

Brief KOTI

2018 07 Vol. 37

국가교통 데이터베이스

STORY 우리나라 대중교통요금 추이와 국가간 요금 비교

FOCUS 2018년 하계 휴가철 특별교통통행실태조사

SPECIAL 모바일 자료를 활용한 전국 통행특성 분석

TREND 미래 교통부문 일자리 전망

NEWS KTDB 정책자료집 발간 외



우리나라 대중교통요금 추이와 국가간 요금 비교

고두환 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 연구원 황순연 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 부연구위원

개요

버스¹⁾는 연간 약 60억명, 국민 1인당 일주일에 2회 이상 이용하고, 철도²⁾는 연간 약 40억명, 국민 1인당 일주일에 1회 이상 이용하는 우리나라 주요 대중교통 수단이다. 그동안의 우리나라 대중교통은 양적 성장과 더불어 해외 선진 대중교통과 견줄 만큼 질적으로도 많이 성장하였다. 우리나라에서 버스, 철도 등의 대중교통은 공공재의 성격을 띠는 만큼 이용 가격이 다른 주요 국가에 비해 저렴한 편이다. 그렇다면 우리나라 대중교통이용 요금은 어떠한 변화가 있었고, 해외 주요 국가 요금과 비교했을 때 어느 정도 수준인지 비교해 보자.

자료1 : 2017 국토교통통계연보

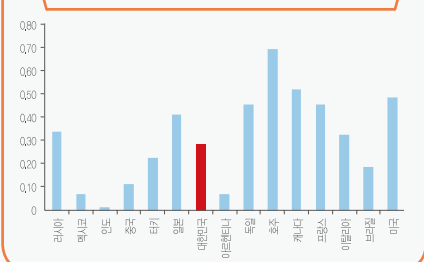
자료2 : 2017 국토교통통계연보 (철도, 지하철 합계임)

구분	내용
분석 자료	1) 버스, 지하철 요금정보 - 대한민국 : KTDB 교통통계, 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 - 그 외 국가 : KOTRA 해외비즈니스정보포털 물가정보
	2) 철도 요금정보 - Prices and earnings 2015, UBS
	3) 환율 : 한국은행
	4) 1인당 국민총소득 : 월드뱅크 http://www.worldbank.org/
	5) 생활물가지수(2010=100) : 통계청 소비자물가지수, KOSIS
분석 범위	버스, 지하철 기본요금 ※ 요금 및 환율에 대한 상세내용은 KOTRA 해외비즈니스정보포털 물가정보 참조 철도 기본요금 ※ Prices and earnings 2015, UBS 참조
	1) 대중교통 요금추이 : 2003~2017년 2) 국가별 요금비교 : 2017년(이탈리아, 멕시코 2016년, 터키 2015년 조사 기준)
분석 기간	※ 국가별 요금 기준년도 상세내용은 KOTRA 해외비즈니스정보포털 물가정보 참조 ※ 철도 요금은 2015년 기준
	1) 1인당 월소득 대비 지하철 이용 지출 비중 = (지하철 기본요금*30일*2)/(1인당국민총소득*12개월) 2) 1인당 월소득 대비 버스 이용 지출 비중 = 지하철 계산과 동일 ※ 1일 1인 기준 대중교통이용 왕복통행을 가정, 산출한 것이므로 단 순 비교로만 참고

시사점

물가대비 대중교통요금 수준을 비교하기 위해 국가별 빅맥가격 대비 지하철요금을 살펴보았다. 그 결과 호주 가 빅맥가격 대비 지하철요금이 가장 비싼 것으로 나타났다. 인도가 가장 저렴한 것으로 나타났다. 우리나라는 15개 비교국 중 9위로 지하철 요금은 빅맥가격 대비 약 30%정도 수준이다. 우리나라 지하철 요금은 물가(빅맥가격)를 고려했을 때 비교국들 중 중간정도 수준이며, G7 국가에 비해 낮은 수준이다.

국가별 빅맥가격 대비 지하철요금

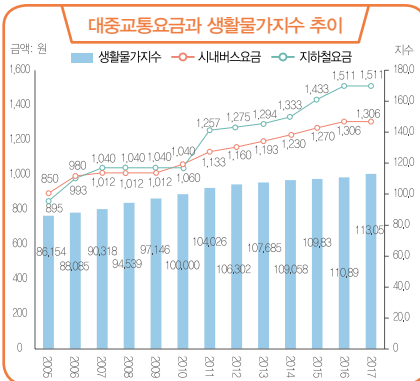


자료 : The Economist(빅맥가격)

주: 각국의 맥도날드 빅맥 행버거 현지 통화가격을 달러로 환산한 가격으로 각국의 통화가치를 비교할 수 있음

우리나라 대중교통요금 추이

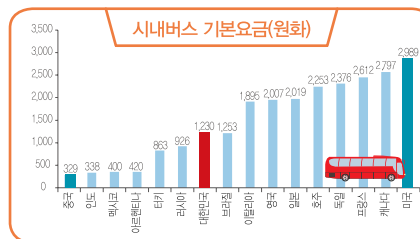
- 우리나라 대중교통요금은 2005년에서 2017년까지 꾸준히 증가하는 추세임(단, 일부년도는 전년 대비 동일)
- 동일 기간 동안 생활물가지수 또한 꾸준히 증가하였음
- 해당기간 동안 생활물가지수 연평균 증가율은 2.3%를 나타내고 있으나, 시내버스와 지하철 요금의 연평균 증가율은 각각 3.2%, 4.9%로 나타남



국가간 대중교통 요금 비교

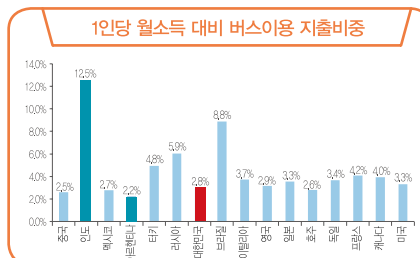
시내버스 요금

- 시내버스 요금이 가장 비싼 국가는 미국, 원화기준 약 3,000원
- 가장 낮은 국가는 중국 329원, 인도 338원, 멕시코 400원 순으로 나타남
- 우리나라는 2017년 기준 1,230원으로 16개국 중 10위
- 우리나라에서 버스 1회를 이용할 수 있는 비용으로 중국과 인도, 멕시코에서는 3회를 이용할 수 있음



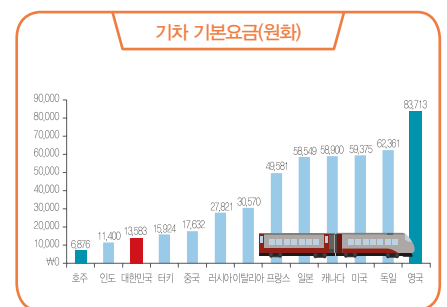
1인당 월소득 대비 시내버스 이용 지출 비중

- 1인당 월소득 대비 시내버스 이용 지출 비중이 가장 높은 국가는 인도 12.5%
- 가장 낮은 국가는 아르헨티나 2.2%
- G7 국가는 전체적으로 약 3~4%수준을 유지
- 우리나라는 2.8%로 G7 국가와 유사한 수준을 나타내며 16개국 중 12위를 나타냄



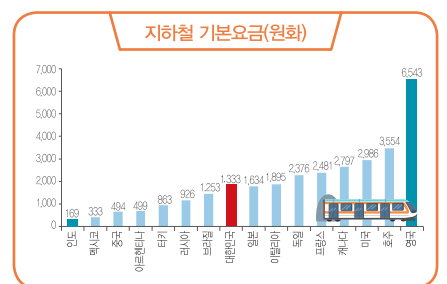
철도 요금

- 철도 요금이 가장 비싼 국가는 영국, 원화기준 약 83,713원
- 가장 낮은 국가는 호주 6,876원, 인도 11,400원 순임
- 우리나라는 2015년 기준 13,583원으로 13개국 중 11위
- 영국에 가면 우리나라 철도 요금으로(200km이동 기준) 30km 정도만 이동할 수 있음



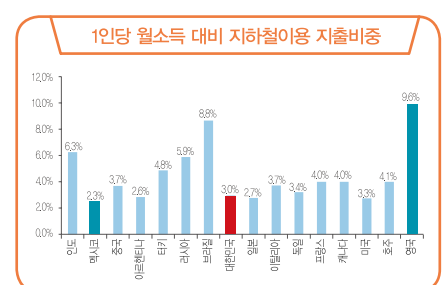
지하철 요금

- 지하철 요금이 가장 비싼 국가는 영국, 원화기준 약 6,543원
- 가장 낮은 국가는 인도 169원, 멕시코 333원 순임
- 우리나라는 2017년 기준 1,333원으로 16개국 중 9위
- 인도에 가면 우리나라 1회 지하철 이용 요금으로 7회 이상을 이용할 수 있음



1인당 월소득 대비 지하철 이용 지출 비중

- 1인당 월소득 대비 지하철 이용 지출 비중이 가장 높은 국가는 영국 9.6%
- 가장 낮은 국가는 멕시코 2.3%
- G7 국가는 일본(2.7%), 영국(9.6%)을 제외하고 3%~4% 수준
- 우리나라는 3.0%로 G7국가와 유사한 수준을 나타내며 16개국 중 13위를 나타냄



2018년 하계 휴가철 특별교통통행실태조사

장동익 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 부연구위원 김은미 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 연구원

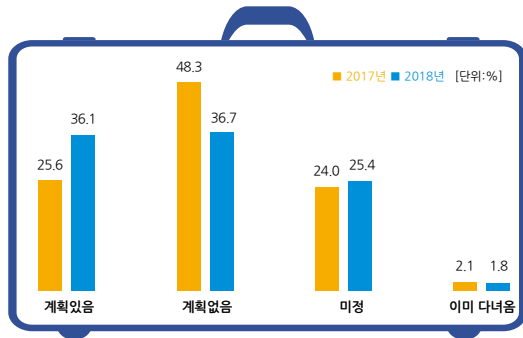
국토교통부에서는 2018년 7월 25일부터 8월 12일까지를 하계 휴가철 특별교통대책기간으로 설정하였다. 이에 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단에서는 「국가 통합교통체계효율화법」에 의거하여 2018년 6월 29일부터 2018년 7월 1일까지 3일간 전국 5,000세대를 대상으로 2017년 하계 휴가철 특별교통통행실태조사를 수행하였다.

● 조사기관 : 한국교통연구원

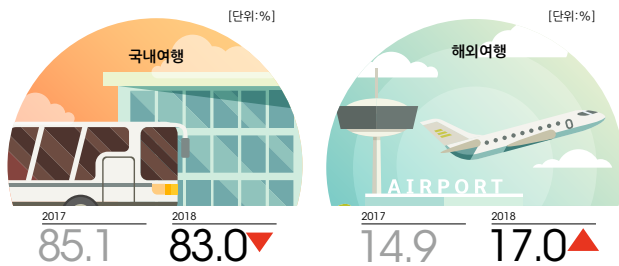
사전조사 : 2018년 6월 29일~2018년 7월 1일(3일간), 집전화 · 인터넷전화 · 모바일에 대하여 컴퓨터를 이용한 전화조사설문조사(5,000세대) / (신뢰수준 95%, 표본오차 ± 1.38%)

※ 전망은 하계 휴가철 특별교통대책기간 수요예측 결과임

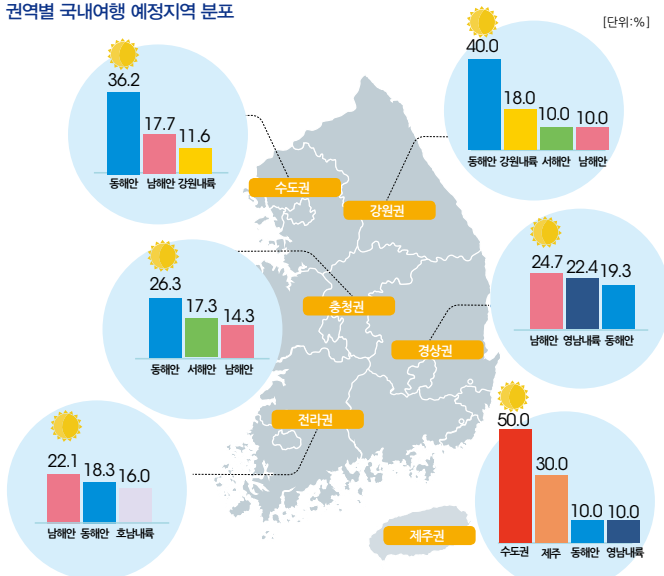
전년 대비 하계 휴가 비율 변화



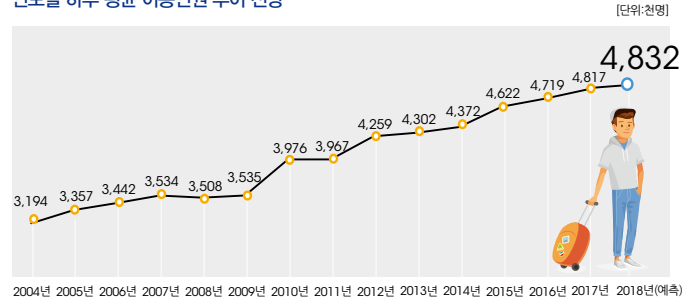
전년 대비 국내/국외 여행객 비율 변화



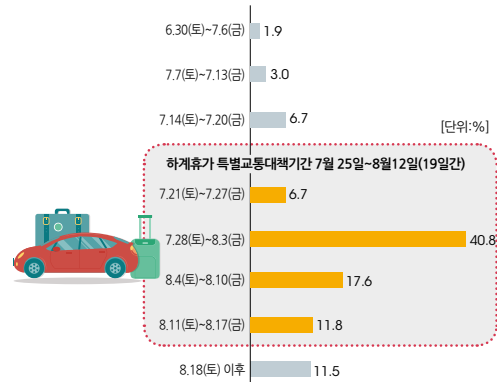
권역별 국내여행 예정지역 분포



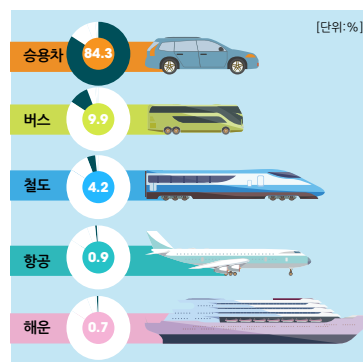
연도별 하루 평균 이동인원 추이 전망



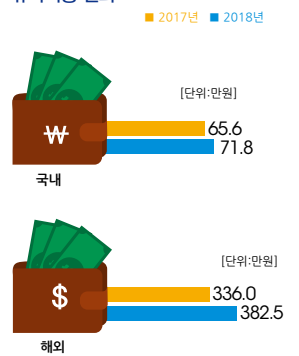
일자별 이동인원 전망(비율)



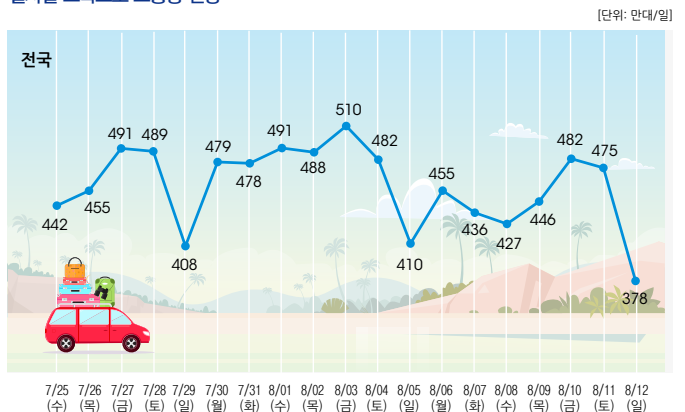
교통수단별 분담률 전망



휴가비용 변화

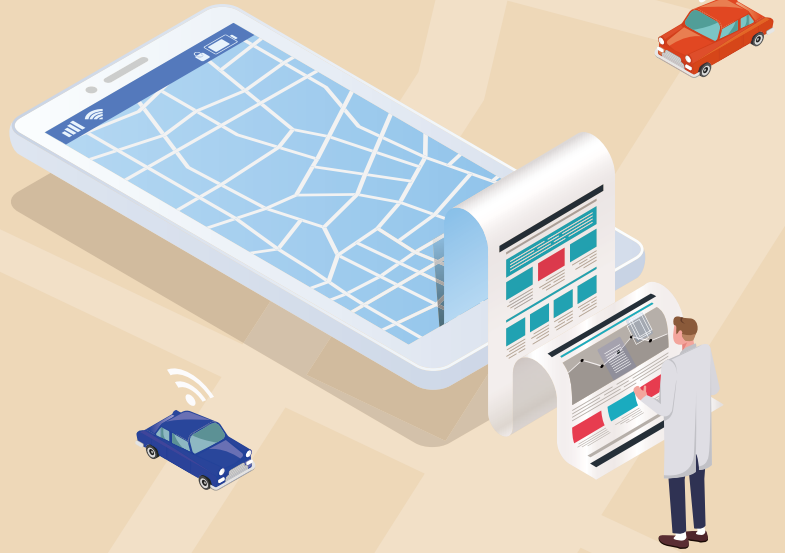


일자별 고속도로 교통량 전망



모바일 자료를 활용한 전국 통행특성 분석

송태진 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 부연구위원
이해선 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 연구원



KTDB는 학·연·산·관이 모바일 자료를 교통 정책 및 비즈니스 모델 개발에 직접적으로 활용할 수 있도록 단계별 국가교통 DB를 구축 중에 있다

1단계: 기·중점통행량
구축 완료

2단계: 목적별 기·중점통행량
진행중

3단계: 수단구분
차년도 예정

모바일
자료
국가교통
DB

전국에 17,610개의 교통 폴리건을 기반으로 표출

시간대별·연령별·성별 정보 확인 가능

교통정책용 지표 및 분석결과 도출 가능

(교통망 권역 설정, 특별 교통 기간 통행특성 분석, 재난 발생 시 이동 패턴 파악)

주: 교통 폴리건-기차국과 집계구가 모두 매칭되는 공간 범위

- 1단계 기중점통행량 DB를 사용하면 기존 가구통행실태조사와 비교하여 시·공간적으로 고해상도의 인구 통행특성을 파악할 수 있다.

모바일 자료 기반 기중점통행량 DB 테이블 정의서

번호	컬럼ID	컬럼명	타입	비고
1	o_polygon	출발 폴리건	string	
2	o_base_ymd	출발 일자	string	yyyymmdd
3	o_timezn_cd	출발 시간대	string	00~23
4	o_trip_type	출발지 기·중점 통행유형	string	D(주간상주지), N(야간상주지), Z(잠재상주지)
5	d_polygon	도착 폴리건	string	
6	d_base_ymd	도착 일자	string	yyyymmdd
7	d_timezn_cd	도착 시간대	string	00~23
8	d_trip_type	도착지 기·중점 통행유형	string	D(주간상주지), N(야간상주지), Z(잠재상주지)
9	age_flg_cd	연령대	integer	0:0~9세, 10:10~19세, 90:90~99세
10	sex_type_flg_cd	성별	string	Male, Female
11	total	통행량	integer	
12	base_ymd	기준일	string	yyyymmdd

모바일 자료 기반으로 추출된 1단계 DB

기본적으로 특정 시간대 특정 공간 범위 내에 연령대별 성별에 따른 통행발생량, 통행도착량, 기·중점 통행량 등의 지표를 제공한다.

시간대별 통행발생량 지표

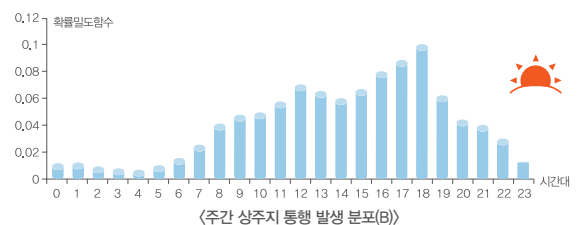
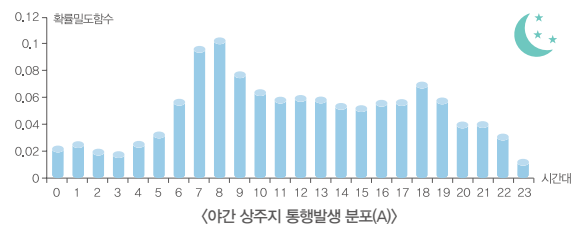
시간대별 통행발생량 지표는 고도화된 교통정책을 제시하는데 가장 중요한 정보 중 하나로 자리매김 할 것이다. 예를 들어, 공유차량의 주 고객인 20대의 통행발생량을 시간대별로 표출하게 되면 공유차량 입지선정 등에도 활용될 수 있다. 또한 연령대별 거주지 분포 등도 파악이 가능하며, 통행을 발생하지 않고 집에 계속 상주하고 있는 통행 미발생량도 추정이 가능하다. 이러한 정보들은 교통 정책에 활용될 뿐만 아니라 토지·주택·상권 등 타 분야에도 다양하게 활용될 수 있다.

고령자(70세 이상) 오전 10시 전국 통행발생량

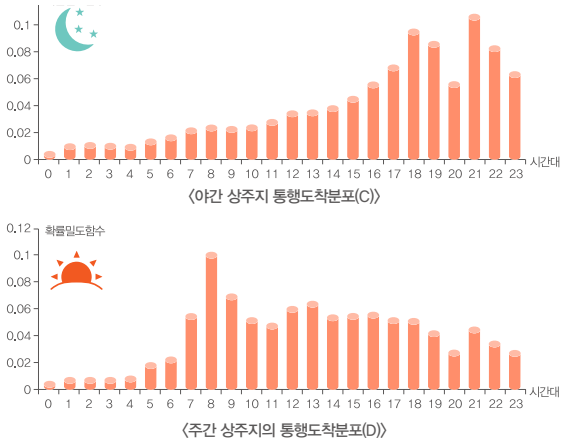


- 시 점: 2017년 3월 30일 목요일 오전 10시
- 내 용: 고령자(70세 이상)들의 통행발생량을 분석한 결과
- 활용(방안): 지역별 특성을 고려하여 고령자 맞춤형 대중교통 정책 제시에 활용가능

전국 시간대별 통행분포도(2016년 4월)



전국 시간대별 통행분포도(2016년 4월)



- **시 점** : 2016년 4월 한 달
- **내 용** : 전국 시간대별 통행발생량과 통행도착량 분포도
- **활용(방안)** : 퇴근시간대를 정립하는데 활용하는데 중요하게 활용

a

아간 상주지(N)에서 주간 상주지(D)로 이동하는 시간대별 통행량 정보
 - 분석: 새벽 5시가 되면 통행발생량이 증가하여 오전 9시가 되면 다시 정상으로 돌아오는 패턴
 - 활용: 우리나라의 통근시간대를 정립하는데 중요하게 활용

b

주간 상주지(D)에서 다른 지역으로 이동하는 통행발생량 지표
 - 분석: 17~18시 통행발생량이 가장 많고, 그 이후 감소
 - 활용: 퇴근 후 저녁활동 등을 마치고 귀가하는 통행패턴 파악

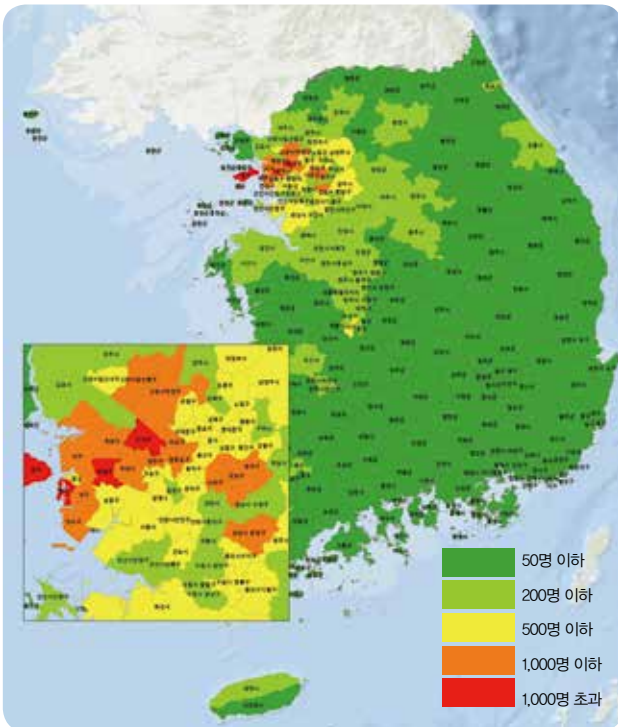
c

아간 상주지(N)의 통행도착량 지표
 - 분석: 퇴근은 17시에 18시 사이에 이뤄졌지만, 실제 아간 상주지에 도착한 패턴은 18시에서 23까지 다양하게 나타남
 - 활용: 퇴근하는 패턴을 파악

d

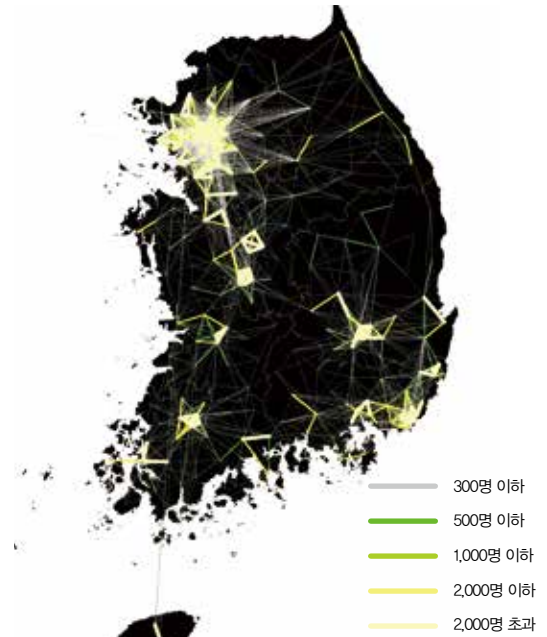
주간 상주지(D)에서 다른 지역으로 이동하는 통행발생량 지표

인천공항 오전 8시 도착 통행량(2017년 3월 30일)



- **시 점** : 2017년 3월 30일 목요일 오전 8시
- **내 용** : 인천공항에 도착한 지역별 통행량 (인천공항 내 약 만오천명 체류중)
- **활용(방안)** : 공항 이용객들에게 적정 대중교통 지원방안 제시에 활용가능
 - 한 개의 공간적 지점에 대한 기·중점 통행량도 파악이 가능
 (예를 들어 특정 교통시설 이용 현황이나 설악산 방문 혹은 온천 방문 등 관광객 통행 파악)

경제활동인구 출근 시간대 기·중점 통행 분포
(2016년 8월 1일)



- **시 점** : 2016년 8월 1일 월요일
- **내 용** : - 경제활동인구(25세~60세)의 전국 출근 통행 패턴
 - 시각적으로 광역권별 출근 통행특성 확인 가능

주: 시각화(100명 이상)

출근시간대와 새벽시간대 기·중점 통행 특성 비교



- **시 점** : 2016년 8월 1일 월요일
- **내 용** : - 수도권 지역에 출근 시간대(7시~9시) 통행특성과 새벽 시간대(1시~3시) 통행특성을 비교
 - 출근 시간대 통행은 강남, 서초, 종로 등 도심 지역에 근거리부터 장거리까지 다양한 통행 특성 분포가 나타나는 반면 새벽 1시에는 장거리 통행은 아주 적은 반면 일부 지역에서는 근거리 통행이 나타나는 것을 파악가능

주: 시각화(100명 이상)

미래 교통부문 일자리 전망

오연선 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 연구원 황순연 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 부연구위원

인구구조 변화에 따른 일자리 수급의 불균형이 나타나고 과학기술의 발전에 따른 산업구조의 변화에 따라 장래 일자리 전망에 대한 기대와 우려가 공존하고 있다. 예를 들어 인구고령화와 같은 인구사회적인 측면에 대한 대책 수립과 함께 4차산업혁명의 도래로 인해 야기되는 경제산업적인 측면의 변화에 대응하는 대안마련이 필요하다. 37호 트랜드에서는 교통부문에 대한 국내외 일자리 전망을 고찰해보고 바람직한 방향 및 대안마련을 위한 기초를 다져보고자 한다.

자료 : 한국고용정보원 『중장기 인력수급 추정전망 2015~2025』, 2017

자료 : A Future that Works: Automation, Employment and Productivity, McKinsey Global Institute analysis, 2017

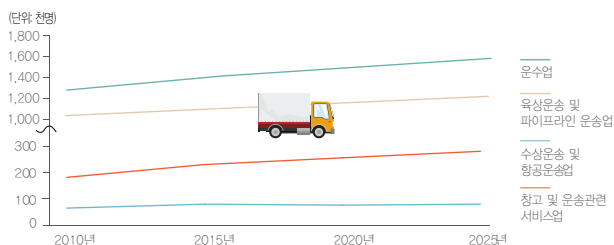
① 우리나라 전망(한국직업전망)

- 전반적인 전망: 한국고용정보원에서 수행한 연구결과 「중장기 인력수급 전망 2015~2025」에서 제시한 산업별 인력수요 전망에서는 산업 대분류 가운데 '보건업 및 사회복지서비스업', '제조업', '도매 및 소매업', '숙박 및 음식점업', '운수업', '전문, 과학 및 기술서비스업', '사업시설 관리 및 사업 지원서비스업'에서 인력수요 규모가 확대될 것으로 전망
- 한국직업전망은 한국고용정보원의 「중장기 인력수급전망」을 참고하여 정량적인 부분을 도출하고 「정성적 직업전망 조사」, 「한국직업정보(KNOW) 재직자 조사」, 산업경기전망 관련 각종 연구보고서, 통계청·협회 등의 통계자료를 참고하여 정성적인 부분을 도출함
- 운수업 전망: 통계청에서 수행하는 경제활동인구조사 결과 육상운송 및 파이프라인 운송업은 운수업 중 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났으며 창고 및 운송관련 서비스업의 비중이 점차 증가할 것으로 예측
- 육상운송 및 파이프라인 운송업: 육상여객 운송업의 비중이 가장 크지만 장기적으로 도로 화물 운송업의 비중이 증가할 것으로 예측됨
- 수상운송 및 항공운송업: 항공 운송업의 비중은 증가하고 수상운송업의 비중은 감소할 것으로 예측됨
- 창고 및 운송관련 서비스업: 보관 및 창고업의 비중이 증가할 것으로 예측됨

운수업 취업자수 전망

(단위: 천 명, %)

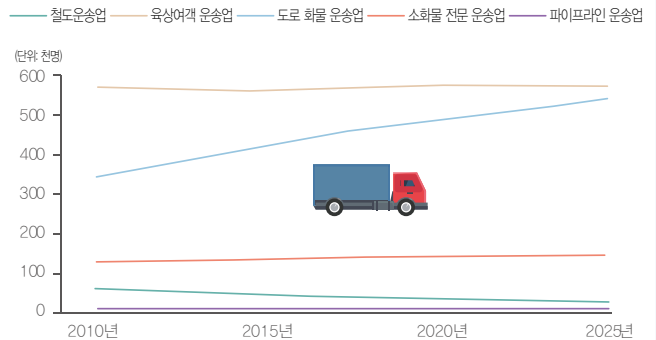
산업	취업자수				취업자수 증감				취업자수 증감 (연평균)			
	2010	2015	2020	2025	2010 ~ 2015	2015 ~ 2020	2020 ~ 2025	2015 ~ 2025	2010 ~ 2015	2015 ~ 2020	2020 ~ 2025	2015 ~ 2025
운수업	1,280	1,409	1,500	1,581	129	90	81	172	1.9	1.3	1.1	1.2
육상운송 및 파이프라인 운송업	1,039	1,109	1,171	1,224	71	62	53	115	1.3	1.1	0.9	1.0
수상운송 및 항공운송업	57	61	60	61	4	-1	0	-1	1.4	-0.3	0.1	-0.1
창고 및 운송관련 서비스업	184	239	268	296	54	30	28	57	5.3	2.4	2.0	2.2



육상운송 및 파이프라인 운송업 취업자수 전망

(단위: 천 명, %)

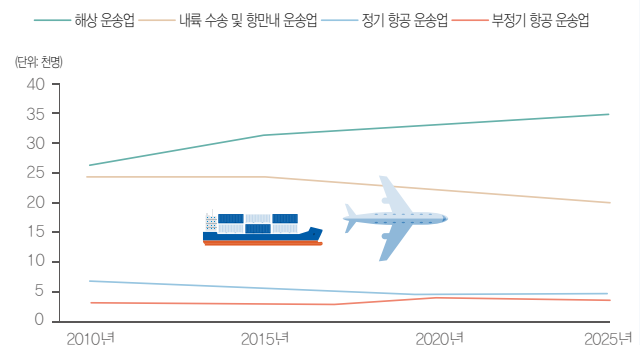
산업	취업자수				취업자수 증감				취업자수 증감 (연평균)			
	2010	2015	2020	2025	2010 ~ 2015	2015 ~ 2020	2020 ~ 2025	2015 ~ 2025	2010 ~ 2015	2015 ~ 2020	2020 ~ 2025	2015 ~ 2025
육상운송 및 파이프라인 운송업	1,039	1,109	1,171	1,224	71	62	53	115	1.3	1.1	0.9	1
철도운송업	47	27	19	14	-20	-7	-5	-12	-10.7	-6.2	-5.7	-5.9
육상여객 운송업	551	545	555	552	-6	10	-3	7	-0.2	0.4	-0.1	0.1
도로 화물 운송업	327	408	466	521	81	58	55	113	4.5	2.7	2.2	2.5
소화물 전문 운송업	114	129	129	135	16	0	6	6	2.6	0.0	0.8	0.4
파이프라인 운송업	0	0	1	2	0	1	1	1	14.8	18.1	9.6	13.7



수상운송 및 항공운송업 취업자수 전망

(단위: 천 명, %)

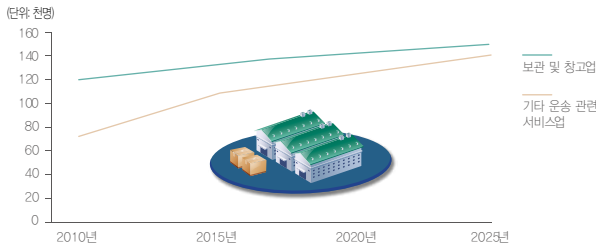
산업	취업자수				취업자수 증감				취업자수 증감 (연평균)			
	2010	2015	2020	2025	2010 ~ 2015	2015 ~ 2020	2020 ~ 2025	2015 ~ 2025	2010 ~ 2015	2015 ~ 2020	2020 ~ 2025	2015 ~ 2025
수상운송 및 항공운송업	57	61	60	61	4	-1	0	-1	1.4	-0.3	0.1	-0.1
해상 운송업	25	25	22	20	-1	-3	-2	-5	-0.5	-2.4	-1.7	-2.1
내륙 수송 및 항만 내 운송업	4	3	2	2	-1	0	0	0	-6.6	-2.7	-0.4	-1.5
정기 항공 운송업	27	33	35	37	6	2	2	4	4.0	1.0	1.1	1.1
부정기 항공 운송업	0	0	1	1	0	1	0	1	-3.2	18.9	3.6	11.0



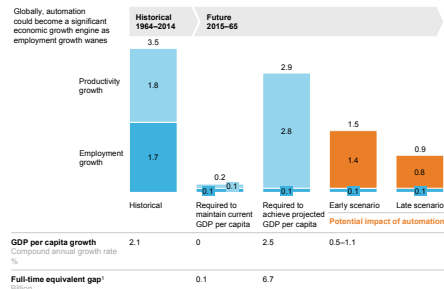
창고 및 운송관련 서비스업 취업자수 전망

(단위: 천 명, %)

산업	취업자수				취업자수 증감				취업자수 증감 (연평균)			
	2010	2015	2020	2025	2010 ~ 2015	2015 ~ 2020	2020 ~ 2025	2015 ~ 2025	2010 ~ 2015	2015 ~ 2020	2020 ~ 2025	2015 ~ 2025
창고 및 운송관련 서비스업	184	239	268	296	54	30	28	57	5.3	2.4	2.0	2.2
보관 및 창고업	65	104	125	144	39	20	20	40	9.8	3.6	3.0	3.3
기타 운송 관련 서비스업	119	134	144	152	16	9	8	17	2.5	1.3	1.1	1.2

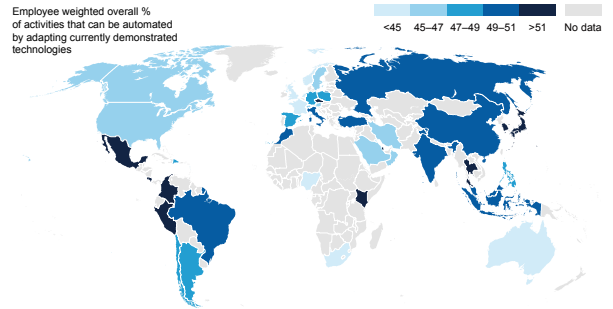


경제성장을 위한 생산성 증가 전망 시나리오



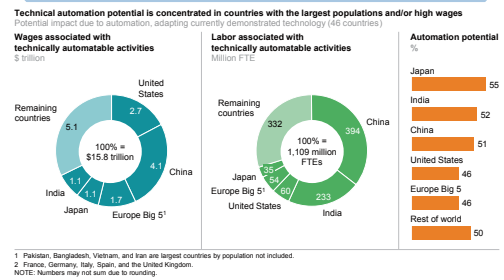
Additional full-time equivalents (FTEs) needed to achieve growth target.
NOTE: Numbers may not sum due to rounding.

신기술 도입에 따른 국가별 근로자 영향비율(%)



SOURCE: Oxford Economic Forecasts; Emsi database; US Bureau of Labor Statistics; McKinsey Global Institute analysis

신기술 도입에 따른 근로 여건별 영향(%)

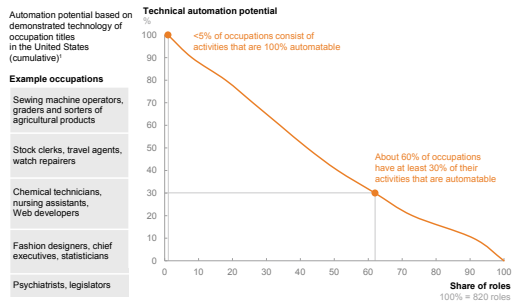


SOURCE: Oxford Economic Forecasts; Emsi database; US Bureau of Labor Statistics; McKinsey Global Institute analysis

2 국가별 전망(report)

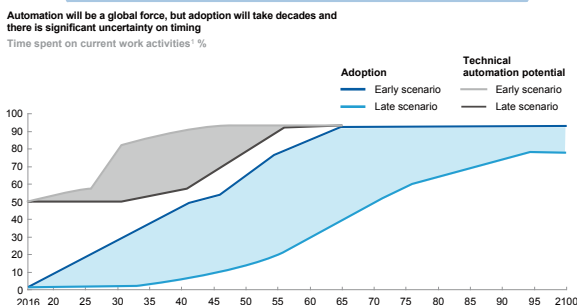
- McKinsey Global Institute에서 수행한 미래직업 전망(A Future that Works: Automation, Employment and Productivity, 2017)에서는 자동화 및 기술발전으로 인한 고용 및 생산성에 대한 전망을 제시하고 있으며 신기술의 진보에 따른 산업별 위험요인과 잠재력을 파악함
- 100% 자동화를 달성한 직업은 전체의 5% 미만에 해당하지만 전체 직업의 60%정도에서 최소 30%의 자동화를 이루고 있음
- 변화의 속도는 국가별 산업별로 차이가 발생하나 큰 흐름에 해당됨
- 자동화의 도입시기에 대한 시나리오별 기술 자동화 정도는 2050년 100%에 이를 것으로 전망
- 경제성장을 위한 동력으로 자동화의 필요성
- 인구가 많거나 임금이 높을 경우 자동화 속도가 빠를것으로 전망함

기술 자동화 잠재력



SOURCE: US Bureau of Labor Statistics; McKinsey Global Institute analysis

신기술 도입 시나리오



SOURCE: McKinsey Global Institute analysis

국가별 산업별 자동화 잠재력_우리나라



https://public.tableau.com/profile/mckinsey_analytics#!/vizhome/InternationalAutomation/WhereMachinesCanReplaceHumans

- 운수업에 대한 수요는 지속적일 것이라는 전망이 있으나 경제여건 및 과학기술의 발전으로 인한 운수업에 대한 근무여건 등 근무환경의 변화 및 운수업에 대한 요구사항에 대응 등 도전이 커질것으로 예상됨
- 세계적인 자동화 추세에서 운수업에 미칠 영향력은 타분야에 비해 높지 않지만 국가경제와 다른 산업부문과의 유기적인 관계에서 파생되는 다양한 여건 변화에 대비할 필요가 있음

국제행사안내

2018 ADB-KOTI Joint Workshop

일자/장소 3.28(수), 본원 회의실

주제 Sustainable Transport with Innovative Technology

내용/발표자 National Transport Big Data Platform in Korea/(송태진 부연구위원)

국내행사안내

「빅데이터 시대의 국가교통조사 성과와 도전」성과발표회 개최

일자/장소 5.17(목), 대한상공회의소

내용/발표자 여객 및 화물통행의 변화와 전망/(조종석 OD조사네트워크구축팀장)
모빌리티 빅데이터를 이용한 공간 및 통행특성 분석/(천승훈 교통빅
데이터플랫폼구축팀장)
국가교통조사의 도전과 변화/(김주영 국가교통빅데이터사업단장)

센터행사안내

「국토교통 빅데이터 공유 혁신」을 위한 전문가 세미나

일자/장소 5.15(화)/강남토즈, 5.18(목), 5.23(수), 5.31(목)/본원 회의실,
6.5(화), 6.19(화)/국토연구원 회의실

내용/발표자 1차: 국가 빅데이터 네트워크 구축을 통한 정부와 민간의 빅데이터
공유 방안/(한국정보화진흥원 김진철 수석연구위원)
2차: 공공-민간 빅데이터 통합 시 필요한 법-제도적 이슈, 개인정보
보호법 개정 방향/(김보라미 변호사)
빅데이터 관련 개인정보 보호법제 개선방안/(한국법제연구원 이상
윤 연구위원)
3차: 해외 빅데이터 기반 의사결정 시스템 운용 사례/(IBM 김경전
상무)
국제표준기반 오픈데이터 유통 플랫폼에 관한 설명과 공공 데이터의
활용 동향/(한국전자통신연구원 원희선 책임연구위원)
4차: 스마트 모빌리티와 시공간 빅데이터(카카오 모빌리티에서의 데
이터 기반 혁신 사례를 중심으로)/(카카오모빌리티 유승일 랩장)
5차: 빅데이터 개발 및 유통체계 구축의 민간(LG CNS)사례/(LG
CNS 성학기 부장)
6차: 우리나라 보건의료빅데이터 거버넌스 현황 및 과제/(한국보건
사회연구원 강희정 연구위원)

「전국 여객 O/D 및 네트워크 사용자 그룹 미팅」 개최

일자/장소 6.21(목), 영등포역 회의실

내용 2016년 전국여객조사 기반 신규 여객 O/D 및 네트워크 구축 결과
설명 및 사용자 의견수렴

발표자 조종석 팀장

「여객 O/D 및 Network 배포자료」 KDI 배포 설명회

일자/장소 6.7(목), KDI 회의실

내용 2016년 전국여객조사 기반 신규 여객 O/D 및 Network 배포자료
설명 및 협의

발표자 김병관 박사

보도 자료

수도권지역 출퇴근시 평균 1시간30분 이상 소요, 최근 3년간 교통혼
잡구간이 늘어난 것으로 나타나...

일자 5.15(화), 5.16(화), 5.17(수)

주최 국토교통부, 한국교통연구원 국가교통DB센터

내용 과거 20년 동안의 여객과 화물의 통행행태의 변화와 내비게이션, 모
바일통신, 대중교통카드 등의 빅데이터를 이용한 국민 이동성 및 접
근성 분석결과를 발표

홈페이지 www.molit.go.kr, www.ktdb.go.kr, http://news.mt.co.kr/외

이번 설 연휴 기간에 총 3,344만 명 이동

일자 2.19(월)

주최 국토교통부, 한국교통연구원 국가교통DB센터

내용 금년 설 연휴기간 중 총 3,344만 명이 이동하였으며, 당초 예측한
3,274만 명에 비해 2.1%(70만명) 증가, 교통사고는 1,685건이 발
생하였으나, 이는 전년(2,352건) 설 연휴기간 대비 28.4%(667건)
감소

홈페이지 www.molit.go.kr, www.ktdb.go.kr, http://news.kbs.co.kr 외

설 귀성 15일 오전·귀경 16일 오후 가장 몰릴 듯

일자 2.12(월)

주최 국토교통부, 한국교통연구원 국가교통DB센터

내용 설 연휴기간 중 귀성은 설 하루 전인 2월 15일(목) 오전에, 귀경은
설 당일인 2월 16일(금) 오후에 고속도로 혼잡이 가장 심할 것으로
예상. 설 연휴기간과 평창 동계올림픽기간(2. 9.~2. 25.)의 중복을
감안하여 교통소통을 강화

홈페이지 www.molit.go.kr, www.ktdb.go.kr, http://news.kbs.co.kr 외

"KTDB가 빅데이터를 중심으로 새로운 도약을 이루어나갈 것입니다"

자료안내

주최 한국교통연구원 국가교통빅데이터사업단 홈페이지 www.ktdb.go.kr

KTDB 정책자료집 배포

- 내용 1. 여객통행실태 Index book(우리나라 국민 이렇게 움직인다)
2. Freight in KOREA(2017년 국내 화물운송의 현주소)
3. Transportation Network Map Book
4. 차량 Mobility Report(차량 Mobility로 우리나라 교통을 보다)
5. 모바일 Mobility Report(사람의 이동을 한눈에 알아보다)
6. 10년간 명절연휴 통행실태(시대와 함께 변화하는 설·추석 특별교통통행실태)
7. 통계로 본 교통(2017 교통 주요 이슈에 관한 인사이트)

일자 2018년 6월

「2017년 국가교통조사 및 DB구축사업」 구축자료 배포

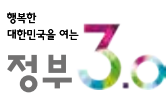
내용 2016년 기준 및 장래 목표년도 지역간 여객/화물 기종점통행량(O/D), 교통분석
용 네트워크

일자 2018년 6월

「2017년 국가교통조사 및 DB구축사업」 최종보고서

내용 2017년 KTDB 사업 결과보고서

일자 2018년 7월



발행처 한국교통연구원 발행인 오재학 발행일 2018년 7월 31일

www.ktdb.go.kr

[개념·공유·소통·협력]

기획 국가교통빅데이터사업단: 김주영, 황순연, 오연선

ISSN 2288-4149

한국교통연구원
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE국가교통빅데이터사업단
KOREA TRANSPORT DATABASE

07