

# 국가교통DB동향정보

---

2007/제2호(통권 제8호)

## CONTENTS//

### ◎ 국가교통DB 조사분석

- 국가주요교통지표 추이
- 교통관련 소비지출액 및 소비자물가지수
- 교통산업서비스지수(Transportation Service Index)  
: 2007년 1/4분기

### ◎ 교통DB관련 최근 연구동향

- 자동차 주행거리조사(2005년)
- 남·북한 해상통계
- 대중교통현황조사
- 인구주택총조사 통근·통학 집계결과

### ◎ 국가교통DB 주요소식

- 「부산광역시권 가구통행실태조사용역」 최종보고회
- 「국가교통DB의 정보화전략계획(ISP)수립」 보고회 및 워크숍
- 2007년 설연휴 특별수송대책기간의 통행특성 사후조사 결과보고회
- 제1회 교통수요포럼 개최
- 「2006년 광역권 여객통행실태조사」 최종보고회
- 「2006년도 국가교통DB구축사업」 전문가 워크숍
- 「국가교통DB시스템 구축 및 운영」 최종감리결과 보고회
- 「교통주제도 구축」 최종보고회

### ◎ KTDB발간물



## 표 목 차

<표 1> 1985~2005년 교통관련 주요지표변화 .....	3
<표 2> 연도별 교통부문 소비지출액 - 전가구 .....	5
<표 3> 교통부문 소비자 물가지수 - 차량구입비 .....	6
<표 4> 교통부문 소비자 물가지수 - 차량연료 .....	7
<표 5> 교통부문 소비자 물가지수 - 차량부품 · 수리비 .....	8
<표 6> 교통관련 소비자 물가지수 - 수단별 이용료 .....	10
<표 7> 교통관련 소비자 물가지수 - 기타 서비스 .....	11
<표 8> 분기별 교통산업서비스지수(부문 및 여객지수) .....	13
<표 9> 분기별 교통산업서비스지수(부문 및 화물지수) .....	15
<표 10> 분기별 교통산업서비스지수(공로제외) .....	16
<표 11> 유형별 구분 .....	20
<표 12> 용도별 · 차종별 · 연료별 구분 .....	20
<표 13> 2005년 용도별 1일 평균주행거리 .....	21
<표 14> 2005년 차종별 1일 평균주행거리 .....	21
<표 15> 차종별 · 용도별 1일 평균주행거리 추이 .....	22
<표 16> 지역별 1일 평균주행거리 .....	24
<표 17> 2005년 사용연료별 평균주행거리 .....	25
<표 18> 남북한 부정기항로 수송실적 .....	29
<표 19> 세부조사별 조사기간 및 시간 .....	31
<표 20> 조사의 공간적 범위 .....	32
<표 21> 대중교통관련 사회 · 경제 지표 조사내용 .....	32
<표 22> 대중교통운영자 경영여건 조사내용 .....	33
<표 23> 대중교통수단 및 대중교통시설의 현황 조사내용 .....	33
<표 24> 대중교통의 이용실태 조사내용 .....	34
<표 25> 차종별 교통량 현황 및 운행속도 조사내용 .....	34
<표 26> 조사항목별 조사방법 .....	35
<표 27> 거주지 이동인구 .....	39
<표 28> 지역간 인구이동 추이 .....	41
<표 29> 통근 · 통학인구 규모 및 통근 · 통학률 .....	41

<표 30> 통근·통학률 .....	42
<표 31> 성, 연령계층별 통근·통학인구 .....	43
<표 32> 지역별 통근·통학 이용교통수단 .....	44
<표 33> 통근·통학 소요시간 .....	45
<표 34> 시도별 주간인구 .....	46
<표 35> 시군구별 주간인구 상위 및 하위 순위 .....	47

## 그림 목 차

<그림 1> 연도별 교통부문 소비지출 현황 추이 .....	4
<그림 2> 차량연료 소비자 물가지수 추이 .....	7
<그림 3> 철도 이용료 소비자 물가지수 추이 .....	9
<그림 4> 항공 이용료 소비자 물가지수 추이 .....	9
<그림 5> 수단별 이용료 소비자 물가지수 추이 .....	11
<그림 6> 여객부문 교통산업서비스지수와 여객수송실적지수 .....	13
<그림 7> 화물부문 교통산업서비스지수와 화물수송실적지수 .....	15
<그림 8> 차종별 1일 평균주행거리 .....	22
<그림 9> 차종별 1일 평균주행거리 추이 .....	23
<그림 10> 지역별 1일 평균주행거리 .....	23
<그림 11> 남북한 간 해상교역 물동량 추이 .....	26
<그림 12> 남북한간 선박운항 척수 추이 .....	27
<그림 13> 북한선박의 남한 항만 입항척수 및 물동량 .....	27
<그림 14> 남한선박의 북한 항만 입항척수 및 물동량 .....	27
<그림 15> 부산/나진간 해상 컨테이너 물동량 추이 .....	28
<그림 16> 인천/남포 간 해상 컨테이너 물동량 추이 .....	29
<그림 17> 금강산관광 유람선 수송실적 .....	30
<그림 18> 경수로 항로 선박 수송실적 .....	30
<그림 19> 시도별 주요노선 평균속도 .....	35
<그림 20> 시도별 첨두시/비첨두시 이용인원 .....	36
<그림 21> 시도별 대중교통 종합만족도 점수 비교 .....	37
<그림 22> 시도내 이동 추이 .....	40
<그림 23> 시도간 순이동 추이 .....	40
<그림 24> 연령별 통근, 통학인구 및 통근·통학률 .....	42
<그림 25> 시도별 유출입 인구 및 주간인구지수 .....	46



## 국가교통DB 조사분석

---

- 국가주요교통지표 추이
- 교통관련 소비지출액 및 소비자물가지수
- 교통산업서비스지수(Transportation Service Index)  
: 2007년 1/4분기





## ◎ 국가교통DB 조사분석

### ◆ 국가 주요교통지표 추이

<표 1> 1985~2005년 교통관련 주요지표변화<sup>1)</sup>

구분	항목	단위	1985년	1995년	2005년	연평균 증가율 (%)	
						'85~'95	'95~'05
사회 경제	인구수	천인	40,806	45,982	49,268	1.20	0.69
	가구수	천가구	9,788	14,244	17,858	3.82	2.29
	인구밀도	인/km <sup>2</sup>	412	454	485	0.98	0.66
도로	도로연장	km	52,264	74,235	102,293	3.57	3.26
	자동차대수	천대	1,113	8,469	15,397	22.50	6.16
	사고건수	건	146,836	248,865	214,171	5.42	-1.49
철도	철도연장	km	3,121	3,101	3,392	-0.06	0.90
	철도역수	개	594	611	649	0.28	0.61
	여객수송 <sup>2)</sup>	백만인	503	790	951	4.62	1.87
	화물수송	백만톤	55	57	42	0.36	-3.01
	사고건수 <sup>3)</sup>	건	2,535	1,363	482	-6.02	-9.87
항공	항공기 등록대수	대	109	243	297	8.35	2.03
	국내여객수송	천인	3,467	21,009	177,158	19.74	23.76
	국내화물수송	천톤	67	323	372	17.03	1.42
	사고건수	건	1	0	6		
해운	전국항만하역능력	천톤	118,433	285,200	597,774	9.19	7.68
	국적선선박등록수	척	4,174	4,968	7,119	1.76	3.66
	여객수송 <sup>4)</sup>	천인	8,534	8,702	11,100	0.20	2.46
	컨테이너 처리실적 <sup>5)</sup>	천톤	21,787	65,616	240,219	11.66	13.86
	화물수송(국제)	천RT	133,010	404,424	754,936	11.76	6.44
	사고건수	건	408	709	658	5.68	-0.74

주: 1) '85년 자료는 추계인구, '95년 이후 자료는 주민등록인구

2) 철도 여객수송은 지역간철도 일반여객과 수도권전철의 합

3) 철도 사고건수는 운전사고, 운전장애, 화물사고의 합계임

4) 해운 여객수송은 연안여객수송실적만을 포함

5) 해운 컨테이너 처리실적은 외항, 연안, 환적실적의 합

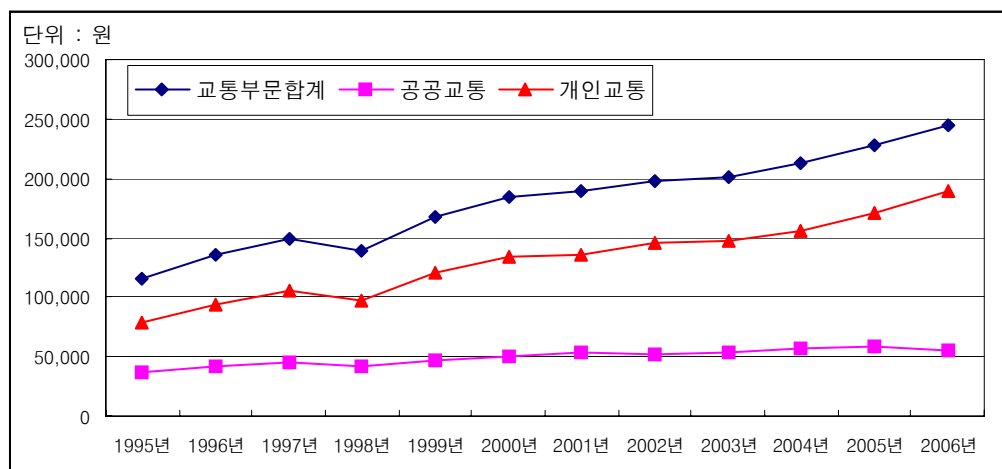
## ◆ 교통관련 소비지출액 및 소비자물가지수

### 1. 개요

- 통계청에서 발표한 가계조사와 소비자물가조사 자료 중 교통부문을 정리·분석
- 가계조사는 가구의 수입과 지출을 조사하여, 가구의 생활 실태와 변동사항을 명확히 파악하는 것을 목적으로 매월 전국에 거주하는 가구를 대상으로 조사함
- 소비자물가조사는 재화와 서비스의 가격을 조사하여 소비자물가지수를 작성하고 그 결과를 정부 재정, 금융정책의 기초자료로 이용하는 것을 목적으로 소비자의 출입이 많은 소매점포 및 서비스업체를 조사대상처로 선정하여 조사함

### 2. 교통부문 소비지출액

- 교통부문 소비지출이라 함은 가구에서 가구원의 생활에 필요한 재화나 용역을 구입한 대가로 지출되는 소비지출 중 교통부문에 해당하는 것으로, 공공교통과 개인교통으로 구분함
- 연도별 가구당 월평균 교통부문의 소비지출은 2006년 현재 244,483원으로 가구 전체 소비 중 11.5%를 차지하였으며 전년대비 7.0%의 증가율을 보임(전체 가계소비는 1.4% 증가함)
- 공공교통이 22.4%, 개인교통이 77.6 %를 차지하였으며 전년대비 공공교통은 5.8%감소하였으나, 개인교통은 11.4% 증가함
- 공공교통의 소비지출은 버스(54.7%), 택시(14.6%), 전철(12.3%)등의 순으로 나타남
- 가구당 개인교통 분야의 소비지출은 연료비(53.7%), 자동차구입(28.9%), 보험료(7.0%) 등의 순으로 자가용 유지·관리 부분에 지출이 많은 것으로 나타남



<그림 1> 연도별 교통부문 소비지출 현황 추이

&lt;표 2&gt; 연도별 교통부문 소비지출액 - 전가구

단위: 원/월

구분		1995년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	증가율
소비지출총계		1,265,890	1,632,298	1,762,124	1,834,812	1,922,851	2,018,211	2,091,855	2,120,122	1.4
교통부문합계		116,245	184,397	189,978	198,476	201,553	213,286	228,460	244,483	7.0
공공 교통	소계	36,987	49,940	53,769	51,868	53,494	57,069	58,200	54,836	-5.8
	버스	시내	15,808	23,313	24,964	30,588	32,460	31,821	30,008	-5.7
		시외	4,611	4,678	4,999					
	택시		8,811	8,992	8,872	8,402	8,592	9,089	8,014	-11.8
	기차		1,993	1,978	2,101	1,735	2,212	2,546	2,511	-1.4
	전철		2,958	5,399	5,949	6,215	6,727	7,350	6,760	-8.0
	항공	국내	968	1,460	1,169	3,716	4,263	4,050	3,780	-6.7
		국제	541	2,040	2,819					
	자동차임대료		212	345	313	272	320	267	300	12.4
	화물운송료		971	1,560	2,357	2,847	2,277	2,779	3,142	13.1
	기타공공교통		115	176	227	336	220	298	321	7.7
개인 교통	소계	79,257	134,457	136,209	146,609	148,042	156,217	170,260	189,647	11.4
	자동차구입		33,698	43,411	41,078	49,549	31,639	33,691	42,555	28.6
	오토바이구입		500	737	182	281	-	-	-	-
	자전거구입		419	398	397	453	425	746	502	-29.7
	관련용품구입		994	1,253	1,443	1,367	1,932	2,162	3,024	16.4
	연료비		26,537	69,066	72,801	74,146	88,719	92,626	96,365	5.7
	정비·수리비		5,725	6,579	7,000	7,339	8,127	8,211	9,050	5.4
	보험료		8,924	9,710	9,796	9,382	11,540	12,283	12,496	5.8
	주차료		1,121	1,584	1,805	2,081	1,849	1,830	1,796	-16.8
	통행료		889	1,633	1,616	1,980	2,747	3,093	2,840	14.2
	기타운송기구 구입		-	-	-	-	326	253	601	-1.3
	기타개인교통		451	87	92	31	773	1,323	1,421	7.7

출처: 통계청

### 3. 교통관련 소비자물가지수

- 소비자물가지수(Consumer Price Index : CPI)란 소비자가 구입하는 상품이나 서비스의 가격변동을 나타내는 척도이며 2005년 기준 소비자 물가지수는 재정비된 분류체계를 적용함

#### 1) 차량구입비

- 2006년 현재 교통부문 차량구입비 소비자 물가지수는 기준년도인 2005년도에 비해 차종별로 0.9%~4.8% 상승한 것으로 나타남

<표 3> 교통부문 소비자 물가지수 - 차량구입비

단위: 2005년=100

구분	소형승용차	중형승용차	대형승용차	경승용차	다목적승용차	자전거
1975년	-	-	-	-	-	18.148
1976년	-	-	-	-	-	20.399
1977년	-	-	-	-	-	20.438
1978년	-	-	-	-	-	21.928
1979년	-	-	-	-	-	29.748
1980년	-	-	-	-	-	35.476
1981년	-	-	-	-	-	34.947
1982년	-	-	-	-	-	38.166
1983년	-	-	-	-	-	38.334
1984년	-	-	-	-	-	40.747
1985년	-	-	-	-	-	41.115
1986년	-	-	-	-	-	40.966
1987년	-	-	-	-	-	43.134
1988년	-	-	-	-	-	45.894
1989년	-	-	-	-	-	49.520
1990년	88.638	116.057	-	-	-	51.540
1991년	91.214	116.057	-	-	-	55.740
1992년	96.147	111.168	-	-	-	64.758
1993년	96.486	105.487	-	-	-	67.836
1994년	96.712	105.513	-	-	-	74.371
1995년	96.873	105.707	106.997	-	-	77.403
1996년	96.873	106.245	106.997	-	-	77.849
1997년	96.566	106.333	107.354	-	-	83.197
1998년	94.830	103.725	104.937	-	-	105.015
1999년	93.943	101.391	101.433	-	-	105.602
2000년	95.404	101.945	101.764	-	98.167	102.058
2001년	98.179	102.463	102.706	-	101.350	103.172
2002년	98.696	101.597	102.104	-	101.620	100.867
2003년	100.835	103.321	103.783	-	102.708	99.524
2004년	99.070	99.601	100.306	-	99.902	98.597
2005년	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
2006년	103.900	102.900	103.800	104.800	102.500	100.900

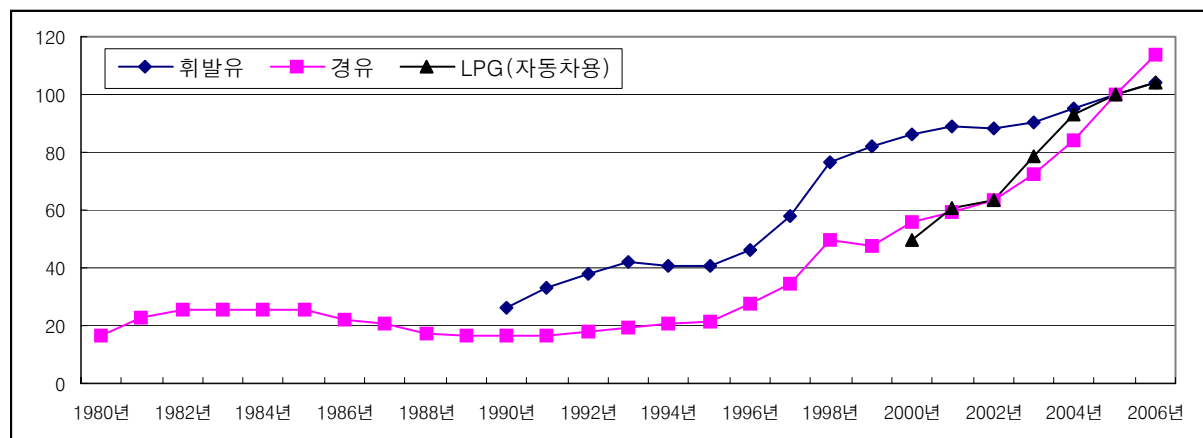
## 2) 차량연료

- 휘발유의 경우 1998년까지 매년 급격한 물가상승세를 보였으나 그 이후 전년대비 5%정도 다소 완만한 증가추세를 나타냄
- 경유의 경우 1997년 이후 물가 상승폭이 큰 것으로 나타났으며 2006년에는 전년대비 13.7%로 타 연료에 비해 물가상승폭이 큰 것으로 나타남
- LPG(자동차용)의 경우 2002년부터 2004년까지 물가상승폭이 휘발유와 경유를 앞섰으나 2006년에는 전년대비 4.0%에 그침

<표 4> 교통부문 소비자 물가지수 - 차량연료

단위: 2005년=100

구분	휘발유	경유	LPG(자동차용)	구분	휘발유	경유	LPG(자동차용)
1980년	-	16.440	-	1994년	40.512	20.579	-
1981년	-	22.516	-	1995년	41.021	21.691	-
1982년	-	25.598	-	1996년	46.375	27.247	-
1983년	-	25.607	-	1997년	58.022	34.808	-
1984년	-	25.489	-	1998년	76.846	49.956	-
1985년	-	25.489	-	1999년	82.069	47.566	-
1986년	-	21.915	-	2000년	86.189	56.151	49.405
1987년	-	20.726	-	2001년	88.681	59.586	60.888
1988년	-	17.257	-	2002년	88.401	63.171	63.325
1989년	-	16.487	-	2003년	90.305	72.259	78.624
1990년	26.393	16.487	-	2004년	95.109	84.257	93.417
1991년	32.970	16.487	-	2005년	100.000	100.000	100.000
1992년	38.224	18.022	-	2006년	104.100	113.700	104.000
1993년	41.883	19.394	-				



<그림 2> 차량연료 소비자 물가지수 추이

### 3) 차량부품 · 수리비

- 자동차검사료는 2003년부터 변화가 없으며 전문수리비가 전년대비 6.6%로 가장 높은 물가 상승률을 나타냄

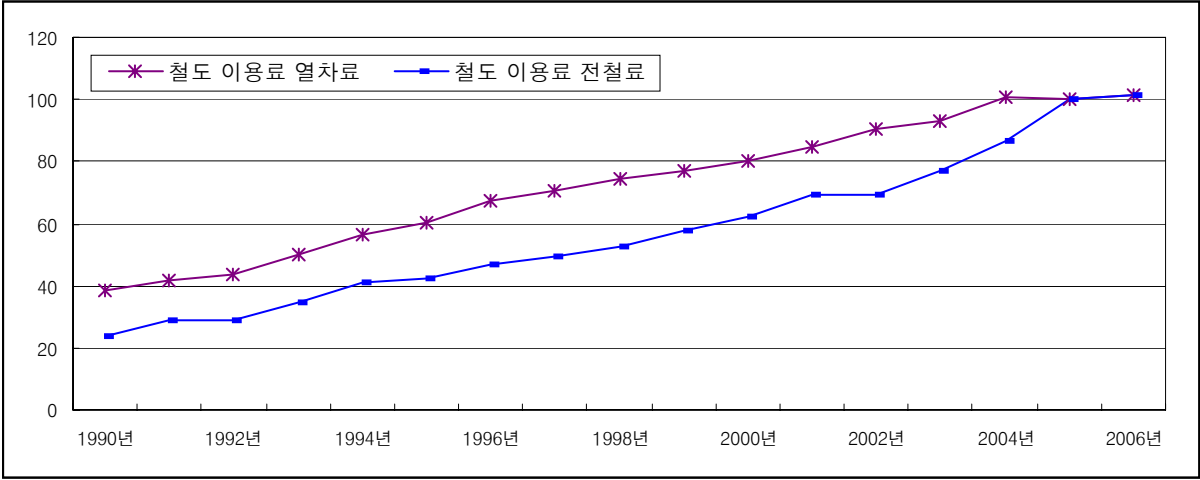
<표 5> 교통부문 소비자 물가지수 - 차량부품 · 수리비

단위: 2005년=100

구분	승용차타이어	엔진오일교체료	자동차검사료	세차료	자동차전문수리비
1990년	-	91.761	-	-	-
1991년	-	91.761	-	-	-
1992년	-	91.904	-	-	-
1993년	-	93.113	-	-	-
1994년	-	89.938	-	-	-
1995년	-	90.066	-	74.394	-
1996년	-	89.563	-	78.082	-
1997년	-	88.933	-	80.141	-
1998년	-	99.814	-	83.669	-
1999년	-	90.794	-	81.840	-
2000년	94.169	87.882	118.024	81.987	-
2001년	98.375	87.611	123.022	83.668	-
2002년	98.226	87.728	77.165	87.837	-
2003년	98.666	88.394	100.000	95.299	-
2004년	99.749	95.899	100.000	98.572	-
2005년	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
2006년	103.500	104.500	100.000	103.100	106.600

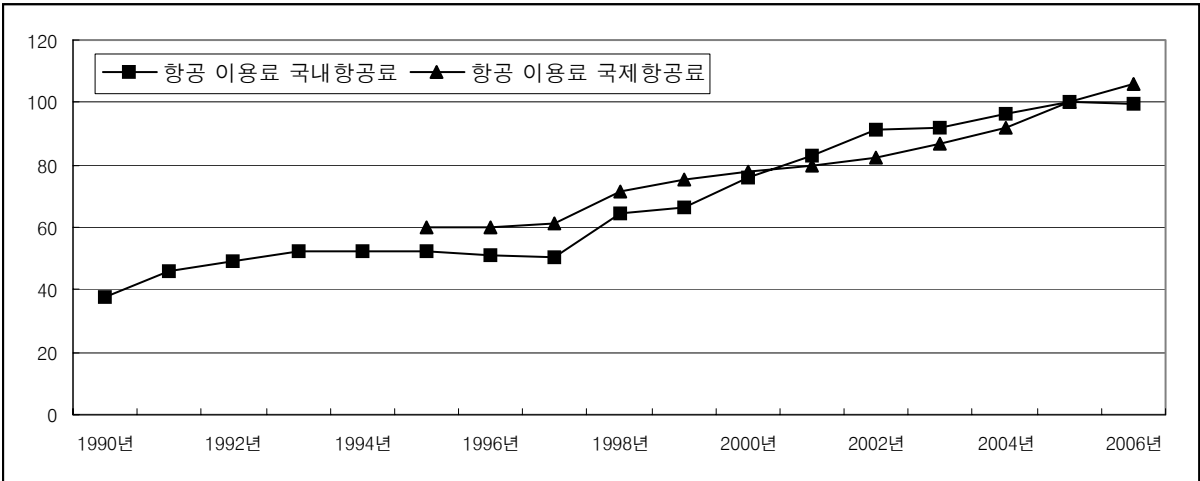
### 4) 수단별 이용료

- 수단별 이용료 소비자 물가지수는 철도이용료, 육상이용료, 항공이용료에 각각에 대한 물가지수를 나타냄
- 육상 이용료의 경우 고속버스료와 택시료의 전년대비 물가상승률이 유사하게 나타났으나 2006년에는 택시료가 전년대비 10.3% 상승한 반면 고속버스료는 2.5%로 상대적으로 낮은 상승률을 보임
- 철도 이용료의 경우 열차료와 전철료가 전년대비 소폭 1.1% 상승함
- 열차료가 매년 비슷한 비율로 지속적으로 상승한 반면 전철료는 1987년~1990년, 1991년~1992년, 2001년~2002년 가격변동이 없음



<그림 3> 철도 이용료 소비자 물가지수 추이

- 항공 이용료의 경우 국내항공료가 1998년 전년대비 급격히 상승한 후 2002년까지 그 상승 추세가 지속되었으나 2006년에는 전년대비 0.6% 감소함
- 공항료는 1998년 현재 수준의 절반정도였는데 급격히 상승하였으며 2003년 이후로 가격변동이 없음
- 가격변동이 심한 국내항공료와 다르게 국제항공료는 매년 유사한 비율로 상승하였으며 2006년에는 전년대비 5.9% 증가함



<그림 4> 항공 이용료 소비자 물가지수 추이

&lt;표 6&gt; 교통관련 소비자 물가지수 - 수단별 이용료

단위: 2005년=100

구분	철도 이용료		육상 이용료			항공 이용료			
	열차료	전철료	시내버스료	고속버스료	택시료	국내항공료	공항이용료	국제항공료	여객선료
1975년	16.105	-	-	10.048	13.698	9.717	-	-	-
1976년	17.792	-	-	10.751	13.698	12.553	-	-	-
1977년	14.511	-	-	10.582	13.698	12.028	-	-	-
1978년	15.844	-	-	11.539	15.627	13.455	-	-	-
1979년	18.206	-	-	15.179	20.944	16.107	-	-	-
1980년	24.236	11.105	-	21.774	28.072	26.061	-	-	-
1981년	29.248	12.964	-	25.443	31.427	32.946	-	-	-
1982년	33.953	14.827	-	26.353	32.284	35.796	-	-	-
1983년	36.344	14.970	-	28.426	29.792	37.187	-	-	-
1984년	38.064	16.340	-	28.426	32.284	37.187	-	-	-
1985년	38.255	19.093	-	28.604	32.552	38.605	-	-	-
1986년	38.351	20.284	-	30.040	33.591	37.932	-	-	-
1987년	38.351	23.489	-	29.890	34.304	37.608	-	-	-
1988년	38.351	23.489	-	29.890	34.470	37.608	-	-	-
1989년	38.351	23.489	-	29.890	37.043	37.608	-	-	-
1990년	38.351	23.489	-	29.890	39.615	37.831	-	-	-
1991년	41.873	29.181	-	35.270	43.817	45.696	-	-	-
1992년	43.953	29.181	-	38.413	47.365	49.303	-	-	-
1993년	50.317	34.467	-	45.801	49.391	52.524	-	-	-
1994년	56.407	41.358	-	51.196	60.634	52.524	-	-	-
1995년	60.147	42.174	-	56.276	64.321	52.524	39.966	59.955	-
1996년	67.533	46.935	-	61.051	67.987	50.839	48.415	59.925	-
1997년	70.716	49.655	-	65.916	68.233	50.200	48.415	61.124	-
1998년	74.574	52.375	-	77.849	79.670	64.290	51.105	71.381	-
1999년	76.939	57.618	-	77.849	82.607	66.426	72.622	75.563	-
2000년	80.187	61.940	-	80.744	82.639	75.936	72.622	77.852	-
2001년	84.866	69.288	-	84.746	84.733	82.718	81.228	79.649	-
2002년	90.401	69.288	-	90.133	94.746	91.517	84.417	82.574	-
2003년	92.928	76.977	-	91.929	96.605	91.675	100.000	86.642	-
2004년	100.428	86.533	-	95.965	96.605	96.211	100.000	92.208	-
2005년	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
2006년	101.100	101.100	101.700	102.500	110.300	99.400	100.000	105.900	103.700



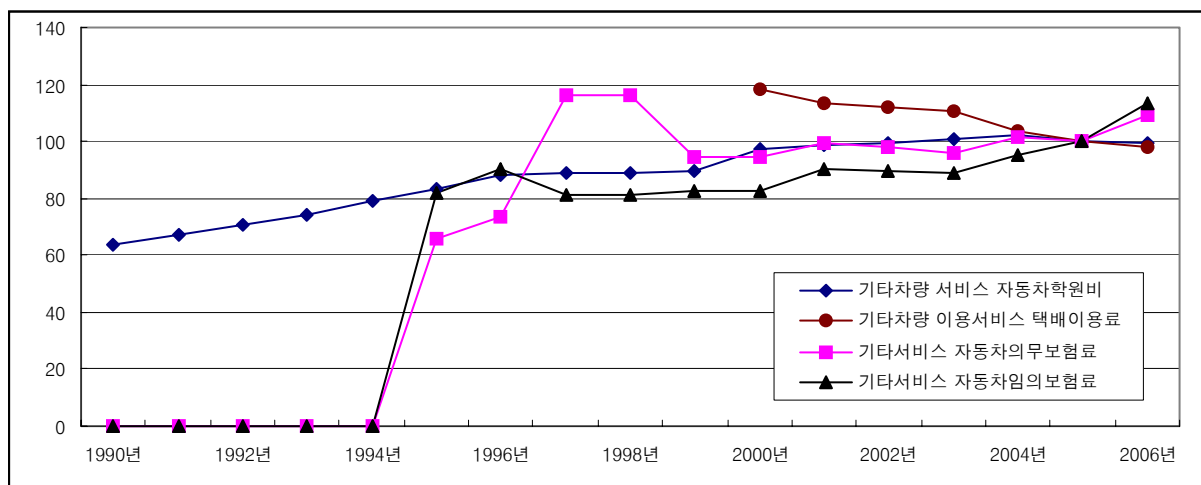
## 6) 기타 서비스

- 대부분의 서비스항목의 경우 전년대비 상승하였으나 자동차학원비, 대리운전이용료, 택배이용료 해당 서비스가 시장에 대량 공급됨으로써 경쟁요인으로 인해 전년대비 하락함. 특히 택배이용료는 2000년 이래로 지속적인 하락을 보임
- 자동차 보험료의 경우 의무보험료와 임의보험료 각각 전년대비 9.3%, 13.7%로 큰폭으로 상승함

&lt;표 7&gt; 교통관련 소비자 물가지수 - 기타 서비스

단위: 2005년=100

구분	기타차량 서비스				기타차량 이용서비스			기타서비스	
	자동차 학원비	주차료	도로 통행료	승용차 임차료	대리운전 이용료	이삿짐 운송료	택배 이용료	자동차 의무보험료	자동차 임의보험료
1990년	63.750	22.542	-	-	-	60.355	-	-	-
1991년	67.458	34.054	-	-	-	65.025	-	-	-
1992년	71.013	45.688	-	-	-	70.930	-	-	-
1993년	74.075	46.058	-	-	-	81.544	-	-	-
1994년	79.307	47.106	-	-	-	86.847	-	-	-
1995년	83.516	67.233	71.424	100.599	-	91.554	-	65.757	81.603
1996년	88.448	71.266	71.424	100.768	-	98.902	-	73.319	90.108
1997년	89.165	90.133	77.566	100.206	-	105.243	-	116.126	80.930
1998년	89.165	95.729	80.637	100.524	-	111.279	-	116.126	80.930
1999년	89.847	96.732	82.947	100.499	-	110.142	-	94.295	82.480
2000년	97.268	97.490	87.566	102.512	-	107.228	118.039	94.295	82.480
2001년	98.614	98.319	87.566	102.759	-	105.299	113.514	99.481	90.233
2002년	99.327	99.050	91.535	103.058	-	106.138	112.118	97.816	89.738
2003년	100.827	99.171	93.520	100.709	-	106.290	110.515	96.095	88.700
2004년	102.432	98.757	98.920	100.043	-	102.966	103.610	101.548	95.251
2005년	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
2006년	99.300	101.000	103.900	102.300	99.900	101.600	97.700	109.300	113.700



&lt;그림 5&gt; 수단별 이용료 소비자 물가지수 추이

## ◆ 교통산업서비스지수(Transportation Service Index) : 2007년 1/4분기

### 1. 개요

- 철도, 지하철, 항공, 해운 부문에 대해 2007년 1/4분기의 월별 수송실적자료(인-km, 톤)를 수집하여 교통산업서비스지수 산정
- 이번 2007년 1/4분기에는 그동안 산정되던 여객분야(공로제외)에 화물분야(공로제외)의 지수를 추가함

### 2. 산정결과 - 여객분야

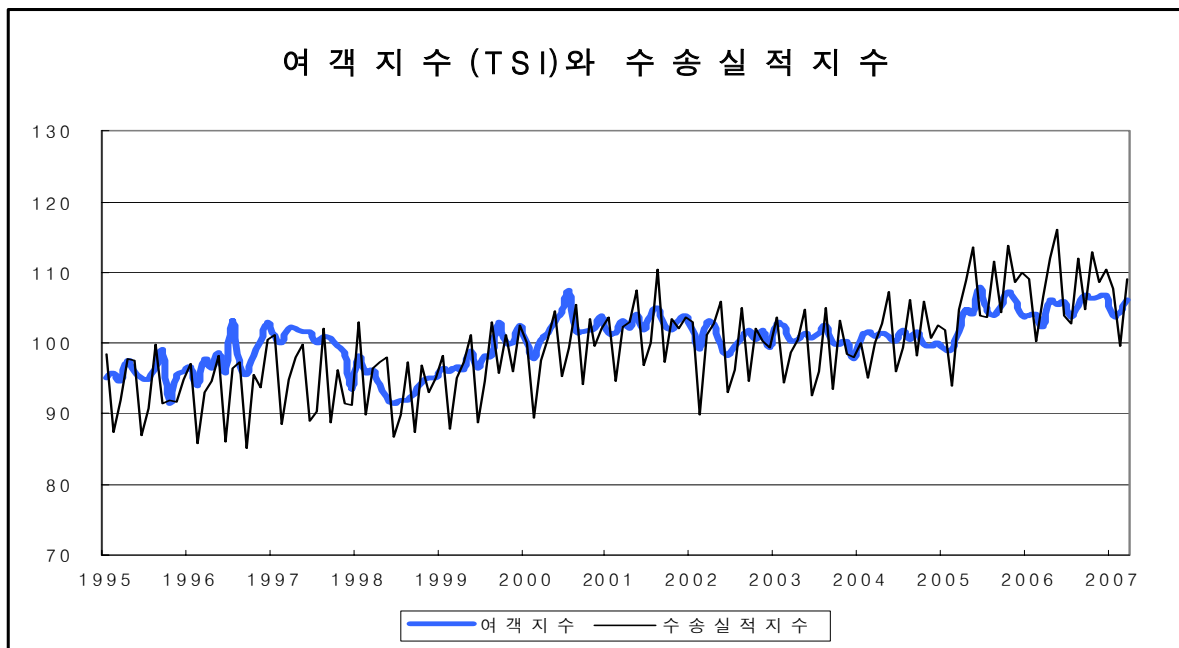
- 1/4분기 여객지수는 전년 동기에 비해서는 1.1% 상승하였으나, 전기 대비 1.7% 하락하여 '06년 4/4분기 일시적으로 상승했던 지수가 다소 하락한 모습을 보임
  - '06년 4/4분기는 10월초 개천절과 추석으로 이어지는 연휴와 12월말의 연휴 등으로 인해 지역간 통행수단인 철도, 항공, 해운의 지수가 일시적으로 크게 상승
- 도시내 교통수단인 지하철 부문의 지수는 전년 동기 대비 0.6% 하락하였으나 전분기에 비해서는 0.6% 상승한 '06년 3/4분기와 비슷한 수준을 보여 최근 지수에 큰 변화가 없는 것으로 나타남
- 철도부문은 '06년 4/4분기 개천절과 추석으로 이어지는 연휴의 영향이 있었던 데에 반하여 '07년 1/4분기에는 예년에 비해 짧았던 설 연휴 등의 영향으로 전기 대비 2.0% 하락
  - 전년 동기에 비해서는 2.4% 상승하였는데, 전년 동기 대비 상승은 '06년 1/4분기 철도공사의 파업으로 인해 일시적으로 지수가 하락했었기 때문임
- 항공부문은 전년 동기 대비 0.5% 하락하였고, 전기 대비 6.6% 하락하였는데 이는 연휴의 영향으로 전기 지수가 높았던 것과 전기 대비 2배 가량 높았던 결항률 등의 영향인 것으로 보임
  - '06년 4/4분기 결항건수 1,149편(기상원인 468편)에 반하여 '07년 1/4분기는 2,310편(기상원인 1,210편)으로 2배 수준임
- 해운부문은 도서지역 여행객의 증가와 신규항로 취항 및 운항횟수 증가에 따라 전년 동기 대비 17.0%, 전기 대비 3.0% 상승하여 '95년 이래 최고치를 갱신함
  - '07년 1/4분기 도서민을 제외한 일반이용객은 142만명으로 전년동기 120만명에 비해 약 18% 가

량 증가

- 여수('06.11), 제주('06.12, '07.01) 등의 경우 신규취항으로 수송능력이 증가하였으며, 군산('06.10) 등은 운항회수가 증가함

<표 8> 분기별 교통산업서비스지수 (부문 및 여객지수) <sup>1)</sup>

구 분	2005년			2006년				2007년
	2/4분기	3/4분기	4/4분기	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	1/4분기
여객지수	107.8	106.9	107.9	105.8	108.3	107.6	108.9	107.0
철도	104.4	106.8	108.9	102.5	106.4	104.8	107.1	105.0
지하철	123.4	124.3	124.9	126.4	126.0	125.7	125.0	125.7
항공	87.6	81.9	82.8	80.3	84.8	84.0	85.5	79.9
해운	116.6	110.4	107.8	110.3	114.5	117.1	125.4	129.1



<그림 6> 여객부문 교통산업서비스지수와 여객수송실적지수 <sup>2)</sup>

### 3. 산정결과 - 화물분야

- 이번 분기부터 발표되는 화물분야지수는 여객과 동일하게 수송실적자료에 대해 신뢰도 높은 시계열 자료의 확보가 가능한 철도, 항공, 해운 분야를 그 대상으로 함
- 화물지수(공로제외) 산정결과를 보면, '95년 이래로 110~120 수준에서 소폭의 등락을 거듭하다가 외환위기 시기인 '98년 7월 지수 86.9까지 급격히 하락하였으며, 이후 경기가 회복되면서 지수가 상승하여 110수준까지 회복되었으나 '03년 말부터 다시 하락하여 '05년 이후

1) 2000년 1/4분기 기준, 계절변동조정지수

2) 2000년 1분기 기준, 수송실적지수는 여객수송실적의 합을 2000년 1월 실적을 기준으로 지수화

는 지수 90 수준에서 등락을 거듭하고 있음

- '98년~'03년 지수상승은 화물수송 전 부문의 실적증가에서 기인하며, '03년~'06년 기간에는 공로의 지속적인 화물수송 분담 증가와 연안 화물 주요수송품목의 실적감소 등이 공로가 제외된 화물지수의 하락으로 나타난 것으로 해석됨

※ 공로의 화물수송분담율은 '05년 76.5%로 '95년에 비해 7.9% 높아졌으며, 이는 최근 10년간 가장 높은 수준임(건설교통통계연보 자료)

※ 화물자동차 운수사업이 허가제에서 등록제로 전환되었던 '99년~'04년 화물자동차 증가추이는 연평균 10.7%로 이전 '93년~'99년 연평균증가율 5.3%의 2배 수준

- '07년 1/4분기 화물지수는 철도, 항공부문의 실적증가에도 불구하고, 해운부문의 실적감소로 인하여 전년 동기 및 전기 대비 각각 3.4%와 3.3% 하락

- 철도부문은 '95년 130을 넘는 수준에서 '96, '97년을 거치면서 120대로 하락하던 지수가 '98년 IMF 경제위기의 영향으로 92까지 급락하였다가, 이후 주 수송품목인 양회(의)의 수송실적 증가 등으로 반등하여 '03년에는 지수 110 수준까지 상승함

- 이후 대부분의 품목에서 철도수송실적 감소로 100수준까지 하락하던 지수는 '05년 철도구조개혁으로 한국철도공사가 출범하면서 운영자의 경영개선에 대한 노력과 컨테이너 수송실적 증가 및 화물자동차 운수사업의 허가제 전환이 맞물리면서 지수가 반등

※ '95년~'97년까지 수송실적 감소는 무연탄, 광석 등 중량화물의 수요 감소에 기인

- '07년 1/4분기에도 이러한 지수 상승세가 이어져 전년 동기 대비 5.9%, 전기 대비 3.8% 상승

※ 이는 컨테이너 상·하역시간 1/2 단축, 철도역 컨테이너 물류시설 확충 등 철도공사의 물류활성화 노력의 영향으로 판단됨

- 항공부문은 '95년~'98년 지수 75에서 100까지 높은 상승세를 보이다가 IMF 경제위기의 영향으로 지수 78.6까지 하락함

- 이후 다시 이전의 상승세로 돌아서 '01년에는 IMF 경제위기 이전보다 높은 수준까지 지수가 상승했으나, 고속철도 개통 이후 국내선 운항편수가 감소하면서 지수도 하락

※ 국내선 항공 운항편수(제주노선 제외)가 고속철도 개통이후('04년 4월) 5,674편으로 개통이전('04년 3월) 7,110편에 비해 약 25% 감소

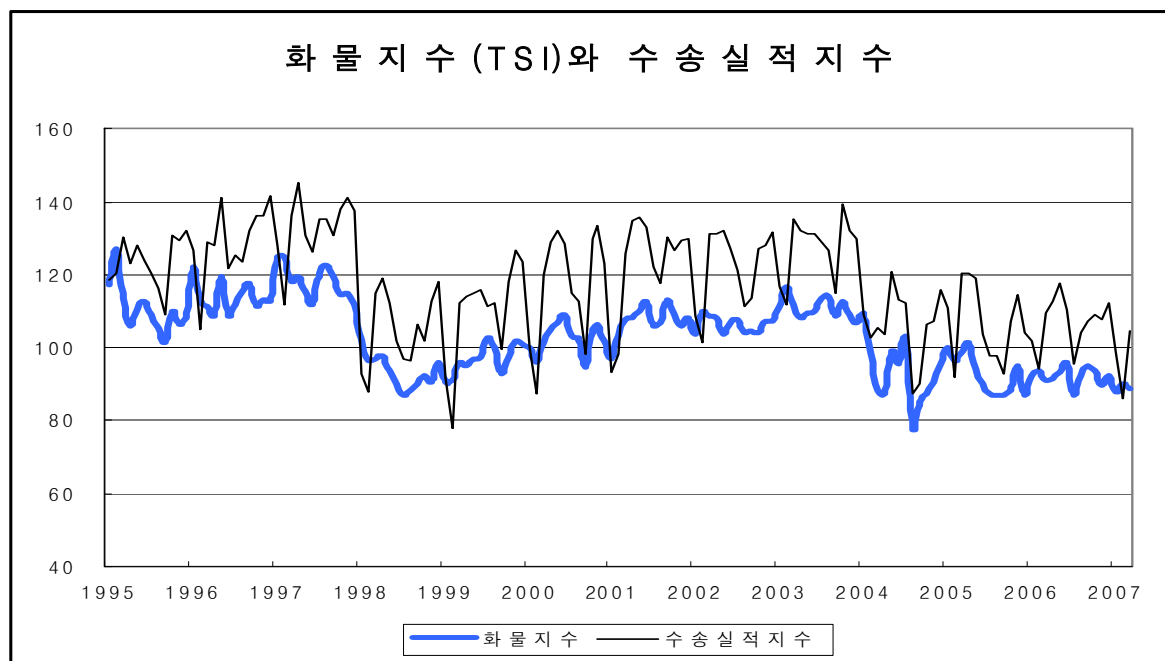
- '07년 1/4분기에는 전 분기에 비해 지수가 소폭(2.0%) 상승하였으나, 이전 3분기 동안 지속된 지수하락의 영향으로 전년 동기에 비해서는 10.4% 하락한 모습을 보임

- 해운부문은 IMF 경제위기 이전 110~120 수준이던 지수가 '98년에는 83.8까지 하락하였다가 회복되어 '02년~'03년에는 지수 110 수준에서 정체됨

- '04년에는 지수가 70~110까지 큰 폭의 변동을 보이면서 하락하였으며 '05년 중반 이후는 지수 90 수준에서 안정화됨
- ※ '04년 이후 지수하락은 연안해운의 주 수송품목인 철재, 시멘트의 수요 감소가 원인이 되었으며, 특히 모래는 전년에 비해 절반수준으로 감소함
- ※ '04년 3, 4월 및 8, 9월의 일시적인 지수의 급락은 환경문제 등으로 인해 바닷모래 채취가 잠정 중단되면서 발생
- '07년 1/4분기에는 연안화물의 주 수송품목 중 하나인 유류가 10% 이상 감소하면서 전기 대비 6.5%, 전년 동기 대비 7.0% 하락
- ※ 연안화물량의 유류 수송량은 4/4분기에 비해 1/4분기가 그 양이 증가하던 예년과 달리 '06년 4/4분기 대비 약 9.7% 감소

<표 9> 분기별 교통산업서비스지수 (부문 및 화물지수) 3)

구 분	2005년			2006년				2007년
	2/4분기	3/4분기	4/4분기	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	1/4분기
화물지수	97.2	89.1	92.1	94.5	95.7	93.8	94.4	91.3
철도	95.9	91.9	92.4	98.7	95.2	95.0	100.7	104.5
항공	93.7	90.0	87.8	90.7	85.1	84.8	79.7	81.3
해운	97.7	87.6	91.9	92.8	96.2	93.5	92.3	86.3



<그림 7> 화물부문 교통산업서비스지수와 화물수송실적지수 4)

3) 2000년 1/4분기 기준, 계절변동조정지수

4) 2000년 1월 기준

&lt;표 10&gt; 분기별 교통산업서비스지수 (공로제외) 5)

년	분기	여객 지수					화물 지수			
			철도	지하철	항공	해운		철도	항공	해운
1996년	1분기	96.2	108.4	86.4	101.6	80.7	116.3	126.6	81.1	112.2
	2분기	97.0	110.2	86.1	101.8	88.0	113.3	117.1	86.9	111.9
	3분기	98.6	111.9	84.7	106.1	95.6	115.5	121.9	83.2	113.1
	4분기	100.6	118.5	85.2	107.9	86.7	113.1	116.4	88.1	112.0
1997년	1분기	101.3	116.8	85.0	112.1	89.3	123.4	126.5	88.7	122.7
	2분기	102.2	114.0	84.7	117.1	97.7	115.9	119.4	91.1	114.7
	3분기	100.7	112.8	82.3	117.2	93.9	121.3	121.9	95.4	121.4
	4분기	97.4	110.4	82.5	108.3	87.2	114.1	118.9	97.9	111.9
1998년	1분기	97.1	108.9	101.2	86.8	72.2	98.7	107.0	90.7	94.7
	2분기	93.0	104.8	97.1	83.0	67.6	94.2	99.1	81.2	92.1
	3분기	92.8	102.7	95.8	85.0	69.4	88.7	90.1	87.1	87.9
	4분기	95.5	103.7	95.3	90.3	83.7	93.2	94.4	90.8	92.6
1999년	1분기	97.1	104.4	96.8	91.9	90.4	92.7	90.2	89.2	93.9
	2분기	97.8	104.2	97.6	93.2	91.8	96.6	95.8	96.4	96.8
	3분기	100.3	110.8	100.2	94.3	83.8	98.7	96.6	96.5	99.6
	4분기	101.2	105.2	101.5	97.7	100.1	100.4	94.1	97.0	103.6
2000년	1분기	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	2분기	103.5	107.6	102.1	102.1	102.0	108.4	105.1	105.6	110.1
	3분기	104.9	106.7	103.8	101.4	120.4	101.4	101.4	107.3	101.0
	4분기	104.3	104.0	105.0	101.6	113.7	105.8	99.3	106.8	108.7
2001년	1분기	103.6	107.8	107.2	96.9	88.5	104.1	96.8	103.6	107.5
	2분기	104.3	105.9	109.2	98.0	90.0	112.0	101.4	102.7	117.6
	3분기	105.5	105.6	110.2	100.5	91.8	110.4	102.7	105.7	114.3
	4분기	104.7	106.7	107.7	100.3	89.0	109.4	106.0	104.5	111.1
2002년	1분기	103.0	98.6	107.9	101.2	89.0	109.1	101.6	104.2	112.8
	2분기	101.9	100.9	108.6	94.7	95.2	108.0	101.4	101.4	111.3
	3분기	102.5	99.5	107.7	98.0	96.1	107.1	103.6	106.9	108.4
	4분기	102.2	96.5	108.4	99.9	89.4	107.9	103.0	105.4	110.1
2003년	1분기	103.6	98.8	110.0	99.4	98.0	115.1	109.8	103.2	118.2
	2분기	102.4	92.9	109.2	100.2	105.6	110.9	105.6	102.3	113.7
	3분기	102.9	93.2	110.0	101.5	100.6	113.6	106.4	100.9	117.8
	4분기	101.0	90.2	111.2	98.0	93.0	111.3	104.0	100.6	115.4
2004년	1분기	102.8	90.8	112.3	100.0	108.7	100.4	104.1	103.1	98.4
	2분기	102.9	100.2	112.4	90.3	108.1	95.9	98.2	99.8	94.4
	3분기	103.4	103.0	114.1	87.2	107.9	90.6	99.2	96.4	86.2
	4분기	101.7	100.8	114.6	82.6	110.4	93.1	98.2	95.6	90.4
2005년	1분기	102.0	101.8	117.2	79.7	104.6	100.7	93.3	88.5	104.0
	2분기	107.8	104.4	123.4	87.6	116.6	97.2	95.9	93.7	97.7
	3분기	106.9	106.8	124.3	81.9	110.4	89.1	91.9	90.0	87.6
	4분기	107.9	108.9	124.9	82.8	107.8	92.1	92.4	87.8	91.9
2006년	1분기	105.8	102.5	126.4	80.3	110.3	94.5	98.7	90.7	92.8
	2분기	108.3	106.4	126.0	84.8	114.5	95.7	95.2	85.1	96.2
	3분기	107.6	104.8	125.7	84.0	117.1	93.8	95.0	84.8	93.5
	4분기	108.9	107.1	125.0	85.5	125.4	94.4	100.7	79.7	92.3
2007년	1분기	107.0	105.0	125.7	79.9	129.1	91.3	104.5	81.3	86.3

5) 2000년 1/4분기 기준, 계절변동조정지수

## 교통DB관련 최근 연구동향

---

- 자동차 주행거리조사(2005년)
- 남북한 해상통계
- 대중교통현황조사
- 인구주택총조사 통근통학 집계결과





## ◎ 교통DB관련 최근 연구동향

### ◆ 자동차 주행거리조사 (2005년)

연구과제명	자동차 주행거리조사
연구기관	교통안전공단
연구개요	· 자동차 주행거리 조사 연구는 국제도로교통사고DB센터(IRTAD)에서 OECD국가의 경쟁력을 평가하는 557개 지수 중의 하나로 사용되는 자동차 주행거리를 조사하며 조사결과의 신뢰성을 높이기 위한 표본조사의 방법론적 개선과 과학적인 조사를 위한 표본추출기법, 데이터 분석방법 등을 조사하는 연구로, 1984년에 처음 시작되었으며 1999년부터는 매년 정례적으로 실시되고 있음

## 1. 조사 개요

### 가. 조사의 배경 및 목적

- 자동차 및 이륜자동차 주행거리 조사 프로세스를 확립하여 신뢰할 만한 자료를 생성하고 활용가치를 극대화하기 위한 방안을 마련함으로써 국가의 다양한 정책분야의 정책적 결정을 원활히 지원하는 한편 지속적이고 신뢰할 수 있고 국제표준에 부합하는 자료를 생성함으로써 한국의 교통실상을 대내외적으로 정확히 보여주고 국가의 대외적 신용도를 높이는 것을 목적으로 함

### 나. 조사의 방법 및 범위

#### 1) 방법

- 16개 시도에서 3개월에 한번씩 정기적으로 건교부에 보고되는 시도별 자동차 검사 원자료를 이용하여 분석함
- 검사항목 구분 : 정기검사만 선별
- 관할구분 : 교통안전공단 검사소 및 지정정비공장에서 검사받은 자동차에 대해서 16개 시·도로 구분
- 주행일수 계산 : 주행일 = 검사년/월/일 - 최초등록년/월/일
- 주행거리 산출 :

$$1\text{년간평균주행거리} = \frac{\sum_{i=1}^n (\text{표본 } i \text{의조사된1일주행거리} \times 365)}{n(\text{샘플수})}$$

◦ 표본추출

- 1999년부터 2004년까지 연도별로 16개 시·도별 자동차 등록대수를 파악
- 전체등록자동차의 23~24%를 차지하는 정기검사자동차의 0.1%(약 3,000대)을 연도별로 표본 추출하고 지역별 자동차 등록비율에 따라 지역별 표본수 산정

## 2) 범위

- 16개 시·도에서 2005년 1월 1일부터 2005년 12월 31일 사이 1회의 정기검사를 받은 자동차를 대상으로 함
- 관용 및 자가용 자동차의 경우 1997년 1월 1일 이후 등록자동차
- 영업용의 경우 2001년 1월 1일(택시는 2000년 1월 1일) 이후 등록자동차
- 조사대상 자동차 구분 : 자동차관리법 시행규칙에 의한 자동차 구분을 따름

<표 11> 유형별 구분

구분		세부차종
승용자동차	일반형	문이 2~4개, 좌석을 2~3열 구비한 유선형인 것
	기타형	일반형에 속하지 않는 승용자동차(승용겸화물, 다목적용, 기타)
승합자동차	일반형	주목적이 여객운송용인 것
	특수형	특정한 용도(장의, 헌혈, 구급, 보도, 캠핑 등)를 가진 것
화물자동차	일반형	보통의 화물 운송용인 것
	덤프형	적재함을 원동기의 힘으로 기울여 적재물을 중력에 의하여 쉽게 미끄러뜨리는 구조의 화물운송용인 것
	밴형	지붕구조의 덮개가 있는 화물운송용인 것
	특수용도형	특정한 용도를 위하여 특수한 구조로 하거나, 기구를 장치한것으로서 위 어느 형에도 속하지 않는 화물운송인 것
특수자동차	견인형	피견인차의 견인을 전용으로 하는 구조인 것
	구난형	고장·사고 등으로 운행이 곤란한 자동차를 구난·견인할 수 있는 구조인 것
	특수작업형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 특수작업용인 것

<표 12> 용도별·차종별·연료별 구분

구분		세부차종
용도별		관용자동차, 자가용자동차, 영업용자동차
차종별	승용자동차	영업용 : 법인택시, 개인택시, 렌터카
		관용·자가용 : 일반형, 기타형(승용겸화물, 다목적형 포함)
	승합자동차	영업용 : 시내, 시외, 고속, 전세, 기타, 특수형
		관용·자가용 : 소형, 중형, 대형, 특수형
	화물자동차	일반형, 덤프형, 밴형, 특수용도형
	특수자동차	구난자동차, 견인자동차, 특수작업형
연료별		휘발유, 경유, LPG, 기타연료

## 2. 주행거리 조사 결과

### 1) 용도별평균 주행거리

- 조사의 대상이 된 표본은 총 3,094,004대로 전체 자동차 등록대수 15,396,715대 중 20.1%를 차지함. 이 중 자가용이 2,936,758대(전체 표본 중 94.92%)로 가장 많으며, 영업용 135,386대(4.38%), 관용 21,860대(0.71%)의 순으로 나타남
- 전체차량의 1일 평균 주행거리는 60.88km이며, 이 중 영업용이 177.99km로 다른 용도에 비해 3배 이상 긴 것으로 나타남
- 영업용 차량의 경우 1일 주행거리의 최대값이 808.05km를 기록하고 있으며, 표준편차가 104.01로 크게 나타나 개별차량의 주행거리 차이도 큰 것으로 나타남

<표 13> 2005년 용도별 1일 평균주행거리

단위: 대, km

구분	표본수	평균	표준편차	최소값	최대값	범위	총계
관용	23,860	37.66	25.99	1.58	199.49	197.90	823,217
자가용	2,936,758	53.05	23.17	2.66	426.83	424.18	155,800,623
영업용	135,386	182.66	104.01	10.09	808.05	797.97	24,729,575
전체	3,094,004	58.61	41.15	1.58	808.05	806.47	181,353,414

### 2) 차종별 평균주행거리

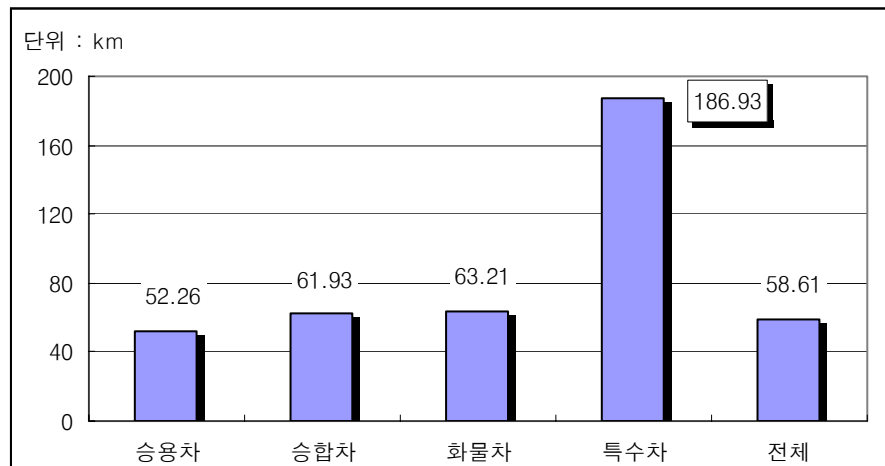
- 차종별 1일 평균주행거리는 특수차가 186.93km로 나타났으며, 화물차 63.21km, 승합차 61.93km, 승용차 52.26km 순으로 나타남
- 1일 평균주행거리가 가장 긴 특수차의 경우 최소값은 1.58km로 가장 작으며, 표준편차가 146.46로 크게 나타나 개별 차량의 주행거리 차이가 큰 것으로 추정됨

<표 14> 2005년 차종별 1일 평균주행거리

단위: 대, km

구분	표본수	평균	표준편차	최소값	최대값	범위	총계 <sup>1)</sup>
승용차	1,320,272	52.26	42.93	13.42	427.4	413.97	68,995,258
승합차	565,692	61.93	41.57	6.72	808.05	801.33	35,035,567
화물차	1,200,304	63.21	34.77	2.44	418.37	415.92	75,876,493
특수차	7,736	186.93	146.46	1.58	489.58	487.99	1,446,097
전체	3,094,004	58.61	41.15	1.58	808.05	806.47	181,353,414

주: 1) 총계 = 표본수 × 평균



<그림 8> 차종별 1일 평균주행거리

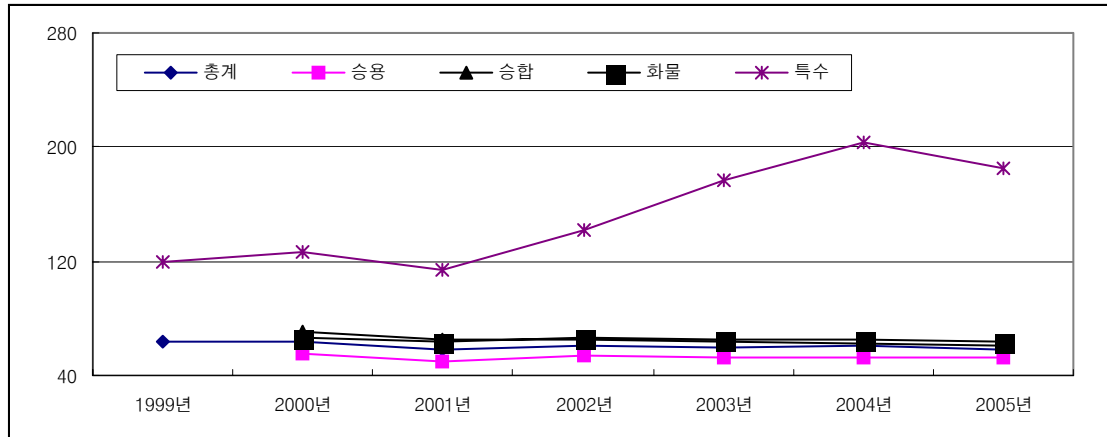
- 차종별 평균주행거리의 추이를 살펴보면 전체 차량의 경우 1984년 133.7km를 기록한 이후 연평균 3.85% 감소하여 2005년에는 1984년 절반에 못미치는 58.6km를 기록함
- 승용차와 화물차는 전체 차량과 비슷한 추세를 보이고 있으며 연평균 각각 4.32%, 3.16% 감소함
- 승합차의 경우 2005년에는 1984년 170.6km에서 연평균 4.74% 감소한 61.6 km를 기록하여 승용차, 화물차에 비해 상대적으로 감소폭이 큰 것으로 나타남
- 특수차의 경우 1987년에는 248.2km로 가장 긴 평균주행거리를 기록한 이후 2005년에는 전년대비 9.48% 감소한 184.6km를 기록함

<표 15> 차종별 · 용도별 1일 평균주행거리 추이

단위: km

구분		1984년	1985년	1993년	1997년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	증가율	
총계		133.7	119.3	76.2	70.1	63.9	63.6	58.2	61.2	59.8	60.9	58.6	-3.73	
승용 자동차	관용	83.1	60.1	62.6	57.6	44.4	56.2	75.7	50.0	52.1	65.4	63.5	-2.94	
	자가용	77.2	68.1	60.2	53.3	45.3	44.2	42.3	41.7	40.8	42.6	44.3	4.21	
	영업용	354.5	309.0	267.4	238.0	179.4	231.2	227.8	220.8	213.4	187.3	184.5	-1.47	
	평균	132.2	110.8	70.4	64.2	-	55.1	50.1	53.9	52.7	52.8	52.3	-1.03	
승합 자동차	관용	56.1	73.8	58.9	45.4	39.8	42.7	39.6	40.3	39.9	43.6	40.7	-6.69	
	자가용	107.6	95.9	73.1	71.2	59.4	65.1	63.3	62.2	59.8	60.8	57.2	-6.02	
	영업 용	시내	310.8	318.4	276.8	210.9	127.6	230.2	238.8	245.9	244.3	276.5	268.3	-2.97
		시외	294.7	321.7	358.5	345.4	199.0	334.5	400.4	373.1	348.2	378.5	400.8	5.88
		고속	371.0	525.6	688.4	529.3	146.7	634.6	522.3	534.8	557.9	485.3	442.8	-8.76
		전세	246.0	208.5	215.2	191.3	151.3	208.8	206.5	215.3	212.3	202.7	172.9	-14.69
	평균	299.9	315.3	293.2	200.2	139.2	201.2	205.3	213.5	222.2	335.7	264.9	-21.09	
평균	170.6	158.9	92.9	74.7	-	71.1	65.6	65.8	63.8	62.6	61.6	-1.72		
화물 자동차	관용	73.1	67.2	53.9	47.0	36.6	34.8	32.4	34.3	32.6	34.3	31.1	-9.36	
	자가용	106.6	97.3	75.2	74.6	60.3	59.7	61.3	62.8	60.6	64.8	60.5	-6.61	
	영업용	210.1	217.4	186.7	160.1	120.7	132.3	136.2	142.5	143.0	149.1	150.0	0.56	
	평균	124.1	115.1	84.1	75.9	-	66.2	64.0	66.0	65.1	65.1	63.3	-2.81	
특수자동차		-	206.1	158.4	118.4	119.3	126.1	113.6	142.1	176.8	203.9	184.6	-9.48	

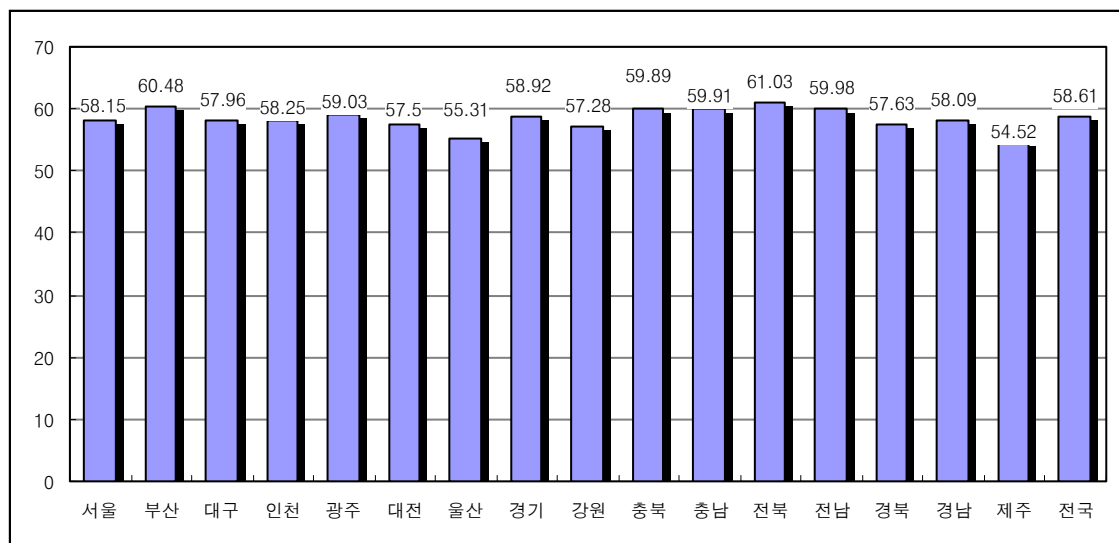
- 특수차를 제외하면 2000년대들어 큰변화가 없음
- 특수차의 경우 2001년부터 2004년까지 79.48%가 증가하였으나 2005년에는 전년대비 9.48% 감소함



<그림 9> 차종별 1일 평균주행거리 추이

### 3) 지역별 평균주행거리

- 서울특별시 및 광역시 등 대도시권은 58.10km, 경기를 포함하는 지방권은 58.58km로 나타나 도시와 지방간 차이는 거의 없는 것으로 나타남
- 전북이 64.03km로 가장 긴 평균주행거리를 기록하였으며(16개 시·도 중 가장 긴 평균주행거리), 제주가 54.52km로 가장 짧은 것으로 나타남



<그림 10> 지역별 1일 평균주행거리

- 2005년 전국의 연간 주행거리는 약 3,285억km를 기록하였으며, 경기도가 전체의 22.92%인 753억km, 서울이 18.14%인 596억km 의 주행거리를 기록함. 연간 주행거리의 차이는 지역 별 평균 주행거리의 차가 크지 않아 자동차 등록대수의 차이에서 기인하는 것으로 나타남 (등록대수 비율 : 경기 - 22.77%, 서울 - 18.24%)

<표 16> 지역별 1일 평균주행거리

단위: 대, 천대, km

구분	표본수	평균	등록대수	표준편차	최소값	최대값	범위	총계 <sup>1)</sup>	연간 주행거리 <sup>2)</sup>
서울	545,475	58.15	2,808,771	43.11	1.81	528.26	526.46	31,722	59,597,028
부산	200,542	60.48	979,969	48.91	2.15	484.83	482.69	12,130	21,411,314
대구	171,715	57.96	848,492	39.42	1.79	486.9	485.11	9,953	17,937,166
인천	147,685	58.25	800,149	42.44	1.72	478.02	476.31	8,603	16,899,985
광주	92,176	59.03	436,044	41.22	1.87	483.59	481.71	5,441	9,372,222
대전	92,893	57.5	506,961	38.65	2.71	482.37	479.66	5,341	10,621,796
울산	73,790	55.31	382,715	41.89	2.12	486.21	484.09	4,081	7,680,959
경기	698,117	58.92	3,505,759	37.48	1.58	806.5	804.92	41,136	75,281,596
강원	114,853	57.28	526,126	37.37	1.59	799.31	797.72	6,579	10,986,284
충북	100,051	59.89	510,535	41.63	2.19	750.92	748.73	5,992	11,128,723
충남	133,469	59.91	669,355	40.18	2.00	743.87	741.87	7,996	14,605,891
전북	123,426	61.03	597,650	42.54	2.03	728.8	726.77	7,532	13,286,368
전남	133,331	59.98	590,622	46.14	1.75	788.88	787.13	7,997	12,848,175
경북	195,370	57.63	949,941	39.74	1.88	748.13	746.24	11,260	19,901,007
경남	226,602	58.09	1,070,316	41.11	1.93	808.05	806.12	13,163	22,626,382
제주	44,509	54.52	213,310	35.33	1.66	414.44	412.78	2,427	4,242,700
전국	3,094,004	58.61	15,396,715	41.15	1.58	808.05	806.47	181,353	328,494,363

주: 1) 총계=표본수×평균

2) 시도별 연간 주행거리는 등록대수×1일평균주행거리×365일의 값으로 전체등록차량의 연간 총 주행거리와 일치하지 않을 수 있음

3) 사용된 수치는 소수의 끝자리를 반올림하여 총계와 일치하지 않을 수 있음

#### 4) 연료별 평균주행거리

- 연료별 평균주행거리는 LPG를 연료로 사용하는 차량의 평균주행거리가 72.18km로 가장 크며 휘발유를 사용하는 차량이 40km로 가장 작은 것으로 나타남
- 승용차의 경우 LPG를 연료로 사용하는 차량의 평균주행거리가 96.91km로 가장 크게 나타났는데, 승용차 구분 시 영업용과 자가용의 구분 없이 법인택시, 개인택시 등이 포함되었기 때문인 것으로 추정됨
- 승합차와 화물차의 경우 연료별 평균주행거리의 차이는 상대적으로 크지 않은 것으로 나타남

&lt;표 17&gt; 2005년 사용연료별 평균주행거리

단위: 대, km

	구분	표본수	평균	표준편차	최소값	최대값	범위	총계
승용	계	1,320,272	52.26	42.93	13.42	427.4	413.97	68,995,258
	휘발유	897,181	39.98	16.09	13.42	425.28	411.86	35,865,002
	경유	204,380	58.39	19.13	15.61	343.22	327.61	11,934,093
	LPG	218,711	96.91	84.09	13.7	427.4	413.7	21,196,162
	기타	-	-	-	-	-	-	-
승합	계	565,692	61.93	41.57	6.72	808.05	801.33	35,035,567
	휘발유	1,534	49.25	18.27	9.06	164.88	155.82	75,544
	경유	307,428	65.03	49.17	6.72	808.05	801.33	19,990,999
	LPG	253,621	55.79	18.38	11.69	106.22	94.52	14,149,572
	기타	3,109	263.57	53.12	34.54	409.14	374.61	819,450
화물	계	1,200,304	63.21	34.77	2.44	418.37	415.92	75,876,493
	휘발유	750	51.27	23.25	14.32	122.13	107.81	38,456
	경유	1,137,208	63.83	35.17	2.44	418.37	415.92	72,589,244
	LPG	62,318	52.11	24.13	4.59	245.21	240.62	3,247,298
	기타	28	53.39	27.79	3.54	100.45	96.91	1,495
특수	계	7,736	186.93	146.46	1.58	489.58	487.99	1,446,097
	휘발유	2	30.1	4.22	27.11	33.08	5.97	60
	경유	7,686	187.62	146.66	1.58	489.58	487.99	1,442,075
	LPG	48	82.54	26.56	17.74	145.44	127.7	3,962
	기타	-	-	-	-	-	-	-
계	계	3,094,004	58.61	41.15	1.58	808.05	806.47	181,353,414
	휘발유	899,467	40	16.11	9.06	425.28	416.22	35,979,062
	경유	1,656,702	63.96	38.95	1.58	808.05	806.47	105,956,412
	LPG	534,698	72.18	59.54	4.59	427.4	422.8	38,596,995
	기타	3,137	261.7	56.52	3.54	409.14	405.6	820,945

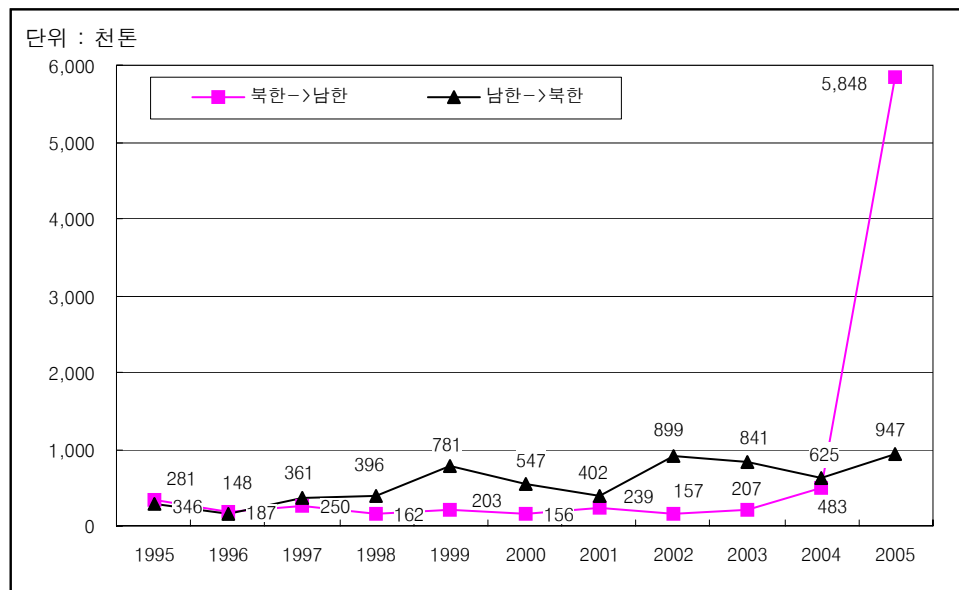
## ◆ 남·북한 해상통계

연구과제명	통일시대 대비 남·북한 해양수산 협력방안
연구기관	한국해양수산개발원
연구개요	· 본 연구는 해양수산 분야에 대한 기존 남북한 협력사업을 점검·분석하고 이를 토대로 향후 통일에 대비한 새로운 협력모델을 제시하는데 그 목적이 있음

※ 본문에서는 남북한 해상통계중 교통관련 통계 일부를 수록함

### 1. 남북한 교역물량 및 해상수송 추이

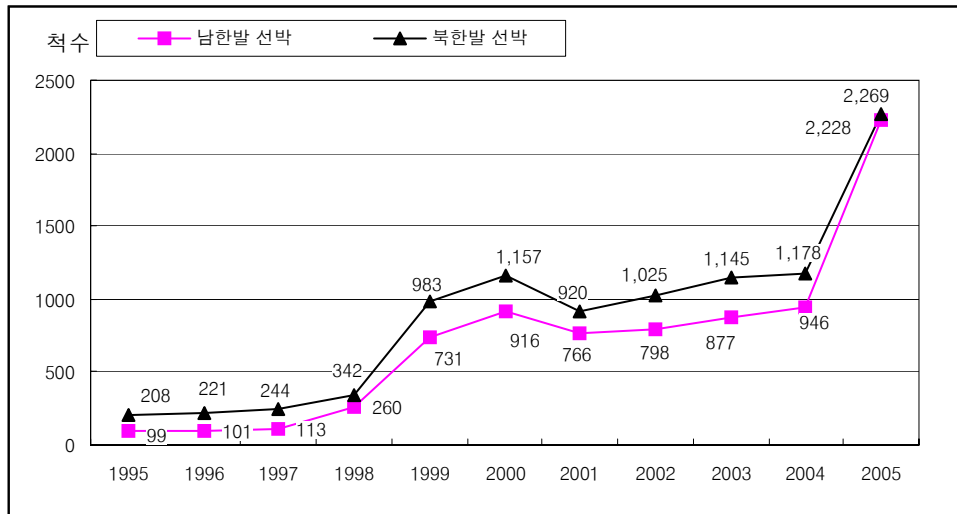
- 남북한간 해상수송물자는 1994년 이후 매년 약 23%씩 증가하여 2005년까지 총 1,460만 톤을 수송함. 이중 남한→북한 수송물량은 623만 5천 톤이며, 북한→남한 수송물량은 839만 9천톤임. 그동안 남한에서 북한으로 들어가는 물량이 많았으나, 2005년 북한 모래의 수입이 폭증하면서 반입 물량이 많아짐



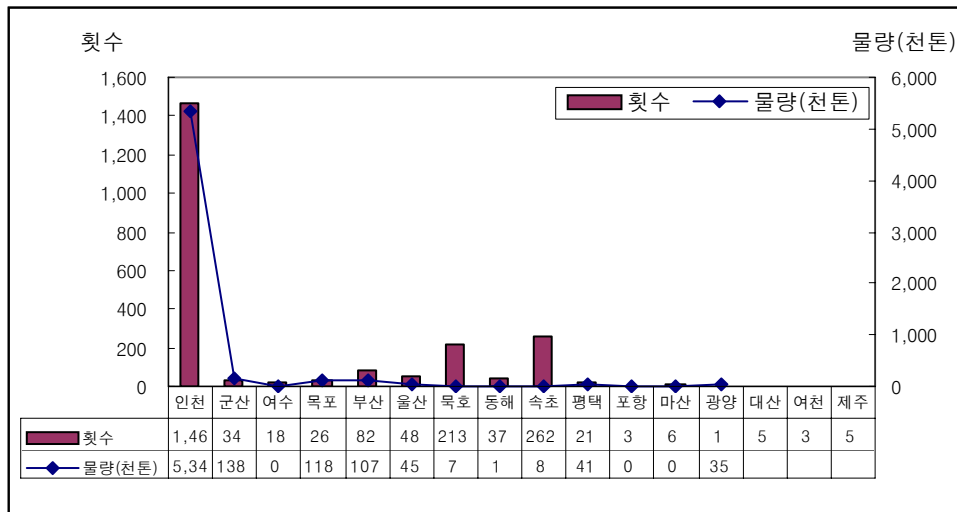
<그림 11> 남북한 간 해상교역 물동량 추이

- 1994~2005년 동안 남북한 간에 운항된 선박은 총 17,624척으로 1년에 평균 1,469척의 선박이 왕래를 하고 있음
- 남북 해상수송시 주로 이용되는 항만을 입항 척수기준으로 살펴보면, 남한에서는 인천, 속초, 묵호 등이, 북한에서는 해주, 홍남, 나진항 등이 높음. 물동량 기준으로는 남한은 인천항이 가장 많고 나머지는 비슷한 수준이며, 북한은 남포, 해주, 청진 등이 높음

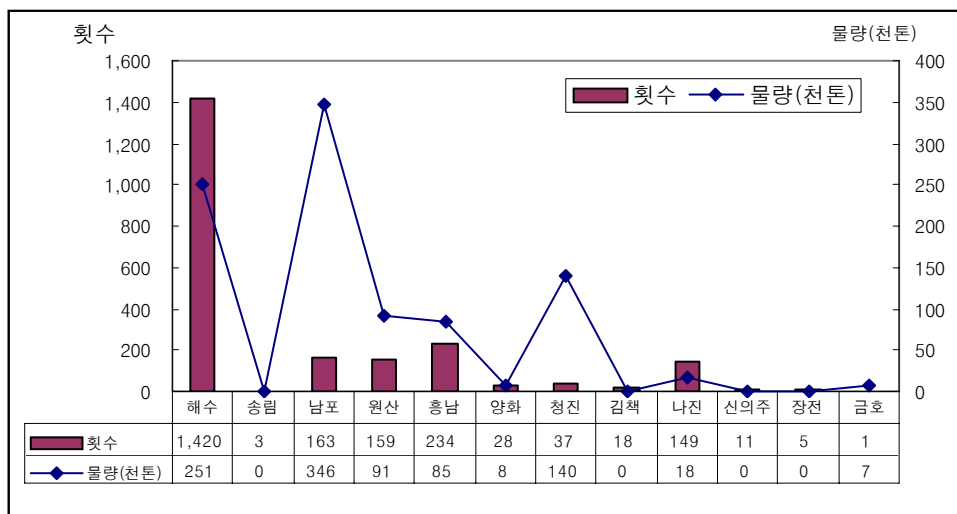




<그림 12> 남북한간 선박운항 척수 추이



<그림 13> 북한선박의 남한 항만 입항척수 및 물동량

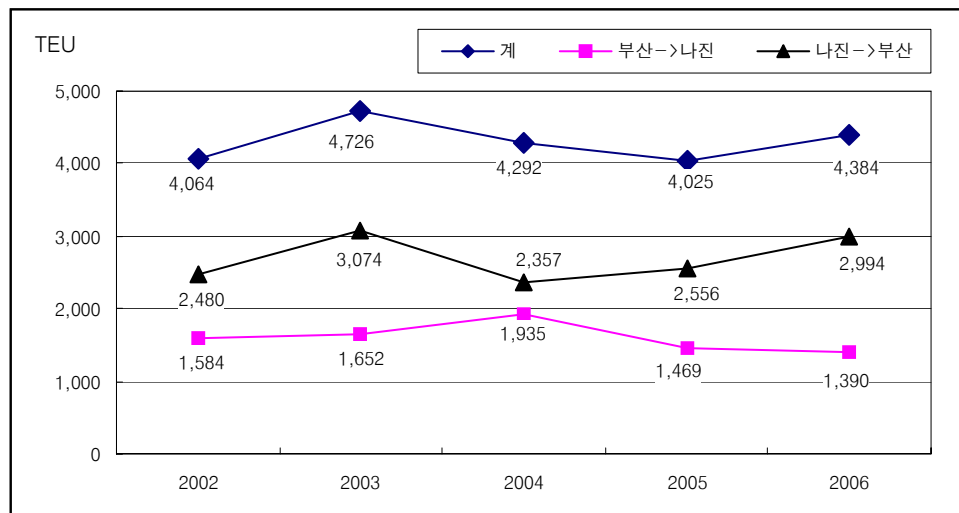


<그림 14> 남한선박의 북한 항만 입항척수 및 물동량

## 2. 화물선 항로 및 수송실적 6)

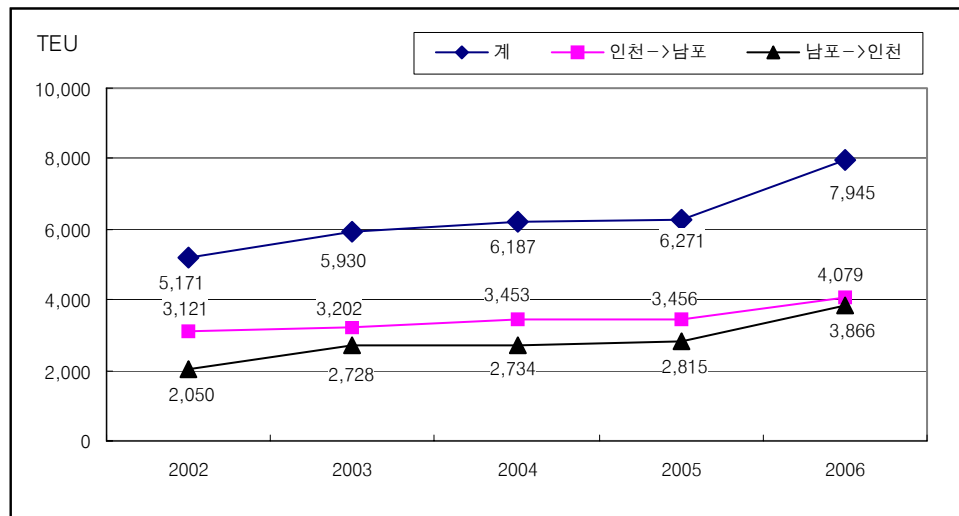
### 가. 정기항로

- 남북한을 연결하는 정기선 해상항로는 2006년 현재 2척의 컨테이너 선박이 운항되고 있음. 한반도의 동해안 쪽으로는 부산/나진, 서해안 쪽으로는 인천/남포항로가 개설되어 있음
- 부산/나진간 컨테이너 물량은 지난 1995년 항로개설 이후 2005년 말까지 총 40,497TEU로 지난 1999년 최고치 5,200TEU를 수송한 이후 교역물량은 감소하거나 답보상태를 보이고 있음. 2000년 이전에는 남한→북한 수송량이 많았으나, 이후에는 오히려 북한→남한 물량이 많아졌으며, 최근 부산/나진 간 컨테이너 물동량은 다음과 같음



<그림 15> 부산/나진간 해상 컨테이너 물동량 추이

- 인천/남포항로간 컨테이너 물량은 1998년 항로개설 이후 2005년 말까지 총 43,292TEU를 수송함. 2000년 최고치 6,313TEU를 수송한 이후 부분적으로 감소 경향을 보이다가 2005년에 과거 수준으로 회복함. 대체적으로 인천/남포항로는 반입보다 반출이 많음



<그림 16> 인천/남포 간 해상 컨테이너 물동량 추이

#### 나. 부정기항로

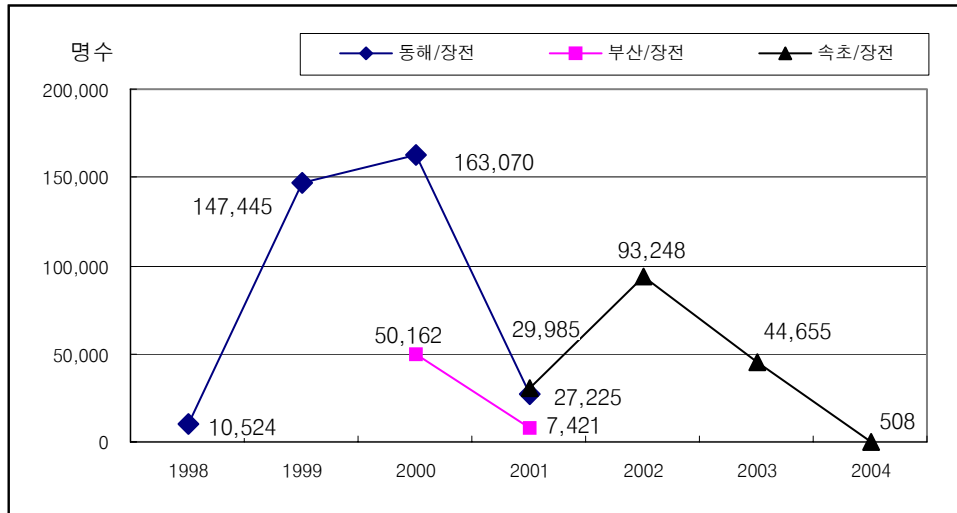
- 남북한 해상항로는 정기항로에 비해 부정기항로를 통하여 많은 물량이 수송되고 있음. 부정기 해상항로를 통해 수송되는 물량은 모래, 일반화물, 차관식량, 지원비료 등이 있으며 그 물량은 2006년 1,570만톤으로 전년대비 140% 증가함
- 2005년 이래 부정기항로 수송물량이 많아진 것은 국내 모래파동 등의 영향으로 인한 모래 반입량 증가 때문임

<표 18> 남북한 부정기항로 수송실적

구 분	합계(톤)	모래	일반화물	차관식량	지원비료
2004년	697,901	320,297	77,604	-	300,000
2005년	6,553,806	5,766,567	167,239	300,000	320,000
2006년	15,698,129	15,132,266	215,863	-	350,000

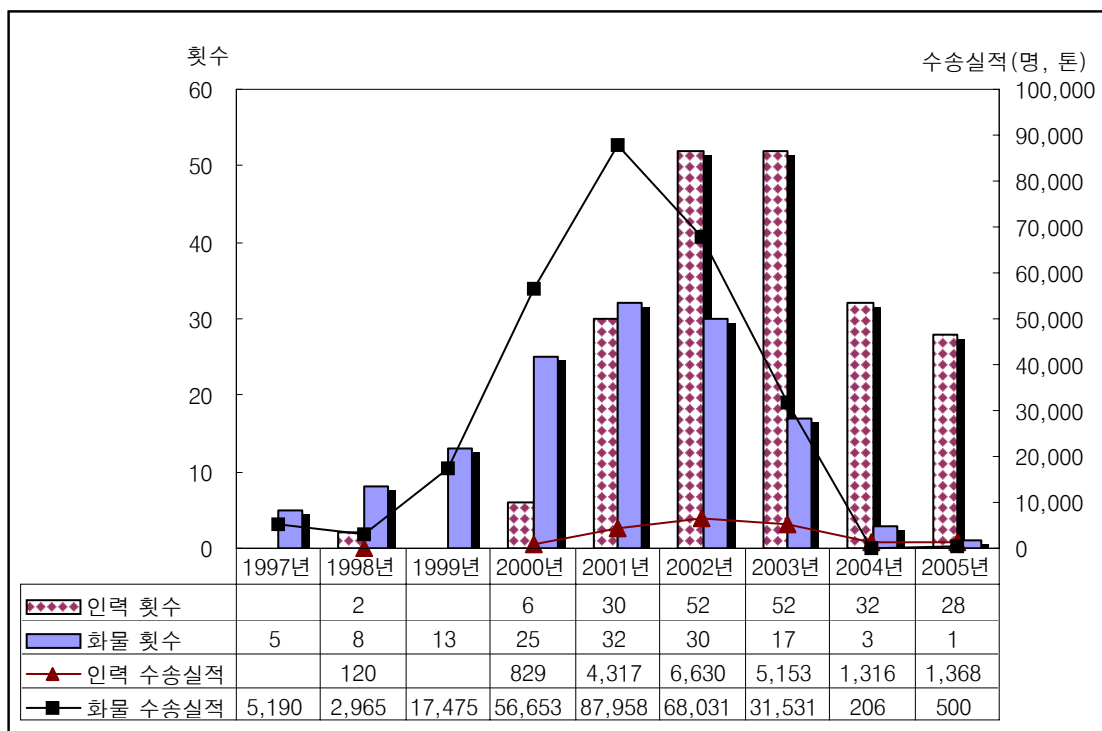
#### 다. 여객선항로 및 특수항로

- 남북한 간에 여객을 수송하는 여객선항로는 현재 전무한 상황으로, 그동안 남북한 간에는 금강산관광선항로, 경수로항로 등 여객을 수송하는 항로가 있었으나, 북핵 문제등의 이유로 경수로 사업이 중단되면서 경수로항로가 중단되었으며, 금강산항로는 운항적자와 육로관광 개설 등의 이유로 인해 중단됨
- 금강산관광선항로는 1998년 11월 현대상선에서 운항이 개시된 이후 금강호, 봉래호, 풍악호, 설봉호 등이 운항했으나, 현재 모두 중단됨. 금강산관광유람선은 사업개시 이후 지난 2002년 9월 까지 총 57만 4,243명을 수송함



<그림 17> 금강산관광 유람선 수송실적

- 경수로 취항 선박은 2001년 8월부터 속초-양화간 월 4회씩 운항하명서 경수로 건설공사 인력 및 자재를 수송함. 그 이후 북핵문제로 2006년 1월 8일 운항이 중단되기 전까지 투입된 선박은 지난 1997년~2006년 까지 여객은 총 19,818명을 수송하여 항차당 98명을 수송하였고, 화물은 총 27만톤을 수송하여 항차당 2.019톤의 화물을 수송함



<그림 18> 경수로 항로 선박 수송실적

## ◆ 대중교통현황조사

연구과제명	2006년 대중교통현황조사
연구기관	건설교통부, 교통안전공단
연구개요	· 건설교통부는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제 16조에 의거하여 대중교통의 육성·지원을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 2006년 전국단위 대중교통현황조사를 실시함

### 1. 대중교통현황조사

#### 가. 조사 목적

- 대중교통의 육성·지원을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초 자료를 조사하고 제공함으로써 도시별 대중교통 육성을 통한 대중교통수단의 이용 및 촉진을 도모함
- 도시 규모 및 특성, 장래 도시교통여건 변화 등을 고려한 최적의 대중교통체계 발전을 유도함

#### 나. 조사 범위

##### 1) 시간적 범위

- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 동법 시행규칙 제4조 제1항에 의거 매년 전국범위를 대상으로 조사를 실시함

<표 19> 세부조사별 조사기간 및 시간

조사내용		조사기간	조사시간
문헌조사	· 대중교통관련 사회·경제지표	2006년 5월~10월	-
방문조사	· 대중교통운영자의 경영여건 · 대중교통수단 및 시설의 현황	2006년 6~10월 (방향 및 흑서기 7월제외), 평일(화, 수, 목)	-
관측조사	· 차종별 교통량 현황		07:00~09:00, 12:00~14:00, 18:00~20:00
탑승조사	· 정류장(역)별 승하차 인원조사 · 대중교통 주행속도		07:00~09:00, 12:00~16:00, 18:00~20:00
설문조사	· 환승실태조사 · 이용객 만족도조사		07:00~10:00, 12:00~15:00, 18:00~20:00

## 2) 공간적 범위

- 전국을 대존(특별시, 광역시, 자치단체도), 중존(시, 군, 구)의 조사단위로 구분한 후 존별 조사를 실시함
  - 조사지역 : 전국 총 250개 존 중 247개 존
  - 제외지역 : 울릉군, 신안군, 옹진군 총 3개 존

<표 20> 조사의 공간적 범위

지역	조사구역(존)	지역	조사구역(존)
서울특별시	25	강원도	18
부산광역시	16	충청북도	13
대구광역시	8	충청남도	16
인천광역시	10	전라북도	15
광주광역시	5	전라남도	22
대전광역시	5	경상북도	24
울산광역시	5	경상남도	20
경기도	44	제주특별자치도	4

## 다. 조사 내용

### 1) 대중교통관련 사회·경제 지표

- 대중교통의 일반현황과 문제점 등 정확한 추이 분석을 위해서 대중교통수요지표와 대중교통 투자현황의 조사를 선행함

<표 21> 대중교통관련 사회·경제 지표 조사내용

구분	조사종류	조사항목
대중교통수요지표	· 인구지표	총조사 인구, 시군별 세대 및 인구, 경제활동인구, 사업체 수 및 종사자수
	· 자동차관련 지표 · 수송분담율관련 지표	차종별/용도별 자동차등록대수, 수송분담율, 고속/시외/시내버스 수송실적
	· 도로관련 지표	도로현황, 시도별 도로보급율, 도로시설물 현황, 교량현황, 주차시설 현황
	· 교통사고관련 지표	도로교통사고현황, 차량 용도별 교통사고 발생건수 현황, 도시철도/수도권전출/철도사고현황
대중교통투자	· 대중교통시설 및 운영 투자·재정 지원 현황 · BRT 운영 현황 등	

## 2) 대중교통운영자 경영여건

- 대중교통산업 경쟁력과 대중교통서비스 수준에 대한 분석을 위한 조사를 실시함

<표 22> 대중교통운영자 경영여건 조사내용

구분	조사종류	조사항목
일반현황	· 업체 일반현황	업체명, 업종, 법인등록번호, 면허/보유대수, 법인형태, 소재지
	· 경영현황	자산/부채/자본총계, 운송수입/원가, 판매비와 관리비, 당기순이익
종사자현황	· 종사자현황	종사원수, 운전자현황, 운전자 근무 및 보수형태
노선운영현황	· 노선별 기종점 및 경유지 등	버스유형, 버스노선, 1일 운행회수, 정류장수, 운행거리, 운행차량대수, 운행회수 및 배차간격

## 3) 대중교통수단 및 대중교통시설의 현황

- 대중교통시설의 이용자 편의제고 및 도시 규모와 특성에 적합한 대중교통시설 확충을 위해서 수요판단 조사를 실시함

<표 23> 대중교통수단 및 대중교통시설의 현황 조사내용

구분	조사종류	조사항목
보유차량대수현황	· 보유차량현황	업종별/연식별 현황, 차종별/업종별 현황
차고지현황	· 운송 부대시설 현황	보유형태, 건물연면적, 대지면적, 차고지면적
주요시설물현황	· 교량/터널 등 노선별 주요 시설물 현황	터미널 일반현황/시설규모/경영현황, 교량/터널 개수 및 연장
이용객편의시설현황	· 이용객 편의를 위한 시설물 설치현황	엘리베이터, 휠체어리프트, 에스컬레이터, 점자유도블럭
주요시설현황	· 대중교통이용 및 운영관리정보체계 현황	BIS/BMS 운영 현황, 환승시설현황, BRT운영현황
	버스전용차로제 시행현황	가로변 전용차로제/중앙버스 전용차로제 현황, 시간대별 버스전용차로제 현황

#### 4) 대중교통의 이용실태

- 적정 대중교통수단체계 구축과 편리한 대중교통 환승시설 확충을 위한 조사를 실시함

<표 24> 대중교통의 이용실태 조사내용

구분	조사종류	조사항목
정류장(역)별 승하차 인원	· 노선별/정류장(역)별 승하차 인원	정류소명, 승하차 인원, 출발/도착 시각
대중교통환승실태	· 통행목적, 소요시간 · 대중교통 환승실태	성별/나이/직업, 통행목적, 출발지/도착지, 소요시간/요금, 환승형태

#### 5) 차종별 교통량 현황 및 운행속도

- 급증하는 교통수요의 체계적 관리, 특히, 도심혼잡지역에 대한 대중교통수요관리를 위해 차종별 교통량 조사 및 대중교통수단 시간대별/도로별 구간운행속도 조사를 실시함

<표 25> 차종별 교통량 현황 및 운행속도 조사내용

구분	조사종류	조사항목
차종별 교통량 현황	· 중심축/외곽축 차종별 교통량	차종구분 : 대중교통( 시내/농어촌버스, 고속/시외버스, 마을/공항버스), 승용(승용차), 택시, 기타(전세버스, 화물, 비사업용 대형승합, 이륜차, 기타)
운행속도	· 대중교통수단의 시간대별/도로별 구간운행속도	출발/도착시각, 운행거리, 정체사유, 정체시간

#### 6) 대중교통 이용객 만족도

- 전국 대중교통이용자에 대한 만족도 조사를 실시함. 주요 정류장 및 터미널, 지하철역에서 대중교통이용자 대상으로 이용자 만족도, 해당시설의 편리성, 청결도, 친절도, 정보화, 안전성 등의 항목에 대한 설문조사를 실시함

#### 라. 조사 방법

- 대중교통현황조사는 문헌조사, 관측조사, 탑승조사, 방문조사, 설문조사 방법을 이용하였으며, 조사내용별 조사방법은 다음과 같음



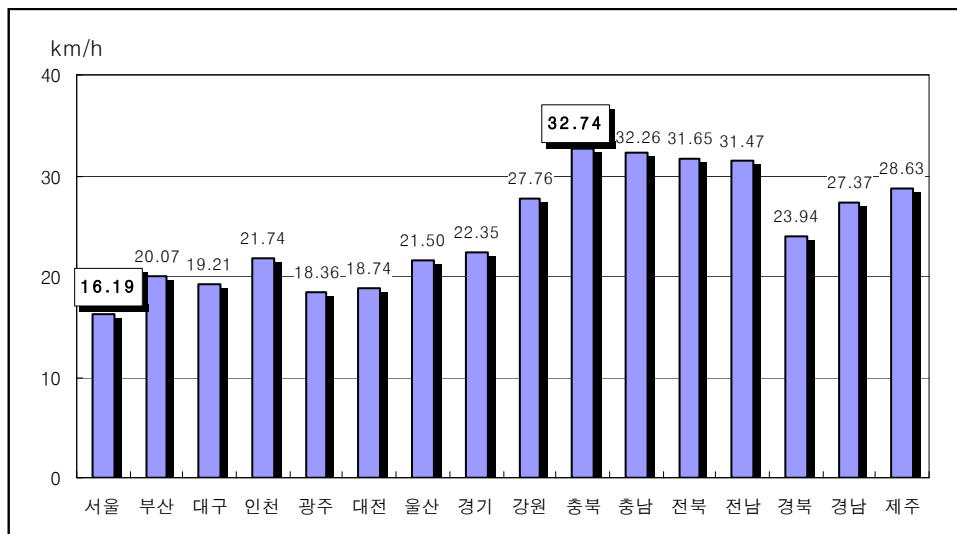
<표 26> 조사항목별 조사방법

구분	항목	조사항목
문헌조사	· 대중교통관련 사회·경제지표	· 매년 정기적으로 통계자료가 조사·발표되는 자료 · 전년도 자료가 집계되지 않은 경우, 가장 최신의 자료 활용 · 우편조사 병행을 위한 보완조사
관측조사	· 차종별 교통량 현황	· 조사지역(존)별 버스노선이 집중되는 지점(2개)에 조사원에 의한 양방향 관측조사 · 대중교통 유출입 통행이 많은 2개 이상의 생활권을 직접 연결하는 시계 경계지역의 지점(2개)에서 조사원에 의한 양방향 관측조사
탐승조사	· 대중교통이용실태 : 정류장(역)별 승하차 인원 · 운행속도	· 조사지역(존)내 버스노선 중 운행대수 및 횟수가 가장 많은 노선(2개) 선정 · 선정된 버스의 앞/뒷문에서 조사원에 의한 탐승조사
방문조사	· 대중교통운영자 경영여건 · 대중교통수단 및 대중교통시설의 현황	· 조사원에 의한 1:1면접 직접방문조사 · 대상업체 : 총 914개 업체(국철 1, 지하철 7, 버스 528, 터미널 378) * 문헌조사로 대체 가능한 경우는 문헌조사를 병행함
설문조사	· 대중교통이용실태 : 대중교통환승실태	· 조사지역(존)내 터미널, 역, 중심축 등 대중교통환승이 이뤄지는 최소 2개 지점에서 조사원에 의한 1:1 면접 설문조사

## 2. 대중교통현황조사 주요결과

### 가. 시도별 주요노선 평균속도

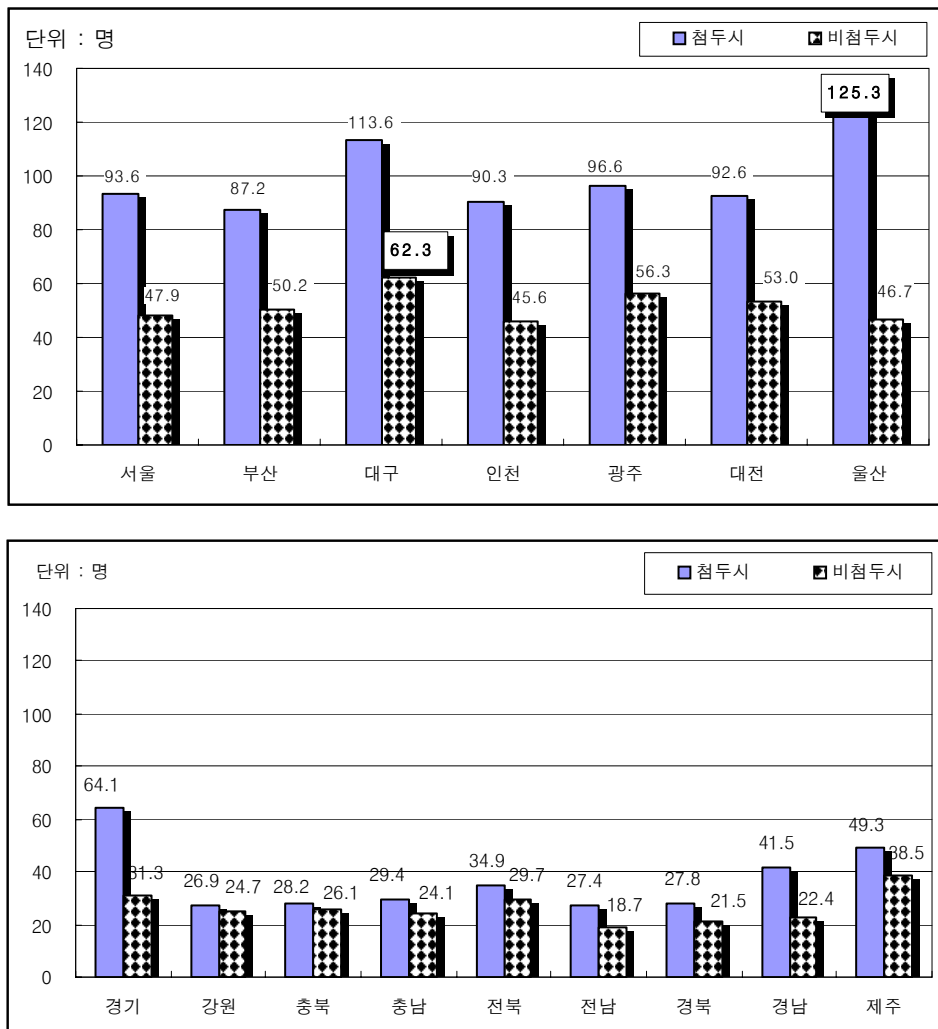
- 대중교통 속도조사는 ‘대중교통현황조사 매뉴얼’에 의한 노선선정 및 조사원을 탐승하여 전국 498개 노선에 대한 정류장별 승하차 인원, 통행시간과 거리조사를 실시함
- 시도별 주요노선의 평균속도를 조사한 결과, 충북이 32.74km/h로 가장 높고 서울이 16.19km/h로 가장 낮게 조사됨



<그림 19> 시도별 주요노선 평균속도

### 나. 시도별 버스노선 승하차 인원

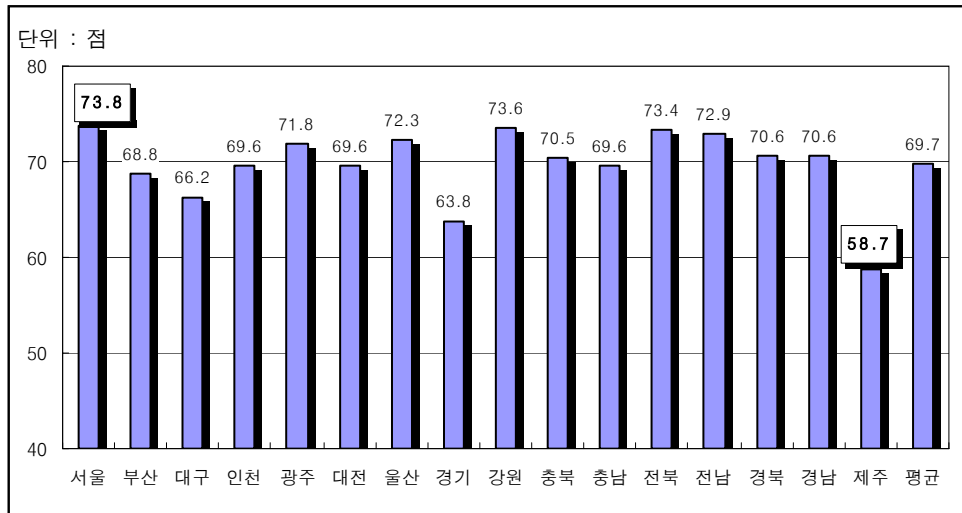
- 지역별 노선평균 정류장수는 대구와 제주가 각각 70.7개와 61.3개로 많으며, 경북과 경남이 각각 25.8개와 27.0개로 적게 나타남
- 노선평균 1회 운행시(편도) 이용인원은 전국 평균 45.6명으로 나타났으며, 첨두시는 57.7명, 비첨두시는 33.5명으로 조사됨
- 주요 노선의 지역별 이용인원은 광역시의 이용인원이 비교적 높으며, 그 외 지역에서는 경기와 제주가 높게 나타남
- 버스노선 승하차 인원은 첨두시에는 울산이 125.3명, 비첨두시에는 대구가 62.3명으로 가장 높게 조사됨



<그림 20> 시도별 첨두시/비첨두시 이용인원

#### 다. 시도별 대중교통 종합만족도

- 시내버스와 시외버스 만족도 조사에 응답한 응답자 중 종합만족도에 점수로 응답한 응답자는 23,625명임
- 시도별 종합만족도 점수를 비교해 보면, 서울이 73.8점으로 가장 높은 반면, 제주와 경기도 각각 58.7점과 63.8점으로 낮은 만족도 점수를 보임



<그림 21> 시도별 대중교통 종합만족도 점수 비교

## ◆ 인구주택총조사 통근·통학 집계결과

연구과제명	인구주택총조사 표본집계결과(인구이동, 통근·통학 집계결과)
연구기관	통계청
연구개요	· 인구규모, 분포 및 구조와 주택에 관한 제 특성을 파악, 각종 정책 입안의 기초자료 제공과 각종 가구관련 경향조사 표본틀(Sampling Frame)의 기초자료로 활용을 목적으로 통계청에서 5년마다 실시하는 조사로서 조사 기준시점 현재 대한민국 영토 내에 상주하는 모든 내·외국인과 이들이 살고 있는 거처를 대상으로 함

### 1. 인구주택총조사 개요

1) 조사 목적 : 우리나라 인구·가구·주택의 규모, 구조 분포 및 특성 파악

#### 2) 조사 연혁

- 인구 총조사 : 1925년이후 5년주기로 조사, 2005년은 17회에 해당
- 주택 총조사 : 1960년이후 5년주기로 인구 총조사와 함께 조사, 2005년은 9회에 해당

#### 3) 법적 근거

- 통계법 제 4조 1항 및 제8조에 의한 지정통계
- 인구주택총조사 규칙(재정경제부령 제464호, 2005. 10. 18 개정)

#### 4) 조사 대상

- 조사 기준시점 현재 대한민국 영토 내에 상주하는 모든 내·외국인과 이들이 살고 있는 모든 거처

#### 5) 조사 기준시점 및 조사 기간

- 조사 기준시점 : 2005년 11월 1일 0시 현재
- 조사 기간
  - － 준비조사 : 2005년 10월 29일 ~31일 (3일간)
  - － 본 조 사 : 2005년 11월 1일 ~15일 (15일간)

#### 6) 조사 방법 : 조사원면접, 응답자 직접기입, 인터넷조사방법 병행

## 7) 조사 체계

- 통계청이 주관하고 각 지방자치단체가 실시
- 군부대, 해외주재공관, 교도소·소년원, 전투경찰대, 의무소방대는 각각 국방부, 외교통상부, 법무부, 경찰청, 해양경찰청, 소방방재청에서 조사를 실시

8) 조사 항목 : 총 44개 항목 (전수 21개, 표본 23개)

## 2. 집계 결과 (인구이동, 통근·통학 부문)

### 1) 인구이동

- 거주지 이동인구 규모
  - 5년전 거주지(2000.11.1일) 기준으로 국내에서 시군구 경계를 넘어 거주지를 이동한 인구는 8,968천명으로, 이동률은 20.4%로 나타났으며 2000년 기준과 비교하면 거주지 이동인구는 6.4% 감소, 이동률은 2.4%p 감소

<표 27> 거주지 이동인구

단위: 천명, %

구분	2000년			2005년			증감		
	5세이상 인구	이동인구	이동률	5세이상 인구	이동인구	이동률	이동인구	증감률	이동률
전국	42,092	9,577	22.8	44,010	8,968	20.4	-609	-6.4	-2.4
남자	20,671	4,718	22.8	21,570	4,453	20.6	-265	-5.6	-2.2
여자	21,421	4,859	22.7	22,440	4,515	20.1	-344	-7.1	-2.6
시도내이동	-	4,191	10.0	-	3,730	8.5	-461	-11.0	-1.5
시도간이동	-	5,386	12.8	-	5,238	11.9	-148	-2.7	-0.9

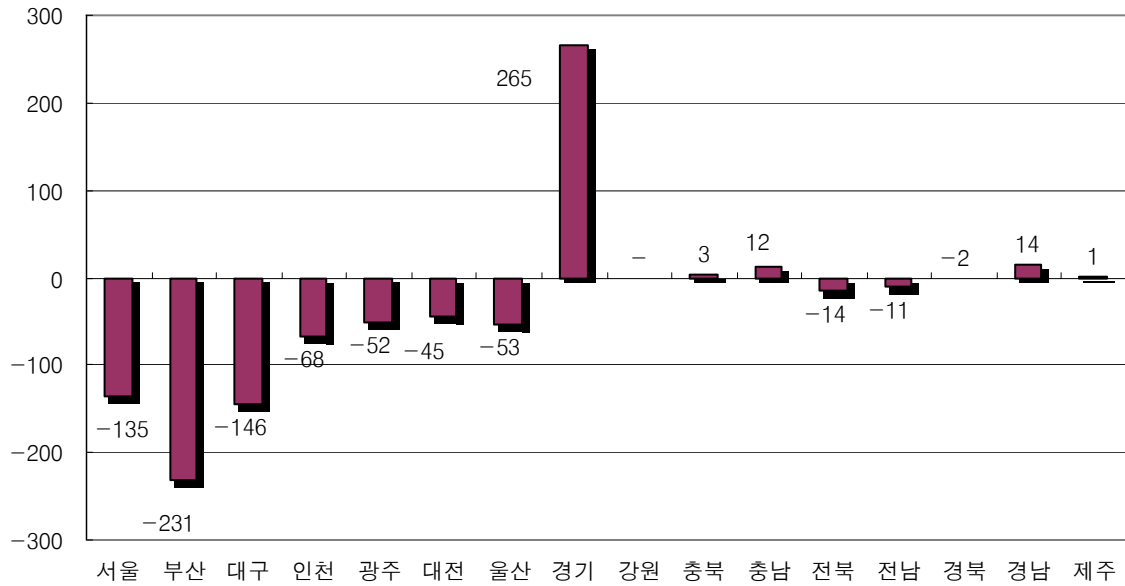
주: 1) 이동인구 : 시·군·구 경계를 넘어서 거주지를 이동한 인구임

2) 이동률 = (이동인구 / 총인구) × 100

### ◦ 시도내 및 시도간 인구이동

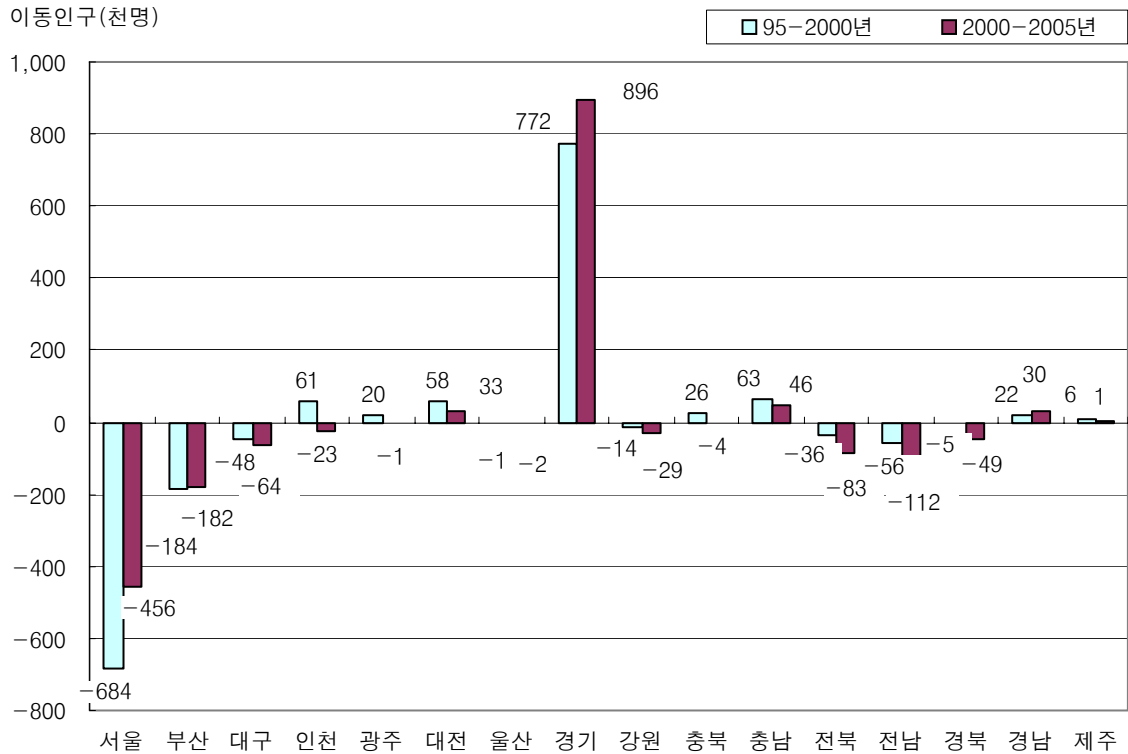
- 5년전 거주지 기준으로 시도내에서 이동한 인구는 3,730천명으로 2000년에 비해 11.0% 감소
- 시도간 인구이동을 보면 서울, 부산, 대구 등 대도시에서 유출인구가 많이 나타나고 있으나 경기도에서는 순이동 인구(유입 - 유출)가 2000년보다도 16.0%(123천명) 증가하였으며 다른 시도의 유출인구를 대부분 흡수하고 있음

이동인구(천명)



&lt;그림 22&gt; 시도내 이동 추이

이동인구(천명)



&lt;그림 23&gt; 시도간 순이동 추이

&lt;표 28&gt; 지역간 인구이동 추이

단위: 천명, %

구분	2000년				2005년				증감					
	시도내 이동	시도간 이동			시도내 이동	시도간 이동			시도내이동	증감률	시도간 이동			
		유입	유출	순이동		유입	유출	순이동			유입	증감률	유출	증감률
전 국	4,191	5,386	5,386	0	3,730	5,238	5,238	0	-461	-11.0	-148	-2.8	-148	-2.8
서 울	1,219	972	1,655	-684	1,084	1,015	1,471	-456	-135	-11.1	43	4.5	-184	-11.1
부 산	492	216	400	-184	262	198	380	-182	-231	-46.9	-18	-8.3	-20	-4.9
대 구	327	200	248	-48	181	179	244	-64	-146	-44.6	-21	-10.5	-4	-1.8
인 천	215	339	278	61	147	290	312	-23	-68	-31.6	-49	-14.6	34	12.3
광 주	135	164	144	20	83	143	144	-1	-52	-38.8	-22	-13.1	-	0.1
대 전	111	210	152	58	66	196	163	33	-45	-40.4	-13	-6.4	12	7.7
울 산	94	110	111	-1	41	94	96	-2	-53	-55.9	-16	-14.5	-15	-13.8
경 기	861	1,680	908	772	1,125	1,787	892	896	265	30.7	107	6.4	-16	-1.8
강 원	81	164	179	-14	81	148	178	-29	-	0.1	-16	-9.8	-1	-0.6
충 북	61	169	143	26	64	148	152	-4	3	5.4	-21	-12.3	9	6.4
충 남	62	262	199	63	74	263	217	46	12	18.7	1	0.3	18	8.9
전 북	101	134	169	-36	87	99	182	-83	-14	-13.6	-35	-26.0	13	7.7
전 남	77	171	227	-56	66	113	225	-112	-11	-14.2	-58	-33.7	-2	-0.9
경 북	118	276	281	-5	116	246	295	-49	-2	-1.7	-30	-10.9	13	4.7
경 남	209	283	261	22	224	284	254	30	14	6.8	1	0.2	-7	-2.9
제 주	28	36	31	6	29	35	34	1	1	5.3	-1	-3.3	4	11.7

## 2) 통근·통학

## ◦ 통근·통학 인구 규모(12세이상)

- 2005년 11월 1일 현재 우리나라의 통근·통학인구는 12세 이상 인구의 61.3%인 24,181천명이며 2000년에 비해 통근·통학 인구는 2.4%(572천명) 증가하였고 통근·통학률은 1.8%p 감소(63.1% → 61.3%) 하였음

&lt;표 29&gt; 통근·통학인구 규모 및 통근·통학률

단위: 천명, %

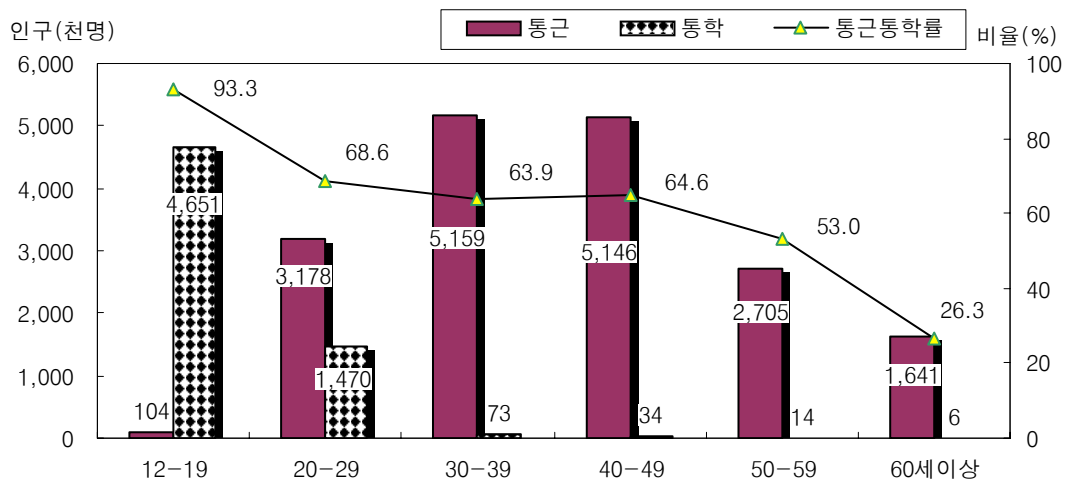
구분	2000년			2005년			증감	
	12세이상 인구	통근·통학 인구	통 근 통학률	12세이상 인구	통근·통학 인구	통 근 통학률	통근·통학 인구	증감률
전국	37,404	23,609	63.1	39,465	24,181	61.3	572	2.4
남자	18,179	14,261	78.4	19,186	14,449	75.3	188	1.3
여자	19,225	9,348	48.6	20,279	9,732	48.0	384	4.1
동지역	29,655	18,467	62.3	32,068	19,533	60.9	1,066	5.8
읍면지역	7,748	5,141	66.4	7,397	4,648	62.8	-493	-9.6

◦ 통근·통학률(12세이상)

- 통근·통학률 61.3%(24,181천명)를 세분하여 살펴보면 통근율은 45.4% (17,933천명), 통학률은 15.8%(6,248천명)로 2000년 기준보다 통근율은 0.6%p, 통학률은 1.3%p 감소
- 통근·통학률을 성별로 보면 통근율은 남자 58.2%, 여자 33.4%로 2000년에 비하여 남자는 감소하였으나 여자는 증가하였으며 통학률은 남자 17.1%, 여자 14.6%로 2000년에 비하여 각각 1.4%p, 1.3%p 감소

<표 30> 통근·통학률

구분	2000년			2005년			증감		
	전체	통근율	통학률	전체	통근율	통학률	전체	통근율	통학률
계	63.1	46.0	17.1	61.3	45.4	15.8	-1.8	-0.6	-1.3
남자	78.4	59.9	18.5	75.3	58.2	17.1	-3.1	-1.7	-1.4
여자	48.6	32.8	15.9	48.0	33.4	14.6	-0.6	0.6	-1.3



<그림 24> 연령별 통근, 통학인구 및 통근·통학률

- 통근·통학률을 연령계층별로 구분하여 보면 통근율은 생산활동이 가장 활발한 40대까지 증가하다가 50대 이후 낮아지며 통학률은 10대 91.2%, 20대 21.7%를 차지하나 30대 이후는 미미한 수준을 보임
- 통근율을 성별, 연령계층별로 세분하여 살펴보면 남자는 30대(84.7%)를 정점으로 줄어드는 하나 50대의 71.1%, 60대 이상은 36.8%가 통근하는 것으로 나타났으며 여자는 20대(47.0%)에서 정점을 보이지만 30대보다는 40대에서 높게 나타나고 60대 이상은 18.5%로 남자의 절반 수준을 보임



&lt;표 31&gt; 성, 연령계층별 통근·통학인구

단위: 천명, %

구분	12세이상 인구	통근·통학		통근		통학	
		인구	통근·통학률	인구	통근율	인구	통학률
전 국	39,465	24,181	61.3	17,933	45.4	6,248	15.8
12세~19세	5,099	4,755	93.3	104	2.0	4,651	91.2
20~29	6,771	4,648	68.6	3,178	46.9	1,470	21.7
30~39	8,191	5,232	63.9	5,159	63.0	73	0.9
40~49	8,013	5,180	64.6	5,146	64.2	34	0.4
50~59	5,134	2,719	53.0	2,705	52.7	14	0.3
60세이상	6,257	1,648	26.3	1,641	26.2	6	0.1
남 자	19,186	14,449	75.3	11,166	58.2	3,283	17.1
12~19	2,651	2,458	92.7	42	1.6	2,416	91.1
20~29	3,209	2,304	71.8	1,505	46.9	799	24.9
30~39	4,104	3,517	85.7	3,477	84.7	40	1.0
40~49	4,031	3,371	83.6	3,355	83.2	17	0.4
50~59	2,553	1,823	71.4	1,816	71.1	8	0.3
60세이상	2,636	975	37.0	971	36.8	3	0.1
여 자	20,279	9,732	48.0	6,768	33.4	2,965	14.6
12~19	2,447	2,297	93.9	62	2.5	2,236	91.4
20~29	3,562	2,343	65.8	1,673	47.0	670	18.8
30~39	4,087	1,715	42.0	1,682	41.1	33	0.8
40~49	3,981	1,808	45.4	1,791	45.0	17	0.4
50~59	2,581	895	34.7	889	34.5	6	0.2
60세이상	3,621	673	18.6	670	18.5	3	0.1

## ◦ 통근·통학 이용교통수단

- 전체 통근·통학인구(24,181천명) 중 96.9%는 하나의 교통수단을 이용하고 3.1%는 2개 이상의 교통수단을 이용하며 지역별로는 도시지역인 동지역에서는 96.3%, 읍면지역에서는 99.2%가 하나의 교통수단을 이용함
- 통근·통학인구의 이용교통수단은 승용차가 32.3%(7,803천명)으로 가장 많으며, 다음이 도보 29.3%(7,088천명), 버스 22.8%(5,502천명), 전철·지하철 7.2%(1,750천명) 등의 순으로 나타나 승용차 이용자 비율이 버스 이용자 비율을 앞지른 것으로 나타남
- 2000년에 비해 승용차 이용자는 20.1%(1,305천명), 전철·지하철 이용자는 17.5%(261천명) 증가한 반면 버스 이용자는 18.5%(1,246천명) 감소함
- 지역별로 보면 동지역은 승용차(32.9%), 읍면지역은 도보(41.2%)가 주된 통근·통학 이동교통수단으로 나타났으며 2000년에 비해 동, 읍면 지역 모두 승용차는 증가하고 버스는 감소했으며, 도보의 경우 동지역에서는 늘고 읍면지역에서는 줄고 있음

&lt;표 32&gt; 지역별 통근·통학 이용교통수단

단위: 천명, %

구분	2000년			2005년			증감	
	전체	동지역	읍면지역	전체	동지역	읍면지역	인구	%
통근·통학인구	23,609	18,467	5,141	24,181	19,533	4,648	572	2.4
단일수단	22,474	17,398	5,076	23,421	18,809	4,612	947	4.2
	(95.2)	(94.2)	(98.7)	(96.9)	(96.3)	(99.2)		
도 보	6,168	3,974	2,195	7,088	5,172	1,915	919	14.9
	(26.1)	(21.5)	(42.7)	(29.3)	(26.5)	(41.2)		
승용차	6,498	5,360	1,138	7,803	6,422	1,381	1,305	20.1
	(27.5)	(29.0)	(22.1)	(32.3)	(32.9)	(29.7)		
버 스	6,748	5,740	1,008	5,502	4,762	740	-1,246	-18.5
	(28.6)	(31.1)	(19.6)	(22.8)	(24.4)	(15.9)		
전철,지하철	1,489	1,485	5	1,750	1,742	8	261	17.5
	(6.3)	(8.0)	(0.1)	(7.2)	(8.9)	(0.2)		
기 차	41	34	7	31	25	5	-10	-25.6
	(0.2)	(0.2)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)		
택 시	178	164	14	118	108	10	-60	-33.5
	(0.8)	(0.9)	(0.3)	(0.5)	(0.6)	(0.2)		
자전거	308	189	119	290	207	83	-19	-6.1
	(1.3)	(1.0)	(2.3)	(1.2)	(1.1)	(1.8)		
기 타	1,043	452	591	840	371	469	-203	-19.4
	(4.4)	(2.4)	(11.5)	(3.5)	(1.9)	(10.1)		
복합수단	1,135	1,069	66	759	723	36	-376	-33.1
	(4.8)	(5.8)	(1.3)	(3.1)	(3.7)	(0.8)		

주: 1) 버스는 시내버스, 마을버스, 시외버스, 고속버스, 기타버스 등 포함

2) 도보는 도보로만 통근하는 경우임(다른 교통수단을 이용할 경우는 제외)

## ◦ 통근·통학 소요시간

- 통근·통학 소요시간을 살펴보면 30분미만이 60.3%(14,576천명)로 가장 높고, 30분~1시간미만 26.2%(6,320천명), 1시간~2시간미만 12.4%(2,984천명), 2시간이상도 1.2%(302천명)로 나타남
- 지역별로 통근·통학 소요시간별 인구를 보면 30분미만이 동지역은 55.9%, 읍면지역은 78.5%로 동(도시)지역에서 통근·통학에 더 시간을 소요하는 것으로 나타남
- 시도별로 보면 7대도시는 9개도보다 30분미만은 16.1%p 적고, 30~60분미만은 10.2%p, 60분이상은 6.0%p 많아 대도시의 통근·통학 소요시간이 긴 것으로 나타남

&lt;표 33&gt; 통근·통학 소요시간

단위: 천명, %

구분	소요시간							
	계	15분미만	15~30	30~45	45~60	60~90	90~120	120이상
2000년								
전 국	23,609	6,669	6,460	6,239	775	2,486	660	321
	(100.0)	(28.2)	(27.4)	(26.4)	(3.3)	(10.5)	(2.8)	(1.4)
동 지 역	18,467	4,215	5,023	5,384	692	2,272	596	285
	(100.0)	(22.8)	(27.2)	(29.2)	(3.7)	(12.3)	(3.2)	(1.5)
읍면지역	5,141	2,454	1,437	854	83	214	64	36
	(100.0)	(47.7)	(27.9)	(16.6)	(1.6)	(4.2)	(1.2)	(0.7)
7대도시	11,285	2,268	2,856	3,553	492	1,555	376	183
	(100.0)	(20.1)	(25.3)	(31.5)	(4.4)	(13.8)	(3.3)	(1.6)
서 울	5,242	948	1,152	1,637	281	905	218	101
	(100.0)	(18.1)	(22.0)	(31.2)	(5.4)	(17.3)	(4.2)	(1.9)
6개광역시	6,042	1,320	1,704	1,916	211	650	158	82
	(100.0)	(21.9)	(28.2)	(31.7)	(3.5)	(10.8)	(2.6)	(1.4)
9개도	12,324	4,400	3,604	2,686	283	931	284	137
	(100.0)	(35.7)	(29.2)	(21.8)	(2.3)	(7.6)	(2.3)	(1.1)
2005년								
전 국	24,181	7,680	6,896	5,556	764	2,338	646	302
	(100.0)	(31.8)	(28.5)	(23.0)	(3.2)	(9.7)	(2.7)	(1.2)
동 지 역	19,533	5,369	5,556	4,870	701	2,173	594	272
	(100.0)	(27.5)	(28.4)	(24.9)	(3.6)	(11.1)	(3.0)	(1.4)
읍면지역	4,648	2,311	1,340	686	64	165	52	30
	(100.0)	(49.7)	(28.8)	(14.8)	(1.4)	(3.6)	(1.1)	(0.6)
7대도시	11,310	2,791	3,058	3,093	475	1,400	337	156
	(100.0)	(24.7)	(27.0)	(27.4)	(4.2)	(12.4)	(3.0)	(1.4)
서울	5,164	1,110	1,189	1,456	276	848	200	85
	(100.0)	(21.5)	(23.0)	(28.2)	(5.3)	(16.4)	(3.9)	(1.6)
6개광역시	6,146	1,681	1,869	1,637	199	552	137	71
	(100.0)	(27.3)	(30.4)	(26.6)	(3.2)	(9.0)	(2.2)	(1.2)
9개도	12,871	4,889	3,838	2,462	290	938	309	146
	(100.0)	(38.0)	(29.8)	(19.1)	(2.3)	(7.3)	(2.4)	(1.1)

### 3) 주간인구

#### ◦ 시도별 주간인구

- 12세 이상의 통근·통학 인구(24,181천명) 중 다른 시도로 통근·통학하는 인구는 2,737천명으로 전체 통근·통학 인구의 11.3%를 차지하며 2000년에 비해 0.7%p 증가함
- 시도간 통근·통학 인구의 유입 및 유출을 보면 서울시는 인천, 경기 등 다른 시도에서 1,174천명 이 서울로 통근·통학하고 있으며, 다른 시도로 유출되는 인구는 612천명임
- 서울시는 주간에 상주인구보다 562천명이 유입되므로 주간인구지수가 105.8로 나타나 시도 중 가장 높음

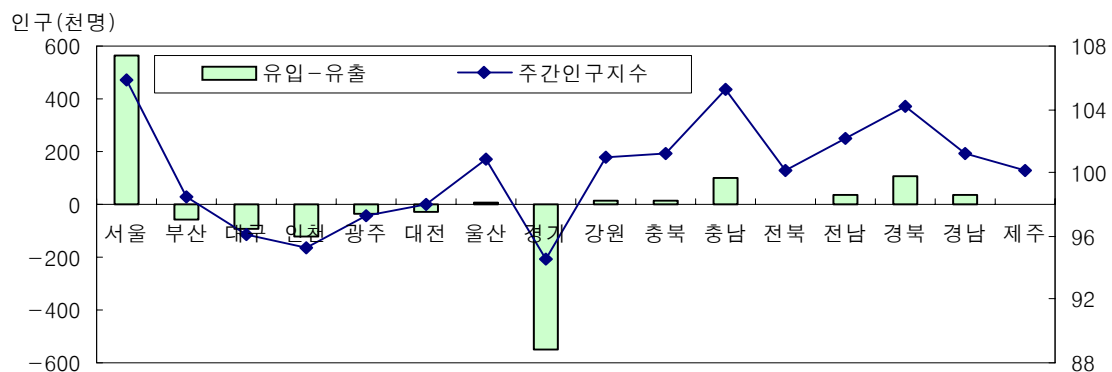
$$\ast \text{주간인구지수} = (\text{상주인구} + \text{유입인구} - \text{유출인구}) / \text{상주인구} \times 100$$

- 6개 광역시의 시도간 통근·통학 인구를 보면 울산은 제외한 광역시는 유출이 많아 100미만의 주간인구지수를 보이며 9개도 중 경기도는 통근·통학 인구가 서울, 인천 등으로 유출되어 주간인구지수(94.6)가 낮으나 다른 도는 인접 광역시의 유출인구를 흡수하여 상주인구보다 주간 인구가 많음

<표 34> 시도별 주간인구

단위: 천명

구분	상주인구	유·출입인구			주간인구	주간인구지수
		유 입	유 출	순유입(유입-유출)		
전국	46,393	2,737	2,737	-	46,393	100.0
서울	9,632	1,174	612	562	10,194	105.8
부산	3,460	69	124	-55	3,406	98.4
대구	2,418	42	138	-95	2,323	96.1
인천	2,481	162	280	-118	2,364	95.3
광주	1,393	24	63	-38	1,355	97.2
대전	1,418	35	63	-28	1,390	98.0
울산	1,030	30	22	8	1,038	100.8
경기	10,214	648	1,201	-553	9,661	94.6
강원	1,437	24	10	14	1,451	101.0
충북	1,433	46	29	17	1,450	101.2
충남	1,855	138	39	98	1,953	105.3
전북	1,753	14	11	3	1,756	100.2
전남	1,789	62	24	38	1,828	102.1
경북	2,558	154	45	109	2,667	104.2
경남	2,998	112	76	36	3,034	101.2
제주	524	1	-	1	524	100.1



<그림 25> 시도별 유출입 인구 및 주간인구지수

◦ 시군구별 주간인구 상위 및 하위 지역

- 전국 234개 시군구별 주간인구 중 상위 10위까지는 모두 특·광역시·의 구(區)로 나타났으며 통·광역 인구의 유입보다 유출이 많아 주간인구지수가 가장 낮은 지역은 서울 강동구(82.7), 부산 수영구(83.3) 등의 순임

<표 35> 시군구별 주간인구 상위 및 하위 순위

순위	상 위			하 위		
	구시군	주간인구지수	최다유입지	구시군	주간인구지수	최다유출지
1	서울 중구	353.9	경기 고양시 서울 성북구 서울 성동구	서울 강동구	82.7	서울 송파구 서울 강남구 서울 중구
2	서울 종로구	251.0	서울 성북구 서울 은평구 경기 고양시	부산 수영구	83.3	부산 남구 부산 부산진구 부산 해운대구
3	부산 강서구	213.3	부산 사하구 부산 북구 경남 김해시	서울 양천구	83.6	서울 영등포구 서울 강서구 서울 강남구
4	부산 중구	197.3	부산 서구 부산 사하구 부산 영도구	부산 해운대구	83.8	부산 남구 부산 동래구 부산 금정구
5	대구 중구	186.1	대구 달서구 대구 수성구 대구 북구	서울 강서구	84.6	서울 양천구 서울 영등포구 서울 강남구
6	서울 강남구	181.7	경기 성남시 서울 송파구 서울 관악구	인천 부평구	84.6	인천 남동구 경기 부천시 인천 서구
7	인천 중구	171.5	인천 남구 인천 연수구 인천 서구	광주 남구	84.9	광주 동구 광주 서구 광주 북구
8	광주 동구	140.1	광주 북구 광주 남구 광주 서구	경기 남양주시	85.0	경기 구리시 서울 강남구 서울 동대문구
9	서울 서초구	139.8	서울 강남구 경기 성남시 서울 관악구	인천 계양구	85.3	인천 부평구 인천 서구 경기 부천시
10	서울 용산구	133.8	서울 동작구 서울 마포구 서울 영등포구	경기 군포시	85.6	경기 안양시 경기 안산시 서울 강남구



## 국가교통DB 주요소식

---

- 「부산광역시권 가구통행실태조사용역」 최종보고회
- 「국가교통DB의 정보화전략계획(ISP)수립」 관련 소식
- 2007년 설연휴 특별수송대책기간의 통행특성 사후조사 결과보고회
- 제1회 교통수요포럼 개최
- 「2006년 광역권 여객통행실태조사」 최종보고회
- 「2006년도 국가교통DB구축사업」 전문가 워크숍
- 「국가교통DB시스템 구축 및 운영」 최종감리결과 보고회
- 「교통주제도 구축」 최종보고회





## ◎ 국가교통DB 주요소식

### ◆ 「부산광역시권 가구통행실태조사용역」 최종보고회

#### 1. 개 요

- 한국교통연구원 국가교통DB센터는 교통정책수립·집행시 활용을 위해 부산시가 시행한 부산광역시권 가구통행실태조사의 효율적인 수행과 자료의 신뢰성 제고를 위해 자문용역을 수행하였으며, 이에 자문용역 최종보고회를 실시함

#### 2. 일 시 : 2007년 2월 22일(목) 16:00

#### 3. 장 소 : 부산시청 1층 대회의실

#### 4. 참석자

- 건교부 종합교통기획팀, 부산광역시 교통국장, 대중교통과장, 울산광역시, 김해시, 양산시 관련 공무원, 부산대 정현영 교수, 영산대 최양원 교수, 동의대 신용은 교수, 한국해양대 박진희 교수, 부산발전연구원, 경남발전연구원, (주)트러스텍, 한국교통연구원 이상민 센터장, 추상호 책임연구원

#### 5. 「부산광역시권 가구통행실태조사」 주요 내용

- 목 적 : 합리적이고 실효성있는 교통정책수립·집행을 위해 부산교통권의 통행실태 및 교통현황을 종합적으로 조사·분석하여 2005년 기준으로 한 최신 데이터베이스 구축 및 기종점 통행량(O/D) 구축 및 교통지표 산정을 목표로 함
- 과업 기간 : 2004년 12월 ~ 2006년 8월
- 공간적 범위 : 부산광역시 행정구역과 부산시 교통영향권 지역
- 시간적 범위 : 기준년도 - 2005년, 목표년도 - 2006년·2011년·2016년
- 내용적 범위 : 기초조사, 가구통행실태조사, 보완조사, 자료정리 및 O/D구축, 장래 교통수요예측

## ◆ 「국가교통DB의 정보화전략계획(ISP)수립」 보고회 및 워크숍

### 1. 「국가교통DB의 정보화전략계획(ISP)수립」 중간성과 건설교통부 보고회

- 개 요 : 한국생산성본부가 KPC\_SCM(System Development Methodology) 표준방법론을 적용하여 수행중인 국가교통DB ISP용역에 대해 건설교통부 유관팀을 대상으로 중간성과를 보고함
- 일 시 : 2007년 2월 26일(월) 10:00 ~ 11:30
- 장 소 : 건설교통부 국제회의실(719호)
- 내 용
  - ISP 중간성과물 보고
    - 환경분석 : 외부환경분석, 내부환경분석, 전략모형 수립
    - 현황분석 : 현행업무분석, 현행정보시스템분석, 선진사례벤치마킹
    - 미래상태개발 : IT비전 및 목표, 목표업무 및 정보 모델 정의
  - 건교부 유관팀과의 ISP 연구과제 협의
- 참석자 : 건교부 종합교통기획팀장, 물류정책팀, 도로관리팀, 도시교통팀, 교통정보기획팀 담당 사무관, 한국생산성본부 연구진, 한국교통연구원 최정민·박인기 책임연구원

### 2. 「국가교통DB의 정보화전략계획(ISP)수립」 관련 워크숍

- 개 요 : 국가교통DB사업의 전략적 중요도, 실행의 용이성을 고려한 평가항목으로 구성된 추진과제 포트폴리오 분석을 통하여 중장기 사업과제의 우선순위를 정하고 이에 대한 실행 Roadmap을 도출하기 위해 워크숍을 개최함
- 일 시 : 2007년 3월 20일(화) ~ 21일(수)
- 장 소 : 한국생산성본부 연수원
- 내 용

- 국가교통DB센터의 미션, 비전, 전략 등 수립
- 중장기 사업계획 및 세부 추진과제 도출
- 참석자 : 한국생산성본부 이서한 전문위원 외 연구진 7인, 한국교통연구원 이상민 센터장, 정경옥·최정민·박인가·추상호·김찬성 책임연구원

### 3. 「국가교통DB의 정보화전략계획(ISP)수립」 최종보고회

- 일 시 : 2007년 4월 30일(월) 16:00
- 장 소 : 한국교통연구원 1층 회의실
- 내 용 : 국가교통DB ISP수립 최종결과 보고 및 토의
- 참석자 : 한국생산성본부 연구진, 한국교통연구원 이상민 센터장, 최정민 책임연구원

### 4. 「국가교통DB의 정보화전략계획(ISP)수립」 주요 내용

- 사업 목적
  - 국가교통DB구축 및 운영과정에서 제기된 제반 문제점을 해소
  - 사업의 연속성 확보를 위한 국가교통DB의 중·장기 구축 및 활용계획에 대한 비전 및 목표 제시
  - 자료의 생성에서 배포에 이르기까지 국가교통DB의 정보화에 대한 전략수립
- 사업 기간 : 2006년 12월 4일 ~ 2007년 4월 3일
- 사업 범위
  - 국가교통DB의 비전 및 사업목표 정립 : 국가교통DB의 비전에 부합하는 사업목표와 추진 전략을 도출하고, 각 부문별 중점추진과제 제시
  - 국가교통DB의 업무재설계(BPR) : 국가교통DB의 활용도를 높이기 위해 각 부문별 DB의 활용범위를 파악하고 이용률 제고를 위한 합리적인 방안 제시
  - 국가교통DB의 정보화전략계획 수립(ISP) : 종합교통 데이터베이스의 목표 및 비전을 수립하고, 목표달성을 위한 서비스, DB구축, 운영방안 등 구체적인 실행계획 수립

## ◆ 2007년 설연휴 특별수송대책기간의 통행특성 사후조사 결과보고회

### 1. 개 요

- 2007년 설 특별수송대책기간 직후 통행행태에 대한 조사를 실시하여 설 연휴 동안 실제로 행해진 통행행태를 분석하고 사전 조사된 통행행태와 비교분석하여 향후 특별수송대책수립의 개선방안을 마련하고자 함

### 2. 일 시 : 2007년 3월 27일(화) 11:00

### 3. 장 소 : 한국교통연구원 1층 회의실

### 4. 내 용

- 2007년 설 특별수송대책기간의 통행행태 사후조사 결과보고
- 사전·사후조사 결과 비교분석결과 및 향후 조사 개선방안 보고

### 5. 참석자

- (주)리서치랩 최환 차장, 임세호 대리, 한국교통연구원 이상민 센터장, 박인기 책임연구원 외 연구진

### 6. 「특별연휴기간 중 지역간 통행량 및 통행특성분석」 주요 내용

- 과업 목적 : 하계 휴가기간, 추석·설 연휴기간에 대한 통행실태 설문조사 결과와 과거 교통수단별 수송실적 현황 등을 고려하여 각 연휴기간의 통행수요를 분석·예측하여 제시함으로 특별수송대책 마련을 위한 기초자료 제공을 목적으로함
- 과업 기간 : 2006년 5월 ~ 2007년 4월
- 과업 내용
  - 하계, 추석, 설 특별수송대책기간 통행수요 분석

- 기초자료 수집 및 분석
- 조사표본 선정 및 설문조사
- 사전 및 사후 설문조사 결과 분석
- 특별수송기간의 통행수요 예측 및 개선방안 마련

## ◆ 제1회 교통수요포럼 개최

1. 일 시 : 2007년 4월 6일(금) 16:00 ~ 18:00

2. 장 소 : 한국교통연구원 2층 회의실

### 3. 내 용

- 주제 발표
  - 전국 지역간 여객 기종점통행량 자료의 전수화
  - 전국 지역간 화물 기종점통행량 자료의 전수화
- 토의 내용
  - 전국 지역간 여객·화물 기종점통행량 전수화방법론 검토
  - 2005년 기준 구축된 기종점통행량에 대한 검토

### 4. 참석자

- 교통수요포럼회원 및 교통학회 회원, 한국교통연구원 이상민 센터장, 추상호·김찬성 책임 연구원 외 연구진

### 5. 「교통수요포럼」 주요 내용

- 배 경 : 교통수요예측의 신뢰도 제고와 표준화된 지침 마련 등을 위한 학술적 토의의 장으로서 학계, 정부, 연구기관, 교통업계 등 관련 교통전문가로 구성된 교통수요분석 전문가 포럼을 구성하여, 교통수요분석 부문에 대한 역량을 강화하고자 함
- 목 적 : 한국교통연구원에서 수행하는 기초자료 생성, 관련이론 검토, 새로운 수요분석모형의 개발 등 교통수요분석에 대해 자료의 신뢰성과 정확성을 제고할 수 있도록 공동의 연구와 자문 역할 수행을 목적으로 함
- 구 성 : 회장1인, 부회장1인 한국교통연구원 국가교통DB센터에서 간사역할 수행
- 참여대상자 : 학계, 업계, 관계부처 등 교통수요관련 유관기관 및 전문가

## ◆ 「2006년 광역권 여객통행실태조사」 최종보고회

### 1. 개 요

- 2006년도 광역권 여객통행실태조사를 수행한 각 권역별 조사담당업체의 조사결과 및 향후 추진일정에 대한 보고회 개최

### 2. 일 시 : 2007년 4월 10(화) 10:30 ~ 18:00

### 3. 장 소 : 한국교통연구원 1층 회의실

### 4. 내 용

- 각 권역별 조사집계결과 보고
- 각 권역별 보완조사 실시 내용 및 결과보고
- 잔여수행일정 보고 및 협의
- 각 권역별 기초분석 결과 보고

### 5. 참석자

- 각 권역별 조사 담당업체 책임자 및 한국교통연구원 이상민 센터장, 추상호 책임연구원 외 담당 연구진

### 6. 「2006년 광역권 여객통행실태조사」 주요 내용

- 조사 목적 : 지방 5개 광역시를 포함한 주변 교통영향권 및 수도권 영향권을 대상으로 여객부문의 통행실태를 조사하고, 이를 통해 광역권 여객통행실태를 파악하고 기종점통행량자료를 구축하여 각종 교통관련 정책 및 계획 수립시 필요한 기초자료를 제공하고자 함

- 조사 기간 : 2006년 9월 ~ 12월
- 조사 지역 : 지방 5개 광역시 및 인접도시, 주요 중소도시, 수도권 영향권
- 조사 종류
  - 가구통행실태조사 : 해당 지역의 가구 일반현황, 개인특성 및 통행특성 등을 조사
  - 코든/스크린라인 교통량 및 재차인원조사 : 24시간 차종별/시간대별 교통량, 재차인원(가능 시간대) 등을 조사
  - 시내/마을버스 탑승 승하차인원조사 : 노선번호, 차량번호, 일일운행횟수, 정류장명, 정류장별 도착시각, 정류장별 탑승/하차인원, RF카드 사용 인원 등을 조사
  - 통과버스 재차인원조사 : 회사명, 버스유형, 노선번호, 재차인원, 조사시각, 노선방향 등을 조사
  - 터미널이용실태조사 : 최초출발지, 출/도착 터미널, 출발시각, 접근수단, 최종목적지, 통행목적 동행인수, 자택주소 등을 조사
  - 택시조사 : 택시종류, 회사명, 출발지, 출발시각, 도착지, 도착시각, 승객수, 통행목적 등을 조사



## ◆ 「2006년도 국가교통DB구축사업」 전문가 워크숍

### 1. 개 요

- 2005년 기준 여객 및 화물 기종점통행량(O/D) 자료의 신뢰성을 제고하기 위하여 전수화된 결과에 대한 교통수요 전문가들의 심도 있는 토의를 거쳐 검증받고자함

### 2. 일 시 : 2007년 4월 19일(목) ~ 20일(금)

### 3. 장 소 : 양평 한화리조트

### 4. 내 용

- 여객 기종점통행량(O/D) 전수화 결과 검토
  - 통과교통비율 산출 방법
  - zero cell 보정 방법
  - 스크린 라인 및 TCS 자료를 이용한 O/D 보정 방법
  - 수송실적자료를 이용한 버스 O/D의 한계점 및 개선방안
  - 버스 O/D 검증 방법
- 화물 기종점통행량(O/D) 전수화 결과 검토
  - 화물 발생량 및 도착량 추정과정
  - 물동량에서 차량 O/D로 전환하는 방법
  - 물동량의 톤급별 분담모형
  - 스크린라인 및 TCS 자료를 이용한 보정방법
  - 내수와 수출입 화물 분리방법

### 5. 참석자

- 건설교통부 종합교통기획팀 3명, 도로건설팀, 도로정책팀, 도로관리팀, 철도건설팀, 도시교통팀, 대중교통팀 각 1명, 물류정책팀, 물류시설정보팀, 물류산업팀 각 1명, 교통분야 외부 전문가 15명, 한국교통연구원 교통수요 관련 전문가 5명, 국가교통DB센터 직원 18명

## ◆ 「국가교통DB시스템 구축 및 운영」 최종감리결과 보고회

1. 일 시 : 2007년 5월 3일(목) 10:30 ~ 11:30

2. 장 소 : 한국교통연구원 1층 회의실

3. 내 용

- 사업관리 및 품질관리, 응용시스템, 데이터베이스, 시스템 아키텍처 및 보안 등에 대한 최종 감리 결과보고 및 대응조치·협의

4. 참석자

- 한국정보감리평가원 유홍준 원장, 권갑주·박순옥·임경종·정은주 감리원, 유비시티 이득우 사장, 권광석 차장, 한국교통연구원 이상민 센터장, 이창렬 연구원

5. 「국가교통DB시스템 구축 및 운영」에 대한 정보시스템 감리

- 감리 목적 : 『2006년 국가교통DB구축사업』 중 DB시스템 구축 및 운영부문의 위탁 사업에 대한 감리를 시행함으로써 본 사업의 성공적인 수행여부를 점검·평가하고, 보완하여 사업계획 및 관련지침이 정확히 반영된 양질의 사업결과를 도출하기 위함
- 대상 사업 : 「2006년 국가교통DB구축사업」 중 DB시스템 구축 및 운영부문의 위탁 사업
- 위탁 업체 : 유비스티
- 감리 사업자 : (주) 한국정보감리평가원
- 중점 감리내용
  - 프로젝트 범위 및 일정관리 수립 및 준수 여부
  - 프로젝트 품질관리
  - 응용시스템 요구사항 도출 및 분석의 적절성
  - 응용시스템 사용자 인터페이스 프로토타이핑 적절성
  - 응용시스템 내/외부 인터페이스 분석/설계의 적절성
  - 데이터베이스 DB설계 및 구현의 적절성

## ◆ 「교통주제도 구축」 최종보고회

1. 일 시 : 2007년 5월 3일(목) 16:00

2. 장 소 : 한국교통연구원 1층 회의실

### 3. 내 용

- 교통시설물조사, 교통주제도, 교통분석용 네트워크 구축 최종성과 보고 및 토의

### 4. 참석자

- (주)위아 연구진, 한국교통연구원 이상민 센터장, 주제도 부문 연구진

### 5. 「교통주제도 구축」 주요 내용

- 구축 목적 : 교통망의 선형정보와 교통시설물의 속성정보 등의 교통시설물 조사를 시행하며 조사자료를 국가지리정보체계(NGIS)기반으로 교통주제도와 교통분석용 네트워크를 구축하여 각종 교통계획 및 교통공학의 기반자료로 활용하도록 함
- 위탁 업체 : (주)위아
- 과업 기준일자 : 2005년 12월 31일
- 공간적 범위 : 전국(1/25,000 610도엽)
- 내용적 범위
  - 1) 교통시설물 조사
    - 전국범위 교통시설물, 교통망 등 속성정보와 선형정보 조사
    - 상시조사시스템 개발(GPS와 DMI통합)

## 2) 교통주제도 구축

- 교통주제도 갱신 및 보완
- 교통주제도의 세계측지계 전환 및 관리방안 모색

## 3) 교통분석용 네트워크 구축

- 네트워크의 속성정보 및 선형정보의 무결점화

## ◎ KTDB 발간물

- 다음은 국가교통DB센터에서 제작·배포하는 발간물로서, KTDB홈페이지([www.ktdb.go.kr](http://www.ktdb.go.kr))에서 다운받을 수 있습니다.

발간물	내용
 <p><b>국가교통DB동향정보</b></p> <p>CONTENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 국가교통DB 동향분석             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국가 주요교통지표 동향 / 3</li> <li>- 교통지 지능화 / 4</li> <li>- 교통관련 서비스(Transportation Service Index) / 13</li> <li>- 교통안전서비스(Transportation Safety Index) / 20</li> </ul> </li> <li>○ 교통DB관련 최근 연구동향             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통지 지능화 / 29</li> <li>- 2004년 교통통계 / 37</li> <li>- 2004년 교통지 지능화 / 44</li> </ul> </li> <li>○ 국가교통DB 주요소식             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국가교통DB센터의 업무현황 / 49</li> <li>- 교통지 지능화 / 51</li> <li>- 교통지 지능화 / 52</li> <li>- 한국교통연구원 / 53</li> <li>- 국가교통DB 센터 Road Show / 54</li> <li>- 2004년 국가교통DB센터 / 55</li> </ul> </li> </ul> <p>국가교통DB센터 Korea Transport DB Center</p>	<p><b>&lt; 국가교통DB동향정보지 &gt;</b></p> <p>◎ 국가교통DB 주요 조사분석결과, 교통DB관련 최근 연구동향 및 국가교통DB 주요 소식을 발췌, 제공하여 국가교통DB 홈페이지 회원들 비롯한 교통관련 종사자 등의 교통DB에 대한 이해를 돕고 구축자료의 업무활용도를 제고하기 위해 작성·배포함</p> <p>◎ 발간주기 : 3개월 (1, 4, 7, 10월)</p> <p>◎ 제공자료 : 2005/1호(2005년 7월) 부터</p>
 <p><b>2005</b></p> <p><b>국가주요교통통계</b></p> <p>KOREA TRANSPORTATION STATISTICS</p> <p>www.ktdb.go.kr</p> <p>건설교통부 MINISTRY OF CONSTRUCTION &amp; TRANSPORTATION</p> <p>한국교통연구원 KOTI THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE</p>	<p><b>&lt; 국가주요교통통계집 &gt;</b></p> <p>◎ KTDB홈페이지를 통해 제공되고 있는 교통통계항목 중 주요항목을 발췌하여 작성하는 통계책자로서, 매년 갱신 제공함으로써 언제든지 손쉽게 주요교통자료의 시계열 자료를 활용할 수 있도록 함</p> <p>◎ 발간주기 : 1년</p> <p>◎ 제공자료 : 2003, 2004, 2005</p>
 <p>건설교통부 2006. 4</p> <p>발간등록번호 11-100000000-01984-10</p> <p>2005년도 「국가교통DB구축사업」 <b>요약보고서</b></p> <p>한국교통연구원 KOTI THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE</p>	<p><b>&lt; 국가교통DB구축사업 최종보고서 &gt;</b></p> <p>◎ 국가교통DB센터에서 교통체계효율화법에 의거하여 수행중인 '국가교통DB구축사업' 결과에 대해 연도별로 보고서를 제작·배포함</p> <p>◎ 발간주기 : 1년</p> <p>◎ 제공자료 : 2003, 2004, 2005</p>

※ 2007년 제3호(통권 제9호)는 2007년 7월 발간될 예정입니다.