63	23	21
	금산군	통행	횟수	99	13	21	3	166	22	324
			비율	30.6 (4.5)	4.0 (0.6)	6.5 (1.0)	1.0 (0.1)	51.1 (7.6)	6.8 (1.0)	100.00 (14.8)
		통행 시간	평균	46	49	43	60	51	47	49
			표준편차	19	25	18	-	19	26	18
	연기군	통행	횟수	47	3	7	-	121	9	187
			비율	25.1 (2.2)	1.6 (0.1)	3.7 (0.3)	-	64.8 (5.6)	4.8 (0.4)	100.00 (8.6)
		통행 시간	평균	50	62	54	-	48	56	54
			표준편차	13	6	7	-	19	18	13
합계		통행	횟수	635	91	165	12	1,122	156	2,181
			비율	29.1	4.2	7.6	0.6	51.3	7.2	100.00
		통행 시간	평균	51	55	69	49	55	65	57
			표준편차	16	16	57	7	27	46	28

2) 통행수단

- (대전시→대전시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
- (대전시→대전시외) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차와 버스 수단의 통행비율은 72.1%와 24.1%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 56분과 61분으로 나타남



<그림 3-127> 대전광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

<표 3-107> 대전광역시 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

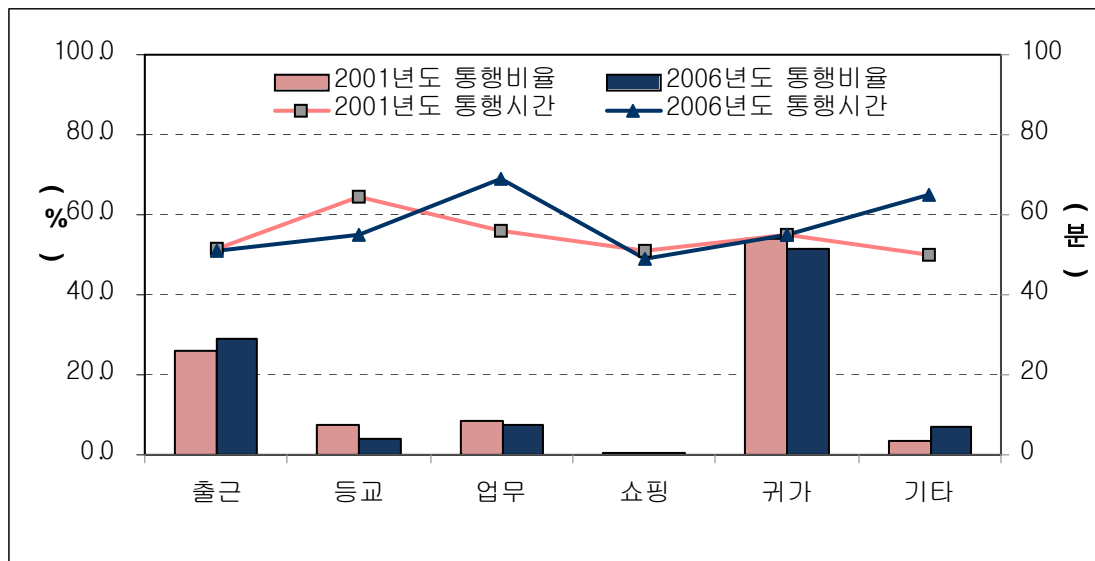
출발지	도착지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
대전시	청주시	통행	횟수	217	75	-	-	1	6	299
			비율	72.6 (9.5)	25.1 (3.3)	-	-	0.3 (0.0)	2.0 (0.3)	100.0 (13.1)
		통행 시간	평균	61	69	-	-	15	49	49
			표준편차	19	31	-	-	0	29	20
	청원군	통행	횟수	137	47	1	3	5	7	200
			비율	68.5 (6.0)	23.5 (2.1)	0.5 (0.0)	1.5 (0.1)	2.5 (0.2)	3.5 (0.3)	100.0 (8.7)
		통행 시간	평균	43	34	50	67	18	74	48
			표준편차	26	28	-	39	9	55	26
	보은군	통행	횟수	35	9	-	-	5	-	49
			비율	71.4 (1.5)	18.4 (0.4)	-	-	10.2 (0.2)	-	100.0 (2.1)
		통행 시간	평균	81	96	-	-	14	-	64
			표준편차	117	69	-	-	5	-	64
	옥천군	통행	횟수	200	54	2	2	1	8	267
			비율	74.8 (8.7)	20.2 (2.4)	0.8 (0.1)	0.8 (0.1)	0.4 (0.0)	3.0 (0.4)	100.0 (11.7)
		통행 시간	평균	51	51	25	40	5	49	37
			표준편차	55	22	5	10	-	20	19
	영동군	통행	횟수	68	3	12	-	-	1	84
			비율	80.9 (3.0)	3.6 (0.1)	14.3 (0.5)	-	-	1.2 (0.0)	100.0 (3.7)
		통행 시간	평균	64	70	50	-	-	50	59
			표준편차	25	14	17	-	-	0	14
	공주시	통행	횟수	216	87	-	3	-	5	311
			비율	69.4 (9.4)	28.0 (3.8)	-	1.0 (0.1)	-	1.6 (0.2)	100.0 (13.6)
		통행 시간	평균	62	69	-	53	-	58	61
			표준편차	82	31	-	12	-	37	41
	논산시	통행	횟수	208	70	2	1	-	4	285
			비율	72.9 (9.1)	24.6 (3.1)	0.7 (0.1)	0.4 (0.0)	-	1.4 (0.2)	100.0 (12.5)
		통행 시간	평균	55	62	60	40	-	45	52
			표준편차	22	40	10	-	-	18	18
	계룡시	통행	횟수	198	63	-	-	-	1	262
			비율	75.5 (8.7)	24.1 (2.8)	-	-	-	0.4 (0.0)	100.0 (11.5)
		통행 시간	평균	44	62	-	-	-	40	49
			표준편차	55	34	-	-	-	0	30
	금산군	통행	횟수	238	87	-	-	4	3	332
			비율	71.7 (10.4)	26.2 (3.8)	-	-	1.2 (0.2)	0.9 (0.1)	100.0 (14.4)
		통행 시간	평균	49	51	-	-	21	38	40
			표준편차	18	21	-	-	11	6	14
	연기군	통행	횟수	131	57	9	-	1	1	199
			비율	65.9 (5.7)	28.6 (2.5)	4.5 (0.4)	-	0.5 (0.0)	0.5 (0.0)	100.0 (8.7)
		통행 시간	평균	49	50	41	-	70	30	48
			표준편차	18	18	12	-	-	-	10
합계		통행	횟수	1,648	552	26	9	17	36	2,288
			비율	72.1	24.1	1.1	0.4	0.7	1.6	100.0
		통행 시간	평균	56	61	45	50	24	48	47
			표준편차	43	31	11	15	4	18	20

3) 시외유출의 통행목적 분포 및 통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (대전시→대전시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 53.9%에서 51.3%로 2.6% 증가하였고, 평균통행시간은 55분으로 같게 나타남
 - 두 번째로 높은 출근 목적의 통행비율은 26.1%에서 29.1%로 3.0% 증가하였고, 평균통행시간은 52분에서 51분으로 감소함
 - 반면에, 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 0.5%에서 0.6%로 0.1% 증가하였고, 평균통행시간은 51분에서 49분으로 감소함

<표 3-108> 대전광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	1,055	309	347	21	2,176	134	4,042
		비율	26.1	7.6	8.6	0.5	53.9	3.3	100.0
	통행시간	평균	52	64	56	51	55	50	55
2006년	통행	횟수	635	91	165	12	1,122	156	2,181
		비율	29.1	4.2	7.6	0.6	51.3	7.2	100.0
	통행시간	평균	51	55	69	49	55	65	57



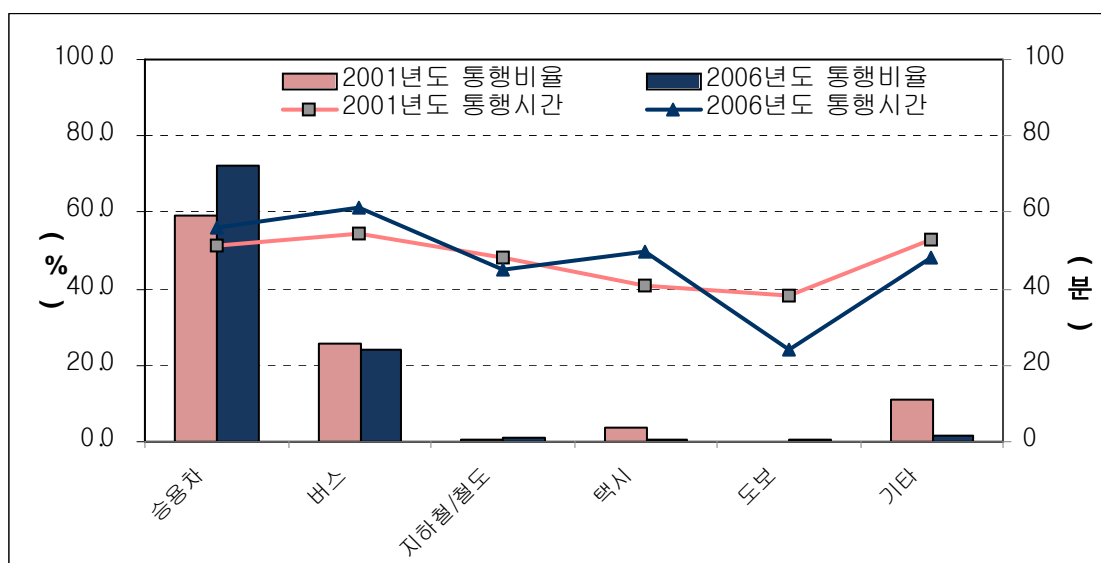
<그림 3-128> 대전광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 시외유출의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (대전시→대전시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
- 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 59.1%에서 72.1%로 13.0% 증가하였고, 평균통행시간은 51분에서 56분으로 증가함
 - 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.5%에서 1.1%로 0.6% 증가하였고, 평균통행시간은 48분에서 45분으로 감소함
 - 반면에 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 25.6%에서 24.1%로 1.5% 감소하였고, 평균통행시간은 55분에서 61분으로 증가함

<표 3-109> 대전광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	2,414	1,048	21	152	8	444	4,087
		비율	59.1	25.6	0.5	3.7	0.2	10.9	100.0
	통행시간	평균	51	55	48	41	38	53	48
2006년	통행	횟수	1,648	552	26	9	17	36	2,288
		비율	72.1	24.1	1.1	0.4	0.7	1.6	100
	통행시간	평균	56	61	45	50	24	48	50

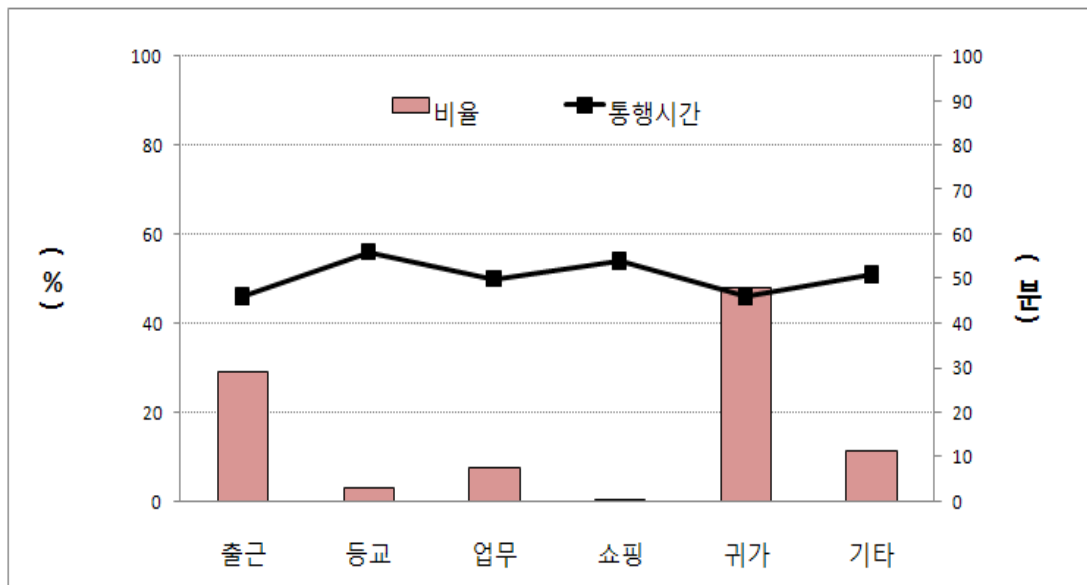


<그림 3-129> 대전광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

나. 광주광역시

① 통행목적

- (광주시→광주시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (광주시→광주시외) 시외 유출의 귀가(48.1%)와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행 비율은 29.1%로 가장 높고, 평균통행시간은 46분임
 - 또한, 쇼핑 목적의 통행비율은 0.6%이고 평균통행시간은 54분으로 나타남



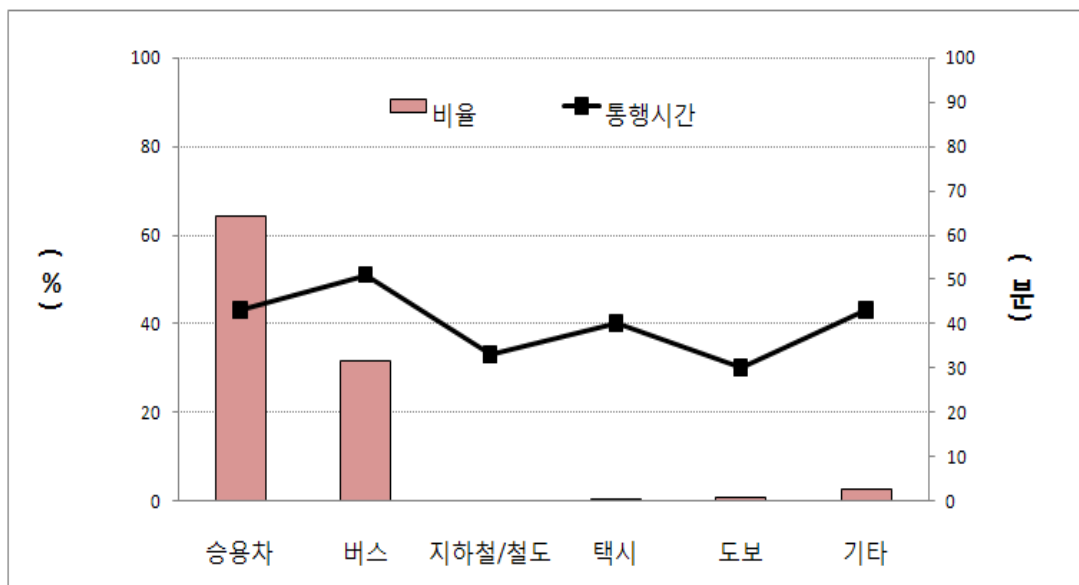
<그림 3-130> 광주광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

<표 3-110> 광주광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적						
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
광주시	나주시	통행	횟수	315	99	92	12	384	98	1,000
			비율	31.5	9.9	9.2	1.2	38.4	9.8	100.0
		통행시간	평균	45	55	49	51	49	58	49
			표준편차	18	18	30	32	26	42	26
	장성군	통행	횟수	207	1	53	2	371	80	714
			비율	28.9	0.1	7.4	0.3	51.9	11.4	100.0
		통행시간	평균	44	40	54	85	37	48	42
			표준편차	17	0	42	21	21	33	25
	함평군	통행	횟수	75	0	12	0	131	36	254
			비율	29.5	0.0	4.7	0.0	51.6	14.2	100.0
		통행시간	평균	56	0	48	0	53	66	55
			표준편차	17	0	16	0	28	25	24
	화순군	통행	횟수	156	1	64	5	523	107	856
			비율	18.2	0.1	7.5	0.6	61.1	12.5	100.0
		통행시간	평균	46	30	51	37	48	45	48
			표준편차	30	0	34	26	25	26	27
	담양군	통행	횟수	226	7	57	2	372	101	765
			비율	29.5	0.9	7.5	0.3	48.6	13.2	100.0
		통행시간	평균	40	69	41	95	46	47	44
			표준편차	19	37	19	92	23	41	25
	곡성군	통행	횟수	128	10	11	1	50	16	216
			비율	59.2	4.6	5.1	0.5	23.2	7.4	100.0
		통행시간	평균	57	64	70	30	55	62	58
			표준편차	21	19	30	0	22	19	22
합계	통행	횟수	1,107	118	289	22	1,831	438	3,805	
		비율	29.1	3.1	7.6	0.6	48.1	11.5	100.0	
	통행시간	평균	46	56	50	54	46	51	47	
		표준편차	21	20	31	38	25	35	26	

2) 통행수단

- (광주시→광주시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
- (광주시→광주시외) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차와 버스 수단의 통행비율은 64.4%와 31.7%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 43분과 51분으로 나타남



<그림 3-131> 광주광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

<표 3-111> 광주광역시 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

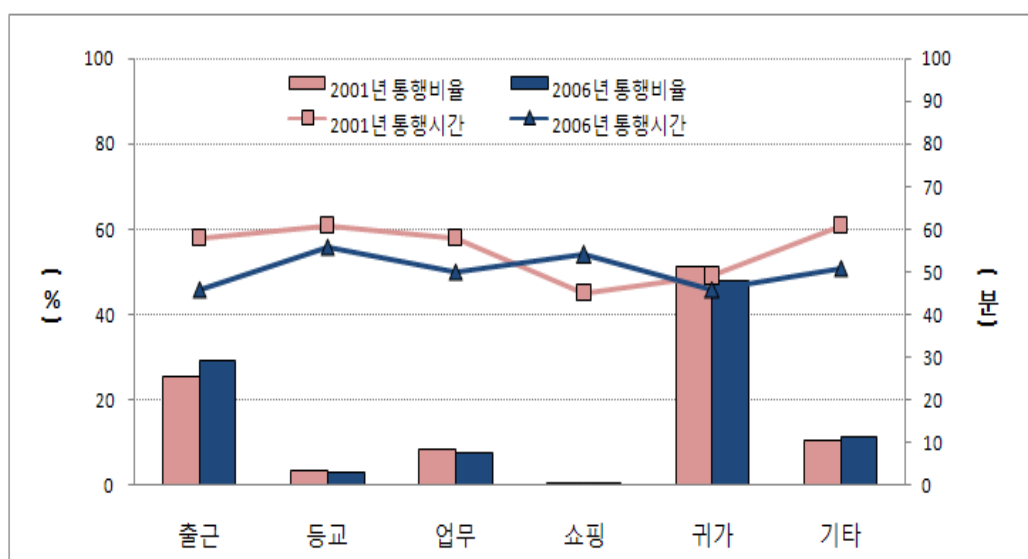
출발지	도착지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철 /철도	택시	도보	기타	합계
광주시	청주시	통행	횟수	588	373	3	3	8	27	1,002
			비율	58.7	37.2	0.3	0.3	0.8	2.7	100.0
		통행시간	평균	45	51	33	48	39	41	47
			표준편차	22	23	12	20	25	18	23
	청원군	통행	횟수	523	155	0	5	5	34	722
			비율	72.4	21.5	0.0	0.7	0.7	4.7	100.0
		통행시간	평균	39	43	-	38	33	43	40
			표준편차	21	22	-	24	33	44	23
	보은군	통행	횟수	194	56	0	0	2	3	255
			비율	76.1	21.9	0.00	0.00	0.8	1.2	100.0
		통행시간	평균	53	61	-	-	35	55	54
			표준편차	22	30	-	-	35	26	24
	옥천군	통행	횟수	538	300	0	3	8	16	865
			비율	62.1	34.7	0.0	0.4	0.9	1.9	100.0
		통행시간	평균	44	50	-	48	21	48	46
			표준편차	28	20	-	13	17	31	26
	영동군	통행	횟수	514	234	0	2	3	20	773
			비율	66.4	30.3	0.0	0.3	0.4	2.6	100.0
		통행시간	평균	39	53	-	25	22	37	43
			표준편차	22	27	-	7	13	25	24
	공주시	통행	횟수	112	97	0	0	0	8	217
			비율	51.6	44.7	0.0	0.0	0.0	3.7	100.0
		통행시간	평균	53	62	-	-	-	51	57
			표준편차	21	23	-	-	-	7	22
합계		통행	횟수	2,469	1,215	3	13	26	108	3,834
			비율	64.4	31.7	0.1	0.3	0.7	2.8	100.0
		통행시간	평균	43	51	33	40	30	43	46
			표준편차	24	24	12	19	23	31	24

3) 시외유출의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (광주시→광주시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 51.5%에서 48.1%로 3.4% 감소하였고, 평균통행시간은 49분에서 46분으로 감소함
 - 두 번째로 높은 출근 목적의 통행비율은 25.7%에서 29.1%로 3.4% 증가하였고, 평균통행시간은 58분에서 46분으로 감소함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 0.4%에서 0.6%로 0.2% 증가하였고, 평균통행시간은 45분에서 54분으로 증가함

<표 3-112> 광주광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	1,461	198	479	24	2,924	598	5,684
		비율	25.7	3.5	8.4	0.4	51.5	10.5	100.0
	통행시간	평균	58	61	58	45	49	61	54
2006년	통행	횟수	1,107	118	289	22	1,831	438	3,805
		비율	29.1	3.1	7.6	0.6	48.1	11.5	100.0
	통행시간	평균	46	56	50	54	46	51	47



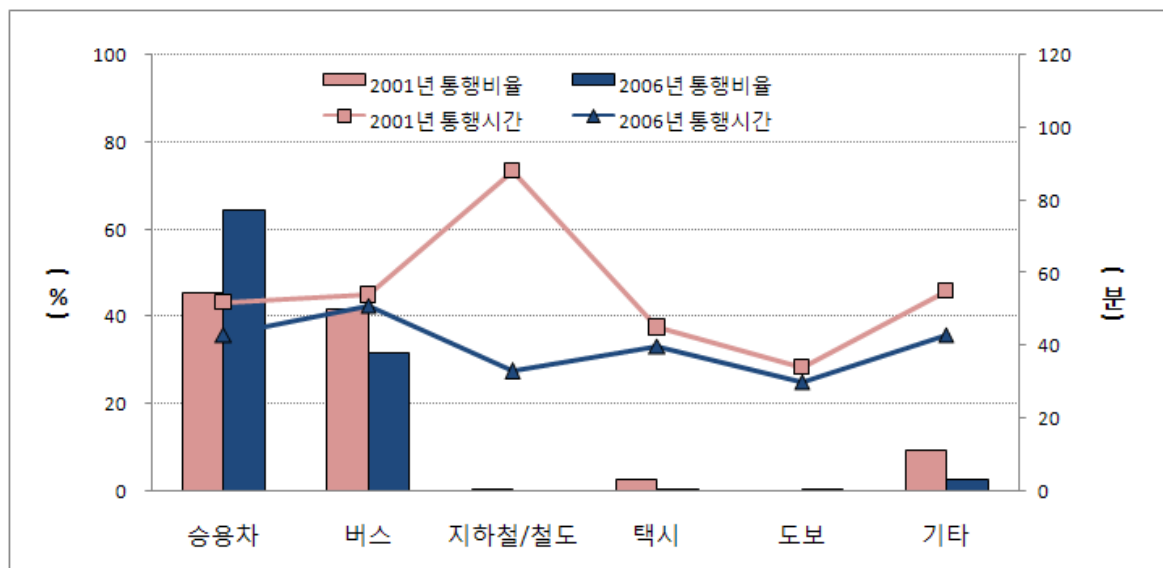
<그림 3-132> 광주광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 시외유출의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (광주시→광주시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
- 2006년 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 2001년 45.6%에서 64.4%로 18.8% 증가하였고, 평균통행시간은 52분에서 43분으로 감소함
 - 2006년 가장 낮게 나타난 지하철/철도 수단의 통행비율은 0.3%에서 0.1%로 0.2% 감소하였고, 평균통행시간은 88분에서 33분으로 감소함
 - 버스 수단의 통행비율은 41.9%에서 2006년 31.7%로 10.2% 감소하였고, 평균통행시간은 54분에서 51분으로 감소함

<표 3-113> 광주광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	2,866	2,639	21	160	16	592	6,294
		비율	45.6	41.9	0.3	2.5	0.3	9.4	100.0
	통행시간	평균	52	54	88	45	34	55	53
2006년	통행	횟수	2,469	1,215	3	13	26	108	3,834
		비율	64.4	31.7	0.1	0.3	0.7	2.8	100.0
	통행시간	평균	43	51	33	40	30	43	46

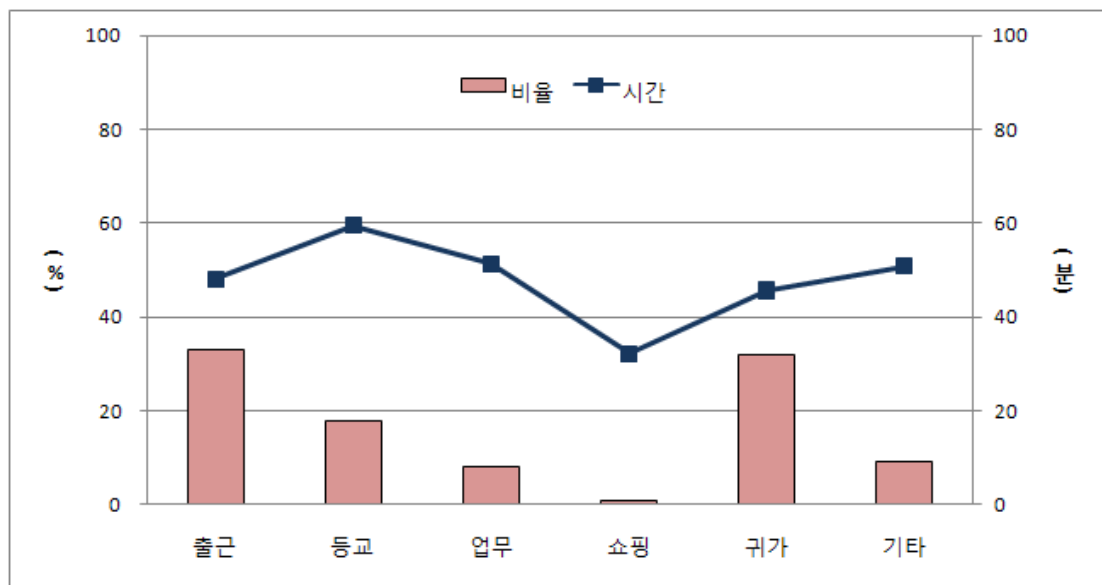


<그림 3-133> 광주광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

다. 대구광역시

1) 통행목적

- (대구시→대구시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (대구시→대구시외) 시외 유출의 귀가(32.0%)와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행 비율은 32.8%로 가장 높고 평균통행시간은 48분으로 나타남
 - 또한, 쇼핑 목적의 통행비율은 0.6%이고 평균통행시간은 32분으로 나타남



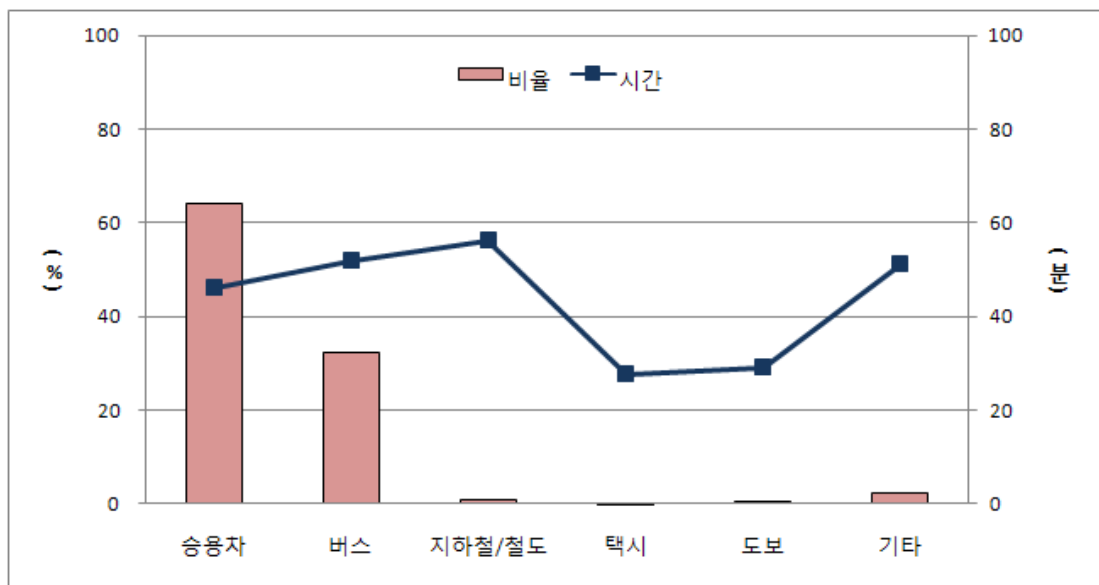
<그림 3-134> 대구광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

<표 3-114> 대구광역시 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적						
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
대구시	구미시	통행	횟수	484	72	121	-	145	53	875
			비율	55.3 (6.4)	8.2 (0.9)	13.8 (1.6)	- (-)	16.6 (1.9)	6.1 (0.7)	100.0 (11.5)
		통행 시간	평균	57	63	58	-	61	66	59
			표준편차	22	24	21	-	28	27	24
	영천시	통행	횟수	181	2	45	7	99	62	396
			비율	45.6 (2.3)	0.5 (0.1)	11.4 (0.6)	1.8 (0.1)	25.0 (1.3)	15.7 (0.8)	100.0 (5.2)
		통행 시간	평균	59	38	56	51	63	60	59
			표준편차	22	18	19	25	24	24	23
	경산시	통행	횟수	899	1,240	184	31	1,376	314	4,044
			비율	22.2 (11.8)	30.6 (16.2)	4.6 (2.4)	0.8 (0.4)	34.0 (18.1)	7.8 (4.1)	100.0 (53.0)
		통행 시간	평균	43	59	48	26	44	45	49
			표준편차	18	24	23	15	20	23	23
	군위군	통행	횟수	46	-	21	1	49	40	157
			비율	29.3 (0.6)	- (-)	13.4 (0.3)	0.6 (0.1)	31.2 (0.6)	25.5 (0.5)	100.0 (2.1)
		통행 시간	평균	58	-	65	65	65	63	62
			표준편차	19	-	26	-	22	19	21
	청도군	통행	횟수	56	-	27	2	65	46	196
			비율	28.5 (0.7)	- (-)	13.8 (0.4)	1.0 (0.1)	33.2 (0.8)	23.5 (0.6)	100.0 (2.6)
		통행 시간	평균	55	-	50	35	58	55	55
			표준편차	18	-	25	7	26	26	24
	고령군	통행	횟수	171	1	44	1	214	25	456
			비율	37.5 (2.1)	0.2 (0.1)	9.6 (0.6)	0.2 (0.1)	47.0 (2.8)	5.5 (0.3)	100.0 (6.0)
		통행 시간	평균	47	45	51	30	42	48	45
			표준편차	18	-	27	-	21	20	21
	성주군	통행	횟수	138	-	52	-	99	36	325
			비율	42.4 (1.5)	- (-)	16.0 (0.7)	- (-)	30.5 (1.3)	11.1 (0.5)	100.0 (4.0)
		통행 시간	평균	48	-	52	-	54	59	52
			표준편차	21	-	22	-	19	19	21
	칠곡군	통행	횟수	472	30	94	3	323	91	1,013
			비율	46.5 (6.2)	3.0 (0.4)	9.3 (1.2)	0.3 (0.1)	31.9 (4.2)	9.0 (1.2)	100.0 (13.3)
		통행 시간	평균	43	55	43	40	36	45	41
			표준편차	19	26	17	26	17	24	19
	창녕군	통행	횟수	62	-	14	-	71	26	173
			비율	35.8 (0.8)	- (-)	8.1 (0.2)	- (-)	41.1 (1.0)	15.0 (0.3)	100.0 (2.3)
		통행 시간	평균	47	-	55	-	47	52	48
			표준편차	24	-	33	-	29	22	27
합계		통행	횟수	2,509	1,345	602	45	2,441	693	7,635
			비율	32.8	17.6	7.9	0.6	32.0	9.1	100.00
		통행 시간	평균	48	59	51	32	46	51	50
			표준편차	21	24	23	20	22	24	23

2) 통행수단

- (대구시→대구시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
- (대구시→대구시외) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차와 버스 수단의 통행비율은 64.2%와 32.2%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 46분과 52분으로 나타남



<그림 3-135> 대구광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

<표 3-115> 대구광역시 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

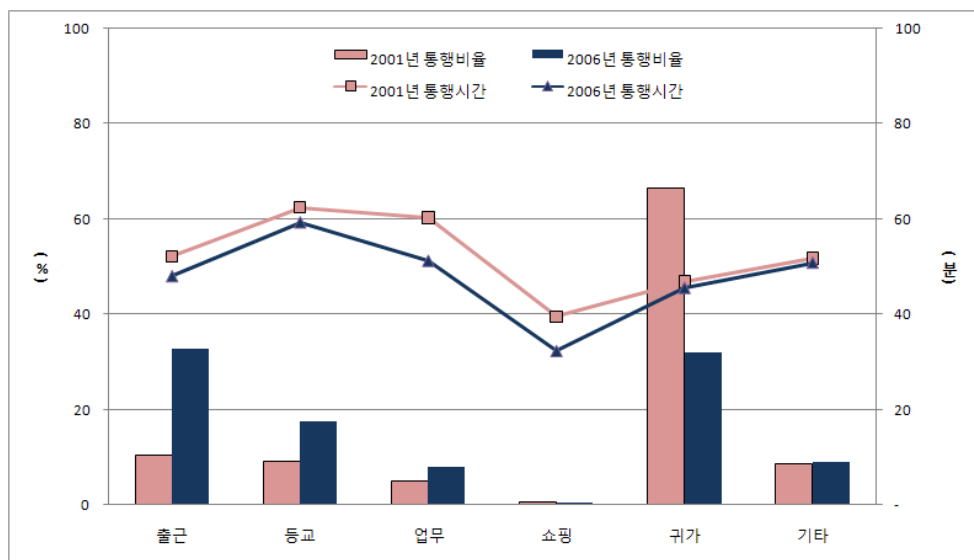
출발지	도착지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
대구시	구미시	통행	횟수	652	166	34	2	2	16	872
			비율	74.9 (8.4)	19.0 (2.2)	3.9 (0.4)	0.2 (0.1)	0.2 (0.1)	1.8 (0.2)	100.0 (11.4)
		통행 시간	평균	56	68	61	70	13	66	59
			표준편차	18	27	30	-	4	24	21
	영천시	통행	횟수	321	56	5	1	-	10	393
			비율	81.6 (4.1)	14.3 (0.7)	1.3 (0.1)	0.3 (0.1)	- (-)	2.5 (0.1)	100.0 (5.1)
		통행 시간	평균	56	77	64	10	-	70	60
			표준편차	19	30	27	-	-	15	23
	경산시	통행	횟수	2,091	1,872	4	6	24	70	4,067
			비율	51.4 (27.1)	46.0 (24.4)	0.1 (0.1)	0.2 (0.1)	0.6 (0.3)	1.7 (0.9)	100.0 (52.9)
		통행 시간	평균	41	51	39	18	32	45	46
			표준편차	19	27	22	8	19	20	23
	군위군	통행	횟수	136	13	-	-	-	9	158
			비율	86.1 (1.8)	8.2 (0.2)	- (-)	- (-)	- (-)	5.7 (0.1)	100.0 (2.1)
		통행 시간	평균	64	54	-	-	-	49	62
			표준편차	21	17	-	-	-	9	21
	청도군	통행	횟수	160	20	8	-	2	6	196
			비율	81.6 (2.2)	10.2 (0.3)	4.1 (0.1)	- (-)	1.0 (0.1)	3.1 (0.1)	100.0 (2.6)
		통행 시간	평균	56	61	51	-	46	57	56
			표준편차	22	28	12	-	62	15	23
	고령군	통행	횟수	366	76	-	1	-	16	459
			비율	79.7 (4.7)	16.6 (1.0)	- (-)	0.2 (0.1)	- (-)	3.5 (0.2)	100.0 (6.0)
		통행 시간	평균	44	50	-	15	-	49	45
			표준편차	20	19	-	-	-	34	21
	성주군	통행	횟수	284	30	-	-	-	11	325
			비율	87.4 (3.7)	9.2 (0.4)	- (-)	- (-)	- (-)	3.4 (0.1)	100.0 (4.2)
		통행 시간	평균	52	49	-	-	-	52	52
			표준편차	21	21	-	-	-	27	21
	칠곡군	통행	횟수	756	217	21	1	5	27	1,027
			비율	73.7 (9.7)	21.1 (2.8)	2.0 (0.3)	0.1 (0.1)	0.5 (0.1)	2.6 (0.4)	100.0 (13.4)
		통행 시간	평균	40	44	52	30	17	43	41
			표준편차	17	24	19	-	10	31	20
	창녕군	통행	횟수	144	22	-	-	1	7	174
			비율	82.8 (1.8)	12.6 (0.3)	- (-)	- (-)	0.6 (0.1)	4.0 (0.1)	100.0 (2.3)
		통행 시간	평균	47	47	-	-	15	81	48
			표준편차	22	34	-	-	-	57	26
합계		통행	횟수	4,910	2,472	72	11	34	172	7,671
			비율	64.2	32.2	0.9	0.1	0.4	2.2	100.00
		통행 시간	평균	46	52	56	28	29	51	48
			표준편차	20	27	25	22	21	27	23

3) 시외유출의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (대구시→대구시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 등교 목적의 통행비율은 9.0%에서 17.6%로 증가하였고, 평균통행시간은 62분에서 59분으로 감소함
 - 출근 목적의 통행비율은 10.3%에서 32.8%로 증가하였고, 평균통행시간은 52분에서 48분으로 감소함
 - 반면에, 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 0.5%에서 0.6%로 증가하였고, 평균통행시간은 40분에서 32분으로 감소함

<표 3-116> 대구광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	1,210	1,061	589	61	7,815	1,017	11,753
		비율	10.3	9.0	5.0	0.5	66.5	8.7	100.0
	통행시간	평균	52	62	60	40	47	52	50
2006년	통행	횟수	2,509	1,345	602	45	2,441	693	7,635
		비율	32.8	17.6	7.9	0.6	32.0	9.1	100.0
	통행시간	평균	48	59	51	32	46	51	50



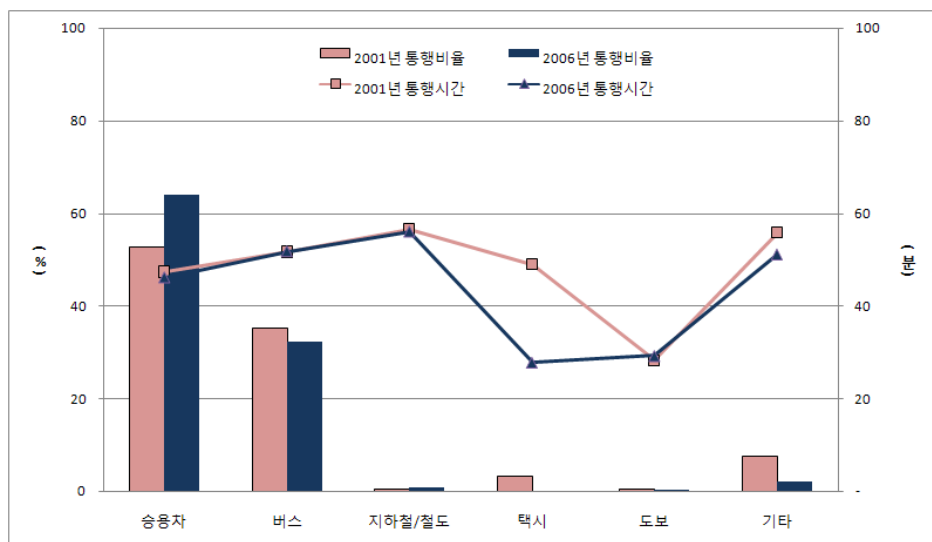
<그림 3-136> 대구광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 시외유출의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (대구시→대구시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 52.8%에서 64.2%로 11.4% 증가하였고, 평균통행시간은 47분에서 46분으로 감소함
 - 반면에 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 35.3%에서 32.2%로 3.1% 감소하였고, 평균통행시간은 52분으로 동일함

<표 3-117> 대구광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	6,559	4,373	72	409	53	939	12,405
		비율	52.8	35.3	0.6	3.3	0.4	7.6	100.0
	통행시간	평균	47	52	57	49	28	56	50
2006년	통행	횟수	4,910	2,472	72	11	34	172	7,671
		비율	64.2	32.2	0.9	0.1	0.4	2.2	100.0
	통행시간	평균	46	52	56	28	29	51	48

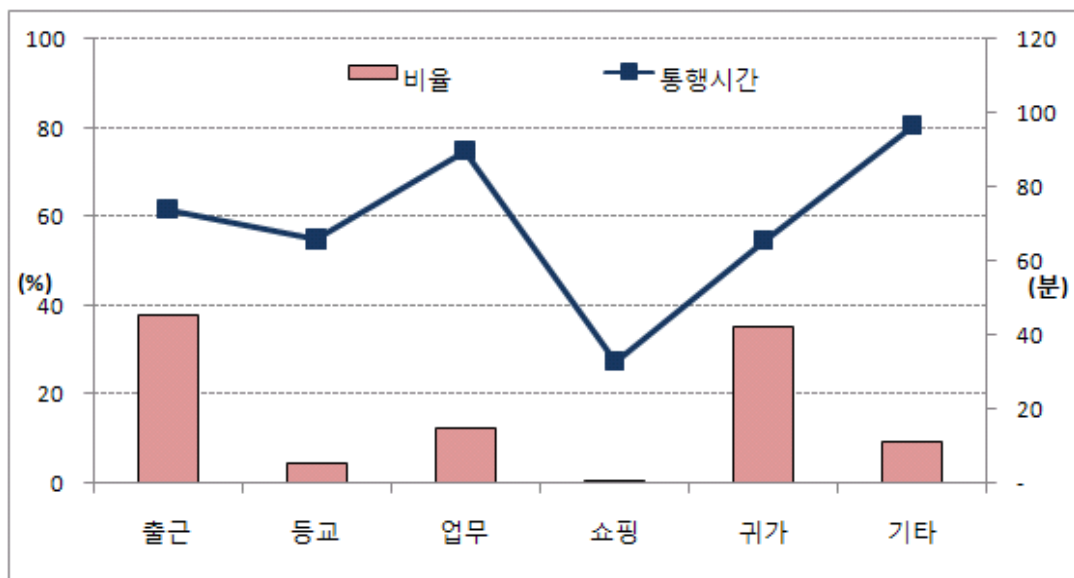


<그림 3-137> 대구광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

라. 부산·울산광역시권

1) 통행목적

- (부산시→부산시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (부산시→부산시외) 시외 유출의 귀가(35.3%)와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행 비율은 38.0%로 가장 높고 평균통행시간은 74분으로 나타남
 - 또한, 쇼핑 목적의 통행비율은 0.5%이고 평균통행시간은 33분으로 나타남



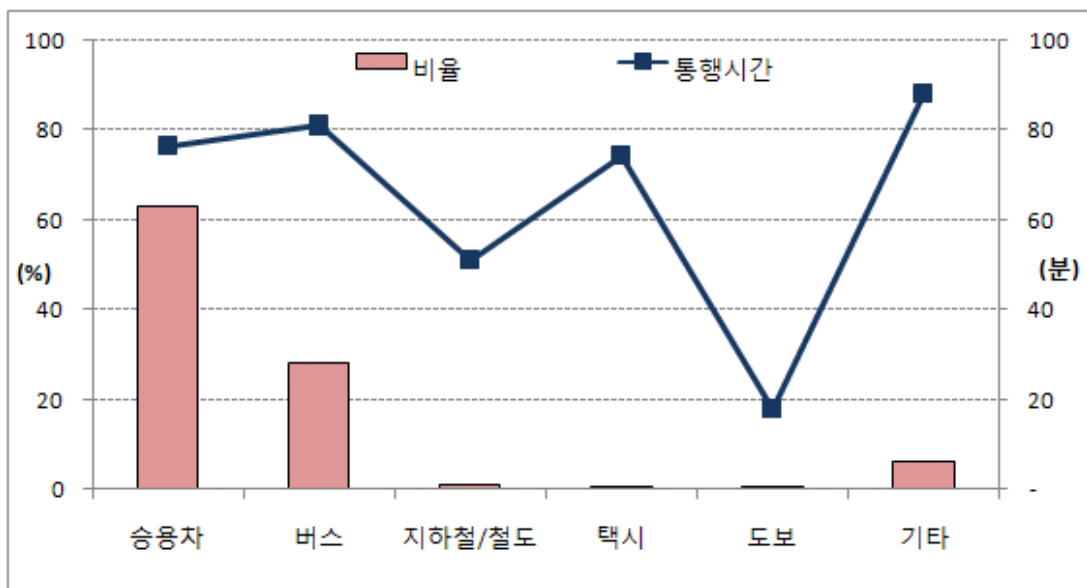
<그림 3-138> 부산·울산광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

<표 3-118> 부산·울산광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적						
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
부산시	울산시	통행	횟수	354	40	134	7	234	62	831
			비율	42.6	4.8	16.1	0.8	28.2	7.5	100.0
		통행 시간	평균	69	75	81	66	65	77	72
			표준편차	30	37	29	36	39	38	35
	포항시	통행	횟수	13	9	22	-	7	36	87
			비율	14.9	10.3	25.3	-	8.1	41.4	100.0
		통행 시간	평균	115	93	115	-	96	158	115
			표준편차	47	33	45	-	35	58	44
	경주시	통행	횟수	6	5	9	-	9	11	40
			비율	15.0	12.5	22.5	-	22.5	27.5	100.0
		통행 시간	평균	84	98	148	-	83	163	115
			표준편차	43	12	66	-	29	63	43
	마산시	통행	횟수	200	29	121	3	122	117	592
			비율	33.8	4.9	20.4	0.5	20.6	19.8	100.0
		통행 시간	평균	78	87	84	55	64	97	78
			표준편차	31	39	34	35	26	48	36
	창원시	통행	횟수	60	4	35	2	66	41	208
			비율	28.9	1.9	16.8	1.0	31.7	19.7	100.0
		통행 시간	평균	77	60	110	50	78	103	80
			표준편차	30	16	47	-	28	53	29
	진해시	통행	횟수	176	3	56	7	236	34	512
			비율	34.4	0.6	10.9	1.4	46.1	6.6	100.0
		통행 시간	평균	59	13	47	61	38	43	44
			표준편차	24	5	26	33	24	36	25
	김해시	통행	횟수	1044	143	272	10	1005	183	2657
			비율	39.3	5.4	10.2	0.4	37.8	6.9	100.0
		통행 시간	평균	57	57	56	34	50	48	50
			표준편차	23	25	27	24	21	26	24
	밀양시	통행	횟수	21	5	23	-	47	12	108
			비율	19.4	4.6	21.3	-	43.6	11.1	100.0
		통행 시간	평균	70	62	112	-	66	123	87
			표준편차	25	19	28	-	20	42	27
	양산시	통행	횟수	725	66	185	2	693	131	1802
			비율	40.1	3.7	10.3	0.1	38.5	7.3	100.0
		통행 시간	평균	54	47	55	30	51	58	49
			표준편차	25	23	25	-	23	35	22
합계		통행	횟수	2,599	304	857	31	2,419	627	6,837
			비율	38.0	4.5	12.5	0.5	35.3	9.2	100.0
		통행 시간	평균	74	66	90	33	66	97	71
			표준편차	20	18	26	16	20	21	20

2) 통행수단

- (부산시→부산시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (부산시→부산시외) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차와 버스 수단의 통행비율은 63.0%와 28.1%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 76분과 81분으로 나타남



<그림 3-139> 부산·울산광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

<표 3-119> 부산·울산광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

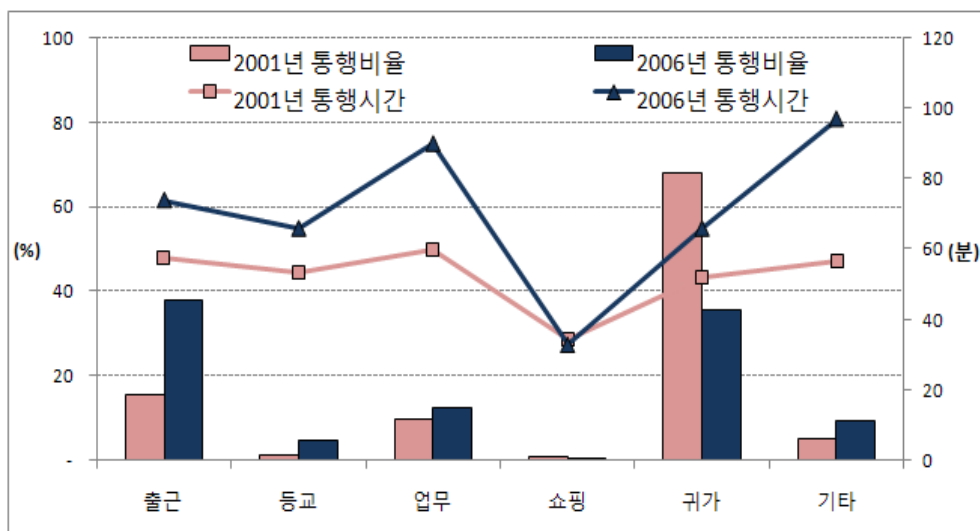
출발지	도착지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	합계
부산시	울산시	통행	횟수	557	228	-	5	23	40	853
			비율	65.3	26.7	-	0.6	2.7	4.7	100.0
		통행 시간	평균	72	71	-	28	20	70	52
			표준편차	33	34	-	15	13	35	26
	포항시	통행	횟수	48	25	5	4	-	13	95
			비율	50.5	26.3	5.3	4.2	-	13.7	100.0
		통행 시간	평균	127	133	118	90	-	125	119
			표준편차	55	66	31	-	-	34	37
	경주시	통행	횟수	21	16	4	-	-	7	48
			비율	43.8	33.3	8.3	-	-	14.6	100.0
		통행 시간	평균	91	133	67	-	-	158	112
			표준편차	43	62	16	-	-	69	48
	마산시	통행	횟수	418	138	10	11	3	57	637
			비율	65.5	21.7	1.6	1.7	0.5	9.0	100.0
		통행 시간	평균	77	77	52	98	63	91	76
			표준편차	35	36	13	57	48	45	39
	창원시	통행	횟수	135	69	1	3	1	16	225
			비율	60.1	30.7	0.4	1.3	0.4	7.1	100.0
		통행 시간	평균	86	77	70	170	10	92	84
			표준편차	36	46	-	28	-	42	25
	진해시	통행	횟수	326	147	-	5	3	48	529
			비율	61.5	27.8	-	1.0	0.6	9.1	100.0
		통행 시간	평균	46	50	-	42	13	49	40
			표준편차	27	25	-	35	5	34	25
	김해시	통행	횟수	1,796	773	4	19	16	175	2,783
			비율	64.5	27.8	0.1	0.7	0.6	6.3	100.0
		통행 시간	평균	51	57	48	57	31	57	50
			표준편차	22	25	13	38	29	26	26
	밀양시	통행	횟수	58	29	23	1	-	11	122
			비율	47.5	23.8	18.9	0.8	-	9.0	100.0
		통행 시간	평균	87	73	54	110	-	96	84
			표준편차	37	33	10	-	-	35	23
	양산시	통행	횟수	1,148	589	35	7	6	85	1,870
			비율	61.3	31.5	1.9	0.4	0.3	4.6	100.0
		통행 시간	평균	50	57	49	73	22	53	51
			표준편차	24	27	18	42	9	22	24
합계	통행	횟수	4,507	2,014	82	55	52	452	7,162	
		비율	63.0	28.1	1.1	0.8	0.7	6.3	100.0	
	통행 시간	평균	76	81	51	74	18	88	65	
		표준편차	22	21	20	20	10	26	20	

3) 시외유출의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (부산시→부산시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 67.9%에서 35.3%로 32.6% 감소하였고, 평균통행시간은 52분에서 66분으로 증가함
 - 출근 목적의 통행비율은 15.3%에서 38.0%로 22.7% 증가하였고, 평균통행시간은 58분에서 74분으로 증가함
 - 반면에, 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 0.0%에서 0.5%로 0.5% 증가하였고, 평균통행시간은 34분에서 33분으로 감소함

<표 3-120> 부산·울산광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	1,754	138	1106	103	7,773	572	11,446
		비율	15.3	2.1	9.7	0.0	67.9	5.0	100.0
	통행시간	평균	58	54	60	34	52	57	54
2006년	통행	횟수	2,599	304	857	31	2,419	627	6,837
		비율	38.0	4.5	12.5	0.5	35.3	9.2	100.0
	통행시간	평균	74	66	90	33	66	97	71



<그림 3-140> 부산·울산광역시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

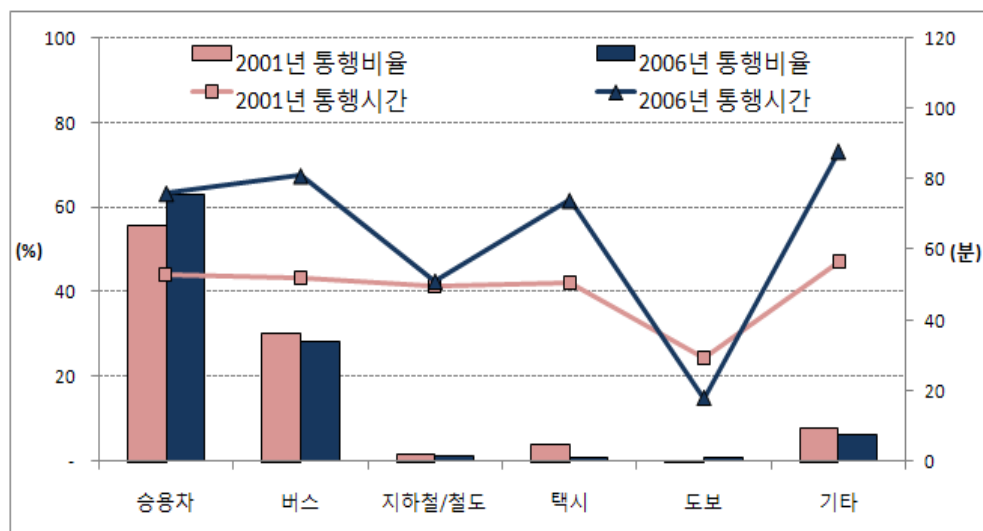
4) 부산·울산광역시권 시외유출의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

○ (부산시→부산시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석은 아래와 같음

- 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 55.7%에서 63.0%로 7.3% 증가하였고, 평균통행시간은 53분에서 76분으로 증가함
- 반면에 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 30.1%에서 28.1%로 2.0% 감소하였고, 평균통행시간은 52분에서 81분으로 증가함

<표 3-121> 부산·울산광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	7,514	4,063	257	526	32	1,096	13,488
		비율	55.7	30.1	1.9	3.9	0.3	8.1	100.0
	통행시간	평균	53	52	50	51	29	57	53
2006년	통행	횟수	4,507	2,014	82	55	52	452	7,162
		비율	63.0	28.1	1.1	0.7	0.8	6.3	100.0
	통행시간	평균	76	81	51	74	18	88	65



<그림 3-141> 부산·울산광역시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

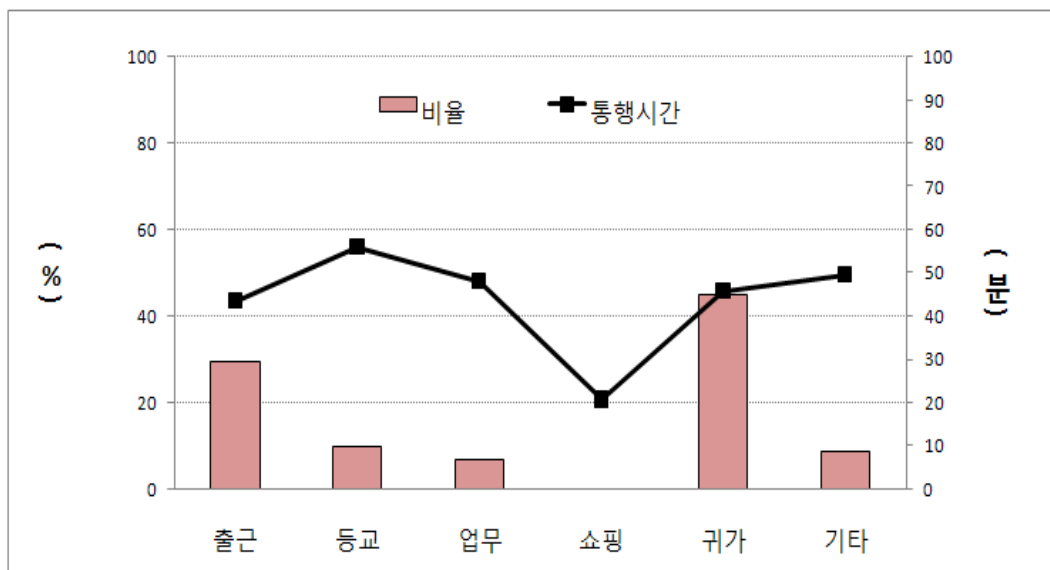
마. 전주대도시권

1) 통행목적

- (전주시→전주시외) 시외 유출에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (전주시→전주시외) 시외 유출의 귀가(45.0%)와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행 비율은 29.4%로 가장 높고 평균통행시간은 46분으로 나타남
 - 또한, 쇼핑 목적의 통행비율은 0.2%이고 평균통행시간은 80분으로 나타남

<표 3-122> 전주대도시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적						
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
전주시	군산시	통행	횟수	69	11	28	0	102	17	227
			비율	30.4	4.9	12.3	0.0	44.9	7.5	100.0
		통행 시간	평균	56	73	55	0	58	61	58
			표준편차	15	24	18	0	23	46	23
	익산시	통행	횟수	173	112	60	4	202	36	587
			비율	29.5	19.1	10.2	0.7	34.4	6.1	100.0
		통행 시간	평균	45	52	43	47	48	58	48
			표준편차	17	17	15	10	19	32	19
	김제시	통행	횟수	167	27	36	0	336	48	614
			비율	27.2	4.4	5.9	0.0	54.7	7.8	100.0
		통행 시간	평균	40	59	56	0	42	40	43
			표준편차	13	23	45	0	17	16	20
	완주군	통행	횟수	467	141	80	3	701	160	1,552
			비율	30.1	9.1	5.2	0.2	45.2	10.2	100.0
		통행 시간	평균	33	40	38	36	35	39	35
			표준편차	15	17	24	38	17	22	18
합계		통행	횟수	876	291	204	7	1,341	261	2,980
			비율	29.4	9.8	6.9	0.2	45.0	8.7	100.0
		통행 시간	평균	46	50	68	80	41	76	50
			표준편차	25	22	56	59	19	65	37



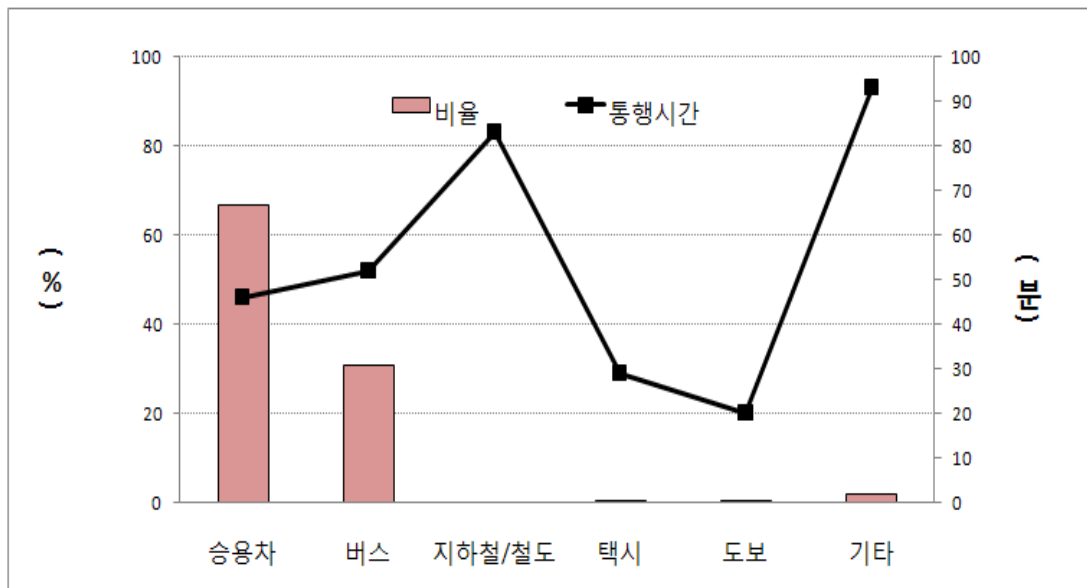
<그림 3-142> 전주대도시권 시외유출 통행목적 분포 및 평균통행시간

2) 통행수단

- (전주시→전주시외) 시외 유출에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (전주시→전주시외) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차와 버스 수단의 통행비율은 66.7%와 30.6%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 46분과 52분으로 나타남

<표 3-123> 전주대도시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철 /철도	택시	도보	기타	합계
전주시	군산시	통행	횟수	163	54	1	1	1	7	227
			비율	71.8	23.8	0.4	0.4	0.4	3.2	100.0
		통행 시간	평균	54	67	60	90	5	43	57
			표준편차	20	25	-	-	-	24	22
	익산시	통행	횟수	408	160	3	1	2	12	586
			비율	69.6	27.3	0.5	0.2	0.3	2.1	100.0
		통행 시간	평균	45	54	40	35	30	65	47
			표준편차	17	19	10	-	0	37	19
	김제시	통행	횟수	463	148	0	1	0	12	624
			비율	74.2	23.7	0.0	0.2	0.00	1.9	100.0
		통행 시간	평균	39	48	-	28	-	35	41
			표준편차	19	19	-	-	-	16	19
	완주군	통행	횟수	985	565	0	6	5	28	1,589
			비율	62.0	35.6	0.00	0.4	0.3	1.7	100.0
		통행 시간	평균	31	40	-	21	22	34	35
			표준편차	16	18	-	8	13	20	17
합계		통행	횟수	2,019	927	4	9	8	59	3,026
			비율	66.7	30.6	0.1	0.3	0.3	2.0	100.0
		통행 시간	평균	46	52	83	29	20	93	49
			표준편차	32	34	57	19	13	85	36



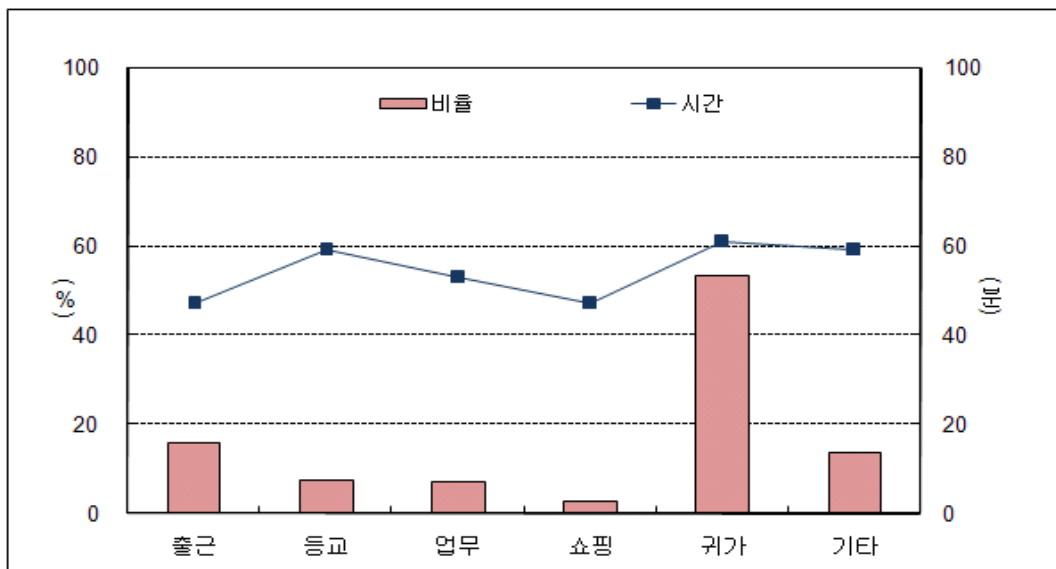
<그림 3-143> 전주대도시권 시외유출 통행수단 분포 및 평균통행시간

2. 시외유입의 통행특성의 상세 분석 결과

가. 대전광역시권

1) 통행목적

- (대전시외→대전시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (대전시외→대전시) 시외 유입의 귀가와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행비율은 15.7%로 가장 높고, 평균통행시간은 47분임
 - 또한, 업무 목적의 통행비율은 7.1%이고 평균통행시간은 53분으로 나타남



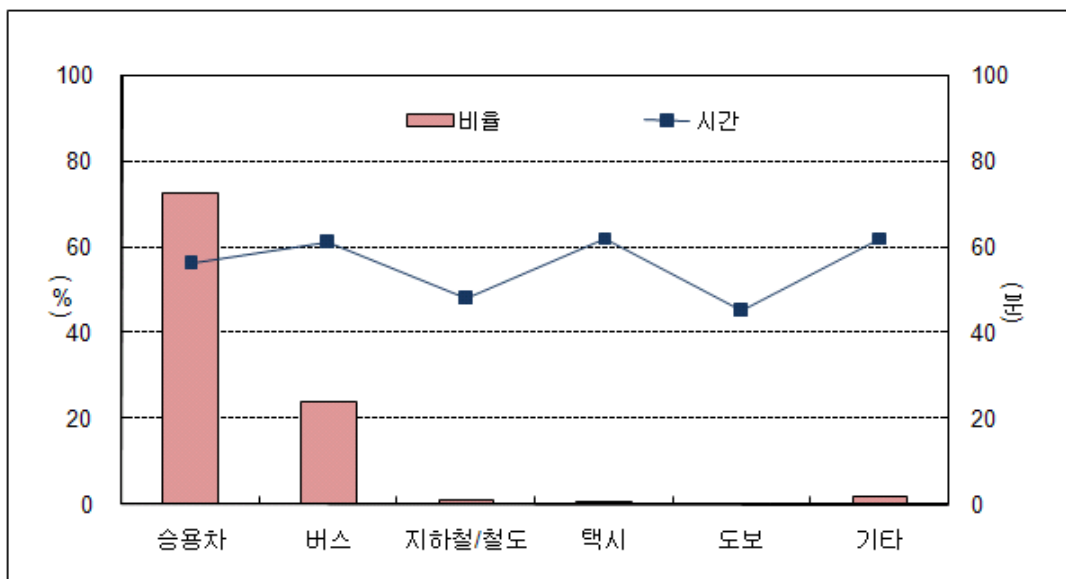
<그림 3-144> 대전광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

<표 3-124> 대전광역시 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적							
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계	
청주시	대전시	통행	횟수	113	50	37	4	137	31	372	
			비율	30.4 (3.6)	13.4 (1.5)	10.0 (1.2)	1.1 (0.1)	36.8 (4.4)	8.3 (1.0)	100.0 (11.8)	
		통행시간	평균	56	78	59	51	65	72	64	
			표준편차	19	27	20	14	23	19	20	
청원군		통행	횟수	35	9	26	12	151	70	303	
			비율	11.6 (1.1)	3.0 (0.3)	8.6 (0.8)	4.0 (0.4)	49.8 (4.8)	23.0 (2.2)	100.0 (9.6)	
		통행시간	평균	36	71	53	27	50	46	47	
			표준편차	26	39	26	14	31	97	39	
보은군		통행	횟수	-	4	-	7	31	7	49	
			비율	-	8.2 (0.1)	-	14.3 (0.2)	63.3 (1.1)	14.2 (0.2)	100.0 (1.6)	
		통행시간	평균	-	63	-	56	101	87	77	
			표준편차	-	4	-	10	57	46	29	
옥천군		통행	횟수	54	19	35	4	179	55	346	
			비율	15.6 (1.7)	5.5 (0.6)	10.1 (1.1)	1.2 (0.1)	51.7 (5.7)	15.9 (1.8)	100.0 (11.0))	
		통행시간	평균	46	46	47	40	52	58	48	
			표준편차	18	19	19	23	36	27	24	
영동군		통행	횟수	6	10	16	7	44	22	105	
			비율	5.7 (0.2)	9.5 (0.3)	15.2 (0.5)	6.7 (0.2)	41.9 (1.4)	21.0 (0.7)	100.0 (3.3)	
		통행시간	평균	50	65	72	60	74	60	64	
			표준편차	10	10	15	12	35	18	17	
공주시		통행	횟수	49	29	30	7	298	60	473	
			비율	10.4 (1.6)	6.1 (0.9)	6.3 (1.0)	1.5 (0.2)	63.0 (9.5)	12.7 (1.8)	100.0 (15.0)	
		통행시간	평균	47	49	53	45	58	56	51	
			표준편차	16	26	26	33	26	33	27	
논산시		통행	횟수	44	16	29	3	264	40	396	
			비율	11.1 (1.4)	4.0 (0.5)	7.3 (0.9)	0.8 (0.1)	66.7 (8.4)	10.1 (1.3)	100.0 (12.6)	
		통행시간	평균	54	60	62	48	61	60	58	
			표준편차	23	16	19	16	25	31	22	
계룡시		통행	횟수	73	28	18	11	155	55	340	
			비율	21.5 (2.3)	8.2 (0.9)	5.3 (0.6)	3.2 (0.4)	45.6 (4.9)	16.2 (1.7)	100.0 (10.8)	
		통행시간	평균	43	52	34	33	45	47	42	
			표준편차	17	27	16	8	25	22	19	
금산군		통행	횟수	53	25	26	24	287	76	491	
			비율	10.8 (1.7)	5.1 (0.8)	5.3 (0.8)	4.9 (0.8)	58.5 (9.1)	15.4 (2.4)	100.0 (15.6)	
		통행시간	평균	48	58	48	47	50	55	51	
			표준편차	15	20	18	16	21	25	19	
연기군		통행	횟수	68	47	7	2	136	14	274	
			비율	24.8 (2.2)	17.2 (1.5)	2.6 (0.2)	0.7 (0.1)	49.6 (4.3)	5.1 (0.4)	100.0 (8.7)	
		통행시간	평균	46	54	51	59	58	47	53	
			표준편차	15	23	10	24	25	23	20	
합계			통행	횟수	495	237	224	81	1,682	430	3,149
				비율	15.7	7.5	7.1	2.6	53.4	13.7	100.00
			통행시간	평균	47	59	53	47	61	59	54
				표준편차	18	21	19	17	30	34	23

2) 통행수단

- (대전시외→대전시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
- (대전시외→대전시) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차, 버스 수단의 통행 비율은 74.3%, 22.0%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 55분, 61분으로 나타남



<그림 3-145> 대전광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

<표 3-125> 대전광역시 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

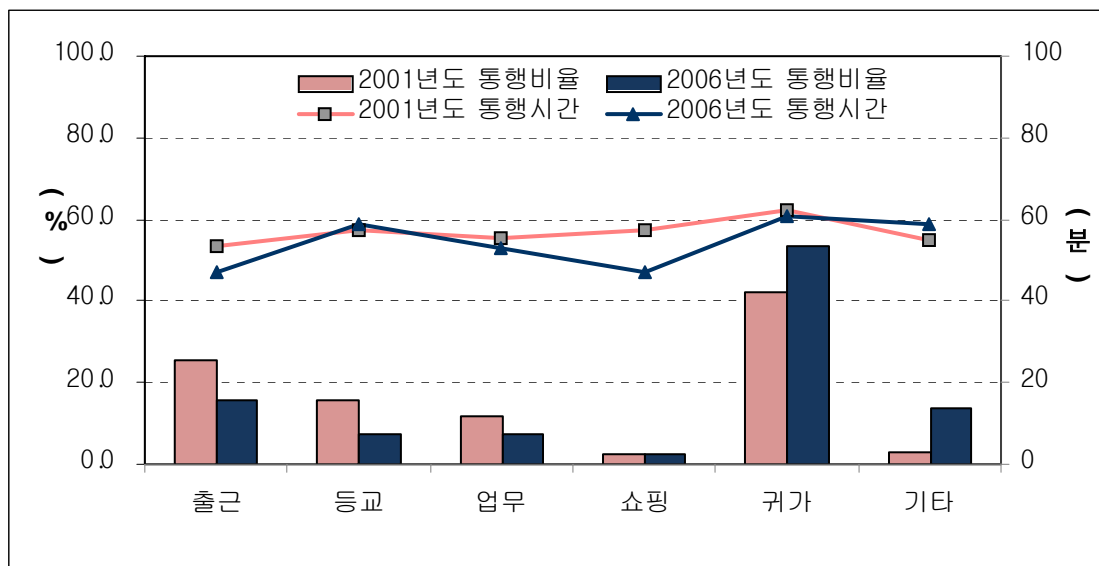
출발지	도착지	통계량		'통행수단'							
				승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	종합	
청주시	대전시	통행	횟수	281	84	-	1	2	9	377	
			비율	74.5 (8.7)	22.3 (2.7)	-	0.3 (0.1)	0.5 (0.1)	2.4 (0.3)	100.0 (11.9)	
		통행 시간	평균	60	63	-	60	70	62	63	
			표준편차	21	25	-	-	10	14	14	
청원군		통행	횟수	222	65	1	4	2	8	302	
			비율	73.5 (6.9)	21.5 (2.1)	0.3 (0.1)	1.3 (0.1)	0.7 (0.1)	2.7 (0.3)	100.0 (9.6)	
		통행 시간	평균	48	36	50	73	45	71	54	
			표준편차	58	26	-	29	15	66	32	
보은군		통행	횟수	36	14	-	-	-	-	50	
			비율	72.0 (1.2)	28.0 (0.4)	-	-	-	-	100.0 (1.6)	
		통행 시간	평균	75	94	-	-	-	-	85	
			표준편차	30	48	-	-	-	-	39	
옥천군		통행	횟수	271	59	3	-	1	14	348	
			비율	77.8 (8.5)	17.0 (1.9)	0.9 (0.1)	-	0.3 (0.1)	4.0 (0.4)	100.0 (11.0)	
		통행 시간	평균	48	51	30	-	5	51	37	
			표준편차	30	22	11	-	-	25	18	
영동군		통행	횟수	83	6	12	1	-	3	105	
			비율	79.0 (2.5)	5.7 (0.2)	11.4 (0.4)	1.0 (0.1)	-	2.9 (0.1)	100.0 (3.3)	
		통행 시간	평균	66	81	44	60	-	80	66	
			표준편차	27	31	15	-	-	16	18	
공주시		통행	횟수	347	116	-	3	2	6	474	
			비율	73.2 (10.9)	24.4 (3.7)	-	0.6 (0.1)	0.4 (0.1)	1.3 (0.2)	100.0 (15.0)	
		통행 시간	평균	52	60	-	73	14	55	51	
			표준편차	24	28	-	9	4	40	21	
논산시		통행	횟수	281	97	5	2	4	7	396	
			비율	71.0 (8.9)	24.4 (3.1)	1.3 (0.2)	0.5 (0.1)	1.0 (0.1)	1.8 (0.2)	100.0 (12.5)	
		통행 시간	평균	56	62	58	35	61	59	55	
			표준편차	21	26	8	5	34	19	19	
계룡시		통행	횟수	269	66	1	-	2	4	342	
			비율	78.6 (8.4)	19.3 (2.1)	0.3 (0.1)	-	0.6 (0.1)	1.2 (0.1)	100.0 (10.8)	
		통행 시간	평균	41	56	30	-	49	56	46	
			표준편차	20	21	-	-	21	16	16	
금산군		통행	횟수	364	125	-	-	1	3	493	
			비율	73.8 (11.4)	25.4 (4.0)	-	-	0.2 (0.1)	0.6 (0.1)	100.0 (15.6)	
		통행 시간	평균	48	54	-	-	20	77	50	
			표준편차	18	24	-	-	-	45	22	
연기군		통행	횟수	197	62	12	1	1	1	274	
			비율	71.8 (6.0)	22.6 (2.0)	4.4 (0.4)	0.4 (0.1)	0.4 (0.1)	0.4 (0.1)	100.00 (8.7)	
		통행 시간	평균	52	54	51	30	60	30	46	
			표준편차	21	25	20	-	-	-	11	
합계			통행	횟수	2,351	694	34	12	15	55	3,161
				비율	74.3	22.0	1.1	0.4	0.5	1.7	100.00
			통행 시간	평균	55	61	44	55	40	60	53
				표준편차	27	28	9	7	11	27	18

3) 시외유입의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (대전시외→대전시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 출근 목적의 통행비율은 25.4%에서 15.7%로 9.7% 감소하였고, 평균통행시간은 53분에서 47분으로 감소함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 2.4%에서 2.6%로 0.2% 증가하였고, 평균통행시간은 57분에서 47분으로 감소함

<표 3-126> 대전광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	1,228	756	559	116	2,033	143	4,835
		비율	25.4	15.6	11.6	2.4	42.0	3.0	100.0
	통행시간	평균	53	57	55	57	62	55	58.4
2006년	통행	횟수	495	237	224	81	1,682	430	3,149
		비율	15.7	7.5	7.1	2.6	53.4	13.7	100.0
	통행시간	평균	47	59	53	47	61	59	54



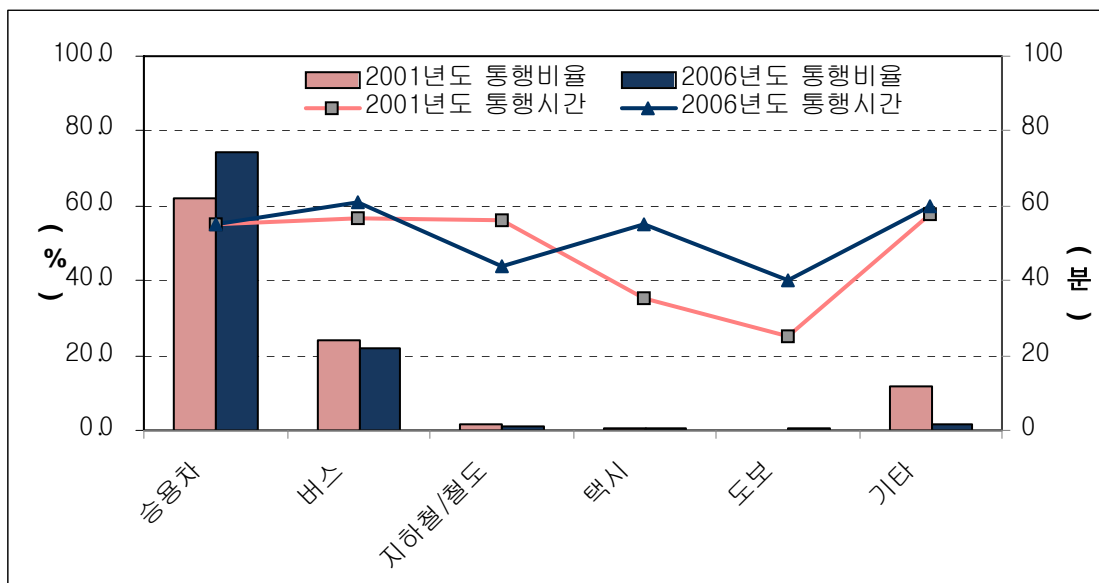
<그림 3-146> 대전광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 시외유입의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (대전시외→대전시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 62.0%에서 74.3%로 12.3% 증가하였고, 평균통행시간은 55분으로 같게 나타남
 - 반면에 버스 수단의 통행비율은 24.3%에서 22.0%로 2.3% 감소하였고, 평균통행시간은 57분에서 61분으로 증가함

<표 3-127> 대전광역시 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	3,040	1,193	67	14	11	579	4,904
		비율	62.0	24.3	1.4	0.3	0.2	11.8	100.0
	통행시간	평균	55	57	56	35	25	58	48
2006년	통행	횟수	2,351	694	34	12	15	55	3,161
		비율	74.3	22.0	1.1	0.4	0.5	1.7	100.0
	통행시간	평균	55	61	44	55	40	60	53

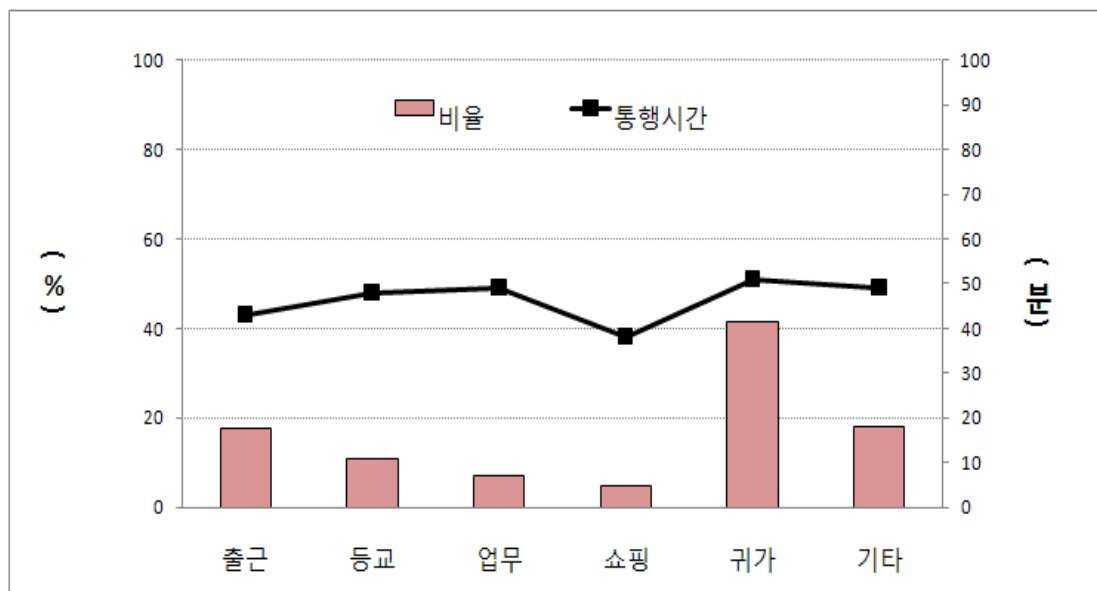


<그림 3-147> 대전광역시 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

나. 광주광역시

1) 통행목적

- (광주시외→광주시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (광주시외→광주시) 시외 유입의 귀가와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행비율은 17.7%로 가장 높고, 평균통행시간은 43분임
 - 또한, 업무 목적의 통행비율은 7.0%이고 평균통행시간은 49분으로 나타남



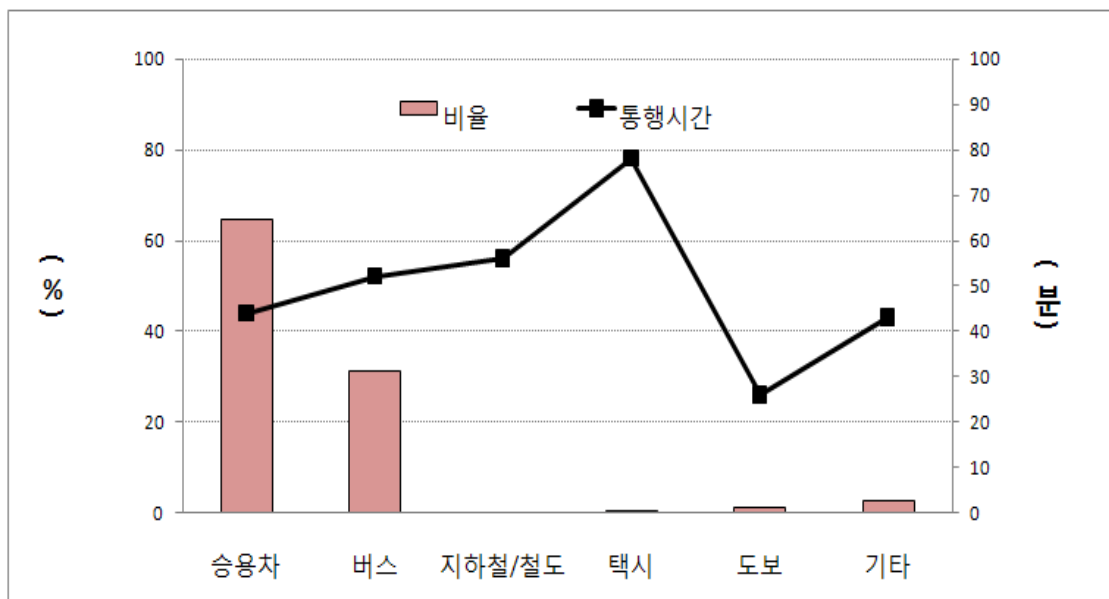
<그림 3-148> 광주광역시 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

<표 3-128> 광주광역시 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적							
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계	
나주시	광주시	통행	횟수	151	118	72	20	500	158	1,019	
			비율	14.8	11.6	7.1	2.0	49.0	15.5	100.0	
		통행 시간	평균	43	48	50	40	53	57	51	
			표준편차	18	28	24	14	27	34	27	
장성군		통행	횟수	110	58	63	61	274	156	722	
			비율	15.2	8.0	8.7	8.5	38	21.6	100.0	
		통행 시간	평균	41	42	50	30	49	38	43	
			표준편차	35	19	38	19	23	22	27	
함평군		통행	횟수	42	8	19	19	100	66	254	
			비율	16.5	3.2	7.5	7.5	39.3	26	100.0	
		통행 시간	평균	46	61	51	43	61	65	58	
			표준편차	22	19	22	17	26	47	32	
화순군		통행	횟수	240	119	46	40	248	147	840	
			비율	28.6	14.2	5.5	4.8	29.4	17.5	100.0	
		통행 시간	평균	42	47	55	48	49	47	47	
			표준편차	19	24	41	32	29	28	27	
담양군		통행	횟수	118	95	54	41	311	128	747	
			비율	15.8	12.7	7.2	5.5	41.7	17.1	100.0	
		통행 시간	평균	43	49	37	34	45	41	43	
			표준편차	18	24	19	20	26	39	27	
곡성군		통행	횟수	11	8	13	3	144	32	211	
			비율	5.2	3.8	6.2	1.4	68.2	15.2	100.0	
		통행 시간	평균	47	75	62	90	59	67	61	
			표준편차	10	20	40	56	24	32	27	
합계		통행	횟수	672	406	267	184	1,577	687	3,793	
			비율	17.7	10.7	7.0	4.9	41.6	18.1	100.0	
			통행 시간	평균	43	48	49	38	51	49	48
				표준편차	22	25	31	24	27	35	28

2) 통행수단

- (광주시외→광주시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
- (광주시외→광주시) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차, 버스 수단의 통행 비율은 64.5%, 31.2%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 44분, 52분으로 나타남



<그림 3-149> 광주광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

<표 3-129> 광주광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

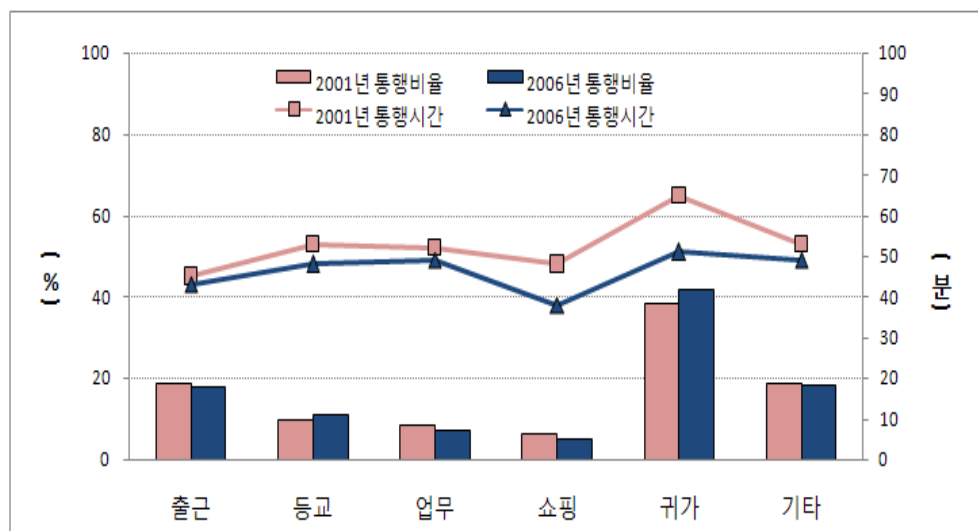
출발지	도착지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	종합
나주시	광주시	통행	횟수	601	382	2	2	11	27	1,025
			비율	58.6	37.3	0.2	0.2	1.1	2.6	100.0
		통행 시간	평균	47	53	70	255	22	50	49
			표준편차	22	29	14	21	18	21	27
장성군		통행	횟수	538	147	2	3	9	31	730
			비율	73.7	20.1	0.3	0.4	1.2	4.3	100.0
		통행 시간	평균	41	47	35	50	31	35	42
			표준편차	26	26	7	17	20	17	26
함평군		통행	횟수	190	56	1	0	1	5	253
			비율	75.1	22.1	0.4	0	0.4	2.0	100.0
		통행 시간	평균	53	63	70	-	45	56	56
			표준편차	27	35	-	-	-	15	29
화순군		통행	횟수	516	298	0	5	13	15	847
			비율	60.9	35.2	0	0.6	1.5	1.8	100.0
		통행 시간	평균	44	48	-	46	27	42	45
			표준편차	25	23	-	21	17	14	24
담양군		통행	횟수	512	218	0	2	6	18	756
			비율	67.7	28.8	0	0.3	0.8	2.4	100.0
		통행 시간	평균	38	52	-	25	24	37	42
			표준편차	21	35	-	7	8	19	27
곡성군		통행	횟수	111	92	0	0	0	9	212
			비율	52.4	43.4	0	0	0	4.3	100.1
		통행 시간	평균	58	63	-	-	-	62	60
			표준편차	27	25	-	-	-	32	27
합계		통행	횟수	2,468	1,193	5	12	40	105	3,823
			비율	64.5	31.2	0.1	0.3	1.1	2.8	100.0
		통행 시간	평균	44	52	56	78	26	43	47
			표준편차	25	29	21	85	17	21	27

3) 시외유입의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (광주시외→광주시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 38.2%에서 41.6%로 3.4% 증가하였고, 평균통행시간은 65분에서 51분으로 감소함
 - 2006년과 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 2001년 6.1%에서 4.9%로 1.2% 감소하였고, 평균통행시간은 48분에서 38분으로 감소함

<표 3-130> 광주광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	1,115	577	504	363	2,270	1,110	5,939
		비율	18.8	9.7	8.5	6.1	38.2	18.7	100.00
	통행시간	평균	45	53	52	48	65	53	56
2006년	통행	횟수	672	406	267	184	1,577	687	3,793
		비율	17.7	10.7	7.0	4.9	41.6	18.1	100.00
	통행시간	평균	43	48	49	38	51	49	48



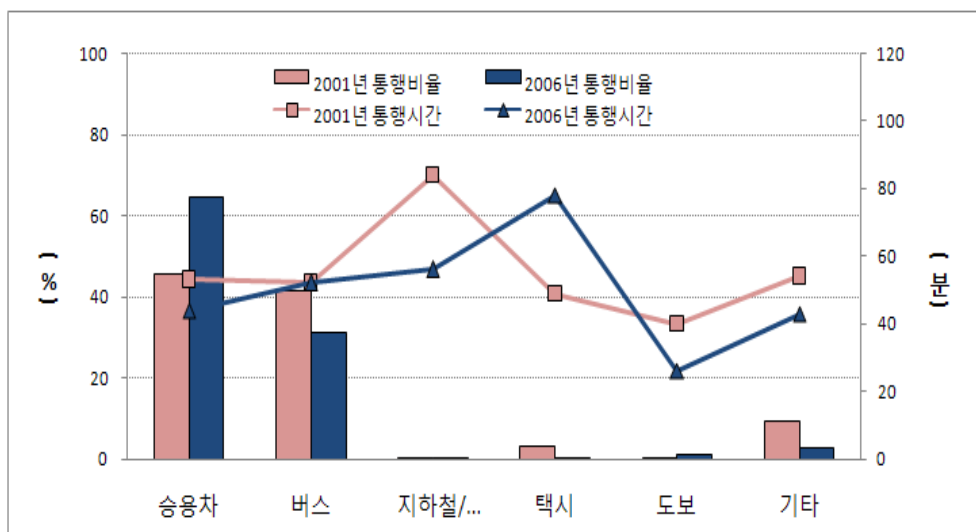
<그림 3-150> 광주광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

4) 시외유입의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (광주시외→광주시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 45.6%에서 64.5%로 18.9% 증가하였고, 평균통행시간은 53분에서 44분으로 감소함
 - 지하철/철도 수단의 통행비율은 2001년 0.3%에서 2006년 0.1%로 0.2% 감소하였고, 평균통행시간은 84분에서 56분으로 감소함
 - 버스 수단의 통행비율은 2001년 41.5%에서 2006년 31.2%로 10.3% 감소하였고, 평균통행시간은 52분으로 같게 나타남

<표 3-131> 광주광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	2,841	2,585	16	187	14	582	6,225
		비율	45.6	41.5	0.3	3.0	0.2	9.4	100.0
	통행시간	평균	53	52	84	49	40	54	52
2006년	통행	횟수	2,468	1,193	5	12	40	105	3,823
		비율	64.5	31.2	0.1	0.3	1.1	2.8	100.0
	통행시간	평균	44	52	56	78	26	43	47

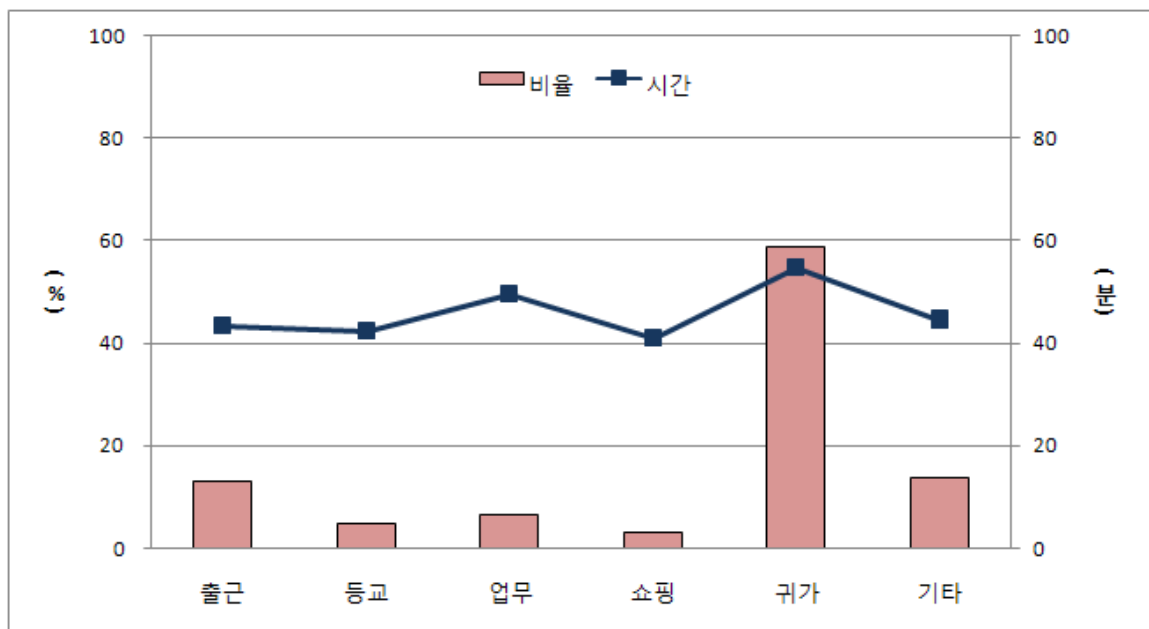


<그림 3-151> 광주광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

다. 대구광역시

1) 통행목적

- (대구시외→대구시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (대구시외→대구시) 시외 유입의 귀가와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행비율은 13.2%로 가장 높고, 평균통행시간은 38분임
 - 또한, 업무 목적의 통행비율은 6.6%이고 평균통행시간은 68분으로 나타남



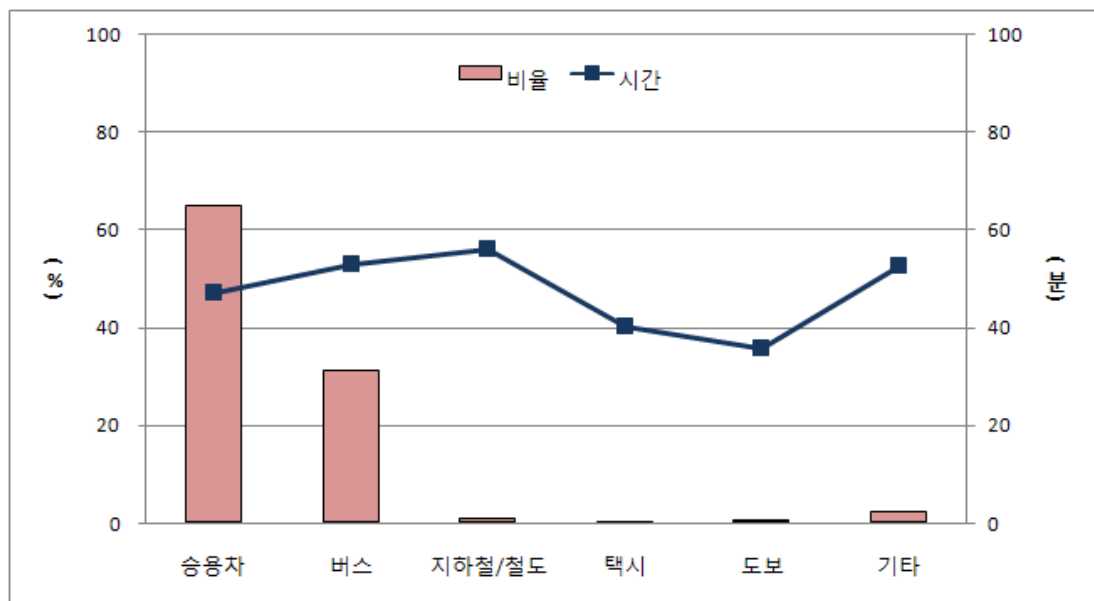
<그림 3-152> 대구광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

<표 3-132> 대구광역시 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적							
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계	
구미시	대구시	통행	횟수	62	27	80	9	639	61	878	
			비율	7.1 (0.8)	3.1 (0.4)	9.1 (1.1)	1.0 (0.1)	72.7 (8.4)	7.0 (0.8)	100.0 (11.5)	
		통행시간	평균	56	69	58	56	61	61	61	
			표준편차	19	33	24	29	23	24	23	
영천시		통행	횟수	35	14	41	5	251	53	399	
			비율	8.8 (0.5)	3.5 (0.2)	10.3 (0.5)	1.3 (0.1)	62.8 (3.3)	13.3 (0.7)	100.0 (5.2)	
		통행시간	평균	55	62	57	45	64	66	63	
			표준편차	19	27	19	29	23	26	23	
경산시		통행	횟수	641	194	176	141	2,334	555	4,041	
			비율	15.9 (8.4)	4.8 (2.5)	4.4 (2.3)	3.5 (1.9)	57.7 (30.6)	13.7 (7.3)	100.0 (52.9)	
		통행시간	평균	42	42	48	38	53	42	49	
			표준편차	18	24	26	18	24	22	23	
군위군		통행	횟수	5	-	19	8	95	33	160	
			비율	3.1 (0.1)	- (-)	11.9 (0.3)	5.0 (0.1)	59.4 (1.2)	20.6 (0.4)	100.0 (2.1)	
		통행시간	평균	44	-	54	50	61	69	61	
			표준편차	16	-	14	10	21	23	21	
청도군		통행	횟수	23	7	20	5	109	34	198	
			비율	11.6 (0.3)	3.5 (0.1)	10.1 (0.3)	2.5 (0.1)	55.1 (1.4)	17.2 (0.5)	100.0 (2.6)	
		통행시간	평균	52	63	56	49	62	60	60	
			표준편차	15	38	25	25	26	21	25	
고령군		통행	횟수	74	35	35	17	196	99	456	
			비율	16.2 (1.0)	7.7 (0.5)	7.7 (0.5)	3.7 (0.2)	43.0 (2.6)	21.7 (1.3)	100.0	
		통행시간	평균	(6.0)	42	43	42	54	36	45	
			표준편차	36	42	43	42	54	36	45	
성주군		통행	횟수	14	16	12	19	22	21	21	
			비율	20	19	27	16	181	52	315	
		통행시간	평균	6.4 (0.3)	6.0 (0.3)	8.6 (0.4)	5.1 (0.2)	57.4 (2.4)	16.5 (0.7)	100.0	
			표준편차	(4.1)	13	17	14	24	21	22	
칠곡군		통행	횟수	50	34	53	51	56	55	54	
			비율	20	13	17	14	24	21	22	
		통행시간	평균	119	70	93	22	582	130	1,016	
			표준편차	11.7 (1.6)	6.9 (0.9)	9.2 (1.2)	2.2 (0.3)	57.2 (7.6)	12.8 (1.7)	100.0 (13.3)	
창녕군		통행	횟수	41	31	38	34	47	32	42	
			비율	17	21	18	22	23	18	22	
		통행시간	평균	28	6	15	6	90	27	172	
			표준편차	16.3 (0.4)	3.5 (0.1)	8.7 (0.2)	3.5 (0.1)	52.3 (1.2)	15.7 (0.4)	100.0 (2.3)	
합계		통행	횟수	1,007	372	506	229	4,477	1,044	7,635	
			비율	13.2	4.9	6.6	3.0	58.6	13.7	100.0	
		통행시간	평균	38	50	68	57	52	40	51	
			표준편차	16	28	31	23	28	28	28	

2) 통행수단

- (대구시외→대구시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
- (대구시외→대구시) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차, 버스 수단의 통행 비율은 65.0%, 31.1%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 47분, 53분으로 나타남



<그림 3-153> 대구광역권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

<표 3-133> 대구광역시 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

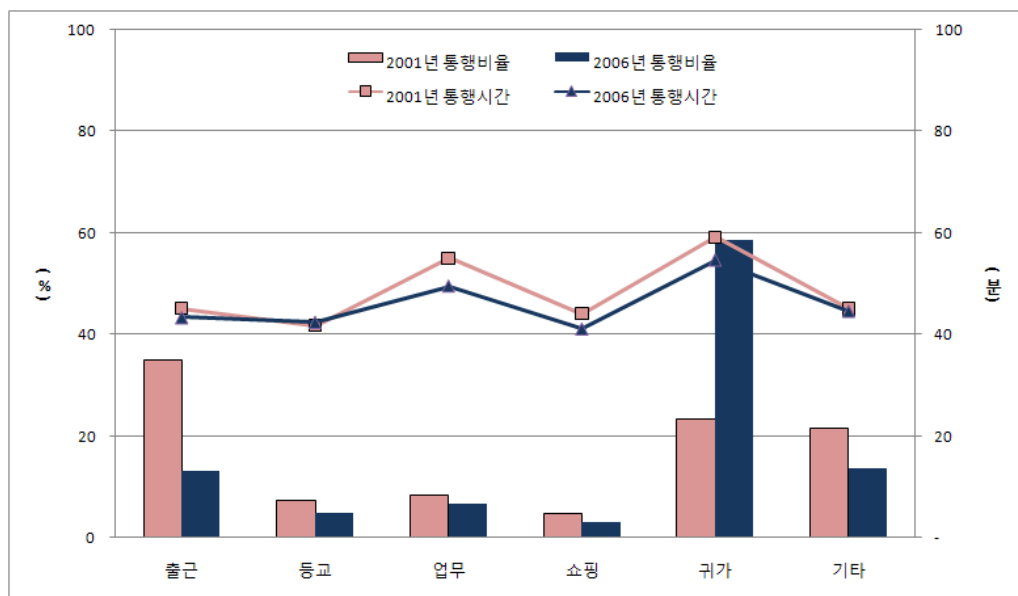
출발지	도착지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	종합
구미시	대구시	통행	횟수	650	164	35	4	3	17	873
			비율	74.4 (8.5)	18.8 (2.1)	4.01 (0.5)	0.5 (0.1)	0.3 (0.0)	2.0 (0.2)	100.0 (11.4)
			통행 시간	평균	60	68	59	53	12	69
		표준편차	21	25	30	29	3	24	23	
통행		횟수	320	61	4	2		9	396	
		비율	80.8 (4.2)	15.4 (0.8)	1.0 (0.1)	0.5 (0.0)	- (-)	2.3 (0.1)	100.0 (5.2)	
		통행 시간	평균	60	76	52	70	-	77	63
표준편차		21	26	9	42	-	21	23		
경산시		통행	횟수	2,164	1,790	3	5	34	68	4,064
			비율	53.2 (28.2)	44.1 (23.3)	0.1 (0.0)	0.1 (0.1)	0.8 (0.0)	1.7 (0.9)	100.0 (53.0)
			통행 시간	평균	41	52	23	19	36	48
		표준편차	20	27	12	7	24	27	24	
군위군		통행	횟수	138	13				9	160
			비율	86.3 (1.8)	8.1 (0.2)	- (-)	- (-)	- (-)	5.6 (0.1)	100.0 (2.1)
			통행 시간	평균	62	62	-	-	-	52
		표준편차	21	20	-	-	-	9	20	
청도군		통행	횟수	162	20	9			7	198
			비율	81.8 (2.1)	10.1 (0.3)	4.6 (0.1)	- (-)	- (-)	3.5 (0.1)	100.0 (2.6)
			통행 시간	평균	60	60	60	-	-	56
		표준편차	24	26	29	-	-	20	24	
고령군		통행	횟수	361	83			1	16	461
			비율	78.3 (4.7)	18.0 (1.1)	- (-)	- (-)	0.2 (0.0)	3.5 (0.2)	100.0 (6.0)
			통행 시간	평균	45	48	-	-	60	42
		표준편차	22	20	-	-	-	23	21	
성주군		통행	횟수	273	30		1	2	10	316
			비율	86.4 (3.6)	9.5 (0.4)	- (-)	0.3 (0.0)	0.6 (0.0)	3.2 (0.1)	100.0 (4.1)
			통행 시간	평균	55	48	-	30	53	50
		표준편차	22	19	-	-	67	18	22	
칠곡군		통행	횟수	770	207	19	1	6	28	1,031
			비율	74.7 (10.0)	20.1 (2.7)	1.8 (0.3)	0.1 (0.0)	0.6 (0.1)	2.7 (0.4)	100.0 (13.4)
			통행 시간	평균	42	44	55	50	40	46
		표준편차	21	24	24	-	26	34	22	
창녕군		통행	횟수	146	21			1	5	173
			비율	84.4 (1.9)	12.1 (0.3)	- (-)	- (-)	0.6 (0.0)	2.9 (0.1)	100.0 (2.3)
			통행 시간	평균	49	50	-	-	15	92
		표준편차	23	38	-	-	-	63	28	
합계		통행	횟수	4,984	2,389	70	13	47	169	7,672
			비율	65.0	31.1	0.9	0.2	0.6	2.2	100.0
			통행 시간	평균	47	53	56	40	36	53
		표준편차	23	27	28	28	26	29	24	

3) 시외유입의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (대구시외→대구시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
 - 출근 목적의 통행비율은 34.9%에서 13.2%로 21.7% 감소하였고, 평균통행시간은 45분에서 38분으로 감소함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 4.8%에서 3.0%로 1.8% 감소하였고, 평균통행시간은 44분에서 57분으로 증가함

<표 3-134> 대구광역권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	4,234	873	991	575	2,817	2,610	12,100
		비율	34.9	7.2	8.2	4.8	23.3	21.6	100.0
	통행시간	평균	45	42	55	44	59	45	49
2006년	통행	횟수	1,007	372	506	229	4,477	1,044	7,635
		비율	13.2	4.9	6.6	3.0	58.6	13.7	100.0
	통행시간	평균	38	50	68	57	52	40	51



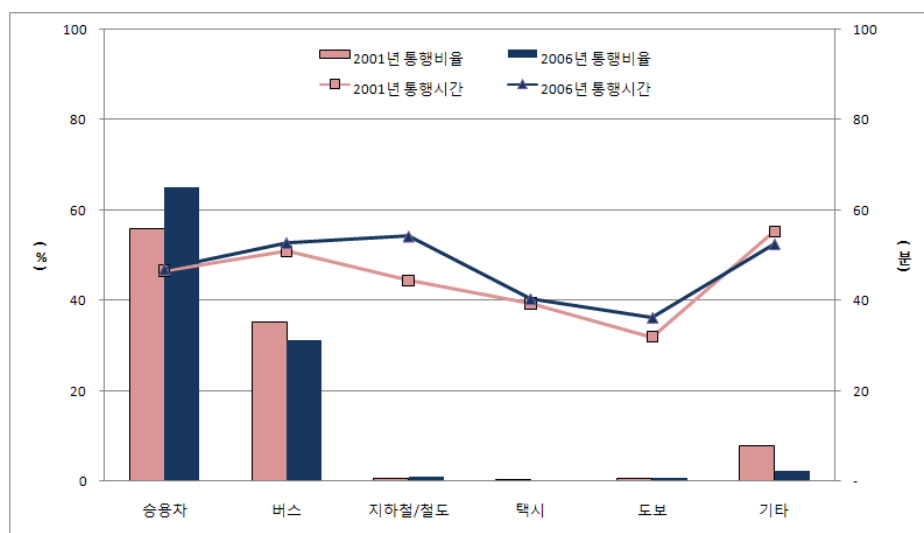
<그림 3-154> 대구광역권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

4) 시외유입의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (대구시외→대구시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
- 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 55.8%에서 65.0%로 9.2% 증가하였고, 평균통행시간은 47분으로 같게 나타남
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 택시 수단의 통행비율은 0.4%에서 0.2%로 0.2% 감소하였고, 평균통행시간은 39분에서 40분으로 증가함
 - 반면에 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 35.0%에서 31.1%로 3.9% 감소하였고, 평균통행시간은 51분에서 53분으로 증가함

<표 3-135> 대구광역권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	6,933	4,360	79	46	53	974	12,445
		비율	55.8	35.0	0.6	0.4	0.4	7.8	100.0
	통행시간	평균	47	51	45	39	32	55	49
2006년	통행	횟수	4,984	2,389	70	13	47	169	7,672
		비율	65.0	31.1	0.9	0.2	0.6	2.2	100.0
	통행시간	평균	47	53	56	40	36	53	49

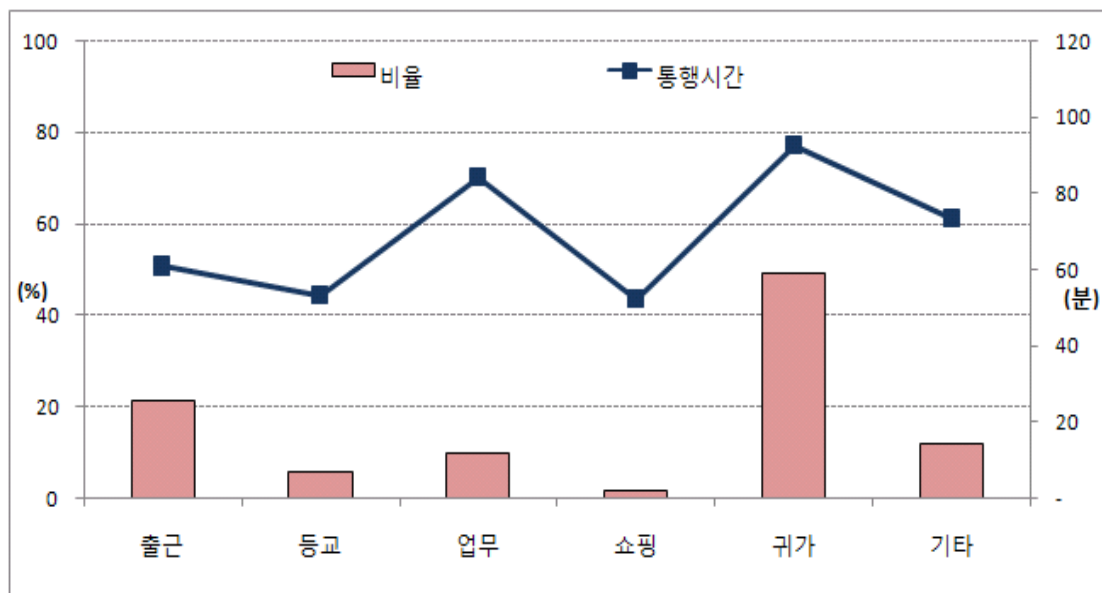


<그림 3-155> 대구광역권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

라. 부산·울산광역시권

1) 통행목적

- (부산시외→부산시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (부산시외→부산시) 시외 유입의 귀가와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행비율은 21.5%로 가장 높고, 평균통행시간은 61분임
 - 또한, 업무 목적의 통행비율은 9.9%이고 평균통행시간은 84분으로 나타남



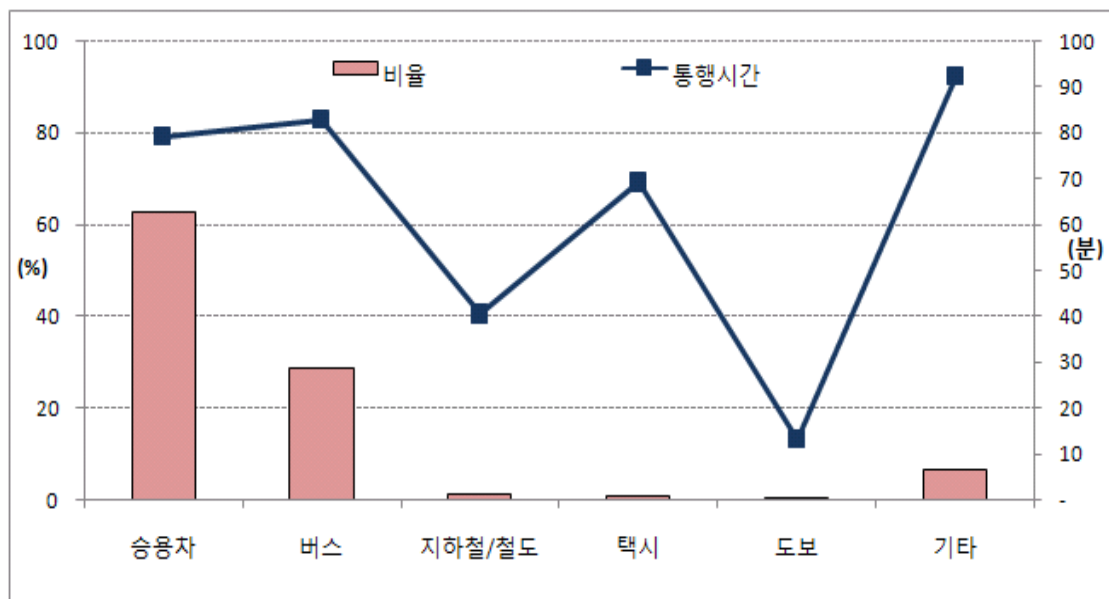
<그림 3-156> 부산·울산광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

<표 3-136> 부산·울산광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적							
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계	
울산시	부산시	통행	횟수								
			비율	8.2	6.4	12.0	1.9	54.7	16.8	100.0	
		통행 시간	평균	57	69	79	61	78	69	69	
			표준편차	36	36	-	51	8	29	27	
포항시		통행	횟수	3	-	16	4	52	5	80	
			비율	3.8	-	20.0	5.0	64.9	6.3	100.0	
		통행 시간	평균	77	-	125	75	145	101	105	
			표준편차	61	89	18	2	-	45	36	
경주시		통행	횟수	4	-	9	-	16	8	37	
			비율	10.8	-	24.3	-	43.3	21.6	100.0	
		통행 시간	평균	95	-	135	-	150	88	117	
			표준편차	33	98	-	-	-	71	40	
마산시		통행	횟수	60	32	81	3	339	63	578	
			비율	10.4	5.5	14.0	0.5	58.7	10.9	100.0	
		통행 시간	평균	57	75	80	90	92	80	79	
			표준편차	36	37	-	43	9	43	28	
창원시		통행	횟수	31	7	29	1	105	33	206	
			비율	15.1	3.4	14.1	0.5	50.9	16.0	100.0	
		통행 시간	평균	71	88	85	90	96	80	85	
			표준편차	41	45	-	25	-	39	25	
진해시		통행	횟수	170	15	30	5	218	42	480	
			비율	35.4	3.1	6.3	1.0	45.4	8.8	100.0	
		통행 시간	평균	30	49	53	49	64	54	50	
			표준편차	29	28	-	33	-	33	21	
김해시		통행	횟수	661	118	221	46	1230	269	2545	
			비율	26.0	4.6	8.7	1.8	48.3	10.6	100.0	
		통행 시간	평균	44	64	54	45	61	55	54	
			표준편차	29	26	9	17	31	28	23	
밀양시		통행	횟수	24	2	13	-	46	13	98	
			비율	24.5	2.0	13.3	-	46.9	13.3	100.0	
		통행 시간	평균	68	80	95	-	84	79	81	
			표준편차	38	24	26	-	-	34	24	
양산시		통행	횟수	379	158	150	35	753	219	1694	
			비율	22.4	9.3	8.9	2.1	44.4	12.9	100.0	
		통행 시간	평균	48	55	52	58	61	52	54	
			표준편차	25	28	22	36	16	24	25	
합계		통행	횟수	1,396	382	643	109	3,189	784	6,503	
			비율	21.5	5.9	9.9	1.7	48.9	12.1	100.0	
		통행 시간	평균	61	53	84	52	92	73	69	
			표준편차	22	21	18	19	10	26	19	

2) 통행수단

- (부산시외→부산시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (부산시외→부산시) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차, 버스 수단의 통행 비율은 62.6%, 28.6%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 79분, 83분으로 나타남



<그림 3-157> 부산·울산광역시 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

<표 3-137> 부산·울산광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

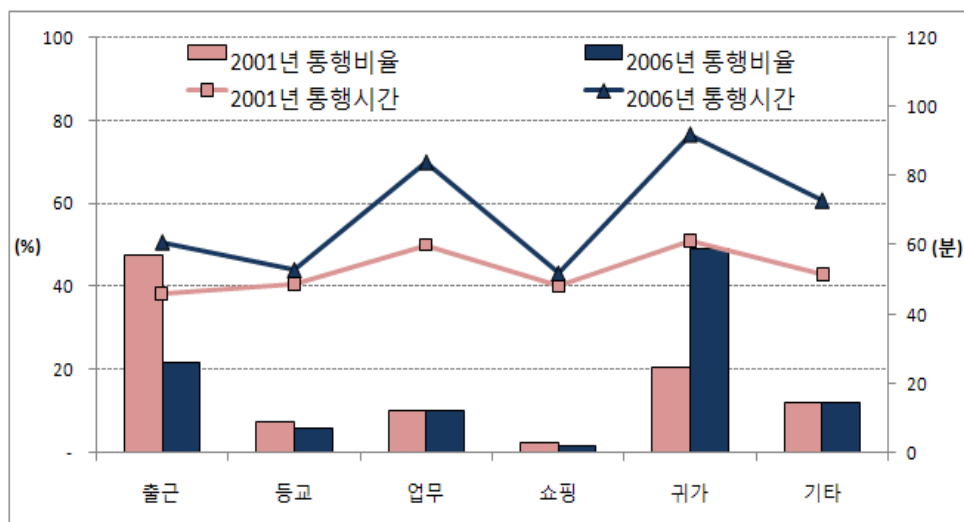
출발지	도착 지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철/ 철도	택시	도보	기타	종합
울산시	부산 시	통행	횟수	555	230	-	6	19	39	849
			비율	65.4	27.1	-	0.7	2.2	4.6	100.0
		통행 시간	평균	75	72	-	55	17	80	60
			표준편차	36	35	-	46	11	29	31
포항시		통행	횟수	44	23	5	5	-	13	90
			비율	48.8	25.6	5.6	5.6	-	14.4	100.0
		통행 시간	평균	125	139	84	85	-	147	116
			표준편차	59	85	18	4	-	47	43
경주시		통행	횟수	21	16	3	1	-	6	47
			비율	44.7	34.0	6.4	2.1	-	12.8	100.0
		통행 시간	평균	101	133	71	85	-	168	112
			표준편차	33	83	34	-	-	71	55
마산시		통행	횟수	416	143	7	7	4	60	637
			비율	65.3	22.5	1.1	1.1	0.6	9.4	100.0
		통행 시간	평균	83	82	56	66	28	95	68
			표준편차	36	39	7	53	11	43	32
창원시		통행	횟수	136	71	-	5	-	15	227
			비율	59.9	31.3	-	2.2	-	6.6	100.0
		통행 시간	평균	85	82	-	92	-	95	89
			표준편차	41	44	-	25	-	39	37
진해시		통행	횟수	327	151	-	4	2	45	529
			비율	61.8	28.5	-	0.8	0.4	8.5	100.0
		통행 시간	평균	49	51	-	33	20	49	40
			표준편차	29	26	-	33	10	33	26
김해시		통행	횟수	1,774	798	4	10	9	183	2,778
			비율	63.9	28.7	0.1	0.4	0.3	6.6	100.0
		통행 시간	평균	53	56	50	34	29	57	47
			표준편차	29	26	10	17	31	28	24
밀양시		통행	횟수	58	23	26	1	-	10	118
			비율	49.1	19.5	22.0	0.9	-	8.5	100.0
		통행 시간	평균	87	74	59	110	-	83	83
			표준편차	38	24	22	-	-	34	24
양산시		통행	횟수	1,142	591	34	11	8	89	1,875
			비율	60.9	31.5	1.8	0.6	0.4	4.8	100.0
		통행 시간	평균	53	58	44	63	24	55	50
			표준편차	25	28	22	35	16	24	25
합계		통행	횟수	4,473	2,046	79	50	42	460	7,150
			비율	62.6	28.6	1.1	0.7	0.6	6.4	100.0
		통행 시간	평균	79	83	40	69	13	92	63
			표준편차	22	21	18	19	10	26	19

3) 시외유입의 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (부산시외→부산시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
- 2001년 가장 높게 나타난 출근 목적의 통행비율은 47.6%에서 21.5%로 26.1% 감소하였고, 평균통행시간은 46분에서 61분으로 증가함
 - 2006년 가장 높게 나타난 귀가 목적의 통행비율은 20.5%에서 48.9%로 28.4% 증가하였고, 평균통행시간은 61분에서 92분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 쇼핑 목적의 통행비율은 2.4%에서 1.7%로 0.7% 감소하였고, 평균통행시간은 48분에서 52분으로 증가함

<표 3-138> 부산·울산광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행목적						
			출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
2001년	통행	횟수	6,061	934	1,295	299	2,610	1,512	12,711
		비율	47.6	7.4	10.2	2.4	20.5	11.9	100.0
	통행시간	평균	46	48	60	48	61	51	51
2006년	통행	횟수	1,396	382	643	109	3,189	784	6,503
		비율	21.5	5.9	9.9	1.7	48.9	12.1	100.0
	통행시간	평균	61	53	84	52	92	73	69



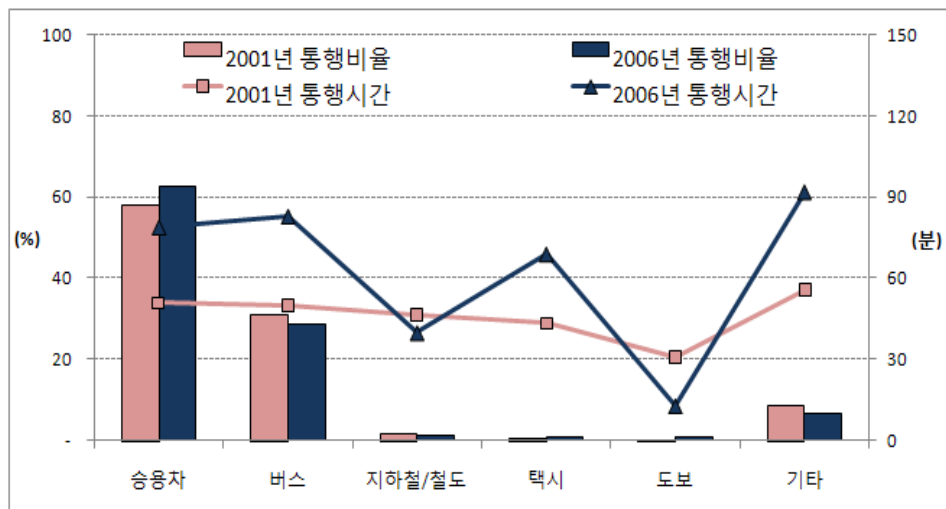
<그림 3-158> 부산·울산광역시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간 비교·분석 (2001년, 2006년)

4) 시외유입의 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

- (부산시외→부산시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간의 2001년과 2006년 자료의 비교·분석 결과는 아래와 같음
- 2001년과 2006년 모두 가장 높게 나타난 승용차 수단의 통행비율은 57.9%에서 62.6%로 4.7% 증가하였고, 평균통행시간은 51분에서 79분으로 증가함
 - 2001년과 2006년 모두 가장 낮게 나타난 도보 수단의 통행비율은 0.2%에서 0.6%로 0.4% 증가하였고, 평균통행시간은 31분에서 13분으로 감소함
 - 반면에 2001년과 2006년 모두 두 번째로 높은 버스 수단의 통행비율은 30.9%에서 28.6%로 2.3% 감소하였고, 평균통행시간은 50분에서 83분으로 증가함

<표 3-139> 부산·울산광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

구분	통계량		통행수단						
			승용차	버스	지하철/철도	택시	도보	기타	합계
2001년	통행	횟수	7,794	4,156	259	64	28	1,152	13,453
		비율	57.9	30.9	1.9	0.5	0.2	8.6	100.0
	통행시간	평균	51	50	46	43	31	56	51
2006년	통행	횟수	4,473	2,046	79	50	42	460	7,150
		비율	62.6	28.6	1.1	0.7	0.6	6.4	100.0
	통행시간	평균	79	83	40	69	13	92	63



<그림 3-159> 부산·울산광역시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간 비교·분석(2001년, 2006년)

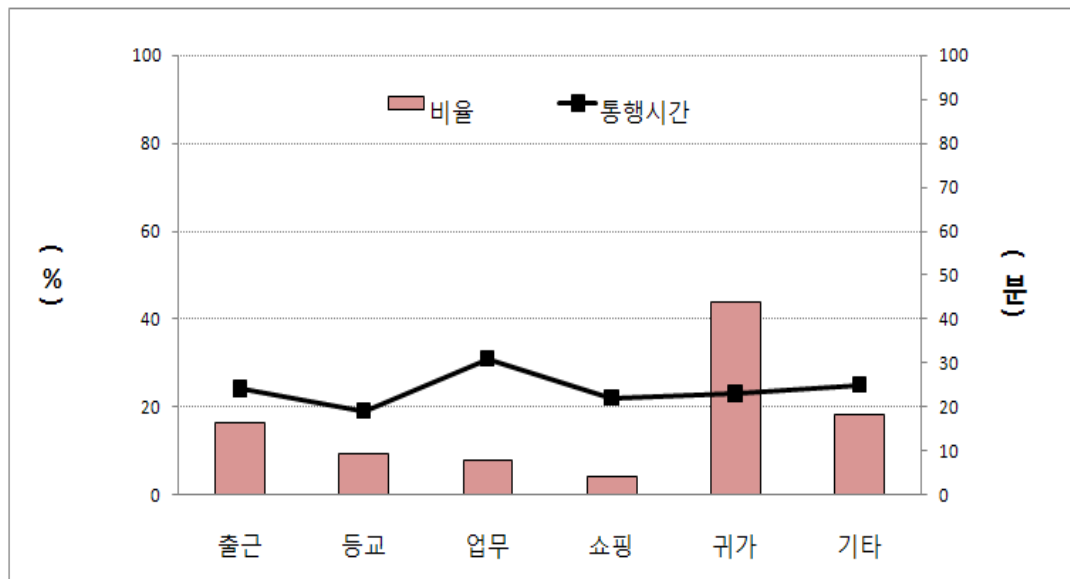
마. 전주대도시권

1) 통행목적

- (전주시외→전주시) 시외 유입에 따른 통행목적의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
 - (전주시외→전주시) 시외 유입의 귀가와 기타를 제외하면 출근 목적의 통행비율은 16.3%로 가장 높고, 평균통행시간은 24분임
 - 또한, 업무 목적의 통행비율은 7.9%이고 평균통행시간은 31분으로 나타남

<표 3-140> 전주대도시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행목적						
				출근	등교	업무	쇼핑	귀가	기타	합계
군산시	전주시	통행	횟수	46	23	42	3	90	30	234
			비율	19.7	9.8	18.0	1.3	38.4	12.8	100.0
		통행 시간	평균	55	61	57	49	65	61	61
			표준편차	28	23	26	10	26	21	26
익산시		통행	횟수	106	53	58	9	317	48	591
			비율	17.9	9.0	9.8	1.5	53.7	8.1	100.0
		통행 시간	평균	43	52	49	62	53	45	50
			표준편차	13	20	33	22	21	17	21
김제시		통행	횟수	90	90	50	26	212	137	605
			비율	14.9	14.9	8.3	4.3	35.0	22.6	100.0
		통행 시간	평균	40	44	45	34	46	39	43
			표준편차	17	17	21	11	22	17	19
완주군		통행	횟수	243	114	85	82	692	333	1,549
			비율	15.7	7.4	5.5	5.3	44.6	21.5	100.0
		통행 시간	평균	31	34	34	28	37	34	35
			표준편차	14	17	16	12	18	17	17
합계		통행	횟수	485	280	235	120	1,311	548	2,979
			비율	16.3	9.4	7.9	4.0	44.0	18.4	100.0
		통행 시간	평균	24	19	31	22	23	25	24
			표준편차	18	15	38	19	18	26	22



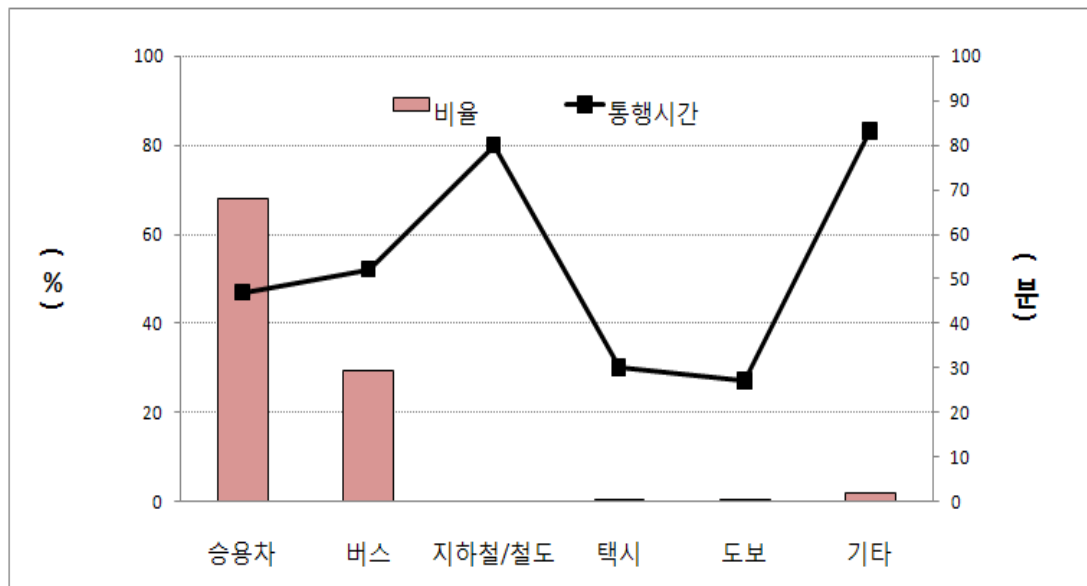
<그림 3-160> 전주대도시권 시외유입 통행목적 분포 및 평균통행시간

2) 통행 수단

- (전주시외→전주시) 시외 유입에 따른 통행수단의 통행비율과 평균통행시간은 아래와 같음
- (전주시외→전주시) 시외 유출의 도보와 기타를 제외하면 승용차, 버스 수단의 통행 비율은 68.1%, 29.2%로 승용차가 높게 나타났으며, 각각의 평균통행시간은 47분, 52분으로 나타남

<표 3-141> 전주대도시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

출발지	도착지	통계량		통행수단						
				승용차	버스	지하철 /철도	택시	도보	기타	종합
군산시	전주시	통행	횟수	176	51	1	1	0	6	235
			비율	74.9	21.7	0.4	0.4	0.0	2.6	100.0
		통행 시간	평균	57	62	60	90	-	81	59
			표준편차	22	32	-	-	-	51	26
익산시		통행	횟수	420	153	3	2	0	11	589
			비율	71.3	26.0	0.5	0.3	0.0	1.9	100.0
		통행 시간	평균	46	57	63	47	-	66	50
			표준편차	20	23	30	32	-	37	22
김제시		통행	횟수	456	139	0	0	1	14	610
			비율	74.7	22.8	0.0	0.0	0.2	2.3	100.0
		통행 시간	평균	40	48	-	-	30	35	41
			표준편차	16	25	-	-	-	17	19
완주군		통행	횟수	1001	539	0	5	9	30	1,584
			비율	63.2	34.0	0.0	0.3	0.6	1.9	100.0
		통행 시간	평균	31	39	-	20	22	34	34
			표준편차	15	19	-	10	21	15	17
합계		통행	횟수	2,053	882	4	8	10	61	3,018
			비율	68.1	29.2	0.1	0.3	0.3	2.0	100.0
		통행 시간	평균	47	52	80	30	27	83	49
			표준편차	32	37	41	28	21	71	35



<그림 3-161> 전주대도시권 시외유입 통행수단 분포 및 평균통행시간

제5절 대도시권별 통행특성 비교·분석

○ 본 절에서는 앞에서 기술한 총통행, 출발 및 도착 시간대 통행, 시외유출입 통행의 항목에 대하여 대도시권간의 통행특성을 비교·분석함

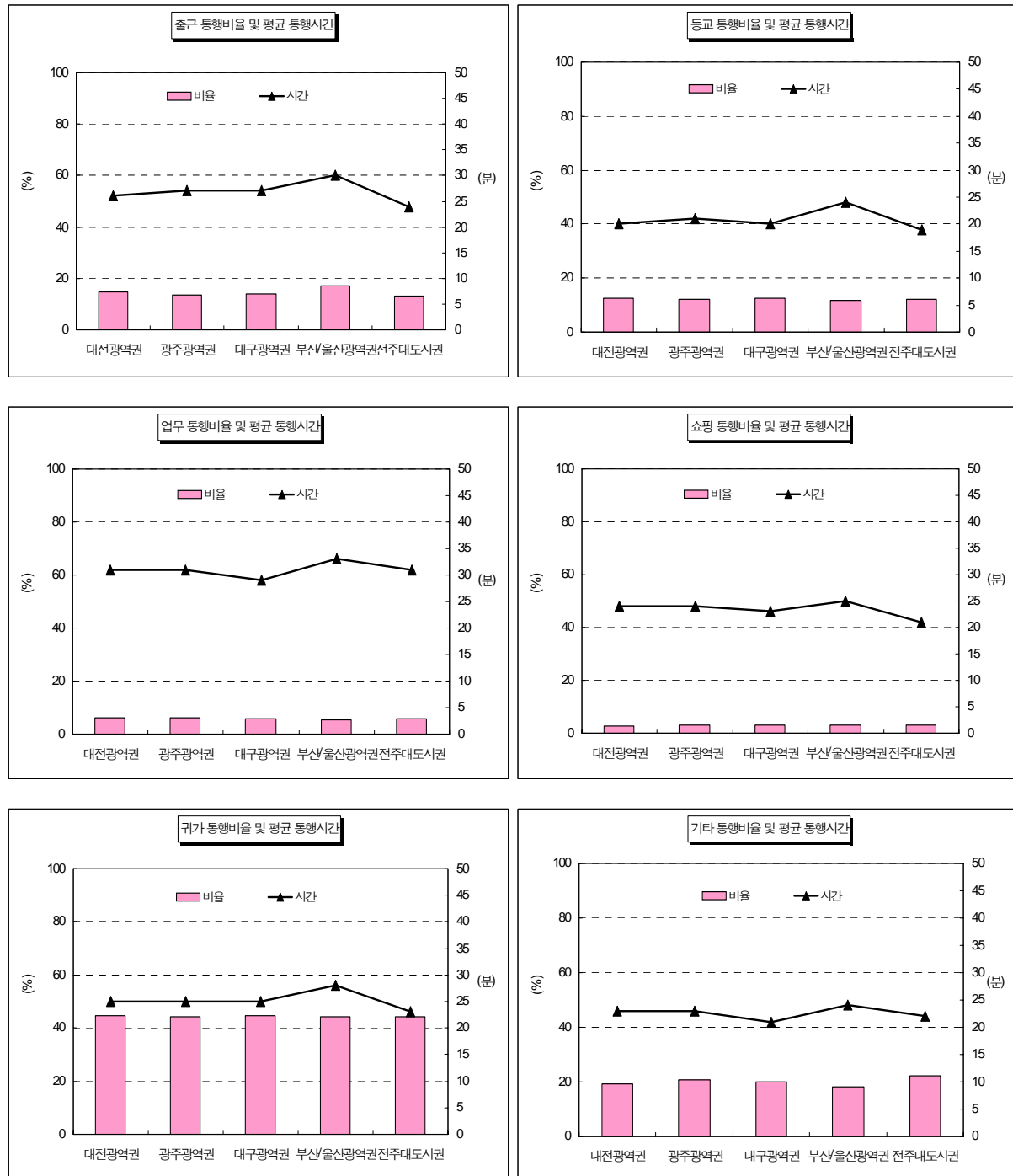
1. 전체 통행의 비교·분석 결과

가. 통행목적

- 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 권역별 비율은 부산·울산광역시권이 17.3%로 가장 높고, 대전광역시권 14.7%, 대구광역시권 13.8%, 광주광역시권 13.6%, 전주대도시권 13.1% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산 광역권이 30분으로 가장 길고, 광주광역시권과 대구광역시권이 27분, 대전광역시권 26분, 전주대도시권 24분 순으로 나타남
- 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 권역별 비율은 대구광역시권이 12.5%로 가장 높고, 대전광역시권 12.4%, 광주광역시권 12.1%, 전주대도시권 12.0%, 부산·울산광역시권 11.8% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산 광역권이 24분으로 가장 길고, 광주광역시권 21분, 대전광역시권 20분, 대구광역시권 20분, 전주대도시권 19분 순으로 나타남

<표 3-142> 권역별 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	14.7	26	13.6	27	13.8	27	17.3	30	13.1	24
등교	12.4	20	12.1	21	12.5	20	11.8	24	12.0	19
업무	6.1	31	6.2	31	5.9	29	5.5	33	5.6	31
쇼핑	2.7	24	3.1	24	2.9	23	3.1	25	2.9	21
귀가	44.9	25	44.1	25	44.8	25	44.1	28	44.1	23
기타	19.2	23	20.9	23	20.1	21	18.2	24	22.3	22
합계	100.0	25	100.0	25	100.0	24	100.0	27	100.0	23



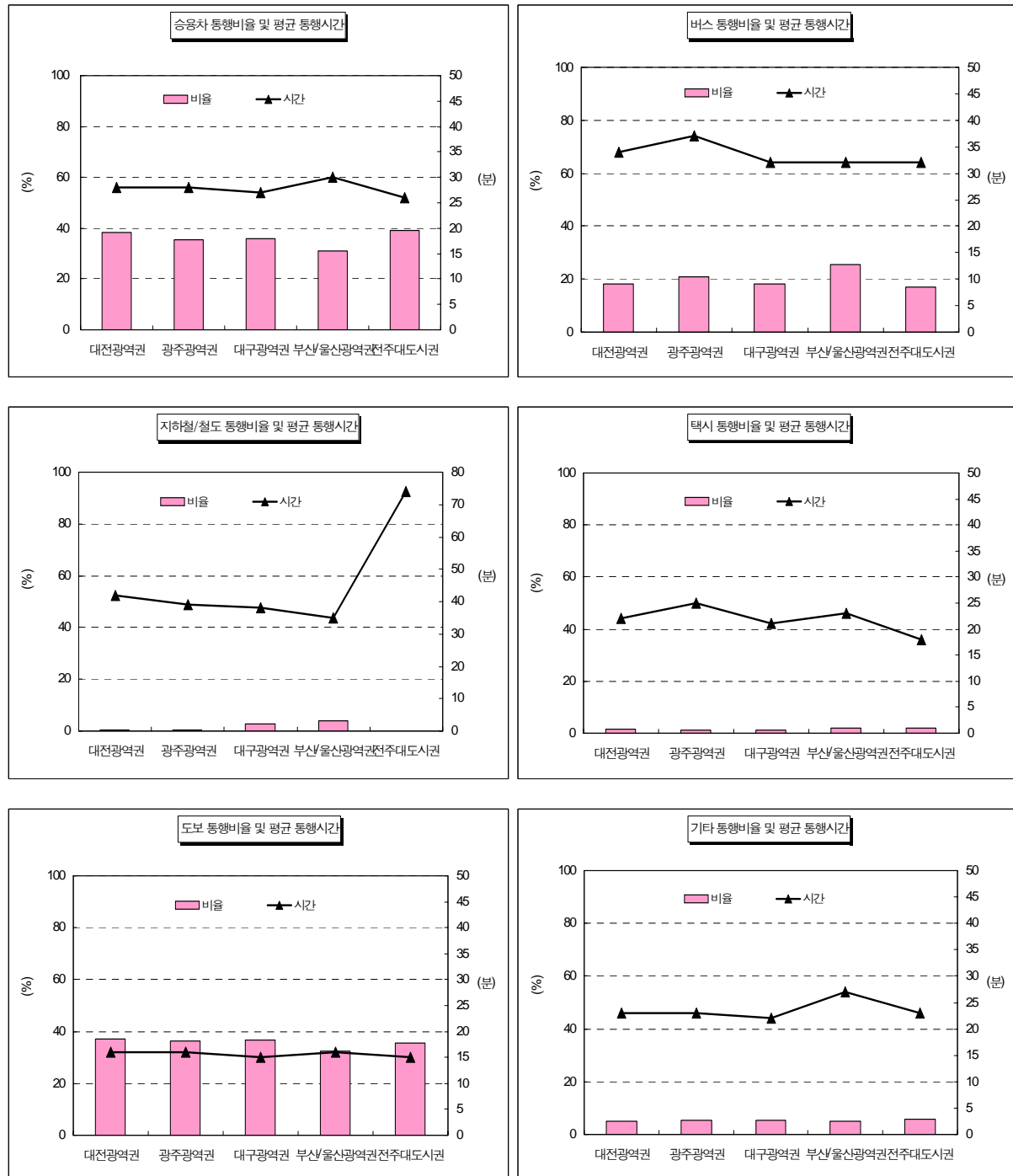
<그림 3-162> 권역별 통행목적 분포와 평균통행시간

나. 통행수단

- 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 권역별 비율은 전주대도시권이 39.0%로 가장 높고, 대전광역시권 38.2%, 대구광역시권 36.0%, 광주광역시권 35.6%, 부산·울산 광역권 31.0% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 30분으로 가장 길고, 대전광역시권 28분, 광주광역시권 28분, 대구광역시권 27분, 전주대도시권 26분 순으로 나타남
- 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 권역별 비율은 부산·울산광역시권이 25.5%로 가장 높고, 광주광역시권 21.0%, 대구광역시권 18.1%, 대전광역시권 18.0%, 전주대도시권 17.7% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 광주광역시권이 37분으로 가장 길고, 대전광역시권 34분, 전주대도시권 32분, 부산·울산광역시권 32분, 대구광역시권 32분 순으로 나타남

<표 3-143> 권역별 통행수단 분포와 평균통행시간

통행수단	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	38.2	28	35.6	28	36.0	27	31.0	30	39.0	26
버스	18.0	34	21.0	37	18.1	32	25.5	32	17.7	32
지하철/철도	0.4	42	0.4	39	2.7	38	4.0	35	0.1	74
택시	1.4	22	1.3	25	1.0	21	2.1	23	1.9	18
도보	37.0	16	36.2	16	36.7	15	32.5	16	35.6	15
기타	5.0	23	5.5	23	5.5	22	4.9	27	5.7	23
합계	100.0	28	100.0	25	100.0	24	100.0	27	100.0	23



<그림 3-163> 권역별 통행수단 분포와 평균통행시간

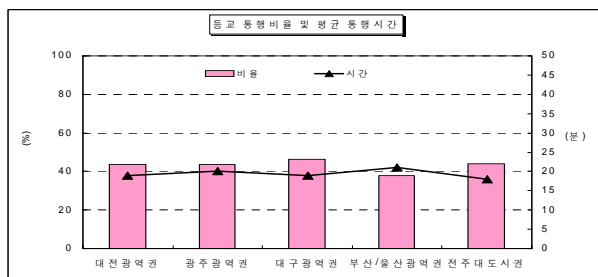
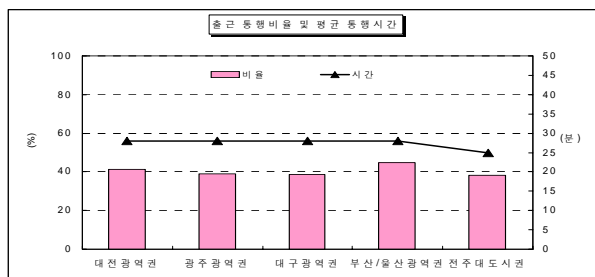
2. 출발시간대 통행의 비교·분석 결과

가. 통행목적

- 출발시간대(오전첨두)에 따른 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 44.8%로 가장 높으며, 대전광역시권 41.2%, 광주광역시권 38.9%, 대구광역시권 38.6%, 전주대도시권 38.2% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 광주광역시권, 대전광역시권, 부산·울산광역시권, 대구광역시권이 28분으로 가장 길며, 전주대도시권 25분 순으로 나타남
- 출발시간대(오전첨두)에 따른 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 대구광역시권이 46.4%로 가장 높으며, 전주대도시권 44.1%, 대전광역시권 43.7%, 광주광역시권 43.4%, 부산·울산광역시권 37.9% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 21분으로 가장 길며, 광주광역시권 20분, 대전광역시권 19분, 대구광역시권 19분, 전주대도시권 18분 순으로 나타남

<표 3-144> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포 및 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균시간 (분)	비율 (%)	평균시간 (분)	비율 (%)	평균시간 (분)	비율 (%)	평균시간 (분)	비율 (%)	평균시간 (분)	비율 (%)	평균시간 (분)
출근	41.2	28	38.9	28	38.6	28	44.8	28	38.2	25	40.3	28
등교	43.7	19	43.4	20	46.4	19	37.9	21	44.1	18	43.2	19
업무	5.0	29	4.7	28	4.6	28	3.9	32	3.7	29	4.4	27
쇼핑	0.5	33	0.8	27	0.4	28	0.8	27	0.7	25	0.6	27
귀가	2.1	22	2.9	19	2.7	21	2.2	23	3.3	20	2.6	20
기타	7.5	35	9.3	28	7.3	29	10.4	29	10.0	30	8.9	29
합계	100.0	28	100.0	24	100.0	24	100.0	27	100.0	23	100.0	25

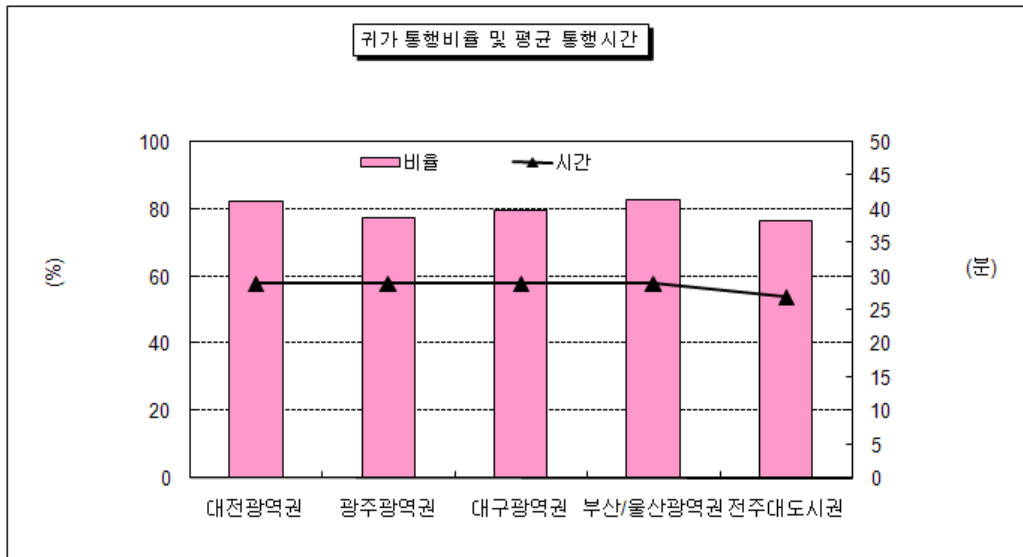


<그림 3-164> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간

- 출발시간대(오후침두)에 따른 귀가 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 83.0%로 가장 높으며, 대전광역시권 82.2%, 대구광역시권 79.6%, 광주광역시권 77.3%, 전주대도시권 76.7% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 대전광역시권, 부산·울산광역시권, 대구광역시권, 광주광역시권이 29분으로 가장 길며, 전주대도시권 27분 순으로 나타남

<표 3-145> 권역별 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	0.5	24	0.6	26	0.7	26	1.0	26	0.7	23	0.7	24
등교	0.2	27	0.2	32	0.1	32	0.1	23	0.1	21	0.2	27
업무	1.3	33	1.5	36	1.3	31	0.8	33	1.5	31	1.3	30
쇼핑	1.3	20	1.7	20	1.7	20	1.6	20	2.1	19	1.7	20
귀가	82.2	29	77.3	29	79.6	29	83.0	29	76.7	27	79.4	27
기타	14.5	20	18.7	20	16.6	19	13.5	20	18.9	19	16.7	19.2
합계	100.0	26	100.0	27	100.0	27	100.0	25	100.0	25	100.0	25



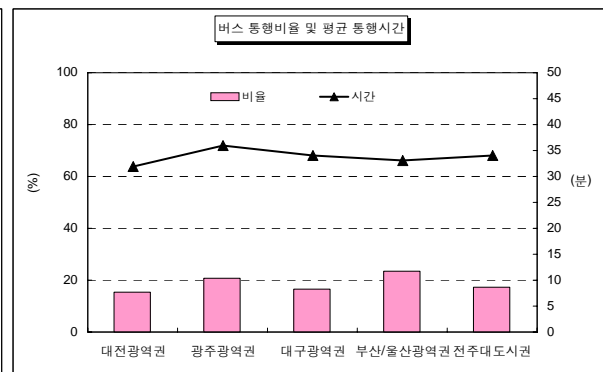
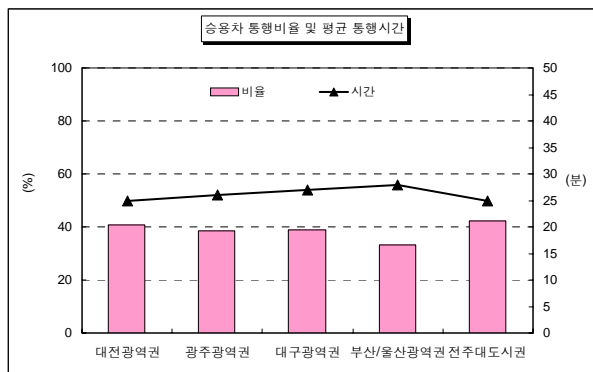
<그림 3-165> 권역별 출발시간대(오후침두) 통행목적 분포와 평균통행시간

나. 통행수단

- 출발시간대(오전첨두)에 따른 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 전주대도시권이 42.2%로 가장 높으며, 대전광역시권 40.6%, 대구광역시권 38.9%, 광주광역시권 38.4%, 부산·울산광역시권 33.3% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 28분으로 가장 길며, 대구광역시권 27분, 광주광역시권 26분, 대전광역시권, 전주대도시권 25분 순으로 나타남
- 출발시간대(오전첨두)에 따른 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 23.3%로 가장 높으며, 광주광역시권 20.6%, 전주대도시권 17.5%, 대구광역시권 16.6%, 대전광역시권 15.3% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 광주광역시권이 36분으로 가장 길며, 전주대도시권 34분, 대구광역시권 34분, 부산·울산광역시권 33분, 대전광역시권 32분 순으로 나타남

<표 3-146> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간

통행수단	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	40.6	25	38.4	26	38.9	27	33.3	28	42.2	25	38.4	26
버스	15.3	32	20.6	36	16.6	34	23.3	33	17.5	34	18.7	34
지하철/철도	0.3	42	0.4	35	2.6	40	4.4	35	0.1	59	1.6	42
택시	0.6	20	0.7	23	0.5	21	1.2	25	0.9	19	0.8	21
도보	38.7	14	34.6	14	36.5	14	32.9	15	34.0	14	35.5	14
기타	4.5	20	5.3	20	4.9	22	4.9	25	5.3	22	5.0	21
합계	100.0	26	100.0	24	100.0	24	100.0	27	100.0	22	100.0	26

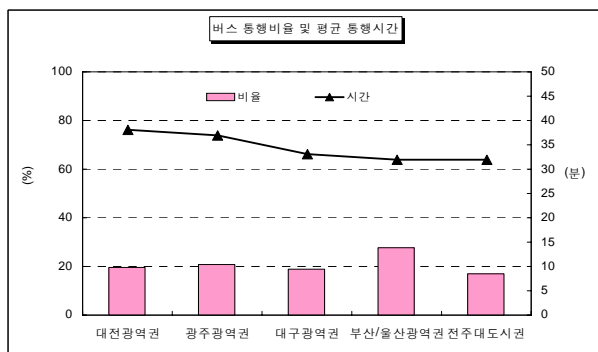
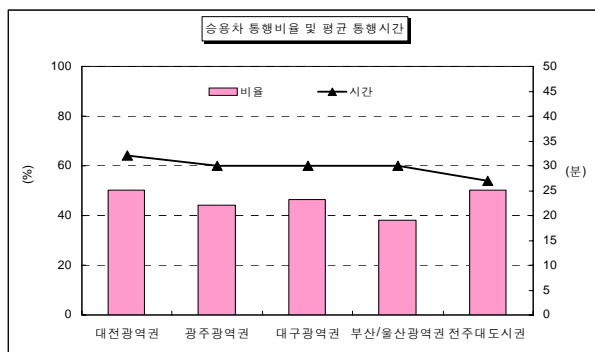


<그림 3-166> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간

- 출발시간대(오후침두)에 따른 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 전주대도시권이 50.3%로 가장 높으며, 대전광역시권 50.0%, 대구광역시권 46.5%, 광주광역시권 44.2%, 부산·울산광역시권 37.8% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 대전광역시권이 32분으로 가장 길며, 부산·울산광역시권 30분, 광주광역시권 30분, 대구광역시권 30분, 전주대도시권 27분 순으로 나타남
- 출발시간대(오후침두)에 따른 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 27.6%로 가장 높으며, 광주광역시권 20.8%, 대전광역시권 19.8%, 대구광역시권 18.8%, 전주대도시권 17.1% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 대전광역시권이 38분으로 가장 길며, 광주광역시권 37분, 대구광역시권 33분, 부산·울산광역시권 32분, 전주대도시권 32분 순으로 나타남

<표 3-147> 권역별 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포와 평균통행시간

통행수단	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	50.0	32	44.2	30	46.5	30	37.8	30	50.3	27	45.3	29
버스	19.8	38	20.8	37	18.8	33	27.6	32	17.1	32	20.9	34
지하철/철도	0.6	43	0.5	37	3.0	39	4.3	35	0.1	78	1.7	39
택시	1.0	25	1.0	22	0.8	23	1.9	22	1.5	18	1.2	22
도보	24.2	16	28.8	15	26.1	14	23.9	16	26.1	14	26.2	15
기타	4.4	27	4.7	21	4.8	22	4.5	27	4.9	21	4.7	22
합계	100.0	30	100.0	27	100.0	26	100.0	27	100.0	25	100.0	27



<그림 3-167> 권역별 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포와 평균통행시간

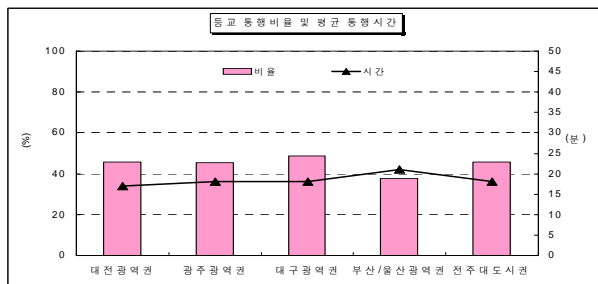
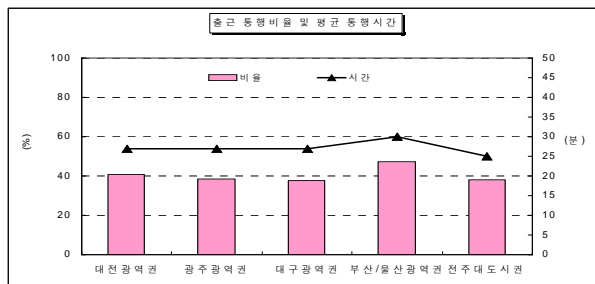
3. 도착시간대 통행의 비교·분석 결과

가. 통행목적

- 도착시간대(오전첨두)에 따른 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 47.2%로 가장 높으며, 대전광역시권 40.7%, 광주광역시권 38.6%, 전주대도시권 37.9%, 대구광역시권 37.6% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 30분으로 가장 높으며, 대전광역시권, 대구광역시권, 광주광역시권 27분, 전주대도시권 25분 순으로 나타남
- 도착시간대(오전첨두)에 따른 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 대구광역시권이 48.5%로 가장 높으며, 전주대도시권 45.8%, 대전광역시권 45.6%, 광주광역시권 45.3%, 부산·울산광역시권 37.7% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 21분으로 가장 높으며, 광주광역시권, 대구광역시권, 전주대도시권 18분, 대전광역시권 17분 순으로 나타남

<표 3-148> 권역별 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	40.7	27	38.6	27	37.6	27	47.2	30	37.9	25	40.0	26
등교	45.6	17	45.3	18	48.5	18	37.7	21	45.8	18	45.1	18
업무	4.9	23	4.4	23	4.5	24	3.5	29	3.5	25	4.1	22
쇼핑	0.4	25	0.7	22	0.4	25	0.7	25	0.7	23	0.6	23
귀가	2.0	18	2.8	16	2.7	19	2.1	21	3.3	18	2.5	18
기타	6.4	22	8.2	21	6.3	21	8.8	25	8.8	21	7.7	21
합계	100.0	22	100.0	22	100.0	22	100.0	25	100.0	21	100.0	21

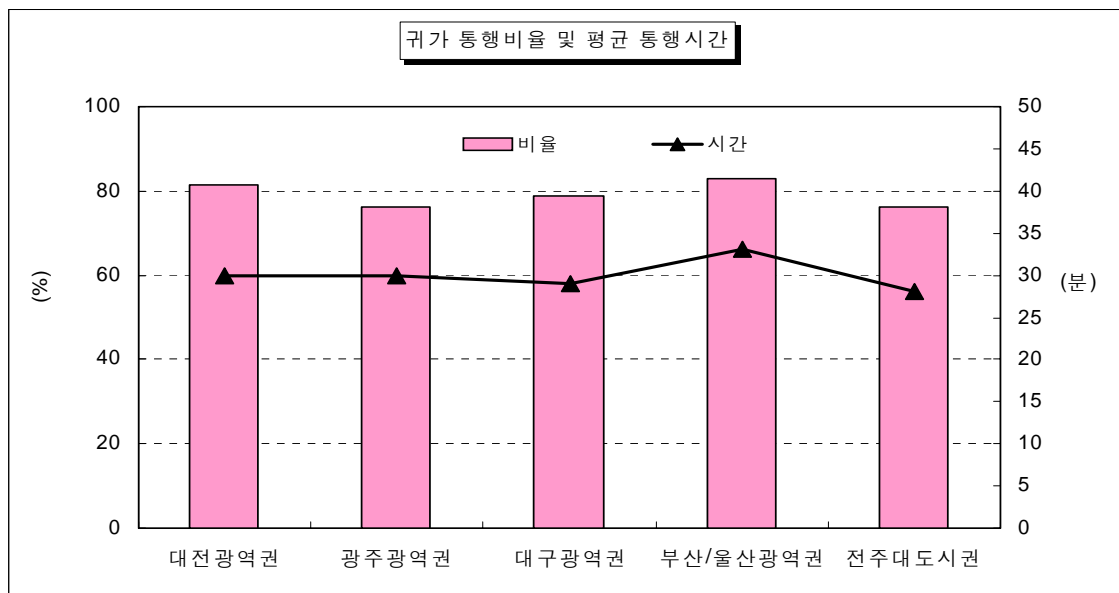


<그림 3-168> 권역별 도착시간대(오전첨두) 통행목적 분포와 평균통행시간

- 도착시간대(오후침두)에 따른 귀가 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 82.8%로 가장 높으며, 대전광역시권 81.3%, 대구광역시권 78.6%, 광주광역시권 76.3%, 전주대도시권 76.0% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 33분으로 가장 높으며, 대전광역시권, 광주광역시권 30분, 대구광역시권 29분, 전주대도시권 28분 순으로 나타남

<표 3-149> 권역별 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	0.5	41	0.7	31	0.7	30	1.0	28	0.7	26	0.7	30
등교	0.2	43	0.2	37	0.2	38	0.2	35	0.1	26	0.2	36
업무	1.7	55	1.9	45	1.6	40	1.0	43	1.8	38	1.6	41
쇼핑	1.3	22	1.7	23	1.7	21	1.6	22	2.1	20	1.7	21
귀가	81.3	30	76.3	30	78.6	29	82.8	33	76.0	28	79.0	29.4
기타	15	23	19.2	21	17.2	21	13.4	23	19.3	20	16.8	21
합계	100.0	36	100.0	28	100.0	28	100.0	31	100.0	26	100.0	30



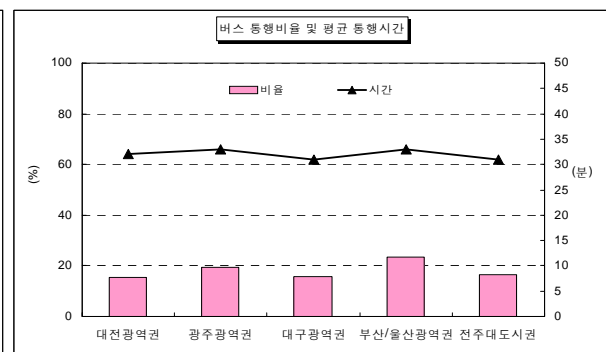
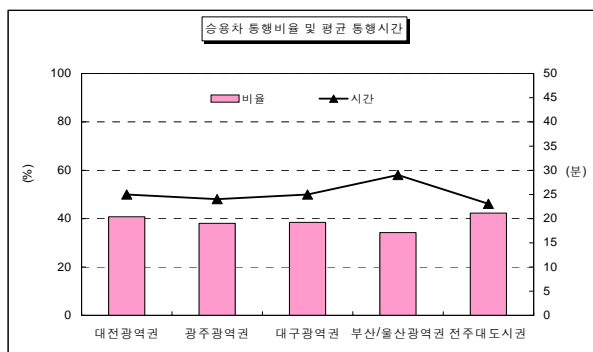
<그림 3-169> 권역별 도착시간대(오후침두) 통행목적 분포와 평균통행시간

나. 통행수단

- 도착시간대(오전첨두)에 따른 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 전주대도시권이 42.2%로 가장 높으며, 대전광역시권 40.6%, 대구광역시권 38.4%, 광주광역시권 38.2%, 부산·울산광역시권 34.0% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 29분으로 가장 높으며, 대전광역시권 25분, 대구광역시권 25분, 광주광역시권 24분, 전주대도시권 23분 순으로 나타남
- 도착시간대(오전첨두)에 따른 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 23.6%로 가장 높으며, 광주광역시권 19.3%, 전주대도시권 16.6%, 대구광역시권 15.6%, 대전광역시권 15.3% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권과 광주광역시권이 33분으로 가장 높으며, 대전광역시권 32분, 전주대도시권과 대구광역시권이 31분 순으로 나타남

<표 3-150> 권역별 도착시간대(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	40.6	25	38.2	24	38.4	25	34.0	29	42.2	23	38.2	24
버스	15.3	32	19.3	33	15.6	31	23.6	33	16.6	31	18.1	31
지하철/철도	0.3	42	0.4	33	2.4	37	4.2	34	0.1	77	1.5	38
택시	0.6	20	0.6	19	0.4	21	1.1	23	0.8	17	0.7	20
도보	38.7	14	36.2	14	38.2	14	32.2	15	35.0	13	36.5	14
기타	4.5	20	5.3	17	5.0	19	4.9	24	5.3	19	5.0	19
합계	100.0	26	100.0	22	100.0	22	100.0	26	100.0	21	100.0	24

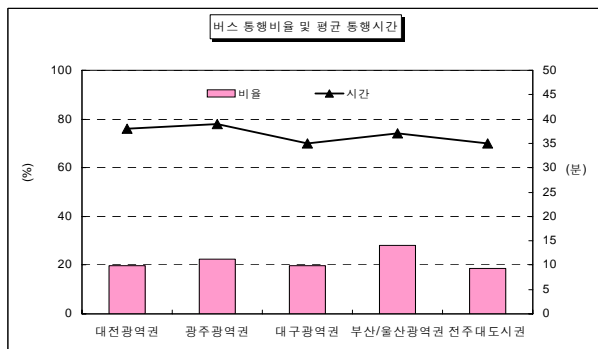
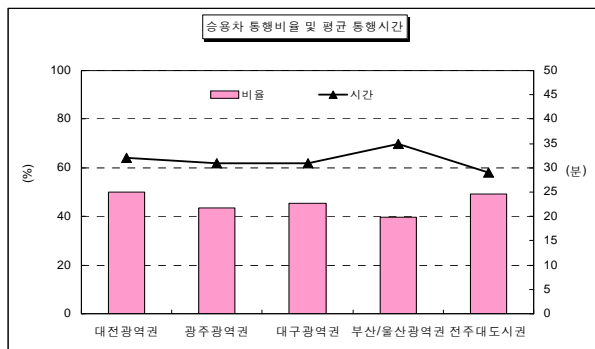


<그림 3-170> 권역별 출발시간대(오전첨두) 통행수단 분포와 평균통행시간

- 도착시간대(오후침두)에 따른 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 대전광역시권이 50.0%로 가장 높으며, 전주대도시권 49.1%, 대구광역시권 45.4%, 광주광역시권 43.4%, 부산·울산광역시권 39.7% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 35분으로 가장 높으며, 대전광역시권 32분, 광주광역시권 31분, 대구광역시권 31분, 전주대도시권 29분순으로 나타남
- 도착시간대(오후침두)에 따른 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 28.1%로 가장 높으며, 광주광역시권 22.4%, 대구광역시권 19.9%, 대전광역시권 19.8%, 전주대도시권 18.6% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 광주광역시권이 39분으로 가장 높으며, 대전광역시권 38분, 부산·울산광역시권 37분, 전주대도시권 및 대구광역시권이 35분 순으로 나타남

<표 3-151> 권역별 도착시간대(오후침두) 통행수단 분포와 평균통행시간

통행수단	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	50.0	32	43.4	31	45.4	31	39.7	35	49.1	29	45.4	31
버스	19.8	38	22.4	39	19.9	35	28.1	37	18.6	35	21.8	36
지하철/철도	0.6	43	0.5	40	3.2	41	4.6	38	0.1	73	1.8	46
택시	1.0	25	0.9	24	0.7	24	1.6	22	1.4	18	1.1	22
도보	24.2	16	28.1	15	25.8	15	21.5	16	25.7	15	25.2	15
기타	4.4	27	4.7	22	5.0	24	4.5	32	5.1	25	4.7	25
합계	100.0	30	100.0	28	100.0	27	100.0	30	100.0	26	100.0	29



<그림 3-171> 권역별 출발시간대(오후침두) 통행수단 분포와 평균통행시간

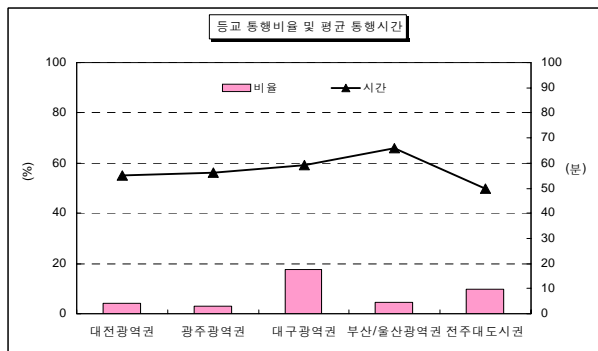
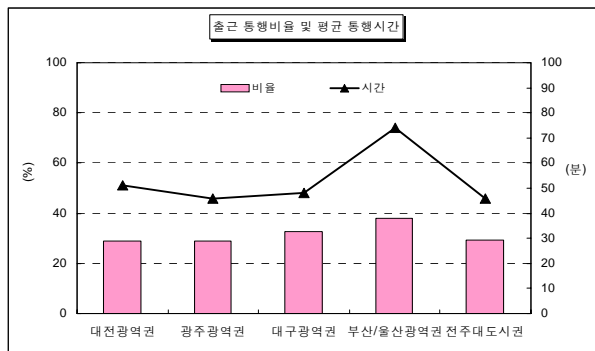
4. 시외 유출 통행의 비교·분석 결과

가. 통행목적

- 시외유출에 따른 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 38.0%로 가장 높으며, 대구광역시권 32.8%, 전주대도시권 29.4%, 대전광역시권 29.1%, 광주광역시권 29.1% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 74분으로 가장 높으며, 대전광역시권 51분, 대구광역시권 48분, 광주광역시권 46분, 전주대도시권 46분 순으로 나타남
- 시외유출에 따른 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 대구광역시권이 17.6%로 가장 높으며, 전주대도시권 9.8%, 부산·울산광역시권 4.5%, 대전광역시권 4.2%, 광주광역시권 3.1% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 66분으로 가장 높으며, 대구광역시권 59분, 광주광역시권 56분, 대전광역시권 55분, 전주대도시권 50분 순으로 나타남

<표 3-152> 권역별 시외유출 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	29.1	51	29.1	46	32.8	48	38.0	74	29.4	46	31.7	53
등교	4.2	55	3.1	56	17.6	59	4.5	66	9.8	50	7.8	56
업무	7.6	69	7.6	50	7.9	51	12.5	90	6.9	68	8.5	61
쇼핑	0.6	49	0.6	54	0.6	32	0.5	33	0.2	80	0.5	39
귀가	51.3	55	48.1	46	32.0	46	35.3	66	45.0	41	42.4	52
기타	7.2	65	11.5	51	9.1	51	9.2	97	8.7	76	9.1	63
합계	100.0	57	100.0	47	100.0	50	100.0	71	100.0	50	100.0	54



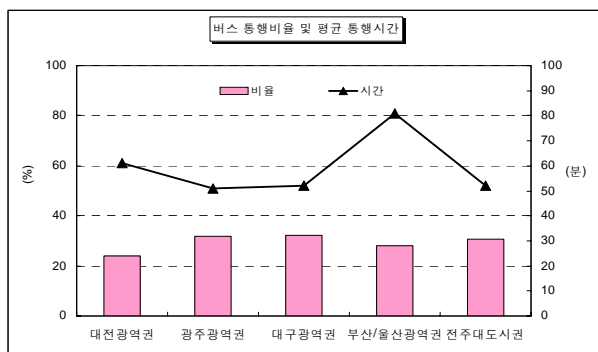
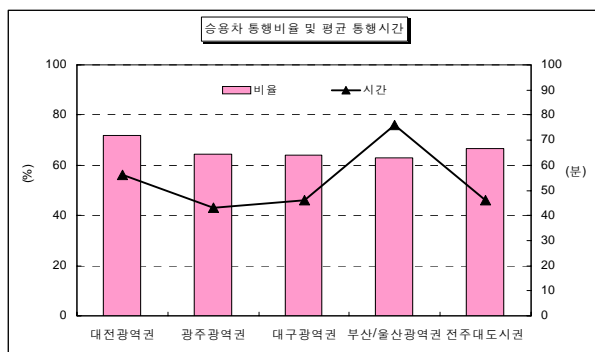
<그림 3-172> 권역별 시외유출 통행목적 분포와 평균통행시간

나. 통행수단

- 시외유출에 따른 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 대전광역시권이 72.1%로 가장 높으며, 전주대도시권 66.7%, 광주광역시권 64.4%, 대구광역시권 64.2%, 부산·울산광역시권 63.0%순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 76분으로 가장 높으며, 대전광역시권 56분, 대구광역시권 46분, 전주대도시권 46분, 광주광역시권 43분 순으로 나타남
- 시외유출에 따른 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 대구광역시권 32.2%, 광주광역시권 31.7%, 전주대도시권 30.6%, 부산·울산광역시권 28.1%, 대전광역시권 24.1% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 81분으로 가장 높으며, 대전광역시권 61분, 전주대도시권 52분, 대구광역시권 52분, 광주광역시권 51분순으로 나타남

<표 3-153> 권역별 시외유출 통행수단 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	72.1	56	64.4	43	64.2	46	63.0	76	66.7	46	65.9	53
버스	24.1	61	31.7	51	32.2	52	28.1	81	30.6	52	29.8	50
지하철/철도	1.1	45	0.1	33	0.9	56	1.1	51	0.1	83	0.1	25
택시	0.4	50	0.3	40	0.1	28	0.8	74	0.3	29	0.5	42
도보	0.7	24	0.7	30	0.4	29	0.7	18	0.3	20	0.7	23
기타	1.6	48	2.8	43	2.2	51	6.3	88	2.0	93	3.0	55
합계	100.0	47	100.0	46	100.0	48	100.0	65	100.0	49	100.0	41



<그림 3-173> 권역별 시외유출 통행수단(승용차) 분포와 평균통행시간

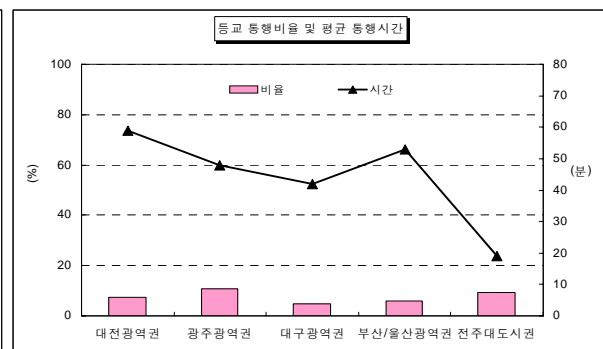
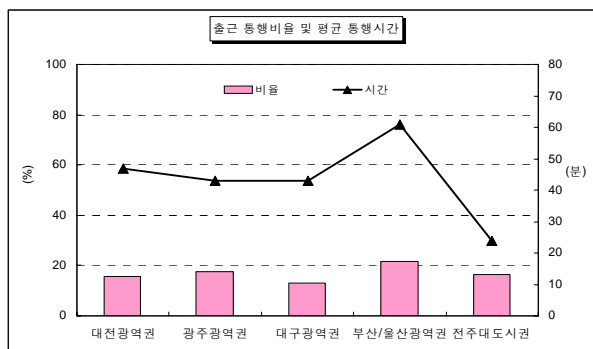
5. 시외 유입 통행의 비교·분석 결과

가. 통행목적

- 시외유입에 따른 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 부산·울산광역시권이 21.5%로 가장 높으며, 광주광역시권 17.7%, 전주대도시권 16.3%, 대전광역시권 15.7%, 대구광역시권 13.2% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 61분으로 가장 높으며, 대전광역시권 47분, 대구광역시권 43분, 광주광역시권 38분, 전주대도시권 24분 순으로 나타남
- 시외유입에 따른 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 광주광역시권이 10.7%로 가장 높으며, 전주대도시권 9.4%, 대전광역시권 7.5%, 부산·울산광역시권 5.9%, 대구광역시권 4.9% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 대전광역시권이 59분으로 가장 높으며, 부산·울산광역시권 53분, 광주광역시권 50분, 대구광역시권 42분, 전주대도시권 19분 순으로 나타남

<표 3-154> 권역별 시외유입 통행목적 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
출근	15.7	47	17.7	38	13.2	43	21.5	61	16.3	24	16.9	47
등교	7.5	59	10.7	50	4.9	42	5.9	53	9.4	19	7.7	51
업무	7.1	53	7.0	68	6.6	50	9.9	84	7.9	31	7.7	56
쇼핑	2.6	47	4.9	57	3.0	41	1.7	52	4.0	22	3.2	46
귀가	53.4	61	41.6	52	58.6	55	48.9	92	44	23	49.3	62
기타	13.7	59	18.1	40	13.7	45	12.1	73	18.4	25	15.2	54
합계	100.0	54	100.0	51	100.0	50	100.0	69	100.0	24	100.0	53



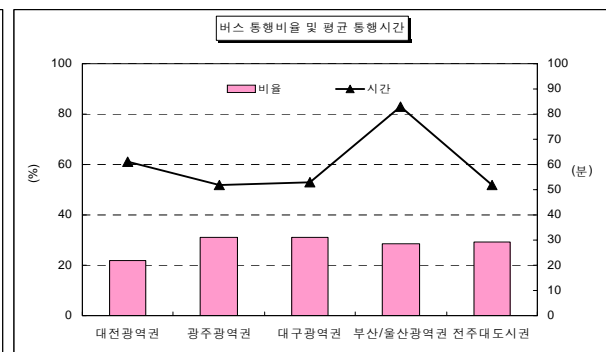
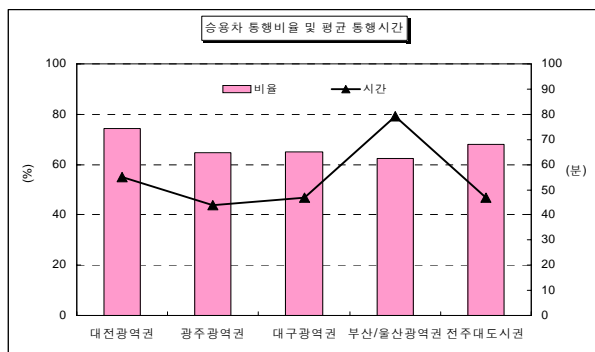
<그림 3-174> 권역별 시외유입 통행목적 분포와 평균통행시간

나. 통행수단

- 시외유입에 따른 승용차 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 대전광역시권이 74.3%로 가장 높으며, 전주대도시권 68.1%, 대구광역시권 65.0%, 광주광역시권 64.5%, 부산·울산광역시권 62.6% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 79분으로 가장 높으며, 대전광역시권 55분, 대구광역시권 47분, 전주대도시권 47분, 광주광역시권 44분 순으로 나타남
- 시외유입에 따른 버스 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간은 아래와 같음
 - 광역권 내 비율은 광주광역시권 31.2%, 대구광역시권 31.1%, 전주대도시권 29.2%, 부산·울산광역시권 28.6%, 대전광역시권 22.0% 순으로 나타남
 - 평균통행시간은 부산·울산광역시권이 83분으로 가장 높으며, 대전광역시권 61분, 대구광역시권 53분, 광주광역시권 52분, 전주대도시권 52분 순으로 나타남

<표 3-155> 권역별 시외유입 통행수단 분포와 평균통행시간

통행목적	대전광역시권		광주광역시권		대구광역시권		부산·울산광역시권		전주대도시권		평균	
	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)	비율 (%)	평균 시간 (분)
승용차	74.3	55	64.5	44	65.0	47	62.6	79	68.1	47	66.3	54
버스	22.0	61	31.2	52	31.1	53	28.6	83	29.2	52	28.8	60
지하철/철도	1.1	44	0.1	56	0.9	56	1.1	40	0.1	80	0.7	40
택시	0.4	55	0.3	78	0.2	40	0.7	69	0.3	30	0.4	51
도보	0.5	40	1.1	26	0.6	36	0.6	13	0.3	27	0.8	25
기타	1.7	60	2.8	43	2.2	53	6.4	92	2.0	83	3.0	61
합계	100.0	53	100.0	47	100.0	49	100.0	63	100.0	49	100.0	49



<그림 3-175> 권역별 시외유입 통행수단(승용차) 분포와 평균통행시간

제4장 지역간 상호 연관성 분석

제1절 지역간 및 지역내 출근통행 분석

제2절 시외유출입 통행지표 분석

제3절 평균출근통행거리 및 표준편차출근
통행거리 분석

제4장 지역간 상호 연관성 분석

- 교통체계의 발달은 도시 기능이 점차 공간적으로 분리되는 현상을 가져다 주었으며, 아울러 도시의 평면적 확산과 함께 도시의 광역화를 유도하게 되었음
- 광역도시권을 형성하고 있는 도시들은 지역간의 완전분리가 아닌 경제적·사회적 상호 연관관계를 가지고 있으며, 교통체계의 발달로 인해 그 연관성은 점차 증가하면서 내용도 다양해지고 있음
- 따라서 지역간의 상호 연관성이 복잡해짐에 따라 이에 대한 체계적인 분석이 요구되고 있어 이 장에서는 광역도시권 출근통행량의 추세 비교·분석을 통해 출근패턴 변화를 살펴보고, 지역간 상호 연관 관계를 분석하였음
- 2001년 광역권 여객기종점통행량 전수화 자료와 2006년 광역권 여객기종점통행량 전수화 결과자료를 비교·검토하였음

제1절 지역간 및 지역내 출근통행 분석

1. 대전광역시

- 대전광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 414천 통행에서 2006년 539천 통행으로, 대전광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 412천 통행에서 2006년 520천 통행으로 증가하였음
- 특히 대전광역시에서 대전광역시 내부로 통행하는 출근목적 통행량은 2001년 403천 통행에서 2006년 508천 통행으로, 대전광역시에서 대전광역시 인접 지역으로 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 11천 통행에서 2006년 31천 통행으로 증가하였음
- 또한 대전광역시 인접 지역에서 대전광역시로 유입하는 출근 목적 통행량은 2001년 9천 통행에서 2006년 13천 통행으로 증가하였음

<표 4-1> 대전광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행

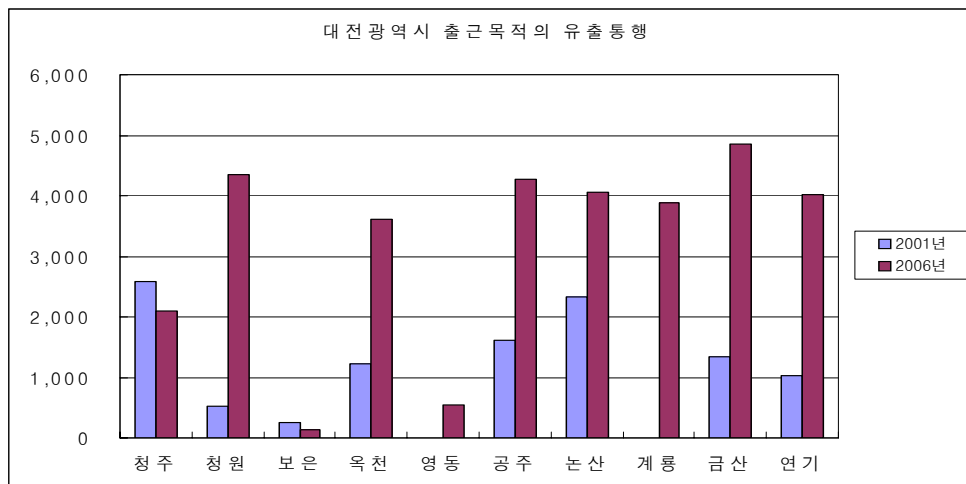
유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량		분포		출발	도착	통행량		분포	
	유출	2001년	2006년	2001년	2006년		유입	2001년	2006년	2001년	2006년
대전	지역내	403,119	507,697	97.4	94.2	지역내		403,119	507,697	97.9	97.6
	지역간	10,915	31,264	2.6	5.8	지역간	대전	8,747	12,617	2.1	2.4
	계	414,034	538,961	100.0	100.0	계		411,866	520,314	100.0	100.0

- 대전광역시 출근목적의 유출통행량은 청주시, 보은군을 제외한 모든 인접지역이 2001년에 비해 증가하였으며, 대전광역시로의 출근목적 유입통행량은 청주시, 청원군, 옥천군, 논산시를 제외한 모든 지역이 2001년에 비해 감소하였음
- 특히 대전광역시에서 인접 지역으로 유출하는 분포비 중 청원군이 2001년에 비해 크게 증가하였으며, 인접 지역에서 대전광역시로 유입하는 분포비 중 보은군이 2001년에 비해 크게 감소하였음

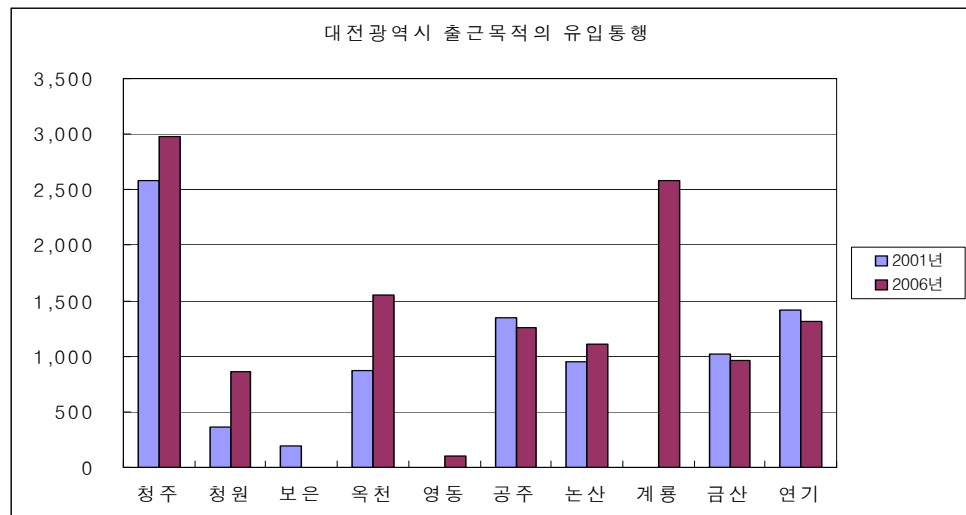
<표 4-2> 대전광역시 출근목적 유출·유입 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
대전	대전	403,119	507,697	97.4	94.1	대전		403,119	507,697	97.9	97.5
	청주	2,592	2,098	0.6	0.4	청주		2,587	2,977	0.6	0.6
	청원	533	4,348	0.1	0.8	청원		359	858	0.1	0.2
	보은	246	132	0.1	0.0	보은		192	5	0.0	0.0
	옥천	1,230	3,605	0.3	0.7	옥천		876	1,554	0.2	0.3
	영동*	-	535	-	0.1	영동*		-	106	-	0.0
	공주	1,610	4,273	0.4	0.8	공주		1,352	1,253	0.3	0.2
	논산	2,339	4,062	0.6	0.8	논산		953	1,112	0.2	0.2
	계룡*	-	3,878	0.0	0.7	계룡*		-	2,581	-	0.5
	금산	1,340	4,855	0.3	0.9	금산		1,015	967	0.2	0.2
	연기	1,025	4,012	0.2	0.7	연기		1,413	1,310	0.3	0.3
	계	414,034	539,495	100.0	100.0	계		411,866	520,420	100.0	100.0

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-1> 대전광역시 출근목적 유출통행



<그림 4-2> 대전광역시 출근목적 유입통행

2. 광주광역시

- 광주광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 395천 통행에서 2006년 491천 통행으로, 광주광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 392천 통행에서 2006년 475천 통행으로 증가하였음
- 특히 광주광역시에서 광주광역시 내부로 통행하는 출근목적 통행량은 2001년 382천 통행에서 2006년 463천 통행으로, 광주광역시에서 광주광역시 인접 지역으로 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 13천 통행에서 2006년 28천 통행으로 증가하였음

- 또한 광주광역시 인접 지역에서 광주광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 10천 통행에서 2006년 12천 통행으로 증가하였음

<표 4-3> 광주광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행

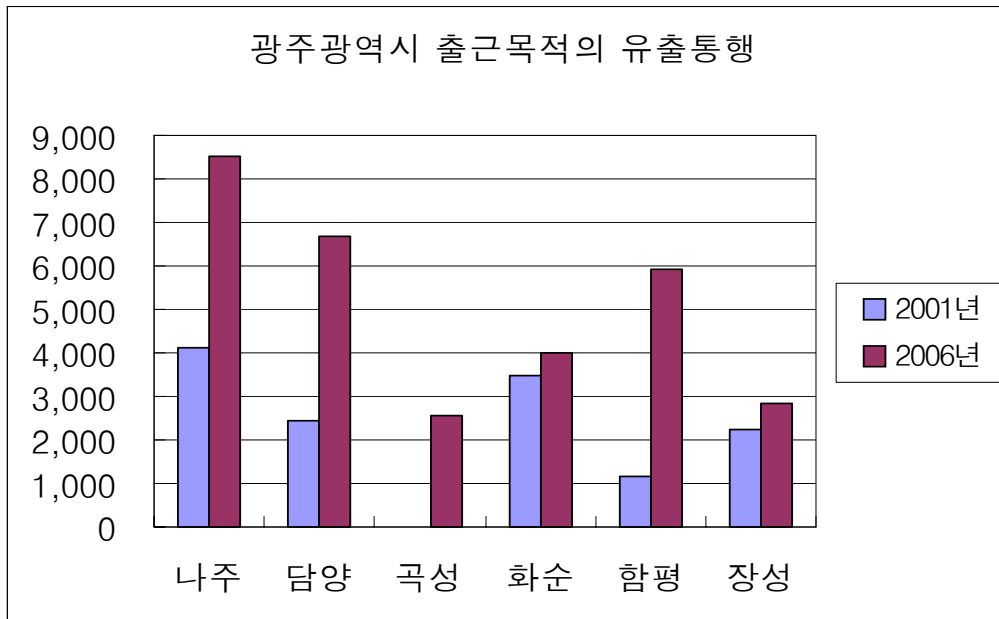
유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량		분포		출발	도착	통행량		분포	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
광주	지역내	381,832	463,284	96.6	94.3	지역내	광주	381,832	463,284	97.4	97.6
	지역간	13,405	27,999	3.4	5.7	지역간		10,290	11,536	2.6	2.4
	계	395,237	491,283	100.0	100.0	계		392,122	474,820	100.0	100.0

- 광주광역시 출근목적의 유출통행량은 모든 인접 지역이 2001년에 비해 증가하였으며, 광주광역시로의 출근목적 유입통행량은 장성군을 제외한 모든 인접 지역이 2001년에 비해 증가하였음

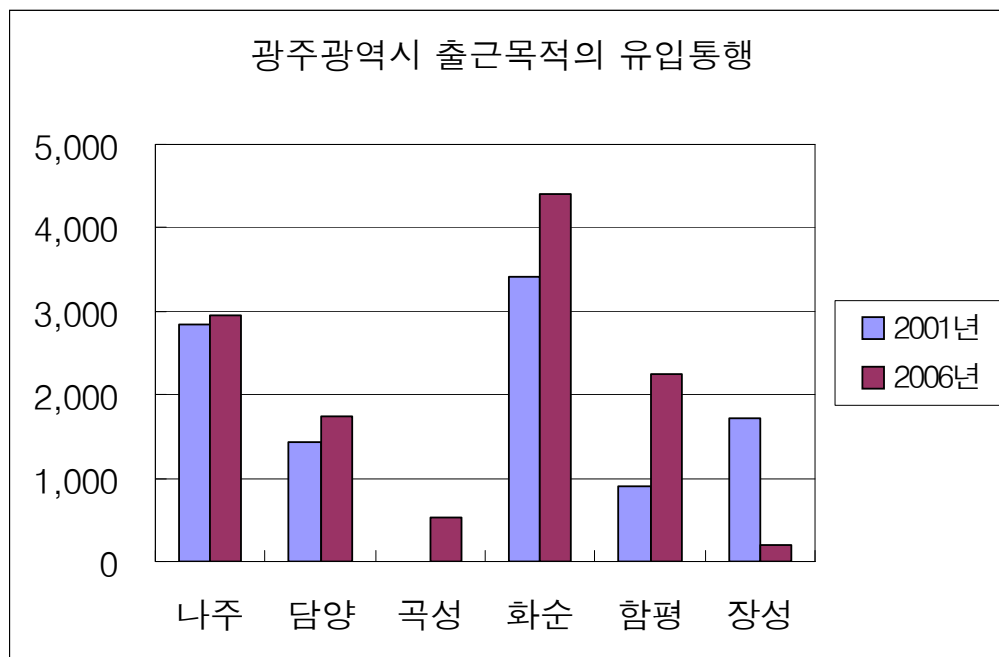
<표 4-4> 광주광역시 출근목적 유출·유입 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
광주	광주	381,832	463,284	96.6	93.8	광주	광주	381,832	463,284	97.4	97.5
	나주	4,105	8,536	1.0	1.7	나주		2,837	2,950	0.7	0.6
	담양	2,430	6,681	0.6	1.4	담양		1,425	1,738	0.4	0.4
	곡성*	-	2,560	-	0.5	곡성*		-	529	-	0.1
	화순	3,476	4,000	0.9	0.8	화순		3,406	4,404	0.9	0.9
	함평	1,162	5,928	0.3	1.2	함평		909	2,236	0.2	0.5
	장성	2,232	2,854	0.6	0.6	장성		1,713	208	0.4	0.0
	계	395,237	493,843	100.0	100.0	계		392,122	475,349	100.0	100.0

주 : * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-3> 광주광역시 출근목적 유출통행



<그림 4-4> 광주광역시 출근목적 유입통행

3. 대구광역시

- 대구광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 742천 통행에서 2006년 752천 통행으로 증가하였으며, 대구광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 739천 통행에서 2006년 726천 통행으로 감소하였음
- 특히 대구광역시에서 대구광역시 내부로 통행하는 출근목적 통행량은 2001년 721천 통행에서 2006년 703천 통행으로 감소한 반면, 대구광역시에서 대구광역시 인접 지역으로 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 21천 통행에서 2006년 49천 통행으로 증가하였음
- 또한 대구광역시 인접 지역에서 대구광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 18천 통행에서 2006년 23천 통행으로 증가하였음

<표 4-5> 대구광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량		분포		출발	도착	통행량		분포	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
대구	지역내	720,825	703,054	97.2	93.4	지역내	대구	720,825	703,054	97.5	96.8
	지역간	20,707	49,437	2.8	6.6	지역간	대구	18,127	23,109	2.5	3.2
	계	741,532	752,491	100.0	100.0	계	대구	738,952	726,163	100.0	100.0

- 대구광역시 출근목적의 유출통행량은 2001년에 비해 구미시, 청도군을 제외한 모든 인접지역은 증가하였음
- 대구광역시로의 출근목적 유입통행량은 2001년에 비해 경산시, 고령군, 칠곡군을 제외한 모든 인접지역은 감소하였음

<표 4-6> 대구광역시 출근목적 유출·유입 통행

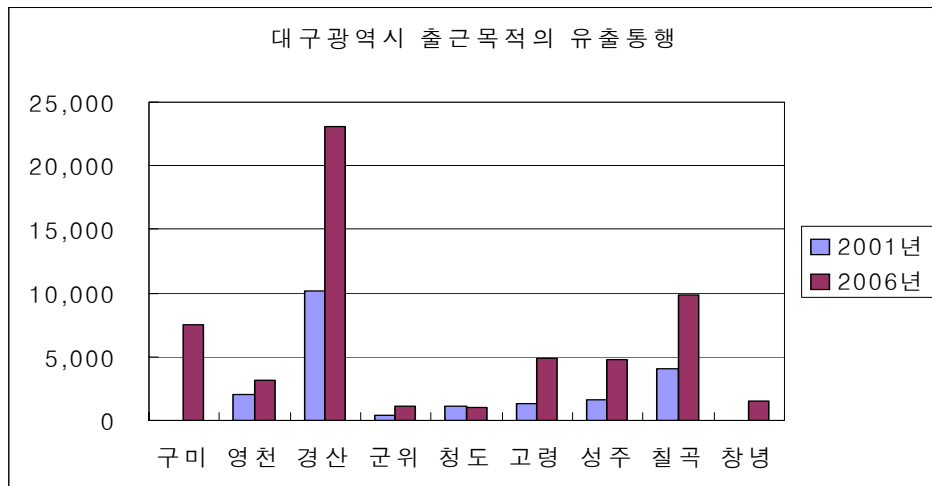
유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
대구	대구	720,825	703,054	97.2	92.6	대구	대구	720,825	703,054	97.5	96.7
	구미*	0	7,510	-	1.0	구미*	대구	0	662	-	0.1
	영천	2,037	3,177	0.3	0.4	영천	대구	2,406	626	0.3	0.1

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음

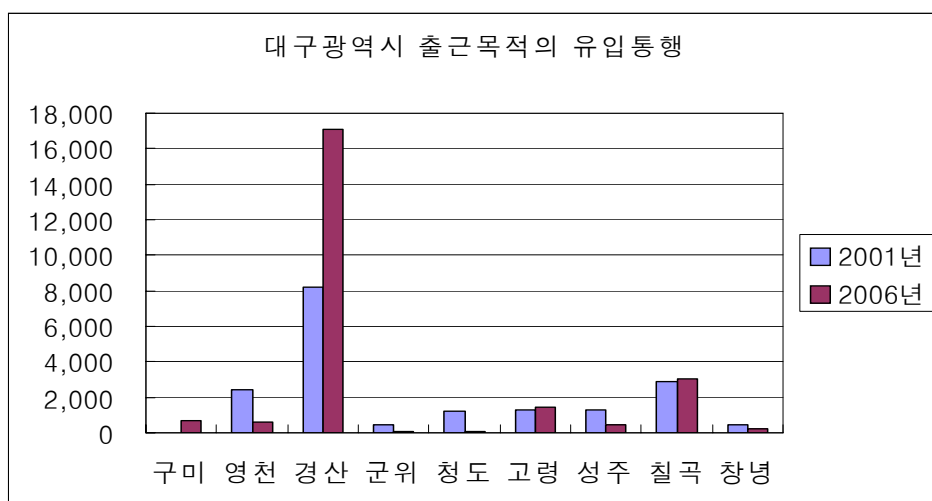
<표 4-6> 대구광역시 출근목적 유출·유입 통행(계속)

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
대구	경산	10,146	23,047	1.4	3.0	경산	대구	8,168	17,102	1.1	2.4
	군위	457	1,152	0.1	0.2	군위		436	44	0.1	0.0
	청도	1,099	1,065	0.1	0.1	청도		1,204	107	0.2	0.0
	고령	1,334	4,828	0.2	0.6	고령		1,285	1,452	0.2	0.2
	성주	1,579	4,766	0.2	0.6	성주		1,280	474	0.2	0.1
	칠곡	4,028	9,828	0.5	1.3	칠곡		2,891	3,044	0.4	0.4
	창녕	27	1,573	0.0	0.2	창녕		457	260	0.1	0.0
	계	741,532	760,000	100.0	100.0	계		738,952	726,825	100.0	100.0

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-5> 대구광역시 출근목적 유출통행



<그림 4-6> 대구광역시 출근목적 유입통행

4. 부산·울산광역시

가. 부산광역시

- 부산광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 1,283천 통행에서 2006년 1,271천 통행으로, 부산광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 1,270천 통행에서 2006년 1,250천 통행으로 감소하였음
- 특히 부산광역시에서 부산광역시 내부로 통행하는 출근목적 통행량은 2001년 1,234천 통행에서 2006년 1,203천 통행으로 감소한 반면, 부산광역시에서 부산광역시 인접 지역으로 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 49천 통행에서 2006년 67천 통행으로 증가하였음
- 또한 부산광역시 인접 지역에서 부산광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 35천 통행에서 2006년 47천 통행으로 증가하였음

<표 4-7> 부산광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행

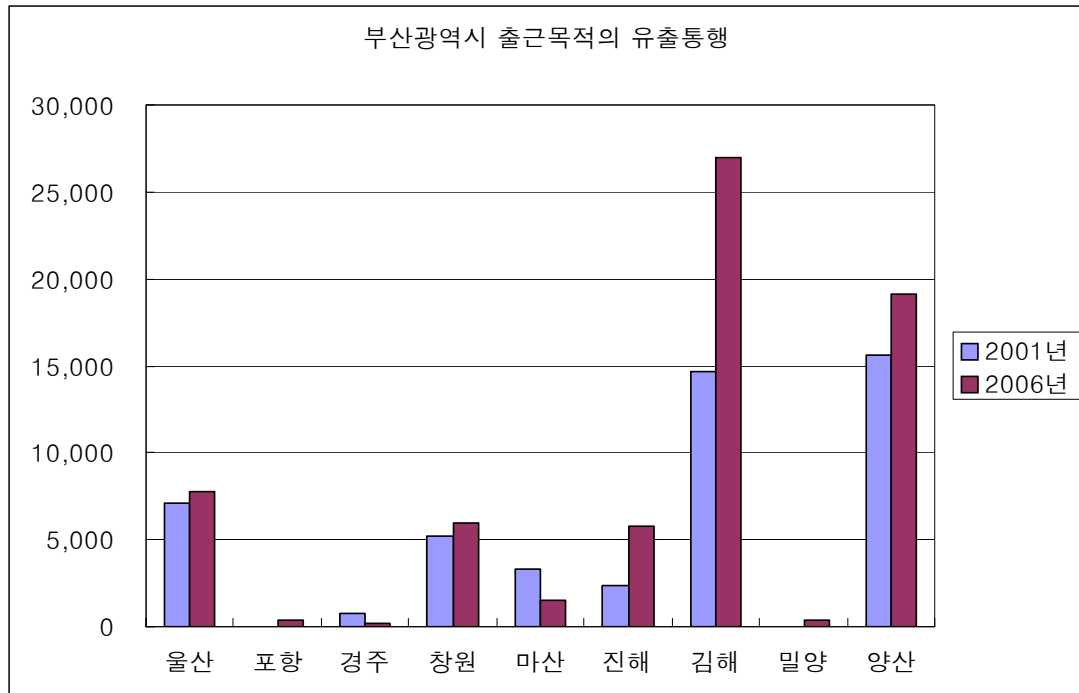
유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량		분포	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
부산	지역내	1,234,473	1,203,455	96.2	94.7	지역내		1,234,473	1,203,455	97.2	96.2
	지역간	49,150	67,428	3.8	5.3	지역간	부산	35,258	46,916	2.8	3.8
	계	1,283,623	1,270,883	100.0	100.0	계		1,269,731	1,250,370	100.0	100.0

- 부산광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년에 비해 경주시, 마산시는 감소하였으나, 그 외 인접지역은 증가하였음
- 부산광역시로의 출근목적 유입통행량은 진해시, 김해시, 양산시가 2001년에 비해 증가한 반면, 그 외 인접지역은 감소하였음

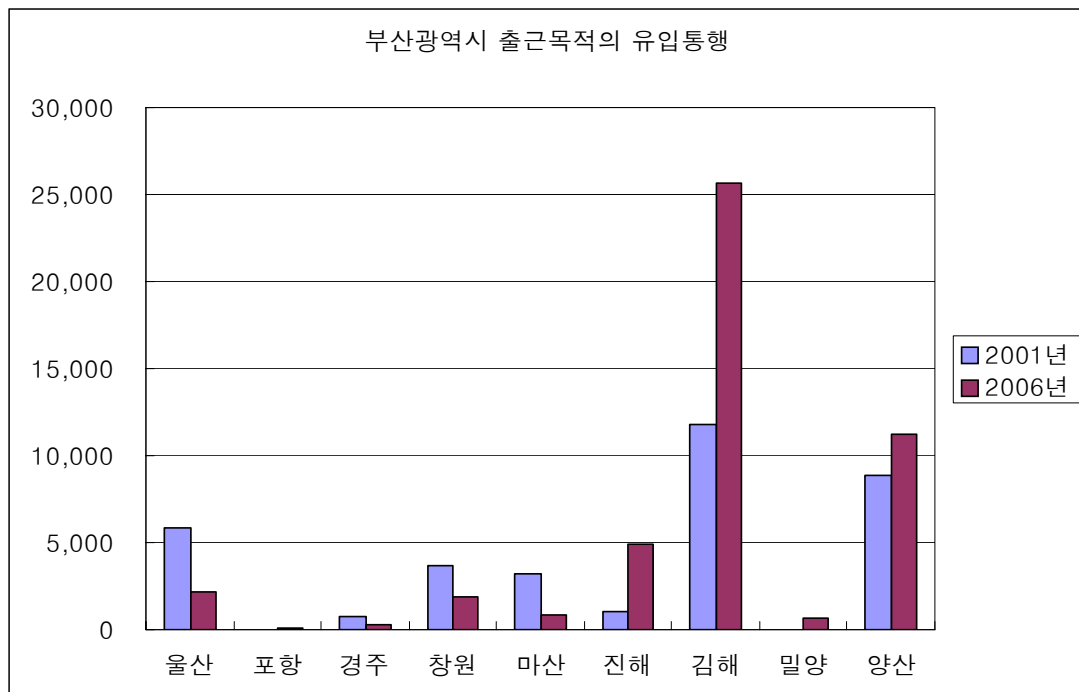
<표 4-8> 부산광역시 유출입 출근 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
부산	부산	1,234,473	1,203,455	96.2	94.6	부산	부산	1,234,473	1,203,455	97.2	96.2
	울산	7,142	7,795	0.6	0.6	울산		5,858	2,133	0.5	0.2
	포항*	-	342	-	0.0	포항*		-	52	-	0.0
	경주	796	228	0.1	0.0	경주		801	240	0.1	0.0
	창원	5,228	6,000	0.4	0.5	창원		3,668	1,901	0.3	0.2
	마산	3,331	1,477	0.3	0.1	마산		3,230	821	0.3	0.1
	진해	2,392	5,812	0.2	0.5	진해		1,003	4,928	0.1	0.4
	김해	14,634	26,959	1.1	2.1	김해		11,799	25,705	0.9	2.1
	밀양*	-	405	-	0.0	밀양*		-	650	-	0.1
	양산	15,627	19,156	1.2	1.5	양산		8,899	11,189	0.7	0.9
	계	1,283,623	1,271,630	100.0	100.0	계		1,269,731	1,251,072	100.0	100.0

주 : * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-7> 부산광역시 출근목적 유출통행



<그림 4-8> 부산광역시 출근목적 유입통행

나. 울산광역시

- 울산광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 346천 통행에서 2006년 360천 통행으로, 울산광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 348천 통행에서 2006년 367천 통행으로 증가하였음
- 특히 울산광역시에서 울산광역시 내부로 통행하는 출근목적 통행량은 2001년 335천 통행에서 2006년 350천 통행으로, 울산광역시에서 울산광역시 인접 지역으로 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 10천 통행에서 2006년 11천 통행으로 증가하였음
- 또한 울산광역시 인접 지역에서 울산광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 13천 통행에서 2006년 18천 통행으로 증가하였음

<표 4-9> 울산광역시 지역내·지역간 유출입 출근 통행

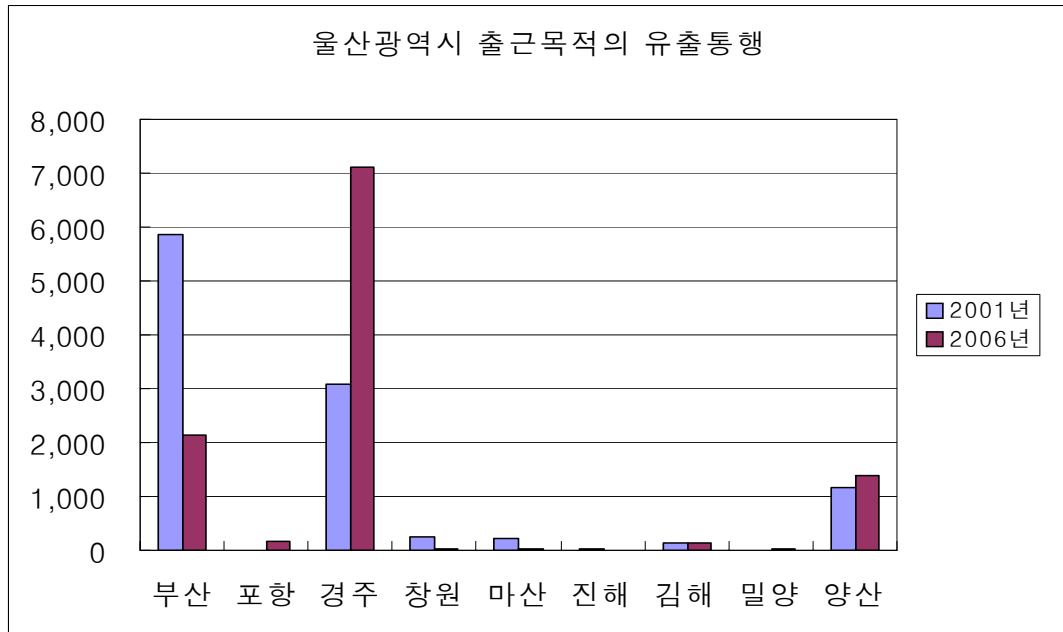
유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량		분포		출발	도착	통행량		분포	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
울산	지역내	334,820	349,865	96.9	97.0	지역내	울산	334,820	349,865	96.3	95.1
	지역간	10,749	10,829	3.1	3.0	지역간	울산	12,715	17,924	3.7	4.9
	계	345,569	360,694	100.0	100.0	계	울산	347,535	367,789	100.0	100.0

- 울산광역시 출근목적의 유출통행량은 2001년에 비해 경주시, 양산시가 증가한 반면, 그 외 모든 인접지역은 감소하였음
- 울산광역시로의 출근목적의 유입통행량은 경주시, 김해시, 양산시의 경우 2001년에 비해 증가하였으나, 그 외 인접지역의 경우 감소하였음

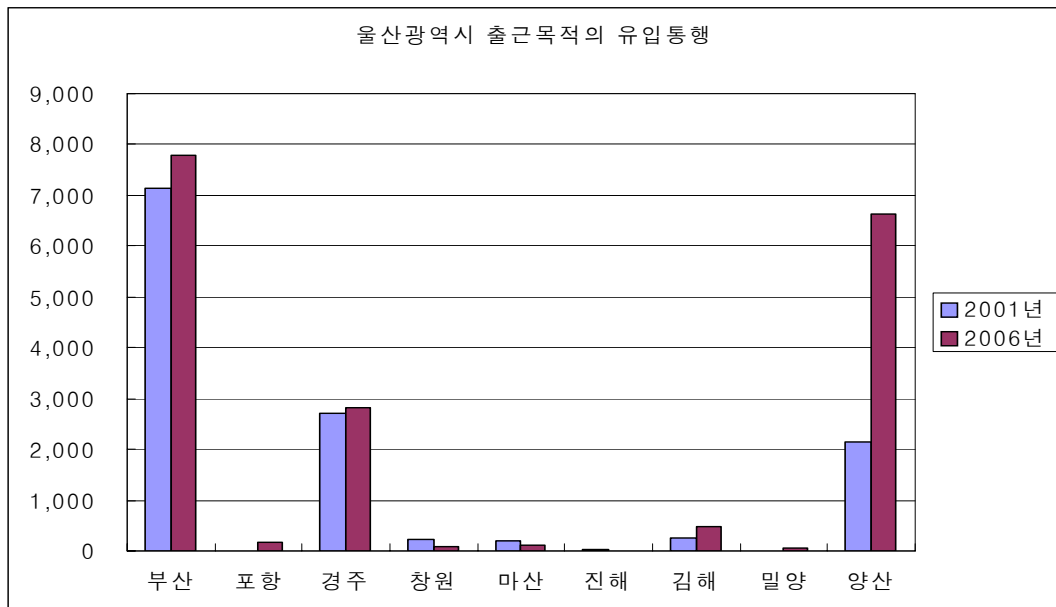
<표 4-10> 울산광역시 유출입 출근 통행

유출통행		출근				유입통행		출근			
출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)		출발	도착	통행량(통행/일)		분포(%)	
		2001년	2006년	2001년	2006년			2001년	2006년	2001년	2006년
울산	부산	5,858	2,133	1.7	0.6	부산	울산	7,142	7,795	2.1	2.1
	울산	334,820	349,865	96.9	96.9	울산	울산	334,820	349,865	96.3	95.1
	포항*	0	164	-	0.0	포항*	울산	0	169	-	0.0
	경주	3,088	7,125	0.9	2.0	경주	울산	2,701	2,833	0.8	0.8
	창원	253	17	0.1	0.0	창원	울산	226	76	0.1	0.0
	마산	212	30	0.1	0.0	마산	울산	193	108	0.1	0.0
	진해	41	0	0.0	0.0	진해	울산	41	1	0.0	0.0
	김해	139	135	0.0	0.0	김해	울산	268	492	0.1	0.1
	밀양*	0	28	-	0.0	밀양*	울산	0	68	-	0.0
	양산	1,158	1,389	0.3	0.4	양산	울산	2,144	6,619	0.6	1.8
	계	345,569	360,886	100.0	100.0	계	울산	347,535	368,026	100.0	100.0

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-9> 울산광역시 출근목적 유출통행



<그림 4-10> 울산광역시 출근목적 유입통행

5. 전주시

- 전주시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2006년 192천 통행이며, 전주시에서 전주시 내부로 통행하는 출근목적 통행량은 166천 통행, 전주시에서 전주시 인접 지역으로 유출하는 출근목적 통행량은 26천 통행임
- 전주시로 유입하는 출근목적 통행량은 2006년 180천 통행이며, 전주시 인접 지역에서 전주시로 유입하는 출근목적 통행량은 14천 통행임

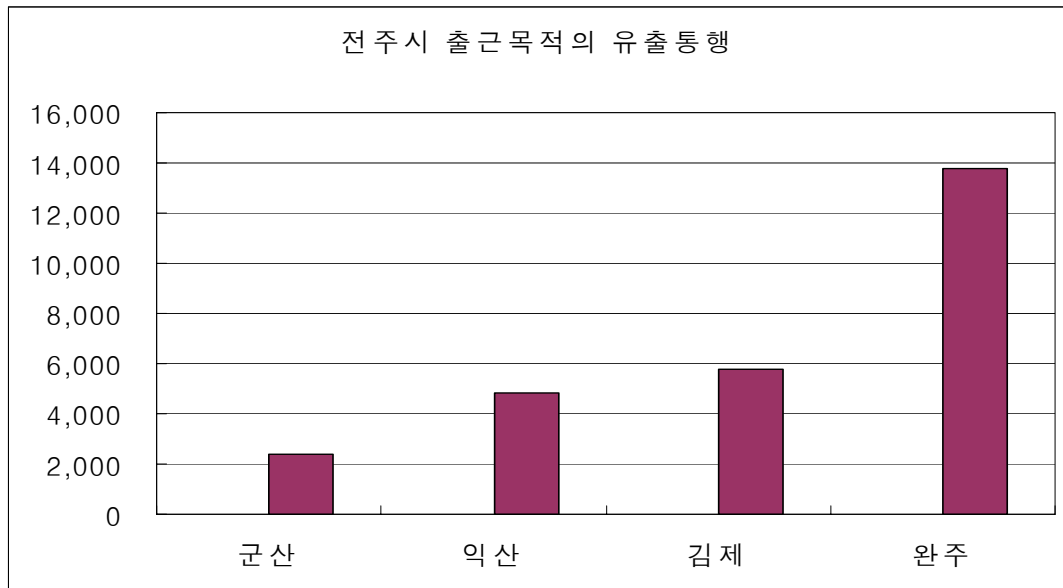
<표 4-11> 전주시 지역내·지역간 유출입 출근 통행(2006년)

유출통행		출근		유입통행		출근	
출발	도착	통행량	분포	출발	도착	통행량	분포
전주	지역내	165,647	86.1	지역내	전주	165,647	92.1
	지역간	26,766	13.9	지역간		14,185	7.9
	계	192,413	100.0	계		179,832	100.0

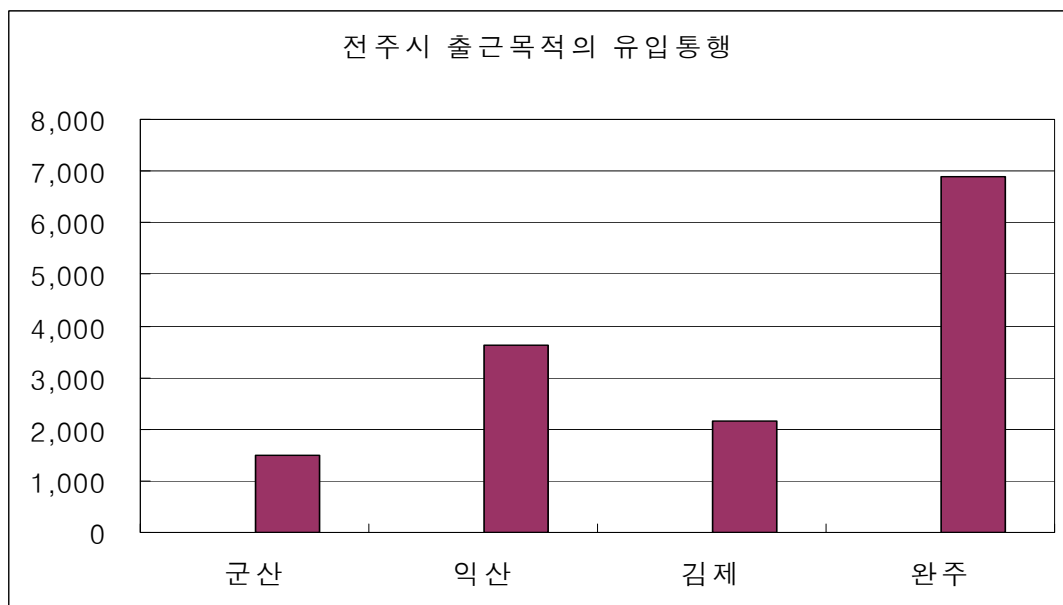
- 2006년 전주시 출근목적 통행의 경우 완주군으로의 유출통행량이 13,794통행/일로 가장 높게 나타났으며, 완주군의 유입통행량은 6,906통행/일로 가장 높게 나타남
- 전주시는 2001년 전수화 O/D자료가 존재하지 않아 비교가 불가능함

<표 4-12> 전주시 출근목적 유출·유입 통행(2006년)

유출통행		출근		유입통행		출근	
출발	도착	통행량 (통행/일)	분포(%)	출발	도착	통행량 (통행/일)	분포(%)
전주	전주	165,647	86.1	전주	전주	165,647	92.1
	군산	2,380	1.2	군산		1,495	0.8
	익산	4,832	2.5	익산		3,626	2.0
	김제	5,760	3.0	김제		2,158	1.2
	완주	13,794	7.2	완주		6,906	3.9
	계	192,413	100.0	계		179,832	100.0



<그림 4-11> 전주시 출근목적 유출통행(2006)



<그림 4-12> 전주시 출근목적 유입통행(2006)

제2절 시외유출입 통행지표 분석

1. 시외유입 및 시외유출 통행지표 분석 방법

가. 자족도

1) 자족도 정의

- 도시권의 광역화에 따라 자족성의 범위를 광역적인 생활권과 경제권을 고려한 자족성에 대한 개념이 대두되고 있음
 - 자족도(의존도)란 도시내에서 이루어지는 주민들의 다양한 활동들을 외부에 의존함이 없이 도시자체에서 수용함을 의미함
- 이는 도시 내의 취업기회와 밀접히 관련되어 있으며 고용에 있어서 충분한 취업기회의 제공뿐만 아니라 사회활동에 필요한 다양한 서비스들이 도시내에서 제공되어야 함
 - 특히 취업기회와 관련된 출근통행이 도시내에서 이루어져야 하며 출근 통행거리, 출근 통행량, 출근시 통행수단 등과 관련하여 도시확산과 직주분리로 인한 비용이 최소가 되어야 함
- 따라서 본 과업에서는 광역도시권 출근통행 자료를 이용하여 각 도시별 자족도 분석을 실시하여 각 도시간 상호 의존 관계를 파악하였음

2) 자족도 분석 방법

- 출발기준 자족도

$$I_o^{\text{출근}} = \frac{t_{ij}}{O_i} = \frac{t_{i \rightarrow j}}{O_i},$$

t_{ij} : i 지역에서 j지역으로 이동하는 총 출근통행량

O_i : i 지역에서 출발하는 총 유출 출근통행량

- 예를 들면, 부산광역시 출근의 출발기준 자족도는 다음과 같음

$$I_o^{\text{출근}} = \frac{t_{ij}}{O_i} = \frac{t_{\text{부산} \rightarrow \text{부산}}}{O_{\text{부산}}} = \frac{1,203,454}{1,271,629} = 0.9464$$

○ 도착기준 자족도

$$I_D^{\text{출근}} = \frac{t_{ij}}{D_j} = \frac{t_{i \rightarrow j}}{D_j},$$

t_{ij} : i 지역에서 j지역으로 이동하는 총 출근통행량

D_j : j 지역에 도착하는 총 유입 출근통행량

- 예를 들면, 부산광역시 출근의 도착기준 자족도는 다음과 같음

$$I_D^{\text{출근}} = \frac{t_{ij}}{D_j} = \frac{t_{\text{부산} \rightarrow \text{부산}}}{D_{\text{부산}}} = \frac{1,203,455}{1,251,072} = 0.9619$$

나. 독립성 지표

1) 독립성 지표 정의

- 통근통행의 독립성을 살펴봄으로써 도시의 자족성 즉, 산업기반 및 경제의 자립정도를 가늠해 볼 수 있음. 도시의 자족성은 여러 가지 복합적 지표를 면밀히 검토해야 파악할 수 있겠으나, 시외 유입과 유출의 출·퇴근 분포를 상세·비교함으로써 간접적으로 도시 자족성의 일면을 고찰할 수 있음. 만약 유입되는 출근통행이 유출되는 출근통행보다 많다면, 그 도시는 자족성이 있는 것으로 볼 수 있으며, 이와 같은 관계를 식으로 나타내면 다음과 같음

2) 독립성 분석 방법

○ 독립성 지표

$$S_i = \frac{I_c}{O_c}$$

S_i : i 도시의 출근통행 독립성 지표

I_c : 도시내로 유입되는 출근 통행량

O_c : 도시외로 유출되는 출근 통행량

- 위에서 출근통행 독립성 지표 S_i 가 1.0 이상이면 자족성이 있는 것으로 판단하고, S_i 가 1.0 미만이면 자족성이 취약한 것으로 볼 수 있음
- 예를 들면, 부산광역시 출근의 독립성 지표는 다음과 같음

$$S_{\text{부산}} = \frac{I_c}{O_c} = \frac{1,251,072}{1,271,630} = 0.9838$$

다. 교차 통근 분석

1) 교차통근의 정의

- 교차통근(Cross-Commuting)은 각 도시가 직장과의 주거지의 양적인 균형이 이루어진 상태에서도 도시간 출·퇴근 통행이 발생하는 현상을 말함
- 기존의 연구에서는 과다통근(Excessive Commuting) 또는 낭비통근(Wasteful Commuting) 등의 이름으로 직장과의 주거지간 최단거리에 사람들이 입지하게 되는 최적값과 실질적으로 출·퇴근하는 시간 또는 거리와의 차이를 비교하여 교차통근이 많이 발생하고 있으며, 지속적으로 증가하고 있음을 밝힌 바 있음.
- 이와 같은 교차통근을 지방 5대 광역권에서 발생하는 출근통행을 기준으로 살펴보기 위하여 교차통근지표 (C_i)를 다음과 같이 설정하였음

2) 교차통근 분석 방법

- 교차통근 지표(Cross-Commuting Index)

$$C_t^i = \frac{(F_i^{In} + F_i^{Out})}{K_i}$$

C_t^i : t 년도 i 도시의 교차 통행율

F_i^{In} : 타지역에서 i 도시로 유입되는 출근 통행량

F_i^{Out} : i 지역에서 타지역으로 유출되는 출근 통행량

K_i : i 도시 내부발생 출근 통행량

- 예를 들면, 부산광역시 교차통근지표는 다음과 같음

$$C_{2002}^{부산} = \frac{F_{부산}^{In} + F_{부산}^{Out}}{K_{부산}} = \frac{6,616 + 2,882}{23,561} = 0.4031$$

- 위의 식에서 지역내로 유입되는 교통량과 타지역으로 유출되는 교통량의 합과 내부통행량의 합이 동일하다면 교차통근율은 1.0 이 됨. 그러므로 교차통근율이 1.0 이라면 내부통행율은 67%가 됨. 예를 들어, 교차통근율이 1.5 이상이면 교차통근이 매우 높게 발생하는 시·군으로 간주할 수 있음
- 따라서, 5대 광역권의 각 시·군 교차통근율이 높게 나타나면, 도시기능이 정비되어 규모가 성숙된 시·군일수록 교차통근율이 높아지는 경향이 있음. 그러므로 5대 광역권 각 시·군의 도시 기능이 제고될수록 교차통근량이 많이 발생할 가능성이 큼

2. 시외유입 및 시외유출 통행지표 분석

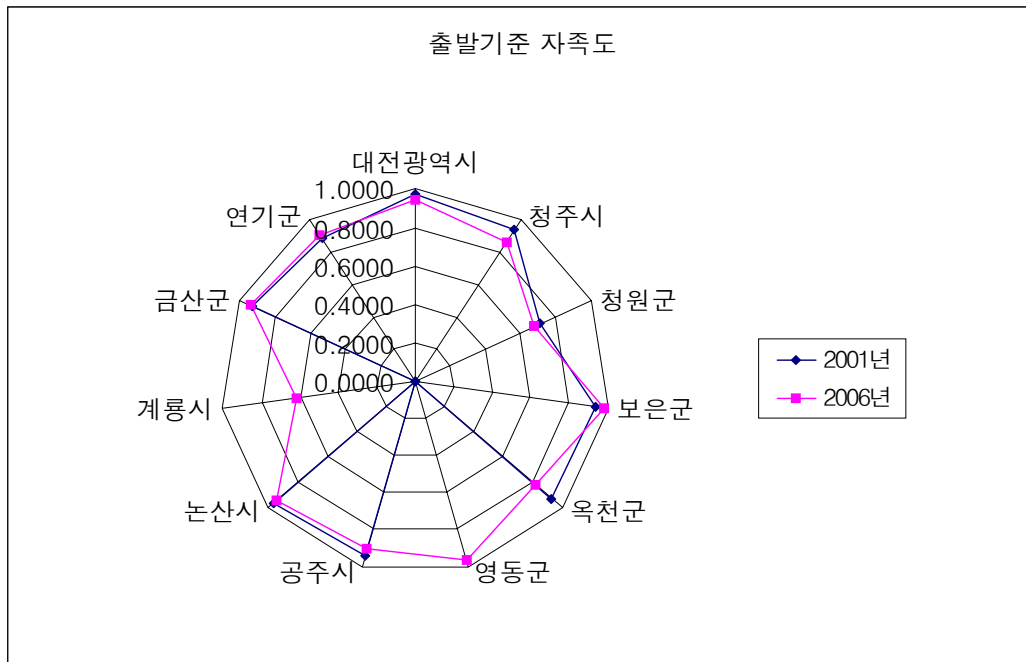
가. 대전광역시권

- 2006년 출발기준 자족도는 보은군 0.9750, 영동군 0.9609, 대전광역시 0.9411의 순으로 나타났으며, 계룡시가 0.6203로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 대전광역시 0.9756, 청주시 0.9382, 영동군 0.9248의 순으로 나타났으며, 청원군은 0.4738로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 청원군, 보은군, 옥천군, 영동군, 공주시, 논산시, 계룡시, 금산군, 연기군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 대전광역시, 청주시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남
- 2001년에 비해 대전광역시와 청주시를 제외한 나머지 시·군의 경우 독립성 지표가 증가 하였음

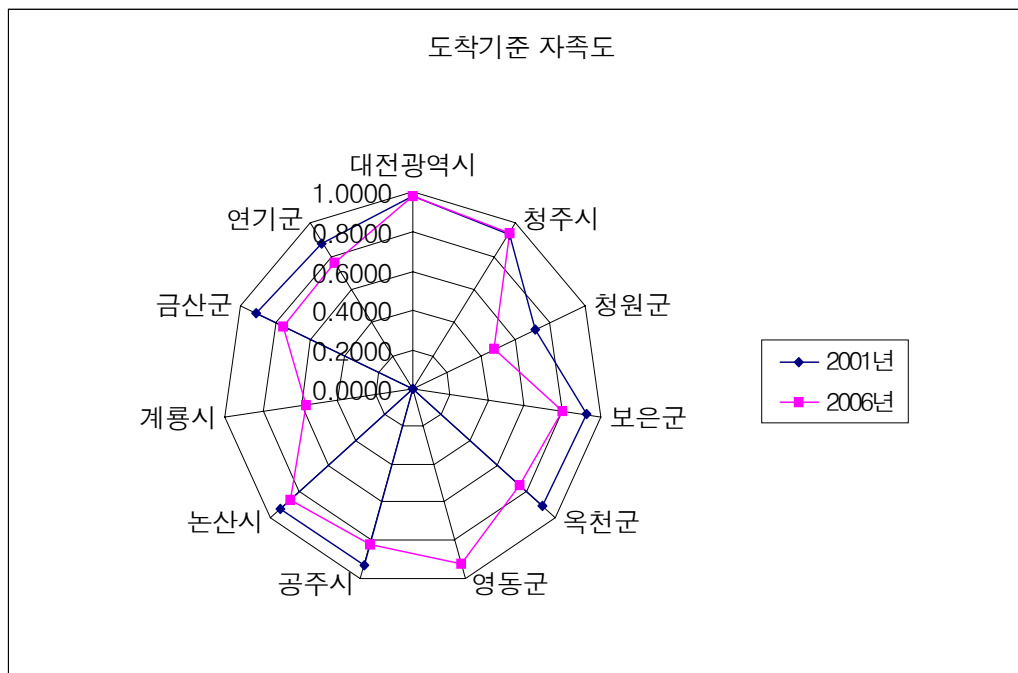
<표 4-13> 대전광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석

구분	출발기준 자족도		도착기준 자족도		독립성 지표		교차통근 지표	
	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년
대전	0.9736	0.9411	0.9788	0.9756	0.9948	0.9646	0.0488	0.0877
청주	0.9365	0.8578	0.9361	0.9382	1.0004	0.9144	0.1361	0.2316
청원	0.7039	0.6739	0.7144	0.4738	0.9853	1.4225	0.8204	1.5945
보은	0.9341	0.9750	0.9228	0.7944	1.0123	1.2273	0.1542	0.2845
옥천	0.9251	0.8130	0.9060	0.7427	1.0210	1.0946	0.1847	0.5765
영동*	-	0.9609	-	0.9248	-	1.0391	-	0.1221
공주	0.9403	0.9040	0.9346	0.8178	1.0061	1.1054	0.1335	0.3291
논산	0.9646	0.9407	0.9277	0.8570	1.0398	1.0977	0.1400	0.2515
계룡*	-	0.6203	-	0.5686	-	1.0909	-	1.3707
금산	0.9286	0.9370	0.9106	0.7494	1.0198	1.2503	0.1751	0.4016
연기	0.8821	0.9056	0.8798	0.7567	1.0026	1.1967	0.2703	0.4258

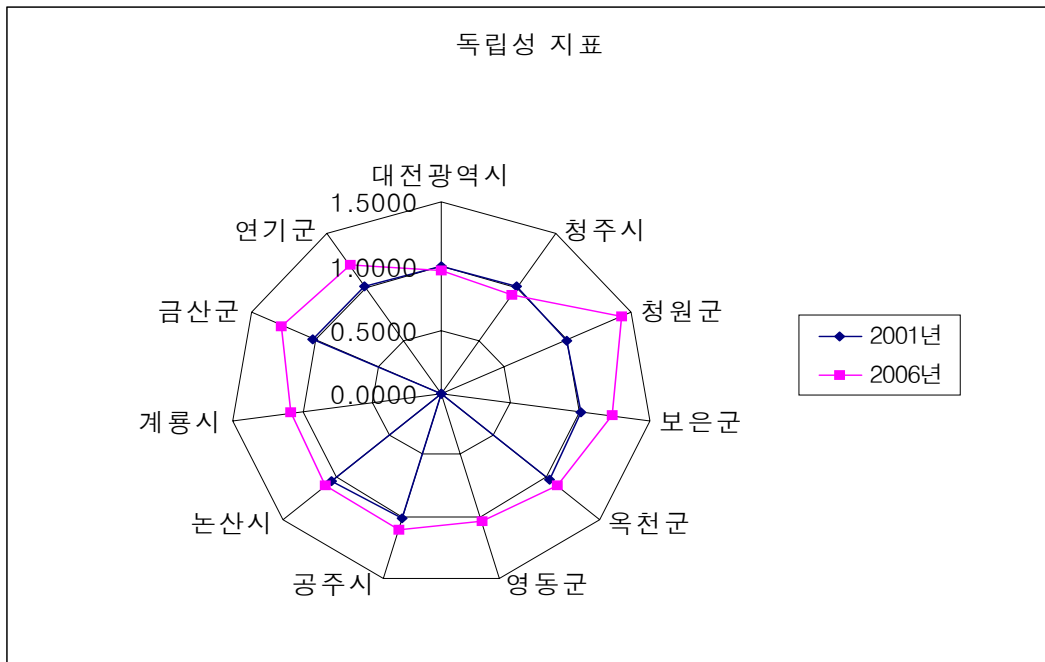
주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



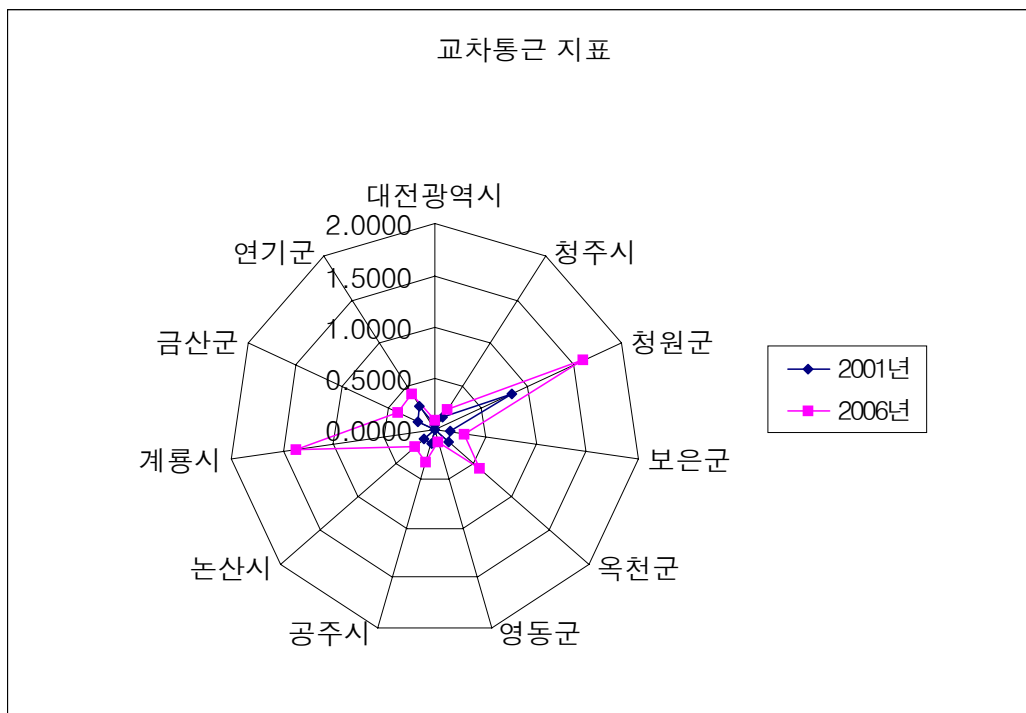
<그림 4-13> 대전광역권 출발기준 자족도



<그림 4-14> 대전광역권 도착기준 자족도



<그림 4-15> 대전광역시권 독립성 지표



<그림 4-16> 대전광역시권 교차통근 지표

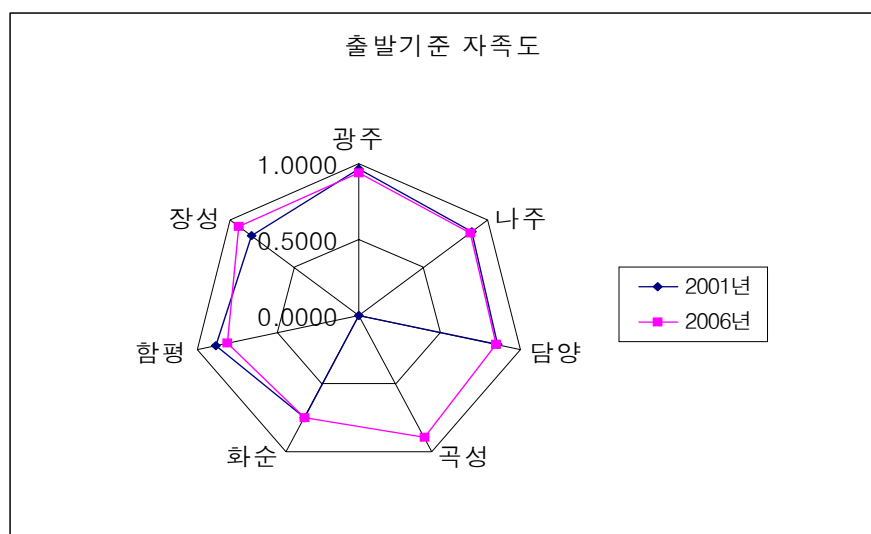
나. 광주광역시권

- 2006년 출발기준 자족도는 광주광역시 0.9381, 장성군 0.9333, 곡성군 0.8939의 순으로 나타났으며, 화순시가 0.7516로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 광주광역시 0.9746, 화순시 0.7915, 곡성군 0.7310의 순으로 나타났으며, 담양군이 0.6023로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 나주시, 담양군, 곡성군, 함평군, 장성군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 광주광역시, 화순시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남
- 광주광역시와 화순시를 제외한 인접 시·군은 2001년에 비해 독립성 지표가 증가함

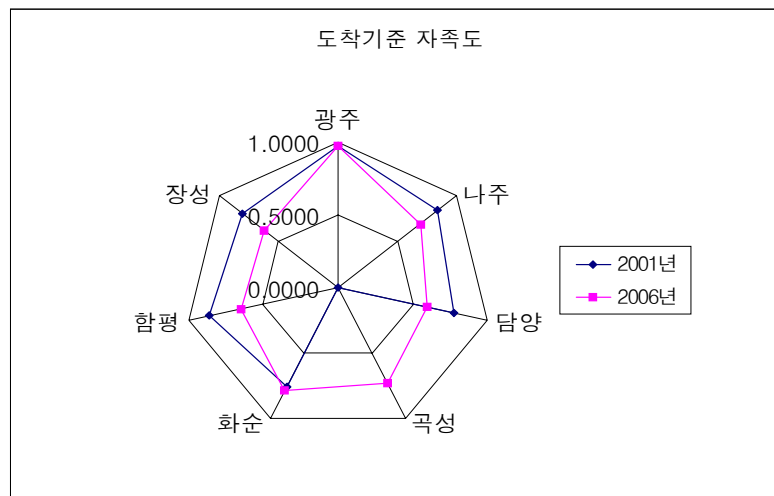
<표 4-14> 광주광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석

구분	출발기준 자족도		도착기준 자족도		독립성 지표		교차통근 지표	
	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년
광주	0.9661	0.9381	0.9738	0.9746	0.9921	0.9626	0.0621	0.0920
나주	0.8817	0.8606	0.8381	0.6882	1.0519	1.2504	0.3273	0.6150
담양	0.8645	0.8511	0.7771	0.6023	1.1124	1.4131	0.4435	0.8351
곡성*	-	0.8939	-	0.7310	-	1.2228	-	0.4867
화순	0.7520	0.7516	0.7546	0.7915	0.9966	0.9496	0.6549	0.5938
함평	0.8918	0.8121	0.8707	0.6469	1.0243	1.2554	0.2698	0.7771
장성	0.8347	0.9333	0.8097	0.6226	1.0309	1.4990	0.4330	0.6776

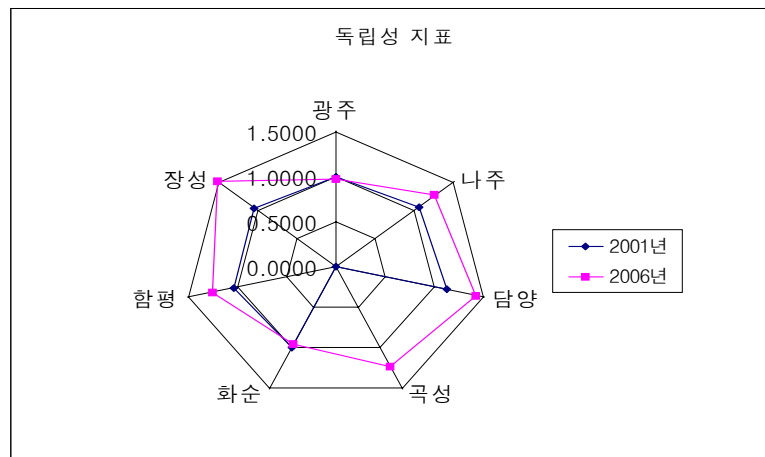
주 : * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



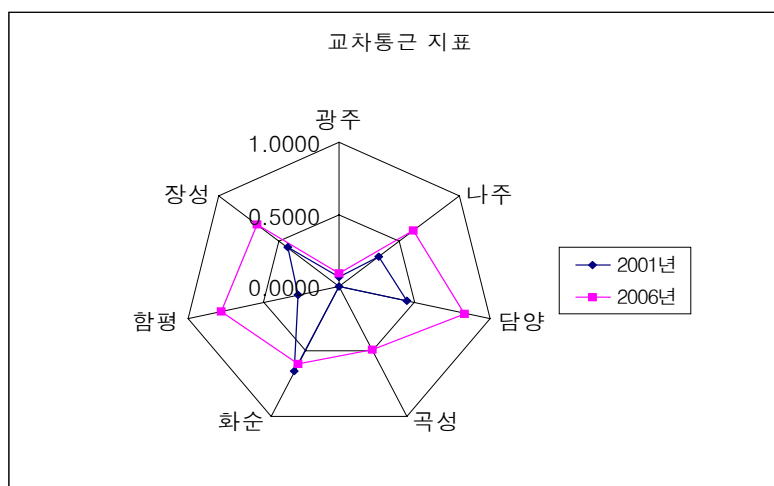
<그림 4-17> 광주광역시권 출발기준 자족도



<그림 4-18> 광주광역시 도착기준 자족도



<그림 4-19> 광주광역시 독립성 지표



<그림 4-20> 광주광역시 교차통근 지표

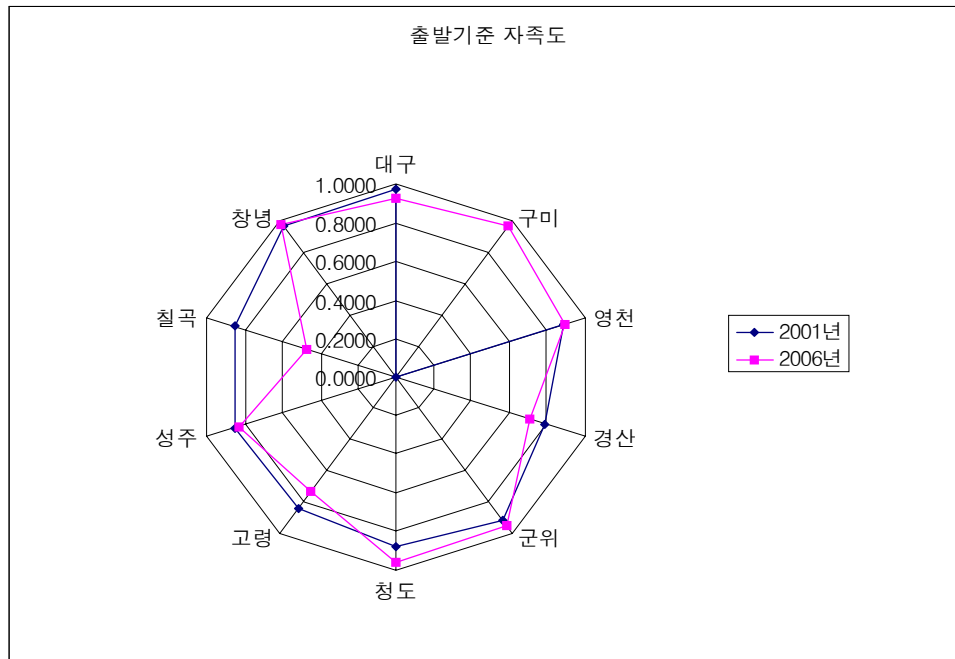
다. 대구광역권

- 2006년 출발기준 자족도는 창녕군 0.9777 구미시 0.9675, 청도군 0.9583의 순으로 나타났으며, 칠곡군이 0.4671로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 대구광역시 0.9673, 창녕군 0.8779, 구미시 0.8433의 순으로 나타났으며, 성주군이 0.4645로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 구미시, 영천시, 경산시, 군위군, 청도군, 고령군, 성주군, 창녕군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 대구광역시, 칠곡군은 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남
- 대구광역시와 칠곡군을 제외한 나머지 시·군은 2001년에 비해 독립성 지표가 증가하였음

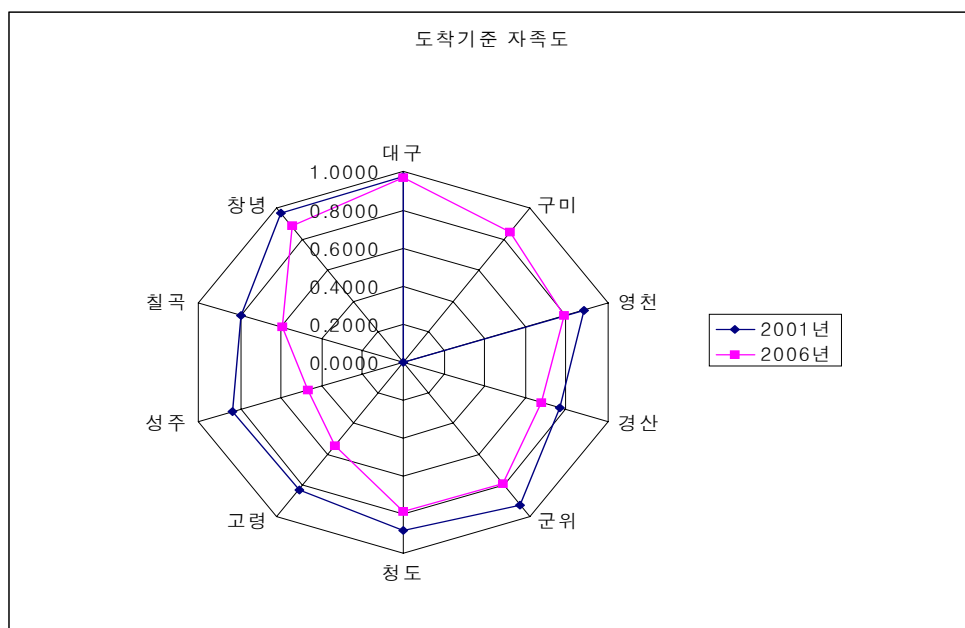
<표 4-15> 대구광역권 자족도 및 독립성 지표 분석

구분	출발기준 자족도		도착기준 자족도		독립성 지표		교차통근 지표	
	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년
대구	0.9721	0.9251	0.9755	0.9673	0.9965	0.9563	0.0539	0.1148
구미*	-	0.9675	-	0.8433	-	1.1474	-	0.2194
영천	0.8837	0.8884	0.8903	0.7857	0.9925	1.1306	0.2549	0.3984
경산	0.7905	0.7073	0.7689	0.6729	1.0281	1.0511	0.5656	0.9000
군위	0.9213	0.9495	0.9257	0.7884	0.9953	1.2044	0.1657	0.3216
청도	0.8768	0.9583	0.8802	0.7792	0.9962	1.2298	0.2767	0.3269
고령	0.8351	0.7291	0.8298	0.5372	1.0064	1.3572	0.4025	1.2329
성주	0.8484	0.8320	0.8370	0.4645	1.0136	1.7912	0.3735	1.3547
칠곡	0.8516	0.4671	0.7971	0.5926	1.0684	0.7882	0.4287	1.8284
창녕	0.9648	0.9777	0.9685	0.8779	0.9962	1.1137	0.0690	0.1619

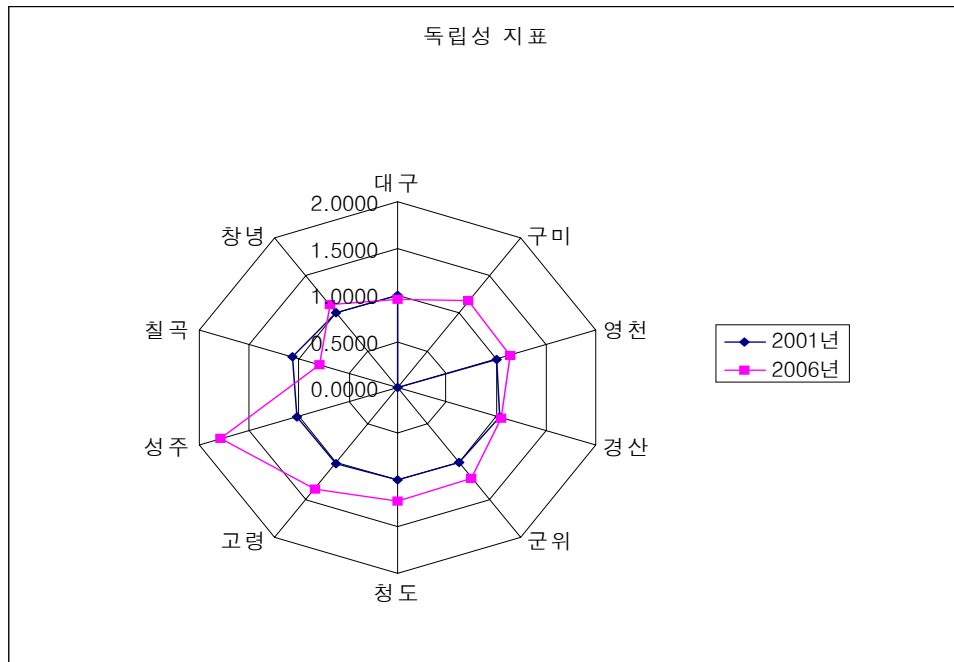
주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



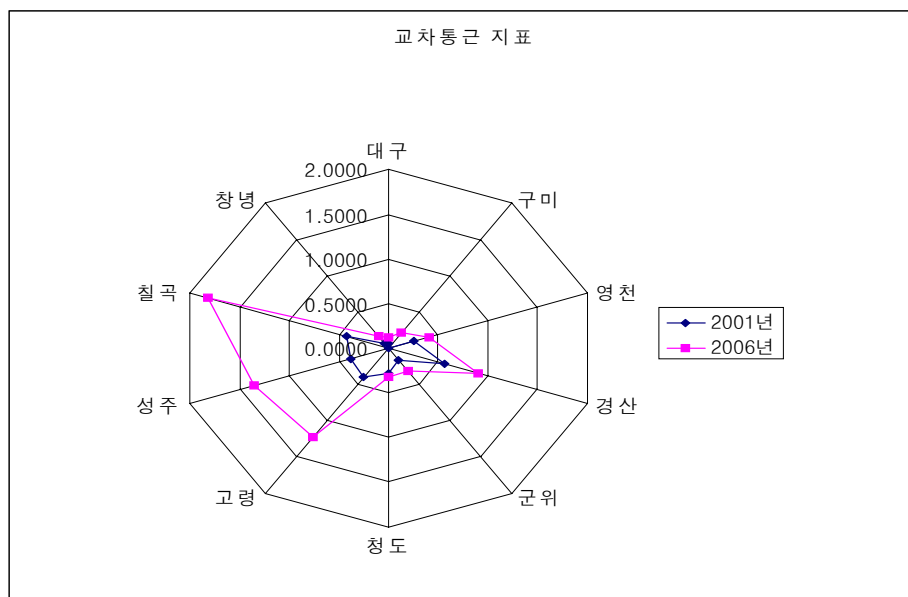
<그림 4-21> 대구광역시 출발기준 자족도



<그림 4-22> 대구광역시 도착기준 자족도



<그림 4-23> 대구광역시권 독립성 지표



<그림 4-24> 대구광역시권 교차통근 지표

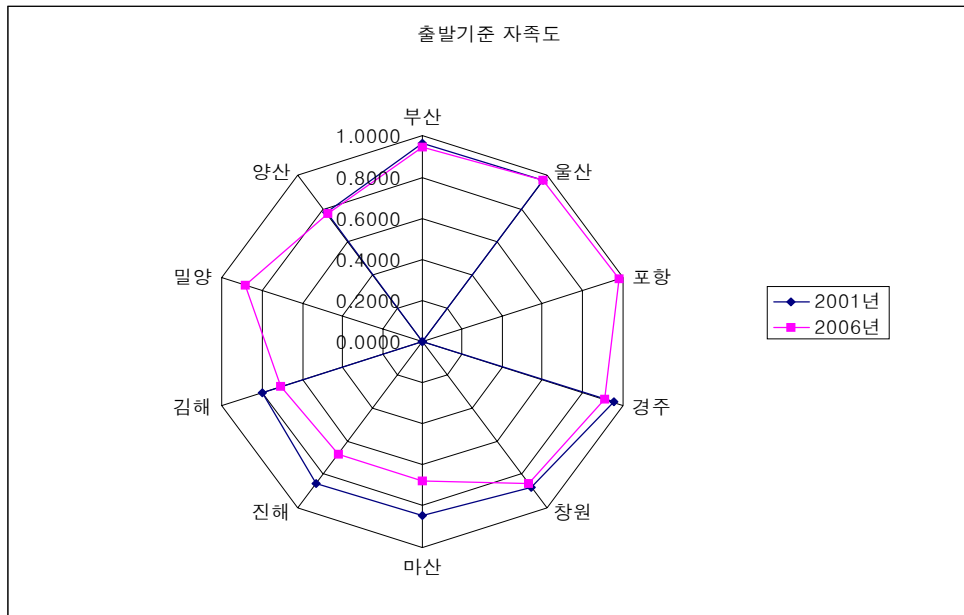
라. 부산·울산광역시권

- 2006년 출발기준 자족도는 포항시 0.9804, 울산광역시 0.9695, 부산광역시 0.9464, 경주시 0.9047의 순으로 낮게 나타났으며, 진해시가 0.6761로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 포항시 0.9661, 부산광역시 0.9619, 울산광역시 0.9507, 밀양시 0.9038의 순으로 낮게 나타났으며, 창원시가 0.6829로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 울산광역시, 포항시, 경주시, 창원시, 양산시가 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 부산광역시, 마산시, 진해시, 김해시, 밀양시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남
- 교차통근 지표의 경우 양산시를 제외한 나머지 시·군은 2001년에 비해 증가한 것으로 나타남

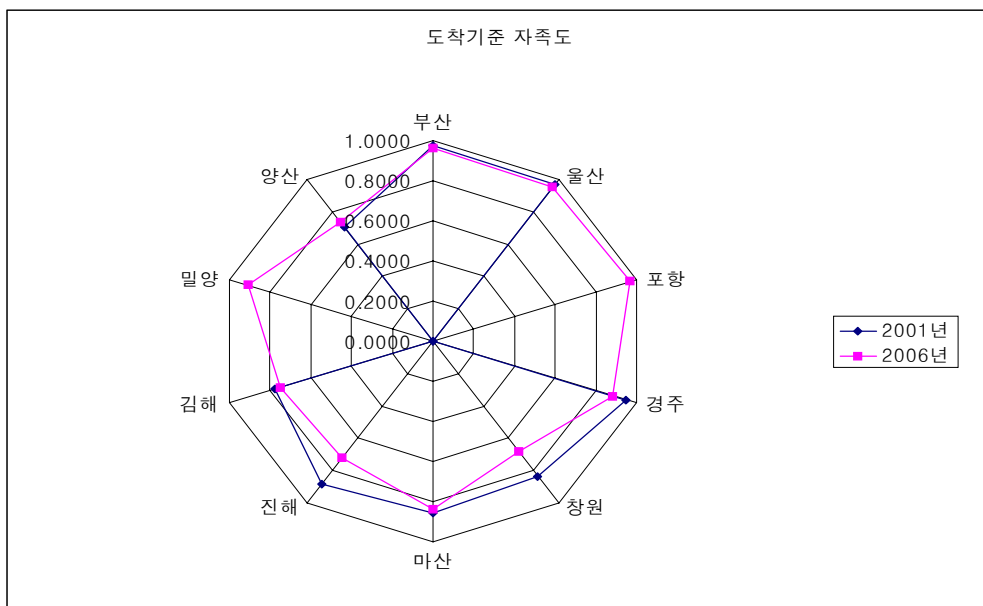
<표 4-16> 부산·울산광역시권 자족도 및 독립성 지표 분석

구분	출발기준 자족도		도착기준 자족도		독립성 지표		교차통근 지표	
	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년	2001년	2006년
부산	0.9617	0.9464	0.9722	0.9619	0.9892	0.9838	0.0684	0.0962
울산	0.9689	0.9695	0.9634	0.9507	1.0057	1.0198	0.0701	0.0834
포항*	-	0.9804	-	0.9661	-	1.0148	-	0.0551
경주	0.9510	0.9047	0.9444	0.8818	1.0070	1.0261	0.1103	0.2394
창원	0.8736	0.8523	0.8292	0.6829	1.0536	1.2481	0.3507	0.6378
마산	0.8422	0.6781	0.8593	0.8346	0.9801	0.8126	0.3511	0.6729
진해	0.8515	0.6761	0.8793	0.7171	0.9684	0.9428	0.3116	0.8737
김해	0.7930	0.7093	0.7753	0.7525	1.0229	0.9427	0.5509	0.7387
밀양*	-	0.8842	-	0.9038	-	0.9784	-	0.2373
양산	0.7784	0.7661	0.7061	0.7402	0.8021	1.0349	0.7010	0.6563

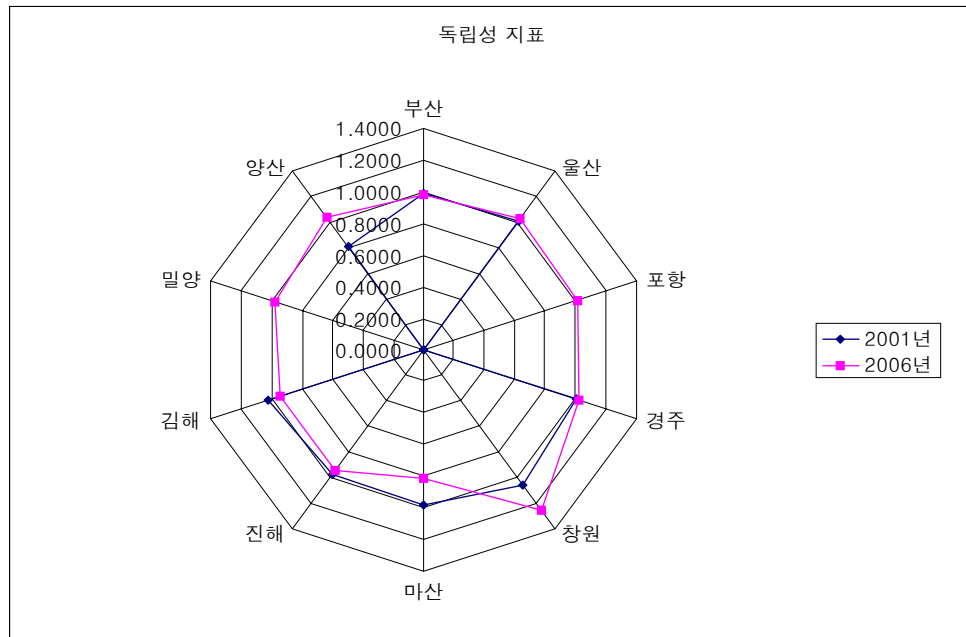
주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



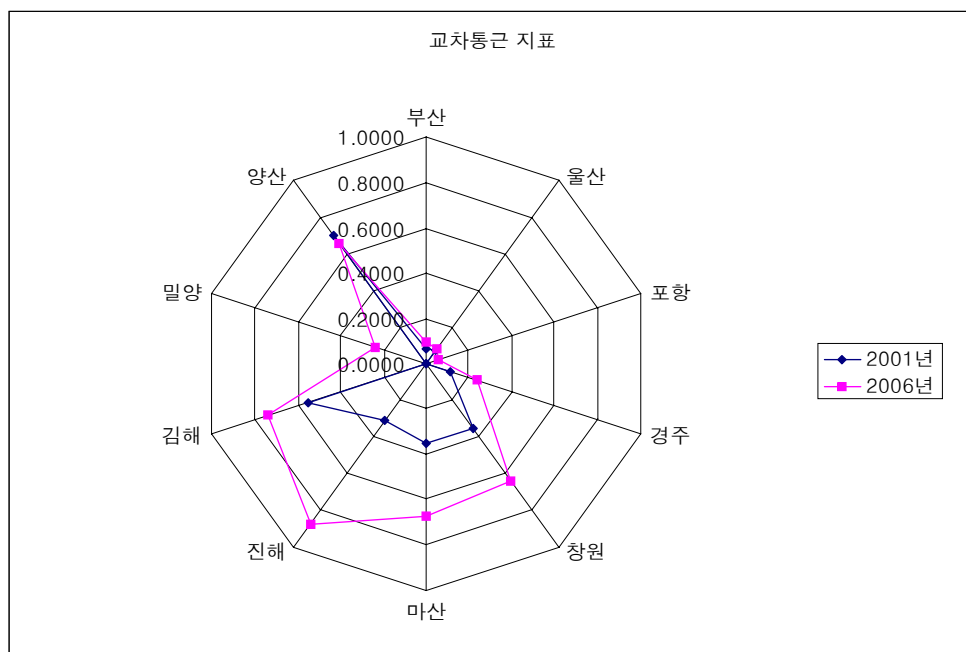
<그림 4-25> 부산·울산광역시 출발기준 자족도



<그림 4-26> 부산·울산광역시 도착기준 자족도



<그림 4-27> 부산·울산광역시권 독립성 지표



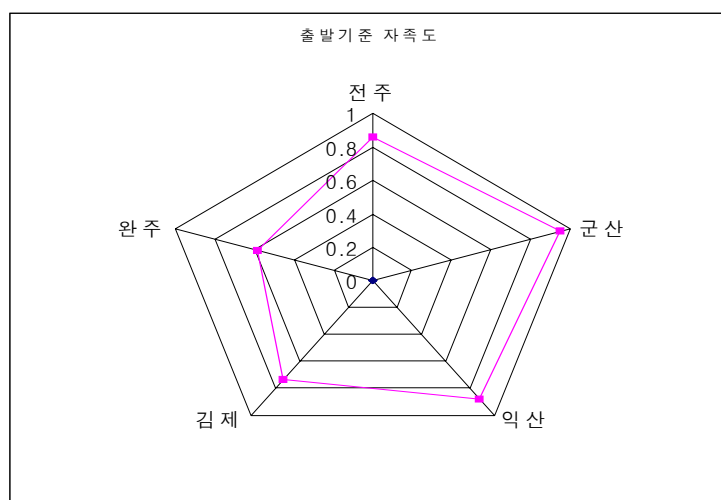
<그림 4-28> 부산·울산광역시권 교차통근 지표

마. 전주주 대도시권

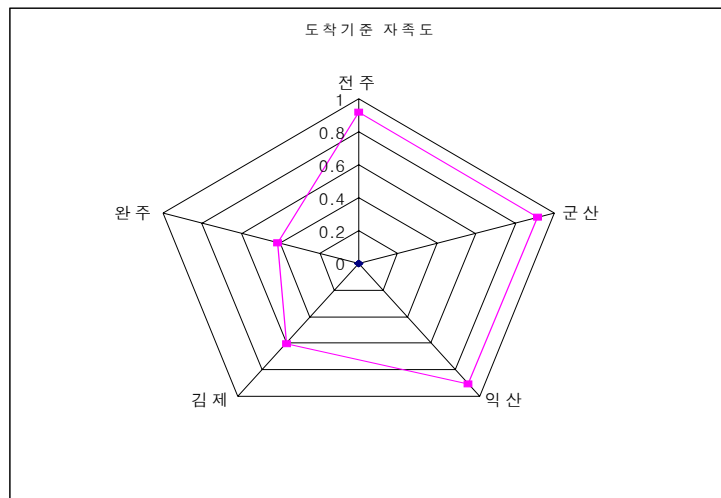
- 2006년 출발기준 자족도는 군산시 0.9484, 익산시 0.8792, 전주시 0.8609의 순으로 낮게 나타났으며, 완주군이 0.5880로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 전주시 0.9211, 군산시 0.9141, 익산시 0.9060의 순으로 낮게 나타났으며, 완주군이 0.4118로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 군산시, 김제시, 완주군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 전주시, 익산시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남
- 전주권은 2001년 전수화 O/D자료가 존재하지 않아 비교가 불가능함

<표 4-17> 전주권 자족도 및 독립성 지표 분석(2006년)

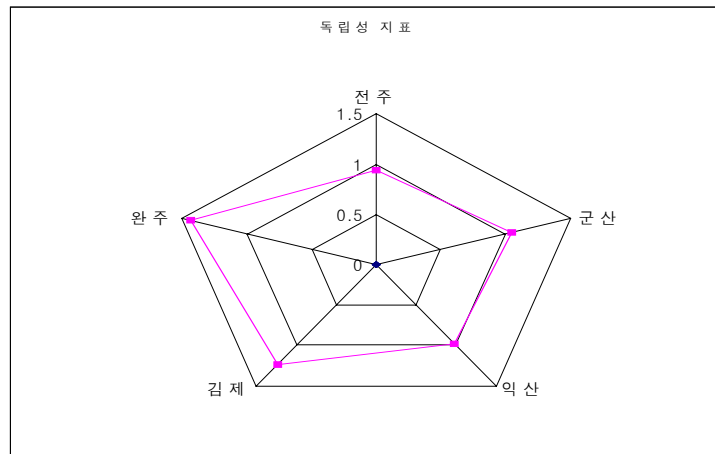
구분	출발기준 자족도	도착기준 자족도	독립성 지표	교차통근 지표
전주	0.8609	0.9211	0.9346	0.2472172
군산	0.9484	0.9141	1.0375	0.1483477
익산	0.8792	0.9060	0.9705	0.2411322
김제	0.7330	0.5985	1.2249	1.0350639
완주	0.5880	0.4118	1.4280	2.1290119



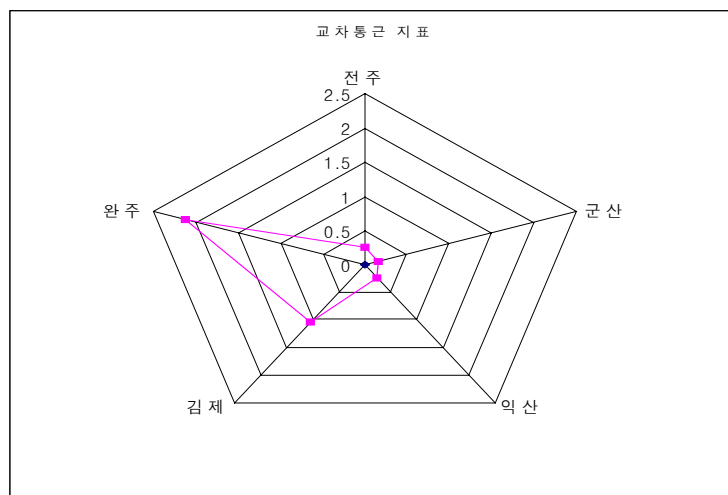
<그림 4-29> 전주권 출발기준 자족도(2006)



<그림 4-30> 전주권 도착기준 자족도(2006)



<그림 4-31> 전주권 독립성 지표(2006)



<그림 4-32> 전주권 교차통근 지표(2006)

제3절 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리 분석

1. 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리 분석 방법

- 표준편차거리란 지역중심과 개별지점 사이의 평균거리로부터 얼마나 떨어져 있는지 그 분산정도를 파악하기 위하여 물리적인 거리개념에 통계적인 방법을 적용한 것임
- 따라서 표준편차거리는 지역중심으로부터 모든 개별지점들 사이의 거리를 구한 후 이들의 평균거리를 구한 다음 평균거리로부터 분산을 구하게 되며, 그 공식은 다음과 같음

$$S_d = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n q_i (X_i - X)^2}{\sum_{i=1}^n q_i}}$$

여기서, S_d = 표준편차거리

$$X = \text{각 지역의 평균출근통행거리} \left(X = \frac{\sum_{i=1}^n q_i X_i}{\sum_{i=1}^n q_i} \right)$$

X_i = i지역의 실제출근거리

q_i = i지역의 통근자수가 됨

- 표준편차 및 거리공식은 이미 이론적으로 정립된 분석방법으로 다른 출근거리 측정 방법들에 비해 비교적 그 개념이 간단하고 분석이 용이함
- 평균보다 얼마만큼 더 긴 출근거리를 가지고 있는지를 알 수 있기 때문에 이로 인한 사회적 비용 손실을 측정할 수 있다는 장점이 있음
 - 평균 이상의 출근거리로 인한 사회적 비용손실을 측정하는 기초자료로 제공될 수 있으며, 출근자들이 평균보다 더 긴 출근을 함으로써 발생하는 단위당 유류소비증가 등으로 인한 대기오염 심화정도 등을 분석하는 데에 사용될 수 있음
- 표준편차거리가 시간의 변화에 따라 확대 또는 축소되었는가를 비교·분석함으로써 인구 및 고용변화에 따른 도시 공간구조 변화가 출근범위에 미치는 정도를 살펴보면 도시구조변화에 따른 통행패턴의 변화정도를 파악할 수 있음

2. 권역별 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

가. 대전광역시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

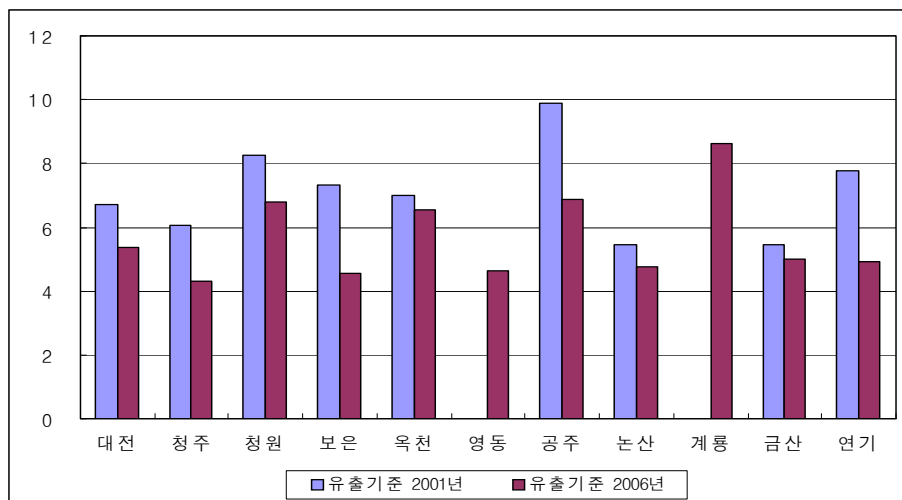
- 2006년 대전광역시권 유출기준 평균출근통행거리는 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 공주시의 경우 3.01km로 가장 많은 감소를 보였으며, 옥천군은 0.42km로 가장 적게 감소하는 것으로 나타남
- 2006년 대전광역시권 유입 평균출근통행거리는 2001년에 비해 대전광역시, 청주시, 연기군은 감소하였으나, 그 외 모든 인접지역은 증가하였음

<표 4-18> 대전광역시권 평균출근통행거리

단위: km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
대전	6.71	5.37	7.33	4.57
청주	6.07	4.33	4.62	3.09
청원	8.27	6.78	8.57	9.56
보은	7.33	4.56	7.87	9.84
옥천	6.98	6.56	7.82	7.98
영동*	-	4.62	-	6.64
공주	9.90	6.89	7.90	9.29
논산	5.44	4.77	6.74	7.30
계룡*	-	8.64	-	8.10
금산	5.45	5.00	5.56	9.48
연기	7.77	4.93	7.94	7.78

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-33> 대전광역시권 유출 평균출근통행거리



<그림 4-34> 대전광역시 유입 평균출근통행거리

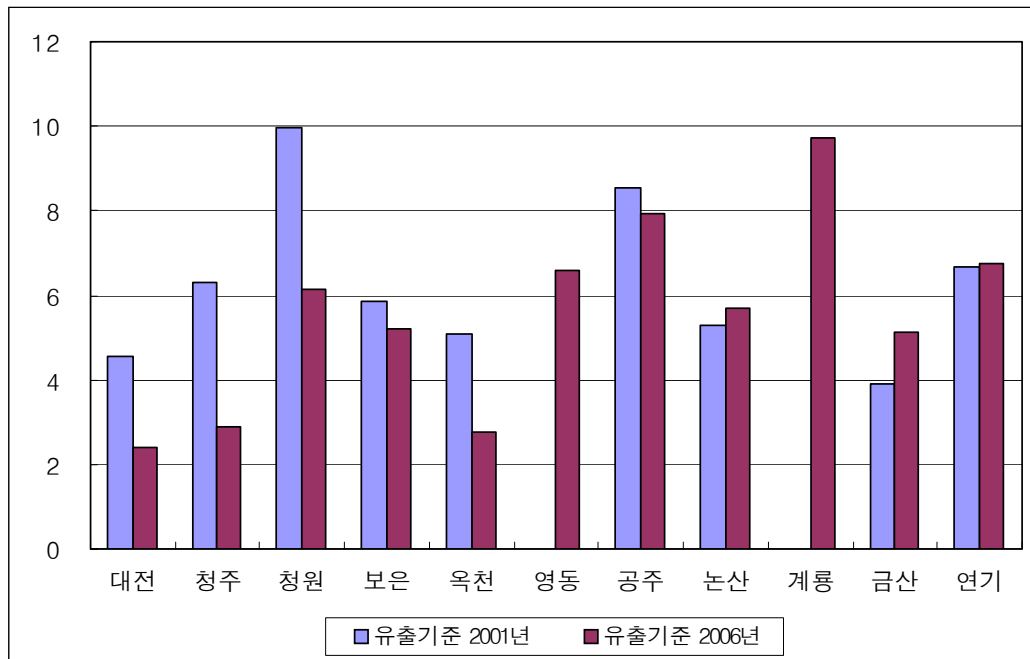
- 2006년 대전광역시 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 논산시, 금산군, 연기군은 증가하였으나, 그 외 모든 인접지역은 감소하였음

<표 4-19> 대전광역시 표준편차출근통행거리

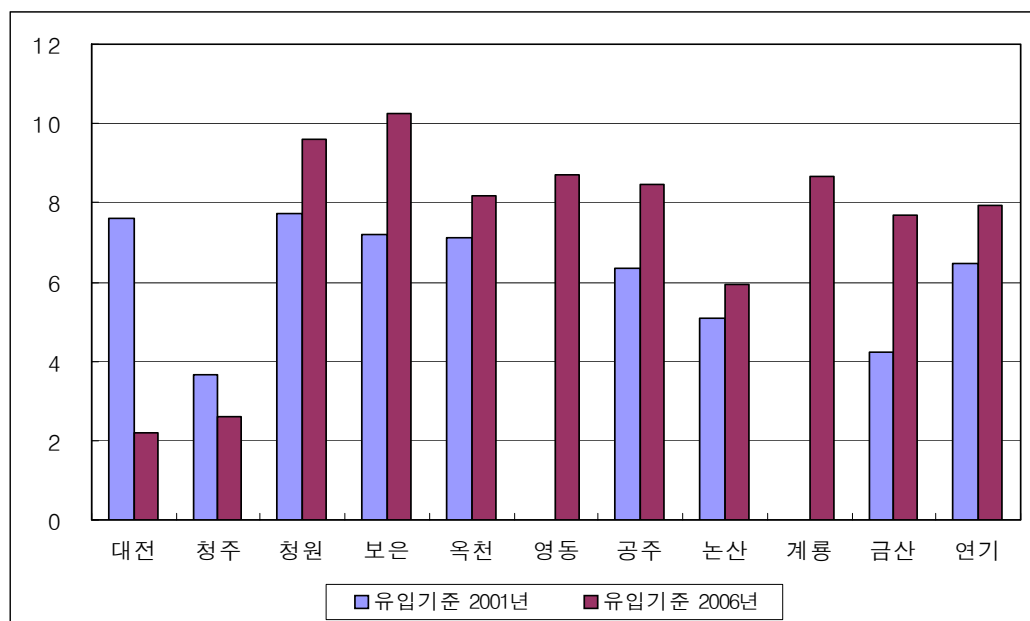
단위: km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
대전	4.57	2.40	7.61	2.19
청주	6.31	2.89	3.68	2.61
청원	9.97	6.16	7.71	9.61
보은	5.84	5.22	7.18	10.24
옥천	5.08	2.76	7.13	8.18
영동*	-	6.59	-	8.71
공주	8.55	7.92	6.34	8.46
논산	5.27	5.69	5.10	5.93
계룡	-	9.72	-	8.68
금산	3.90	5.13	4.23	7.69
연기	6.68	6.74	6.47	7.94

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-35> 대전광역시권 유출 표준편차출근통행거리



<그림 4-36> 대전광역시권 유입 표준편차출근통행거리

나. 광주광역시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

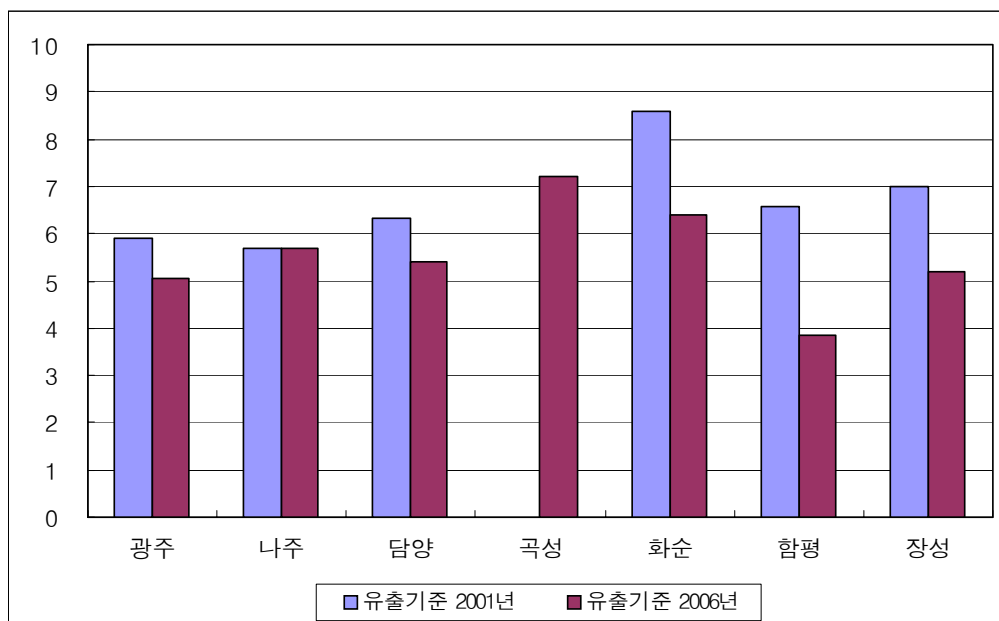
- 2006년 광주광역시권 유출기준 평균출근통행거리는 나주를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 함평군의 경우 2.73km로 가장 많은 감소를 보였으며, 나주시는 5.7km로 2001년과 동일하게 나타남
- 광주광역시권 유입 평균출근통행거리는 광주광역시, 화순시는 2001년에 비해 감소하였으나, 그 외 모든 인접지역은 증가하였음

<표 4-20> 광주광역시권 평균출근통행거리

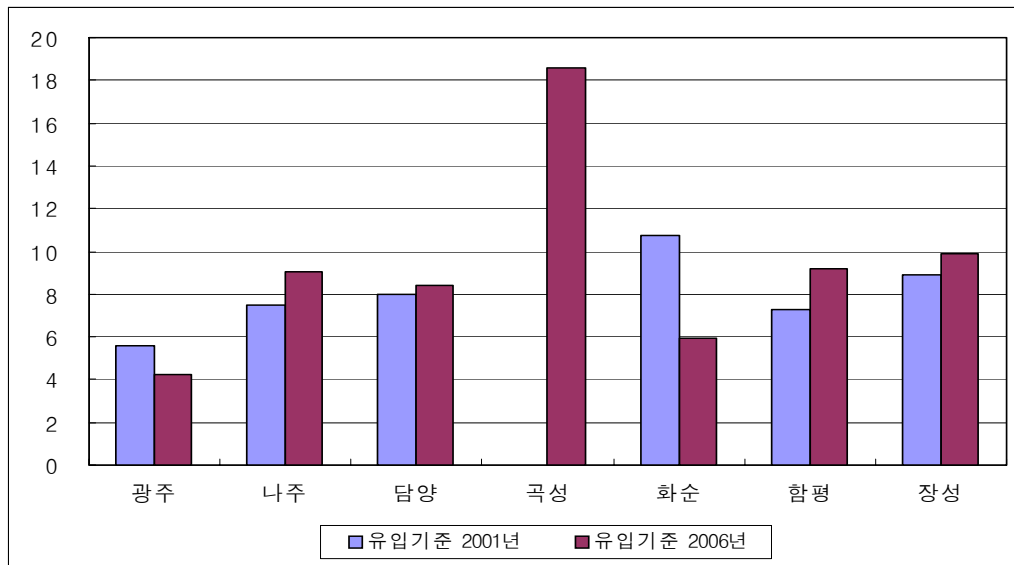
단위: km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
광주	5.89	5.07	5.55	4.24
나주	5.70	5.70	7.49	9.03
담양	6.33	5.40	7.99	8.39
곡성*	-	7.22	-	18.58
화순	8.60	6.38	10.75	5.97
함평	6.57	3.84	7.31	9.20
장성	6.98	5.21	8.92	9.90

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-37> 광주광역시권 유출 평균출근통행거리



<그림 4-38> 광주광역시 유입 평균출근통행거리

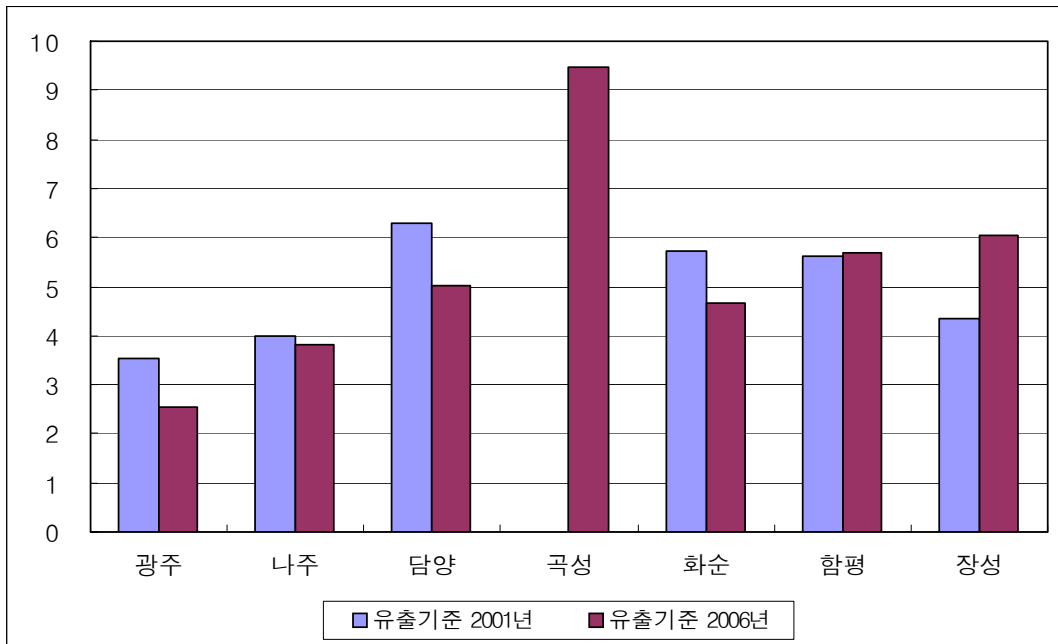
- 2006년 광주광역시 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 함평군, 장성군을 제외한 모든 인접 지역에서 감소하는 것으로 나타났으며, 유입 표준편차출근통행거리는 나주시와 함평군을 제외한 모든 인접 지역에서 감소하는 것으로 나타남

<표 4-21> 광주광역시 표준편차출근통행거리

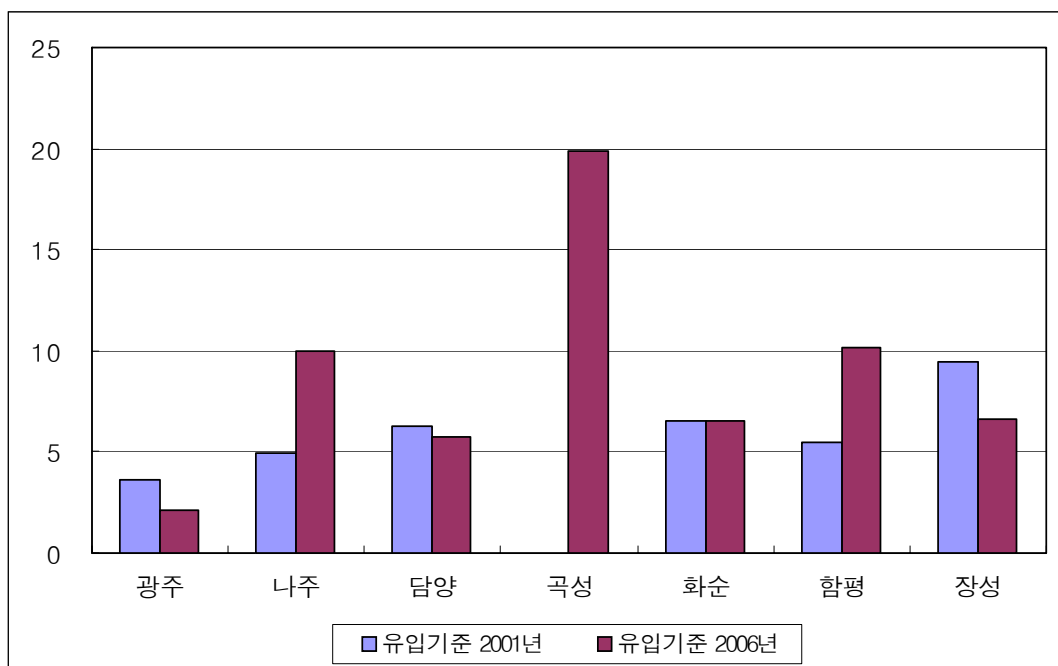
단위: km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
광주	3.52	2.54	3.62	2.14
나주	4.00	3.81	4.93	9.98
담양	6.28	5.03	6.28	5.71
곡성*	-	9.48	-	19.84
화순	5.73	4.65	6.58	6.27
함평	5.62	5.69	5.50	10.18
장성	4.34	6.04	9.42	6.61

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-39> 광주광역시권 유출 표준편차출근통행거리



<그림 4-40> 광주광역시권 유입 표준편차출근통행거리

다. 대구광역시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

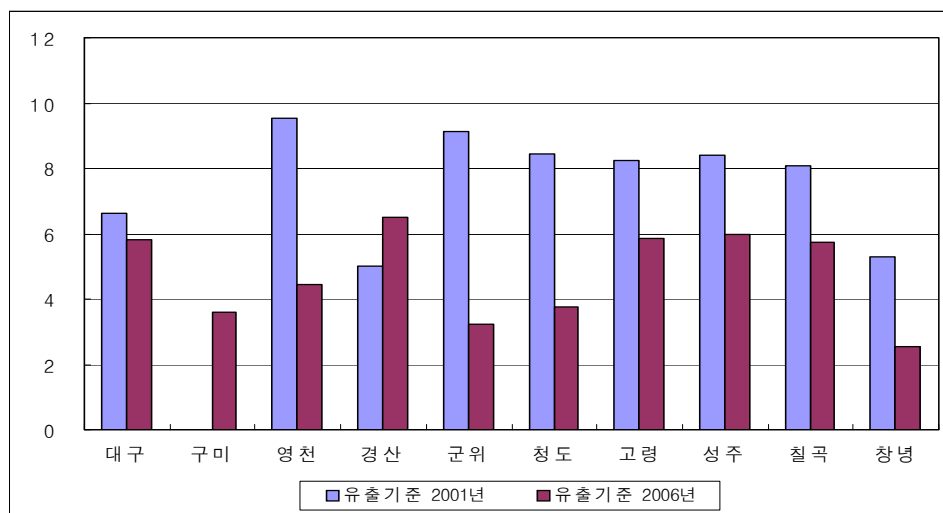
- 2006년 대구광역시권 유출기준 평균출근통행거리는 경산시를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 군위군의 경우 5.90km로 가장 많은 감소를 보였으며, 경산시는 1.52km로 증가 하는 것으로 나타남
- 2006년 대구광역시권 유입 평균출근통행거리는 군위군, 고령군, 성주군, 창녕군은 2001년에 비해 증가하였으나, 그 외 모든 인접지역은 감소하였음

<표 4-22> 대구광역시권 평균출근통행거리

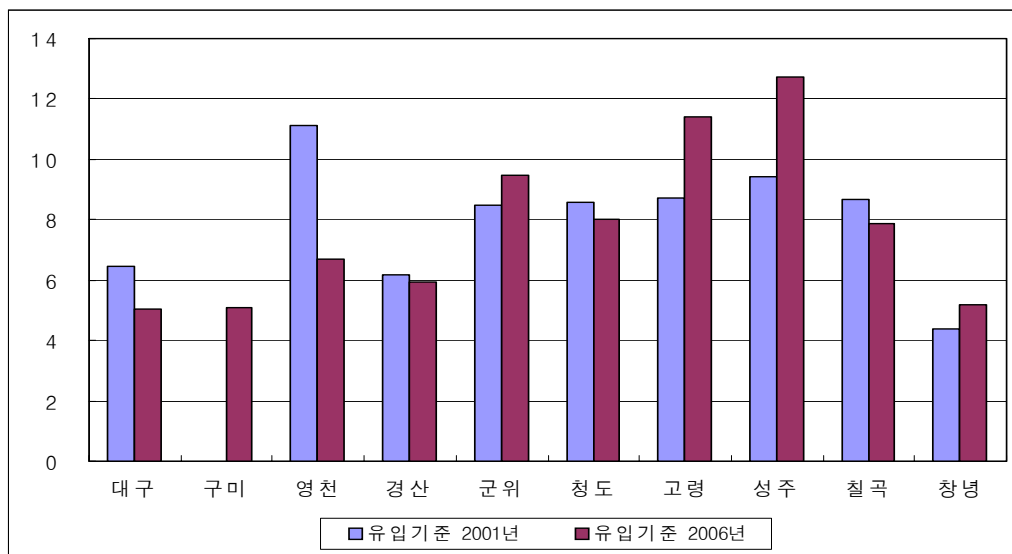
단위: km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
대구	6.62	5.83	6.47	5.06
구미*	-	3.61	-	5.10
영천	9.54	4.45	11.14	6.68
경산	4.99	6.51	6.18	5.94
군위	9.12	3.22	8.50	9.48
청도	8.44	3.76	8.56	8.03
고령	8.26	5.87	8.73	11.41
성주	8.41	5.98	9.42	12.71
칠곡	8.07	5.73	8.67	7.87
창녕	5.28	2.54	4.39	5.19

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-41> 대구광역시권 유출 평균출근통행거리



<그림 4-42> 대구광역시 유입 평균출근통행거리

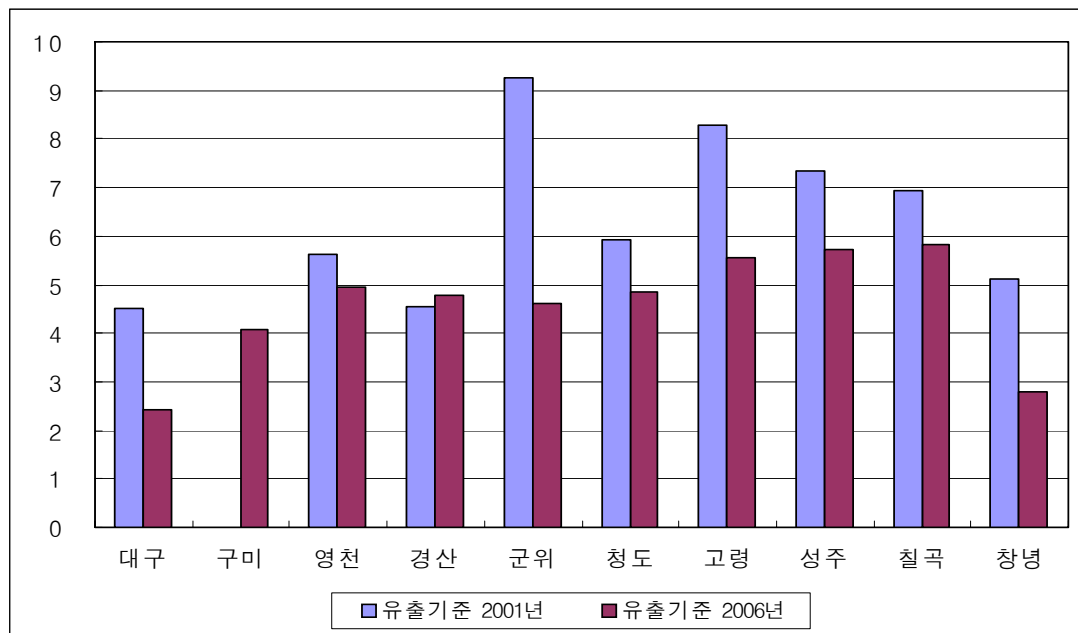
- 2006년 대구광역시 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 경산시는 증가하였지만, 그 외 인접지역은 감소하였음
- 대구광역시 유입 표준편차출근통행거리는 대구광역시, 영천군은 감소하였지만, 그 외 인접지역은 증가하였음

<표 4-23> 대구광역시 표준편차출근통행거리

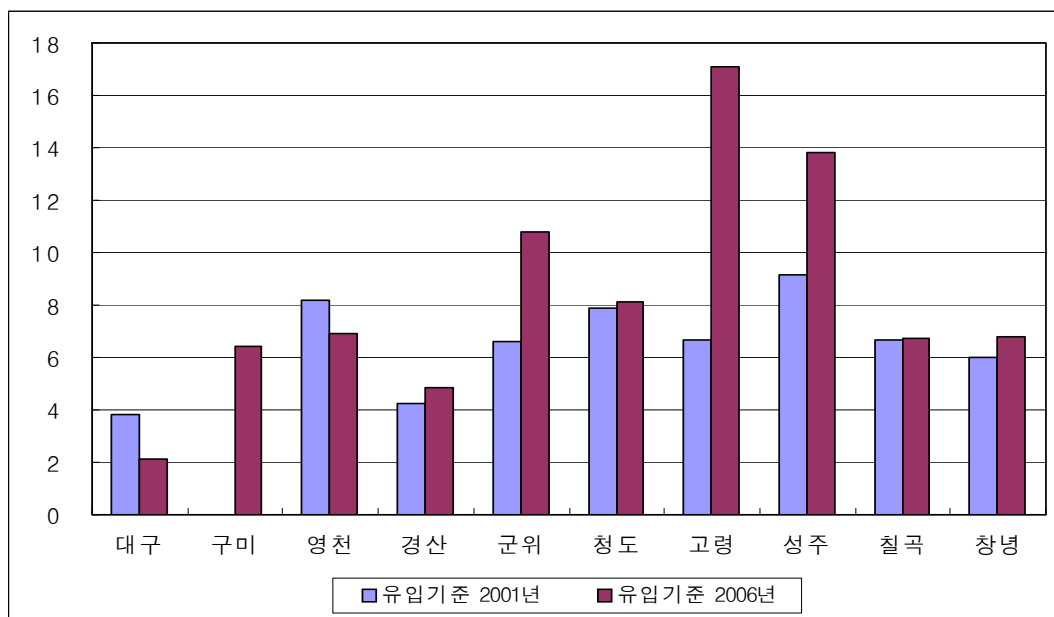
단위 : km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
대구	4.51	2.43	3.82	2.13
구미*	-	4.06	-	6.43
영천	5.63	4.95	8.20	6.91
경산	4.56	4.77	4.24	4.84
군위	9.27	4.61	6.61	10.76
청도	5.93	4.85	7.89	8.10
고령	8.28	5.57	6.67	17.11
성주	7.35	5.74	9.13	13.82
칠곡	6.94	5.81	6.65	6.71
창녕	5.11	2.81	6.01	6.76

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-43> 대구광역시권 유출 표준편차출근통행거리



<그림 4-44> 대구광역시권 유입 표준편차출근통행거리

라. 부산·울산광역시권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

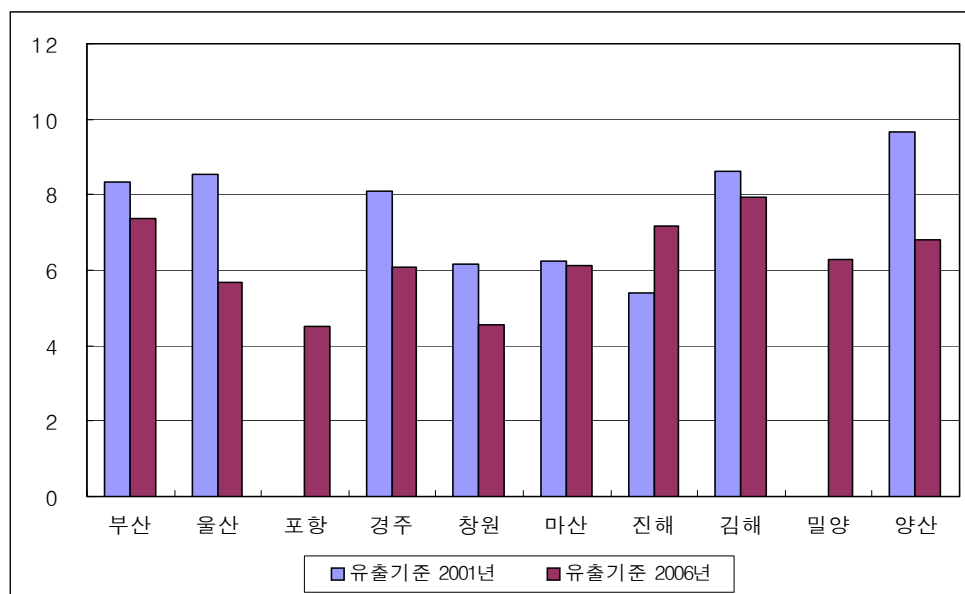
- 2006년 부산·울산광역시권 유출기준 평균출근통행거리는 진해시를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 울산광역시의 경우 2.87km로 가장 많은 감소를 보였으며, 진해시는 1.79km 증가하는 것으로 나타남
- 2006년 대전광역시권 유입 평균출근통행거리는 2001년에 비해 진해시는 증가하였으나, 그 외 모든 인접지역은 감소하였음

<표 4-24> 부산·울산광역시권 평균출근통행거리

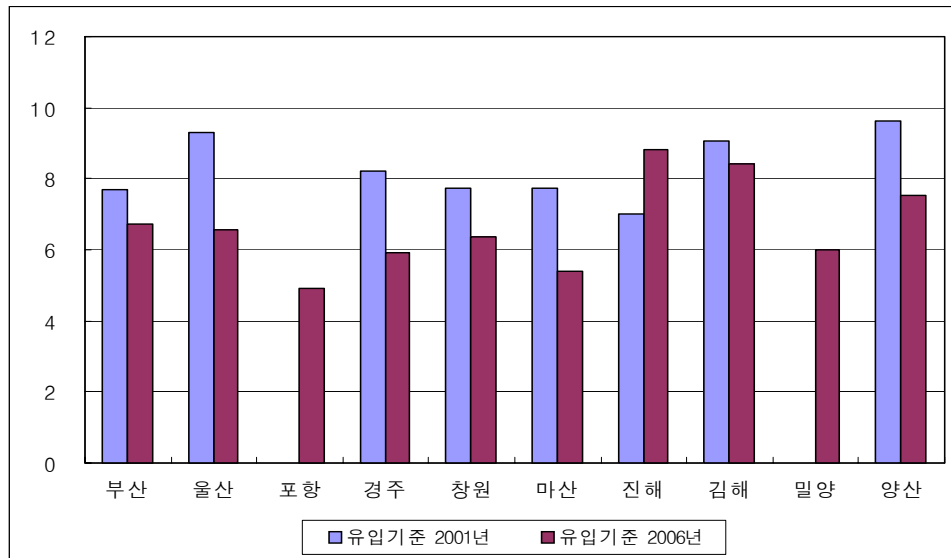
단위: km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
부산	8.32	7.35	7.70	6.71
울산	8.55	5.68	9.31	6.58
포항*	-	4.50	-	4.93
경주	8.10	6.08	8.20	5.93
창원	6.16	4.56	7.75	6.37
마산	6.23	6.14	7.74	5.41
진해	5.38	7.17	7.01	8.81
김해	8.63	7.93	9.05	8.42
밀양*	-	6.29	-	6.01
양산	9.67	6.80	9.63	7.52

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-45> 부산·울산광역시권 유출 평균출근통행거리



<그림 4-46> 부산·울산광역시권 유입 평균출근통행거리

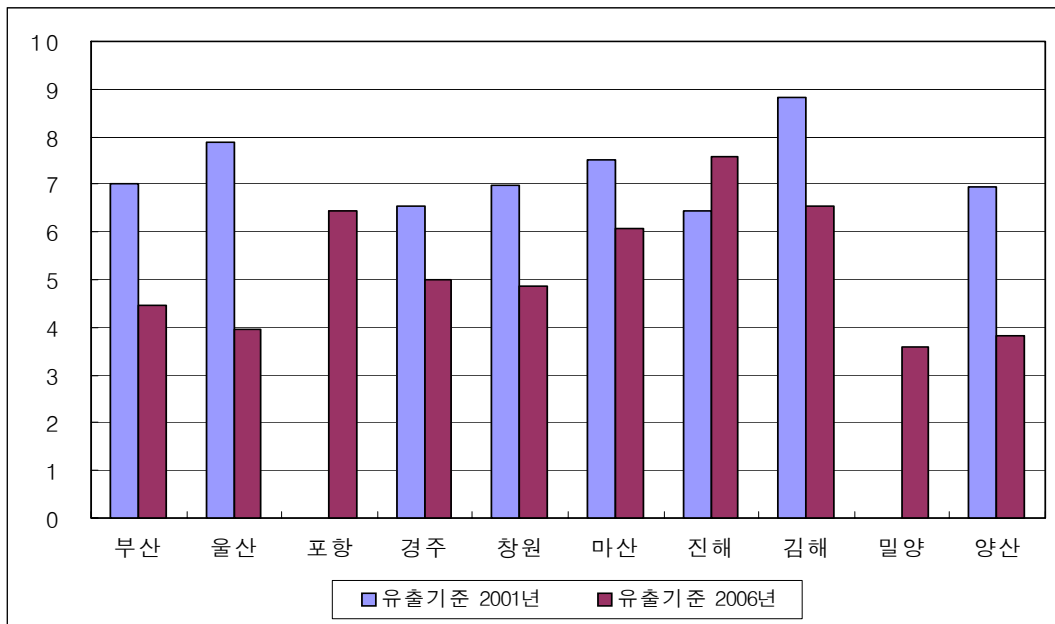
- 2006년 부산·울산광역시권 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 진해시는 증가하였지만, 그 외 인접지역은 감소하였음
- 2006년 부산·울산광역시권 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 전반적으로 감소한 것으로 나타났으며, 이는 실제출근거리와 평균출근거리와의 차이가 점점 감소하고 있는 것으로써 통근자들은 실제로 평균보다 더 짧은 출근거리를 가지고 있는 것으로 분석됨

<표 4-25> 부산·울산광역시권 표준편차출근통행거리

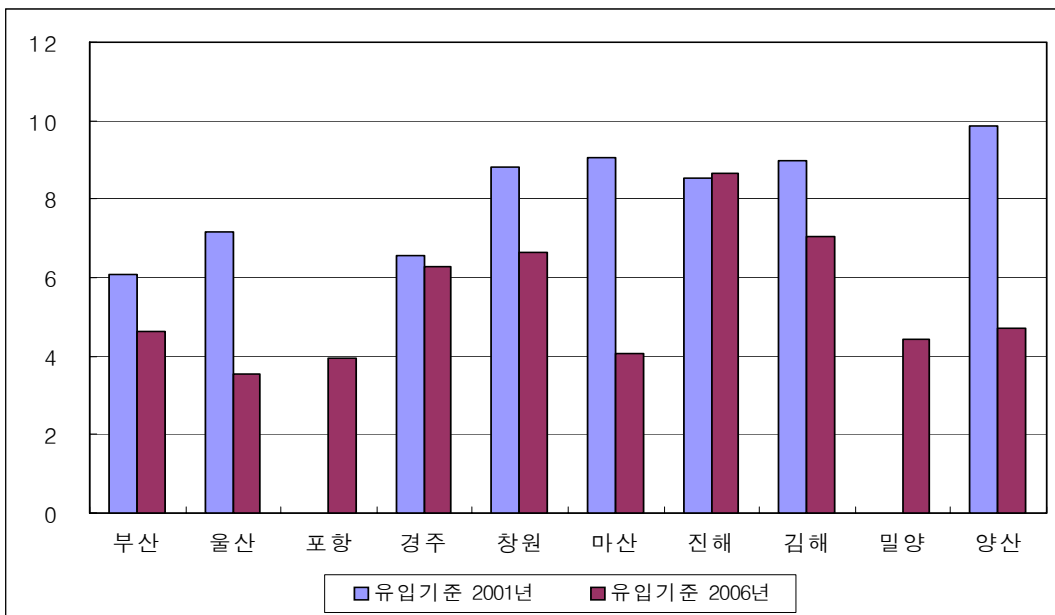
단위: km

구분	2001년	2006년	2001년	2006년
	유출기준		유입기준	
부산	7.03	4.46	6.07	4.64
울산	7.90	3.96	7.15	3.55
포항*	-	6.45	-	3.94
경주	6.53	5.00	6.55	6.30
창원	6.97	4.88	8.82	6.64
마산	7.52	6.06	9.05	4.08
진해	6.43	7.59	8.55	8.67
김해	8.81	6.55	9.00	7.06
밀양*	-	3.58	-	4.44
양산	6.95	3.81	9.85	4.71

주: * 2001년 조사지역에 포함되지 않음



<그림 4-47> 부산·울산광역시권 유출 표준편차출근통행거리



<그림 4-48> 부산·울산광역시권 유입 표준편차출근통행거리

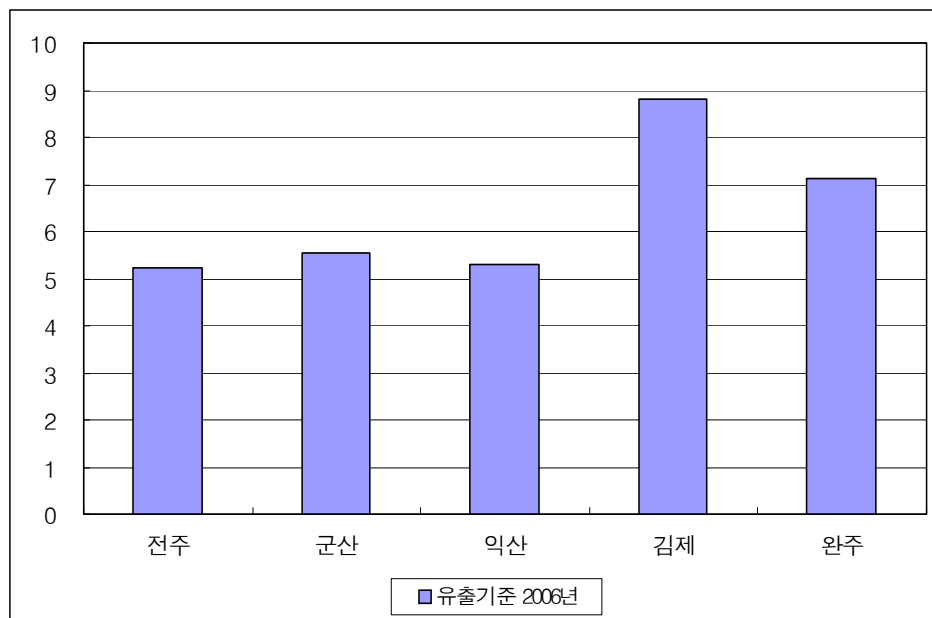
마. 전주권 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리

- 2006년 전주권 유출 평균출근통행거리는 김제시 8.81km, 완주군 7.13km, 익산시 5.29km, 군산시 5.54km, 전주시 5.24km 순으로 나타났으며, 유입 평균출근통행거리는 김제시 10.82km, 완주군 9.31km, 군산시 6.73km, 익산시 4.88km, 전주시 4.16km 순으로 나타남
- 전주권은 2001년 전수화 O/D자료가 존재하지 않아 비교가 불가능함

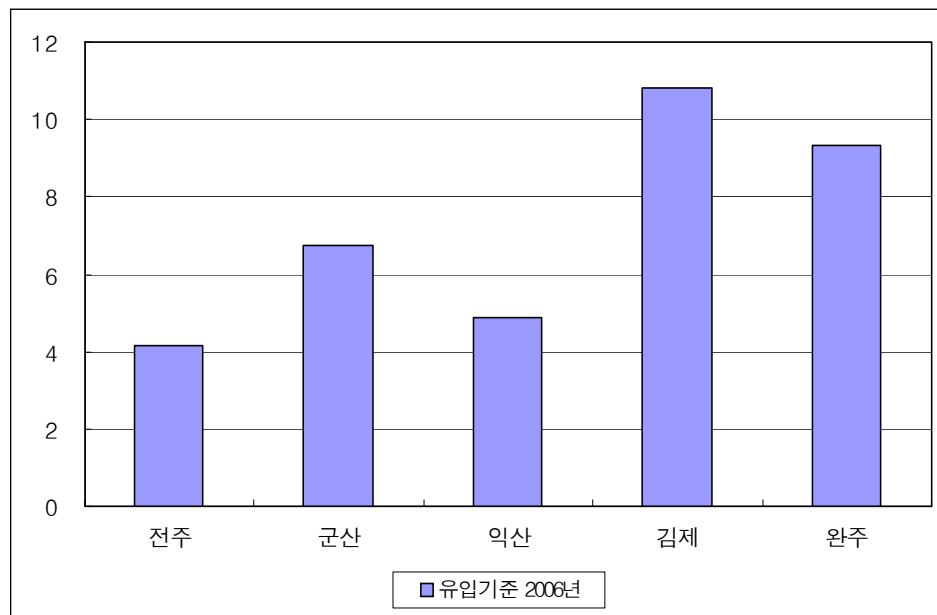
<표 4-26> 전주권 평균출근통행거리(2006년)

단위: km

구분	유출기준	유입기준
전주	5.24	4.16
군산	5.54	6.73
익산	5.29	4.88
김제	8.81	10.82
완주	7.13	9.31



<그림 4-49> 전주권 유출 평균출근통행거리



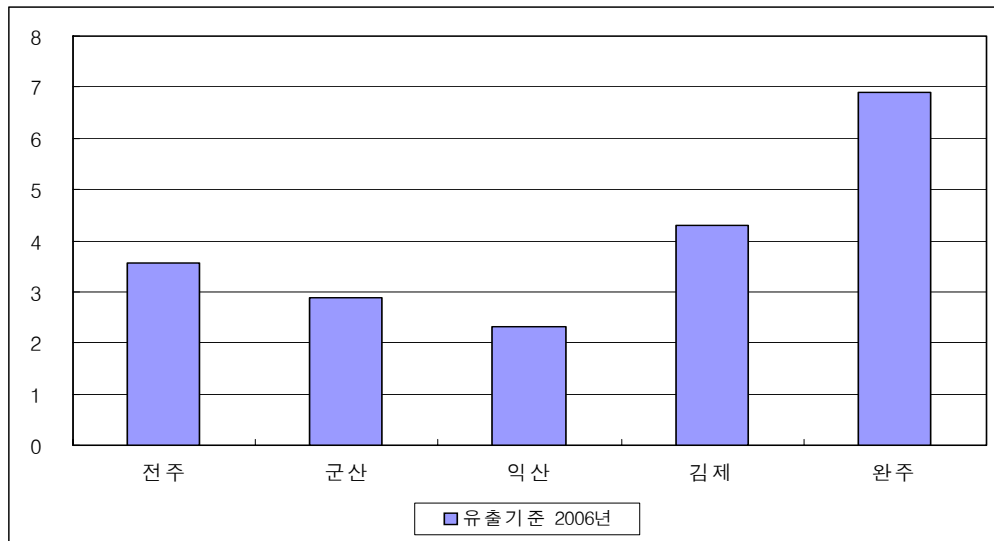
<그림 4-50> 전주권 유입 평균출근통행거리

- 2006년 전주권 유출 표준편차출근통행거리는 완주군 6.90km, 김제시 4.30km, 전주시 3.57km의 순으로 나타났으며, 전주권 유입 표준편차출근통행거리는 완주군 6.33km, 김제시 4.86km, 군산시 3.84km의 순으로 나타남

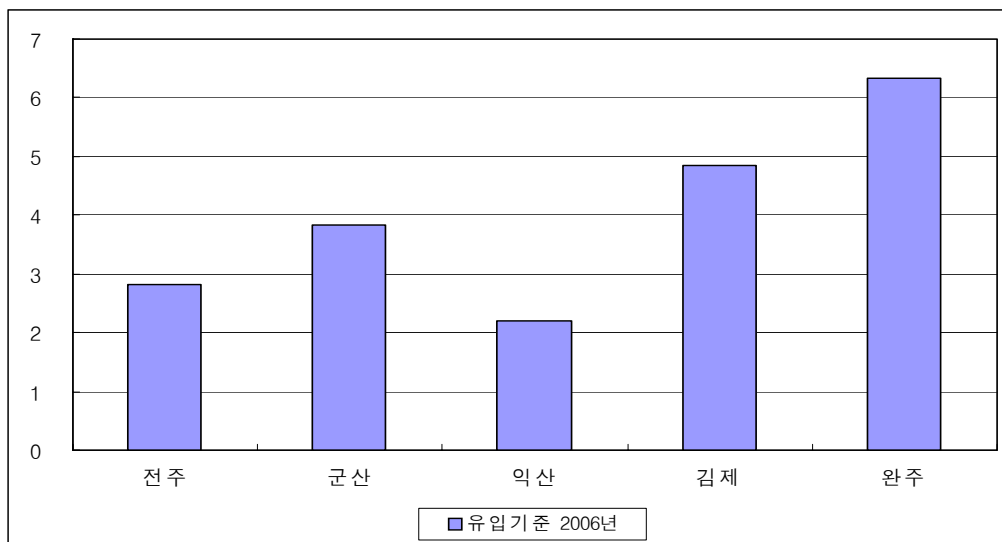
<표 4-27> 전주권 표준편차출근통행거리(2006년)

단위: km

구분	유출기준	유입기준
전주	3.57	2.83
군산	2.88	3.84
익산	2.33	2.21
김제	4.30	4.86
완주	6.90	6.33



<그림 4-51> 전주권 유출 표준편차출근통행거리



<그림 4-52> 전주권 유입 표준편차출근통행거리

제5장 통행사슬 특성분석

제1절 통행사슬의 개요

제2절 통행사슬의 일반특성 분석

제3절 통행사슬의 상세특성 분석

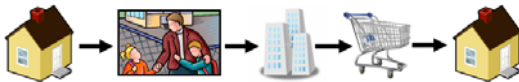

제5장 통행사슬 특성 분석

제1절 통행사슬의 개요

1. 통행사슬의 정의

- 통행사슬(trip chain)이란 일반적으로 하나 이상의 목적이 서로 연계된(chained) 행태를 의미하지만, 구체적인 정의는 연구자별로 약간의 차이를 보임
- 기존 연구의 내용을 분석하면 통행사슬은 다음과 같이 크게 두 가지 형태로 정의할 수 있음
 - 첫 번째는 ‘최초 출발지에서 출발하여 다시 그 출발지로 되돌아오는 동안 발생한 일련의 목적통행들’을 의미함
 - 두 번째는 ‘최초 출발지에서 최종 목적지까지 이동하는 동안 발생한 일련의 목적통행들’을 의미함
- McGuckin · Nakamoto(2004)는 두 번째 정의에 체류시간(dwell time) 개념을 도입하여 30분 이하로 한 지점에 머무른 경우는 해당 통행사슬내의 통행으로 포함시켰으며, 이를 초과한 경우는 다른 통행사슬로 구분하였음
- 본 과업에서는 첫 번째 개념을 통행사슬로 정의하였음

<표 5-1> 통행사슬의 정의

구분	정의	연구자
정의 1	최초 출발지(집)에서 출발하여 다시 그 출발지(집)로 돌아오는 동안 하나 이상의 목적을 갖고 발생하는 일련의 목적통행	- Strathman · Dueker(1995) - Hensher · Reyes(2000)
		
정의 2	최초 출발지(집)부터 최종 목적지(직장)까지 통행을 하는 동안 발생하는 일련의 목적통행	- McGuckin · Nakamoto(2004)
		

2. 통행사슬 연구의 필요성

가. 복합적인 통행의 증가

- 지난 수십 년 동안 우리나라는 SOC사업에 대한 지속적인 투자를 통해 전국이 반나절 생활권에 진입하는 성과를 이루었음
- 이러한 교통의 이동성과 접근성의 향상은 국민소득 증가와 정보통신의 발달로 인해 단순한 통행(예. 출근·등교통행) 외에 다양하고 복합적인 통행(예. 여가·쇼핑통행)의 발생을 촉진시켰으며, 통행활동의 반경도 확대시켰음
- 또한 여성의 노동시장 진출 확대는 출·퇴근 시 가사 또는 쇼핑과 관련된 연계통행을 증가시켰음

나. 활동기반 연구의 증가

- 1980년대 이후 단일통행(trip)에 중점을 둔 기존의 통행수요연구 방식에서 일상생활의 활동(activity)을 중심으로 한 통행행태연구가 대두되기 시작하였으며, 이와 더불어 통행사슬(trip chain)에 관한 연구도 증가하기 시작하였음
- 활동기반 교통수요분석은 통행이 활동의 목적을 달성하기 위해 부수적으로 수반되는 유발수요(derived demand)라는 점에 초점을 두어 활동기간, 시간적 제약, 경제적 제약 등을 고려하여 통행패턴을 이해하고자 하는 연구 분야임
- 활동기반 교통수요분석 중 연속적으로 발생하는 복합적인 통행(trip chain)은 단일 통행이 아닌 하루의 통행의 일련과정을 분석한다는 점에서 활동기반 교통수요분석 중 중요한 연구 분야임
- 통행기반의 교통수요 분석기법 중 PA(Production-Attraction)모형에서는 통행을 가정기반 통행(HBT, home-based trip)과 비가정기반 통행(NHBT, non-home-based trip)으로 구분하여 독립적으로 분석하고 있으나, 통행사슬(trip chain) 분석은 통행여정을 하나의 패턴에 묶어서 분석함으로써 가정기반 통행과 비가정기반 통행 간의 관계를 파악하는데 활용될 수 있으며, 하루에 발생하는 통행발생의 유기적 관계를 고려하였을 때 통행발생의 근본적인 원인을 파악하는데 기여할 수 있음

3. 선행연구의 문헌 검토

- 기존 통행사슬관련 연구들을 살펴보면, 대부분의 연구가 가구통행실태조사 자료를 이용하여 사회경제적 변수(소득, 가구원수, 자동차보유, life cycle 등) 및 통행 변수(통행시간, 통행거리 등)에 따라 통행사슬의 특성을 분석함
- 일부 연구는 통행사슬을 이용한 통행발생 및 통행수단선택 모형을 추정하고 있으며, 기존의 단순 통행(trip) 위주의 수요추정모형에서 복합적인 통행(trip-chain)을 이용한 수요추정모형으로의 연구가 증가하고 있는 추세임

<표 5-2> 선행연구의 주요 내용

연구명	주요 연구내용
Goulias·Kitamura (1991)	<ul style="list-style-type: none"> - Work, School, Shopping, Social, Serve-Passenger 통행발생모형 구축 - 통행발생모형의 예측값(work, school, shop+social)을 독립변수로 하는 통행사슬모형 구축 - 사회경제적 특성별 세분화된 통행사슬 모형 구축 - 네델란드 1984 National Mobility Panel Survey 자료 이용
Kim 외 (1994)	<ul style="list-style-type: none"> - 시점이 다른 자료를 이용하여 쇼핑통행의 통행사슬 특성 분석 - 미국 1970, 1988~1991 Chicago Area Transportation Study(CATS) 자료 이용
McGuckin·Murakami (1999)	<ul style="list-style-type: none"> - 연계통행크기, 통행목적, life cycle에 따른 성별 통행사슬 특성 비교·분석 - 미국 1995 NPTS 자료 이용
Hensher·Reyes (2000)	<ul style="list-style-type: none"> - 사회경제지표 특성에 따른 통행사슬 선택 모형 구축 - Nested logit, Random parameter logit 이용 - 통행사슬이 복합적일수록 대중교통 이용이 저하됨을 증명함 - 1991~1992 Sydney 가구통행조사자료 이용
McGuckin·Nakamoto (2004)	<ul style="list-style-type: none"> - Trip chain과 관련된 용어의 개념 정리 및 정의(혹은 기준) 수립 - 미국 2001 NHTS 자료 이용
McGuckin 외 (2005)	<ul style="list-style-type: none"> - 시점이 다른 자료를 이용하여 통행사슬의 패턴 변화 분석 - 통행사슬의 연계목적통행, 통행거리, 통행수단, 통행시간, life cycle 분석 - 미국 1995 NPTS, 2001 NHTS 자료 이용
Golob·Hensher (2007)	<ul style="list-style-type: none"> - 연령별 통행사슬 행태 분석(고령자 중심) - 통행수단, 운전면허 보유, 성별, 생활환경에 따른 모형 구축 - 2002~2004 Sydney 가구통행조사자료 이용
지우석 (1999)	<ul style="list-style-type: none"> - 통행사슬 유형별 사회경제적 특성(가구원수, 미취학아동수, 차량유무 등) 차이 분석 - 1997년 경기도 통행특성조사 자료 이용
이선하·안우영 (2005)	<ul style="list-style-type: none"> - 통행사슬 유형에 따른 사회경제적 집단 구분 및 집단별 통행특성 분석 - 통행사슬을 이용한 카테고리 방법을 이용하여 통행발생 추정 - 2004년 공주시 통행조사 자료 이용
송동운 (2006)	<ul style="list-style-type: none"> - 연계통행의 크기와 목적에 따른 통행수단선택모형 구축 - 2002년 서울시 가구통행실태조사 자료 이용
방형준 (2008)	<ul style="list-style-type: none"> - 서울시 출퇴근·통학 통행여정의 통행고리 패턴 특성 연구 - 통행목적별, 통행자속성별 통행고리 패턴 분석 - 활동패턴, 통행시간과 통행고리 패턴의 관계 분석

- 통행사슬에 관한 연구는 국외를 중심으로 활발히 진행되고 있으며, 국외 연구의 경우 통행사슬의 유형 및 특성, 통행사슬과 교통수단 및 통행시간 등에 관한 기초적인 연구 뿐만 아니라 통행사슬에 관한 이해를 바탕으로 효율적인 교통수요관리방안을 수립하기 위한 정책적 연구를 제시하고 있음
- 이에 반해 우리나라의 통행사슬 관련연구는 몇몇 연구자를 제외하고는 미진한 수준에 머무르고 있는 형편임

4. 통행사슬의 유형

- 기존의 단일통행(trip) 중심의 연구에서는 통행목적에 중심으로 통행특성을 비교·분석하였으나, 통행사슬 연구에서는 주로 통행사슬의 유형에 따른 통행특성을 비교·분석함
- 통행사슬의 유형은 통행사슬의 정의에 따라 구분될 수 있으며 대표적인 유형의 사례는 <표 5-3>에 나타난 Strathman·Dueker(1995)의 분류를 들 수 있음
 - 이 분류에서는 통행사슬을 가정기반으로 제한한 뒤 단순(simple)과 복합(complex)으로 구분하고, 다시 ‘집’과 ‘직장’을 중심으로 유형을 구별함
 - 여기서 직장(work) 이외의 다른 목적은 모두 ‘기타’ 또는 비직장(non-work)으로 처리하였으며, 통행사슬은 집에서 출발하여 다시 집으로 돌아오는 통행행태를 의미함

<표 5-3> Strathman·Dueker(1995)의 통행사슬 유형

구분	유형	구성
1	Simple work	H - W { - W - } H
2	Complex to work	H - NW { - NW/W - } W - H
3	Complex from work	H - W { - NW/W - } NW - H
4	Complex to/from work	H - NW { -NW/W - } W { - NW/W - } NW - H
5	Complex at work	H - W { -NW/W - } NW { - NW/W - } W - H
6	Simple non-work	H - NW - H
7	Complex non-work	H - NW { - NW - } H

주: 1) H = Home; W = Work; NW = Non-Work

2) 괄호 안의 내용은 각 통행사슬에 추가 가능한 통행임

- 이밖에 국내 연구인 지우석(1999)의 경우, 통행사슬을 하루기준의 일련의 목적통행행태로 분류하였으며 그 유형은 다음과 같음

<표 5-4> 지우석(1999)의 통행사슬 유형

구분	유형	내용
1	단순연계통행	집-직장-집
2	복합연계통행	집-직장-기타-집
3		집-기타-직장-집
4		집-직장-집-기타-집
5		집-기타-직장-기타-집
6		집-기타-집-직장-집
7		집-직장-기타-집-기타-집

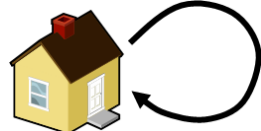
- 위의 두 가지 유형은 통행사슬의 정의에 따라 조합을 다르게 한 것일 뿐, 결국은 같은 형태를 지니고 있음

<표 5-5> 통행사슬 유형 비교

구분	지우석(1999)	Strathman · Dueker(1995)	
1	집-직장-집	Simple work	
2	집-직장-기타-집	Complex from work	
3	집-기타-직장-집	Complex to work	
4	집-직장-집-기타-집 ☞ 집을 기준으로 구분	집-직장-집	Simple work
		집-기타-집	Simple non-work
5	집-기타-직장-기타-집	Complex to/from work	
6	집-기타-집-직장-집 ☞ 집을 기준으로 구분	집-기타-집	Simple non-work
		집-직장-집	Simple work
7	집-직장-기타-집-기타-집 ☞ 집을 기준으로 구분	집-직장-기타-집	Complex from work
		집-기타-집	Simple non-work

- 본 연구에서는 Strathman · Dueker(1995)의 통행사슬유형을 기준으로 자료를 분석하였음
- 통행사슬 유형에서 알 수 있듯이, 통행사슬의 첫 통행과 마지막 통행이 집에서 이루어지는 자료만을 분석하였음

<표 5-6> 통행사슬의 구분

구분	내용	표현 그림
가정기반 통행사슬 (Home-based trip chain)	‘집’에서 출발하여 다시 ‘집’으로 돌아옴	

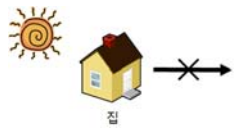
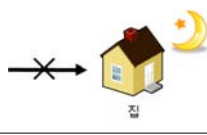


제2절 통행사슬의 일반특성 분석

1. 통행사슬 자료의 구축

가. 자료의 검수

- 지역별 통행사슬 특성 분석을 위해서는 기존의 통행(trips) 기준의 DB를 통행사슬 기준의 DB로 변환해야 함
- 통행사슬 형태의 DB로 변환하는 과정 중 통행사슬이 형성되지 않는 통행은 전체 DB에서 제외시켜야 함
- 통행사슬 DB에서 자료를 제외시키는 기준은 다음과 같음

<표 5-7> 자료 제외 기준

구분	내용	표현 그림
하루 전체 통행 중 첫 통행의 출발지와 마지막 통행의 도착지가 집이 아닌 경우	<ul style="list-style-type: none"> · 가정 기반의 통행사슬을 형성하기 위해서는 하루 통행의 시작과 끝이 집에서 이루어져야 하므로, 이 기준에 부합하지 않는 자료는 전체 자료에서 제외하였음 	<p>첫 통행 출발지가 집이 아님</p> 
		<p>마지막 통행 도착지가 집이 아님</p> 
동일한 목적통행이 연속적으로 발생한 경우	<ul style="list-style-type: none"> · 배웅, 학원, 업무, 쇼핑, 여가/오락/친교, 기타 통행목적은 연속적으로 발생할 수 있는 통행목적이나 출근, 귀가, 귀사는 상식적으로 판단했을 때 연속적으로 발생하기 어려움 	<p>연속 귀가</p> 
	<ul style="list-style-type: none"> · 특이한 사례에 한해 출근, 귀가, 귀사가 연속적으로 발생할 수 있지만 그 수가 매우 적을 뿐 아니라 분석의 용이함을 위해 출근, 귀가, 귀사가 연속적으로 발생하는 자료는 전체 자료에서 제외하였음 	
연속적으로 발생할 수 없는 통행이 발생한 경우	<ul style="list-style-type: none"> · 출근 → 귀사 통행은 상식적으로 판단했을 때 연속적으로 발생하기 어려움 · ②의 경우와 마찬가지로 판단하여 전체 자료에서 제외함 	<p>출근 → 귀사</p> 

<표 5-8> 자료 제외 상세 기준

구분	자료 제외 기준	내용
1	첫 통행이 '귀가'인 경우	(통행차수 = 1) & (통행목적 = 귀가)
	첫 통행이 '귀사'인 경우	(통행차수 = 1) & (통행목적 = 귀사)
	마지막 통행이 '귀가'가 아닌 경우	(통행차수 = 마지막) & (통행목적 = 귀가)
	첫 통행의 출발지가 '직장'인 경우	(통행차수 = 1) & (출발지 ≠ 집)
	첫 통행의 출발지가 '학교'인 경우	
	첫 통행의 출발지가 '기타'일 경우	
2	'귀가'통행이 연속적으로 발생한 경우	(연속통행)
	'출근'통행이 연속적으로 발생한 경우	
	'등교'통행이 연속적으로 발생한 경우	
	'귀사'통행이 연속적으로 발생한 경우	
3	'출근'→'귀사'통행이 연속적으로 발생한 경우	

1) 전체 광역시 자료 제외 비율

- 위 기준에 의해 각 광역시별 가구원의 자료를 제외한 후, 통행사슬 분석시 사용한 자료의 개수는 다음과 같음
 - 부산광역시 : 1,069명의 자료를 제외한 후 90,856명의 자료를 이용하였음
 - 대구광역시 : 949명의 자료를 제외한 후 71,622명의 자료를 이용하였음
 - 광주광역시 : 1,640명의 자료를 제외한 후 40,281명의 자료를 이용하였음
 - 대전광역시 : 260명의 자료를 제외한 후 40,531명의 자료를 이용하였음
 - 울산광역시 : 613명의 자료를 제외한 후 26,993명의 자료를 이용하였음

<표 5-9> 전체 광역시 자료 제외 비율

구분			가구수	가구원수	수단통행수	목적통행수
부산 광역시	빈도	유익한 자료	38,937	90,856	264,374	235,825
		무의미한 자료	277	1,069	3,519	3,114
		총 자료	39,214	91,925	267,893	238,939
	비율(%)	유익한 자료	99.29	98.84	98.69	98.70
		무의미한 자료	0.71	1.16	1.31	1.30
		총 자료	100.00	100.00	100.00	100.00
대구 광역시	빈도	유익한 자료	24,327	71,622	190,237	188,327
		무의미한 자료	52	949	2,886	2,738
		총 자료	24,379	72,571	193,123	191,065
	비율(%)	유익한 자료	99.79	98.69	98.51	98.57
		무의미한 자료	0.21	1.31	1.49	1.43
		총 자료	100.00	100.00	100.00	100.00
광주 광역시	빈도	유익한 자료	13,623	40,281	111,587	110,928
		무의미한 자료	93	1,640	4,943	4,890
		총 자료	13,716	41,921	116,530	115,818
	비율(%)	유익한 자료	99.32	96.09	95.76	95.78
		무의미한 자료	0.68	3.91	4.24	4.22
		총 자료	100.00	100.00	100.00	100.00
대전 광역시	빈도	유익한 자료	14,602	40,531	107,997	106,897
		무의미한 자료	201	260	508	481
		총 자료	14,803	40,791	108,505	107,378
	비율(%)	유익한 자료	98.64	99.36	99.53	99.55
		무의미한 자료	1.36	0.64	0.47	0.45
		총 자료	100.00	100.00	100.00	100.00
울산 광역시	빈도	유익한 자료	9,911	26,993	70,411	70,092
		무의미한 자료	52	613	1,531	1,500
		총 자료	9,963	27,606	71,942	71,592
	비율(%)	유익한 자료	99.48	97.78	97.87	97.90
		무의미한 자료	0.52	2.22	2.13	2.10
		총 자료	100.00	100.00	100.00	100.00

2) 광역시별 자료 제외 상세 비율

○ 각 광역시의 지역(구·군)별로 자료를 제외한 상세 비율은 다음과 같음

① 부산광역시

○ 자료를 제외한 후 통행사슬 유형 특성 분석에 사용한 부산광역시의 자료는 38,937가구, 90,856가구원, 264,374수단통행, 235,825목적통행임

<표 5-10> 부산광역시 자료 제외 비율

구분			가구수	가구원수	수단통행수	목적통행수
자료 제외 후	26	중구	659	1,328	3,756	3,313
	27	서구	1,597	3,558	10,444	9,417
	28	동구	1,352	3,106	9,345	8,242
	29	영도구	1,739	4,079	12,431	10,674
	30	부산진구	4,039	9,365	28,012	24,616
	31	동래구	3,120	6,867	20,247	17,819
	32	남구	3,147	6,980	19,983	18,012
	33	북구	3,456	8,399	23,177	21,236
	34	해운대구	4,639	11,222	33,285	30,030
	35	사하구	3,567	8,884	24,835	22,407
	36	금정구	2,859	6,632	20,624	17,491
	37	강서구	759	1,759	5,060	4,533
	38	연제구	2,286	5,354	15,506	13,746
	39	수영구	2,006	4,540	13,309	11,812
	40	사상구	2,859	6,807	18,910	17,448
	41	기장군	853	1,976	5,450	5,029
	전체		38,937	90,856	264,374	235,825
자료 제외 전	26	중구	670	1,362	3,871	3,407
	27	서구	1,602	3,594	10,557	9,517
	28	동구	1,360	3,133	9,426	8,306
	29	영도구	1,742	4,107	12,524	10,750
	30	부산진구	4,117	9,580	28,808	25,265
	31	동래구	3,159	6,999	20,683	18,195
	32	남구	3,185	7,090	20,375	18,363
	33	북구	3,465	8,505	23,530	21,577
	34	해운대구	4,651	11,272	33,412	30,150
	35	사하구	3,571	8,915	24,905	22,476
	36	금정구	2,873	6,671	20,791	17,647
	37	강서구	759	1,773	5,102	4,575
	38	연제구	2,318	5,454	15,830	14,029
	39	수영구	2,009	4,568	13,384	11,882
	40	사상구	2,880	6,916	19,206	17,732
	41	기장군	853	1,986	5,489	5,068
	전체		39,214	91,925	267,893	238,939

② 대구광역시

- 자료를 제외한 후 통행사슬 유형 특성 분석에 사용한 대구광역시의 자료는 24,327가구, 71,622가구원, 190,237수단통행, 188,327목적통행임

<표 5-11> 대구광역시 자료 제외 비율

구분			가구수	가구원수	수단통행수	목적통행수
자료 제외 후	42	중구	1,192	3,314	8,976	8,918
	43	동구	3,393	9,887	25,683	25,303
	44	서구	2,313	6,546	16,787	16,691
	45	남구	1,899	5,293	13,606	13,473
	46	북구	4,386	12,942	34,152	33,901
	47	수성구	4,174	12,644	33,739	33,344
	48	달서구	5,358	16,255	43,625	43,242
	49	달성군	1,612	4,741	13,669	13,455
	전체		24,327	71,622	190,237	188,327
자료 제외 전	42	중구	1,197	3,384	9,216	9,138
	43	동구	3,404	10,054	26,206	25,802
	44	서구	2,319	6,615	16,974	16,874
	45	남구	1,904	5,367	13,803	13,661
	46	북구	4,395	13,097	34,650	34,362
	47	수성구	4,178	12,782	34,136	33,727
	48	달서구	5,367	16,470	44,287	43,872
	49	달성군	1,615	4,802	13,851	13,629
	전체		24,379	72,571	193,123	191,065

③ 광주광역시

- 자료를 제외한 후 통행사슬 유형 특성 분석에 사용한 광주광역시의 자료는 13,623가구, 40,281가구원, 111,587수단통행, 110,928목적통행임

<표 5-12> 광주광역시 자료 제외 비율

구분			가구수	가구원수	수단통행수	목적통행수
자료 제외 후	60	동구	1,304	3,456	8,756	8,723
	61	서구	2,858	8,497	23,938	23,793
	62	남구	2,094	6,284	17,331	17,275
	63	북구	4,477	13,488	37,012	36,799
	64	광산구	2,890	8,556	24,550	24,338
	전체		13,623	40,281	111,587	110,928
자료 제외 전	60	동구	1,316	3,573	9,075	9,036
	61	서구	2,875	8,774	24,800	24,645
	62	남구	2,105	6,553	18,082	18,019
	63	북구	4,513	14,119	38,938	38,708
	64	광산구	2,907	8,902	25,635	25,410
	전체		13,716	41,921	116,530	115,818

④ 대전광역시

- 자료를 제외한 후 통행사슬 유형 특성 분석에 사용한 대전광역시의 자료는 14,602가구, 40,531가구원, 107,997수단통행, 106,897목적통행임

<표 5-13> 대전광역시 자료 제외 비율

구분			가구수	가구원수	수단통행수	목적통행수
자료 제외 후	65	동구	2,679	7,210	19,565	19,222
	66	중구	2,816	7,813	20,740	20,564
	67	서구	4,783	13,197	33,741	33,438
	68	유성구	2,224	6,280	17,880	17,723
	69	대덕구	2,100	6,031	16,071	15,950
	전체		14,602	40,531	107,997	106,897
자료 제외 전	65	동구	2,770	7,238	19,652	19,308
	66	중구	2,877	7,880	20,870	20,681
	67	서구	4,794	13,271	33,848	33,542
	68	유성구	2,247	6,321	17,984	17,821
	69	대덕구	2,115	6,081	16,151	16,026
	전체		14,803	40,791	108,505	107,378

⑤ 울산광역시

- 자료를 제외한 후 통행사슬 유형 특성 분석에 사용한 울산광역시의 자료는 9,911가구, 26,993가구원, 70,411수단통행, 70,092목적통행임

<표 5-14> 울산광역시 자료 제외 비율

구분			가구수	가구원수	수단통행수	목적통행수
자료 제외 후	70	중구	2,324	6,049	15,483	15,401
	71	남구	2,923	8,122	21,823	21,737
	72	동구	1,607	4,501	11,068	11,055
	73	북구	1,329	3,696	9,762	9,726
	74	울주군	1,728	4,625	12,275	12,173
	전체		9,911	26,993	70,411	70,092
자료 제외 전	70	중구	2,333	6,161	15,740	15,657
	71	남구	2,933	8,301	22,290	22,193
	72	동구	1,613	4,580	11,255	11,238
	73	북구	1,347	3,856	10,179	10,132
	74	울주군	1,737	4,708	12,478	12,372
	전체		9,963	27,606	71,942	71,592

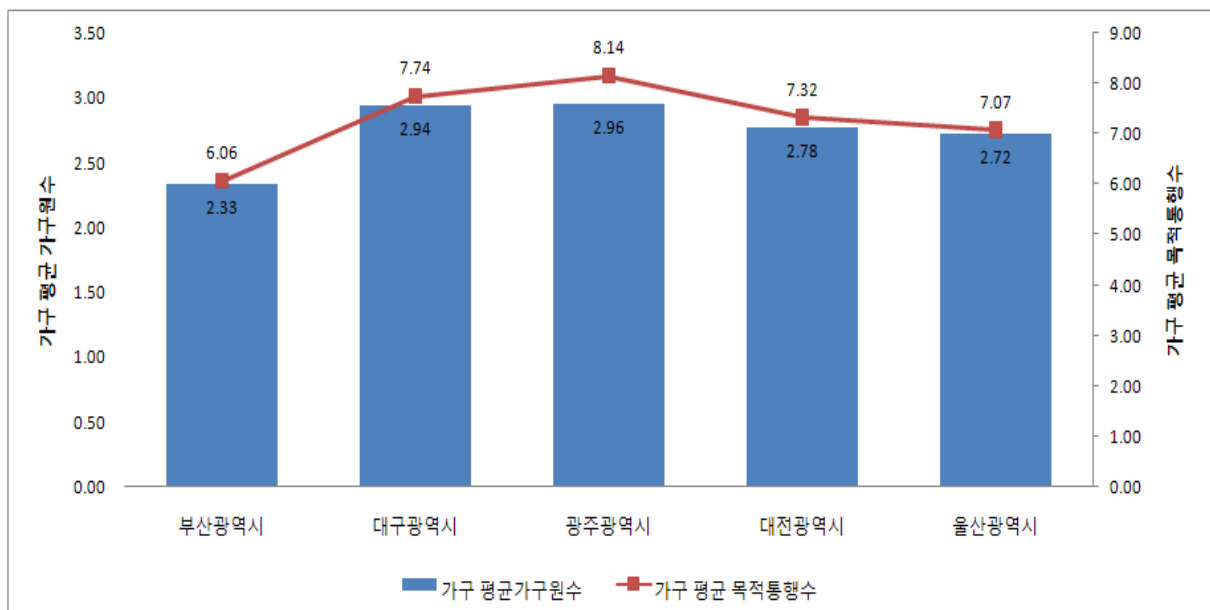
나. 자료의 기초분석

- 통행사슬 분석을 위해 특정 기준에 의해 자료를 제거한 후, 구축된 광역시 표본자료를 이용하여 기초분석을 실시함

1) 전체 광역시 자료 기초분석

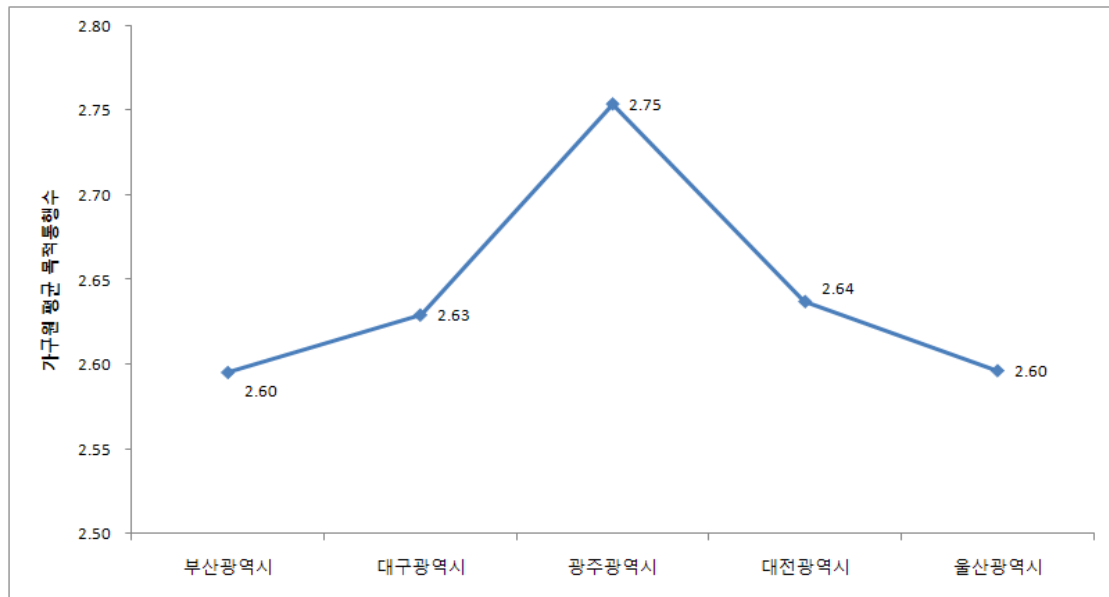
① 평균 가구원수 및 평균 목적통행수

- 가구의 평균 가구원수는 광주광역시가 2.96명으로 가장 많으며, 대구광역시 2.94명, 대전광역시 2.78명, 울산광역시 2.72명, 부산광역시 2.33명의 순으로 나타남
- 가구의 평균 목적통행수도 광주광역시 8.14통행, 대구광역시 7.74통행, 대전광역시 7.32통행, 울산광역시 7.07통행, 부산광역시 6.06통행의 순으로 나타남



<그림 5-1> 전체 광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수

- 가구원 평균 목적통행수를 살펴보면, 광주광역시에 거주하는 사람은 하루 동안 평균 2.75통행을 발생시켜 전체 광역시 평균인 2.63통행보다 0.12통행 많은 것으로 나타남
- 이에 반해 부산광역시와 울산광역시에 거주하는 사람은 하루 평균 2.60통행을 발생시키며, 광주광역시에 비해 0.15통행, 전체 광역시 평균보다는 0.03통행을 적게 발생시키는 것으로 나타남



<그림 5-2> 전체 광역시 가구원 평균 목적통행수

② 가구 기준 기초분석

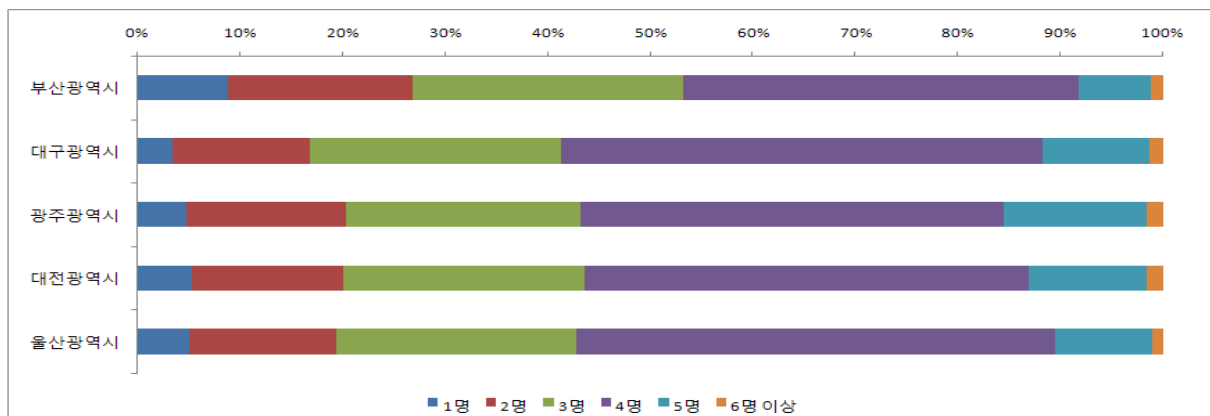
(1) 가구원수별 분포

- 4인 가구의 비율은 42%로 가장 높게 나타났으며, 1인 가구의 비율은 6%로 나타남
- 부산광역시를 제외한 광역시의 1인 가구 비율이 3~5%임에 비해 부산광역시는 혼자 사는 1인 가구의 비율이 9%로써 1인 가구 비율이 가장 높은 것으로 나타남
- 모든 광역시에서 가장 높은 비율을 차지하는 4인 가구의 경우 부산광역시를 제외한 광역시의 비율은 41~47%임에 비해, 부산광역시는 39%로 가장 낮은 것으로 나타났으며 인접 지역인 울산광역시와는 8%의 차이를 보이는 것으로 나타남
- 광역시별 가구 평균 가구원수 분석시 부산광역시가 가장 낮은 값(2.33명/가구)을 나타냈던 원인은 1~3인 가구의 비율이 다른 광역시에 비해 높으며, 4인 이상 가구의 비율은 낮기 때문인 것으로 판단할 수 있음

<표 5-15> 전체 광역시 가구의 가구원수별 분포

단위: 가구수, %

구분	지역	1명	2명	3명	4명	5명	6명 이상	전체
가구수	부산광역시	3,443	7,008	10,252	15,013	2,757	464	38,937
	대구광역시	846	3,259	5,959	11,423	2,520	320	24,327
	광주광역시	642	2,128	3,113	5,628	1,906	206	13,623
	대전광역시	781	2,159	3,425	6,336	1,666	235	14,602
	울산광역시	501	1,421	2,314	4,637	940	98	9,911
	전체	6,213	15,975	25,063	43,037	9,789	1,323	101,400
비율 (%)	부산광역시	8.84	18.00	26.33	38.56	7.08	1.19	100.00
	대구광역시	3.48	13.40	24.50	46.96	10.36	1.32	100.00
	광주광역시	4.71	15.62	22.85	41.31	13.99	1.51	100.00
	대전광역시	5.35	14.79	23.46	43.39	11.41	1.61	100.00
	울산광역시	5.05	14.34	23.35	46.79	9.48	0.99	100.00
	전체	6.13	15.75	24.72	42.44	9.65	1.30	100.00



<그림 5-3> 전체 광역시 가구 가구원수별 분포

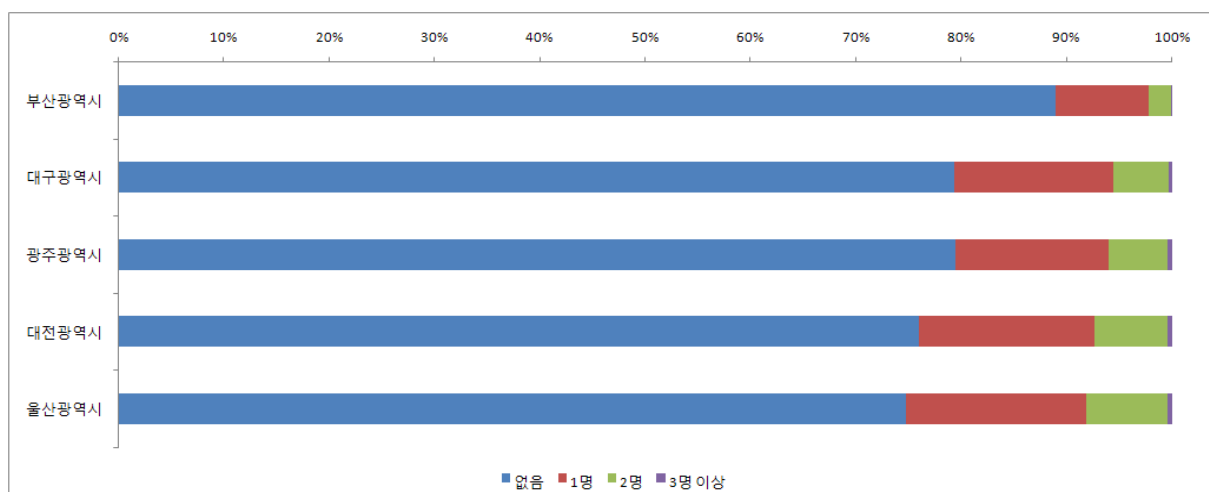
(2) 미취학아동수별 분포

- 미취학아동수가 없는 전체 광역시 비율은 82%이나, 광역시별로 75~89%인 것으로 나타나 지역별 차이가 큰 것으로 분석됨
- 특히, 부산광역시에는 미취학아동수가 없는 가구의 비율이 89%로 가장 높은 것으로 나타났으며, 인접 지역인 울산광역시 75%에 비해 14% 높은 것으로 나타남

<표 5-16> 전체 광역시 가구의 미취학아동수별 분포

단위: 가구수, %

구분	지역	없음	1명	2명	3명 이상	전체
가구수	부산광역시	34,636	3,460	814	27	38,937
	대구광역시	19,308	3,654	1,283	82	24,327
	광주광역시	10,821	1,988	763	51	13,623
	대전광역시	11,101	2,435	1,001	65	14,602
	울산광역시	7,404	1,698	769	40	9,911
	전체	83,270	13,235	4,630	265	101,400
비율 (%)	부산광역시	88.95	8.89	2.09	0.07	100.00
	대구광역시	79.37	15.02	5.27	0.34	100.00
	광주광역시	79.43	14.59	5.60	0.37	100.00
	대전광역시	76.02	16.68	6.86	0.45	100.00
	울산광역시	74.70	17.13	7.76	0.40	100.00
	전체	82.12	13.05	4.57	0.26	100.00



<그림 5-4> 전체 광역시 가구 미취학아동수별 분포

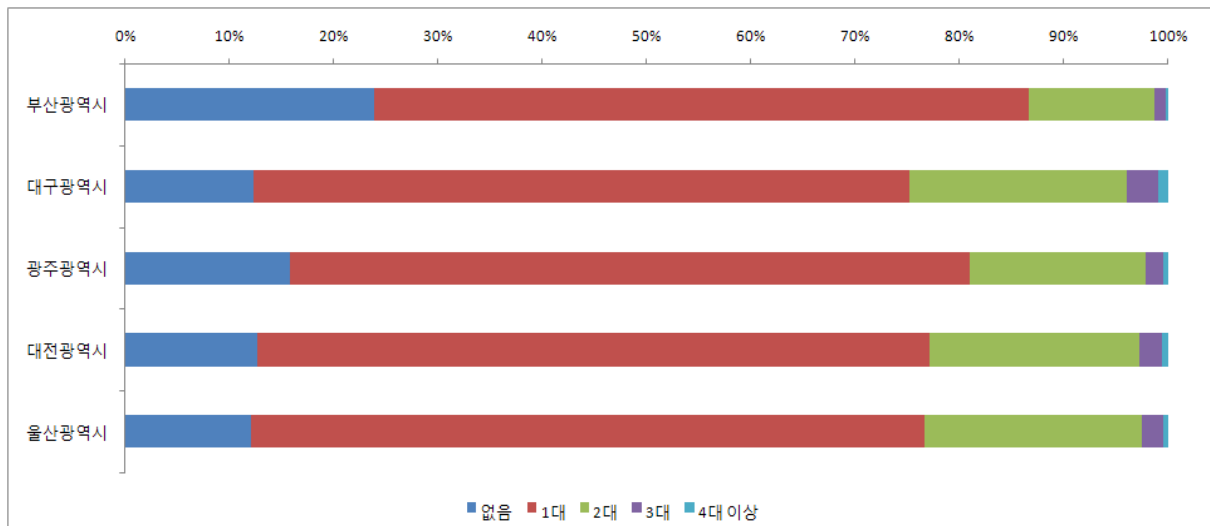
(3) 차량대수별 분포

- 차량 1대를 보유한 가구는 전체 광역시 64%로 가장 높은 비율을 차지함
- 차량이 없는 가구는 17%이며, 2대 이상을 보유한 가구는 19%인 것으로 나타남
- 차량 1대를 보유한 가구의 분포는 63~65%로써 광역시별로 큰 차이가 없는 것으로 나타났으며, 차량이 없는 가구의 분포는 부산광역시가 다른 광역시에 비해 높은 24%인 것으로 나타남

<표 5-17> 전체 광역시 가구의 차량대수별 분포

단위: 가구수, %

구분	지역	없음	1대	2대	3대	4대 이상	전체
가구수	부산광역시	9,302	24,464	4,688	388	95	38,937
	대구광역시	3,012	15,281	5,090	714	230	24,327
	광주광역시	2,160	8,870	2,297	229	66	13,622
	대전광역시	1,856	9,414	2,936	310	86	14,602
	울산광역시	1,192	6,401	2,065	204	46	9,908
	전체	17,522	64,430	17,076	1,845	523	101,396
비율 (%)	부산광역시	23.89	62.83	12.04	1.00	0.24	100.00
	대구광역시	12.38	62.81	20.92	2.94	0.95	100.00
	광주광역시	15.86	65.12	16.86	1.68	0.48	100.00
	대전광역시	12.71	64.47	20.11	2.12	0.59	100.00
	울산광역시	12.03	64.60	20.84	2.06	0.46	100.00
	전체	17.28	63.54	16.84	1.82	0.52	100.00



<그림 5-5> 전체 광역시 가구 차량대수별 분포

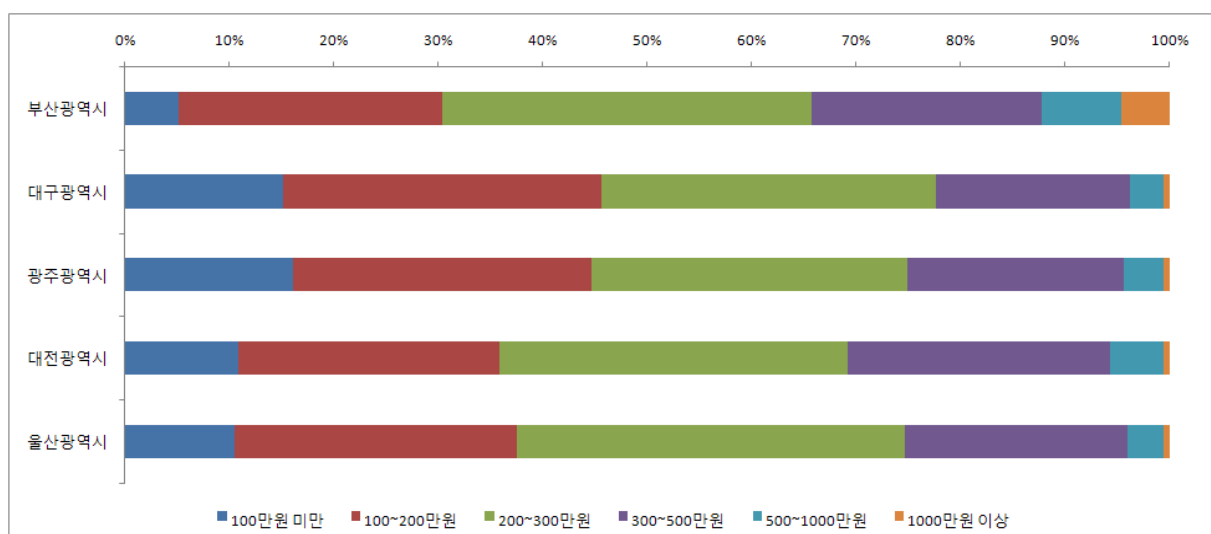
(4) 월평균소득별 분포

- 월평균소득이 200~300만원인 가구는 전체 광역시의 34%로써 가장 높은 비율을 차지하며, 300만원 이상인 가구는 29%인 것으로 나타남
- 월평균소득이 200만원 미만인 가구의 비율은 대구광역시 46%, 광주광역시 45%, 울산광역시 38%, 대전광역시 36%, 부산광역시 30%의 순으로 나타나, 대구광역시의 저소득층 비율이 다른 광역시에 비해 높은 것으로 나타남
- 월평균소득 500만원 이상인 고소득층의 비율은 부산광역시 12%, 대전광역시 6%, 광주·울산·대전광역시 4%의 순으로 나타남

<표 5-18> 전체 광역시 가구의 월평균소득별 분포

단위: 가구수, %

구분	지역	100만원 미만	100~200만원	200~300만원	300~500만원	500~1000만원	1000만원 이상	전체
가구수	부산광역시	1,963	9,723	13,585	8,469	2,913	1,780	38,433
	대구광역시	3,697	7,417	7,765	4,543	776	129	24,327
	광주광역시	2,201	3,890	4,112	2,821	522	77	13,623
	대전광역시	1,593	3,646	4,873	3,657	759	74	14,602
	울산광역시	1,036	2,690	3,675	2,110	339	61	9,911
	전체	10,490	27,366	34,010	21,600	5,309	2,121	100,896
비율 (%)	부산광역시	5.11	25.30	35.35	22.04	7.58	4.63	100.00
	대구광역시	15.20	30.49	31.92	18.67	3.19	0.53	100.00
	광주광역시	16.16	28.55	30.18	20.71	3.83	0.57	100.00
	대전광역시	10.91	24.97	33.37	25.04	5.20	0.51	100.00
	울산광역시	10.45	27.14	37.08	21.29	3.42	0.62	100.00
	전체	10.40	27.12	33.71	21.41	5.26	2.10	100.00



<그림 5-6> 전체 광역시 가구 월평균소득별 분포

③ 가구원 기준 기초분석

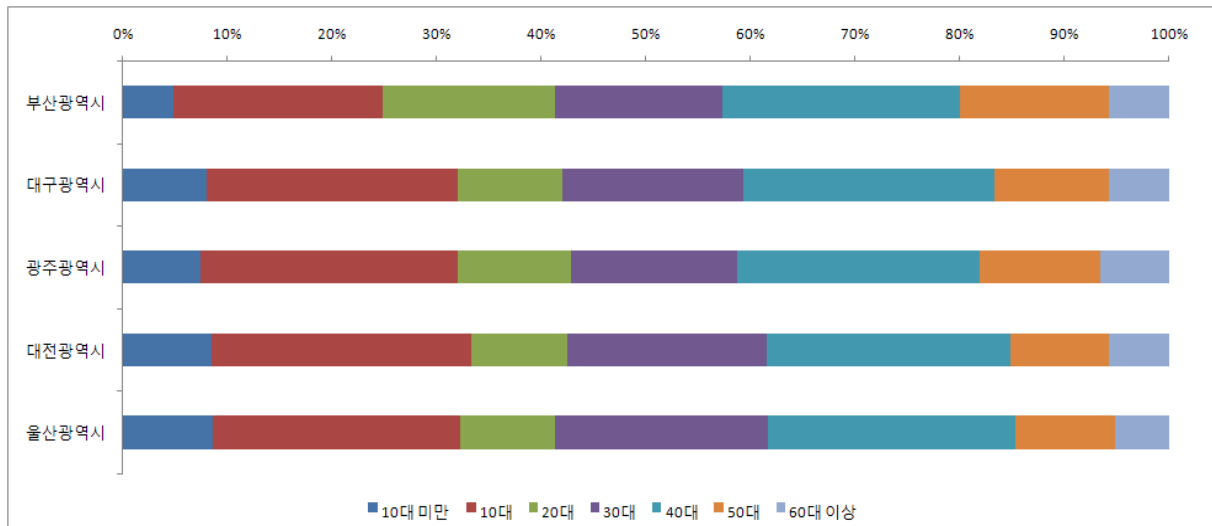
(1) 연령대별 분포

- 전체 광역시 자료의 연령대별 분포는 40대·10대 23%, 30대 17%, 20대·50대 12%, 10대 미만 7%, 60대 이상 6%의 순으로 나타남

<표 5-19> 전체 광역시 가구원의 연령대별 분포

단위: 가구수, %

구분	지역	10대 미만	10대	20대	30대	40대	50대	60대 이상	전체
가구원 수	부산광역시	4,415	18,211	14,884	14,625	20,632	12,935	5,154	90,856
	대구광역시	5,747	17,193	7,150	12,395	17,200	7,810	4,127	71,622
	광주광역시	2,978	9,947	4,321	6,410	9,360	4,612	2,653	40,281
	대전광역시	3,456	10,075	3,693	7,737	9,454	3,794	2,322	40,531
	울산광역시	2,338	6,384	2,434	5,508	6,362	2,569	1,398	26,993
	전체	18,934	61,810	32,482	46,675	63,008	31,720	15,654	270,283
비율 (%)	부산광역시	4.86	20.04	16.38	16.10	22.71	14.24	5.67	100.00
	대구광역시	8.02	24.01	9.98	17.31	24.01	10.90	5.76	100.00
	광주광역시	7.39	24.69	10.73	15.91	23.24	11.45	6.59	100.00
	대전광역시	8.53	24.86	9.11	19.09	23.33	9.36	5.73	100.00
	울산광역시	8.66	23.65	9.02	20.41	23.57	9.52	5.18	100.00
	전체	7.01	22.87	12.02	17.27	23.31	11.74	5.79	100.00



<그림 5-7> 전체 광역시 가구원 연령대별 분포

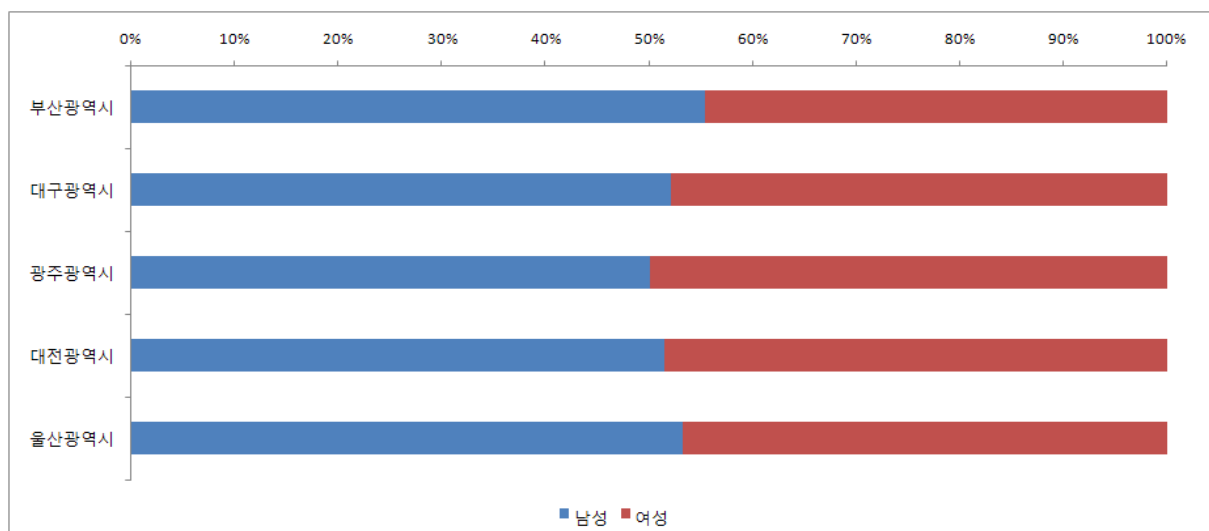
(2) 성별 분포

- 전체 광역시 자료의 성별 분포는 여성 47%, 남성 53%로 나타났으며, 광역시별 성별 차이가 5% 내에서 발생하는 것으로 나타남

<표 5-20> 전체 광역시 가구원의 성별 분포

단위: 가구수, %

구분	지역	남성	여성	전체
가구원수	부산광역시	50,310	40,546	90,856
	대구광역시	37,316	34,306	71,622
	광주광역시	20,161	20,120	40,281
	대전광역시	20,872	19,659	40,531
	울산광역시	14,379	12,614	26,993
	전체	143,038	127,245	270,283
비율(%)	부산광역시	55.37	44.63	100.00
	대구광역시	52.10	47.90	100.00
	광주광역시	50.05	49.95	100.00
	대전광역시	51.50	48.50	100.00
	울산광역시	53.27	46.73	100.00
	전체	52.92	47.08	100.00



<그림 5-8> 전체 광역시 가구원 성별 분포

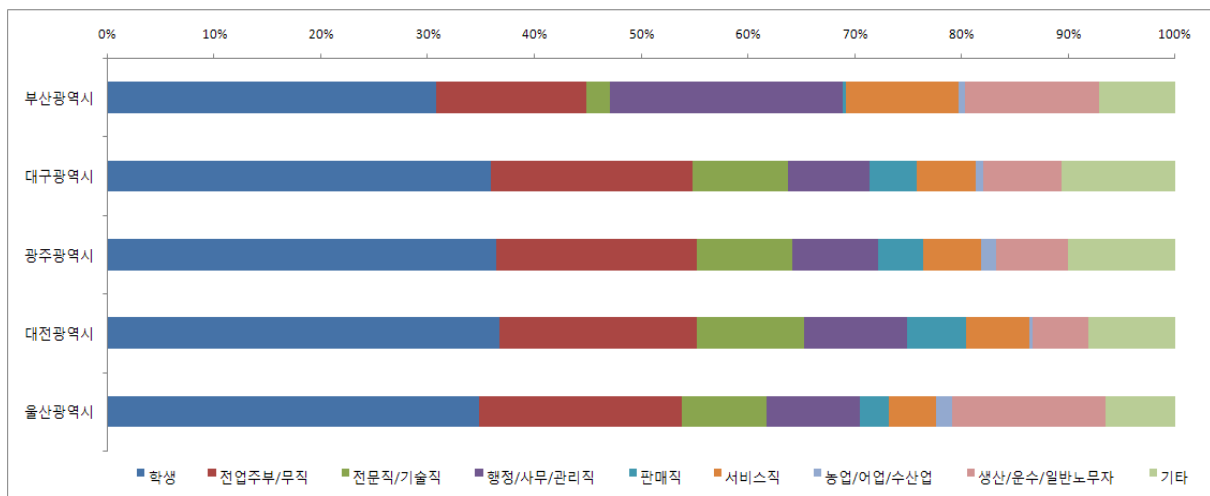
(3) 직업별 분포

- 전체 광역시 자료의 직업별 분포는 학생 34%, 전업주부를 포함한 무직 17%, 행정/사무/관리직 13%, 생산/운수/일반노무자·기타 9%, 서비스직·전문직/기술직 7%, 판매직 3%, 농업/어업/수산업 1%의 순으로 나타남
- 부산광역시의 학생(31%), 전업주부/무직(14%), 전문직/기술직 비율(2%), 판매직 (0.4%)로써 다른 광역시에 비해 낮은 것으로 나타났으나, 행정/사무/관리직(22%)의 비율은 매우 높은 것으로 나타남
- 특히, 생산/운수/일반노무자의 경우 부산광역시(13%), 울산광역시(14%)는 다른 광역시(5~9%)에 비해 높은 것으로 나타남

<표 5-21> 전체 광역시 가구원의 직업별 분포

단위: 가구수, %

구분	지역	학생	전업주부/무직	전문직/기술직	행정/사무/관리직	판매직	서비스직	농업/어업/수산업	생산/운수/일반노무자	기타	전체
가구원 수	부산광역시	27,957	12,785	2,035	19,748	354	9,564	518	11,447	6,423	90,831
	대구광역시	25,726	13,558	6,364	5,472	3,205	3,948	496	5,257	7,596	71,622
	광주광역시	14,652	7,572	3,613	3,246	1,712	2,176	581	2,676	4,053	40,281
	대전광역시	14,896	7,482	4,088	3,904	2,214	2,401	159	2,093	3,294	40,531
	울산광역시	9,387	5,147	2,125	2,357	746	1,194	413	3,861	1,763	26,993
	전체	92,618	46,544	18,225	34,727	8,231	19,283	2,167	25,334	23,129	270,258
비율 (%)	부산광역시	30.78	14.08	2.24	21.74	0.39	10.53	0.57	12.60	7.07	100.00
	대구광역시	35.92	18.93	8.89	7.64	4.47	5.51	0.69	7.34	10.61	100.00
	광주광역시	36.37	18.80	8.97	8.06	4.25	5.40	1.44	6.64	10.06	100.00
	대전광역시	36.75	18.46	10.09	9.63	5.46	5.92	0.39	5.16	8.13	100.00
	울산광역시	34.78	19.07	7.87	8.73	2.76	4.42	1.53	14.30	6.53	100.00
	전체	34.27	17.22	6.74	12.85	3.05	7.14	0.80	9.37	8.56	100.00



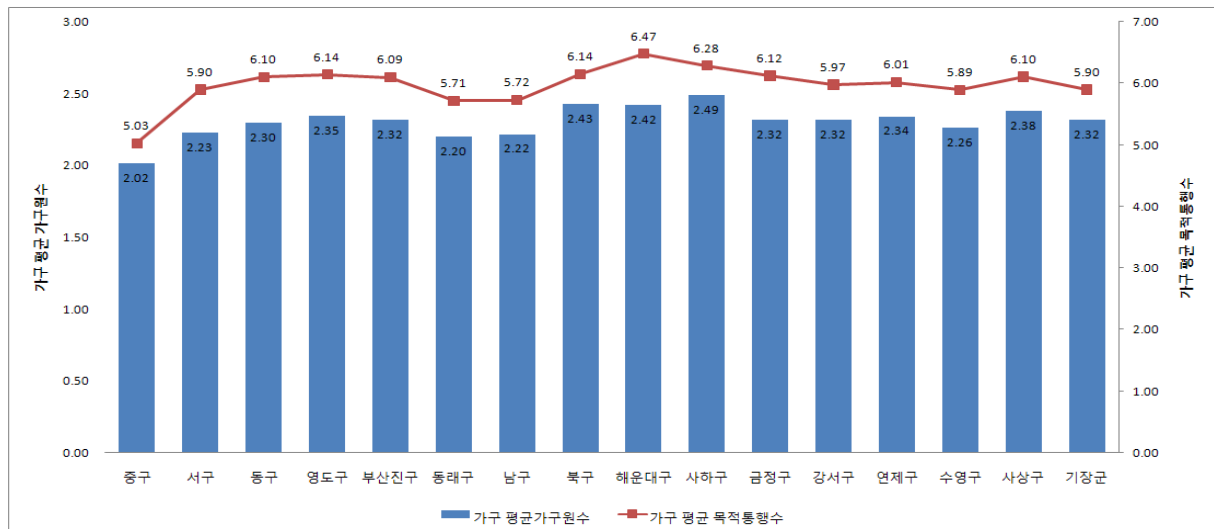
<그림 5-9> 전체 광역시 가구원 직업별 분포

2) 광역시 지역(군·구)별 비교·분석

- 광역시의 세부 지역(군·구)로 구분하여 다음과 같이 기초분석을 수행함

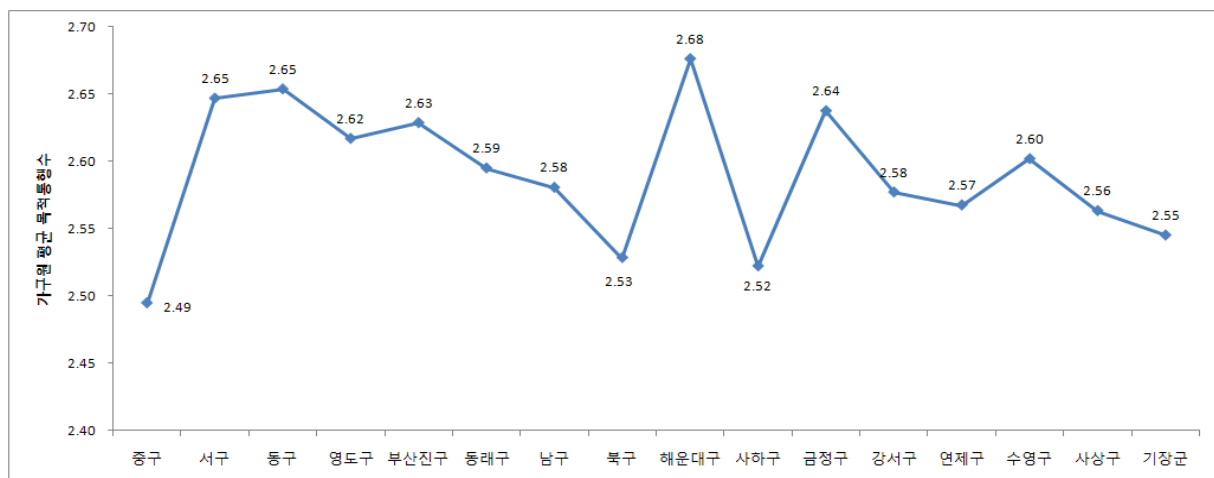
① 부산광역시

(1) 평균 가구원수 및 평균 목적통행수



<그림 5-10> 부산광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수

- 가구의 평균 가구원수는 사하구가 2.49명으로 가장 많으며, 중구는 2.02명으로 가장 낮은 것으로 나타남
- 해운대구는 사하구에 비해 평균 가구원수는 적지만 가구의 평균 목적통행수는 6.47통행으로써 부산광역시 중에서 가장 높은 것으로 나타남



<그림 5-11> 부산광역시 가구원 평균 목적통행수

- 해운대구에 거주하는 사람은 하루 동안 평균 2.68통행을 발생시켜 부산광역시 전체 평균인 2.59통행보다 0.09통행 많은 것으로 나타남
- 이에 반해 중구에 거주하는 사람은 하루 평균 2.49통행을 발생시키며, 달성군에 비해 0.19통행을 적게 발생시키는 것으로 나타남

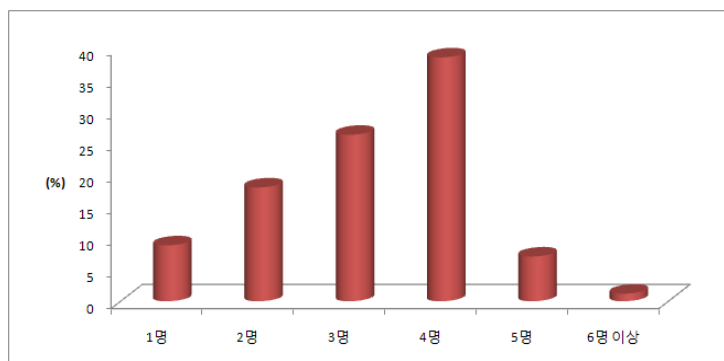
(2) 가구 기준 기초분석

○ 가구원수별 분포

- 가구원이 4명인 가구가 전체의 39%로써 가장 높은 비율을 차지하며, 혼자 사는 가구는 9%, 둘이 같이 사는 가구는 18%를 차지하는 것으로 나타남

<표 5-22> 부산광역시 가구의 가구원수별 분포

구분	가구수	비율(%)
1명	3,443	8.84
2명	7,008	18.00
3명	10,252	26.33
4명	15,013	38.56
5명	2,757	7.08
6명 이상	464	1.19
전체	38,937	100.00

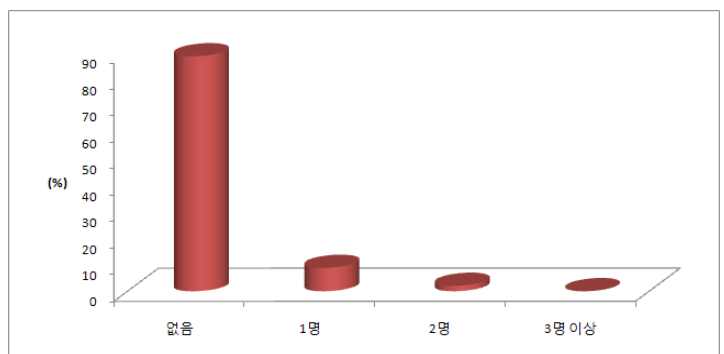


○ 미취학아동수별 분포

- 대부분의 가구(89%)에는 미취학아동수가 없는 것으로 나타났으며, 미취학아동수가 1명인 가구(9%)는 2명인 가구(2%)에 비해 7% 높은 비율을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-23> 부산광역시 가구의 미취학아동수별 분포

구분	가구수	비율(%)
없음	34,636	88.95
1명	3,460	8.89
2명	814	2.09
3명 이상	27	0.07
전체	38,937	100.00

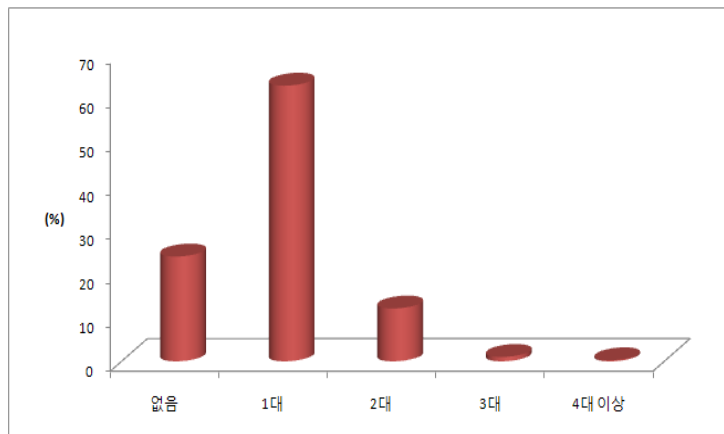


○ 차량대수별 분포

- 차량을 보유한 가구는 전체 가구 중 86%로써, 대부분의 가구가 차량을 보유한 것으로 나타났으며, 2대 이상을 보유한 가구도 13%로써 많은 비중을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-24> 부산광역시 가구의 차량대수별 분포

구분	가구수	비율(%)
없음	9,302	23.89
1대	24,464	62.83
2대	4,688	12.04
3대	388	1.00
4대 이상	95	0.24
전체	38,937	100.00

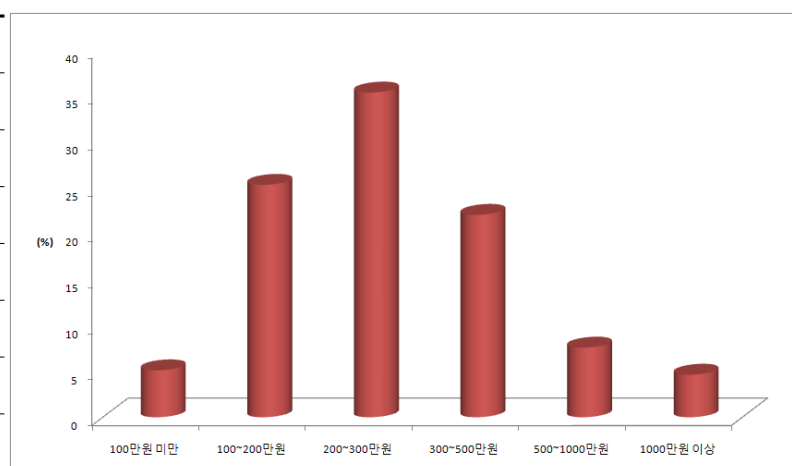


○ 월평균소득별 분포

- 월평균소득이 100~500만원인 가구가 전체 가구의 83%로써 대부분을 차지하며, 이 중, 200~300만원인 가구는 35%로써 가장 높은 비율을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-25> 부산광역시 가구의 월평균소득별 분포

구분	가구수	비율(%)
100만원 미만	1,963	5.11
100~200만원	9,723	25.30
200~300만원	13,585	35.35
300~500만원	8,469	22.04
500~1000만원	2,913	7.58
1000만원 이상	1,780	4.63
전체	38,433	100.00

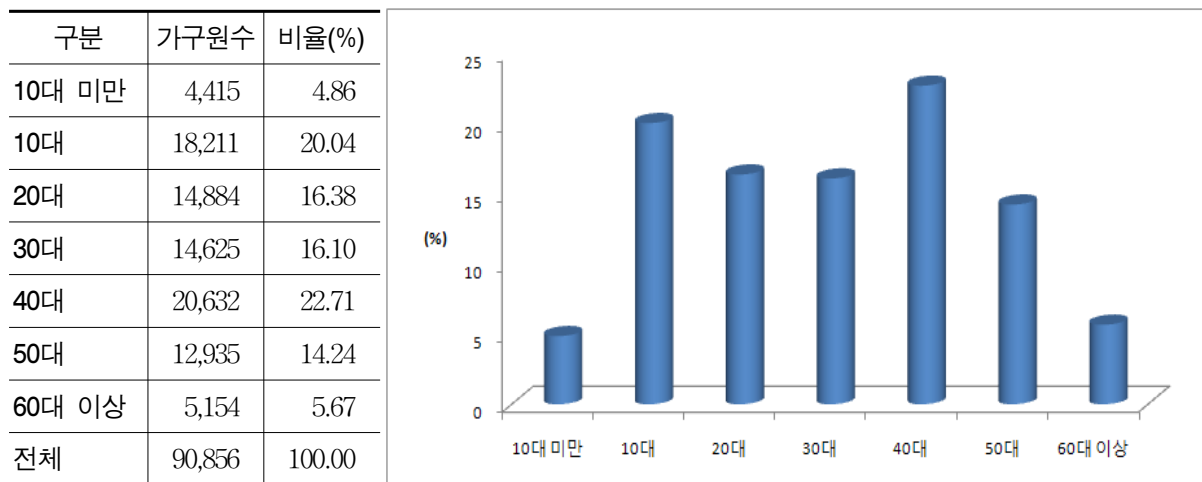


(3) 가구원 기준 기초분석

○ 연령대별 분포

- 40대(23%), 10대(20%), 20대(16%)의 순으로 비율이 높은 것으로 나타났으며, 60대 이상은 상대적으로 낮은 6%의 비율을 나타냄

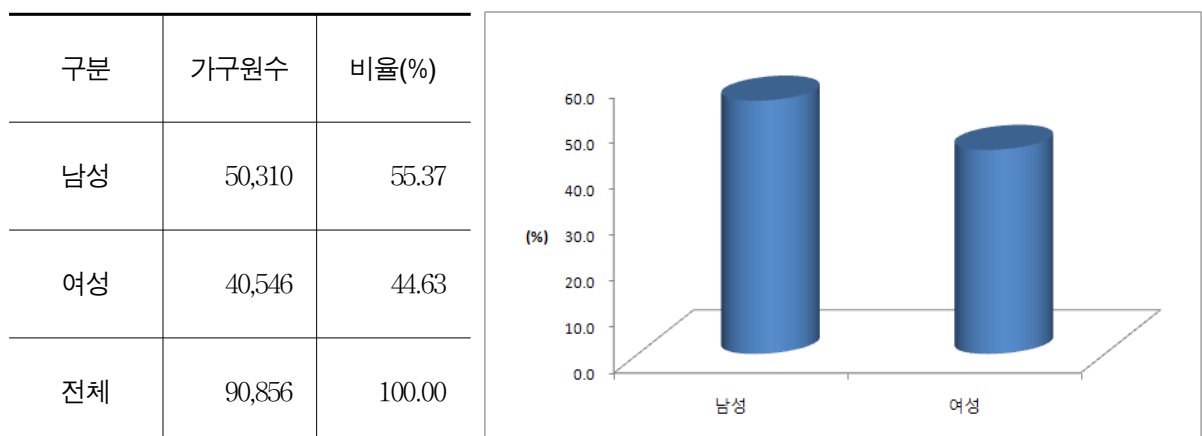
<표 5-26> 부산광역시 가구원의 연령대별 분포



○ 성별 분포

- 여성이 45%, 남성이 55%로써 여성과 남성의 비율은 큰 차이가 없는 것으로 나타남

<표 5-27> 부산광역시 가구원의 성별 분포



○ 직업별 분포

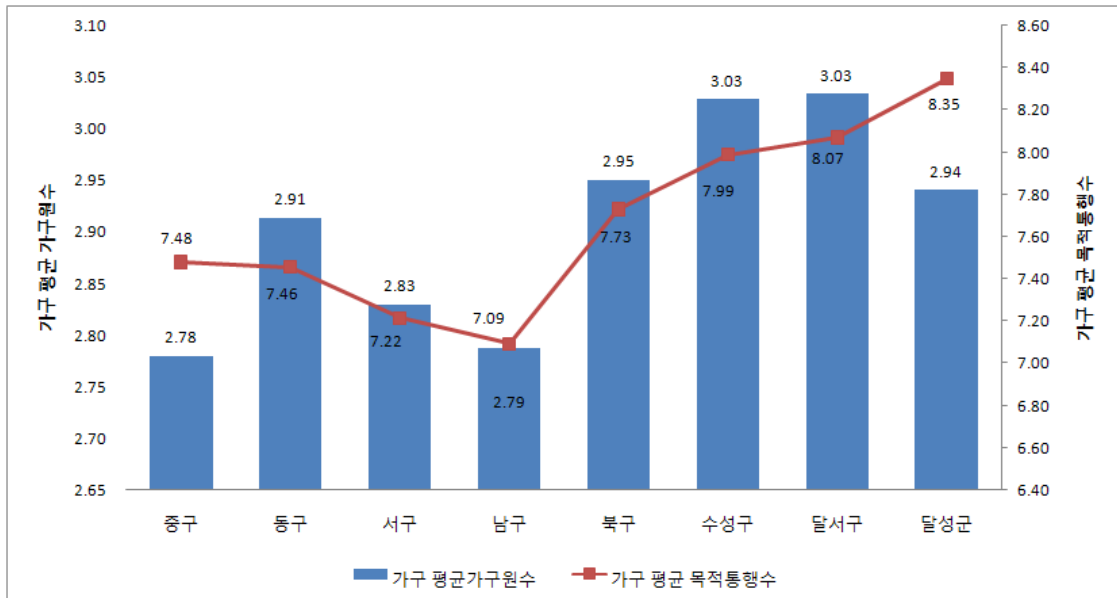
- 연령대별 분포에서 10대의 비율이 가장 높았던 만큼, 직업에서도 학생의 비율이 31%로써 가장 높은 비율을 차지함
- 전업주부를 포함한 무직은 14%, 직장인은 55%로 나타나며, 대부분이 전문·기술직(2%)과 행정·사무직(22%)인 것으로 나타남

<표 5-28> 부산광역시 가구원의 직업별 분포

구분	가구원수	비율(%)	구분	가구원수	비율(%)
학생	27,957	30.78	서비스직	9,564	10.53
전업주부/무직	12,785	14.08	농업/어업/수산업	518	0.57
전문직/기술직	2,035	2.24	생산/운수/일반노무자	11,447	12.60
행정/사무/관리직	19,748	21.74	기타	6,423	7.07
판매직	354	0.39	전체	90,831	100.00

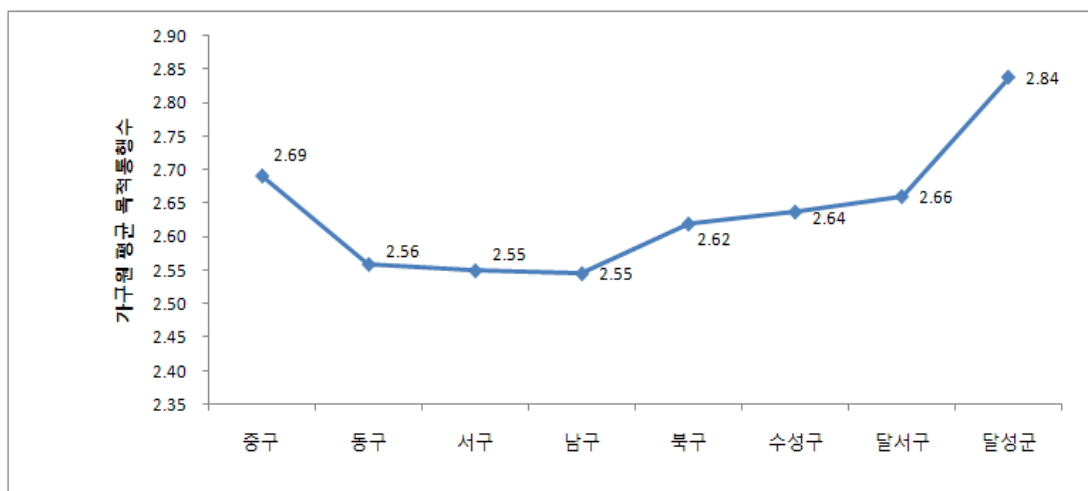
② 대구광역시

(1) 평균 가구원수 및 평균 목적통행수



<그림 5-12> 대구광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수

- 가구의 평균 가구원수는 수성구와 달서구가 3.03명으로 가장 많으며, 중구는 2.78명으로 가장 낮은 것으로 나타남
- 달성군은 수성구와 북구에 비해 평균 가구원수는 적지만 가구의 평균 목적통행수는 8.35통행으로써 대구광역시 중에서 가장 높은 것으로 나타남



<그림 5-13> 대구광역시 가구원 평균 목적통행수

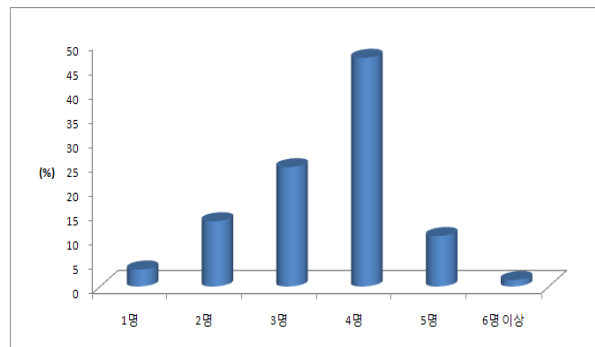
- 가구원 평균 목적통행수를 살펴보면, 달성군에 거주하는 사람은 하루 동안 평균 2.84통행을 발생시켜 대구광역시 전체 평균인 2.63통행보다 0.21통행 많은 것으로 나타남
- 이에 반해 서구와 남구에 거주하는 사람은 하루 평균 2.55통행을 발생시키며, 달성군에 비해 0.29통행을 적게 발생시키는 것으로 나타남

(2) 가구 기준 기초분석

- 가구원수별 분포
 - 가구원이 4명인 가구가 전체의 47%로써 가장 높은 비율을 차지하며, 혼자 사는 가구는 3%, 둘이 같이 사는 가구는 13%를 차지하는 것으로 나타남

<표 5-29> 대구광역시 가구의 가구원수별 분포

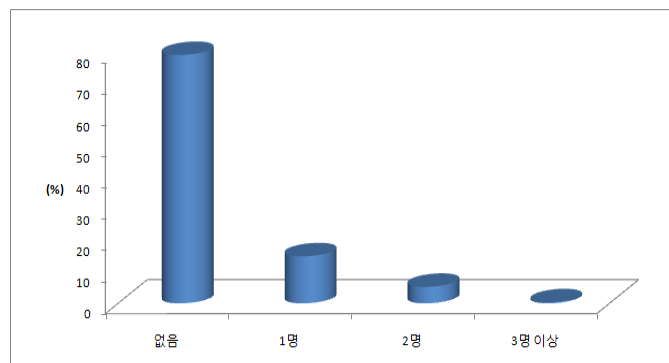
구분	가구수	비율(%)
1명	846	3.48
2명	3,259	13.40
3명	5,959	24.50
4명	11,423	46.96
5명	2,520	10.36
6명 이상	320	1.32
전체	24,327	100.00



- 미취학아동수별 분포
 - 대부분의 가구(79%)에는 미취학아동수가 없는 것으로 나타났으며, 미취학아동수가 1명인 가구(15%)는 2명인 가구(5%)에 비해 10% 높은 것으로 나타남

<표 5-30> 대구광역시 가구의 미취학아동수별 분포

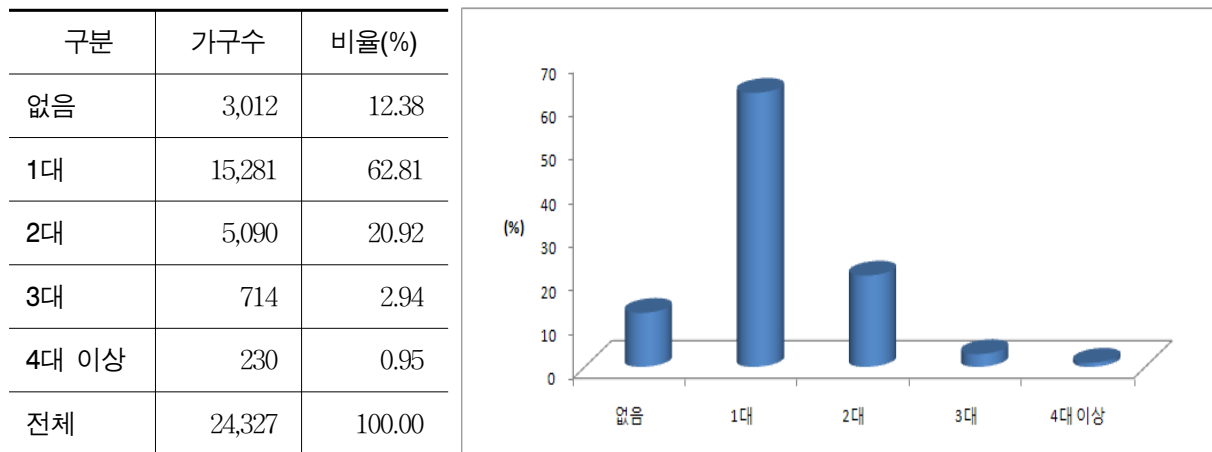
구분	가구수	비율(%)
없음	19,308	79.37
1명	3,654	15.02
2명	1,283	5.27
3명 이상	82	0.34
전체	24,327	100.00



○ 차량대수별 분포

- 차량을 보유한 가구는 전체 가구 중 88%로써, 대부분의 가구가 차량을 보유한 것으로 나타났으며, 2대 이상을 보유한 가구도 25%로써 많은 비중을 차지하는 것으로 나타남

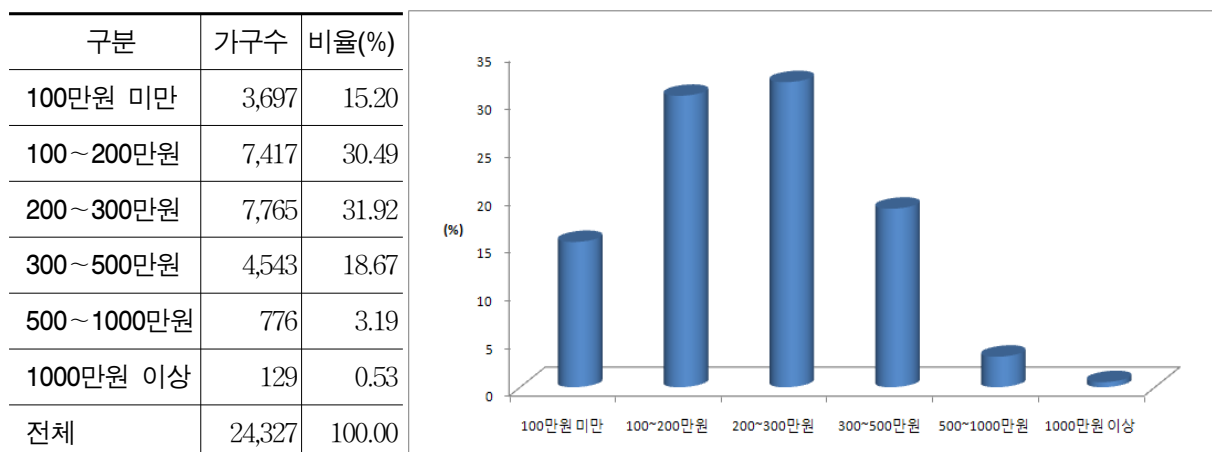
<표 5-31> 대구광역시 가구의 차량대수별 분포



○ 월평균소득별 분포

- 월평균소득이 100~500만원인 가구가 전체 가구의 81%로써 대부분을 차지하며, 이 중, 200~300만원인 가구가 가장 높은 비율(32%)을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-32> 대구광역시 가구의 월평균소득별 분포



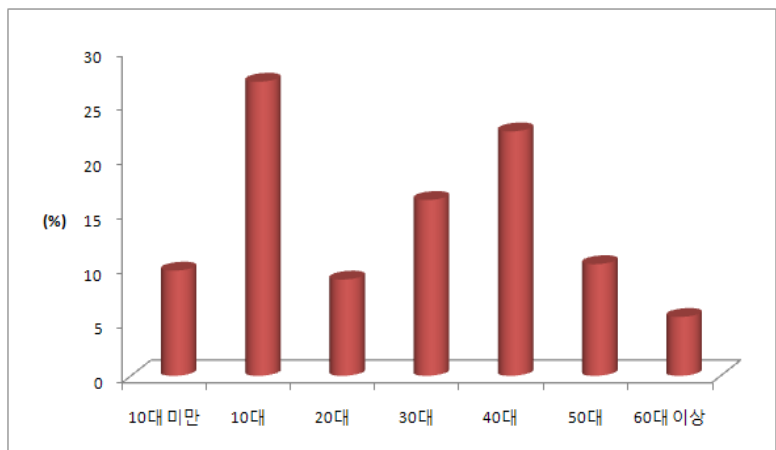
(3) 가구원 기준 기초분석

○ 연령대별 분포

- 10대(24%), 40대(24%), 30대(17%)의 순으로 비율이 높은 것으로 나타났으며, 60대 이상은 상대적으로 낮은 6%의 비율을 나타냄

<표 5-33> 대구광역시 가구원의 연령대별 분포

구분	가구원수	비율(%)
10대 미만	5,747	8.02
10대	17,193	24.01
20대	7,150	9.98
30대	12,395	17.31
40대	17,200	24.01
50대	7,810	10.90
60대 이상	4,127	5.76
전체	71,622	100.00

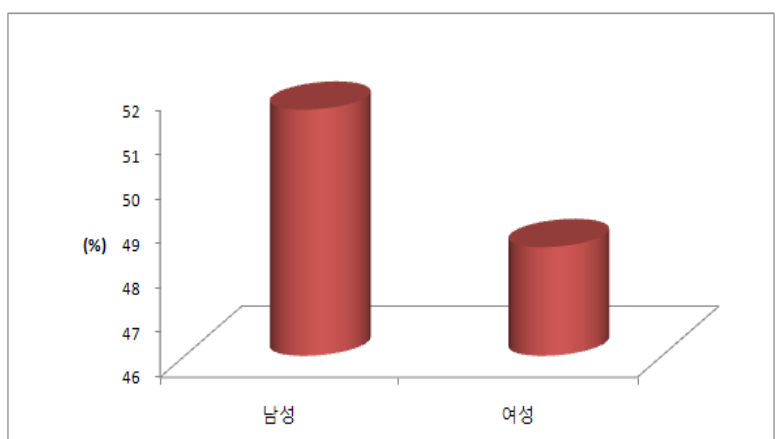


○ 성별 분포

- 여성이 48%, 남성이 52%로써 여성과 남성의 비율은 큰 차이가 없는 것으로 나타남

<표 5-34> 대구광역시 가구원의 성별 분포

구분	가구원수	비율(%)
남성	37,316	52.10
여성	34,306	47.90
전체	71,622	100.00



○ 직업별 분포

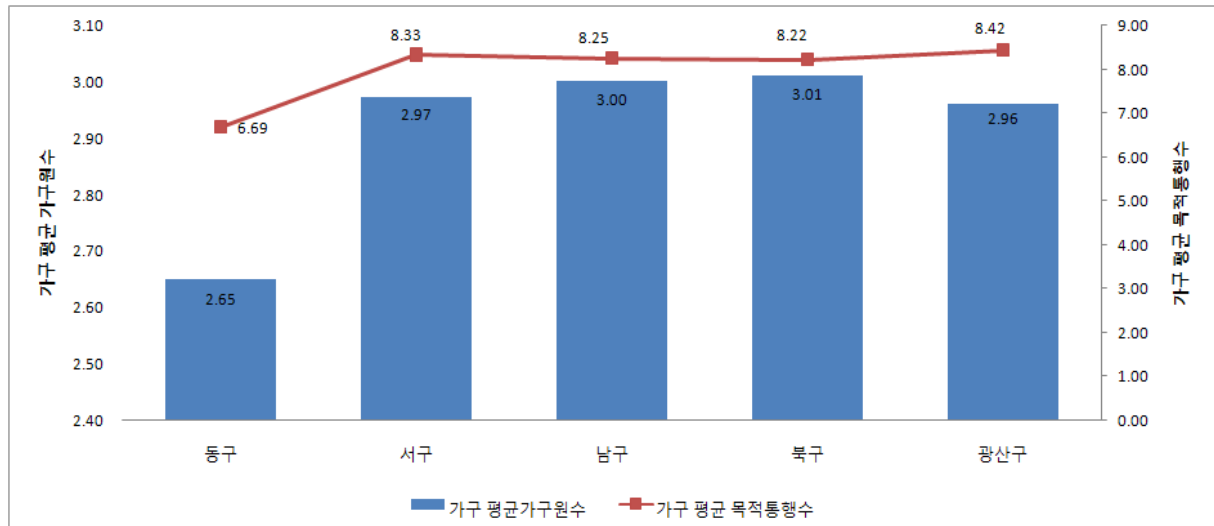
- 연령대별 분포에서 10대의 비율이 가장 높았던 만큼, 직업에서도 학생의 비율이 37%로써 가장 높은 비율을 차지함
- 전업주부를 포함한 무직은 18%, 직장인은 45%로 나타나며, 대부분이 전문·기술직(10%)과 행정·사무직(10%)인 것으로 나타남

<표 5-35> 대구광역시 가구원의 직업별 분포

구분	가구원수	비율(%)	구분	가구원수	비율(%)
학생	25,726	35.92	서비스직	3,948	5.51
전업주부/무직	13,558	18.93	농업/어업/수산업	496	0.69
전문직/기술직	6,364	8.89	생산/운수/일반노무자	5,257	7.34
행정/사무/관리직	5,472	7.64	기타	7,596	10.61
판매직	3,205	4.47	전체	71,622	100.00

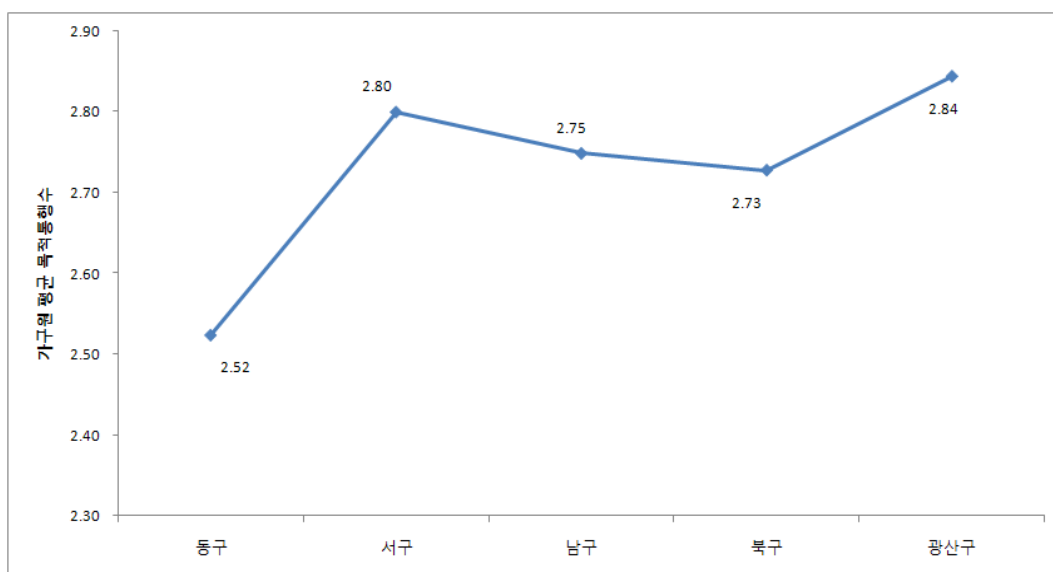
③ 광주광역시

(1) 평균 가구원수 및 평균 목적통행수



<그림 5-14> 광주광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수

- 가구의 평균 가구원수는 북구가 3.01명으로 가장 많으며, 동구는 2.65명으로 가장 낮은 것으로 나타남
- 광산구는 남구와 북구에 비해 평균 가구원수는 적지만 가구의 평균 목적통행수는 8.42통행으로써 대구광역시 중에서 가장 높은 것으로 나타남



<그림 5-15> 광주광역시 가구원 평균 목적통행수

- 가구원 평균 목적통행수를 살펴보면, 광산구에 거주하는 사람은 하루 동안 평균 2.84통행을 발생시켜 광주광역시 전체 평균인 2.78통행보다 0.06통행 많은 것으로 나타남
- 이에 반해 동구에 거주하는 사람은 하루 평균 2.52통행을 발생시키며, 달성군에 비해 0.32통행을 적게 발생시키는 것으로 나타남

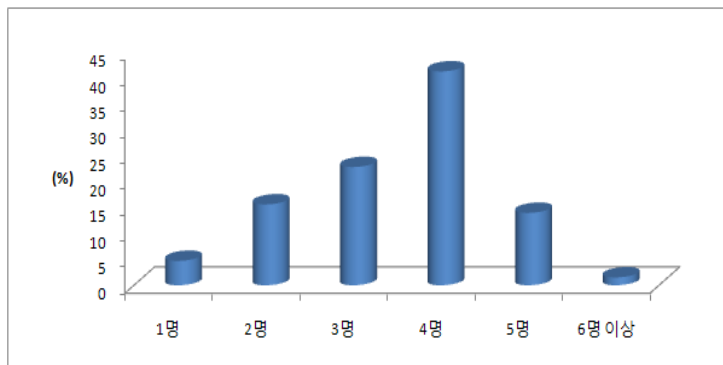
(2) 가구 기준 기초분석

○ 가구원수별 분포

- 가구원이 4명인 가구가 전체의 41%로써 가장 높은 비율을 차지하며, 혼자 사는 가구는 5%, 둘이 같이 사는 가구는 16%를 차지하는 것으로 나타남

<표 5-36> 광주광역시 가구의 가구원수별 분포

구분	가구수	비율(%)
1명	642	4.71
2명	2,128	15.62
3명	3,113	22.85
4명	5,628	41.31
5명	1,906	13.99
6명 이상	206	1.51
전체	13,623	100.00

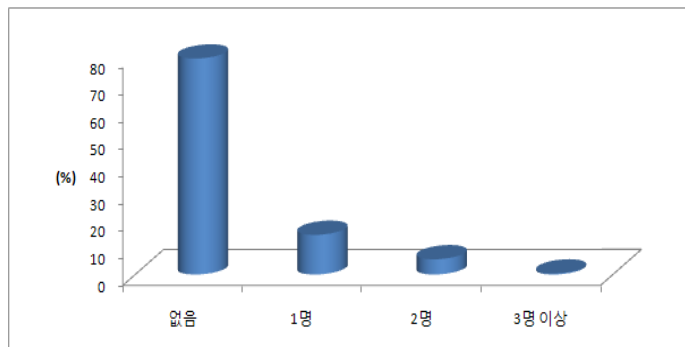


○ 미취학아동수별 분포

- 대부분의 가구(79%)에는 미취학아동수가 없는 것으로 나타났으며, 미취학아동수가 한 명인 가구는 15%로써 2명인 가구(6%)에 비해 9% 높은 비율을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-37> 광주광역시 가구의 미취학아동수별 분포

구분	가구수	비율(%)
없음	10,821	79.43
1명	1,988	14.59
2명	763	5.60
3명 이상	51	0.37
전체	13,623	100.00

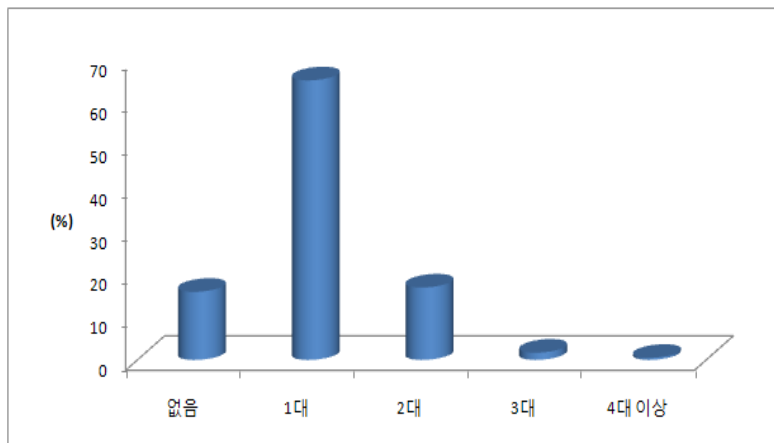


○ 차량대수별 분포

- 차량을 보유한 가구는 전체 가구 중 84%로써, 대부분의 가구가 차량을 보유한 것으로 나타났으며, 2대 이상을 보유한 가구도 17%로써 많은 비중을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-38> 광주광역시 가구의 차량대수별 분포

구분	가구수	비율(%)
없음	2,160	15.86
1대	8,870	65.12
2대	2,297	16.86
3대	229	1.68
4대 이상	66	0.48
전체	13,622	100.00

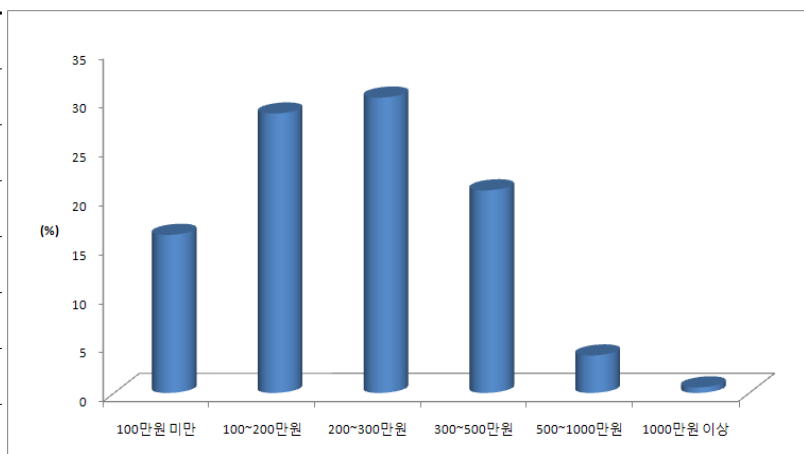


○ 월평균소득별 분포

- 월평균소득이 100~500만원인 가구가 전체 가구의 80%로써 대부분을 차지하며, 이 중, 200~300만원인 가구가 가장 높은 비율(30%)을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-39> 광주광역시 가구의 월평균소득별 분포

구분	가구수	비율(%)
100만원 미만	2,201	16.16
100~200만원	3,890	28.55
200~300만원	4,112	30.18
300~500만원	2,821	20.71
500~1000만원	522	3.83
1000만원 이상	77	0.57
전체	13,623	100.00

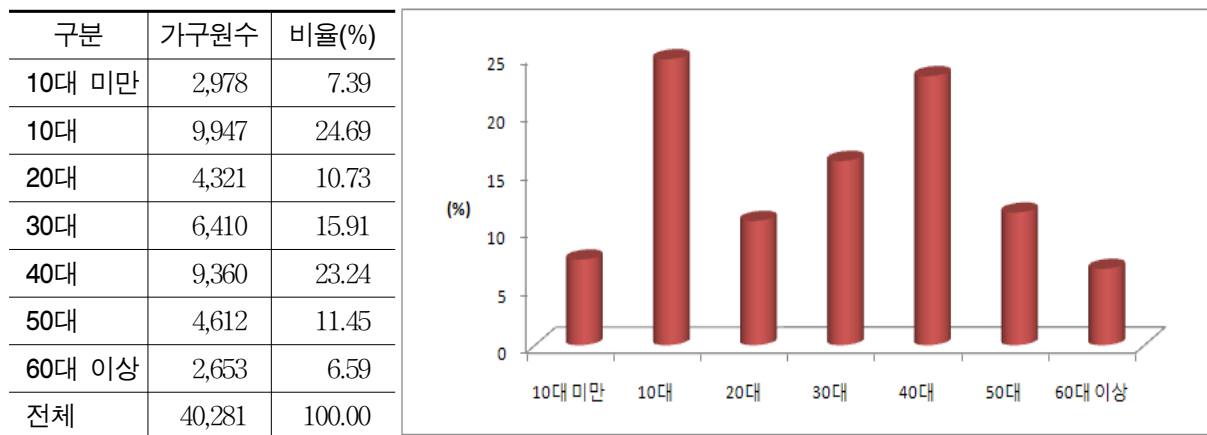


(3) 가구원 기준 기초분석

○ 연령대별 분포

- 10대(25%), 40대(23%), 30대(16%)의 순으로 비율이 높은 것으로 나타났으며, 20대는 상대적으로 낮은 11%의 비율을 나타냄

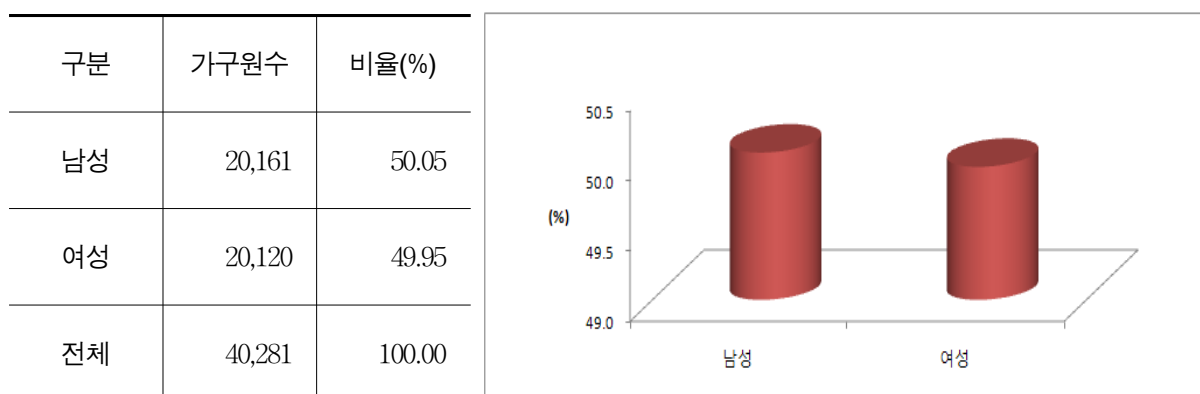
<표 5-40> 광주광역시 가구원의 연령대별 분포



○ 성별 분포

- 여성이 50%, 남성이 50%로써 여성과 남성의 비율은 큰 차이가 없는 것으로 나타남

<표 5-41> 광주광역시 가구원의 성별 분포



○ 직업별 분포

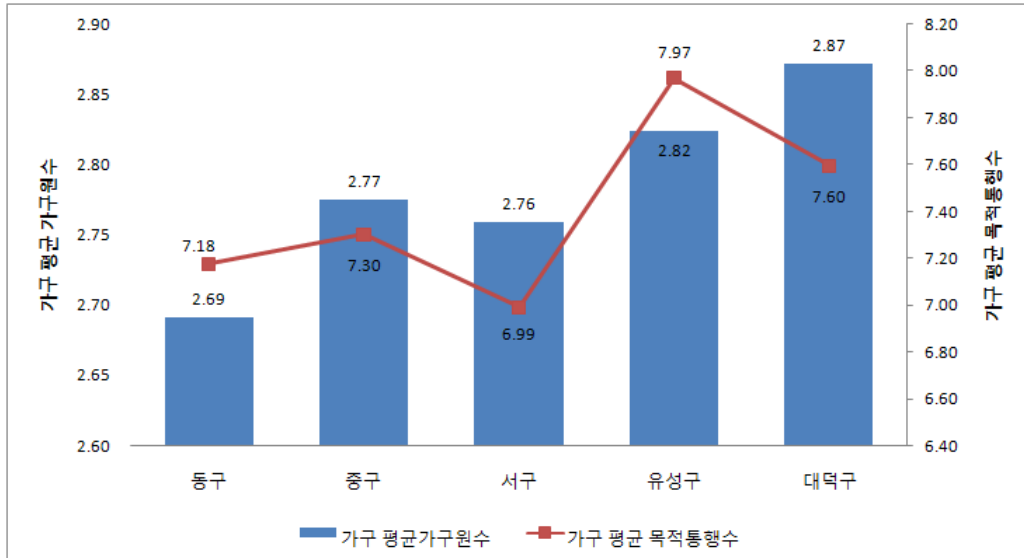
- 연령대별 분포에서 10대의 비율이 가장 높았던 만큼, 직업에서도 학생의 비율이 36%로써 가장 높은 비율을 차지함
- 전업주부를 포함한 무직은 19%, 직장인은 45%로 나타나며, 대부분이 전문·기술직(9%)과 행정·사무직(8%)인 것으로 나타남

<표 5-42> 광주광역시 가구원의 직업별 분포

구분	가구원수	비율(%)	구분	가구원수	비율(%)
학생	14,652	36.37	서비스직	2,176	5.40
전업주부/무직	7,572	18.80	농업/어업/수산업	581	1.44
전문직/기술직	3,613	8.97	생산/운수/일반노무자	2,676	6.64
행정/사무/관리직	3,246	8.06	기타	4,053	10.06
판매직	1,712	4.25	전체	40,281	100.00

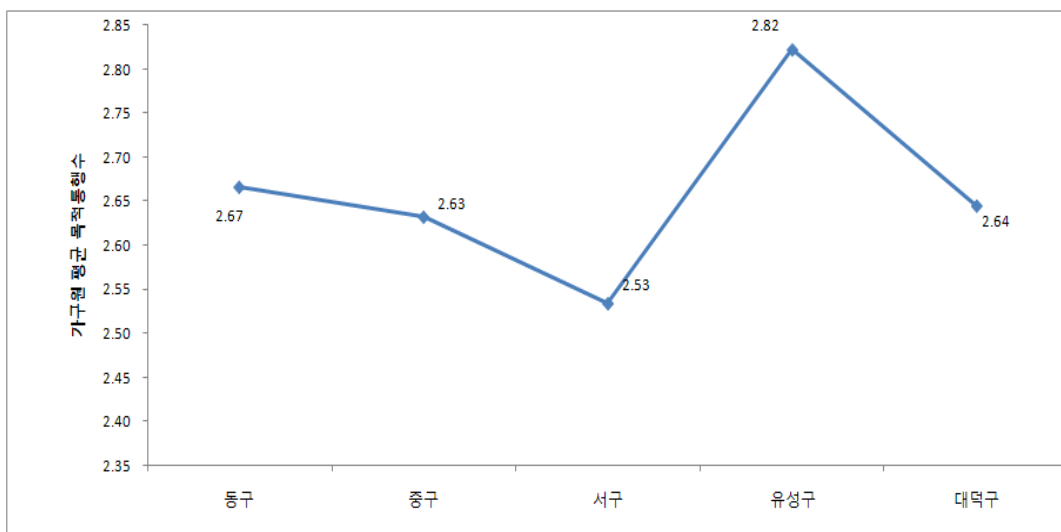
④ 대전광역시

(1) 평균 가구원수 및 평균 목적통행수



<그림 5-16> 대전광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수

- 가구의 평균 가구원수는 대덕구가 2.87명으로 가장 많으며, 동구는 2.69명으로 가장 낮은 것으로 나타남
- 유성구는 대덕구에 비해 평균 가구원수는 적지만 가구의 평균 목적통행수는 7.97통행으로써 대덕구에 비해 오히려 많은 것으로 나타남



<그림 5-17> 대전광역시 가구원 평균 목적통행수

- 가구원 평균 목적통행수를 살펴보면, 유성구에 거주하는 사람은 하루 동안 평균 2.82통행을 발생시켜 대전광역시 전체 평균인 2.64통행보다 0.18통행 많은 것으로 나타남
- 이에 반해 서구에 거주하는 사람은 하루 평균 2.53통행을 발생시키며, 유성구에 비해 0.29통행을 적게 발생시키는 것으로 나타남

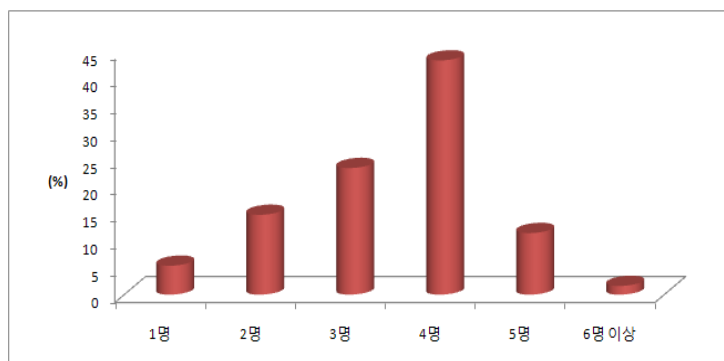
(2) 가구 기준 기초분석

○ 가구원수별 분포

- 가구원이 4명인 가구가 전체의 43%로써 가장 높은 비율을 차지하며, 혼자 사는 가구는 5%, 둘이 같이 사는 가구는 15%를 차지하는 것으로 나타남

<표 5-43> 대전광역시 가구의 가구원수별 분포

구분	가구수	비율(%)
1명	781	5.35
2명	2,159	14.79
3명	3,425	23.46
4명	6,336	43.39
5명	1,666	11.41
6명 이상	235	1.61
전체	14,602	100.00

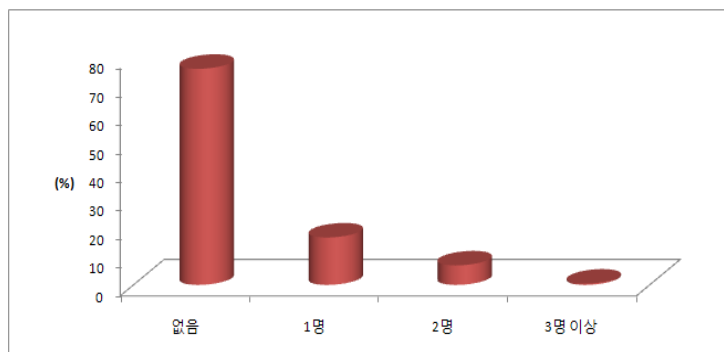


○ 미취학아동수별 분포

- 대부분의 가구(76%)에는 미취학아동수가 없는 것으로 나타났으며, 미취학아동수가 1명인 가구(17%)는 2명인 가구(7%)에 비해 10% 높은 것으로 나타남

<표 5-44> 대전광역시 가구의 미취학아동수별 분포

구분	가구수	비율(%)
없음	11,101	76.02
1명	2,435	16.68
2명	1,001	6.86
3명 이상	65	0.45
전체	14,602	100.00

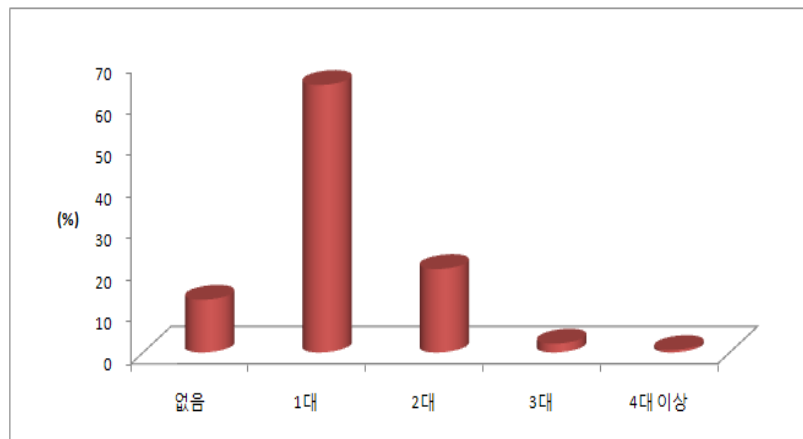


○ 차량대수별 분포

- 차량을 보유한 가구는 전체 가구 중 87%로써, 대부분의 가구가 차량을 보유한 것으로 나타났으며, 2대 이상을 보유한 가구도 23%로써 많은 비중을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-45> 대전광역시 가구의 차량대수별 분포

구분	가구수	비율(%)
없음	1,856	12.71
1대	9,414	64.47
2대	2,936	20.11
3대	310	2.12
4대 이상	86	0.59
전체	14,602	100.00

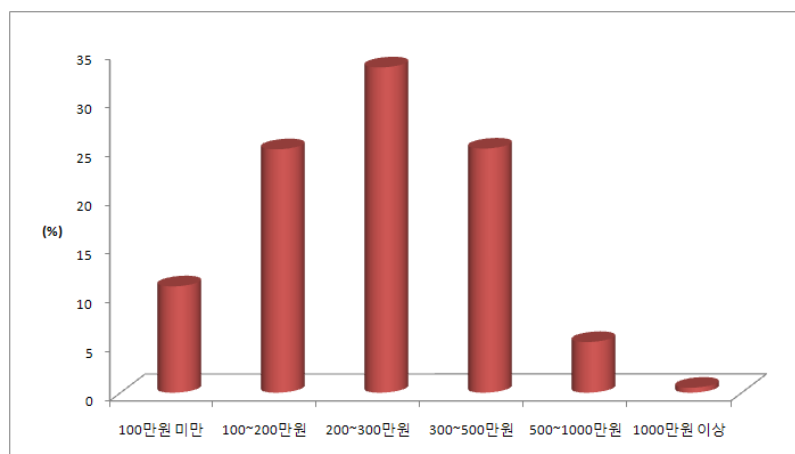


○ 월평균소득별 분포

- 월평균소득이 100~500만원인 가구가 전체 가구의 83%로써 대부분을 차지하며, 이 중, 200~300만원인 가구가 가장 높은 비율(33%)을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-46> 대전광역시 가구의 월평균소득별 분포

구분	가구수	비율(%)
100만원 미만	1,593	10.91
100~200만원	3,646	24.97
200~300만원	4,873	33.37
300~500만원	3,657	25.04
500~1000만원	759	5.20
1000만원 이상	74	0.51
전체	14,602	100.00



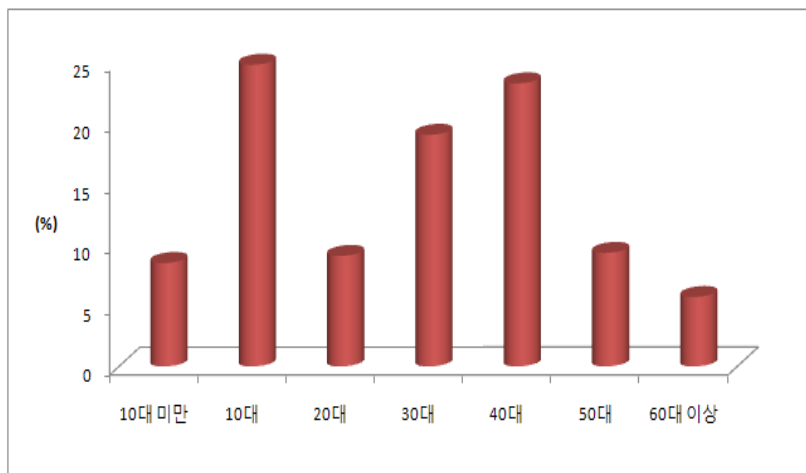
(3) 가구원 기준 기초분석

○ 연령대별 분포

- 10대(25%), 40대(23%), 30대(19%)의 순으로 비율이 높은 것으로 나타났으며, 20대는 상대적으로 낮은 9%의 비율을 나타냄

<표 5-47> 대전광역시 가구원의 연령대별 분포

구분	가구원수	비율(%)
10대 미만	3,456	8.53
10대	10,075	24.86
20대	3,693	9.11
30대	7,737	19.09
40대	9,454	23.33
50대	3,794	9.36
60대 이상	2,322	5.73
전체	40,531	100.00

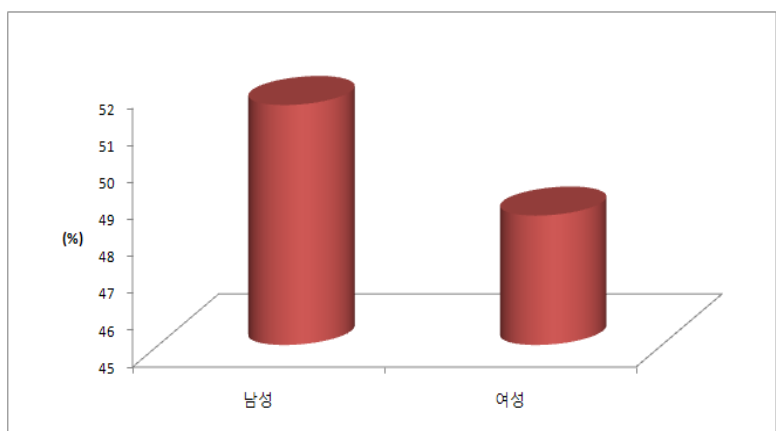


○ 성별 분포

- 여성이 48.5%, 남성이 51.5%로써 여성과 남성의 비율은 큰 차이가 없는 것으로 나타남

<표 5-48> 대전광역시 가구원의 성별 분포

구분	가구원수	비율(%)
남성	20,872	51.50
여성	19,659	48.50
전체	40,531	100.00



○ 직업별 분포

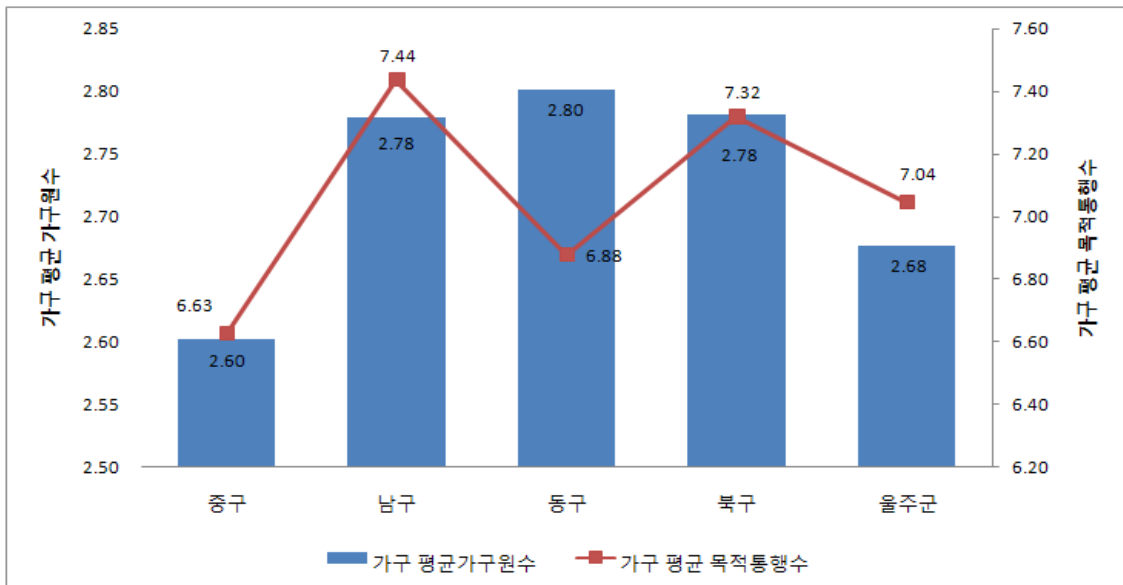
- 연령대별 분포에서 10대의 비율이 가장 높았던 만큼, 직업에서도 학생의 비율이 37%로써 가장 높은 비율을 차지함
- 전업주부를 포함한 무직은 18%, 직장인은 45%로 나타나며, 대부분이 전문·기술직(10%)과 행정·사무직(10%)인 것으로 나타남

<표 5-49> 대전광역시 가구원의 직업별 분포

구분	가구원수	비율(%)	구분	가구원수	비율(%)
학생	14,896	36.75	서비스직	2,401	5.92
전업주부/무직	7,482	18.46	농업/어업/수산업	159	0.39
전문직/기술직	4,088	10.09	생산/운수/일반노무자	2,093	5.16
행정/사무/관리직	3,904	9.63	기타	3,294	8.13
판매직	2,214	5.46	전체	40,531	100.00

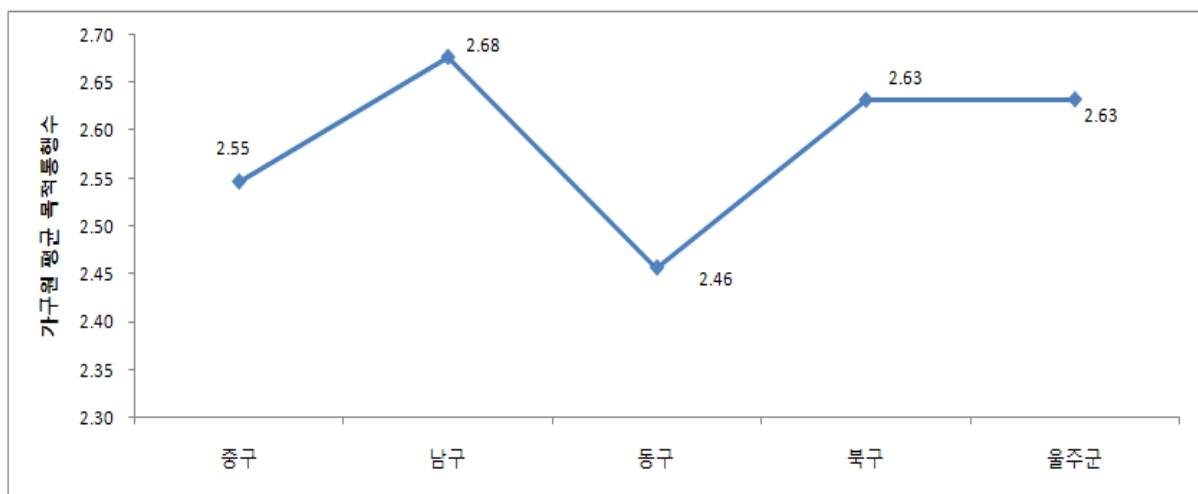
⑤ 울산광역시

(1) 평균 가구원수 및 평균 목적통행수



<그림 5-18> 울산광역시 가구 평균 가구원수 및 평균 목적통행수

- 가구의 평균 가구원수는 동구가 2.80명으로 가장 많으며, 중구는 2.60명으로 가장 낮은 것으로 나타남
- 울주군은 동구에 비해 평균 가구원수는 적지만 가구의 평균 목적통행수는 7.04통행으로 동구보다 높게 나타남



<그림 5-19> 울산광역시 가구원 평균 목적통행수

- 가구원 평균 목적통행수를 살펴보면, 남구에 거주하는 사람은 하루 동안 평균 2.68통행을 발생시켜 울산광역시 전체 평균인 2.59통행보다 0.09통행 많은 것으로 나타남
- 이에 반해 동구에 거주하는 사람은 하루 평균 2.46통행을 발생시키며, 남구에 비해 0.22통행을 적게 발생시키는 것으로 나타남

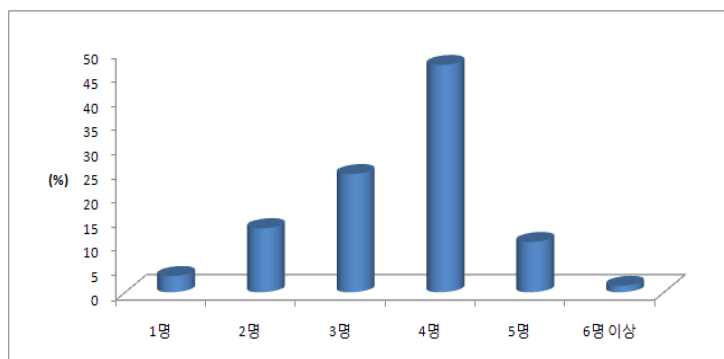
(2) 가구 기준 기초분석

○ 가구원수별 분포

- 가구원이 4명인 가구가 전체의 47%로써 가장 높은 비율을 차지하며, 혼자 사는 가구는 5%, 둘이 같이 사는 가구는 14%를 차지하는 것으로 나타남

<표 5-50> 울산광역시 가구의 가구원수별 분포

구분	가구수	비율(%)
1명	501	5.05
2명	1,421	14.34
3명	2,314	23.35
4명	4,637	46.79
5명	940	9.48
6명 이상	98	0.99
전체	9,911	100.00

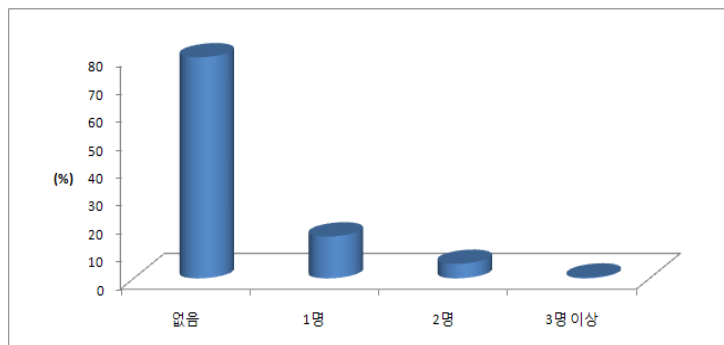


○ 미취학아동수별 분포

- 대부분의 가구(75%)에는 미취학아동수가 없는 것으로 나타났으며, 미취학아동수가 한 명인 가구(17%)는 2명인 가구(8%)에 비해 9% 높은 것으로 나타남

<표 5-51> 울산광역시 가구의 미취학아동수별 분포

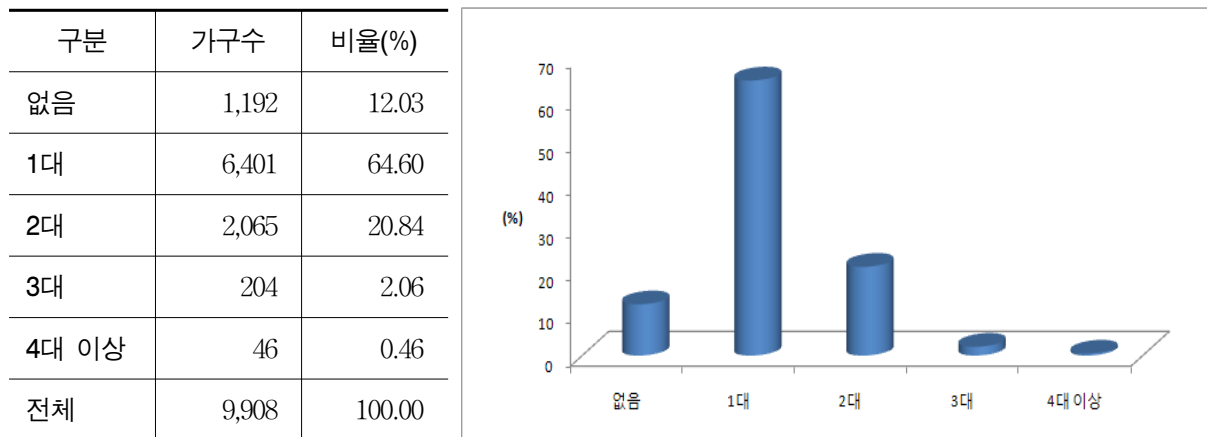
구분	가구수	비율(%)
없음	7,404	74.70
1명	1,698	17.13
2명	769	7.76
3명 이상	40	0.40
전체	9,911	100.00



○ 차량대수별 분포

- 차량을 보유한 가구는 전체 가구 중 88%로써, 대부분의 가구가 차량을 보유한 것으로 나타났으며, 2대 이상을 보유한 가구도 23%로써 많은 비중을 차지하는 것으로 나타남

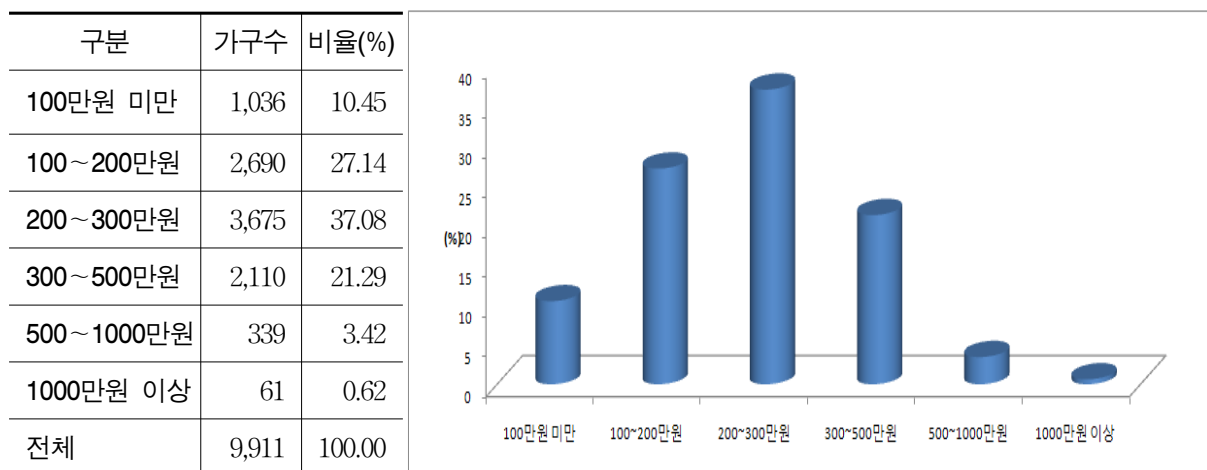
<표 5-52> 울산광역시 가구의 차량대수별 분포



○ 월평균소득별 분포

- 월평균소득이 100~500만원인 가구가 전체 가구의 86%로써 대부분을 차지하며, 이 중, 200~300만원인 가구가 가장 높은 비율(37%)을 차지하는 것으로 나타남

<표 5-53> 울산광역시 가구의 월평균소득별 분포

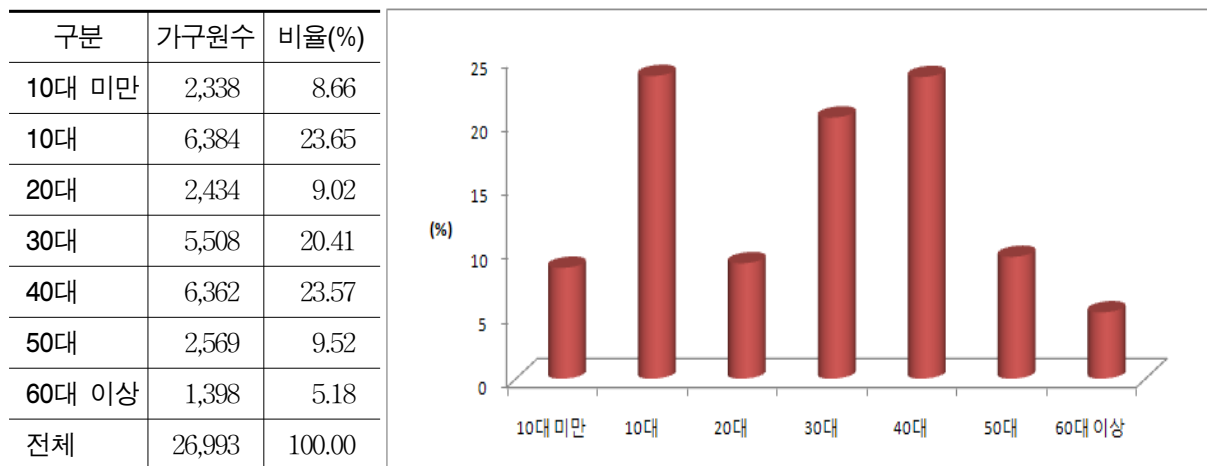


(3) 가구원 기준 기초분석

○ 연령대별 분포

- 10대(24%), 40대(24%), 30대(20%)의 순으로 비율이 높은 것으로 나타났으며, 20대는 상대적으로 낮은 9%의 비율을 나타냄

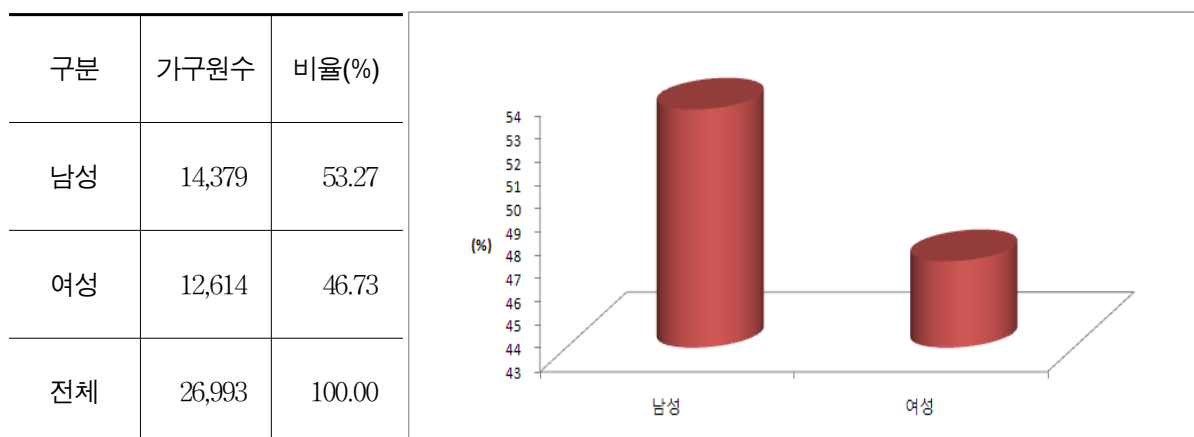
<표 5-54> 울산광역시 가구원의 연령대별 분포



○ 성별 분포

- 여성이 47%, 남성이 53%로써 여성과 남성의 비율은 큰 차이가 없는 것으로 나타남

<표 5-55> 울산광역시 가구원의 성별 분포



○ 직업별 분포

- 연령대별 분포에서 10대의 비율이 가장 높았던 만큼, 직업에서도 학생의 비율이 35%로써 가장 높은 비율을 차지함
- 전업주부를 포함한 무직은 19%, 직장인은 38%로 나타나며, 전문·기술직(8%)과 행정·사무직(9%)이 높은 비율을 차지함.

<표 5-56> 울산광역시 가구원의 직업별 분포

구분	가구원수	비율(%)	구분	가구원수	비율(%)
학생	9,387	34.78	서비스직	1,194	4.42
전업주부/무직	5,147	19.07	농업/어업/수산업	413	1.53
전문직/기술직	2,125	7.87	생산/운수/일반노무자	3,861	14.30
행정/사무/관리직	2,357	8.73	기타	1,763	6.53
판매직	746	2.76	전체	26,993	100.00

2. 통행사슬의 빈도

가. 통행사슬 유형의 재구성

- 특정 기준에 의해 자료를 제외한 후 5대 광역시 가구통행실태조사 자료의 통행사슬을 분석하였음
- Strathman · Dueker(1995)이 제시한 복합 직장(Complex Work) 통행사슬의 유형에 포함되지 않는 통행사슬은 복합 직장 기타(Complex Other Work)의 유형을 추가하여 분석하였음
 - 복합 직장기타(Complex Other Work)에는 다음과 같은 유형이 포함됨
 - 복합 출근 & 직장업무(Complex To & At Work)
 - 복합 직장업무 & 퇴근(Complex At & From Work)
 - 복합 출근 & 직장업무 & 퇴근(Complex To & At & From Work)

<표 5-57> 본 과업의 통행사슬 유형

통행사슬 유형		구성
1	단순 직장(Simple Work)	H- W { - W - } H
2	복합 출근(Complex To Work)	H - NW { - NW/W - } W - H
3	복합 퇴근(Complex From Work)	H - W { - NW/W - } NW - H
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	H - NW { - NW/W - } W { - NW/W - } NW - H
5	복합 직장업무(Complex At Work)	H - W { - NW/W - } NW { - NW/W - } W - H
6	복합 직장 기타 (Complex Other Work)	복합직장(Complex Work) 중 2,3,4,5에 포함되지 않는 구성
7	단순 비직장(Simple Non-Work)	H - NW - H
8	복합 비직장(Complex Non-Work)	H - NW { - NW - } H

주: 1) H = 집(Home); W = 직장(Work); NW = 비직장(Non-Work)

2) '직장(Work)'은 출근, 업무, 귀사 통행을 포함함

3) 괄호 안의 내용은 각 통행사슬에 추가 가능한 통행임

- 통행사슬 유형별 빈도를 분석하기 위해 자료의 통행목적을 구분한 기준은 다음과 같음
 - 출근, 업무, 귀사는 직장(Work)에 포함시킴
 - 귀가와 Work를 제외한 다른 통행목적은 비직장(Non-Work)에 포함시킴

○ 통행사슬 구성의 예

- 출근 → 귀가 : H - W - H ⇒ 단순 직장(Simple Work)
- 배웅 → 출근 → 귀가 : H - NW - W - H ⇒ 복합 출근(Complex To Work)
- 출근 → 쇼핑 → 귀가 : H - W - NW - H ⇒ 복합 퇴근(Complex From Work)
- 배웅 → 출근 → 업무 → 귀사 → 학원 → 귀가 : H - W - W - W - NW - H ⇒ 복합 출근 & 퇴근(Complex To & From Work)
- 출근 → 기타 → 귀사 → 귀가 : H - W - NW - W - H ⇒ Complex At Work
- 쇼핑 → 귀가 : H - W - H : 단순 비직장(Simple Non-Work)
- 등교 → 학원 → 귀가 : H - NW - NW - H ⇒ 복합 비직장(Complex Non-Work)

<표 5-58> 통행사슬을 구성하는 통행목적

구분	통행목적	통행사슬 구성
1	누군가는 태우거나 내려주려고	NH(Non-Work)
2	집으로 돌아가려고(귀가)	H(Home)
3	출근	W(Work)
4	등교	NH(Non-Work)
5	학원수업(배우기 위해)	NH(Non-Work)
6	직업관련(업무)	W(Work)
7	업무 후 직장으로 돌아감(귀사)	W(Work)
8	물건을 사려고(쇼핑)	NH(Non-Work)
9	여가/오락/친교	NH(Non-Work)
10	기타(병원, 은행 등 개인용무)	NH(Non-Work)

나. 통행사슬 유형별 빈도

1) 전체 광역시 자료의 통행사슬 유형

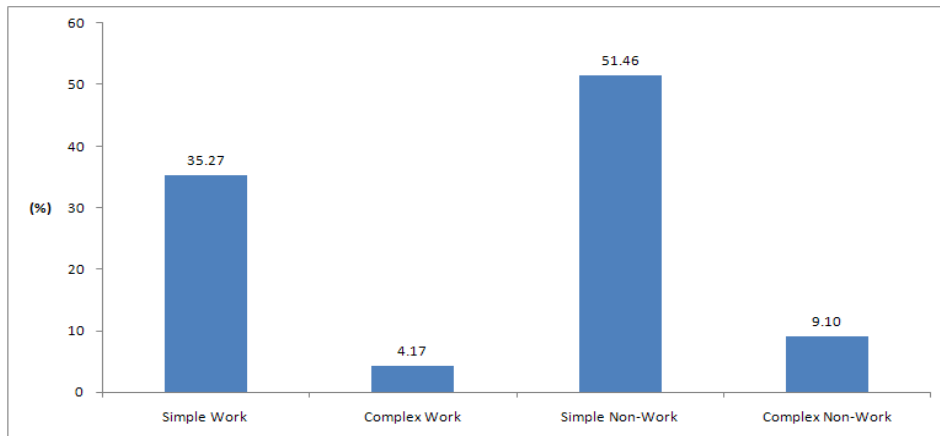
- 전체 광역시 자료의 통행사슬 유형을 분석한 결과, 복합(Complex) 통행(13%)에 비해 단순(Simple) 통행(87%)이 전체 통행사슬 유형의 대부분을 차지하는 것으로 나타남
- 직장(Work) 관련 통행 중에서는 단순 직장(Simple Work) 통행이 35%, 복합 직장(Complex Work) 통행이 4%로 나타났으며, 비직장(Non-Work) 관련 통행 중에서는 단순 비직장(Simple Non-Work) 통행이 51%, 복합 비직장(Complex Non-Work) 통행이 9%로 나타남
- 부산광역시에는 다른 광역시에 비해 단순 비직장(Simple Non-Work) 통행의 빈도가 낮으로 나타난 반면, 그 외 통행사슬 유형의 빈도는 높은 것으로 나타남

- 광주광역시는 다른 광역시에 단순 직장(Simple Work)의 빈도는 낮은 반면, 복합 직장(Complex Work)의 빈도는 높은 것으로 나타남

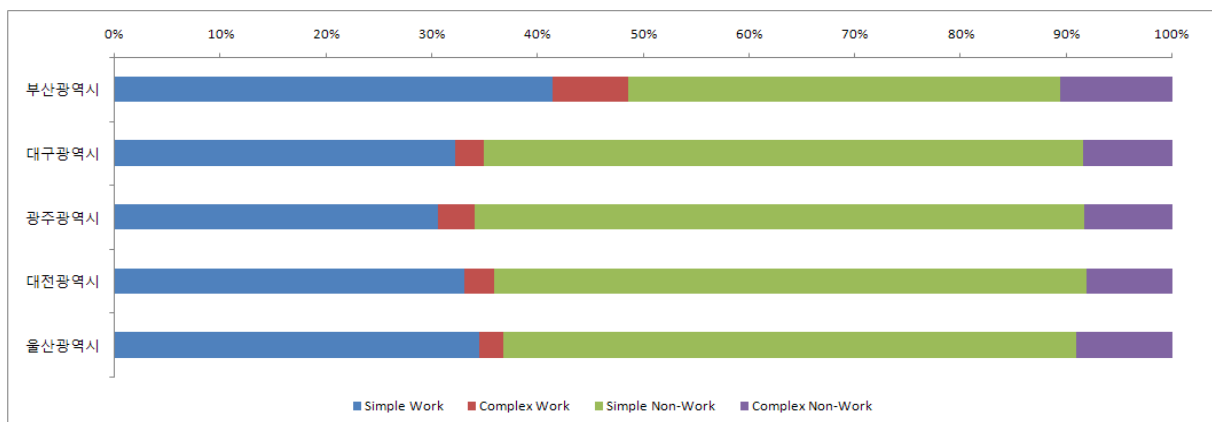
<표 5-59> 전체 광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

구분	지역	단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple on-Work)	복합 비직장 (Complex on-Work)	전체
통행 사슬수	부산광역시	41,586	7,092	41,041	10,612	100,331
	대구광역시	27,525	2,347	48,331	7,220	85,423
	광주광역시	15,209	1,703	28,663	4,109	49,684
	대전광역시	16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
	울산광역시	11,153	700	17,522	2,915	32,290
	전체	111,473	13,191	162,628	28,757	316,049
비율 (%)	부산광역시	41.45	7.07	40.91	10.58	100.00
	대구광역시	32.22	2.75	56.58	8.45	100.00
	광주광역시	30.61	3.43	57.69	8.27	100.00
	대전광역시	33.11	2.79	56.02	8.07	100.00
	울산광역시	34.54	2.17	54.26	9.03	100.00
	전체	35.27	4.17	51.46	9.10	100.00



<그림 5-20> 전체 광역시 통행사슬 유형별 분포



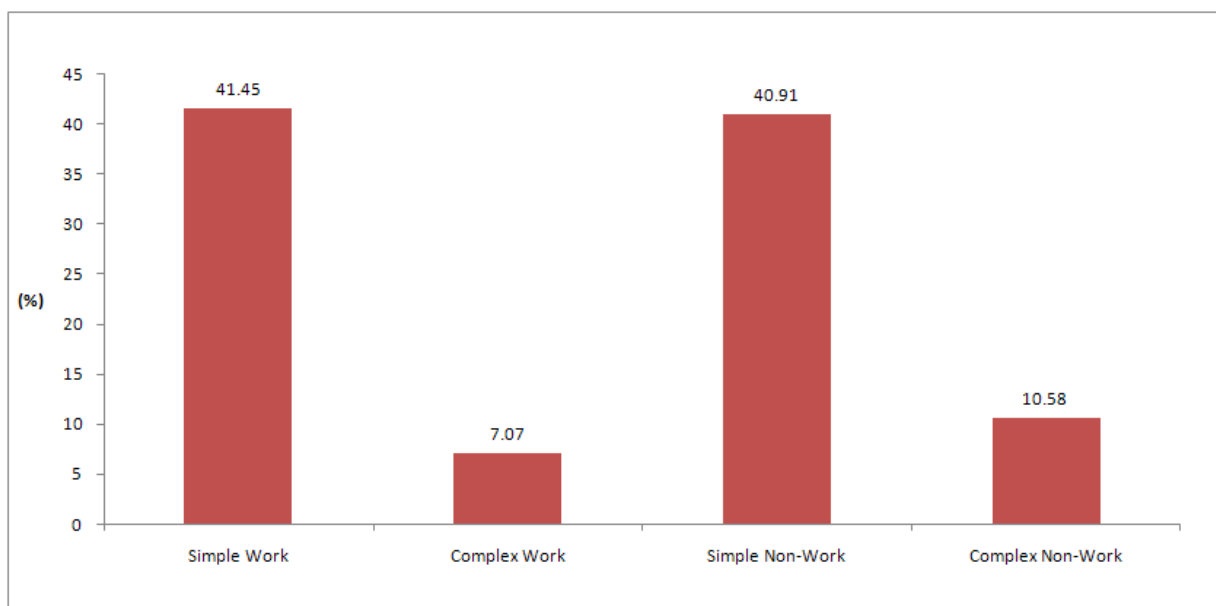
<그림 5-21> 광역시별 통행사슬 유형별 분포

2) 광역시별 자료의 통행사슬 유형

- 전체적으로 복합(Complex)에 비해 단순(Simple) 통행이 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 직장(Simple Work)이 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합(Complex) 통행 중 복합 비직장(Complex Non-Work) 통행이 복합 직장(Complex Work)에 비해 높은 비율을 차지함
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하는 것으로 나타났는데, 이는 복합 직장(Complex Work) 유형에 속하는 사람들의 대부분이 하루 일과 중 퇴근 후에 다른 일(Non-Work)을 하는 것으로 판단할 수 있음

① 부산광역시

- 전체적으로 복합(Complex)에 비해 단순(Simple) 통행이 83%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 직장(Simple Work)이 41.5%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 41.0%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남



<그림 5-22> 부산광역시 통행사슬 유형별 분포

- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 5배 많은 것으로 나타남

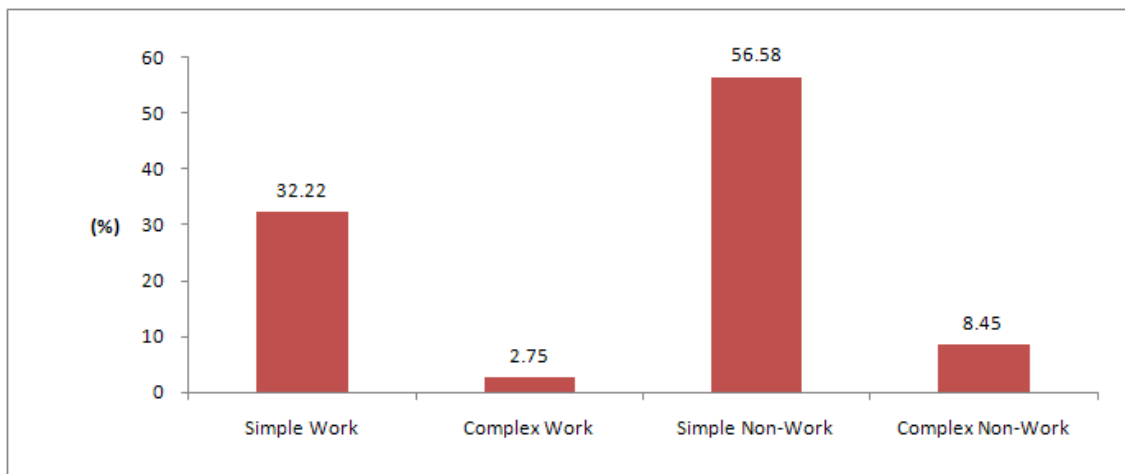
<표 5-60> 부산광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)				통행사슬 유형(대분류)			
		개수	비율(%)			개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	41,586	41.45	1	단순 직장 (Simple Work)	41,586	41.45
2	복합 출근 (Complex To Work)	862	0.86	2	복합 직장 (Complex Work)	7,092	7.07
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	4,635	4.62				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	270	0.27				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	1,148	1.14				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	177	0.18				
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	41,041	40.91	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	41,041	40.91
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	10,612	10.58	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	10,612	10.58
전체		100,331	100.00	전체		85,423	100.00

② 대구광역시

- 전체적으로 복합(Complex) 통행에 비해 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 57%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 32%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남



<그림 5-23> 대구광역시 통행사슬 유형별 분포

- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 2배 많은 것으로 나타남

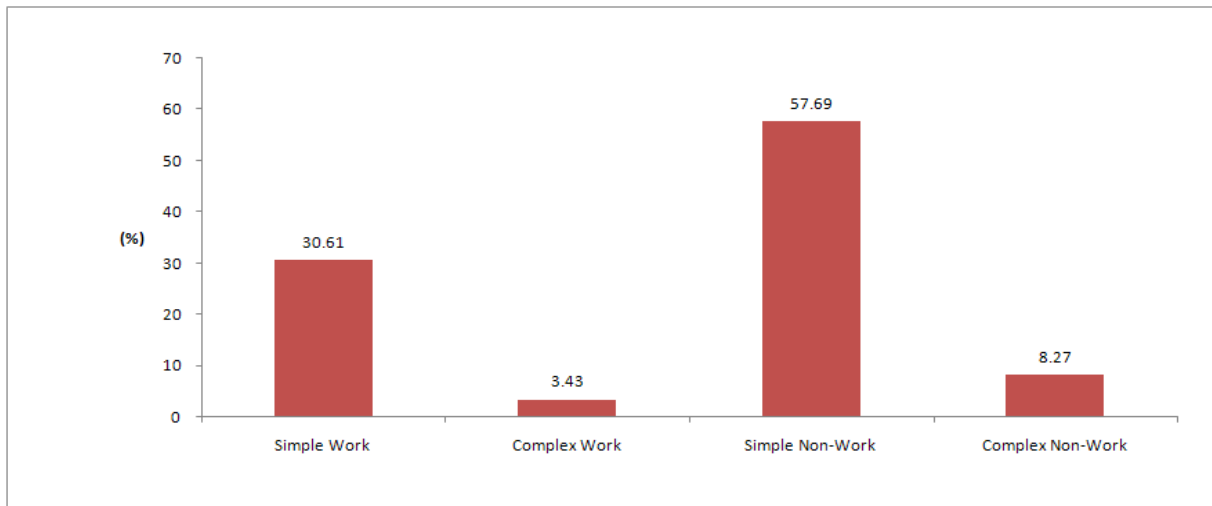
<표 5-61> 대구광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)		개수	비율(%)	통행사슬 유형(대분류)		개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	27,525	32.22	1	단순 직장 (Simple Work)	27,525	32.22
2	복합 출근 (Complex To Work)	647	0.76	2	복합 직장 (Complex Work)	2,347	2.75
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	1,178	1.38				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	88	0.10				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	370	0.43				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	15	0.02	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	48,331	56.58
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	46	0.05	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	7,220	8.45
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	3	0.00	전체		85,423	100.00
전체		48,331	56.58	전체		85,423	100.00

③ 광주광역시

- 단순(Simple) 통행이 88%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 58%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 31%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남



<그림 5-24> 광주광역시 통행사슬 유형별 분포

- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 3배 많은 것으로 나타남

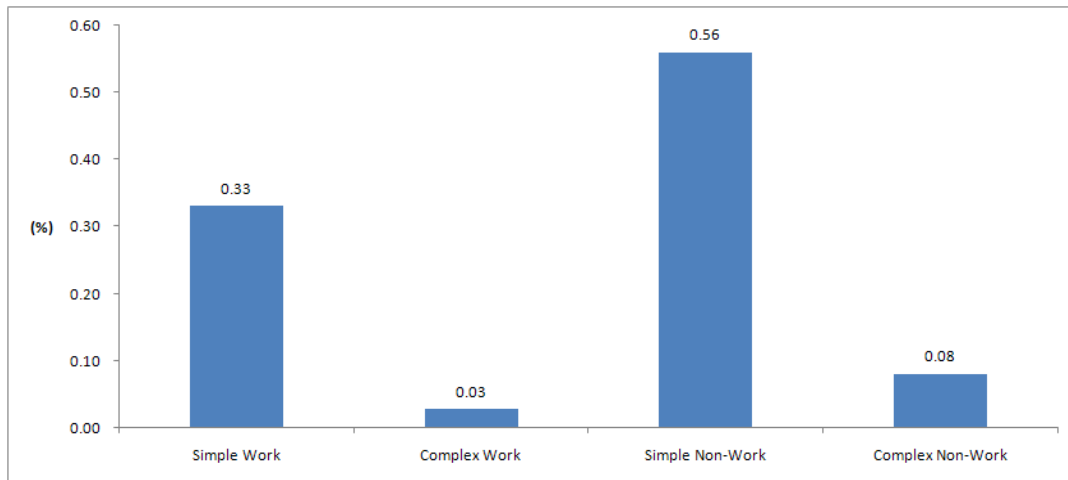
<표 5-62> 광주광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)				통행사슬 유형(대분류)			
		개수	비율(%)			개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	15,209	30.61	1	단순 직장 (Simple Work)	15,209	30.61
2	복합 출근 (Complex To Work)	288	0.58	2	복합 직장 (Complex Work)	1,703	3.43
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	1,000	2.01				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	66	0.13				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	311	0.63				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	38	0.08	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	28,663	57.69
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	28,663	57.69	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	4,109	8.27
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	4,109	8.27				
전체		49,684	100.00	전체		49,684	100.00

④ 대전광역시

- 전체적으로 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 56%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 33%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남



<그림 5-25> 대전광역시 통행사슬 유형별 분포

- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 4배 많은 것으로 나타남

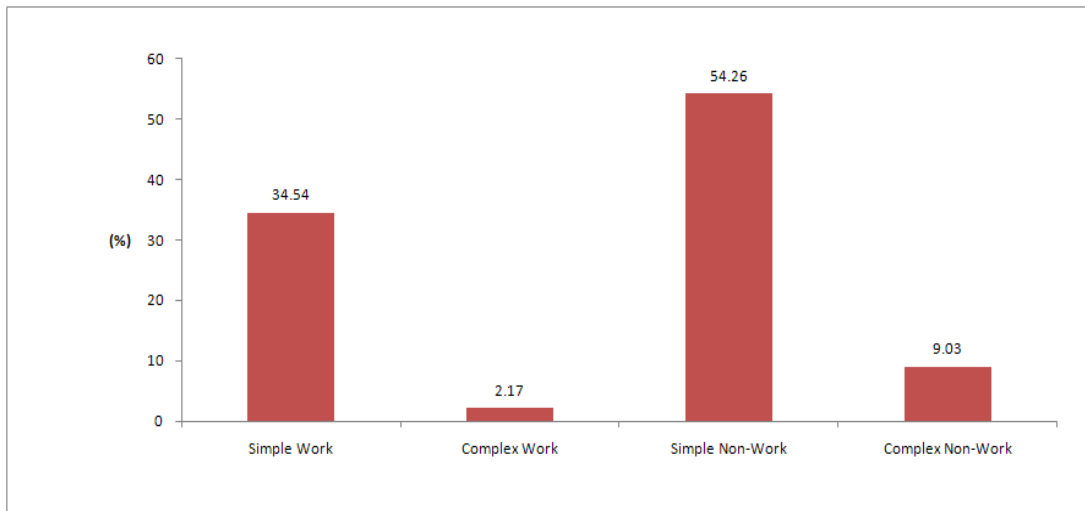
<표 5-63> 대전광역시 통행사슬 유형별 빈도

단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)		개수	비율(%)	통행사슬 유형(대분류)		개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	16,000	33.11	1	단순 직장 (Simple Work)	16,000	33.11
2	복합 출근 (Complex To Work)	188	0.39	2	복합 직장 (Complex Work)	1,349	2.79
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	819	1.69				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	44	0.09				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	270	0.56				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	28	0.06	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	27,071	56.02
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	27,071	56.02	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	3,901	8.07
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	3,901	8.07	전체		48,321	100.00
전체		48,321	100.00	전체		48,321	100.00

⑤ 울산광역시

- 전체적으로 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 54%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 35%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남



<그림 5-26> 울산광역시 통행사슬 유형별 분포

- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 5배 많은 것으로 나타남

<표 5-64> 울산광역시 통행사슬 유형별 빈도

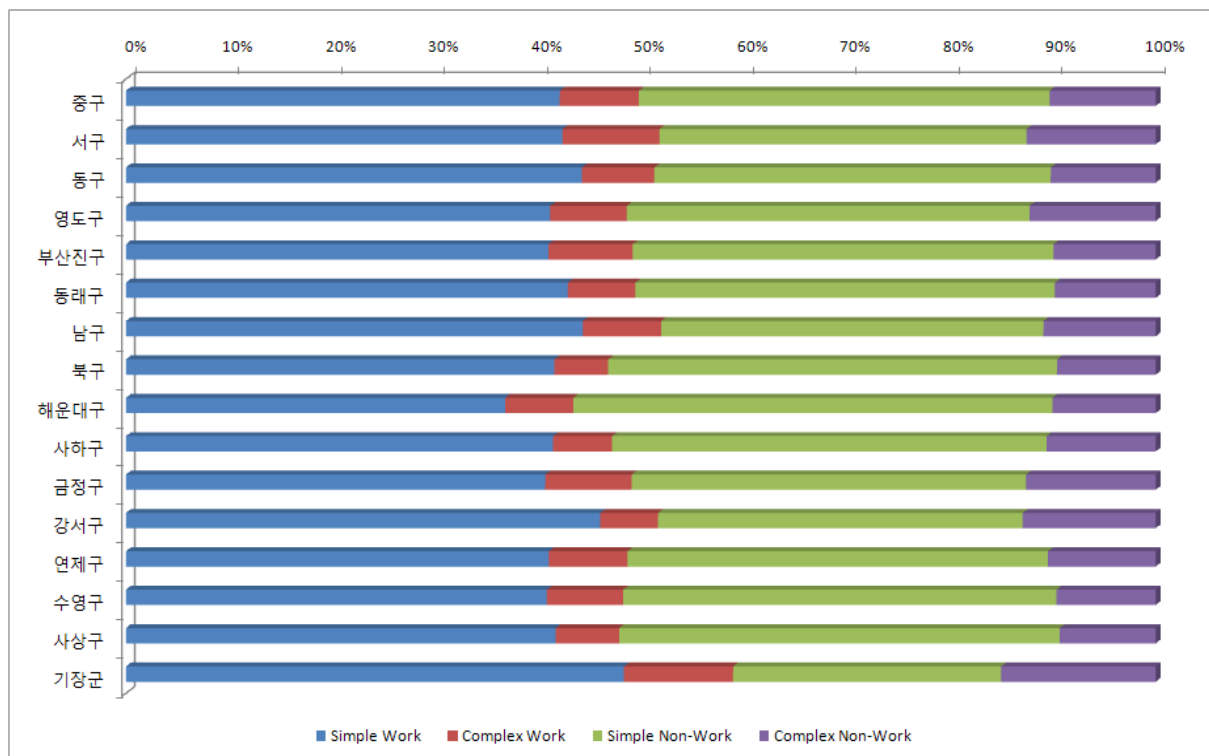
단위: 통행사슬수, %

통행사슬 유형(소분류)				통행사슬 유형(대분류)			
		개수	비율(%)			개수	비율(%)
1	단순 직장 (Simple Work)	11,153	34.54	1	단순 직장 (Simple Work)	11,153	34.54
2	복합 출근 (Complex To Work)	106	0.33	2	복합 직장 (Complex Work)	700	2.17
3	복합 퇴근 (Complex From Work)	499	1.55				
4	복합 출근 & 퇴근 (Complex To & From Work)	18	0.06				
5	복합 직장업무 (Complex At Work)	69	0.21				
6	복합 직장기타 (Complex Other Work)	8	0.02				
7	단순 비직장 (Simple Non-Work)	17,522	54.26	3	단순 비직장 (Simple Non-Work)	17,522	54.26
8	복합 비직장 (Complex Non-Work)	2,915	9.03	4	복합 비직장 (Complex Non-Work)	2,915	9.03
전체		32,290	100.00	전체		32,290	100.00

다. 지역별 통행사슬 유형 분포

1) 부산광역시

- 기장군은 다른 지역에 비해 단순 직장(Simple Work)의 비율이 48%, 복합 직장(Complex Work)의 비율은 11%로 다른 지역에 비해 직장(Work) 관련 통행사슬의 비율이 높은 것으로 나타남
- 해운대구는 다른 지역에 비해 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 47%로 가장 높지만, 단순 직장(Simple Work)은 37%로 가장 낮은 것으로 나타남
- 북구는 다른 지역에 비해 단순(Simple)통행의 비율(85%)이 높고, 상대적으로 복합(Complex)통행의 비율은 15%로 낮은 것으로 나타남



<그림 5-27> 부산광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

<표 5-65> 부산광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	26	중구	597	109	565	146	1,417
	27	서구	1,638	364	1,377	484	3,863
	28	동구	1,517	241	1,318	349	3,425
	29	영도구	1,849	334	1,756	550	4,489
	30	부산진구	4,249	847	4,233	1,027	10,356
	31	동래구	3,295	505	3,129	751	7,680
	32	남구	3,349	574	2,803	822	7,548
	33	북구	3,864	485	4,047	890	9,286
	34	해운대구	4,727	849	5,969	1,285	12,830
	35	사하구	4,018	555	4,087	1,025	9,685
	36	금정구	2,969	611	2,791	918	7,289
	37	강서구	878	107	675	246	1,906
	38	연제구	2,413	449	2,400	615	5,877
	39	수영구	2,070	375	2,131	488	5,064
	40	사상구	3,131	463	3,210	699	7,503
	41	기장군	1,022	224	550	317	2,113
	전체		41,586	7,092	41,041	10,612	100,331
비율 (%)	26	중구	42.13	7.69	39.87	10.30	100
	27	서구	42.40	9.42	35.65	12.53	100
	28	동구	44.29	7.04	38.48	10.19	100
	29	영도구	41.19	7.44	39.12	12.25	100
	30	부산진구	41.03	8.18	40.87	9.92	100
	31	동래구	42.90	6.58	40.74	9.78	100
	32	남구	44.37	7.60	37.14	10.89	100
	33	북구	41.61	5.22	43.58	9.58	100
	34	해운대구	36.84	6.62	46.52	10.02	100
	35	사하구	41.49	5.73	42.20	10.58	100
	36	금정구	40.73	8.38	38.29	12.59	100
	37	강서구	46.07	5.61	35.41	12.91	100
	38	연제구	41.06	7.64	40.84	10.46	100
	39	수영구	40.88	7.41	42.08	9.64	100
	40	사상구	41.73	6.17	42.78	9.32	100
	41	기장군	48.37	10.60	26.03	15.00	100
	전체		41.45	7.07	40.91	10.58	100

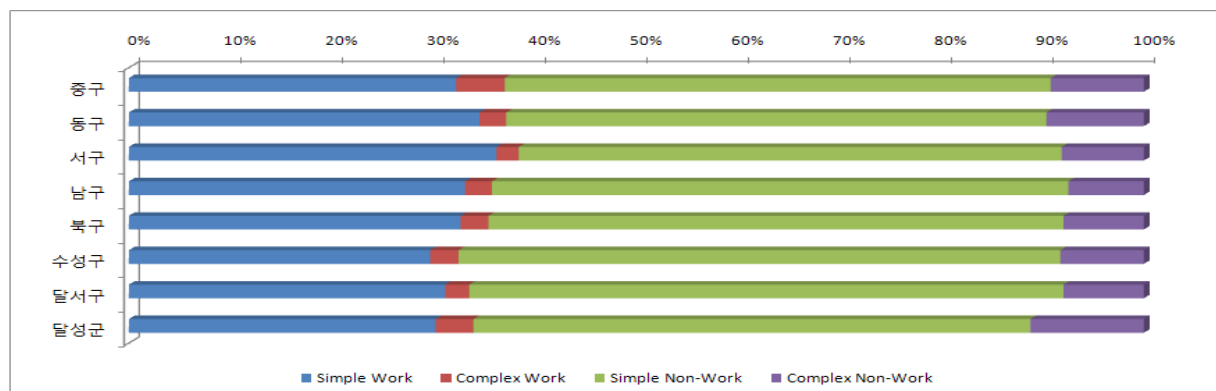
2) 대구광역시

- 서구는 다른 지역에 비해 단순 직장(Simple Work)의 비율이 36%로 가장 높지만, 복합 직장(Complex Work)의 비율은 2%로 가장 낮음
- 수성구는 다른 지역에 비해 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 60%로 가장 높지만, 단순 직장(Simple Work)은 30%로 가장 낮은 것으로 나타남
- 남구는 다른 지역에 비해 단순(Simple) 통행의 비율(90%)이 높고, 상대적으로 복합(Complex)통행의 비율은 10%로 낮은 것으로 나타남
- 달성군은 다른 지역에 비해 복합(Complex) 통행의 비율(15%)이 가장 높은 것으로 나타남

<표 5-66> 대구광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple on-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	42	중구	1,258	186	2,098	357	3,899
	43	동구	3,952	302	6,091	1,098	11,443
	44	서구	2,776	167	4,098	619	7,660
	45	남구	2,039	162	3,495	457	6,153
	46	북구	5,028	417	8,711	1,215	15,371
	47	수성구	4,493	424	8,976	1,241	15,134
	48	달서구	6,174	467	11,586	1,567	19,794
	49	달성군	1,805	222	3,276	666	5,969
	전체		27,525	2,347	48,331	7,220	85,423
비율 (%)	42	중구	32.26	4.77	53.81	9.16	100.00
	43	동구	34.54	2.64	53.23	9.60	100.00
	44	서구	36.24	2.18	53.50	8.08	100.00
	45	남구	33.14	2.63	56.80	7.43	100.00
	46	북구	32.71	2.71	56.67	7.90	100.00
	47	수성구	29.69	2.80	59.31	8.20	100.00
	48	달서구	31.19	2.36	58.53	7.92	100.00
	49	달성군	30.24	3.72	54.88	11.16	100.00
	전체		32.22	2.75	56.58	8.45	100.00



<그림 5-28> 대구광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

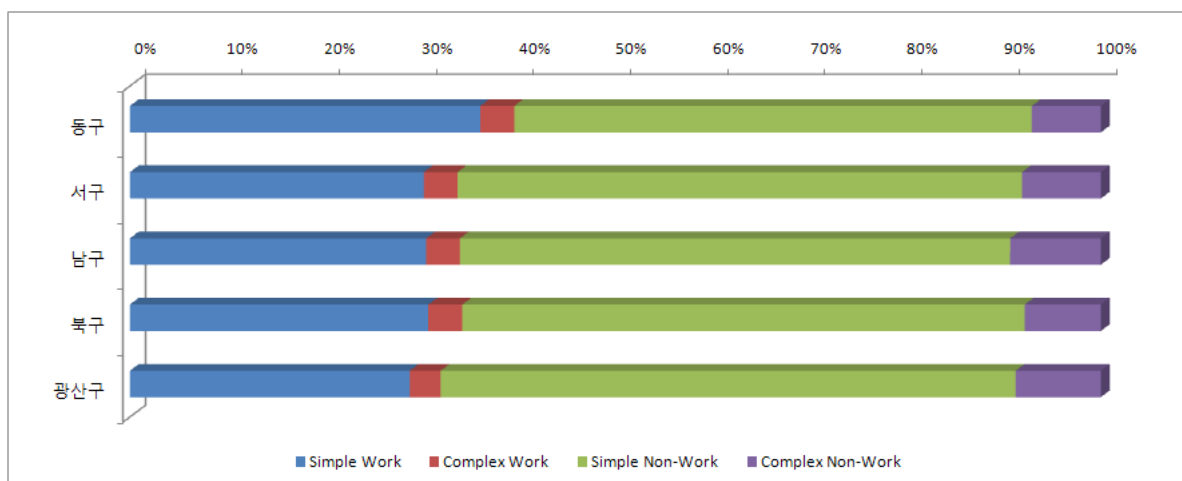
3) 광주광역시

- 동구는 다른 지역에 비해 단순 직장(Simple Work)의 비율이 36%로 가장 높지만, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 7%로 가장 낮은 것으로 나타남
- 광산구는 다른 지역에 비해 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 59%로 가장 높지만, 단순 직장(Simple Work)은 29%로 가장 낮은 것으로 나타남
- 동구는 다른 지역에 비해 단순(Simple)통행의 비율(89%)이 높고, 상대적으로 복합(Complex)통행의 비율은 11%로 낮은 것으로 나타남

<표 5-67> 광주광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	60	동구	1,424	138	2,103	280	3,945
	61	서구	3,222	370	6,187	864	10,643
	62	남구	2,345	268	4,354	717	7,684
	63	북구	5,082	580	9,576	1,293	16,531
	64	광산구	3,136	347	6,443	955	10,881
	전체		15,209	1,703	28,663	4,109	49,684
비율 (%)	60	동구	36.10	3.50	53.31	7.10	100.00
	61	서구	30.27	3.48	58.13	8.12	100.00
	62	남구	30.52	3.49	56.66	9.33	100.00
	63	북구	30.74	3.51	57.93	7.82	100.00
	64	광산구	28.82	3.19	59.21	8.78	100.00
	전체		30.61	3.43	57.69	8.27	100.00



<그림 5-29> 광주광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

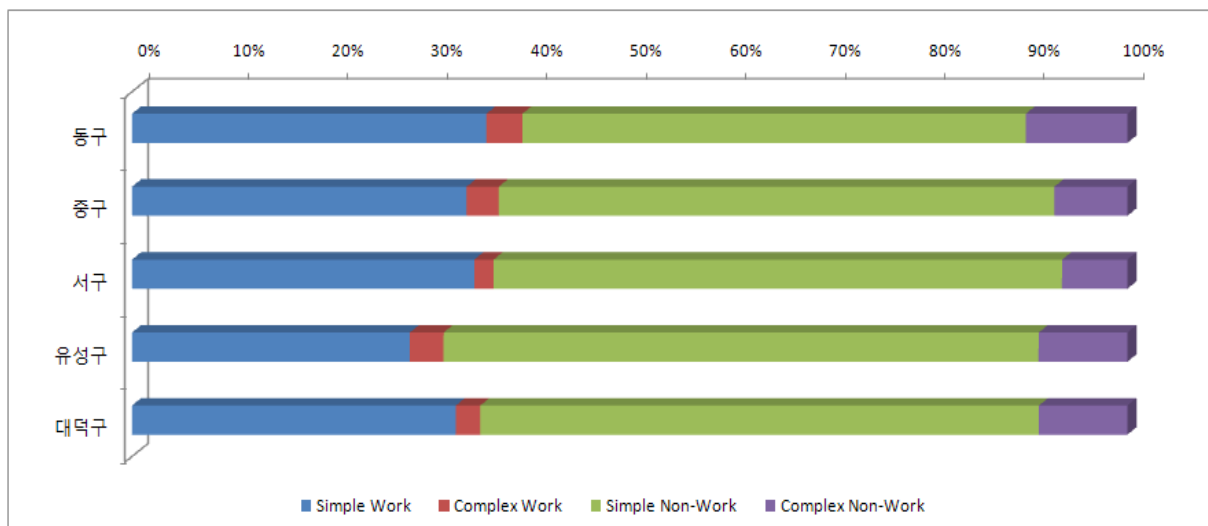
4) 대전광역시

- 유성구는 다른 지역에 비해 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 60%로 가장 높지만, 단순 직장(Simple Work)의 비율은 28%로 가장 낮음
- 서구는 다른 지역에 비해 단순(Simple)통행의 비율(92%)이 높고, 상대적으로 복합(Complex)통행의 비율은 8%로 낮은 것으로 나타남

<표 5-68> 대전광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	65	동구	2,981	302	4,233	854	8,370
	66	중구	3,101	298	5,149	676	9,224
	67	서구	5,336	301	8,863	1,018	15,518
	68	유성구	2,213	269	4,739	706	7,927
	69	대덕구	2,369	179	4,087	647	7,282
	전체		16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
비율 (%)	65	동구	35.62	3.61	50.57	10.20	100.00
	66	중구	33.62	3.23	55.82	7.33	100.00
	67	서구	34.39	1.94	57.11	6.56	100.00
	68	유성구	27.92	3.39	59.78	8.91	100.00
	69	대덕구	32.53	2.46	56.12	8.88	100.00
	전체		33.11	2.79	56.02	8.07	100.00



<그림 5-30> 대전광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

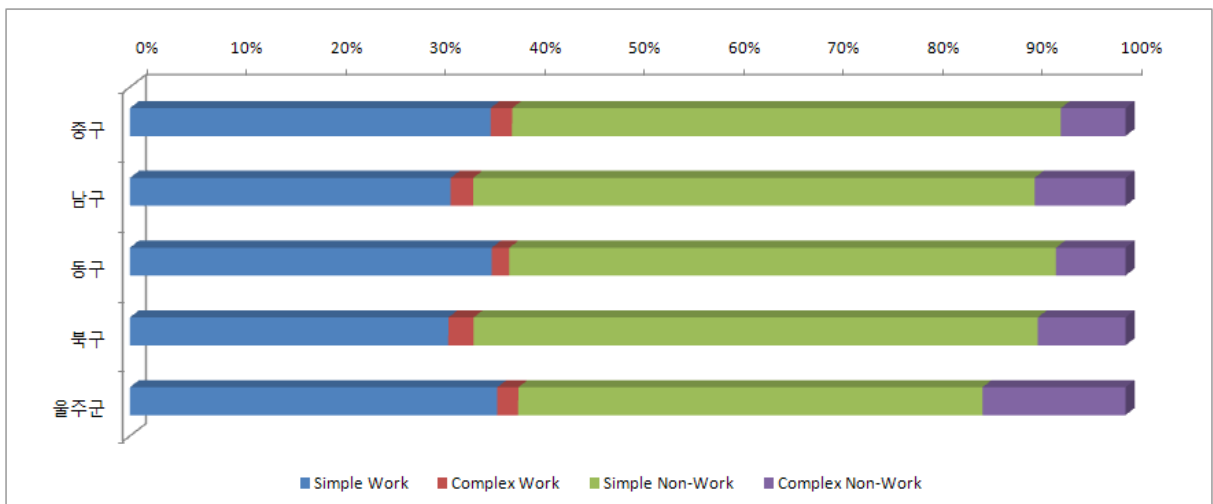
5) 울산광역시

- 북구는 다른 지역에 비해 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 57%로 가장 높지만, 단순 직장(Simple Work)의 비율은 32%로 가장 낮음
- 중구는 다른 지역에 비해 단순(Simple)통행의 비율(91%)이 높고, 상대적으로 복합(Complex)통행의 비율은 9%로 낮은 것으로 나타남

<표 5-69> 울산광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	70	중구	2,610	156	3,969	468	7,203
	71	남구	3,219	225	5,632	912	9,988
	72	동구	1,894	92	2,861	363	5,210
	73	북구	1,433	113	2,538	395	4,479
	74	울주군	1,997	114	2,522	777	5,410
	전체		11,153	700	17,522	2,915	32,290
비율 (%)	70	중구	36.23	2.17	55.10	6.50	100.00
	71	남구	32.23	2.25	56.39	9.13	100.00
	72	동구	36.35	1.77	54.91	6.97	100.00
	73	북구	31.99	2.52	56.66	8.82	100.00
	74	울주군	36.91	2.11	46.62	14.36	100.00
	전체		34.54	2.17	54.26	9.03	100.00



<그림 5-31> 울산광역시 지역별 통행사슬 유형 분포

제3절 통행사슬의 상세특성 분석

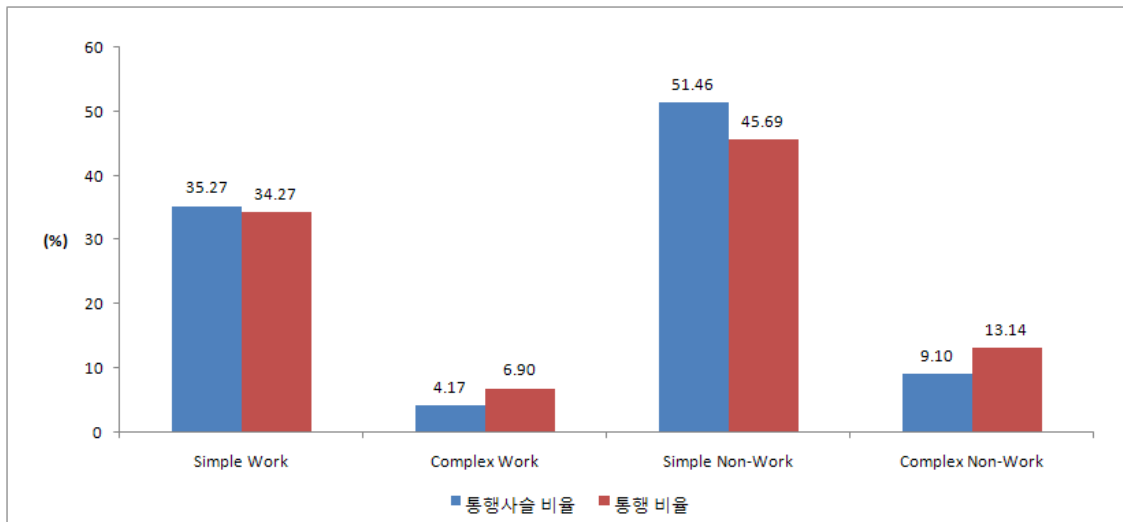
1. 통행사슬 유형별 평균 통행수

가. 전체 광역시의 통행사슬 유형별 평균 통행수

- 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬 분포와 통행사슬을 구성하는 통행수의 분포를 분석하였음
- 각 광역시별 전체 통행사슬의 평균 통행수를 분석한 결과, 2.17~2.35로 나타남. 통행사슬을 구성하기 위해서는 최소한 2개의 통행(예. 출근, 귀가)이 필요하기 때문에 통행사슬 당 평균 통행수가 2개 이상이라는 것은 통행사슬에서 복합(Complex) 통행보다는 단순(Simple) 통행의 비중이 상대적으로 높다는 것을 의미함
- 복합 비직장(Complex Non-Work)의 평균 통행수는 단순 비직장(Simple Non-Work)에 비해 높은 것으로 나타났는데, 서로 다른 유형별 통행사슬을 구성하기 위해서는 기본적으로 필요한 통행수를 만족해야 하기 때문에 통행사슬 유형이 복합적인 형태를 보일수록 평균 통행수가 증가하는 것은 당연한 현상으로 판단됨
- 통행사슬을 구성하기 위해서는 통행사슬을 구성하는 통행 중 마지막 통행이 귀가 통행이어야 함. 즉, 통행사슬을 구성하는 통행에는 귀가 통행이 기본적으로 포함되어 있으므로 통행사슬을 구성하는 통행목적의 분포를 파악하기 위해 귀가를 제외한 후 각 광역시의 통행사슬 유형을 구성하는 통행 목적을 살펴본 결과, 단순 직장(Simple Work)은 출근 통행이 대부분을 차지하며, 업무 통행과 귀사 통행의 순으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work)은 단순 직장(Simple Work)에 비해 업무와 귀사 통행이 비율이 높으며, 그 외 통행의 비율은 지역별로 차이가 있는 것으로 나타남
- 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)은 등교와 학원 통행이 비율이 매우 높은 것으로 나타났는데, 이는 Non-Work 통행사슬을 발생시키는 대상이 주로 학생인 것을 보여주는 현상임
- 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)은 학원 통행에서 큰 차이를 보이는 것으로 나타남

<표 5-70> 전체 광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포

구분	직장(Work)						비직장(Non-Work)		합계
	단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)	
통행사슬	111,473	2,091	8,131	486	2,168	315	162,628	28,757	361,049
비율(%)	35.27	0.66	2.57	0.15	0.69	0.10	51.46	9.10	100.00
통행	244,044	7,395	27,824	2,212	9,915	1,788	325,346	93,545	712,067
비율(%)	34.27	1.04	3.91	0.31	1.39	0.25	45.69	13.14	100.00
통행/통행사슬	2.19	3.54	3.42	4.55	4.57	5.68	2.00	3.25	2.25

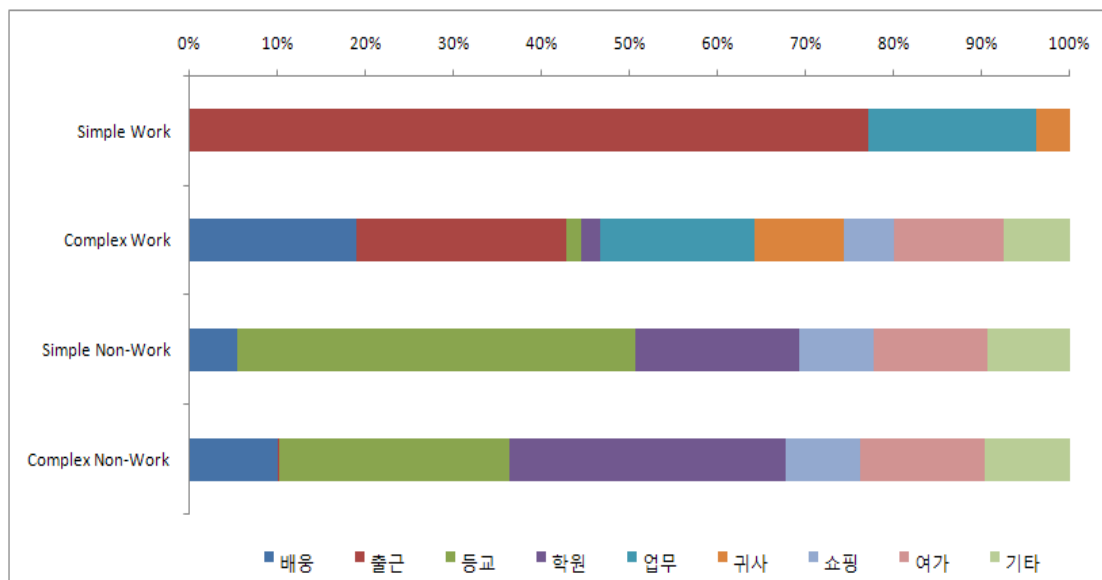


<그림 5-32> 전체 광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포

<표 5-71> 전체 광역시 통행사슬 유형별 평균통행수

단위 : 평균 통행수

구분		직장(Work)						비직장(Non-Work)	
		단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)
1	배웅	.00	.48	.27	1.22	.43	.80	.06	.23
2	귀가	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
3	출근	.92	.62	.90	.63	.95	.88	.00	.00
4	등교	.00	.10	.03	.12	.01	.02	.45	.59
5	학원	.00	.08	.06	.13	.02	.07	.19	.71
6	업무	.23	.56	.28	.45	.77	.90	.00	.00
7	귀사	.05	.13	.06	.12	.72	.67	.00	.00
8	쇼핑	.00	.13	.20	.22	.19	.22	.08	.19
9	여가	.00	.27	.49	.43	.20	.69	.13	.32
10	기타	.00	.17	.14	.22	.28	.45	.09	.22
전체		2.19	3.54	3.42	4.55	4.57	5.68	2.00	3.25



<그림 5-33> 전체 광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포

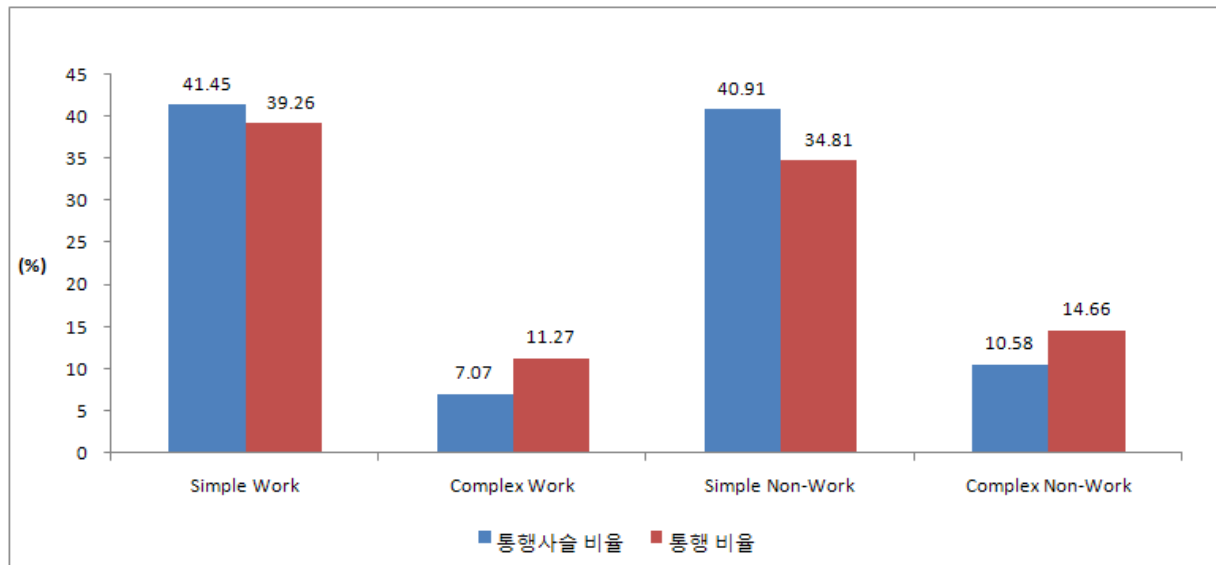
2) 광역시별 통행사슬 유형별 평균 통행수

① 부산광역시

- 직장과 관련된 통행사슬 비율은 49%이고, 이에 관련된 통행수의 비율은 24%로 나타남
- 직장과 관련이 없는 통행사슬 비율은 51%이고, 이에 관련된 통행수의 비율은 76%로 나타남
- 전체 통행사슬의 평균 통행수는 2.35으로써, 한 개의 통행사슬을 구성하기 위해서는 평균적으로 2.35개의 통행이 필요한 것으로 나타남
- 통행사슬 유형별 평균 통행수를 살펴보면, 단순 직장(Simple Work)은 2.23, 복합 출근(Complex To Work)은 3.55, 복합 퇴근(Complex From Work)은 3.45, 복합 출근 & 퇴근(Complex To & From Work)은 4.52, 복합 직장업무(Complex At Work)는 4.59, 복합 직장 기타(Complex Other Work)는 5.81으로 나타남
- 단순 비직장(Simple Non-Work)은 2.00, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 평균 통행수는 3.26로 나타남

<표 5-72> 부산광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포

구분	직장(Work)						비직장(Non-Work)		합계
	단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)	
통행사슬	41,586	862	4,635	270	1,148	177	41,041	10,612	100,331
비율(%)	41.45	0.86	4.62	0.27	1.14	0.18	40.91	10.58	100.00
통행	92,582	3,056	16,009	1,221	5,270	1,029	82,082	34,576	235,825
비율(%)	39.26	1.30	6.79	0.52	2.23	0.44	34.81	14.66	100.00
통행/통행사슬	2.23	3.55	3.45	4.52	4.59	5.81	2.00	3.26	2.35

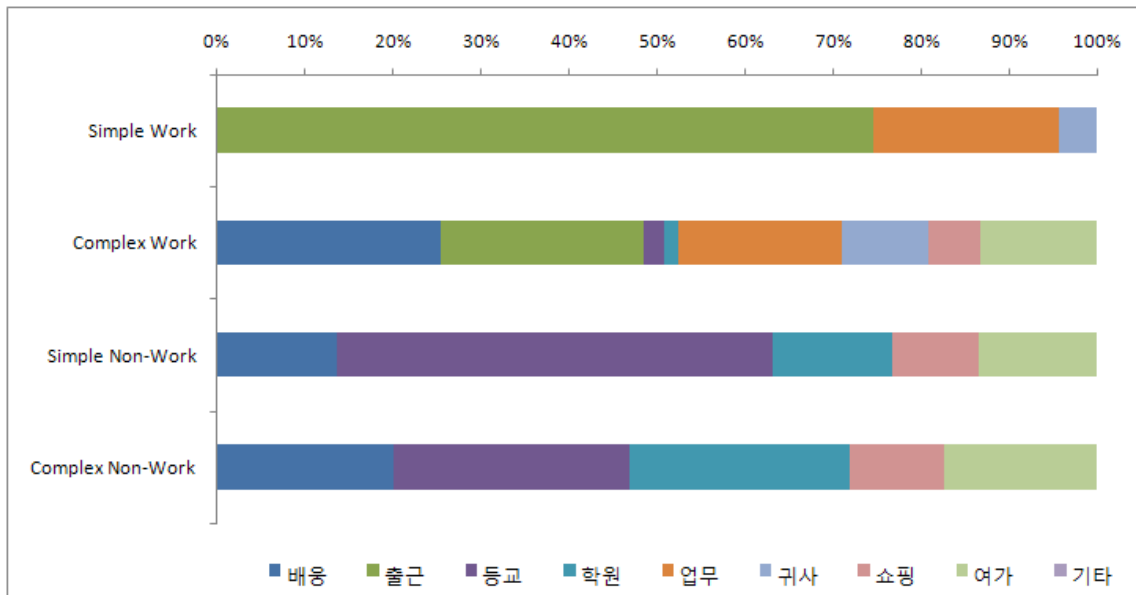


<그림 5-34> 부산광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포

<표 5-73> 부산광역시 통행사슬 유형별 평균통행수

단위 : 평균 통행수

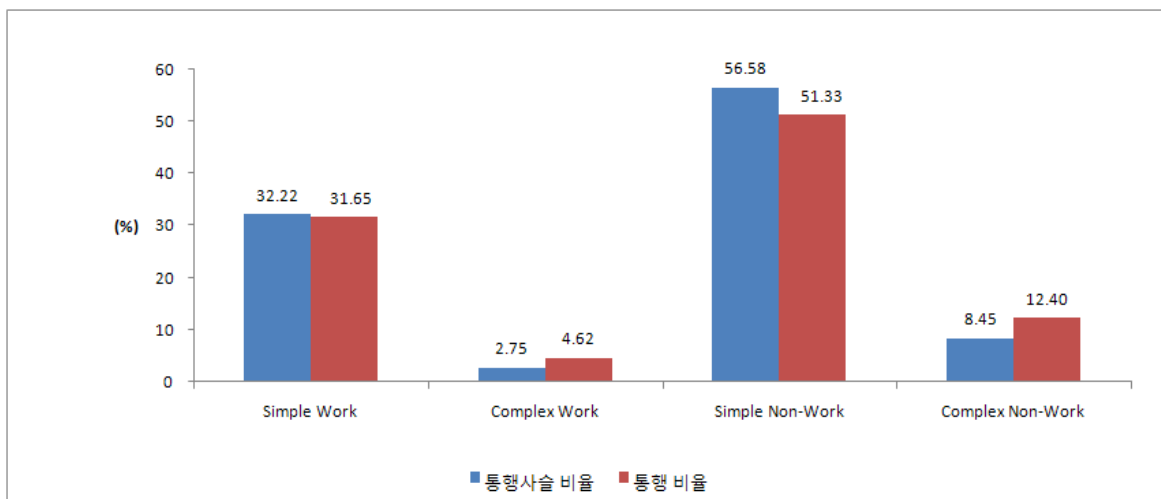
구분		직장(Work)						비직장(Non-Work)	
		단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)
1	배웅	.00	.60	.37	1.49	.70	1.14	.14	.45
2	귀가	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
3	출근	.91	.56	.90	.59	.96	.89	.00	.00
4	등교	.00	.16	.03	.16	.01	.03	.50	.61
5	학원	.00	.08	.05	.12	.01	.02	.14	.57
6	업무	.26	.61	.28	.44	.83	.99	.00	.00
7	귀사	.05	.14	.06	.13	.66	.68	.00	.00
8	쇼핑	.00	.12	.23	.20	.21	.23	.10	.24
9	여가	.00	.27	.53	.39	.21	.84	.13	.39
10	기타	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00
전체		2.23	3.55	3.45	4.52	4.59	5.81	2.00	3.26



<그림 5-35> 부산광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포

② 대구광역시

- 직장 관련 통행사슬 비율은 35%이고, 이에 관련된 통행수의 비율은 37%로 나타남
- 직장 관련이 없는 통행사슬 비율은 65%이고, 이에 관련된 통행수의 비율은 63%로 나타남

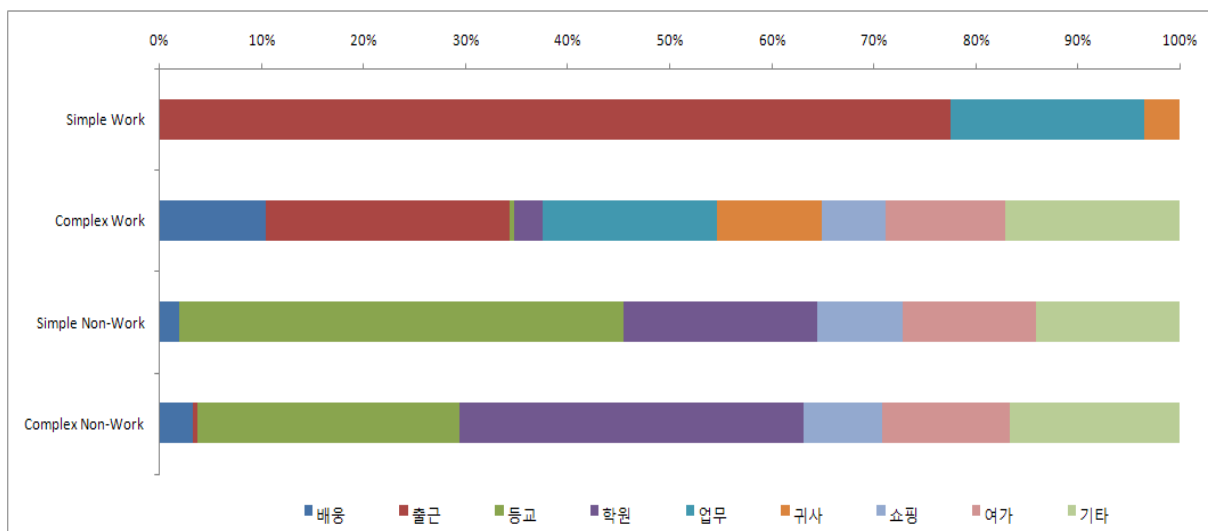


<그림 5-36> 대구광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포

- 전체 통행사슬의 평균 통행수는 2.20으로써, 한 개의 통행사슬을 구성하기 위해서는 평균적으로 2.20개의 통행이 필요한 것으로 나타남
- 통행사슬 유형별 평균 통행수를 살펴보면, 단순 직장(Simple Work)은 2.17, 복합 출근(Complex To Work)은 3.61, 복합 퇴근(Complex From Work)은 3.31, 복합 출근 & 퇴근(Complex To & From Work)은 4.74, 복합 직장업무(Complex At Work)는 4.57, 복합 직장 기타(Complex Other Work)는 5.48으로 나타남
- 단순 비직장(Simple Non-Work)은 2.00, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 평균 통행수는 3.23로 나타남

<표 5-74> 대구광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포

구분	직장(Work)						비직장(Non-Work)		합계
	단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)	
통행사슬	27,525	647	1,178	88	370	64	48,331	7,220	85,423
비율(%)	32.22	0.76	1.38	0.10	0.43	0.07	56.58	8.45	100.00
통행	59,612	2,336	3,905	417	1,690	351	96,662	23,354	188,327
비율(%)	31.65	1.24	2.07	0.22	0.90	0.19	51.33	12.40	100.00
통행/통행사슬	2.17	3.61	3.31	4.74	4.57	5.48	2.00	3.23	2.20



<그림 5-37> 대구광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포

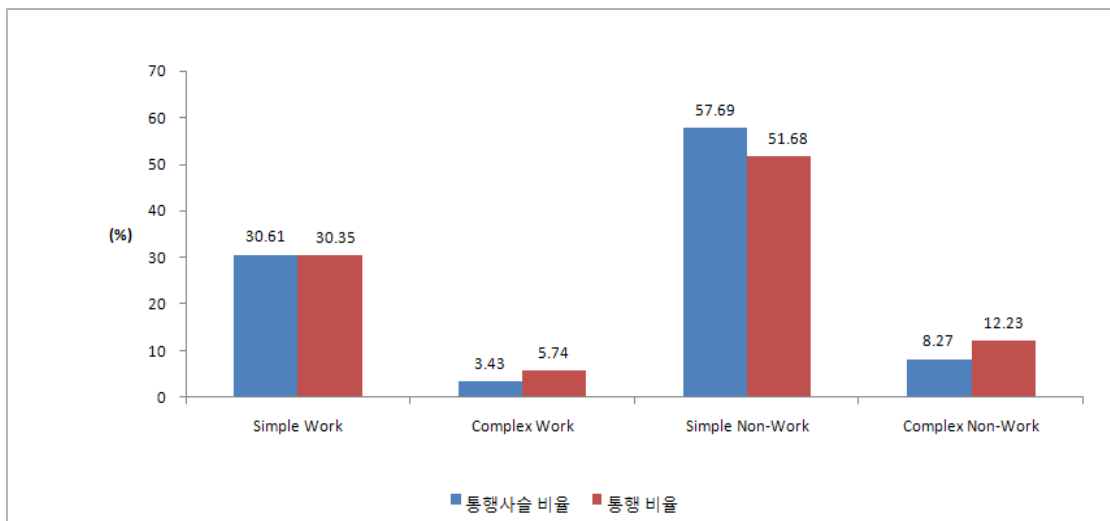
<표 5-75> 대구광역시 통행사슬 유형별 평균통행수

단위 : 평균 통행수

구분		직장(Work)						비직장(Non-Work)	
		단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)
1	배웅	.00	.39	.10	.88	.12	.25	.02	.07
2	귀가	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
3	출근	.90	.71	.88	.66	.92	.83	.00	.01
4	등교	.00	.02	.03	.02	.00	.00	.44	.57
5	학원	.00	.06	.09	.11	.05	.14	.19	.75
6	업무	.22	.52	.30	.56	.75	.75	.00	.00
7	귀사	.04	.10	.06	.14	.78	.66	.00	.00
8	쇼핑	.00	.17	.14	.31	.19	.25	.08	.17
9	여가	.00	.29	.43	.55	.19	.48	.13	.28
10	기타	.00	.36	.29	.52	.57	1.13	.14	.37
전체		2.17	3.61	3.31	4.74	4.57	5.48	2.00	3.23

③ 광주광역시

- 직장과 관련된 통행사슬 비율은 34%이고, 이에 관련된 통행수의 비율은 36%로 나타남
- 직장과 관련이 없는 통행사슬 비율은 66%이고, 이에 관련된 통행수의 비율은 64%로 나타남

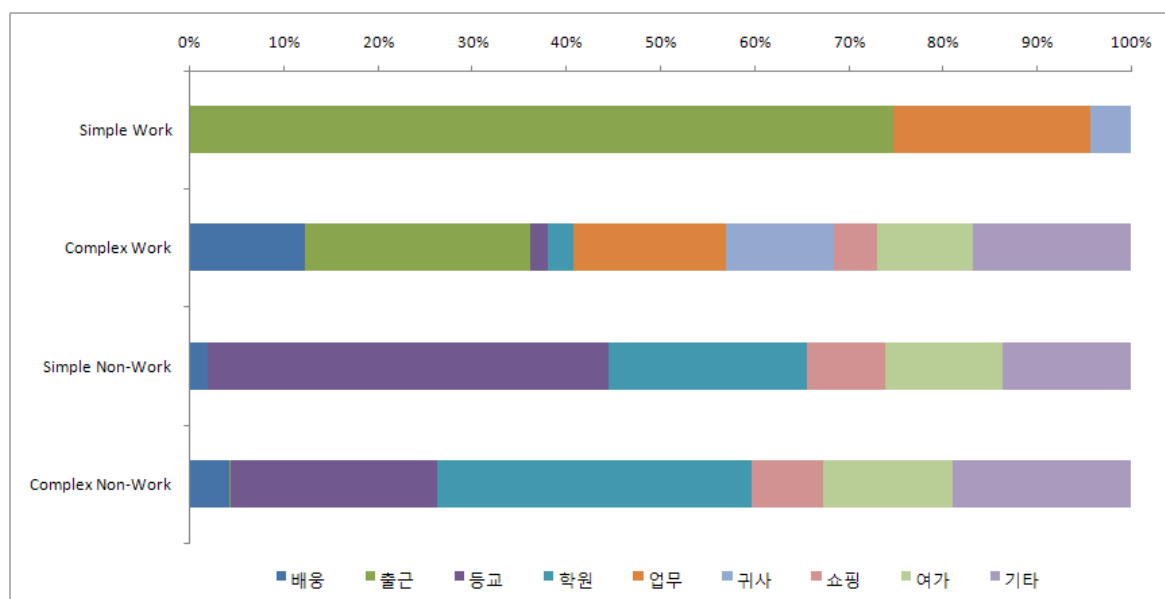


<그림 5-38> 광주광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포

- 전체 통행사슬의 평균 통행수는 2.23으로써, 한 개의 통행사슬을 구성하기 위해서는 평균적으로 2.23개의 통행이 필요한 것으로 나타남
- 통행사슬 유형별 평균 통행수를 살펴보면, 단순 직장(Simple Work)은 2.21, 복합 출근(Complex To Work)은 3.44, 복합 퇴근(Complex From Work)은 3.45, 복합 출근 & 퇴근(Complex To & From Work)은 4.56, 복합 직장업무(Complex At Work)는 4.54, 복합 직장 기타(Complex Other Work)는 5.58으로 나타남
- 단순 비직장(Simple Non-Work)은 2.00, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 평균 통행수는 3.30로 나타남

<표 5-76> 광주광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포

구분	직장(Work)						비직장(Non-Work)		합계
	단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)	
통행사슬	15,209	288	1,000	66	311	38	28,663	4,109	49,684
비율(%)	30.61	0.58	2.01	0.13	0.63	0.08	57.69	8.27	100.00
통행	33,670	990	3,454	301	1,411	212	57,326	13,564	110,928
비율(%)	30.35	0.89	3.11	0.27	1.27	0.19	51.68	12.23	100.00
통행/통행사슬	2.21	3.44	3.45	4.56	4.54	5.58	2.00	3.30	2.23



<그림 5-39> 광주광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포

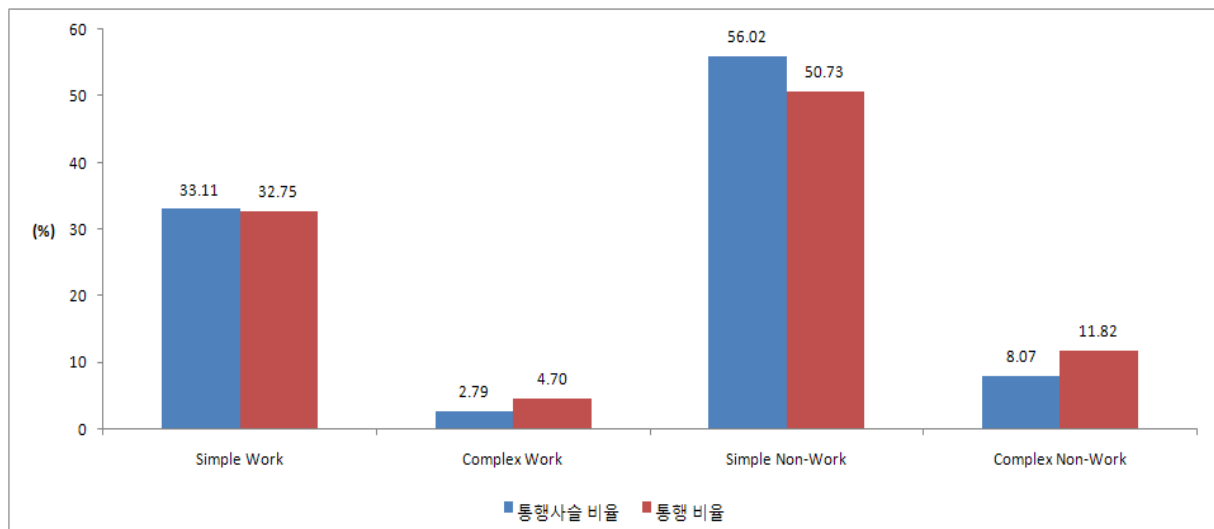
<표 5-77> 광주광역시 통행사슬 유형별 평균통행수

단위: 평균 통행수

구분		직장(Work)						비직장(Non-Work)	
		단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)
1	배웅	.00	.39	.13	.94	.08	.47	.02	.10
2	귀가	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
3	출근	.91	.59	.87	.61	.95	.97	.00	.00
4	등교	.00	.14	.03	.14	.00	.00	.43	.51
5	학원	.00	.07	.08	.20	.03	.08	.21	.77
6	업무	.25	.56	.33	.47	.69	.63	.00	.00
7	귀사	.05	.14	.06	.14	.78	.79	.00	.00
8	쇼핑	.00	.08	.18	.20	.17	.13	.08	.17
9	여가	.00	.23	.40	.35	.15	.55	.12	.32
10	기타	.00	.23	.39	.53	.68	.95	.14	.44
전체		2.21	3.44	3.45	4.56	4.54	5.58	2.00	3.30

④ 대전광역시

- 직장과 관련된 통행사슬 비율은 35.9%이고, 이에 관련된 통행수의 비율은 37.5%로 나타남
- 직장과 관련이 없는 통행사슬 비율은 64.1%이고, 이에 관련된 통행수의 비율은 62.6%로 나타남

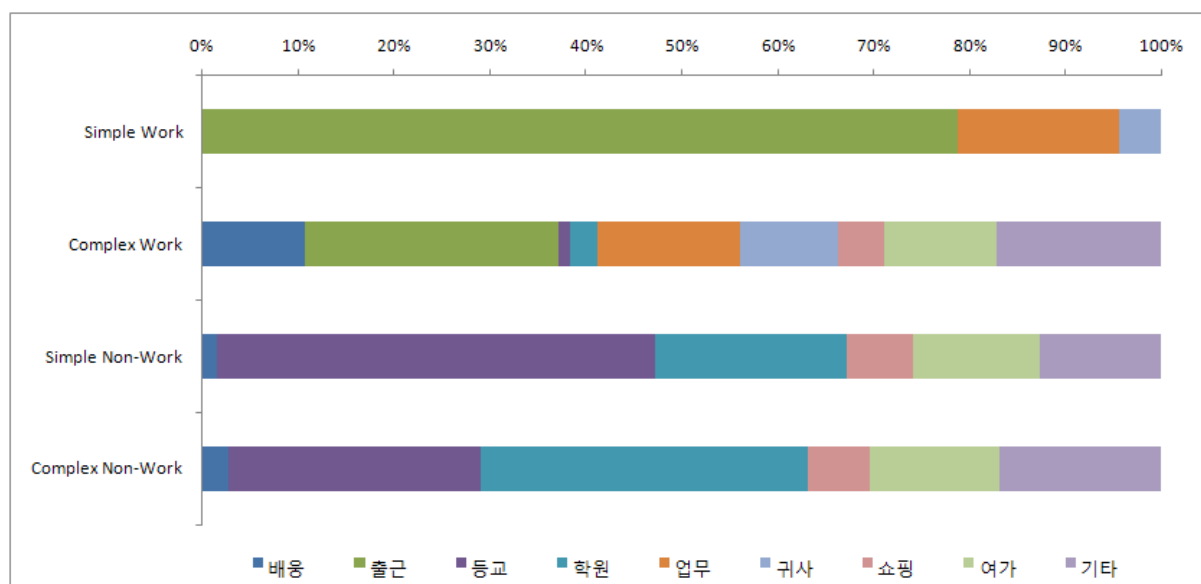


<그림 5-40> 대전광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포

- 전체 통행사슬의 평균 통행수는 2.21로써, 한 개의 통행사슬을 구성하기 위해서는 평균적으로 2.21개의 통행이 필요한 것으로 나타남
- 통행사슬 유형별 평균 통행수를 살펴보면, 단순 직장(Simple Work)은 2.19, 복합 출근(Complex To Work)은 3.50, 복합 퇴근(Complex From Work)은 3.43, 복합 출근 & 퇴근(Complex To & From Work)은 4.25, 복합 직장업무(Complex At Work)는 4.53, 복합 직장 기타(Complex Other Work)는 5.36으로 나타남
- 단순 비직장(Simple Non-Work)은 2.00, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 평균 통행수는 3.24로 나타남

<표 5-78> 대전광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포

구분	직장						비직장		합계
	단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)	
통행사슬	16,000	188	819	44	270	28	27,071	3,901	48,321
비율(%)	33.11	0.39	1.69	0.09	0.56	0.06	56.02	8.07	100.00
통행	35,006	658	2,810	187	1,224	150	54,231	12,631	106,897
비율(%)	32.75	0.62	2.63	0.17	1.15	0.14	50.73	11.82	100.00
통행/통행사슬	2.19	3.50	3.43	4.25	4.53	5.36	2.00	3.24	2.21



<그림 5-41> 대전광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포

<표 5-79> 대전광역시 통행사슬 유형별 평균통행수

단위: 평균 통행수

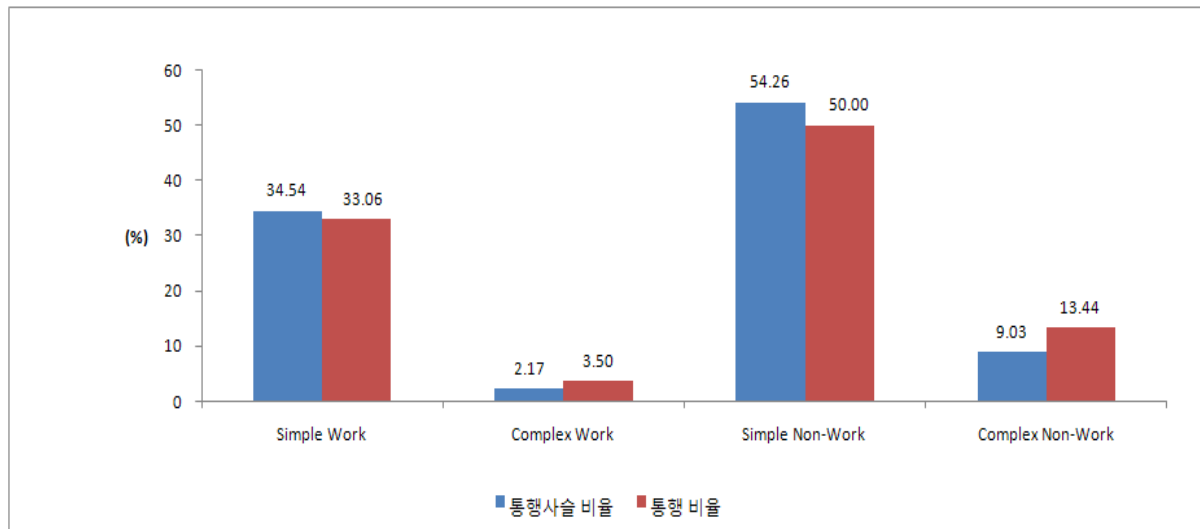
구분		직장(Work)						비직장(Non-Work)	
		단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)
1	배웅	.00	.44	.08	.80	.13	.29	.01	.06
2	귀가	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
3	출근	.94	.65	.93	.82	.96	.89	.00	.00
4	등교	.00	.04	.03	.05	.00	.07	.46	.59
5	학원	.00	.08	.08	.09	.03	.18	.20	.76
6	업무	.20	.52	.25	.25	.60	.79	.00	.00
7	귀사	.05	.14	.06	.05	.84	.54	.00	.00
8	쇼핑	.00	.10	.13	.25	.15	.14	.07	.15
9	여가	.00	.28	.47	.43	.18	.54	.13	.30
10	기타	.00	.26	.39	.52	.65	.93	.13	.38
전체		2.19	3.50	3.43	4.25	4.53	5.36	2.00	3.24

⑤ 울산광역시

- 직장과 관련된 통행사슬 비율은 37%이고, 이에 관련된 통행수의 비율도 37%로 나타남
- 직장과 관련이 없는 통행사슬 비율은 63%이고, 이에 관련된 통행수의 비율도 63%로 나타남

<표 5-80> 울산광역시 통행사슬 유형별 평균통행수 분포

구분	직장(Work)						비직장(Non-Work)		합계
	단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)	
통행사슬	11,153	106	499	18	69	8	17,522	2,915	32,290
비율(%)	34.54	0.33	1.55	0.06	0.21	0.02	54.26	9.03	100.00
통행	23,174	355	1,646	86	320	46	35,045	9,420	70,092
비율(%)	33.06	0.51	2.35	0.12	0.46	0.07	50.00	13.44	100.00
통행/통행사슬	2.08	3.35	3.30	4.78	4.64	5.75	2.00	3.23	2.17



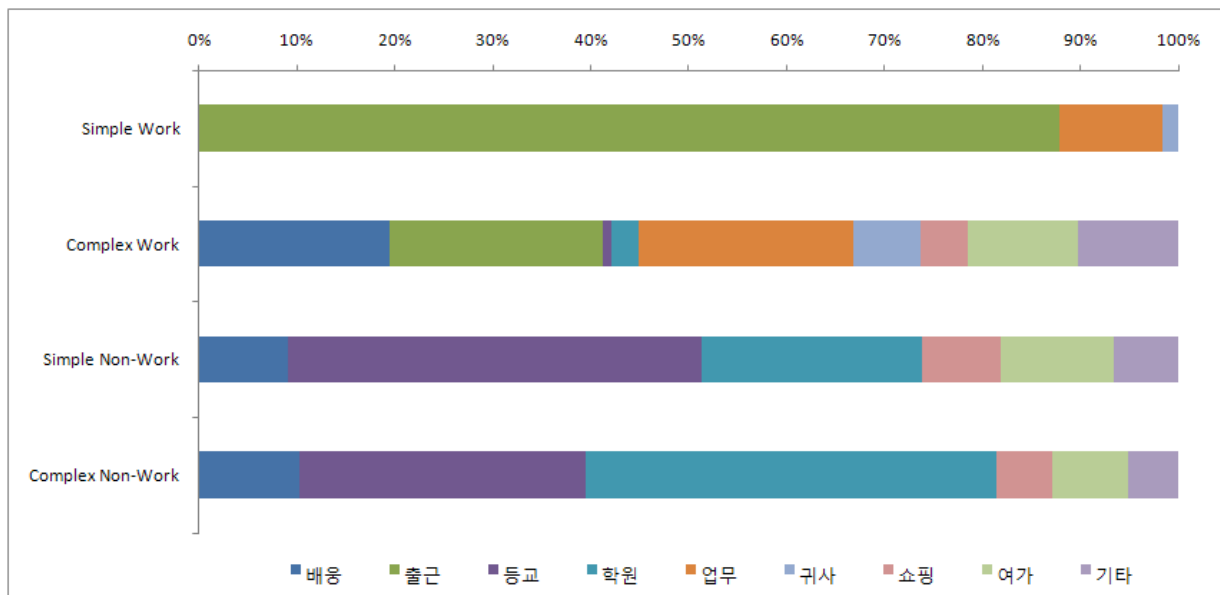
<그림 5-42> 울산광역시 통행사슬 유형(대분류)별 통행사슬수 및 통행수 분포

- 전체 통행사슬의 평균 통행수는 2.17으로써, 한 개의 통행사슬을 구성하기 위해서는 평균적으로 2.17개의 통행이 필요한 것으로 나타남
- 통행사슬 유형별 평균 통행수를 살펴보면, 단순 직장(Simple Work)은 2.08, 복합 출근(Complex To Work)은 3.35, 복합 퇴근(Complex From Work)은 3.30, 복합 출근 & 퇴근(Complex To & From Work)은 4.78, 복합 직장업무(Complex At Work)는 4.64, 복합 직장 기타(Complex Other Work)는 5.75으로 나타남
- 단순 비직장(Simple Non-Work)은 2.00, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 평균 통행수는 3.23로 나타남

<표 5-81> 울산광역시 통행사슬 유형별 평균통행수

단위 : 평균 통행수

구분		직장(Work)						비직장(Non-Work)	
		단순 (Simple)	복합 출근 (Complex To)	복합 퇴근 (Complex From)	복합 출근&퇴근 (Complex To&From)	복합 직장업무 (Complex At)	복합 직장기타 (Complex Other)	단순 (Simple)	복합 (Complex)
1	배웅	.00	.42	.27	1.11	.45	1.00	.09	.23
2	귀가	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
3	출근	.95	.67	.93	.67	.91	.50	.00	.00
4	등교	.00	.07	.02	.06	.00	.00	.42	.65
5	학원	.00	.10	.10	.22	.04	.00	.23	.94
6	업무	.11	.44	.17	.44	.87	1.75	.00	.00
7	귀사	.02	.13	.03	.06	.70	.25	.00	.00
8	쇼핑	.00	.09	.16	.11	.19	.25	.08	.13
9	여가	.00	.25	.49	.83	.20	.13	.12	.17
10	기타	.00	.16	.13	.28	.28	.88	.07	.11
전체		2.08	3.35	3.30	4.78	4.64	5.75	2.00	3.23



<그림 5-43> 울산광역시 통행사슬 유형을 구성하는 통행목적의 분포

2. 표본 가구의 통행사슬 특성

가. 월평균소득별 통행사슬 유형

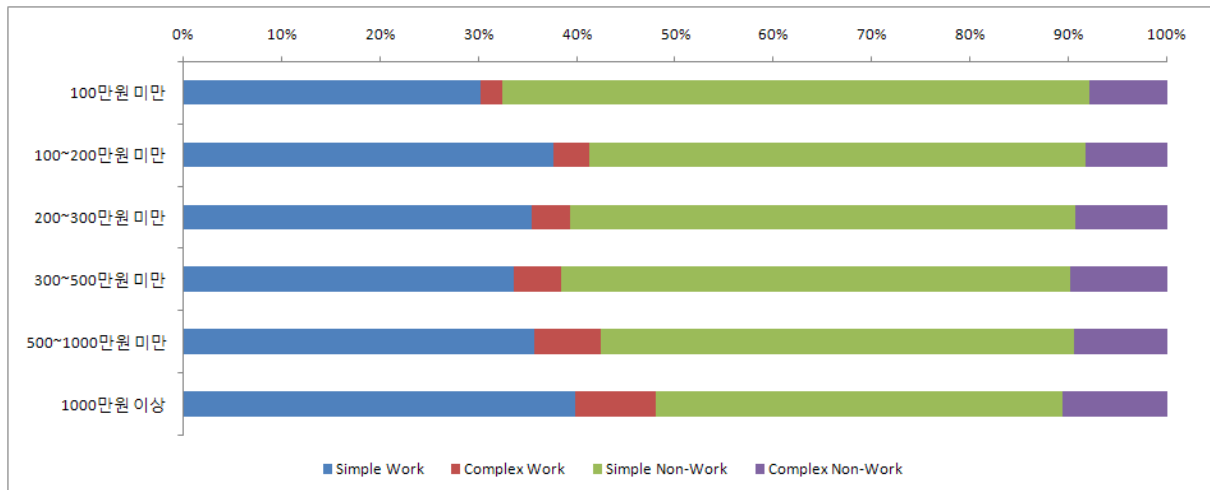
1) 전체 광역시 월평균소득별 통행사슬 유형

- 전체 광역시의 월평균소득별 통행사슬 유형의 분포를 분석한 결과, 소득이 증가할수록 복합(Complex) 통행이 증가하는 패턴을 나타냄. 즉, 소득이 증가할수록 여러 가지의 목적통행을 동시에 발생시키는 복합적인 통행의 유형이 증가한다는 것으로 의미함
- 단순 직장(Simple Work)의 비율은 고소득(1000만원 이상)의 집단에서 가장 높은(40%) 것으로 나타났으며, 단순 비직장(Simple Non-Work)은 저소득(100만원 미만)의 집단에서 비율이 가장 높은(60%) 것으로 나타남
- 단순 직장(Simple Work)의 경우 100~200만원 미만의 집단을 기점으로 다시 감소하는 패턴을 보이다가, 500만원 이상의 집단부터 다시 증가하는 패턴을 나타냄

<표 5-82> 전체 광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	100만원 미만	7,300	543	14,427	1,894	24,164
	2	100~200만원 미만	28,991	2,746	38,838	6,319	76,894
	3	200~300만원 미만	39,406	4,306	57,092	10,330	111,134
	4	300~500만원 미만	26,084	3,734	40,069	7,636	77,523
	5	500~1000만원 미만	6,662	1,251	8,972	1,756	18,641
	6	1000만원 이상	2,601	536	2,696	690	6,523
	전체		111,044	13,116	162,094	28,625	314,879
비율 (%)	1	100만원 미만	30.21	2.25	59.70	7.84	100.00
	2	100~200만원 미만	37.70	3.57	50.51	8.22	100.00
	3	200~300만원 미만	35.46	3.87	51.37	9.30	100.00
	4	300~500만원 미만	33.65	4.82	51.69	9.85	100.00
	5	500~1000만원 미만	35.74	6.71	48.13	9.42	100.00
	6	1000만원 이상	39.87	8.22	41.33	10.58	100.00
	전체		35.27	4.17	51.48	9.09	100.00



<그림 5-44> 전체 광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

2) 광역시별 월평균소득별 통행사슬 유형

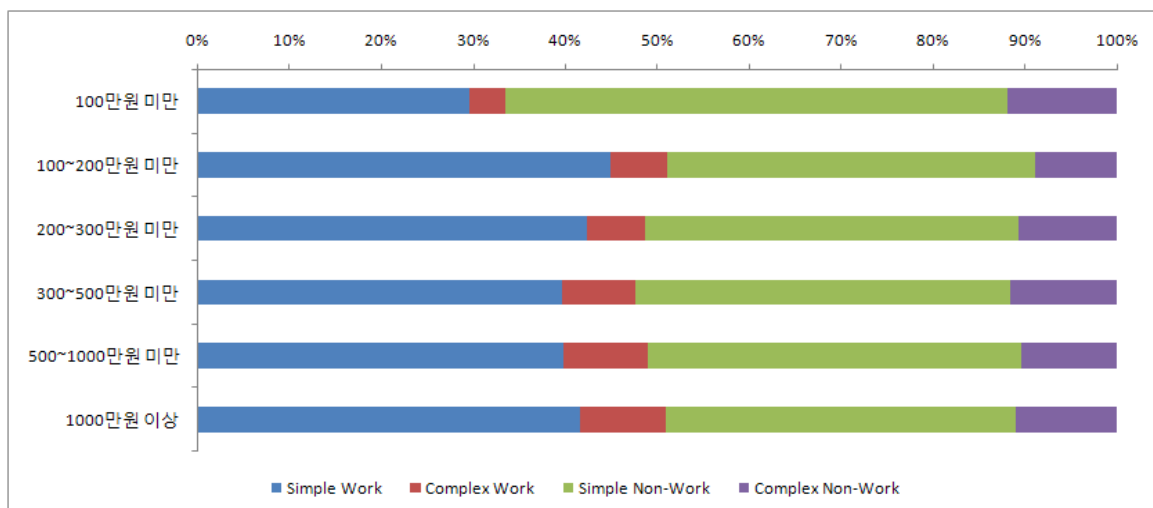
① 부산광역시

- 100만원 미만의 집단의 통행사슬 유형은 다른 소득 집단과 큰 차이를 보이는 것으로 나타남
 - 단순 직장(Simple Work)의 경우 다른 집단은 40~45%의 분포를 보이는 반면, 100만원 미만의 집단은 30%를 나타냄
 - 단순 비직장(Simple Non-Work)의 경우 다른 집단은 38~41%의 분포를 나타내는 반면, 100만원 미만의 집단은 55%를 나타냄
 - 부산광역시 외에 다른 광역시의 100만원 미만 집단도 다른 집단에 비해 단순 직장(Simple Work)의 비율은 낮은 편이고, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 높은 편이지만, 집단 간 비율의 차이는 부산광역시가 가장 높은 것으로 나타남
- 100만원 이상의 집단부터는 통행사슬 유형의 비율이 일정하게 증가 또는 감소하는 패턴을 나타내며, 고소득일수록 다시 감소 또는 증가하는 패턴을 나타냄

<표 5-83> 부산광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	100만원 미만	1,014	131	1,868	409	3,422
	2	100~200만원 미만	9,310	1,283	8,306	1,834	20,733
	3	200~300만원 미만	15,062	2,270	14,404	3,813	35,549
	4	300~500만원 미만	9,979	2,019	10,272	2,903	25,173
	5	500~1000만원 미만	3,596	830	3,654	940	9,020
	6	1000만원 이상	2,196	484	2,003	581	5,264
	전체		41,157	7,017	40,507	10,480	99,161
비율 (%)	1	100만원 미만	29.63	3.83	54.59	11.95	100.00
	2	100~200만원 미만	44.90	6.19	40.06	8.85	100.00
	3	200~300만원 미만	42.37	6.39	40.52	10.73	100.00
	4	300~500만원 미만	39.64	8.02	40.81	11.53	100.00
	5	500~1000만원 미만	39.87	9.20	40.51	10.42	100.00
	6	1000만원 이상	41.72	9.19	38.05	11.04	100.00
	전체		41.51	7.08	40.85	10.57	100.00



<그림 5-45> 부산광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

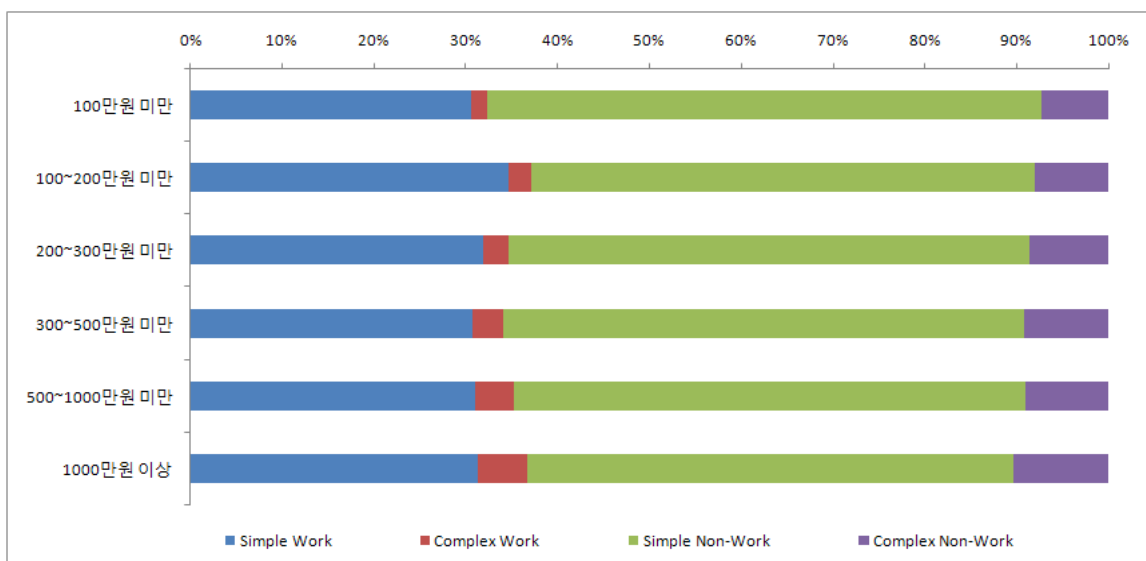
② 대구광역시

- 부산광역시와 마찬가지로 100만원 미만의 집단은 다른 집단에 비해 단순 직장(Simple Work)의 비율은 가장 낮고(31%), 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 가장 높은(60%) 것으로 나타남
- 100만원 이상의 집단에서는 소득이 증가할수록 복합(Complex) 통행의 비율이 증가하는 것으로 나타남

<표 5-84> 대구광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	100만원 미만	2,929	177	5,783	703	9,592
	2	100~200만원 미만	8,457	604	13,423	1,967	24,451
	3	200~300만원 미만	9,343	779	16,629	2,518	29,269
	4	300~500만원 미만	5,645	625	10,441	1,688	18,399
	5	500~1000만원 미만	994	135	1,790	292	3,211
	6	1000만원 이상	157	27	265	52	501
	전체		27,525	2,347	48,331	7,220	85,423
비율 (%)	1	100만원 미만	30.54	1.85	60.29	7.33	100.00
	2	100~200만원 미만	34.59	2.47	54.90	8.04	100.00
	3	200~300만원 미만	31.92	2.66	56.81	8.60	100.00
	4	300~500만원 미만	30.68	3.40	56.75	9.17	100.00
	5	500~1000만원 미만	30.96	4.20	55.75	9.09	100.00
	6	1000만원 이상	31.34	5.39	52.89	10.38	100.00
	전체		32.22	2.75	56.58	8.45	100.00



<그림 5-46> 대구광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

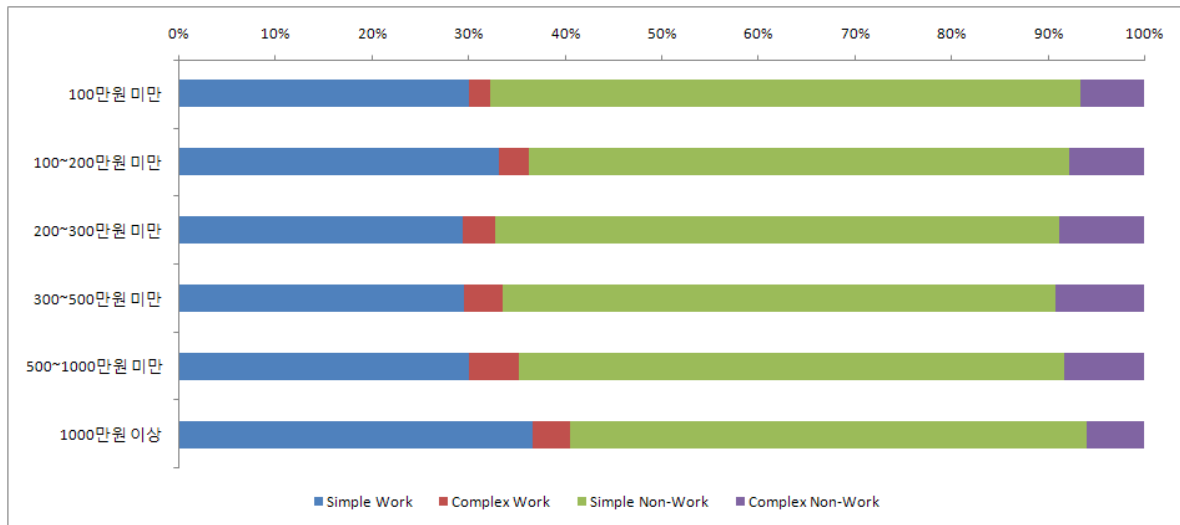
③ 광주광역시

- 다른 광역시와 마찬가지로 모든 소득 집단의 통행사슬 유형의 비율은 단순 비직장(Simple Non-Work), 단순 직장(Simple Work), 복합 비직장(Complex Non-Work), 복합 직장(Complex Work)의 순으로 나타남
- 100~200만원 미만, 1000만원 이상의 집단을 제외한 소득 집단의 단순 직장(Simple Work)의 비율은 29~30%로 비슷한 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 경우 소득이 증가할수록 각 소득 집단에서 차지하는 비율이 점차 증가하다가 다시 감소하는 패턴을 나타냄
- 100만원 미만의 집단은 복합(Complex) 통행에서는 다른 소득 집단에 비해 비율이 낮은 반면, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 61%로써 다른 소득 집단에 비해 높은 것으로 나타남

<표 5-85> 광주광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	100만원 미만	1,710	129	3,475	371	5,685
	2	100~200만원 미만	4,368	416	7,356	1,015	13,155
	3	200~300만원 미만	4,831	555	9,578	1,436	16,400
	4	300~500만원 미만	3,525	476	6,844	1,087	11,932
	5	500~1000만원 미만	670	116	1,257	183	2,226
	6	1000만원 이상	105	11	153	17	286
	전체		15,209	1,703	28,663	4,109	49,684
비율 (%)	1	100만원 미만	30.08	2.27	61.13	6.53	100.00
	2	100~200만원 미만	33.20	3.16	55.92	7.72	100.00
	3	200~300만원 미만	29.46	3.38	58.40	8.76	100.00
	4	300~500만원 미만	29.54	3.99	57.36	9.11	100.00
	5	500~1000만원 미만	30.10	5.21	56.47	8.22	100.00
	6	1000만원 이상	36.71	3.85	53.50	5.94	100.00
	전체		30.61	3.43	57.69	8.27	100.00



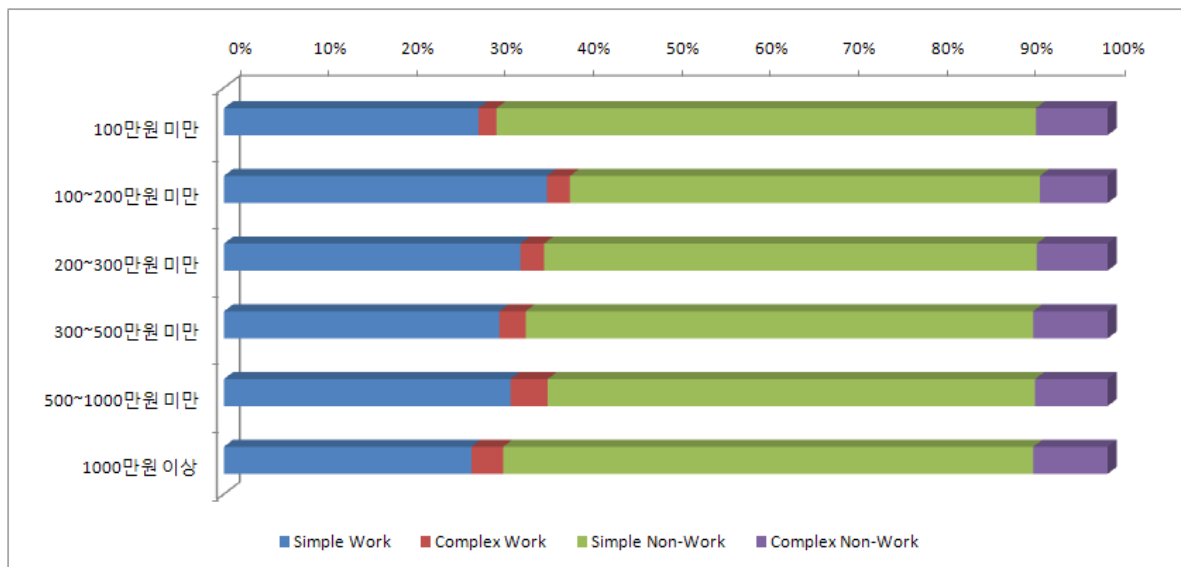
<그림 5-47> 광주광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

④ 대전광역시

<표 5-86> 대전광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	100만원 미만	974	69	2,063	274	3,380
	2	100~200만원 미만	3,924	280	5,709	821	10,734
	3	200~300만원 미만	5,750	456	9,554	1,373	17,133
	4	300~500만원 미만	4,344	414	8,001	1,175	13,934
	5	500~1000만원 미만	938	121	1,594	237	2,890
	6	1000만원 이상	70	9	150	21	250
	전체		16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
비율 (%)	1	100만원 미만	28.82	2.04	61.04	8.11	100.00
	2	100~200만원 미만	36.56	2.61	53.19	7.65	100.00
	3	200~300만원 미만	33.56	2.66	55.76	8.01	100.00
	4	300~500만원 미만	31.18	2.97	57.42	8.43	100.00
	5	500~1000만원 미만	32.46	4.19	55.16	8.20	100.00
	6	1000만원 이상	28.00	3.60	60.00	8.40	100.00
	전체		33.11	2.79	56.02	8.07	100.00



<그림 5-48> 대전광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

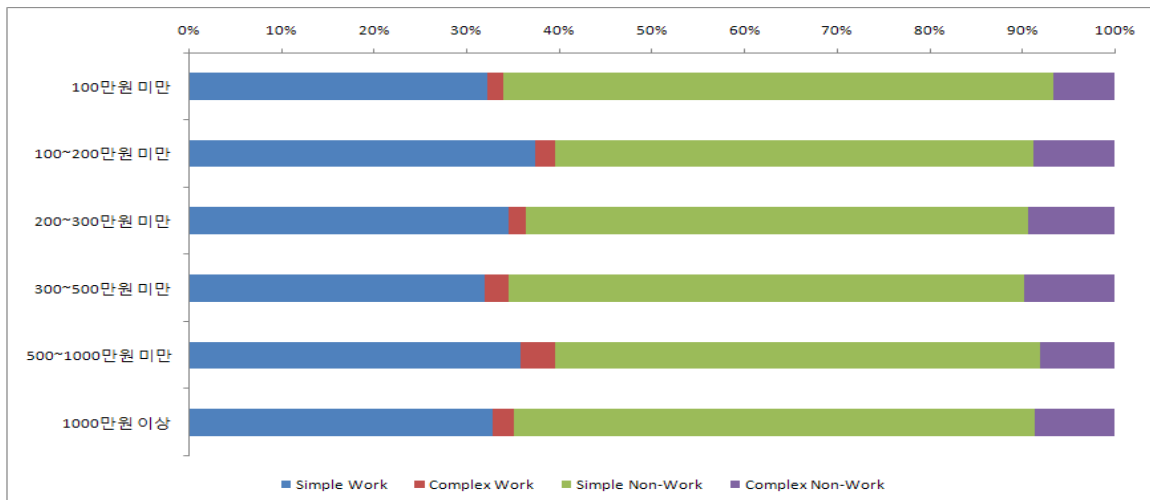
- 단순 직장(Simple Work)의 경우 100만원 미만인 집단의 비율이 가장 낮은 것으로 나타났으며, 100~200만원 미만 집단에서는 가장 높은 비율을 나타내는 것으로 나타남
- 즉, 소득의 증감에 따라 단순 직장(Simple Work)의 패턴이 일정하게 증감하는 것이 아니라 가장 소득이 낮은 집단에서는 일과 관련된 단순한 통행이 가장 낮은 비율을 나타내며, 고소득일수록 다시 감소하는 추세를 보이는 것으로 나타남
- 특히, 가장 소득이 낮은 집단(100만원 미만)과 가장 소득이 높은 집단(1000만원 이상)의 통행사슬 유형이 비슷한 비율을 나타낸다는 것은 특이할 만한 현상으로 판단됨
- 500~1000만원 미만인 집단에서는 다른 집단에 비해 복합 직장(Complex Work)의 비율이 높은 것으로 나타남

⑤ 울산광역시

<표 5-87> 울산광역시 가구 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	100만원 미만	673	37	1,238	137	2,085
	2	100~200만원 미만	2,932	163	4,044	682	7,821
	3	200~300만원 미만	4,420	246	6,927	1,190	12,783
	4	300~500만원 미만	2,591	200	4,511	783	8,085
	5	500~1000만원 미만	464	49	677	104	1,294
	6	1000만원 이상	73	5	125	19	222
		전체	11,153	700	17,522	2,915	32,290
비율 (%)	1	100만원 미만	32.28	1.77	59.38	6.57	100.00
	2	100~200만원 미만	37.49	2.08	51.71	8.72	100.00
	3	200~300만원 미만	34.58	1.92	54.19	9.31	100.00
	4	300~500만원 미만	32.05	2.47	55.79	9.68	100.00
	5	500~1000만원 미만	35.86	3.79	52.32	8.04	100.00
	6	1000만원 이상	32.88	2.25	56.31	8.56	100.00
		전체	34.54	2.17	54.26	9.03	100.00



<그림 5-49> 울산광역시 월평균소득별 통행사슬 유형 분포

- 다른 광역시는 대부분 저소득(100만원 미만)과 고소득(1000만원 이상) 집단에서 통행사슬 유형이 다른 소득 집단과 다른 통행패턴을 나타냄
- 울산광역시는 마찬가지로 저소득(100만원 미만) 집단에서는 다른 소득에 비해 다른 통행패턴을 나타내나, 다른 광역시에 비해 500~1000만원 미만 집단의 비율이 갑자기 감소하거나 증가하는 통행패턴을 나타낸다는 점에서 차이가 발생함

나. 가구원수별 평균 통행사슬수

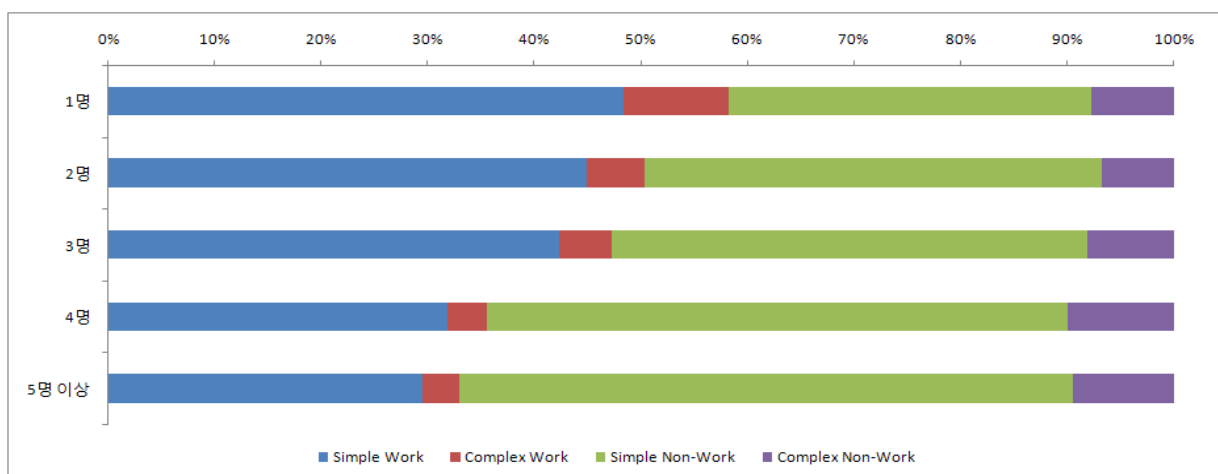
1) 전체 광역시 가구원수별 평균 통행사슬수

- 전체 광역시 자료의 통행사슬 유형을 분석한 결과 가구원수가 증가할수록 직장(Work) 관련 비율은 감소하는 반면, 비직장(Non-Work)의 비율은 증가하는 것으로 나타남
- 가구원수의 증가는 대부분 자녀의 탄생으로 인해 발생하므로, 자녀들이 발생하는 비직장(Non-Work) 통행의 영향으로 인해 비직장(Non-Work)의 비율이 증가하는 것으로 판단됨
- 위와 같이 가족 구성원에 대한 정보가 있다면 통행사슬 유형에 대한 의미 있는 분석이 가능할 것으로 판단되므로, 다음 분석항목에서 가구의 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형에 대한 분석을 추가로 수행하였음

<표 5-88> 전체 광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	1명	3,239	659	2,274	519	6,691
	2	2명	13,351	1,600	12,750	2,013	29,714
	3	3명	28,096	3,288	29,601	5,377	66,362
	4	4명	51,820	5,853	88,706	16,071	162,450
	5	5명 이상	14,967	1,791	29,297	4,777	50,832
	전체		111,473	13,191	162,628	28,757	316,049
비율 (%)	1	1명	48.41	9.85	33.99	7.76	100.00
	2	2명	44.93	5.38	42.91	6.77	100.00
	3	3명	42.34	4.95	44.61	8.10	100.00
	4	4명	31.90	3.60	54.61	9.89	100.00
	5	5명 이상	29.44	3.52	57.63	9.40	100.00
	전체		35.27	4.17	51.46	9.10	100.00



<그림 5-50> 전체 광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

2) 광역시별 가구원수별 평균 통행사슬수

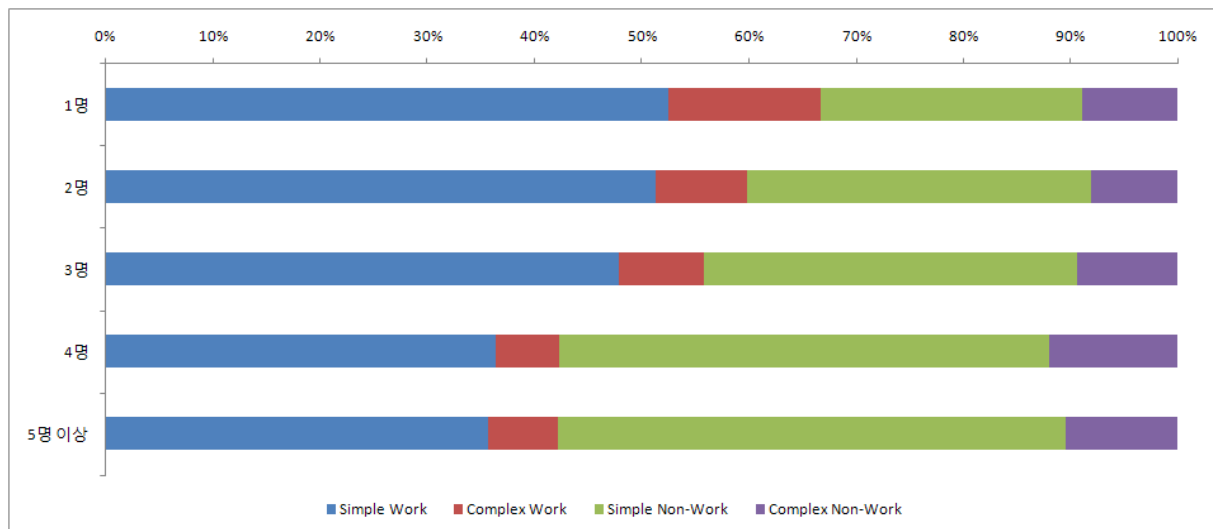
① 부산광역시

- 가구원수가 증가할수록 단순 직장(Simple Work)과 복합 직장(Complex Work)의 비율은 감소하며, 이와 반대로 가구원수가 증가할수록 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 증가하는 것으로 나타남

<표 5-89> 부산광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	1명	1,913	522	887	326	3,648
	2	2명	6,224	1,032	3,893	970	12,119
	3	3명	11,481	1,888	8,349	2,243	23,961
	4	4명	17,662	2,867	22,202	5,811	48,542
	5	5명 이상	4,306	783	5,710	1,262	12,061
	전체		41,586	7,092	41,041	10,612	100,331
비율 (%)	1	1명	52.44	14.31	24.31	8.94	100.00
	2	2명	51.36	8.52	32.12	8.00	100.00
	3	3명	47.92	7.88	34.84	9.36	100.00
	4	4명	36.38	5.91	45.74	11.97	100.00
	5	5명 이상	35.70	6.49	47.34	10.46	100.00
	전체		41.45	7.07	40.91	10.58	100.00



<그림 5-51> 부산광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

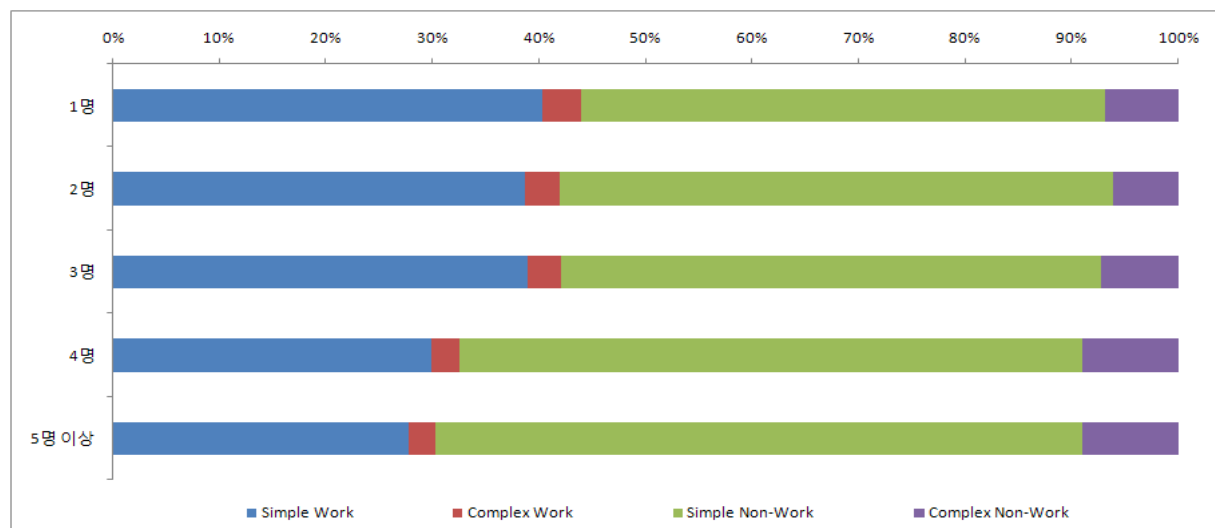
② 대구광역시

- 가구원수가 증가할수록 단순 직장(Simple Work)과 복합 직장(Complex Work)의 비율은 감소하며, 이와 반대로 가구원수가 증가할수록 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 증가하는 것으로 나타남

<표 5-90> 대구광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	1명	379	34	460	65	938
	2	2명	2,515	213	3,381	396	6,505
	3	3명	6,723	537	8,711	1,260	17,231
	4	4명	14,046	1,214	27,337	4,248	46,845
	5	5명 이상	3,862	349	8,442	1,251	13,904
	전체		27,525	2,347	48,331	7,220	85,423
비율 (%)	1	1명	40.41	3.62	49.04	6.93	100.00
	2	2명	38.66	3.27	51.98	6.09	100.00
	3	3명	39.02	3.12	50.55	7.31	100.00
	4	4명	29.98	2.59	58.36	9.07	100.00
	5	5명 이상	27.78	2.51	60.72	9.00	100.00
	전체		32.22	2.75	56.58	8.45	100.00



<그림 5-52> 대구광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

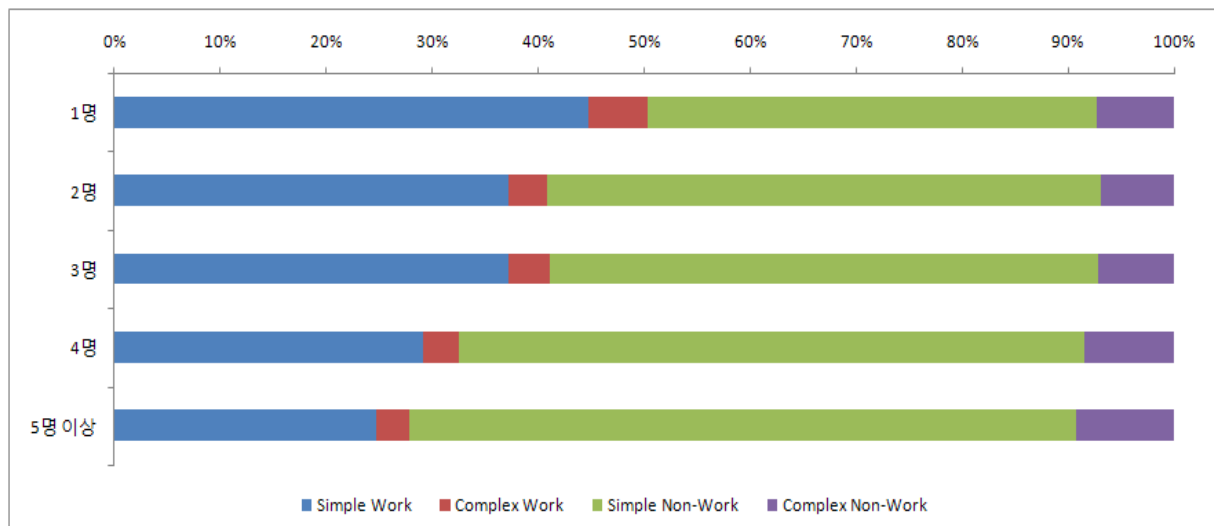
③ 광주광역시

- 가구원수가 증가할수록 단순 직장(Simple Work)과 복합 직장(Complex Work)의 비율은 감소하며, 이와 반대로 가구원수가 증가할수록 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 증가하는 것으로 나타남

<표 5-91> 광주광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	1명	324	41	307	53	725
	2	2명	1,633	161	2,298	305	4,397
	3	3명	3,474	363	4,824	669	9,330
	4	4명	7,028	785	14,216	2,049	24,078
	5	5명 이상	2,750	353	7,018	1,033	11,154
	전체		15,209	1,703	28,663	4,109	49,684
비율 (%)	1	1명	44.69	5.66	42.34	7.31	100.00
	2	2명	37.14	3.66	52.26	6.94	100.00
	3	3명	37.23	3.89	51.70	7.17	100.00
	4	4명	29.19	3.26	59.04	8.51	100.00
	5	5명 이상	24.65	3.16	62.92	9.26	100.00
	전체		30.61	3.43	57.69	8.27	100.00



<그림 5-53> 광주광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

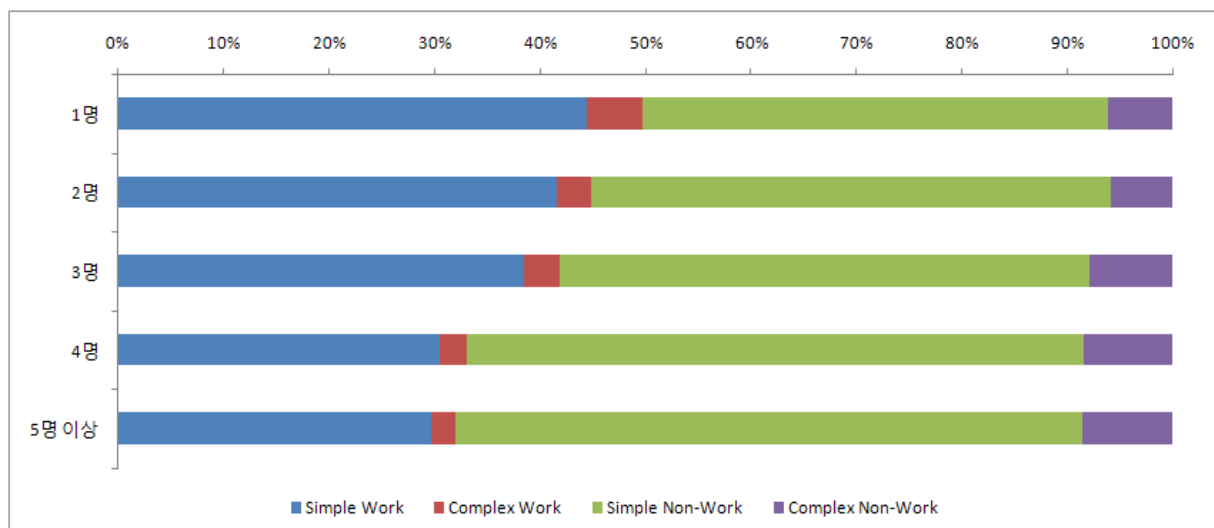
④ 대전광역시

- 가구원수가 증가할수록 단순 직장(Simple Work)과 복합 직장(Complex Work)의 비율은 감소하며, 이와 반대로 가구원수가 증가할수록 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 증가하는 것으로 나타남

<표 5-92> 대전광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	1명	375	45	374	51	845
	2	2명	1,703	134	2,014	241	4,092
	3	3명	3,711	320	4,851	753	9,635
	4	4명	7,598	644	14,591	2,099	24,932
	5	5명 이상	2,613	206	5,241	757	8,817
	전체		16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
비율 (%)	1	1명	44.38	5.33	44.26	6.04	100.00
	2	2명	41.62	3.27	49.22	5.89	100.00
	3	3명	38.52	3.32	50.35	7.82	100.00
	4	4명	30.47	2.58	58.52	8.42	100.00
	5	5명 이상	29.64	2.34	59.44	8.59	100.00
	전체		33.11	2.79	56.02	8.07	100.00



<그림 5-54> 대전광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

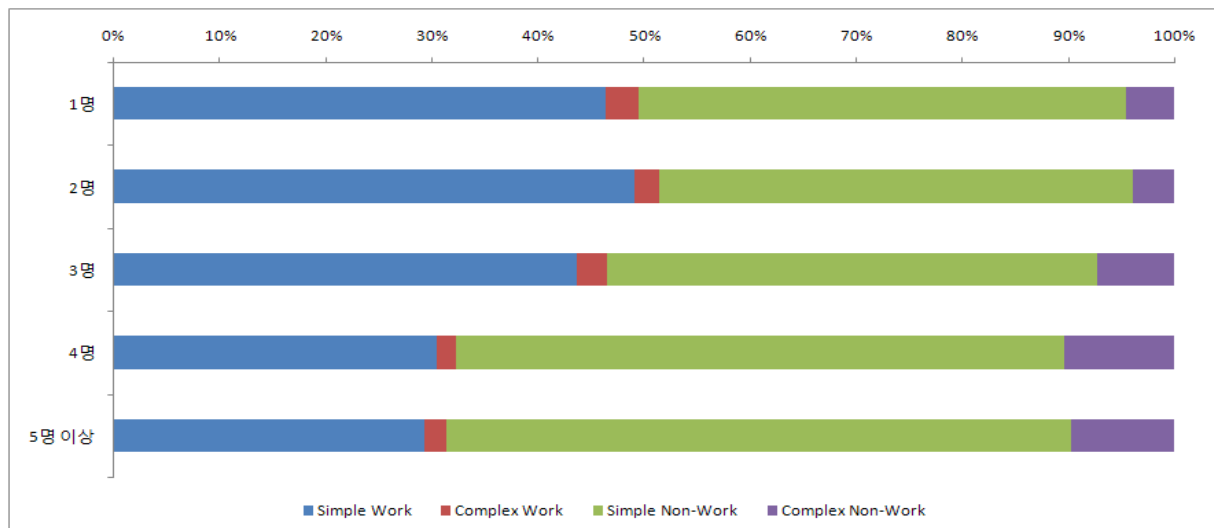
⑤ 울산광역시

- 가구원수가 증가할수록 단순 직장(Simple Work)과 복합 직장(Complex Work)의 비율은 감소하며, 이와 반대로 가구원수가 증가할수록 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 증가하는 것으로 나타남

<표 5-93> 울산광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	1명	248	17	246	24	535
	2	2명	1,276	60	1,164	101	2,601
	3	3명	2,707	180	2,866	452	6,205
	4	4명	5,486	343	10,360	1,864	18,053
	5	5명 이상	1,436	100	2,886	474	4,896
	전체		11,153	700	17,522	2,915	32,290
비율 (%)	1	1명	46.36	3.18	45.98	4.49	100.00
	2	2명	49.06	2.31	44.75	3.88	100.00
	3	3명	43.63	2.90	46.19	7.28	100.00
	4	4명	30.39	1.90	57.39	10.33	100.00
	5	5명 이상	29.33	2.04	58.95	9.68	100.00
	전체		34.54	2.17	54.26	9.03	100.00



<그림 5-55> 울산광역시 가구원수별 통행사슬 유형 분포

다. 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형

- 생애주기(life cycle)이란 탄생(birth)에서 죽음(death)에 이르는 동안 개인 또는 집단(예. 가구)이 거치는 단계를 의미함
- 생애주기(life cycle)를 구분하는 기준은 여러 논문에서 제시되어 있으나 자료의 형태와 나라의 사회문화적 특성에 따라 생애주기(life cycle)의 기준이 조금씩 차이를 보임
- 본 연구에서는 다음과 같은 기준에 의해 가구의 생애주기(life cycle)를 구분하였음
 - 생애주기 1 : 성인 혼자 사는 가구
 - 성인 : 본 연구에서는 고등학교를 졸업한 만 19살 이상을 성인으로 분류함
 - 생애주기 2 : 성인 2명 이상 같이 사는 가구
 - 생애주기 3 : 성인 1명과 미취학아동이 같이 사는 가구
 - 생애주기 4 : 성인 2명 이상과 미취학아동이 같이 사는 가구
 - 생애주기 5 : 성인 1명과 학생(초·중·고등학생)이 같이 사는 가구
 - 생애주기 6 : 성인 2명 이상과 학생(초·중·고등학생)이 같이 사는 가구
 - 생애주기 7 : 성인 1명과 미취학아동, 학생(초·중·고등학생)이 같이 사는 가구
 - 생애주기 8 : 성인 2명 이상과 미취학아동, 학생(초·중·고등학생)이 같이 사는 가구
 - 생애주기 9 : 1~8 생애주기에 포함되지 않는 경우(분석에서 제외함)

<표 5-94> 생애주기(life cycle) 분류 기준

구분		성인 (18살 이상)	미취학아동 (0~6살)	초·중·고등학생 (7~18살)
1	성인 1	1명	-	-
2	성인 2+	2명 이상	-	-
3	성인 1 & 미취학아동	1명	1명 이상	-
4	성인 2+ & 미취학아동	2명 이상	1명 이상	-
5	성인 1 & 초·중·고등학생	1명	-	1명 이상
6	성인 2+ & 초·중·고등학생	2명 이상	-	1명 이상
7	성인 1 & 미취학아동 & 초·중·고등학생	1명	1명 이상	1명 이상
8	성인 2+ & 미취학아동 & 초·중·고등학생	2명 이상	1명 이상	1명 이상
9	기타			

- 생애주기(life cycle) 특성에 따른 통행사슬 유형을 비교·분석하기 위해 다음과 같이 분석기준을 구분하였음
 - 성인의 구성원 수에 따른 통행사슬 변화 : 생애주기 1과2, 3과4, 5와6
 - 미취학아동 존재에 따른 통행사슬 변화 : 생애주기 1과3, 2와4
 - 학생(초·중·고등학생) 존재에 따른 통행사슬 변화 : 생애주기 1과5, 2와6
 - 구성원의 특성이 혼합된 생애주기 7, 8은 분석에서 제외함

1) 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형

○ 성인의 구성원 수가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 생애주기 1과 생애주기 2의 통행사슬 유형을 분석하면 단순 직장(Simple Work)의 비율은 큰 차이가 없는 반면, 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 복합 직장(Complex Work)의 비율은 높은 것으로 나타남
- 생애주기 3과 생애주기 4를 비교·분석하면 위에서 분석한 것과 마찬가지로 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 복합 직장(Complex Work)의 비율은 높은 것으로 나타났으나, 단순 직장(Simple Work)의 비율은 낮은 것으로 나타남
- 생애주기 5와 생애주기 6의 통행사슬 유형을 비교·분석한 결과도 마찬가지로의 차이를 보이는 것으로 나타남

○ 미취학아동 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 생애주기 1과 생애주기 3의 통행사슬 유형을 분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구가 단순(Simple)통행의 비율은 높은 반면, 복합(Complex)통행의 비율은 낮은 것으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 4를 비교·분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구가 단순 직장(Simple Work)의 비율이 8% 높은 것으로 나타남
- 위와 같은 분석을 통해 미취학아동의 존재가 가구의 통행사슬 특성에 영향을 미친다고 판단할 수 있으며, 성인 1명이 사는 가구보다 성인 2명 이상이 사는 가구의 통행사슬 특성에 미치는 영향이 상대적으로 크다는 것을 알 수 있음

○ 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

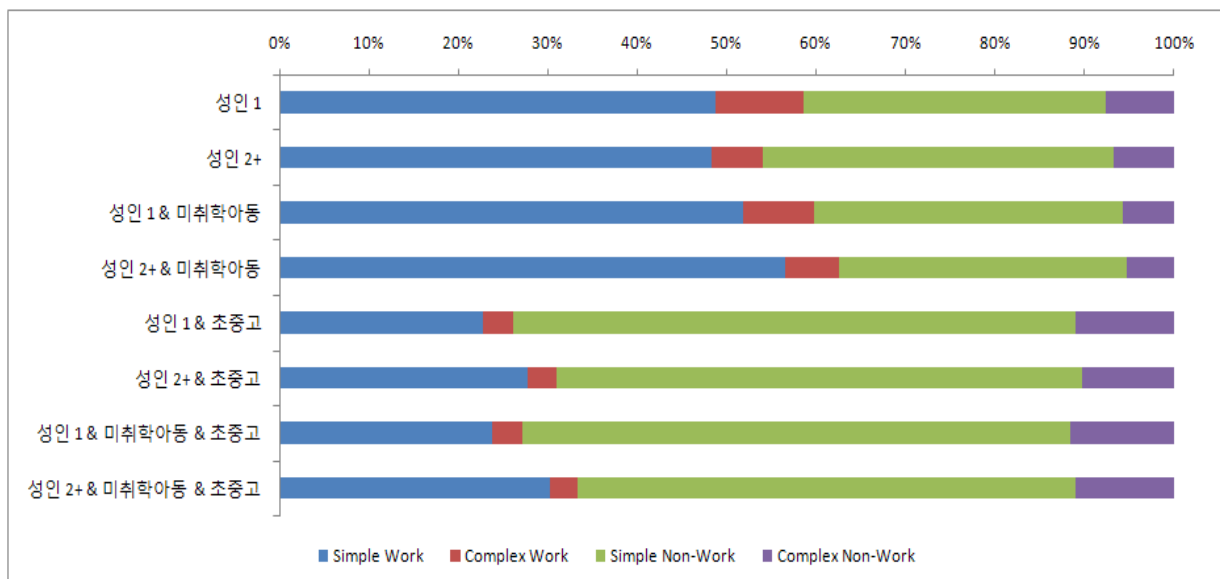
- 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 직장(Work)의 비율이 낮고 비직장(Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 위에서 분석한 것과 마찬가지로 직장(Work)의 비율은 낮고 비직장(Non-Work)의 비율은 높은 것은 나타남

- 학생이 발생시키는 비직장(Non-Work)의 통행이 비직장(Non-Work) 비율의 증가에 큰 영향을 미쳤을 것이라는 판단 하에, 학생 통행을 제외한 후 통행사슬 유형을 재분석하였음

<표 5-95> 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬 수	1	성인 1	3,234	655	2,244	507	6,640
	2	성인 2+	41,068	4,836	33,292	5,698	84,894
	3	성인 1 & 미취학아동	183	28	122	20	353
	4	성인 2+ & 미취학아동	8,989	965	5,105	833	15,892
	5	성인 1 & 초중고	2,840	430	7,846	1,370	12,486
	6	성인 2+ & 초중고	44,740	5,212	94,684	16,468	161,104
	7	성인 1 & 미취학아동 & 초중고	428	61	1101	207	1,797
	8	성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	9,687	971	17,833	3537	32,028
	전체		111,169	13,158	162,227	28,640	315,194
비율 (%)	1	성인 1	48.70	9.86	33.80	7.64	100.00
	2	성인 2+	48.38	5.70	39.22	6.71	100.00
	3	성인 1 & 미취학아동	51.84	7.93	34.56	5.67	100.00
	4	성인 2+ & 미취학아동	56.56	6.07	32.12	5.24	100.00
	5	성인 1 & 초중고	22.75	3.44	62.84	10.97	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	27.77	3.24	58.77	10.22	100.00
	7	성인 1 & 미취학아동 & 초중고	23.82	3.39	61.27	11.52	100.00
	8	성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	30.25	3.03	55.68	11.04	100.00
	전체		35.27	4.17	51.47	9.09	100.00



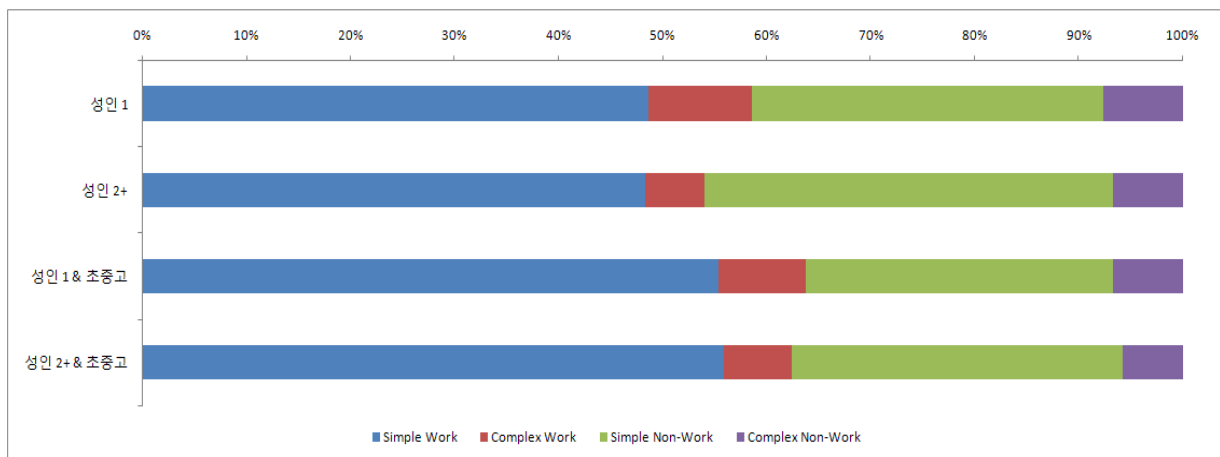
<그림 5-56> 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

(2) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

<표 5-96> 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

단위 : 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	3,234	655	2,244	507	6,640
	2	성인 2+	41,068	4,836	33,291	5,697	84,892
	5	성인 1 & 초중고	2,806	424	1,500	337	5,067
	6	성인 2+ & 초중고	44,599	5,153	25,376	4,611	79,739
비율 (%)	1	성인 1	48.70	9.86	33.80	7.64	100.00
	2	성인 2+	48.38	5.70	39.22	6.71	100.00
	5	성인 1 & 초중고	55.38	8.37	29.60	6.65	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	55.93	6.46	31.82	5.78	100.00



<그림 5-57> 전체 광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

○ 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 학생 통행을 제외한 후, 가구 내에 학생의 존재가 성인의 통행에 미치는 영향을 분석한 결과 학생 통행을 포함하여 분석한 결과와 차이가 크다는 것을 알 수 있음
- 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 단순 직장(Simple Work)의 비율은 7% 높고, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 4% 낮으며, 복합 직장(Complex Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 1% 낮은 것으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 생애주기 1과 5를 비교한 것에 비해 두 생애주기 간의 차이가 큰 것으로 나타남. 특히, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 경우 학생이 있는 가구일수록 7% 낮은 것으로 나타남

2) 광역시별 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형

① 부산광역시

(1) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

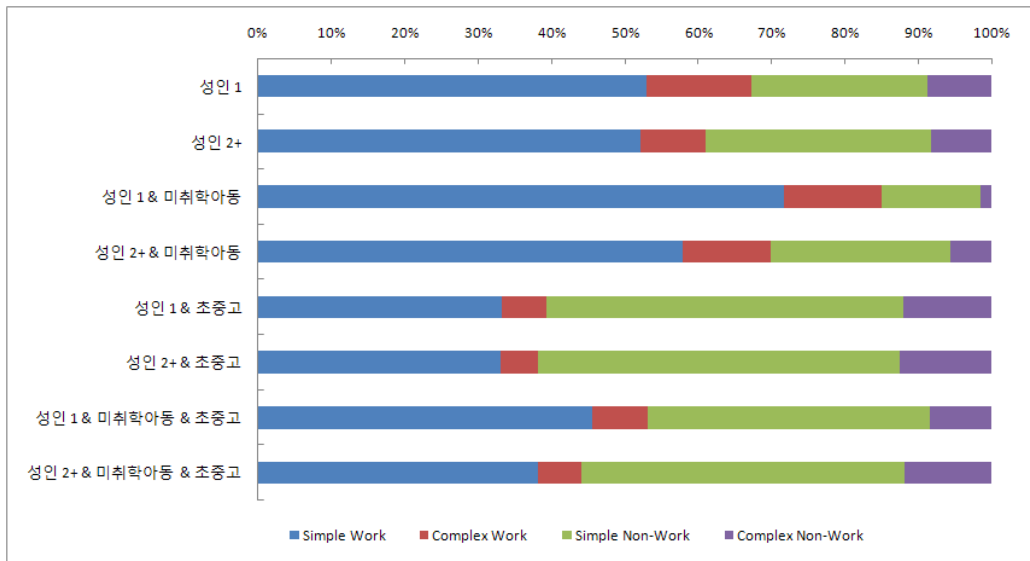
- 성인의 구성원 수가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 생애주기 1과 생애주기 2의 통행사슬 유형을 분석하면 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 단순 직장(Simple Work)과 복합 직장(Complex Work)의 비율이 높은 것으로 나타남
 - 생애주기 3과 생애주기 4를 비교·분석하면 위에서 분석한 것과 마찬가지로 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 단순 직장(Simple Work)과, 복합 직장(Complex Work)의 비율이 높은 것으로 나타남. 특히 단순 직장(Simple Work)의 경우 14%의 차이를 보이는 것으로 나타남
 - 생애주기 5와 생애주기 6의 통행사슬 유형을 비교·분석한 결과도 마찬가지로의 차이를 보이는 것으로 나타남
- 미취학아동 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 생애주기 1과 생애주기 3의 통행사슬 유형을 분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구가 혼자 사는 가구에 비해 단순 직장(Simple Work)의 비율이 19% 높지만, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 10%, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 7% 낮은 것으로 나타남
 - 생애주기 2와 생애주기 4를 비교·분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구가 단순 직장(Simple Work)의 비율이 5% 높은 것으로 나타남
 - 위와 같은 분석을 통해 부산광역시에서는 미취학아동의 존재가 성인 2명 이상이 사는 가구보다 성인 1명이 사는 가구의 통행사슬 특성에 미치는 영향이 상대적으로 크다는 것을 알 수 있음
- 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 직장(Work)의 비율이 낮고 비직장(Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남
 - 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 위에서 분석한 것과 마찬가지로 직장(Work)의 비율은 낮고 비직장(Non-Work)의 비율은 높은 것은 나타남

- 학생이 발생시키는 비직장(Non-Work)의 통행이 비직장(Non-Work) 비율의 증가에 큰 영향을 미쳤을 것이라는 판단 하에, 학생 통행을 제외한 후 통행사슬 유형을 재분석하였음

<표 5-97> 부산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

단위 : 통행사슬수, %

구분		단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1 성인 1	1,907	518	863	315	3,603
	2 성인 2+	17,782	3,029	10,468	2,798	34,077
	3 성인 1 & 미취학아동	48	9	9	1	67
	4 성인 2+ & 미취학아동	2,193	458	926	215	3,792
	5 성인 1 & 초중고	1,802	323	2,638	649	5,412
	6 성인 2+ & 초중고	15,615	2,408	23,344	5,881	47,248
	7 성인 1 & 미취학아동 & 초중고	262	44	222	48	576
	8 성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	1,952	298	2,250	606	5,106
	전체	41,561	7,087	40,720	10,513	99,881
비율 (%)	1 성인 1	52.93	14.38	23.95	8.74	100.00
	2 성인 2+	52.18	8.89	30.72	8.21	100.00
	3 성인 1 & 미취학아동	71.64	13.43	13.43	1.49	100.00
	4 성인 2+ & 미취학아동	57.83	12.08	24.42	5.67	100.00
	5 성인 1 & 초중고	33.30	5.97	48.74	11.99	100.00
	6 성인 2+ & 초중고	33.05	5.10	49.41	12.45	100.00
	7 성인 1 & 미취학아동 & 초중고	45.49	7.64	38.54	8.33	100.00
	8 성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	38.23	5.84	44.07	11.87	100.00
	전체	41.61	7.10	40.77	10.53	100.00



<그림 5-58> 부산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

(2) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

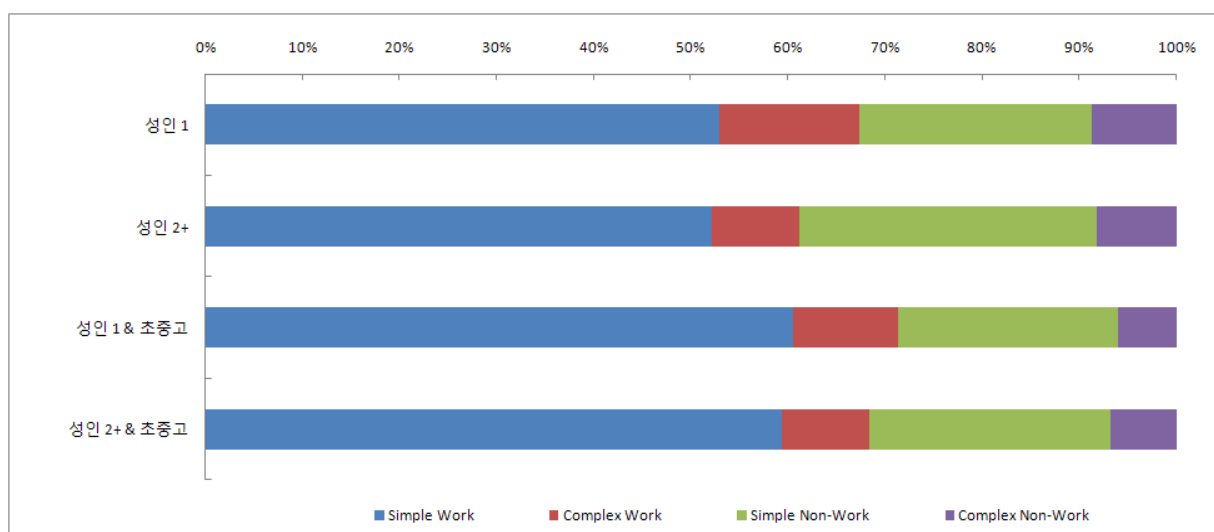
<표 5-98> 부산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

단위 : 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	1,907	518	863	315	3,603
	2	성인 2+	17,782	3,029	10,467	2,798	34,076
	5	성인 1 & 초중고	1,781	320	664	180	2,945
	6	성인 2+ & 초중고	15,518	2,371	6,507	1,781	26,177
비율 (%)	1	성인 1	52.93	14.38	23.95	8.74	100.00
	2	성인 2+	52.18	8.89	30.72	8.21	100.00
	5	성인 1 & 초중고	60.48	10.87	22.55	6.11	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	59.28	9.06	24.86	6.80	100.00

○ 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 학생 통행을 제외한 후, 가구 내에 학생의 존재가 성인의 통행에 미치는 영향을 분석한 결과 학생 통행을 포함하여 분석한 결과와 차이가 크다는 것을 알 수 있음
- 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 단순 직장(Simple Work)의 비율은 8% 높고, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 1% 낮으며 복합 직장(Complex Work)의 비율은 4%, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 2% 낮은 것으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 생애주기 1과 5를 비교한 것에 비해 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율 차이가 큰 것으로 나타남



<그림 5-59> 부산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

② 대구광역시

(1) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

○ 성인의 구성원 수가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 생애주기 1과 생애주기 2의 통행사슬 유형을 분석하면 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 단순 직장(Simple Work)의 비율은 낮고 복합 직장(Complex Work)의 비율은 높은 것으로 나타남
- 생애주기 3과 생애주기 4를 비교·분석하면 위에서 분석한 것과 마찬가지로 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 단순 직장(Simple Work)의 비율은 낮으며, 복합 직장(Complex Work)의 비율은 높은 것으로 나타남. 특히, 단순 직장(Simple Work)의 비율은 16% 낮은 것으로 나타남
- 생애주기 5와 생애주기 6의 통행사슬 유형을 비교·분석한 결과도 마찬가지로 비슷하나, 복합 직장(Complex Work)의 비율은 낮은 것으로 나타남

○ 미취학아동 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 생애주기 1과 생애주기 3의 통행사슬 유형을 분석하면 통행사슬 유형의 비율이 비슷한 것으로 나타났으며, 이를 통해 대구광역시에 거주하는 성인 1명의 가구의 통행사슬에는 미취학아동 존재가 큰 영향을 미치지 않는 것으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 4를 비교·분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구가 단순 직장(Simple Work)의 비율이 11% 높은 것으로 나타남
- 위와 같은 분석을 통해 미취학아동의 존재는 성인 1명이 사는 가구보다 성인 2명 이상이 사는 가구의 통행사슬 특성에 미치는 영향이 상대적으로 크다는 것을 알 수 있음

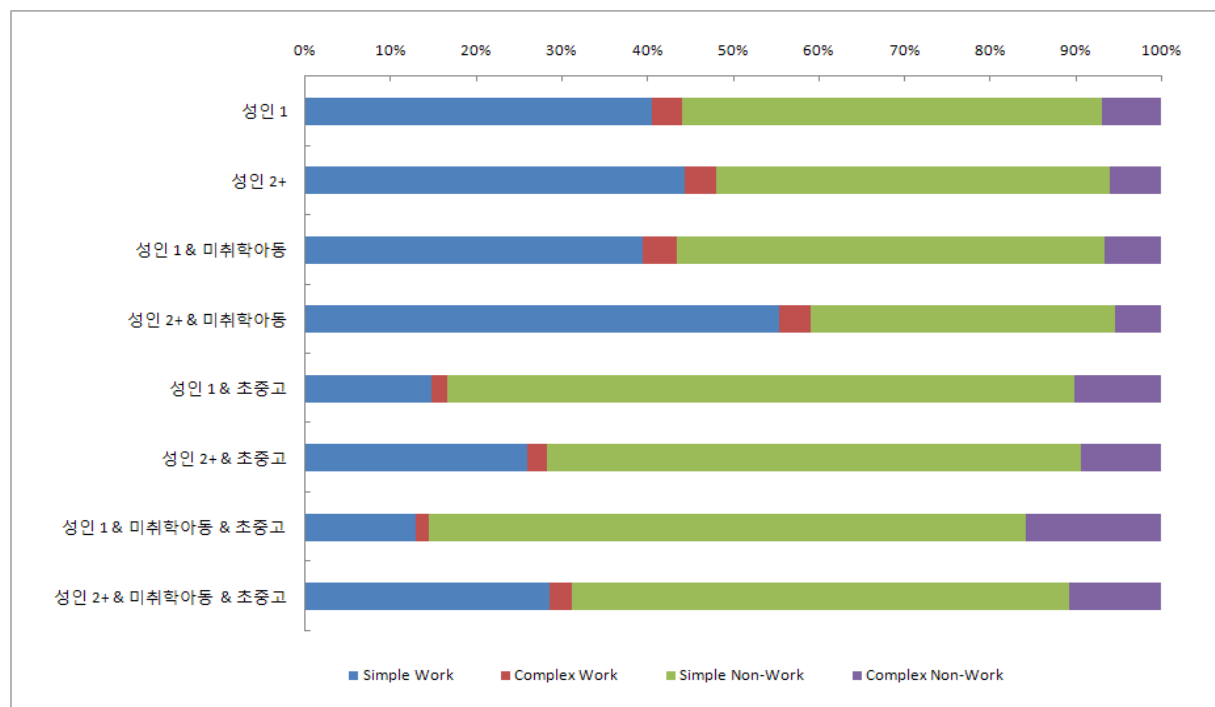
○ 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 다른 광역시와 마찬가지로 학생이 있는 가구의 경우 직장(Work)의 비율이 낮고 비직장(Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남. 따라서 학생 통행을 제외한 후 통행사슬 유형을 재분석함

<표 5-99> 대구광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

단위: 통행사슬수, %

구분		단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬 수	1 성인 1	381	34	460	65	940
	2 성인 2+	9,440	762	9,776	1,260	21,238
	3 성인 1 & 미취학아동	30	3	38	5	76
	4 성인 2+ & 미취학아동	2,435	161	1,556	238	4,390
	5 성인 1 & 초중고	339	40	1,665	229	2,273
	6 성인 2+ & 초중고	11,976	1,083	28,760	4,283	46,102
	7 성인 1 & 미취학아동 & 초중고	47	6	253	57	363
	8 성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	2,877	258	5,818	1,082	10,035
	전체	27,525	2,347	48,326	7,219	85,417
비율 (%)	1 성인 1	40.53	3.62	48.94	6.91	100.00
	2 성인 2+	44.45	3.59	46.03	5.93	100.00
	3 성인 1 & 미취학아동	39.47	3.95	50.00	6.58	100.00
	4 성인 2+ & 미취학아동	55.47	3.67	35.44	5.42	100.00
	5 성인 1 & 초중고	14.91	1.76	73.25	10.07	100.00
	6 성인 2+ & 초중고	25.98	2.35	62.38	9.29	100.00
	7 성인 1 & 미취학아동 & 초중고	12.95	1.65	69.70	15.70	100.00
	8 성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	28.67	2.57	57.98	10.78	100.00
	전체	32.22	2.75	56.58	8.45	100.00



<그림 5-60> 대구광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

(2) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

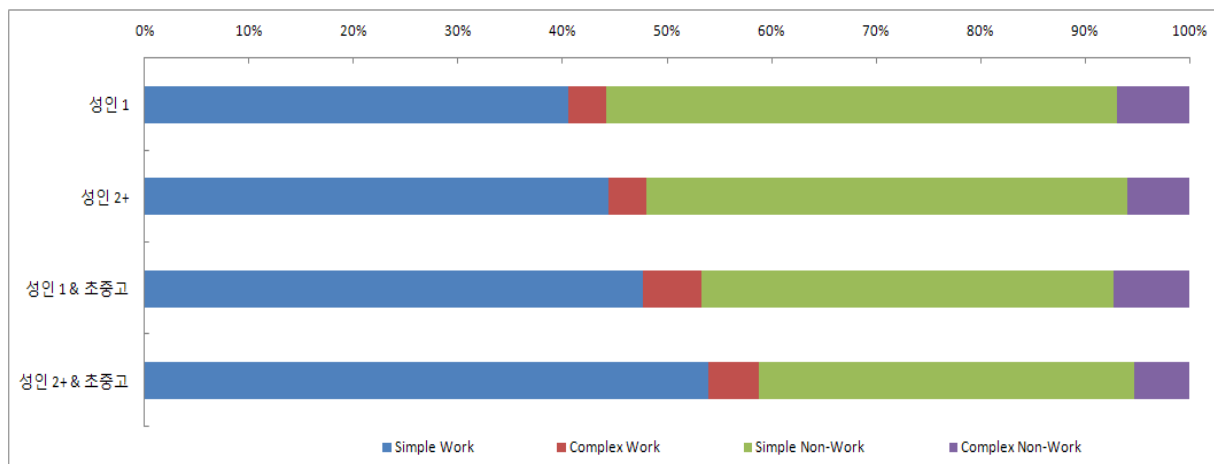
<표 5-100> 대구광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	381	34	460	65	940
	2	성인 2+	9,440	762	9,776	1,260	21,238
	5	성인 1 & 초중고	336	40	278	51	705
	6	성인 2+ & 초중고	11,965	1,081	7,972	1,175	22,193
비율 (%)	1	성인 1	40.53	3.62	48.94	6.91	100.00
	2	성인 2+	44.45	3.59	46.03	5.93	100.00
	5	성인 1 & 초중고	47.66	5.67	39.43	7.23	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	53.91	4.87	35.92	5.29	100.00

○ 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 학생 통행을 제외한 후, 가구 내에 학생의 존재가 성인의 통행에 미치는 영향을 분석한 결과 다른 광역시와 마찬가지로 대구광역시 역시 학생 통행을 포함하여 분석한 결과와 차이가 크다는 것을 알 수 있음
- 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 단순 직장(Simple Work)의 비율은 7% 높고, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 10% 낮은 것으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 생애주기 1과 5를 비교한 것과 유사한 통행사슬 특성을 보이는 것으로 나타남



<그림 5-61> 대구광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

③ 광주광역시

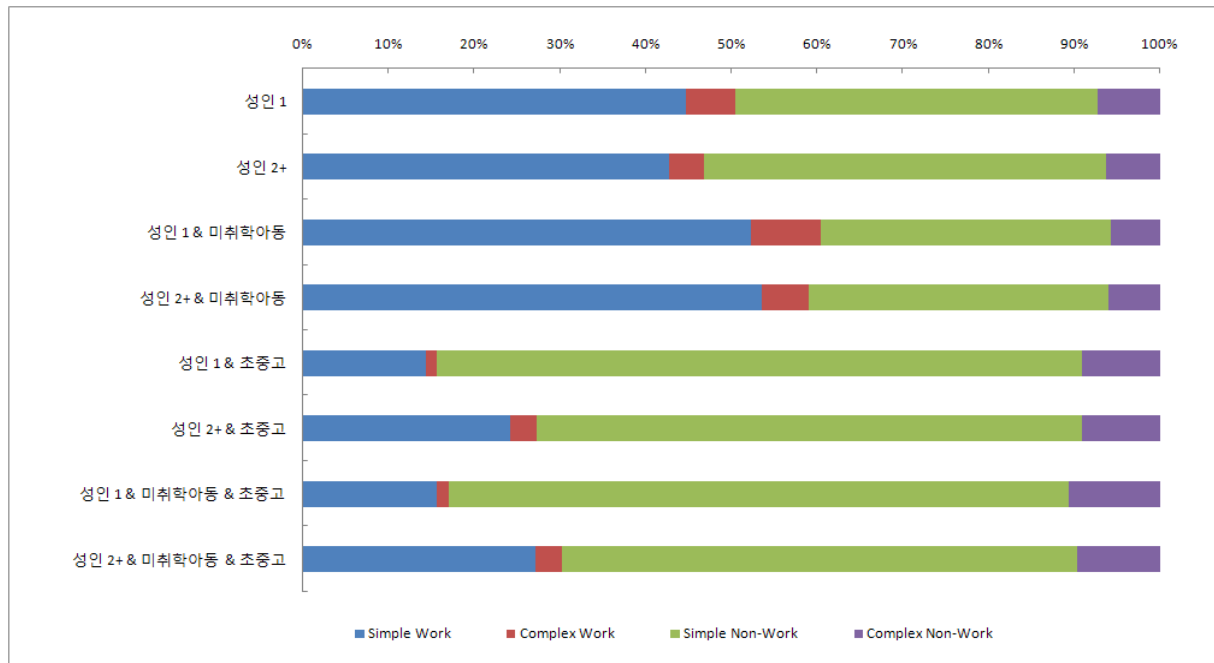
(1) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

- 성인의 구성원 수가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 생애주기 1과 생애주기 2의 통행사슬 유형을 분석하면 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 단순 직장(Simple Work)의 비율은 높고 복합 직장(Complex Work)의 비율은 높은 것으로 나타남
 - 생애주기 3과 생애주기 4를 비교·분석하면 성인 1명이 사는 가구의 복합 직장(Complex Work)의 비율이 높은 것으로 나타남
 - 생애주기 5와 6, 생애주기 7과 8의 통행사슬 유형을 비교·분석하면, 성인이 2명 이상이 사는 가구가 상대적으로 단순 직장(Simple Work)의 비율은 높으며, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 낮은 것으로 나타남
- 미취학아동 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 생애주기 1과 3, 생애주기 2와 4의 통행사슬 유형을 분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구가 단순 직장(Simple Work)통행의 비율은 높은 반면, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 낮은 것으로 나타남
- 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 생애주기 1과 5, 생애주기 2와 6을 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 직장(Work)의 비율이 낮고 비직장(Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남
 - 따라서 다른 광역시와 마찬가지로 학생 통행을 제외한 후 통행사슬 유형을 재분석하였음

<표 5-101> 광주광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	323	41	304	53	721
	2	성인 2+	5,404	515	5,925	799	12,643
	3	성인 1 & 미취학아동	45	7	29	5	86
	4	성인 2+ & 미취학아동	1,290	130	841	146	2,407
	5	성인 1 & 초중고	309	28	1,608	194	2,139
	6	성인 2+ & 초중고	6,060	789	15,881	2,264	24,994
	7	성인 1 & 미취학아동 & 초중고	62	6	286	42	396
	8	성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	1,713	187	3,778	605	6,283
	전체		15,206	1,703	28,652	4,108	49,669
비율 (%)	1	성인 1	44.80	5.69	42.16	7.35	100.00
	2	성인 2+	42.74	4.07	46.86	6.32	100.00
	3	성인 1 & 미취학아동	52.33	8.14	33.72	5.81	100.00
	4	성인 2+ & 미취학아동	53.59	5.40	34.94	6.07	100.00
	5	성인 1 & 초중고	14.45	1.31	75.18	9.07	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	24.25	3.16	63.54	9.06	100.00
	7	성인 1 & 미취학아동 & 초중고	15.66	1.52	72.22	10.61	100.00
	8	성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	27.26	2.98	60.13	9.63	100.00
	전체		30.61	3.43	57.69	8.27	100.00



<그림 5-62> 광주광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

(2) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

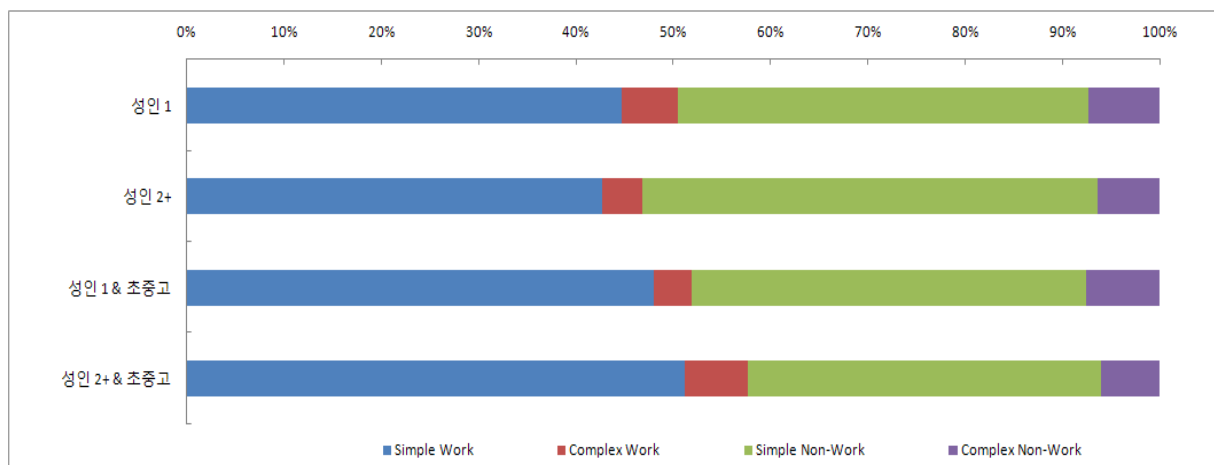
○ 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 학생 통행을 제외한 후, 가구 내에 학생의 존재가 성인의 통행에 미치는 영향을 분석한 결과 학생 통행을 포함하여 분석한 결과와 차이가 크다는 것을 알 수 있음
- 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 단순 직장(Simple Work)의 비율은 3% 높고, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 2% 낮은 것으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 생애주기 1과 5를 비교한 것에 비해 두 생애주기 간의 차이가 큰 것으로 나타남. 단순 직장(Simple Work)의 경우 학생과 같이 사는 가구가 6% 높은 것으로 나타났고, 단순 비직장(Simple Non-Work)은 6% 낮은 것으로 나타남

<표 5-102> 광주광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	323	41	304	53	721
	2	성인 2+	5,404	515	5,925	798	12,642
	5	성인 1 & 초중고	306	25	258	48	637
	6	성인 2+ & 초중고	6,039	771	4,272	706	11,788
비율 (%)	1	성인 1	44.80	5.69	42.16	7.35	100.00
	2	성인 2+	42.75	4.07	46.87	6.31	100.00
	5	성인 1 & 초중고	48.04	3.92	40.50	7.54	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	51.23	6.54	36.24	5.99	100.00



<그림 5-63> 광주광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

④ 대전광역시

(1) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

○ 성인의 구성원 수가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 생애주기 1과 생애주기 2의 통행사슬 유형을 분석하면 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 단순 직장(Simple Work)의 비율은 낮고 복합 직장(Complex Work)의 비율은 높은 것으로 나타남
- 생애주기 3과 생애주기 4를 비교·분석하면 위에서 분석한 것과 마찬가지로 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 Simple Work의 비율은 낮으며, 복합 직장(Complex Work)의 비율은 높은 것으로 나타났으며 그 차이가 더욱 큰 것으로 나타남. 또한, 비직장(Non-Work)의 비율이 더욱 높은 것으로 나타남
- 생애주기 5와 생애주기 6의 통행사슬 유형을 비교·분석한 결과도 마찬가지로의 차이를 보이는 것으로 나타남

○ 미취학아동 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

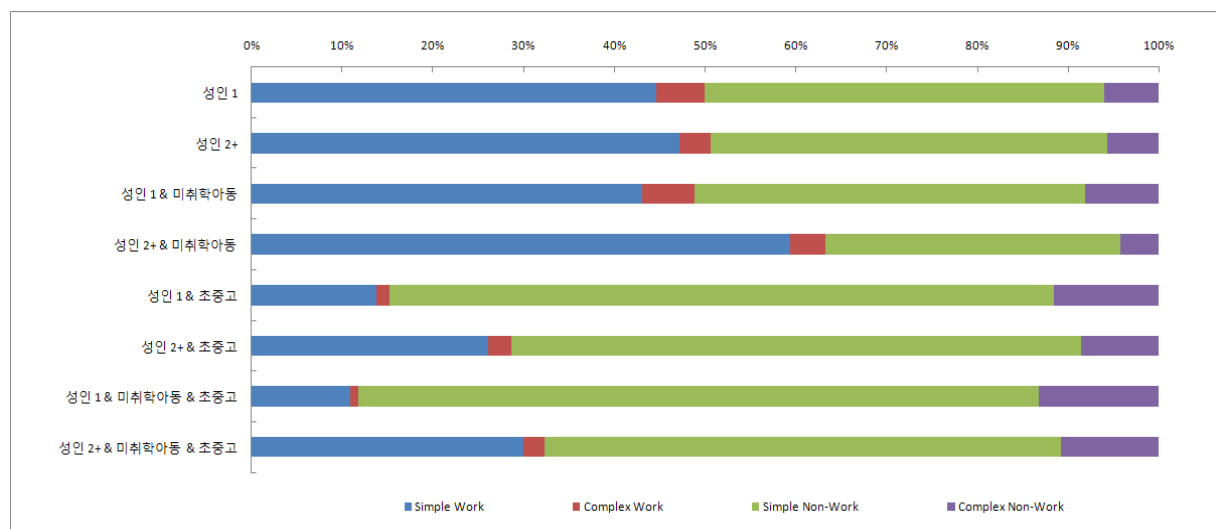
- 생애주기 1과 생애주기 3의 통행사슬 유형을 분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구가 단순(Simple)통행의 비율은 낮은 반면, 복합(Complex)통행의 비율은 높은 것으로 나타났음. 특히, 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 상대적으로 높은 것으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 4를 비교·분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구가 단순 직장(Simple Work)의 비율이 16% 높은 것으로 나타남
- 위와 같은 분석을 통해 미취학아동의 존재는 성인 1명이 사는 가구보다 성인 2명 이상이 사는 가구의 통행사슬 특성에 미치는 영향이 상대적으로 크다는 것을 알 수 있음

<표 5-103> 대전광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	375	45	371	50	841
	2	성인 2+	4,739	342	4,398	568	10,047
	3	성인 1 & 미취학아동	37	5	37	7	86
	4	성인 2+ & 미취학아동	1,773	115	971	125	2,984
	5	성인 1 & 초중고	287	29	1,529	240	2,085
	6	성인 2+ & 초중고	6,573	634	15,818	2,161	25,186
	7	성인 1 & 미취학아동 & 초중고	39	3	268	47	357
	8	성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	1,901	148	3,615	687	6,351
	전체		15,724	1,321	27,007	3,885	47,937
비율 (%)	1	성인 1	44.59	5.35	44.11	5.95	100.00
	2	성인 2+	47.17	3.40	43.77	5.65	100.00
	3	성인 1 & 미취학아동	43.02	5.81	43.02	8.14	100.00
	4	성인 2+ & 미취학아동	59.42	3.85	32.54	4.19	100.00
	5	성인 1 & 초중고	13.76	1.39	73.33	11.51	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	26.10	2.52	62.80	8.58	100.00
	7	성인 1 & 미취학아동 & 초중고	10.92	0.84	75.07	13.17	100.00
	8	성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	29.93	2.33	56.92	10.82	100.00
	전체		32.80	2.76	56.34	8.10	100.00

- 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 직장(Work)의 비율이 낮고 비직장(Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남
 - 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 위에서 분석한 것과 마찬가지로 직장(Work)의 비율은 낮고 비직장(Non-Work)의 비율은 높은 것은 나타남
 - 따라서 다른 광역시와 마찬가지로 학생 통행을 제외한 후 통행사슬 유형을 재분석하였음



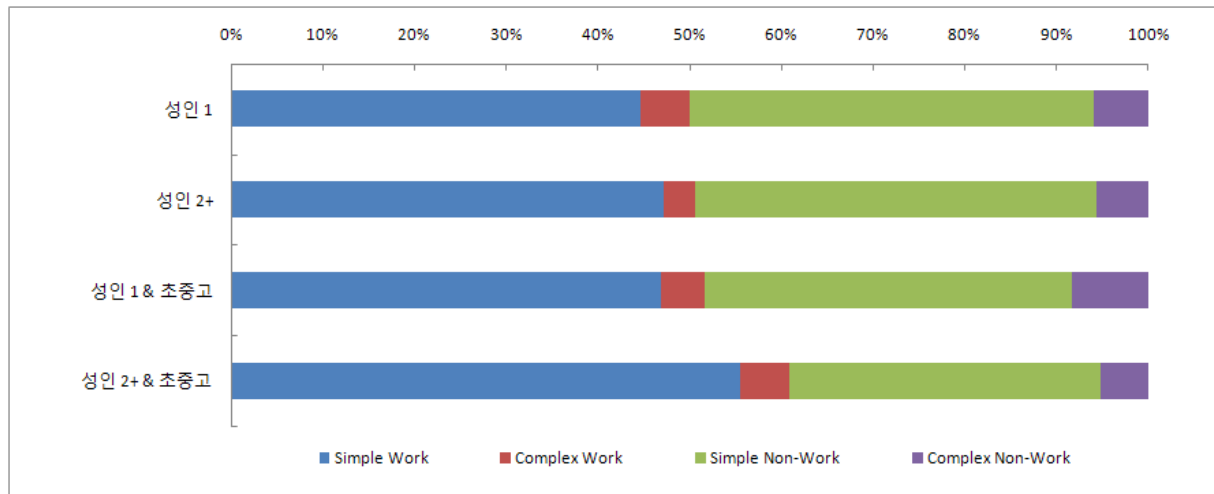
<그림 5-64> 대전광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

(2) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

<표 5-104> 대전광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	375	45	371	50	841
	2	성인 2+	4,739	342	4,398	568	10,047
	5	성인 1 & 초중고	285	29	243	51	608
	6	성인 2+ & 초중고	6,568	633	4,032	611	11,844
비율 (%)	1	성인 1	44.59	5.35	44.11	5.95	100.00
	2	성인 2+	47.17	3.40	43.77	5.65	100.00
	5	성인 1 & 초중고	46.88	4.77	39.97	8.39	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	55.45	5.34	34.04	5.16	100.00



<그림 5-65> 대전광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

- 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 학생 통행을 제외한 후, 가구 내에 학생의 존재가 성인의 통행에 미치는 영향을 분석한 결과 학생 통행을 포함하여 분석한 결과와 차이가 크다는 것을 알 수 있음
 - 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 단순 직장(Simple Work)의 비율은 2% 높고, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 4% 낮으며 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율은 2% 높은 것으로 나타남
 - 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 생애주기 1과 5를 비교한 것에 비해 두 생애주기 간의 차이가 큰 것으로 나타남. 단순 직장(Simple Work)의 경우 학생과 같이 사는 가구가 8% 높은 것으로 나타났고, 단순 비직장(Simple Non-Work)은 10% 낮은 것으로 나타남

⑤ 울산광역시

(1) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

○ 성인의 구성원 수가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 생애주기 1과 생애주기 2의 통행사슬 유형을 분석하면 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 단순 직장(Simple Work)의 비율은 낮고 복합 직장(Complex Work)의 비율은 높은 것으로 나타남
- 생애주기 3과 생애주기 4를 비교·분석하면 위에서 분석한 것과 마찬가지로 성인 1명이 사는 가구가 상대적으로 직장(Work)의 비율이 높으며, 이 중 복합 직장(Complex Work)의 비율이 6% 높은 것으로 나타남
- 생애주기 5와 생애주기 6의 통행사슬 유형을 비교·분석하면 성인 1명이 사는 가구가 단순 직장(Simple Work)의 비율은 8% 낮은 반면, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 8% 높은 것으로 나타남

<표 5-105> 울산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

단위: 통행사슬수, %

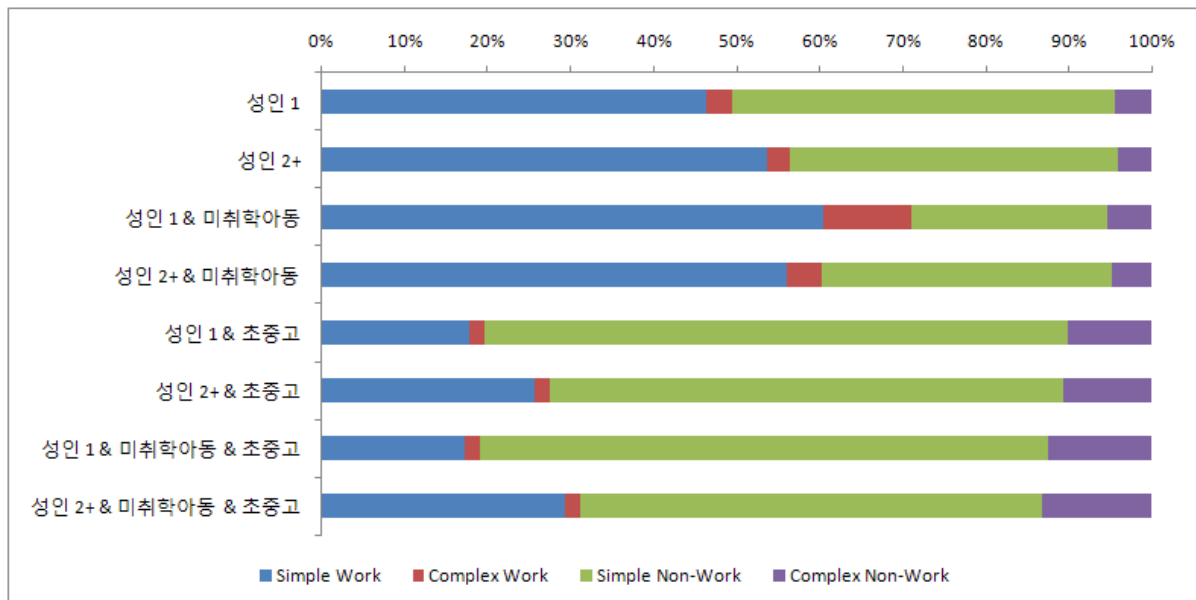
구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	248	17	246	24	535
	2	성인 2+	3,703	188	2,725	273	6,889
	3	성인 1 & 미취학아동	23	4	9	2	38
	4	성인 2+ & 미취학아동	1,298	101	811	109	2,319
	5	성인 1 & 초중고	103	10	406	58	577
	6	성인 2+ & 초중고	4,516	298	10,881	1,879	17,574
	7	성인 1 & 미취학아동 & 초중고	18	2	72	13	105
	8	성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	1,244	80	2,372	557	4,253
	전체		11,153	700	17,522	2,915	32,290
비율 (%)	1	성인 1	46.36	3.18	45.98	4.49	100.00
	2	성인 2+	53.75	2.73	39.56	3.96	100.00
	3	성인 1 & 미취학아동	60.53	10.53	23.68	5.26	100.00
	4	성인 2+ & 미취학아동	55.97	4.36	34.97	4.70	100.00
	5	성인 1 & 초중고	17.85	1.73	70.36	10.05	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	25.70	1.70	61.92	10.69	100.00
	7	성인 1 & 미취학아동 & 초중고	17.14	1.90	68.57	12.38	100.00
	8	성인 2+ & 미취학아동 & 초중고	29.25	1.88	55.77	13.10	100.00
	전체		34.54	2.17	54.26	9.03	100.00

○ 미취학아동 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 생애주기 1과 생애주기 3의 통행사슬 유형을 분석하면 미취학아동과 같이 사는 가구
가 단순 직장(Simple Work)통행의 비율은 14% 높은 반면, 복합 직장(Complex
Work)의 비율은 7% 높고, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 22% 낮은 것
으로 나타남
- 생애주기 2와 생애주기 4를 비교·분석한 것도 위와 마찬가지로 그 차이는 생애주
기 1과 3을 비교·분석한 것에 비해 적은 것으로 나타남
- 위와 같은 분석을 통해 미취학아동의 존재는 성인 2명 이상이 사는 가구보다 성인 1명
이 사는 가구의 통행사슬 특성에 미치는 영향이 상대적으로 크다는 것을 알 수 있음

○ 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향

- 생애주기 1과 5, 생애주기 2와 6을 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 직장
(Work)의 비율이 낮고 비직장(Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남
- 따라서 다른 광역시와 마찬가지로 다음과 같이 학생 통행을 제외한 후 통행사슬 유
형을 재분석하였음



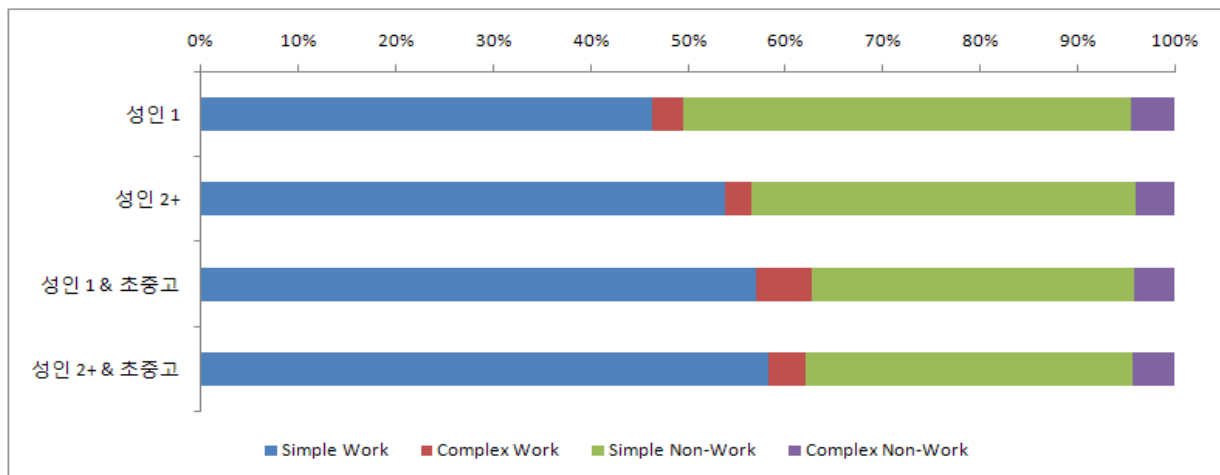
<그림 5-66> 울산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(모든 가구원)

(2) 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

<표 5-106> 울산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

단위 : 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	성인 1	248	17	246	24	535
	2	성인 2+	3,703	188	2,725	273	6,889
	5	성인 1 & 초중고	98	10	57	7	172
	6	성인 2+ & 초중고	4,509	297	2,593	338	7,737
비율 (%)	1	성인 1	46.36	3.18	45.98	4.49	100.00
	2	성인 2+	53.75	2.73	39.56	3.96	100.00
	5	성인 1 & 초중고	56.98	5.81	33.14	4.07	100.00
	6	성인 2+ & 초중고	58.28	3.84	33.51	4.37	100.00



<그림 5-67> 울산광역시 생애주기(life cycle)별 통행사슬 유형(학생 통행 제외)

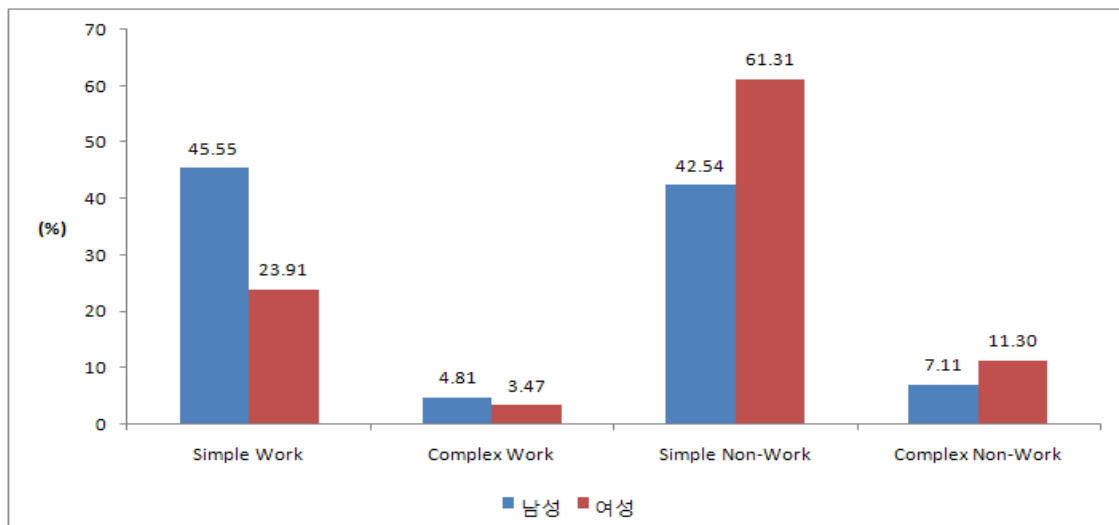
- 학생(초·중·고등학생) 존재가 통행사슬 특성에 미치는 영향
 - 학생 통행을 제외한 후, 가구 내에 학생의 존재가 성인의 통행에 미치는 영향을 분석한 결과 학생 통행을 포함하여 분석한 결과와 차이가 크다는 것을 알 수 있음
 - 생애주기 1과 생애주기 5를 비교·분석하면, 학생이 있는 가구의 경우 단순 직장(Simple Work)의 비율은 11% 높고, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 13% 낮으며 복합 직장(Complex Work)의 비율은 3% 높은 것으로 나타남
 - 생애주기 2와 생애주기 6을 비교·분석하면, 생애주기 1과 5를 비교한 것에 비해 두 생애주기 간의 차이가 적은 것으로 나타남. 단순 직장(Simple Work)의 경우 학생과 같이 사는 가구가 4% 높은 것으로 나타났고, 단순 비직장(Simple Non-Work)은 6% 낮은 것으로 나타남

3. 표본 가구의 통행사슬 특성

가. 성별 통행사슬 유형

1) 전체 광역시 성별 통행사슬 유형

- 성별 통행사슬 유형을 분석한 결과, 성별 차이가 뚜렷한 것으로 나타남
- 단순 직장(Simple Work)과 단순 비직장(Simple Non-Work)의 차이가 큰 것으로 나타났는데 남성은 단순 직장(Simple Work)의 비율이 여성에 비해 22% 높은 것으로 나타난 반면, 여성은 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 남성에 비해 18% 높은 것으로 나타남
- 단순 직장(Simple Work)과 단순 비직장(Simple Non-Work)은 다른 통행사슬 유형에 비해 표본의 수가 많은 만큼 성별 차이의 절대적인 크기도 큰 것으로 나타난 반면, 복합 비직장(Complex Non-Work)은 절대적인 표본의 수는 적은 편이지만 여성의 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 남성에 비해 약 1.6배 높은 현상을 통해 성별 차이가 매우 유의한 것으로 판단됨



<그림 5-68> 전체 광역시 성별 통행사슬 유형 분포

<표 5-107> 전체 광역시 성별 통행사슬 유형 분포

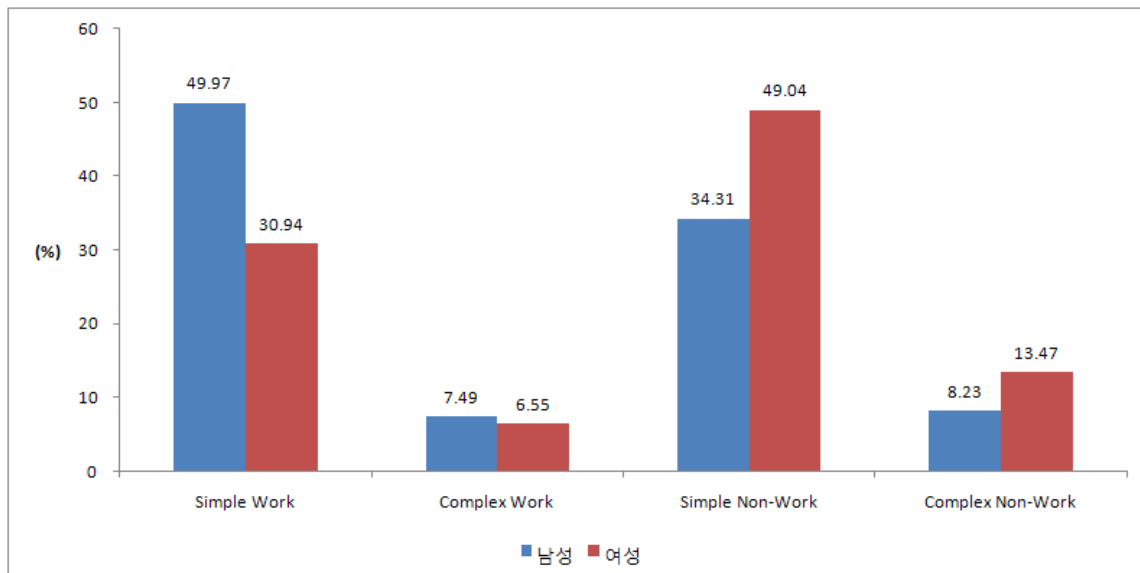
단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	남성	75,566	7,975	70,572	11,788	165,901
	2	여성	35,907	5,216	92,056	16,969	150,148
	전체		111,473	13,191	162,628	28,757	316,049
비율 (%)	1	남성	45.55	4.81	42.54	7.11	100.00
	2	여성	23.91	3.47	61.31	11.30	100.00
	전체		35.27	4.17	51.46	9.10	100.00

2) 광역시별 성별 통행사슬 유형

① 부산광역시

- 남성은 단순 직장(Simple Work)의 비율이 여성에 비해 19% 높은 것으로 나타난 반면, 여성은 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 남성에 비해 15% 높은 것으로 나타남
- 복합 비직장(Complex Non-Work)의 경우 절대적인 표본의 수는 적은 편이지만 여성의 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 남성에 비해 약 1.6배 높은 것으로 나타남



<그림 5-69> 부산광역시 성별 통행사슬 유형 분포

<표 5-108> 부산광역시 성별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	남성	27,690	4,152	19,013	4,560	55,415
	2	여성	13,896	2,940	22,028	6,052	44,916
	전체		41,586	7,092	41,041	10,612	100,331
비율 (%)	1	남성	49.97	7.49	34.31	8.23	100.00
	2	여성	30.94	6.55	49.04	13.47	100.00
	전체		41.45	7.07	40.91	10.58	100.00

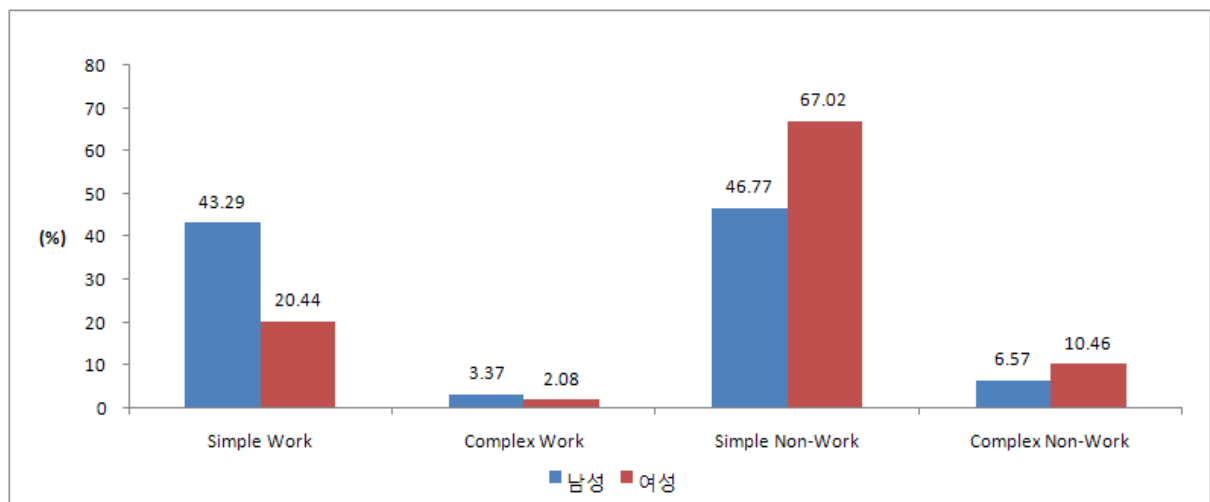
② 대구광역시

- 남성은 단순 직장(Simple Work)의 비율이 여성에 비해 23% 높은 것으로 나타난 반면, 여성은 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 남성에 비해 20% 높은 것으로 나타남
- 복합 비직장(Complex Non-Work)의 경우 절대적인 표본의 수는 적은 편이지만 여성의 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 남성에 비해 약 1.6배 높은 것으로 나타남

<표 5-109> 대구광역시 성별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	남성	19,064	1,486	20,593	2,892	44,035
	2	여성	8,461	861	27,738	4,328	41,388
	전체		27,525	2,347	48,331	7,220	85,423
비율 (%)	1	남성	43.29	3.37	46.77	6.57	100.00
	2	여성	20.44	2.08	67.02	10.46	100.00
	전체		32.22	2.75	56.58	8.45	100.00



<그림 5-70> 대구광역시 성별 통행사슬 유형 분포

③ 광주광역시

- 남성은 단순 직장(Simple Work)의 비율이 여성에 비해 19% 높은 것으로 나타난 반면, 여성은 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 남성에 비해 201% 높은 것으로 나타남
- 복합 비직장(Complex Non-Work)의 경우 절대적인 표본의 수는 적은 편이지만 여성의 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 남성에 비해 약 1.5배 높은 것으로 나타남



<그림 5-71> 광주광역시 성별 통행사슬 유형 분포

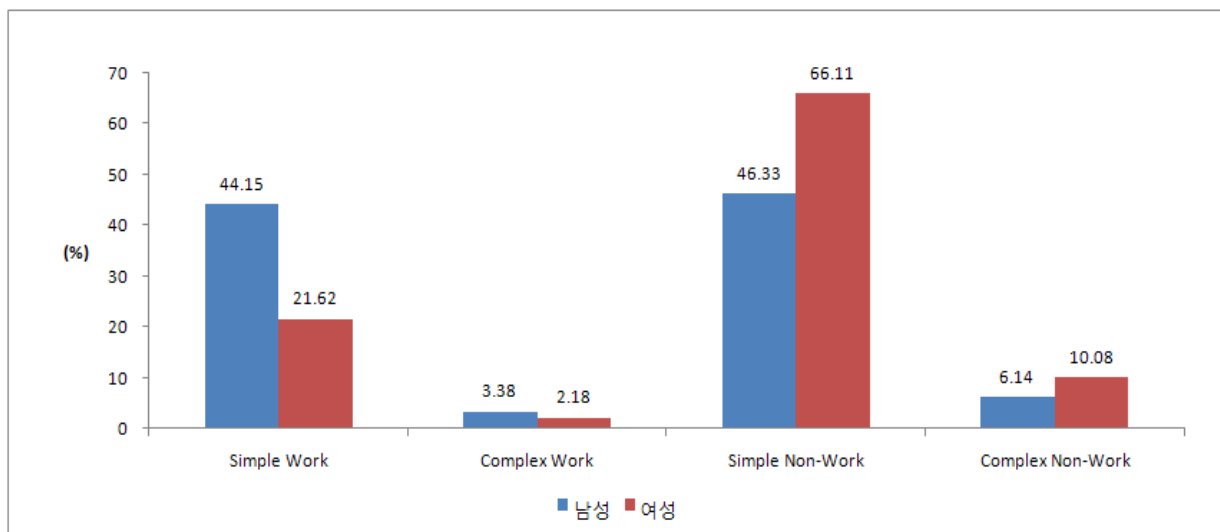
<표 5-110> 광주광역시 성별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	남성	9,840	1,029	12,162	1,596	24,627
	2	여성	5,369	674	16,501	2,513	25,057
	전체		15,209	1,703	28,663	4,109	49,684
비율 (%)	1	남성	39.96	4.18	49.38	6.48	100.00
	2	여성	21.43	2.69	65.85	10.03	100.00
	전체		30.61	3.43	57.69	8.27	100.00

④ 대전광역시

- 남성은 단순 직장(Simple Work)의 비율이 여성에 비해 11% 높은 것으로 나타난 반면, 여성은 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 남성에 비해 20% 높은 것으로 나타남
- 복합 비직장(Complex Non-Work)의 경우 절대적인 표본의 수는 적은 편이지만 여성의 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 남성에 비해 약 1.6배 높은 것으로 나타남



<그림 5-72> 대전광역시 성별 통행사슬 유형 분포

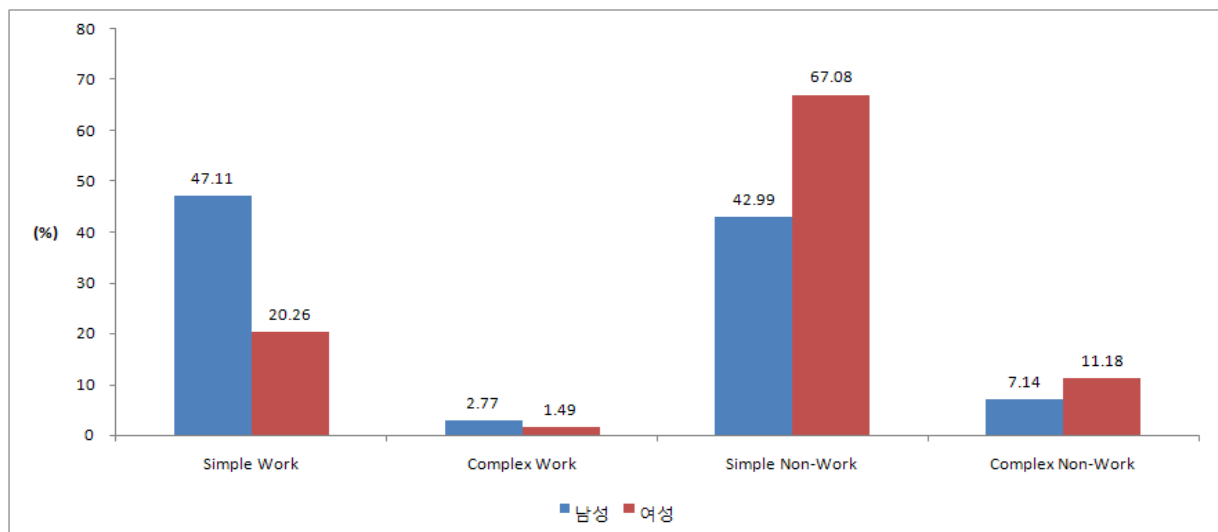
<표 5-111> 대전광역시 성별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	남성	10,881	833	11,420	1,514	24,648
	2	여성	5,119	516	15,651	2,387	23,673
	전체		16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
비율 (%)	1	남성	44.15	3.38	46.33	6.14	100.00
	2	여성	21.62	2.18	66.11	10.08	100.00
	전체		33.11	2.79	56.02	8.07	100.00

⑤ 울산광역시

- 남성은 단순 직장(Simple Work)의 비율이 여성에 비해 27% 높은 것으로 나타난 반면, 여성은 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 남성에 비해 24% 높은 것으로 나타남
- 복합 비직장(Complex Non-Work)의 경우 절대적인 표본의 수는 적은 편이지만 여성의 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 남성에 비해 약 1.6배 높은 것으로 나타남



<그림 5-73> 울산광역시 성별 통행사슬 유형 분포

<표 5-112> 울산광역시 성별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	남성	8,091	475	7,384	1,226	17,176
	2	여성	3,062	225	10,138	1,689	15,114
	전체		11,153	700	17,522	2,915	32,290
비율 (%)	1	남성	47.11	2.77	42.99	7.14	100.00
	2	여성	20.26	1.49	67.08	11.18	100.00
	전체		34.54	2.17	54.26	9.03	100.00

나. 연령대별 통행사슬 유형

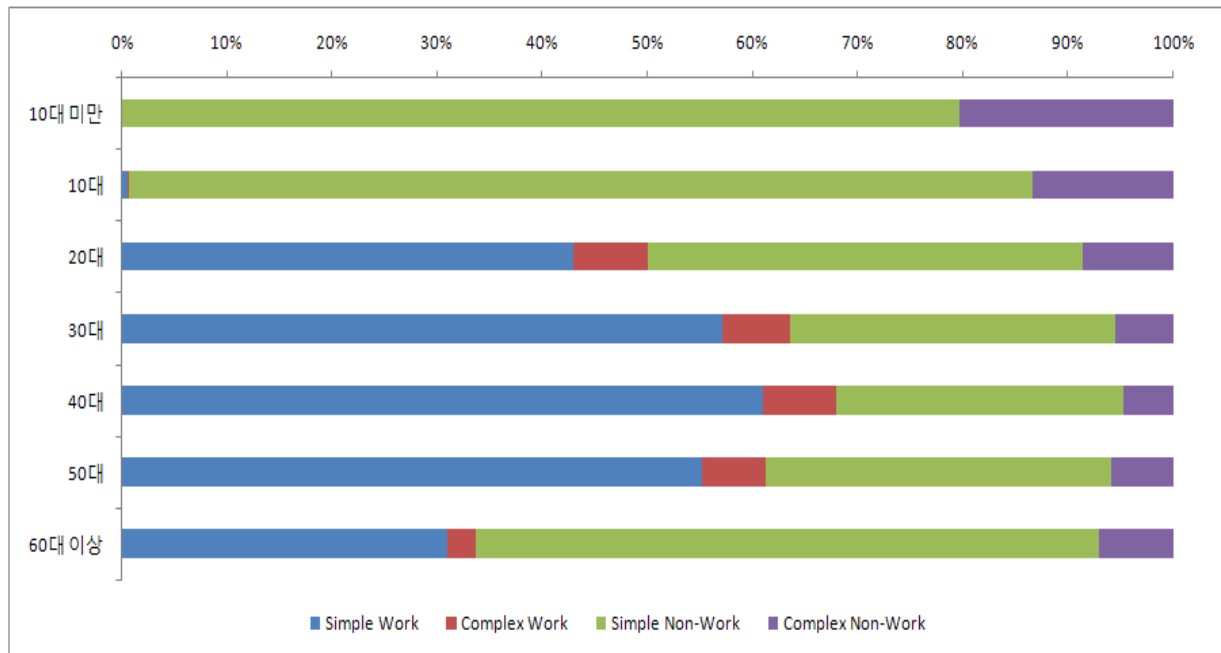
1) 전체 광역시 연령대별 통행사슬 유형

- 10대 미만과 10대는 거의 직업을 갖지 않는 연령대이기 때문에 직장(Work)관련 통행은 거의 없는 것으로 나타났으며, 대부분 단순 비직장(Simple Non-Work) 형태를 나타냄
- 10대 미만은 10대에 비해 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 약 1.5배로 나타남
- 20대부터 40대까지 연령대가 증가할수록 단순 직장(Simple Work)의 비율은 증가하며, 비직장(Non-Work)의 비율은 감소하다가 50대부터는 그 패턴이 변하는 것으로 나타남
- 특히, 퇴직을 많이 하는 60대에는 단순 직장(Simple Work)과 복합 직장(Complex Work) 비율이 급격히 감소함
- 40대는 다른 연령대에 비해 단순 직장(Simple Work)의 비율이 가장 높은 것으로 나타남

<표 5-113> 전체 광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	0	10대 미만	17	11	21,543	5,501	27,072
	1	10대	430	108	70,335	10,916	81,789
	2	20대	14,698	2,407	14,129	2,959	34,193
	3	30대	29,309	3,317	15,858	2,801	51,285
	4	40대	42,334	4,775	18,923	3,318	69,350
	5	50대	19,296	2,096	11,526	2,035	34,953
	6	60대 이상	5,389	477	10,314	1,227	17,407
	전체		111,473	13,191	162,628	28,757	316,049
비율 (%)	0	10대 미만	0.06	0.04	79.58	20.32	100.00
	1	10대	0.53	0.13	86.00	13.35	100.00
	2	20대	42.99	7.04	41.32	8.65	100.00
	3	30대	57.15	6.47	30.92	5.46	100.00
	4	40대	61.04	6.89	27.29	4.78	100.00
	5	50대	55.21	6.00	32.98	5.82	100.00
	6	60대 이상	30.96	2.74	59.25	7.05	100.00
	전체		35.27	4.17	51.46	9.10	100.00



<그림 5-74> 전체 광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

2) 광역시별 연령대별 통행사슬 유형

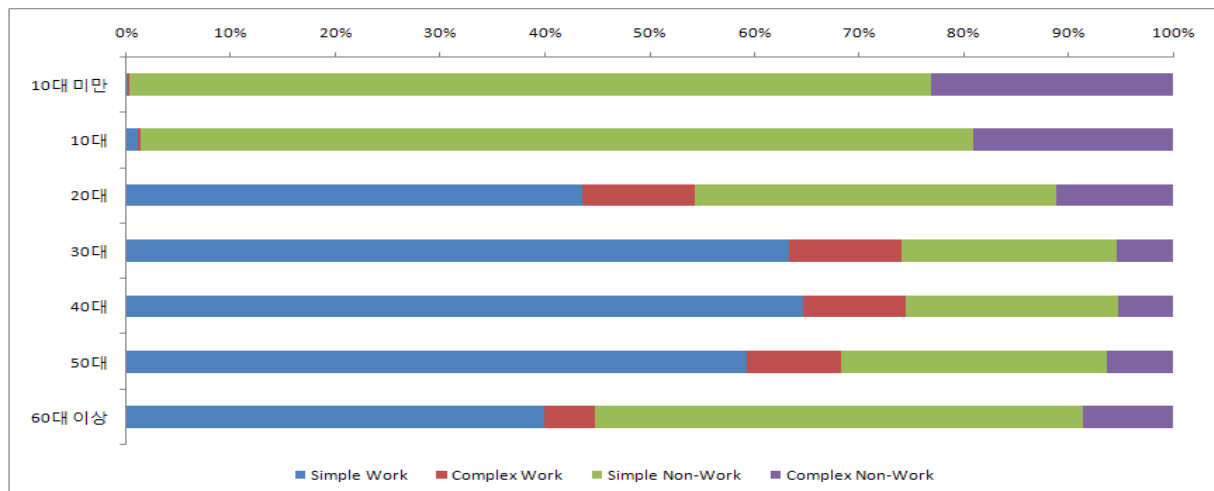
① 부산광역시

<표 5-114> 부산광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	0	10대 미만	10	7	4,348	1,317	5,682
	1	10대	236	72	17,503	4,209	22,020
	2	20대	6,760	1,664	5,370	1,726	15,520
	3	30대	9,882	1,687	3,205	849	15,623
	4	40대	14,205	2,138	4,458	1,162	21,963
	5	50대	8,252	1,258	3,536	870	13,916
	6	60대 이상	2,241	266	2,621	479	5,607
	전체		41,586	7,092	41,041	10,612	100,331
비율 (%)	0	10대 미만	0.18	0.12	76.52	23.18	100.00
	1	10대	1.07	0.33	79.49	19.11	100.00
	2	20대	43.56	10.72	34.60	11.12	100.00
	3	30대	63.25	10.80	20.51	5.43	100.00
	4	40대	64.68	9.73	20.30	5.29	100.00
	5	50대	59.30	9.04	25.41	6.25	100.00
	6	60대 이상	39.97	4.74	46.75	8.54	100.00
	전체		41.45	7.07	40.91	10.58	100.00

- 부산광역시를 포함한 모든 광역시에서 40대를 기점으로 통행사슬 유형의 변화가 발생하는 패턴을 나타냄
- 전체적인 통행사슬 변화의 패턴은 비슷하지만 부산광역시의 복합 직장(Complex Work)의 비율은 다른 광역시에 비해 높은 것으로 나타남



<그림 5-75> 부산광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

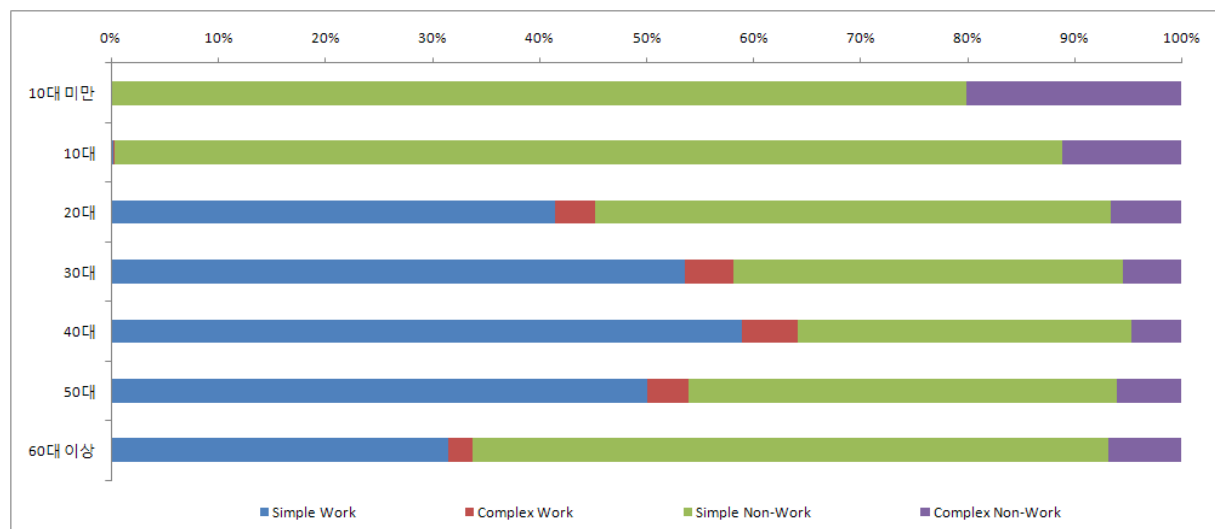
② 대구광역시

<표 5-115> 대구광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	0	10대 미만	0	0	6,609	1,663	8,272
	1	10대	64	5	20,482	2,574	23,125
	2	20대	3,142	281	3,645	499	7,567
	3	30대	7,423	623	5,030	752	13,828
	4	40대	11,325	1,011	5,986	901	19,223
	5	50대	4,395	344	3,511	530	8,780
	6	60대 이상	1,176	83	3,068	301	4,628
	전체		27,525	2,347	48,331	7,220	85,423
비율 (%)	0	10대 미만	0.00	0.00	79.90	20.10	100.00
	1	10대	0.28	0.02	88.57	11.13	100.00
	2	20대	41.52	3.71	48.17	6.59	100.00
	3	30대	53.68	4.51	36.38	5.44	100.00
	4	40대	58.91	5.26	31.14	4.69	100.00
	5	50대	50.06	3.92	39.99	6.04	100.00
	6	60대 이상	25.41	1.79	66.29	6.50	100.00
	전체		32.22	2.75	56.58	8.45	100.00

- 대구광역시를 포함한 모든 광역시에서 40대를 기점으로 통행사슬 유형의 변화가 발생하는 패턴을 나타냄



<그림 5-76> 대구광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

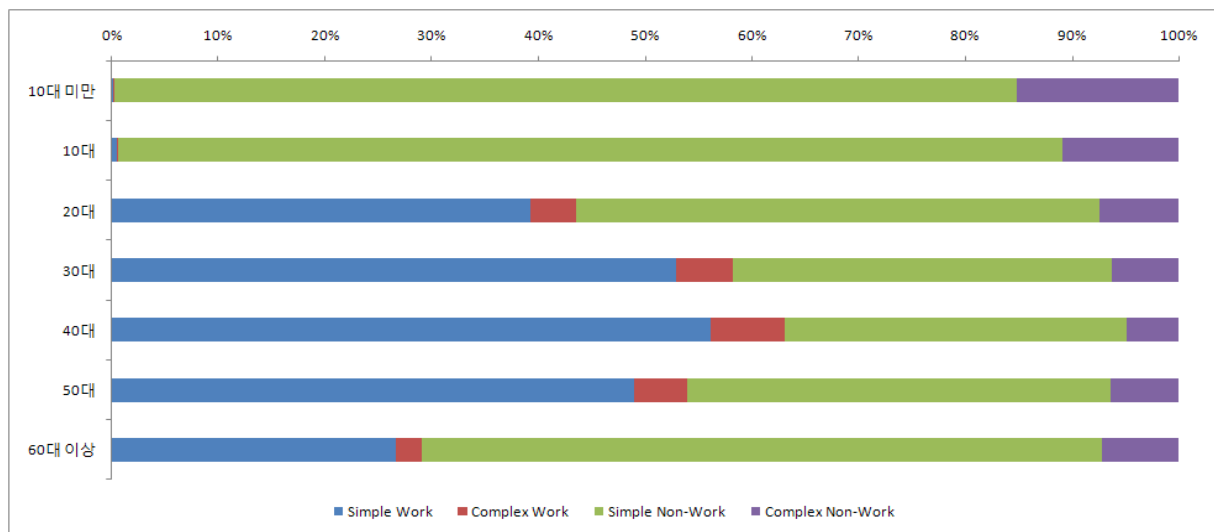
③ 광주광역시

<표 5-116> 광주광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	0	10대 미만	6	4	3,938	707	4,655
	1	10대	57	22	12,332	1,523	13,934
	2	20대	1,822	200	2,277	345	4,644
	3	30대	3,878	398	2,607	456	7,339
	4	40대	6,045	742	3,460	521	10,768
	5	50대	2,587	264	2,102	337	5,290
	6	60대 이상	814	73	1,947	220	3,054
	전체		15,209	1,703	28,663	4,109	49,684
비율 (%)	0	10대 미만	0.13	0.09	84.60	15.19	100.00
	1	10대	0.41	0.16	88.50	10.93	100.00
	2	20대	39.23	4.31	49.03	7.43	100.00
	3	30대	52.84	5.42	35.52	6.21	100.00
	4	40대	56.14	6.89	32.13	4.84	100.00
	5	50대	48.90	4.99	39.74	6.37	100.00
	6	60대 이상	26.65	2.39	63.75	7.20	100.00
	전체		30.61	3.43	57.69	8.27	100.00

- 광주광역시를 포함한 모든 광역시에서 40대를 기점으로 통행사슬 유형의 변화가 발생하는 패턴을 나타냄



<그림 5-77> 광주광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

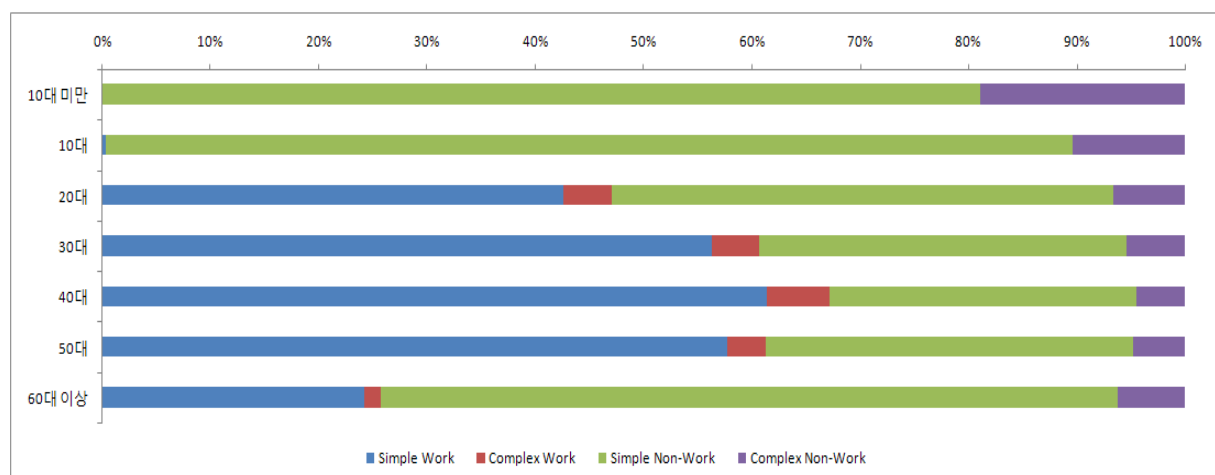
④ 대전광역시

<표 5-117> 대전광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	0	10대 미만	0	0	4,073	952	5,025
	1	10대	38	5	12,135	1,402	13,580
	2	20대	1,675	174	1,822	258	3,929
	3	30대	4,802	373	2,897	464	8,536
	4	40대	6,443	609	2,980	464	10,496
	5	50대	2,423	148	1,422	201	4,194
	6	60대 이상	619	40	1,742	160	2,561
	전체		16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
비율 (%)	0	10대 미만	0.00	0.00	81.05	18.95	100.00
	1	10대	0.28	0.04	89.36	10.32	100.00
	2	20대	42.63	4.43	46.37	6.57	100.00
	3	30대	56.26	4.37	33.94	5.44	100.00
	4	40대	61.39	5.80	28.39	4.42	100.00
	5	50대	57.77	3.53	33.91	4.79	100.00
	6	60대 이상	24.17	1.56	68.02	6.25	100.00
	전체		33.11	2.79	56.02	8.07	100.00

- 대전광역시를 포함한 모든 광역시에서 40대를 기점으로 통행사슬 유형의 변화가 발생하는 패턴을 나타냄
- 다른 광역시에 비해 대전광역시는 60대 이상 집단의 단순 직장(Simple Work) 비율이 더욱 급격하게 감소하는 것으로 나타남



<그림 5-78> 대전광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

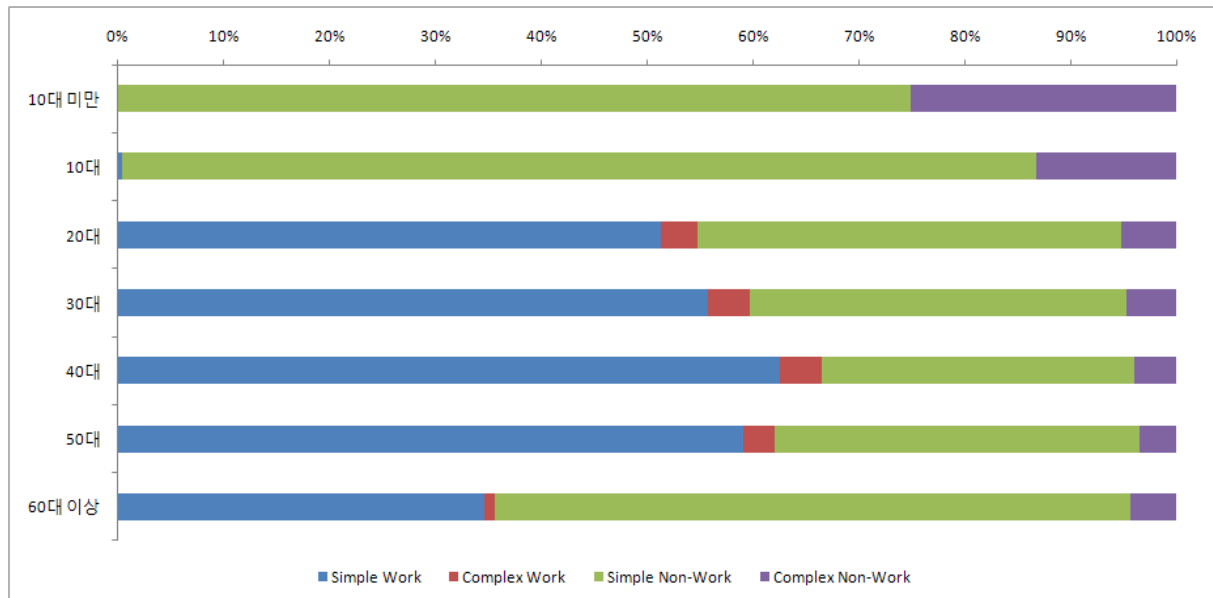
⑤ 울산광역시

<표 5-118> 울산광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	0	10대 미만	1	0	2,575	862	3,438
	1	10대	35	4	7,883	1,208	9,130
	2	20대	1,299	88	1,015	131	2,533
	3	30대	3,324	236	2,119	280	5,959
	4	40대	4,316	275	2,039	270	6,900
	5	50대	1,639	82	955	97	2,773
	6	60대 이상	539	15	936	67	1,557
		전체	11,153	700	17,522	2,915	32,290
비율 (%)	0	10대 미만	0.03	0.00	74.90	25.07	100.00
	1	10대	0.38	0.04	86.34	13.23	100.00
	2	20대	51.28	3.47	40.07	5.17	100.00
	3	30대	55.78	3.96	35.56	4.70	100.00
	4	40대	62.55	3.99	29.55	3.91	100.00
	5	50대	59.11	2.96	34.44	3.50	100.00
	6	60대 이상	34.62	0.96	60.12	4.30	100.00
		전체	34.54	2.17	54.26	9.03	100.00

- 울산광역시를 포함한 모든 광역시에서 40대를 기점으로 통행사슬 유형의 변화가 발생하는 패턴을 나타냄



<그림 5-79> 울산광역시 연령대별 통행사슬 유형 분포

다. 직업별 통행사슬 유형

1) 전체 광역시 직업별 통행사슬 유형

- 전업주부를 포함한 무직과 학생은 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 82~84%, 14~15%로써 거의 유사한 통행사슬 유형을 나타내고 있음
- 농업/어업/수산업과 기타를 제외한 직장인은 단순 직장(Simple Work)이 77~82%, 복합 직장(Complex Work)이 5~11%, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 6~11%, 복합 비직장(Complex Non-Work)은 1~2%로 나타남
- 즉, 직장(Work)과 관련한 통행이 대부분이며 비직장(Non-Work)과 관련된 통행을 발생시킬 경우 단순한(Simple) 통행사슬 형태를 나타낼 가능성이 높음
- 농업/어업/수산업에 종사하는 사람의 경우 다른 직종에 종사하는 사람과 달리 단순 직장(Simple Work)이 59%로 매우 낮으며, 상대적으로 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남

<표 5-119> 전체 광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

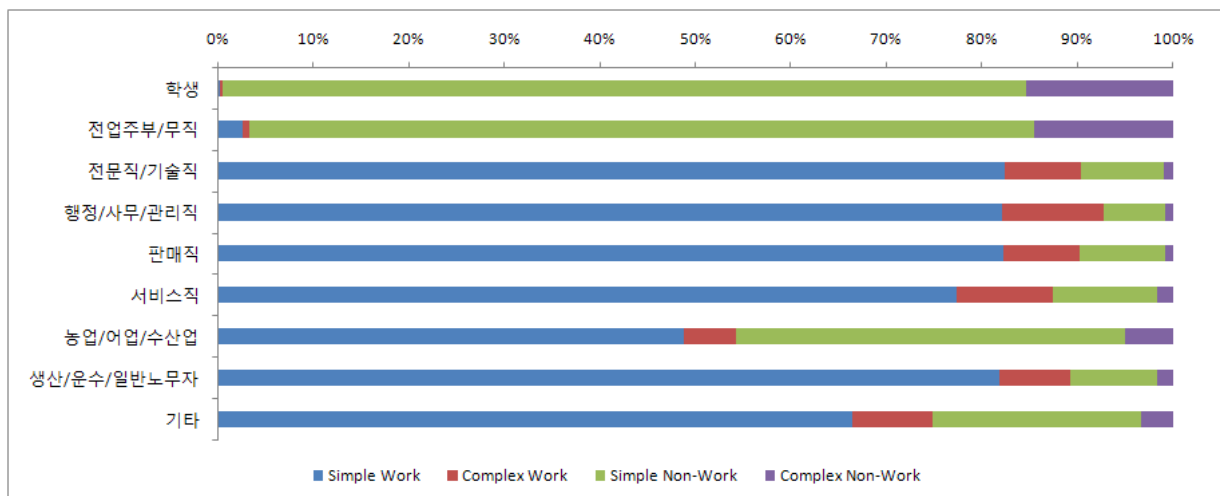
단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	학생	283	295	102,124	18,682	121,384
	2	전업주부/무직	1,433	369	44,311	7,801	53,914
	3	전문직/기술직	16,203	1,587	1,690	196	19,676
	4	행정/사무/관리직	30,064	3,910	2,357	267	36,598
	5	판매직	7,289	711	791	73	8,864
	6	서비스직	16,057	2,084	2,287	327	20,755
	7	농업/어업/수산업	1,296	143	1,084	131	2,654
	8	생산/운수/일반노무자	22,072	1,981	2,449	454	26,956
	9	기타	16,762	2,111	5,520	826	25,219
	전체		111,459	13,191	162,613	28,757	316,020

<표 5-119> 전체 광역시 직업별 통행사슬 유형 분포(계속)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
비율 (%)	1	학생	0.23	0.24	84.13	15.39	100.00
	2	전업주부/무직	2.66	0.68	82.19	14.47	100.00
	3	전문직/기술직	82.35	8.07	8.59	1.00	100.00
	4	행정/사무/관리직	82.15	10.68	6.44	0.73	100.00
	5	판매직	82.23	8.02	8.92	0.82	100.00
	6	서비스직	77.36	10.04	11.02	1.58	100.00
	7	농업/어업/수산업	48.83	5.39	40.84	4.94	100.00
	8	생산/운수/일반노무자	81.88	7.35	9.09	1.68	100.00
	9	기타	66.47	8.37	21.89	3.28	100.00
	전체		35.27	4.17	51.46	9.10	100.00



<그림 5-80> 전체 광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

2) 광역시별 직업별 통행사슬 유형

① 부산광역시

- 전업주부를 포함한 무직과 학생의 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율이 전체 광역시에서는 거의 차이가 없었던 것에 반해 부산광역시에서는 7% 차이를 나타냄
- 농업/어업/수산업과 기타를 제외한 직장인은 단순 직장(Simple Work)이 75~85%, 복합 직장(Complex Work)이 9~13%, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 6~10%, 복합 비직장(Complex Non-Work)은 1~3%로 나타남
- 농업/어업/수산업에 종사하는 사람의 경우 다른 직종에 종사하는 사람과 달리 단순 직장(Simple Work)이 55%로 매우 낮으며, 상대적으로 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타났으나, 다른 광역시에 비해서는 다른 직업과의 통행사슬 유형 비율의 차이가 적은 것으로 나타남

<표 5-120> 부산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

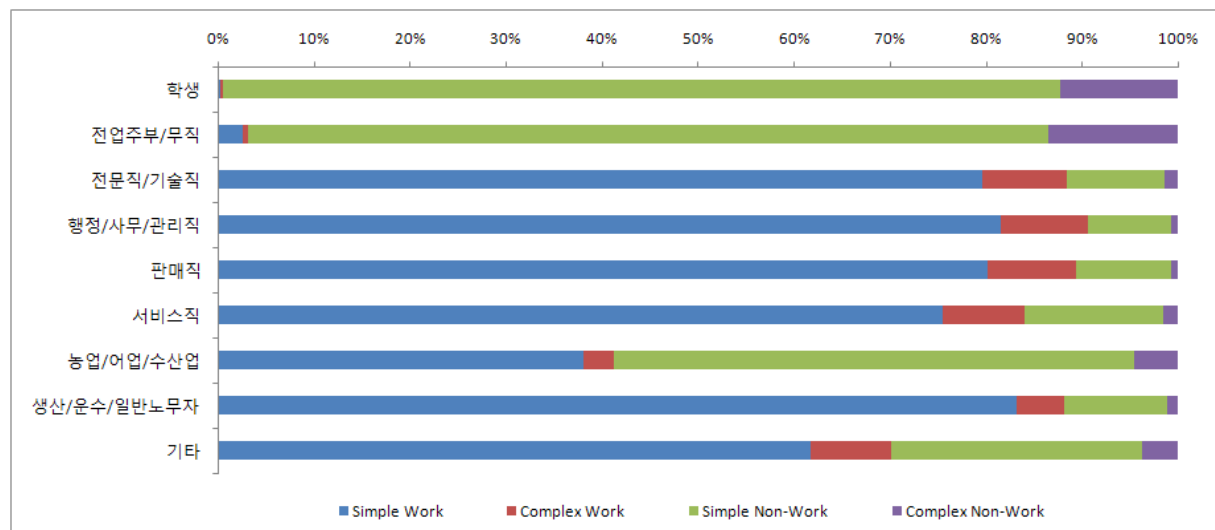
단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	학생	197	213	25,920	6,869	33,199
	2	전업주부/무직	1,188	323	10,073	2,695	14,279
	3	전문직/기술직	1,667	285	143	42	2,137
	4	행정/사무/관리직	16,390	2,721	1,281	180	20,572
	5	판매직	320	34	22	2	378
	6	서비스직	7,612	1,323	1,028	201	10,164
	7	농업/어업/수산업	333	61	168	45	607
	8	생산/운수/일반노무자	9,167	1,393	1,192	330	12,082
	9	기타	4,698	739	1,199	248	6,884
	전체		41,586	7,092	41,041	10,612	100,331

<표 5-120> 부산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포(계속)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
비율 (%)	1	학생	0.59	0.64	78.07	20.69	100.00
	2	전업주부/무직	8.32	2.26	70.54	18.87	100.00
	3	전문직/기술직	78.01	13.34	6.69	1.97	100.00
	4	행정/사무/관리직	79.67	13.23	6.23	0.87	100.00
	5	판매직	84.66	8.99	5.82	0.53	100.00
	6	서비스직	74.89	13.02	10.11	1.98	100.00
	7	농업/어업/수산업	54.86	10.05	27.68	7.41	100.00
	8	생산/운수/일반노무자	75.87	11.53	9.87	2.73	100.00
	9	기타	68.25	10.74	17.42	3.60	100.00
	전체		41.45	7.07	40.91	10.58	100.00



<그림 5-81> 부산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

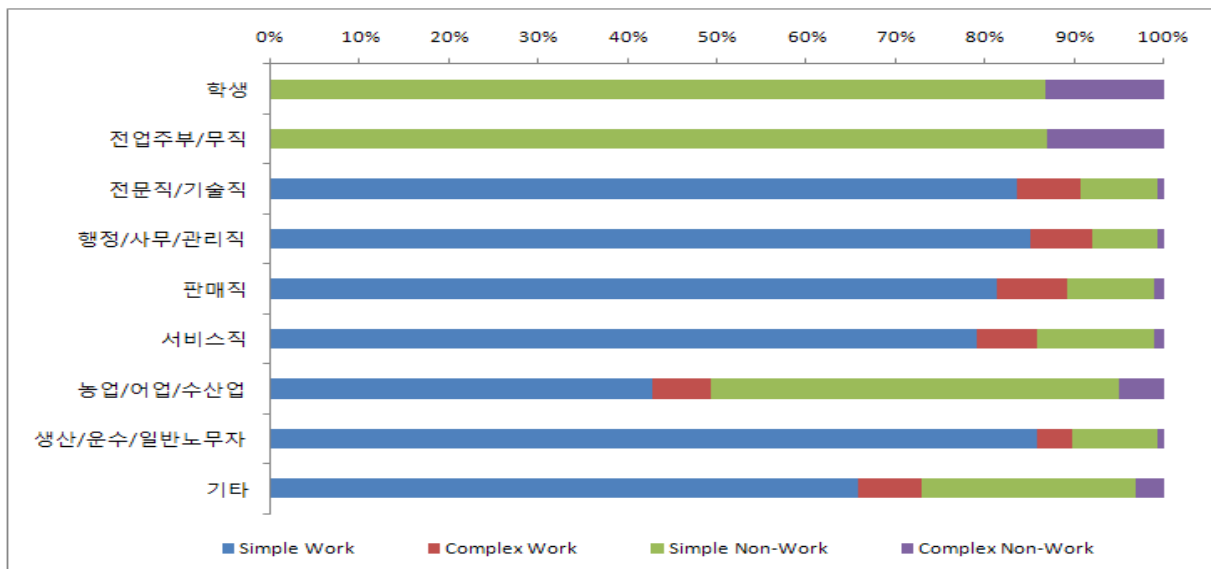
② 대구광역시

<표 5-121> 대구광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	학생	10	9	29,751	4,599	34,369
	2	전업주부/무직	1	1	13,861	2,096	15,959
	3	전문직/기술직	5,731	492	582	57	6,862
	4	행정/사무/관리직	4,997	414	424	48	5,883
	5	판매직	2,817	272	337	37	3,463
	6	서비스직	3,400	293	567	45	4,305
	7	농업/어업/수산업	268	41	287	32	628
	8	생산/운수/일반노무자	4,853	220	534	47	5,654
	9	기타	5,448	605	1,988	259	8,300
	전체		27,525	2,347	48,331	7,220	85,423
비율 (%)	1	학생	0.03	0.03	86.56	13.38	100.00
	2	전업주부/무직	0.01	0.01	86.85	13.13	100.00
	3	전문직/기술직	83.52	7.17	8.48	0.83	100.00
	4	행정/사무/관리직	84.94	7.04	7.21	0.82	100.00
	5	판매직	81.35	7.85	9.73	1.07	100.00
	6	서비스직	78.98	6.81	13.17	1.05	100.00
	7	농업/어업/수산업	42.68	6.53	45.70	5.10	100.00
	8	생산/운수/일반노무자	85.83	3.89	9.44	0.83	100.00
	9	기타	65.64	7.29	23.95	3.12	100.00
	전체		32.22	2.75	56.58	8.45	100.00

- 전업주부를 포함한 무직과 학생은 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 87%, 13%로써 동일한 통행사슬 유형을 나타내고 있음
- 농업/어업/수산업과 기타를 제외한 직장인은 단순 직장(Simple Work)이 79~86%, 복합 직장(Complex Work)이 4~9%, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 7~13%, 복합 비직장(Complex Non-Work)은 1%로 나타남
- 농업/어업/수산업에 종사하는 사람의 경우 다른 직종에 종사하는 사람과 달리 단순 직장(Simple Work)이 43%로 매우 낮으며, 다른 광역시와 마찬가지로 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남



<그림 5-82> 대구광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

③ 광주광역시

- 전업주부를 포함한 무직과 학생은 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 83~87%, 12~13%로써 유사한 통행사슬 유형을 나타내고 있음
- 농업/어업/수산업과 기타를 제외한 직장인은 단순 직장(Simple Work)이 75~83%, 복합 직장(Complex Work)이 5~9%, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 9~14%, 복합 비직장(Complex Non-Work)은 1~2%로 나타남
- 농업/어업/수산업에 종사하는 사람의 단순 직장(Simple Work) 비율은 38%로 매우 낮으며, 다른 광역시와 마찬가지로 단순 비직장(Simple Non-Work)은 54% 복합 비직장(Complex Non-Work)은 5%로 다른 직종에 종사하는 사람에 비해 비율이 높은 것으로 나타남

<표 5-122> 광주광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

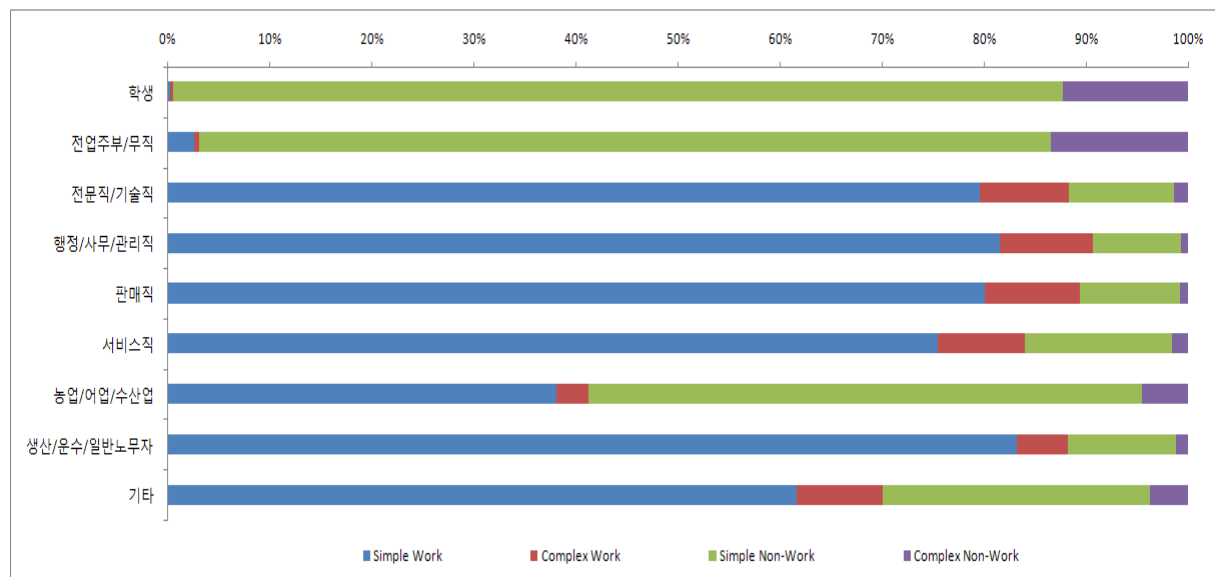
단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	학생	62	56	17,848	2,505	20,471
	2	전업주부/무직	241	45	7,681	1,241	9,208
	3	전문직/기술직	3,173	349	410	53	3,985
	4	행정/사무/관리직	2,899	324	307	24	3,554
	5	판매직	1,493	172	184	14	1,863
	6	서비스직	1,839	209	351	38	2,437
	7	농업/어업/수산업	270	22	384	32	708
	8	생산/운수/일반노무자	2,431	144	311	33	2,919
	9	기타	2,801	382	1,187	169	4,539
	전체		15,209	1,703	28,663	4,109	49,684

<표 5-122> 광주광역시 직업별 통행사슬 유형 분포(계속)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
비율 (%)	1	학생	0.30	0.27	87.19	12.24	100.00
	2	전업주부/무직	2.62	0.49	83.42	13.48	100.00
	3	전문직/기술직	79.62	8.76	10.29	1.33	100.00
	4	행정/사무/관리직	81.57	9.12	8.64	0.68	100.00
	5	판매직	80.14	9.23	9.88	0.75	100.00
	6	서비스직	75.46	8.58	14.40	1.56	100.00
	7	농업/어업/수산업	38.14	3.11	54.24	4.52	100.00
	8	생산/운수/일반노무자	83.28	4.93	10.65	1.13	100.00
	9	기타	61.71	8.42	26.15	3.72	100.00
	전체		30.61	3.43	57.69	8.27	100.00



<그림 5-83> 광주광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

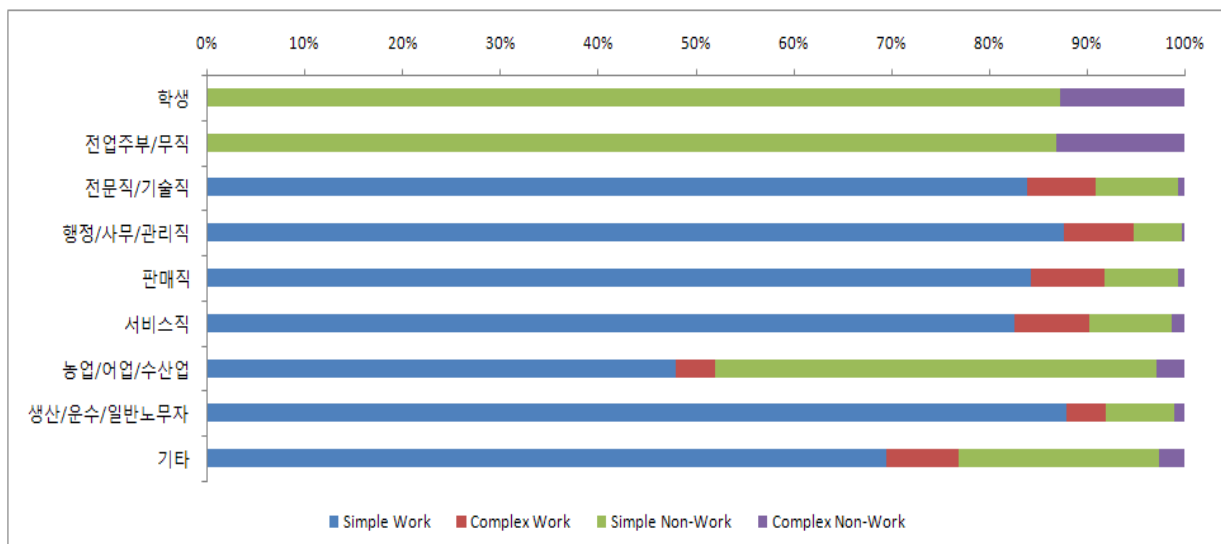
④ 대전광역시

<표 5-123> 대전광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	학생	7	10	17,504	2,548	20,069
	2	전업주부/무직	0	0	7,620	1,147	8,767
	3	전문직/기술직	3,714	310	370	30	4,424
	4	행정/사무/관리직	3,601	294	204	10	4,109
	5	판매직	2,002	177	181	14	2,374
	6	서비스직	2,139	196	221	32	2,588
	7	농업/어업/수산업	83	7	78	5	173
	8	생산/운수/일반노무자	1,958	91	156	23	2,228
	9	기타	2,496	264	737	92	3,589
	전체		16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
비율 (%)	1	학생	0.03	0.05	87.22	12.70	100.00
	2	전업주부/무직	0.00	0.00	86.92	13.08	100.00
	3	전문직/기술직	83.95	7.01	8.36	0.68	100.00
	4	행정/사무/관리직	87.64	7.16	4.96	0.24	100.00
	5	판매직	84.33	7.46	7.62	0.59	100.00
	6	서비스직	82.65	7.57	8.54	1.24	100.00
	7	농업/어업/수산업	47.98	4.05	45.09	2.89	100.00
	8	생산/운수/일반노무자	87.88	4.08	7.00	1.03	100.00
	9	기타	69.55	7.36	20.53	2.56	100.00
	전체		33.11	2.79	56.02	8.07	100.00

- 전업주부를 포함한 무직과 학생은 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 87%, 13%로써 동일한 통행사슬 유형을 나타내고 있음
- 농업/어업/수산업과 기타를 제외한 직장인은 단순 직장(Simple Work)이 83~88%, 복합 직장(Complex Work)이 4~8%, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 5~9%, 복합 비직장(Complex Non-Work)은 0~1%로 나타남
- 농업/어업/수산업에 종사하는 사람의 경우 다른 직종에 종사하는 사람과 달리 단순 직장(Simple Work)이 38%로 매우 낮으며, 상대적으로 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남



<그림 5-84> 대전광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

⑤ 울산광역시

- 전업주부를 포함한 무직과 학생은 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 84~89%, 11~16%로써 다른 지역에 비해 상대적으로 두 직업군간 차이가 크지만 거의 유사한 통행사슬 유형을 나타냄
- 농업/어업/수산업과 기타를 제외한 직장인은 단순 직장(Simple Work)이 84~90%, 복합 직장(Complex Work)이 3~7%, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 6~10%, 복합 비직장(Complex Non-Work)은 0~1%로 나타남
- 농업/어업/수산업에 종사하는 사람의 경우 다른 광역시와 마찬가지로 다른 직종에 종사하는 사람과 달리 단순 직장(Simple Work)이 64%로 낮은 편이며, 상대적으로 단순 비직장(Simple Non-Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)의 비율이 높은 것으로 나타남

<표 5-124> 울산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

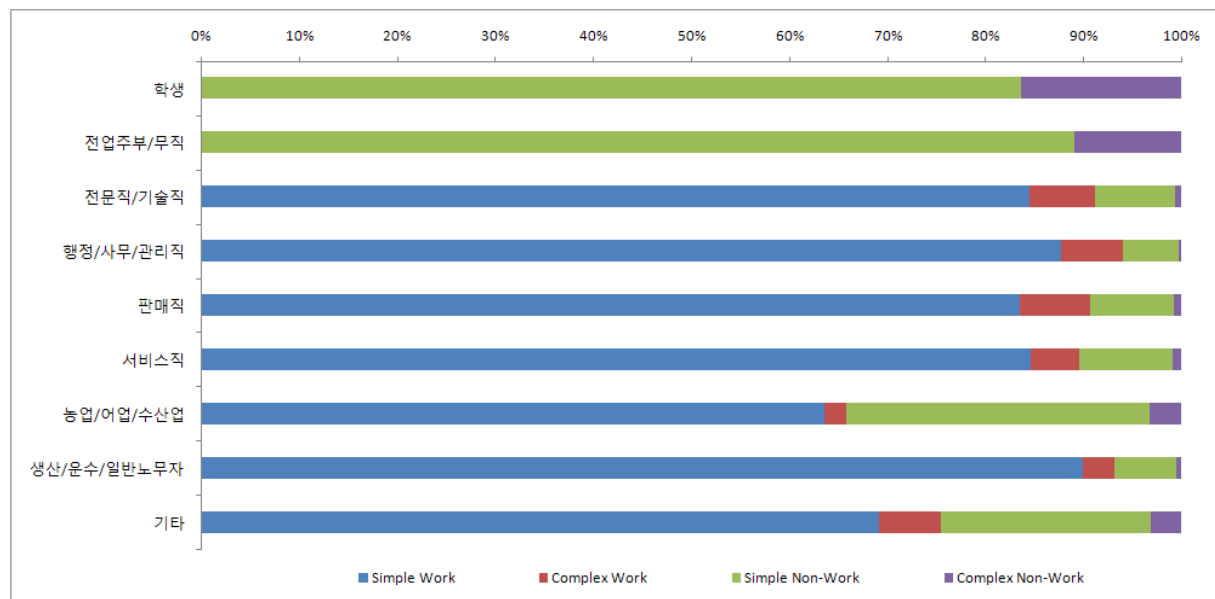
단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	학생	7	7	11,101	2,161	13,276
	2	전업주부/무직	3	0	5,076	622	5,701
	3	전문직/기술직	1,918	151	185	14	2,268
	4	행정/사무/관리직	2,177	157	141	5	2,480
	5	판매직	657	56	67	6	786
	6	서비스직	1,067	63	120	11	1,261
	7	농업/어업/수산업	342	12	167	17	538
	8	생산/운수/일반노무자	3,663	133	256	21	4,073
	9	기타	1,319	121	409	58	1,907
	전체		11,153	700	17,522	2,915	32,290

<표 5-124> 울산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포(계속)

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
비율 (%)	1	학생	0.05	0.05	83.62	16.28	100.00
	2	전업주부/무직	0.05	0.00	89.04	10.91	100.00
	3	전문직/기술직	84.57	6.66	8.16	0.62	100.00
	4	행정/사무/관리직	87.78	6.33	5.69	0.20	100.00
	5	판매직	83.59	7.12	8.52	0.76	100.00
	6	서비스직	84.62	5.00	9.52	0.87	100.00
	7	농업/어업/수산업	63.57	2.23	31.04	3.16	100.00
	8	생산/운수/일반노무자	89.93	3.27	6.29	0.52	100.00
	9	기타	69.17	6.35	21.45	3.04	100.00
	전체		34.54	2.17	54.26	9.03	100.00



<그림 5-85> 울산광역시 직업별 통행사슬 유형 분포

4. 지역의 인구크기별 통행사슬 유형

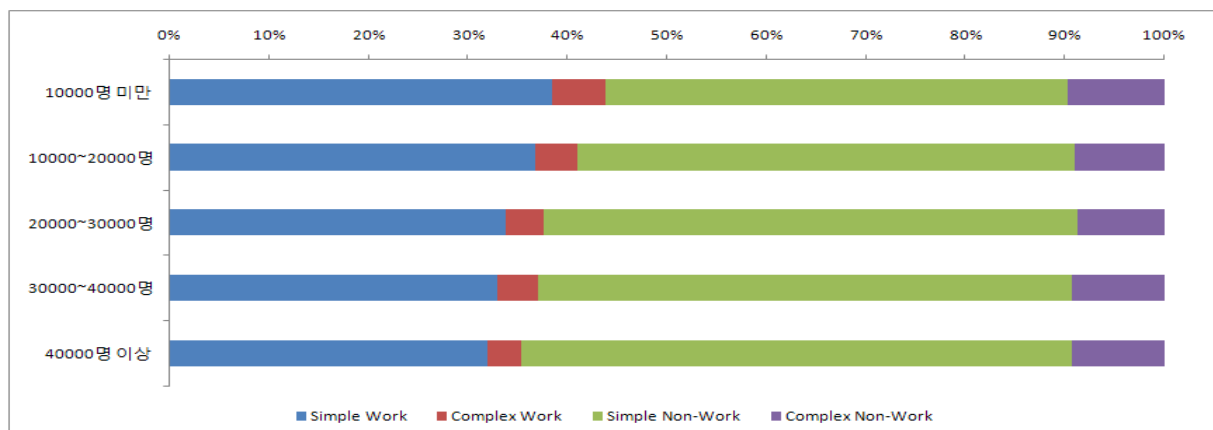
가. 전체 광역시 인구크기별 통행사슬 유형

- 전체 5대 광역시의 행정동은 총 598개로써, 인구 크기에 따른 통행사슬 유형 분포를 비교·분석하기 위해 행정동의 인구 규모를 파악한 후 통행사슬 유형을 분석하였음
- 인구 규모에 따른 통행사슬 유형의 차이는 단순 직장(Simple Work)과 단순 비직장(Simple Non-Work)에서 뚜렷이 나타남
- 인구 규모가 커질수록 단순 직장(Simple Work)의 비율은 감소하여 10000명 미만인 집단과 40000명 이상인 집단은 6%의 차이를 보이며, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 증가하여 8%의 차이를 나타내고 있음

<표 5-125> 전체 광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	10000명 미만	17,183	2,375	20,767	4,313	44,638
	2	10000~20000명	42,202	4,880	57,443	10,321	114,846
	3	20000~30000명	28,652	3,126	45,384	7,418	84,580
	4	30000~40000명	15,227	1,912	24,814	4,310	46,263
	5	40000명 이상	8,188	897	14,186	2,388	25,659
	전체		111,452	13,190	162,594	28,750	315,986
비율 (%)	1	10000명 미만	38.49	5.32	46.52	9.66	100.00
	2	10000~20000명	36.75	4.25	50.02	8.99	100.00
	3	20000~30000명	33.88	3.70	53.66	8.77	100.00
	4	30000~40000명	32.91	4.13	53.64	9.32	100.00
	5	40000명 이상	31.91	3.50	55.29	9.31	100.00
	전체		35.27	4.17	51.46	9.10	100.00



<그림 5-86> 전체 광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형

2) 광역시별 인구크기별 통행사슬 유형

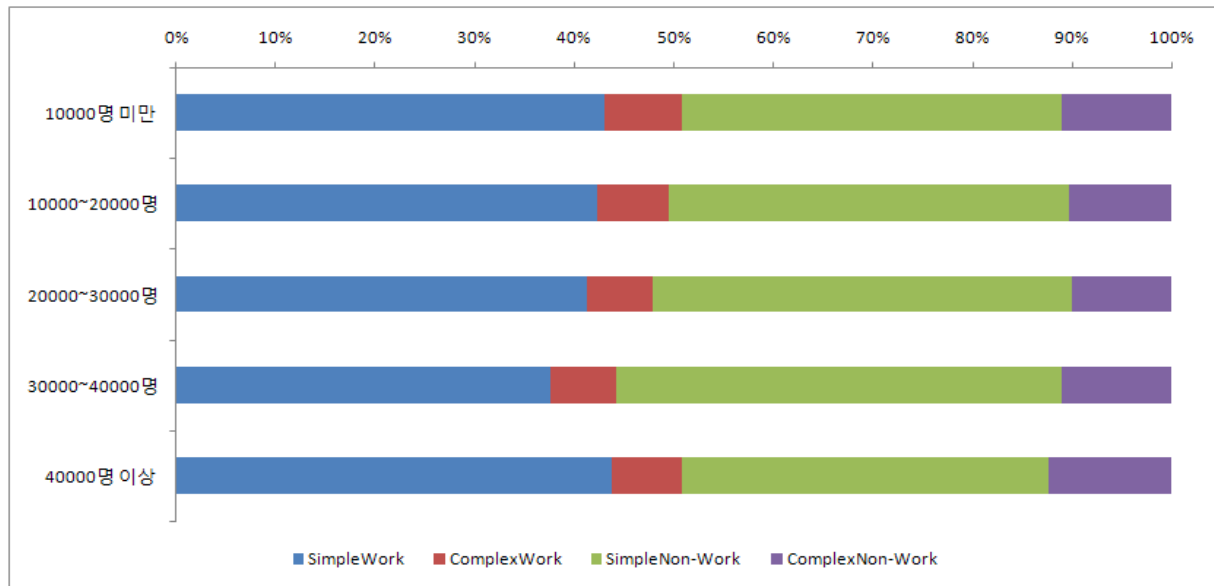
① 부산광역시

<표 5-126> 부산광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	10000명 미만	8,228	1,492	7,298	2,119	19,137
	2	10000~20000명	16,402	2,762	15,576	3,987	38,727
	3	20000~30000명	8,391	1,345	8,612	2,019	20,367
	4	30000~40000명	6,726	1,199	8,009	1,967	17,901
	5	40000명 이상	1,839	294	1,546	520	4,199
	전체		41,586	7,092	41,041	10,612	100,331
비율 (%)	1	10000명 미만	43.00	7.80	38.14	11.07	100.0
	2	10000~20000명	42.35	7.13	40.22	10.30	100.0
	3	20000~30000명	41.20	6.60	42.28	9.91	100.0
	4	30000~40000명	37.57	6.70	44.74	10.99	100.0
	5	40000명 이상	43.80	7.00	36.82	12.38	100.0
	전체		41.45	7.07	40.91	10.58	100.0

- 부산광역시 중구, 서구, 동구, 영도구, 부산진구, 동래구, 남구, 북구, 해운대구, 사하구, 금정구, 강서구, 연제구, 수영구, 사상구, 기장군에는 총 226개(2006년 조사 당시)의 행정동이 존재하며, 인구 크기에 따른 통행사슬 유형 분포를 비교·분석하기 위해 개 행정동의 인구 규모를 파악한 후 통행사슬 유형을 분석하였음
- 인구 규모에 따른 통행사슬 유형은 복합 직장(Complex Work)과 복합 비직장(Complex Non-Work)이 인구 규모별로 큰 차이를 나타내지 않는다는 점에서는 전체 광역시의 특성과 비슷한 패턴을 나타내나, 단순 직장(Simple Work)과 단순 비직장(Simple Non-Work)에서는 다른 패턴을 나타냄
- 인구 규모가 커질수록 단순 직장(Simple Work)의 비율은 감소하다가 40000명 이상에서 다시 증가하는 패턴을 나타냄. 또한, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 인구 규모가 커질수록 증가하다가 40000명 이상에서는 다시 감소하는 패턴을 나타냄



<그림 5-87> 부산광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형

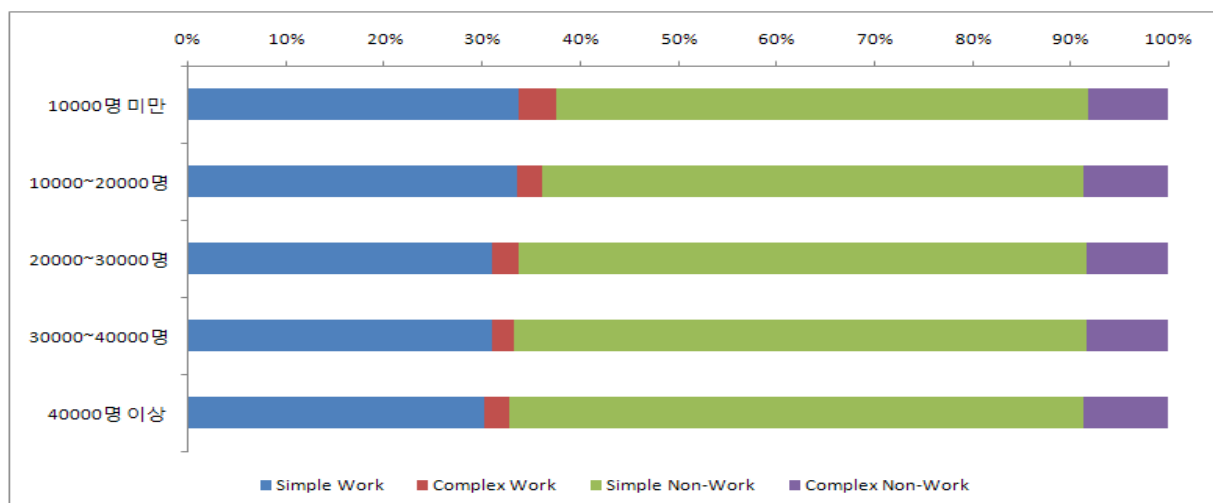
② 대구광역시

- 대구광역시 중구, 동구, 서구, 남구, 북구, 수성구, 달서구, 달성구에는 총 143개 (2006년 조사 당시)의 행정동이 존재하며, 인구 크기에 따른 통행사슬 유형 분포를 비교·분석하기 위해 143개 행정동의 인구 규모를 파악한 후 통행사슬 유형을 분석하였음
- 인구 규모에 따른 통행사슬 유형의 차이는 단순 직장(Simple Work)과 단순 비직장(Simple Non-Work)에서 많이 발생하며 전체 광역시의 패턴과 비슷한 것으로 나타남
- 인구 규모가 커질수록 단순 직장(Simple Work)의 비율은 감소하여 10000명 미만인 집단과 40000명 이상인 집단은 4%의 차이를 보이며, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 증가하여 5%의 차이를 나타내고 있음

<표 5-127> 대구광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	10000명 미만	2,845	327	4,587	689	8,448
	2	10000~20000명	12,048	952	19,846	3,098	35,944
	3	20000~30000명	6,375	568	11,939	1,702	20,584
	4	30000~40000명	3,492	260	6,599	939	11,290
	5	40000명 이상	2,761	240	5,356	791	9,148
	전체		27,521	2,347	48,327	7,219	85,414
비율 (%)	1	10000명 미만	33.68	3.87	54.30	8.16	100.0
	2	10000~20000명	33.52	2.65	55.21	8.62	100.0
	3	20000~30000명	30.97	2.76	58.00	8.27	100.0
	4	30000~40000명	30.93	2.30	58.45	8.32	100.0
	5	40000명 이상	30.18	2.62	58.55	8.65	100.0
	전체		32.22	2.75	56.58	8.45	100.0



<그림 5-88> 대구광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형

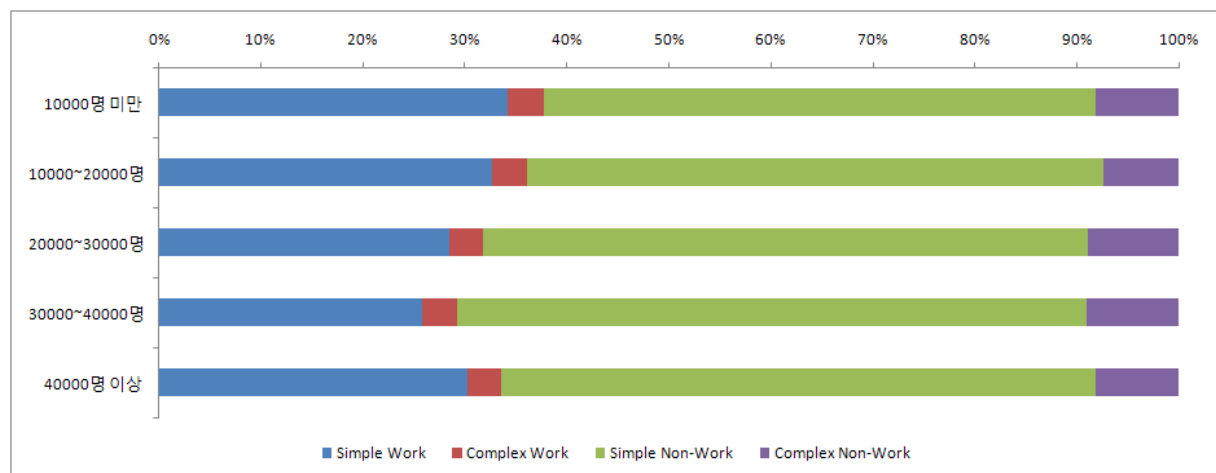
③ 광주광역시

- 광주광역시 동구, 서구, 남구, 북구, 광산구에는 총 91개(2006년 조사 당시)의 행정동이 존재함
- 인구 규모에 따른 통행사슬 유형의 차이는 부산광역시와 비슷한 패턴을 나타냄
- 인구 규모가 커질수록 단순 직장(Simple Work)의 비율은 감소하다가 40000명 이상에서 다시 증가하며, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 증가하다가 40000명 이상에서 다시 감소하는 패턴을 나타냄

<표 5-128> 광주광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	10000명 미만	3,285	345	5,210	787	9,627
	2	10000~20000명	4,696	486	8,132	1,061	14,375
	3	20000~30000명	3,971	476	8,287	1,247	13,981
	4	30000~40000명	1,615	219	3,866	569	6,269
	5	40000명 이상	1,642	177	3,168	445	5,432
	전체		15,209	1,703	28,663	4,109	49,684
비율 (%)	1	10000명 미만	34.12	3.58	54.12	8.17	100.0
	2	10000~20000명	32.67	3.38	56.57	7.38	100.0
	3	20000~30000명	28.40	3.40	59.27	8.92	100.0
	4	30000~40000명	25.76	3.49	61.67	9.08	100.0
	5	40000명 이상	30.23	3.26	58.32	8.19	100.0
	전체		30.61	3.43	57.69	8.27	100.0



<그림 5-89> 광주광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형

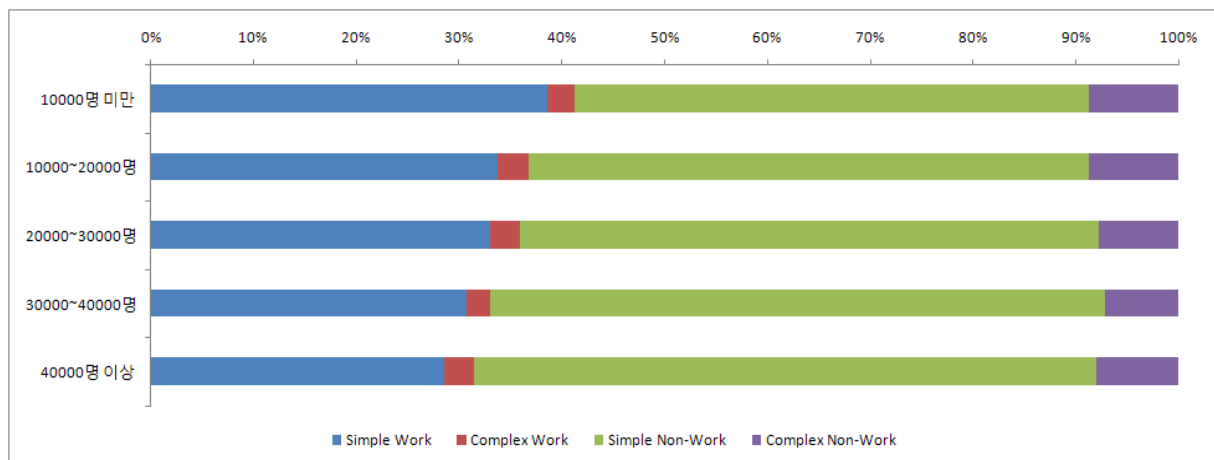
④ 대전

<표 5-129> 대전광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	10000명 미만	1,613	111	2,089	365	4,178
	2	10000~20000명	5,362	468	8,672	1,381	15,883
	3	20000~30000명	6,166	528	10,533	1,438	18,665
	4	30000~40000명	1,667	119	3,246	386	5,418
	5	40000명 이상	1,192	123	2,531	331	4,177
	전체		16,000	1,349	27,071	3,901	48,321
비율 (%)	1	10000명 미만	38.61	2.66	50.00	8.74	100.0
	2	10000~20000명	33.76	2.95	54.60	8.69	100.0
	3	20000~30000명	33.04	2.83	56.43	7.70	100.0
	4	30000~40000명	30.77	2.20	59.91	7.12	100.0
	5	40000명 이상	28.54	2.94	60.59	7.92	100.0
	전체		33.11	2.79	56.02	8.07	100.0

- 대전광역시 동구, 중구, 서구, 유성구, 대덕구에는 총 80개(2006년 조사 당시)의 행정동이 존재함
- 인구 규모에 따른 통행사슬 유형의 차이는 단순 직장(Simple Work)과 단순 비직장(Simple Non-Work)에서 많이 발생하는 것으로 나타남
- 인구 규모가 커질수록 (단순 직장)Simple Work의 비율은 감소하여 10000명 미만인 집단과 40000명 이상인 집단은 10%의 차이를 보이며, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 증가하여 11%의 차이를 나타내고 있음



<그림 5-90> 대전광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형

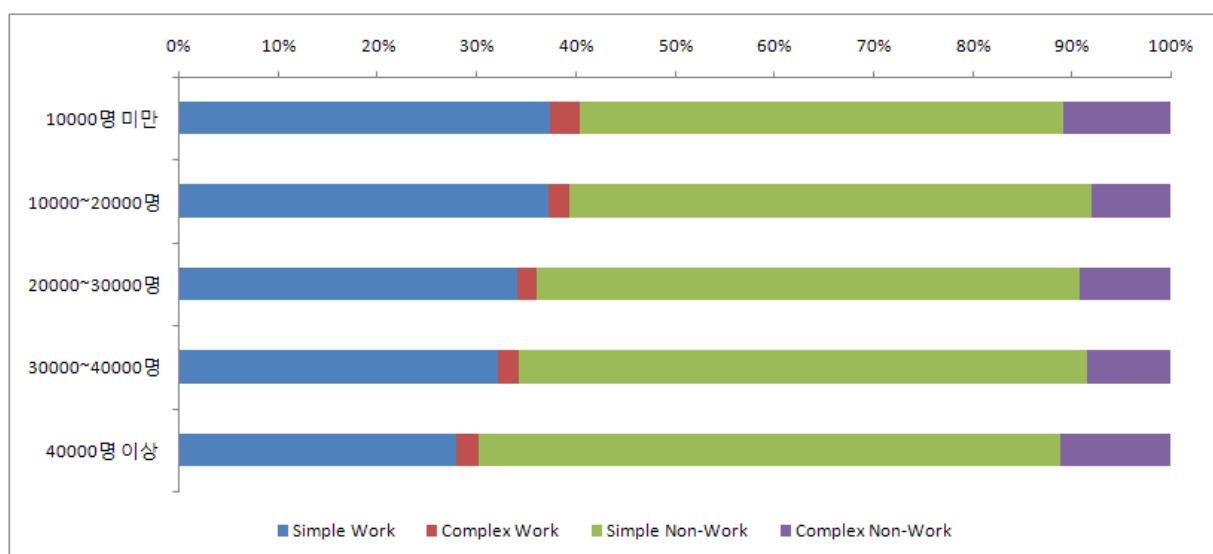
⑤ 울산광역시

<표 5-130> 울산광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형 분포

단위: 통행사슬수, %

구분			단순 직장 (Simple Work)	복합 직장 (Complex Work)	단순 비직장 (Simple Non-Work)	복합 비직장 (Complex Non-Work)	전체
통행 사슬수	1	10000명 미만	1,212	100	1,583	353	3,248
	2	10000~20000명	3,694	212	5,217	794	9,917
	3	20000~30000명	3,749	209	6,013	1,012	10,983
	4	30000~40000명	1,727	115	3,094	449	5,385
	5	40000명 이상	754	63	1,585	301	2,703
	전체		11,136	699	17,492	2,909	32,236
비율 (%)	1	10000명 미만	37.32	3.08	48.74	10.87	100.0
	2	10000~20000명	37.25	2.14	52.61	8.01	100.0
	3	20000~30000명	34.13	1.90	54.75	9.21	100.0
	4	30000~40000명	32.07	2.14	57.46	8.34	100.0
	5	40000명 이상	27.89	2.33	58.64	11.14	100.0
	전체		34.55	2.17	54.26	9.02	100.0

- 울산광역시 중구, 남구, 동구, 북구, 울주군에는 총 58개(2006년 조사 당시)의 행정동이 존재함
- 인구 규모에 따른 통행사슬 유형의 차이는 전체 광역시의 패턴과 유사한 것으로 나타남
- 인구 규모가 커질수록 단순 직장(Simple Work)의 비율은 감소하여 10000명 미만인 집단과 40000명 이상인 집단은 9%의 차이를 보이며, 단순 비직장(Simple Non-Work)의 비율은 증가하여 10%의 차이를 나타내고 있음



<그림 5-91> 울산광역시 행정동 인구 규모별 통행사슬 유형

제6장 결론 및 정책제언

제1절 종합 분석 결과

제2절 정책 제언

제6장 결론 및 정책제언

제1절 종합 분석 결과

- 본 과업에서는 대도시권의 전체 통행, 출발지 통행, 도착지 통행, 출발시간대 통행, 도착시간대 통행, 시외 유출입 통행의 통행목적, 통행수단의 통행비율 및 평균통행시간 특성에 대해 분석하였음. 또한 권역별 지역간 및 지역내 출근통행 분석, 지역간 상호 연관성 분석, 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리 분석, 통행사슬의 특성 분석도 수행하였으며, 연구결과를 요약하면 다음과 같음

1. 전체 통행의 분석 결과

- 출근 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간에 대한 권역별 비율은 부산·울산광역시권이 17.3%로 가장 높고, 대전광역시권 14.7%, 대구광역시권 13.8%, 광주광역시권 13.6%, 전주대도시권 13.1% 순으로 나타남
- 등교 통행목적의 통행비율 및 평균통행시간에 대한 권역별 비율은 대구광역시권이 12.5%로 가장 높고, 대전광역시권 12.4%, 광주광역시권 12.1%, 전주대도시권 12.0%, 부산·울산광역시권 11.8% 순으로 나타남

2. 출발시간대 통행의 분석 결과

- 출발시간대(오전첨두; 06:00~09:00) 통행에 따른 광역권 내 출근 통행목적의 비율은 부산·울산광역시권이 44.8%로 가장 높으며, 대전광역시권 41.2%, 광주광역시권 38.9%, 대구광역시권 38.6%, 전주대도시권 38.2% 순으로 나타남
- 출발시간대(오후첨두; 18:00~21:00) 통행에 따른 등교 통행목적의 광역권 내 비율은 대구광역시권이 46.4%로 가장 높으며, 전주대도시권 44.1%, 대전광역시권 43.7%, 광주광역시권 43.4%, 부산·울산광역시권 37.9% 순으로 나타남

3. 도착시간대 통행의 분석 결과

- 도착시간대(오전첨두; 06:00~09:00) 통행에 따른 출근 통행목적의 광역권 내 비율은 부산·울산광역시 47.2%로 가장 높으며, 대전광역시 40.7%, 광주광역시 38.6%, 전주대도시권 37.9%, 대구광역시 37.6% 순으로 나타남
- 도착시간대(오후첨두; 18:00~21:00) 통행에 따른 등교 통행목적의 광역권 내 비율은 대구광역권이 48.5%로 가장 높으며, 전주대도시권 45.8%, 대전광역시 45.6%, 광주광역시 45.3%, 부산·울산광역시 37.7% 순으로 나타남

4. 시외 유출 통행의 상세·비교 분석 결과

- 시외유출에 따른 출근 통행목적의 광역권 내 비율은 부산·울산광역권이 38.0%로 가장 높으며, 대구광역시 32.8%, 전주대도시권 29.4%, 대전광역시 29.1%, 광주광역시 29.1% 순으로 나타남
- 시외유출에 따른 등교 통행목적의 광역권 내 비율은 대구광역권이 17.6%로 가장 높으며, 전주대도시권 9.8%, 부산·울산광역시 4.5%, 대전광역시 4.2%, 광주광역시 3.1% 순으로 나타남

5. 시외 유입 통행의 상세·비교 분석 결과

- 시외유입에 따른 출근 통행목적의 광역권 내 비율은 부산·울산광역권이 21.5%로 가장 높으며, 광주광역시 17.7%, 전주대도시권 16.3%, 대전광역시 15.7%, 대구광역시 13.2% 순으로 나타남
- 시외유입에 따른 등교 통행목적의 광역권 내 비율은 광주광역권이 10.7%로 가장 높으며, 전주대도시권 9.4%, 대전광역시 7.5%, 부산·울산광역시 5.9%, 대구광역시 4.9% 순으로 나타남

6. 권역별 지역간 및 지역내 출근통행 분석 결과

- 대전광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 414천 통행에서 2006년 539천 통행으로, 대전광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 412천 통행에서 2006년 520천 통행으로 증가하였음
- 광주광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 395천 통행에서 2006년 491천 통행으로, 광주광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 392천 통행에서 2006년 475천 통행으로 증가하였음
- 대구광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 742천 통행에서 2006년 752천 통행으로 증가하였으며, 대구광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 739천 통행에서 2006년 726천 통행으로 감소하였음
- 부산광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 1,283천 통행에서 2006년 1,271천 통행으로, 부산광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 1,270천 통행에서 2006년 1,250천 통행으로 감소하였음
- 울산광역시에서 유출하는 출근목적 통행량은 2001년 346천 통행에서 2006년 360천 통행으로, 울산광역시로 유입하는 출근목적 통행량은 2001년 348천 통행에서 2006년 367천 통행으로 증가하였음

7. 지역간 상호 연관성 분석 결과

가. 대전광역권

- 2006년 출발기준 자족도는 보은군 0.9750, 영동군 0.9609, 대전광역시 0.9411의 순으로 나타났으며, 계룡시가 0.6203로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 대전광역시 0.9756, 청주시 0.9382, 영동군 0.9248의 순으로 나타났으며, 청원군은 0.4738로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 청원군, 보은군, 옥천군, 영동군, 공주시, 논산시, 계룡시, 금산군, 연기군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 대전광역시, 청주시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

나. 광주광역시권

- 2006년 출발기준 자족도는 광주광역시 0.9381, 장성군 0.9333, 곡성군 0.8939의 순으로 나타났으며, 화순시가 0.7516로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 광주광역시 0.9746, 화순시 0.7915, 곡성군 0.7310의 순으로 나타났으며, 담양군이 0.6023로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 나주시, 담양군, 곡성군, 함평군, 장성군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 광주광역시, 화순시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

다. 대구광역시권

- 2006년 출발기준 자족도는 창녕군 0.9777 구미시 0.9675, 청도군 0.9583의 순으로 나타났으며, 칠곡군이 0.4671로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 대구광역시 0.9673, 창녕군 0.8779, 구미시 0.8433의 순으로 나타났으며, 성주군이 0.4645로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 구미시, 영천시, 경산시, 군위군, 청도군, 고령군, 성주군, 창녕군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 대구광역시, 칠곡군은 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

라. 부산·울산광역시권

- 2006년 출발기준 자족도는 포항시 0.9804, 울산광역시 0.9695, 부산광역시 0.9464, 경주시 0.9047의 순으로 낮게 나타났으며, 진해시가 0.6761로 가장 작게 나타남
- 도착기준 자족도는 포항시 0.9661, 부산광역시 0.9619, 울산광역시 0.9507, 밀양시 0.9038의 순으로 낮게 나타났으며, 창원시가 0.6829로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 울산광역시, 포항시, 경주시, 창원시, 양산시가 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 부산광역시, 마산시, 진해시, 김해시, 밀양시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

마. 전주대도시권

- 2006년 출발기준 자족도는 군산시 0.9484, 익산시 0.8792, 전주시 0.8609의 순으로 낮게 나타났으며, 완주군이 0.5880로 가장 작게 나타남

- 도착기준 자족도는 전주시 0.9211, 군산시 0.9141, 익산시 0.9060의 순으로 낮게 나타났으며, 완주군이 0.4118로 가장 작게 나타남
- 독립성 지표는 군산시, 김제시, 완주군이 1 이상으로 자족성이 있는 것으로 나타났으며, 전주시, 익산시는 1이하로 자족성이 취약한 것으로 나타남

8. 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리 분석

가. 대전광역시

- 2006년 대전광역시 유출기준 평균출근통행거리는 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 공주시의 경우 3.01km로 가장 많은 감소를 보였으며, 옥천군은 0.42km로 가장 적게 감소하는 것으로 나타남
- 2006년 대전광역시 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 논산시, 금산군, 연기군은 증가하였으나, 그 외 모든 인접지역은 감소하였음

나. 광주광역시

- 2006년 광주광역시 유출기준 평균출근통행거리는 나주를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 함평군의 경우 2.73km로 가장 많은 감소를 보였으며, 나주시는 5.7km로 2001년과 동일하게 나타남
- 2006년 광주광역시 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 함평군, 장성군을 제외한 모든 인접 지역에서 감소하는 것으로 나타났으며, 유입 표준편차출근통행거리는 나주시와 함평군을 제외한 모든 인접 지역에서 감소하는 것으로 나타남

다. 대구광역시

- 2006년 대구광역시 유출기준 평균출근통행거리는 경산시를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 군위군의 경우 5.90km로 가장 많은 감소를 보였으며, 경산시는 1.52km로 증가 하는 것으로 나타남
- 2006년 대구광역시 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 경산시는 증가하였지만, 그 외 인접지역은 감소하였음

라. 부산·울산광역시권

- 2006년 부산·울산광역시권 유출기준 평균출근통행거리는 진해시를 제외한 모든 인접지역에서 2001년에 비해 감소한 것으로 나타났으며, 울산광역시의 경우 2.87km로 가장 많은 감소를 보였으며, 진해시는 1.79km 증가하는 것으로 나타남
- 2006년 부산·울산광역시권 유출 표준편차출근통행거리는 2001년에 비해 진해시는 증가하였지만, 그 외 인접지역은 감소하였음

마. 전주권

- 2006년 전주권 유출 평균출근통행거리는 김제시 8.81km, 완주군 7.13km, 익산시 5.29km, 군산시 5.64km, 전주시 5.24km 순으로 나타났으며, 유입 평균출근통행거리는 김제시 10.82km, 완주군 9.31km, 군산시 6.73km, 익산시 4.88km, 전주시 4.16km 순으로 나타남
- 2006년 전주권 유출 표준편차출근통행거리는 완주군 6.90km, 김제시 4.30km, 전주시 3.57km의 순으로 나타났으며, 전주권 유입 표준편차출근통행거리는 완주군 6.33km, 김제시 4.86km, 군산시 3.84km의 순으로 나타남

9. 통행사슬의 특성 분석 결과

가. 대전광역시

- 전체적으로 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 56%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 33%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 4배 많은 것으로 나타남

나. 광주광역시

- 단순(Simple) 통행이 88%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 58%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 31%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남

- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 3배 많은 것으로 나타남

다. 대구광역시

- 전체적으로 복합(Complex) 통행에 비해 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 57%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 32%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 2배 많은 것으로 나타남

라. 부산광역시

- 전체적으로 복합(Complex)에 비해 단순(Simple) 통행이 83%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 직장(Simple Work)이 41.5%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 비직장(Simple Non-Work)이 41.0%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 5배 많은 것으로 나타남

마. 울산광역시

- 전체적으로 단순(Simple) 통행이 89%로 통행사슬의 대부분을 차지함
- 단순 비직장(Simple Non-Work)이 54%로 가장 높은 비율을 차지하고, 단순 직장(Simple Work)이 35%로 그 다음의 비율을 차지하는 것으로 나타남
- 복합 직장(Complex Work) 중에서는 복합 퇴근(Complex From Work)이 가장 높은 비율을 차지하며, 복합 출근(Complex To Work)에 비해 약 5배 많은 것으로 나타남

제2절 정책 제언

- 본 과업의 상세분석결과를 토대로 대도시권에 대한 정책대안을 제시하고자 함

1. 지역간 통행에 대한 대중교통시스템 확충

- 시외유출 통행에 대한 승용차 부담율은 대전광역시권이 72.1%로 가장 높으며 전주권 66.7%, 광주광역시권 64.4%, 대구광역시권 64.2%, 부산·울산광역시권 63.0% 순으로 나타남
- 시외유출 통행의 승용차이용율이 전체 통행의 승용차부담율 보다 약 30%이상 높게 나타나 승용차에 의한 의존도가 높게 나타났음
- 따라서 광역시와 인접도시를 연결하는 대중교통체계(지역간 광역버스, 복합환승센터 등)를 육성하여 대중교통의 수송부담율을 높이도록 해야 할 것임

2. 지속적인 지역균형발전 정책

- 출근통행중심의 자족도, 독립성 지표, 교차통근 지표 등을 이용하여 각 도시간 상호 의존 관계를 분석한 결과, 대도시의 경우 자립도가 점차 감소하는 반면, 인접시·군은 증가하는 것으로 분석됨
- 광역도시권의 균형적 발전을 위해서 광역시와 인접도시에 교통부문의 투자를 지속적으로 증가시켜 도시의 자립도를 높여나가는 교통정책을 전개해 나가야 할 것임

3. 단거리 통행에 대한 교통정책 방안 개발

- 광역권 대도시의 평균출근통행거리 및 표준편차출근통행거리를 분석한 결과, 단거리 통행 증가로 인해 통행거리가 점차 감소하는 것으로 나타남. 이는 직주근접의 현상을 나타내는 것으로 도시의 다핵화로 인하여 점차 출근통행거리가 감소하는 것을 의미함
- 또한, 단거리 통행 증가에 따른 교통정책 방안을 개발해야 할 것임. 예를 들면, 단거리 통행수단으로 자전거 등 환경친화적인 교통수단을 세제혜택 또는 인센티브 지급 등을 통해 사용을 장려함으로써 대기오염을 저감하고 에너지를 절약할 수 있음
- 더불어 단거리 통행 중심의 보행체계를 구축하여 도보통행을 활성화 할 수 있는 방안을 모색해야 할 것임

4. 통행의 연계성을 고려한 교통정책 수립

- 광역시의 연계통행인 통행사슬의 특성을 분석한 결과, 상당수의 통행이 다른 목적의 통행과 연계되어 일어나는 것으로 분석되었으며, 직장과의 관련 없는 연계통행이 전체의 40% 이상을 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 따라서 대도시 교통혼잡 완화를 위한 교통수요관리를 출근 등 단순목적의 통행을 줄이려는 기존의 정책방향에서 통행의 연계특성을 고려한 정책방향으로 변화해야 할 것임. 예를 들면, 육아 및 가사와 관련된 출근연계통행의 경우 해당 출근통행을 줄이는데는 한계가 있으므로 전체 출근통행자 중 단순 출근통행자의 그룹특성을 파악하여 맞춤형(customized) 교통수요관리정책을 전개하는 것이 보다 효율적일 것임

참고문헌

1. Golob, T. F. and D. A. Hensher (2007) "The trip chaining activity of Sydney resident: A cross-section assessment by group with a focus on seniors", *Journal of Transport Geography*, pp. 298-312.
2. Goulias, K. G. and R. Kitamura (1991) "Recursive model system for trip generation and trip chaining", *Transportation Research Record No. 1917*, pp. 59-66.
3. Hensher, D. A. and A. J. Reyes (2000) "Trip chaining as a barrier to the propensity to use public transport", *Transportation*, Vol. 27, pp. 341-361.
4. Kim, H. J., A. Sen, S. Sööt, and E. Christopher (1994) "Shopping trip chains: Current patterns and changes since 1970", *Transportation Research Record No. 1443*, pp. 38-44.
5. McGuckin, N. and E. Murakami (1999) "Examining of trip-chaining behavior comparison of travel by men and women", *Transportation Research Record*, No. 1693, pp. 79-85.
6. McGuckin, N. and Y. Nakamoto (2004) "Trips, chains, and tours - Using an operational definition", *National Household Travel Survey Conference*.
7. McGuckin, N., J. Zmud, and Y. Nakamoto (2005) "Trip-chaining trends in the United States", *Transportation Research Record No. 1917*, pp. 199-204.
8. Strathman, J. G. and K. J. Dueker (1995) "Understanding trip chaining", *US Department of Transportation, 1990 NPTS Special Reports on Trips and Vehicle Attributes*.
9. 지우석(1999), "경기도 통행특성 연구", *경기개발연구원*, pp. 90-98.
10. 송동윤 (2006) "연계통행의 행태가 통행수단선택에 미치는 영향 분석", *연세대학교 석사학위논문*.
11. 이선하 · 안우영 (2005) "유사 통행행태집단의 Trip-chaining 을 고려한 통행발생 모형", *교통정책연구* 12(2), pp. 3-14.
12. 방형준 · 김익기 (2008) "서울시 출퇴근-통학 통행여정의 통행고리 패턴 특성 연구", *대한교통학회 학술발표회*

부 록

- A. 해외 대도시 여객통행실태조사와
구축사례
- B. 해외 가구통행실태조사 설문지

A. 해외 대도시 여객통행실태조사와 구축사례

1. 해외 대도시권 여객통행실태조사 사례

가. 가구통행실태조사

1) 개 요

- 본 절에서는 미국, 영국, 일본 등의 주요 대도시권 여객통행실태조사의 체계와 방법 및 주요 내용을 사례 중심으로 검토함
- 검토된 국가별 대도시권역은 다음과 같음
 - 미국 : 뉴욕, 로스앤젤레스, 샌프란시스코, 애틀랜타
 - 캐나다 : 오타와
 - 영국 : 런던
 - 스페인 : 마드리드
 - 일본 : 동경
 - 오스트레일리아 : 시드니
- 미국의 주요 대도시권역의 경우 활동모형의 구축이 가능할 수 있는 다양한 수단과 통행목적에 대해 가구통행실태조사 시 반영하여 조사하고 있으나, 1% 미만의 낮은 표본을 조사하고 있음. 이는 전국적인 개인교통실태조사(Nationwide Personal Transportation Survey)를 별도로 수행하기 때문에 이를 보완하는 수준으로 볼 수 있으며¹⁾, 센서스 조사 전후에 수행하여 센서스 자료를 통해 전수화하는 과정을 따르는 것이 보통임
- 캐나다의 오타와 대도시권의 경우 미국 대도시권과 유사한 전화조사 방식을 사용하며, 통행목적이나 수단의 경우도 세분화된 조사가 이루어지고 있음. 그러나 높은 5.9%의 표본율의 조사를 실시

¹⁾ 미 교통국(U.S. DOT)에서는 1969년부터 개인교통조사를 수행하고 있음

- 런던 대도시권의 경우 국내의 가구통행실태조사와 다르게 공식적인 기종점통행량을 만들기 위한 조사보다는 기본적 통행관련 질문과 정부의 교통정책에 대한 질문을 포함하고 있음
- 동경 대도시권의 경우 가구에 기반한 조사보다는 개인에 초점을 둔(Personal Travel 조사, 일명 PT조사) 통행실태조사가 이루어지고 있음
- 시드니 대도시권의 경우 미국과 동일하게 낮은 표본율(0.94%)을 나타내나 매년 조사가 이루어지고 있으며, 다양한 통행목적과 수단 구분이 특징임

2) 대도시 권역별 주요 내용

① 뉴욕 대도시권 (미국)

- 미국의 뉴욕 대도시권은 뉴욕, 뉴저지, 코네티컷의 3개 주의 총 28개 county에 해당하는 인구 약 1,600만명의 대규모 권역으로 각 주의 주요 대도시권 계획기구²⁾(Metropolitan Planning Organization)들에 의해 통행자료의 구축과 이를 통한 통행예측모형의 개발을 위해 통행실태조사를 수행한 바 있음
- 조사의 공식 명칭은 Regional Travel-Household Interview Survey로 약칭 RT-HIS로 지칭되며 비정기조사임
- 가장 최근에 수행된 조사는 1997년 2월부터 1998년 5월까지 수행된 바 있음
- 조사를 위한 3개 주의 협의주체는 조사의 목적을 다음으로 명시하고 있음
 - 통행수요예측의 지원 : 대도시권 수요예측모형인 NYTMC BPM(Best Practice Model)의 비집계(disaggregate) 또는 개인통행행태 선택모형의 추정과 NJRTM의 검증에 주로 사용
 - 일반적인 통행량의 보고 : 지역 교통계획가들에게 현재의 통행지표들을 제공
- 공식조사명 : The 1997/1998 Regional Travel-Household Interview Survey (RT-HIS)

²⁾ New York Metropolitan Transportation Council(NYMTTC), North Jersey Transportation Planning Authority(NJTPA)

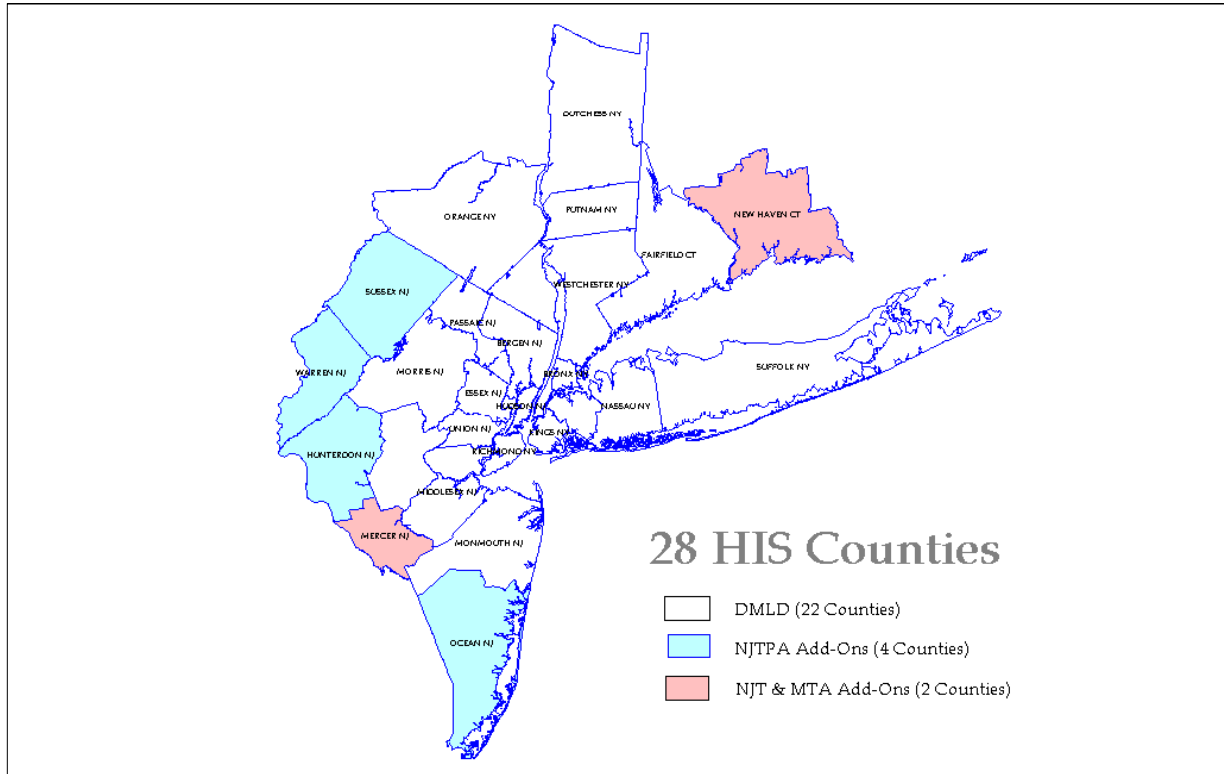
○ 조사 개요

<표 1> 뉴욕 대도시권 가구통행실태조사 개요

구분	내용	비고
조사 기관	New York Metropolitan Transportation Council(NYMTC), the North Jersey Transportation Planning Authority(NJTPA)	-
조사의 공간적, 시간적 범위	1997년 2월 ~ 1998년 5월, 24시간 통행일지조사	-
조사의 주기	비정기	
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	통행일지조사
	조사의 종류	전화조사
	조사의 지점수 및 표본수	14,441가구 (모집단의 0.27%) 총 모집단 : 5,386,491가구
	조사의 항목	가구현황 차량 보유대수, 주택보유형태, 거주기간, 가구원수, 전화번호 보유수, 팩스/인터넷 연결수, 소득
		차량특성 차량번호, 연식, 형태, 보유형태
		개인특성 성별, 나이, 운전면허보유, 장애여부, 취업여부, 직업의 수, 직업의 종류, 근무일수 및 시간, 재택근무
		통행목적 16개 통행목적 구분
		통행수단 11개 통행수단 구분

- 뉴욕 대도시권 통행실태조사는 전화조사를 통해 이루어졌으며, 가구선정을 위한 “모집 인터뷰”를 통해 조사의 목적과 통행일기 완성에 대한 책임감을 부여하고 이를 통해 가구의 기초데이터와 가구원 정보를 구축함
- 이를 통해 참여가 확정된 가구에 대해서는 모집 인터뷰 10일 후 특정일의 24시간 동안의 통행일기가 수집되며, 총 14,441 가구 중 11,264가구의 통행일기가 완성되었음

○ RT-HIS의 조사범위



<그림 1> RT-HIS (뉴욕 대도시권)의 조사범위

- 조사방법은 사전공지 후 전화면접조사를 실시하는 방식을 채택하고 있으며, 구체적인 절차는 표본가구 추출, NYMTC 또는 NJTPA로부터 조사소개 문서 발송, 전화 리쿠루팅, 리쿠루트된 가구에 Travel Diary 발송, 지정된 Travel Day의 통행기록 기입, 전화 인터뷰로 확인 후 자료 취합, 데이터 확인 및 품질 관리의 순서로 진행됨
- 표본설계는 가구별로 주요 이용수단의 구분과 조사지역내의 주거밀도에 따른 분류를 고려하여 이루어졌으며, 다음의 특성들을 중요하게 고려하였음
 - 표본으로 선정된 가구의 모든 구성원에 대한 정확한 통행일기와 행태정보의 구득
 - 주중과 주말 통행 모두를 반영할 수 있는 데이터의 수집
 - 주요 사회경제지표와 통행변수를 추정하기 위한 카운티별 최소가구수
 - 카운티 내에서도 주요 이용수단 그룹을 고려하여 표본수집율을 차등화
- 표집계획은 수단선택모형 구축과 카운티 단위의 주말 통행정보의 표현을 용이하게 하기 위해 두 단계로 나누어 진행함

- 1단계: 수단선택모형 구축을 위한 “효과적 표본 사이즈”를 카운티당 최소 8,100 가구로 설정
- 2단계: 1단계에서 설정된 최소 표본 이상의 정확한 자료를 구득하기 위해 최소표본을 만족하지 못하는 카운티에 한해 추가표본을 설정 (카운티당 최소 271가구)
- 가용한 수단대안들과 모집단의 밀도를 고려하여 모집단의 밀도(주거밀도)가 매우 높음-높음-중간-낮음의 4개 그룹으로 분류하고, 각 주거밀도 그룹별 가용한 통행수단 (Mode Leadership Density)으로 세분류하여 총 17개의 그룹으로 분류, 각 세분류별 표본율을 차등 적용하였음
- 구체적 통행목적은 아래와 같음

At Work-Work Related	Other (non-Home or Work)
Home to Work	Work to Home
Home to School	School to Home
Home to Social Recreational	Social Recreational to Home
Home to Personal Business	Personal Business to Home
Home to Stop	Shop to Home
Home to Serve Pass	Serve Pass to Home
Home to Other Trip	Other Trip to Home

- 구체적 통행수단은 아래와 같음

Auto Drive	Local Bus
Auto Passenger	School Bus
Commuter Rail	Taxi or Group Ride
Ferry	Other
Subway & Other Rail	Walk(only)
Express Bus	

- 1단계 데이터 보정 표본율의 차이와 전화보유 패턴을 조정함으로서 주중 조사자료를 보정하기 위한 목적으로 5개 요소를 고려하였음

1. 선택확률(Probability of selection)

카운티별 전화보유대수와 수집된 표본과의 관계는 선택확률이 되고, 이의 역수는 보정계수가 됨. 이 때 가구당 전화번호 보유수는 모두 동일한 것으로 가정

2. 2개 이상의 전화번호를 소유한 가구
 - 2개 이상의 전화번호를 소유하고 있는 가구를 조사하여 이를 다시 보정
 3. 하나의 전화를 공유하는 2개 이상의 가구
 4. 전화 미보유 가구 - 임시 전화번호 부여
 5. 최종보정은 4단계의 과정을 마친 후 총량으로 보정
- 2단계 보정은 무응답에 의한 편이(bias)를 보정하기 위한 과정으로 이는 표본에 선택된 가구의 특정 개인이 조사에 참여하지 않은 경우를 의미함
 - 이를 보정하기 위해 1990년의 센서스 자료를 활용하여, 가구원수, 가구의 자동차대수, 가구의 소득을 변수로 하여 3차원 테이블을 작성
- ② 로스앤젤레스 대도시권 (미국)
- 미국의 Southern California Association of Governments (SCAG) 지역의 6개 country(Imperial, Los Angeles, Orange, San Bernardino, Riverside, Ventura)의 교통조사에 LA는 SCAG의 조사 총 가구의 58.2%를 점유
 - 대도시권역의 총 가구수는 조사당시 5,386,491로 총인구는 15,904,849명에 이르는 대규모 권역임 (가구당 2.95인)
 - 조사의 공식 명칭은 The Year 2000 Post-Census Regional Travel Survey로 지칭되며 비정기조사임
 - SCAG조사는 1960, 1967, 1976, 1979, 1991년도에 진행했었으며 현재 2000년 조사는 센서스로부터 이용한 인구데이터를 통합하는 과정을 포함
 - 조사의 목적은 미래를 예측하기 위한 전산화된 교통예측모형을 갱신하기 위함
 - 또한, 지역교통모델링 데이터베이스구축을 통행특성데이터와 사회경제적인 데이터를 제공
 - 공식조사명 : the Year 2000 Post-Census Regional Travel Survey

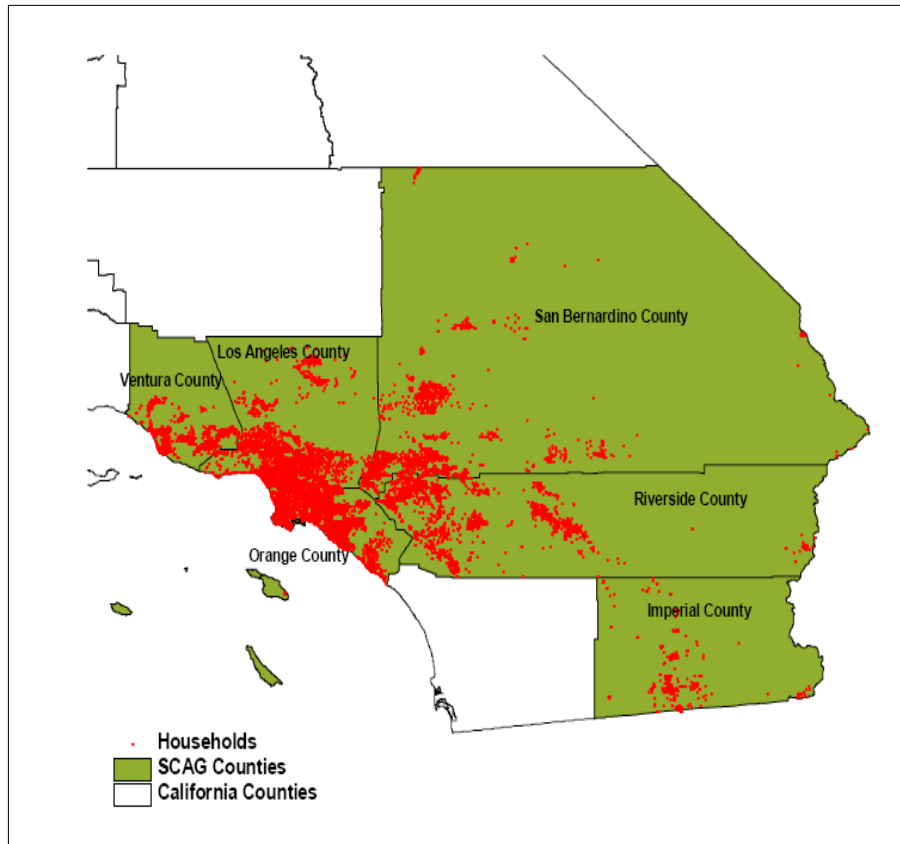
○ 조사 개요

<표 2> 로스앤젤레스 대도시권 가구통행실태조사 개요

구분	내용	비고		
조사 기관	Southern California Association of Governments (SCAG)	-		
조사 시간적 범위	2000년 봄, 2000년 가을, 2002년 봄	24시간(48시간) AM 3:00 ~ AM 2:59 통행 기록		
조사의 주기	비정기	-		
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	통행일지조사		
	조사의 종류	전화조사		
	조사의 지점수 및 표본수	16,939가구 (모집단의 0.31%) 총 모집단 : 5,386,491가구		
	조사의 항목	가구현황 차량특성	가구원수, 노동자수, 자식유무, 소득, 차량보유대수	
		개인특성	나이, 성별, 민족, 운전면허유무, 직장유무	
		통행목적	집-출근, 집-쇼핑, 집-기타, 기타-출근 기타-기타	
		통행수단	도보, 자전거, 승용차, 승용차의 승객, 대중교통, 택시/셔틀, 오토바이, 스쿨버스	

- LA 대도시권의 가구통행실태조사는 뉴욕 대도시권과는 달리 센서스 이후인 2000년~2002년에 걸쳐 수행됨
- 시간적인 범위는 오전 3시부터 익일오전 3시까지로 1991년까지는 Imperial 지역을 포함하지 않았으나 2000년 조사부터는 이를 포함함으로써 조사범위가 확대됨

○ YEAR 2000 POST-CENSUS REGIONAL TRAVEL SURVEY의 조사범위



<그림 2> LA대도시권 가구통행실태조사 조사 범위(16,939의 표본가구분포)

- 조사방법은 전화조사를 통한 통행일기조사로서 조사방법은 뉴욕의 방법과 유사함
- 조사된 표본은 4가지로 구분됨
 - 기본 표본 : 24시간 통행일기조사가 수행된 기본 표본
 - Caltrans 표본 : 캘리포니아 주의 통행실태조사 자료 중 당 조사의 권역에 포함된 6개 카운티의 표본
 - 지역간 통계지역(Regional Statistical Area)자료의 확장
 - 주말 표본 : 주말 48시간 통행일기 조사를 통한 주말 통행행태조사
- 조사방법
 - 사전공지 우편 발송 : 조사개요, 목적, 중요성에 대한 소개, 조사 주체/연락처
 - 조사 가구 리쿠르트 : 통행기록의 날짜 배정, 가구특성조사, 집/직장/학교의 주소 확보, 평균 20분 소요, 24,476가구 조사

- 조사표 발송 : 리쿠르트 응답 가구 대상
- 확인 : 배정된 날짜 전날 밤 전화상 우편물 도착 확인 및 주소 확인
- 조사 : Travel Diary 작성 후 가구원 개개인과 통화, 평균 26분 소요, 17,775가구 조사, 데이터 검수 후 16,939가구로 표본 감소

○ 구체적 통행수단은 아래와 같음

-
- | | |
|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Non-Motorized: | 8. Metro Green Line 9. Metro Red Line |
| 1. Walk | 10. commuter rail(Metrolink, Amtrack) |
| 2. Bicycle | 11. Dial-a-Ride/Paratransit |
| <input type="checkbox"/> Auto/Van/Truck: | 12. School bus |
| 3. Drove | 13. Greyhound bus |
| 4. Passenger in auto/van/truck | <input type="checkbox"/> Other Modes: |
| <input type="checkbox"/> Transit: | 14. Taxi/Shuttle/Limousine |
| 5. Local or community bus | 15. Motorcycle/Moped |
| 6. Express bus | 97. Other |
| 7. Metro Blue Line | |
-

○ 구체적 통행목적은 아래와 같음

-
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Travel: | <input type="checkbox"/> Medical: |
| 1 Change mode of transportation | 13 Medical |
| <input type="checkbox"/> Pick-up/Drop-off: | <input type="checkbox"/> Recreation/Entertainment: |
| 2 Pick up someone or get picked up | 14 Fitness activities (gym, health club, playing sports) |
| 3 Drop off someone or get dropped off | 15 Recreational (vacation, camping, etc.) |
| <input type="checkbox"/> Personal: | 16 Entertainment (movie, club, spectator sport, etc.) |
| 4 ATM, quick stop for gas, coffee, newspaper, etc | <input type="checkbox"/> Social/Civic/Religious: |
| 5 Shopping | 17 Visit friends/relatives |
| 6 Banking, post office, pay bills | 18 Community meetings, political/civic event, public hearing, voting, etc. |
| <input type="checkbox"/> Work: | 19 Occasional volunteer work |
| 7 Work (include regular scheduled volunteer work) | 20 Church, temple, religious meeting |
| 8 Work-related (sales call, meeting, errand, etc.) | <input type="checkbox"/> Other Out of Home: |
| <input type="checkbox"/> Education/Childcare: | 21 With another person at their activity |
| 9 School (attending classes) | 22 Other personal: (write code and specify) |
| 10 Other school activities (sports, extra-curricular) | <input type="checkbox"/> At Home: |
| 11 Childcare, day care, after school care | 23 Working at home (related to main or second job) |
| <input type="checkbox"/> Eat Meal: | 24 Other at home |
| 12 Eat meal (restaurant, drive-through, take-out, etc) | |
-

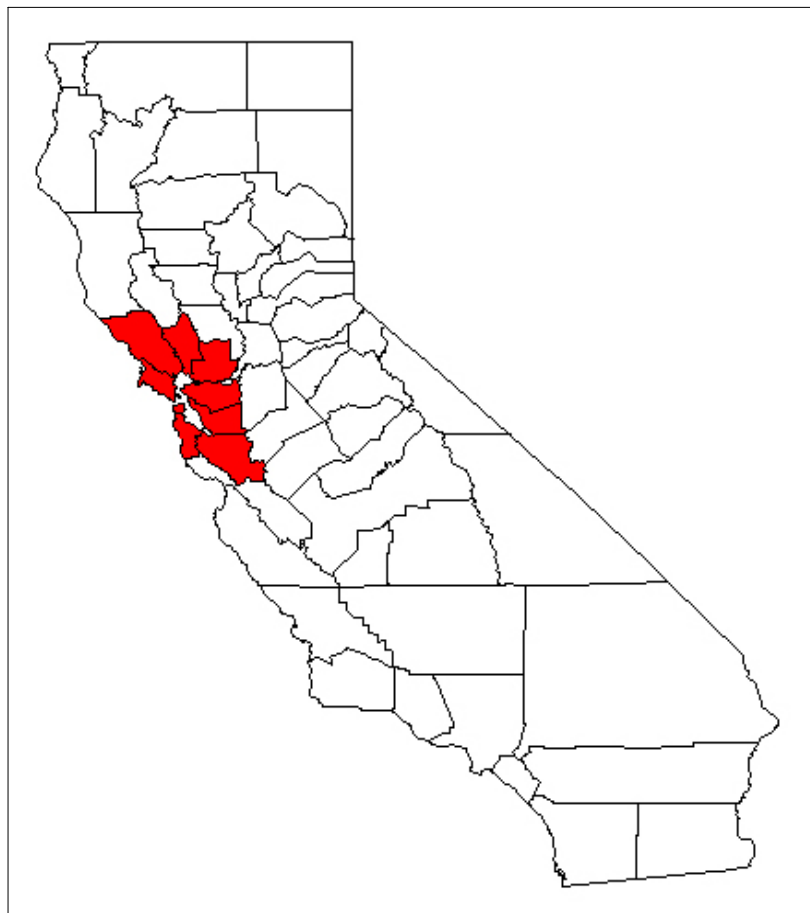
③ 샌프란시스코 대도시권 (미국)

- 미국의 샌프란시스코 대도시권은 The Metropolitan Transportation Commission (MTC) 주관으로 9개의 Bay Area에서 5번째 통행조사(the Bay Area Travel Survey 2000, or BATS2000)를 실시
- BATS2000은 조사지역의 내-외부 통행의 주중, 주말에 대해 9개의 Bay Area에 걸쳐서 교통자료를 수집
- MTC는 1965에 가구방문 면접조사로서 시작된 이래 1981년 이후로는 모두 전화조사를 통한 통행일기조사로서 시행 중 (1990년까지는 통행기반 통행일기조사, 1996년부터는 활동기반 활동일기조사)
- 조사의 목적은 포괄적인 지역 교통 계획 데이터베이스를 구축하기 위함
- 공식조사명 : San Francisco Bay Area Travel Survey 2000
- 조사 개요

<표 3> 샌프란시스코 가구통행실태조사 개요

구분	내용	비고	
조사 기관	The Metropolitan Transportation Commission (MTC)	-	
조사 시간적 범위	2000년 48시간 통행일기조사	-	
조사의 주기	비정기	1965, 1981, 1990, 1996, 2000 등 총 5회 실시	
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	활동일기조사	
	조사의 종류	전화조사	
	조사의 지점수 및 표본수	15,064가구 (모집단의 0.61%) 총 모집단 : 2,466,000가구	
	조사의 항목	가구현황	차량 보유대수, 가구위치, 가구원수, 노동자, 소득, 주택형태, 거주지,
		개인특성	나이, 성별, 고용상태, 운전면허상태
		통행목적	HBW, HBSH, HBSR, HBSC, NHB
		통행수단	차량운전, 차량동승, 대중교통, 자전거, 도보, 기타

○ Bay Area Travel Survey 범위



<그림 3> 샌프란시스코 대도시권 가구통행실태조사 조사 범위

- 이 조사에서 고려된 통행목적은 다음의 5가지로 개인활동에 기반
- Home-Based Work (HBW)
 - Home-Based Shop(Other) (HBSH)
 - Home-Based Social/Recreational (HBSR)
 - Home-Based School (HBSC)
 - None-Home-Based (NHB)

<표 4> 샌프란시스코 지역 가구통행실태조사의 통행목적

통행목적 대구분	구체적 통행목적
Home	Home
Work	직장 또는 업무 관련
Shop(Other)	가사 또는 가사 관련 (child care, care of others, 식사준비, 집안관리 등) 취침 홈쇼핑 (catalog, TV, internet) 가정기반 쇼핑 (연료, 식재료, 의약품, 의복, 신발, 가구, 자동차 등) 개인용무 (이발, 미용, 세탁, 은행, 관공서 등) 병원관련 비업무, 비구매 인터넷 사용 (이메일, 검색, 게임 등) 배웅, 마중 환승 기타
Social/Recreational	식사 (가정, 테이크아웃, 커피, 식당, 스낵 등) 여가/관람 (취미, 운동, TV) 사회활동 (방문, 집밖에서의 대화 등) 휴식 (독서, 음악감상, 사색 등) 자원봉사/지역사회활동 (회의, 자원활동, 종교활동, 결혼식 등)
School	학교 또는 관련활동 (대학, 탁아, 숙제, 기타)
Unknown	모름, 무응답

○ 또한 고려된 수단의 구분은 다음의 6가지임

- Vehicle Driver(cars, trucks, vans, motorcycles, mopeds, carpool vehicles 직접운전)
- Vehicle Passenger(동승)
- Transit Passenger(대중교통수단)
- Bicycle (자전거)
- Walk (도보)
- Other (기타 : 택시, 스쿨버스, dial-a-ride, 셔틀버스 및 기타)

<표 5> 샌프란시스코 지역 가구통행실태조사의 통행수단

전체 응답수단	구체적 수단	일반 수단
Car, van, truck, motorcycle or moped	Vehicle Driver Vehicle Passenger	Vehicle Driver Vehicle Passenger
Carpool Vehicle	Carpool Driver Carpool Passenger	
AC Transit Passenger AirBART Passenger Benica Transit Passenger Central Contra Costa Transit Authority Passenger Dumbarton Express Passenger Eastern Contra Costa-Tri Delta Transit Passenger Fairfield-Suisun Transit Passenger Golden Gate Transit-Bus Passenger Napa Valley Intracity Neighborhood Express Passenger Petaluma Transit Passenger San Francisco Muni-Bus Passenger Santa Clara Valley Transit Authority-Bus Passenger San Mateo City Transit Passenger Santa Rosa City Bus Passenger Sonoma County Transit Passenger Union City Transit Passenger Vacaville City Coach Passenger Vallejo Transit-Bus Passenger Western Contra Costa County Transit Passenger Wheels-Livermore Amador Valley Transit Authority Passenger	Public Bus Passenger	Transit Passenger
San Francisco Muni-Train Passenger Santa Clara VTA-LRT Passenger	Streetcar/LRT Passenger	
Bay Area Rapid Transit Passenger	BART Passenger	
Caltrain Passenger	Caltrain Passenger	
Amtrak Caltrain Passenger Altamont Comm. Exp. Passenger	AMTRAK/ACE Passenger	
Alameda/Oakland/Harbor Ferry GoldenGateTransit-Ferry Passenger Richmond FERRY - Passenger Tiburon FERRY - Passenger Vallejo Transit-Ferry Passenger	Ferry Passenger	
Bicycle	Bicycle	Bicycle
Walk	Walk	Walk
Taxi Passenger	Taxi Passenger	Other
School Bus Passenger	School Bus Passenger	
Shuttle Bus Passenger	Shuttle Bus Passenger	
Dial-a-Ride Passenger	Dial-a-Ride Passenger	
Airplane Passenger	Airplane Passenger	
Other	Other	
Don't Know	Don't Know	

- 조사자료는 가구수, 인구수, 통행수 등을 통해 보정되고 전수화 되었으며, 특히 주중과 주말로 구분하여 결과를 제시함

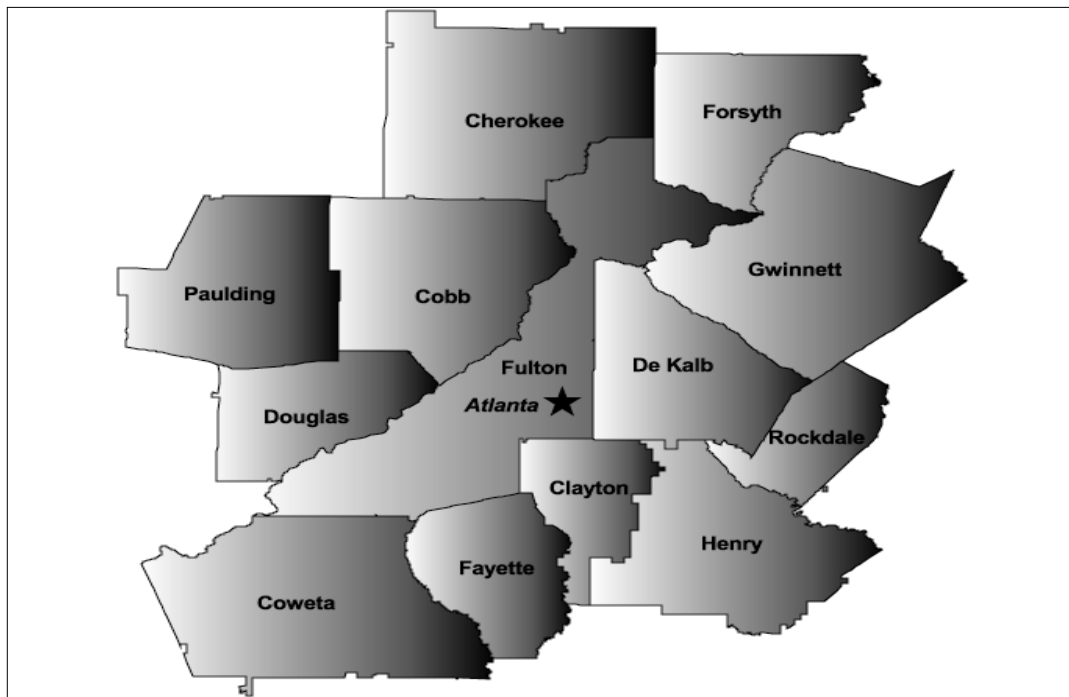
④ 애틀랜타 대도시권 (미국)

- 미국의 애틀랜타 대도시권의 Atlanta Regional Commission(ARC)은 2001년 4월부터 2002년 4월까지 12개 카운티를 대상으로 통행조사를 실시
- 총 8,069가구의 표본을 수입하였으며 48동안 통행기록 일지를 작성하는 방식에 의한 조사로서 조사방법은 역시 전화를 이용하였음
- 가구통행조사의 목적은 업무와 비업무통행 방식에 관한 정보를 획득
- 조사를 통한 갱신된 데이터는 교통계획프로젝트 뿐만 아니라 모델링을 위해 사용
- 공식조사명 : 2001 Atlanta Household Travel Survey
- 조사 개요

<표 6> 애틀랜타 대도시권 가구통행실태조사 개요

구분	내용	비고		
조사 기관	Atlanta Rgional Commission(ARC) NuStats Partner, L.P	-		
조사 시간적 범위	2001년, 4월~2002 4월 Atlanta의 13개 county	-		
조사의 주기	비정기	-		
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	통행일지조사		
	조사의 종류	전화조사		
	조사의 지점수 및 표본수	8,069가구 (모집단의 0.60%) 총 모집단 : 1,335,990가구		
	조사의 항목	가구현황	차량 보유대수, 학생수, 가구원수, 노동자, 주거형태, 소득, 민족	
		차량특성	차량연식, 차종, 엔진종류, 사용연료, 주차장소	
		개인특성	나이, 성별, 가장과의 관계, 교육수준, 면허유무, 건강상태, 직업	
		통행목적	식사, 오락, 친구 및 친척방문, 출근, 사업업무, 통학, 쇼핑, 가구업무, 운동, 의료, 여가, 각종미팅, 은행, 우체국, 환승, 휴식	
		통행수단	자가용(운전자), 자가용(승객), 버스, 준대준교통수단, 스쿨버스, 택시, 셔틀버스, 리무진,오토바이, 자전거, 도보, 비행기	

○ 2001 Atlanta 가구통행실태조사의 조사범위



<그림 4> 애틀란타 대도시권 가구통행실태조사 조사 범위

○ 조사방법은 다음의 순서로 수행됨

- 표본설계
- 공고
- 리크루트 및 회신용 메일 발송
- 보완전화 및 회신
- 데이터 처리
- Geocoding
- 품질관리

- 표본설계는 순주거밀도수준(Net Residential Density Level), 가구규모(가구원수), 가구소득 등 세 가지 변수를 수준별로 고려하려 하였으나 실제로는 순주거밀도의 5개 수준만을 고려하였고 나머지 두 변수는 고려되지 못하였음

- 궁극적으로 표본이 포함하여야 할 주요 목표는 다음의 내용을 포함하도록 하였음
 - 고밀도 지역의 표현
 - 카운티 단위의 표현
 - 저소득 가구의 표현
 - Minority의 표현
- 특히 한 주일의 모든 요일의 통행을 골고루 조사하기 위해 특정 2일간의 요일의 조사 자료가 20%를 넘지 않도록 조사된 것이 특징이며, 금-토, 일-월요일간의 비율이 29.5%를 차지하여 주말통행조사를 주중과 유사한 비율로 실시한 것이 특징이나, 토-일요일 이틀간의 조사는 시행되지 않았음

⑤ 오타와 대도시권 (캐나다)

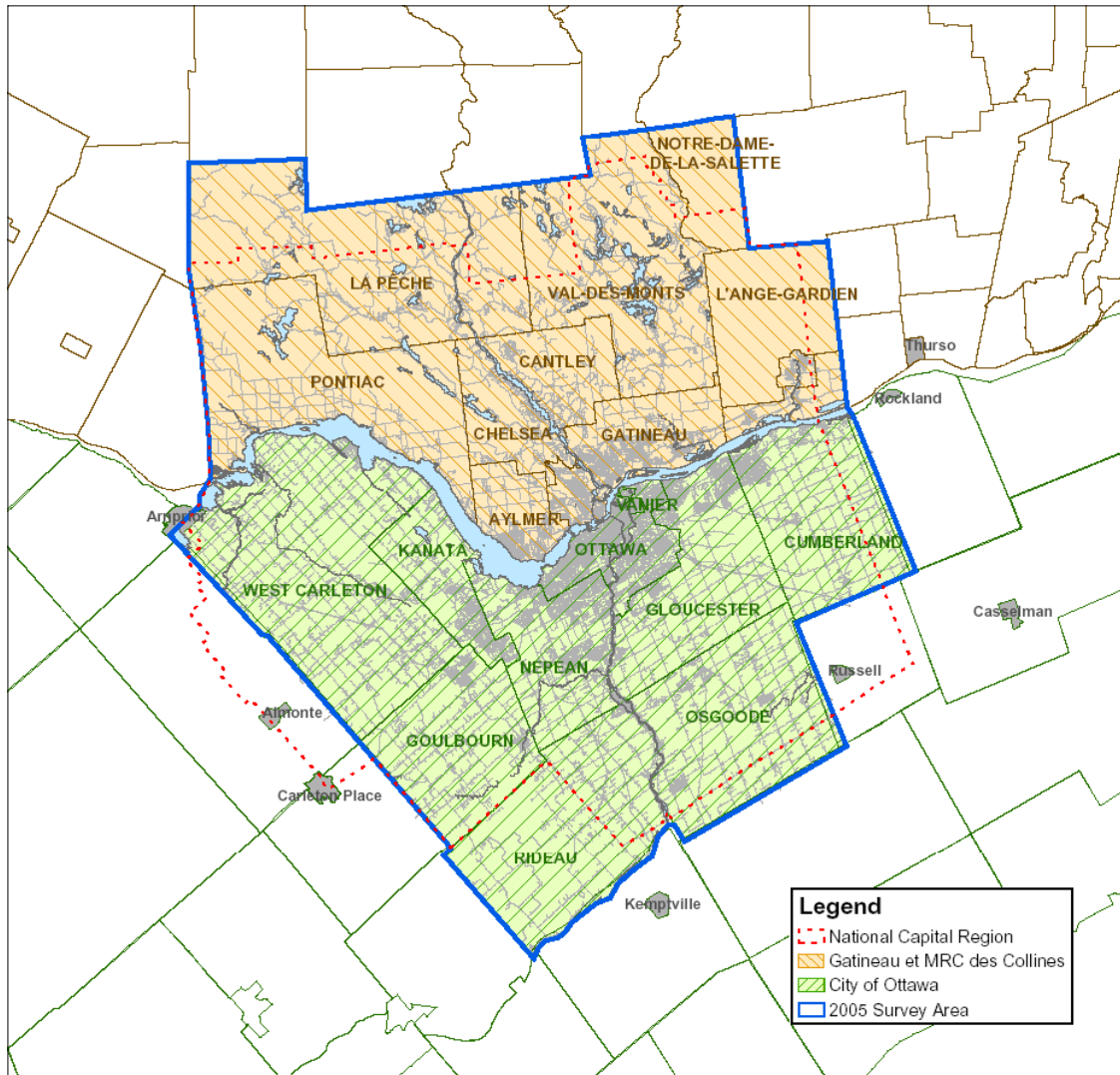
- 캐나다에서는 오타와(수도권) 뿐만이 아니라, 몬트리올, 토론토, 에드몬튼, 밴쿠버 등 주요 도시에서 통행조사를 실시하고 있으나 광역적인 대도시권을 포함한 조사는 본 수도권 지역과 토론토 지역을 대표적으로 들 수 있음
- 오타와 시 등 2개 광역권과 22개 지방 지역, 총 인구 약 115만명의 권역이 대상
- 조사의 공식 명칭은 2005 Origin-Destination Survey in the National Capital Region으로 비정기조사임
- 가장 최근에 수행된 조사는 2005년 가을 (10주간, 2005.09.21~11.29)동안 수행됨
- 통행시간, 통행수, 대중교통 승객수, 인구·고용 통계 조사를 통한 신뢰성 높은 정보 수집과 지역 통행의 경향 분석
- 교통 수요의 끊임없는 변화에 대한 지속적인 분석자료 마련
- 공식조사명 : 2005 Origin-Destination Survey in the National Capital Region

○ 조사 개요

<표 7> 오타와 대도시권 가구통행실태조사 개요

구분	내용	비고		
조사 기관	National Capital Region TRANS Committee	-		
조사의 공간적, 시간적 범위	2개 광역권 대상, 22개 도시 및 지방지역 2005.09.21~11.29	the City of Ottawa, Ville de Gatineau and the Municipalité régionale de comté des Collines de l’Outaouais		
조사의 주기	비정기이나 약 10년단위	1986년, 1995년, 2005년		
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	통행일지조사		
	조사의 종류	컴퓨터 기반의 전화조사		
	조사의 지점수 및 표본수	27,449가구 (모집단의 5.9%) 총 모집단 : 465,400가구		
	조사의 항목	가구현황	지역, 가구원수, 차량 보유대수, 주거형태	
		개인특성	나이, 성별, 운전면허보유, 대중교통패스보유, 직업의 종류, 직장 또는 학교의 위치 및 주차형태, 기조사여부	
		개인통행특성	기점, 종점, 통행목적, 통행수단, 출발시간, 대중교통 이용시 접근 수단 및 접근역 또는 정류장 · 이용노선 · 환승지점 · 지불된 요금 (패스 미소지자에 한해), 오타와강 횡단 여부	
		통행목적	근무, 학교, 쇼핑, 여가, 의료, 마중, 귀가, 기타	
		통행수단	자가(운전), 자가(동승), 대중교통, 자전거, 보행, 기타	

○ 2005 Origin-Destination Survey의 조사범위



<그림 5> 오타와(수도권) 대도시권 가구통행실태조사 조사 범위

- 조사방법은 콜센터(화요일부터 토요일까지 45명의 조사원)를 기반으로 컴퓨터 이용의 전화 조사를 실시하며, 랜덤하게 선택된 가구원에게 일주일 전에 설명책을 발송함
- 16세 이상 가구원과 통화를 실시하며, 11세 이상 가구원은 16세 이상 가구원을 통해
- 특이할만한 점은 오타와 강을 횡단하였는지에 대한 여부로 동서를 횡단하는 강을 주요 screen line으로 사용

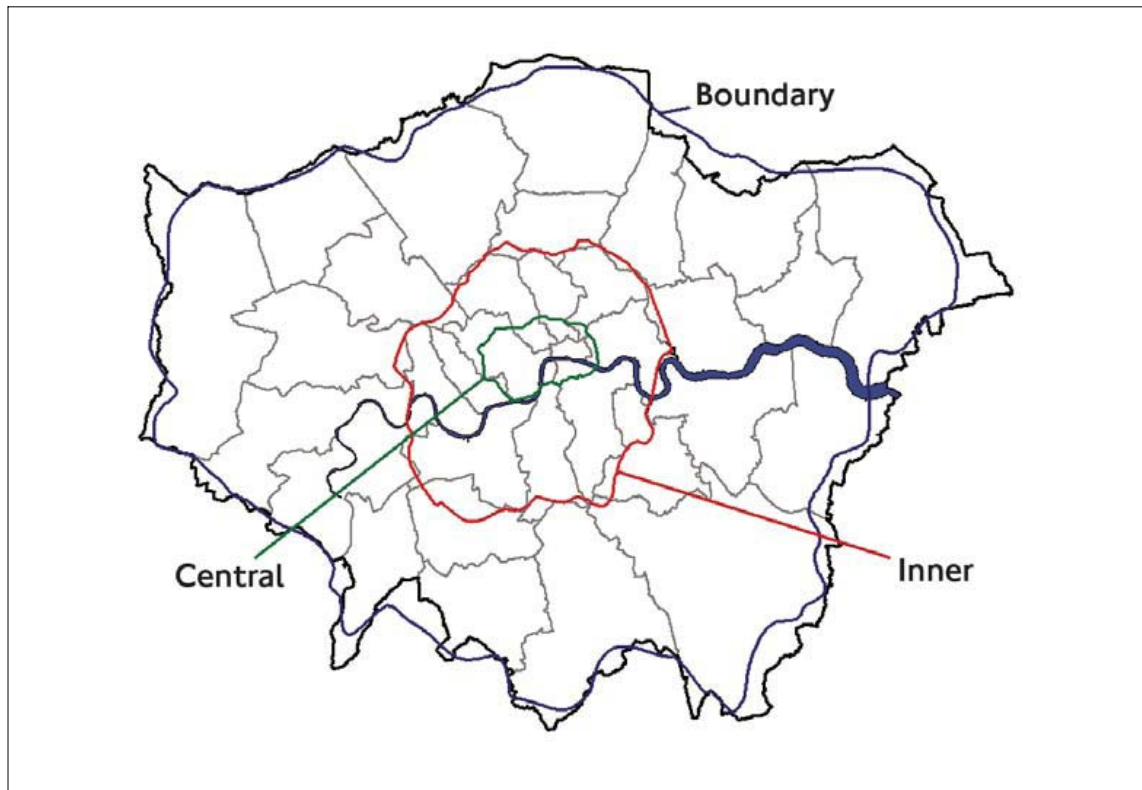
⑥ 런던 대도시권 (영국)

- 런던시와 주변 32개 자치구를 포함한 광역으로 총 인구 743만명
- 조사의 공식 명칭은 London Travel Report 2005로 연간 정기조사임
- 공식조사명 : London Travel Report 2005
- 조사 개요

<표 8> 런던 대도시권 통행실태조사 개요

구분	내용	비고	
조사 기관	Transport for London	-	
조사의 공간적, 시간적 범위	런던시와 주변 32개 자치구 2005년	-	
조사의 주기	정기	매년	
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	통행일지조사	
	조사의 종류	우편조사	
	조사의 항목	개인통행특성	기점, 종점, 통행목적, 통행수단, 출발시간
		통행목적	업무, 여가, 쇼핑/개인용무, 업무관련, 교육, 기타
		통행수단	철도, 지하철, 경전철(DLR), 버스, 택시, 승용차, 오토바이, 자전거, 도보

○ London Travel Report 2005의 조사범위



<그림 6> 런던 대도시권 통행실태조사 조사 범위

⑦ 마드리드 대도시권(스페인)

- 조사의 목적은 마드리드 지역의 교통수단 분담에 따른 사회적 비용을 조사하여, 통행자의 교통수단 이용에 효율적인 분담비율을 확인하기 위함
- 교통관련 외부효과의 문제해결을 경제적, 사회적, 환경적 방법 검토의 자료 마련
- 도시와 지방 통행의 지역적 차이점을 검토하고, 교통시스템과 토지계획 관계 확인
- 공식 조사명: Traveller Transport Account for Madrid Region in the Year 2004
- 조사개요

<표 9> 마드리드 대도시권 통행실태조사 개요

구분	내용	비고	
조사 기관	Transport Research Center (TRANSyT -UPM)	-	
조사의 공간적, 시간적 범위	마드리드 3개 지역으로 분류	Municipio de Madrid, Corona Metropolitana, Corona Regional	
조사의 주기	비정기	1996, 2004	
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	통행일기조사	
	조사의 종류	컴퓨터 기반의 전화조사	
	조사의 항목	가구현황	지역, 가구원수, 차량 보유대수
		개인특성	나이, 성별, 차량보유 여부
		개인통행특성	기점, 종점, 통행목적, 통행수단
		통행목적	근무, 학교, 업무, 귀가, 기타
		통행수단	철도, 버스, 자가용, 오토바이 및 자전거, 도보

⑧ 동경 대도시권 (일본)

- 조사기관은 동경도시권교통계획협의회(東京都市圏 交通計劃協議會)으로 인구 약 3,400만명의 동경도시권내의 都縣·정령지정도시 및 관계기관 등으로 구성하고 상호 협력·조정
- 동경도시권교통계획협의회의 구성은 국토교통성 관동지방정비국, 동경도, 이바라끼현(茨城縣), 사이타마현(埼玉縣), 치바현(千葉縣), 가나가와현(神奈川縣), 요코하마시(横浜市), 가와사키시(川崎市), 치바시(千葉市), 사이타마시(さいたま市), 독립행정법인 도시재생기구, 동일본고속도로주식회사, 수도고속도로주식회사, 중일본고속도로 주식회사로 이루어짐
- 조사의 공간적, 시간적 범위
 - 1998년 10월~12월 제4차 조사
 - 2008년 10월~12월 제5차 조사 준비중
 - 조사시점 : 매년 10월~12월
 - 조사일 : 토, 일, 휴일 및 월, 금을 제외한 평일 1 일간
 - 조사 주기 : 10년 주기
- 조사대상지역은 동경을 중심으로 반경 약 80Km권역으로 동경도, 가나가와현, 사이타마현, 치바현, 이바라끼현 남부의 면적 약15,000km²、5 세 이상의 야간인구 약 3,300만명 (1998년 현재)의 지역(98년 조사는 88년 동일한 조사범위임)

○ 조사개요

<표 10> 동경 대도시권 통행실태조사 개요

구분	내용	비고	
조사 기관	동경도시권교통계획협의회(동경 都市圏交通計劃協議會)	-	
조사 시간적 범위	1998년 매년 10월~12월	토, 일, 휴일 및 월, 금을 제외한 평일 1 일간 (활동일지조사의 경우는 평일 및 일요일)	
조사의 주기	조사의 주기적인 기간	10년 단위	
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	통행일지조사(본조사), 활동일지조사, 개인의식조사, 통근, 통학 교통수단 이용 의향에 관한 조사, 정책에 대한 의식조사	
	조사의 종류	가구방문조사(본조사), 우편조사, 웹상에서의 조사, 구청 등의 창구 설문조사	
	조사의 지점수 및 표본수	조사대상자 1,235,883명(표), 유효샘플수 883,044명(표) 71.5% (표본율 약 2.68%)	
	조사의 항목	가구현황	가구원수, 미취학아동수, 차량보유대수
		개인특성	나이, 성별, 직업
		개인통행특성	출발지, 출발시각, 통행목적, 통행수단, 도착지, 도착시각
		통행목적	출근, 등교, 귀가, 업무, 사적목적(쇼핑, 레저 등)
		통행수단	도보, 승용차, 버스, 지하철, 자전거

⑨ 시드니 대도시권 (오스트레일리아)

- 시드니 시와 Illawarra, Newcastle 구역을 포함한 광역으로 총 인구 419만명 지역
- 조사의 공식 명칭은 2005 Household Travel Survey Summary Report로 연간 정기조사 실시
- 공식조사명 : 2005 Household Travel Survey Summary Report
- 조사 개요

<표 11> 시드니 대도시권 통행실태조사 개요

구분	내용	비고		
조사 기관	Transport Data Centre	-		
조사의 공간적, 시간적 범위	시드니 시와 주변 광역권 2005년 6월	-		
조사의 주기	정기	연간 (최초: 1997/98)		
조사의 내용 및 방법	조사의 형태	통행일지조사		
	조사의 종류	가정 방문 조사 (HIS, Home Interview Survey)		
	조사의 지점수 및 표본수	14,463가구 (모집단의 0.94%) 응답: 9,074가구 (응답율 63%) 총 모집단 : 1,545,000가구		
	조사의 항목	가구현황	주거형태, 소유형태, 차량 보유대수, 자전거 보유대수(성인/어린이), 가족 구성, 사용 언어	
		개인특성	나이, 성별, 수입, 고용상태, 출생국가, 운전면허 타입, 운전면허 없는 이유, 교통 이용에 제한/방해가 되는 장애 여부	
		근무특성	주직업, 근무일정, 근무시간/유동성, 고용 산업, 고용주의 통근 보조, 재택근무, 카풀	
		차량특성	차종, 연식, 엔진 특성, 등록 형태, 연료 종류	
		개인통행 특성	통행수단, 통행목적, 기점, 종점, 출발시간, 도착시간, 승용차량 통행 (재차인원, 유료도로 통행여부, 주차), 대중교통 통행 (요금 지불 형태, 비용)	
		통행목적	사교/여가, 승객 수송, 쇼핑, 통근, 업무 관련, 개인적 용무, 교육/보육, 기타	
통행수단		자가(운전), 자가(동승), 기차, 버스, 페리, 보행, 기타		

○ 2005 Household Travel Survey Summary Report



<그림 7> 시드니 대도시권 가구통행실태조사 범위

- HTS (Household Travel Survey)는 직접 대면(face-to-face)인터뷰 조사를 원칙으로 하며, 매년 6월동안 매일 실시
- 통행일지는 각 가정의 가장이 작성하며 명시된 24시간동안 이뤄진 모든 통행을 기재. 그 후 조사원이 각 가구원에게 각 통행의 자세한 사항에 대해 조사
- 지속적인 HTS의 표본은 3년 주기로 계획되며, 3년간의 데이터로부터 1991/92 HIS와 유사한 표본 확보. 해마다 무작위로 선택된 약 5천 가구에 조사에 참여할 것을 요청하고 있음
- HTS 표본 추출 방법은 통계청의 통계 자문부가 만든 매뉴얼에 의해 설계했으며, 이 샘플 설계에서, 데이터의 수집 연월일에 따른 변동을 분석함으로써 상대표준오차(RSE)는 줄고 통계적 신뢰성은 높임

나. 기타 여객통행실태조사

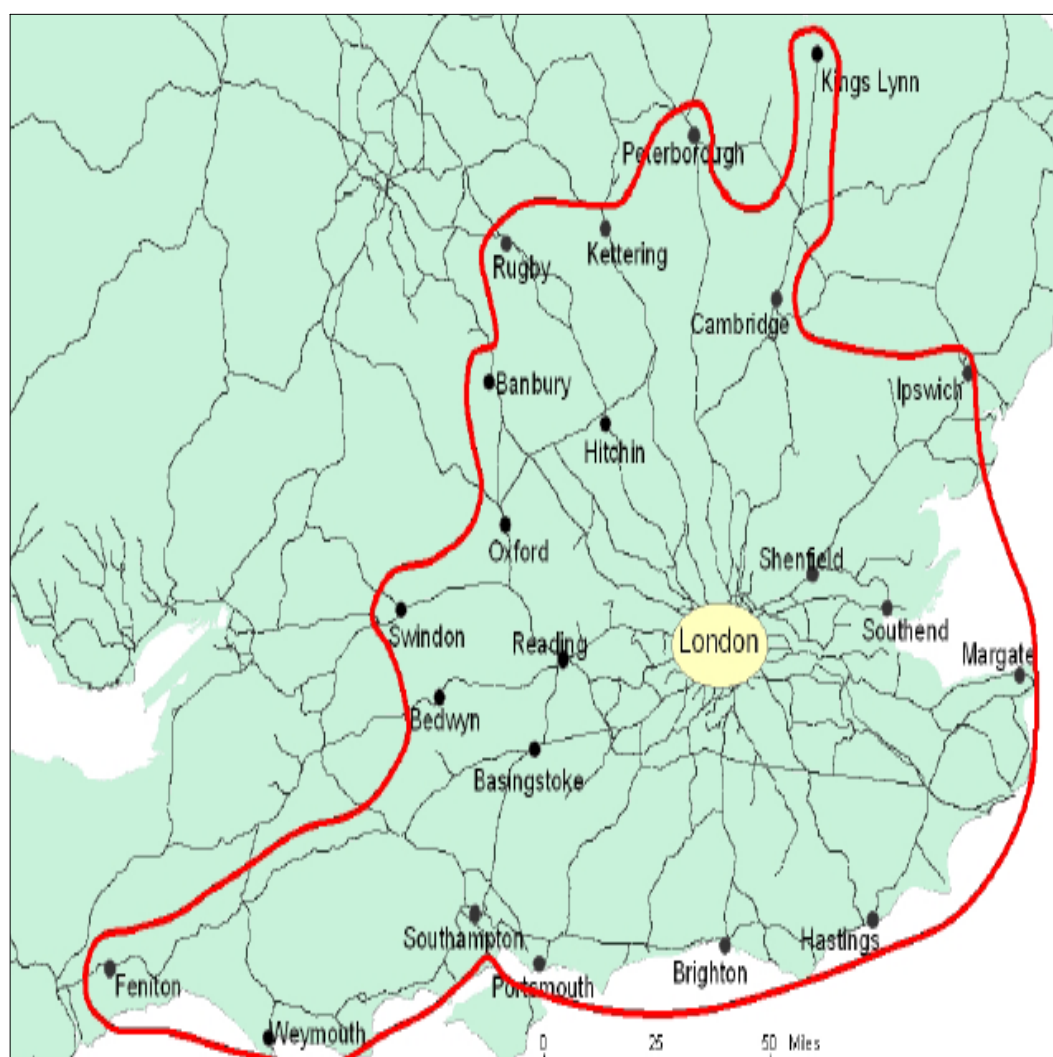
1) 개 요

- 가구통행실태조사를 보완하며, 전수화나 모형 구축시 이용할 통행지표를 추가조사는 기타 여객통행실태조사에 대해 조사
- 검토된 기타 통행실태조사의 내용은 다음과 같음
 - 대중교통(철도) : 런던 대도시권
 - 자동차 기종점 조사 : 일본 전국권
- 런던 대도시권의 경우 가구통행실태조사에 더불어 주요 수단 중 하나인 철도에 대한 이용실태 조사를 별도로 실시. 통행관련 질문과 더불어 요금에 대한 상세한 질문이 특징임
- 일본의 경우 국내와 유사하게 코든스크린 라인에서 자동차 기종점 조사를 실시하고 있으며, 특징이라면 코든스크린 라인에서 뿐만 아니라 자동차 소유자에 대한 방문 인터뷰 조사를 병행하여 실시하고 있음

2) 기타 여객통행실태 조사의 주요 내용

① 대중교통(철도) 이용 실태 조사 (영국, 런던 대도시권)

- 대중교통 수단중 철도수단의 여객통행실태 조사에 대해 가구통행 실태 조사와 별도로 조사
- 조사기관은 런던 교통국 내의 Strategic Rail Authority Statistics Team에서 이루어 졌음
- 시간적 범위는 2001년도이며, 화요일에서부터 목요일에 대해 조사
- 공간적 범위는 런던으로의 출근 통행을 포함시킬 수 있는 지역을 대상으로 900여개의 역사가 대상이 됨. Swindon, Rugby, Kettering, Peterborough, Cambridge and Ipswich의 4개 지역을 포함함



<그림 8> 런던 대도시권 대중교통 이용실태 조사 범위

- 조사방법은 역의 크기와 이용객의 정도에 따라 6시부터 배포 및 회수를 실시하며, 총 조사지의 작성시간은 15분 정도가 소요 됨
- 조사항목으로 다음과 같은 주 내용들이 포함됨
 - 접근관련 수단

1 Walked	8 Air/Sea
2 Bus/coach	9 Eurostar train
3 Car (parked at or near the station)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Other National Rail (BR) train
4 Car (dropped off by someone)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Underground train
5 Taxi/minicab	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Docklands Light Railway
6 Motorcycle	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Tram/other Light Rail
7 Bicycle	

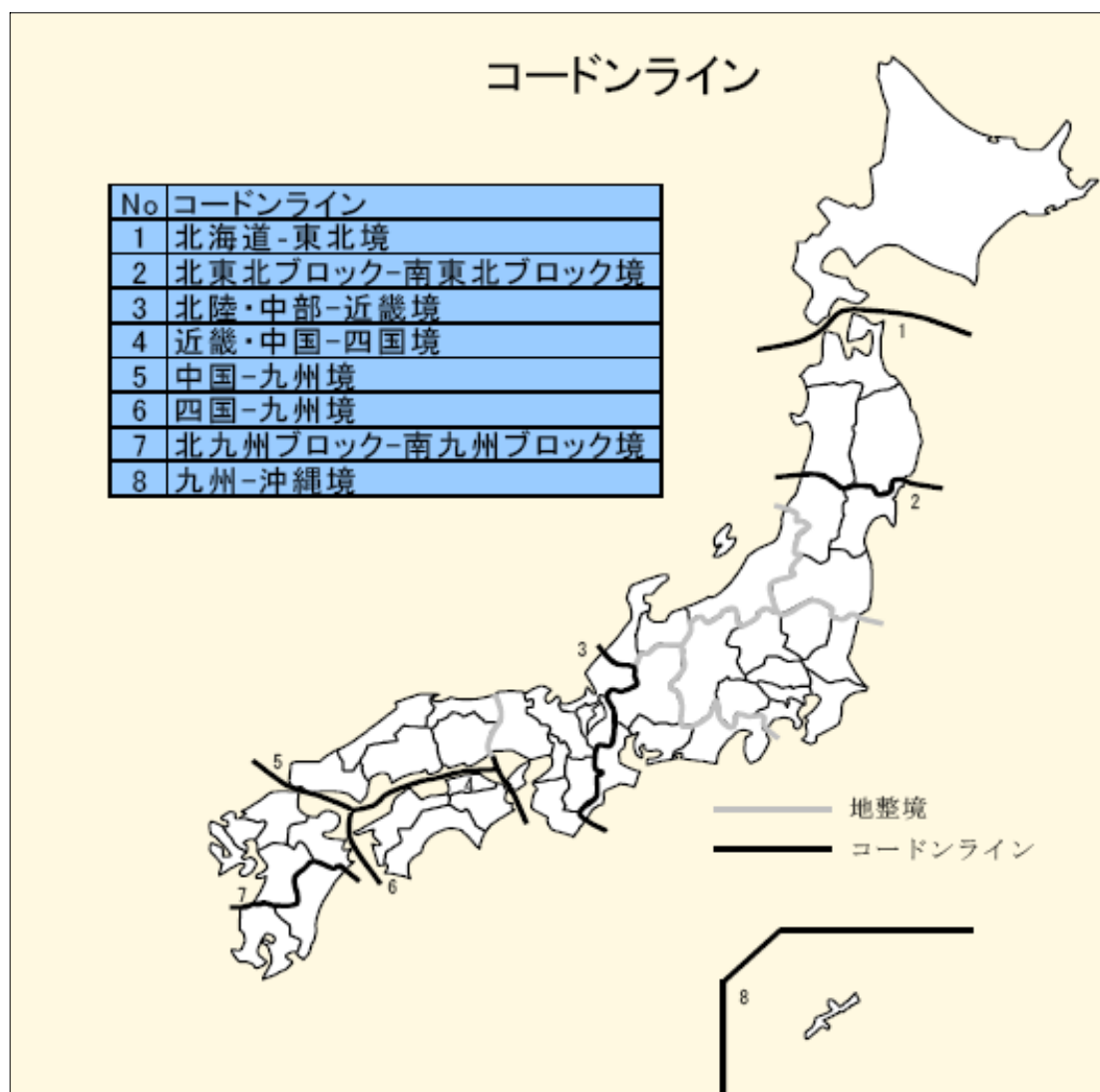
- 접근관련 목적

1 Going home	7 Sport or entertainment (e.g. concert, theatre)
2 Shopping	8 Other leisure activity
3 Normal workplace	9 Going to school/college/university (as student)
4 Other workplace/meeting	10 Going to school/college (accompanying pupil)
5 Personal business (e.g. doctor, hospital, bank)	11 Taking someone to airport, station, hotel
6 Visiting friends/relatives at their home	12 Meeting someone at airport, station, hotel
	13 Other (please tick and write in below)

- 기타 : 동행자 유형, 통행횟수, 이용 철도의 서비스 등급, 요금 지급 방식, 성별, 나이, 자동차 보유대수

② 자동차 기종점 조사 (일본, 전국 단위)

- 대도시권 주요 도로의 경계에서 자동차의 기종점과 이용목적 등을 면접 조사함
- 조사 기관 국토교통성 산하 (재)계량계획연구소(IRS)에 기획, 총괄하고 도도부현, 정령지정시, 일본도로공단에서 실시함
- 조사의 시간적 범위는 해당연도 10월 ~ 11월 평일 및 휴일을 대상으로 하며, 조사주기는 3~5년 단위로 대도시권 통행실태 조사 중간년도에 실시
- 자동차 기종점조사 방법은 약 2 ~ 3 %의 자동차를 추출하여 사용자를 방문조사하는 자동차 소유자 인터뷰 기종점 조사와 현경계 등에 설정된 코든 라인 상에서 차량을 세우고 조사하는 노측기종점 조사의 2종류로 구성



<그림 9> 일본 자동차 기종점 조사 코든 라인 (회색 현 경계)

- 1999년부터는 노측 기종점조사의 경우는 전국에서 147개소로 코든 라인 조사는 대폭 삭감. 자동차 소유자 인터뷰 기종점조사는 전체 자동차의 약 2.2% 정도를 추출하여 평일, 휴일에 실시하고 있으며, 조사용지를 배포 후 우편으로 회수하는 방식을 택함

<표 12> 일본의 자동차 기종점조사 실시의 경위 (전국 단위)

연 도	노측OD 조사	자동차 소유자 인터뷰 OD 조사
1971년	현 경계, 대도시권 경계의 광역시군 도로 이상에서 실시(615개소)	섬들을 제외한 모든 지역을 대상으로 평일만 조사(추출율 8.3%)(그때까지는 대도시권만 조사함)
1974년	설정된 코든 라인상의 광역시군 도로 이상에서 실시(350개소)	섬들을 제외한 모든 지역을 대상으로 평일·휴일에 실시(추출율 7.0%)
1977년	위 동일(375개소)	섬들을 제외한 모든 지역을 대상으로 평일만 실시(추출율 4.0%)
1980년	위 동일(541개소)	위 동일(추출율 3.7%)
1985년	위 동일(414개소)	위 동일(추출율 3.2%)
1990년	위 동일(350개소)	섬들을 포함한 모든 지역을 대상으로 평일·휴일에 실시(추출율 2.4%)
1994년	위 동일(506개소)	위 동일(추출율 3.0%)
1999년	위 동일(260개소)(코든 라인은 대폭 삭감)	위 동일(추출율 2.2%)

- 자가용의 조사항목: 사용연료, 초기등록연월, 차량번호, 차종, 소유형태, 직업(승용차의 경우), 운전면허보유(승용차의 경우), 운전자의 성별, 운전자의 연령
- 자가용의 통행속성 조사항목: 1일 주행거리, 1일 주행회수, 출발지, 목적지, 운전자의 개인번호, PT조사에 맞춘 출발·목적시설, 환승유무, 출발·도착시각, 구간거리, 통행목적, 적재품목(화물차만), 적재중량, 승차인원, 주차장소, 승강I.C., 화물을 내리는 곳(화물차), 화물의 진짜 출발·목적지(화물차)
- 영업화물차류의 조사항목: 사용하는 곳, 적재량, 사용연료, 초기등록연월, 차종, 소유형태, 사업면허종류
- 택시, 전세버스의 조사항목: 사용하는 곳, 사용연료, 초기등록연월, 승차정원, 1일 주행거리, 1일 운행회수, 승차·강차지(택시), 출발·목적지(전세버스), 출발·도착시각, 구간거리, 승차인원(버스), 수송인원(택시), 요금(택시), 승강I.C.

2. 여객통행실태조사 자료의 활용

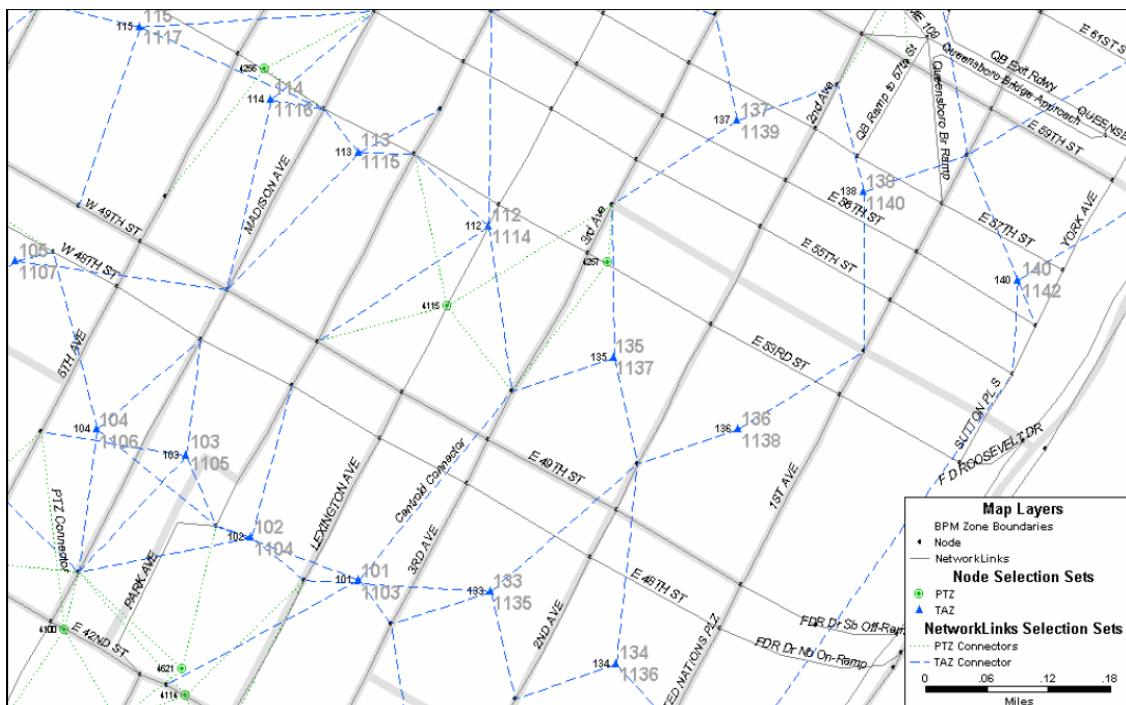
가. 기종점통행량 자료의 구축

1) 개 요

- 본 절에서는 앞에서 다룬 가구통행실태조사나 기타 여객통행실태조사 자료를 이용하여 기종점통행량 자료를 구축하고 있는 미국, 오스트레일리아, 일본의 사례를 검토함
- 검토된 기타 통행실태조사의 내용은 다음과 같음
 - 미국 : 뉴욕, 로스앤젤레스, 샌프란시스코, 애틀랜타
 - 오스트레일리아 : 시드니
 - 일본 : 동경
- 미국 대도시권의 경우 기존의 4단계 수요예측 모형의 각 단계별로 좀 더 상세화된 모형을 사용하고 있으며, 일부 단계에서는 활동기반의 예측모형에 대한 적용이 보여지고 있음
- 시드니나 동경 대도시권의 경우 우리나라와 유사한 수준의 모형 수립 및 분석이 이루어지고 있음

① 뉴욕 대도시권 (미국)

- 구축된 모형의 명칭은 New York Best Practice Model (NYBPM)임
- 자료의 공간적, 시간적 범위는 기준년도는 1996년도이며, 최종 예측연도는 2020년임
- 존의 개수: 3,586개

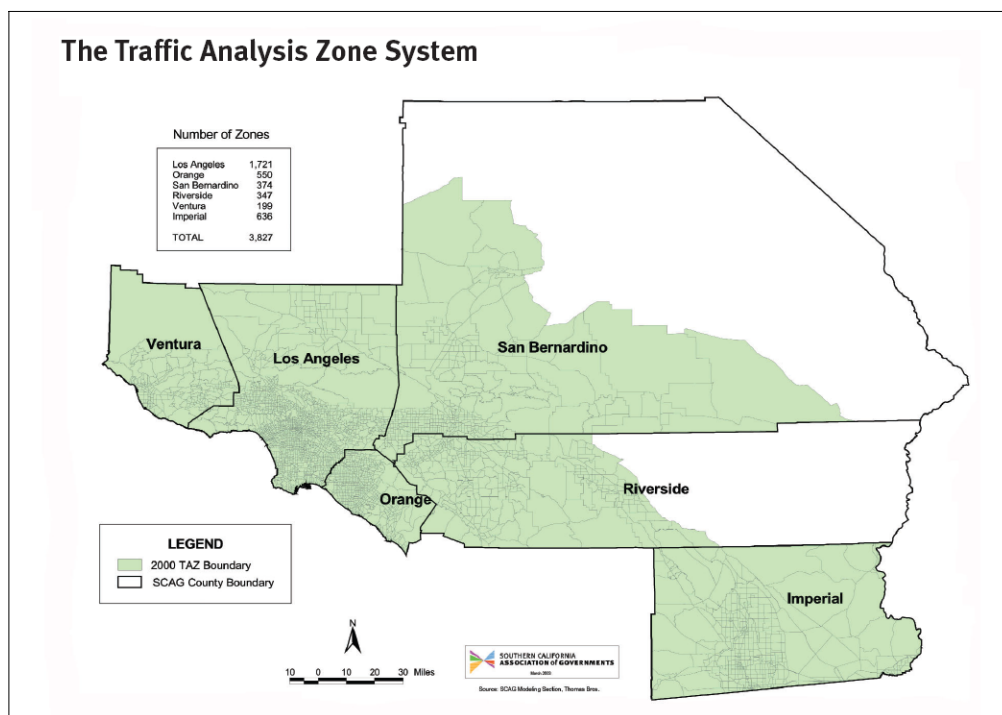


<그림 10> BPM 모형의 존 구축 예(맨하튼 지역)

- 통행목적은 출근, 등교, 귀가, 쇼핑, 업무의 5가지로 구분하고 있으며, 통행수단은 도보, 승용차, 버스, 지하철의 4가지 수단으로 구분
- 구축시 사용된 모형은 다음과 같음
 - Household, Auto-Ownership, Journey-Frequency (HAJ) Model, The Household, Auto-Ownership and Journey-Frequency (HAJ) Model을 사용하였으며, 4단계 모형의 통행발생 모형을 구체화 시킨 모형임. 소득, 자식수, 노동자수, 차량대수등을 추정하고 이후 하루 동안의 통행량을 결정
 - Mode Destination Stop Choice (MDSC) Model의 경우 4단계 모형의 통행분포 및 수단선택의 모형을 대신하며, 개인 및 가구특성을 기반으로 통행 중에 정지하는 경우의 목적지와 수단을 예측하게 됨
 - 이를 위한 모형의 계수 추정은 ALOGIT 소프트웨어를 이용하며, 정산 및 검증은 The Public Use Micro-Sample (PUMS)와 The Census Transportation Planning Package (CTPP)의 1990 데이터를 기초로 수행

② 로스앤젤레스 대도시권 (미국)

- 구축기관은 The Southern California Association of Governments(SCAG) 임
- 기준년도는 2000년이며, 최종 예측연도는 2030년임
- 총 3,827개의 존 구축



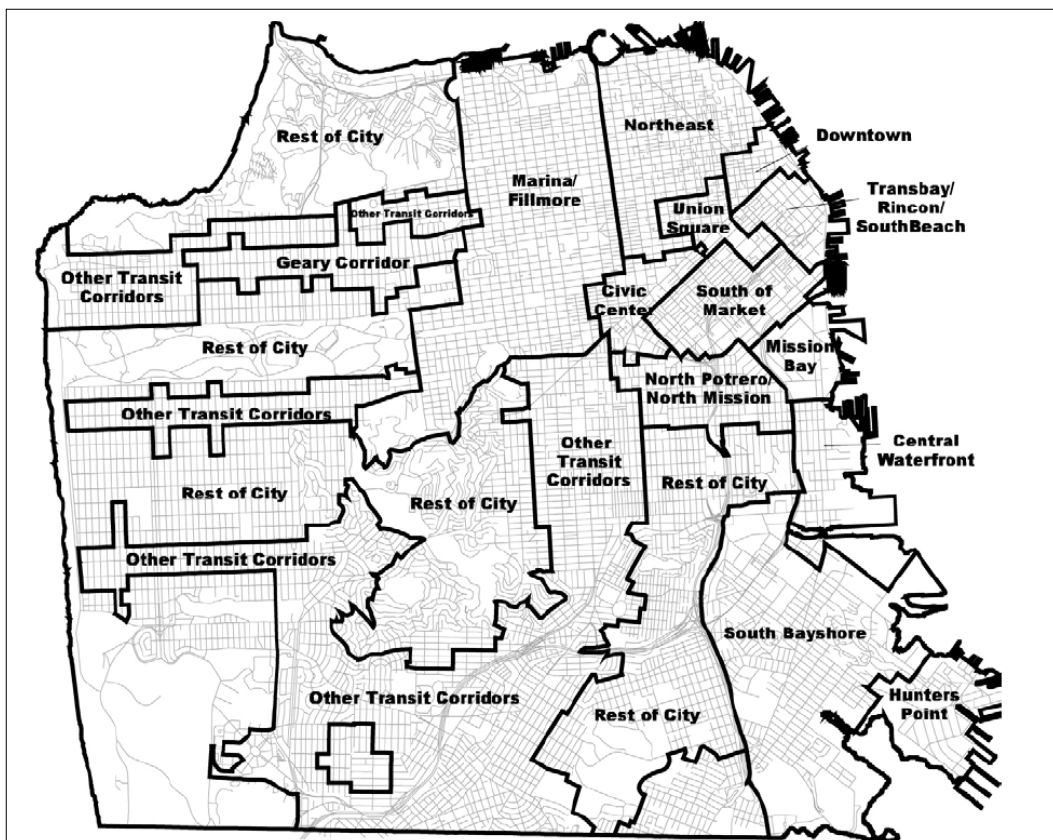
<그림 11> 로스앤젤레스 모형의 존 체계

- 통행목적 구분은 출근, 퇴근, 쇼핑, 등교(학교 및 대학), 사회활동/레크레이션, 교육, 기타로 나뉘며, 통행 수단은 승용차, 도보, 자전거, 고속열차, 통근전철, 현지버스, 고속버스, 도시철도로 구분하였음
- 통행발생 단계에서 비차량통행과 세분화된 통행수단을 고려하였으며, MNL vehicle availability model, Census household classification model, cross-classification trip production model의 결합된 모형 사용
- 통행분포 단계에서는 통행목적, 소득그룹(업무통행에 대한), 시간(첨두, 비첨두)에 의한 마찰계수(Friction factors)를 고려하여 모형을 적용
- 수단선택 단계의 경우 Nested Logit models을 사용하였으며, 각 통행 목적을 위한 모형과 함께 첨두 및 비첨두에 의해 계층화된 모형으로 사용, 비 자동차 통행에 대해서도 수단의 접근성과 유출량에 따라 Transit Trip model을 사용하였음

- 통행배정은 승용차(3가지 형태로 분류)와 트럭(중량에 따라 3가지로 분류)으로 분류하였으며, External model로부터 내부통행로의 통행유입을 고려하고, Air demand model로 공항 통행에 대해 결합시킴

③ 샌프란시스코 대도시권 (미국)

- 구축기관은 San Francisco County Transportation Authority 임
- 기준년도는 1990년이며, 최종 예측연도는 2020년임
- 1998년 광역권 토지 이용 연구시 사용되었던 14개의 지역을 이용하여, 766개의 존구축



<그림 12> 샌프란시스코 모형의 존 시스템

○ 통행목적 / 통행수단

- 통행목적: 출근, 교육, 쇼핑, 사회활동/레크레이션, 보육, 아이들을 위한 통행, 수단변경
- 통행수단: 스쿨버스, 배, 고속버스, 도로변/케이블카, 대중교통 버스, 승용차, 승용차 탑승, 자전거, 도보

- Vehicle Availability Model의 경우 샌프란시스코 거주자의 각 가구별 차량이용을 예측하기 위한 다중로짓 모형으로, 가구위치, 가구구성원의 특성, 직장위치를 고려하여 차량보유대수의 확률을 추정함
- The full day pattern model은 가정기반통행의 목적(출근, 교육 등)과 형태(한번 또는 그 이상의 환승)를 이용 가정기반의 2차 통행의 수를 예측하며, Tour Time-of-day Models은 여행자가 처음 통행을 위해 집을 떠난 시기와 귀가를 위해 처음 도착지로 떠난 시기를 동시에 예측하기 위한 모형임
- 통행배분의 경우 기존 분석론과의 차이점은 하지만 전통적인 모형과 달리 Day-pattern model를 이용하여 통행발생량을 추정하여 다음 단계로 연계시켜줌
- 샌프란시스코의 수단분담 모형의 경우 기존의 Trip-based mode choice model과는 다르게 The tour mode choice model를 이용하고 있음
- Visitor models이 추가적으로 이용되며, 이는 샌프란시스코 관광객의 방문통행을 예측하는 모형으로 1995년과 1998년에 수집된 방문객 자료를 이용하여 추정. 3개의 수단과 29개의 도착지에 대한 방문객수가 반영됨
- 검증의 경우 가구통행실태조사 및 실제 통행자료를 이용 검증

④ 시드니 대도시권 (오스트레일리아)

- 자료의 공간적 범위는 시드니 광역권이며, 1991/92년(HIS, Home Interview Survey), 1997.7~1998.12(HTS, Household Travel Survey), 1996년(JTW, Census Journey-to-Work Data)의 자료를 이용 모형 수립
- O/D 기준연도는 1996년이며, CPI를 이용해 환산

<표 13> 시드니 대도시권 기종점 예측 모형 개요

구분	내용	비고
구축자료 시간적 범위	O/D 기준연도	1996
구축자료의 내용 및 방법	존 구분	존 개수(800~900), 존 세밀도 등
	통행목적	근무, 업무, 교육(1,2,3차), 쇼핑, 기타
	통행수단	자가(운전), 자가(동승), 기차/페리, 버스, 자전거, 보행, 택시, 기타
	전수화 및 장래교통수요 예측 방법론	모형종류(통행발생, 통행분포, 수단선택:Multinomial or nested logit models, 통행배정), 정산방법, 검증방법 등
	사회경제지표	사회경제지표 활용 종류(<가구> 보유차량대수, 운전면허, 가구수입, 근무장소, 거주장소 <개인>성별, 연령, 고용상태, 고용군, 수입), 사회경제지표 예측 방법론

- HIS와 HTS의 두가지 자료를 이용하여 각각 수단 선택이 이뤄진 후, 목적지 선택 모형으로 확장되며, 이를 통해 초기단계의 오류를 감지 가능
- 자료 통합을 위해, 공통된 원칙 하에서의 가격정보 자료를 구축하여 명목 가격의 인플레이션 효과를 제거

⑤ 동경 대도시권 (일본)

- 동경도시권교통계획협의회(동경都市권 交通計劃協議會) 및 협의회가 의뢰한 대학, 연구소를 통해 기종점통행량 구축
- 모형 개요

<표 14> 동경 대도시권 기종점통행량 예측 모형 개요

구분	내용	비고
구축 기관	동경도시권교통계획협의회	-
구축자료의 공간적, 시간적 범위	기준년도 2000년, 예측년도 2020년	-
구축자료의 내용 및 방법	존 구분	- 대존: 52개, 중존: 144개, 계획기본존: 595개, 소존: 1648개(인구 약 15,000명 정도 규모)
	통행목적	- 출근, 등교, 자택->업무, 자택->개인, 귀가, 근무업무<->통근업무, 기타 개인(쇼핑, 레저 포함)
	통행수단	- 철도, 도보, 승용차, 버스, 이륜차
	전수화 및 장래교통수요 예측 방법론	- 통행발생: 카테고리 모형, 중회귀모형 - 통행분포: 중심성 지표를 이용한 지수형 모델 및 중력모델 - 수단선택: 집계, 비집계형 logit 모델 및 AHP형 비집계 로짓모델 - 통행배정: Dijkstra법, 전환율곡선, 집계형, 비집계형 로짓모델

나. 통행특성지표 분석

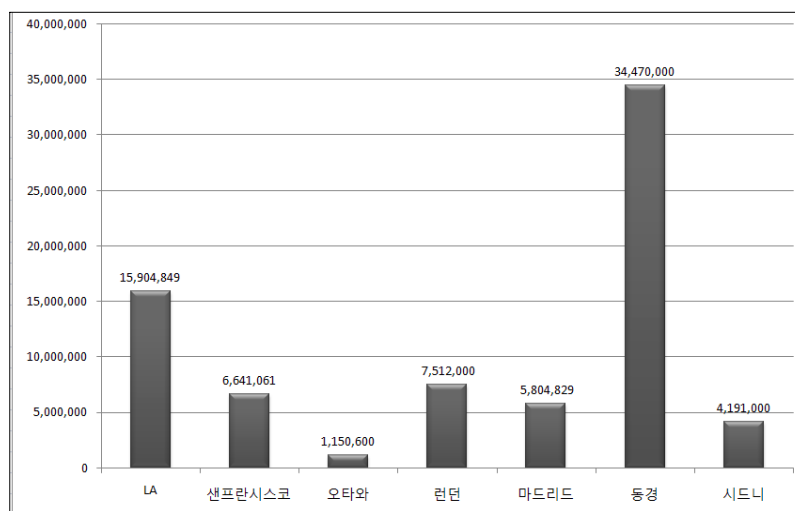
1) 개 요

- 광역권별로 통행지표를 살펴보고 비교해 봄으로써 국내 통행지표의 비교의 토대를 마련하며 지표별 상관관계에 대한 검토 기반 확보
- 권역별로 조사방법이나 지역적 관심 지표가 다름. 이에 따라 보고서 등에 수록된 지표값 위주로 아래와 같은 대도시권 영역에 대해 검토
 - 로스앤젤레스 대도시권 (미국) : 2000년
 - 샌프란시스코 대도시권 (미국) : 2000년
 - 애틀란타 대도시권 (미국) : 2001년, 표본데이터 위주 분석
 - 뉴욕 대도시권 (미국) : 1998년, 표본데이터 위주 분석
 - 런던 대도시권 (영국) : 2006년, 가구기반의 자료는 생략된 통행특성 분석
 - 오타와 대도시권 (캐나다) : 2005년
 - 시드니 대도시권 (오스트레일리아) : 2005년
 - 동경 대도시권 (일본) : 1998년, 가구기반의 자료는 생략된 통행특성 분석
- 2006년 주민등록인구 통계를 기준으로 부산울산광역시권 740만, 대구광역시권 360만, 광주광역시권 170만, 전주광역시권 140만, 대전광역시권 280만의 인구를 포함하고 있으며, 이는 인구규모로 샌프란시스코 대도시권, 런던 대도시권, 마드리드 대도시권, 시드니 대도시권과 유사한 규모라 볼 수 있음
- 또한 가구당 인구수의 경우도 2006년 통계청 주민등록인구 통계를 기준으로 가장 작은 대전광역시권 2.74부터 가장 큰 부산울산광역시권 2.83까지 위의 대도시권과 유사한 가구 특성을 지니고 있어 관련 통행특성 지표의 비교가 가능함

2) 통계자료의 통계학적 특성

○ 대도시권별 인구수

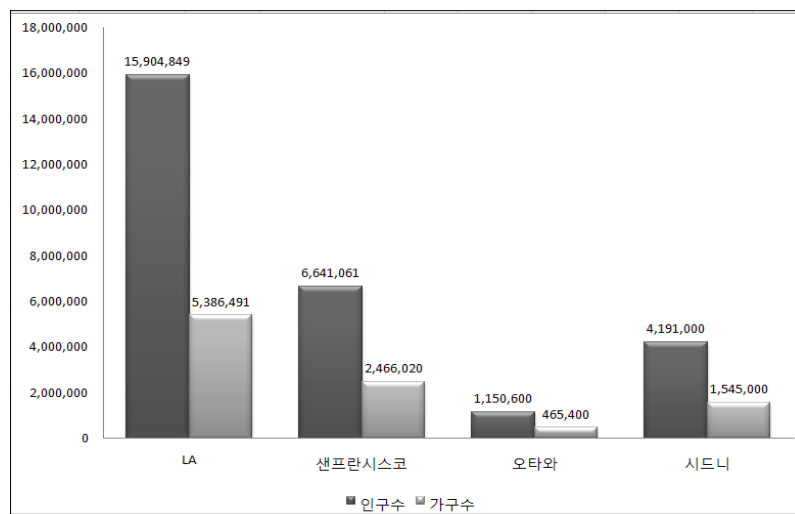
- 동경 대도시권과 로스앤젤레스, 오타와 대도시권을 제외한 지역의 경우 500만명 전후의 인구를 하나의 권역으로 설정하고 있음
- 동경 대도시권과 오타와의 경우는 인구밀도에 의한 권역설정의 특이성이 LA의 경우는 행정구역 등의 문제로 특이성이 나타남



<그림 13> 대도시권별 인구수 (단위:인)

○ 가구당 인구수

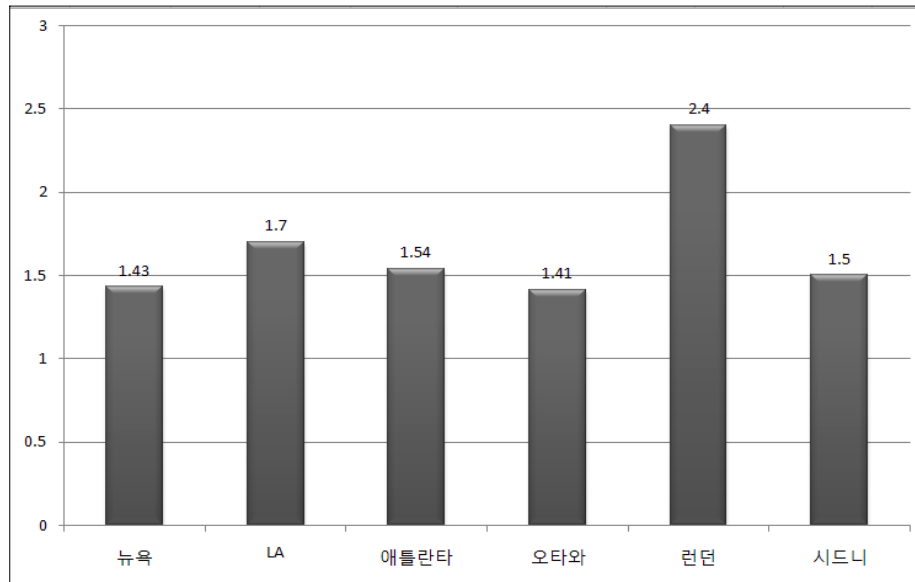
- 로스앤젤레스의 경우 가구별 가구원수가 2.95명으로 가장 높으며, 오타와의 경우는 2.47명 임



<그림 14> 대도시권별 인구수 대비 가구수 (단위: 인, 가구)

○ 가구당 차량대수

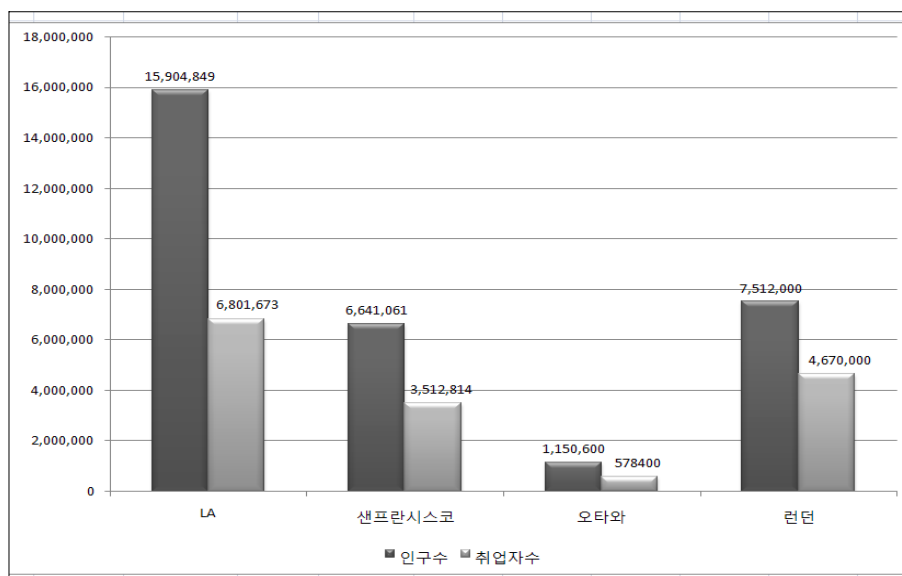
- 런던의 경우 가구당 차량보유대수가 가장 높으며, 그 외 미국의 대도시권의 경우 1.5를 전후로 유사한 패턴을 보임



<그림 15> 대도시권별 가구당 차량수 (단위: 대/가구)

○ 인구와 취업자수

- 전체인구 중에 취업된 사람의 비율은 런던이 62.2%로 가장 높으며, 로스앤젤레스가 42.7%를 차지함



<그림 16> 대도시권별 인구 및 취업자수 (단위:명)

○ 가구당/인구당 평균 통행수

- 가구당 평균 통행수의 경우 샌프란시스코가 가장 높으며, 개인당 평균 통행수의 경우는 뉴욕이 가장 높음. 이는 가구당 인구수의 차이가 원인이 미국의 경우 인당 3통행 이상으로 캐나다, 동경보다 높은 수치임

<표 15> 대도시권별 가구/개인 평균 통행수

단위: 통행/가구, 통행/인

구 분	뉴욕	샌프란시스코	애틀란타	오타와	동경
가구당 평균 통행수	8.3	8.44	8.31	6.03	-
개인당 평균 통행수	3.2	3.13	-	2.78	2.37

○ 재차인원

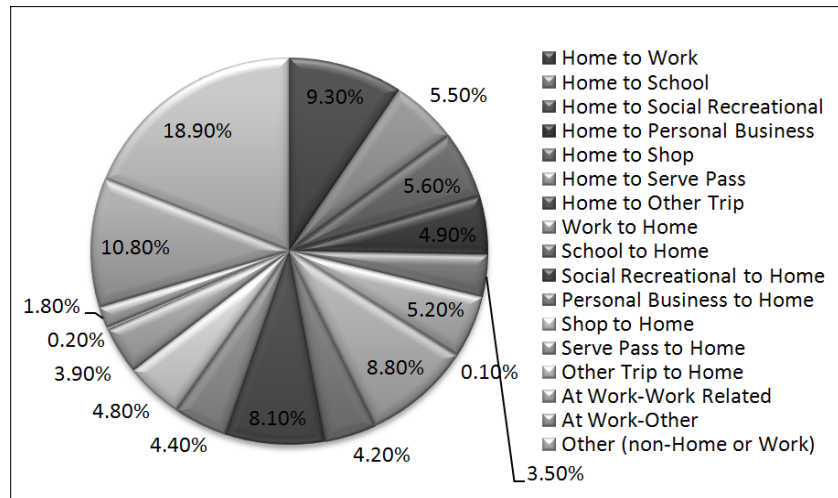
- 로스앤젤레스의 경우 승용차 재차인원이 1.58, 오타와의 경우 승용차 1.23, 런던의 경우 승용차 1.38임
- 이는 국내의 승용차 재차인원과 어느 정도 유사한 값의 범위라 할 수 있음

○ 평균통행거리 / 평균통행시간

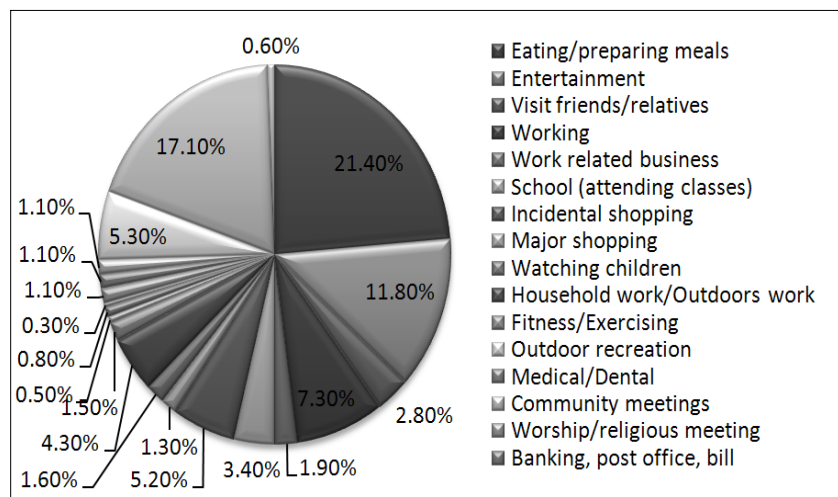
- 개인 평균통행거리는 오타와의 경우 9.3km, 시드니의 경우 9.4km임
- 개인 평균통행시간은 로스앤젤레스의 경우 20.72분, 오타와의 경우 출근통행 32분, 비출근통행 18분이며, 일본의 경우 출근통행에 대해 43분을 소요하고 있음

○ 대도시권별 목적통행 비교

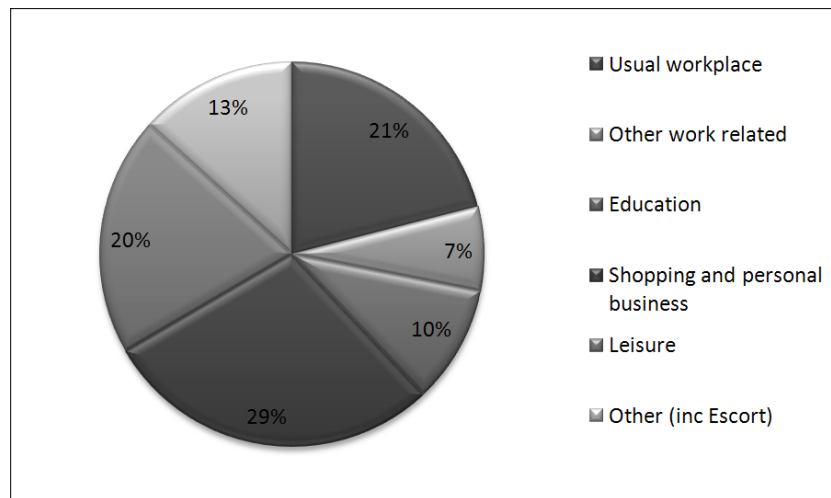
- 뉴욕 17개, 애틀란타 17개의 통행 목적은 분석의 세분화를 가능케 하며, 시드니나 일본의 경우 귀가통행을 별도로 둬으로써 OD 기반의 목적 구분을 실시하고 있음. 이는 KTDB와 유사



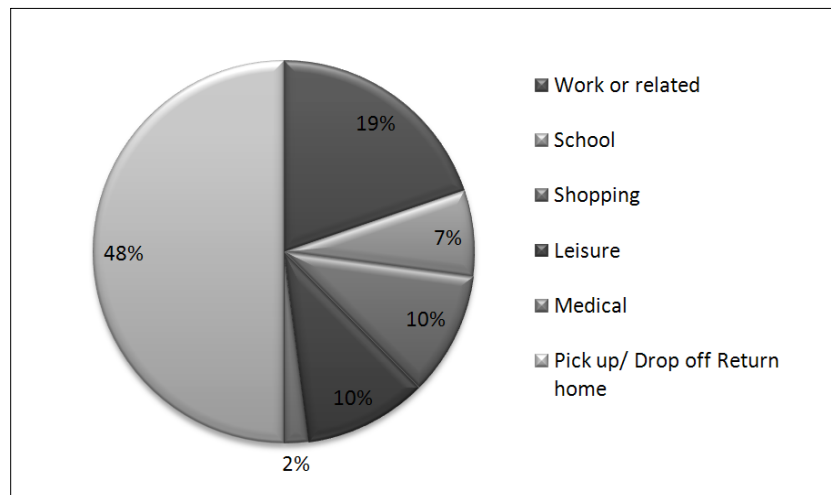
<그림 17> 뉴욕 대도시권 목적별 통행비율



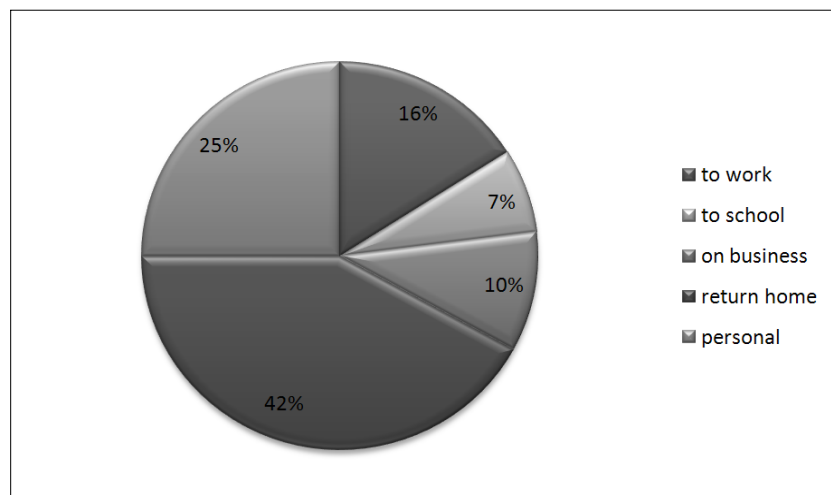
<그림 18> 애틀랜타 대도시권 목적별 통행비율



<그림 19> 런던 대도시권 목적별 통행비율



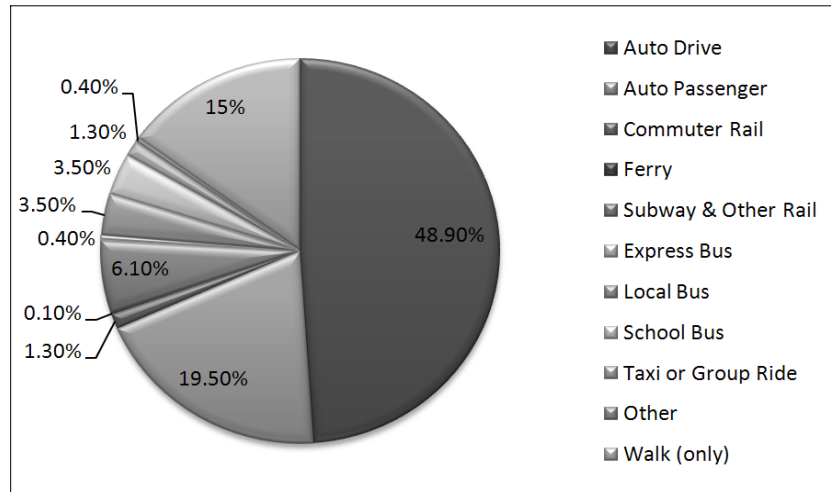
<그림 20> 시드니 대도시권 목적별 통행비율



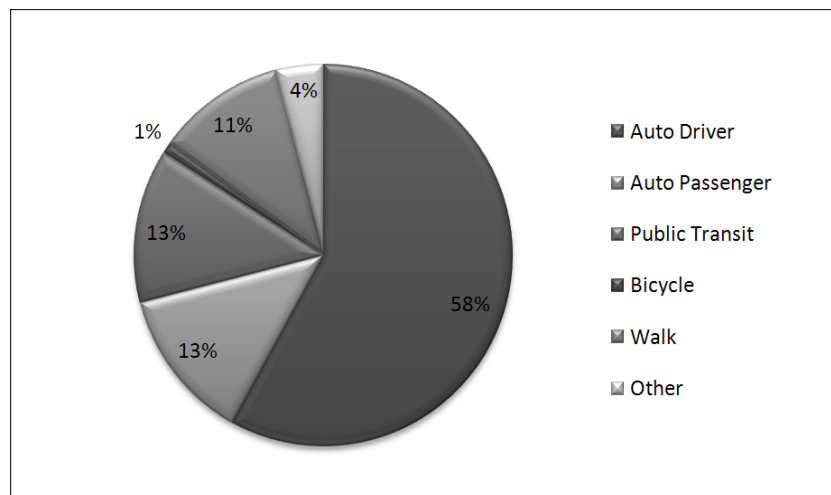
<그림 21> 동경 대도시권 목적별 통행비율

○ 대도시권별 수단통행 비교

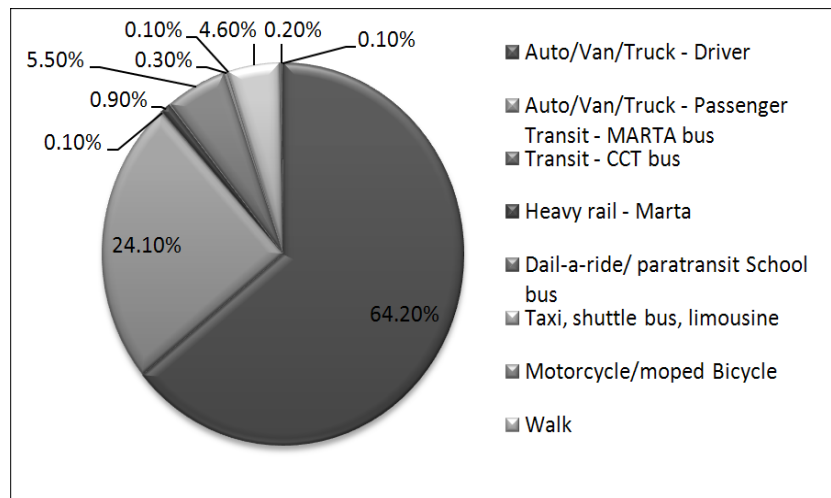
- 뉴욕의 경우 11개 수단, 시드니의 경우 8개의 수단을 둬으로써 분석의 상세화를 가능케 함
- 모든 대도시권에서 승용차의 통행비율이 가장 높으나 일본의 33%에서 애틀란타의 64%까지 그 비율은 다양함



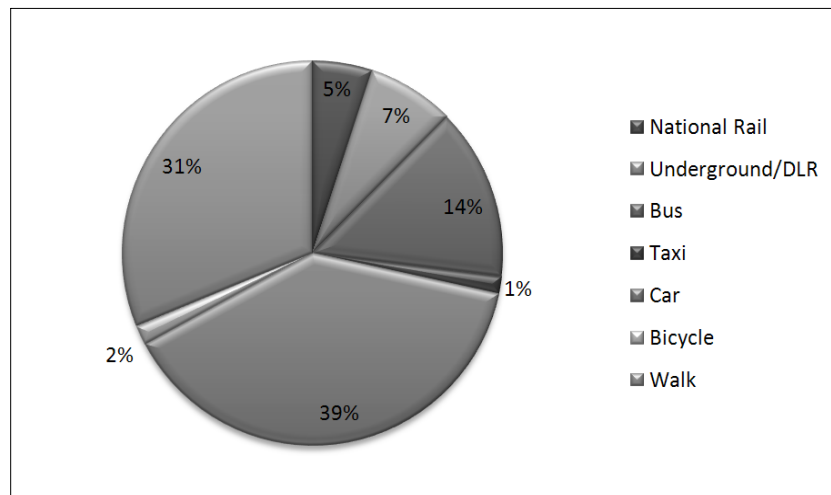
<그림 22> 뉴욕 대도시권 수단별 통행비율



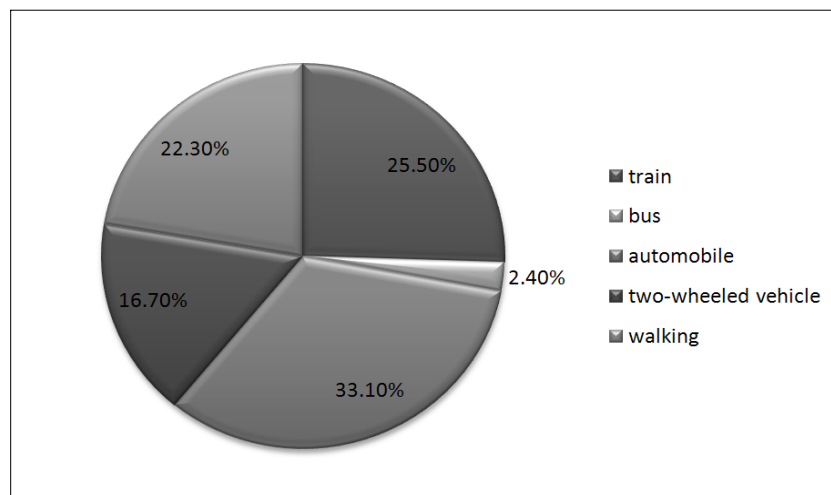
<그림 23> 시드니 대도시권 수단별 통행비율



<그림 24> 애틀란타 대도시권 수단별 통행비율



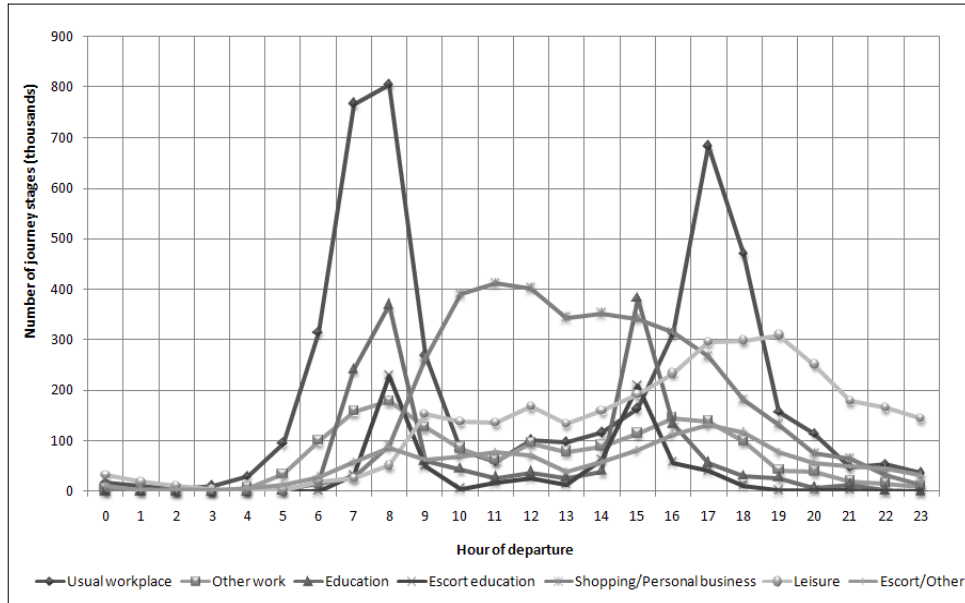
<그림 25> 런던 대도시권 수단별 통행비율



<그림 26> 동경 대도시권 수단별 통행비율

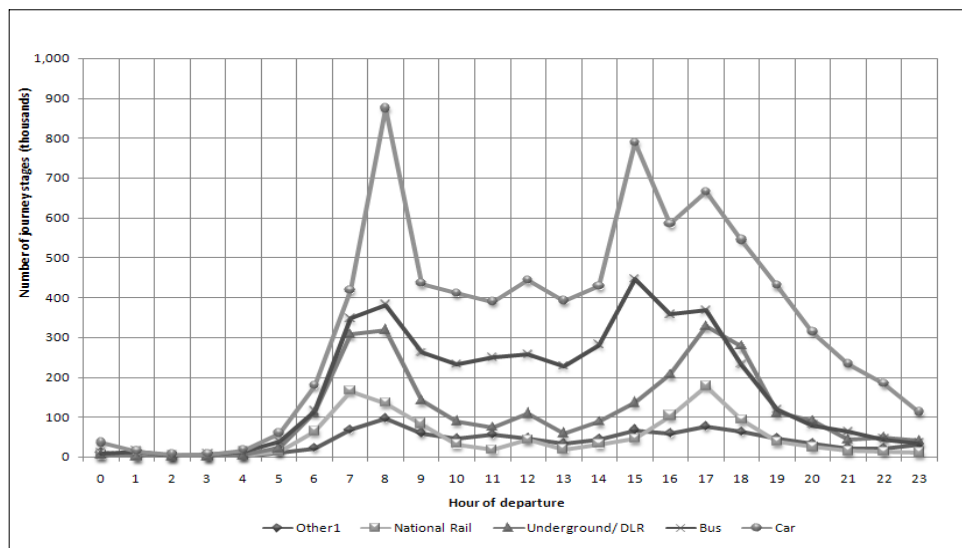
○ 목적/수단별 출발시간대 분포

- 런던의 통행목적별 출발시간 분포를 살펴보면, 전형적인 도시지역의 통행패턴을 나타내고 있음



<그림 27> 런던 대도시권 목적별 통행 출발시간 (단위:천통행)

- 또한 수단별 출발시간대의 경우 버스와 승용차가 17시 이전까지 높은 수단 부담 비율을 보이다 그 이후 주로 승용차만 이용됨



<그림 28> 런던 대도시권 수단별 통행 출발시간 (단위:천통행)

다. 주요지표의 시계열 변화분석

1) 개 요

- 시계열 자료를 검토함으로써 외국의 통행지표와 사회경제지표 추세를 살펴보고 국내 통행지표의 특성 및 추세에 대한 판단 근거 마련
- 검토된 국가별 대도시권역은 다음과 같음
 - 런던 대도시권 (영국)
 - 시드니 대도시권(오스트레일리아)
- 검토된 국가의 경우 매년 갱신되는 통행특성 조사를 이용 연차보고서를 작성하고 있으며, 이를 통해 정책결정 및 교통관련 의사결정의 자료로 활용하고 있음

2) 대도시 권역별 시계열 변화 분석

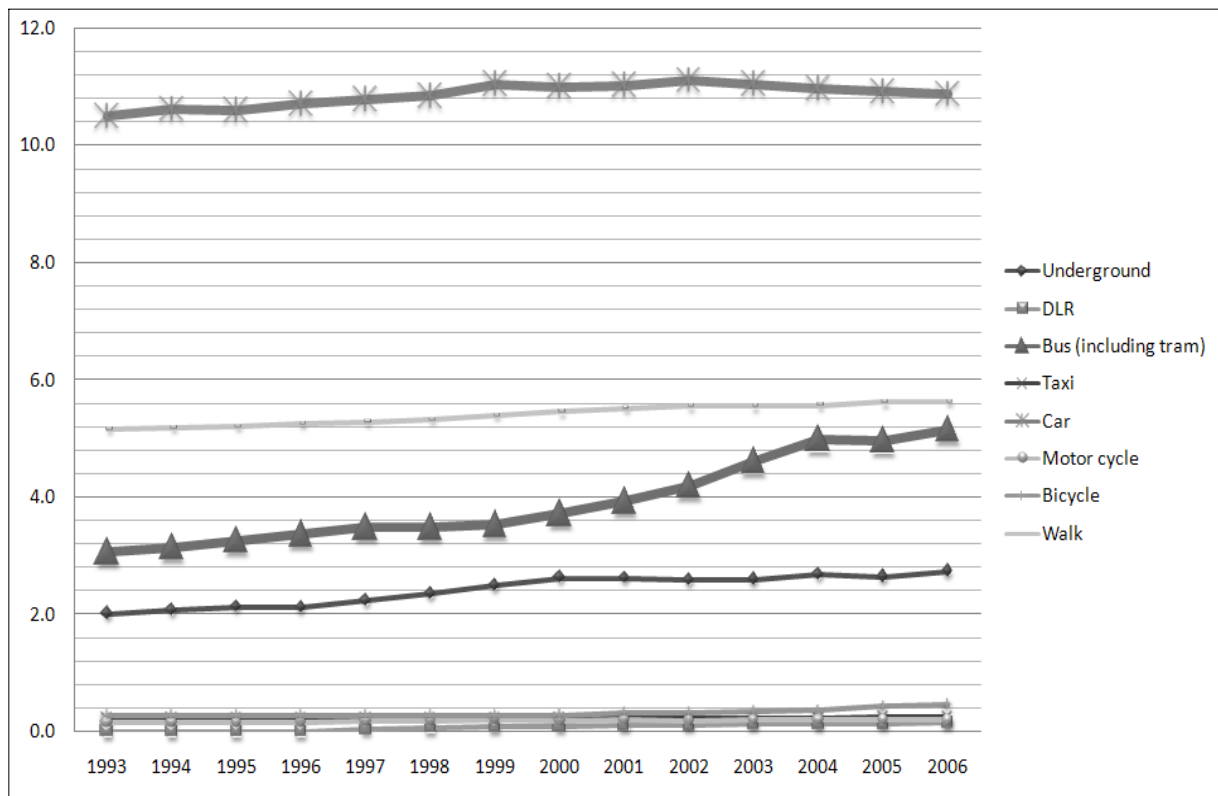
① 런던 대도시권 (영국)

- 통행지표의 시계열 변화 분석을 살펴보면, 일평균 수단별 통행수는 하나의 통행에 여러 가지 수단이 이용된 경우 가장 긴 거리를 이용한 수단으로 계산
- 1993년부터 2006년까지 기타수단에 비해 버스 수단의 분담이 약 백십만 통행 증가하며 가장 높은 증가율을 보임
- 승용차 통행의 증가는 크지 않으며, 택시 통행의 경우 감소하고 있음

<표 16> 런던 대도시권 일평균 수단별 통행

단위: 백만통행

년도	철도	지하철	버스	택시	승용차	오토바이	자전거	도보	총통행
1993	1.3	1.4	2.1	0.2	10.2	0.2	0.3	5.2	20.7
1994	1.3	1.5	2.1	0.2	10.3	0.2	0.3	5.2	21.0
1995	1.3	1.6	2.2	0.2	10.3	0.2	0.3	5.2	21.2
1996	1.4	1.5	2.3	0.2	10.4	0.2	0.3	5.3	21.4
1997	1.5	1.6	2.3	0.2	10.4	0.2	0.3	5.3	21.8
1998	1.5	1.7	2.3	0.2	10.5	0.2	0.3	5.3	22.0
1999	1.6	1.8	2.3	0.2	10.6	0.2	0.3	5.4	22.4
2000	1.7	2.0	2.4	0.2	10.6	0.2	0.3	5.5	22.7
2001	1.7	2.0	2.6	0.2	10.6	0.2	0.3	5.5	23.1
2002	1.7	1.9	2.8	0.2	10.7	0.2	0.3	5.5	23.4
2003	1.8	2.0	2.8	0.1	10.5	0.2	0.3	5.5	23.2
2004	1.7	2.1	3.1	0.1	10.4	0.2	0.3	5.6	23.5
2005	1.8	2.0	3.1	0.1	10.3	0.2	0.4	5.6	23.5
2006	1.9	2.1	3.2	0.1	10.3	0.2	0.4	5.6	23.8



<그림 29> 런던 대도시권 연도별 수단 수단통행

- 목적별 통행비율은 2001년도에 비해 2006년 출근통행과 등교통행의 비율이 감소하였으며, 쇼핑 및 개인 업무 통행이 증가하였음
- 통행발생 원단위의 경우 2.81 통행에서 2.85 통행으로 증가하였음

<표 17> 런던 대도시권 목적별 통행비율

단위: %

구 분	2001			2006		
	남자	여자	계	남자	여자	계
출근	26	19	22	25	17	21
직장업무	9	4	6	10	4	7
등교	12	11	12	11	9	10
쇼핑 및 개인업무	23	30	27	24	33	29
여가	21	19	20	20	20	20
배웅	9	16	13	9	17	13
계	100	100	100	100	100	100
통행/인	2.77	2.85	2.81	2.76	2.93	2.85

- 사회경제지표의 시계열 변화분석을 살펴보면, 연령별 인구 변화의 경우 0-14세 인구의 감소율이 두드러지며, 주로 1971년부터 1981년 사이에 인구 감소가 이루어짐. 이에 따라 65세 이상 노년인구 비율 증가

<표 18> 런던 대도시권 연령별 인구수 비율

단위: 천명

구 분	0-14	15-64	65 이상	계
1971	1,598	4,922	1,010	7,529
1981	1,245	4,513	1,048	6,806
1991	1,266	4,600	964	6,829
1996	1,360	4,686	929	6,974
2001	1,368	5,058	897	7,322
2002	1,362	5,104	895	7,362
2003	1,356	5,116	892	7,364
2004	1,351	5,150	888	7,389
2005	1,355	5,214	887	7,456
2006	1,360	5,269	884	7,512
연도구간별 증가율				
1971 - 1981	-22%	-8%	4%	-10%
1981 - 1991	2%	2%	-8%	-
1991 - 2001	8%	10%	-7%	7%
2001 - 2006	-1%	4%	-2%	3%

- 취업률 변화의 경우 인구감소에 비해 취업자 수의 경우 완만한 증가세를 유지하고 있으며, 고용된 취업인원에 비해 자영업을 하고 있는 취업인원의 증가율이 높음

<표 19> 런던 대도시권 유형별 취업자수

단위: 천명

구 분	고용 취업인원	자영업 취업인원	취업자 총 수
1992	3,352	453	3,805
1993	3,307	449	3,756
1994	3,365	535	3,900
1995	3,458	499	3,957
1996	3,425	520	3,945
1997	3,562	512	4,074
1998	3,695	544	4,239
1999	3,897	513	4,410
2000	4,041	547	4,588
2001	4,046	536	4,582
2002	3,940	548	4,488
2003	3,920	637	4,557
2004	3,910	589	4,499
2005	3,987	617	4,604
2006	4,034	636	4,670
비율 변화			
최근 1년 증가율	1%	3%	1%
최근 10년 증가율	18%	22%	18%

② 시드니 대도시권 (오스트레일리아)

- 통행지표의 시계열 변화 분석을 살펴보면, 통행목적의 경우 사회/여가등의 통행목적이 꾸준히 증가하는 반면 업무관련 통행의 경우 지속적인 감소세가 유지되고 있음. 이는 정보통신 기술의 발달에 따른 재택근무 및 통신망 이용 업무처리 증가가 이유가 됨
- 수단통행의 경우 기타수단에 의한 통행이 증가하고 있으며 2000년도 초반에 비해 중반 이후 수단분담의 변화는 줄어들고 있음

<표 20> 시드니 대도시권 일평균 통행목적/수단 통행

단위: 천통행

구 분		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
통행 목적	사교/여가	3,249	3,295	3,359	3,607	3,667	3,706	3,605
	배웅	2,681	2,671	2,653	2,623	2,757	2,783	2,859
	쇼핑	2,475	2,477	2,453	2,509	2,487	2,506	2,483
	출근	2,258	2,299	2,262	2,370	2,379	2,386	2,382
	업무	1,470	1,500	1,567	1,518	1,498	1,420	1,395
	개인용무	1,196	1,173	1,198	1,194	1,237	1,252	1,220
	교육	1,332	1,313	1,279	1,284	1,303	1,319	1,324
	기타	451	423	436	444	478	456	469
통행 수단	차량운전	7,572	7,610	7,686	7,939	8,106	8,114	7,952
	차량승객	3,443	3,460	3,462	3,465	3,483	3,559	3,470
	철도	771	781	775	775	779	768	794
	버스	972	929	893	891	886	881	924
	도보	2,748	2,750	2,741	2,807	2,886	2,851	2,954
	기타	284	298	338	372	403	382	378

- 통행거리의 경우 총통행거리는 완만한 증가세를 유지하고 있으며, 평균통행거리의 경우 증가 및 감소를 반복하고 있으나 9.4km 정도를 유지하고 있음
- 통행시간의 경우 1999년 이후 변화가 거의 없으며, 수단별로 출근관련 통행의 경우 33분 정도 소요되며 그 외 통행의 경우 18분 정도 소요됨

<표 21> 시드니 대도시권 연도별 통행거리/시간

단위: km, 분

구 분	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
총통행거리(1,000)	141,211	143,633	143,961	146,764	147,176	147,849	147,636
인당 총통행거리	35.7	35.8	35.4	35.7	35.6	35.5	35.2
평균 통행거리	9.3	9.5	9.5	9.4	9.3	9.3	9.4
VKT(1,000)	79,497	81,238	81,365	83,867	84,245	84,535	82,729
인당 VKT	20.1	20.3	20	20.4	20.4	20.3	19.7
출근통행 평균통행시간	31	32	31	32	31	32	33
비출근통행 평균통행시간	18	18	18	18	18	18	18
인당 일통행시간	79	79	79	79	79	79	79

- 사회경제지표의 시계열 변화 분석을 살펴보면, 인구 및 가구수의 경우 그 절대량은 증가하고 있으나, 증가비율은 감소하는 추세임
- 이에 비해 차량수와 가구당 차량수의 경우 각각 2%, 1%의 증가 수준을 유지하고 있음. 즉 가구 증가비율에 비해 차량 증가비율이 더 높기 때문에 나타나는 현상임

<표 22> 시드니 대도시권 연도별 인구/차량수

단위: 천명, 천가구, 천대

구 분	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
인구수	3,958	4,007	4,067	4,109	4,139	4,169	4,191
가구수	1,452	1,473	1,499	1,515	1,526	1,538	1,545
차량수	2,027	2,079	2,115	2,199	2,235	2,284	2,312
가구당 차량수	1.4	1.41	1.41	1.45	1.46	1.49	1.5

3. 시사점


- 해외 주요 대도시권역의 통행실태조사에서는 다음과 같은 특징을 찾아 볼 수 있었음
 - 우리나라와 유사한 조사를 시행하고 있는 곳은 동경과 오타와 지역으로 5% 내외의 대규모 조사를 정기적으로(또는 이에 준하여) 시행하고 있음
 - 우선 미국의 대도시권 통행조사들은 표본수가 1% 미만으로 매우 표본율이 낮은 것이 특징인데 이는 미국의 조사체계가 단순히 1개 권역의 조사로 그치는 것이 아니라 전국단위-주단위-광역권 단위로 3차례 이상 이루어지기 때문에 상호 보완이 가능하고 10년단위의 센서스조사를 통해 CTPP(Census Transportation Planning Package)와 같이 정형화된 기초자료가 제공되고 있기 때문에 가능한 것으로 볼 수 있음
 - 이에 따라 미국의 경우는 전화조사로 자료수집이 가능하여 시간과 비용을 절약 할 수 있는 것이 특징임
 - 런던과 시드니의 경우 대규모 조사 이후 매년 특정월에 조사를 통해 자료를 지속적으로 갱신하고 있으며, 이를 통해 매년 통행지표를 갱신하여 발표하고 있음
- 또한 대부분의 권역에서 주중/주말조사를 분리하여 시행하고 있었으며, 시간대별 통행패턴조사를 포함하여 자료의 활용도가 높은 것이 특징임. 이는 통행실태조사자료가 기존의 거시적인 장기계획에 주로 활용될 뿐 아니라 보다 상세한 지역의 계획이나 국지적인 교통정책에도 활용될 수 있음을 보여주는 것으로 시사점이 크다 할 수 있음
- 최근의 경향은 통행 자체에 주안점을 두기 보다는 교통계획 분야의 연구경향에 따라 개인의 활동(activity based)에 주안점을 두 조사로 진화하고 있음

참고문헌 및 관련 웹사이트

1. YEAR 2000 POST-CENSUS REGIONAL TRAVEL SURVEY (Final Report of Survey Results) / 2003 / SOUTHERN CALIFORNIA ASSOCIATION OF GOVERNMENTS
2. Year 2000 Model Validation & Summary - Regional Transportation Model / 2003 / SOUTHERN CALIFORNIA ASSOCIATION OF GOVERNMENTS
3. San Francisco Travel Demand Forecasting Model Development - Executive Summary / 2002 / San Francisco County Transportation Authority
4. Tokyo Today as seen by the Movements of People / 1999 / Tokyo Metropolitan Region Transportation Planning Commission
5. 2001 Atlanta Household Travel Survey(Final Report) / 2003 / Atlanta Regional Commission
6. Maricopa Regional Household Travel Survey (Final Report) / 2003 / Phoenix and the Maricopa County
7. Sydney Strategic Travel Model - Model Estimation / 2001 / New South Wales Department of Transportation
8. 2004 Household Travel Survey Summary Report / 2006 / NSW Department of Planning Transport and Population Data Centre
9. RT-HIS Regional Travel - Household Interview Survey / 2000 / New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC)
10. Transportation Models and Data Initiative - General Final Report / 2005 / New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC)
11. 2005 Origin-Destination Survey Summary of Results (National Capital Region) / 2006 / TRANS Committee
12. Analysis of Peak Hour Travel Using the Sydney Household Travel Survey Data / Grace Corpuz / Transport and Population Data Centre
13. <http://www.tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/publications/1482.aspx>
14. <http://www.transport.nsw.gov.au/tdc/publications.html>
15. <http://www.transport.nsw.gov.au/tdc/house-survey.html>
16. <http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/zpt/index.html>

B. 해외 가구통행실태조사 설문지

1. 뉴욕 대도시권 (미국) 가구통행실태조사 설문지



**Your Personal
One-Day Travel Diary**

Prepared Especially For:

TRANSPORTATION
FUTURES
PROJECT

This is your personal diary.

Each person needs to complete a 24-hour diary of **PLACES** visited (what and where they are) and **TRIPS** made (when and how you make these trips). We also ask what **ACTIVITIES** you do in each **PLACE**.

The main items you need to keep track of are:

- **PLACES** you go to, by name and/or address *as exact as possible*;
- **TIMES** you leave from and arrive at these places, *to the minute if possible*;
- **ACTIVITIES** you do at each place; and
- **MODES** or methods of travel you use to go from place to place. Frequently, it can be several, such as *walk* to bus stop, take *bus* to subway, take *subway* to midtown, *walk* from subway station to the workplace.

The day after your travel day, we will call you to collect all of the information by phone. We will help deal with any gaps and ask about parking, transit, tolls, and other details of how you travel.

For young children and for those who cannot complete a diary by themselves, we ask that a parent or other adult complete the diary for them.

Please note that specific and exact details are very important.

As shown in the enclosed Example Diary (ivory colored), you should use one page for each **PLACE** you go to during your 24-hour day.

What is a PLACE? It is every different location (different building, different address) you travel to during the day. It can be a school where you stay seven hours, or a gasoline station you are at for only 5 minutes to get gas, or your son's school where you stop for only 30 seconds to drop him off, or a restaurant where you have lunch. A **PLACE** is any location you stop at, even if it's just on your way to work or to somewhere else.

If you start your 24-hour day at home, then **PLACE #1** will be your home. After that, each new **PLACE** you go to will have one new page in your diary. There are 12 pages for **PLACES** and another page for an additional six. If you need more space, please use additional sheets of paper to record the extra information.

A few other important tips:

- Any time you drop someone off or pick someone up, you should record that location as a **PLACE** in your diary.
- Make sure you check off all **ACTIVITIES** you do at each **PLACE**.
- If you make trips in the day as part of your work (as a mail carrier, or delivery person, or outside sales rep), record only your trip from home to your first work place and from your last work place to where you went after work.

Please call the Transportation Futures Hotline
toll free at 1-800-619-3601 if you have any questions.

Thank you for helping the Transportation Futures Project!

TYPES OF TRANSPORTATION FOR:

"HOW did you get
from Place to Place?"

WALK
WHEELCHAIR
IN-LINE OR ROLLER SKATES
BICYCLE
AUTO AS THE DRIVER
AUTO AS THE PASSENGER
MOTORCYCLE / MOPED
GROUP RIDE / (CARPOOL, ETC)
STANDARD LOCAL BUS
SCHOOL BUS
COMMUTER VAN/SHUTTLE BUS
COMMUTER VAN OR JITNEY
EXPRESS BUS
CHARTER BUS
AIRPORT BUS / SHUTTLE
AMTRAK, GREYHOUND, AIRLINE
SUBWAY (NYC, STATEN ISLAND RAIL)
PATH
NEWARK CITY SUBWAY
FERRY (ROOSEVELT ISLAND TRAM)
COMMUTER RAIL (LIRR, NJ TRANSIT)
YELLOW/MEDALLION CAB
FOR HIRE VAN/JITNEY
BLACK CAB CAR SERVICE
GYPSY CAB

Place #

1

START HERE

For this diary, your day begins at 3:00 am. Most people are home asleep at 3:00 am. If this is the case, then check "My Home," make note of the exact time you left home for the first time on your diary day, and check all the activities you did before leaving home.

(Complete the information below if you have not already provided it)

- ☐ My Home
☐ My Regular Workplace
☐ My School
☐ Another Place →

Name of Place (Place)

Street Address

City

State

Zip

Nearest Cross Street

WHAT did you do here? (Check all that apply)

- ☐ Drop off/pick up someone
☐ Visit friends/relatives
☐ Eat meals
☐ Social/recreational/entertainment
☐ Shop
☐ Doctor/dentist/other professional
☐ Other family or personal business
☐ Religious or civic
☐ Other activities not at home (Specify) _____
- ☐ Work at home (job-related)
☐ Work at regular job site
☐ Work activity at other place
☐ School at regular place
☐ School activity at other place
☐ Sleep
☐ Other activities at home

From Place #1, did you go to another place during your 24-hour day?

NO-You stayed in one place all 24 hours.

Check here: ☐ **DONE**

YES-At what time did you leave Place #1 to go to Place #2?

: am/pm

NEXT
PLACE
#2

Place #
2

☐ My Home
☐ My Regular Workplace
☐ My School
☐ Other Place
(please clearly print it)
☐ A New Place →

Name of Place (Place): _____

Street Address: _____

City: _____ State: _____ Zip: _____

Nearest Cross Streets

At WHAT TIME
did you ARRIVE
at Place #2?

_____ : _____ am/pm

HOW did you get from Place #1 to Place #2?

Show ALL the methods of travel you used to make this trip.

1st	2nd	3rd	4th	5th
→				

If you used TRANSIT
Bus, Rail, Subway, Ferry, Other

Line # Service	Station Name <small>(If Rail or Subway)</small>
First board: _____ at: _____	
1st transfer: _____ at: _____	
2nd transfer: _____ at: _____	
Last Station _____ at: _____	

WHAT did you do at Place #2? (Check all that apply)

<input type="checkbox"/> Drop-off/pick-up someone	<input type="checkbox"/> Work at home (if related)
<input type="checkbox"/> Visit friends/relatives	<input type="checkbox"/> Work at regular job/site
<input type="checkbox"/> Eat meals	<input type="checkbox"/> Work activity at other place
<input type="checkbox"/> Social/recreational/entertainment	<input type="checkbox"/> School at regular place
<input type="checkbox"/> Shop	<input type="checkbox"/> School activity at other place
<input type="checkbox"/> Doctor/dental/other professional	<input type="checkbox"/> Sleep
<input type="checkbox"/> Other family or personal business	<input type="checkbox"/> Other activities at home
<input type="checkbox"/> Religious or civic	
<input type="checkbox"/> Other activities not at home (Specify): _____	

From Place #2 did you go to a nother place during your 24-hour day?

NO-This was your LAST place for the 24-hour day.

Check here: ☐ **DONE**

YES-At what time did you leave Place #2 to go to Place #3?

_____ : _____ am/pm

NEXT PLACE #3

Place #
12

☐ My Home
☐ My Regular Workplace
☐ My School
☐ Other Place
(please clearly print it)
☐ A New Place →

Name of Place (Place): _____

Street Address: _____

City: _____ State: _____ Zip: _____

Nearest Cross Streets

At WHAT TIME
did you ARRIVE
at Place #12?

_____ : _____ am/pm

HOW did you get from Place #11 to Place #12?

Show ALL the methods of travel you used to make this trip.

1st	2nd	3rd	4th	5th
→				

If you used TRANSIT
Bus, Rail, Subway, Ferry, Other

Line # Service	Station Name <small>(If Rail or Subway)</small>
First board: _____ at: _____	
1st transfer: _____ at: _____	
2nd transfer: _____ at: _____	
Last Station _____ at: _____	

WHAT did you do at Place #12? (Check all that apply)

<input type="checkbox"/> Drop-off/pick-up someone	<input type="checkbox"/> Work at home (if related)
<input type="checkbox"/> Visit friends/relatives	<input type="checkbox"/> Work at regular job/site
<input type="checkbox"/> Eat meals	<input type="checkbox"/> Work activity at other place
<input type="checkbox"/> Social/recreational/entertainment	<input type="checkbox"/> School at regular place
<input type="checkbox"/> Shop	<input type="checkbox"/> School activity at other place
<input type="checkbox"/> Doctor/dental/other professional	<input type="checkbox"/> Sleep
<input type="checkbox"/> Other family or personal business	<input type="checkbox"/> Other activities at home
<input type="checkbox"/> Religious or civic	
<input type="checkbox"/> Other activities not at home (Specify): _____	

From Place #12 did you go to a nother place during your 24-hour day?

NO-This was your LAST place for the 24-hour day.

Check here: ☐ **DONE**

YES-At what time did you leave Place #12 to go to Place #13?

_____ : _____ am/pm


NEXT PLACE #13

Did you have a particularly busy day?


Use the chart below to keep information on other places you went to, after you have filled out all of the

WHAT is Place #:	WHEN did you arrive?	HOW did you get there?	What did you do there?	What time did you leave?
13				
14				
15				
16				
17				
18				

2. 로스앤젤레스 대도시권 (미국) 가구통행실태조사 설문지



**SOUTHERN CALIFORNIA
ASSOCIATION OF GOVERNMENTS**



Thank You!



Keep your completed Travel Diary near the phone and
we'll call you the day after your Travel Day.

If you need any help completing your Travel Diary,
please call us toll-free at:

1-888-687-8287, ext. 4055

Personal One-Day Travel Diary for:

Survey conducted by NuStats on behalf of the
Southern California Association of Governments (SCAG)

LIST 1: Travel Modes

Use these codes to answer question **F**

Non-Motorized:

- 1 Walk
- 2 Bicycle

Auto/Van/Truck:

- 3 Drove
- 4 Passenger in auto/van/truck

Transit:

- 5 Local or community bus
- 6 Express bus
- 7 Metro Blue Line
- 8 Metro Green Line
- 9 Metro Red Line
- 10 Commuter rail (Metrolink, Amtrak)
- 11 Dial-a-Ride/Paratransit
- 12 School bus
- 13 Greyhound bus

Other Modes:

- 14 Taxi/Bus/Train/Tram
- 15 Motorcycle/Moped
- 97 Other: (write code and specify)

LIST 2: Reasons for Travel

Use these codes to answer question **G**

Travel:

- 1 Change mode of transportation

Pick-up/Drop-off:

- 2 Pick up someone or get picked up
- 3 Drop off someone or get dropped off

Personal:

- 4 ATM, quick stop for gas, coffee, newspaper, etc.
- 5 Shopping
- 6 Banking, post office, pay bills

Work:

- 7 Work (include regular scheduled volunteer work)
- 8 Work-related (sales call, meeting, errand, etc.)

Education/Childcare:

- 9 School (attending class)
- 10 Other school activities (sports, extra-curricular)
- 11 Childcare, day care, after school care

Eat/Meal:

- 12 Eat meal (restaurant, drive-through, take-out, etc.)

Medical:

- 13 Medical

Recreation/Entertainment:

- 14 Fitness activities (gym, health club, playing sports)
- 15 Recreational (vacation, camping, etc.)
- 16 Entertainment (movie, club, spectator sport, etc.)

Social/Civic/Religious:

- 17 Visit friends/relatives
- 18 Community meetings, political/civic event, public hearing, voting, etc.
- 19 Occasional volunteer work
- 20 Church, temple, religious meeting

Other Out of Home:

- 21 With another person at their activity
- 22 Other personal (write code and specify)

At Home:

- 23 Working at home (related to main or second job)
- 24 Other at home (write code and specify)

Checklist

- ✓ A PLACE is a location that has a new or different address.
- ✓ Write down all PLACES visited, even short walks, trips, or stops (e.g. getting coffee on the way to work or going through the drive-through at a fast food restaurant).
- ✓ Record a parking lot or structure location only if the walk to your destination is more than five minutes.
- ✓ If you park your car and walk more than five minutes to a new PLACE, record your reason for travel as Code 1 (change mode of transportation).
- ✓ Write complete addresses for each PLACE you visit. Include:
 - exact place or business name,
 - complete street address,
 - city,
 - county,
 - zip code,
 - a street that crosses near the address, and
 - a landmark (a unique place that is found on a map, such as a church, park, shopping mall, lake, bridge, etc.)
- ✓ Record the exact times that you arrive and leave each PLACE.

Use this diary to record your travel from 3am on your travel day (or when you wake up) until 2:59am the following day (or when you go to sleep).
Travel includes both destinations and stops along the way, please record both.

See example of how to fill out each place on next page →

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 1: My home Address: 1234 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 2: Starbucks Coffee Address: 456 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 3: My son's school Address: 789 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 4: My work Address: 101 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 5: ATM Address: 202 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 6: Lunch Address: 303 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 7: My work Address: 404 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 8: My home Address: 505 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 9: Grocery shopping Address: 606 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St	WHERE did you go next? (in or next to (circle)) Place 10: My home Address: 707 Main St, Los Angeles, CA 90001 Cross Street: Main St
WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 7:36 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 7:42 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 8:25 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 12:53 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 1:05 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 1:44 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 6:13 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 6:13 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 6:13 am/pm	WHAT TIME did you ARRIVE ? (Record exact time) 6:13 am/pm
HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 3	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 3	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 3	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 1	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 1	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 1	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 3	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 3	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 3	HOW did you TRAVEL ? (List 1 code) 3
WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 7:38 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 7:50 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 12:48 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 12:58 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 1:36 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 5:37 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 6:25 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 6:25 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 6:25 am/pm	WHAT TIME did you WAKE UP ? (Record exact time) 6:25 am/pm

[Person would continue to record Place 9 Grocery shopping and Place 10 My home.]

Public Transportation Users:
Please record each transit stop, rail station or park-n-ride lot as a separate PLACE if they are at separate locations. Include the location information, bus or rail line, plus arrival and departure times.

Record your travel from 3am on your travel day (or when you wake up) until 2:59am the following day (or when you go to sleep).

Use this example as a guide, your travel will be unique.

Travel includes both destinations and stops along the way, please record both.

One location

One location

One location

1

A WHERE were you at 3am on your travel day? ☒ My Home

B To help us begin your day, what TIME did you WAKE UP on your travel day? 5:59 am/pm

C What TIME did you LEAVE PLACE 1? 7:12 am/pm

	D WHERE did you go next? <i>(be as exact as possible)</i> Place or business name: _____ Address/City: _____ County/Zip: _____ Cross street/Landmark: _____	E What TIME did you ARRIVE? <i>(record exact times)</i>	F HOW did you get there? <i>(use LIST 1 codes)</i>	G WHY did you go there? <i>(use LIST 2 codes)</i>	H What TIME did you LEAVE? <i>(record exact times)</i>
2	Bus stop MTA Line 230 Los Angeles Los Angeles Laurel Canyon / Riverside <i>Don't know exact address and zipcode.</i>	7:30 (am) / pm	4	1	7:33 (am) / pm
3	Universal City Station Los Angeles Los Angeles <i>Address and zipcode not needed due to exact rail station name.</i>	8:07 (am) / pm	1	1	8:13 (am) / pm
4	Metro Center Station Los Angeles Los Angeles <i>Address and zipcode not needed due to exact rail station name.</i>	8:33 (am) / pm	9	1	8:35 (am) / pm
5	Workplace <i>Work name and address information was provided in telephone interview.</i>	8:40 (am) / pm	1	7	12:10 am / (pm)
6	California Pizza Kitchen 330 S. Hope St./Los Angeles Los Angeles/90071 South Grand Avenue	12:22 am / (pm)	1	12	12:40 am / (pm)
7	Workplace <i>Work name and address information was provided in telephone interview.</i>	12:53 am / (pm)	1	7	5:52 am / (pm)
8	7-Eleven 11373 Riverside Dr./N. Hollywood Los Angeles /91602 Camarillo Street <i>Person would continue to record Places 9-11.</i>	6:27 am / (pm)	4	4	6:38 am / (pm)

	A WHERE were you at 3am on your travel day? <input type="checkbox"/> My Home <input type="checkbox"/> My School <input type="checkbox"/> My Primary Workplace <input type="checkbox"/> Other Place <input type="checkbox"/> Transit stop, park-n-ride, or other change of mode point <i>(record intersection)</i>	Place or business name: _____ Address/City: _____ County/Zip: _____ Cross street/Landmark: _____	E What TIME did you ARRIVE? <i>(record exact times)</i>	F HOW did you get there? <i>(use LIST 1 codes)</i>	G WHY did you go there? <i>(use LIST 2 codes)</i>	H What TIME did you LEAVE? <i>(record exact times)</i>
B	To help us begin your day, what TIME did you WAKE UP on your travel day?	: am/pm	Remember: Record any stops you made along the way as a separate PLACE. If you ride the bus or train, record each bus stop or train station where you got on or off as a separate PLACE.			
C	What TIME did you LEAVE PLACE 1?	: am/pm				
D	WHERE did you go next? <i>(be as exact as possible)</i> Place or business name: _____ Address/City: _____ County/Zip: _____ Cross street/Landmark: _____					
PLACE 2			: am / pm			: am / pm
PLACE 3			: am / pm			: am / pm
PLACE 4			: am / pm			: am / pm
PLACE 5			: am / pm			: am / pm
PLACE 6			: am / pm			: am / pm
PLACE 7			: am / pm			: am / pm
PLACE 8			: am / pm			: am / pm

continue on next page →


Continue recording places visited below.

Keep your completed Travel Diaries by the phone and we'll call you to collect the information!

D	E	F	G	H
WHERE did you go next? (be as exact as possible)	What TIME did you ARRIVE? (record exact times)	HOW did you get there? (use List 1 codes)	WHY did you go there? (use List 2 codes)	What TIME did you LEAVE? (record exact times)
Place or business name: _____ Address/City: _____ County/Zip: _____ Cross street/Landmark: _____	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm
	: am / pm			: am / pm


I To end your day, what TIME did you GO TO SLEEP on your travel day?


: am/pm



**Thank you for being a part of the
Southern California Travel & Congestion Survey.**

Your travel information is very important to us!

What do you do with your completed Travel Diaries?  You have two choices . . .

1. **Keep your completed diaries by the telephone.** We will call you starting the day after your travel day to collect your trips. We will continue to do this for about 10 days after your travel day. If we don't reach you within 10 days, please call us or mail back your diaries in the postage-paid envelope.
2. **Call our hotline at your convenience (1-888-687-8287, ext. 4055)** from 8am to 9pm weekdays and 10am to 4pm on weekends. If you don't reach us for some reason, mail back your diaries. 

If you mail back your diaries, please make sure they are as complete as possible, and spell out all addresses clearly. This may eliminate the need for us to call you back with any questions.

☐ Day 1 ☐ Day 2

Activity began at: _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Activity type? _____

Walking, Biking, or Flying → **GO DIRECTLY TO QUESTION 5 (TRIP SECTION) BELOW**

Check your activity below and continue with questions 3 and 4. (Check all that apply.)

Personal Care ☐ 7. School or School Related ☐ 12. Relaxing/Resting

☐ 8. Shopping (at home) ☐ 13. Volunteer/Civic/Religious

Entertainment ☐ 9. Shopping (away from home) ☐ 14. Sick or Ill/Medical Appointment

☐ 10. Personal Business/Services ☐ 15. Non-Work Internet Use

Related ☐ 11. Social Activities ☐ 16. Pick Up/Drop Off Passenger

Activity ended at: _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Activity occurred? ☐ Home → **GO TO NEXT ACTIVITY PAGE**

Name _____ If business, type of business _____

Street Address _____ City, State, Zip Code _____

Nearest Intersecting Streets _____

ANSWER QUESTIONS BELOW ONLY IF ACTIVITY IS DRIVING, RIDING, WALKING, BIKING, OR FLYING

Activity occurred at your final destination? _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Place Where You Changed to This Type of Transportation (Station/Stop Name, Address/Nearest Intersection, and City)	Transit Cost
	\$
	\$
	\$
	\$

VEHICLE OR CARPOOL USED, FILL IN INFORMATION BELOW:

Including yourself, how many people were in the vehicle?	Parking Cost	Was the vehicle used from your household?	If vehicle was from your household, please indicate Year, Make and Model
\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes →		
\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes →		

Activity stopped anywhere along the way, other than to change your type of transportation? ☐ No ☐ Yes

of minutes _____

Name of Stop, Address or Nearest Intersection, and City _____

What type of transportation were you using when you stopped? _____

How to Fill Out the Diary

- One person in the household needs to record the odometer readings for all vehicles listed on the pink confirmation sheet, adding any additional vehicles as they are listed on the pink sheet with the completed diaries. There is only one pink sheet per vehicle.
- One person in the household also needs to review the other information on the confirmation sheet. Check to see if all the information about your household vehicles is correct. Record any information changes on the pink sheet as completed diaries.
- On the first Activity page of the diary, check "Day 1" in the box provided. "Day 1" until 3:00 a.m., at which point you will begin checking "Day 2" for the remainder of the day.
- Record ALL of your activities, both in and out of the home, starting at 3 a.m. on the Example of Activities on the following page.
- Each activity should be recorded on a separate page. Multiple activities were done simultaneously throughout the time period indicated. In general, time should be broken into separate and distinct activities.
- In the address section, please record the name of the business, building, or activity took place. If it was at a business location, please indicate the type of business (Example: Joe's Place, restaurant). In addition, provide the address, including the city and state. If you do not know the exact address, please indicate the intersection and the city. If you have already provided the address information on the previous page, you do not need to do so again.
- When a trip occurs or you change locations, check the "DRIVING, RIDING, BIKING, or FLYING" box in the "ACTIVITY" section, then go directly to the "TRIP SECTION" and record each type of transportation you used and answer the questions for your trip. When more than one type of transportation is used, please indicate where the change took place. (i.e., parking lot, Main St. & Third Ave., St. & 3rd Ave.)
- Each time a private vehicle or carpool was used during your trip, please answer the questions for private vehicle and carpool.
- The last question to be answered for all trips is: "During your trip, did you stop anywhere along the way, other than to change your type of transportation?" If no, go to the next activity page. If yes, record what activity or how long you were at the stop, the location of the stop, and what type of transportation you were using at the time of the stop. Then go to the next activity page to record your final destination.
- Please remember to provide the start and end times for all activities.
- When you have completed your activities for DAY 1 (ending at 3 a.m.), go to the "TRIP SECTION" and be sure to check the "DAY 2" box. Report activities for DAY 2 in the same manner as Day 1.

Examples of Activities

Walking, Biking, Flying

Personal care (child care, care of others, meal preparation, home maintenance)

Shopping (at home, restaurant, coffee snack)

Entertainment (hobbies, exercise, TV)

Education (in or out of home)

Volunteer/College/Day Care/Homework (or other school-related work)

Internet (browsing by catalog, TV, or Internet)

Home (for gas, groceries, drugs, clothes, shoes, furniture, cars, etc.)

Service (such as barber, beauty shop, dry cleaning, banking, government services)

Driving, conversations in or out of home)

Reading, listening to music, thinking)

Religious services or activities (meetings, volunteer work, worship, weddings, etc.)

Appointment (dental, or health care)

Internet Use (e-mail, browsing, games)

Passenger

ACTIVITY 32 ☐ Day 1 ☐ Day 2

- Your next activity began at: _____ : _____ ☐ AM ☐ PM
- What was this activity?

☐ 1. Driving, Riding, Walking, Biking, or Flying → **GO DIRECTLY TO QUESTION 5 (TRIP SECTION) BELOW**

If not a trip, please check your activity below and continue with questions 3 and 4. (Check all that apply.)

Personal Care ☐ 7. School or School Related ☐ 12. Relaxing/Resting

☐ 8. Shopping (at home) ☐ 13. Volunteer/Civic/Religious

Entertainment ☐ 9. Shopping (away from home) ☐ 14. Sick or Ill/Medical Appointment

☐ 10. Personal Business/Services ☐ 15. Non-Work Internet Use

Related ☐ 11. Social Activities ☐ 16. Pick Up/Drop Off Passenger

Activity ended at: _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Activity occurred? ☐ Home → **GO TO NEXT ACTIVITY PAGE**

Name _____ If business, type of business _____

Street Address _____ City, State, Zip Code _____

Nearest Intersecting Streets _____

TRIP SECTION: ANSWER QUESTIONS BELOW ONLY IF ACTIVITY IS DRIVING, RIDING, WALKING, BIKING, OR FLYING
- When did you end this activity? _____ : _____ ☐ AM ☐ PM
- Where did this activity occur? ☐ Home → **GO TO NEXT ACTIVITY PAGE**

List All Types of Transportation Used for This Trip (Car, BART, MUNI, School Bus, Walk, etc.)	Place Where You Changed to This Type of Transportation (Station/Stop Name, Address/Nearest Intersection, and City)

FOR EACH PRIVATE VEHICLE OR CARPOOL USED, FILL IN INFORMATION BELOW:

Were you the Driver or Passenger?	Including yourself, how many people were in the vehicle?	Parking Cost	Was the vehicle used from your household?	If vehicle was from your household, please indicate Year, Make and Model
<input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> P	\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes →		
<input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> P	\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes →		

- During your trip, did you stop anywhere along the way, other than to change your type of transportation? ☐ No ☐ Yes

For what activity? _____ # of minutes _____

Name of Stop, Address or Nearest Intersection, and City _____

What type of transportation were you using when you stopped? _____

☐ Day 1 ☐ Day 2

Begin at: _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Activity? _____

Walking, Biking, or Flying → **GO DIRECTLY TO QUESTION 5 (TRIP SECTION) BELOW**

Check your activity below and continue with questions 3 and 4. (Check all that apply)

Reasons/Personal Care: ☐ 7. School or School Related ☐ 12. Relaxing/Recreational
☐ 8. Shopping (at home) ☐ 13. Volunteer/Civic/Religious
☐ 9. Shopping (away from home) ☐ 14. Sick or Ill/Medical Appointment
☐ 10. Personal Business/Services ☐ 15. Non-Work Internet Use
☐ 11. Social Activities ☐ 16. Pick Up/Drop Off Passenger

Is this activity? _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Where did it occur? ☐ Home → **GO TO NEXT ACTIVITY PAGE**

Name _____ If business, type of business _____
Street Address _____ City, State, Zip Code _____
Nearest Intersecting Streets _____

ANSWER QUESTIONS BELOW ONLY IF ACTIVITY IS DRIVING, RIDING, WALKING, BIKING, OR FLYING

at your final destination? _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Place Where You Changed to This Type of Transportation (Station/Stop Name, Address/Nearest Intersection, and City)	Transit Cost
	\$
	\$
	\$
	\$

VEHICLE OR CARPOOL USED, FILL IN INFORMATION BELOW:

Including yourself, how many people were in the vehicle?	Parking Cost	Was the vehicle used from your household?	If vehicle was from your household, please indicate Year, Make and Model
	\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes→	
	\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes→	

Do you stop anywhere along the way, other than to change your type of transportation? ☐ No ☐ Yes
of minutes _____

or Nearest Intersection, and City _____
on were you using when you stopped? _____

Examples of Transportation

Car, Van, Truck, Motorcycle, or Moped (Private Vehicle)

Walk

Bicycle

Carpool Vehicle

Taxi

Airplane

Rail Services:

Amtrak
Altamont Commuter Express (ACE)
Bay Area Rapid Transit (BART)
Caltrain
San Francisco Muni-Train (MUNI-T)
Santa Clara Valley Transit Authority-LRT (VTA-T)

Bus Services:

Employer Shuttle Bus (EMP)
Dial-a-Ride
School Bus
AC Transit (AC)
AirBART (Coliseum BART station to Oakland Airport)
Benicia Transit (BT)
Central Contra Costa Transit Authority (County Connection)
Dumbarton Express Bus (DBX)
Eastern Contra Costa - Tri Delta Transit (TriDelta)
Fairfield-Suisun Transit (FST)
Golden Gate Transit-Bus (GGT-B)
Napa Valley IntraCity Neighborhood Express (VINE)
Napa Valley Transit (NVT)
Petaluma Transit (PT)
San Francisco Muni-Bus (MUNI-B)
Santa Clara Valley Transit Authority-Bus (VTA-B)
San Mateo County Transit (SAMTRANS)
Santa Rosa City Bus (SR)
Sonoma County Transit (SCT)
Union City Transit (UCT)
Vacaville City Coach (VCC)
Vallejo Transit-Bus (VT-B)
Western Contra Costa County Transit (WestCat)
Wheels-Livermore Amador Valley Transit Authority (LAVTA)

Ferry Services:

Alameda/Oakland/Harbor Bay Ferry (BF)
Golden Gate Transit-Ferry (GGT-F)
Richmond Ferry
Tiburon Ferry (TF)
Vallejo Transit-Ferry (VT-F)

Other Transit Provider (Specify) _____

☒ Day 1 ☐ Day 2

Begin at 3:00 a.m.?

Walking, Biking, or Flying → **GO DIRECTLY TO QUESTION 4 (TRIP SECTION) BELOW**

Check your activity below and continue with questions 2 and 3. (Check all that apply)

Reasons/Personal Care: ☐ 7. School or School Related ☐ 12. Relaxing/Recreational
☐ 8. Shopping (at home) ☐ 13. Volunteer/Civic/Religious
☐ 9. Shopping (away from home) ☐ 14. Sick or Ill/Medical Appointment
☐ 10. Personal Business/Services ☐ 15. Non-Work Internet Use
☐ 11. Social Activities ☐ 16. Pick Up/Drop Off Passenger

Is this activity? _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Where did it occur? ☐ Home → **GO TO NEXT ACTIVITY PAGE**

Name _____ If business, type of business _____
Street Address _____ City, State, Zip Code _____
Nearest Intersecting Streets _____

ANSWER QUESTIONS BELOW ONLY IF ACTIVITY IS DRIVING, RIDING, WALKING, BIKING, OR FLYING

at your final destination? _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

Place Where You Changed to This Type of Transportation (Station/Stop Name, Address/Nearest Intersection, and City)	Transit Cost
	\$
	\$
	\$
	\$

VEHICLE OR CARPOOL USED, FILL IN INFORMATION BELOW:

Including yourself, how many people were in the vehicle?	Parking Cost	Was the vehicle used from your household?	If vehicle was from your household, please indicate Year, Make and Model
	\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes→	
	\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes→	

Do you stop anywhere along the way, other than to change your type of transportation? ☐ No ☐ Yes
of minutes _____

or Nearest Intersection, and City _____
on were you using when you stopped? _____

ACTIVITY 30 ☐ Day 1 ☐ Day 2

1. Your next activity began at: _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

2. What was this activity?

☐ 1. Driving, Riding, Walking, Biking, or Flying → **GO DIRECTLY TO QUESTION 5 (TRIP SECTION) BELOW**

If not a trip, please check your activity below and continue with questions 3 and 4. (Check all that apply)

☐ 2. Household Chores/Personal Care ☐ 7. School or School Related ☐ 12. Relaxing/Recreational
☐ 3. Meals ☐ 8. Shopping (at home) ☐ 13. Volunteer/Civic/Religious
☐ 4. Recreation/Entertainment ☐ 9. Shopping (away from home) ☐ 14. Sick or Ill/Medical Appointment
☐ 5. Sleep ☐ 10. Personal Business/Services ☐ 15. Non-Work Internet Use
☐ 6. Work or Work Related ☐ 11. Social Activities ☐ 16. Pick Up/Drop Off Passenger

3. When did you and this activity? _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

4. Where did this activity occur? ☐ Home → **GO TO NEXT ACTIVITY PAGE**

Please provide address: Name _____ If business, type of business _____
Street Address _____ City, State, Zip Code _____
Nearest Intersecting Streets _____

TRIP SECTION: ANSWER QUESTIONS BELOW ONLY IF ACTIVITY IS DRIVING, RIDING, WALKING, BIKING, OR FLYING

5. When did you arrive at your final destination? _____ : _____ ☐ AM ☐ PM

List All Types of Transportation Used for This Trip (Car, BART, MUNI-B, School Bus, Walk, etc.)	Place Where You Changed to This Type of Transportation (Station/Stop Name, Address/Nearest Intersection, and City)
1	
2	
3	
4	



FOR EACH PRIVATE VEHICLE OR CARPOOL USED, FILL IN INFORMATION BELOW:

Were you the Driver or Passenger?	Including yourself, how many people were in the vehicle?	Parking Cost	Was the vehicle used from your household?	If vehicle was from your household, please indicate Year, Make and Model
1 <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> P		\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes→	
2 <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> P		\$	<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes→	

6. During your trip, did you stop anywhere along the way, other than to change your type of transportation? ☐ No ☐ Yes
For what activity? _____ # of minutes _____

Name of Stop, Address or Nearest Intersection, and City _____
What type of transportation were you using when you stopped? _____

4. 시드니 대도시권 (오스트레일리아) 가구통행실태조사 설문지

 <small>Department of Infrastructure, Planning and Natural Resources</small>	2004/2005 Household Travel Survey <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Form 1 Household Form </div>																																																																																																															
<div style="background-color: black; color: white; padding: 2px 10px; display: inline-block;">IN CONFIDENCE</div>		Office: 																																																																																																														
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; height: 100px; vertical-align: top;"> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%;"></div> </td> <td style="width: 50%; padding-left: 10px;"> Interviewer _____ Interviewer ID Form 1 Interview Date / / </td> </tr> </table>			<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%;"></div>	Interviewer _____ Interviewer ID Form 1 Interview Date / / 																																																																																																												
<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%;"></div>	Interviewer _____ Interviewer ID Form 1 Interview Date / / 																																																																																																															
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> SUMMARY OF PERSONAL CALLS TO HOUSEHOLD </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Before Travel Day</th> <th colspan="3">After Travel Day</th> </tr> <tr> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> SUMMARY OF PHONE CALLS TO HOUSEHOLD </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Before Travel Day</th> <th colspan="3">After Travel Day</th> </tr> <tr> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top; padding-left: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> DWELLING STRUCTURE TYPE (<i>OBSERVE</i>) </div> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Separate house</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td>Semi-detached, row or terrace house, townhouse:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 1 storey</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td> 2 or more storeys</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td>Flat, unit or apartment:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 1 or 2 storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td> 3 storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td> 4 or more storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td> Attached to a house</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td>Caravan, cabin, houseboat</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td>Improvised home</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td>House or flat attached to a shop, office, etc.</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td>Other (<i>SPECIFY</i>)</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 98</td> </tr> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> SECURITY DWELLING? (<i>OBSERVE</i>) Yes <input type="checkbox"/> 1 No <input type="checkbox"/> 2 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> COMMENTS/APPOINTMENTS _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ </div> </td> </tr> </table>			<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> SUMMARY OF PERSONAL CALLS TO HOUSEHOLD </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Before Travel Day</th> <th colspan="3">After Travel Day</th> </tr> <tr> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> SUMMARY OF PHONE CALLS TO HOUSEHOLD </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Before Travel Day</th> <th colspan="3">After Travel Day</th> </tr> <tr> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>		Before Travel Day			After Travel Day			Date	Time	Result	Date	Time	Result	1							2							3							4							5								Before Travel Day			After Travel Day			Date	Time	Result	Date	Time	Result	1							2							3							<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> DWELLING STRUCTURE TYPE (<i>OBSERVE</i>) </div> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Separate house</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td>Semi-detached, row or terrace house, townhouse:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 1 storey</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td> 2 or more storeys</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td>Flat, unit or apartment:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 1 or 2 storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td> 3 storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td> 4 or more storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td> Attached to a house</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td>Caravan, cabin, houseboat</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td>Improvised home</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td>House or flat attached to a shop, office, etc.</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td>Other (<i>SPECIFY</i>)</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 98</td> </tr> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> SECURITY DWELLING? (<i>OBSERVE</i>) Yes <input type="checkbox"/> 1 No <input type="checkbox"/> 2 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> COMMENTS/APPOINTMENTS _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ </div>	Separate house	<input type="checkbox"/> 1	Semi-detached, row or terrace house, townhouse:		1 storey	<input type="checkbox"/> 2	2 or more storeys	<input type="checkbox"/> 3	Flat, unit or apartment:		1 or 2 storey block	<input type="checkbox"/> 4	3 storey block	<input type="checkbox"/> 5	4 or more storey block	<input type="checkbox"/> 6	Attached to a house	<input type="checkbox"/> 7	Caravan, cabin, houseboat	<input type="checkbox"/> 8	Improvised home	<input type="checkbox"/> 9	House or flat attached to a shop, office, etc.	<input type="checkbox"/> 10	Other (<i>SPECIFY</i>)	<input type="checkbox"/> 98
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> SUMMARY OF PERSONAL CALLS TO HOUSEHOLD </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Before Travel Day</th> <th colspan="3">After Travel Day</th> </tr> <tr> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> SUMMARY OF PHONE CALLS TO HOUSEHOLD </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Before Travel Day</th> <th colspan="3">After Travel Day</th> </tr> <tr> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> <th>Date</th> <th>Time</th> <th>Result</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>		Before Travel Day			After Travel Day			Date	Time	Result	Date	Time	Result	1							2							3							4							5								Before Travel Day			After Travel Day			Date	Time	Result	Date	Time	Result	1							2							3							<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> DWELLING STRUCTURE TYPE (<i>OBSERVE</i>) </div> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Separate house</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td>Semi-detached, row or terrace house, townhouse:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 1 storey</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td> 2 or more storeys</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td>Flat, unit or apartment:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 1 or 2 storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td> 3 storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td> 4 or more storey block</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td> Attached to a house</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td>Caravan, cabin, houseboat</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td>Improvised home</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td>House or flat attached to a shop, office, etc.</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td>Other (<i>SPECIFY</i>)</td> <td style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> 98</td> </tr> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> SECURITY DWELLING? (<i>OBSERVE</i>) Yes <input type="checkbox"/> 1 No <input type="checkbox"/> 2 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> COMMENTS/APPOINTMENTS _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ </div>	Separate house	<input type="checkbox"/> 1	Semi-detached, row or terrace house, townhouse:		1 storey	<input type="checkbox"/> 2	2 or more storeys	<input type="checkbox"/> 3	Flat, unit or apartment:		1 or 2 storey block	<input type="checkbox"/> 4	3 storey block	<input type="checkbox"/> 5	4 or more storey block	<input type="checkbox"/> 6	Attached to a house	<input type="checkbox"/> 7	Caravan, cabin, houseboat	<input type="checkbox"/> 8	Improvised home	<input type="checkbox"/> 9	House or flat attached to a shop, office, etc.	<input type="checkbox"/> 10	Other (<i>SPECIFY</i>)	<input type="checkbox"/> 98			
		Before Travel Day			After Travel Day																																																																																																											
	Date	Time	Result	Date	Time	Result																																																																																																										
1																																																																																																																
2																																																																																																																
3																																																																																																																
4																																																																																																																
5																																																																																																																
	Before Travel Day			After Travel Day																																																																																																												
	Date	Time	Result	Date	Time	Result																																																																																																										
1																																																																																																																
2																																																																																																																
3																																																																																																																
Separate house	<input type="checkbox"/> 1																																																																																																															
Semi-detached, row or terrace house, townhouse:																																																																																																																
1 storey	<input type="checkbox"/> 2																																																																																																															
2 or more storeys	<input type="checkbox"/> 3																																																																																																															
Flat, unit or apartment:																																																																																																																
1 or 2 storey block	<input type="checkbox"/> 4																																																																																																															
3 storey block	<input type="checkbox"/> 5																																																																																																															
4 or more storey block	<input type="checkbox"/> 6																																																																																																															
Attached to a house	<input type="checkbox"/> 7																																																																																																															
Caravan, cabin, houseboat	<input type="checkbox"/> 8																																																																																																															
Improvised home	<input type="checkbox"/> 9																																																																																																															
House or flat attached to a shop, office, etc.	<input type="checkbox"/> 10																																																																																																															
Other (<i>SPECIFY</i>)	<input type="checkbox"/> 98																																																																																																															
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> RESULT CODES AM = Answering machine AP = Appointment made CB = Asked to call back I = Interview conducted LP = Language problem NA = No answer NS = Household member not suitable R = Refusal SA = Security or access problem SL = Sample loss </div>																																																																																																																

Q1 Who are the people who usually live here, starting with you?								Office <input type="checkbox"/>
(a) Person Number	(b) Name	(c) What is relationship to you?	(d) Sex	(e) What was age last birthday?	(f) What is marital status?	(g) In which country was.... born?	(h) Form 2 / 3 Present?	
		Spouse = Sp Partner = Pr Son = Son Daughter = D Brother = Bro Sister = Sis Father = Fa Mother = Mo Unrelated = Un	M F		Married = 1 De Facto = 2 Separated = 3 Divorced = 4 Widowed = 5 Never = 6 Married = 6	Australia = 1 England = 2 Scotland = 3 Italy = 4 Greece = 5 New Zealand = 6 Vietnam = 7 Other (specify) = 99	Yes = 1 face to face Yes = 3 phone No = 2	
01								
02								
03								
04								
05								
06								
07								
08								
09								
10								

ADDITIONAL DETAILS OF RELATIONSHIPS IN HOUSEHOLD <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	Q2 Which of these best describes your/your households occupancy of this dwelling? Owned outright <input type="checkbox"/> 1 Owned, paying off <input type="checkbox"/> 2 Rent from government <input type="checkbox"/> 3 Rent privately <input type="checkbox"/> 4 Or something else Other paid accommodation <input type="checkbox"/> 5 Living rent free <input type="checkbox"/> 6 Other (SPECIFY) <input type="checkbox"/> 8
--	--

Q3 Are there any registered vehicles used by your household and usually parked here overnight, whether private or company owned? Yes <input type="checkbox"/> 1 (CONTINUE) Could you give me a list of them? No <input type="checkbox"/> 2 → Q4									
Office <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>									
(a) Vehicle Number	(b) What is the make of this vehicle?	(c) What is the model of this vehicle?	(d) What year is it?	(e) What is the body type?	(f) How many CCs does it have?	(g) What type of fuel does it use?	(h) Are any of the vehicle costs paid by an employer?	(i) Who is the registered owner of the vehicle?	(j) Is it registered for private or business use?
				Motorcycle = 10 Car = 20 4WD = 30 Family Van = 40 Goods Van = 41 Panel Van = 42 Utility = 43 Truck = 50 Taxi = 60 Other = 80 (specify)		Leaded/super petrol = 1 Unleaded petrol = 2 Diesel = 3 LPG/LNG = 4 Dual fuel = 5 Electric = 6 LRP = 7 Other = 8	Note: self-employed person is an employer Yes, fully = 1 Yes, partly = 2 No = 3	H/hold member = 1 Employer owned or leased = 2 Other = 8	Note: Business use includes use by self-employed person Private = 1 Business = 2
01									
02									
03									
04									
05									
06									
PROMPT: Does this include all vehicles - trucks, vans or motorbikes? IF YES → Q4									
ON INTERVIEW DAY, ADD EXTRA VEHICLES WHICH WERE USED ON TRAVEL DAY									
(a) Vehicle Number	(b) Make	(c) Model	(d) Year	(e) Body type	(f) CCs	(g) Fuel type	(h) Costs	(i) Owner type	(j) Registered
21									
22									
23									
24									
Q4 How many adult bicycles in working order does this household keep at this dwelling? <input type="text"/> <input type="text"/>									
Q5 How many children's bicycles in working order does this household keep at this dwelling? <input type="text"/> <input type="text"/>									

Q6 APPOINTMENTS

A Each household in the survey has been assigned a Travel Day. Your household's Travel Day is (SPECIFY TRAVEL DAY).

B Is anyone in the household likely to make more than 10 trips on Travel Day?

If YES, ask for the person's occupation.

If included in special occupation group, explain how memory jogger is to be completed.

Otherwise leave two joggers for the person.

C Explain and leave memory joggers plus magnet(s) for persons in the survey

D Make appointments for all personal interviews

E Check you have the household's telephone number

Q7 HOUSEHOLD CODE

REFER TO PAGE 2 OF THIS FORM AND RECORD HOUSEHOLD CODE

NOTE:- 'Couple' means marital status codes 1 and 2 (married and de facto)

- 'Unmarried' means marital status codes 3 to 6 (separated, divorced, widowed, never married)

- Person living ALONE ☐ 1
- Couple ONLY ☐ 2
- Couple living ONLY with their:
- unmarried child(ren) aged 15 years & over . . . ☐ 3
 - child(ren) aged 0-14 years ☐ 4
 - child(ren) aged 0-14 years & their
unmarried child(ren) aged 15 years & over . . . ☐ 5
- One person living ONLY with his/her:
- unmarried child(ren) aged 15 years & over . . . ☐ 6
 - child(ren) aged 0-14 years ☐ 7
 - child(ren) aged 0-14 years & his/her
unmarried child(ren) ages 15 years & over ☐ 8
- Other household ☐ 9

Office ☐ ☐

Q8 FINAL RESPONSE CODE

FULL RESPONSE of all members of the household

- All by personal interview ☐ 1
- One by telephone interview ☐ 15

SAMPLE LOSS:

- Vacant dwelling ☐ 2
- Dwelling under construction ☐ 3
- Non-private dwelling ☐ 4
- Derelect dwelling ☐ 5
- Dwelling demolished ☐ 6

PART NON-RESPONSE:

- Part non-contact ☐ 7
- Part refusal ☐ 8
- Part language problems ☐ 9
- Part death/illness ☐ 10

FULL NON-RESPONSE:

- Full non-contact ☐ 11
- Full refusal ☐ 12
- Full language problems ☐ 13
- Full death/illness ☐ 14

Do you have the phone connected? Yes ☐ 1
..... No ☐ 2

Phone Number ()

Best Time to Call

FULL HOUSEHOLD REFUSAL (Q8 CODED 12)

SEX OF REFUSER Male ☐ 1
..... Female ☐ 2

How many people usually live here? ☐ ☐

How many vehicles are usually parked here overnight

whether private or company owned? ☐ ☐

Final Response Code Report

Compulsory for Codes 2-15 in Q8. Provide complete details.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. 영국 대도시권 (미국) 대중교통(철도) 이용 실태조사 설문지

Section 1: Your journey to the station where you were handed this questionnaire

1 *Where have you just come from?* **Please tick ONE box only**

Home <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 1	Other leisure activity <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 8
Shopping <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 2	School/college/university (as student) <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 9
Normal workplace <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 3	School/college (accompanying pupil) <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 10
Other workplace/meeting <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 4	Taking someone to airport, station, hotel <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 11
Personal business (e.g. doctor, hospital, bank) <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 5	Meeting someone at airport, station, hotel <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 12
Visiting friends/relatives at their home <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 6	Other (please tick and write in below) <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 13
Sport or entertainment (e.g. concert, theatre) <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 7	<div style="border: 1px solid black; height: 15px; width: 100%;"></div>

2 *What was the address of this place?* **Please give as much detail as possible**

Property name (e.g. building, company)

Street name and number

Locality Town/City

Postcode

3 *At what time did you set out from this address?* **Please use 24 hour clock e.g. 17.25**

4 *How did you get from this address to the station where you were handed this questionnaire?*
Please complete ALL methods used

Walked <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 1	Motorcycle <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 6
Bus/coach <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 2	Bicycle <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 7
Car (parked at or near the station) <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 3	Air/Sea <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 8
Car (dropped off by someone) <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 4	Eurostar train <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 9
Taxi/minicab <input style="width: 30px;" type="checkbox"/> 5	

Other National Rail (BR) train (Please write in **first** station used)

Underground train (Please write in **first** station used)

Docklands Light Railway (Please write in **first** station used)

Tram/other Light Rail (Please write in **first** station used)

Section 2: Your journey

5 *What was the final National Rail (BR) station you used on this journey?*

6 *Did the journey you are describing involve changing from one National Rail (BR) service to another?*

Yes ☐ **Please answer Q7** No ☐ **Please ignore Q7 and answer Q8**

1

7 Please list all changes of National Rail (BR) train that you made during your journey

First change	Write in National Rail station name	Second change	Write in National Rail station name
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Third change	Write in National Rail station name		
<input type="text"/>			

8 On arrival at your final National Rail (BR) station, how did you get to your final destination?
Please complete ALL methods used

Walked	<input type="checkbox"/> 1	Motorcycle	<input type="checkbox"/> 6
Bus/coach	<input type="checkbox"/> 2	Bicycle	<input type="checkbox"/> 7
Car (parked at or near the station)	<input type="checkbox"/> 3	Air/sea	<input type="checkbox"/> 8
Car (dropped off by someone)	<input type="checkbox"/> 4	Eurostar train	<input type="checkbox"/> 9
Taxi/minicab	<input type="checkbox"/> 5		
Underground train (Please write in final station used)		<input type="text"/>	
Docklands Light Railway (Please write in final station used)		<input type="text"/>	
Tram/other Light Rail (Please write in final station used)		<input type="text"/>	

9 What was the address of your final destination?

Please give as much detail as possible

Property name (e.g. building, company)	<input type="text"/>
Street name and number	<input type="text"/>
Locality	<input type="text"/> Town/City <input type="text"/>
Postcode	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

10 Why were you travelling to this place?

Please tick ONE box only

Going home	<input type="checkbox"/> 1	Other leisure activity	<input type="checkbox"/> 8
Shopping	<input type="checkbox"/> 2	Going to school/college/university (as student)	<input type="checkbox"/> 9
Normal workplace	<input type="checkbox"/> 3	Going to school/college (accompanying pupil)	<input type="checkbox"/> 10
Other workplace/meeting	<input type="checkbox"/> 4	Taking someone to airport, station, hotel	<input type="checkbox"/> 11
Personal business (e.g. doctor, hospital, bank)	<input type="checkbox"/> 5	Meeting someone at airport, station, hotel	<input type="checkbox"/> 12
Visiting friends/relatives at their home	<input type="checkbox"/> 6	Other (please tick and write in below)	<input type="checkbox"/> 13
Sport or entertainment (e.g. concert, theatre)	<input type="checkbox"/> 7	<input type="text"/>	

11 Were you travelling alone?

Yes	<input type="checkbox"/> 1	Please ignore Q12 and answer Q13	No	<input type="checkbox"/> 2	Please answer Q12
-----	----------------------------	----------------------------------	----	----------------------------	-------------------

- 12** How many other people were travelling with you? **Please write in the number**
- Adults ₁ Children aged 5-15 ₂ Children under 5 ₃
- 13** When you were handed this questionnaire, were you on....?
- the outward stage of a return journey ₁ the return stage of a return journey ₂ a single journey ₃
- Please answer Q14** **Please answer Q14** **Please go to Q16**
- 14** Did you make both the outward and return stages of your journey on the same day?
- Yes ₁ **Please answer Q15** No ₂ **Please ignore Q15 and answer Q16**
- 15** At what time did you start the other stage of your journey? **Use 24 hour clock e.g. 17.25**
- 16** How often do you make this journey (identical to the one you are describing)?
- 5 or more days a week ₁ 1-3 times a month ₄
- 2-4 days a week ₂ Less than once a month ₅
- Once a week ₃ Made journey once only ₆
- Section 3: Your ticket**
- 17** Which class were you travelling in?
- First class ₁ Standard class ₂
- 18** What type of ticket or pass did you use for this journey? **Please tick all that apply**
- Tickets**
- Open single ₁ Network Awaybreak ₄ Monthly Season (not Travelcard) ₇
- Open return ₂ Saver/Supersaver ₅ Annual Season (not Travelcard) ₈
- Cheap Day return ₃ Weekly Season (not Travelcard) ₆ Other period Season (not Travelcard) ₉
- Other ticket type (Please write in) ₁₀
- Travelcards**
- One day Travelcard ₁ Other period Travelcard ₅
- Weekly Travelcard ₂ Family Travelcard ₆
- Monthly Travelcard ₃ Visitor Travelcard ₇
- Annual Travelcard ₄
- Passes/permits**
- Elderly persons Permit/Pass ₈
- Blind/disabled Permit/Pass ₉
- Staff Travel Pass ₁₀
- 19** Did you use a Railcard to buy your ticket?
- Yes ₁ **Please answer Q20** No ₂ **Please ignore Q20 and answer Q21**

20 What type of Railcard did you use?

Please tick one only

Network Railcard

☐ 1

Family Railcard

☐ 4

Young Persons Railcard

☐ 2

Other (please tick and write in below)

☐ 5

Senior Citizens Railcard

☐ 3

Section 4: A few questions about you

21 Are you?

Male

☐ 1

Female

☐ 2

22 What age were you on your last birthday?

Under 16

☐ 1

25-34

☐ 4

60-64

☐ 7

16-19

☐ 2

35-44

☐ 5

65-69

☐ 8

20-24

☐ 3

45-59

☐ 6

70 or over

☐ 9

23 How many cars or private vans (including company cars) does your household have regularly available for use?

None

☐ 0

One

☐ 1

Two

☐ 2

Three

☐ 3

More than three

☐ 4

24 If the journey you have described did not start or finish at your home, can you please tell us where you normally live?

Town/City

Postcode

Country (if you normally live outside the UK)

**Thank you for taking the time to complete this questionnaire.
Please return it in the envelope provided. No stamp is needed.**

