

Brief KOTI

2016 11 Vol. 32

국 가 교 통 데 이 터 베 이 스

KTDB Newsletter

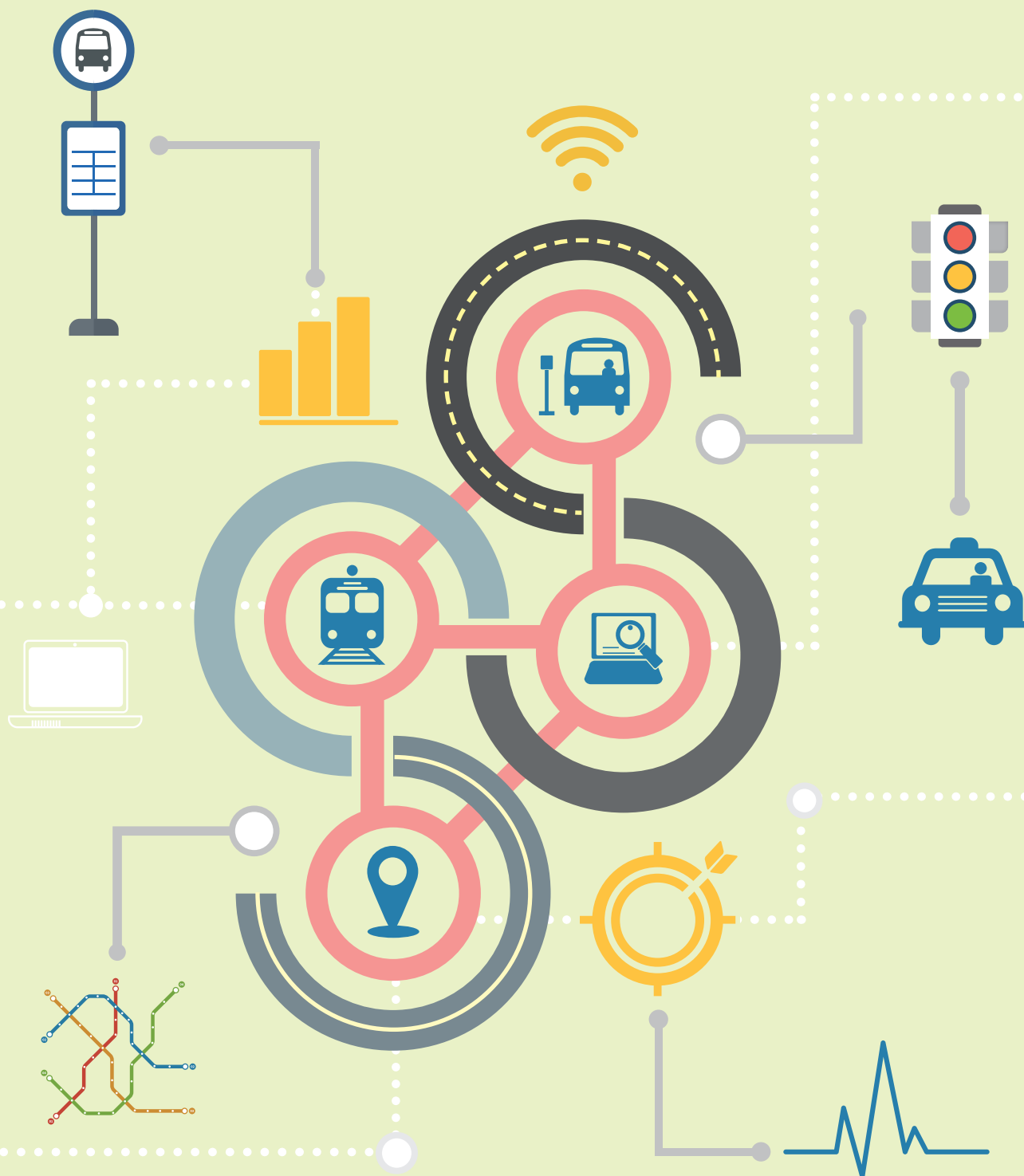
STORY 우리나라 육상교통 30년

FOCUS 교통SOC 투자사업의 투자평가 DB 및 중간검검 체계 구축

SPECIAL 교통망 네트워크(도로, 대중교통) 구축

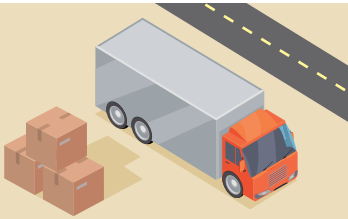
TREND 산업경쟁력과 교통산업 전망

NEWS KTDB-KT 공동 세미나 외



우리나라 육상교통 30년

고두환 한국교통연구원 연구원 · 황순연 한국교통연구원 부연구위원



이번 통계이야기에서는 제30회 육운의 날¹⁾을 기념하여 우리나라 육상교통과 도로화물 운송의 지난 30년을 되짚어 보았다.

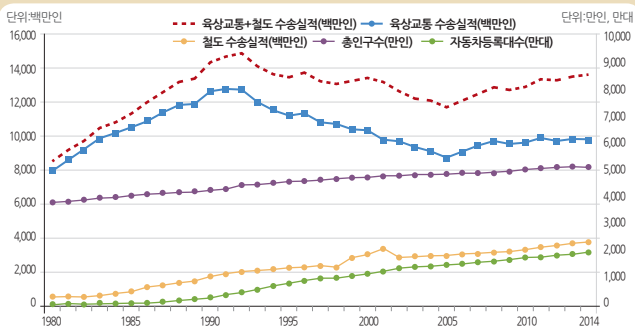
1) 육운의 날 : 육운산업 발전과 종사자들의 사명감 고취를 위해 1903년 고종황제가 경복궁에서 우리나라 최초로 자동차를 시승한 날(11월14일)을 기려 지난 1987년 육운업계 기념일로 제정

육상교통 30년 추이

• 우리나라 육상교통 수송실적은 1984년부터 1991년까지 꾸준히 증가하였으나, 1991년 이후 2005년까지 14년간 감소하였다. 이러한 현상은 인구증가에 비해 육상교통 중 자동차등록대수의 폭발적인 증가와 도시철도 개통 및 확장 등으로 인한 대체교통수단 선택의 다양화가 주요 요인으로 분석되었다.

• 반면, 육운산업은 분석기간 동안(2000년~2014년) 꾸준한 증가 추이를 나타내었다. 기업체 수의 경우 연평균 2.7%의 증가율을 나타내었으며, 종사자수 또한 연평균 1.9%의 증가율을 나타내었다. 매출액 부분은 가장 높은 연평균 6.5%의 증가율을 기록했다.

육상교통 관련 실적 추이



자료 1) 주민등록인구 : 주민등록인구통계, 통계청

2) 자동차등록대수 : 국토교통통계누리, 국토교통부

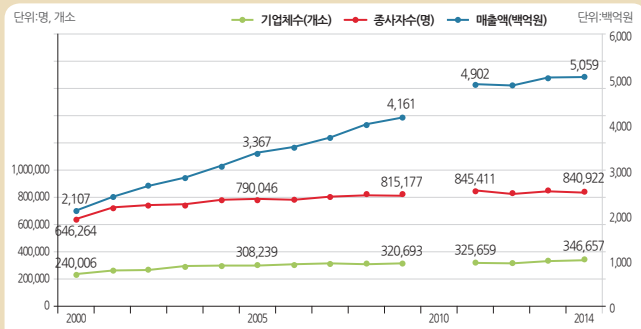
3) 육상교통 수송실적[버스, 택시] : 국토교통통계연보 각년도, 국토교통부

4) 철도 수송실적 : 국토교통통계연보 각년도, 국토교통부

주1 : 육상교통은 버스(시내, 시외, 고속, 전세), 택시의 합계임

주2 : 철도 수송실적은 철도와 지하철 연간 수송실적의 합계임

육운산업 추이



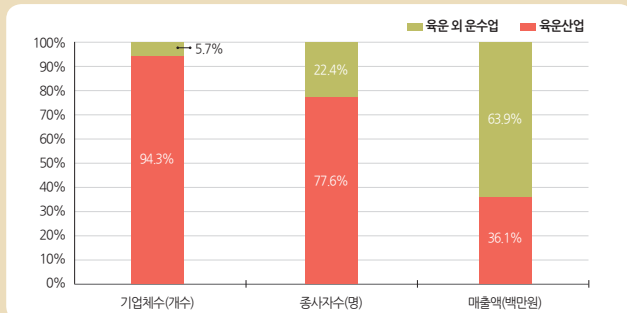
자료 (육운산업 기업체수, 종사자수, 매출액) : 운수업조사, 통계청

주1 : 육운산업은 육상운송업 중 일반버스(시내, 시외, 고속), 전세버스, 마을버스, 택시(법인, 개인), 화물(일반, 용달, 개별, 택배) 부문 현황의 합계로 적함함. 이하 동일

주2 : 운수업조사는 2000년 이전 조사의 경우 산업분류체계 및 조사 기준 등의 차이로 인해 분석에서 제외함. 2010년은 전국사업체조사 실시로 운수업조사가 실시되지 않았음

육운산업 부문별 현황

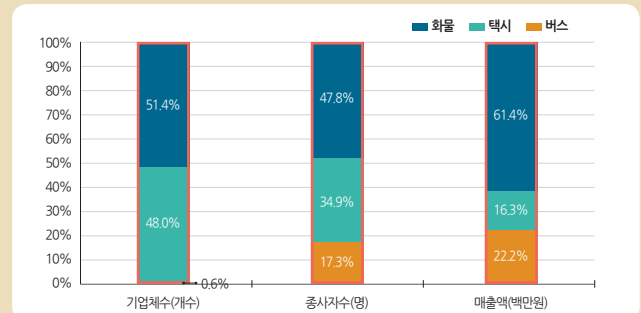
육상교통 부문별 구성



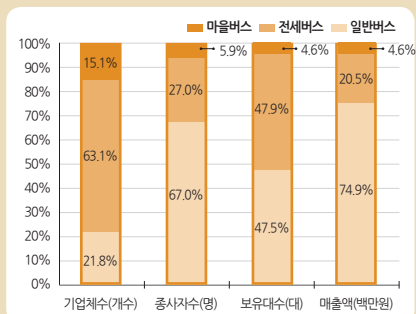
주 : 육운 외 운수업 : 운수업조사 육상 및 파이프라인 운송업 중 육운산업 제외 적용

육운산업 부문별 현황

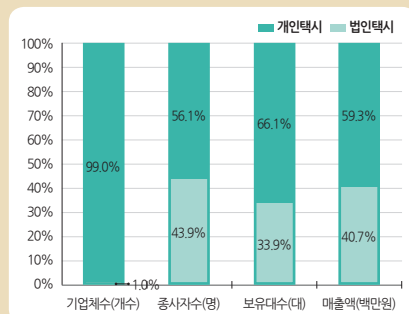
자료 : 운수업조사(2014), 통계청



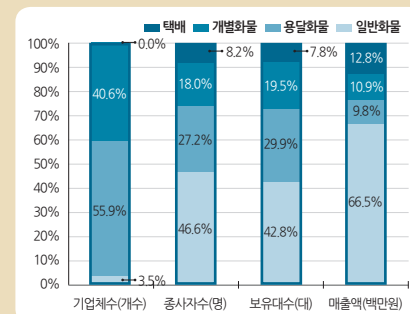
버스업



택시업



화물업



교통SOC 투자사업의 투자평가 DB 및 중간점검 체계 구축

김주영 국교통연구본부 연구위원 · 김관용 국교통연구본부 연구원

추진 배경

- 국도교통부는 SOC 투자사업의 신뢰도 제고 및 국가예산의 효율적인 집행을 위하여 타당성평가 이후, 설계 및 시공과정에서 이루어지는 일련의 모든과정을 점검하고 장래 개발환경변화를 지속적으로 모니터링 하고자 최근 관련 지침 및 법령을 개정하였다.

「국도교통총사업비조정지침」 中 제7조 및 제9조2항 개정 (2014.05)

「국가통합교통체계효율화법」 中 제2장 제20조 및 동법 시행령 개정 (2016.01)

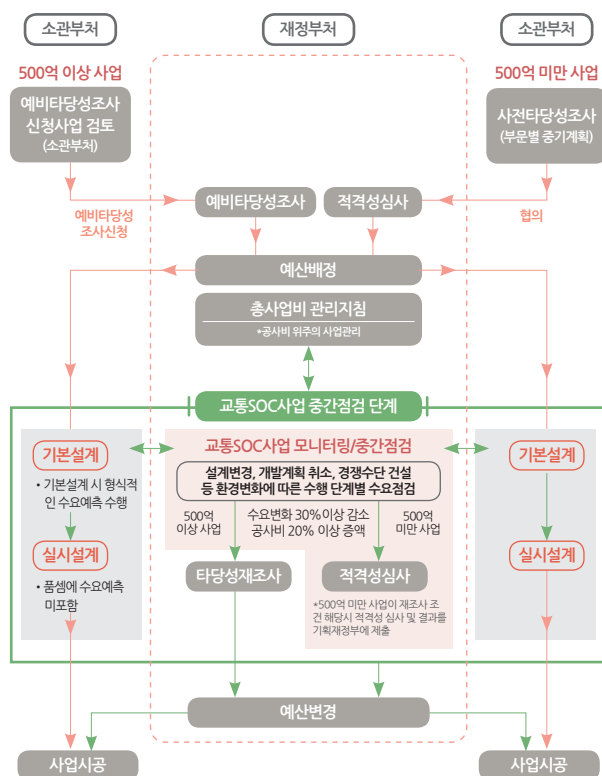
- 이러한 정부정책에 부응하기 위하여 국가교통DB사업에서는 SOC 투자사업의 투자효율성을 제고하고 추진절차 및 관리체계 정립을 위해 「장래 교통계획DB 및 모니터링 체계 구축 사업」을 추진하고 있다.

- 일반적으로 교통SOC 투자사업의 추진단계는 우선, 재정부처에서 주관하는 예비타당성조사를 수행하고, 이후 소관부처가 수행하는 타당성조사/평가, 기본설계, 실시설계 과정을 거쳐 사업을 추진하고 있다.
- 국내 SOC 투자사업의 추진 여부를 결정하는 단계는 예비타당성조사 및 타당성조사/평가, 타당성재조사이며, 각 단계별 장래교통수요예측 및 경제성분석 결과를 통해 사업 추진 여부를 결정하게 된다.
- 그러나, 현재 우리나라의 경우 재정부처에서 주관하는 예비타당성조사를 통해 실질적인 사업 추진 여부를 판단하기 때문에 소관부처에서 수행하는 타당성조사/평가 기능이 약화되고 있다.
- 따라서, 「장래교통계획DB 및 모니터링체계 구축사업」을 통해 소관부처에서 수행하는 타당성조사/평가 수행을 지원하고, 교통SOC 투자사업 대상 중간점검 체계 정립을 통해 교통SOC 투자사업의 투자효율성을 높이고자 본과업을 수행하게 되었다.

투자평가DB 및 중간점검 수행체계

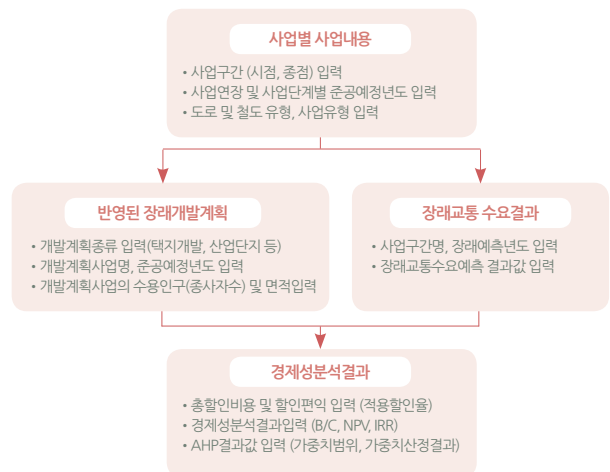
- 중간점검수행 체계는 설계변경, 장래개발계획의 취소, 경쟁수단의 건설 등 미래 환경변화에 따라 장래교통수요예측에 영향을 미칠 것으로 예상되는 이슈가 발생하게 되면 사업추진목적과 성격에 따라 중간점검을 수행, 필요시 수요재검증을 요청하는 형태로 구성되어 있다.
- 기존 중간점검 및 모니터링체계는 총사업비변화 중심의 수동적인 형태를 가지고 있다면, 본 과업의 중간점검 수행체계는 장래여건변화에 따라 능동적인 수행을 할 수 있는 체계라고 할 수 있다.
- 새로운 중간점검 수행을 위한 기초 자료로서 투자평가DB 구축의 필요성이 등장하게 된다.

중간점검 수행체계도



- 투자평가DB는 사업별·단계별로 예측된 장래교통수요예측 결과와 반영된 장래개발계획, 경제성분석 결과 등 교통SOC 투자사업이 추진 되면서 산출된 결과 값을 하나의 DB 형태로 입력되어 있는 형태를 뜻한다.
- 중간점검 수행 시 투자평가DB를 활용하여, 과거 장래교통수요예측결과와 관련된 내용을 점검하고, 중간점검 수행 당시와 비교·검토를 통해 SOC 투자사업의 올바른 방향제시와 효과적인 중간점검을 수행 할 수 있으며, '15년 설계구조를 완료, '16년 12월까지 1차 DB 구축작업을 완료할 예정이다.

투자평가DB의 구성



맺음말

- 최근 몇 년간 교통SOC 투자사업의 교통수요예측 신뢰도 저하에 따른 사회적 관심이 높아진 가운데, 이러한 문제를 해결하기 위하여 한국형 장래수요모형의 개발, 기초자료의 신뢰도 향상 등 정량적인 방법을 통해 전체적인 교통수요예측의 신뢰도가 높아졌다.
- 이와 더불어, 본 과업을 통해 정립된 교통SOC 투자사업의 중간점검 체계와 투자평가DB를 활용하여 제도적 방법이 개선되고, 궁극적으로 국내 교통SOC 투자사업이 투명성있고 신뢰도 있는 사업추진이 되도록 노력해야 할 것이다.

교통망 네트워크(도로, 대중교통) 구축

김동호 한국교통연구원 주임전문위원 · 이선아, 정승연, 탁지훈 한국교통연구원 연구원



개요

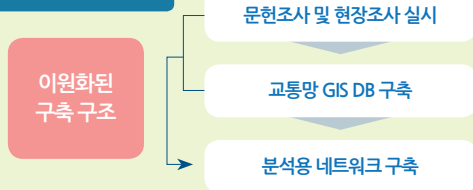
- 교통망은 기존점 통행량과 함께 각종 교통계획의 효과적인 수립, 시행, 평가를 위한 기초자료이다.
- 국가교통DB사업단에서는 매년 교통시설 변화를 조사하여 교통망을 갱신하고, 이를 활용하여 장래 계획 교통망을 구축하고 있다.

* 교통망 : 도로/대중교통 GIS DB와 교통분석용 네트워크

기존 교통망 구축과정 및 문제점

- 기존에는 문헌조사 및 현장조사 자료를 기반으로 교통망을 수작업으로 구축하였다.
- 많은 구축 시간과 조사 비용이 소요되고, 검증 부족, 교통망으로서의 정보 부족, 수단별 교통망 구축 등으로 인해 구축 및 활용 측면에서 다소 한계점이 존재하였다.

기존 교통망 구축과정



기존 교통망 구축의 문제점

수작업 구축으로 인한 비효율성 발생 (많은 시간과 비용 소요)	조사를 통해 최종 구축 완료 때까지 1년 소요
교통망 신뢰성 제고 한계	수작업 구축과 검증 부족으로 신뢰성 제고 한계
다양한 활용을 위한 기본 교통망으로서의 역할 미흡	교통망과 관련된 정보 (시설, 운행정보 등) 부족
수단별 교통망을 각각 구축하였기 때문에 다른 수단간 비교 분석 한계	수단간 교통망을 연계할 수 있는 체계 미흡

2015년 구축망 구축 방법 및 결과

구축 방법

- 2015년에는 교통망의 신뢰성과 활용성 제고를 위해 첨단자료인 내비게이션 수치지도와 대중교통 운행정보를 이용하여 교통망을 구축하였다
- 또한 도로망과 대중교통망을 호환할 수 있도록 수단별 교통망을 통합하고, 교통망 구축·관리·검증을 위해 통합교통망 관리 시스템을 구축하였다.



구축 결과

- 내비게이션 수치지도에서의 도로정보와 대중교통 운행정보 외에 첨단교통정보에서 제공된 속도, 교통량 등의 자료를 추가하였다.

구분	내용
도로망	노드 X/Y 좌표, 회전정보, 교차로 명칭, 접근로 수, 행정경계신호정보, 통행규제 정보, 주요교통시설 위치 정보 등
	링크 도로명, 도로위계, 연장, 차선수, 일방통행 유무, 통행비용합수, 신호등 개수, 제한속도, 교통시설종별정보, ITS 표준노드링크, 교통량 관측지점 등
대중교통망	노드 X/Y 좌표, 터미널/정류장/역/공항 명칭 및 유형 행정구역 등
	노선 노선명칭, 운행유형, 평균통행거리, 평균통행시간, 총 운행횟수 등
	노선 정류장 리스트 노선별 시점/경유지/종점, 정차순서 등
시각표	노선별 출발시각, 운행차수, 총 운행횟수, 노선운행요일 등

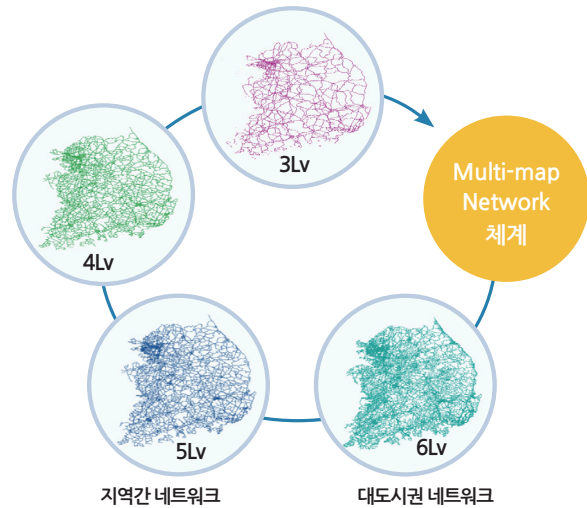


주요 개선 내용

Multi-level 교통망 구축

- 내비게이션 수치지도를 이용하여 도로망 상세 수준별 Multi-level 교통망 체계를 구축하였다.
- 각 Level 별 교통망은 속성 및 이력의 일원화가 가능하며 분석 목적에 맞게 활용할 수 있다.

Level 2	고속도로
Level 3	도시고속도로/일반국도
Level 4	국지도/지방도
Level 5	주요도로1/주요도로2
Level 6	기타도로/세도로

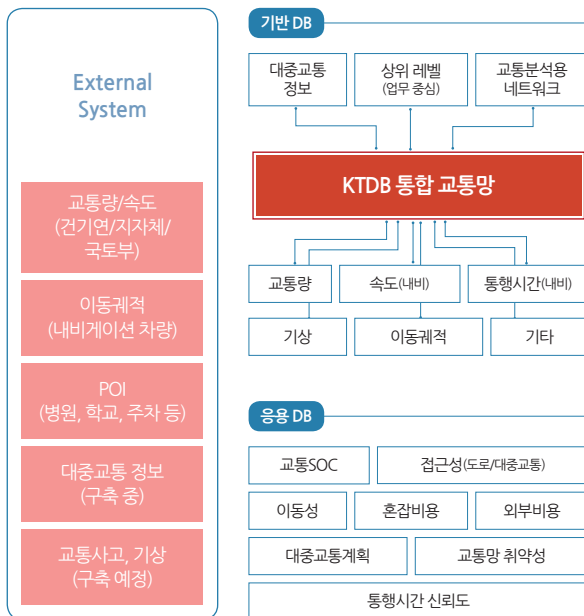


다양한 교통정보 관련자료 구축

- 도로 교통망 링크 속성에 도로시설정보 및 교통신호·통행규제·교통시설종별 정보(교량·터널·지하차도 등) 등 최신 교통정보를 추가 구축하여 기존 교통망 자료에 비해 도로교통 분석에 필요한 다양한 정보를 제공할 수 있도록 구축하였다.
- 단순 교통망 구축에서 탈피하여 활용 범위를 증대할 수 있는 체계를 마련하였다.

구축의 효율성 및 정확성 확보

- 현장조사 기반에서 탈피하고 첨단자료를 이용하여 교통망을 구축함으로써 교통망 신설·변경 등을 조사하는 비용과 시간을 절감하였다.
- 물리적 부문(연결성·방향성 등), 속성 부문(차로수·속도 등), 수요분석 부문(통행경로별 통행시간 등) 등의 검증을 통해 정확성을 제고하였다.
- 교통망에 대한 데이터 관리, 구축, 편집, 검증을 위한 통합교통망 관리 시스템을 구축하여 교통망 구축의 편의성, 효율성 등을 확보하였다.



결론

- 2015년 교통망은 내비게이션 수치지도 및 대중교통 운행정보를 활용하여 구축함으로써 신뢰성 및 활용성이 향상되었다.
 - 최신의 첨단자료를 이용하여 구축하고, 구축 단계별 검증 기준을 강화하여 구축 결과의 신뢰성을 제고하였다.
 - 다양한 첨단교통정보와 연계 구축함으로써 활용성을 증대할 수 있는 기반을 마련하였다.
- 또한 통합교통망 관리 시스템을 구축하여 구축의 편의성, 효율성 등을 확보하고, 교통망 정보의 플랫폼 역할을 할 수 있는 체계를 확보하였다.
- 향후 국토공간정보 등 다양한 정부 자료와 이동계적정보 등 민간 자료를 연계 구축하고, 보다 신뢰성 있는 교통망을 구축하기 위해 지속적으로 개선해 나갈 예정이다



산업경쟁력과 교통산업 전망

첨단기술과 빅데이터 등의 비약적인 발전에 힘입어 교통분야에서는 기회와 위기를 함께 겪고 있다. 인공지능 적용 및 자율주행차 상용화에 대한 기대 증가로 인해 전통적인 교통영역의 경계가 모호해지고 있으며 따라서 타영역 및 분야와의 연계가 강화되고 있다.

국가교통DB뉴스레터 32호 DB Trend에서는 교통분야와 관련된 영역 및 분야의 현위치를 점검해보고, 교통분야의 현황 및 전망을 살펴보고자 한다.

자료: 1) The IMD World Competitiveness Yearbook, 2016 2) OECD Employment Outlook, 2016

IMD 국가경쟁력

① 우리나라 국가경쟁력 순위

- 2016년 IMD(국제경영개발대학원, 스위스) 국가경쟁력 평가결과, 우리나라의 종합순위는 평가대상 61개국 중 29위로 전년보다 4단계 하락
- G20 국가 중 8위, 아태 국가(14개) 중 10위, 인구 2천만명 이상 국가(28개) 중에서는 11위를 기록

	2015	2016	
국가경쟁력순위	25	29	▼
G20 국가 중 순위	7	8	▼
아시아·태평양 국가 중 순위	8	10	▼
인구 2천만명이상 국가 중 순위	9	11	▼

- 부문별 평가결과 중 산업 및 고용과 직간접적으로 연관된 분야의 결과를 보면

	2015	2016	
경제성과	15	21	▼
국내경제	12	18	▼
국제투자	32	35	▼
국제무역	29	29	-
고용	6	6	-
물가	52	50	▲

	2015	2016	
기업효율성	37	48	▼
생산성 및 효율성	38	38	-
노동시장	35	51	▼
금융	31	37	▼
경영관행	53	61	▼
행태 및 가치	29	38	▼

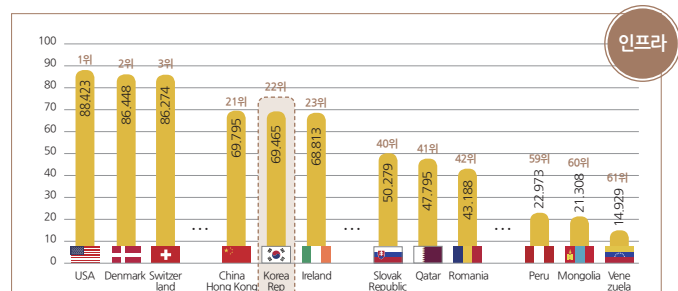
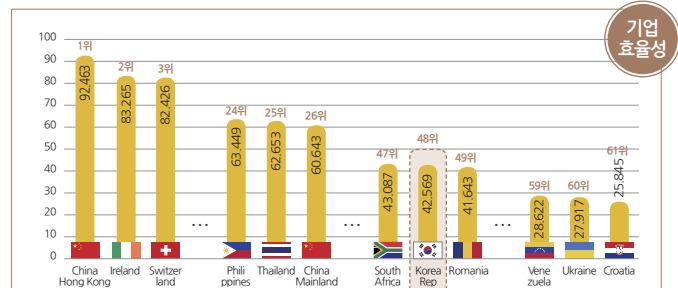
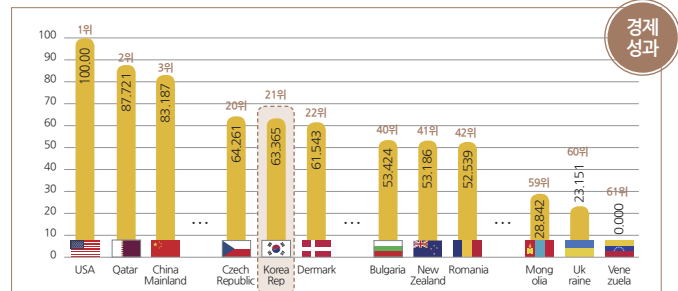
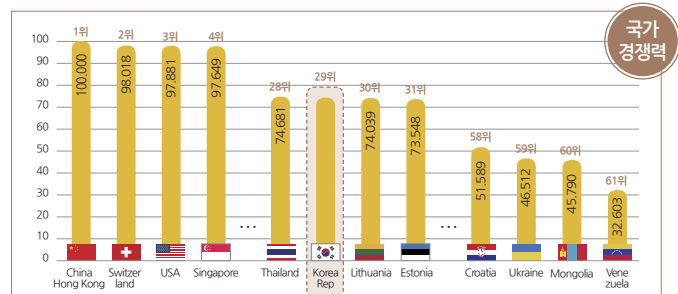
	2015	2016	
인프라	21	22	▼
기본인프라	23	24	▼
기술인프라	13	15	▼
과학인프라	6	8	▼
보건 및 환경	30	35	▼
교육	32	33	▼

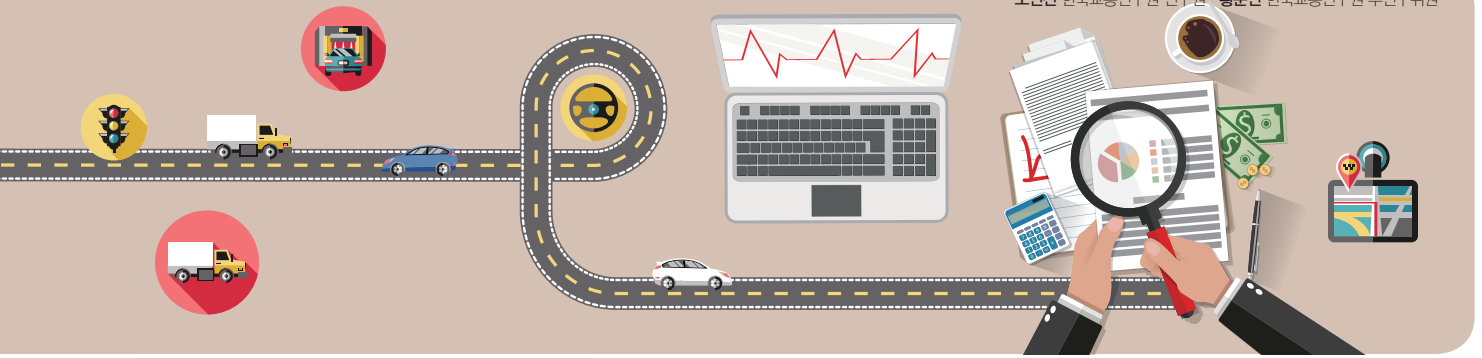
② 기술인프라 현황

- 기술인프라 부문 중 교통산업에 영향을 주고 있는 과학기술 부문에서의 우리나라의 위치를 파악해보면 61개국 중

- 숙련 기술자 부문은 34위, 기술협력 부문은 42위, 공공-민간 협력 부문은 36위, 기술의 개발 및 적용 부문은 51위로 나타남
- 교통산업과 연계하여 기술을 적용하고 분야별 상호 협력을 통한 시너지 창출을 할 수 있는 여건은 전반적으로 중하위권으로 나타남

- * 숙련 기술자 부문: 노동시장에서 숙련된 기술자에 대한 비중을 의미
- * 기술협력 부문: 기업간 기술협력 정도를 의미
- * 공공-민간 협력 부문: 민간과 공공영역에서 기술개발에 대한 투자 정도를 의미
- * 기술의 개발 및 적용 부문: 해당분야에서의 법적규제 정도를 의미



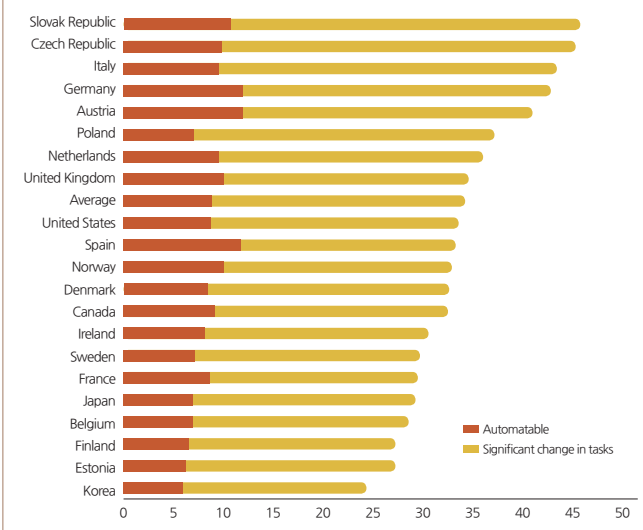


고용시장 전망분석

- OECD Employment Outlook 2016에 따르면 노동시장은 2017년 이후 경제침체이전의 상태로 진입할 것으로 예상되나 다양한 지표에 따르면 저성장 구조에서 생산성을 향상시키고 직업을 창출하는 성과를 이루기 위해 기술개발 및 구조개선 등의 노력이 필요하다고 전망함
- 디지털화와 폭넓은 기술변화에 따라 직업세계에 대한 변화가 이루어지고 있으므로 환경변화로 인한 직업교체 규모 및 직업구조 변화와의 상관관계를 파악하여 미래직업 전망을 분석함

- 우리나라의 경우 미래직업 전망 분석 결과 자동화의 비중이 5.9%, 이로 인한 업무에서 발생하는 주요변화 비율이 18.56%로 비교대상국가들에 비해 디지털시대에 자동화에 따른 업무 변화가 크지 않은 것으로 나타남

PERCENTAGE OF JOBS WITH HIGH POTENTIAL FOR AUTOMATION OR SIGNIFICANT CHANGE IN TASKS



자료: <http://www.oecd.org/employment/future-of-work.htm>

교통산업 전망

- IMD 국가경쟁력과 OECD 고용 전망 및 미래직업 분석결과를 종합해보면 기술변화에 대한 수용능력이 중하위권에 머물고 있으므로 미래 직업세계의 변화와 비약적인 기술발전에 발맞춰가기 위한 노력이 필요하다고 판단됨
- 다양한 조사 및 연구결과를 토대로 미래 교통산업에 대한 전망을 제시하고
- 교통산업 중 운수업에 대한 현황을 살펴보고 관련보고서 및 지표를 통해 교통산업 전망을 분석하고자 함

① 교통산업 전망 조사

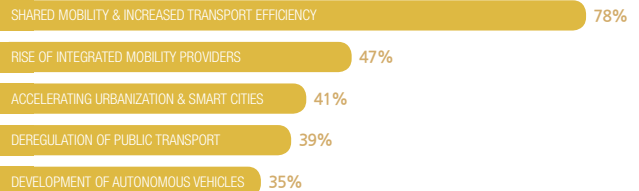
- Oliver Wyman에서 2040년 미래 교통 변화에 대해 전세계 교통산업 종사자 중 임원 및 전문가를 대상으로 조사한 결과에 의하면

- 4차산업혁명, 기술집약, 이동공간 신규 진입, 통행형태 변화 등의 요인에 의해 여객수송에서 혁신속도는 다가오는 25년에 걸쳐 가속될 것임
- 현재 경제모델의 붕괴가 확산될 것이며 현 여객수송 종사자의 대부분이 미래에 대한 대비에 확신할 수 없는 상태임

** Oliver Wyman: 국제적인 컨설팅 전문기업으로 미국, 유럽 그리고 아시아에 걸쳐 50개 사무소와 4,000명 이상의 전문가 보유

SURVEY SAYS: MOST RELEVANT MOBILITY TRENDS

PERCENTAGE OF RESPONDENTS WHO CITED AS A "TOP THREE" TREND



Note: Multiple answers possible
Source: Oliver Wyman Mobility 2040 survey analysis

출처: <http://www.forbes.com/sites/oliverwyman>

가장 관련성있는 교통산업 추세

공유 및 효율성 증가 (SHARED MOBILITY & INCREASED TRANSPORT EFFICIENCY)	차량소유가 감소하고 공유로 전환되는 비중이 클 것이며 이는 자율주행차의 발전으로 그 추세가 가속될것임
통합교통서비스 공급자의 증가 (RISE OF INTEGRATED MOBILITY PROVIDERS)	스마트기기를 통해 교통수단을 연계정보를 제공받고 도착시간정보를 제공하는 등 통행계획 및 개인통행 관리
도시화의 가속과 스마트시티 출현 (ACCELERATING URBANIZATION & SMART CITIES)	교통과 기술을 접목시킨 스마트시티를 도입하여 대중교통 활성화 및 혼잡완화시켜 도시인구 증가로 인한 교통수요를 관리
대중교통 규제완화 (DEREGULATION OF PUBLIC TRANSPORT)	대중/공공 교통의 규제완화로 기존 교통시장에 신규사업자의 참여가 활성화될것으로 예상되며 이는 기존 사업자의 이윤축소로 이어질 수 있음

- 교통산업 종사자에 대해 제시한 위험요인과 잠재요인을 정리하면 다음과 같음

- 신규 공급자의 진입으로 경쟁이 높아지고 그에따라 수익이 감소될 수 있으며 이에 더하여 기존 교통수단에 대한 투자환경이 열악해질 수 있는 상황에 처해있음
- 기존 시장에 잔류할것인지 또는 경쟁 및 협력을 통해 신규 공급자의 영역으로 진입할지 결정할 필요가 있으며 교통수요 업체 간 상호 협력 및 통합, 기술투자, 실시간 통행 데이터 공유 등을 통해 위기를 극복할 수 있도록 노력해야 함

② 우리나라 교통산업

- 2007~2009년 운수업 분야 종사자수 증가는 운수업 부문 가장 많은 비중을 차지하는 "육상운송 및 파이프라인 운송업" 분야의 증가에 힘입었으며 이후 "육상운송 및 파이프라인 운송업" 분야의 종사자수 감소에도 불구하고 나머지 분야의 종사자수 증가로 인해 일정한 수준을 유지하고 있음(2014년 기준 육상운송 및 파이프라인 운송업 비중 72.23%)
- 교통산업 내 "육상운송 및 파이프라인 운송업"이 주를 이루고 있는 구조가 지속되어 왔으며 그에 비해 다른 산업은 적은 비중을 차지하고 있음
- 교통산업 전망 및 추세를 보면 기술발전과 타분야와 연계 강화로 교통산업 전반적 구조에 대한 변화가 예상되므로 국가 차원에서 산업구조 전반에 대한 계획과 하위 교통산업의 발전방향을 수립하고 교통산업의 각각의 분야에서는 빠르게 변화하는 환경에 적응할 수 있도록 대비가 필요함

국내행사안내

교통부문 통신자료 활용 확대를 위한 KT와 공동 세미나 개최

일자/장소 11.17(목) KT 광화문 East 회의실

내용 1) 통신자료의 이해와 통신자료를 이용한 양시간 연구협력 아이템 개발,
2) 국내 통신자료의 활용동향과 협력방안 소개,
3) 교통부문 국외 통신자료 활용동향 및 향후 모바일 빅데이터를 활용한 협력 가능 과제 소개,
4) KT 통신자료 특성과 자료 구조

참석자 KT 김혜주 상무, 이종현 부장, 류진 차장 외

대한교통학회 추계학술대회 연구세션 전문가 회의

일자/장소 9.22(목) 부산 벡스코 회의실

내용 국가도로망의 성과 측정 효율성 지표평가 개발 및 운영전략

참석자 아주대학교 최기주 교수, 한국도로공사 백승걸 박사, 박재범 박사 외

센터행사안내

「지자체 공공투자관리센터 KTDB 사용자 그룹」 업무협의

일자/장소 11.16(수) 본원 회의실

내용 지자체 공공투자센터 업무현황 파악 및 KTDB 요구사항 의견 수렴

참석자 부산공공투자센터 박형준 박사, 경남공공투자센터 정창용 박사, 대구경북공공투자센터 박현철 연구원, 울산공공투자센터 조미정 박사, 한국지방행정연구원 김기민 박사 외

「KOTI DB센터-KDI PIMAC」 간담회 및 실무협의회

일자/장소 11.1(화), KDI PIMAC 회의실

내용 KDI PIMAC과의 업무교류 및 간담회를 통한 업무 공조체계 구축

참석자 KDI PIMAC 여흥구 부실장, 이승현 팀장 외

「2016 전국 화물통행실태 예비조사」1차 조사 시행

일자/장소 10.26(수)~11.8(화), 수도권 충청권

10.28(금)~11.11(목), 부산·경상권

내용 사업체 물류현황 조사, 화물자동차 통행실태 조사, 고속도로 요금소 조사

「여객 O/D 현행화」 중간 보고회

일자/장소 수도권 10.26(수) 수도권교통본부 회의실

부산울산권 10.18(화) 부산발전연구원 회의실

대전광역시권 10.12(수) 대전광역시청 교통정책과 회의실

내용 여객 O/D 현행화 결과 중간 보고회

2016년 제3차 「국가교통DB점검단」 전체회의

일자/장소 10.6(목) 서울 교통안전공단 양재회의실

내용 국가교통DB점검단 3분기 정기점검, 2016년 여객 정기조사 진행사항 및 통신자료를 이용한 OD 구축 가능성

참석자 국토교통부 교통정책조정과 김영태 과장, 양화승 사무관, 구현승 주무관, 홍익대학교 황기연 교수(점검단장)외

「빅데이터를 이용한 교통정책개발」 간담회

일자/장소 9.5(월) 국토교통부 2차관 집무실

내용 빅데이터를 이용한 교통정책개발관련 발표 및 토론

참석자 국토교통부 최정호 2차관 외 간부진, 국토교통부 장영수 국장(발표), 양화승 사무관, 최정원 사무관, 한국도로공사 남궁성 실장, KAIST 여하수 교수 외

보도자료

귀성 9.14 오전, 귀경 9.15 오후 가장 몰릴 듯

「정부합동특별교통대책」시행...줄임운전 예방 등 안전관리체계 강화

일자 9.6(화)

주최 국토교통부, 한국교통연구원 국가교통DB사업단

내용 9월 13일부터 9월 18일까지 6일간을 추석 연휴 특별교통대책기간으로 정하고 국민들이 안전하고 편안하게 고향을 다녀올 수 있도록 관계기관 합동으로 「정부합동 특별교통대책」을 수립·시행할 계획
귀성은 추석 하루 전인 9월 14일(수) 오전에, 귀경은 추석 당일인 9월 15일(목) 오후에 고속도로 혼잡이 가장 심할 것으로 예상

홈페이지 www.molit.go.kr, http://www.ktdb.go.kr, http://imnews.imbc.com외

자료안내

주최 한국교통연구원 국가교통DB사업단 홈페이지 www.ktdb.go.kr

2015년 국가교통통계 배포

내용 2015년 국가교통통계(국내편, 국제편(해설포함))

일자 2016년 9월

「2015년 국가교통조사 및 DB구축사업」 최종보고서

내용 2015년 KTDB 사업 결과보고서

일자 2016년 5월

「2015년 국가교통조사 및 DB구축사업」 구축자료 배포

내용 2014년 기준 및 장래 목표년도 지역간 여객/화물 기종점통행량(O/D), 교통분석용 네트워크

일자 2016년 5월

「2015년 국가교통조사 및 DB구축사업」 KTDB 뉴스레터 통합본

내용 2015년 KTDB 뉴스레터 통합본

일자 2016년 2월



발행처 한국교통연구원 발행인 이창운 발행일 2016년 11월 30일
기획 국가교통DB사업단 : 김찬성, 황순연, 오연선 ISSN 2288-4149

