

국가교통DB 구축사업 성과발표



건설교통부는 지난 5월 27일 서울 논현동 건설회관에서 '2004년도 국가교통DB구축사업('04.04~'05.04) 성과발표회'를 학계, 연구원, 업계, 공무원 등 교통관련 전문가 200여명이 참석한 가운데 개최했다.

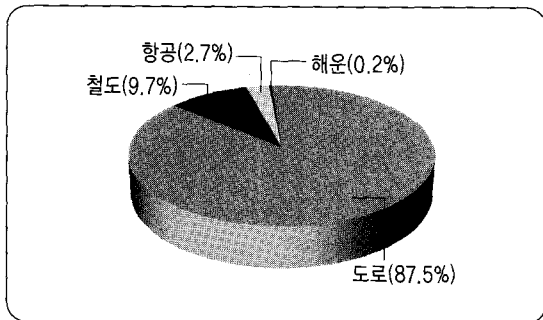
국가교통DB구축사업은 교통량·통행실태 및 교통시설현황 등 교통기초자료를 종합적으로 조사·분석하고 DB로 구축하여 교통정책과 계획 등에 공동 활용하기 위한 것으로서, 건설교통부가 '98년부터 교통개발연구원에 위탁하여 사업을 추진해 오고 있다.

이번 성과발표회에서는 육상·해상·물류부문에 대한 교통조사 및 분석 결과와, 교통계획 수립 등에 제공되어 활용된 다양한 사례도 발표되었으며, 교통주제도·교통분석용 네트워크 등 구축된 DB자료에 대한 시연도 함께 실시했다.

조사·분석된 내용 중 지역간 여객통행 실태를 살펴보면 '03년말 기준으로 전국에서 발생하는 지역간(167개 특별시·광역시·시·군간) 1일 통행인구는 총 1,227만명으로, '02년 1,180만명에 비해 4.0% 증가한 것으로 나타났다.

이 중 승용차를 이용한 1일 통행인구가 983만명으로 '02년에 비해 5.0%(47만명) 증가한 것을 비롯해 철도 8.3%(8만명), 항공 0.5%, 해운 4.8% 증가한 반면, 버스는 6.0%(8만명) 감소한 것으로 나타났다.

수송분담율의 경우, 통행거리를 고려한 분담율(인·km)은 도로 87.5%(승용차 75.7%, 버스 11.8%), 철도 9.7%, 항공 2.7%, 해운 0.2%의 순이고, 통행거리를 고려하지 않은 경우(인 기준)는 도로가 90.4%(승용차 80.1%, 버스 10.3%), 철도 9.0%, 항공 0.5%, 해운 0.1% 순으로 나타났는데, '02년에 비해 승용차 분담율은 0.8% 증가한 반면 버스·철도

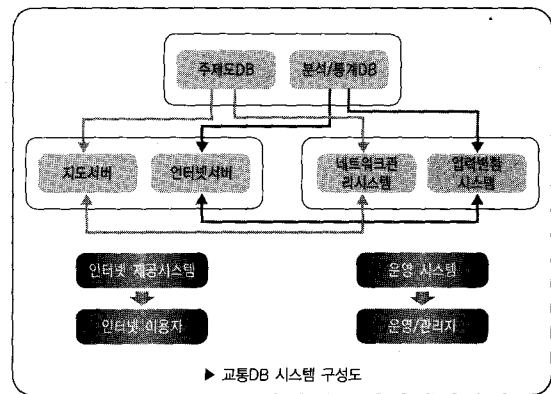
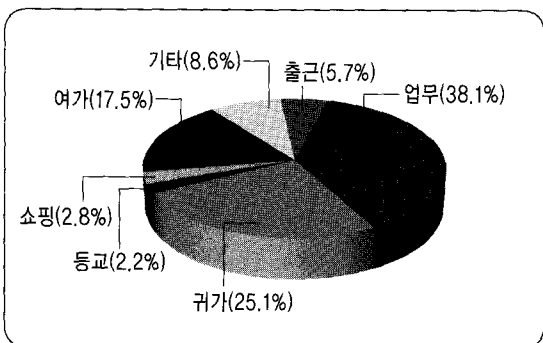


의 부담율은 20.0%에서 19.3%로 0.7% 감소한 것으로 나타나 대중교통수단 이용율은 지속적으로 감소하고 승용차 이용율은 계속 증가하는 것으로 분석되었다.

또한 통행목적은 업무를 위한 통행이 1일 467만명으로 38.1%, 귀가통행이 307만명으로 25.1%, 여가통행이 214만명으로 17.5%를 차지해 지역간 주요 통행목적으로 분석되었다.

도시내 통행의 주요 목적인 출근과 등교는 지역간 통행에서는 각각 5.7%, 2.2%에 불과해 지역간 통행과 도시내 통행목적은 다른 양상을 보이는 것으로 나타났으나, 지역간 통행에 있어 출근통행이 '02년에 비해 4.6% 증가한 것으로 나타나 생활권역의 확대에 따라 출근통행의 비중이 커지는 것으로 분석되었다.

지역간 통행량이 가장 많이 발생하는 시·도는 경기도로 1일 345만명이 발생하여 전국 지역간 통행량의 28.1%를 차지하고 있으며, 다음으로 서울이 233만명(18.9%)을 나타내고 있고, 울산광역시가 14만명(1.1%)으로 가장 적은 통행량을 보이고 있다.



한편, 울산과 경남의 경우 각각 87.1%, 86.7%의 사람이 승용차를 이용해 지역간 통행을 하는 것으로 나타나 전국 16개 시·도 중 가장 높은 승용차 의존도를 보여 주고 있으며, 강원도가 가장 낮은 68.7%를 보여주고 있다. 버스와 철도를 이용하여 지역간을 이동하는 비율은 강원도가 31.2%로 가장 높고, 인천이 28.1%로 비교적 높은 대중교통이용률을 보여주고 있다.

대중교통부문에서는 5개 광역권(부산, 울산, 대전, 광주, 대구)의 대중교통에 대한 이용실태조사를 실시하였다.

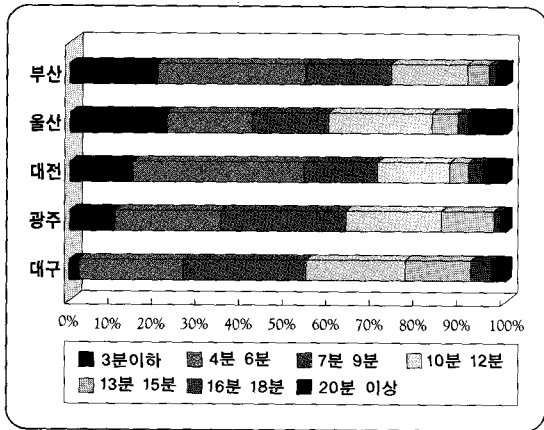
인구 천명당 시내버스 대수는 부산 0.71대, 대구 0.68대, 광주 0.67대, 대전 0.65대, 울산 0.54대로 부산이 가장 많은 것으로 나타났으며, 시내버스의 평균 지체시간을 3분 간격대로 나누어 분석해 본 결과, 울산 10~12분(23.8%), 대구 7~9분(28.0%), 광주 7~9분(28.7%), 부산 4~6분(33.8%), 대전 4~6분(39.4%)이 가장 많은 비율을 나타냈다. 특히, 대구는 13분 이상이라는 응답자가 23.0%로 나타나 타 지역에 비해 지체시간이 긴 것으로 나타났다.

시내버스의 노선당 평균배차간격은 울산 67.7분, 대전 46.8분, 광주 40.0분, 부산 20.0분, 대구 12.9분으로 울산의 배차간격이 가장 긴 것으로 조사되었다.

'03년도 전국 지역간 화물의 연간물동량은 16억 6천만톤으로 '02년 15억 8천만톤 대비 4.86% 증가한 것으로 나타났다.

수송수단별로는 도로수송이 146,756만톤으로 전체 물동량의 88.36%를 차지해 가장 높은 비율을 나타

○ 국가교통 DB구축사업 성과발표



내고 있고, 이어 연안수송이 14,533만톤(8.75%), 철도수송이 4,748만톤(2.86%), 항공수송이 42만톤(0.03%)의 순서를 보이고 있다. '02년도와 비교해 보면, 도로수송이 5%, 철도수송이 3%, 연안수송이 3% 증가한 반면, 항공수송은 2% 감소하였다.

한편, 도로수송 분담율이 '02년 88.13%에서 '03년 88.36%로 거의 변동이 없이 높게 나타나 우리나라의 화물수송이 여전히 화물자동차에 의한 공로수송에 의존하고 있음을 보여주고 있으며, 이는 공로수송이 접근성 및 편리성에 있어 다른 교통수단보다 우위에 있기 때문인 것으로 분석된다.

지역간 화물자동차 1일 평균통행량은 462만 통행으로 '02년 448만 통행 대비 3.23%가 증가한 것으로 나타났다. 통행량이 가장 많이 발생한 시·도는 경기도로 1일 101만 통행이 발생하여 전국 통행량의 21.9%를 차지하고 있으며, 다음으로 서울이 48만 통행(10.4%)을 나타내고 있고, 제주도가 6만 통행(1.2%)으로 가장 적은 통행량을 보이고 있다.

톤급별로는 3톤이하가 406만 통행(87.8%), 3톤초과 8톤이하가 33만통행(7.2%), 8톤초과가 23만통행(5.0%)의 순서를 보이고 있어 소형 화물차가 대부분을 차지함을 알 수 있다. '02년과 비교해보면 3톤이하가 1.2%, 3톤초과 8톤이하가 34.9%, 8톤초과가 5.5% 증가하였다.

해상부문에서는 동북아지역의 환적컨테이너 수송량을 분석한 결과, '03년도에 국내항만에서 처리된 전체 컨테이너화물 1,319만 TEU 가운데 환적화물

은 460만TEU로 전체의 34.9%를 차지하고 있으며, 항만별 환적화물 처리실적을 보면 부산항이 전체 환적화물의 대부분인 92.4%를 처리하고 있으며, 나머지는 광양항이 7.5%, 인천항이 0.1%를 처리하고 있다.

'03년도에 부산항에서 처리된 환적화물 425.2만 TEU의 출발지는 중국이 40.4%(87.8만TEU)로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 일본 12.2%(26.5만), 미국 11.3%(24.5만)의 순서이고, 목적지는 미국이 24.4%(50.6만)로 최대이며, 다음으로 일본 19.9%(41.2만), 중국 15.2%(31.6만)의 순서인 것으로 조사되었다.

이동경로를 기준으로 보면 중국→(부산항)→미국(7.7%), 중국→(부산항)→일본(2.6%), 미국→(부산항)→중국(2.2%)의 순으로 나타났다.

광양항에서 처리된 환적화물 34.4만TEU(입항환적 17.5만, 출항환적 16.9만)의 경우 출발지는 부산항과 동일하게 중국이 56.8%(9.9만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 홍콩 18.1%(3.2만), 미국 14.7%(2.6만)의 순서이고, 목적지는 중국이 35.2%(6.0만)로 최대이며, 다음으로 미국 28.7%(4.9만), 멕시코 13.7%(2.3만)의 순서인 것으로 분석되었다.

이동경로를 기준으로 보면 중국→(광양항)→미국(10.6%), 중국→(광양항)→중국(5.8%), 중국→(광양항)→멕시코(5.6%)의 순으로 나타났다.

아울러 교통시설물 조사결과를 바탕으로 차로수·제한속도 등 649개의 교통속성정보를 입력한 입체 전자지도인 교통주제도와 교통분석용 네트워크를 구축하여 기간교통시설의 관리 및 시설투자의 기초 자료로 활용할 수 있도록 하였다. **물류**