



- 도로시설
- 속도 및 교통량
- 지하철
- 통근
- 승용차 보유

10 장 교통

Transportation

- Roads
- Speed and Traffic Volume
- Subways
- Commuting
- Car

(1) 도로시설 Roads

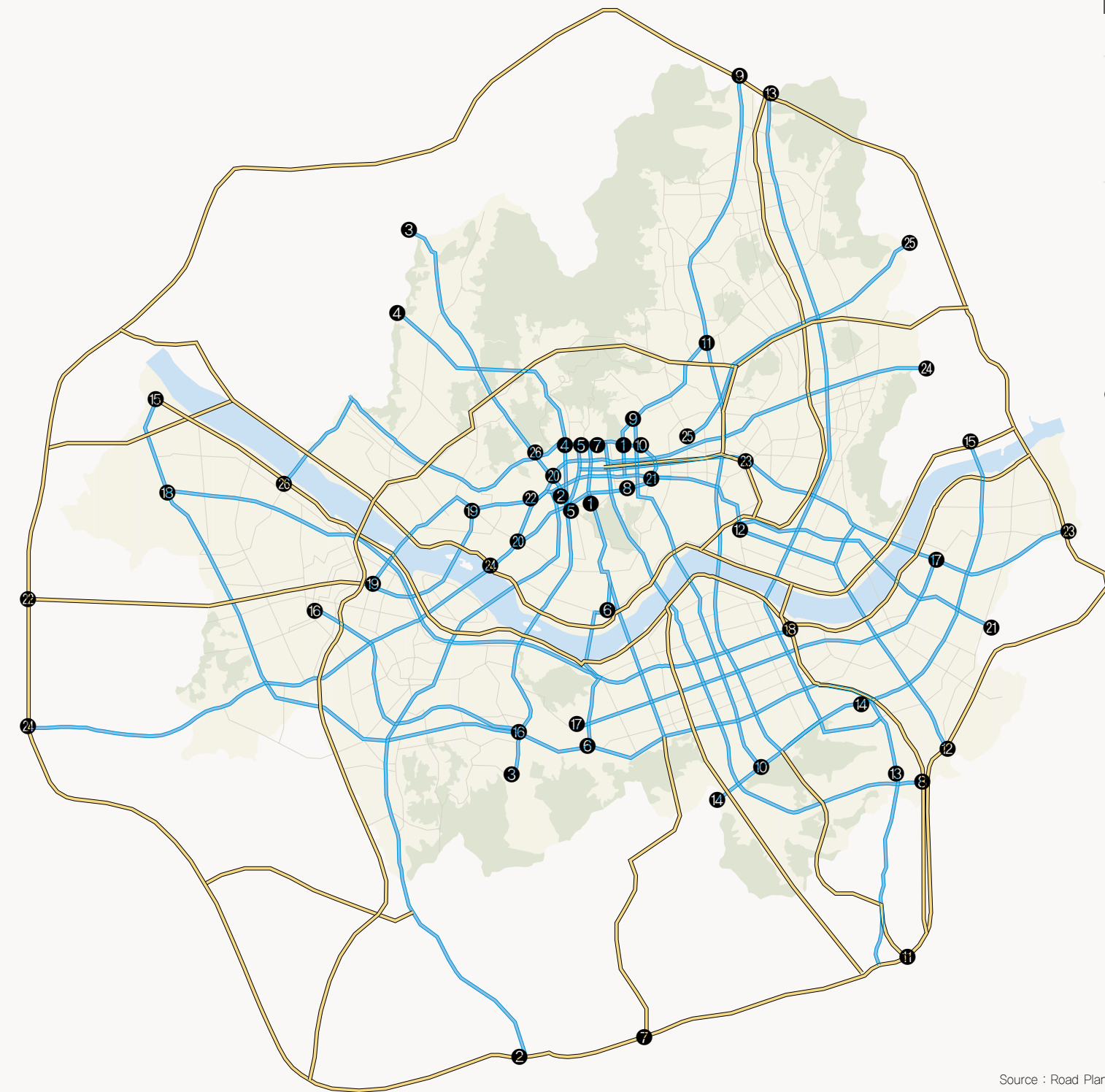
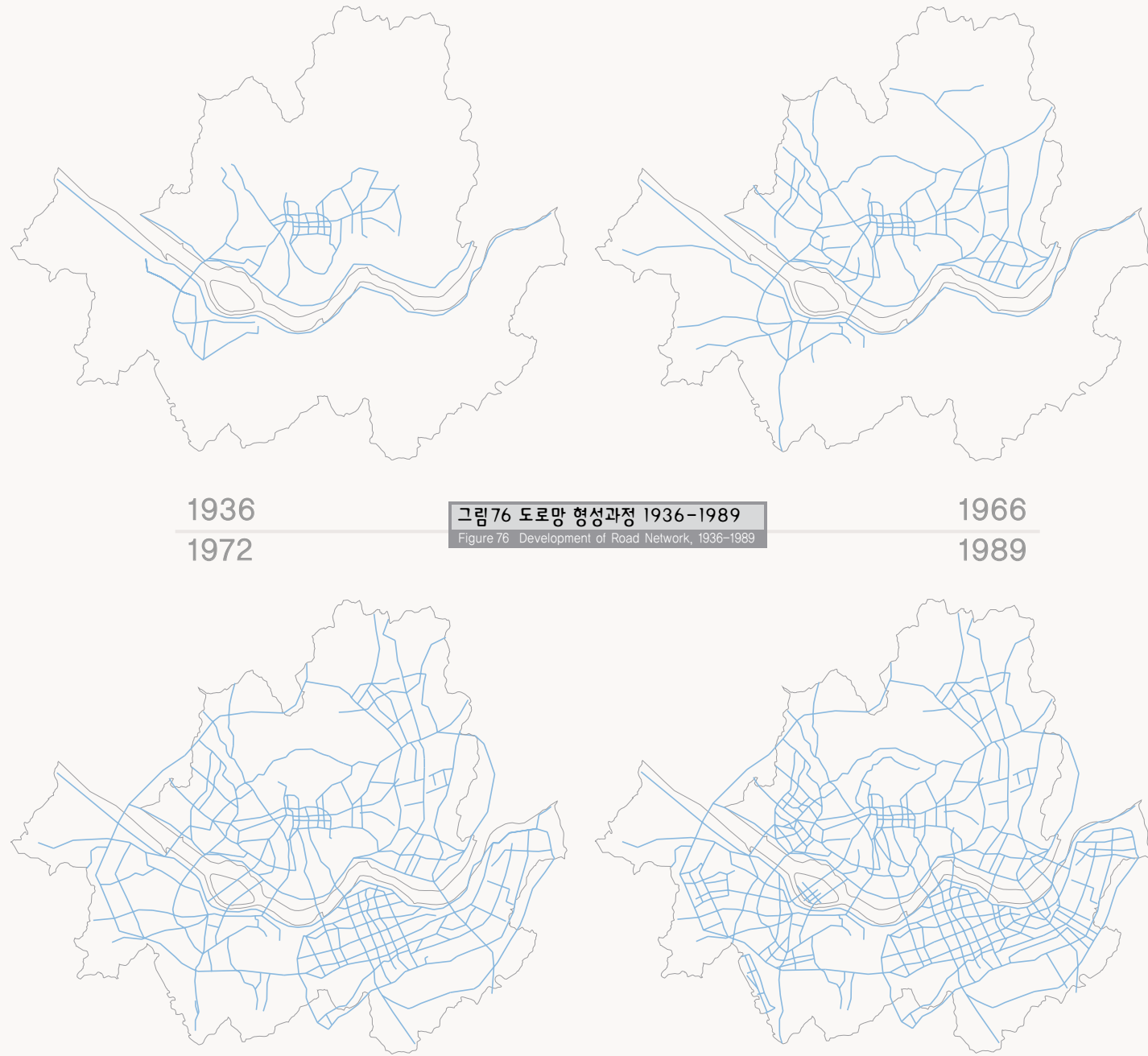
서울의 도로망은 방사형, 격자형, 순환형 도로들이 혼합된 형태이며, 이는 도시의 형성과정과 연관이 있다. 1930년대에는 4대문 안과 마포, 영등포 등 일부 외곽지역에만 도로가 연결된 상태에서 점차 강북지역에 도로망이 형성되는 과정을 거쳐 80년대에는 강남지역에 격자형 도로망이 발달되었으며, 90년대 도시고속도로를 비롯한 간선도로 정비를 통하여 오늘에 이르고 있다.

도로망 체계를 보면 외곽순환, 내부순환도로가 환상축을 형성하고, 강변북로와 올림픽대교가 동서방향의 간선축을 이루며, 동부간선, 서부간선, 그리고 최근 개통된 북부간선 도로가 차량이동의 증추기능을 담당하고 있다.

서울의 2000년 현재 도로길이는 7,844Km이며 시가화면적에 대한 도로면적으로 계산한 도로율은 해마다 증가하여 현재 약 21%에 이르고 있다.

The roads of Seoul show a combined pattern of radial roads, cross stripe roads, and a ring type road, and it is closely related to the formation process of Seoul. In the 1930s, roads were inside the Four Gates and they were connected to limited regions such as Mapo and Yeongdeungpo. Roads were gradually expanded to the northern areas of Seoul and in the 1980s cross stripe type roads were built in the Gangnam region. In the 1990s, city highways were added and main roads were expanded and repaired. Seoul's road networks are made up of an outer ring circular road and an inner ring circular road around Seoul while the Kangbyonbukno(north of the Han River road) and the Olympic road form an axis that crosses Seoul in east-west direction. In addition, the Tongbu main road, Sobu main road, and the recently opened Pukbu main road, form a backbone for transportation.

As of 2000, the total length of roads in Seoul amounts to 7,844Km and the road rate, which reflects the percentage of land in use as road vs built-up area has increased annually and presently stands at 21%.



- 1 사직로, 율곡로, 충인문로, 퇴계로, 의주로
- 2 시흥대로, 대방로, 용호로, 청파로
- 3 관악로, 한강로, 의주로, 통일로
- 4 서오릉로, 진흥로, 세검정길, 지하문길
- 5 남대문로, 태평로, 세종로
- 6 동작대로, 서빙고로
- 7 반포로, 소공로, 무교동길
- 8 현릉로, 강남대로, 한남로, 삼일로
- 9 배오개길, 창경궁로, 동소문로, 미아로, 도봉로
- 10 논현로, 동호로, 훈연원로, 대학로
- 11 언주로, 응봉로, 고신자로, 종암로
- 12 송파대로, 자양로, 구의로, 독성길
- 13 밤고개길, 광명로, 영등대로, 동2로, 동1로
- 14 양재대로, 밤고개길
- 15 개화동길, 남부순환로, 둔촌로
- 16 도림천로, 신대방길, 은천길
- 17 사당로, 서초로, 테헤란로, 올림픽로, 풍납로, 선사로
- 18 공현로, 강남로, 현충로, 동작대로, 사평로, 봉은사로
- 19 재물포길, 신촌로
- 20 만리재길
- 21 왕십리길, 광나룻길, 강동대로
- 22 재물포길, 선유로, 양화로, 신촌로, 서소문로, 을지로
- 23 청계천로, 천호대로
- 24 경인로, 마포로, 충정로, 새문안길, 종로, 왕산로, 망우로
- 25 보문로, 안암로, 종암로, 월곡동길, 화랑로
- 26 수색로, 성산로

자료 : 서울특별시 도로계획과, 2000
Source : Road Plan Division, Seoul Metropolitan Government 2000

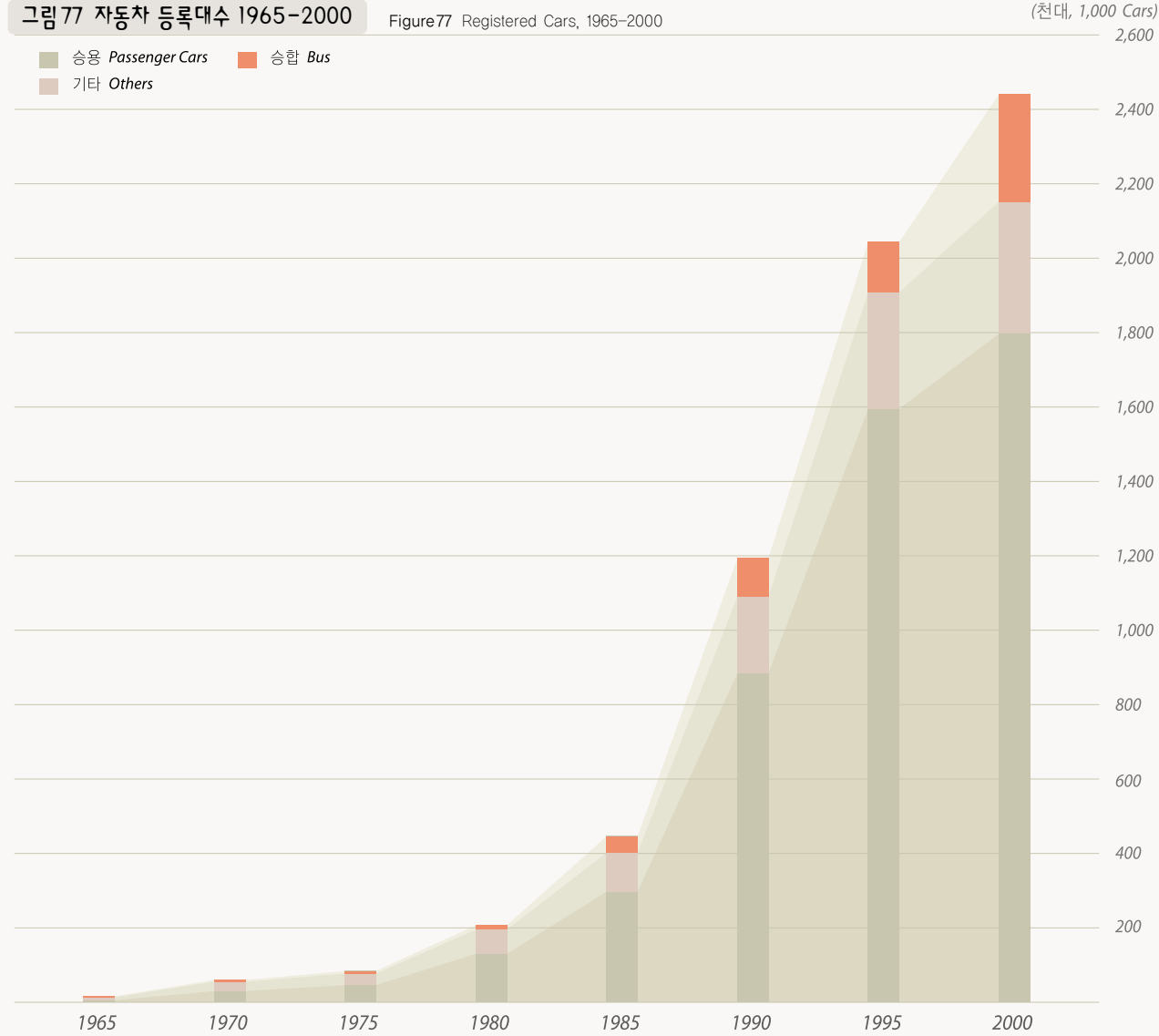
(2) 속도 및 교통량
Speed and Traffic Volume

서울의 자동차 등록대수는 80년대 이후 급속히 증가하여 80년 약 20만대에 달하던 자동차 등록대수가 2000년 현재 240만대를 넘어 서고 있다. 이러한 자동차 보급의 증가는 간선도로의 통행속도를 급격히 낮추고 있다.

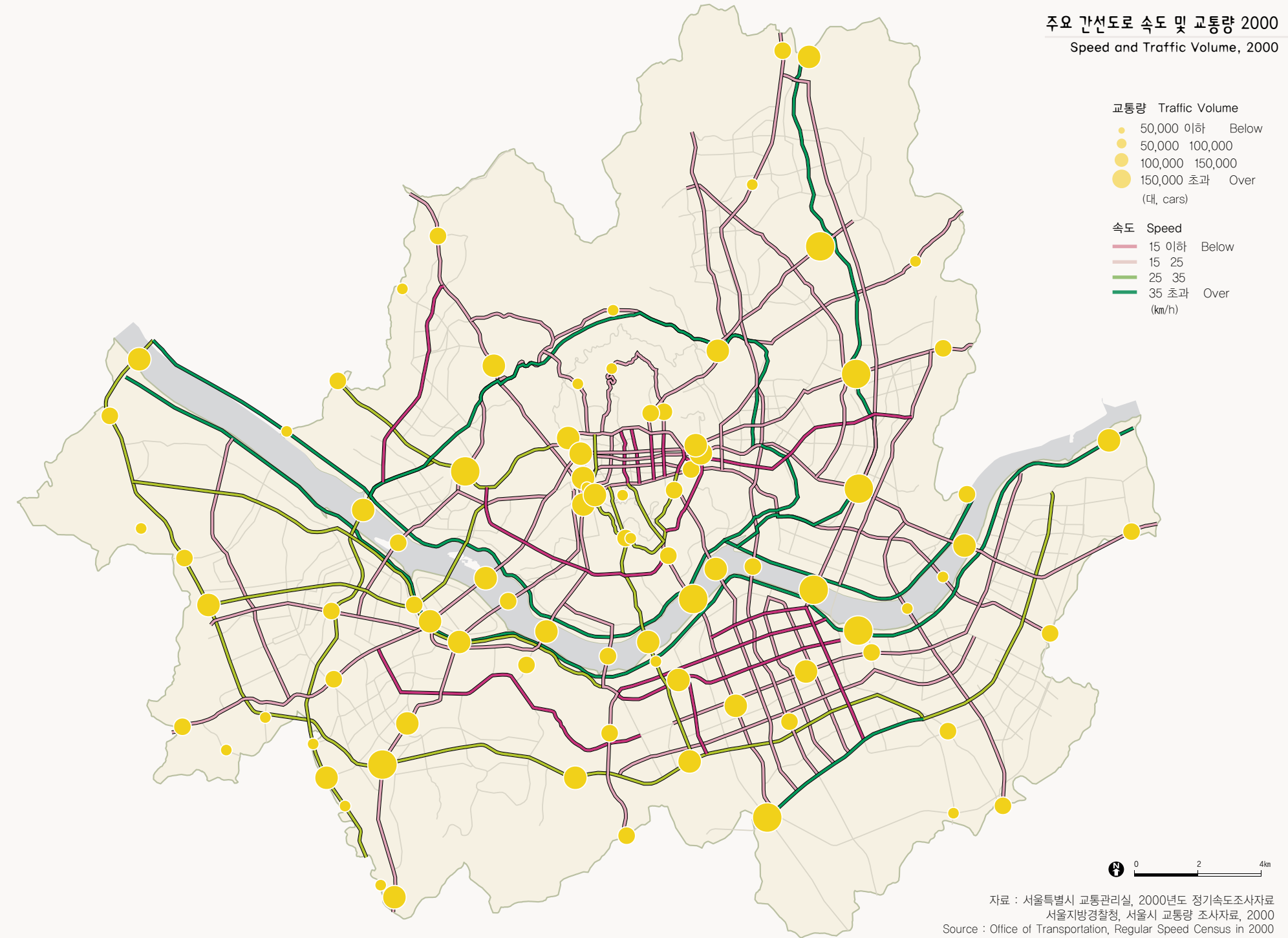
주요 간선도로별 속도를 살펴보면 외곽지역 일부도로의 경우 35Km 이상의 속도를 유지하나 도심부와 부도심 일부지역은 15Km이상의 속도를 내기 어렵고, 대부분의 구간에서 시속 20Km이하의 속도를 나타내고 있다. 주요 지점별 교통량을 살펴보면 한남대교를 비롯한 한강 교량들에서 통과교통이 많으며, 인천시, 성남시, 고양시 등 수도권 주변 도시들을 연결하는 간선도로에서의 교통량이 많아 강남 강북간 교차이동과 수도권과 서울의 직주 분리현상이 교통량 조사에 반영된 것이라 볼 수 있다.

Number of cars registered in Seoul has increased sharply since the 1980s. In 1980, Seoul had around 200,000 cars but by the year 2000, it reached 2.4 million. Such a sharp increase of cars distinctively slowed the driving speed on the main roads.

Driving speed respective of major main roads are that some roads in the outer ring region of Seoul maintain 35km driving speed, however in the downtown areas and some areas in the secondary center of the city driving speed is less than 15km in most of the roads, and the average driving speed is lower than 20km. Traffic volume at major intersections are mostly at the bridges over the Hangang River and major main roads in Incheon, Songnam, and Koyang and other suburb cities of Seoul have huge traffic volume. It reflects the huge cross section traffic volume between the Kangnam and Kangbuk regions and the separation of offices downtown and residences in the suburbs.



Transportation 교통
주요 간선도로 속도 및 교통량 2000
Speed and Traffic Volume, 2000

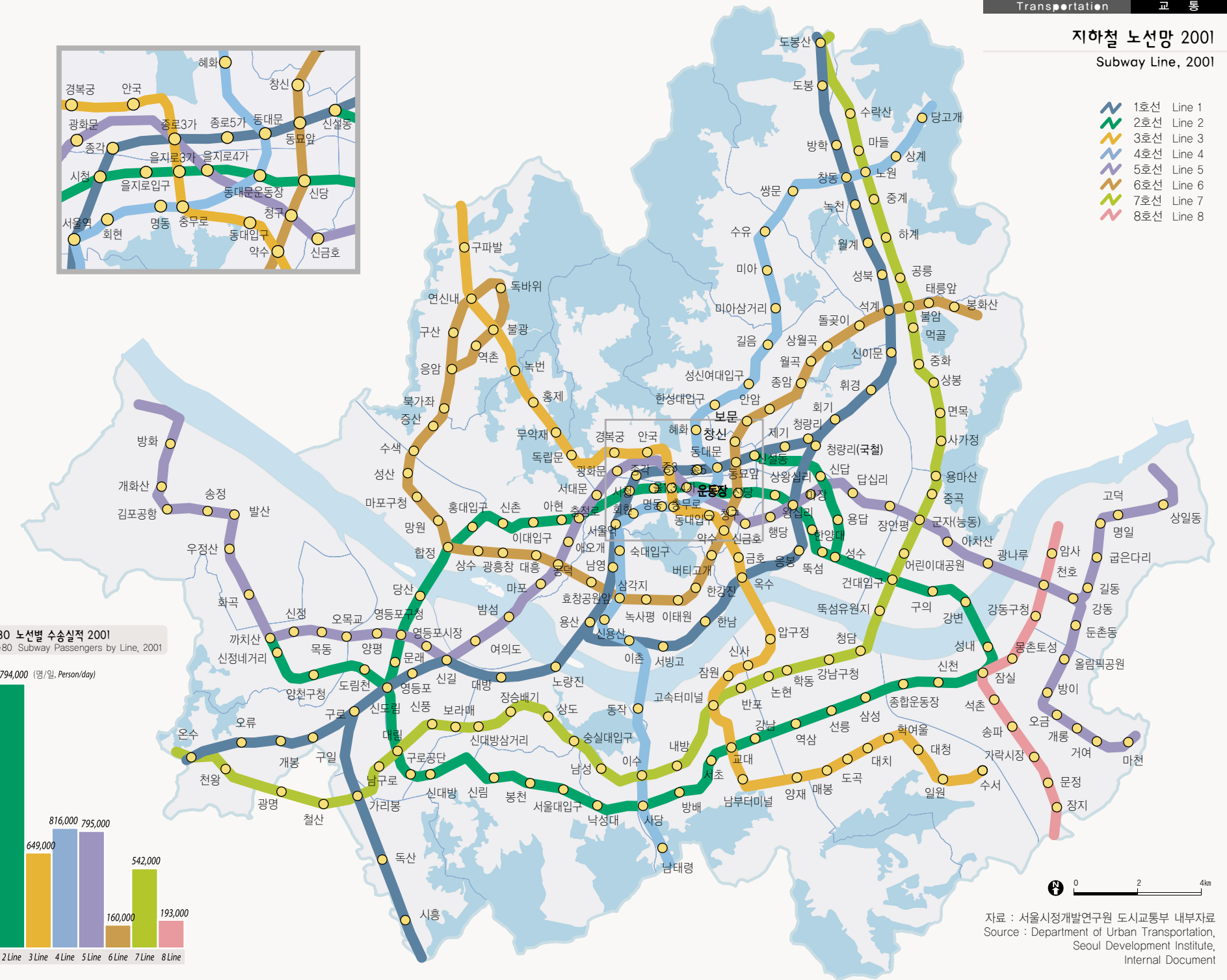
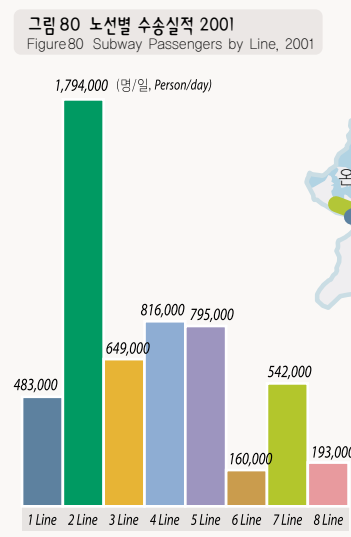
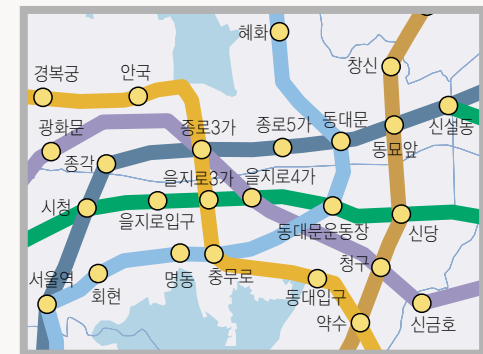
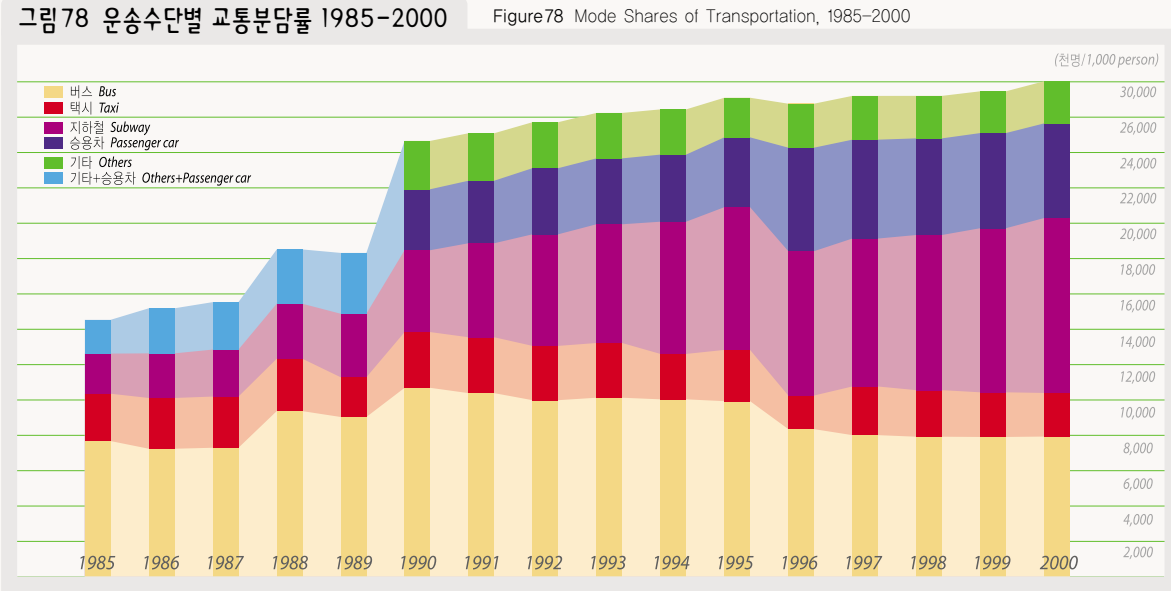


(3) 지하철 Subways

서울의 운송수단별 교통분담율을 살펴보면 2000년 기준으로 지하철 35%, 버스 28%, 승용차 19%, 택시 9%, 기타 9% 등으로 버스와 택시의 분담율은 감소하며, 지하철과 승용차의 분담율은 계속적으로 증가하고 있다.

서울의 지하철은 1974년 1호선이 개통된 이후 1985년까지 2, 3, 4호선이 개통되어 1기 지하철이 완성되었고, 1987년부터 2000년 말까지 2기 지하철이 완공되었으며, 현재 지하철 9호선의 건설이 추진되고 있다. 1 8호선에 이르는 현재의 지하철 수송인원은 일평균 약 5백16만명 수준이며 환상선인 2호선이 180만명으로 가장 많고, 4호선과 5호선이 그 뒤를 잇고 있다.

The mode shares of transportation of Seoul as of 2000 shows that the subways take up 35% of Seoul's transportation while buses 28%, cars 19%, taxis 9%, and others 9%. While transportation by bus and taxi is decreasing, the use of subways and cars are continuously increasing. Since the No.1 subway line opened in 1974, the 2nd line, the 3rd line, and 4th lines have been added until 1985, which is the 1st phase of subway development. The 2nd phase of subway development began in 1987 and was completed by the end of 2000. Presently, the 9th line is under construction. As of now 8 subway lines are in operation and they carry 5.15 million people per day. Line No. 2 circular subway transport largest number of people, 1.8 mil. people a day and it is followed by Line 4 and Line 3.



(4) 통근 Commuting

서울의 통근패턴은 도심으로의 이동이 가장 많고, 그 외에 여의도를 중심으로 하는 영등포구와 강남구에 집중되어 있다. 강남지역의 개발이 미미하였던 80년대에는 강남구로의 통근이동이 적었으나, 강남이 상업 업무지역으로 개발된 90년대 이후 통근통행이 급증하여 최근에는 도심과 더불어 가장 통근통행이 많은 지역이 되었다.

특히 송파에서 강남으로 오는 통근통행이 4만인을 초과하고 있으며, 최근의 통근통행 패턴은 과거에 비해 다양해지는 특성이 있다.

Commuting from residences in the suburbs to the downtown area constitutes the largest percentage of commuters while Yeongdeungpo-gu centering in Yeouido and Gangnam-gu come next to downtown in the number of commuters. In the 1980s when the Gangnam region had yet been developed, commuters going to Gangnam-gu were rather small in number. In late 1990s, however, when the Gangnam region was developed as a commercial and business center, commuting to Gangnam region increased sharply, making it, together with the downtown area, the source of the largest number of commuters. In particular, commuters commuting from Songpa-gu to Gangnam exceeded 40,000 people. The recent commuting patterns have been diversified compared with that of the past.

그림 81 구간통근자수 1980
Figure 81 Number of Commuters, 1980

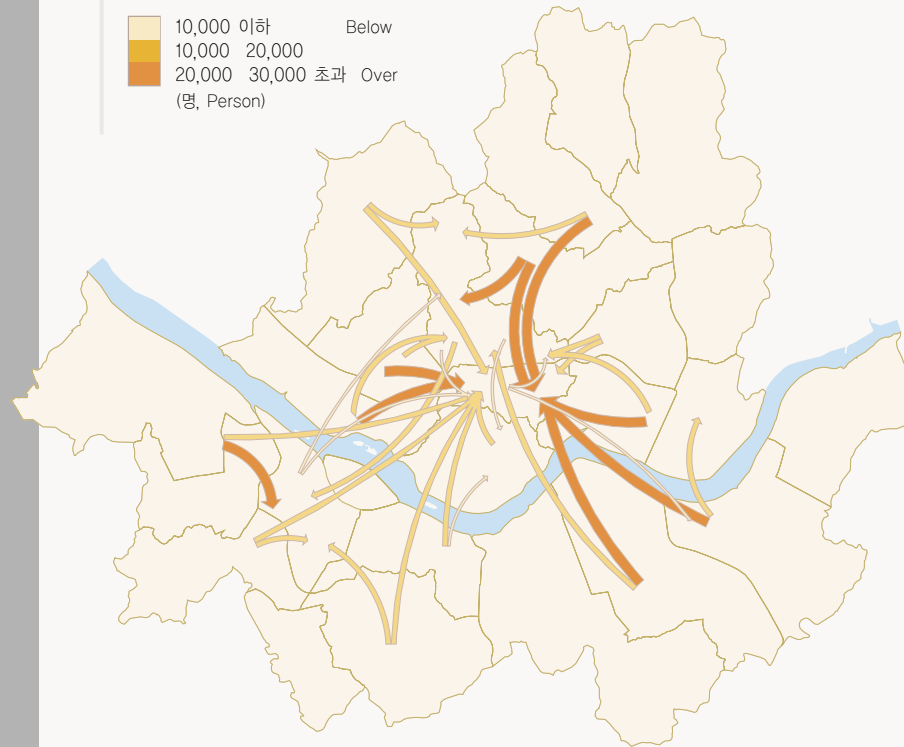
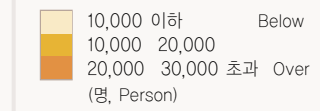
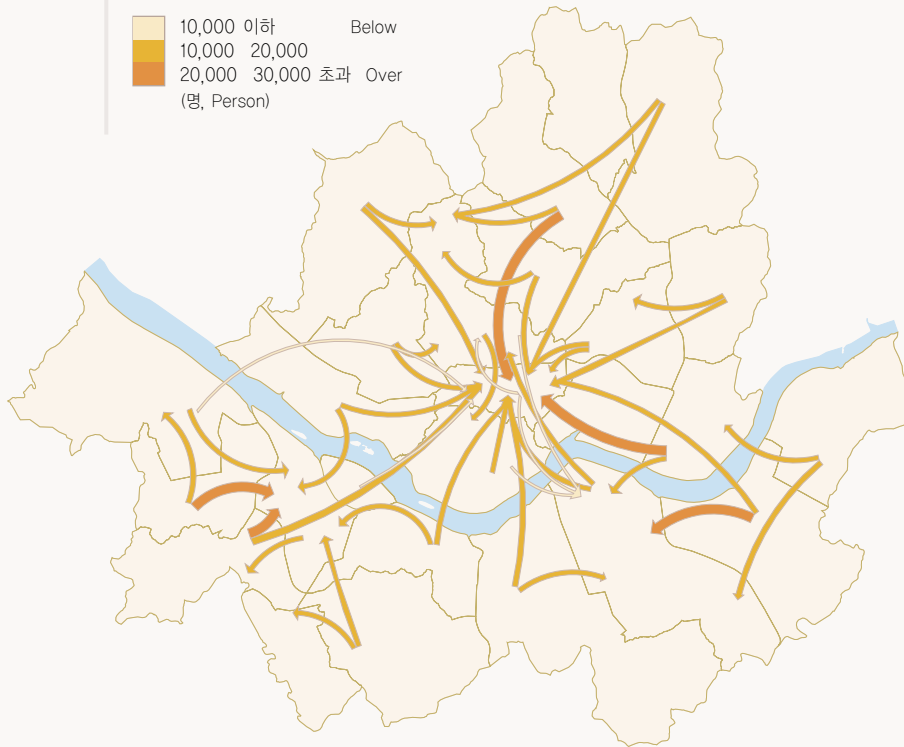
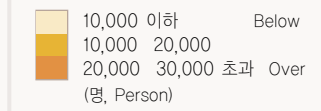
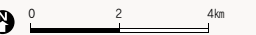
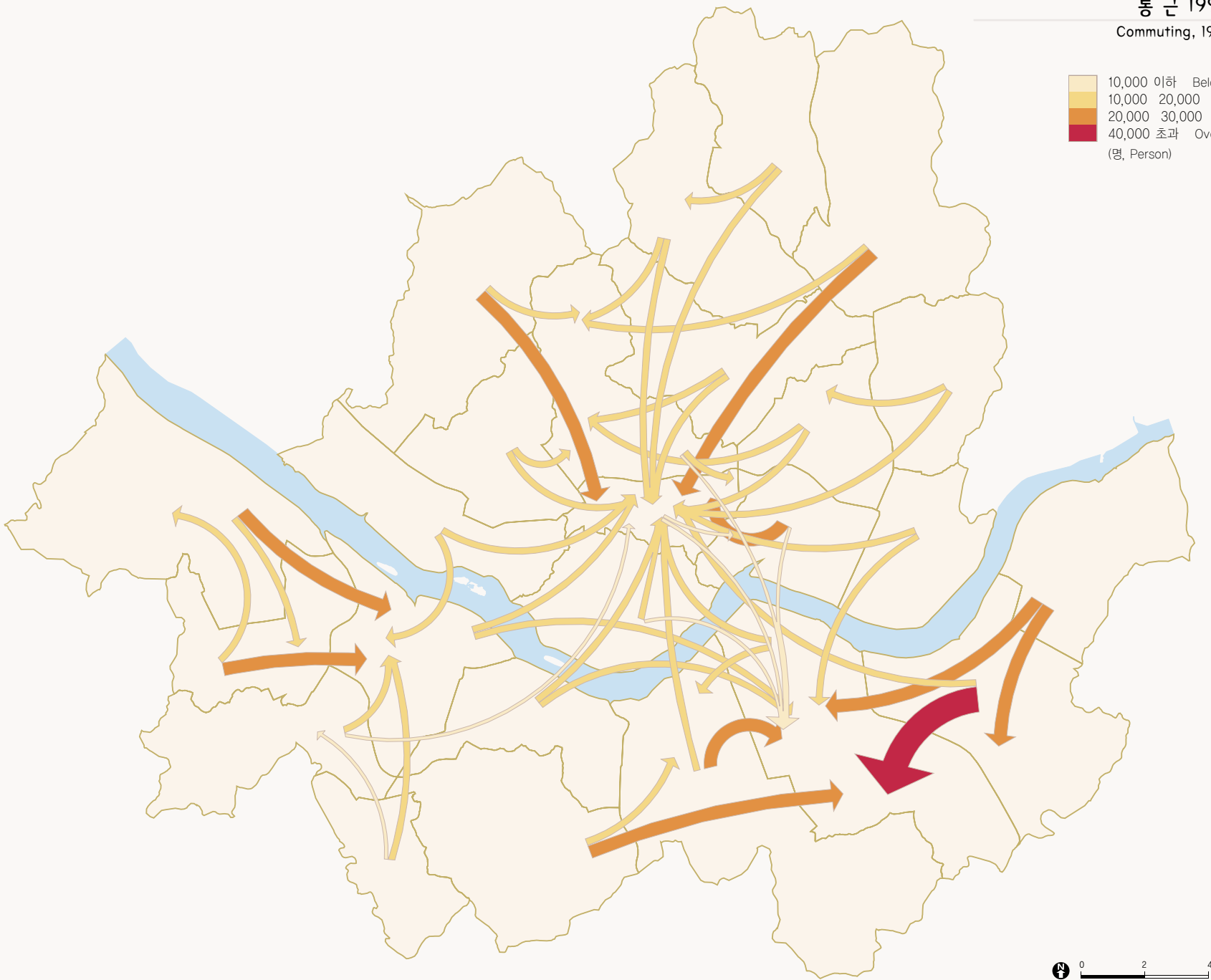
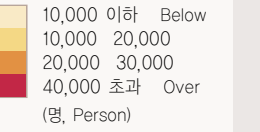


그림 82 구간통근자수 1990
Figure 82 Number of Commuters, 1990



통근 1997

Commuting, 1997



자료 : 서울특별시, 1997
Source : Seoul Metropolitan Government, 1997

(5) 승용차 보유 Car

서울시의 자동차 등록대수는 2000년 현재 240만대를 넘어서고 있다. 이 가운데 승용차가 73.6%, 승합차(버스)가 11.8%, 기타 화물차와 특수차가 14.6%에 달한다. 승용차 가운데는 자가용이 95%이며, 기타 영업용과 관용 승용차가 있다.

인구 1,000명당 승용차 보유대수를 살펴보면 강남지역이 강북지역보다 높은 것으로 나타나며, 행정시설과 상업시설이 밀집한 종로구와 중구 일부지역과 소득이 높은 서초구, 강남구, 송파구와 여의도를 포함한 영등포구, 용산구 일부 등에서 승용차 보유대수가 높은 것으로 나타났다.

As of the year 2000, Seoul has over 2.4 million cars registered. Of them, cars 73.6%, mini buses 11.8%, freight trucks and other special-purpose cars 14.6%. Of cars, 95% are private cars and the rest are cars for business purposes and official use.

A study revealed that in terms of the number of private cars per 1000 population the Gangnam region has more than the Gangbuk region. Some areas in Jongno-gu and Jung-gu where administrative and commercial institutes gathered and the high income bracket regions of Seocho-gu, Gangnam-gu, Songpa-gu, and Yeongdeungpo-gu including Yeouido, and Yongsan-gu have more cars than other areas.

그림 83 교통사고 발생 1968-2000
Figure 83 Traffic Accident Occurrence, 1968-2000

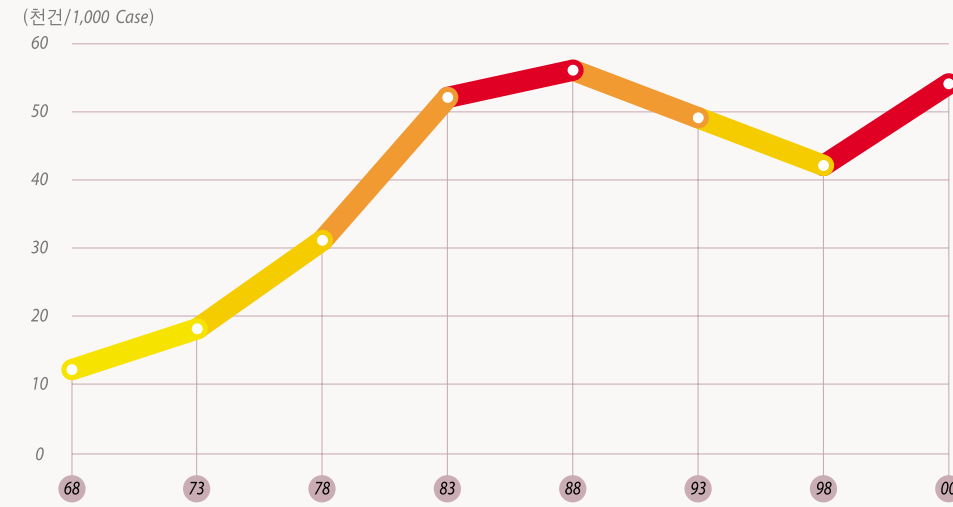


그림 84 자동차 증가 1965-2000
Figure 84 Car Increase, 1965-2000

