

우리나라 교통안전 현황 및 교통관련 재정지출과 교통사고 발생과의 상관분석

대한민국 교통안전 YES or NO

고두환 한국교통연구원 연구원 · 황순연 한국교통연구원 부연구위원

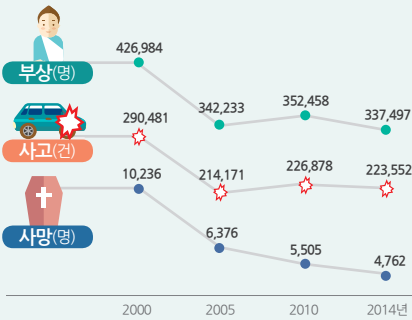


우리나라는 OECD 회원국 중 인구 10만 명당 교통사고 사망자수(10.8명) 1위 국가이다(2012년 기준). 이는 일본(4.1명)에 비해 무려 2배 이상 높고, 하위권 국가인 영국(2.8명)에 비해 3배 이상 높다. 통계수치에서 보여주듯이 우리나라 교통안전에 대한 여건은 세계 다른 국가(OECD)에 비해 좋지 않은 실정이다. 이번 STORY에서는 교통안전과 관련된 주요 현황을 지역별로 살펴보고, 동시에 교통관련 재정지출과 교통사고 발생과의 상관관계를 알아보았다.

주) 인구 10만 명당 교통사고 사망자수 OECD 회원국 평균 6.5명, 2위 미국(10.7명), 3위 폴란드(9.3명), 하위권 국가(영국, 노르웨이, 덴마크, 네덜란드 등)
자료 : 2014년 OECD 회원국 교통사고 비교(2012년 기준), 도로교통공단

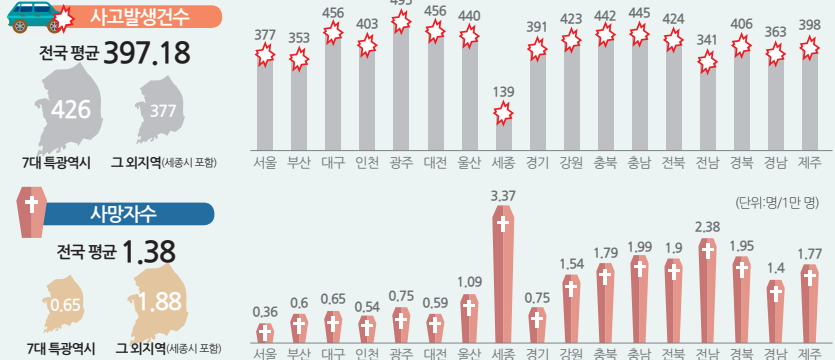
1. 대한민국 도로교통사고 현황

1) 교통사고 연도별 추이



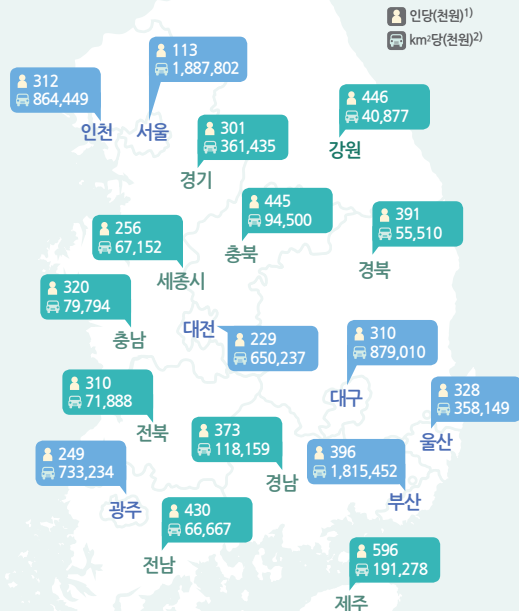
자료 2014 교통사고 통계분석(2013년 기준), 도로교통공단
주1 2014년 자료는 사이버경찰청 교통사고 현황 자료임

2) 지역별 교통사고 현황



2. 교통 관련 재정 지출과 교통사고 발생과의 상관분석

1) 지자체별 교통 관련 재정지출 현황(2013년)



2) 교통 관련 재정 지출과 교통사고 발생과의 상관분석



2014년 도로교통공단의 "교통사고 잦은 곳 기반개선 계획 및 효과분석" 연구에 의하면 1991년부터 2014년까지 교통사고 잦은 곳 개선 사업을 실시한 곳은 사업 후 교통사고 발생건수 28.2% 감소, 사망자 43.1% 감소, 부상자 27.2% 감소하였다.

- 교통 관련 재정지출 현황은 각 지자체별 통계연보 재정 부분의 일반회계 세출 기능별 결산을 참고하였으며, 도로, 대중교통·물류 등 교통관련 항목으로 지출되는 수송 및 교통부문 결산액이 포함된다.
- 모든 분석 자료는 2013년 기준이며, 경상북도 2014 통계연보(2013년 기준)는 미발간되어 2012년 수치를 적용함

자료 2013년 말 기준, 행정자치부 주민등록인구, 각 지자체별 통계연보
주1 수송 및 교통 결산액 / 총인구수 주2 수송 및 교통 결산액 / 행정구역면적

주1 p<0.05, *는 통계적으로 유의한 결과임을 의미함
주2 분석시 교통 및 수송 지출금액은 1인당 금액으로 환산하여 적용 (교통 및 수송 지출금액 / 해당 지역 인구수)
주3 음의 상관관계란, 인구 1인당 교통 및 수송 지출금액이 많은 지자체일수록 사고 발생 건수와 중상사고 건수는 감소한다는 의미임
주4 본 분석은 교통관련 재정지출과 교통사고와의 상관성 확인을 위해 수집 가능한 자료를 활용한 단순 분석임에 유의

2015년 가정의 달 연휴 특별교통통행실태조사

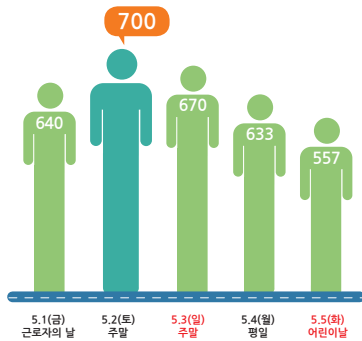
국토교통부에서는 2015년 5월 1일부터 5일까지를 가정의 달 연휴 특별교통대책기간으로 설정하였다. 이에 한국교통연구원 국가교통DB센터에서는 2015년 4월 3일부터 5일까지 3일간 전국 5,000세대를 대상으로 2015년 가정의 달 연휴 특별교통통행실태조사를 수행하였다.

성홍모 한국교통연구원 주임전문원 · 김은미 한국교통연구원 연구원

조사기관 : 한국교통연구원 / 사전조사 : 2015년 4월 3일~4월 5일(3일간, 전화설문조사(5,000세대) / (신뢰수준 95%, 표본오차 ± 1.39%)

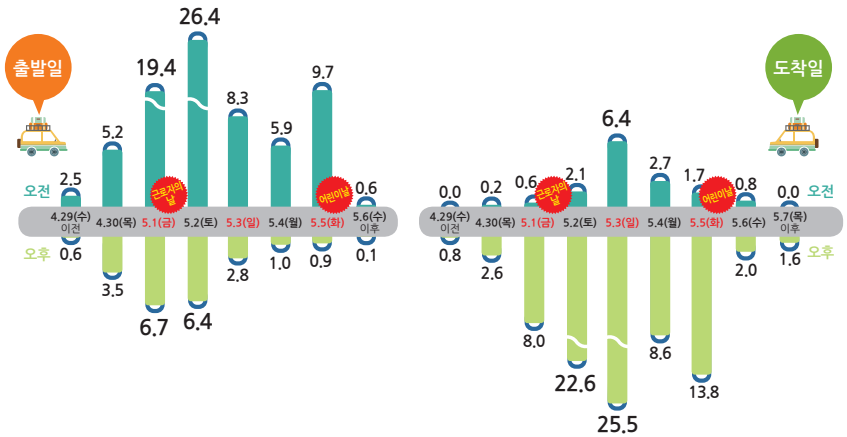
일자별 이동수요(전망)

(단위:만명)



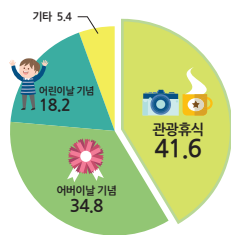
출발일 출발시간대별 출발 및 도착인원 비율(전망)

(단위:%)



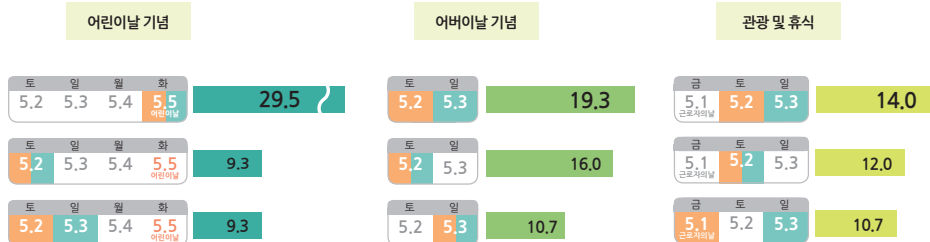
방문목적(전망)

(단위:%)



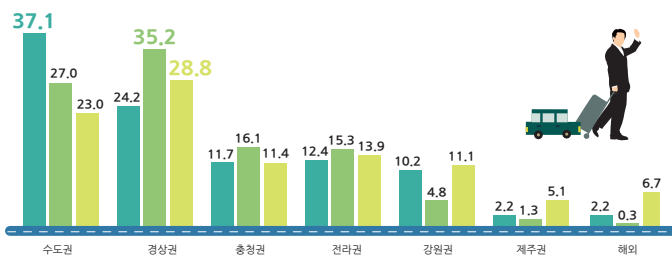
목적별 출발일 및 도착일(전망)

출발일 도착일 (단위:%)



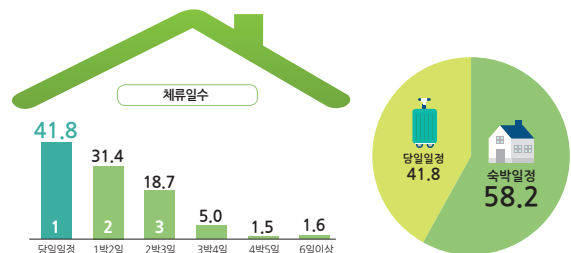
목적별 방문지역(전망)

어린이날 기념 어버이날 기념 관광 및 휴식 (단위:%)



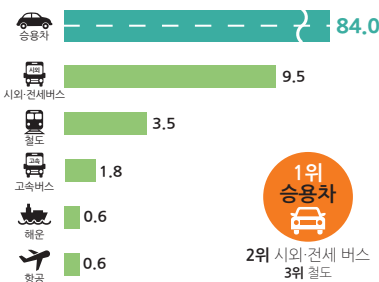
연휴기간 체류일수(전망)

(단위:%)



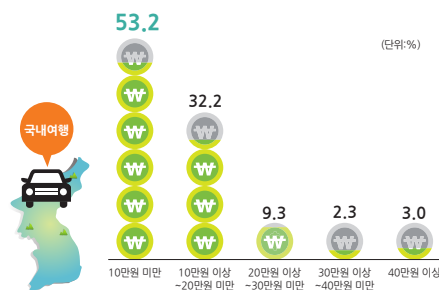
교통수단별 분담률(전망)

(단위:%)



가정의 달 연휴기간 중 국내여행 예상 교통비용

(단위:%)



가정의 달 교통대책의 필요성

(단위:%)





도로통행비용함수 개선

천승훈 국가교통DB센터 부연구위원 · 김성민 국가교통DB센터 연구원

※ 도로통행비용함수(Volume-Delay Function) : 기종점간 최단경로탐색시 사용되는 통행시간을 산정하는 함수



개요

교통수요예측의 신뢰성에 영향을 미치는 요소



기종점 통행량 표
(O/D traffic table)



분석용 네트워크



도로통행비용함수



도로통행비용함수

- 현장에서 실측을 통해 검증이 가능하다는 점에서 교통수요예측의 신뢰도를 높이기 위해서는 가장 먼저 신뢰성을 확보해야 하는 요소이다.
- 국가나 지역 고유의 교통류 특성, 도로 기하구조 등에 영향을 받기 때문에 국가별, 지역별로 독립적인 적용이 필요한 실정이나, 기초자료 및 관련 연구의 부족으로 인하여 해외 연구 결과를 인용하여 우리나라 도로통행비용함수를 구축하여 왔다. 즉, 도로통행비용함수가 교통수요예측의 신뢰도에 큰 영향을 미치는 요소임에도 불구하고 그동안 국내 여건에 적합한 도로통행비용함수의 구축이 매우 미흡한 실정이었다.
- 이에 국가교통DB센터에서는 교차로 밀도와 도시부/지방부의 특성이 반영된 신규 도로통행비용함수를 구축하였다.
- 신규 도로통행비용함수의 주요 개선내용으로는 현장조사자료 기반의 자료구축, 개선된 도로통행비용함수 파라메타 정산기법 개발, 현실적인 도로특성 반영을 위한 도로통행비용함수 등급체계의 개편 등이 있다.
- KTDB의 신규 도로통행비용함수는 『2012년 국가교통조사 및 DB구축사업』을 통하여 본격적인 도로통행비용함수 구축 연구가 진행되었으며, 『2013년·2014년 국가교통조사 및 DB구축사업』을 통하여 최종적으로 신규 도로통행비용함수를 구축하게 되었다.

신규 KTDB 도로통행비용함수 구축 과정

2012년 | VDF 구축관련 조사

- VDF 구축관련 현장조사
- VDF 구축관련 이론정립
- VDF 파라메타 정산기법 개발

2013년 | VDF 개선 연구

- VDF 위계 재정립 방안 도출
- VDF 파라메타 정산기법 고도화

2014년 | 신규 VDF 구축

- 신규 VDF 위계 재정립에 따른 최종 파라메타 정산



주요개선내용

1) 도로통행비용함수 파라메타의 이론적 정립 및 표준화 기준 제시

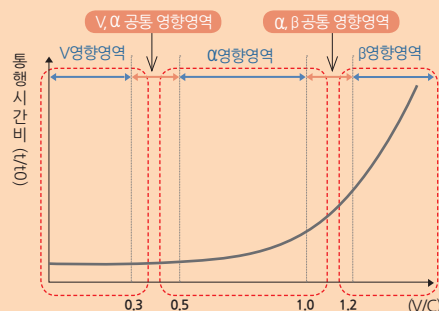
- 기존 도로통행비용함수 파라메타에 대한 다수의 연구가 수행되었으나, 파라메타에 대한 정산결과가 각기 상이하며, 등급간, 차로시간 파라메타의 일관성을 확보하지 못하는 경우가 다수 존재하여, 이를 표준화 하는 작업이 필요하였다.
- 따라서 본 연구에서는 도로통행비용함수 파라메타의 특성 및 역할에 대한 이론적 정립을 수행하였으며, 이를 통해 보다 논리적이고 일관성 있는 파라메타를 구축할 수 있는 기반을 마련하였다.
- 또한 도로통행비용함수에 사용되는 자유속도 및 용량 산출에 대해 표준화된 기준을 제시함으로써 타 연구에서 자유속도 및 용량값의 산출 및 활용함에 있어 일관성을 확보할 수 있도록 하였다.

<도로통행비용함수 파라메타 개요>

$$T = T_0(1 + \alpha(v/c)^\beta)$$

변수	변수명	변수설명
T	링크 통행시간	링크 통행시간
T_0	링크 자유교통류 통행시간	자유속도 상태에서의 링크 통행시간
v	링크 교통량	해당 링크를 통과한 교통량
c	링크 용량	해당 링크의 최대관찰 교통량
α	파라메타	도로의 교통량이 용량($v/c=1.0$)에 도달했을 때 자유교통류 통행시간을 기준으로 실제 통행시간이 얼마나 증가하는지를 정의해주는 파라메타
β	파라메타	v/c 의 증가에 따라 통행시간이 얼마나 빠르게 증가하는지를 정의해주는 파라메타

<통행시간비 도로통행비용함수 파라메타의 이론적 정립(예)>



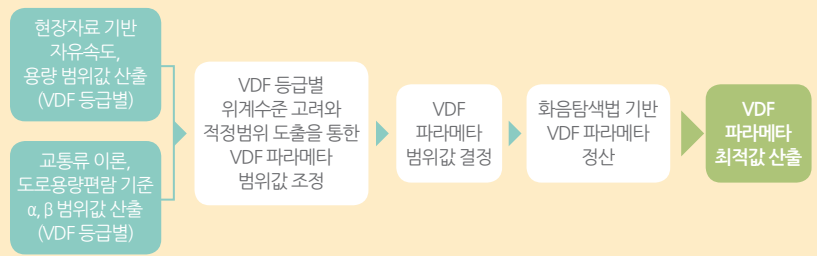
2) 도로통행비용합수 파라메타 최적값 정산기법 정립

- 본 연구에서는 교통류 이론 및 현장조사 자료를 활용함과 동시에 관측교통량 재현 수준을 보다 근접하게 재현할 수 있는 화음탐색법 기반 정산기법을 활용하여 도로통행비용합수 파라메타 최적값을 산출하였다.

<화음탐색법의 원리>



<도로통행비용합수 파라메타 최적값 산출 과정>



※ 화음탐색법: 화음탐색법은 음악 작곡에서 기본 개념을 가져온 방법으로, 연주자가 청중에게 감동을 주기 위해 현장에서 좋은 화음조합을 찾아 연주하는 즉흥 연주를 모방한 알고리즘 즉, 연주자들이 서로 조화를 찾아가며 연주하여 좋은 화음을 찾아가듯이 도로통행비용합수의 파라메타의 조화를 찾아내어 교통량을 가장 적절히 재현해 낼 수 있는 파라메타를 찾아내는 방법

3) 도로통행비용합수 등급체계 개선

- 기존 도로통행비용합수는 도로 관리주체(고속도로, 일반국도, 국지도, 지방도 등)에 근거하여 도로통행비용합수 등급체계를 구분하였으나, 도로통행시간은 도로 관리주체보다는 신호교차로의 밀도와 같은 도로의 기능적 분류에 의해 더 큰 영향을 받으며, 도시부와 지방부에 따라 통행특성이 다르기 때문에 이를 반영한 등급체계로 구분하는 것이 보다 현실적인 통행시간을 산출해 낼 수 있다.
- 따라서 신규 도로통행비용합수 등급체계는 교차로 밀도와 도시부/지방부, 예외 등급을 고려한 등급체계로 개선하여 보다 현실을 적절히 구현할 수 있도록 하였다.
- 개편된 신규 KTDB 도로통행비용합수 등급체계는 아래의 표와 같다.

<신규 도로통행비용합수 등급체계>

도로유형	교차로 밀도 (개/km)	차로수	도로통행비용합수 등급	
			도시부	지방부
고속도로	연속류	2차로 이하	1	2
		3차로 이상	3	4
도시고속도로	연속류	2차로 이하	5	-1)
		3차로 이상	7	-
비연속류 도로 (국도/ 국지도/ 지방도/ 광역시도/ 시군도)	≤ 0.3	1차로	9	10
		2차로 이상	11	12
	≤ 0.7	1차로	13	14
		2차로 이상	15	16
	≤ 1.0	1차로	17	18
		2차로 이상	19	20
	≤ 2.0	1차로	21	22
		2차로 이상	23	24
	≤ 4.0	1차로	25	26
		2차로 이상	27	28
	> 4.0	1차로	29	30
		2차로 이상	31	32
램프	연결램프			33
	요금소			34
센트로이드 커넥터				35
예외등급	중앙고속도로 산악 통과구간			36
	88고속도로 미확강구간			37

<도로통행비용합수 등급체계 개선내용>

기존

고속도로/
일반국도/
지방도 등

도로의 관리주체에 따른 분류

개선

교차로
밀도
도시부/
지방부
예외등급

도로의 기능 및 특성에 따른 분류

1) 도로 등급이 도시고속도로 유형에 해당하
는 도로는 모두 도시부에 포함된다고 판단
하였으며, 도시고속도로 등급의 지방부는
도로통행비용합수를 구축하지 않음.

4) 자유속도, 용량의 범위값 제시

기존 도로통행비용합수는 자유
속도 및 용량에 대한 단일값만
이 제시되어 실무에서 현장 특성
반영의 어려움이 있었으나, 신규
도로통행비용합수는 자유속도
및 용량에 대한 범위를 제시하여
분석 대상지역의 특성을 보다 탄
력적으로 반영할 수 있도록 제시
하였다.

<도로통행비용합수 파라메타 범위값 제시(도로통행비용합수 1등급 예시)>

1등급 고속도로	
교차로 밀도 (개/km)	연속류
차로수	2차로 이하
자유속도 (kph)	최소값 95 최대값 110
용량 (pcphpl)	최소값 1,700 최대값 2,127

결론

- 지난 3년간의 도로통행비용합수 구축 및 개선연구를 통해 제시된 도로통행비용합수는 파라메타의 이론적 정립 및 표준화 기준 제시, 파라메타 최적값 정산기법 정립, 도로통행비용합수 등급체계 개선, 자유속도, 용량의 범위값 제시 등을 통해 고도화된 수준으로 잘 구축이 되었으며, 여객 교통수요의 신뢰도를 향상시키는 결과를 나타내었다.
- 신규 도로통행비용합수는 기존에 비해 다양한 개선사항들이 있기 때문에, 도로통행비용합수 사용자 매뉴얼을 배포하여 실무에서의 원활한 활용을 지원하였다.
- 향후 일전환계수, 유료도로 가중치 등 도로통행비용합수 관련 자료의 보완 및 갱신에 따른 도로통행비용합수 현행화를 통하여 도로통행비용합수의 최신성과 정확성을 확보하고자 한다.

교통조사 시리즈 ②

미국 전국가구통행실태조사(National Household Travel Survey(NHTS))

National Household Travel Survey(이하 NHTS)는 교통정책 및 계획을 평가하고 장래 계획 수립, 교통현안 연구 등에 활용되며 NHTS를 통해 수집·구축되는 통행 행태 및 연차별 통행패턴, 통행발생률 등은 도시교통계획 과정에서 유용한 자료이다. 교통분야에서만 아니라 저소득층 통행조사, 운전자와 보행자의 사고위험빈도 등의 연구와 같이 의료 및 복지 등의 분야에서도 다양하게 활용된다. 이번호에서는 NHTS의 조사과정, 조사방법 등을 중심으로 소개하고자 한다.

자료 : National Household Travel Survey USER'S GUIDE, "United States Department of Transportation (https://www.rita.dot.gov), 2009 주: 조사의 개요 및 방법에 대한 자료는 2009년 조사를 기준으로 함

1) 조사설계

표본대상

50개 주,
25,000가구
(목표 조사표본)

표본추출

동일한 지역코드를 가진
번호로 구분된
100개의 표본들에서 임의로
추출되며 분기마다 재구성됨

자료수집기간

계절적 편차를 감안하여
최소 12개월(1년간)동안
수행되어야 하며 일주일 7일간
휴일을 포함하도록 한다.

조사대상자 선정

NHTS는 CATI(Computer Assisted Telephone Interviewing, 이하 CATI)으로 수행되는 전화조사로
진행하며 RDD(Random Digit Dialing)를 통해 선택된
가구에 전화인터뷰를 통해 조사참여 여부 및 통행일자를 배정

2) 조사과정

사전 준비 단계

본조사 단계



사전메일 발송

Advanc Letter and Cash Incentive

조사 참여율을 높이기 위해 RDD(Random Digit Dialing)를 통해 선택된 가구에 전화 인터뷰 대략 10일 전에 조사 안내장과 현금 인센티브를 동봉하여 발송함



전화 인터뷰

Recruitment Interview

- 전화인터뷰를 통해 조사 참여 의사를 밝힌 가구에 통행일자를 알려주고 우편물이 도착하는 일정을 고려하여 통행일자를 발송함
- CATI 시스템이 자동으로 각각의 가구에 통행 일자를 배분함



확인전화

Reminder Call

조사가구에 배정된 통행일자 전 확인 전화를 통해 통행일지 수령 여부 등을 확인하고 통행 일지 작성에 대해 재공지함



CATI

3) 자료수집 및 DB 구축

온라인 편집

CATI 업데이트

사후 인터뷰 편집

우선적으로 중복 기입된 통행을 찾아내고 제거하며 다음으로 동일한 가구원의 2일 이상 통행에 대해 통행시간 기입오류, 누락오류 등을 검토하는데 이때 다른 가구원의 통행일지를 참고하게 된다. CATI를 통해 수집된 자료는 SAS 프로그램 데이터 셋으로 전환되며 설문항목에 주어진 변수 또는 통합된 다중 변수로 정리된 파일로 관리된다. 최종적으로 CATI 데이터 셋과 NHTS 데이터 셋의 일관성을 확인한다.

DB구축

NHTS 데이터 셋

가구 파일(Household File) 가구 관련 수집 자료
(가구당 한 개의 레코드)

개인 파일(Person File) 각각의 가구 구성원에 대해
수집된 자료(가구 구성원당 한 개의 레코드)

차량 파일(Vehicle File) 가구의 차량에 관한 자료
(차량당 한 개의 레코드)

통행 파일(Travel Day Trip File) 가구 구성원의 통행
에 관한 자료(가구 구성원 통행당 한 개의 레코드)

<NHTS 버전 2 구조>

가구 파일 Household File

가구 고유자료
차량대수, 구성원, 전화번호,
거주유형, 주소, 가구소득 등

개인 파일 Person File

설문에 참여한 가구 구성원 고유자료
나이, 면허여부, 인종, 통근여부,
주행거리, 교육수준 등

통행 파일 Travel Day Trip File

가구 구성원 통행에 관한 고유자료
구성원 자료, 통행일자 자료

차량 파일 Vehicle File

가구 소유 차량 고유자료
차량정보, 거주유형, 가구소득,
연간주행거리 등

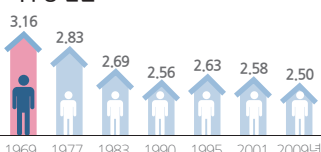
4) 조사 결과 요약

① 통행 지표

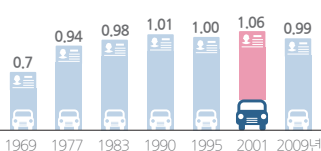
가구 규모(가구당 인원)는 감소해온 반면 주요 통행 지표(가구당 차량대수, 가구당 운전면허소지자수, 운전면허 소지자 중 차량 소유, 가구당 경제활동인구, 경제활동 인구당 차량 소유 등)는 지속적으로 증가해왔다.

<조사연도별 주요 통행지표>

가구당 인원 (인/가구)

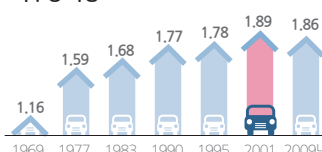


운전면허 소지자 중 소유대수 (대/인)

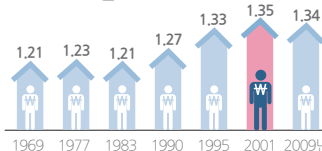


주 1969년 차량은 소형트럭 제외됨

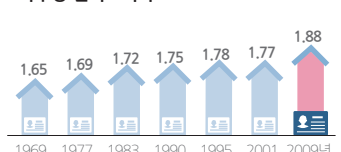
가구당 차량 (대/가구)



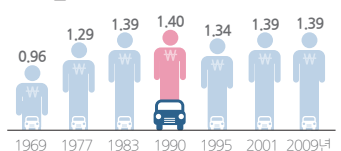
가구당 경제활동인구 (인/가구)



가구당 면허소지자 (인/가구)



경제활동 인구당 소유대수 (대/인)

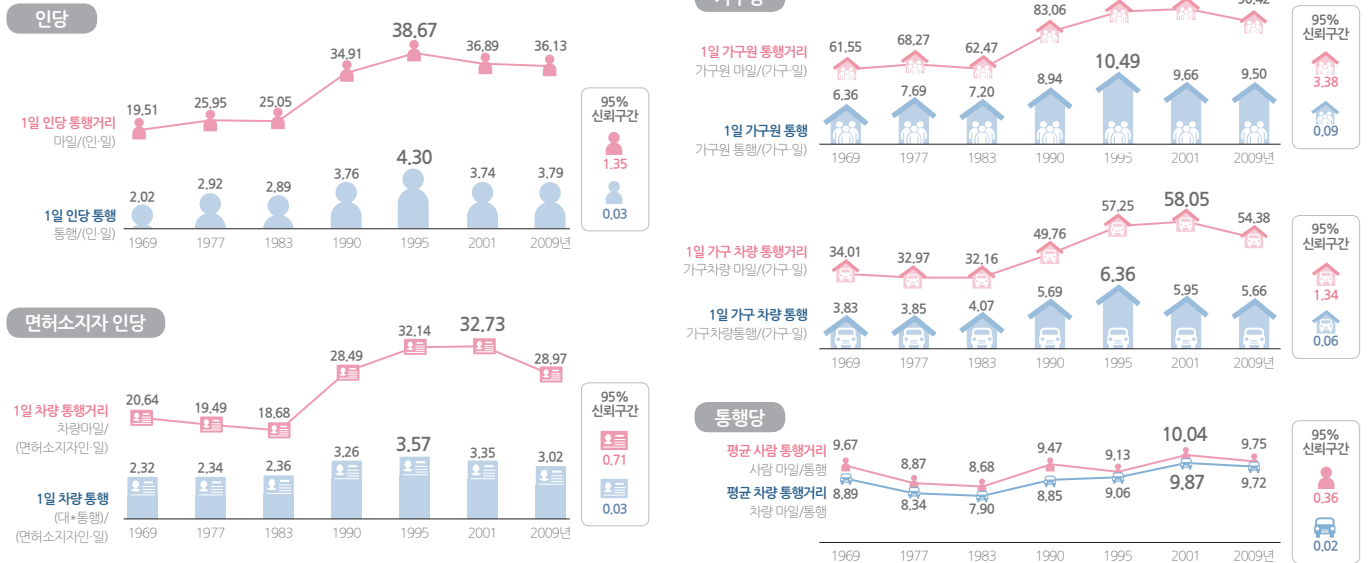




② 통행특성

단위 통행의 증가세가 둔화되었으며 특히 가구와 관련된 모든 통행이 2009년 기준 이전년도에 비해 다소 감소한 것으로 나타나는 등 전반적으로 감소한 경향을 나타내었다.

<통행특성 요약>



5) 연도별 조사 주요 변화

NHTS는 유일한 국가차원의 통행행태조사로서 추세분석에 광범위하게 이용되어왔다. NHTS 조사방법 및 과정상의 변화를 종합 정리하면 다음 표와 같다.

연도	표본수	조사대상	조사방식	통행일지 자료	통행기간 정의	특이사항	주최	응답률
1969	15,000	235 PSU's 센서스 가구조사 패널대상	가구방문	기억에 의존	통행일자 전 7일간 종료된 1박소요 통행	• 가장 짧은 NPTS 설문 • 업무지구에서 쇼핑통행, 일반적인 통행통행 관련 설문	미 센서스국	-
1977	18,000	376 PSU's 센서스 인구조사 패널대상	설문조사		통행일자를 포함하여 이전 14일간 75마일 이상의 귀가통행	• NPTS와 NTS 표본공유 • 자동차통행 매핑 및 도시와 지방통행 거리할당 • 장거리 통행의 경우를 포함하여 세부 설문항목		85.3%
1983	6,500		전화추적조사			• 자동차 특성 추가 • 동일한 날짜에 이루어진 통행 및 기간 조사 • 상대적으로 적은 표본수로 인한 시계열 비교 문제 제기		94.0%
1990	22,317 (4,317 Add-ons)	RDD 34개 지역 계층	CATI	통행일지 작성	통행일자를 포함하여 이전 28일간 50마일 이상의 귀가통행	• 전화조사 수행 • 비군집화된 표본 설계 • 5년간 교통사고자료 조사 • Add-ons 추가	미 Triangle 연구소	73.1%
1995	42,031 (21,031 Add-ons)	RDD 70개 지역 계층				• 통행일지 작성을 통한 2단계 조사 도입 (통행비용 증가) • 현금인센티브 도입 • 주행기록계 자료수집		37.2%
2001	66,038 (40,000 Add-ons)	RDD 100개 지역 계층				• 장거리통행조사 결합 • 장거리 통행 거리기준 변경 (75→50마일) • 도보통행증가(설문 설계)	Westat Rockville, Morpac	41.0%
2009	150,147 (124,637 Add-ons)				장기통행 자료 수집안함	• CATI를 통한 온라인 주소좌표 등록 • 핸드폰 조사 시험조사	Westat Rockville	19.8%

• RDD(Random Digit Dialing) : 임의 전화번호 추출방식 • PSU(Primary Sampling Units) : 1차 추출 단위 • NPTS(Nationalwide Personal Transportation Survey) : 국가 개인 교통 조사
• NTS(National Travel Survey) : 국가 통행 조사 • Add-on Program : 국가차원이 아닌 주정부와 MPO(Metropolitan Planning Organizations)의 지원으로 통행조사 수행

주) 응답률: 가중 조사대상 응답률(weighted screener response rate)과 가중 유효 표본율(weighted usability rate)로 산출함. 가중치를 적용하여 조사대상지역의 편이를 제약함

국제행사안내

「International Conference on Innovations in Civil and Structural Engineering」 참석

일자·장소 6.1(월)~6.6(토) / 터키 이스탄불

내용 논문 발표 「An Empirical Analysis of Forecasting Light Rail Transit(LRT) Demand According to Realization of Land Development Projects for Residence in Korea」

발표자 천승훈 부연구위원, 홍성표 연구원

국내행사안내

「2014년도 연구기관 평가결과에 따른 우수 과제 연구자 포상식」 참석

일자·장소 5.15(금) / 서울 엘타워 엘하우스홀

내용 2014년도 우수 국가정책과제 부문 「국가교통조사 및 DB구축사업」

포상자 김찬성 소장

센터행사안내

「민간교통정보 협력」 공동세미나 개최

일자·장소 5.29(금) / 현대엠엔소프트 회의실

내용 민간부문의 교통정보 협력을 위한 공동세미나 개최

발표자 현대엠엔소프트 김용관 기술고문, 이정재 실장, 김응준 책임연구원

「빅데이터를 활용한 유료통행도로의 선택 가치 추정」 전문가 세미나

일자·장소 5.27(수) / 본원 중회의실

내용 빅데이터를 활용한 도로통행자의 유료도로 선택가치 추정 방법론

발표자 Texas A&M 이성훈 박사수료

「지방 대도시권 여객 O/D 현행화 공동사업」 워크숍

일자·장소 6.4(목)~6.5(금) / 포항시청 중회의실

내용 2015년 지방대도시권 현행화 O/D 구축 방법론 및 주요 쟁점사항 토의

「여객 O/D 현행화 공동사업」 착수보고회

내용 2015 지방대도시권 현행화 O/D 구축 방법론 및 주요 쟁점사항 토의

일자·장소 수도권 : 5.8(목) 경기개발연구원 중회의실

대전광역시 : 5.13(수) 대전광역시청 중회의실

광주광역시 : 5.13(수) 광주광역시청 중회의실

부산광역시 : 5.14(목) 부산발전연구원 중회의실

「교통부문 자산관리 현황 및 향후 추진방안」 전문가 세미나

일자·장소 5.19(화) / 본원 중회의실

내용 교통부문 자산관리 현황 및 향후 KTDB의 역할 관련 전문가 세미나

발표자 한밭대학교 도영식 교수

「화물통행수요추정 개선방안 연구」 예비조사 수행

일자·장소 6.1(월)~6.4(목)

내용 복합화물운송 분석을 위한 화물P/C 조사 예비조사 수행

「교통정보DB 통합관리방안」 제3차 협의회

일자·장소 5.8(금) / 본원 홍익대학교 중회의실

내용 교통정보DB 통합관리방안 중 1단계 기관별 연계방안에 관한 전체 협의회

보도자료

「5월 황금연휴 기간 ‘특별교통대책’ 마련된다」

일자 4.28(화)

주최 국토교통부, 한국교통연구원 국가교통DB센터

내용 「관광주간·봄 단기방학 대응 교통대책 시행...졸음운전 예방 캠페인 실시」

올 가정의 달 연휴기간 중 출발은 5월 2일(토) 오전에,

도착은 5월 3일(일) 오후에 고속도로 교통량이 많을 것으로 예상

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

자료안내

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

2014년 국가교통통계 배포

내용 2014년 국가교통통계(국내편, 국제편(해설포함))

일자 2015년 6월

「2014년 국가교통조사 및 DB구축사업」 최종보고서

내용 2014년 KTDB 사업 결과보고서

일자 2015년 3월

「2014년 국가교통조사 및 DB구축사업」 구축자료 배포

내용 2013년 기준 및 장래목표 년도 지역간 여객/화물 기중점통행량(O/D), 교통분석용 네트워크

일자 2015년 3월

「국가교통DB 맵북」 영문판 자료배포

내용 국가교통DB맵북 영문판

일자 2014년 9월

「2014년도 국가교통조사 및 DB구축사업」 KTDB 뉴스레터 통합본

내용 2014년 KTDB 뉴스레터 통합본

일자 2015년 3월

「2013년 국가교통조사 및 DB구축사업」 성과발표회 자료배포

1차 자료배포 성과발표회 자료(Ⅰ), KTDB뉴스레터 통합본, 국가교통DB맵북(2014년 2월)

2차 자료배포 「국가교통통계 개선연구」 정책토론회 자료(Ⅱ), 2013년 국가교통통계 국내편, 국제편, 해설편(2014년 5월)

3차 자료배포 「교통SOC 투자정책과 국가교통DB」 정책토론회 자료(Ⅲ)(2014년 6월)

4차 자료배포 「KTDB 교통수요분석 개선방안」 성과발표회 자료(Ⅳ)(2014년 12월)