

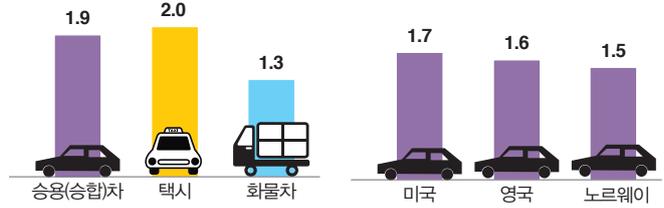
우리나라 재차인원 특성

승용(승합)차 택시 화물차

우리나라 평균 재차인원

(단위 : 인/대)

2010년 수행된 가구통행실태조사 결과를 근거로 평균 재차인원¹⁾을 산출 재차인원조사는 도로의 주요지점에서 관측조사로 수행하는 것이 일반적이거나, 본 조사는 조사 대상자들이 가구통행 설문지에 직접 기입한 내용을 근거로 작성되었다.

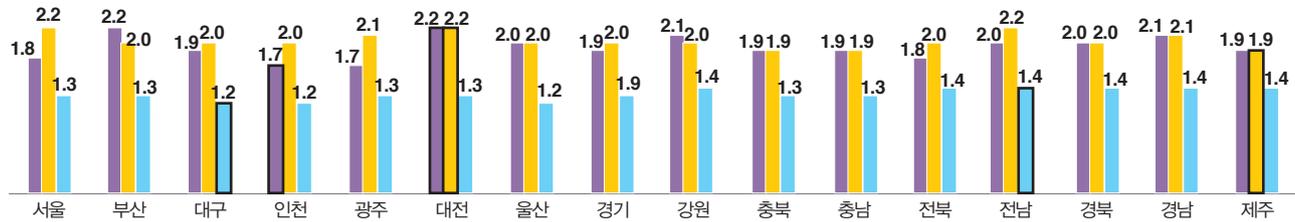


1) 재차인원: 차량에 탑승한 인원수를 뜻함. 가구통행실태조사 기반 재차인원과 재차인원조사 기반의 재차인원은 조사방법 차이로 인해 재차인원 결과값에 차이가 있으므로 유의할 것

시도별 평균 재차인원

(단위 : 인/대)

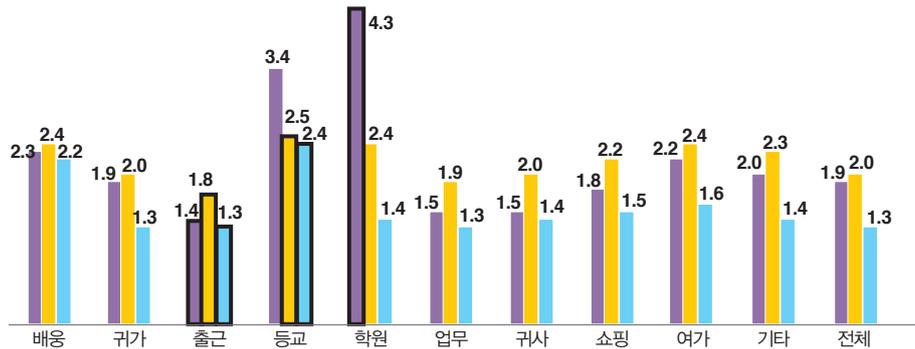
승용(승합)차의 재차인원 차이는 크고, 화물차의 재차인원 차이는 작다.
 승용(승합)차 : 대전이 2.2로 가장 높고, 인천이 1.7로 가장 낮다. (최대 0.5차이)
 택시 : 대전이 2.2로 가장 높고, 제주가 1.9로 가장 낮다. (최대 0.3차이)
 화물차 : 전남이 1.4로 가장 높고, 대구가 1.2로 가장 낮다. (최대 0.2차이)



통행목적별 평균 재차인원

(단위 : 인/대)

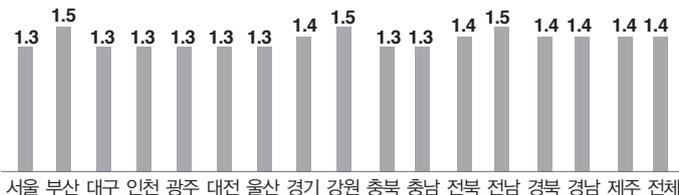
승용(승합)차는 학원통행시, 택시 및 화물차는 등교통행시 평균 재차인원이 가장 높다. 출근, 업무, 귀사 등 업무와 관련된 통행의 평균 재차인원은 작고, 쇼핑, 여가, 기타 등 다른 통행목적의 평균 재차인원은 크게 나타났다.



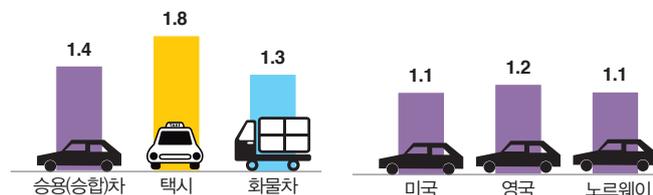
출근통행의 평균 재차인원

(단위 : 인/대)

승용(승합)차, 택시, 화물차 모두 출근통행시 평균 재차인원이 가장 낮다. - 시도별로 비교하면 부산, 강원, 전북이 평균 재차인원(1.5인/대)이 높고, 광주, 대전, 울산이 평균 재차인원(1.3인/대)이 낮다.



국외의 승용차 출근통행 평균 재차인원을 살펴보면, 미국은 1.1인/대, 영국은 1.2인/대, 노르웨이는 1.1인/대로 우리나라는 높은 편이다.



성별 통행목적별 평균 재차인원

(단위 : 인/대)

성별간 평균 재차인원에는 큰 차이는 없다. 배웅과 학원통행은 남성이 더 높으나, 그 외 목적은 여성이 높다.



자료개요

2010년 전국 가구통행실태조사
 - 표본가구수(49만), 표본 가구원수: (140만)
 - 전국 16개 시도 지역할당

국외자료 출처 :

1. 미국: National Household Travel Survey(2009)
2. 영국: National Travel Survey(2010)
3. 노르웨이: National Travel Surveys(2005)

출처: 2010년 가구통행실태조사, 한국교통연구원 국가교통DB센터
 분석: 한국교통연구원 국가교통DB센터

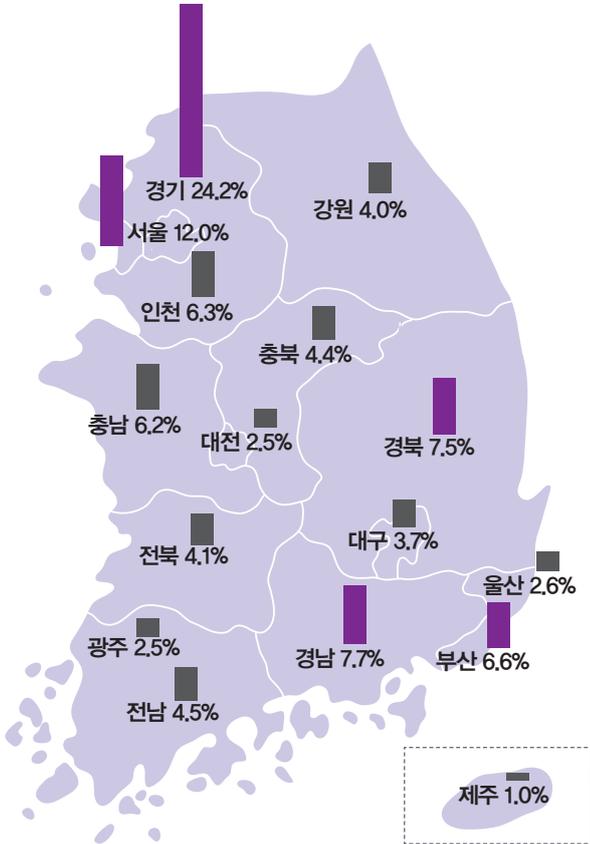
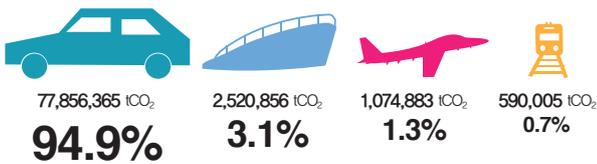
우리나라 교통부문 온실가스 배출량 (2009년 기준)

국가교통DB센터에서는 2007년부터 우리나라 교통부문 온실가스 배출추정치를 수단별·지역별로 산정하여 매년 발표하고 있다. 2010년 DB사업으로 수행된 우리나라 온실가스 배출량(2009년 기준)은 다음과 같다.

수단별 온실가스 배출량

우리나라 교통부문 총 온실가스 배출량은 약 82백만CO₂로 산정되었다.¹⁾

4개 수단(철도·도로·해운·항공) 중 도로가 약 78백만CO₂로 95%에 달하며, 해운(약 2.5백만CO₂, 3.1%), 항공(약 1.07백만CO₂, 1.3%), 철도(약 0.6백만CO₂, 0.7%) 순
 1) 산정범위는 국내로 한정하기 때문에, 항공과 해운은 국제항공기 및 해운선 제외하고 산정한 수치임

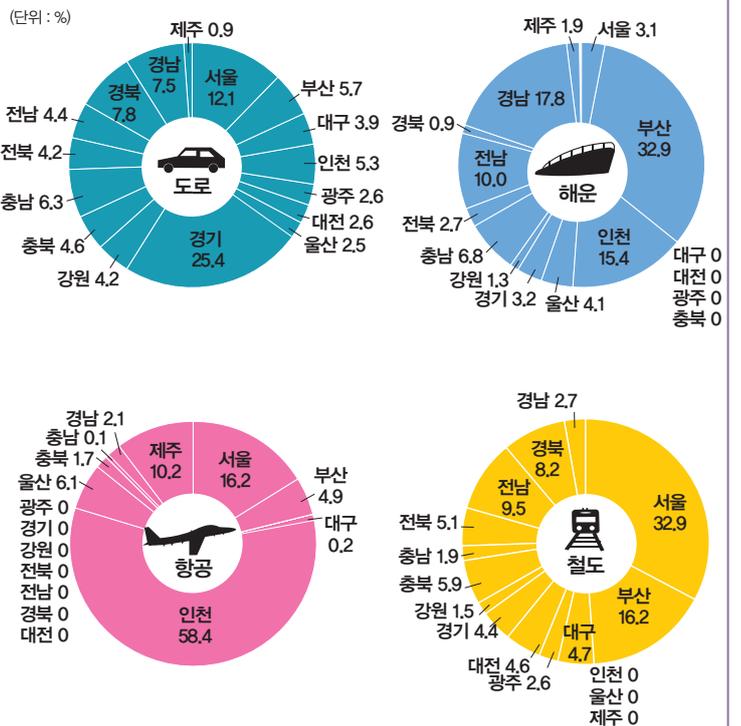


용어설명

- ※ 온실가스란?
 - 지구 온난화 현상을 유발시키는 주요 가스로서 이산화탄소(CO₂), 메탄(CH₄), 아산화질소(N₂O), 과불화탄소(PFCs), 육불화황(SF₆) 등을 일컫음
 - 본 연구에서는 이산화탄소(CO₂), 메탄(CH₄), 아산화질소(N₂O) 세 가스를 산정 대상으로 함
- ※ GWP(Global Warming Potential)
 - 지구 온난화에 기여하는 온실가스별 기여율
 - 이산화탄소: 1(기준), 메탄: 21, 아산화질소: 310
- ※ IEA(International Energy Agency) 국제에너지 기구
 - 국제에너지기구는 석유를 비롯한 에너지 생산·소비에 관한 국제협력수행기관임

지역별 온실가스 배출량

우리나라 16개 광역시도 중 경기도가 약 20백만CO₂의 배출량(24.2%)으로 가장 많은 교통부문 온실가스를 배출하였다. 그 뒤를 서울과 경남이 약 9.8백만CO₂(12.0%), 약 6.3백만CO₂(7.7%) 수도권 배출량(서울, 인천, 경기 포함)은 약 3.5백만CO₂로 전체 배출량 대비 42.5%를 차지. 수도권의 온실가스 배출량이 전국에서 차지하는 비중이 매우 높은 것으로 파악되었다.



1) 연료 사용량은 2009년을 기준으로 산정함/ 순발열량 기준 산정
 2) 도로와 철도부문은 전체 유종을 대상, 항공과 해운부문은 국제항공기 제외 및 GWP 반영한 수치임
 3) 전력사용량은 본 산정에서 제외하였음

참고자료

- ※ 우리나라 에너지부문 CO₂ 배출량 중에서 교통부문이 차지하는 비중은 약 18.2%(전체 518.4백만CO₂ 중 94.6백만CO₂ 배출)임. (2008년 기준, 지식경제부 자료)
- ※ 주요 국가별 교통부문 이산화탄소(CO₂) 배출량
 미국 : 1,696.2백만톤 / 중국 : 456.9백만톤 / 일본 : 235.3백만톤
 영국 : 129백만톤 / 한국 : 85.3백만톤
 (2008년 기준, IEA CO₂ Emissions from combustion 2010)
- ※ 2008년 주요 국가별 교통부문 1인당 CO₂배출현황



전국 여객 O/D 전수화 어떻게 진행되나?

국가교통DB센터에서는 국가통합교통체계효율화법에 의거하여 제3차 전국 여객 O/D조사를 2010년에 수행하였다. 2010년에 수행한 전국 여객 O/D는 기존의 전국지역간 여객 O/D조사와 수도권 및 5대 광역권 가구통행실태조사를 통합하여 수행하였으며, 이러한 조사결과를 토대로 2011년에 전국 여객 O/D 전수화를 추진중에 있다. 본 원고에서는 기존의 여객 O/D 전수화의 문제점을 살펴보고 2010년 전국조사를 활용한 전국 여객 O/D 전수화의 추진방안을 소개하고자 한다.



전국 여객 O/D 문제점

지역간 O/D와 권역별 O/D의 총량 불일치	전국 지역간 O/D는 내부존 통행이 부재하므로 내부존에 대하여 대도시권 O/D 결과를 수용하여 반영한다. 이때 적용모형의 차이로 인하여 권역별 총량이 불일치하는 문제가 발생하며, 이러한 차이는 타당성 평가시 어떤 O/D를 사용하느냐에 따라 결과가 달라지는 문제를 발생시킨다.
248개 교통존 체계 - 분석되지 않는 사업들 존재	국가기간망 계획을 비롯한 국가교통정책의 사업대상 범위가 세분화 됨에 따라 기존의 248개 교통존체계로는 분석되지 않는 사업들이 존재한다. 예를 들면 대상으로 중 일부는 현재의 248개 존 체계에서는 통행량이 거의 배정되지 않는 문제가 발생하기도 한다.
내부존 O/D 부재로 인한 지방도 및 국지도의 신뢰도 저하	노측면접조사를 기본 자료로 전국 지역간 O/D가 구축됨에 따라 248개 존기반의 내부존 통행량이 부재하며, 이에 따라 내부존 통행이 주를 이루는 지방도 및 국지도의 신뢰도가 낮은 구조적 한계점을 가지고 있다. 또한, 노측면접조사의 특성상 통행사슬(Trip chain)이 조사되지 않음에 따라 목적통행과 수단통행이 동일한 문제점을 가지고 있다.
획일적인 신뢰도 평가기준 적용	지역간 O/D와 대도시권 O/D간의 신뢰도 선정기준의 차이가 없으며, 신뢰도 선정기준이 교통량 수준과 관계없이 모든 대상으로의 단순한 관측교통량과 배정교통량의 %오차만을 적용함으로써 신뢰도 결과에 대한 해석상의 왜곡이 발생할 수 있다.
장래 O/D 예측량의 일관성이 저하	대도시권의 경우 장래예측시 사회경제지표의 예측 방법 및 장래개발계획의 반영기준이 광역권과 수도권간에 차이가 발생하여 장래 O/D예측량의 일관성이 저하된다.

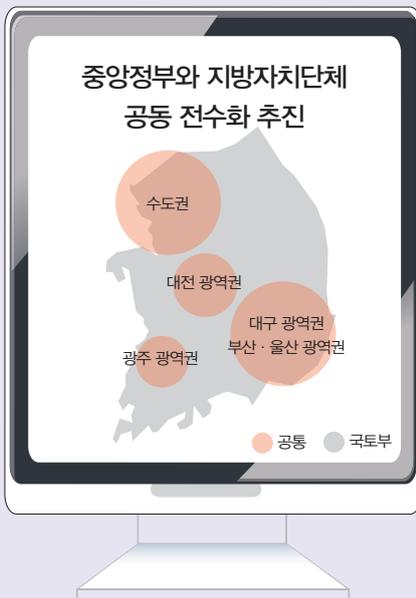
용어설명
 O/D(Origin Destination) 기중점통행량 : 기점은 통행자가 자신의 활동을 수행하기위해 출발하는 지점이며, 종점은 도착하는 지점을 말한다. O/D는 통행의 출발지와 도착지의 행렬
 여객 O/D : 한 장소에서 다른 장소로 특정 목적을 위해 이동하는 사람 또는 차량
 여객 O/D 조사 : 사람의 통행 기중점, 통행목적, 이용교통수단 등을 조사하는 교통계획의 기본적인 조사
 전수화 : 표본조사 자료를 모집단의 특성을 대표하도록 전수화계수를 도출하여 수정보완하는 과정을 말한다.

2011

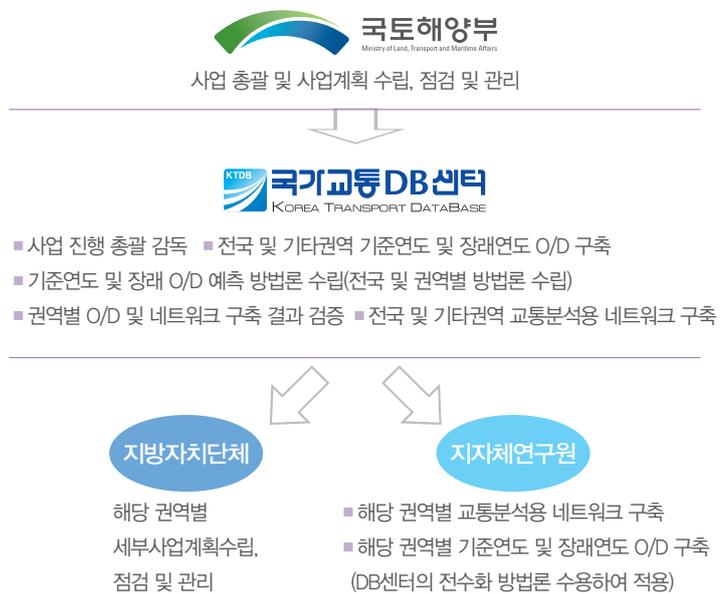
2011년 새롭게 추진되는 전국 여객 O/D 전수화 기본 방향

<p>지역간 O/D의 경우 가구통행실태조사를 기반으로 한 새로운 전수화 방안 필요</p>	<p>기존의 노측면접조사방식이 아닌 가구통행실태조사 결과를 표본자료로 활용함에 따라 전수화 방식의 변경이 필요하며, 특히 가구통행조사방식에서 누락되기 쉬운 지역간 통행에 대한 보정 작업이 중요하다. 이를 위해 건설기술연구원의 교통량 자료, 고속도로 TCS 자료 등 전국 단위 관측자료의 지역간 O/D 보정에의 활용방안개발이 중요하다.</p>
<p>교통존 세분화를 통한 지역간 여객 O/D의 신뢰도 제고 필요</p>	<p>외국의 경우 전산처리능력의 향상과 정책목적의 필요성으로 교통존의 세분화는 이미 전세계적인 추세이다. 따라서, 보다 세분화된 교통존을 구성함으로써 보다 미시적인 국가차원의 교통정책평가를 가능하게 하며, 또한 세분화를 통한 O/D의 신뢰도 증진이 기대된다.</p> <p>외국 국가교통모형의 교통존 및 네트워크 수준  영국 RHTM :3,600개 존 / NPTM :10,000개 존  독일 7,600개 존  네덜란드 1,300개 존  스위스 3,114개 존</p>
<p>전국 지역간 O/D와 권역별 O/D 간의 총량 일치 중요</p>	<p>동일한 사업이 사용되는 O/D에 따라 평가결과가 달라질 수 있어 O/D 총량을 일치시키는 방법론 개발이 필수적이다. 이를 위해서 새롭게 구축되는 전국 지역간O/D는 지역간 교통수준에서 O/D량의 조정값(Control Value)를 제시하고 권역별 O/D는 이를 수용하는 위계적인 구조의 O/D 구축방안이 필요하다.</p>
<p>다양한 신뢰도 지표의 적용 필요</p>	<p>기존의 여객 O/D 신뢰도지표는 관측교통량과 배경교통량의 비교분석결과만 제공하였으나, 미국 FHWA와 같이 O/D 구축 단계별로 신뢰도를 검증할 필요가 있다. 또한 별도의 신뢰도 보고서를 O/D 구축시 제공하는 것도 사용자를 위해서 바람직할 것이다.</p>
<p>첨단조사자료의 적극적인 활용 필요</p>	<p>IT기술의 발달과 함께 대중교통카드, TCS자료 등의 대규모 첨단정보자료들이 구축되어져 있는 바 이들 자료를 전국 여객 O/D 보정에 최대한 활용함으로써 O/D의 신뢰도를 제고할 필요가 있다.</p>

전국 여객 O/D 공동전수화 권역체계



전국 여객 O/D 전수화 추진 역할 분담체계



새로운 전국 여객 O/D 구축의 필요성

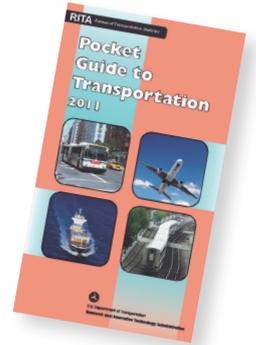
전국 여객 O/D는 2001년 노측면접조사를 기반으로 최초로 구축된 이후 우리나라 국가 및 지역 교통정책에 활용되고 있으나, 이원화된 조사체계, 기존 전수화방식의 한계점 등의 내부적인 문제점과 교통수단의 광역화, 컴퓨터 연산속도의 향상 등 제반여건의 변화로 새로운 전국 여객 O/D구축의 필요성이 높아졌다.

향후 추진계획

이러한 요구에 맞춰 2011년에 국가교통DB센터에서는 가구통행실태조사를 기반으로 한 전국 여객 O/D를 구축할 예정이며, 새로운 전수화방안에서는 교통존 세분화, 신뢰도 지표의 강화, 첨단조사자료의 적극적 활용 등을 추구할 예정이다.
국가교통시설물 투자 및 국가교통정책에 있어서 전국 여객 O/D의 중요성이 부각되고 있는 시점에서 새롭게 구축되는 전국 여객 O/D가 국가 경쟁력 증진에 기여하게 되길 바란다.

BTS(미국교통통계) 포켓북 소개

BTS 포켓북(RITA Pocket Guide to Transportation)은 미국 RITA에서 수집분석한 교통통계 항목 중에서 매년도 사회적 이슈나 연구변화 방향을 고려하여 의미있는 통계항목들을 Pocket Guide에 소개하고 있다. Pocket Guide는 1999년도에 최초로 발간되어 1년 단위로 발간, 1970년 이후로 2009년까지의 수집된 자료들을 분석하여 주요 결과를 표 중심으로 제공하고 있다.



2011년 포켓북 개요

미국 교통시스템은 인구, 노동력, 경제여건에 따라 지속적으로 변화하고 있다.

● 주요 지표

- 거주인구, 전체 면적, 경제인구, 실질 국내 총생산, 평균 가계소득(중앙값, 평균값), 평균 가계지출, 가구수, 출생연도별 기대수명
- 비교시점: 1990년과 2009년의 20년 간의 변화

2011년도 Pocket Guide에서 소개되는 내용들은

- ① 교통안전 ② 교통시스템 ③ 살기좋은 커뮤니티 ④ 경제적 경쟁력 ⑤ 환경 지속가능성 ⑥ 용어정리의 6개 부문으로 요약할 수 있다.

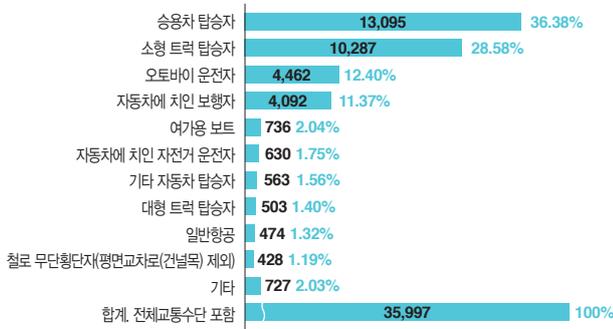
1) 교통안전(Safety)

국민의 교통안전은 미국 교통부의 최우선 관심사항
교통사고 사망자수는 감소추세이나 교통사고의 94%는 도로에서의 자동차 사고가 차지한다.
차량교통사고로 인한 부상은 미국의 건강 문제 중 주요한 요인이다.

자료 리스트 [총 9개 항목]

- 위험물 관련 교통사고, 부상자, 사망자 ● 해상 국제 해적 및 무장 강도 현황 추이
- 미국 공항 검색대 금지 품목 적발 현황 추이
- 운전 중 문자사용 금지 및 모바일 기기 사용금지 연방주별 법령(2010년 10월 기준)
- 차량충돌사고 중 음주 관련된 사망자-사람별 분류, 사고유형별 분류 외 4개

교통사고 사망자 분포 (2009년 기준)



2) 교통시스템 현황(State of Good Repair)

미국 교통시스템:

도로, 공항, 철도, 대중교통 노선, 수로, 터미널, 항만, 파이프라인
공공부문과 민간부문이 밀접하게 네트워크로 연계
교통시스템을 기반으로 여객과 화물수송이 활발하게 이루어지며,
도시와 지역간을 교통시스템이 유기적으로 연결한다.

자료 리스트 [총 3개 항목]

- 교통 네트워크 ● 항공기, 철도 차량, 차량, 선박 대수 ● 미국 도로 교량 상태

교통수단 대수(1990-2008)

(단위: 천대)



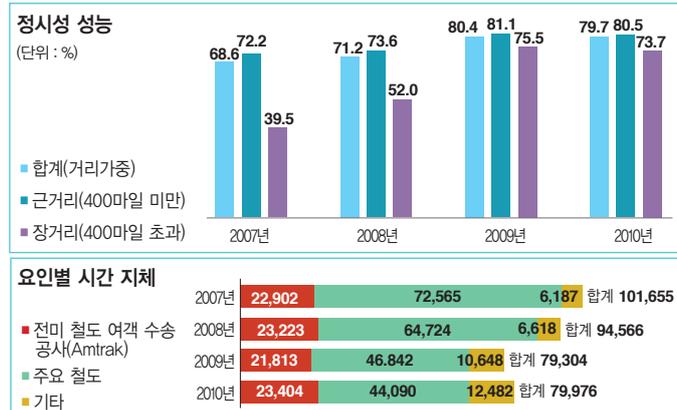
3) 살기좋은 커뮤니티(Livable Communities)

미국의 교통시스템은 더 높은 수준의 여객 접근성 향상과 화물 수송활동을 가능하게 하였다. 이러한 결과는 여객 및 화물 부문의 수송실적의 증가 추세로 설명할 수 있다. 수송실적 증가에 영향을 미치는 요인은 승용차 보유, 교통비용, 인구, 혼잡, 경제, 소비자 소득 등이다.

자료 리스트 [총 12개 항목]

- 차량-마일 (백만대-mi)
- 미국-멕시코 육로 여객부문 국경통과통행량
- 승객 이동량 기준 세계 공항 상위 20위
- 주요 미국 공항의 정시 도착 실적 외 8개

Amtrak의 정시성 실적 추이와 지체 원인 분포: 2007-2010



4) 경제적 경쟁력(Economic Competitiveness)

교통은 미국 경제의 주요한 부문이다. 교통은 여객과 화물을 수송함으로써, 고용과 수익을 창출하고, 다른 경제 부문에서 생산된 자원과 서비스를 소비한다. 2009년에 교통부문은 미국 GDP 14.1조 달러 중 1.2조 달러 (8.5% 수준)에 기여하였다.

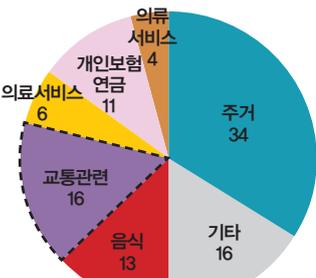
자료 리스트 [총 15개 항목]

- 세계 컨테이너 항구 상위 20위
- 미국의 교통관련 상품 무역
- 미국 항공 상위 20위 (화물 중량, TEU 기준)
- 신규 승용차와 소형 트럭 생산량
- 교통산업서비스지수(TSI) [1990년 1월-2010년 8월] 외 10개

(단위: %)



주요 사회 분야별 미국 국내총생산(GDP): 2009



주요 소비 분야별 평균 가구 소비: 2009

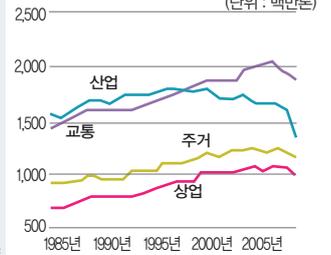
5) 환경 지속 가능성(Environmental Sustainability)

교통부문이 삶의 질을 개선한 반면, 환경적으로 부정적 영향도 야기하였다. 미국은 전반적으로 인구, GDP, 차량주행거리의 급격한 증가에도 불구하고 교통부문의 미세먼지와 같은 대기오염 배출량은 1980년 이후로 감소하였다. 그러나 교통부문 연료사용량의 증가로 인한 이산화탄소배출량은 2007년까지는 꾸준히 증가하였고, 2008년부터 감소 추세로 전환되었다.

자료 리스트 [총 6개 항목]

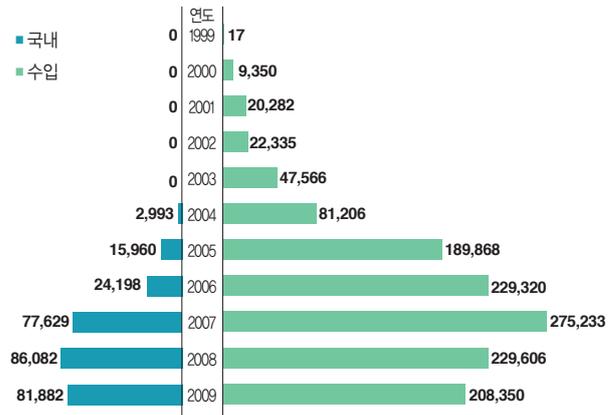
- 미국 에너지 소비에 따른 온실가스 배출량
- 미국 국내 하이브리드 차량 판매량
- 미국 교통부문 주요 대기 오염물질 배출량 지표
- 미국 석유 생산량과 소비량
- 신규 승용차와 소형 트럭 평균 연비
- 미국 석유 사용량 중 교통부문 분담량

미국 에너지 소비에 따른 온실가스 배출량 (단위: 백만톤)



비고: 전기생산 배출량은 위의 4가지 부문에 분배됨. 2009년을 제외한 모든 연도의 자료는 개정됨

미국 하이브리드 차량 판매량



6) 용어(Glossary)

Pocket Guide에서 인용된 주요 용어 34개를 정리하고 있다.

시사점

미국 BTS 포켓북에서 소개하는 통계항목들은 국내에서 구축하고 있는 통계자료 및 연구동향과 상당히 일치하는 것으로 분석되었다.

Pocket Guide에서 소개된 통계항목들을 살펴보면 미국의 교통정책의 관심부문과 우선순위를 확인할 수 있다. 최근에 추가된 교통사고 관련하여 운전 중 문자사용 금지나 모바일 기기 사용금지 현황, 하이브리드 차량판매량 현황, 항공·철도 부문의 정시성 통계 등은 주목할 통계항목으로 교통정책의 방향을 짐작하게 한다.

또한 국토면적이 넓은 미국은 교통산업부문과 국경 통과통행량이 매우 주요한 통계항목으로 구성되어 있는 점은 우리나라와의 상당한 차이가 있는 부분이다.

사망자수 통계, 교통경제, 환경 등 교통과 관련된 일상적인 소재들로 구성된 포켓북 내용은 전문가뿐만 아니라 일반인들도 쉽게 접하고 이해할 수 있으며, 관심을 가질 수 있기 때문에 기관 홍보 및 홈페이지의 자료 활용에도 큰 도움을 줄 것으로 판단된다.

출처: http://www.bts.gov/publications/pocket_guide_to_transportation

2011 Pocket Guide - 주요 통계 항목 구축 연혁

구분	통계 항목 예시	구축기간	연혁
1999년(창간호)	항공기, 철도 차량, 차량, 선박 대수 (1990-2008) 외 14건	계속	15
2000~2005년 추가항목	차량총동사고 중 음주 관련된 사망자-사람별 분류, 사고유형별 분류 (2009) 외 2건	2000년~	18
	미국 교통부문 주요 대기 오염물질 배출량 지표 (1990-2008) 외 1건	2001년~	
	신규 승용차와 소형 트럭 평균 연비: 신차년도 기준 (1985-2010) 외 3건	2002년~	
	신규 승용차와 소형 트럭 생산량: 신차년도 기준 (1985-2010)	2003년~	
	Amtrak(전미 철도여객 수송공사)의 정시성 실적 추이와 지체 원인 분포 (2007-2010) 외 5건	2005년~	
2006~2010년 추가항목	교통산업 서비스 지수(TSI) (1990년 1월-2010년 8월) 외 1건	2005년~	9
	위험물 관련 교통사고, 부상자, 사망자 (1990-2009) 외 3건	2006년~	
	주요 미국 공항의 정시 도착 실적 (2008-2009)	2007년~	
	국제 직항 미국 관문(gateway) 공항 상위 20위 (2008, 2009) 외 1건	2008년~	
2011년 추가항목	승객 이동량 기준 세계 공항 상위 20위 (2008-2009)	2008년~	3
	미국 도로 교량 상태 (1990-2009)		
	운전 중 문자사용 금지 및 모바일 기기 사용금지 연방주별 법령, (2010년 10월 기준)	2011년 신규	
	교통수단별 미국 국내 화물 운송 (2007)		
	미국 국내 하이브리드 차량 판매량 (1999-2009)		

NEWS

전국화물O/D조사 외

국내행사안내

제65회 대한교통학회 학술발표회

일자 2011년 10월 20일(목)-21일(금)
 장소 킨텍스 KINTEX 제2전시장 (경기도 고양시 일산서구 대화동)
 주최 대한교통학회

제37회 대한토목학회 정기 학술대회

일자 2011년 11월 2일(수)-4일(금)
 장소 킨텍스 KINTEX 제2전시장 (경기도 고양시 일산서구 대화동)
 주최 대한토목학회

국제행사안내

2011 국제도로교통박람회 (ROTREX2011)

일자 2011년 10월 18일(화)-21일(금)
 장소 킨텍스 KINTEX 제2전시장 (경기도 고양시 일산서구 대화동)
 주최 한국도로교통협회

센터행사안내

전국 화물 기종점 통행량 조사 관련 워크샵

일자 2011년 9월 27일 (화) 오전 10시
 장소 청량리역 회의실
 주최 한국교통연구원 국가교통DB센터
 내용 화물 예비조사 진행사항 점검 및 본조사 계획 수립

내부 전문가 세미나

일자 2011년 9월 29일 (목) 오전 15시
 장소 본원 2층 회의실
 주최 한국교통연구원 국가교통DB센터
 내용 교통부문 온실가스 감축 잠재량 분석 및 설정
 발표자 박상준 박사

국가교통DB 홈페이지 서비스 기획 및 유지보수 위탁용역 평가회의

일자 2011년 10월 12일(수)
 장소 본원 5층 회의실
 주최 한국교통연구원 국가교통DB센터

2011년 교통유발원단위조사 위탁용역 공고

일자 2011년 10월 17일(월) - 24일(월)
 장소 <http://www.koti.re.kr> | <http://www.ktdb.go.kr>
 주최 한국교통연구원 국가교통DB센터

전국 화물 기종점 통행량 조사

일자 2011년 10-12월
 장소 전국 (6개 권역)
 주최 한국교통연구원 국가교통DB센터
 내용 사업체 물류현황조사, 화물자동차 통행실태조사, 물류시설 현황조사, 물류거점 진출입 통행량조사, 고속도로 요금소 조사, 해상화물 기종점조사

언론보도

‘요즘 고령자 통행 왕성해져’ 2010년 가구통행실태조사 연령대별 분석결과 고령자 통행특성 중심

일자 2011년 9월 30일 (금)
 주최 국토해양부, 한국교통연구원 국가교통DB센터
 내용 2010년 가구통행조사 연령대별 통행특성분석 결과 발표
 - 요즘 고령자 통행 증가... 승용차와 철도 이용률 현저히 증가
 홈페이지 <http://www.mltm.go.kr> | <http://www.koti.re.kr>
<http://www.ktdb.go.kr>

자료안내

주최: 한국교통연구원 국가교통DB센터
 홈페이지: <http://www.ktdb.go.kr>

- 우리나라 국민 10년동안 어떻게 통행했나?
: KTDB 전국여객교통조사 pocket book
- A Decade of Change in Korean Travel Patterns from 2000 to 2010
: KTDB 전국여객교통조사 pocket book 영문판
- 2010년 국가교통수요조사 및 DB구축사업 최종보고서
: 2010년 국가교통수요조사 및 DB구축사업 결과 (총 15권-요약보고서 포함)
- 2010년 국가교통수요조사 및 DB구축사업 기종점통행량
: 전국 화물 기종점통행량 자료(기준년도: 2009년 12월)
: 2011년 8월 22일 (월) 배포
- 2010년 국가교통수요조사 및 DB구축사업 기종점통행량
: 전국 기종점통행량, 네트워크 자료(기준년도: 2009년 12월)
: 2011년 10월 배포
- 「국가교통수요조사 및 분석」 Technical Paper (시리즈 1)
: 전국 토지소유 및 우편물 관리를 위한 법정동 주소체계와 인구·가구원 통계관리를 위한 행정동 주소체계 연계방법론 개발
: 2011년 10월 14일 (금) 배포