

# 목차

01 서론	2
1_연구 배경 및 목적	2
2_연구 기대효과	3
02 보행 통계지표 현황과 문제점 진단	6
1_국내 보행 통계지표 현황과 문제점	6
2_해외 보행 통계지표 사례	10
03 보행통행의 정의	20
1_스마트폰 어플리케이션(GPS)을 활용한 통행일지 조사	20
2_보행의 정의	29
04 보행 통계지표 개선	36
1_보행 통계지표 개선 개요	36
2_접근수단 보행 통계지표 개선	38
3_GPS를 활용한 통행일지 조사를 통한 주수단 보행 통계지표 개선	43
4_보행량 모니터링 지점 도입	45
05 결론 및 정책제언	54
1_결론	54
2_정책제언	60
참고문헌	63
부록	64
Abstract	86

## 표

[표 1-1] 보행 관련 조사 종류 및 특징	2
[표 2-1] 가구통행실태조사 개요	6
[표 2-2] 2010 가구통행실태조사 표본크기	6
[표 2-3] 2013년 서울시 수단 부담률(도보/자전거 제외, 지하철/철도 환승 포함)	7
[표 2-4] 2013년 서울시 수단 부담률(지하철/철도 환승 포함)	7
[표 2-5] 유동인구 조사 개요(2012년)	8
[표 2-6] 연도별 유동인구 조사지점 선정	9
[표 2-7] 도쿄도시권 개인통행조사 개요(1968~2008)	11
[표 2-8] 교통수단 분류(일본)	12
[표 2-9] 영국의 통행조사	15
[표 3-1] 조사 내용	20
[표 3-2] 통행의 기준	21
[표 3-3] 통행기록 예시(1)	21
[표 3-4] 통행기록 예시(2)	22
[표 3-5] 통행기록 예시(3)	22
[표 3-6] 응답자 표본 특성	24
[표 3-7] 1일 평균 총 통행시간 및 통행거리 비교(1)	25
[표 3-8] 1일 평균 총 통행시간 및 통행거리 비교(2)	26
[표 3-9] 개별 통행당 수단별 평균 이동시간 및 거리	27
[표 3-10] 대중교통 연계 보행 분석	28

[표 3-11] 가구통행실태조사 자료의 접근수단 검토	30
[표 3-12] 버스 간 환승 통행 분석(GPS 활용 통행일지 조사)	31
[표 3-13] 통행조사 내 통행목적 구분(한국, 일본)	33
[표 4-1] 보행통행량 분석을 위한 서울시 권역 구분	37
[표 4-2] 대중교통 수단별 접근수단 보행량 산출 결과(2013년, 수도권)	38
[표 4-3] 대중교통 수단별 접근수단 보행량 변화(수도권)	39
[표 4-4] 서울시 권역별 접근수단 보행량 변화	40
[표 4-5] 서울시 권역별 보행량	42
[표 4-6] GPS 활용 통행일지 조사와 가구통행실태조사의 보행발생 원단위 비교	43
[표 4-7] 뉴욕의 GPS조사와 통행설문조사의 통행 원단위 비교	44
[표 4-8] 유동인구 조사연도별 조사지점의 특징	45
[표 4-9] 모니터링 지점 선정 원칙	46
[표 4-10] 기존 유동인구 조사지점의 토지이용별 지점 수 및 구성비	46
[표 4-11] 권역별 용도지역별 조사지점 수(기존 조사지점 및 모니터링 지점(안))	47
[표 4-12] 권역별 용도지역별 조사지점 분포(기존 조사지점 및 모니터링 지점(안))	47
[표 4-13] 연도별 유동인구 조사지점 수	48
[표 4-14] 과거 연속 조사지점을 고려한 모니터링 지점 선정	48
[표 5-1] 모니터링 지점 선정 원칙	55
[표 5-2] 서울시 권역별 보행량 산출 결과	56
[표 5-3] GPS 활용 통행일지 조사와 가구통행실태조사의 보행발생 원단위 비교	58
[표 5-4] 해외사례 : 뉴욕 가구통행실태조사	58

## 그림

[그림 2-1] 연도별 유동인구 조사지점	8
[그림 2-2] 도쿄도시권 수단 부담률 추이	12
[그림 2-3] 뉴욕/뉴저지 수단 부담률 연도별 비교(1997/98~2010/11)	13
[그림 2-4] 뉴욕(NYMTC) 카운티별 수단 부담률 비교	14
[그림 2-5] 뉴욕 맨해튼 지역 출근통행 수단 부담률	14
[그림 2-6] 해외 주요도시 수단 부담률 비교	16
[그림 3-1] 통행조사표 양식	23
[그림 3-2] 1일 평균 총 통행시간 및 통행거리 비교(182명 표본)	25
[그림 3-3] 런던 LTDS(좌)와 GPS 설문조사(우) 보행시간 분포(5분 기준)	27
[그림 3-4] 보행의 정의 개념도	29
[그림 3-5] 접근수단 보행 개념도(대중교통 환승 시)	31
[그림 3-6] 접근보행 거리가 없는 버스-버스 환승 정류장 예시	32
[그림 3-7] 대중교통의 접근수단 보행 개념도	32
[그림 3-8] 보행 목적 세분화(안)	34
[그림 4-1] 보행 통계지표 개선 개요	36
[그림 4-2] 보행통행량 분석을 위한 서울시 권역 구분	37
[그림 4-3] 대중교통 수단별 접근수단 보행량 변화(수도권)	39
[그림 4-4] 서울시 권역별 접근수단 보행량 변화	40
[그림 4-5] 서울시 교통수단 부담률 지표의 주수단 보행량 변화(서울-서울)	41
[그림 4-6] 서울시 보행량 변화	42

[그림 4-7] 권역별 보행량 절대값 분포 비교(주거용도)	49
[그림 4-8] 권역별 보행량 절대값 분포 비교(상업용도)	50
[그림 4-9] 모니터링 지점 분포	51
[그림 4-10] 모니터링 지점과 2,000조사지점 분포 비교	51
[그림 5-1] 권역별 용도지역별 모니터링 지점(안)	55
[그림 5-2] 보행통행의 정의	56
[그림 5-3] 보행 목적 세분화(안)	57
[그림 5-4] 서울시 교통수단 분담률 지표의 주수단 보행량 변화(서울-서울)	59
[그림 5-5] 서울시 보행량 변화	59
[그림 5-6] 보행 통계지표 개선 개요	60
[그림 5-7] 연구결과 반영 진행상황(2016년 여객 기종점통행량 조사)	61

