

생태교통 수원 2013 사업효과 분석을 통한 정책방향 연구

2014. 2

참 여 연 구 진

본 「생태교통 수원 2013 사업효과 분석을 통한 정책방향 연구」는 다음 연구진에 의해 수행되었습니다.

■ 수원시정연구원

연구책임	김 숙 희	연구위원
------	-------	------

연구원	강 은 하	연구위원
-----	-------	------

	박 상 우	연구위원
--	-------	------

연구조원	이 승 규	연구보조원
------	-------	-------

	오 미 현	연구보조원
--	-------	-------

	최 영 익	연구보조원
--	-------	-------

목 차

제1장 서론	3
제1절 연구의 배경 및 목적	3
제2절 연구의 범위 및 방법	3
제2장 생태교통의 개념	7
제1절 생태교통의 정의	7
제2절 생태교통 수원 2013 개요	9
제3장 주민설문조사	21
제1절 개요	21
제2절 단순빈도분석	23
제3절 교차분석	51
제4절 300인 원탁토론회	182
제5절 주민설문-원탁토론 비교분석	194
제4장 사전사후 비교분석	199
제1절 분석 개요	199
제2절 사전 설문조사 개요	199
제3절 분석 결과	200
제5장 생태교통 영향분석	215
제1절 교통적 영향	215
제2절 환경적 영향	223
제3절 지역 거버넌스	241
제4절 생태교통 수원 2013 사업에서의 거버넌스	251

제6장 종합검토 및 정책방향	267
제1절 설문종합	267
제2절 정책적 제언	277
제7장 참고문헌	285
부록	291

표 목 차

<표 2-1> 대상지역 동별 인구현황	10
<표 2-2> 연령대별 인구현황	11
<표 2-3> 주택 유형	12
<표 2-4> 대상지역 내 차량보유현황	12
<표 2-5> 행궁동 산업별 사업체 현황	13
<표 3-1> 유효표본 수(거주지 구분)	23
<표 3-2> 유효표본 수(거주민·자영업자 구분)	24
<표 3-3> 성별	24
<표 3-4> 연령대	24
<표 3-5> 가구원 수(거주민)	25
<표 3-6> 세대주와의 관계	26
<표 3-7> 종사자 수(자영업)	26
<표 3-8> 고용주와의 관계	27
<표 3-9> 거주기간	28
<표 3-10> 주택 유형	28
<표 3-11> 자영업 업종	29
<표 3-12> 마을 만족도	30
<표 3-13> 마을 내 불법주차 불편수준	31
<표 3-14> 마을 내 통과 차량 불편수준	32
<표 3-15> 마을 내 차량통행 불편 수준	32
<표 3-16> 용어 인지 여부	33
<표 3-17> 생태교통 관련 용어	34
<표 3-18> 생태교통 직접효과	35
<표 3-19> 환경 오염문제에 대한 관심도 변화	36
<표 3-20> 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화	36
<표 3-21> 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도	37
<표 3-22> 생태교통 수원 2013 9월 행사 만족도	38
<표 3-23> 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도	39

<표 3-24> 생태교통 수원 2013 행사 만족도	40
<표 3-25> 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부	40
<표 3-26> 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	41
<표 3-27> 신평·장안동 통행체계	42
<표 3-28> 차 없는 마을 적정 운영범위	42
<표 3-29> 차 없는 마을 적정 운영빈도	43
<표 3-30> 차량보유 및 운전여부	44
<표 3-31> 행사 기간 중 주차위치	44
<표 3-32> 행사 후 현재 주차위치	45
<표 3-33> 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단	46
<표 3-34> 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화	46
<표 3-35> 주요 통행 목적	47
<표 3-36> 마을 인근지역 이동수단	48
<표 3-37> 주요통행 이동수단(차량 운전자)	49
<표 3-38> 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	50
<표 3-39> 마을 만족도(보행환경)	51
<표 3-40> 마을 만족도(자전거)	51
<표 3-41> 마을 만족도(대중교통)	52
<표 3-42> 마을 만족도 (지역미관)	53
<표 3-43> 마을 만족도 (야간조명)	53
<표 3-44> 마을 만족도 (쉼터)	54
<표 3-45> 마을 만족도 (대기환경)	54
<표 3-46> 마을 만족도 (소음환경)	55
<표 3-47> 마을 만족도 (마을문화)	55
<표 3-48> 마을 만족도 (쓰레기)	56
<표 3-49> 마을 만족도 (식재)	56
<표 3-50> 마을 내 통과 차량 불편수준	57
<표 3-51> 마을 내 불법주차 불편 수준	57
<표 3-52> 마을 내 차량통행 불편 수준	58
<표 3-53> 용어 인지 여부	59
<표 3-54> 생태교통 관련 용어(1순위) - 거주민·자영업자 교차분석	60
<표 3-55> 생태교통 관련 용어(2순위) - 거주민·자영업자 교차분석	61

<표 3-56> 생태교통 관련 용어(3순위) - 거주민·자영업자 교차분석	62
<표 3-57> 생태교통 직접효과(1순위) - 거주민·자영업자 교차분석	63
<표 3-58> 생태교통 직접효과(2순위) - 거주민·자영업자 교차분석	64
<표 3-59> 생태교통 직접효과(3순위) - 거주민·자영업자 교차분석	65
<표 3-60> 환경 오염문제에 대한 관심도 변화	66
<표 3-61> 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화	66
<표 3-62> 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도	67
<표 3-63> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 거주민·자영업자 교차분석	67
<표 3-64> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거환경) - 거주민·자영업자 교차분석	68
<표 3-65> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 거주민·자영업자 교차분석	69
<표 3-66> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 거주민·자영업자 교차분석	69
<표 3-67> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 거주민·자영업자 교차분석	70
<표 3-68> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 거주민·자영업자 교차분석	70
<표 3-69> 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도	71
<표 3-70> 생태교통 수원 2013 행사 만족도	71
<표 3-71> 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부	72
<표 3-72> 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	73
<표 3-73> 신흥·장안동 마을 통행체계	73
<표 3-74> 차 없는 마을 걱정 운영빈도	74
<표 3-75> 차량보유 및 운전여부	75
<표 3-76> 행사 기간 중 주차위치	76
<표 3-77> 행사 후 현재 주차위치	76
<표 3-78> 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단	77
<표 3-79> 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화	78
<표 3-80> 주요 통행 목적	78
<표 3-81> 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 거주민·자영업자 교차분석	79
<표 3-82> 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 거주민·자영업자 교차분석	80
<표 3-83> 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 거주민·자영업자 교차분석	80
<표 3-84> 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 전) - 거주민·자영업자 교차분석	81
<표 3-85> 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 중) - 거주민·자영업자 교차분석	81
<표 3-86> 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 후) - 거주민·자영업자 교차분석	82
<표 3-87> 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	83

<표 3-88> 마을 만족도(보행환경)	84
<표 3-89> 마을 만족도(자전거)	84
<표 3-90> 마을 만족도(대중교통)	85
<표 3-91> 마을 만족도(지역미관)	85
<표 3-92> 마을 만족도(야간조명)	86
<표 3-93> 마을 만족도(쉼터)	86
<표 3-94> 마을 만족도(대기환경)	87
<표 3-95> 마을 만족도(소음환경)	87
<표 3-96> 마을 만족도(마을문화프로그램)	88
<표 3-97> 마을 만족도(쓰레기)	88
<표 3-98> 마을 만족도(식재)	89
<표 3-99> 마을 내 불법주차 차량 불편수준	89
<표 3-100> 마을 내 통과 차량 불편수준	90
<표 3-101> 마을 내 차량통행 불편 수준	90
<표 3-102> 용어 인지 여부	91
<표 3-103> 생태교통 관련 용어(1순위) - 거주지 교차분석	92
<표 3-104> 생태교통 관련 용어(2순위) - 거주지 교차분석	93
<표 3-105> 생태교통 관련 용어(3순위) - 거주지 교차분석	94
<표 3-106> 생태교통 직접효과(1순위) - 거주지 교차분석	95
<표 3-107> 생태교통 직접효과(2순위) - 거주지 교차분석	96
<표 3-108> 생태교통 직접효과(3순위) - 거주지 교차분석	97
<표 3-109> 환경 오염문제에 대한 관심도 변화	98
<표 3-110> 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화	98
<표 3-111> 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도	99
<표 3-112> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 거주지 교차분석	100
<표 3-113> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거환경) - 거주지 교차분석	101
<표 3-114> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 거주지 교차분석	101
<표 3-115> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 거주지 교차분석	102
<표 3-116> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사 프로그램) - 거주지 교차분석	102
<표 3-117> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 거주지 교차분석	103
<표 3-118> 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도	103
<표 3-119> 생태교통 수원 2013 행사 만족도	104

<표 3-120> 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부	105
<표 3-121> 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	105
<표 3-122> 차 없는 마을 적정 운영빈도	106
<표 3-123> 신평·장안동 마을 통행체계	107
<표 3-124> 차량보유 및 운전여부	107
<표 3-125> 행사 기간 중 주차위치	108
<표 3-126> 행사 후 현재 주차위치	109
<표 3-127> 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단	109
<표 3-128> 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화	110
<표 3-129> 주요 통행 목적	111
<표 3-130> 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 거주지 교차분석	112
<표 3-131> 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 거주지 교차분석	112
<표 3-132> 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 거주지 교차분석	113
<표 3-133> 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 전) - 거주지 교차분석	114
<표 3-134> 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 중) - 거주지 교차분석	115
<표 3-135> 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 후) - 거주지 교차분석	115
<표 3-136> 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	116
<표 3-137> 마을 만족도(보행환경) - 연령 교차분석	117
<표 3-138> 마을 만족도(자전거) - 연령 교차분석	118
<표 3-139> 마을 만족도(대중교통) - 연령 교차분석	119
<표 3-140> 마을 만족도(지역미관) - 연령 교차분석	120
<표 3-141> 마을 만족도(야간조명) - 연령 교차분석	121
<표 3-142> 마을 만족도(شط터) - 연령 교차분석	122
<표 3-143> 마을 만족도(대기환경) - 연령 교차분석	123
<표 3-144> 마을 만족도(소음환경) - 연령 교차분석	124
<표 3-145> 마을 만족도(마을문화) - 연령 교차분석	125
<표 3-146> 마을 만족도(쓰레기) - 연령 교차분석	126
<표 3-147> 마을 만족도(식재) - 연령 교차분석	127
<표 3-148> 마을 내 불법주차 차량 불편수준	128
<표 3-149> 마을 내 통과 차량 불편수준	129
<표 3-150> 마을 내 차량통행 불편수준	130
<표 3-151> 용어 인지 여부	131

<표 3-152> 생태교통 관련 용어(1순위) - 연령 교차분석	132
<표 3-153> 생태교통 관련 용어(2순위) - 연령 교차분석	133
<표 3-154> 생태교통 관련 용어(3순위) - 연령 교차분석	134
<표 3-155> 생태교통 직접효과(1순위) - 연령 교차분석	135
<표 3-156> 생태교통 직접효과(2순위) - 연령 교차분석	136
<표 3-157> 생태교통 직접효과(3순위) - 연령 교차분석	137
<표 3-158> 환경 오염문제에 대한 관심도 변화	138
<표 3-159> 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화	139
<표 3-160> 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도	140
<표 3-161> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 연령 교차분석	141
<표 3-162> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거) - 연령 교차분석	142
<표 3-163> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 연령 교차분석	143
<표 3-164> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 연령 교차분석	144
<표 3-165> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 연령 교차분석	145
<표 3-166> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 연령 교차분석	146
<표 3-167> 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도	147
<표 3-168> 생태교통 수원 2013 행사 만족도	148
<표 3-169> 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부	149
<표 3-170> 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	150
<표 3-171> 차 없는 마을 적정 운영빈도	151
<표 3-172> 차 없는 마을 적정 운영범위	152
<표 3-173> 신흥·장안동 마을 통행체계	153
<표 3-174> 차량보유 및 운전여부	154
<표 3-175> 현재 주차위치	155
<표 3-176> 행사기간 중 주차위치	156
<표 3-177> 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단	157
<표 3-178> 통행목적(연령대)	158
<표 3-179> 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화	159
<표 3-180> 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 연령 교차분석	160
<표 3-181> 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 연령 교차분석	161
<표 3-182> 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 연령 교차분석	162
<표 3-183> 주요 통행 이동수단(행사 전) - 연령 교차분석	163

<표 3-184> 주요 통행 이동수단(행사 중) - 연령 교차분석	164
<표 3-185> 주요 통행 이동수단(행사 후) - 연령 교차분석	165
<표 3-186> 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	166
<표 3-187> 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	167
<표 3-188> 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	168
<표 3-189> 신평·장안동 마을 통행체계	169
<표 3-190> 차 없는 마을 적정 운영빈도	170
<표 3-191> 차 없는 마을 적정 운영범위	171
<표 3-192> 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	172
<표 3-193> 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	173
<표 3-194> 신평·장안동 마을 통행체계	174
<표 3-195> 차 없는 마을 적정 운영빈도	175
<표 3-196> 차 없는 마을 적정 운영범위	176
<표 3-197> 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	177
<표 3-198> 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	178
<표 3-199> 신평·장안동 마을 통행체계	178
<표 3-200> 차 없는 마을 적정 운영빈도	179
<표 3-201> 차 없는 마을 적정 운영범위	180
<표 3-202> 300인 원탁토론회 참석자	182
<표 3-203> 300인 원탁토론회 진행일정	183
<표 3-204> 행궁동의 개선사항에 대한 인식	186
<표 3-205> 행궁동의 발전방향에 대한 인식	187
<표 3-206> 생태교통마을의 지속적 운영을 위한 실천방안에 대한 의견	188
<표 3-207> 행궁동 내 승용차를 줄이기 위한 방안	189
<표 3-208> 행궁동의 발전방안에 대한 인식변화(의견도출 단계별 비교)	191
<표 3-209> 마을 내 차량속도제한 비교분석	194
<표 3-210> 마을 내 차량통행방법 비교분석	194
<표 3-211> 차 없는 마을 적정 시행 빈도	195
<표 3-212> 차 없는 마을 적정 시행 범위	196
<표 4-1> 지역별 표본조사현황	199
<표 4-2> 마을만족도 교차표(보행환경) - 사전사후분석	200
<표 4-3> 마을만족도 교차표(대기환경) - 사전사후분석	201

<표 4-4> 마을만족도 교차표(소음환경) - 사전사후분석	201
<표 4-5> 용어인지정도 교차표	202
<표 4-6> 생태교통 관련용어(1순위)	203
<표 4-7> 생태교통 관련용어(2순위)	204
<표 4-8> 생태교통 관련용어(3순위)	205
<표 4-9> 생태교통 직접효과 인식(1순위)	206
<표 4-10> 생태교통 직접효과 인식(2순위)	207
<표 4-11> 생태교통 직접효과 인식(3순위)	208
<표 4-12> 생태교통 사전견해 및 사후만족도 비교	209
<표 4-13> 행사참여의사 교차표	210
<표 5-1> 장안사거리 부근 사전사후 교통량 비교분석	216
<표 5-2> 매향교 부근 사전사후 교통량 비교분석	217
<표 5-3> 화서문로타리 사전사후 교통량 비교분석	218
<표 5-4> 매향교 부근 방향별 교통량(11:00~12:00)	219
<표 5-5> 보행 및 자전거 통행량	222
<표 5-6> 3번지점 방향별 보행량(명/시)	222
<표 5-7> 3번지점 방향별 자전거 통행량(대/시)	223
<표 3-8> 행사 전에 승용차를 이용했던 주민의 생태교통수단으로의 전환율	225
<표 4-9> CO2 1 ton 배출 상쇄를 위한 산림조성 면적 및 식재 본수 (산림청)	228
<표 3-10> 타당성 조사 보고서와 비교	229
<표 4-11> 행사지역이 확대됨에 따른 CO2 감축량	231
<표 4-12> 자발적 감축의 확대에 따른 CO2 감축량	233
<표 4-13> 대기오염물질의 인체 및 환경에의 영향	234
<표 4-14> 행사지역 내 대기오염물질 별 배출량	236
<표 4-15> 수원시 도로이동오염원 대기오염물질 별 배출량 (2010년 기준)	236
<표 4-16> 행사지역 내 대기오염물질 별 감축량	237
<표 4-17> 행사 후 대기오염물질 별 감축량	237
<표 4-18> 생태교통 행사 확대시 대기오염물질별 예상 감축량	238
<표 4-19> 도로이동오염원 대기오염물질 감축효율	238
<표 5-20> 거버먼트와 거버넌스의 비교	242
<표 5-21> 갈등의 유형	262
<표 6-1> 단순빈도분석에 대한 설문종합	267

<표 6-2> 거주민·자영업자에 따른 교차분석에 대한 설문종합	271
<표 6-3> 거주지에 따른 교차분석에 대한 설문종합	271
<표 6-4> 연령대에 따른 교차분석에 대한 설문종합	274
<표 6-5> 기타 교차분석에 대한 설문종합	276

그림 목 차

[그림 2-1] 대상지역 위치도	9
[그림 2-2] 주택 유형	12
[그림 2-3] 행궁동 산업별 사업체 구성비	13
[그림 2-4] 보행자 중심 개선 도로(화서문로)	15
[그림 2-5] 쌈지공원 조성	15
[그림 2-6] 마을 내 화단조성	16
[그림 2-7] 벽화 조성	16
[그림 2-8] 차 없는 마을(신평, 장안동)	16
[그림 2-9] 정조로 통제	17
[그림 2-10] 친환경 수단 체험(자전거 버스, 자전거 택시)	17
[그림 2-11] 친환경 수단 체험(다인승자전거, 세그웨이)	18
[그림 2-12] 다양한 자전거 전시	18
[그림 2-13] 트램 전시	18
[그림 3-1] 연령대	25
[그림 3-2] 가구원 수(거주민)	25
[그림 3-3] 세대주와의 관계	26
[그림 3-4] 종사자 수(자영업)	27
[그림 3-5] 고용주와의 관계	27
[그림 3-6] 거주기간	28
[그림 3-7] 주택 유형	28
[그림 3-8] 자영업 업종	29
[그림 3-9] 마을 만족도	31
[그림 3-10] 마을 내 불법주차 불편수준	31
[그림 3-11] 마을 내 통과 차량 불편수준	32
[그림 3-12] 마을 내 차량통행 불편 수준	32
[그림 3-13] 용어 인지 여부	33
[그림 3-14] 생태교통 관련 용어	34

[그림 3-15] 생태교통 직접효과	35
[그림 3-16] 환경 오염문제에 대한 관심도 변화	36
[그림 3-17] 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화	36
[그림 3-18] 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도	37
[그림 3-19] 생태교통 수원 2013 9월 행사 만족도	38
[그림 3-20] 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도	39
[그림 3-21] 생태교통 수원 2013 행사 만족도	40
[그림 3-22] 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부	40
[그림 3-23] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	41
[그림 3-24] 신평·장안동 통행체계	42
[그림 3-25] 차 없는 마을 적정 운영범위	43
[그림 3-26] 차 없는 마을 적정 운영빈도	43
[그림 3-27] 차량보유 및 운전여부	44
[그림 3-28] 행사 기간 중 주차위치	45
[그림 3-29] 행사 후 현재 주차위치	45
[그림 3-30] 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단	46
[그림 3-31] 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화	47
[그림 3-32] 주요 통행 목적	47
[그림 3-33] 마을 인근지역 이동수단	48
[그림 3-34] 주요통행 이동수단(차량 운전자)	49
[그림 3-35] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	50
[그림 3-36] 마을 만족도 (보행환경)	51
[그림 3-37] 마을 만족도 (자전거)	52
[그림 3-38] 마을 만족도 (대중교통)	52
[그림 3-39] 마을 만족도 (지역미관)	53
[그림 3-40] 마을 만족도 (야간조명)	53
[그림 3-41] 마을 만족도 (شط터)	54
[그림 3-42] 마을 만족도 (대기환경)	54
[그림 3-43] 마을 만족도 (소음환경)	55
[그림 3-44] 마을 만족도 (마을문화)	55
[그림 3-45] 마을 만족도 (쓰레기)	56
[그림 3-46] 마을 만족도 (식재)	56

[그림 3-47] 마을 내 통과 차량 불편수준	57
[그림 3-48] 마을 내 불법주차 불편 수준	58
[그림 3-49] 마을 내 차량통행 불편 수준	58
[그림 3-50] 용어 인지 여부	59
[그림 3-51] 생태교통 관련 용어(1순위) - 거주민·자영업자 교차분석	60
[그림 3-52] 생태교통 관련 용어(2순위) - 거주민·자영업자 교차분석	61
[그림 3-53] 생태교통 관련 용어(3순위) - 거주민·자영업자 교차분석	62
[그림 3-54] 생태교통 직접효과(1순위) - 거주민·자영업자 교차분석	63
[그림 3-55] 생태교통 직접효과(2순위) - 거주민·자영업자 교차분석	64
[그림 3-56] 생태교통 직접효과(3순위) - 거주민·자영업자 교차분석	65
[그림 3-57] 환경 오염문제에 대한 관심도 변화	66
[그림 3-58] 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화	66
[그림 3-59] 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도	67
[그림 3-60] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 거주민·자영업자 교차분석	68
[그림 3-61] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거환경) - 거주민·자영업자 교차분석	68
[그림 3-62] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 거주민·자영업자 교차분석	69
[그림 3-63] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 거주민·자영업자 교차분석	69
[그림 3-64] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 거주민·자영업자 교차분석	70
[그림 3-65] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 거주민·자영업자 교차분석	70
[그림 3-66] 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도	71
[그림 3-67] 생태교통 수원 2013 행사 만족도	72
[그림 3-68] 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부	72
[그림 3-69] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	73
[그림 3-70] 신평·장안동 마을 통행체계	74
[그림 3-71] 차 없는 마을 적정 운영빈도	74
[그림 3-72] 차량보유 및 운전여부	75
[그림 3-73] 행사 기간 중 주차위치	76
[그림 3-74] 행사 후 현재 주차위치	77
[그림 3-75] 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단	77
[그림 3-76] 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화	78
[그림 3-77] 주요 통행 목적	79
[그림 3-78] 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 거주민·자영업자 교차분석	79

[그림 3-79] 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 거주민·자영업자	80
[그림 3-80] 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 거주민·자영업자	80
[그림 3-81] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 전) - 거주민·자영업자 교차분석	81
[그림 3-82] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 중) - 거주민·자영업자 교차분석	82
[그림 3-83] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 후) - 거주민·자영업자 교차분석	82
[그림 3-84] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	83
[그림 3-85] 마을 만족도(보행환경)	84
[그림 3-86] 마을 만족도(자전거)	84
[그림 3-87] 마을 만족도(대중교통)	85
[그림 3-88] 마을 만족도(지역미관)	85
[그림 3-89] 마을 만족도(야간조명)	86
[그림 3-90] 마을 만족도(키퍼)	86
[그림 3-91] 마을 만족도(대기환경)	87
[그림 3-92] 마을 만족도(소음환경)	87
[그림 3-93] 마을 만족도(마을문화프로그램)	88
[그림 3-94] 마을 만족도(쓰레기)	88
[그림 3-95] 마을 만족도(식재)	89
[그림 3-96] 마을 내 불법주차 차량 불편수준	89
[그림 3-97] 마을 내 통과 차량 불편수준	90
[그림 3-98] 마을 내 차량통행 불편 수준	91
[그림 3-99] 용어 인지 여부	91
[그림 3-100] 생태교통 관련 용어(1순위) - 거주지 교차분석	92
[그림 3-101] 생태교통 관련 용어(2순위) - 거주지 교차분석	93
[그림 3-102] 생태교통 관련 용어(3순위) - 거주지 교차분석	94
[그림 3-103] 생태교통 직접효과(1순위) - 거주지 교차분석	95
[그림 3-104] 생태교통 직접효과(2순위) - 거주지 교차분석	96
[그림 3-105] 생태교통 직접효과(3순위) - 거주지 교차분석	97
[그림 3-106] 환경 오염문제에 대한 관심도 변화	98
[그림 3-107] 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화	99
[그림 3-108] 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도	99
[그림 3-109] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 거주지 교차분석	100
[그림 3-110] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거환경) - 거주지 교차분석	101

[그림 3-111] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 거주지 교차분석	101
[그림 3-112] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 거주지 교차분석	102
[그림 3-113] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 거주지 교차분석	102
[그림 3-114] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 거주지 교차분석	103
[그림 3-115] 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도	104
[그림 3-116] 생태교통 수원 2013 행사 만족도	104
[그림 3-117] 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부	105
[그림 3-118] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	106
[그림 3-119] 차 없는 마을 적정 운영빈도	106
[그림 3-120] 신평·장안동 마을 통행체계	107
[그림 3-121] 차량보유 및 운전여부	108
[그림 3-122] 행사 기간 중 주차위치	108
[그림 3-123] 행사 후 현재 주차위치	109
[그림 3-124] 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단	110
[그림 3-125] 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화	110
[그림 3-126] 주요 통행 목적	111
[그림 3-127] 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 거주지 교차분석	112
[그림 3-128] 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 거주지 교차분석	113
[그림 3-129] 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 거주지 교차분석	113
[그림 3-130] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 전) - 거주지 교차분석	114
[그림 3-131] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 중) - 거주지 교차분석	115
[그림 3-132] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 후) - 거주지 교차분석	116
[그림 3-133] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	116
[그림 3-134] 마을 만족도(보행환경) - 연령 교차분석	117
[그림 3-135] 마을 만족도(자전거) - 연령 교차분석	118
[그림 3-136] 마을 만족도(대중교통) - 연령 교차분석	119
[그림 3-137] 마을 만족도(지역미관) - 연령 교차분석	120
[그림 3-138] 마을 만족도(야간조명) - 연령 교차분석	121
[그림 3-139] 마을 만족도(쉼터) - 연령 교차분석	122
[그림 3-140] 마을 만족도(대기환경) - 연령 교차분석	123
[그림 3-141] 마을 만족도(소음환경) - 연령 교차분석	124
[그림 3-142] 마을 만족도(마을문화) - 연령 교차분석	125

[그림 3-143] 마을 만족도(쓰레기) - 연령 교차분석	126
[그림 3-144] 마을 만족도(식재) - 연령 교차분석	127
[그림 3-145] 마을 내 불법 차량 불편수준	128
[그림 3-146] 마을 내 통과 차량 불편수준	129
[그림 3-147] 마을 내 차량통행 불편수준	130
[그림 3-148] 용어 인지 여부	131
[그림 3-149] 생태교통 관련 용어(1순위) - 연령 교차분석	132
[그림 3-150] 생태교통 관련 용어(2순위) - 연령 교차분석	133
[그림 3-151] 생태교통 관련 용어(3순위) - 연령 교차분석	134
[그림 3-152] 생태교통 직접효과(1순위) - 연령 교차분석	135
[그림 3-153] 생태교통 직접효과(2순위) - 연령 교차분석	136
[그림 3-154] 생태교통 직접효과(3순위) - 연령 교차분석	137
[그림 3-155] 환경 오염문제에 대한 관심도 변화	138
[그림 3-156] 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화	139
[그림 3-157] 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도	140
[그림 3-158] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 연령 교차분석	141
[그림 3-159] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거) - 연령 교차분석	142
[그림 3-160] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 연령 교차분석	143
[그림 3-161] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 연령 교차분석	144
[그림 3-162] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 연령 교차분석	145
[그림 3-163] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 연령 교차분석	146
[그림 3-164] 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도	147
[그림 3-165] 생태교통 수원 2013 행사 만족도	148
[그림 3-166] 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부	149
[그림 3-167] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	150
[그림 3-168] 차 없는 마을 걱정 운영빈도	151
[그림 3-169] 차 없는 마을 걱정 운영범위	152
[그림 3-170] 신흥·장안동 마을 통행체계	153
[그림 3-171] 차량보유 및 운전여부	154
[그림 3-172] 현재 주차위치	155
[그림 3-173] 행사기간 중 주차위치	156
[그림 3-174] 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단	157

[그림 3-175] 통행목적(연령대)	158
[그림 3-176] 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화	159
[그림 3-177] 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 연령 교차분석	160
[그림 3-178] 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 연령 교차분석	161
[그림 3-179] 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 연령 교차분석	162
[그림 3-180] 주요 통행 이동수단(행사 전) - 연령 교차분석	163
[그림 3-181] 주요 통행 이동수단(행사 중) - 연령 교차분석	164
[그림 3-182] 주요 통행 이동수단(행사 후) - 연령 교차분석	165
[그림 3-183] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	166
[그림 3-184] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	167
[그림 3-185] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	168
[그림 3-186] 신평·장안동 마을 통행체계	169
[그림 3-187] 차 없는 마을 걱정 운영빈도	170
[그림 3-188] 차 없는 마을 걱정 운영범위	171
[그림 3-189] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	172
[그림 3-190] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	173
[그림 3-191] 신평·장안동 마을 통행체계	174
[그림 3-192] 차 없는 마을 걱정 운영빈도	175
[그림 3-193] 차 없는 마을 걱정 운영범위	176
[그림 3-194] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도	177
[그림 3-195] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견	178
[그림 3-196] 신평·장안동 마을 통행체계	179
[그림 3-197] 차 없는 마을 걱정 운영빈도	179
[그림 3-198] 차 없는 마을 걱정 운영범위	180
[그림 3-199] 응답자 인구통계	185
[그림 3-200] 행궁동의 개선사항에 대한 인식	186
[그림 3-201] 행궁동의 발전방향에 대한 인식	187
[그림 3-202] 생태교통마을의 지속적 운영을 위한 실천방안에 대한 의견	188
[그림 3-203] 행궁동 내 승용차를 줄이기 위한 방안	189
[그림 3-204] 행궁동의 발전방안에 대한 인식변화(의견도출 단계별 비교)	191
[그림 3-205] 화서문로, 신평로의 통행차량 속도수준	192
[그림 3-206] 화서문로, 신평로의 통행차량 방향제한 방안	192

[그림 3-207] 생태교통 차 없는 마을 운영 장소	192
[그림 3-208] 생태교통 차 없는 마을 운영 시기	193
[그림 3-209] 마을 내 차량속도제한 비교분석	194
[그림 3-210] 마을 내 차량통행방법 비교분석	195
[그림 3-211] 차 없는 마을 적정 시행 빈도	195
[그림 3-212] 차 없는 마을 적정 시행 범위	196
[그림 4-1] 보행환경 마을만족도 사전사후 비교	200
[그림 4-2] 대기환경 마을만족도 사전사후 비교	201
[그림 4-3] 소음환경 마을만족도 사전사후 비교	201
[그림 4-4] 생태교통 용어인지정도 사전사후 비교	202
[그림 4-5] 생태교통 관련용어(1순위)	203
[그림 4-6] 생태교통 관련용어(2순위)	204
[그림 4-7] 생태교통 관련용어(3순위)	205
[그림 4-8] 생태교통 직접효과 인식(1순위)	206
[그림 4-9] 생태교통 직접효과 인식(2순위)	207
[그림 4-10] 생태교통 직접효과 인식(3순위)	208
[그림 4-11] 생태교통 사전견해 및 사후만족도 비교	209
[그림 4-12] 생태교통 참여의사 사전사후 비교	210
[그림 5-1] 조사지점 위치도	216
[그림 5-2] 정소로 통제 상황	217
[그림 5-3] 정소로 통제기간 중 우회행태	219
[그림 5-4] 화홍문에서 매향교 방향으로 대기중인 차량행렬	220
[그림 5-5] 종로사거리에서 부터 화홍문 방향으로 좌회전 중인 차량들	220
[그림 5-6] 보행량 조사지점	221
[그림 3-7] 이산화탄소 배출통계(2009)	227
[그림 3-8] 수송수단별 온실가스 배출량(2008)	227
[그림 4-9] 대기오염물질 배출원	235
[그림 6-1] 민·관 거버넌스 운영 전략	280
[그림 6-2] 효율적 갈등관리 방안	281
[그림 6-3] 향후 민·관 거버넌스 운영 방안	282

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위 및 방법

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

- 수원시는 국제기구인 ICLEI¹⁾ 및 UN-HABITAT와 공동으로 ‘생태교통 수원 2013’을 2013년 9월에 행궁동에서 개최하였음
- 생태교통 수원 2013은 수원이 전 세계에서 처음으로 도전하는 국제행사로, 수원시가 기후 변화에 선도적으로 대응하는 창의적이고 혁신적인 도시임을 국내외에 알려 환경도시, 창의 도시로서의 국제적 위상이 공고히 하기위함

2. 연구의 목적

- 9월 한 달 간의 행사 시행 전·후 사업지역내 거주민 및 자영업자 설문조사를 통해 생태 교통 행사 및 주거환경 만족도 조사를 수행하여 향후 정책의 방향 결정에 필요한 자료로 활용하기 위함

제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구 기간

- 2013년 8월 1일 ~ 2014년 1월 31일(총 6개월)

2. 연구의 주요 내용

- 주민설문조사 수행 및 분석
- 생태교통 사전·사후 효과분석
- 생태교통의 교통, 환경, 지역거버넌스 영향 분석
- 분석을 통한 정책방향 제언

1) ICLEI: 자치단체국제환경협의회 (Local Governments for Sustainability, 지속가능을 위한 지방정부)

제2장 생태교통의 개념

제1절 생태교통의 정의

제2절 생태교통 수원 2013 개요

제2장 생태교통의 개념

제1절 생태교통의 정의

- 생태교통(EcoMobility)은 ICLEI의 사무총장이자 세계생태교통연맹(Global Alliance for EcoMobility)의 총재인 Konrad Otto-Zimmerman이 주창한 개념으로, 보행·자전거·수레와 같은 무동력 이동수단, 대중교통수단, 친환경 전기동력수단, 그리고 이들 사이의 연계를 포함하는 환경적·사회적으로 바람직한 지역교통체계를 말함

1. 생태교통(EcoMobility)의 개념

- 세계생태교통연맹(Global Alliance for EcoMobility)에 따른 생태교통의 정의는 다음과 같음
 - 생태교통은 환경 친화적인 교통수단인 걷기, 자전거, 기타 바퀴달린 수단과 같은 무동력 교통수단 및 대중교통, 경전기차량(재생가능에너지로부터 생산된 전기를 쓰는 경우)등의 지속가능한 방식의 교통수단을 이용하여, 시민들의 삶의 질 향상, 이동수단 선택의 폭을 증가, 사회적 결속을 촉진시키는 지속가능하고 사회적으로 포용적인 지역교통을 말함

2. 생태교통의 성격

- 생태교통은 친환경성과 사회적 포용성을 지향함
- 친환경성 : 기후변화의 원인이 되는 온실가스와 환경오염물질의 배출저감과 에너지소비의 절감을 지향함
- 사회적 포용성 : 장애인, 노약자를 포함한 어느 계층도 소외받지 않음을 지향함

3. 생태교통수단의 분류

1) 무동력 이동수단 (non-motorized transport)

- 걷기, 자전거, 수레, 유모차, 휠체어, 인력거 등
- 화석연료나 전기를 이용한 동력을 사용하지 않고 사람의 힘과 바퀴를 이용하는 이동형태

2) 대중교통수단 (public transportation)

- 버스, 전철, 기차 등

- 대중교통수단들은 자가용에 비하면 같은 연료소비로 많은 사람들을 이동시킬 수 있으므로 친환경적인 이동형태임

3) 전기이동수단 (electric transportation)

- 전기자전거, 전기오토바이, 전기차, 전기스쿠터, 전기휠체어 등
- 전기이동수단의 경우 차량에서 직접 배출되는 온실가스와 대기오염물질이 없다는 점에서 친환경적임
- 무동력 이동수단과 대중교통만으로는 다양한 교통수요를 모두 수용하기 어렵고, 장애인, 노약자 등 교통약자에 대한 배려를 위해서도 반드시 필요한 수단임
- 생태교통에서 말하는 전기이동수단은 가능한 한 재생가능에너지부터 생산된 전기를 이용하도록 하여 친환경성을 확보하고자 함

4. 생태교통체계

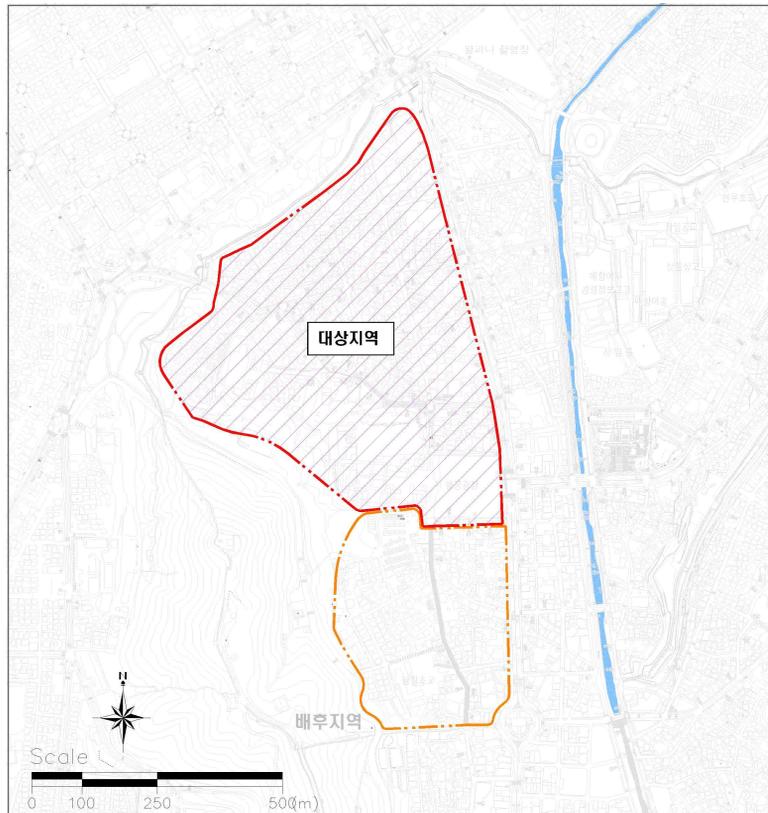
- 생태교통이라는 개념은 위에 설명한 개별 생태교통수단 간의 조합 및 연계(intermodality), 공유체계(sharing) 등 운용방식, 사람들의 사고 및 생활방식, 도시기반(인프라)의 구축 등을 모두 포함하는 넓은 의미의 교통체계로 보는 것이 적절함
- 생태교통수단 간의 조합 및 연계
 - 대중교통과 자전거의 연계 강화 : 전철역까지 자전거를 타고 온 뒤 전철로 갈아타기 쉽도록 전철역에 자전거 보관소 설치, 자전거를 가지고 버스를 탈 수 있도록 버스에 자전거 거치대 설치, 전철 내에 자전거를 가지고 탈 수 있는 공간 및 제도 마련 등
- 공유체계(sharing)
 - 공유자전거(bike-sharing), 공유자동차(car-sharing), 공유전기자전거 등의 방식으로, 생태교통수단을 개인이 구매하여 소유하는 대신 공공부문에서 구매하고 이용자들이 대여를 통해 쉽게 이용할 수 있도록 하는 방식
- 도시기반(인프라)의 구축
 - 생태교통의 확산과 정착을 위해서는 시설기반과 제도기반의 구축이 병행되어야 함
- 생활방식의 전환
 - 생태교통의 확산과 정착을 위해서는 사람들의 인식과 생활방식의 전환이 필요함
 - 자신들의 행동에 대한 환경적 영향을 인식하고 환경오염을 최소화할 수 있는 방식으로 생활방식을 바꾸는 의지 필요

제2절 생태교통 수원 2013 개요

1. 생태교통 수원 2013 개요

- 친환경적이고 지속가능한 교통체계로 구성된 교통수단 재현하여 체험하고 전 세계와 그 경험을 공유하는 「생태교통 수원 2013」을 수원시에서 추진하였음

1) 대상지역 : 수원시 팔달구 행궁동 일원



[그림 2-1] 대상지역 위치도

2) 사업기간

- 2013년 9월 한 달간

3) 사업의 비전

- 낙후되고 침체된 원도심 재정비
- 보행중심, 사람중심 도시 환경수도 수원을 만드는 압축적 사업
- 세계적 선도도시 모델 제시로 수원시의 위상 재정립

4) 사업의 목적

- 차 없는 미래도시의 모습을 실제 생활에서 어떻게 이행될 것인가에 대해 전 세계에 보여줌으로서 생태교통(Ecomobility)을 확산시키고자 함

5) 주요 사업내용

- 생태교통 중심의 도로운영
- 생태교통수단의 이용 지원
- 생태교통형 마을만들기
- 축제 등 부대행사
- 체험의 기록 및 진과

6) 사업의 공간적 범위

- 신평동, 장안동 지역
 - 행궁동(법정동)²⁾ 중 신평동, 장안동이 공모에 의해 대상지역으로 선정

2. 대상지역 주변현황

1) 사회경제적 여건

(1) 인구현황

- 사업지역 내 인구는 총 4,343명 세대수는 2,220세대이고, 배후지역을 포함하면(남창동, 팔달로 일대 포함) 약 6,000명, 세대수는 약 3,000세대로 추정됨

〈표 2-1〉 대상지역 동별 인구현황

행정동	인구	세대수
신평동	2,862명	1,476세대
장안동	1,481명	744세대
합계	4,343명	2,220세대

주: 2011년 통계자료 기준

주: 팔달로 1, 2가 전체인구 표시(이 지역의 정확한 통계치를 확보하기 어려운 경우 팔달로1, 2가 혹은 팔달로 전체(1, 2, 3가)의 통계치를 사용)

자료: 「생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획 수립」재인용

2) 팔달구 행궁동(법정동)은 팔달로1가, 팔달로2가, 팔달로3가, 남창동, 영동, 구천동, 중동, 매향동, 남수동, 장안동, 신평동 등 총 12개의 행정동으로 구성

(2) 연령분포

- 설문조사에 포함된 4개동의 동별 연령 및 성별분포는 다음과 같음
- 0~19세 연령층의 인구비율은 13.41%로 다른 연령대에 비해 19세 이하 유소년층의 비율이 낮음
- 반면 50세 이상 인구비율은 41.64%로 50세 이상 장년층 및 노인인구비율이 월등히 높음

〈표 2-2〉 연령대별 인구현황

구분	신풍동		장안동	
	남	여	남	여
연령대				
계	1,465	1,388	760	730
0-19	205	206	113	65
20-29	181	151	103	78
30-39	238	155	129	95
40-49	271	254	120	118
50-59	297	279	137	143
60-69	141	158	88	123
70세이상	132	185	70	108

자료: 「생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획 수립」재인용

(3) 주거형태

- 주택수 및 주택유형
 - 일반 단독주택이 전체의 31.6%를 차지하고 있으며, 다가구 단독주택이 그 다음으로 많은 26.5%, 다세대주택이 17.4%, 영업겸용 단독주택이 9.1%, 연립주택이 7.0%, 비거주용건물 내 주택이 5.2%, 그리고 아파트가 3.2%를 차지하고 있음

〈표 2-3〉 주택 유형

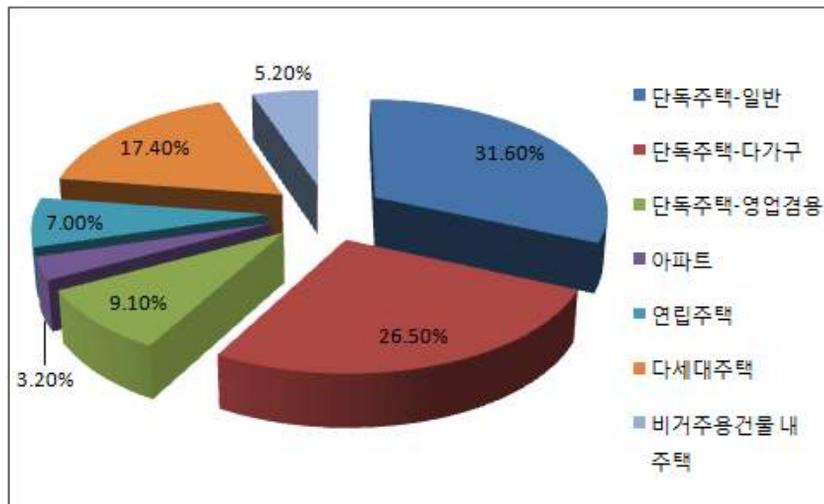
주택 종류	주택 수	%
단독주택-일반	832	31.6%
단독주택-다가구	698	26.5%
단독주택-영업겸용	241	9.1%
아파트	84	3.2%
연립주택	185	7.0%
다세대주택	459	17.4%
비거주용건물 내 주택	137	5.2%
계	2,636	100.0%

주: 행궁동 전체 자료

주: 팔달로 1,2가 전체인구 표시 (이중 일부만 대상지역에 포함)

출처: 통계청 조사관리국 인구총조사과(2010)

자료: 「생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획 수립」재인용



[그림 2-2] 주택 유형

(4) 차량보유대수

○ 대상지역 내 총 1,516대, 배후지역 포함시 총 약 2,000대의 차량이 보유되어 있음

〈표 2-4〉 대상지역 내 차량보유현황

구분	합계	관용	영업용	비영업용
신평동	780	5	21	754
장안동	736	-	9	727
합계	1,516	5	30	1,481

주: 팔달로 1,2가 전체 차량대수 표시 (이중 일부만 대상지역에 포함)

자료: 「생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획 수립」재인용

(5) 주변 사업체 및 기타 주요시설 현황

○ 항공동 전체에는 현재 2,332개의 사업체가 운영 중이며 총 종사자수는 6,788명임

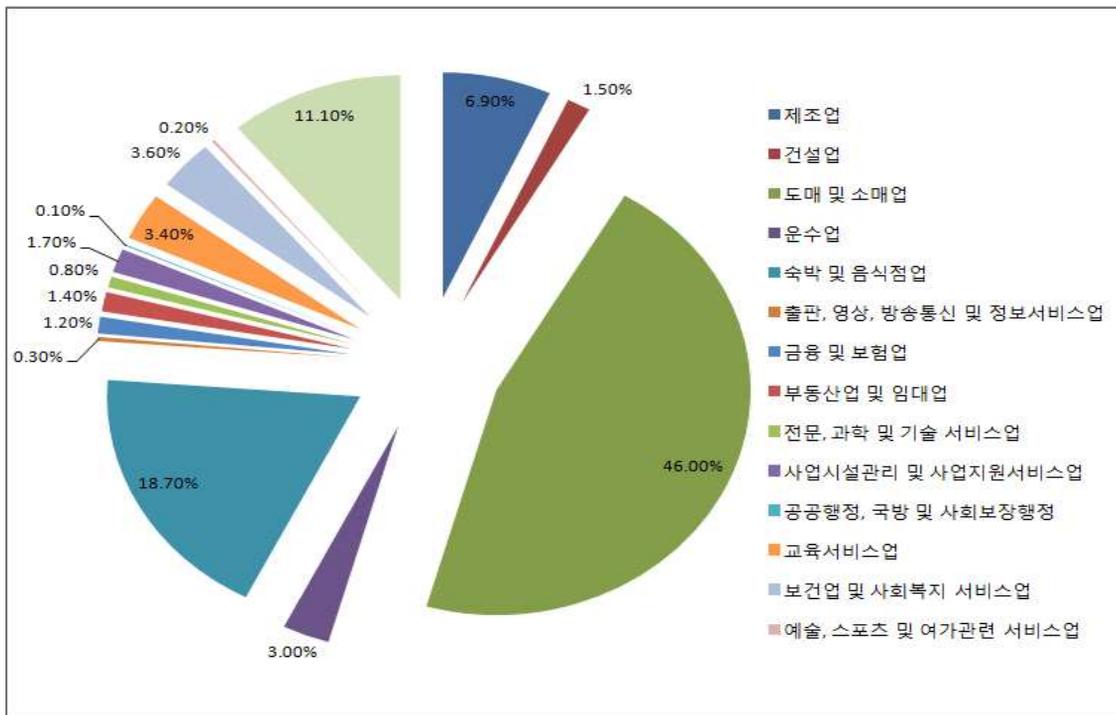
〈표 2-5〉 항공동 산업별 사업체 현황

산업분류	사업체수		종사자수	
	(개)	%	(명)	%
제조업	162	6.9%	329	4.8%
건설업	36	1.5%	145	2.1%
도매 및 소매업	1,072	46.0%	2,365	34.8%
운수업	71	3.0%	97	1.4%
숙박 및 음식점업	436	18.7%	974	14.3%
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업	8	0.3%	40	0.6%
금융 및 보험업	28	1.2%	367	5.4%
부동산업 및 임대업	32	1.4%	69	1.0%
전문, 과학 및 기술 서비스업	19	0.8%	103	1.5%
사업시설관리 및 사업지원서비스업	39	1.7%	379	5.6%
공공행정, 국방 및 사회보장행정	3	0.1%	102	1.5%
교육서비스업	79	3.4%	736	10.8%
보건업 및 사회복지 서비스업	83	3.6%	511	7.5%
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	4	0.2%	122	1.8%
협회 및 단체, 수리 및 기타개인서비스업	260	11.1%	449	6.6%
총계	2,332	100.0%	6,788	100.0%

출처: 수원시 내부자료(2012)

주: 항공동 전체

자료: 「생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획 수립」재인용



[그림 2-3] 항공동 산업별 사업체 구성비

2) 지형 및 도로 여건

(1) 지형적 여건

- 대상지역은 대체로 평탄한 지형으로 자전거 등 무동력 생태교통수단을 이용하기에 유리한 지형적 여건을 갖추
- 선경도서관 초입의 언덕을 제외하고는 대부분 평지

(2) 도로여건

- 다양한 형태의 이면도로
 - 화서문로는 화서문에서 장안사거리까지 대상지역을 동서로 가로질러 팔달로와 정조로를 잇는 왕복 2차로 도로로써, 차량통행량이 많고 도로변 무단주차 차량이 많음
 - 그 외 2차로, 1차로 및 차량진입이 불가능할 정도로 좁은 골목길까지 다양함
- 정조로(4차로 도로) 연결
 - 대상지역 동쪽 외곽을 따라 위치한 정조로는 팔달문에서 장안문을 남북으로 가로지르는 4차로이며, 수원시에서 차량통행량과 버스통행량이 많은 도로 중 한 곳
 - 도로 양쪽으로 많은 상업시설이 위치

3. 생태교통 수원 2013 추진 사항

1) 생태교통 마을 조성

(1) 보행자 중심으로의 도로 개선

- 기존의 아스팔트 포장을 걷어내고 화강암으로 재포장하였음
- 화서문로, 신흥로의 보도 폭을 넓히고 차도 폭을 좁혀 기존에 지나치게 좁은 보도폭으로 보행자가 가졌던 불편을 감소시켰음
- 밝은 느낌이 나는 보행자 중심의 마을 조성효과가 나타남



[그림 2-4] 보행자 중심 개선 도로(화서문로)

(2) 전선 지중화

- 기존에 난잡하게 얽혀있던 일부 지역의 전신주를 지중화하였음
- 전력선이 땅 속에 매설됨으로써 마을 내 안전성이 향상되고 미관이 깔끔하게 조성되었음

(3) 쌈지공원 조성

- 유희부지에 쌈지공원을 조성하였음
- 마을 내에서 잠시 쉴 수 있는 공간이 조성되었으며, 마을 내 미관이 향상되었음



[그림 2-5] 쌈지공원 조성

(4) 나무 식재 및 화단 가꾸기

- 길가에 나무를 새로 심고 담벼락 부근의 작은 공간에 화단을 가꾸어 녹지공간을 조성하였으며, 벽화를 조성함



[그림 2-6] 마을 내 화단조성



[그림 2-7] 벽화 조성

2) 생태교통 수원 2013 행사 내용

(1) 차 없는 마을 시행

○ 2014년 9월 1일부터 30일까지 한 달간 신평동 장안동 지역에서 차 없는 마을을 시행하였음



[그림 2-8] 차 없는 마을(신평, 장안동)

(2) 정조로 통제

- 9월 1일부터 8일까지 신풍, 장안동 동쪽을 남북으로 지나는 4차로 도로인 정조로를 통제 하였음
- 버스, 영업용차량 등에 한하여 통행을 허가하였고, 일반 개인 차량에 대해서는 전면통제하였음
- 왕복 4차로 중 사업지 측 2개차로를 보행자에게 개방하여 생태교통 수단체험, 자유로운 보행 등 다양한 활동 공간으로 활용하였음



[그림 2-9] 정조로 통제

(3) 친환경 교통수단 체험

- 생태교통 수원 2013 행사 기간 동안 방문객들이 각종 친환경 교통수단을 체험할 수 있도록 대여하였음
- 자전거 버스, 이색자전거, 커플자전거, 세그웨이 등 다양한 수단이 제공됨



[그림 2-10] 친환경 수단 체험(자전거 버스, 자전거 택시)



[그림 2-11] 친환경 수단 체험(다인승자전거, 세그웨이)

(4) 전시 활동

- 다양한 자전거, 트램 등의 다양한 친환경 수단을 전시하였음



[그림 2-12] 다양한 자전거 전시



[그림 2-13] 트램 전시

제3장 주민설문조사

제1절 개요

제2절 단순빈도분석

제3절 교차분석

제4절 300인 원탁토론회

제5절 주민설문-원탁토론 비교분석

제3장 주민설문조사

제1절 개요

1. 조사 목적

- 생태교통 수원 2013 행사에 대한 만족도와 행사를 위해 구축한 기반시설에 대하여 지역에 실제로 거주하는 주민들과 지역에서 소득활동을 하는 자영업자들의 입장에서 조사
- 생태교통마을에 대한 만족도에 영향을 끼치는 항목들을 다양한 측면에서 분석
 - 어떠한 집단에서 어떠한 의견을 가지고 있는지 분석
 - 다양한 항목 중 어떠한 부분에서 만족과 불만을 가지고 있는지 확인
- 이러한 조사와 분석을 통해 향후 바람직한 생태교통마을을 구축하는 방향을 모색

2. 조사 내용

1) 응답자 개요분석

- 거주지, 거주민·자영업자, 성별, 연령대, 마을거주기간, 주택유형, 가구원 수, 세대주와의 관계, 종사자 수, 고용주와의 관계, 자영업 업종

2) 마을 만족도

- 보행환경, 자전거이용환경, 대중교통만족도, 지역 내 미관, 야간조명, 마을 내 쉼터, 대기환경, 소음환경, 마을문화프로그램, 쓰레기 투기상태, 식재

3) 차량 불편수준

- 마을 내 불법주차 불편수준, 마을 내 통과 차량 불편수준, 마을 내 차량통행 불편 수준

4) 생태교통 인지도

- 생태교통용어 인지여부, 생태교통 관련 용어, 생태교통 직접효과

5) 관심 척도 변화

- 환경 오염문제에 대한 관심도 변화, 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

6) 생태교통 행사 참여 및 만족도

- 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도, 생태교통 수원 2013 행사 만족도, 전반적 만족도
- 생태교통 수원 2013의 9월달 행사 참여도

7) 9월 행사 항목별 만족도

- 보행환경, 자전거, 대기환경, 소음환경, 행사프로그램, 교통편리성

8) 향후 마을 발전방안

- 생태교통마을 지속적 구축여부
- 신평동·장안동 통행체계, 차 없는 마을 운영빈도, 차 없는 마을 운영범위

9) 교통 관련 행태

- 차량운전여부, 주요 통행목적
- 행사 기간 중 주차위치, 행사 후 현재 주차위치, 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단
- 보행자 위주 마을 개선 후 운전 속도변화
- 행사 전·중·후 마을 인근지역 이동수단, 행사 전·중·후 주요통행 이동수단

3. 조사 방법

1) 조사 기간

- 2013년 11월 1일~12월 15일(45일 간)

2) 조사 지역

- 수원시 팔달구 신평동, 장안동 일원

3) 조사 대상

- 신평동, 장안동에서 거주하는 거주자
- 신평동, 장안동에서 종사하고 있는 자영업자 및 직원

4) 조사 및 분석방법

- 조사방법

- 1:1 면접조사 수행
- 조사원이 직접 거주지 및 사업장 방문조사
- 분석방법 : 빈도분석 및 교차분석 수행
 - 수집된 자료는 SPSS 17.0을 이용하여 생태교통 대상지역내 행궁동 일원의 주민들의 일반사항, 인지도, 거주환경 만족도, 가구통행조사, 상업 및 기타시설 종사자들의 빈도와 교차분석을 실시하였음
 - 교차분석시 Pearson χ^2 검증을 통해 변수들간의 통계적 유의한지 검증함

제2절 단순빈도분석

1. 빈도분석 내용

1) 응답자 개요분석

(1) 유효표본 수

- 조사 표본은 2개동을 기준으로 선정하였으며, 유효표본 수는 신평동 586명(52.2%), 장안동 537명(47.8%)으로 총 1,123명으로부터 설문을 받아 분석하였음

〈표 3-1〉 유효표본 수(거주지 구분)

구분	신평동	장안동	합계
빈도	586	537	1,123
%	52.2%	47.8%	100.0%

- 유효표본 중 거주민은 1,026명(91.4%)이고 자영업자는 97명(8.6%)로 나타남

〈표 3-2〉 유효표본 수(거주민·자영업자 구분)

구분	거주민	자영업자	합계
빈도	1,026	97	1,123
%	91.4%	8.6%	100.0%

(2) 성별 및 연령대

○ 응답자 중 남성은 485명(46.3%)이고 여성은 562명(53.7%)으로, 여성의 비율이 남성보다 높았음

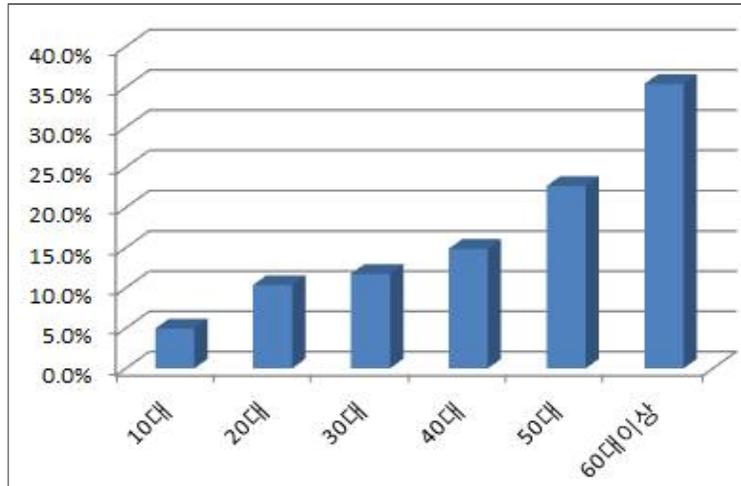
〈표 3-3〉 성별

구분	남성	여성	합계
빈도	485	562	1,047
%	46.3%	53.7%	100.0%

○ 연령대는 60대 이상이 385명(35.4%)으로 가장 높은 비율이며, 50대 247명(22.7%), 40대 162명(14.9%), 30대 128명(11.8%), 20대 113명(10.3%), 10대 54명(5.0%) 순으로 나타났음

〈표 3-4〉 연령대

구분	10대	20대	30대	40대	50대	60대이상	합계
빈도	54	113	128	162	247	385	1,089
%	5.0%	10.4%	11.8%	14.9%	22.7%	35.4%	100.0%



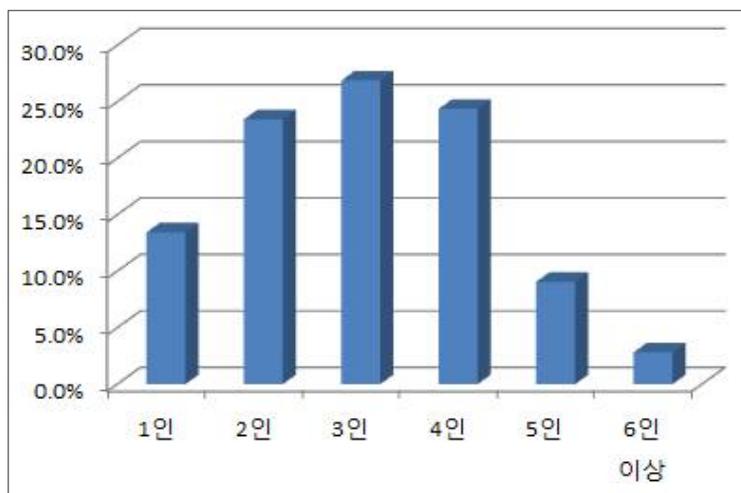
[그림 3-1] 연령대

(3) 가구 특성

- 가구원 수는 3인 가구의 수가 86가구(26.9%)로 가장 높았으며, 그 다음으로 4인 78가구 (24.4%) 2인 75가구(23.4%)순으로 높았음

〈표 3-5〉 가구원 수(거주민)

구분	1인	2인	3인	4인	5인	6인 이상	전체
빈도	43	75	86	78	29	9	320
%	13.4%	23.4%	26.9%	24.4%	9.1%	2.8%	100.0%

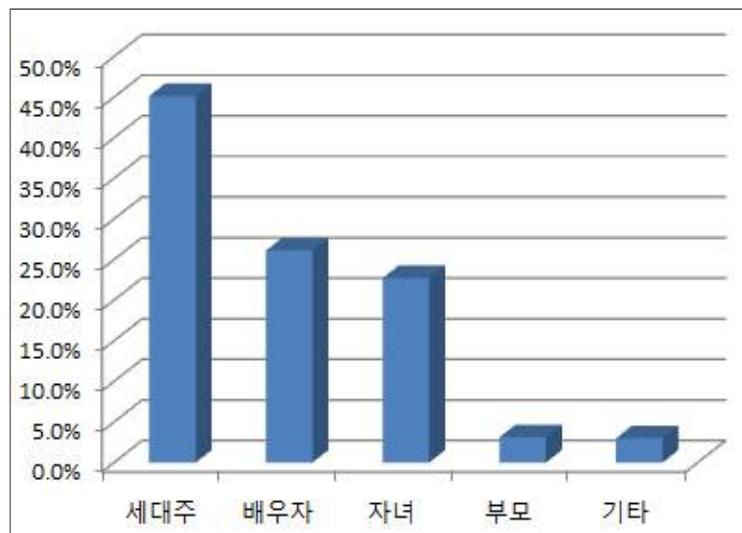


[그림 3-2] 가구원 수(거주민)

- 세대주와의 관계는 응답자중 453명(45.1%)이 세대주라 응답하였으며, 배우자 262명(26.1%), 자녀 228명(22.7%), 부모 31명(3.1%), 기타 30명(3.0%)순으로 나타남

〈표 3-6〉 세대주와의 관계

구분	세대주	배우자	자녀	부모	기타	전체
빈도	453	262	228	31	30	1,004
%	45.1%	26.1%	22.7%	3.1%	3.0%	100.0%



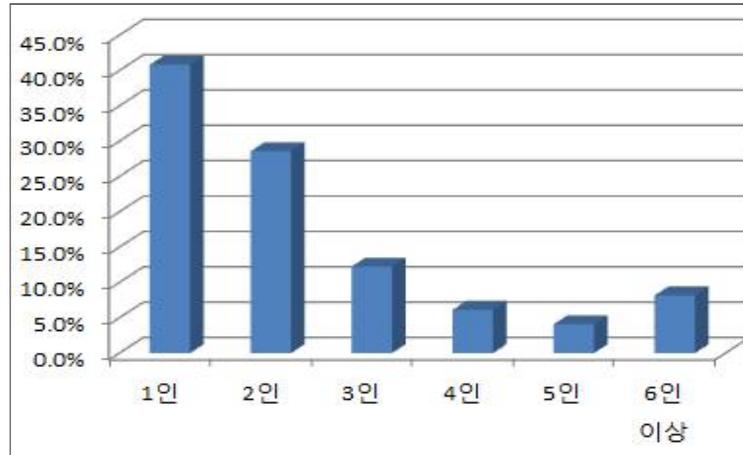
[그림 3-3] 세대주와의 관계

(4) 자영업 특성

- 사업장 별 종사자의 수는 1인 사업장이 20개소(40.8%)로 가장 많이 나타났으며, 그 다음으로 2인 14개소(28.6%), 3인 6개소(12.2%)순으로 응답함

〈표 3-7〉 종사자 수(자영업)

구분	1인	2인	3인	4인	5인	6인 이상	전체
빈도	20	14	6	3	2	4	49
%	40.8%	28.6%	12.2%	6.1%	4.1%	8.2%	100.0%

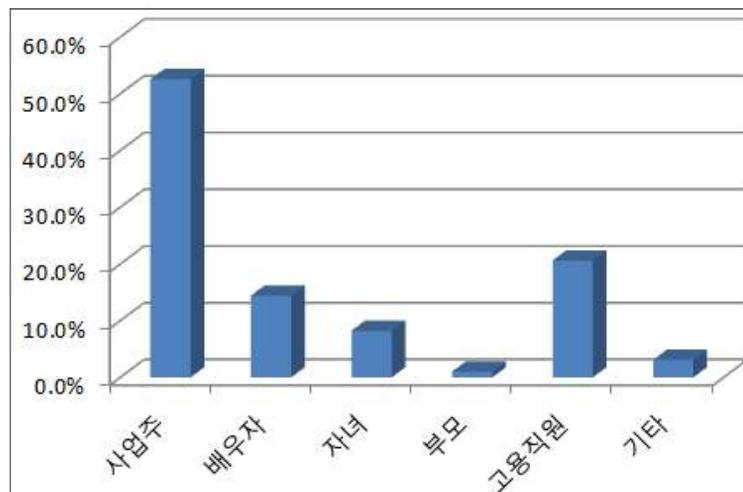


[그림 3-4] 종사자 수(자영업)

- 고용주와의 관계는 응답자중 51명(52.6%)이 고용주 본인이라 응답하였으며, 고용직원 20명(20.6%), 배우자 14명(14.4%)순으로 응답함

〈표 3-8〉 고용주와의 관계

구분	고용주	배우자	자녀	부모	고용직원	기타	전체
빈도	51	14	8	1	20	3	97
%	52.6%	14.4%	8.2%	1.0%	20.6%	3.1%	100.0%



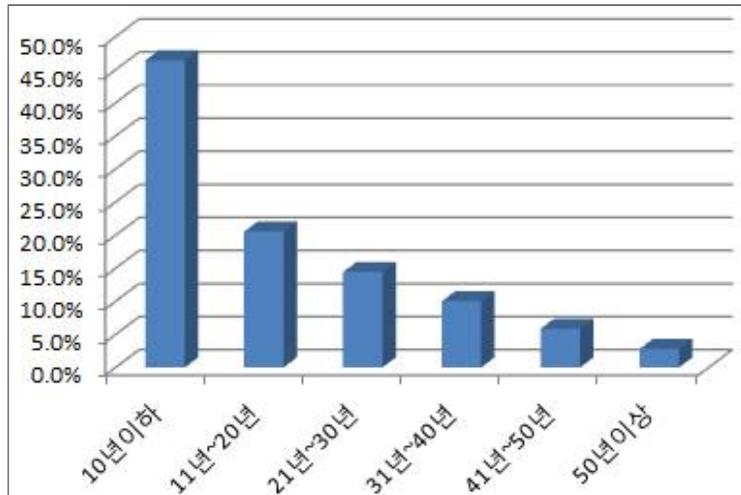
[그림 3-5] 고용주와의 관계

(5) 거주기간

- 거주기간 조사에서는 행궁동에 10년 이하로 거주한사람이 348명(46.4%)으로 가장 많았으며, 그 다음으로 11년~20년 거주가 154명(20.5%)이며, 21년~30년은 108명(14.4%)임

〈표 3-9〉 거주기간

구분	10년 이하	11년~20년	21년~30년	31년~40년	41년~50년	50년 이상	합계
빈도	348	154	108	75	44	21	750
%	46.4%	20.5%	14.4%	10.0%	5.9%	2.8%	100.0%



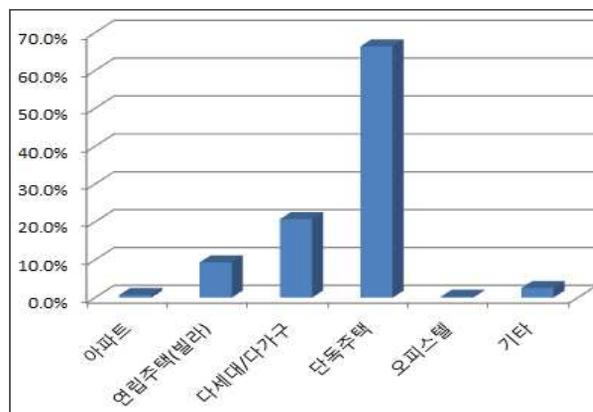
[그림 3-6] 거주기간

(6) 주택 유형

- 주택유형은 단독주택이 470명(20.8%)으로 가장 많은 비중을 차지했으며 다세대/다가구 주택 147명(20.8%), 연립주택 66명(9.3%)순으로 나타남

〈표 3-10〉 주택 유형

구분	아파트	연립주택 (빌라)	다세대 /다가구주택	단독주택	오피스텔	기타	합계
빈도	5	66	147	470	2	18	708
%	0.7%	9.3%	20.8%	66.4%	0.3%	2.5%	100.0%



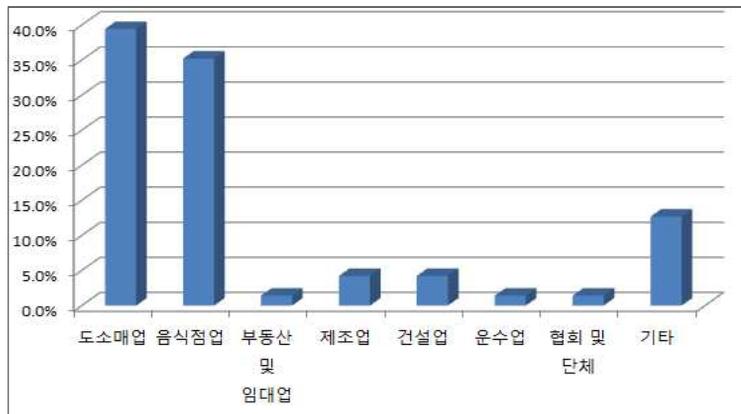
[그림 3-7] 주택 유형

(7) 자영업 업종

- 자영업 응답자 중 28명(39.4%)이 가장 많은 도소매업이라 응답하였고, 25명(35.2%)이 음식점업, 기타(12.7%) 순으로 나타남

〈표 3-11〉 자영업 업종

구분	도소매업	음식점업	부동산 및 임대업	제조업	건설업	운수업	협회 및 단체	기타	합계
빈도	28	25	1	3	3	1	1	9	71
%	39.4%	35.2%	1.4%	4.2%	4.2%	1.4%	1.4%	12.7%	100.0%



[그림 3-8] 자영업 업종

2) 마을 만족도

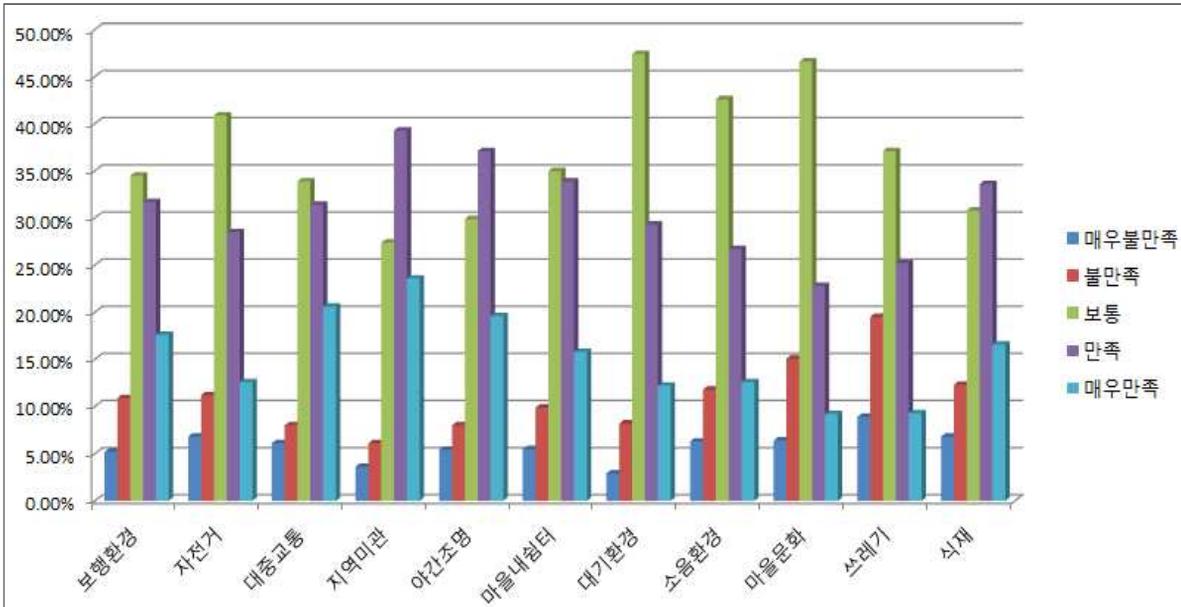
(1) 마을환경 만족도

- 보행환경 및 자전거, 대중교통 등을 포함한 11가지 항목에 대하여 매우불만족에서 매우 만족까지 마을환경 만족도에 대한 조사를 실시함
- 전체적으로 만족도가 높은 항목은 지역미관, 야간조명, 대중교통 항목이며, 만족도가 낮은 항목은 쓰레기환경, 마을문화프로그램, 나무식재로 나타났음
- ‘매우만족’과 ‘만족’의 응답비율을 합산한 기준으로 만족도가 높은 항목은 ‘지역미관’(62.9%), ‘야간조명’(56.7%), ‘대중교통’(52.0%)였음
- ‘지역 미관’에 대한 만족도가 타 항목에 비하여 크게 높았던 것은 생태교통 사업을 위해 실시하였던 도로재포장·전선지중화 등 마을환경개선공사에 대하여 상당 수 주민들이 만족을 한 것으로 여겨짐
 - 또한, 마을환경개선공사에서 조명시설 개선공사도 실시함에 따라 ‘야간조명’에 대한 만족도도 높게 나타났음

- ‘대중교통’에 대한 만족도가 높은 것은 마을 양쪽에 이어져있는 정조로와 화서문로에 각각 44개, 17개의 버스노선이 연결되어 도보 10분거리 이내에서 시내 곳곳을 연결하는 버스를 손쉽게 이용할 수 있기 때문인 것으로 판단됨
- ‘매우불만족’과 ‘불만족’의 응답비율을 합산한 기준으로 불만족도가 높은 항목은 ‘쓰레기 투기’(28.4%), ‘마을문화프로그램’(21.5%), ‘나무 식재’(19.1%) 였음
- ‘쓰레기 투기’에 대한 불만족도가 높은 것을 보아 마을환경이 개선되었음에도 아직은 마을 곳곳에서 쓰레기 무단투기가 발생하고 있는 것으로 보이며, 쓰레기 수거를 위해 적재할 공간이 마땅하지 않은 것도 원인으로 볼 수 있음
- ‘나무 식재’에 대한 불만족도가 3순위(19.1%)로 높았지만 만족도도 4순위(50.2%)로 높은 순위를 나타내며 양극화된 의견을 보인 것을 살펴보면, 나무식재로 인해 미관이 향상된 긍정적인 면을 좋게 평가한 주민들이 많았지만, 화분을 새롭게 길거리에 조성한 것에 대해 불편을 느낀 주민도 상당수 있는 것으로 판단됨
- ‘보통’이라 응답한 비율이 높은 항목은 ‘대기환경’과 ‘마을문화프로그램’으로 각각 47.4%, 46.5%을 보였음
- 이는 주민들 상당수가 마을의 대기환경이나 문화프로그램에 대해 특별한 의견을 가지지 않고 있는 것으로 판단됨

〈표 3-12〉 마을 만족도

구분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
보행환경	57	5.2%	120	10.9%	379	34.5%	348	31.7%	193	17.6%	1,097	100%
자전거	73	6.8%	121	11.2%	440	40.9%	307	28.5%	136	12.6%	1,077	100%
대중교통	67	6.1%	87	8.0%	370	33.9%	342	31.4%	224	20.6%	1,090	100%
지역미관	39	3.6%	67	6.1%	299	27.4%	429	39.3%	257	23.6%	1,091	100%
야간조명	59	5.4%	88	8.0%	327	29.9%	406	37.1%	214	19.6%	1,094	100%
마을내쉼터	60	5.5%	108	9.9%	381	35.0%	369	33.9%	172	15.8%	1,090	100%
대기환경	32	2.9%	89	8.2%	515	47.4%	318	29.3%	132	12.2%	1,086	100%
소음환경	69	6.3%	128	11.8%	464	42.6%	291	26.7%	137	12.6%	1,089	100%
마을문화	69	6.4%	163	15.1%	504	46.6%	246	22.8%	99	9.2%	1,081	100%
쓰레기	97	8.9%	211	19.5%	402	37.1%	273	25.2%	101	9.3%	1,084	100%
식재	74	6.8%	134	12.3%	337	30.8%	367	33.6%	181	16.6%	1,093	100%



[그림 3-9] 마을 만족도

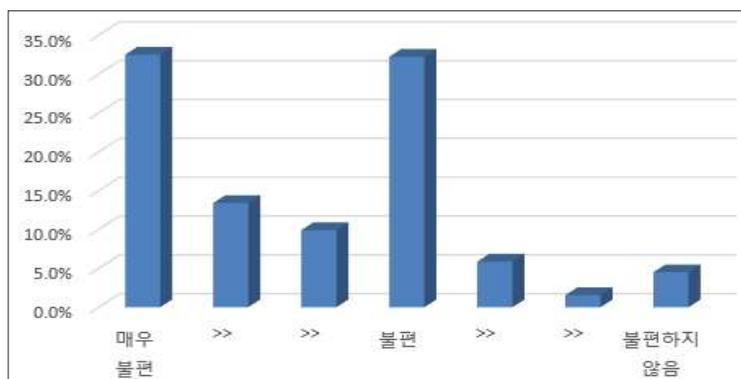
(2) 차량 불편수준

○ 마을 내 불법주차 불편수준에 관한 응답 중 ‘매우불편’이 354명(32.5%)로 가장 높게 나타나고 ‘불편’ 이상의 응답을 보인 응답자가 88.0%에 달했으며, ‘불편하지 않음’은 49명(4.5%)에 그쳐 대부분의 주민이 불편함을 느끼고 있는 것으로 나타났음

- 불법주차를 해결하기 위한 근본적인 대책이 필요함

<표 3-13> 마을 내 불법주차 불편수준

구분	매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지 않음	전체
빈도	354	146	108	351	64	17	49	1089
%	32.5%	13.4%	9.9%	32.2%	5.9%	1.6%	4.5%	100.0%

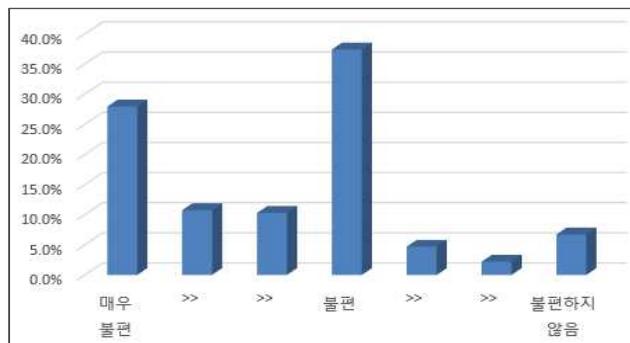


[그림 3-10] 마을 내 불법주차 불편수준

- 마을 내 통과 차량 불편수준은 407명(37.4%)이 불편, 304명(27.9%)이 매우불편이라 응답하였고, 73명(6.7%)의 주민이 불편하지 않음으로 응답하여 대부분의 주민이 불편함을 느끼고 있는 것으로 나타났음
- ‘불편’ 수준 이상의 응답자가 84.9%로 상당히 높게 나타났으며, 차 없는 마을을 시행하기 어려우면 안전을 위해 속도를 저감하거나 일방동행체계에 대한 검토가 필요함

〈표 3-14〉 마을 내 통과 차량 불편수준

구분	매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지 않음	전체
빈도	304	117	112	407	51	24	73	1,088
%	27.9%	10.8%	10.3%	37.4%	4.7%	2.2%	6.7%	100.0%

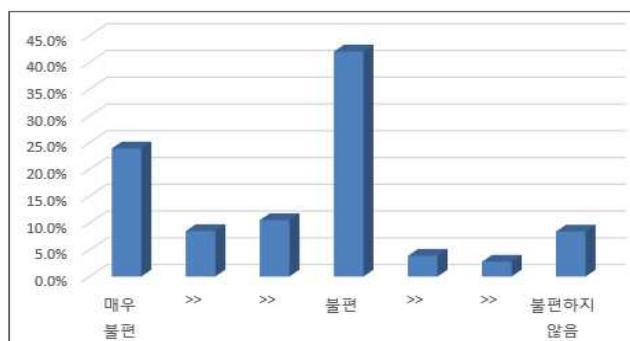


[그림 3-11] 마을 내 통과 차량 불편수준

- 차량이 마을 내에서 통행하는 것에 대한 불편수준은 455명(42.0%)가 불편함을 느끼고 있었으며, 259명(23.9%)이 매우불편이라 응답함

〈표 3-15〉 마을 내 차량통행 불편 수준

구분	매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지 않음	전체
빈도	259	92	114	455	42	30	91	1,083
%	23.9%	8.5%	10.5%	42.0%	3.9%	2.8%	8.4%	100.0%



[그림 3-12] 마을 내 차량통행 불편 수준

3) 생태교통 인지도

(1) 생태교통용어 인지여부

- 생태교통(EcoMobility)이란 용어의 인지여부를 묻는 질문에서 '잘 알고있다'고 응답한 주민이 616명(56.0%)로 가장 높게 나타남
- 97.3%의 응답자가 생태교통용어에 대해 들어본 적이 있는 것으로 답변하여 주민 대부분이 생태교통 홍보활동과 행사 시행을 통하여 생태교통에 대해 인지하고 있는 것으로 나타났음

〈표 3-16〉 용어 인지 여부

구분	전혀 들어본 적이 없다	들어봤으나 잘 모른다	잘 알고있다	전체
빈도	30	454	616	1,100
%	2.7%	41.3%	56.0%	100.0%



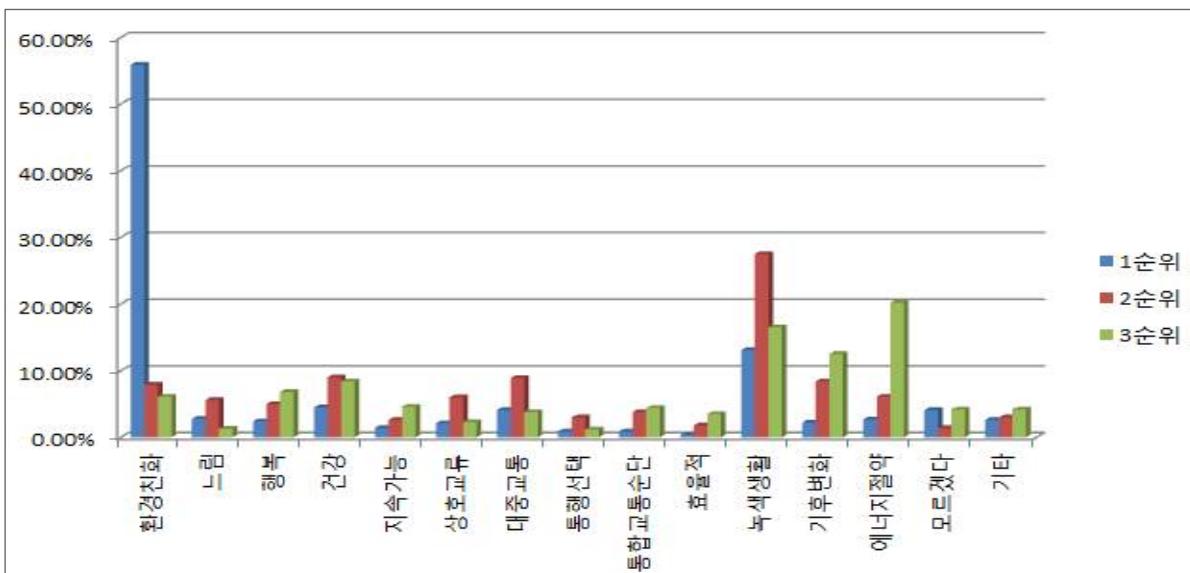
[그림 3-13] 용어 인지 여부

(2) 주요 용어

- 응답자의 생태교통(EcoMobility)과 관련성을 묻는 의견은 1순위의 경우 591명(55.9%)이 환경 친화라고 응답하였으며, 그 다음 순으로 녹색생활 138명(13.1%), 건강 48명(4.5%)으로 나타남
- 2순위의 경우 녹색생활 275명(27.5%), 건강 90명(9.0%)이며, 3순위의 경우 에너지절약 197명(20.2%), 녹색생활(16.5%)임

〈표 3-17〉 생태교통 관련 용어

구분	1순위		2순위		3순위	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%
환경친화	591	55.9%	79	7.9%	60	6.1%
느림	30	2.8%	56	5.6%	13	1.3%
행복	25	2.4%	50	5.0%	66	6.8%
건강	48	4.5%	90	9.0%	82	8.4%
지속가능	15	1.4%	26	2.6%	45	4.6%
상호교류	22	2.1%	60	6.0%	22	2.3%
대중교통	43	4.1%	89	8.9%	37	3.8%
통행선택	9	0.9%	30	3.0%	12	1.2%
통합교통순단	10	0.9%	38	3.8%	43	4.4%
효율적	4	0.4%	18	1.8%	34	3.5%
녹색생활	138	13.1%	275	27.5%	161	16.5%
기후변화	23	2.2%	84	8.4%	122	12.5%
에너지절약	29	2.7%	61	6.1%	197	20.2%
모르겠다	43	4.1%	14	1.4%	41	4.2%
기타	27	2.6%	30	3.0%	41	4.2%
전체	1057	100.0%	1000	100.0%	976	100.0%

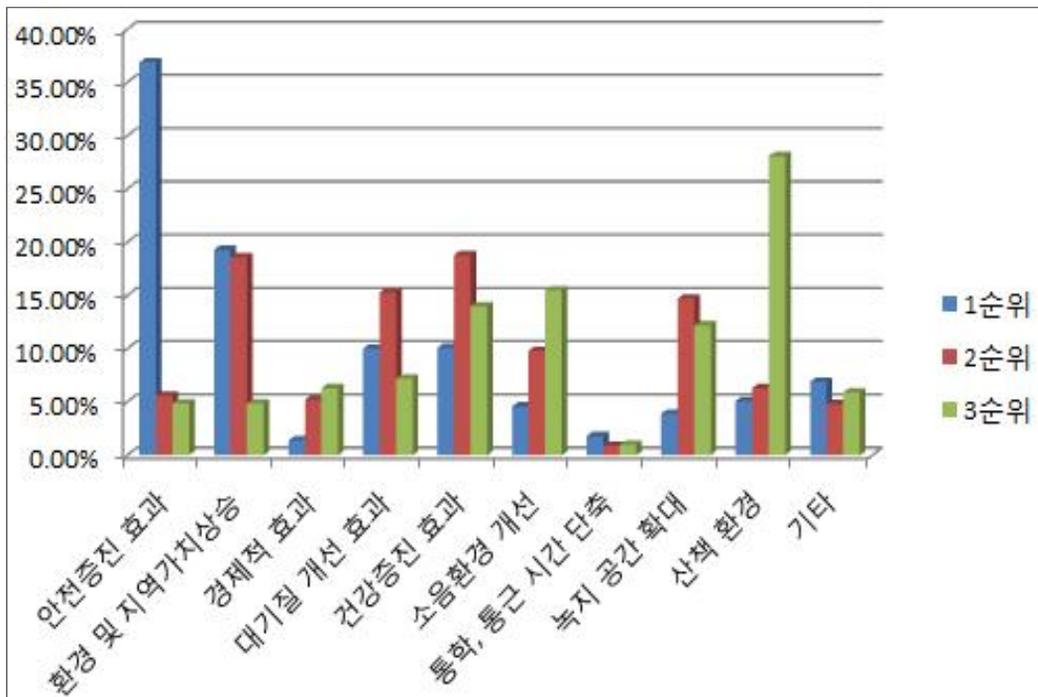


[그림 3-14] 생태교통 관련 용어

- 생태교통의 직접효과에 대한 질문에는 ‘자동차 없는 거리로써 교통사고 위협 감소로 인한 안전증진 효과’를 385명(36.9%)가 선택하였으며, 201명(19.3%)이 ‘자동차 없는 마을 조성’과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승이 다음으로 높게 나타남
 - 2순위의 경우 ‘자동차 없는 마을 조성’과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승’ 188명(18.6%)이며, 3순위의 경우 ‘산책하기 좋은 환경’ 269명(28.1%)이 높게 나타남
- 생태교통 수원 2013 한 달 동안의 경험이 반영된 것으로 사료됨

〈표 3-18〉 생태교통 직접효과

구 분	1순위		2순위		3순위	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	385	36.9%	55	5.6%	47	4.9%
자동차 없는 마을 조성 과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	201	19.3%	183	18.6%	47	4.9%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	15	1.4%	51	5.2%	60	6.3%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	104	10.0%	150	15.3%	69	7.2%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	105	10.1%	185	18.8%	134	14.0%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	48	4.6%	96	9.8%	148	15.5%
통학, 통근 시간 단축	19	1.8%	9	0.9%	10	1.0%
지역내 녹지 공간 확대	41	3.9%	144	14.7%	117	12.2%
산책하기 좋은 환경	53	5.1%	62	6.3%	269	28.1%
기타	72	6.9%	47	4.8%	56	5.9%
전체	1,043	100.0%	982	100.0%	957	100.0%



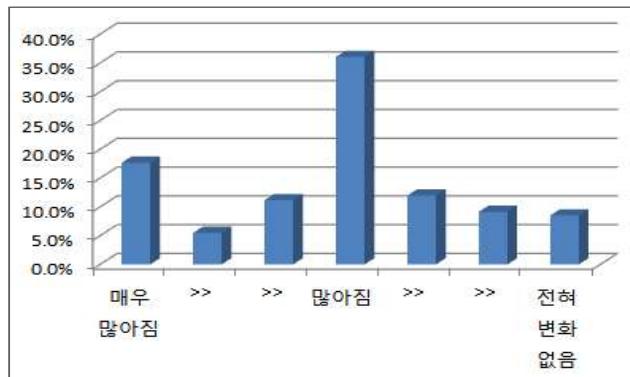
[그림 3-15] 생태교통 직접효과

(3) 관심 척도 변화

- 환경 오염문제에 대한 관심도 변화에 대한 질문에서 ‘많아짐’을 응답한 사람이 394명으로 (36.0%)로 가장 높게 나타났으며, ‘많아짐’ 이상이 70.4%로 환경오염문제에 대한 관심이 이번 사업을 통해 높아진 것으로 보임

〈표 3-19〉 환경 오염문제에 대한 관심도 변화

구분	매우 많아짐	>>	>>	많아짐	>>	>>	전혀 변화 없음	전체
빈도	193	60	122	394	131	100	93	1,093
%	17.7%	5.5%	11.2%	36.0%	12.0%	9.1%	8.5%	100.0%

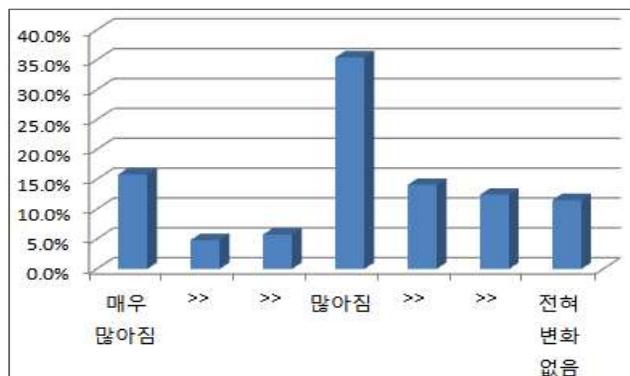


[그림 3-16] 환경 오염문제에 대한 관심도 변화

- 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화는 ‘많아짐’ 387명(35.4%), ‘매우많아짐’ 173명 (15.8%)으로 전혀 변화없다는 답변보다 높게 나타남

〈표 3-20〉 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

구분	매우 많아짐	>>	>>	많아짐	>>	>>	전혀 변화 없음	전체
빈도	173	53	63	387	154	136	126	1,092
%	15.8%	4.9%	5.8%	35.4%	14.1%	12.5%	11.5%	100.0%



[그림 3-17] 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

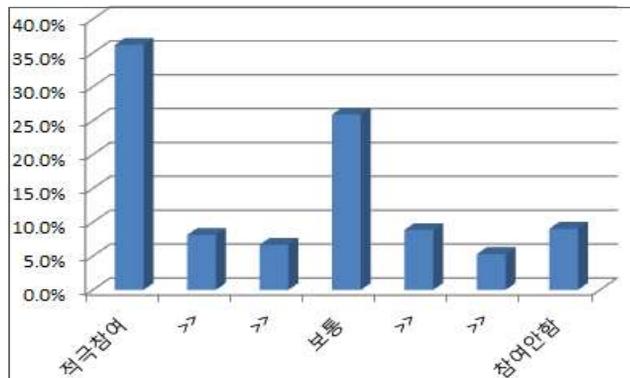
4) 생태교통 추진과정 및 행사 만족도

(1) 행사 참여 정도

- 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도에 대한 질문에 397명(36.2%)이 ‘적극적으로 참여’라 응답하였음
- ‘보통’을 기준으로 적극적으로 참여했다는 응답은 51.0%이며 참여하지 않았다는 의견은 23.1%로 나타나 행사에 적극 참여한 주민의 비율이 높은 것으로 나타났음
 - 주민들이 다양한 형태로 행사에 적극적으로 참여하여 행사가 성공적으로 마무리되었음

〈표 3-21〉 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도

구분	적극적으로 참여	>>	>>	보통	>>	>>	전혀 참여하지 않음	전체
빈도	397	89	73	284	97	58	99	1,097
%	36.2%	8.1%	6.7%	25.9%	8.8%	5.3%	9.0%	100.0%



[그림 3-18] 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도

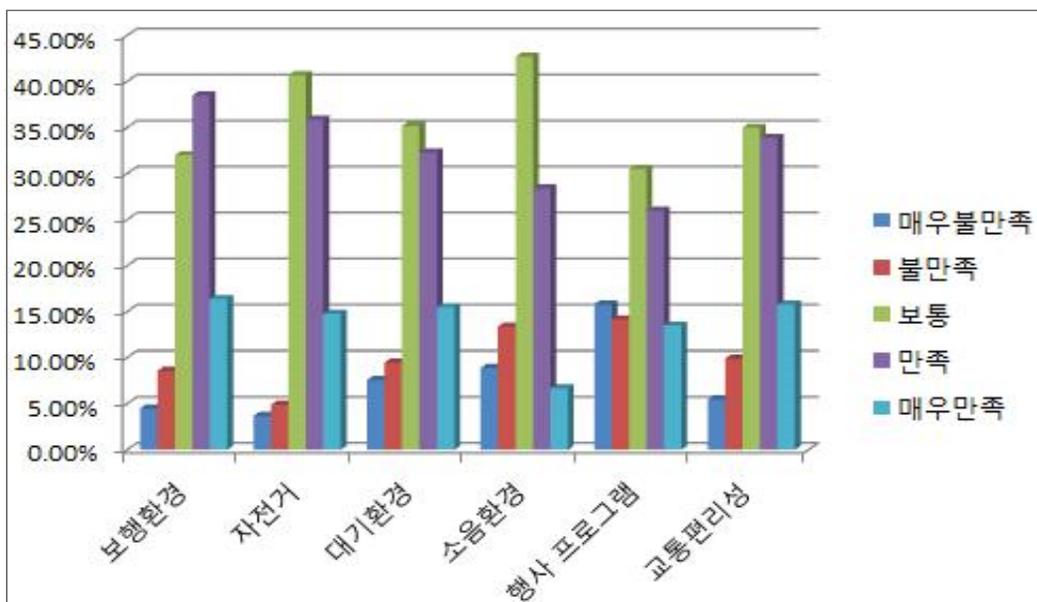
(2) 항목별 만족도

- 행사 기간 중의 항목별 만족도를 묻는 질문 중 보행환경에 대해서 ‘만족’이 405명(38.5%)으로 가장 높게 나타났으며, 자전거는 ‘보통’ 430명(40.7%), 대기환경 ‘보통’ 371명(35.2%), 소음환경 ‘보통’ 448명(42.7%), 행사프로그램 ‘보통’ 321명(30.5%), 교통편리성 ‘보통’ 381명(35.0%)으로 가장 높게 나타남
- ‘만족’과 ‘매우만족’을 합산한 기준으로 만족도가 높았던 항목은 보행환경(54.9%)과 자전거이용환경(50.7%) 항목이었음
 - 행사 실시 전에 보행 친화적으로 도로를 재포장하고, 행사 기간 동안 차 없는 마을을 실시하여 주민들의 보행환경 만족도가 높아질 수 있었음

- 행사 기간 동안 차 없는 마을을 실시하여 마을 내부의 보행환경 뿐만 아니라 자전거 이용환경도 크게 개선된 것으로 판단 됨
- ‘불만족’과 ‘매우불만족’을 합산한 기준으로 불만족도가 높았던 항목은 행사프로그램 (30.0%), 소음환경(22.3%)이었음
- 생태교통 수원 2013을 추진하면서 다양한 체험 및 전시프로그램을 시행하였지만, 주민들 입장에서 만족할만한 콘텐츠 구성은 다소 부족했던 것으로 보임
- 행사 기간동안 많은 방문객들이 집앞 골목길을 드나들며 소음이 발생하는 것에 대하여 불편해하는 주민들이 있었으며, 이러한 의견이 본 조사에 반영되어 다소 높은 불만족도로 나타났음

〈표 3-22〉 생태교통 수원 2013 9월 행사 만족도

구분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
보행환경	47	4.5%	90	8.6%	337	32.0%	405	38.5%	173	16.4%	1,052	100%
자전거	39	3.7%	52	4.9%	430	40.7%	379	35.9%	156	14.8%	1,056	100%
대기환경	80	7.6%	100	9.5%	371	35.2%	340	32.3%	163	15.5%	1,054	100%
소음환경	93	8.9%	141	13.4%	448	42.7%	298	28.4%	70	6.7%	1,050	100%
행사 프로그램	167	15.8%	150	14.2%	321	30.5%	274	26.0%	142	13.5%	1,054	100%
교통편리성	60	5.5%	108	9.9%	381	35.0%	369	33.9%	172	15.8%	1,090	100%



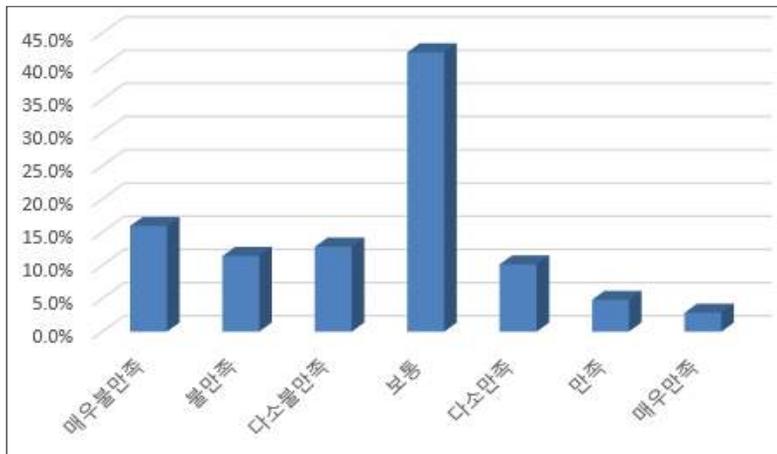
[그림 3-19] 생태교통 수원 2013 9월 행사 만족도

(3) 추진과정 및 행사 만족도

- 생태교통 수원 2013의 행사 추진과정 만족도를 묻는 질문에 457명 (42.1%)이 ‘보통’이라 응답하였으며, ‘보통’을 기준으로 만족스러운 방향의 답변은 17.8%, 불만족스러운 방향의 답변은 40.1%로 나타남
 - ‘보통’ 의견이 가장 많은 것으로 보아 추진과정이 무난하다고 여기거나 특별한 의견이 없는 것으로 나타내는 의견이 많았음
 - 그러나 불만족에 해당하는 의견도 40.1%로 나타난 것은 마을시설 개선공사 과정에서 길을 재포장하면서 도로를 통제하고 소음이 발생하는 등의 많은 생활의 불편이 야기된 이유로 보임
 - ‘매우 불만족’ 의견이 15.9%로 나타난 것은 극단적으로 불만을 가졌던 주민들이 많았기 때문
 - 차후 생태교통과 같은 행사를 다시 시행한다면 주민들의 의견을 수렴하는 더 많은 과정이 필요할 것으로 보임

〈표 3-23〉 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도

구분	매우불만족	불만족	다소불만족	보통	다소만족	만족	매우만족	전체
빈도	173	124	139	457	110	52	31	1,086
%	15.9%	11.4%	12.8%	42.1%	10.1%	4.8%	2.9%	100.0%

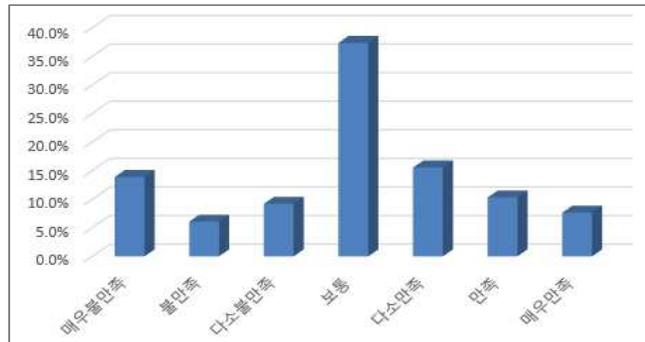


[그림 3-20] 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도

- 행사 만족도에 대한 질문에는 406명(37.4%)가 ‘보통’이라 응답하였으며, ‘보통’을 기준으로 만족도가 높았다는 응답은 33.4%, 불만족을 보인 응답은 29.2%로 나타났음
 - 행사 만족도 측면에서는 만족했다는 응답이 우세하여 행사 자체에 대한 주민들의 의견은 긍정적인 것으로 나타났음

〈표 3-24〉 생태교통 수원 2013 행사 만족도

구분	매우불만족	불만족	다소불만족	보통	다소만족	만족	매우만족	전체
빈도	151	66	100	406	169	112	83	1,087
%	13.9%	6.1%	9.2%	37.4%	15.5%	10.3%	7.6%	100.0%



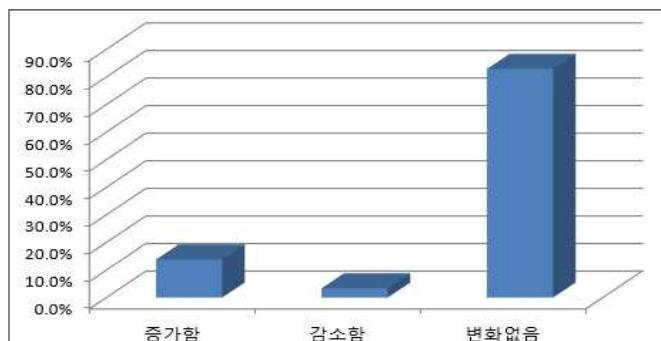
[그림 3-21] 생태교통 수원 2013 행사 만족도

(4) 활동 증가 여부

- 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동의 증가여부에 대해 ‘변화없음’을 896명(82.9%) 이 선택해 대부분이 변화 없다고 응답함
 - 앞선 <표 3-12>의 마을만족도 중 마을문화프로그램에 대해서 긍정적 의견이 가장 적었던 것으로 볼 때 주민들을 유인할만한 문화프로그램이 부족한 것으로 보임
 - 설문조사 시점이 11~12월로써 계절적으로 다소 추운 시기였기 때문에 야외활동을 하기에 어려운 측면이 있지만, 13.8%의 주민들이 활동이 증가하였다고 응답함

〈표 3-25〉 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부

구분	증가함	감소함	변화없음	전체
빈도	149	36	896	1,081
%	13.8%	3.3%	82.9%	100.0%



[그림 3-22] 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부

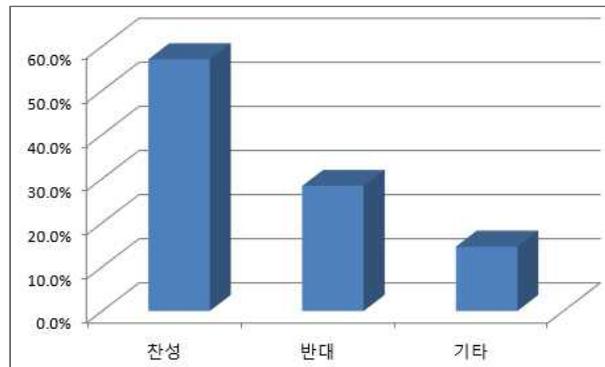
5) 향후 마을 발전방안

(1) 생태교통마을 지속적 구축여부

- 향후 생태교통 마을 구축에 대한 질문에는 찬성이 606명(57.1%), 반대가 301명(28.3%), 기타 155명(14.6%)으로 나타남
 - 응답자 중 찬성 의견이 반대 의견보다 두 배에 달했으며, 전체적으로 생태교통 마을 구축에 대하여 긍정적인 의견을 가지고 있는 것으로 나타남

〈표 3-26〉 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

구분	찬성	반대	기타	전체
빈도	606	301	155	1,062
%	57.1%	28.3%	14.6%	100.0%



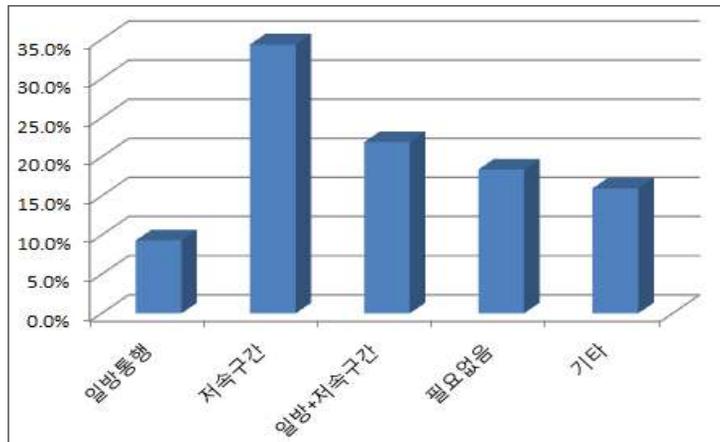
[그림 3-23] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

(2) 생태교통 마을 운영 방안

- 신평·장안동 적정 통행체계에 대해서는 저속구간만 시행하자는 의견이 34.4%로 가장 높았으며, 일방통행과 저속구간을 동시에 시행하자는 의견이 237명(21.9%)로 뒤를 이었음
 - 56.3%의 주민들이 저속구간 시행을 요구하며 마을 내에서 빠르게 달리는 차량들에 대해 위협을 느끼고 있었음
 - 일방통행에 대한 선호도는 31.2% 수준으로 저속구간에 비하여 선호도가 떨어짐

〈표 3-27〉 신풍 · 장안동 통행체계

구 분	일방통행	저속구간	일방통행 +저속구간	필요없음	기타	전체
빈도	101	372	237	199	173	1082
%	9.3%	34.4%	21.9%	18.4%	16.0%	100.0%

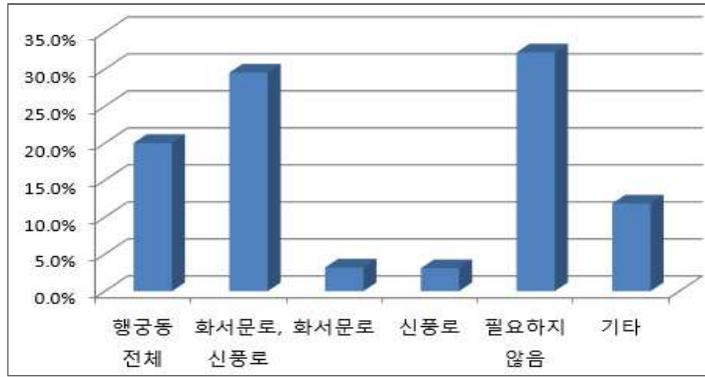


[그림 3-24] 신풍 · 장안동 통행체계

- 차 없는 마을 적정운영범위에서 차 없는 마을을 찬성하는 의견 중에서는 화서문로 · 신풍로에서 동시에 시행하기를 원하는 답변이 314명(29.5%)로 가장 많았으며, 행궁동 전체에 시행하는 것이 좋겠다는 답변이 213명(20.0%)로 그 뒤를 이었음
 - 2013년 9월 한 달간 생태교통 행사를 시행해 본 경험을 토대로 주민들은 외부방문객들의 이동이 많은 신풍로와 화서문로에 한해서 차 없는 거리를 시행하고, 좁은 골목길에서의 차량통행은 허용해 주는 것이 바람직하다고 판단한 것으로 보여짐
- 차 없는 마을이 필요하지 않다는 의견은 343명(32.3%)으로 나타났음

〈표 3-28〉 차 없는 마을 적정 운영범위

구 분	행궁동 전체	화서문로, 신풍로	화서문로	신풍로	필요하지 않음	기타	전체
빈도	213	314	34	33	343	126	1,063
%	20.0%	29.5%	3.2%	3.1%	32.3%	11.9%	100.0%

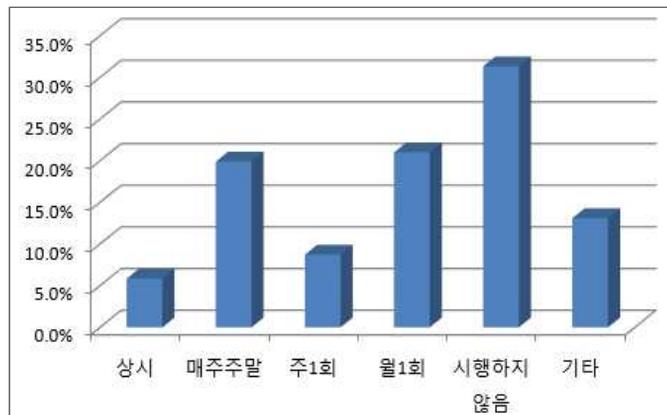


[그림 3-25] 차 없는 마을 적정 운영범위

- 차 없는 마을을 시행하기를 바라는 의견이 55.5%로 시행하지 반대 의견(31.3%)보다 많았으며, 적정 운영빈도는 ‘월1회’ 226명(21.0%), ‘매주주말’ 214명(19.9%), ‘주 1회’ 94명(8.7%)순으로 높게 나타남
- 차 없는 마을을 상시 시행하는 것 보다는 특정일에 한하여 시행하는 것을 원했으며, 월 1회 시행하자는 의견(21.0%)과 매주 주말에 시행하자는 의견(19.9%)이 근소한 차이를 보였음

<표 3-29> 차 없는 마을 적정 운영빈도

구분	상시	매주주말	주1회	월1회	시행하지 않음	기타	전체
빈도	63	214	94	226	337	141	1,075
%	5.9%	19.9%	8.7%	21.0%	31.3%	13.1%	100.0%



[그림 3-26] 차 없는 마을 적정 운영빈도

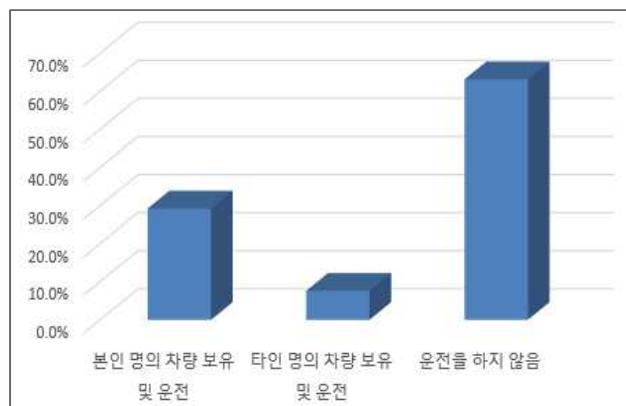
6) 교통 관련 행태

(1) 차량 운전여부

○ 응답자 중 ‘운전을 하지 않음’ 598명(63.1%), ‘본인 명의 차량 보유 및 운전’ 277명(29.3%), ‘타인 명의 차량 보유 및 운전’ 72명(7.6%)으로 나타남

〈표 3-30〉 차량보유 및 운전여부

구분	본인 명의 차량 보유 및 운전	타인 명의 차량 보유 및 운전	운전을 하지 않음	전체
빈도	277	72	598	947
%	29.3%	7.6%	63.1%	100.0%



[그림 3-27] 차량보유 및 운전여부

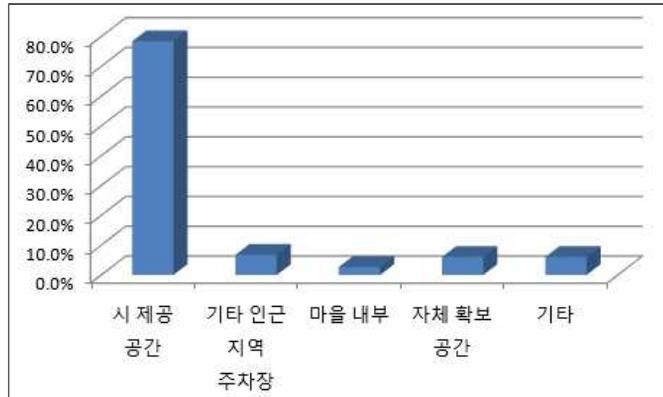
(2) 주차 공간

○ 생태교통 행사 기간 중 주차위치는 ‘시에서 마련된 주차공간’이 324명(78.5%)으로 가장 많았으며, 그 다음으로 ‘기타 인근 지역 주차장’ 28명(6.8%), ‘자체적으로 확보한 주차공간’ 25명(6.1%) 기타 25명(6.1%)순으로 나타남

– 행사 기간 중에 시에서 마련된 주차공간에 주차한 주민들 비율이 높은 것으로 보아 향후 차 없는 마을 행사를 실시 할 경우 수원시 차원에서 주민들을 위한 주차공간 확보가 반드시 필요할 것으로 보여짐

〈표 3-31〉 행사 기간 중 주차위치

구분	시에서 마련된 주차공간	기타 인근 지역 주차장	마을 내부	자체적으로 확보한 주차공간	기타	전체
빈도	324	28	11	25	25	413
%	78.5%	6.8%	2.7%	6.1%	6.1%	100.0%

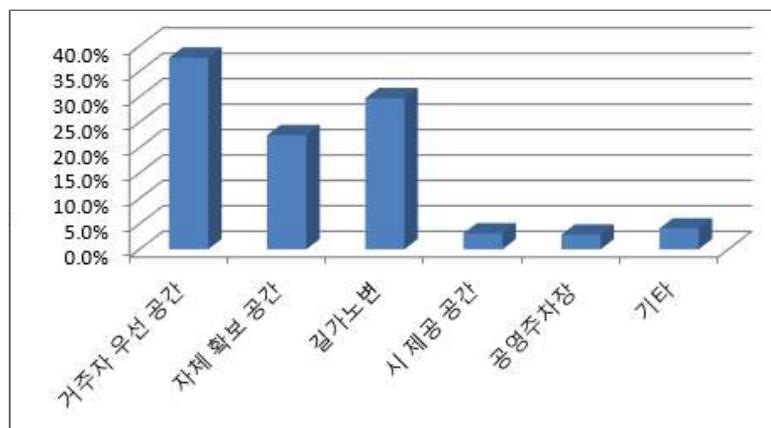


[그림 3-28] 행사 기간 중 주차위치

- 행사 후 현재 주차위치는 ‘거주자 우선 주차공간’이 156명(37.7%)로 가장 많았으며, 그 다음으로 ‘길가노변’ 123명(29.7%), ‘자체적으로 확보한 주차공간’ 93명(22.5%)순으로 나타남
- 길가 노변에 주차하는 비율이 29.7%에 달하는 것으로 보아 마을 내 주차공간이 부족한 것을 확인할 수 있음
 - 현재 꾸준히 문제점으로 제기되고 있는 불법주차 문제를 해결하기 위해서는 주차공간 구축이 선행되어야 할 것으로 사료됨

〈표 3-32〉 행사 후 현재 주차위치

구분	거주자 우선 주차공간	자체적으로 확보한 주차공간	길가노변	시에서 마련된 주차공간	공영주차장	기타	전체
빈도	156	93	123	13	12	17	414
%	37.7%	22.5%	29.7%	3.1%	2.9%	4.1%	100.0%

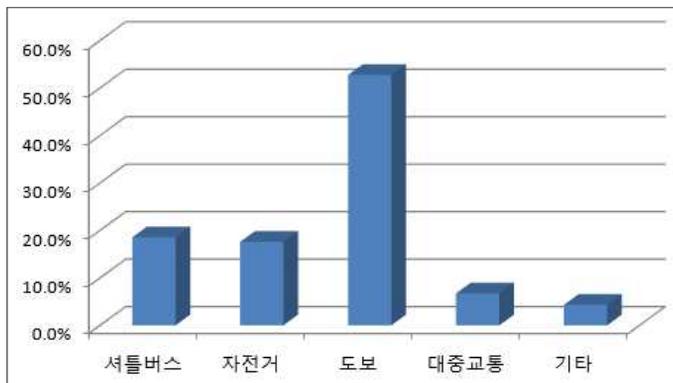


[그림 3-29] 행사 후 현재 주차위치

- 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단으로 도보를 219명(52.8%)이 가장 많이 선택하였으며, 그 다음으로 셔틀버스 77명 (18.6%), 자전거 73명(17.6%)순으로 많이 선택함
- 행사 기간 중 시에서 제공한 주차장을 이용한 주민들이 78%에 달했고 시에서는 주민들 편의를 위해 셔틀버스 운영을 무료로 제공하였음에도 불구하고, 도보이용이 52.8%이었던 반면에 셔틀버스이용 비율은 18.6%에 그쳐 이용이 저조하였음을 확인할 수 있음

〈표 3-33〉 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단

구분	셔틀버스	자전거	도보	대중교통	기타	전체
빈도	77	73	219	28	18	415
%	18.6%	17.6%	52.8%	6.7%	4.3%	100.0%



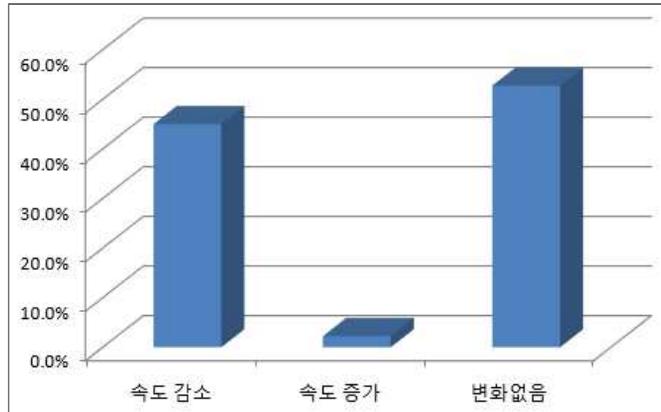
[그림 3-30] 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단

(3) 운전 행태 변화

- 보행자 위주의 마을 개선 후 운동 시 속도변화로 ‘변화없음’의견이 211명(52.8%)로 가장 많았으며, ‘속도를 줄이게 되었음’ 180명(45.0%), ‘속도가 증가하였음’ 9명(2.3%)로 나타남
- 운전자에게 속도를 감소시키도록 차로 폭을 줄이고 도로 선형을 곡선으로 변경한 것이 절반에 가까운 운전자로 하여금 속도를 줄이도록 하였음

〈표 3-34〉 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화

구분	속도를 줄이게 되었음	속도가 증가하였음	변화없음	전체
빈도	180	9	211	400
%	45.0%	2.3%	52.8%	100.0%



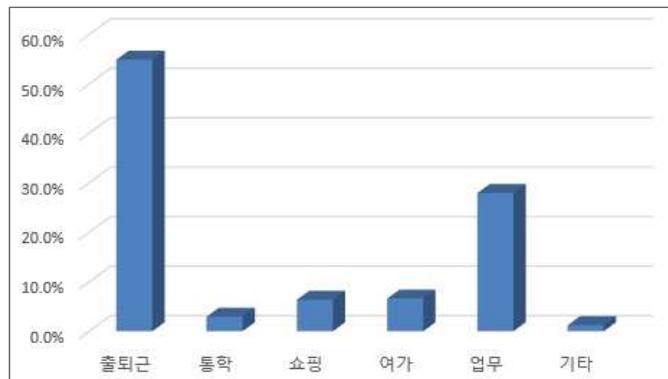
[그림 3-31] 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화

(4) 주요 통행 목적

- 응답자들의 주요 통행 목적은 출퇴근이 224명(54.9%)로 가장 높았으며, 업무 114명(27.9%), 여가 27명(6.6%)순으로 높게 나타남

〈표 3-35〉 주요 통행 목적

구분	출퇴근	통학	쇼핑	여가	업무	기타	전체
빈도	224	12	26	27	114	5	408
%	54.9%	2.9%	6.4%	6.6%	27.9%	1.2%	100.0%



[그림 3-32] 주요 통행 목적

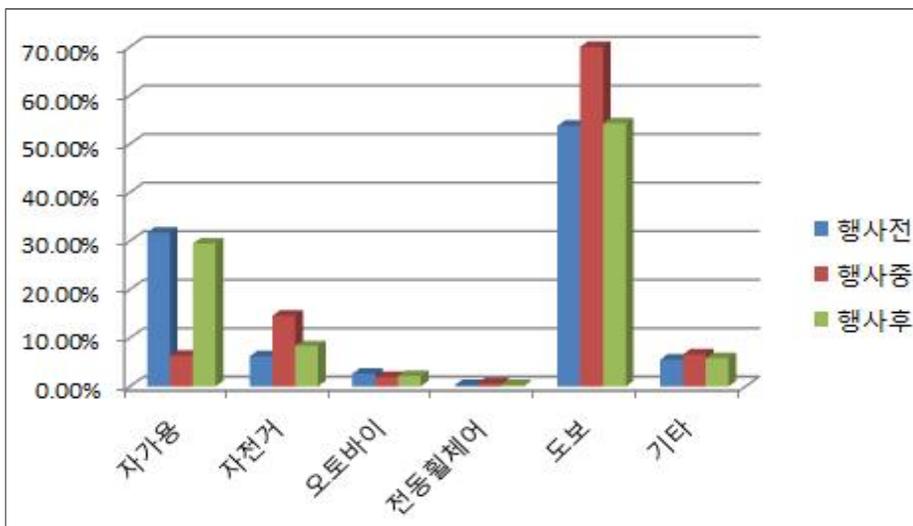
(5) 통행 수단 변화

- 행사 전, 중, 후 마을 인근지역의 이동수단의 변화를 비교한 결과 행사기간 중에는 행사 전과 비교하여 자가용 이용이 크게 줄어들고 자전거와 도보 이용이 증가하였음
- 행사 전에는 도보 583명(53.7%), 자가용 344명(31.7%), 자전거 67명(6.2%) 순으로 나타났으며, 행사 중에는 도보 753명(70.0%), 자전거 157명(14.6%), 기타 71명(6.6%), 행사 후 도보 583명(54.2%), 자가용 316명(29.4%), 자전거 89명(8.3%)로 나타남

- 행사 전과 행사 후를 비교하였을 때 자가용과 오토바이 이용이 줄어들고 자전거와 도보 이용이 증가하여 보행자 위주로의 마을시설개선과 자전거 보급의 역할이 다소 효과가 있었음을 확인할 수 있음

〈표 3-36〉 마을 인근지역 이동수단

구 분	행사 전		행사 중		행사 후	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%
자가용	344	31.7%	68	6.3%	316	29.4%
자전거	67	6.2%	157	14.6%	89	8.3%
오토바이	28	2.6%	20	1.9%	23	2.1%
전동휠체어	3	0.3%	6	0.6%	3	0.3%
도보	583	53.7%	753	70.0%	583	54.2%
기타	60	5.5%	71	6.6%	62	5.8%
전체	1,085	100.0%	1,075	100.0%	1,076	100.0%

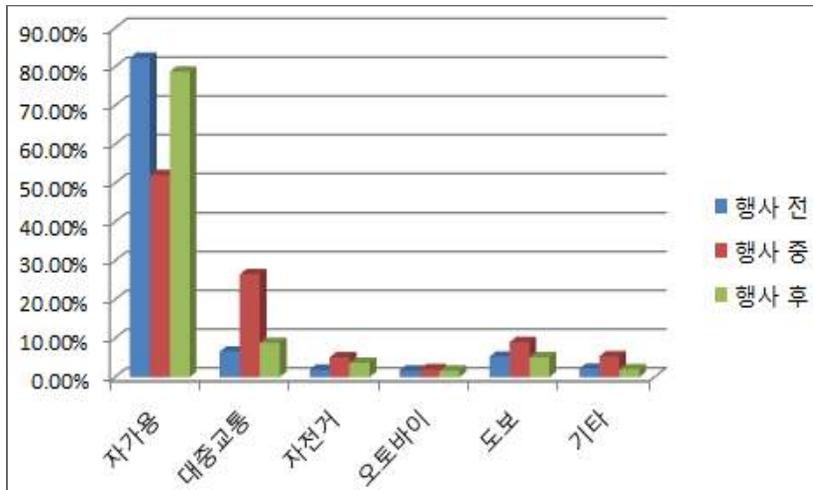


[그림 3-33] 마을 인근지역 이동수단

- 차량 운전자들에 한하여 주요통행 이동수단을 조사한 결과 행사 중에는 자가용 이용이 크게 줄어들고 대중교통의 이용이 크게 늘어났음
- 행사 전에는 자가용 297명(82.3%), 대중교통 24명(6.6%), 도보 19명(5.3%) 순으로 나타났으며, 행사 중에는 자가용 185명(52.1%), 대중교통 94명(26.5%), 도보 32명(9.0%), 행사 후 자가용 278명(78.8%), 대중교통 31명(8.8%), 도보 18명(5.1%)로 나타남
- 행사기간 이후에도 행사 전과 비교하였을 때 자가용 이용이 줄어들고 대중교통 이용이 증가하였음

〈표 3-37〉 주요통행 이동수단(차량 운전자)

구 분	행사 전		행사 중		행사 후	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%
자가용	297	82.3%	185	52.1%	278	78.8%
대중교통	24	6.6%	94	26.5%	31	8.8%
자전거	7	1.9%	18	5.1%	13	3.7%
오토바이	6	1.7%	7	2.0%	6	1.7%
도보	19	5.3%	32	9.0%	18	5.1%
기타	8	2.2%	19	5.4%	7	2.0%
전체	361	100.0%	355	100.0%	353	100.0%



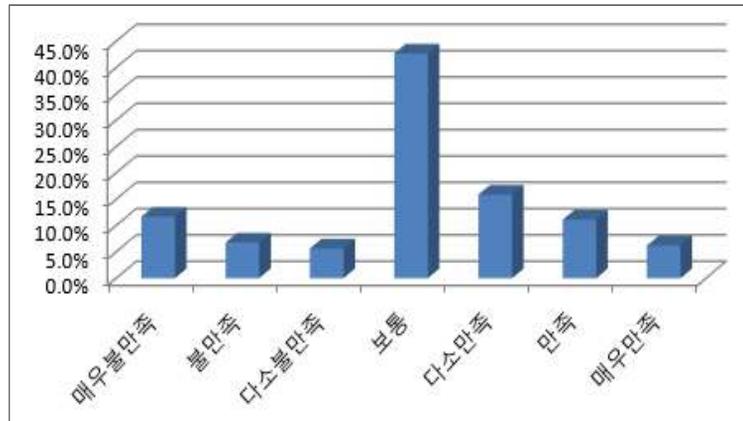
[그림 3-34] 주요통행 이동수단(차량 운전자)

7) 생태교통 전반적 만족도

- 생태교통 수원 2013의 전반적인 만족도는 대체적으로 긍정적 답변이 우세하였음
- ‘보통’이었다는 의견이 42.7%로 가장 많았으며 이를 기준으로 긍정적 응답은 33.2%, 부정적 응답은 24.2%를 보였음
- 부정적 답변(24.2%)보다는 긍정적 답변(33.2%)이 우세하였지만, ‘매우불만족’이 11.7%로 ‘매우만족’ (6.2%)보다 높은 것을 볼 때 극단적인 반대의견을 가진 주민들이 여럿 존재하는 것으로 확인됨

〈표 3-38〉 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

구분	매우불만족	불만족	다소불만족	보통	다소만족	만족	매우만족	전체
빈도	126	73	61	460	171	120	67	1078
%	11.7%	6.8%	5.7%	42.7%	15.9%	11.1%	6.2%	100.0%



[그림 3-35] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

2. 소결

- 신평동, 장안동 마을만족도에 대해서는 대체적으로 만족하는 의견이 많았음
 - 도로재포장, 나무식재 등 생태교통 수원 2013을 위해 사전에 구축한 마을기반시설에 대한 주민 만족도는 높은 것으로 확인됨
- 행사 준비 과정에 대해서는 불만족 의견이 많았음
 - 도로재포장을 위한 마을공사나 생태교통 수원 2013을 시행하기에 앞서서 주민들의 많은 불편이 야기됨에도 불구하고 수원시와 사전 논의가 주민들이 납득할만큼 충분하지 못했음
- 생태교통 수원 2013 행사 세부항목에 대한 만족도는 대체로 높았으나, 행사 전체적인 만족도는 이에 미치지 못했음
 - 행사 자체에 대한 만족도는 높으나, 차 없는 거리 시행으로 인해 주민불편을 가지게 되어 전체적으로는 불만족 의견이 조금 많았음
 - 특히 전반적 만족도의 불만족 의견 중에 ‘매우불만족’ 의견이 가장 많은 것으로 볼 때 생태교통에 대한 불만을 가진 주민들 중에서는 강하게 반감을 나타내는 인원이 많은 것으로 보여짐
- 향후 생태교통 마을 구축에 대해서는 과반수 이상의 주민이 찬성의견을 나타내었음
 - 차 없는 마을은 월1회, 신평로와 화서문로에 한해서 시행하는 것이 효과적이라는 의견이 많았음
 - 이를 위해서는 주차시설 구축이 가장 중요한 것으로 보여짐

제3절 교차분석

1. 거주민 · 자영업자

○ 주민설문조사 결과를 거주민과 자영업자로 구분하여 교차분석을 실시하였음

1) 마을 만족도

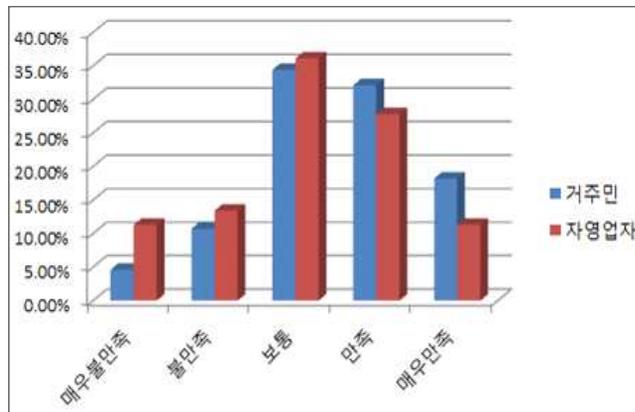
(1) 마을환경 만족도

○ 보행환경의 교차분석 결과 긍정적 답변이 비율에서 거주민(50.3%)이 자영업자(39.1%)에 비하여 높았음

〈표 3-39〉 마을 만족도(보행환경)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	46	4.6%	107	10.7%	344	34.4%	321	32.1%	182	18.2%	1,000	100%
자영업자	11	11.3%	13	13.4%	35	36.1%	27	27.8%	11	11.3%	97	100%

주: 보행환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 11.266, df : 4, sig. : 0.024<0.05(통계적 차이가 있음)



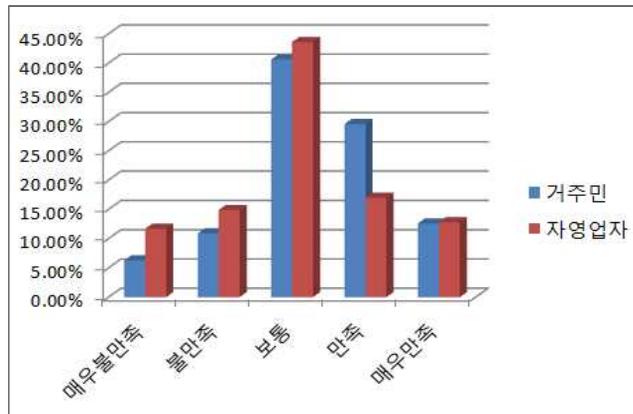
[그림 3-36] 마을 만족도 (보행환경)

○ 자전거이용환경의 교차분석 결과 긍정적 답변이 비율에서 거주민(42.2%)이 자영업자(29.8%)에 비하여 높았음

〈표 3-40〉 마을 만족도(자전거)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	62	6.3%	107	10.9%	399	40.6%	291	29.6%	124	12.6%	983	100%
자영업자	11	11.7%	14	14.9%	41	43.6%	16	17.0%	12	12.8%	94	100%

주: 자전거 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 9.870, df : 4, sig. : 0.043<0.05(통계적 차이가 있음)



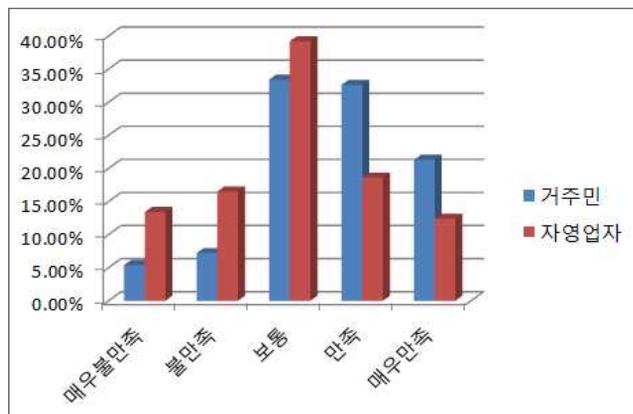
[그림 3-37] 마을 만족도 (자전거)

○ 대중교통 만족도의 교차분석 결과 긍정적 답변이 비율에서 거주민(53.9%)이 자영업자 (31.0%)에 비하여 높았음

<표 3-41> 마을 만족도(대중교통)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	54	5.4%	71	7.2%	332	33.4%	324	32.6%	212	21.3%	993	100%
자영업자	13	13.4%	16	16.5%	38	39.2%	18	18.6%	12	12.4%	97	100%

주: 대중교통 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 28.687, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



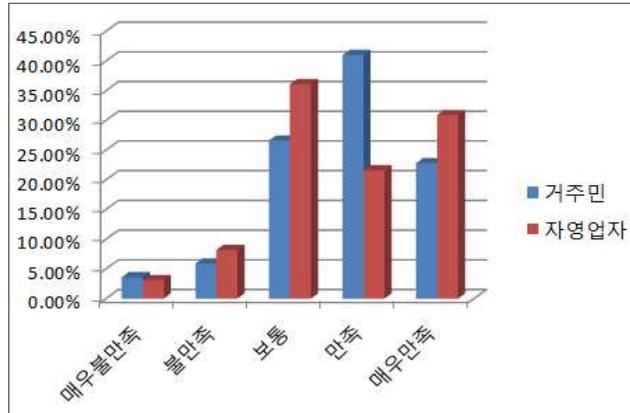
[그림 3-38] 마을 만족도 (대중교통)

○ 지역 내 미관의 교차분석 결과 긍정적 답변이 비율에서 거주민(63.8%)이 자영업자(52.5%)에 비하여 높았음

〈표 3-42〉 마을 만족도 (지역미관)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	36	3.6%	59	5.9%	264	26.6%	408	41.0%	227	22.8%	994	100%
자영업자	3	3.1%	8	8.2%	35	36.1%	21	21.6%	30	30.9%	97	100%

주: 지역미관 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 14.675, df : 4, sig. : 0.005<0.05(통계적 차이가 있음)



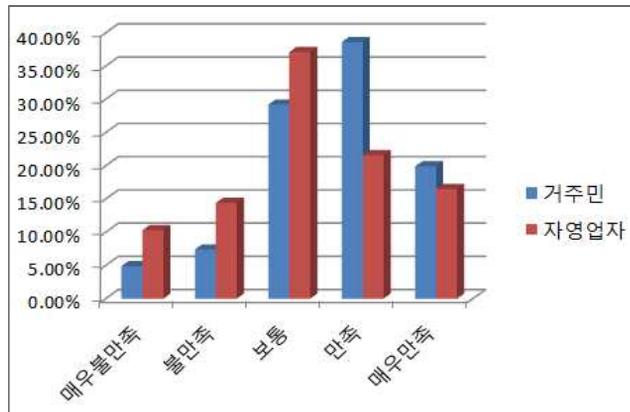
[그림 3-39] 마을 만족도 (지역미관)

○ 야간조명시설 만족도의 교차분석 결과 긍정적 답변이 비율에서 거주민(58.5%)이 자영업자(38.1%)에 비하여 높았음

〈표 3-43〉 마을 만족도 (야간조명)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	49	4.9%	74	7.4%	291	29.2%	385	38.6%	198	19.9%	997	100%
자영업자	10	10.3%	14	14.4%	36	37.1%	21	21.6%	16	16.5%	97	100%

주: 야간조명 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 19.398, df : 4, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)



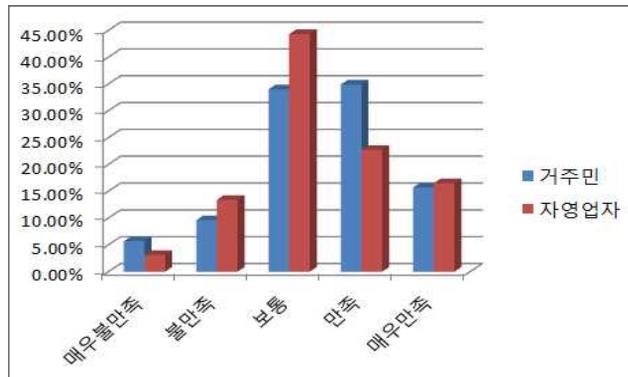
[그림 3-40] 마을 만족도 (야간조명)

- 쉼터 시설에 대한 만족도의 교차분석 결과 긍정적 답변이 비율에서 거주민(50.6%)이 자영업자(38.1%)에 비하여 높았음

〈표 3-44〉 마을 만족도 (쉼터)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	57	5.7%	95	9.6%	338	34.0%	347	34.9%	156	15.7%	993	100%
자영업자	3	3.1%	13	13.4%	43	44.3%	22	22.7%	16	16.5%	97	100%

주: 쉼터 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 9.075, df : 4, sig. : 0.059 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



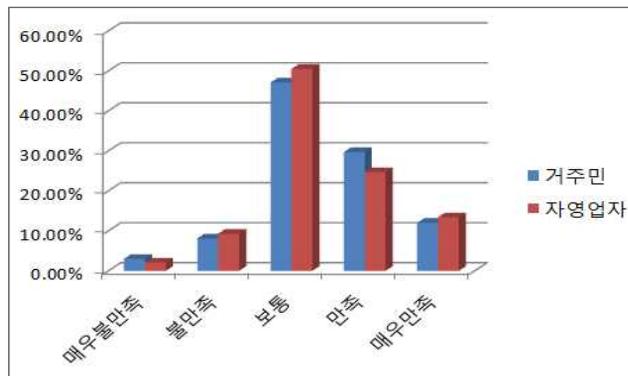
[그림 3-41] 마을 만족도 (쉼터)

- 대기환경에 대한 만족도의 교차분석 결과 Chi-square 유의수준 0.820으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 3-45〉 마을 만족도 (대기환경)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	30	3.0%	80	8.1%	466	47.1%	294	29.7%	119	12.0%	989	100%
자영업자	2	2.1%	9	9.3%	49	50.5%	24	24.7%	13	13.4%	97	100%

주: 대기환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 1.536, df : 4, sig. : 0.820 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



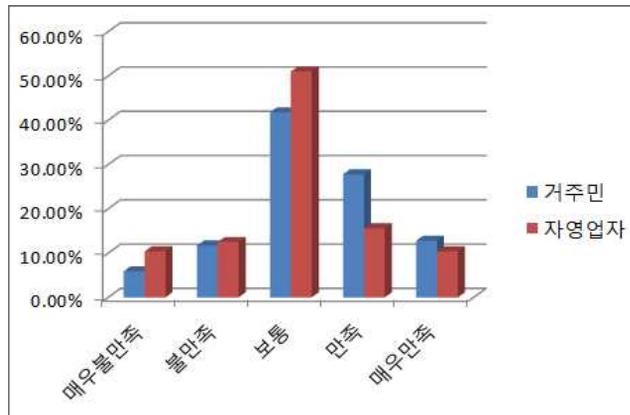
[그림 3-42] 마을 만족도 (대기환경)

- 소음환경에 대한 만족도의 교차분석 결과 긍정적 답변에서 거주민(40.6%)이 자영업자(26.0%)에 비하여 높았음

〈표 3-46〉 마을 만족도 (소음환경)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	59	5.9%	116	11.7%	415	41.8%	276	27.8%	127	12.8%	993	100%
자영업자	10	10.4%	12	12.5%	49	51.0%	15	15.6%	10	10.4%	96	100%

주: 소음환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 9.817, df : 4, sig. : 0.044<0.05(통계적 차이가 있음)



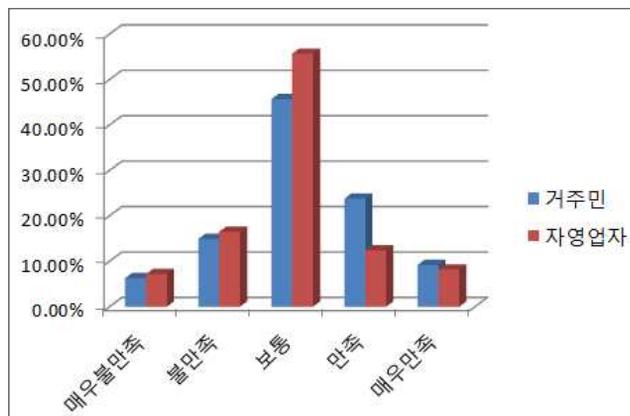
[그림 3-43] 마을 만족도 (소음환경)

- 마을문화프로그램에 대한 만족도의 교차분석 결과 Chi-square 유의수준 0.122로 통계적 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 3-47〉 마을 만족도 (마을문화)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	62	6.3%	147	14.9%	450	45.7%	234	23.8%	91	9.2%	984	100%
자영업자	7	7.2%	16	16.5%	54	55.7%	12	12.4%	8	8.2%	97	100%

주: 마을문화 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 7.276, df : 4, sig. : 0.122>0.05(통계적 차이가 없음)



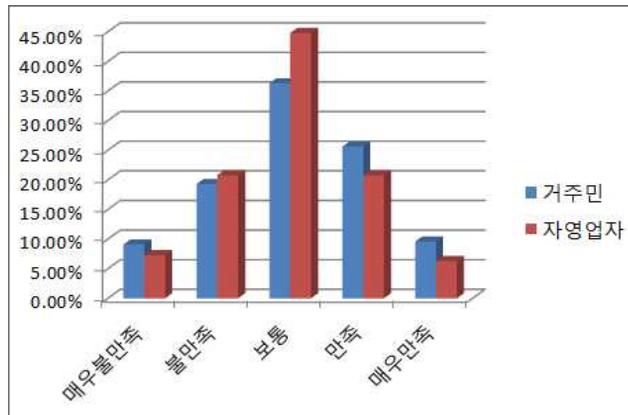
[그림 3-44] 마을 만족도 (마을문화)

○ 쓰레기 투기에 대한 교차분석 결과 Chi-square 유의수준 0.411로 통계적 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 3-48〉 마을 만족도 (쓰레기)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	90	9.1%	191	19.3%	359	36.3%	253	25.6%	95	9.6%	988	100%
자영업자	7	7.3%	20	20.8%	43	44.8%	20	20.8%	6	6.3%	96	100%

주: 쓰레기 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 3.967, df : 4, sig. : 0.411 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



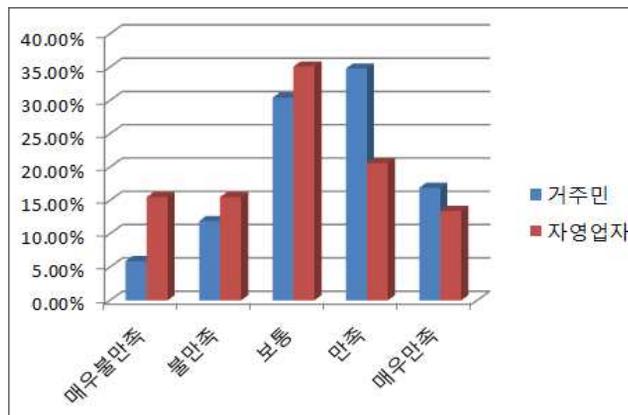
[그림 3-45] 마을 만족도 (쓰레기)

○ 나무 식재에 대한 만족도의 교차분석 결과 긍정적 답변에서 거주민(51.7%)이 자영업자(34.0%)에 비하여 높았음

〈표 3-49〉 마을 만족도 (식재)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	59	5.9%	119	11.9%	303	30.4%	347	34.8%	168	16.9%	996	100%
자영업자	15	15.5%	15	15.5%	34	35.1%	20	20.6%	13	13.4%	97	100%

주: 식재 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 19.353, df : 4, sig. : 0.001 < 0.05 (통계적 차이가 있음)



[그림 3-46] 마을 만족도 (식재)

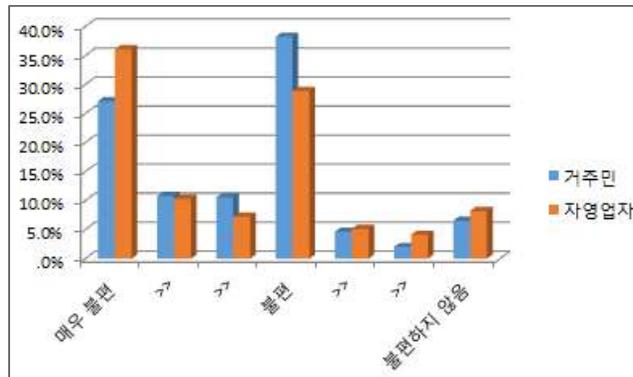
(2) 차량 불편여부

○ 마을 내 통과차량 불편수준에 대해 Chi-square 유의수준 0.253으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음

〈표 3-50〉 마을 내 통과 차량 불편수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지않음	전체
거주민	빈도	269	107	105	379	46	20	65	991
	%	27.1%	10.8%	10.6%	38.2%	4.6%	2.0%	6.6%	100.0%
자영업자	빈도	35	10	7	28	5	4	8	97
	%	36.1%	10.3%	7.2%	28.9%	5.2%	4.1%	8.2%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 7.804, df : 6, sig. : 0.253>0.05(통계적 차이가 없음)



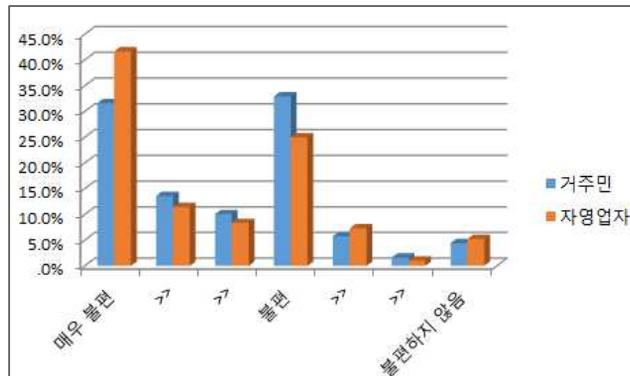
[그림 3-47] 마을 내 통과 차량 불편수준

○ 마을 내 불법주차 불편수준에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.468로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음

〈표 3-51〉 마을 내 불법주차 불편 수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지않음	전체
거주민	빈도	314	135	100	327	57	16	44	993
	%	31.6%	13.6%	10.1%	32.9%	5.7%	1.6%	4.4%	100%
자영업자	빈도	40	11	8	24	7	1	5	96
	%	41.7%	11.5%	8.3%	25.0%	7.3%	1.0%	5.2%	100%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 5.648, df : 6, sig. : 0.468>0.05(통계적 차이가 없음)



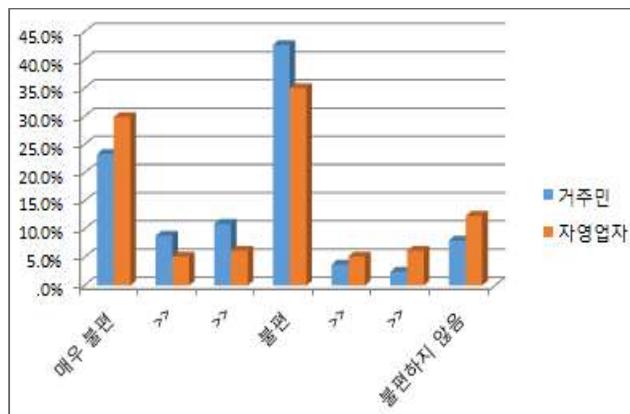
[그림 3-48] 마을 내 불법주차 불편 수준

○ 마을 내 차량통행에 대한 불편수준은 거주민들이 자영업자에 비하여 더 큰 불편을 느끼고 있는 것으로 확인되었음

<표 3-52> 마을 내 차량통행 불편 수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지 않음	전체
거주민	빈도	230	87	108	421	37	24	79	991
	%	23.3%	8.8%	11.0%	42.7%	3.8%	2.4%	8.0%	100.0%
자영업자	빈도	29	5	6	34	5	6	12	97
	%	29.9%	5.2%	6.2%	35.1%	5.2%	6.2%	12.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 13.061, df : 6, sig. : 0.042<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-49] 마을 내 차량통행 불편 수준

2) 생태교통 인지도

(1) 생태교통용어 인지여부

○ 생태교통용어의 인지여부에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.066으로 통계적 차이가 없는

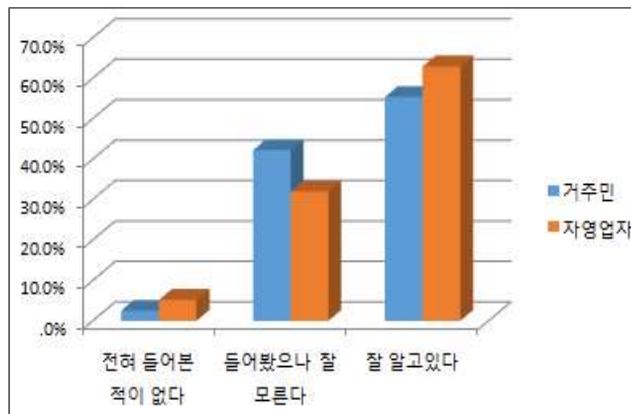
것으로 나타났음

- 거주민 555명(55.3%)이 ‘잘 알고 있다’라고 응답하였으며, 자영업자 61명(62.9%) 또한 ‘잘 알고 있다’를 가장 많이 선택함

〈표 3-53〉 용어 인지 여부

구 분		전혀 들어본 적이 없다	들어봤으나 잘 모른다	잘 알고있다	전체
거주민	빈도	25	423	555	1,003
	%	2.5%	42.2%	55.3%	100.0%
자영업자	빈도	5	31	61	97
	%	5.2%	32.0%	62.9%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 5.435, df : 2, sig. : 0.066>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-50] 용어 인지 여부

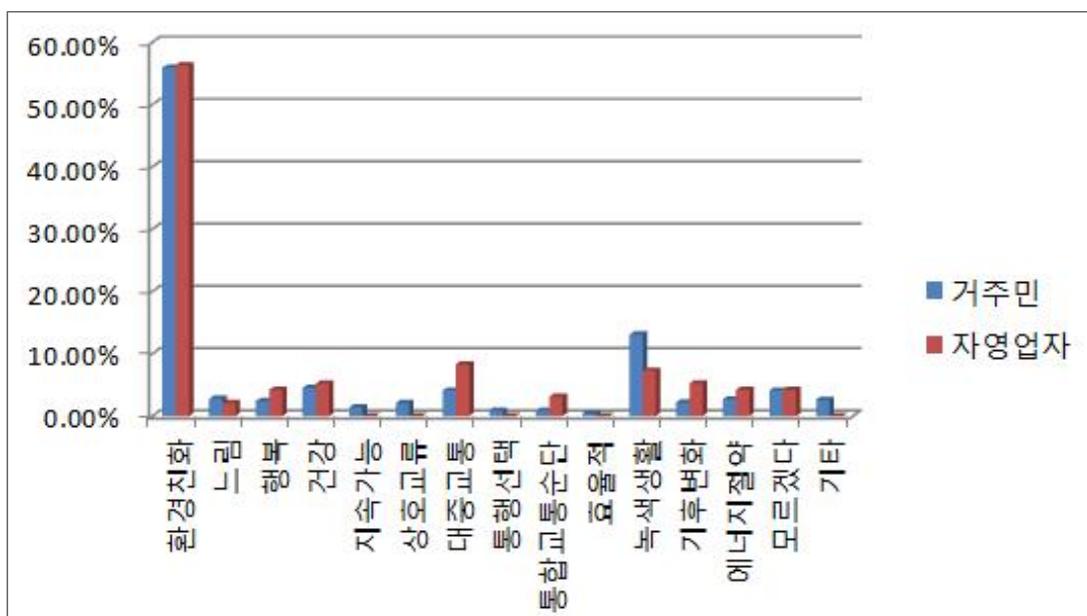
(2) 주요 용어

- 생태교통 관련 용어에 대해 거주민은 1순위로 ‘환경친화’ 591명(55.9%), ‘녹색생활’ 138명(13.1%), ‘건강’ 48명(4.5%) 순으로 많이 선택하였으며, 2순위 ‘녹색생활’ 275명(27.5%), ‘건강’ 90명(9.0%), ‘대중교통’ 89명(8.9%), 3순위 ‘에너지절약’ 167명(20.2%), ‘녹색생활’ 161명(16.5%), ‘기후변화’ 122명(12.5%)순으로 나타남
- 자영업자는 1순위로 ‘환경친화’ 54명(56.6%), ‘대중교통’ 8명(8.3%), ‘녹색생활’ 7명(7.3%) 순으로 많이 선택하였으며, 2순위 ‘녹색생활’ 28명(30.4%), ‘대중교통’ 13명(14.1%), ‘통합교통수단’ 9명(9.8%), 3순위 ‘녹색생활’ 18명(20.0%), ‘에너지절약’ 18명(20.0%), ‘행복’ 9명(10.0%)순으로 나타남

〈표 3-54〉 생태교통 관련 용어(1순위) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	591	55.9%	54	56.3%
느림	30	2.8%	2	2.1%
행복	25	2.4%	4	4.2%
건강	48	4.5%	5	5.2%
지속가능	15	1.4%	0	.0%
상호교류	22	2.1%	0	.0%
대중교통	43	4.1%	8	8.3%
통행선택	9	0.9%	0	.0%
통합교통순단	10	0.9%	3	3.1%
효율적	4	0.4%	0	.0%
녹색생활	138	13.1%	7	7.3%
기후변화	23	2.2%	5	5.2%
에너지절약	29	2.7%	4	4.2%
모르겠다	43	4.1%	4	4.2%
기타	27	2.6%	0	.0%
전체	1057	100.0%	96	100.0%

주: (1순위) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 27.410, df : 14, sig. : 0.017<0.05(통계적 차이가 있음)

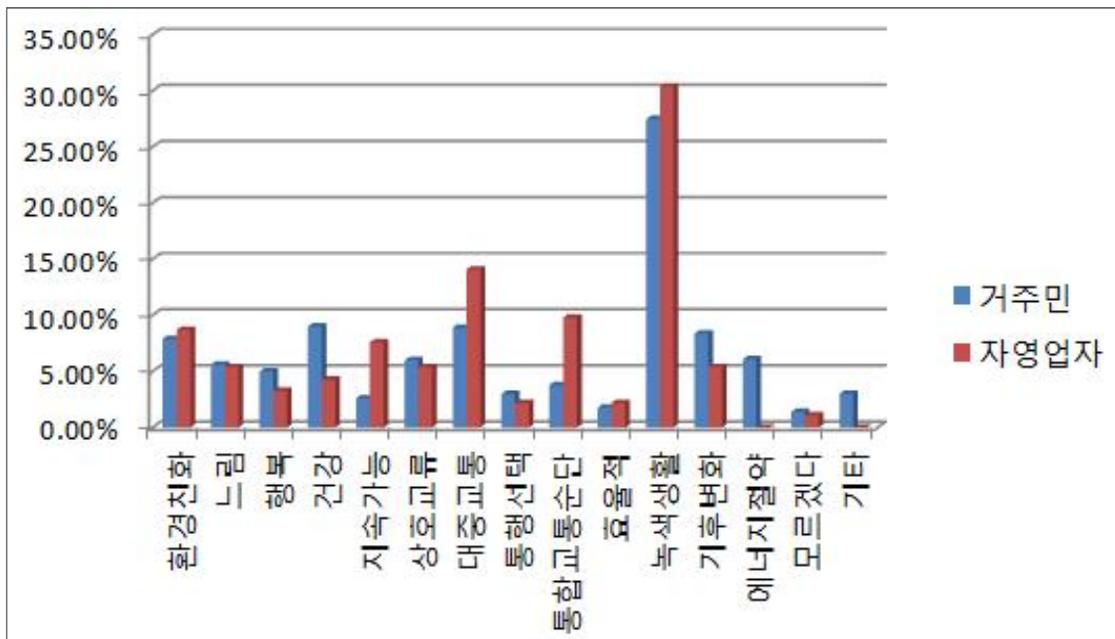


[그림 3-51] 생태교통 관련 용어(1순위) - 거주민·자영업자 교차분석

〈표 3-55〉 생태교통 관련 용어(2순위) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	79	7.9%	8	8.7%
느림	56	5.6%	5	5.4%
행복	50	5.0%	3	3.3%
건강	90	9.0%	4	4.3%
지속가능	26	2.6%	7	7.6%
상호교류	60	6.0%	5	5.4%
대중교통	89	8.9%	13	14.1%
통행선택	30	3.0%	2	2.2%
통합교통순단	38	3.8%	9	9.8%
효율적	18	1.8%	2	2.2%
녹색생활	275	27.5%	28	30.4%
기후변화	84	8.4%	5	5.4%
에너지절약	61	6.1%	0	.0%
모르겠다	14	1.4%	1	1.1%
기타	30	3.0%	0	.0%
전체	1000	100.0%	92	100.0%

주: (2순위) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 36.602, df : 14, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)

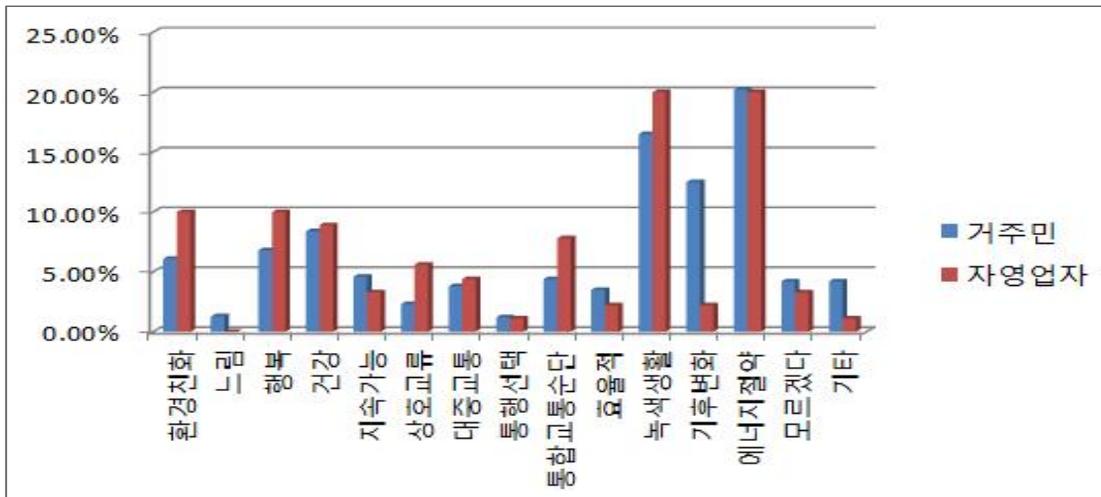


[그림 3-52] 생태교통 관련 용어(2순위) - 거주민·자영업자 교차분석

〈표 3-56〉 생태교통 관련 용어(3순위) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	60	6.1%	9	10.0%
느림	13	1.3%	0	.0%
행복	66	6.8%	9	10.0%
건강	82	8.4%	8	8.9%
지속가능	45	4.6%	3	3.3%
상호교류	22	2.3%	5	5.6%
대중교통	37	3.8%	4	4.4%
통행선택	12	1.2%	1	1.1%
통합교통순단	43	4.4%	7	7.8%
효율적	34	3.5%	2	2.2%
녹색생활	161	16.5%	18	20.0%
기후변화	122	12.5%	2	2.2%
에너지절약	197	20.2%	18	20.0%
모르겠다	41	4.2%	3	3.3%
기타	41	4.2%	1	1.1%
전체	976	100.0%	90	100.0%

주: (3순위) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 25.107, df : 14, sig. : 0.034<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-53] 생태교통 관련 용어(3순위) - 거주민·자영업자 교차분석

○ 생태교통 직접효과에 대해 거주민은 1순위로 ‘자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안정증진 효과’를 365명(38.5%)이 선택하였고, 2순위 ‘걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과’ 174명(19.5%), 3순위 ‘산책하기 좋은 환경’ 255명(29.3%)이

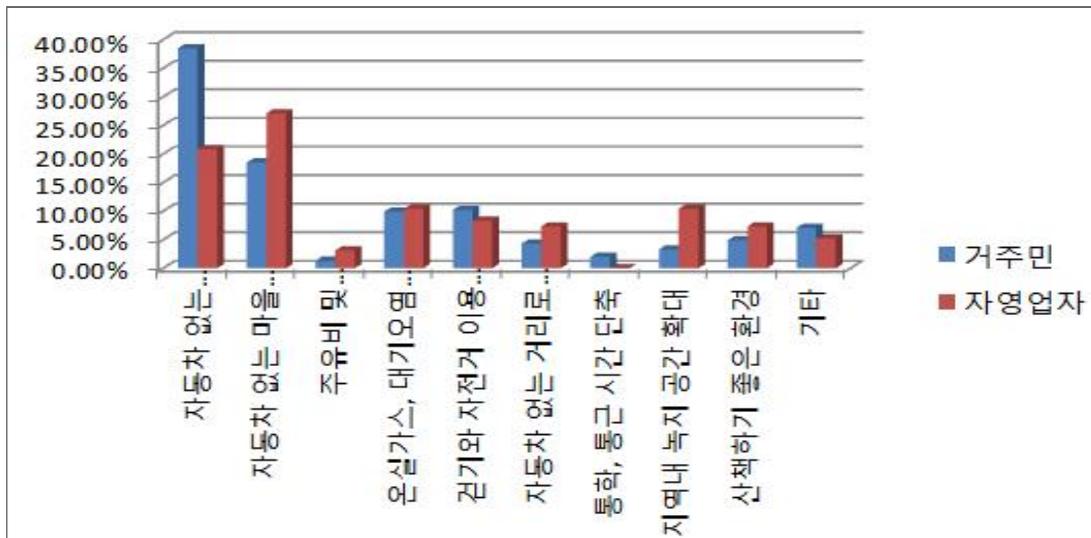
가장 높게 나타남

- 자영업자는 생태교통 직접효과에 대해 1순위로 ‘자동차 없는 마을 조성’과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과를 26명(27.1%)이 선택하였고, 2순위 ‘온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과’ 16명(17.6%), 3순위 ‘지역 내 녹지 공간 확대’ 20명(22.7%)이 가장 높게 나타남

〈표 3-57〉 생태교통 직접효과(1순위) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	365	38.5%	20	20.8%
자동차 없는 마을 조성 및 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	175	18.5%	26	27.1%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	12	1.3%	3	3.1%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	94	9.9%	10	10.4%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	97	10.2%	8	8.3%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	41	4.3%	7	7.3%
통학, 통근 시간 단축	19	2.0%	0	.0%
지역내 녹지 공간 확대	31	3.3%	10	10.4%
산책하기 좋은 환경	46	4.9%	7	7.3%
기타	67	7.1%	5	5.2%
전체	947	100%	96	100%

주 (1순위) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 29.541, df : 9, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)

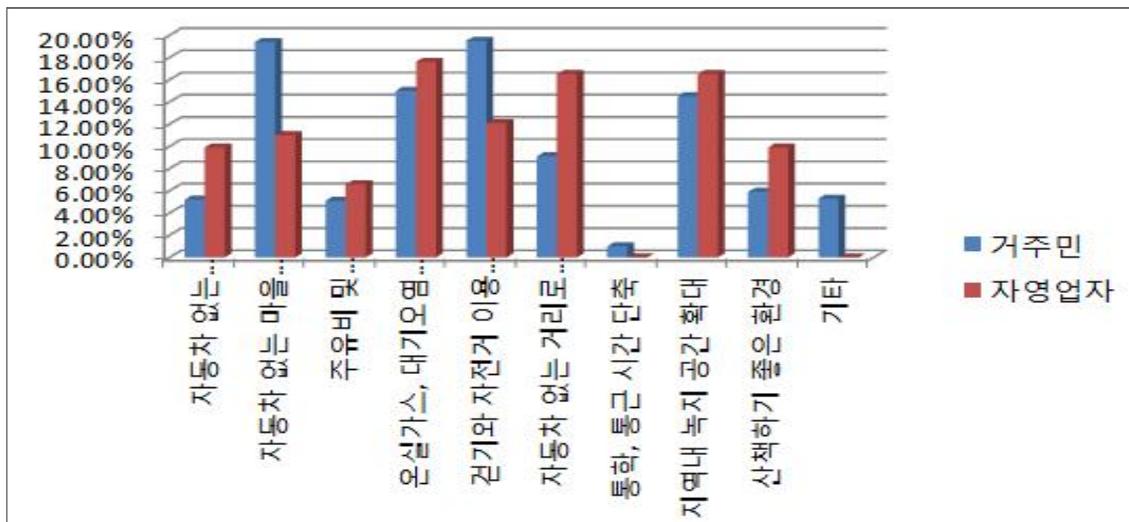


[그림 3-54] 생태교통 직접효과(1순위) - 거주민·자영업자 교차분석

〈표 3-58〉 생태교통 직접효과(2순위) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	46	5.2%	9	9.9%
자동차 없는 마을 조성 과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	173	19.4%	10	11.0%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	45	5.1%	6	6.6%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	134	15.0%	16	17.6%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	174	19.5%	11	12.1%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	81	9.1%	15	16.5%
통학, 통근 시간 단축	9	1.0%	0	.0%
지역내 녹지 공간 확대	129	14.5%	15	16.5%
산책하기 좋은 환경	53	5.9%	9	9.9%
기타	47	5.3%	0	.0%
전체	891	100%	91	100%

주: (2순위) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 22.189, df : 9, sig. : 0.002<0.05(통계적 차이가 있음)

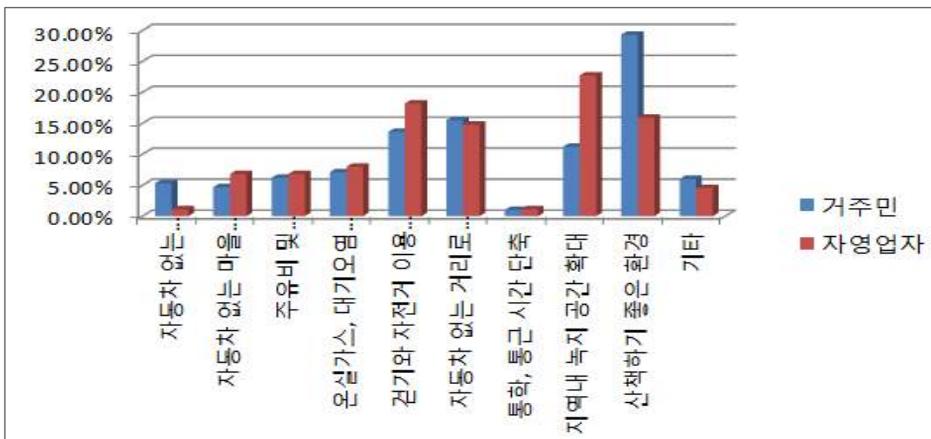


[그림 3-55] 생태교통 직접효과(2순위) - 거주민·자영업자 교차분석

〈표 3-59〉 생태교통 직접효과(3순위) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	46	5.3%	1	1.1%
자동차 없는 마을 조성과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	41	4.7%	6	6.8%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	54	6.2%	6	6.8%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	62	7.1%	7	8.0%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	118	13.6%	16	18.2%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	135	15.5%	13	14.8%
통학, 통근 시간 단축	9	1.0%	1	1.1%
지역내 녹지 공간 확대	97	11.2%	20	22.7%
산책하기 좋은 환경	255	29.3%	14	15.9%
기타	52	6.0%	4	4.5%
전체	869	100%	88	100%

주: (3순위) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 19.053, df : 9, sig. : 0.526 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



〈그림 3-56〉 생태교통 직접효과(3순위) - 거주민·자영업자 교차분석

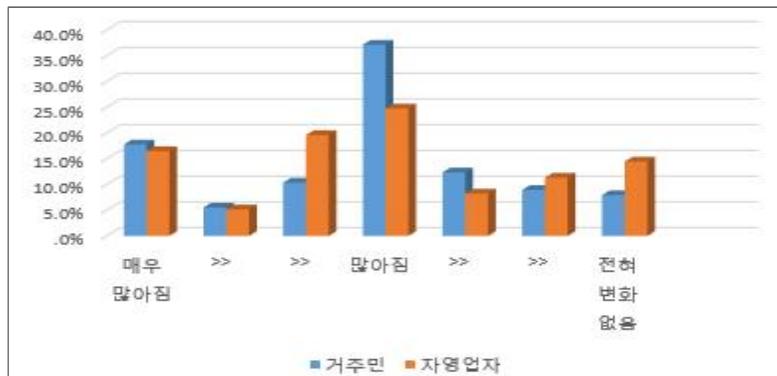
(3) 관심 척도 변화

- 환경 오염문제에 대한 관심도 변화에 대해 거주민 370명(37.1%)가 '많아짐'이라 응답하였고, 자영업자 24명(24.7%)도 '많아짐'이라 응답함

〈표 3-60〉 환경 오염문제에 대한 관심도 변화

구 분		매우 많아짐	>>	>>	많아짐	>>	>>	전혀 변화 없음	전체
거주민	빈도	177	55	103	370	123	89	79	996
	%	17.8%	5.5%	10.3%	37.1%	12.3%	8.9%	7.9%	100.0%
자영업자	빈도	16	5	19	24	8	11	14	97
	%	16.5%	5.2%	19.6%	24.7%	8.2%	11.3%	14.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 16.837, df : 6, sig. : 0.010<0.05(통계적 차이가 있음)



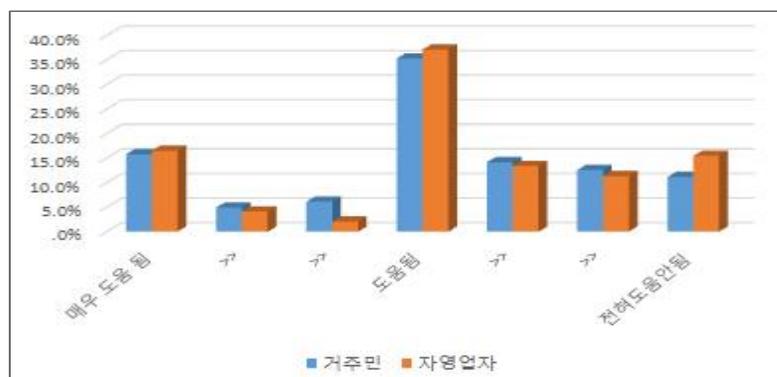
[그림 3-57] 환경 오염문제에 대한 관심도 변화

- 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화는 Chi-square 유의수준 0.632로 거주민과 자영업자 사이에 통계적 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 3-61〉 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

구 분		매우 도움됨	>>	>>	도움됨	>>	>>	전혀 도움 안됨	전체
거주민	빈도	157	49	61	351	141	125	111	995
	%	15.8%	4.9%	6.1%	35.3%	14.2%	12.6%	11.2%	100.0%
자영업자	빈도	16	4	2	36	13	11	15	97
	%	16.5%	4.1%	2.1%	37.1%	13.4%	11.3%	15.5%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 4.331, df : 6, sig. : 0.632>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-58] 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

3) 생태교통 추진과정 및 행사 만족도

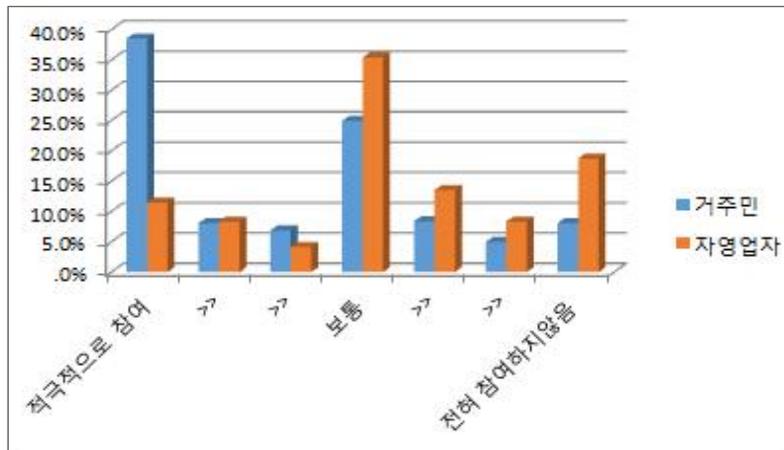
(1) 행사 참여 정도

- 생태교통 수원 2013의 행사 참여도에 대해 거주민들의 참여도가 자영업자들에 비하여 높았던 것으로 나타났음
- 거주민 386명(38.6%)이 ‘적극적으로 참여’, 250명(25.0%)이 ‘보통’이라 응답하였으며, 자영업자 34명(35.4%)이 ‘보통’, 18명(18.8%)이 ‘전혀 참여하지 않음’이라 응답하여 거주민의 참여도가 더 높았던 것으로 나타남

〈표 3-62〉 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도

구 분		적극적으로 참여	>>	>>	보통	>>	>>	전혀 참여하지 않음	전체
거주민	빈도	386	81	69	250	84	50	81	1,001
	%	38.6%	8.1%	6.9%	25.0%	8.4%	5.0%	8.1%	100.0%
자영업자	빈도	11	8	4	34	13	8	18	96
	%	11.5%	8.3%	4.2%	35.4%	13.5%	8.3%	18.8%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 37.955, df : 6, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



〈그림 3-59〉 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도

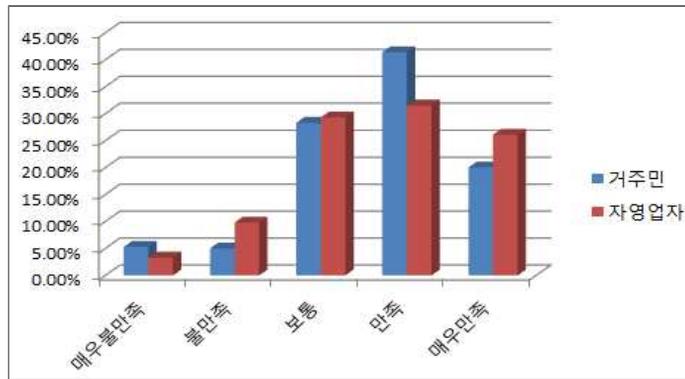
(2) 항목별 만족도

- 보행환경 측면에서 거주민과 자영업자의 긍정적 응답은 각각 61.4%와 57.6%로 거주민이 약간 많았으나, ‘매우만족’ 의견은 자영업자(26.1%)가 거주민(20.0%)보다 높게 나타났음

〈표 3-63〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	51	5.3%	49	5.0%	275	28.3%	402	41.4%	194	20.0%	971	100.0%
자영업자	3	3.3%	9	9.8%	27	29.3%	29	31.5%	24	26.1%	92	100.0%

주: 보행환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 7.694, df : 4, sig. : 0.103>0.05(통계적 차이가 없음)



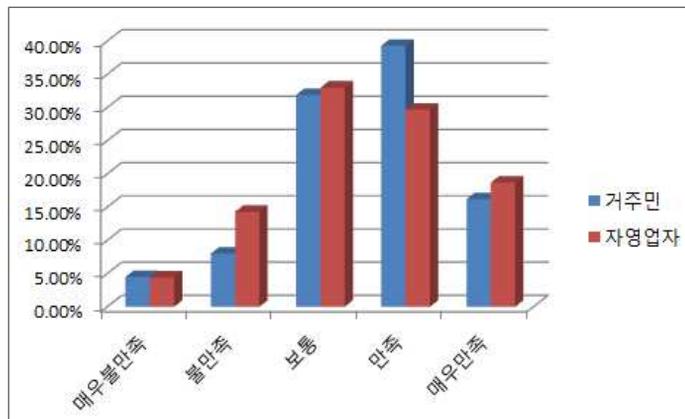
[그림 3-60] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경)
- 거주민·자영업자 교차분석

○ 자전거 이용환경 만족도에서 거주민과 자영업자의 긍정적 응답은 각각 55.5%와 48.4%로 거주민이 약간 많았으나, ‘매우만족’ 의견은 자영업자(18.7%)가 거주민(16.2%)보다 미세하게 높게 나타났음

<표 3-64> 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거환경) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	43	4.5%	77	8.0%	307	31.9%	378	39.3%	156	16.2%	961	100.0%
자영업자	4	4.4%	13	14.3%	30	33.0%	27	29.7%	17	18.7%	91	100.0%

주: 자전거환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 6.172, df : 4, sig. : 0.187 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



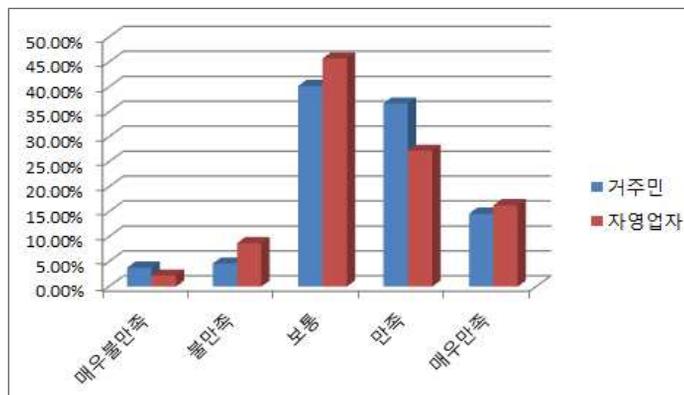
[그림 3-61] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거환경)
- 거주민·자영업자 교차분석

○ 대기환경은 거주민의 긍정적 응답(51.3%)이 자영업자(43.5%)보다 높게 나타났으며, ‘매우만족’ 의견은 자영업자(16.3%)가 거주민(14.6%)보다 높게 나타났음

〈표 3-65〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	37	3.8%	44	4.6%	388	40.2%	354	36.7%	141	14.6%	964	100.0%
자영업자	2	2.2%	8	8.7%	42	45.7%	25	27.2%	15	16.3%	92	100.0%

주 대기환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 6.436, df : 4, sig. : 0.169 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



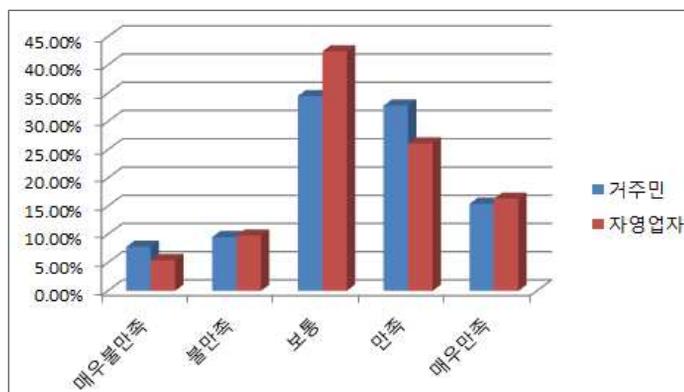
[그림 3-62] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 거주민·자영업자 교차분석

- 소음환경은 거주민의 긍정적 응답(48.2%)이 자영업자(42.4%)보다 높게 나타났으며, ‘매우만족’ 의견은 자영업자(16.3%)가 거주민(15.4%)보다 미세하게 높게 나타났음

〈표 3-66〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	75	7.8%	91	9.5%	332	34.5%	316	32.8%	148	15.4%	962	100.0%
자영업자	5	5.4%	9	9.8%	39	42.4%	24	26.1%	15	16.3%	92	100.0%

주 소음환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 3.343, df : 4, sig. : 0.502 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



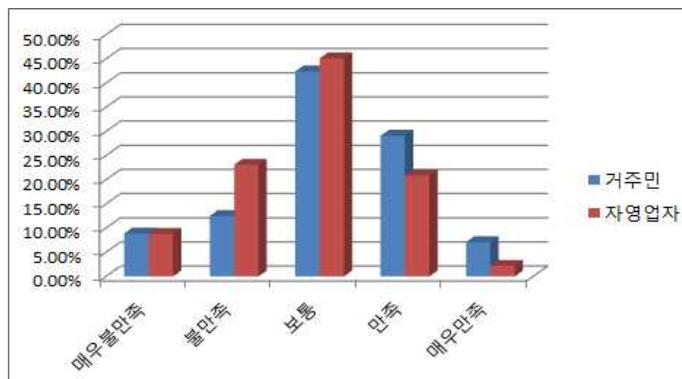
[그림 3-63] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 거주민·자영업자 교차분석

- 행사 프로그램에 대한 만족도는 거주민의 긍정적 응답이 36.2%로 자영업자(23.1%)에 비하여 높았음

〈표 3-67〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	85	8.9%	120	12.5%	407	42.4%	279	29.1%	68	7.1%	959	100.0%
자영업자	8	8.8%	21	23.1%	41	45.1%	19	20.9%	2	2.2%	91	100.0%

주 행사 프로그램 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 12.001, df : 4, sig. : 0.017<0.05(통계적 차이가 있음)



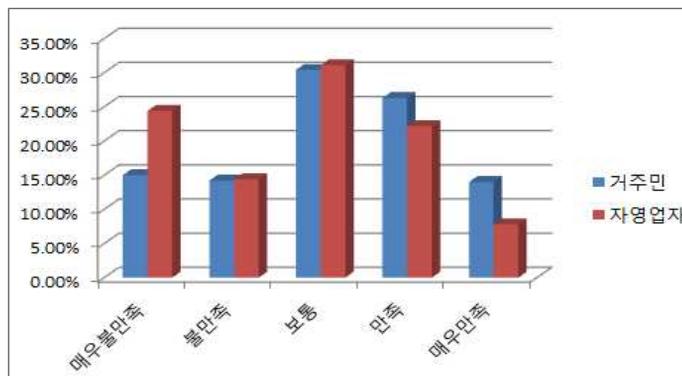
[그림 3-64] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 거주민·자영업자 교차분석

- 교통편리성에 대한 만족도는 거주민의 긍정적 응답이 14.0%로 자영업자(7.8%)에 비하여 높았음

〈표 3-68〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
거주민	145	15.0%	137	14.2%	293	30.4%	254	26.3%	135	14.0%	964	100.0%
자영업자	22	24.4%	13	14.4%	28	31.1%	20	22.2%	7	7.8%	90	100.0%

주 교통편리성 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 7.518, df : 4, sig. : 0.111>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-65] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 거주민·자영업자 교차분석

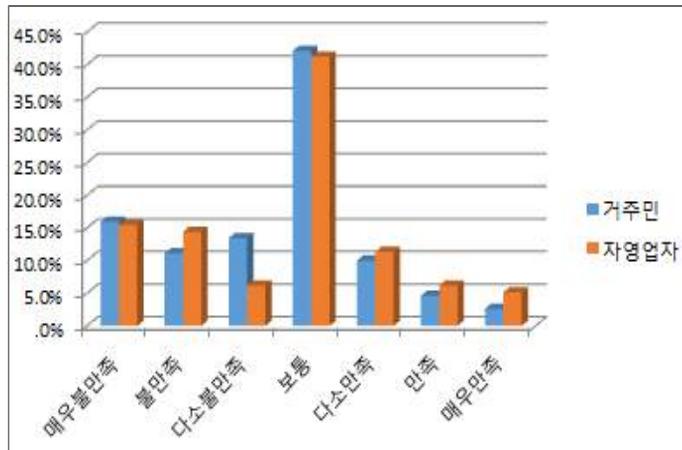
(3) 추진과정 및 행사 만족도

- 행사 추진과정의 만족도에 대해 거주민 417명(42.2%), 자영업자 40명(41.2%)이 ‘보통’이라 가장 많이 응답하였으며, 긍정적인 의견보다 부정적인 의견이 더 높게 나타남

〈표 3-69〉 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
거주민	빈도	158	110	133	417	99	46	26	989
	%	16.0%	11.1%	13.4%	42.2%	10.0%	4.7%	2.6%	100.0%
자영업자	빈도	15	14	6	40	11	6	5	97
	%	15.5%	14.4%	6.2%	41.2%	11.3%	6.2%	5.2%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 7.083, df : 6, sig. : 0.313>0.05(통계적 차이가 없음)



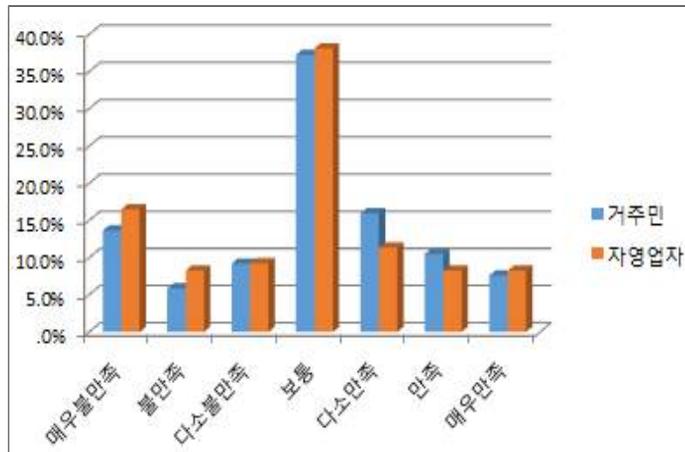
[그림 3-66] 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도

- 행사의 만족도에 대해서는 거주민 369명(37.3%), 자영업자 37명(38.1)이 ‘보통’이라 가장 많이 응답하였으며, 행사 만족도 또한 부정적인 의견이 더 높게 나타남

〈표 3-70〉 생태교통 수원 2013 행사 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
거주민	빈도	135	58	91	369	158	104	75	990
	%	13.6%	5.9%	9.2%	37.3%	16.0%	10.5%	7.6%	100.0%
자영업자	빈도	16	8	9	37	11	8	8	97
	%	16.5%	8.2%	9.3%	38.1%	11.3%	8.2%	8.2%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 3.070, df : 6, sig. : 0.800>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-67] 생태교통 수원 2013 행사 만족도

(4) 활동 증가 여부

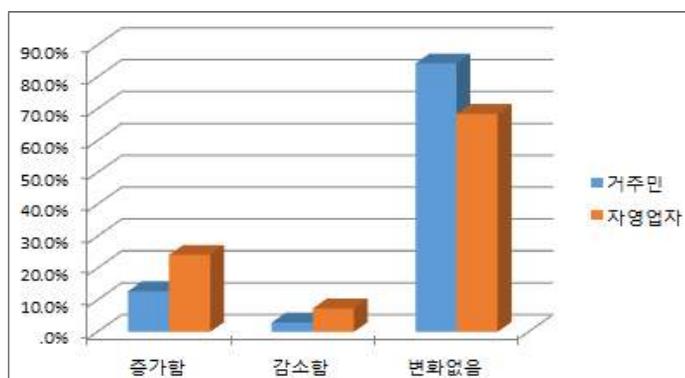
○ 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을 활동 증가여부에 대해 거주민들에 비하여 자영업자들의 활동 증가가 많았음

- 이는 생태교통 행사 준비과정 중에 만들어졌었던 상인회 조직들의 활동이 행사 이후에도 이어진 것으로 보임

<표 3-71> 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부

구 분		증가함	감소함	변화없음	전체
거주민	빈도	126	29	831	986
	%	12.8%	2.9%	84.3%	100.0%
자영업자	빈도	23	7	65	95
	%	24.2%	7.4%	68.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 15.945, df : 2, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-68] 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부

4) 향후 마을 발전방안

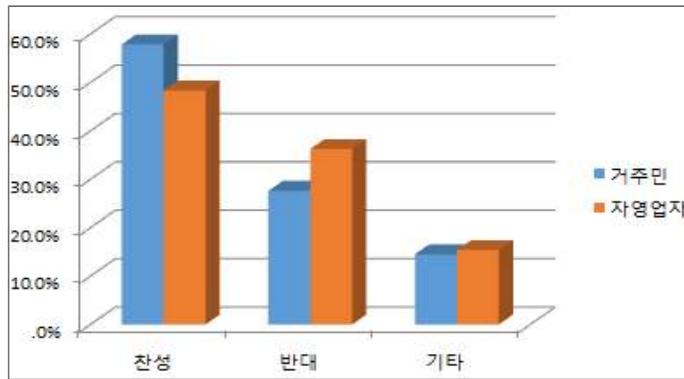
(1) 생태교통마을 지속적 구축여부

- 향후 생태교통 마을의 구축여부에 대해 거주민들의 찬성의견(57.9%)이 자영업자(48.4%)보다 높게 나타났음

〈표 3-72〉 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

구 분		찬성	반대	기타	전체
거주민	빈도	562	268	141	971
	%	57.9%	27.6%	14.5%	100.0%
자영업자	빈도	44	33	14	91
	%	48.4%	36.3%	15.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 3.569, df : 2, sig. : 0.168>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-69] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

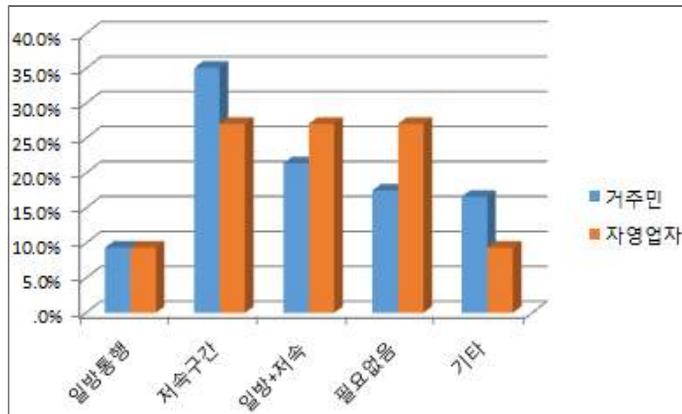
(2) 생태교통 마을 운영 방안

- 신흥·장안동 마을 통행체계에 대해 거주민의 346명(35.1%)이 '저속구간'에 높은 빈도를 보였으며, 자영업자의 경우 '저속구간' 26명(27.1%), '일방통행·저속구간' 26명(27.1%), '필요없음' 26명(27.1%)이 높게 나타남

〈표 3-73〉 신흥·장안동 마을 통행체계

구 분		일방통행	저속구간	일방+저속	필요없음	기타	전체
거주민	빈도	92	346	211	173	164	986
	%	9.3%	35.1%	21.4%	17.5%	16.6%	100.0%
자영업자	빈도	9	26	26	26	9	96
	%	9.4%	27.1%	27.1%	27.1%	9.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 10.131, df : 4, sig. : 0.038>0.05(통계적 차이가 없음)



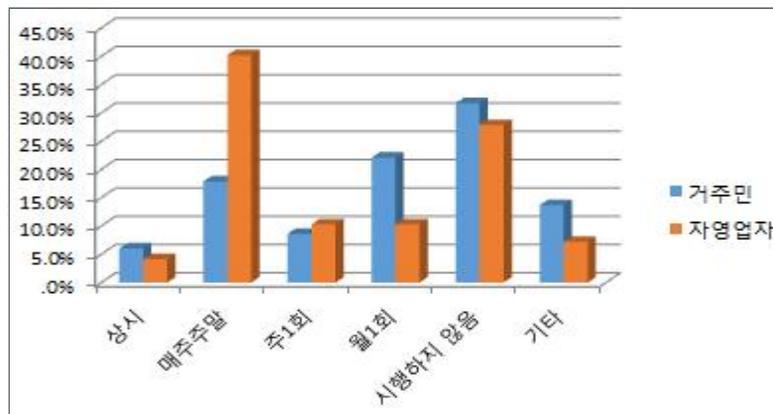
[그림 3-70] 신풍·장안동 마을 통행체계

○ 차 없는 마을의 적정 운영 빈도에 대해서는 거주민 310명(31.7%)이 ‘시행하지 않음’을, 자영업자 39명(40.2%)이 ‘매주주말’을 가장 많이 선택하여 거주민과 자영업자의 의견에 차이가 있는 것으로 나타났음

<표 3-74> 차 없는 마을 적정 운영빈도

구 분		상시	매주주말	주회	월1회	시행하지않음	기타	전체
거주민	빈도	59	175	84	216	310	134	978
	%	6.0%	17.9%	8.6%	22.1%	31.7%	13.7%	100.0%
자영업자	빈도	4	39	10	10	27	7	97
	%	4.1%	40.2%	10.3%	10.3%	27.8%	7.2%	100.0%

주 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 31.988, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-71] 차 없는 마을 적정 운영빈도

5) 교통 측면

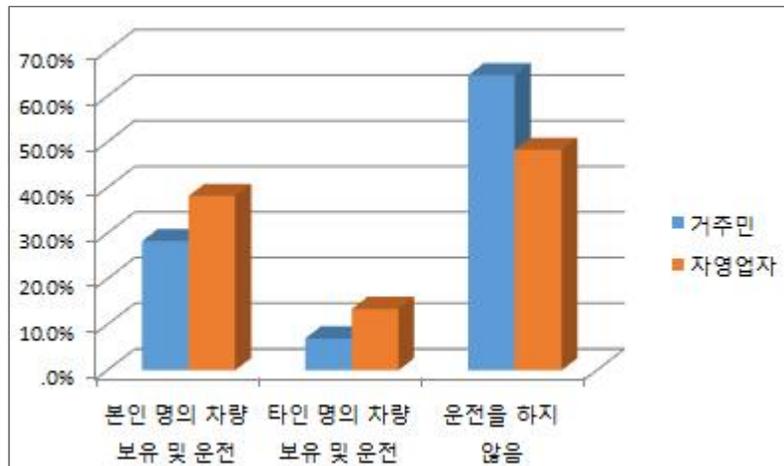
(1) 차량 운전여부

- 차량 보유 및 운전여부에 대해 거주민은 555명(64.7%)이 ‘운전을 하지 않음’ 선택하였으며, 243명(28.3%)이 ‘본인 명의 차량 보유 및 운전’이라 응답하였고, 자영업자의 경우 43명(48.3%)이 ‘운전을 하지 않음’이라 응답하였으며, 34명(38.2%)이 ‘본인 명의 차량 보유 및 운전’이라 응답함

〈표 3-75〉 차량보유 및 운전여부

구 분		본인 명의 차량 보유 및 운전	타인 명의 차량 보유 및 운전	운전을 하지 않음	전체
거주민	빈도	243	60	555	858
	%	28.3%	7.0%	64.7%	100.0%
자영업자	빈도	34	12	43	89
	%	38.2%	13.5%	48.3%	100.0%

주 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 10.581, df : 2, sig. : 0.005<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-72] 차량보유 및 운전여부

(2) 주차 공간

- 행사 기간 중 주차위치는 거주민 292명(79.6%), 자영업자 32명(69.6%)이 ‘시에서 마련된 주차공간’을 이용했다고 가장 많이 응답하였고, 거주민 24명(6.5%)이 ‘자체적으로 확보한 주차공간’을 이용했다는 의견이 뒤따랐으며, 자영업자는 ‘기타 인근 지역주차장’ 6명(13.0%)이 다음으로 높게 나타남

〈표 3-76〉 행사 기간 중 주차위치

구 분		시에서 마련된 주차공간	기타 인근 지역 주차장	마을 내부	자체 확보 주차공간	기타	전체
거주민	빈도	292	22	9	24	20	367
	%	79.6%	6.0%	2.5%	6.5%	5.4%	100.0%
자영업자	빈도	32	6	2	1	5	46
	%	69.6%	13.0%	4.3%	2.2%	10.9%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 7.339, df : 4, sig. : 0.119>0.05(통계적 차이가 없음)



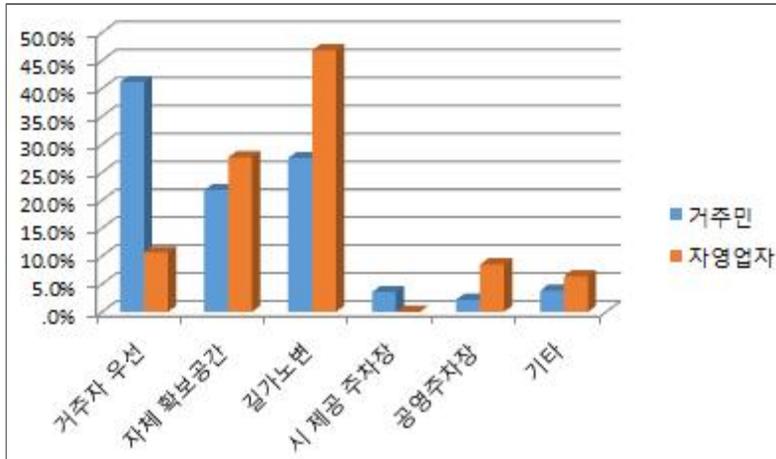
[그림 3-73] 행사 기간 중 주차위치

- 행사 후 현재 주차위치에 대해서는 거주민 151명(41.1%)이 ‘거주자우선’을 선택하였고, 그 다음으로 ‘길가노변’ 101명(27.5%)이 선택
- 자영업자 22명(46.8%)이 ‘길가노변’을 가장 많이 선택하였으며, 그다음으로 13명(27.7%)이 ‘자체 확보 공간’을 선택함
 - 자영업자의 경우 거주자 우선 주차장이나 자체적인 확보공간 대신 길가에 주차하는 경우가 많은 것으로 나타남

〈표 3-77〉 행사 후 현재 주차위치

구 분		거주자 우선	자체 확보 공간	길가 노변	시 제공 주차장	공영 주차장	기타	전체
거주민	빈도	151	80	101	13	8	14	367
	%	41.1%	21.8%	27.5%	3.5%	2.2%	3.8%	100.0%
자영업자	빈도	5	13	22	0	4	3	47
	%	10.6%	27.7%	46.8%	0.0%	8.5%	6.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 24.239, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



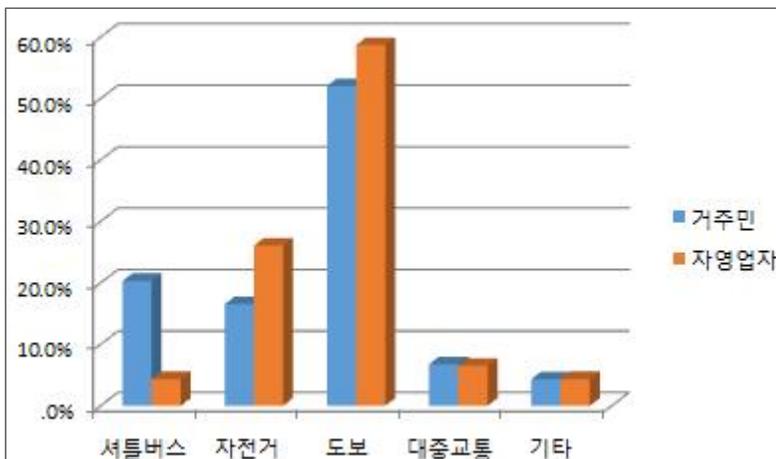
[그림 3-74] 행사 후 현재 주차위치

- 행사 기간 중 외부주차장으로 이동시 이동수단에 대한 질문은 거주민 192명(52.0%)이 ‘도보’를 이용한다고 응답했으며, 그 다음으로 ‘셔틀버스’ 75명(20.3%)가 뒤따랐으며, 자영업자는 27명(58.7%)이 ‘도보’를 이용했으며 12명(26.1%)이 ‘자전거’를 이용함

<표 3-78> 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단

구 분		셔틀버스	자전거	도보	대중교통	기타	전체
거주민	빈도	75	61	192	25	16	369
	%	20.3%	16.5%	52.0%	6.8%	4.3%	100.0%
자영업자	빈도	2	12	27	3	2	46
	%	4.3%	26.1%	58.7%	6.5%	4.3%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 8.099, df : 4, sig. : 0.088>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-75] 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단

(3) 운전 행태 변화

- 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화에 대해 거주민 188명(53.1%)은 ‘변화없음’, 157명(44.4%)은 ‘속도감소’라 응답했으며, 자영업자 23명(50.0%)은 ‘변화없음’, 나머지 23명(50.0%)은 ‘속도감소’라 응답해 대부분이 변화가 없거나 속도가 감소했다고 응답함

〈표 3-79〉 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화

구 분		속도감소	속도증가	변화없음	전체
거주민	빈도	157	9	188	354
	%	44.4%	2.5%	53.1%	100.0%
자영업자	빈도	23	0	23	46
	%	50.0%	0.0%	50.0%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 1.533, df : 2, sig. : 0.465>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-76] 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화

(4) 주요 통행 목적

- 거주민의 주요 통행 목적은 출퇴근이 205명(56.8%)으로 가장 높은 비중을 차지했으며, 그 다음으로 업무가 90명(24.9%)으로 높이 나타났으며, 자영업자의 경우 업무가 24명(51.1%)로 가장 높게 나타났고, 그다음으로 출퇴근 19명(40.4%)으로 나타남

〈표 3-80〉 주요 통행 목적

구 분		출퇴근	통학	쇼핑	여가	업무	기타	전체
거주민	빈도	205	11	25	26	90	4	361
	%	56.8%	3.0%	6.9%	7.2%	24.9%	1.1%	100.0%
자영업자	빈도	19	1	1	1	24	1	47
	%	40.4%	2.1%	2.1%	2.1%	51.1%	2.1%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 15.785, df : 5, sig. : 0.007<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-77] 주요 통행 목적

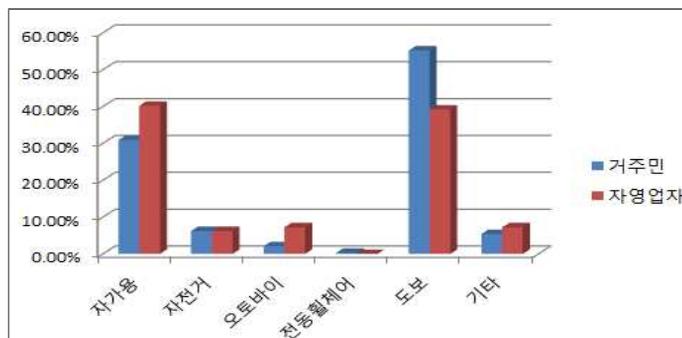
(5) 통행 수단 변화

- 행사로 인한 거주민의 마을 인근지역 이동수단의 변화는 행사 전 도보가 545명(55.2%), 자가용 305명(30.9%)순으로 높았으며, 행사 중에는 도보 699명(71.5%), 자전거 137명(14.0%), 행사 후 도보 545명(55.7%), 자가용 277명(28.3%) 순으로 나타남
- 자영업자의 경우, 행사 전에는 자가용 39명(40.2%), 도보 38명(39.2%)순서로 높았으며, 행사 중에는 도보 54명(55.7%), 자전거 20명(20.6%), 행사 후 자가용 39명(40.2%), 도보 38명(39.2%) 순으로 나타남

〈표 3-81〉 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자가용	305	30.9%	39	40.2%
자전거	61	6.2%	6	6.2%
오토바이	21	2.1%	7	7.2%
전동휠체어	3	0.3%	0	0.0%
도보	545	55.2%	38	39.2%
기타	53	5.4%	7	7.2%
전체	988	100.0%	97	100.0%

주: (행사 전) Pearson χ^2 : Chi-square Value: 16.343, df: 5, sig.: 0.006<0.05(통계적 차이가 있음)

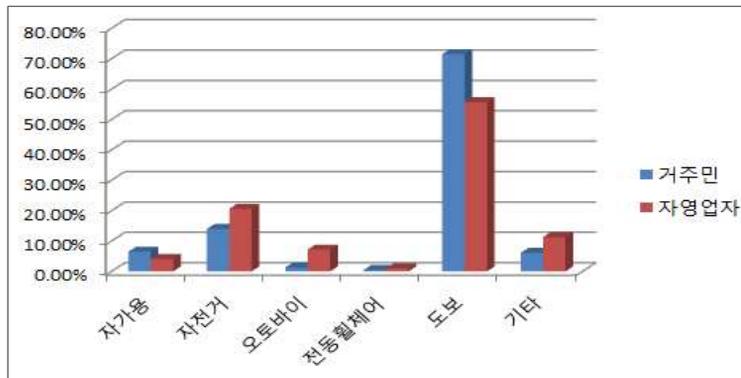


[그림 3-78] 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 거주민·자영업자 교차분석

〈표 3-82〉 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자가용	64	6.5%	4	4.1%
자전거	137	14.0%	20	20.6%
오토바이	13	1.3%	7	7.2%
전동휠체어	5	0.5%	1	1.0%
도보	699	71.5%	54	55.7%
기타	60	6.1%	11	11.3%
전체	978	100.0%	97	100.0%

주 (행사 중) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 27.091, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



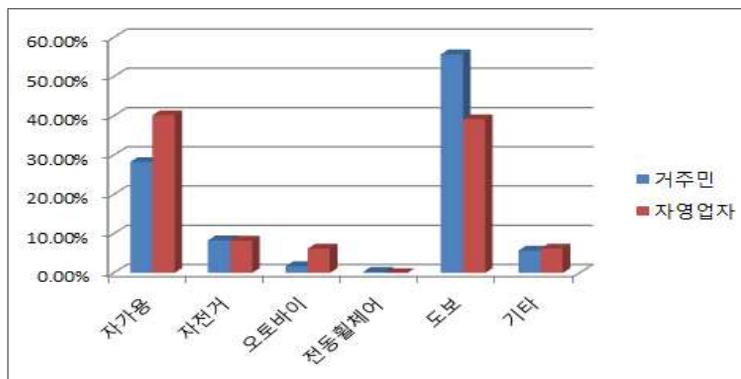
[그림 3-79] 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 거주민·자영업자

○ 자영업자의 경우엔 특성 상 행사 후에도 자가용 수단의 감소가 없었음

〈표 3-83〉 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자가용	277	28.3%	39	40.2%
자전거	81	8.3%	8	8.2%
오토바이	17	1.7%	6	6.2%
전동휠체어	3	0.3%	0	0.0%
도보	545	55.7%	38	39.2%
기타	56	5.7%	6	6.2%
전체	979	100.0%	97	100.0%

주 (행사 후) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 17.199, df : 5, sig. : 0.004<0.05(통계적 차이가 있음)



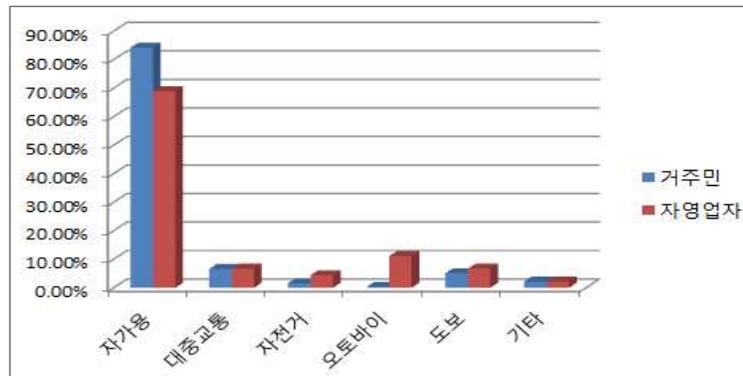
[그림 3-80] 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 거주민·자영업자

- 차량 운전자에 한해서 조사한 행사기간 전후로의 주요통행지역 이동수단의 변화는 거주민의 경우 행사 전 자가용 266명(84.2%), 도보 21명(6.6%)순으로 높았으며, 행사 중에는 자가용 166명(53.4%), 대중교통 84명(27.0%), 행사 후 자가용 246명(79.6%), 대중교통 28명(9.1%) 순으로 나타남
- 자영업자의 주요통행지역 이동수단의 경우, 행사 전에는 자가용 31명(68.9%), 오토바이 5명(11.1%)순서로 높았으며, 행사 중에는 자가용 19명(43.2%), 대중교통 10명(22.7%), 행사 후 자가용 32명(72.7%), 자전거 4명(9.1%), 오토바이 4명(9.1%) 순으로 나타남

〈표 3-84〉 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 전) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자가용	266	84.2%	31	68.9%
대중교통	21	6.6%	3	6.7%
자전거	5	1.6%	2	4.4%
오토바이	1	0.3%	5	11.1%
도보	16	5.1%	3	6.7%
기타	7	2.2%	1	2.2%
전체	316	100.0%	45	100.0%

주 (행사 전) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 30.592, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)

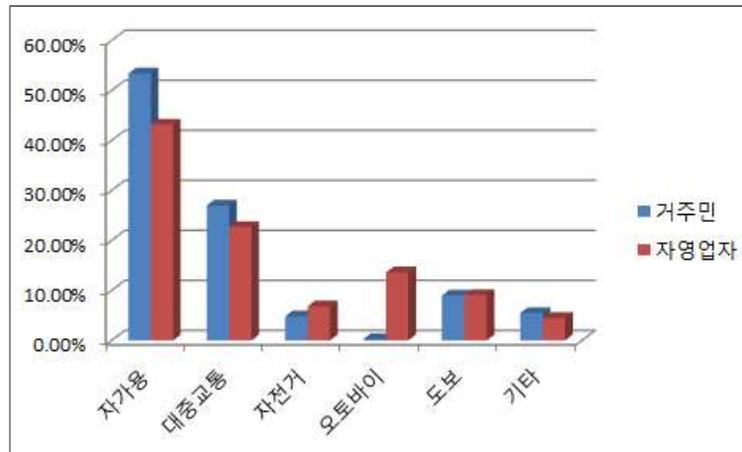


[그림 3-81] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 전) - 거주민·자영업자 교차분석

〈표 3-85〉 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 중) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자가용	166	53.4%	19	43.2%
대중교통	84	27.0%	10	22.7%
자전거	15	4.8%	3	6.8%
오토바이	1	0.3%	6	13.6%
도보	28	9.0%	4	9.1%
기타	17	5.5%	2	4.5%
전체	311	100.0%	44	100.0%

주 (행사 중) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 36.056, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)

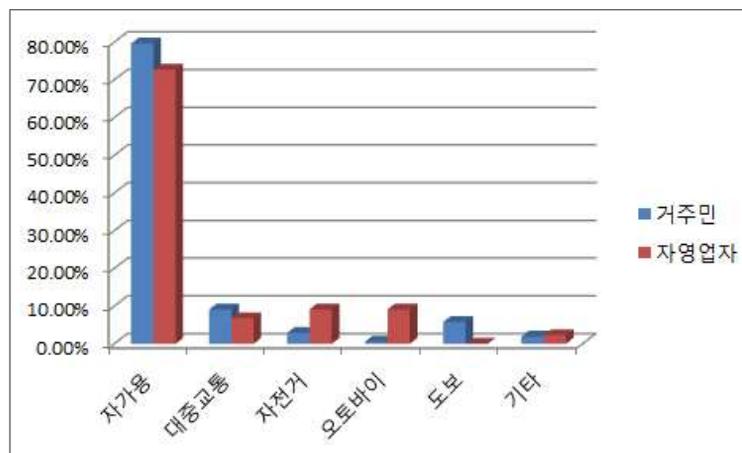


[그림 3-82] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 중) - 거주민·자영업자 교차분석

〈표 3-86〉 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 후) - 거주민·자영업자 교차분석

구 분	거주민		자영업자	
	빈도	%	빈도	%
자가용	246	79.6%	32	72.7%
대중교통	28	9.1%	3	6.8%
자전거	9	2.9%	4	9.1%
오토바이	2	0.6%	4	9.1%
도보	18	5.8%	0	0.0%
기타	6	1.9%	1	2.3%
전체	309	100.0%	44	100.0%

주 (행사 후) Pearson χ^2 : Chi-square Value : 23.185, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-83] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 후) - 거주민·자영업자 교차분석

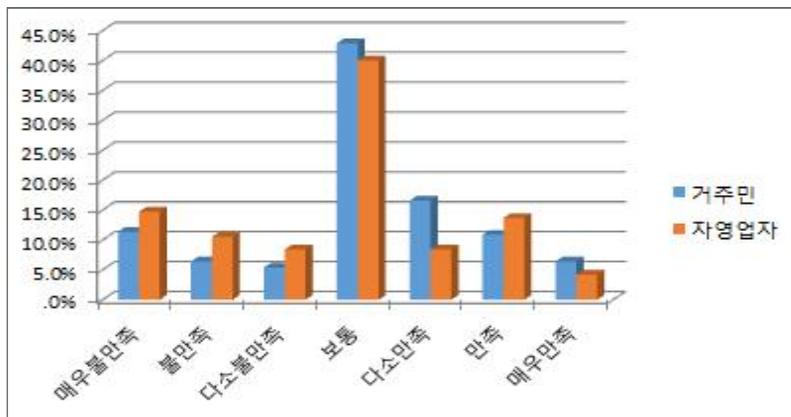
6) 생태교통 전반적 만족도

- 생태교통 수원 2013 행사의 전반적인 만족도는 Chi-square 유의수준 0.148로 거주민과 자영업자 사이에 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음

〈표 3-87〉 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
거주민	빈도	112	63	53	422	163	107	63	983
	%	11.4%	6.4%	5.4%	42.9%	16.6%	10.9%	6.4%	100.0%
자영업자	빈도	14	10	8	38	8	13	4	95
	%	14.7%	10.5%	8.4%	40.0%	8.4%	13.7%	4.2%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 9.497, df : 6, sig. : 0.148>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-84] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

2. 거주지(신풍동-장안동)

1) 마을 만족도

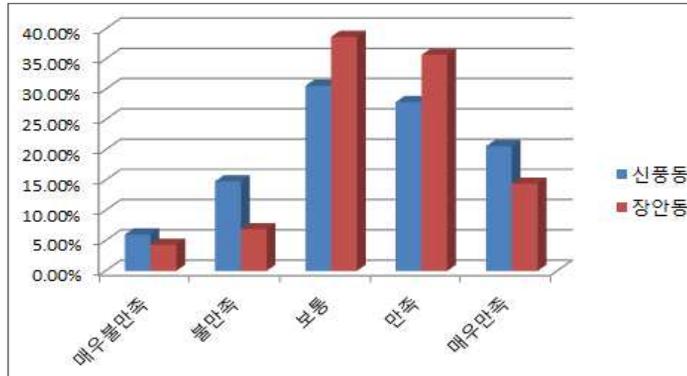
(1) 마을환경 만족도

- 지역별 마을환경 만족도를 조사한 결과 신풍동의 경우, 지역미관 항목이 '매우만족' 140명 (25.1%)로 가장 높게 나타났으며, 마을문화가 67명(12.2%)로 '매우불만족'이 높게 나타남
- 장안동의 경우, 지역미관을 117명(21.9%)이 '매우만족'을 선택해 가장 높게 나타났으며, 마을 내 컴퓨터 항목이 '매우불만족' 36명(6.8%)으로 가장 높은 빈도로 나타남
- 보행환경의 교차분석 결과 장안동의 긍정적 답변 비율(50.1%)이 신풍동(48.5%)보다 조금 높았으며, 매우만족 비율은 신풍동(20.6%)이 장안동(14.4%)보다 높았음

〈표 3-88〉 마을 만족도(보행환경)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	34	6.0%	83	14.8%	172	30.6%	157	27.9%	116	20.6%	562	100%
장안동	23	4.3%	37	6.9%	207	38.7%	191	35.7%	77	14.4%	535	100%

주: 보행환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 33.547, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



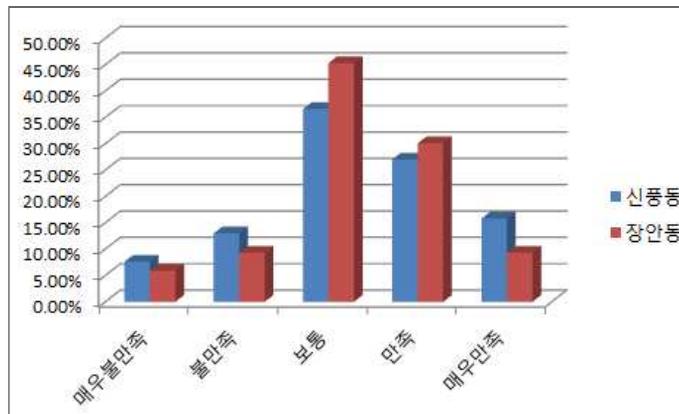
[그림 3-85] 마을 만족도(보행환경)

- 자전거 이용환경의 교차분석 결과 장안동의 긍정적 답변 비율(50.1%)이 신평동(48.5%)보다 조금 높았으며, 매우만족 비율은 신평동(20.6%)이 장안동(14.4%)보다 높았음

〈표 3-89〉 마을 만족도(자전거)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	42	7.6%	72	13.0%	202	36.6%	149	27.0%	87	15.8%	552	100%
장안동	31	5.9%	49	9.3%	238	45.3%	158	30.1%	49	9.3%	525	100%

주: 자전거환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 19.192, df : 4, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)



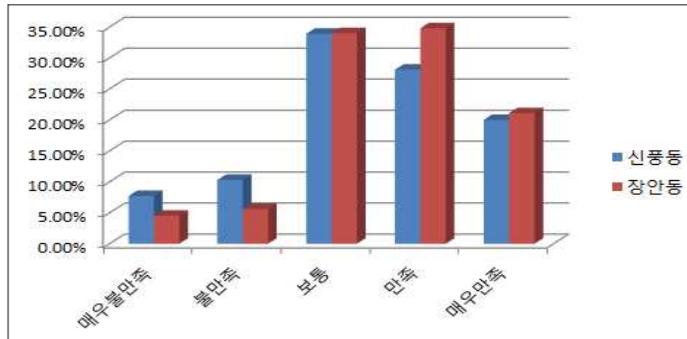
[그림 3-86] 마을 만족도(자전거)

- 대중교통 만족도의 교차분석 결과 장안동의 긍정적 답변 비율(55.9%)이 신평동(48.1%)보다 높았음

〈표 3-90〉 마을 만족도(대중교통)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	43	7.7%	57	10.3%	188	33.9%	156	28.1%	111	20.0%	555	100%
장안동	24	4.5%	30	5.6%	182	34.0%	186	34.8%	113	21.1%	535	100%

주: 대중교통 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 16.153, df : 4, sig. : 0.003<0.05(통계적 차이가 있음)



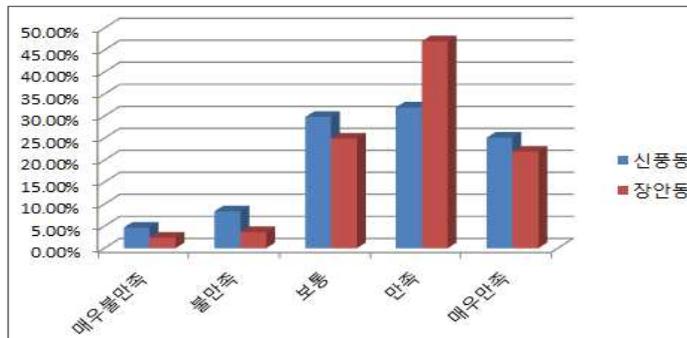
[그림 3-87] 마을 만족도(대중교통)

- 지역 내 미관에 대한 교차분석 결과 장안동의 긍정적 답변 비율(68.9%)이 신평동(57.1%)보다 높았으며, '매우만족' 답변 비율은 신평동(25.1%)이 장안동(21.9%)보다 조금 높았음

〈표 3-91〉 마을 만족도(지역미관)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	26	4.7%	47	8.4%	166	29.8%	178	32.0%	140	25.1%	557	100%
장안동	13	2.4%	20	3.7%	133	24.9%	251	47.0%	117	21.9%	534	100%

주: 지역미관 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 32.866, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



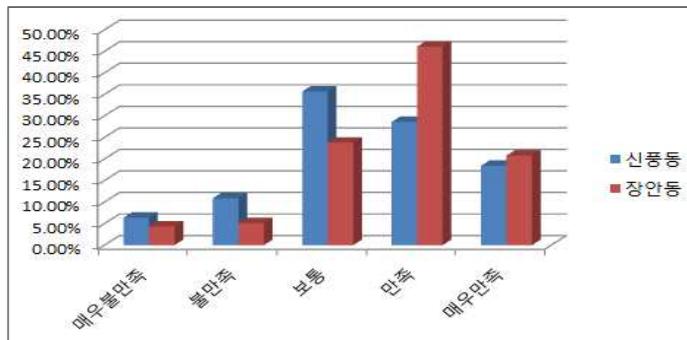
[그림 3-88] 마을 만족도(지역미관)

- 야간 조명시설에 대한 만족도는 비교적 큰 차이가 있었으며, 장안동에서의 긍정적 답변이 66.9%로 신평동의 47.0%보다 높았음

〈표 3-92〉 마을 만족도(야간조명)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	36	6.4%	61	10.9%	200	35.7%	160	28.6%	103	18.4%	560	100%
장안동	23	4.3%	27	5.1%	127	23.8%	246	46.1%	111	20.8%	534	100%

주: 야간조명 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 50.224, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



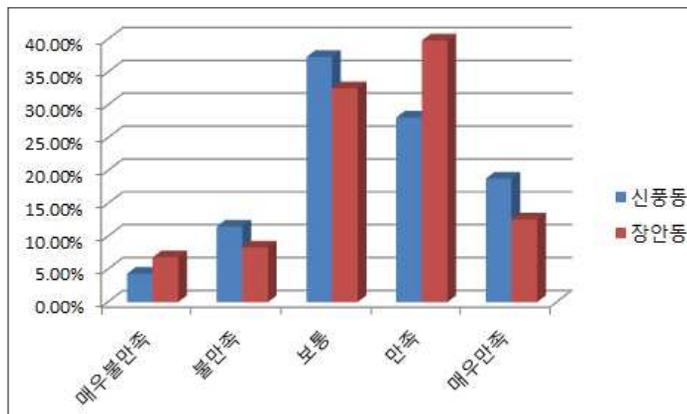
[그림 3-89] 마을 만족도(야간조명)

- 마을 내 컴퓨터 만족도 대한 교차분석 결과 장안동의 긍정적 답변 비율(52.4%)이 신평동 (46.9%)보다 높았으며, ‘매우만족’ 답변 비율은 신평동(18.8%)이 장안동(12.6%)보다 높았음

〈표 3-93〉 마을 만족도(컴퓨터)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	24	4.3%	64	11.5%	208	37.3%	157	28.1%	105	18.8%	558	100%
장안동	36	6.8%	44	8.3%	173	32.5%	212	39.8%	67	12.6%	532	100%

주: 컴퓨터 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 25.306, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



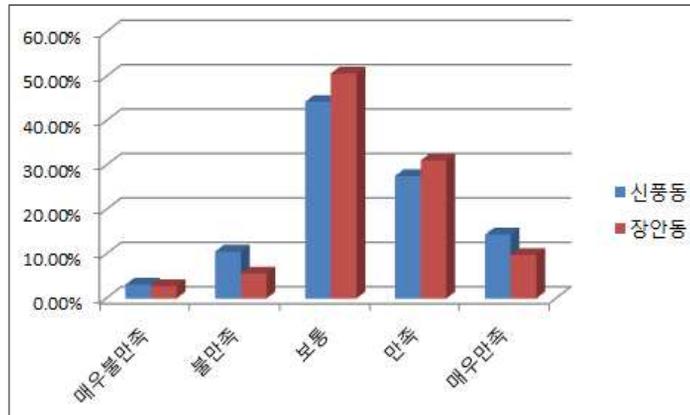
[그림 3-90] 마을 만족도(컴퓨터)

- 대기환경에 대한 교차분석 결과 신평동의 긍정적 답변 비율(42.0%)이 장안동(40.9%)보다 조금 높았음

〈표 3-94〉 마을 만족도(대기환경)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	17	3.1%	59	10.6%	246	44.3%	153	27.6%	80	14.4%	555	100%
장안동	15	2.8%	30	5.6%	269	50.7%	165	31.1%	52	9.8%	531	100%

주: 대기환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 16.472, df : 4, sig. : 0.002<0.05(통계적 차이가 있음)



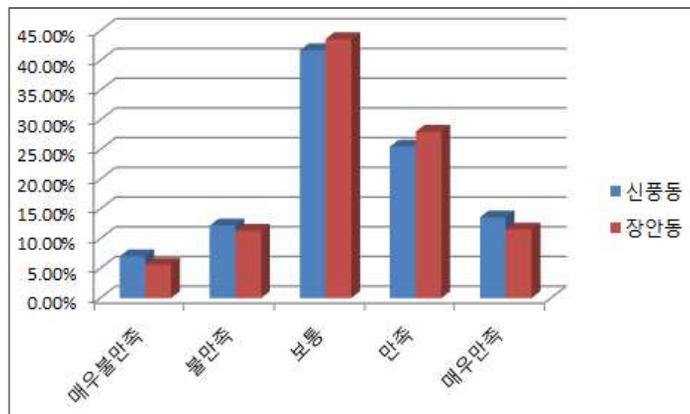
[그림 3-91] 마을 만족도(대기환경)

- 소음환경에 대한 교차분석 결과 Chi-square 유의수준 0.573으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음

〈표 3-95〉 마을 만족도(소음환경)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	39	7.0%	68	12.2%	232	41.7%	142	25.5%	76	13.6%	557	100%
장안동	30	5.6%	60	11.3%	232	43.6%	149	28.0%	61	11.5%	532	100%

주: 소음환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 2.912, df : 4, sig. : 0.573>0.05(통계적 차이가 없음)



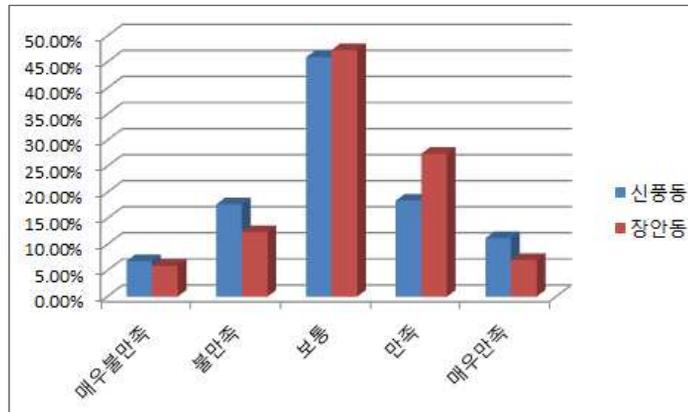
[그림 3-92] 마을 만족도(소음환경)

- 마을문화프로그램 만족도에 대한 교차분석 결과 장안동의 긍정적 답변 비율(34.4%)이 신평동 (29.6%)보다 높았으며, '매우만족' 답변 비율은 신평동(11.2%)이 장안동(7.0%)보다 높았음

〈표 3-96〉 마을 만족도(마을문화프로그램)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	38	6.8%	98	17.7%	255	45.9%	102	18.4%	62	11.2%	555	100%
장안동	31	5.9%	65	12.4%	249	47.3%	144	27.4%	37	7.0%	526	100%

주: 마을문화 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 20.183, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



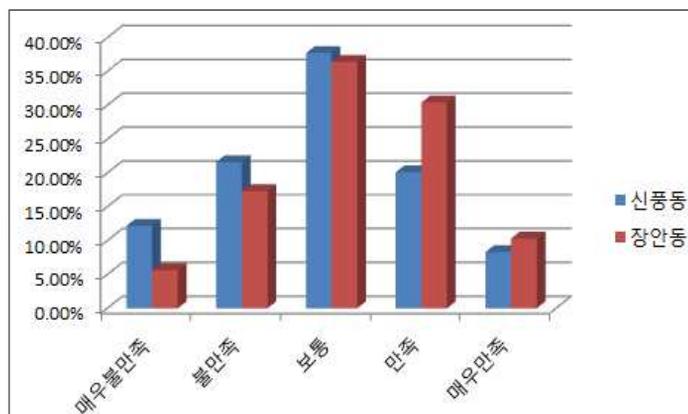
[그림 3-93] 마을 만족도(마을문화프로그램)

- 쓰레기 처리 만족도에 대한 교차분석 결과 장안동의 긍정적 답변 비율(40.7%)이 신평동 (28.4%)보다 높았음

〈표 3-97〉 마을 만족도(쓰레기)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	67	12.2%	119	21.6%	208	37.7%	111	20.1%	46	8.3%	551	100%
장안동	30	5.6%	92	17.3%	194	36.4%	162	30.4%	55	10.3%	533	100%

주: 쓰레기 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 28.094, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



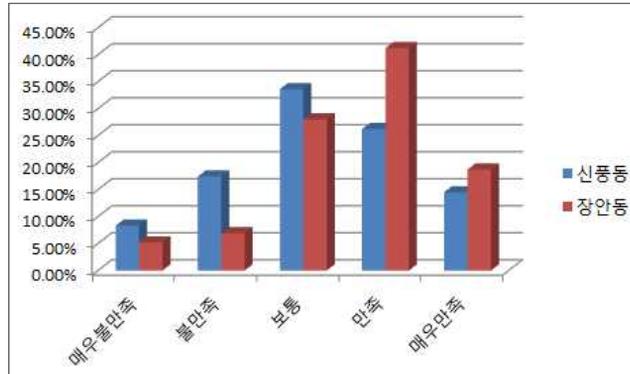
[그림 3-94] 마을 만족도(쓰레기)

- 나무 식재 만족도에 대한 교차분석 결과 장안동의 긍정적 답변 비율(59.9%)이 신평동 (40.7%)보다 높았음

〈표 3-98〉 마을 만족도(식재)

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	46	8.3%	97	17.4%	187	33.6%	146	26.2%	81	14.5%	557	100%
장안동	28	5.2%	37	6.9%	150	28.0%	221	41.2%	100	18.7%	536	100%

주: 식재 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 52.244, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-95] 마을 만족도(식재)

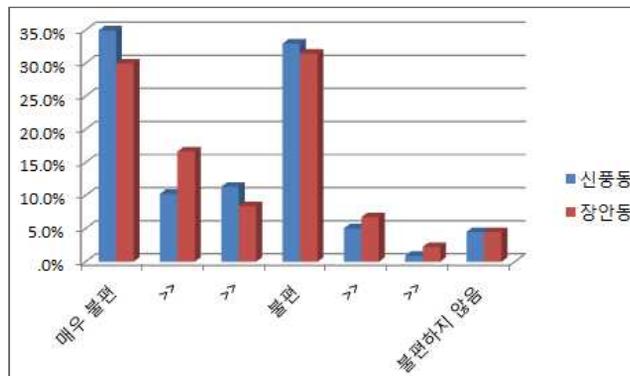
(2) 차량 불편여부

- 마을 내 불법주차 차량에 대한 불편수준은 장안동보다 신평동에서 불편함을 약간 더 가지고 있는 것으로 응답하였음

〈표 3-99〉 마을 내 불법주차 차량 불편수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지 않음	전체
		신평동	빈도	194	57	63	183	28	
	%	35.0%	10.3%	11.4%	33.0%	5.0%	0.9%	4.5%	100.0%
장안동	빈도	160	89	45	168	36	12	24	534
	%	30.0%	16.7%	8.4%	31.5%	6.7%	2.2%	4.5%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 17.425, df : 6, sig. : 0.008<0.05(통계적 차이가 있음)



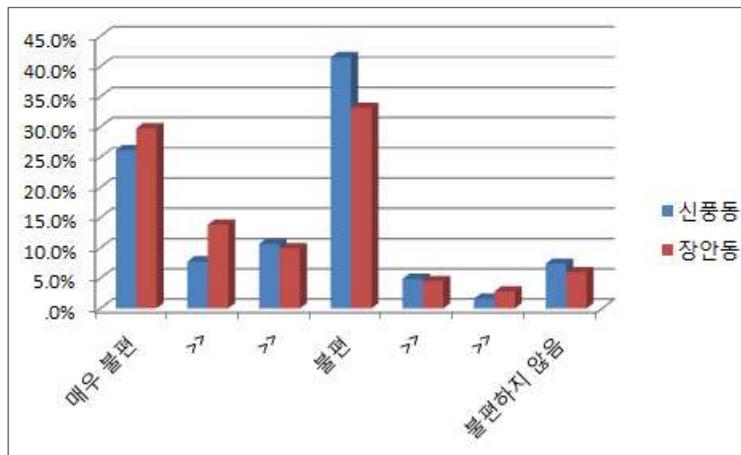
[그림 3-96] 마을 내 불법주차 차량 불편수준

- 마을을 통과목적으로 이용하는 차량에 대한 불편수준은 신평동보다 장안동에서 더 심한 불편함을 가지고 있는 것으로 나타났음

〈표 3-100〉 마을 내 통과 차량 불편수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지 않음	전체
신평동	빈도	145	43	59	230	27	9	41	554
	%	26.2%	7.8%	10.6%	41.5%	4.9%	1.6%	7.4%	100.0%
장안동	빈도	159	74	53	177	24	15	32	534
	%	29.8%	13.9%	9.9%	33.1%	4.5%	2.8%	6.0%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 18.506, df : 6, sig. : 0.005<0.05(통계적 차이가 있음)



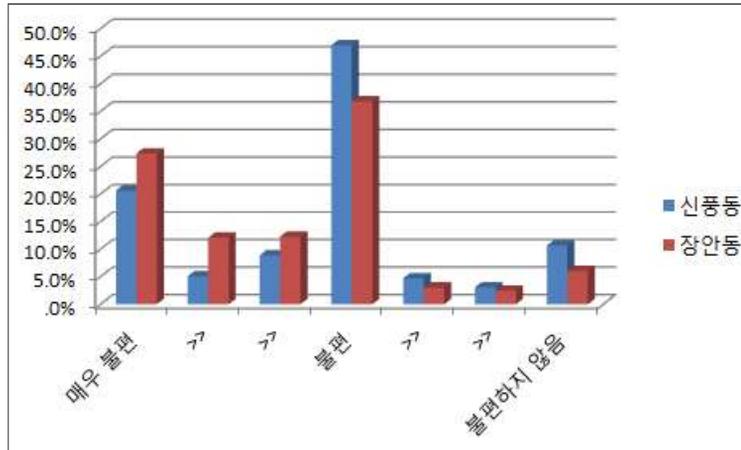
[그림 3-97] 마을 내 통과 차량 불편수준

- 마을 내에서 차량이 통행하는 것에 대해서도 신평동보다 장안동에서 더 심한 불편함을 느끼고 있는 것으로 나타났음

〈표 3-101〉 마을 내 차량통행 불편 수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지 않음	전체
신평동	빈도	114	28	49	260	26	17	59	553
	%	20.6%	5.1%	8.9%	47.0%	4.7%	3.1%	10.7%	100.0%
장안동	빈도	145	64	65	195	16	13	32	530
	%	27.4%	12.1%	12.3%	36.8%	3.0%	2.5%	6.0%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 39.783, df : 6, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-98] 마을 내 차량통행 불편 수준

2) 생태교통 인지도

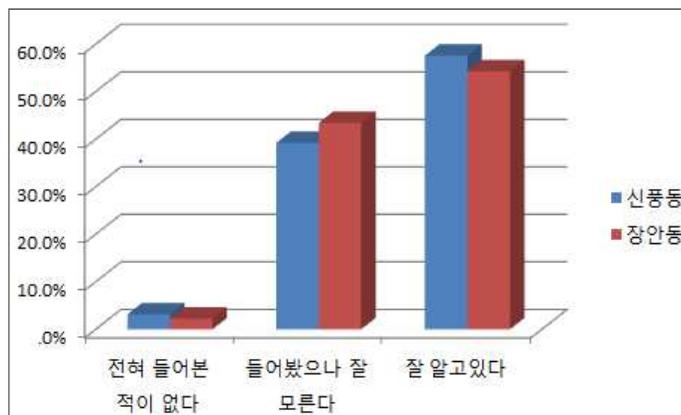
(1) 생태교통용어 인지도

- 생태교통용어 인지도에 대해 신풍동 326명(57.6%)이 '잘 알고있다'고 응답하였으며, 장안동 290명(54.3%)이 '잘 알고있다'고 응답함

<표 3-102> 용어 인지 여부

구 분		전혀 들어본 적이 없다	들어봤으나 잘 모른다	잘 알고있다	전체
신풍동	빈도	18	222	326	566
	%	3.2%	39.2%	57.6%	100.0%
장안동	빈도	12	232	290	534
	%	2.2%	43.4%	54.3%	100.0%

주 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 2.595, df : 2, sig. : 0.273 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



[그림 3-99] 용어 인지 여부

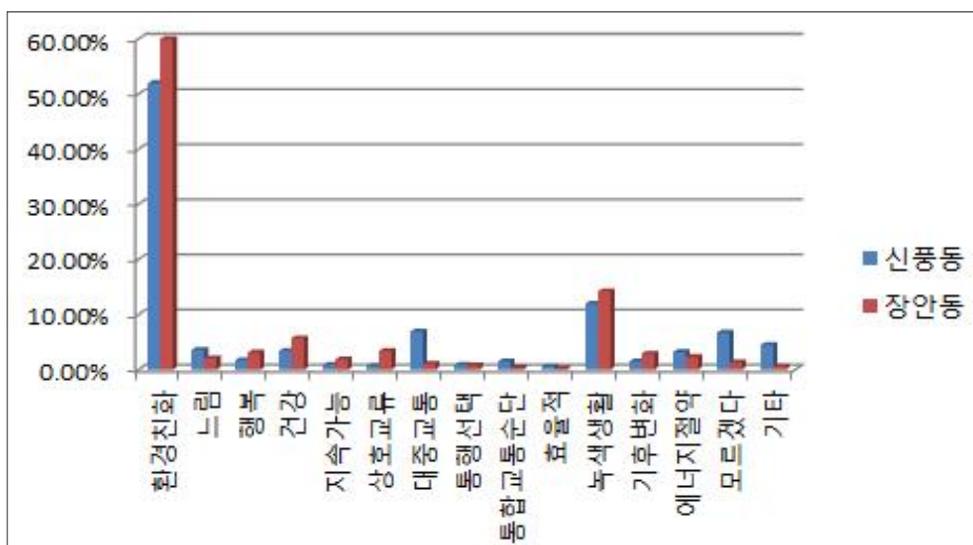
(2) 주요 용어

- 생태교통 관련용어 1순위의 경우 신평동과 장안동 모두 첫 번째로 환경친화를 가장 많이 꼽았으며, 그 다음으로는 녹색생활이었음
- 신평동의 경우 환경친화가 278명(52.0%), 녹색생활 64명(12.0%) 순으로 높게 나타났으며, 장안동의 경우 환경친화 313명(60.0%), 녹색생활 74명(14.2%) 순으로 높게 나타났음

〈표 3-103〉 생태교통 관련 용어(1순위) - 거주지 교차분석

구 분	신평동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	278	52.0%	313	60.0%
느림	19	3.6%	11	2.1%
행복	9	1.7%	16	3.1%
건강	18	3.4%	30	5.7%
지속가능	5	0.9%	10	1.9%
상호교류	4	0.7%	18	3.4%
대중교통	37	6.9%	6	1.1%
통행선택	5	0.9%	4	0.8%
통합교통순단	8	1.5%	2	0.4%
효율적	3	0.6%	1	0.2%
녹색생활	64	12.0%	74	14.2%
기후변화	8	1.5%	15	2.9%
에너지절약	17	3.2%	12	2.3%
모르겠다	36	6.7%	7	1.3%
기타	24	4.5%	3	0.6%
전체	535	100.0%	522	100.0%

주: 1순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 86.264, df : 14, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



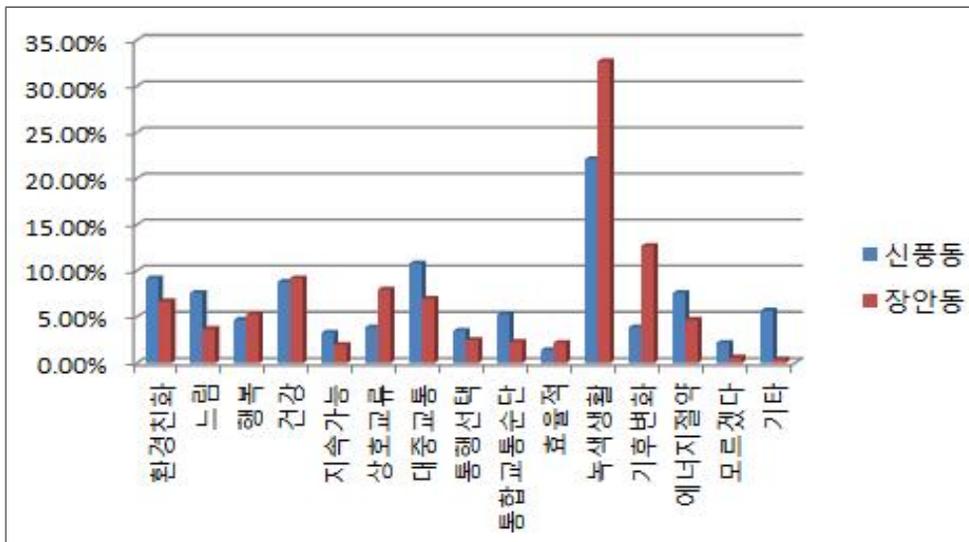
[그림 3-100] 생태교통 관련 용어(1순위) - 거주지 교차분석

- 생태교통 관련용어 2순위에서 가장 많은 응답으로는 신평동과 장안동 모두 녹색생활로 나타났다
- 신평동에서는 녹색생활이라 응답한 인원이 108명(22.1%)이었으며, 장안동에서는 167명(32.7%)으로 나타났다

〈표 3-104〉 생태교통 관련 용어(2순위) - 거주지 교차분석

구 분	신평동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	45	9.2%	34	6.7%
느림	37	7.6%	19	3.7%
행복	23	4.7%	27	5.3%
건강	43	8.8%	47	9.2%
지속가능	16	3.3%	10	2.0%
상호교류	19	3.9%	41	8.0%
대중교통	53	10.8%	36	7.0%
통행선택	17	3.5%	13	2.5%
통합교통순단	26	5.3%	12	2.3%
효율적	7	1.4%	11	2.2%
녹색생활	108	22.1%	167	32.7%
기후변화	19	3.9%	65	12.7%
에너지절약	37	7.6%	24	4.7%
모르겠다	11	2.2%	3	.6%
기타	28	5.7%	2	.4%
전체	489	100.0%	511	100.0%

주: 2순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 94.379, df : 14, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



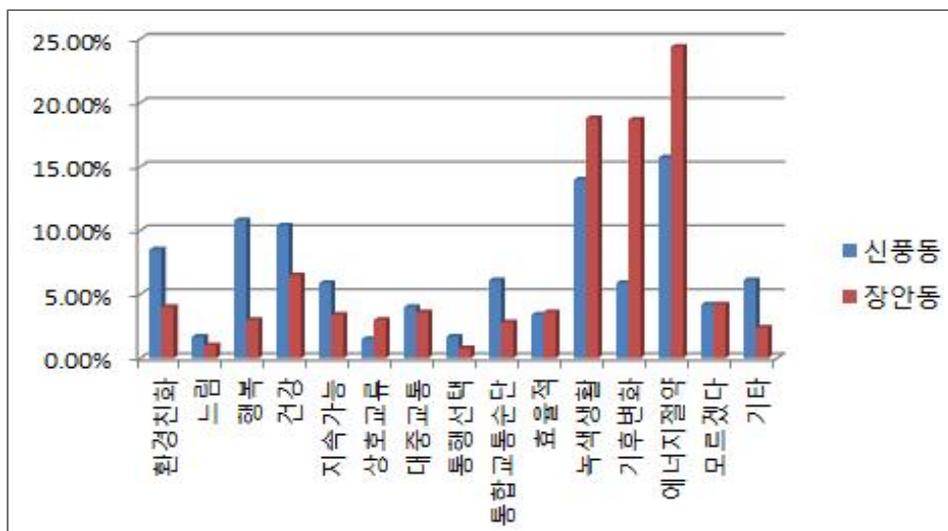
[그림 3-101] 생태교통 관련 용어(2순위) - 거주지 교차분석

- 생태교통 관련용어 3순위에서 가장 많은 응답으로는 신풍동과 장안동 모두 에너지절약으로 나타났음
- 신풍동에서는 에너지절약 74명(15.7%), 녹색생활 66명(14.0%) 순으로 높게 나타났고, 장안동에서는 에너지절약 123명(24.4%), 녹색생활 95명(18.8%)순으로 높게 나타났음

〈표 3-105〉 생태교통 관련 용어(3순위) - 거주지 교차분석

구 분	신풍동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	40	8.5%	20	4.0%
느림	8	1.7%	5	1.0%
행복	51	10.8%	15	3.0%
건강	49	10.4%	33	6.5%
지속가능	28	5.9%	17	3.4%
상호교류	7	1.5%	15	3.0%
대중교통	19	4.0%	18	3.6%
통행선택	8	1.7%	4	.8%
통합교통순단	29	6.1%	14	2.8%
효율적	16	3.4%	18	3.6%
녹색생활	66	14.0%	95	18.8%
기후변화	28	5.9%	94	18.7%
에너지절약	74	15.7%	123	24.4%
모르겠다	20	4.2%	21	4.2%
기타	29	6.1%	12	2.4%
전체	472	100.0%	504	100.0%

주: 3순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 101.675, df : 14, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



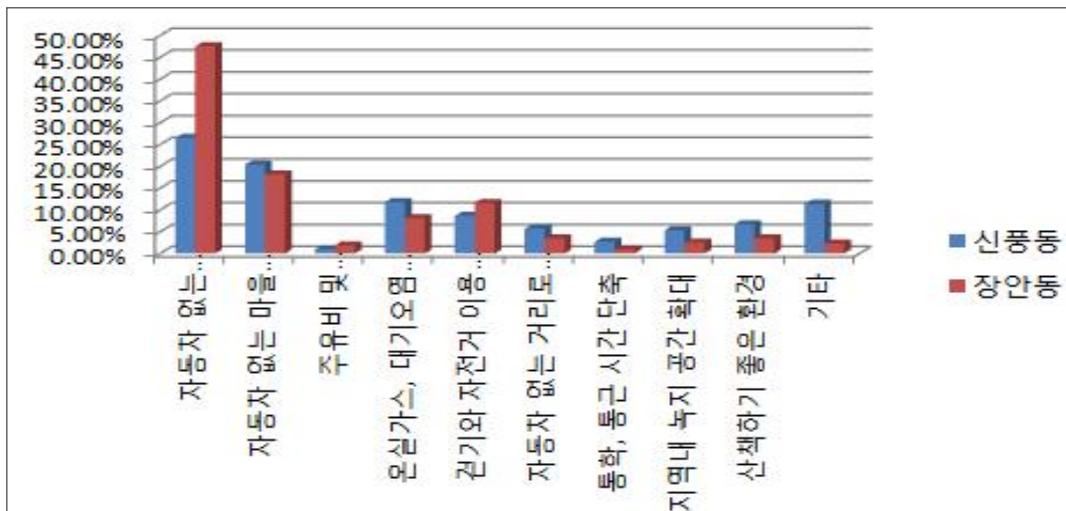
[그림 3-102] 생태교통 관련 용어(3순위) - 거주지 교차분석

- 생태교통 직접효과의 1순위로 신풍동과 장안동 모두 ‘자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진효과’를 꼽았음
 - 신풍동에서는 139명(26.5%)으로 나타났으며, 장안동에서는 이보다 더 많은 246명(47.5%)으로 나타났음

〈표 3-106〉 생태교통 직접효과(1순위) - 거주지 교차분석

구 분	신풍동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	139	26.5%	246	47.5%
자동차 없는 마을 조성 및 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	107	20.4%	94	18.1%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	5	1.0%	10	1.9%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	62	11.8%	42	8.1%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	45	8.6%	60	11.6%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	30	5.7%	18	3.5%
통학, 통근 시간 단축	14	2.7%	5	1.0%
지역내 녹지 공간 확대	28	5.3%	13	2.5%
산책하기 좋은 환경	35	6.7%	18	3.5%
기타	60	11.4%	12	2.3%
전체	525	100%	518	100%

주: 1순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 88.395, df : 9, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



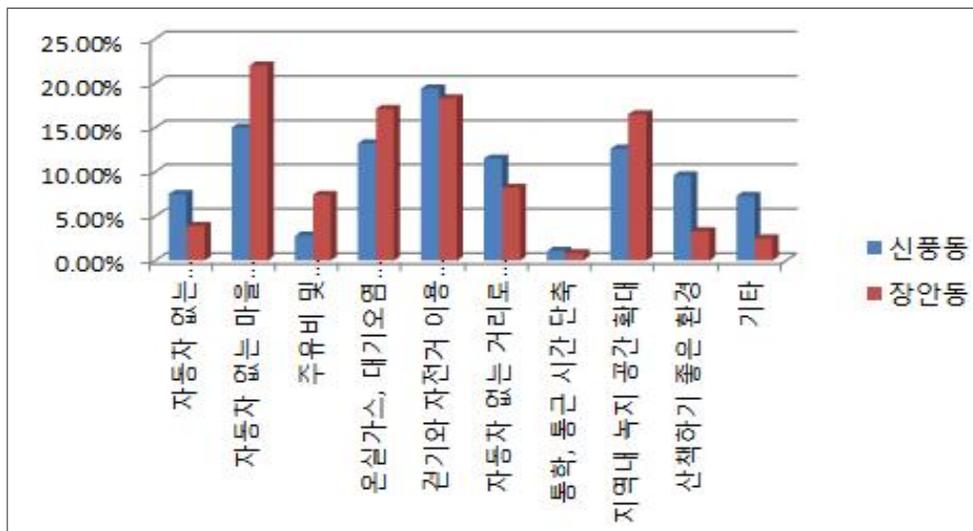
[그림 3-103] 생태교통 직접효과(1순위) - 거주지 교차분석

- 생태교통 직접효과의 2순위로 신평동에서는 ‘걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강 증진 효과’를 가장 많이 꼽고 장안동에서는 ‘자동차 없는 마을 조성’과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과를 꼽았음

〈표 3-107〉 생태교통 직접효과(2순위) - 거주지 교차분석

구 분	신평동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	35	7.5%	20	3.9%
자동차 없는 마을 조성’과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	70	15.0%	113	22.0%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	13	2.8%	38	7.4%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	62	13.2%	88	17.1%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	91	19.4%	94	18.3%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	54	11.5%	42	8.2%
통학, 통근 시간 단축	5	1.1%	4	.8%
지역내 녹지 공간 확대	59	12.6%	85	16.5%
산책하기 좋은 환경	45	9.6%	17	3.3%
기타	34	7.3%	13	2.5%
전체	468	100%	514	100%

주: 2순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 57.310, df : 9, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



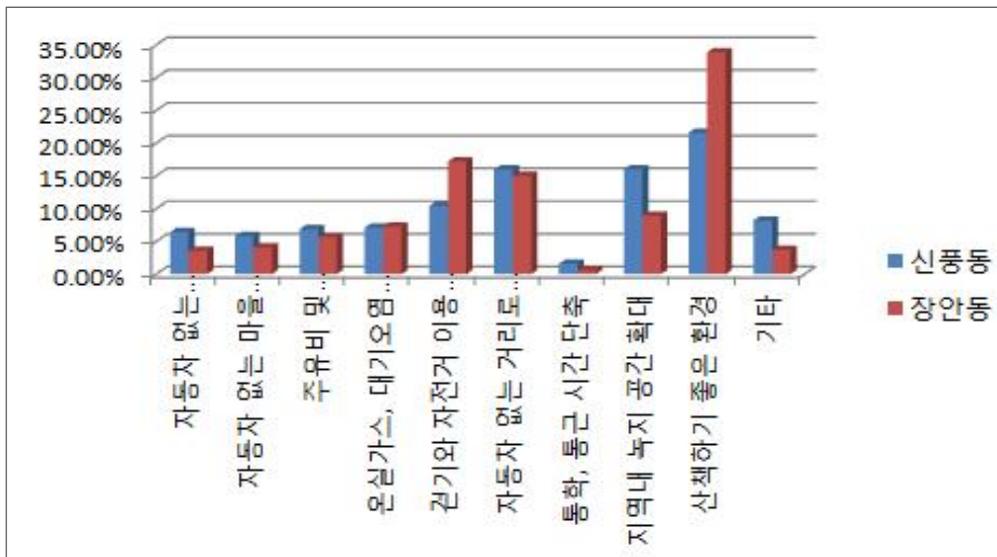
[그림 3-104] 생태교통 직접효과(2순위) - 거주지 교차분석

- 생태교통 직접효과의 3순위로 신평동과 장안동에서 모두 ‘산책하기 좋은 환경’을 가장 많이 선택하였음

〈표 3-108〉 생태교통 직접효과(3순위) - 거주지 교차분석

구 분	신평동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	29	6.4%	18	3.6%
자동차 없는 마을 조성 및 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	26	5.8%	21	4.1%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	31	6.9%	29	5.7%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	32	7.1%	37	7.3%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	47	10.4%	87	17.2%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	72	16.0%	76	15.0%
통학, 통근 시간 단축	7	1.6%	3	.6%
지역내 녹지 공간 확대	72	16.0%	45	8.9%
산책하기 좋은 환경	97	21.6%	172	33.9%
기타	37	8.2%	19	3.7%
전체	450	100%	507	100%

주: 3순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 46.882, df : 9, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



〔그림 3-105〕 생태교통 직접효과(3순위) - 거주지 교차분석

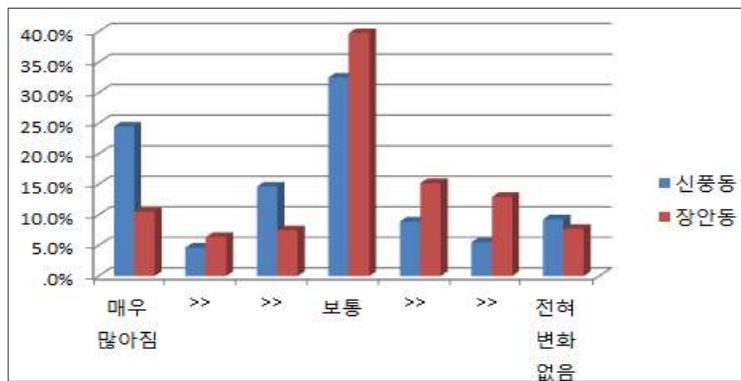
(3) 관심 척도 변화

○ 환경 오염 문제에 대한 관심도는 장안동보다 신평동에서 많아졌다는 응답이 많았음

〈표 3-109〉 환경 오염문제에 대한 관심도 변화

구 분		매우 많아짐	>>	>>	많아짐	>>	>>	전혀 변화 없음	전체
신평동	빈도	137	26	82	182	50	31	52	560
	%	24.5%	4.6%	14.6%	32.5%	8.9%	5.5%	9.3%	100.0%
장안동	빈도	56	34	40	212	81	69	41	533
	%	10.5%	6.4%	7.5%	39.8%	15.2%	12.9%	7.7%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 74.260, df : 6, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



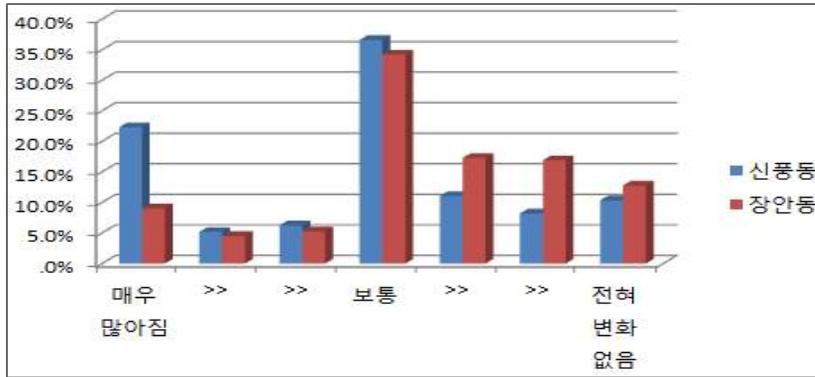
[그림 3-106] 환경 오염문제에 대한 관심도 변화

○ 생태교통 사업으로 인해 차보다 사람이 중요하다는 인식 변화 도움정도는 장안동보다 신평동에서 더 많은 도움이 되었다고 답변하였음

〈표 3-110〉 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

구 분		매우 도움됨	>>	>>	도움됨	>>	>>	전혀 도움안됨	전체
신평동	빈도	125	29	35	205	62	46	58	560
	%	22.3%	5.2%	6.3%	36.6%	11.1%	8.2%	10.4%	100.0%
장안동	빈도	48	24	28	182	92	90	68	532
	%	9.0%	4.5%	5.3%	34.2%	17.3%	16.9%	12.8%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 57.081, df : 6, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-107] 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

3) 생태교통 추진과정 및 행사 만족도

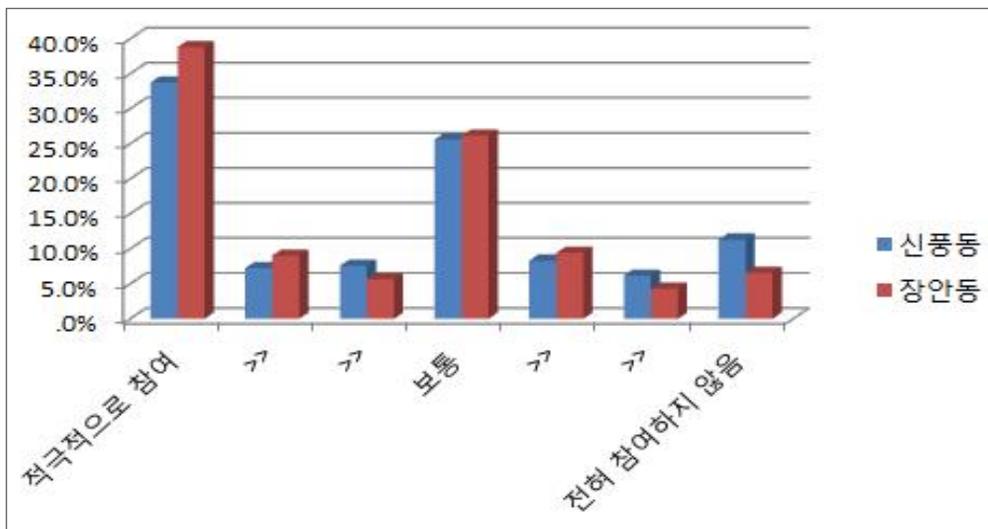
(1) 행사 참여 정도

- 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도를 비교하였을 때 장안동 주민의 참여도가 신풍동보다 높았던 것으로 나타났음

<표 3-111> 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도

구 분		적극적으로 참여	>>	>>	보통	>>	>>	전혀 참여하지 않음	전체
신풍동	빈도	191	41	43	145	47	35	64	566
	%	33.7%	7.2%	7.6%	25.6%	8.3%	6.2%	11.3%	100.0%
장안동	빈도	206	48	30	139	50	23	35	531
	%	38.8%	9.0%	5.6%	26.2%	9.4%	4.3%	6.6%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 13.527, df : 6, sig. : 0.035<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-108] 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도

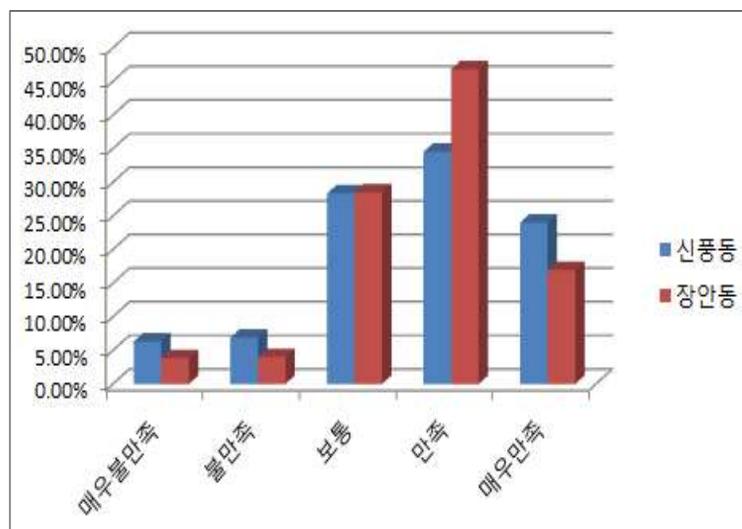
(2) 항목별 만족도

- 생태교통 수원 2013 행사에 대해 신평동 주민의 항목별 만족도는 보행환경 ‘만족’ 185명 (34.5%), 자전거 ‘만족’ 183명(34.6%), 대기환경 ‘보통’ 224명(41.8%), 소음환경 ‘보통’ 199명(37.5%), 행사프로그램 ‘보통’ 230명(43.6%), 교통편리성 ‘보통’ 194명(36.4%)로 가장 높게 나타남
- 장안동 주민의 경우, 보행환경 ‘만족’ 246명(46.8%), 자전거 ‘만족’ 222명(42.4%), 대기환경 ‘만족’ 210명(40.4%), 소음환경 ‘만족’ 188명(35.9%), 행사프로그램 ‘보통’ 218명 (41.8%), 교통편리성 ‘만족’ 168명(32.2%)로 가장 높게 나타남
- 보행환경 행사만족도는 장안동 주민들의 긍정적 의견이 63.7%로 신평동(58.5%)보다 높았으나, ‘매우만족’ 의견은 신평동(24.0%)이 장안동(16.9%)보다 높게 나타났음

〈표 3-112〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 거주지 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	34	6.3%	37	6.9%	152	28.3%	185	34.5%	129	24.0%	537	100.0%
장안동	20	3.8%	21	4.0%	150	28.5%	246	46.8%	89	16.9%	526	100.0%

주: 보행환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 23.918, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



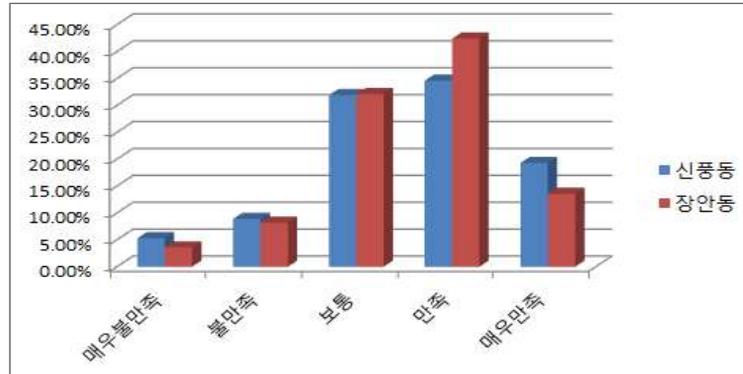
[그림 3-109] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 거주지 교차분석

- 자전거 이용에 대한 행사만족도는 장안동에서의 긍정적 의견(56.0%)이 신평동(53.9%)보다 높았으나, ‘매우만족’ 의견은 신평동(19.3%)이 장안동(13.6%)보다 높게 나타났음

〈표 3-113〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거환경) - 거주지 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	28	5.3%	47	8.9%	169	31.9%	183	34.6%	102	19.3%	529	100.0%
장안동	19	3.6%	43	8.2%	168	32.1%	222	42.4%	71	13.6%	523	100.0%

주 자전거환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 11.181, df : 4, sig. : 0.025<0.05(통계적 차이가 있음)



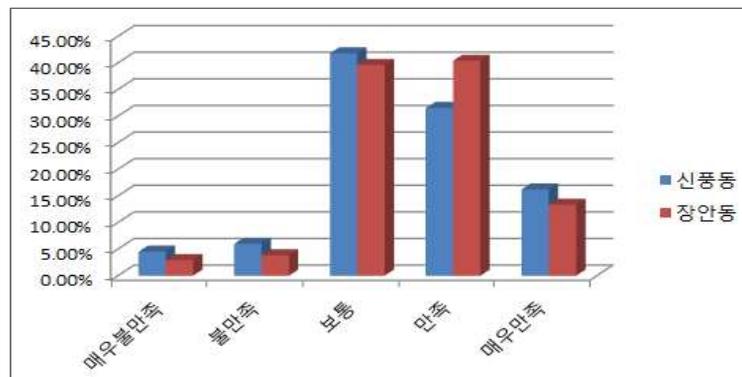
[그림 3-110] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거환경) - 거주지 교차분석

- 대기환경에 대한 행사만족도는 장안동에서의 긍정적 의견(53.7%)이 신평동(47.7%)보다 높았으나, ‘매우만족’ 의견은 신평동(16.2%)이 장안동(13.3%)보다 높게 나타났음

〈표 3-114〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 거주지 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	24	4.5%	32	6.0%	224	41.8%	169	31.5%	87	16.2%	536	100.0%
장안동	15	2.9%	20	3.8%	206	39.6%	210	40.4%	69	13.3%	520	100.0%

주 대기환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 11.872, df : 4, sig. : 0.018<0.05(통계적 차이가 있음)



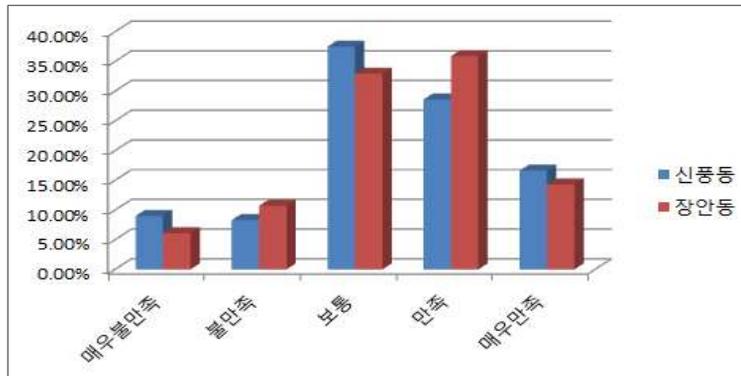
[그림 3-111] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 거주지 교차분석

- 소음환경에 대한 행사의 만족도는 장안동에서의 긍정적 의견(50.2%)이 신평동(45.2%)보다 높았으나, '매우만족' 의견은 신평동(16.6%)이 장안동(14.3%)보다 높게 나타났음

〈표 3-115〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 거주지 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	48	9.0%	44	8.3%	199	37.5%	152	28.6%	88	16.6%	531	100.0%
장안동	32	6.1%	56	10.7%	172	32.9%	188	35.9%	75	14.3%	523	100.0%

주 소음환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 11.393, df : 4, sig. : 0.022<0.05(통계적 차이가 있음)



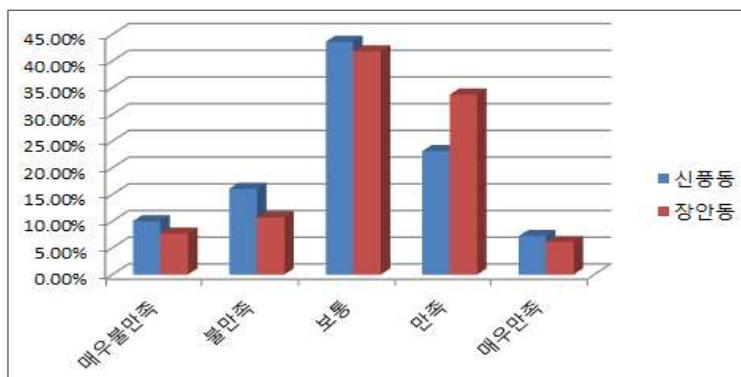
[그림 3-112] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 거주지 교차분석

- 행사프로그램에 대한 만족도는 장안동에서의 긍정적 의견(53.7%)이 신평동(47.7%)보다 높았으나, '매우만족' 의견은 신평동(7.2%)이 장안동(6.1%)보다 높게 나타났음

〈표 3-116〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사 프로그램) - 거주지 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	53	10.0%	85	16.1%	230	43.6%	122	23.1%	38	7.2%	528	100.0%
장안동	40	7.7%	56	10.7%	218	41.8%	176	33.7%	32	6.1%	522	100.0%

주 행사 프로그램 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 18.369, df : 4, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)



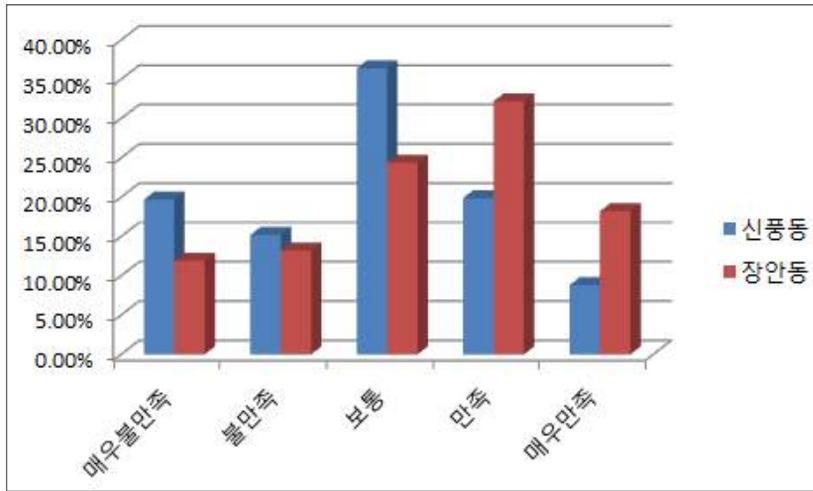
[그림 3-113] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 거주지 교차분석

- 교통편리성에 대한 행사 만족도는 장안동에서는 긍정적 의견이 많았고 신평동에서는 부정적 의견이 우세하게 나타났음

〈표 3-117〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 거주지 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
신평동	105	19.7%	81	15.2%	194	36.4%	106	19.9%	47	8.8%	533	100.0%
장안동	62	11.9%	69	13.2%	127	24.4%	168	32.2%	95	18.2%	521	100.0%

주: 교통편리성 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 56.141, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-114] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 거주지 교차분석

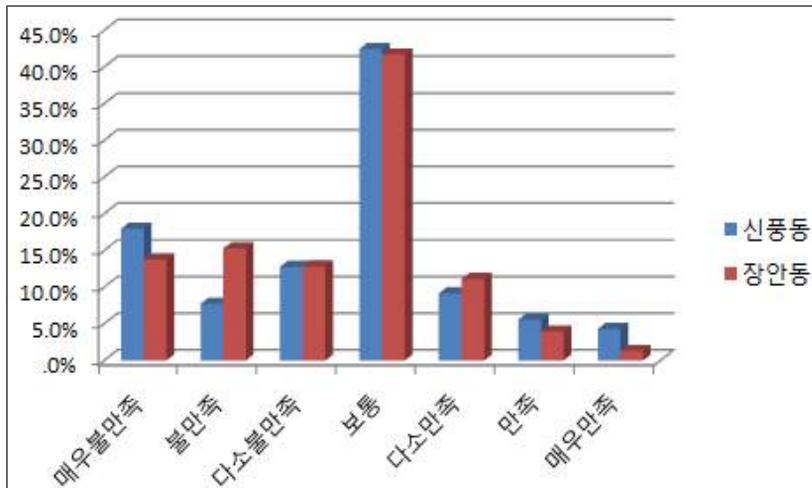
(3) 추진과정 및 행사 만족도

- 행사 추진과정에 대해서는 부정적 의견이 많았으며, 장안동에서의 부정적 의견(41.9%)이 신평동(38.5%)보다 많이 나타났고 ‘매우불만족’ 답변은 신평동(18.0%)이 장안동(13.8%)보다 높았음

〈표 3-118〉 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도

구 분		매우불만족	불만족	다소불만족	보통	다소만족	만족	매우만족	전체
신평동	빈도	100	43	71	236	51	31	24	556
	%	18.0%	7.7%	12.8%	42.4%	9.2%	5.6%	4.3%	100.0%
장안동	빈도	73	81	68	221	59	21	7	530
	%	13.8%	15.3%	12.8%	41.7%	11.1%	4.0%	1.3%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 27.637, df : 6, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



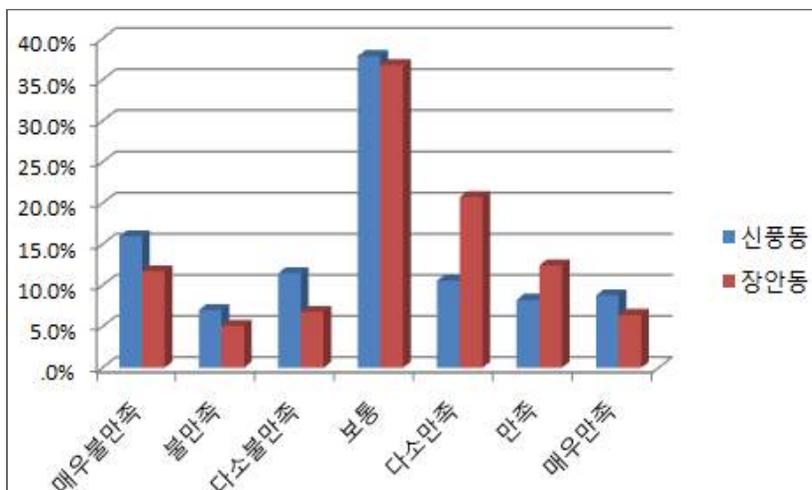
[그림 3-115] 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도

- 전체적인 행사 만족도에 대해서는 장안동에서는 긍정적인 의견이 많았고 신풍동에서는 부정적인 의견이 다소 많았음

<표 3-119> 생태교통 수원 2013 행사 만족도

구 분		매우불만족	불만족	다소불만족	보통	다소만족	만족	매우만족	전체
신풍동	빈도	89	39	64	211	59	46	49	557
	%	16.0%	7.0%	11.5%	37.9%	10.6%	8.3%	8.8%	100.0%
장안동	빈도	62	27	36	195	110	66	34	530
	%	11.7%	5.1%	6.8%	36.8%	20.8%	12.5%	6.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 36.505, df : 6, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-116] 생태교통 수원 2013 행사 만족도

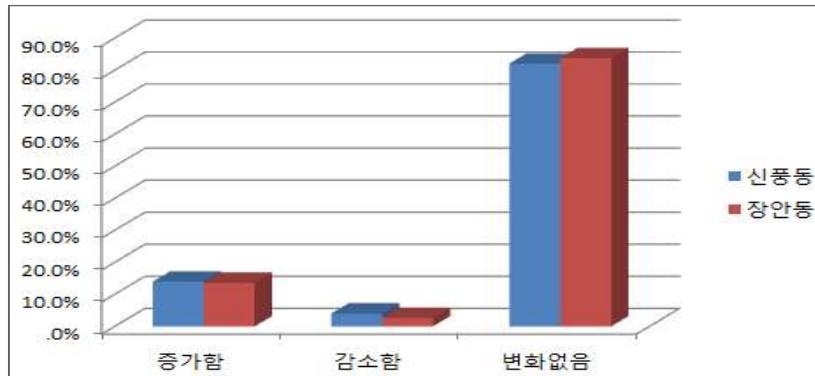
(4) 활동 증가 여부

- 생태교통 수원 2013 행사 이후 신평동 452명(82.0%)이 마을활동 증가여부에 ‘변화없음’이라 응답하였고, 장안동 44명 (83.8%) 또한 ‘변화없음’이라 응답함
- Chi-square 유의수준 0.447로 통계적 차이가 없는 것으로 나타남

〈표 3-120〉 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부

구 분		증가함	감소함	변화없음	전체
신평동	빈도	77	22	452	551
	%	14.0%	4.0%	82.0%	100.0%
장안동	빈도	72	14	444	530
	%	13.6%	2.6%	83.8%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 1.610, df : 2, sig. : 0.447>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-117] 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부

4) 향후 마을 발전방안

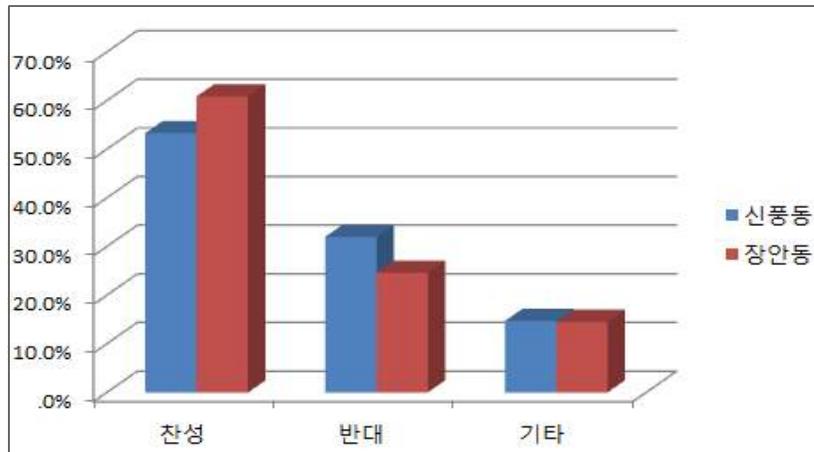
(1) 생태교통마을 지속적 구축여부

- 생태교통마을의 지속적 구축여부에 대해 장안동에서의 찬성의견이 신평동보다 많았음
- 신평동에서는 287명(53.3%)이 찬성, 172명(32.0%)이 반대하였고, 장안동에서는 319명 (60.9%)이 찬성, 129명(24.6%)이 반대라고 응답하였음

〈표 3-121〉 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

구 분		찬성	반대	기타	전체
신평동	빈도	287	172	79	538
	%	53.3%	32.0%	14.7%	100.0%
장안동	빈도	319	129	76	524
	%	60.9%	24.6%	14.5%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 7.707, df : 2, sig. : 0.021<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-118] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

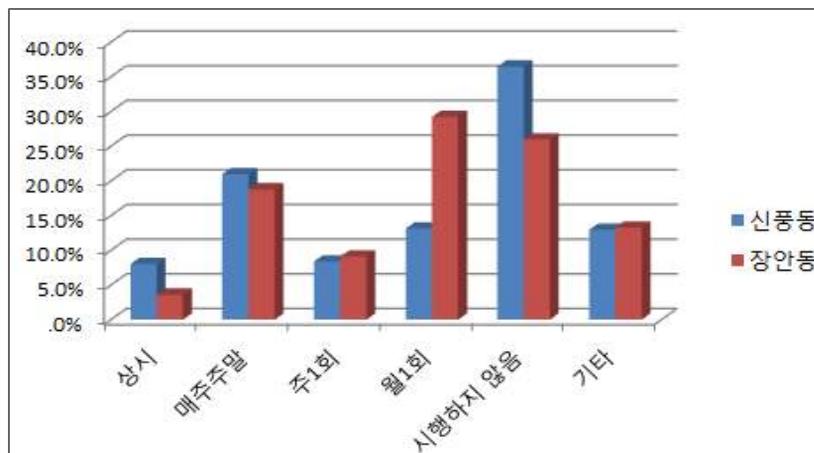
(2) 생태교통 마을 운영 방안

- 차 없는 마을의 적정 운영빈도의 시행 찬성의견 중에서 신풍동에서는 매주 주말에 시행하자는 의견(21.0%)이 가장 많았으며, 장안동에서는 월1회(29.2%)로 시행하는 의견이 많았음
- 시행하지 않기를 바라는 의견은 신풍동에서 더 많이 나타났음

<표 3-122> 차 없는 마을 적정 운영빈도

구 분		상시	매주주말	주1회	월1회	시행하지않음	기타	전체
신풍동	빈도	44	115	46	72	200	71	548
	%	8.0%	21.0%	8.4%	13.1%	36.5%	13.0%	100.0%
장안동	빈도	19	99	48	154	137	70	527
	%	3.6%	18.8%	9.1%	29.2%	26.0%	13.3%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 52.306, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



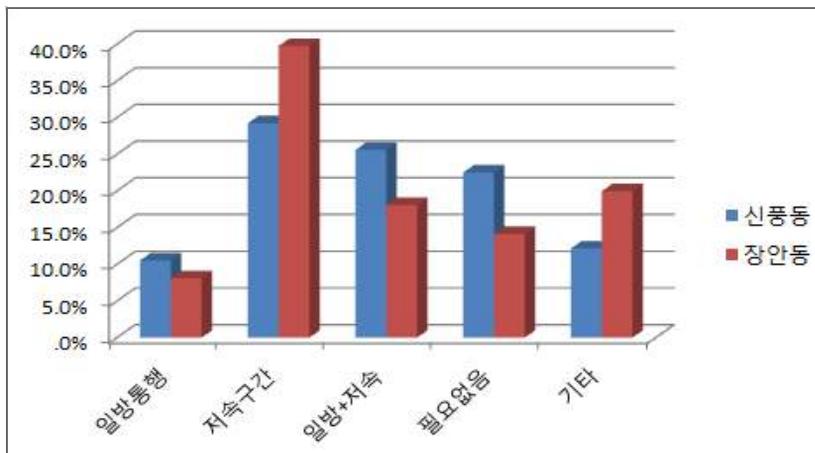
[그림 3-119] 차 없는 마을 적정 운영빈도

○ 마을 통행체계에 대해서는 신평동, 장안동 주민 모두 저속구간만 시행하는 방안에 선호도가 높았으며, 장안동에서의 저속구간에 대한 의견 집중이 더 높았음

〈표 3-123〉 신평·장안동 마을 통행체계

구 분		일방통행	저속구간	일방+저속	필요없음	기타	전체
신평동	빈도	58	161	141	124	67	551
	%	10.5%	29.2%	25.6%	22.5%	12.2%	100.0%
장안동	빈도	43	211	96	75	106	531
	%	8.1%	39.7%	18.1%	14.1%	20.0%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 37.993, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-120] 신평·장안동 마을 통행체계

5) 교통 측면

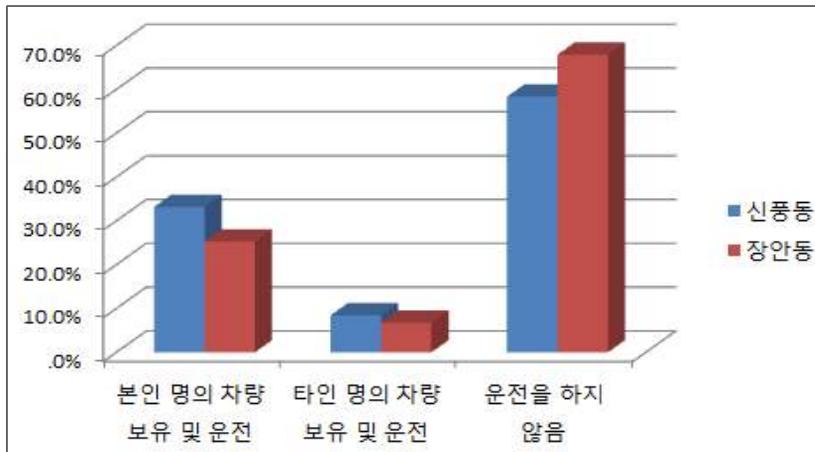
(1) 차량 운전여부

○ 차량 운전인구의 비율은 신평동(41.7%)이 장안동(42.1%)보다 더 높게 나타났음

〈표 3-124〉 차량보유 및 운전여부

구 분		본인 명의 차량 보유 및 운전	타인 명의 차량 보유 및 운전	운전을 하지 않음	전체
신평동	빈도	157	40	276	473
	%	33.2%	8.5%	58.4%	100.0%
장안동	빈도	120	32	322	474
	%	25.3%	6.8%	67.9%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 9.369, df : 2, sig. : 0.009<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-121] 차량보유 및 운전여부

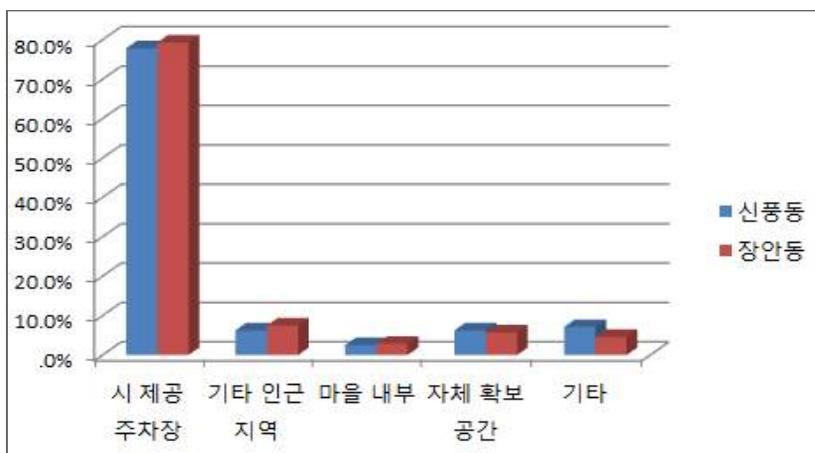
(2) 주차 공간

- 행사 기간 중 주차위치에서는 장안동에서 '시에서 마련된 주차장'에 주차하는 비율이 미세하게 높았으나, 통계적으로는 차이가 없는 것으로 분석되었음

<표 3-125> 행사 기간 중 주차위치

구 분		시에서 마련된 주차공간	기타 인근 지역 주차장	마을 내부	자체적으로 확보한 주차공간	기타	전체
신풍동	빈도	186	15	6	15	17	239
	%	77.8%	6.3%	2.5%	6.3%	7.1%	100.0%
장안동	빈도	138	13	5	10	8	174
	%	79.3%	7.5%	2.9%	5.7%	4.6%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 13.89, df : 4, sig. : 0.846>0.05(통계적 차이가 없음)



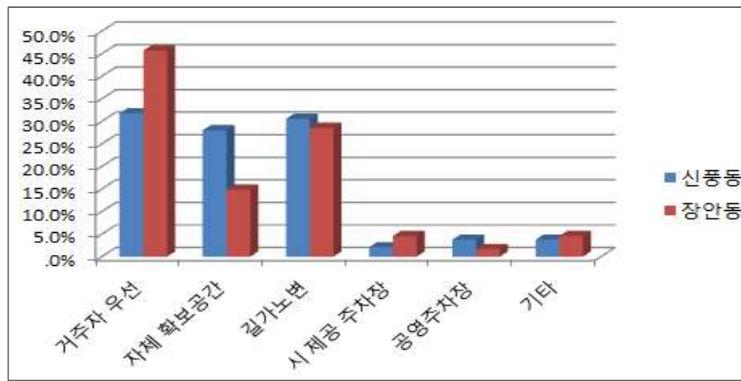
[그림 3-122] 행사 기간 중 주차위치

- 행사 후 현재 주차위치는 거주자 우선 주차구역에 주차하는 비율이 가장 높았음
- 상대적으로 비교하였을 때 신평동 지역에서는 ‘자체 확보공간’에 주차하는 비율이 높았고, 장안동에서는 ‘거주자 우선 주차구역’에 주차하는 비율이 높았음

〈표 3-126〉 행사 후 현재 주차위치

구 분		거주자 우선	자체 확보 공간	길가 노변	시 제공 주차장	공영 주차장	기타	전체
신평동	빈도	76	67	73	5	9	9	239
	%	31.8%	28.0%	30.5%	2.1%	3.8%	3.8%	100.0%
장안동	빈도	80	26	50	8	3	8	175
	%	45.7%	14.9%	28.6%	4.6%	1.7%	4.6%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 16.736, df : 5, sig. : 0.005<0.05(통계적 차이가 있음)



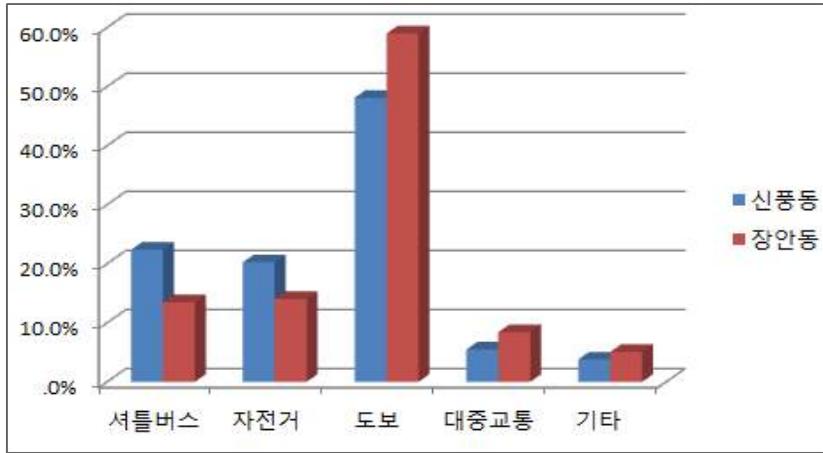
[그림 3-123] 행사 후 현재 주차위치

- 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 도보의 이용이 가장 많았음
- 상대적으로 비교하였을 때 신평동에서는 셔틀버스와 자전거의 이용이 많았고, 장안동에서는 도보이용이 많았음
 - 마을에서 화홍문 주차장으로 이동 시 상대적으로 거리가 가까운 장안동에서는 도보이용이 많았으며, 멀리 떨어져 있는 신평동에서는 셔틀버스·자전거 등 도보 외 수단이 많았던 것으로 분석됨

〈표 3-127〉 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단

구 분		셔틀버스	자전거	도보	대중교통	기타	전체
신평동	빈도	53	48	114	13	9	237
	%	22.4%	20.3%	48.1%	5.5%	3.8%	100.0%
장안동	빈도	24	25	105	15	9	178
	%	13.5%	14.0%	59.0%	8.4%	5.1%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 10506, df : 4, sig. : 0.033<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-124] 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단

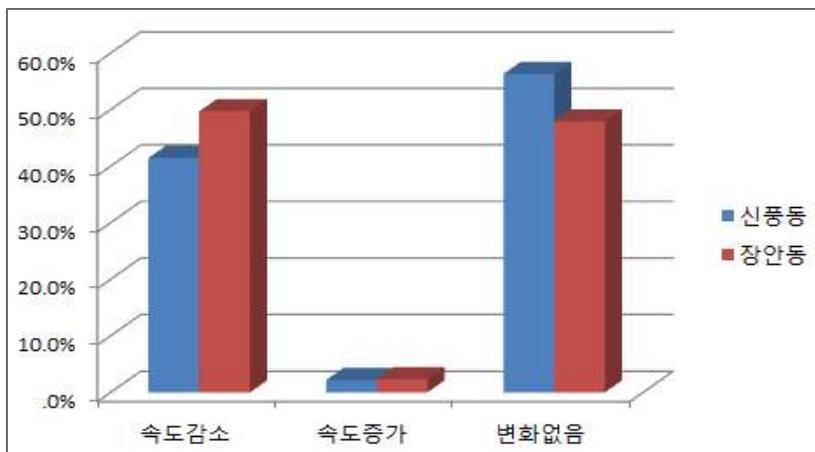
(3) 운전 행태 변화

- 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도 변화에 대하여 장안동 주민들이 속도가 감소하였다는 의견이 조금 더 많이 나타났으나, 통계적 차이는 없는 것으로 분석되었음

<표 3-128> 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화

구 분		속도감소	속도증가	변화없음	전체
신풍동	빈도	95	5	129	229
	%	41.5%	2.2%	56.3%	100.0%
장안동	빈도	85	4	82	171
	%	49.7%	2.3%	48.0%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 2.784, df : 2, sig. : 0.249 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



[그림 3-125] 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화

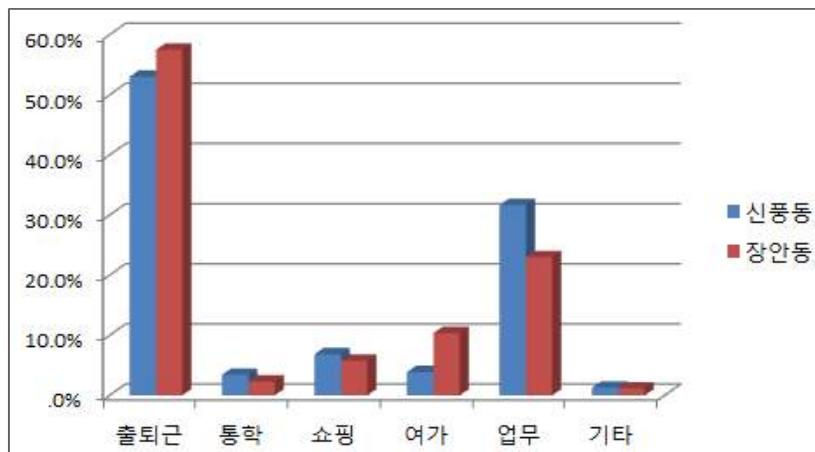
(4) 주요 통행 목적

- 신평동 주민의 주요 통행목적은 출퇴근이 124명(53.0%)으로 가장 높았으며, 장안동 주민의 100명(57.5%)이 출퇴근이라 응답함

〈표 3-129〉 주요 통행 목적

구 분		출퇴근	통학	쇼핑	여가	업무	기타	전체
거주민	빈도	124	8	16	9	74	3	234
	%	53.0%	3.4%	6.8%	3.8%	31.6%	1.3%	100.0%
자영업자	빈도	100	4	10	18	40	2	174
	%	57.5%	2.3%	5.7%	10.3%	23.0%	1.1%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 10.023, df : 5, sig. : 0.075>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-126] 주요 통행 목적

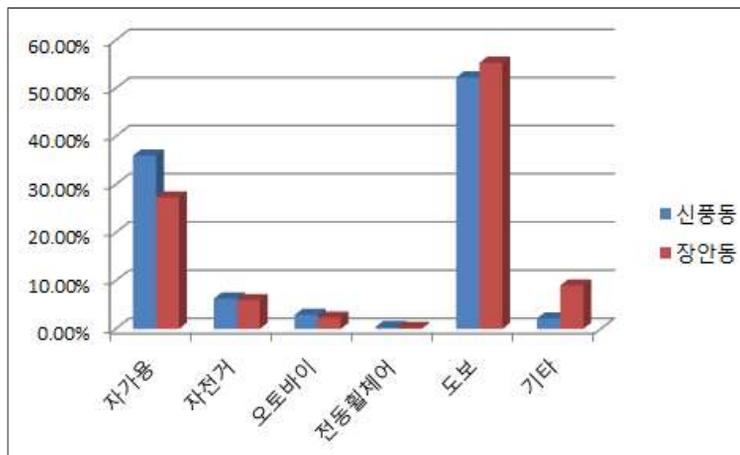
(5) 통행 수단 변화

- 신평동 주민의 마을 인근지역 이동수단은 행사 전 도보 289명(52.3%), 자가용 199명(36.0%), 행사 중 도보 362명(66.4%), 자전거 103명(18.9%), 행사 후 도보 286명(52.4%), 자가용 186명(34.1%) 순으로 높게 나타남
- 장안동 주민의 마을 인근지역 이동수단은 행사 전 도보 294명(55.3%), 자가용 145명(27.3%), 행사 중 도보 391명(73.8%), 자전거 54명(10.2%), 행사 후 도보 297명(56.0%), 자가용 130명(24.5%) 순으로 높게 나타남

〈표 3-130〉 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 거주지 교차분석

구 분	신평동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자가용	199	36.0%	145	27.3%
자전거	35	6.3%	32	6.0%
오토바이	16	2.9%	12	2.3%
전동휠체어	2	.4%	1	.2%
도보	289	52.3%	294	55.3%
기타	12	2.2%	48	9.0%
전체	553	100.0%	532	100.0%

주: 행사 전 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 30.764, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)

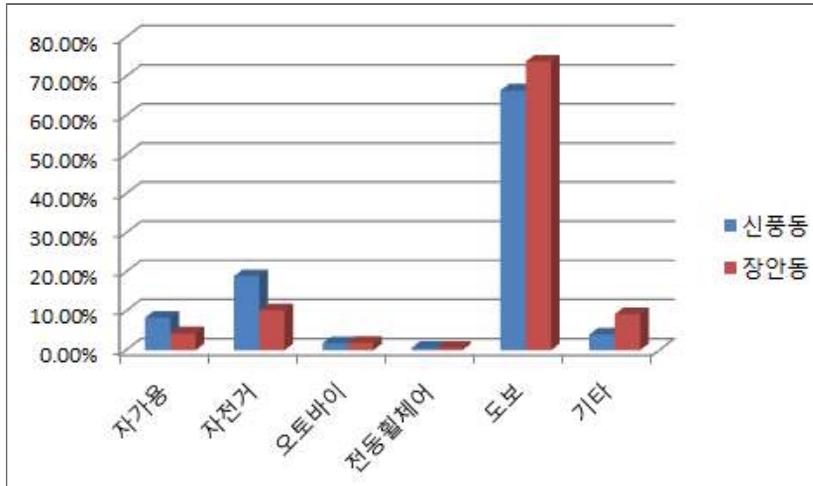


[그림 3-127] 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 거주지 교차분석

〈표 3-131〉 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 거주지 교차분석

구 분	신평동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자가용	45	8.3%	23	4.3%
자전거	103	18.9%	54	10.2%
오토바이	10	1.8%	10	1.9%
전동휠체어	3	.6%	3	.6%
도보	362	66.4%	391	73.8%
기타	22	4.0%	49	9.2%
전체	545	100.0%	530	100.0%

주: 행사 중 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 33.592, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)

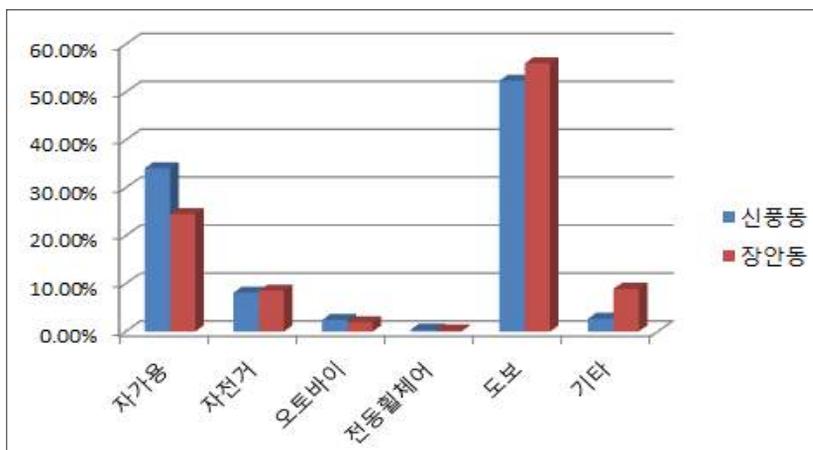


[그림 3-128] 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 거주지 교차분석

〈표 3-132〉 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 거주지 교차분석

구 분	신풍동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자가용	186	34.1%	130	24.5%
자전거	44	8.1%	45	8.5%
오토바이	13	2.4%	10	1.9%
전동휠체어	2	0.4%	1	.2%
도보	286	52.4%	297	56.0%
기타	15	2.7%	47	8.9%
전체	546	100.0%	530	100.0%

주: 행사 후 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 27.152, df : 5, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



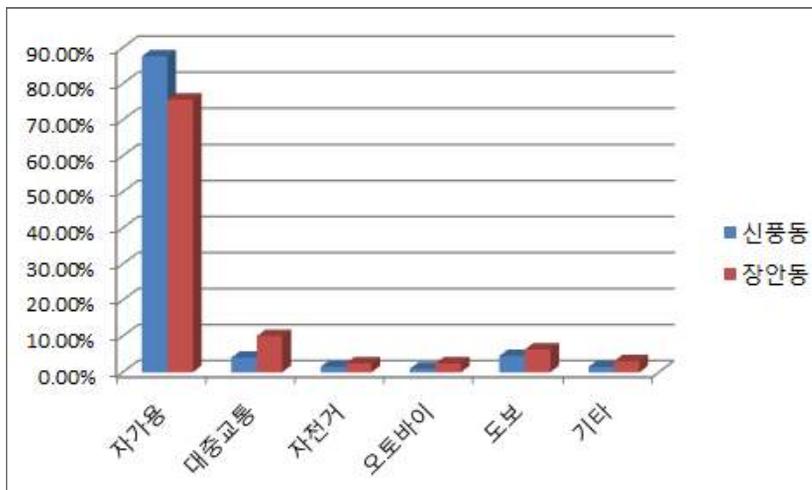
[그림 3-129] 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 거주지 교차분석

- 차량 운전자에 한해서 조사한 행사기간 전후로의 주요통행지역 이동수단의 변화는 신흥동 주민의 주요통행 이동수단은 행사 전 자가용 176명(87.6%), 도보 9명(4.5%), 행사 중 자가용 108명(54.5%), 도보 16명(8.1%), 행사 후 자가용 162명(81.4%), 대중교통 14명(7.0%) 순으로 높게 나타나 행사 후 자가용 이용률이 소량 감소한 것으로 나타남
- 장안동의 경우, 행사 전 자가용 121명(75.6%), 대중교통 16명(10.0%), 행사 중 자가용 77명(49.0%), 대중교통 43명(27.4%), 행사 후 자가용 116명(75.3%), 대중교통 17명(11.0%) 순으로 높게 나타남

〈표 3-133〉 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 전) - 거주지 교차분석

구 분	신흥동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자가용	176	87.6%	121	75.6%
대중교통	8	4.0%	16	10.0%
자전거	3	1.5%	4	2.5%
오토바이	2	1.0%	4	2.5%
도보	9	4.5%	10	6.3%
기타	3	1.5%	5	3.1%
전체	201	100.0%	160	100.0%

주: 행사 전 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 9.682, df : 5, sig. : 0.085>0.05(통계적 차이가 없음)

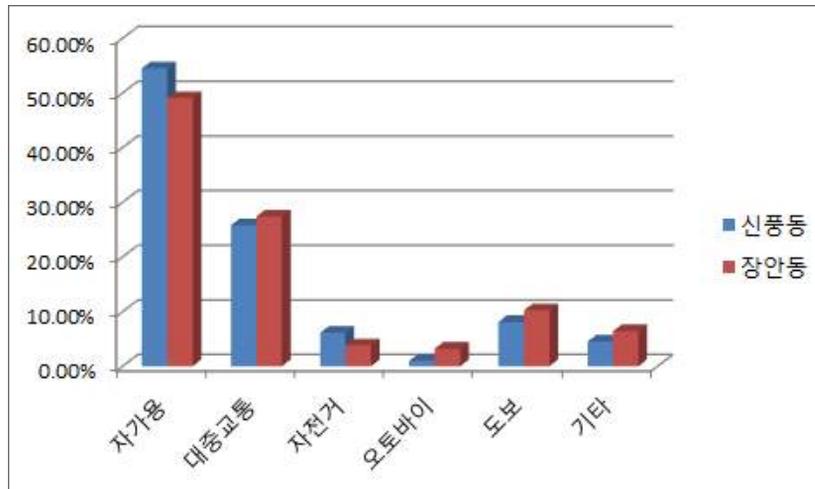


[그림 3-130] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 전) - 거주지 교차분석

〈표 3-134〉 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 중) - 거주지 교차분석

구 분	신평동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자가용	108	54.5%	77	49.0%
대중교통	51	25.8%	43	27.4%
자전거	12	6.1%	6	3.8%
오토바이	2	1.0%	5	3.2%
도보	16	8.1%	16	10.2%
기타	9	4.5%	10	6.4%
전체	198	100.0%	157	100.0%

주: 행사 중 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 4.539, df : 5, sig. : 0.475 > 0.05 (통계적 차이가 없음)

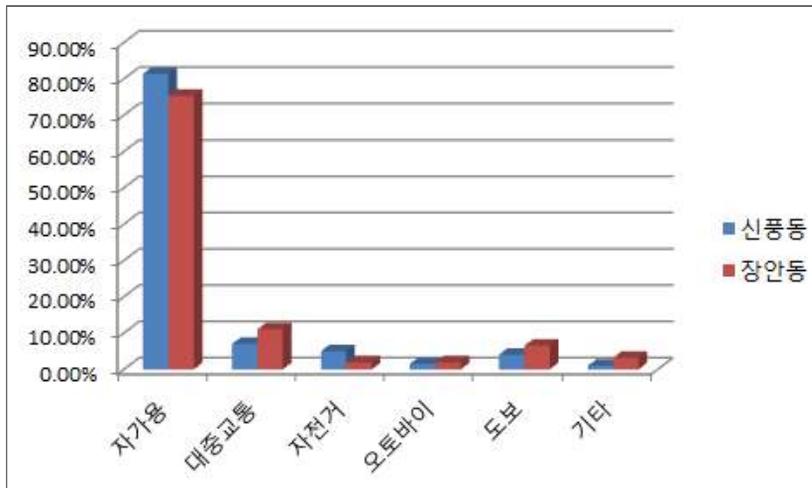


[그림 3-131] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 중) - 거주지 교차분석

〈표 3-135〉 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 후) - 거주지 교차분석

구 분	신평동		장안동	
	빈도	%	빈도	%
자가용	162	81.4%	116	75.3%
대중교통	14	7.0%	17	11.0%
자전거	10	5.0%	3	1.9%
오토바이	3	1.5%	3	1.9%
도보	8	4.0%	10	6.5%
기타	2	1.0%	5	3.2%
전체	199	100.0%	154	100.0%

주: 행사 후 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 7.565, df : 5, sig. : 0.182 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



[그림 3-132] 차량 운전자 기준 주요통행 이동수단(행사 후) - 거주지 교차분석

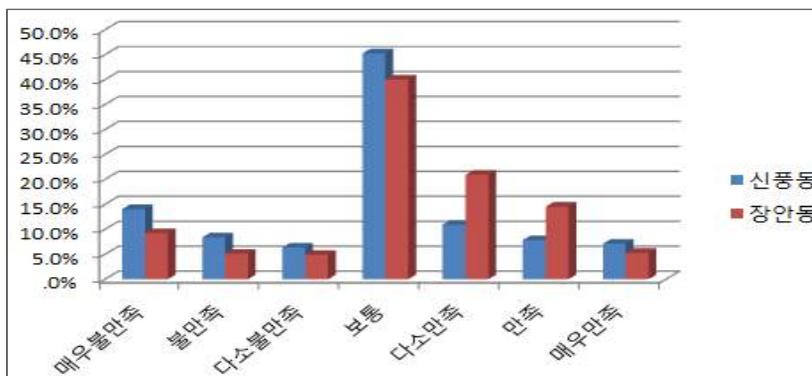
6) 생태교통 전반적 만족도

- 생태교통 수원 2013의 전반적 만족도는 신풍동(25.8%)보다 장안동(40.7%)에서 더 많은 긍정적 답변을 하였음

<표 3-136> 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

구 분		매우불만족	불만족	다소불만족	보통	다소만족	만족	매우만족	전체
신풍동	빈도	77	46	35	248	60	43	39	548
	%	14.1%	8.4%	6.4%	45.3%	10.9%	7.8%	7.1%	100.0%
장안동	빈도	49	27	26	212	111	77	28	530
	%	9.2%	5.1%	4.9%	40.0%	20.9%	14.5%	5.3%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 41.674, df : 6, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-133] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

3. 연령(연령대별)

1) 마을 만족도

(1) 마을환경 만족도

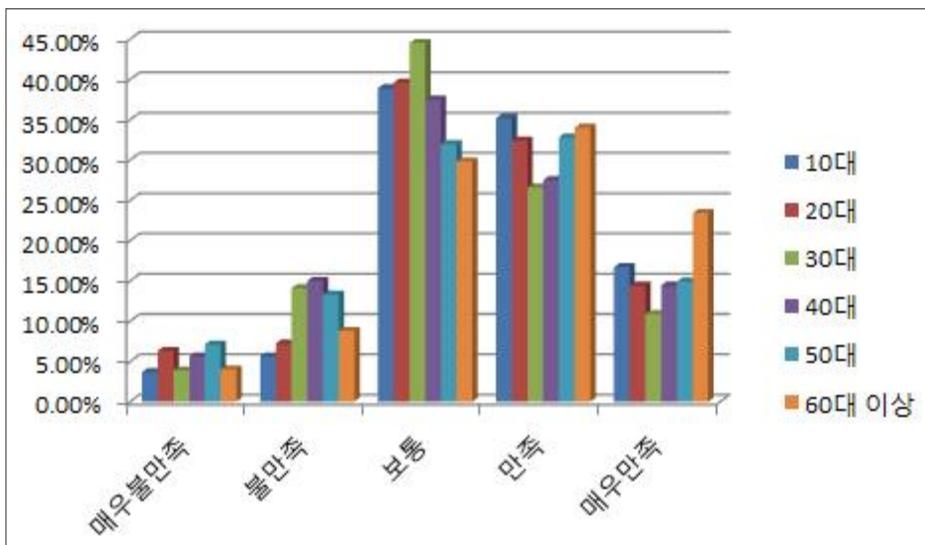
○ 보행환경에 대한 마을만족도 연령대별 교차분석 결과 60대와 10대, 20대의 만족도가 높은 편이었으며, 30대와 40대의 만족도가 낮게 나타났음

- 30대, 40대의 만족도가 상대적으로 낮은 이유는 경제활동을 활발하게 하는 연령대로써 생애교통 행사 기간 동안 자가용 이용에 대한 제한으로 일상생활의 불편함을 크게 느꼈기 때문에 생애교통에 대한 불만족 의견이 많아 이러한 성향이 '보행환경' 만족도에서 반영된 것으로 보임

〈표 3-137〉 마을 만족도(보행환경) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	2	3.7%	3	5.6%	21	38.9%	19	35.2%	9	16.7%	54	100.0%
20대	7	6.3%	8	7.2%	44	39.6%	36	32.4%	16	14.4%	111	100.0%
30대	5	3.9%	18	14.1%	57	44.5%	34	26.6%	14	10.9%	128	100.0%
40대	9	5.6%	24	15.0%	60	37.5%	44	27.5%	23	14.4%	160	100.0%
50대	17	7.1%	32	13.3%	77	32.0%	79	32.8%	36	14.9%	241	100.0%
60대 이상	15	4.0%	33	8.8%	112	29.8%	128	34.0%	88	23.4%	376	100.0%

주: 보행환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 36.958, df : 20, sig. : 0.012<0.05(통계적 차이가 있음)



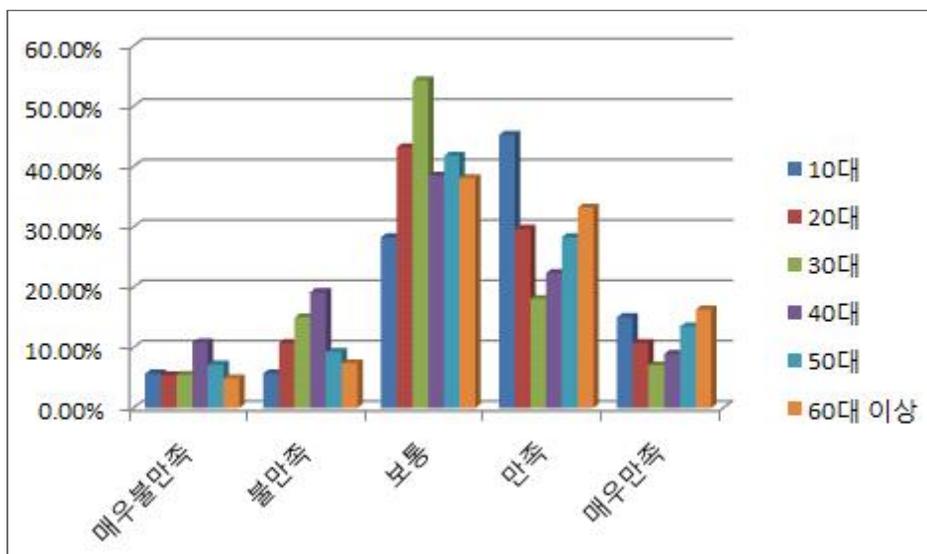
[그림 3-134] 마을 만족도(보행환경) - 연령 교차분석

- 자전거 이용환경에 대한 마을만족도는 10대의 만족도가 높게 나타났고, 60대와 20대 순으로 높은 만족도를 보였음
- 30대는 ‘보통’ 의견을 많이 나타냈고 40대는 불만족 의견이 많이 나타났음
 - 30대, 40대의 만족도가 상대적으로 낮은 이유는 ‘보행환경’ 항목과 마찬가지로 생태교통 행사 기간 동안 일상생활의 불편함을 크게 느꼈기 때문에 생태교통에 대한 불만족 의견이 많아 이러한 성향이 ‘자전거 이용환경’ 만족도에 반영된 것으로 보임

〈표 3-138〉 마을 만족도(자전거) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	3	5.7%	3	5.7%	15	28.3%	24	45.3%	8	15.1%	53	100.0%
20대	6	5.4%	12	10.8%	48	43.2%	33	29.7%	12	10.8%	111	100.0%
30대	7	5.5%	19	15.0%	69	54.3%	23	18.1%	9	7.1%	127	100.0%
40대	17	10.9%	30	19.2%	60	38.5%	35	22.4%	14	9.0%	156	100.0%
50대	17	7.2%	22	9.3%	99	41.8%	67	28.3%	32	13.5%	237	100.0%
60대 이상	18	4.9%	27	7.4%	140	38.1%	122	33.2%	60	16.3%	367	100.0%

주: 자전거 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 57.655, df : 20, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



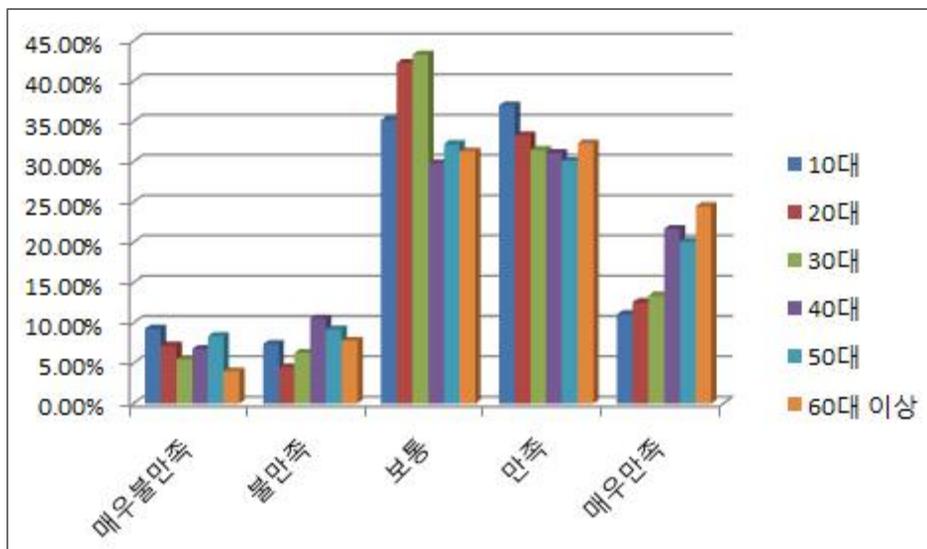
[그림 3-135] 마을 만족도(자전거) - 연령 교차분석

- 대중교통에 대한 마을만족도의 연령대 교차분석 결과 60대의 만족도가 크게 나타났고 40대도 다른 항목에 비하여 높게 나타났음

〈표 3-139〉 마을 만족도(대중교통) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	5	9.3%	4	7.4%	19	35.2%	20	37.0%	6	11.1%	54	100.0%
20대	8	7.2%	5	4.5%	47	42.3%	37	33.3%	14	12.6%	111	100.0%
30대	7	5.5%	8	6.3%	55	43.3%	40	31.5%	17	13.4%	127	100.0%
40대	11	6.8%	17	10.6%	48	29.8%	50	31.1%	35	21.7%	161	100.0%
50대	20	8.4%	22	9.2%	77	32.2%	72	30.1%	48	20.1%	239	100.0%
60대 이상	15	4.0%	29	7.8%	116	31.3%	120	32.3%	91	24.5%	371	100.0%

주: 대중교통 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 30.005, df : 20, sig. : 0.070>0.05(통계적 차이가 없음)



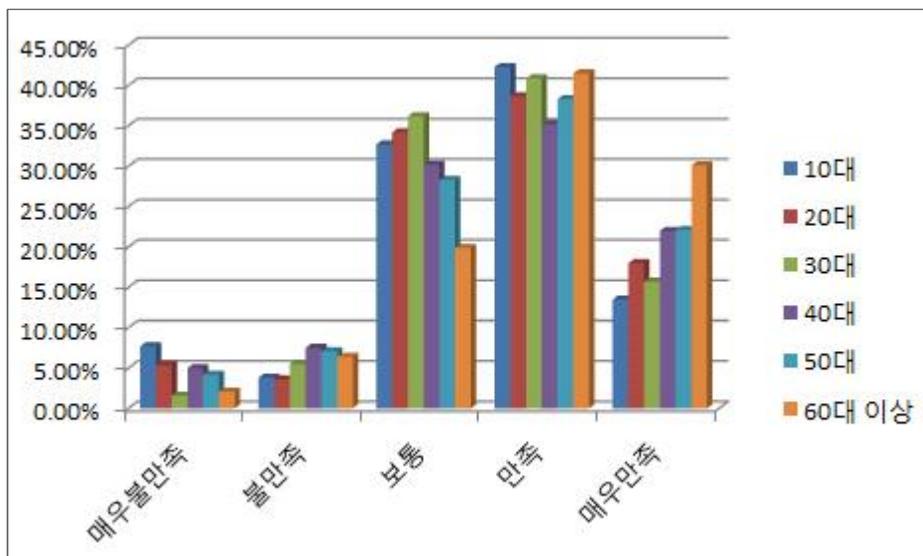
[그림 3-136] 마을 만족도(대중교통) - 연령 교차분석

- 지역 내 미관의 마을만족도 연령대 교차분석 결과 60대에서의 만족도가 높게 나타났으며, 상대적으로 10대의 만족도가 적게 나타났음

〈표 3-140〉 마을 만족도(지역미관) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	4	7.7%	2	3.8%	17	32.7%	22	42.3%	7	13.5%	52	100.0%
20대	6	5.4%	4	3.6%	38	34.2%	43	38.7%	20	18.0%	111	100.0%
30대	2	1.6%	7	5.5%	46	36.2%	52	40.9%	20	15.7%	127	100.0%
40대	8	5.0%	12	7.5%	48	30.2%	56	35.2%	35	22.0%	159	100.0%
50대	10	4.2%	17	7.1%	68	28.3%	92	38.3%	53	22.1%	240	100.0%
60대 이상	8	2.1%	24	6.4%	75	19.9%	156	41.5%	113	30.1%	376	100.0%

주: 지역미관 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 40.667, df : 20, sig. : 0.004<0.05(통계적 차이가 있음)



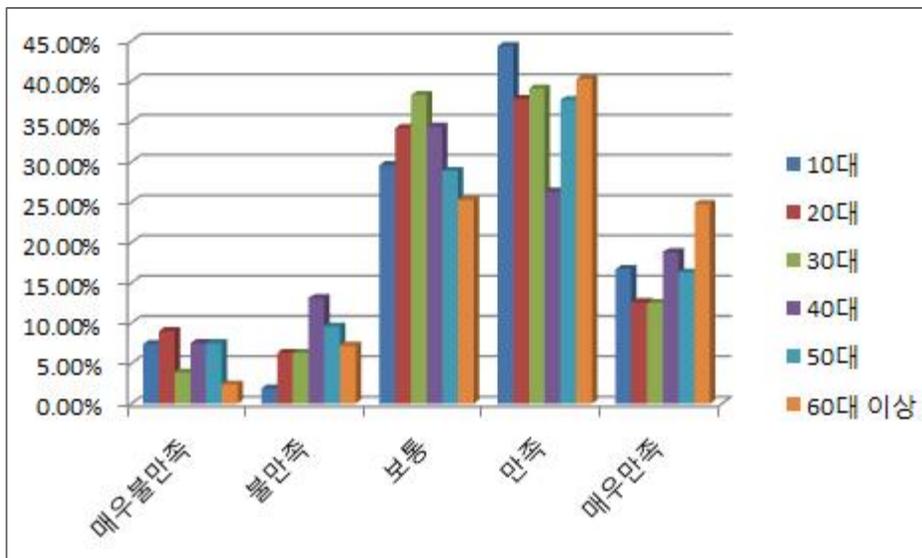
[그림 3-137] 마을 만족도(지역미관) - 연령 교차분석

- 야간조명시설의 마을만족도 연령대 교차분석 결과 60대와 10대에서 높은 만족도를 보였으며, 40대에서 낮은 만족도를 보였음

〈표 3-141〉 마을 만족도(야간조명) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	4	7.4%	1	1.9%	16	29.6%	24	44.4%	9	16.7%	54	100.0%
20대	10	9.0%	7	6.3%	38	34.2%	42	37.8%	14	12.6%	111	100.0%
30대	5	3.9%	8	6.3%	49	38.3%	50	39.1%	16	12.5%	128	100.0%
40대	12	7.5%	21	13.1%	55	34.4%	42	26.3%	30	18.8%	160	100.0%
50대	18	7.5%	23	9.6%	69	28.9%	90	37.7%	39	16.3%	239	100.0%
60대 이상	9	2.4%	27	7.2%	95	25.3%	151	40.3%	93	24.8%	375	100.0%

주: 야간조명 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 50.029, df : 20, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-138] 마을 만족도(야간조명) - 연령 교차분석

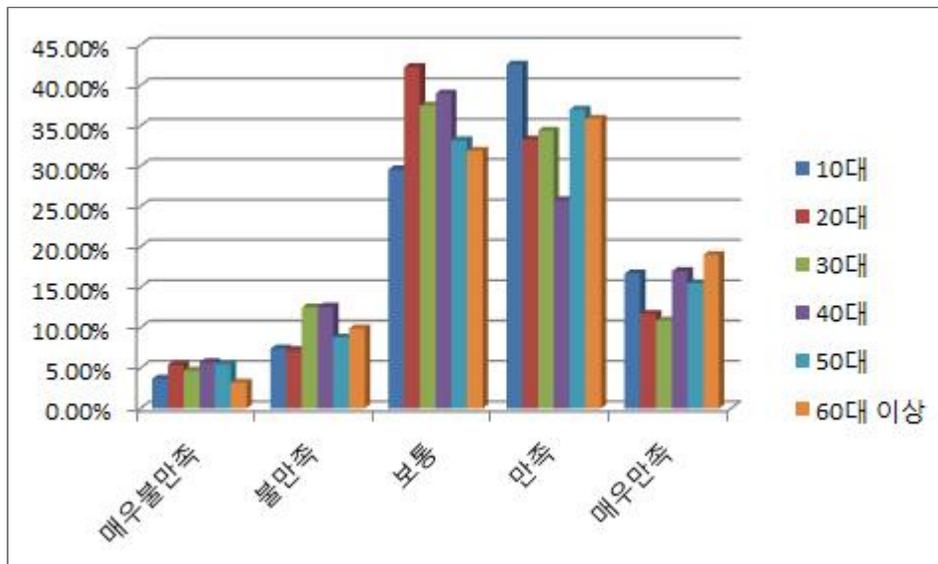
○ 컴퓨터 시설에 대한 마을만족도 연령대 교차분석 결과 다른 항목과 비슷한 분포를 보이며 60대와 10대에서 높은 만족도를 보였고 40대에서 낮은 만족도를 보였음

- 마을 내 컴퓨터의 주 이용자인 60대와 10대에서 높은 만족도가 나타남

〈표 3-142〉 마을 만족도(컴퓨터) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	2	3.7%	4	7.4%	16	29.6%	23	42.6%	9	16.7%	54	100.0%
20대	6	5.4%	8	7.2%	47	42.3%	37	33.3%	13	11.7%	111	100.0%
30대	6	4.7%	16	12.5%	48	37.5%	44	34.4%	14	10.9%	128	100.0%
40대	9	5.7%	20	12.6%	62	39.0%	41	25.8%	27	17.0%	159	100.0%
50대	13	5.5%	21	8.8%	79	33.2%	88	37.0%	37	15.5%	238	100.0%
60대 이상	12	3.2%	37	9.9%	119	31.9%	134	35.9%	71	19.0%	373	100.0%

주: 컴퓨터 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 21.182, df : 20, sig. : 0.386 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



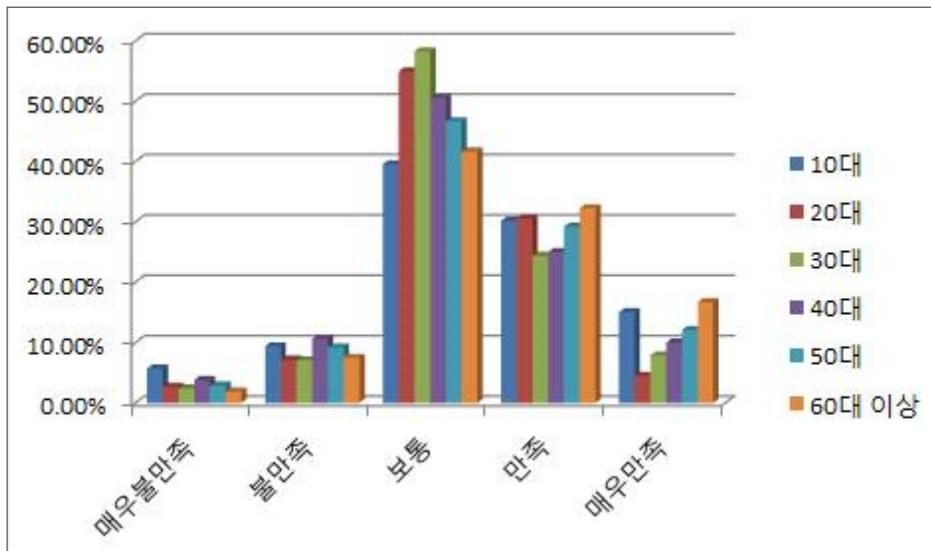
[그림 3-139] 마을 만족도(컴퓨터) - 연령 교차분석

- 대기환경의 마을만족도 연령대별 교차분석 결과 60대와 10대에서 높은 만족도를 보였으며 40대에서 낮은 만족도를 보였고, 20대의 만족도가 다소 감소한 양상을 보임

〈표 3-143〉 마을 만족도(대기환경) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	3	5.7%	5	9.4%	21	39.6%	16	30.2%	8	15.1%	53	100.0%
20대	3	2.7%	8	7.2%	61	55.0%	34	30.6%	5	4.5%	111	100.0%
30대	3	2.4%	9	7.1%	74	58.3%	31	24.4%	10	7.9%	127	100.0%
40대	6	3.8%	17	10.6%	81	50.6%	40	25.0%	16	10.0%	160	100.0%
50대	7	2.9%	22	9.2%	112	46.7%	70	29.2%	29	12.1%	240	100.0%
60대 이상	7	1.9%	28	7.5%	155	41.7%	120	32.3%	62	16.7%	372	100.0%

주: 대기환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 31.087, df : 20, sig. : 0.054 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



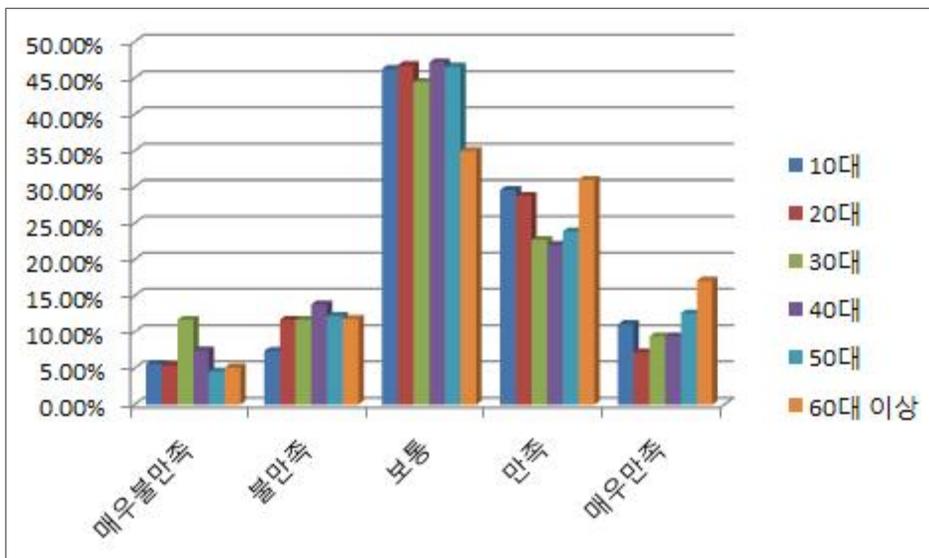
[그림 3-140] 마을 만족도(대기환경) - 연령 교차분석

- 소음환경의 마을만족도 연령대별 교차분석 결과 60대에서 높은 만족도를 보였으며 40대에
서 낮은 만족도를 보였고, 30대의 불만족이 증가하였음
- 경제활동을 활발히 하는 연령대인 30대, 40대에서는 사업에 대해 근본적으로 반대하였던 성향
이 반영된 것으로 보임

〈표 3-144〉 마을 만족도(소음환경) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	3	5.6%	4	7.4%	25	46.3%	16	29.6%	6	11.1%	54	100.0%
20대	6	5.4%	13	11.7%	52	46.8%	32	28.8%	8	7.2%	111	100.0%
30대	15	11.7%	15	11.7%	57	44.5%	29	22.7%	12	9.4%	128	100.0%
40대	12	7.5%	22	13.8%	75	47.2%	35	22.0%	15	9.4%	159	100.0%
50대	11	4.6%	29	12.2%	111	46.6%	57	23.9%	30	12.6%	238	100.0%
60대 이상	19	5.1%	44	11.8%	131	35.0%	116	31.0%	64	17.1%	374	100.0%

주: 소음환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 34.014, df : 20, sig. : 0.025<0.05(통계적 차이가 있음)



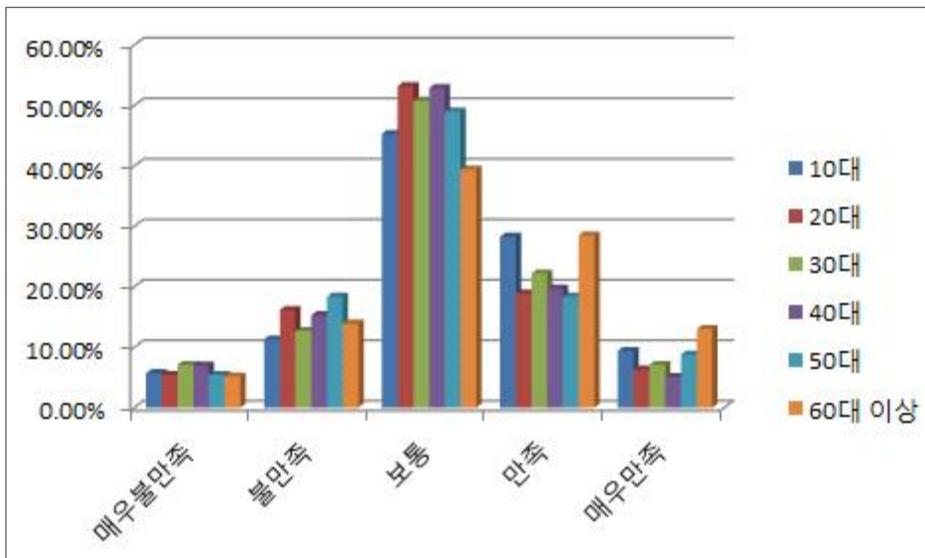
[그림 3-141] 마을 만족도(소음환경) - 연령 교차분석

- 마을문화프로그램에 대한 마을만족도 연령대별 교차분석 결과 60대와 10대에서 높은 만족도를 보였으며 50대에서의 만족도가 제일 적었음

〈표 3-145〉 마을 만족도(마을문화) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	3	5.7%	6	11.3%	24	45.3%	15	28.3%	5	9.4%	53	100.0%
20대	6	5.4%	18	16.2%	59	53.2%	21	18.9%	7	6.3%	111	100.0%
30대	9	7.1%	16	12.7%	64	50.8%	28	22.2%	9	7.1%	126	100.0%
40대	11	7.0%	24	15.3%	83	52.9%	31	19.7%	8	5.1%	157	100.0%
50대	13	5.4%	44	18.4%	117	49.0%	44	18.4%	21	8.8%	239	100.0%
60대 이상	19	5.2%	51	13.9%	145	39.4%	105	28.5%	48	13.0%	368	100.0%

주: 마을문화 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 31.049, df : 20, sig. : 0.055>0.05(통계적 차이가 없음)



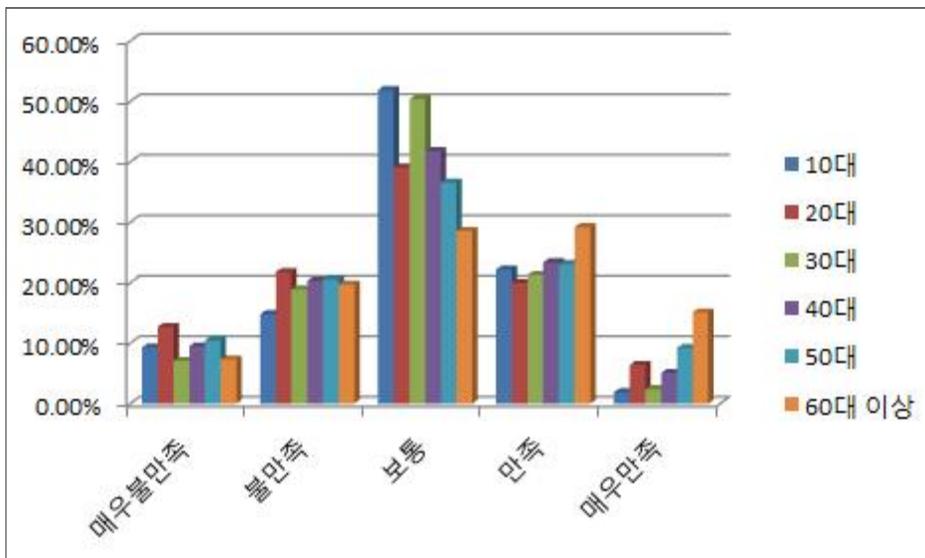
[그림 3-142] 마을 만족도(마을문화) - 연령 교차분석

○ 쓰레기 투기에 대한 마을만족도 연령대별 교차분석 결과 60대에서 높은 만족도를 보였으며 20대에서는 불만족 의견이 많았음

<표 3-146> 마을 만족도(쓰레기) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	5	9.3%	8	14.8%	28	51.9%	12	22.2%	1	1.9%	54	100.0%
20대	14	12.7%	24	21.8%	43	39.1%	22	20.0%	7	6.4%	110	100.0%
30대	9	7.1%	24	18.9%	64	50.4%	27	21.3%	3	2.4%	127	100.0%
40대	15	9.5%	32	20.3%	66	41.8%	37	23.4%	8	5.1%	158	100.0%
50대	25	10.5%	49	20.6%	87	36.6%	55	23.1%	22	9.2%	238	100.0%
60대 이상	27	7.3%	73	19.7%	106	28.6%	108	29.2%	56	15.1%	370	100.0%

주: 쓰레기 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 55.272, df : 20, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



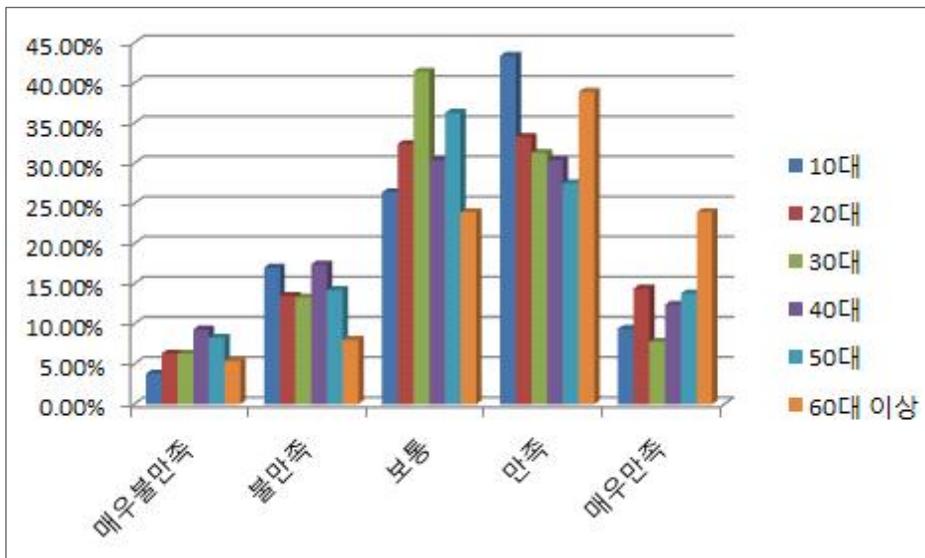
[그림 3-143] 마을 만족도(쓰레기) - 연령 교차분석

- 나무 식재의 마을만족도 연령대별 교차분석 결과 60대와 10대에서 높은 만족도를 보였으며 40에서 상대적으로 불만족 의견이 많았음

〈표 3-147〉 마을 만족도(식재) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	2	3.8%	9	17.0%	14	26.4%	23	43.4%	5	9.4%	53	100.0%
20대	7	6.3%	15	13.5%	36	32.4%	37	33.3%	16	14.4%	111	100.0%
30대	8	6.3%	17	13.3%	53	41.4%	40	31.3%	10	7.8%	128	100.0%
40대	15	9.3%	28	17.4%	49	30.4%	49	30.4%	20	12.4%	161	100.0%
50대	20	8.3%	34	14.2%	87	36.3%	66	27.5%	33	13.8%	240	100.0%
60대 이상	20	5.4%	30	8.0%	89	23.9%	145	38.9%	89	23.9%	373	100.0%

주: 식재 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 59.091, df : 20, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-144] 마을 만족도(식재) - 연령 교차분석

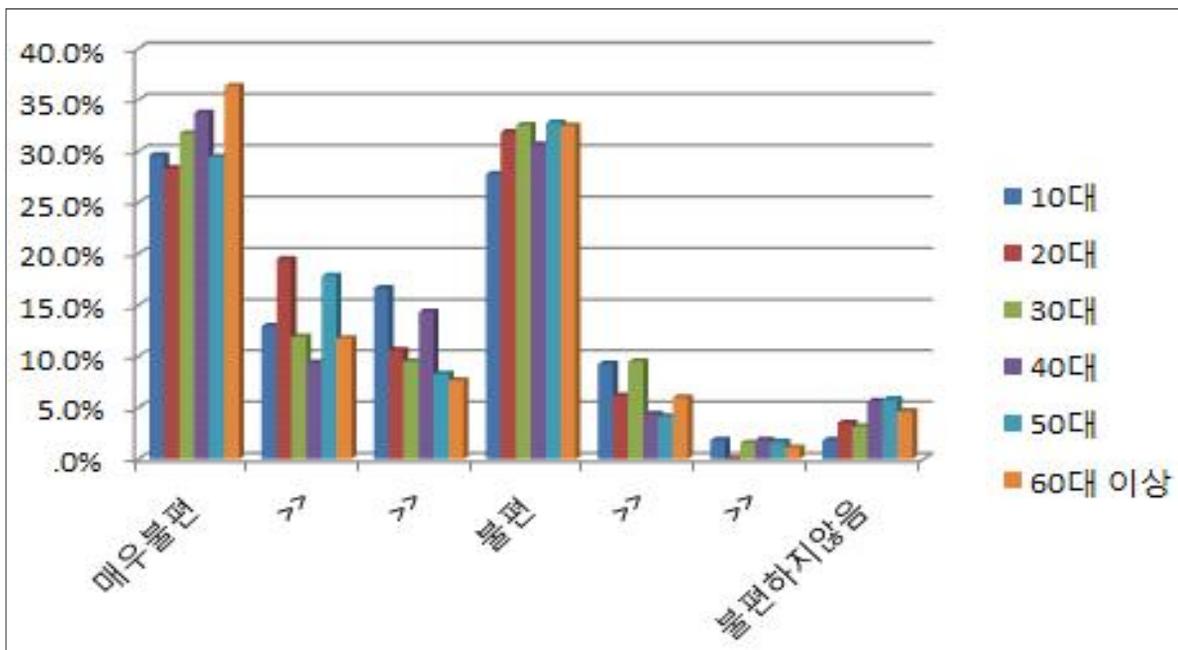
(2) 차량 불편수준

- 마을 내 불법주차 차량 불편수준에 대하여 연령대별 교차분석을 수행하였을 때 ‘불편’이상의 의견 비율은 모든 연령대에서 85.6~90.3% 범위로 유사하게 나타났으며, Chi-square 유의수준 0.356으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음

〈표 3-148〉 마을 내 불법주차 차량 불편수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편 하지 않음	전체
10대	빈도	16	7	9	15	5	1	1	54
	%	29.6%	13.0%	16.7%	27.8%	9.3%	1.9%	1.9%	100.0%
20대	빈도	32	22	12	36	7	0	4	113
	%	28.3%	19.5%	10.6%	31.9%	6.2%	.0%	3.5%	100.0%
30대	빈도	40	15	12	41	12	2	4	126
	%	31.7%	11.9%	9.5%	32.5%	9.5%	1.6%	3.2%	100.0%
40대	빈도	54	15	23	49	7	3	9	160
	%	33.8%	9.4%	14.4%	30.6%	4.4%	1.9%	5.6%	100.0%
50대	빈도	71	43	20	79	10	4	14	241
	%	29.5%	17.8%	8.3%	32.8%	4.1%	1.7%	5.8%	100.0%
60대 이상	빈도	133	43	28	119	22	4	17	366
	%	36.3%	11.7%	7.7%	32.5%	6.0%	1.1%	4.6%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 32.259, df : 30, sig. : 0.356>0.05(통계적 차이가 없음)



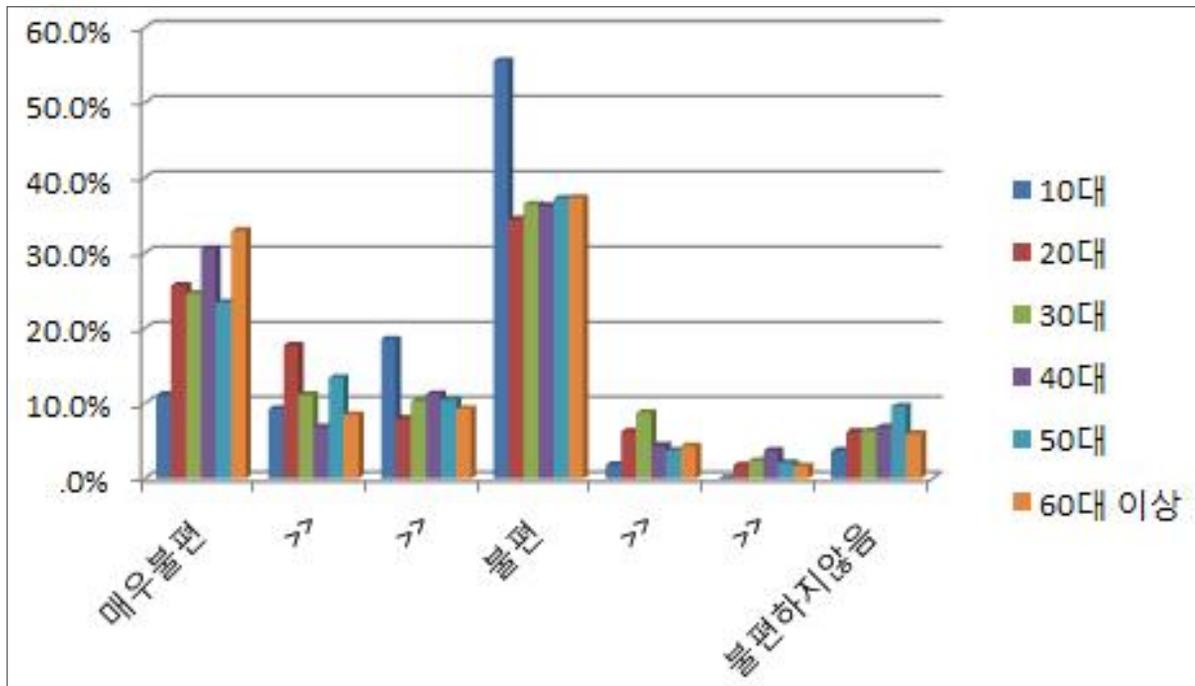
[그림 3-145] 마을 내 불법 차량 불편수준

- 마을 내 통과 차량 불편수준에 대하여 연령대 별 교차분석 수행 결과 ‘불편’이상을 응답한 비율이 10대에서 94.5%로 82~88% 수준의 타 연령대에 비하여 높은 것으로 나타났음
 - 10대들의 경우 미성년자가 많아 보행이나 자전거 이용이 많고 차량운전자 수는 매우 적기 때문에 마을 내에서 통행하는 차량에 대한 위협과 불편함을 대체로 크게 가지는 것으로 분석됨

〈표 3-149〉 마을 내 통과 차량 불편수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편 하지 않음	전체
10대	빈도	6	5	10	30	1	0	2	54
	%	11.1%	9.3%	18.5%	55.6%	1.9%	.0%	3.7%	100.0%
20대	빈도	29	20	9	39	7	2	7	113
	%	25.7%	17.7%	8.0%	34.5%	6.2%	1.8%	6.2%	100.0%
30대	빈도	31	14	13	46	11	3	8	126
	%	24.6%	11.1%	10.3%	36.5%	8.7%	2.4%	6.3%	100.0%
40대	빈도	49	11	18	58	7	6	11	160
	%	30.6%	6.9%	11.3%	36.3%	4.4%	3.8%	6.9%	100.0%
50대	빈도	56	32	25	89	9	5	23	239
	%	23.4%	13.4%	10.5%	37.2%	3.8%	2.1%	9.6%	100.0%
60대 이상	빈도	121	31	34	137	16	6	22	367
	%	33.0%	8.4%	9.3%	37.3%	4.4%	1.6%	6.0%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 46.230, df : 30, sig. : 0.030<0.05(통계적 차이가 있음)



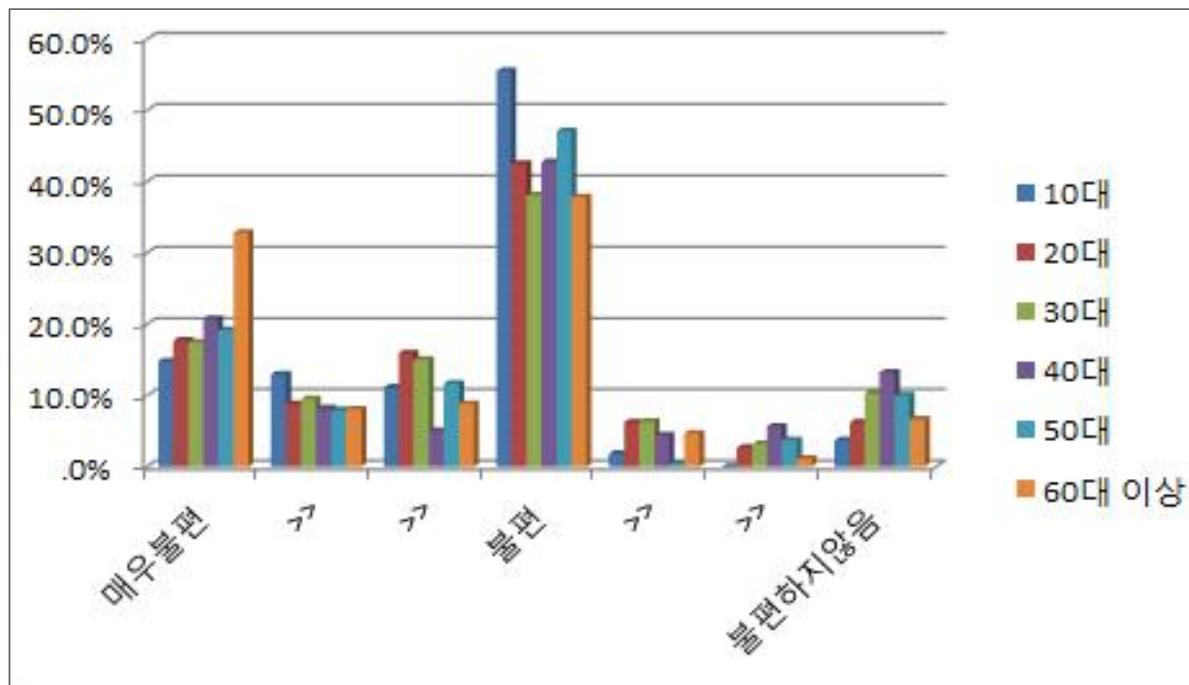
[그림 3-146] 마을 내 통과 차량 불편수준

- ‘마을 내 차량통행’ 불편수준에 대하여 연령대 별 교차분석 수행 결과 10대에서는 앞선 문항인 ‘마을 내 통과차량’ 불편수준과 유사하게 높게 나타났으나, 타 연령대에서는 적은 불편수준을 가지고 있는 것으로 나타났음
- 차량 운전자의 경우 마을 내에서 본인이 차량을 이용하기 때문에 불편수준을 적게 가지게 되며, 차량 운전자가 많은 연령대일수록 불편함이 적게 나타나는 경향을 보였음

〈표 3-150〉 마을 내 차량통행 불편수준

구 분		매우 불편	>>	>>	불편	>>	>>	불편하지 않음	전체
10대	빈도	8	7	6	30	1	0	2	54
	%	14.8%	13.0%	11.1%	55.6%	1.9%	.0%	3.7%	100.0%
20대	빈도	20	10	18	48	7	3	7	113
	%	17.7%	8.8%	15.9%	42.5%	6.2%	2.7%	6.2%	100.0%
30대	빈도	22	12	19	48	8	4	13	126
	%	17.5%	9.5%	15.1%	38.1%	6.3%	3.2%	10.3%	100.0%
40대	빈도	33	13	8	68	7	9	21	159
	%	20.8%	8.2%	5.0%	42.8%	4.4%	5.7%	13.2%	100.0%
50대	빈도	46	19	28	113	1	9	24	240
	%	19.2%	7.9%	11.7%	47.1%	.4%	3.8%	10.0%	100.0%
60대 이상	빈도	119	29	32	137	17	4	24	362
	%	32.9%	8.0%	8.8%	37.8%	4.7%	1.1%	6.6%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 72.040, df : 30, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-147] 마을 내 차량통행 불편수준

2) 생태교통 인지도

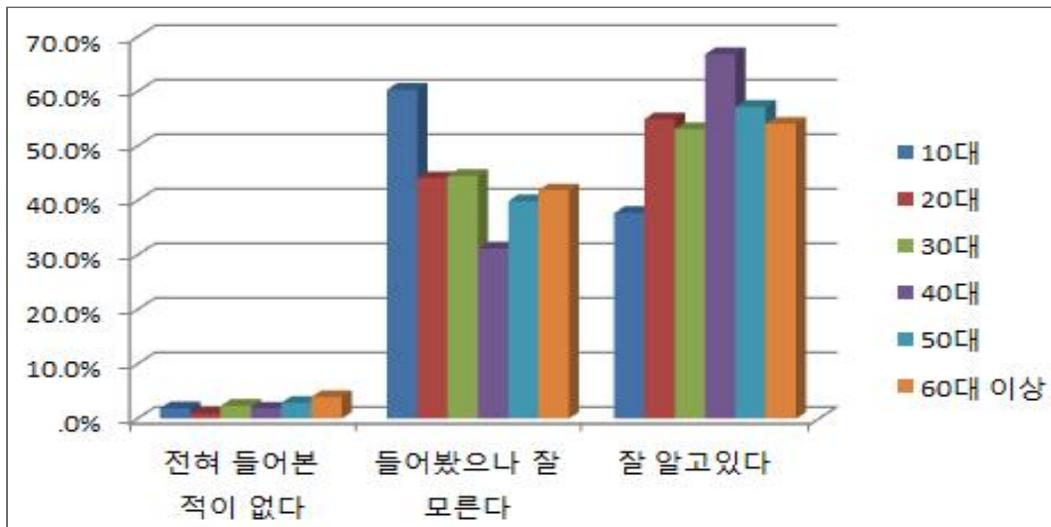
(1) 생태교통용어 인지도

- 생태교통용어 인지도에 대해, 10대 32명(60.4%)은 ‘들어봤으나 잘 모른다’고 가장 많이 응답하였고, 20대 61명(55.0%), 30대 68명(53.1%), 40대 107명(66.9%), 50대 139명(57.2%), 60대 이상 204명(54.1%)은 ‘잘 알고있다’고 응답함
- 10대의 경우 생태교통에 대한 정확한 교육이나 학습기회 부족으로 인지도가 다소 떨어졌음

〈표 3-151〉 용어 인지 여부

구 분		전혀 들어본 적이 없다	들어봤으나 잘 모른다	잘 알고있다	전체
10대	빈도	1	32	20	53
	%	1.9%	60.4%	37.7%	100.0%
20대	빈도	1	49	61	111
	%	.9%	44.1%	55.0%	100.0%
30대	빈도	3	57	68	128
	%	2.3%	44.5%	53.1%	100.0%
40대	빈도	3	50	107	160
	%	1.9%	31.3%	66.9%	100.0%
50대	빈도	7	97	139	243
	%	2.9%	39.9%	57.2%	100.0%
60대이상	빈도	15	158	204	377
	%	4.0%	41.9%	54.1%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 20.378, df : 10, sig. : 0.026<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-148] 용어 인지 여부

- 생태교통 관련 용어에 대해서, 10대는 1순위 환경친화 30명(56.6%), 2순위 녹색생활 15명(28.3%), 3순위 에너지절약 15명(28.3%) 순으로 응답하였음
- 20대는 1순위 환경친화 62명(56.4%), 2순위 녹색생활 33명(30.3%), 3순위 기후변화 19명(17.8%)으로 응답함
- 30대는 1순위 환경친화 72명(56.7%), 2순위 녹색생활 31명(25.2%), 3순위 에너지절약 25명(20.8%) 순서로 답변하였음
- 40대에서는 1순위 환경친화 84명(53.5%), 2순위 녹색생활 41명(26.8%), 3순위 에너지절약 34명(23.1%)으로 답변
- 50대는 1순위 환경친화 130명(56.3%), 2순위 녹색생활 63명(29.3%), 3순위 에너지절약

42명(19.8%)으로 답변함

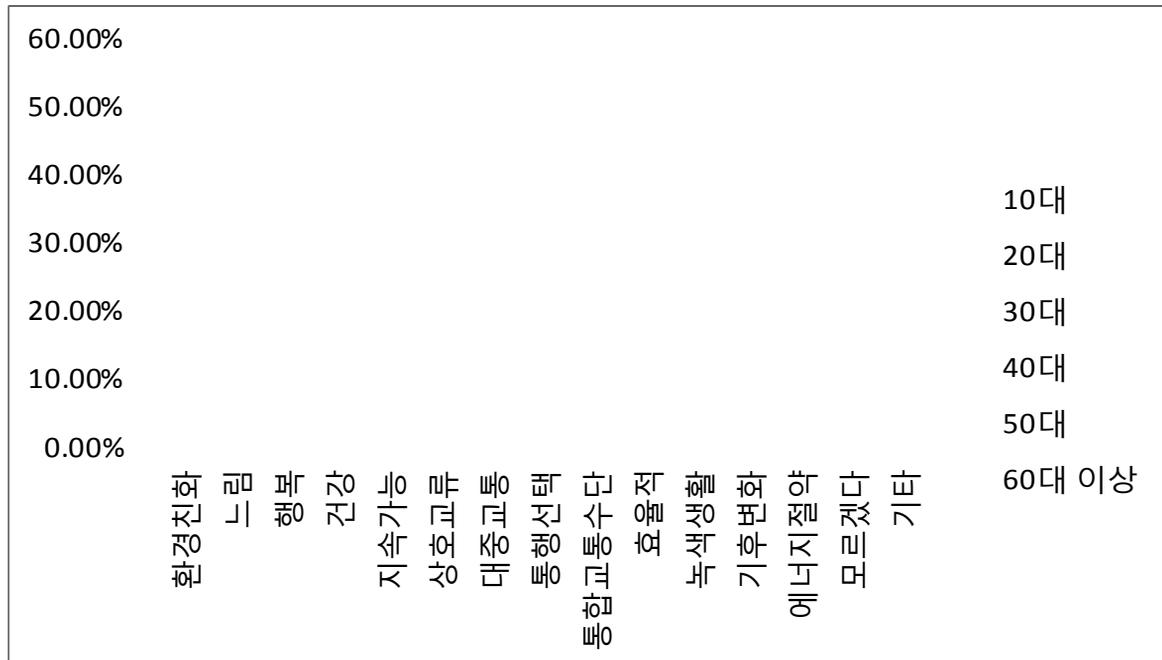
○ 60대 이상에서는 1순위 환경친화 197명(55.8%), 2순위 녹색생활 86명(26.8%), 3순위 녹색생활 66명(21.2%)순으로 높게 나타남

- 모든 연령대에서 '환경친화' 가 1순위로 나타났음

〈표 3-152〉 생태교통 관련 용어(1순위) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
환경친화	30	56.6%	62	56.4%	72	56.7%	84	53.5%	130	56.3%	197	55.8%
느림	2	3.8%	5	4.5%	6	4.7%	5	3.2%	4	1.7%	5	1.4%
행복	2	3.8%	2	1.8%	4	3.1%	6	3.8%	3	1.3%	8	2.3%
건강	2	3.8%	5	4.5%	2	1.6%	1	.6%	10	4.3%	27	7.6%
지속가능	0	.0%	0	.0%	4	3.1%	6	3.8%	2	.9%	3	.8%
상호교류	0	.0%	2	1.8%	6	4.7%	3	1.9%	1	.4%	7	2.0%
대중교통	1	1.9%	5	4.5%	2	1.6%	4	2.5%	14	6.1%	17	4.8%
통행선택	1	1.9%	0	.0%	1	.8%	3	1.9%	1	.4%	3	.8%
통합교통수단	0	.0%	0	.0%	3	2.4%	3	1.9%	4	1.7%	0	.0%
효율적	1	1.9%	1	.9%	0	.0%	1	.6%	1	.4%	0	.0%
녹색생활	11	20.8%	18	16.4%	14	11.0%	23	14.6%	35	15.2%	35	9.9%
기후변화	1	1.9%	5	4.5%	4	3.1%	4	2.5%	3	1.3%	6	1.7%
에너지절약	0	.0%	4	3.6%	5	3.9%	6	3.8%	8	3.5%	6	1.7%
모르겠다	0	.0%	0	.0%	3	2.4%	4	2.5%	8	3.5%	28	7.9%
기타	2	3.8%	1	.9%	1	.8%	4	2.5%	7	3.0%	11	3.1%
전체	53	100.0%	110	100.0%	127	100.0%	157	100.0%	231	100.0%	353	100.0%

주 1순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 115.157, df : 70, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)

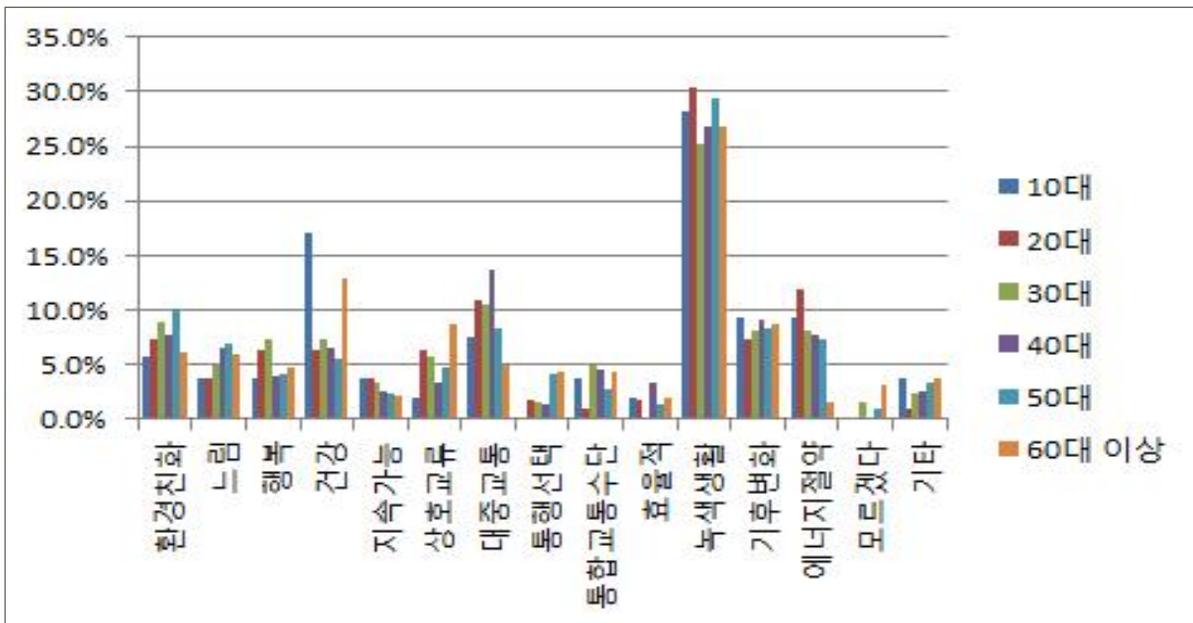


[그림 3-149] 생태교통 관련 용어(1순위) - 연령 교차분석

〈표 3-153〉 생태교통 관련 용어(2순위) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
환경친화	3	5.7%	8	7.3%	11	8.9%	12	7.8%	22	10.2%	20	6.2%
느림	2	3.8%	4	3.7%	6	4.9%	10	6.5%	15	7.0%	19	5.9%
행복	2	3.8%	7	6.4%	9	7.3%	6	3.9%	9	4.2%	15	4.7%
건강	9	17.0%	7	6.4%	9	7.3%	10	6.5%	12	5.6%	41	12.8%
지속가능	2	3.8%	4	3.7%	4	3.3%	4	2.6%	5	2.3%	7	2.2%
상호교류	1	1.9%	7	6.4%	7	5.7%	5	3.3%	10	4.7%	28	8.7%
대중교통	4	7.5%	12	11.0%	13	10.6%	21	13.7%	18	8.4%	16	5.0%
통행선택	0	.0%	2	1.8%	2	1.6%	2	1.3%	9	4.2%	14	4.4%
통합교통수단	2	3.8%	1	.9%	6	4.9%	7	4.6%	6	2.8%	14	4.4%
효율적	1	1.9%	2	1.8%	0	.0%	5	3.3%	3	1.4%	6	1.9%
녹색생활	15	28.3%	33	30.3%	31	25.2%	41	26.8%	63	29.3%	86	26.8%
기후변화	5	9.4%	8	7.3%	10	8.1%	14	9.2%	18	8.4%	28	8.7%
에너지절약	5	9.4%	13	11.9%	10	8.1%	12	7.8%	16	7.4%	5	1.6%
모르겠다	0	.0%	0	.0%	2	1.6%	0	.0%	2	.9%	10	3.1%
기타	2	3.8%	1	.9%	3	2.4%	4	2.6%	7	3.3%	12	3.7%
전체	53	100.0%	109	100.0%	123	100.0%	153	100.0%	215	100.0%	321	100.0%

주: 2순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 92.138, df : 70, sig. : 0.039<0.05(통계적 차이가 있음)

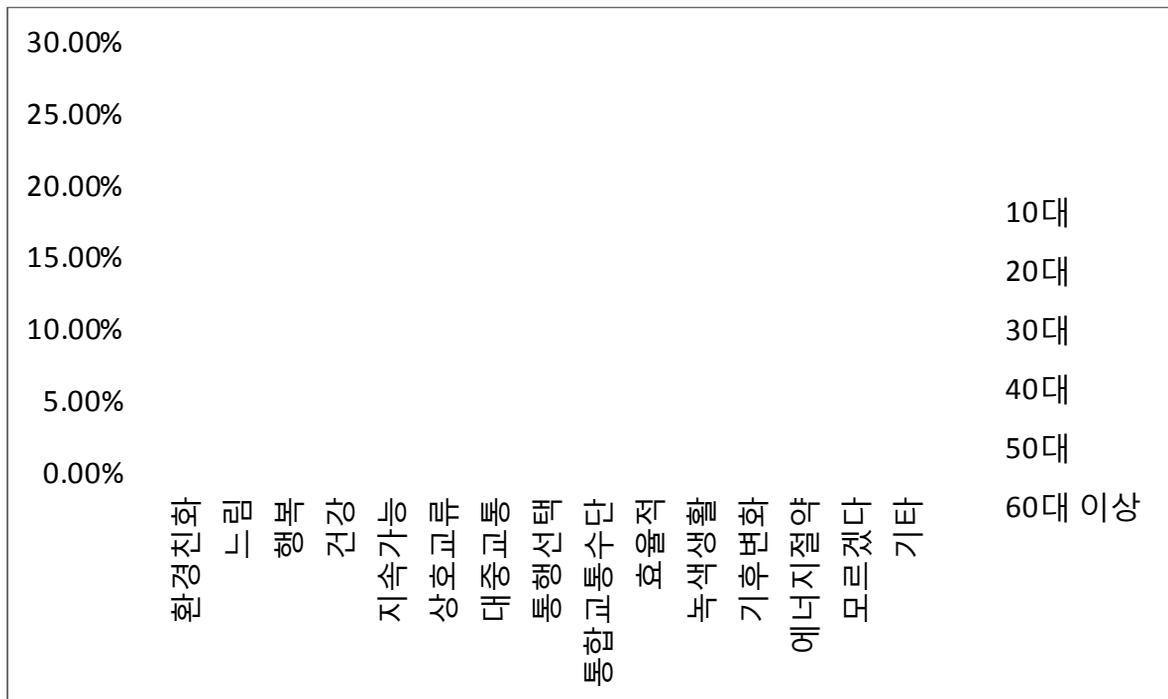


[그림 3-150] 생태교통 관련 용어(2순위) - 연령 교차분석

<표 3-154> 생태교통 관련 용어(3순위) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
환경친화	4	7.5%	9	8.4%	7	5.8%	14	9.5%	9	4.2%	17	5.4%
느림	1	1.9%	1	.9%	3	2.5%	1	.7%	5	2.4%	2	.6%
행복	3	5.7%	5	4.7%	7	5.8%	14	9.5%	19	9.0%	16	5.1%
건강	3	5.7%	12	11.2%	8	6.7%	15	10.2%	20	9.4%	22	7.1%
지속가능	6	11.3%	4	3.7%	9	7.5%	7	4.8%	12	5.7%	6	1.9%
상호교류	0	.0%	2	1.9%	4	3.3%	5	3.4%	4	1.9%	7	2.2%
대중교통	3	5.7%	7	6.5%	6	5.0%	8	5.4%	6	2.8%	6	1.9%
통행선택	0	.0%	1	.9%	0	.0%	3	2.0%	3	1.4%	4	1.3%
통합교통수단	2	3.8%	3	2.8%	7	5.8%	5	3.4%	9	4.2%	15	4.8%
효율적	0	.0%	4	3.7%	7	5.8%	2	1.4%	5	2.4%	11	3.5%
녹색생활	7	13.2%	18	16.8%	15	12.5%	17	11.6%	34	16.0%	66	21.2%
기후변화	3	5.7%	19	17.8%	11	9.2%	15	10.2%	26	12.3%	46	14.7%
에너지절약	15	28.3%	16	15.0%	25	20.8%	34	23.1%	42	19.8%	63	20.2%
모르겠다	3	5.7%	4	3.7%	4	3.3%	2	1.4%	9	4.2%	17	5.4%
기타	3	5.7%	2	1.9%	7	5.8%	5	3.4%	9	4.2%	14	4.5%
전체	53	100.0%	107	100.0%	120	100.0%	147	100.0%	212	100.0%	312	100.0%

주: 3순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 79.499, df : 70, sig. : 0.205>0.05(통계적 차이가 없음)



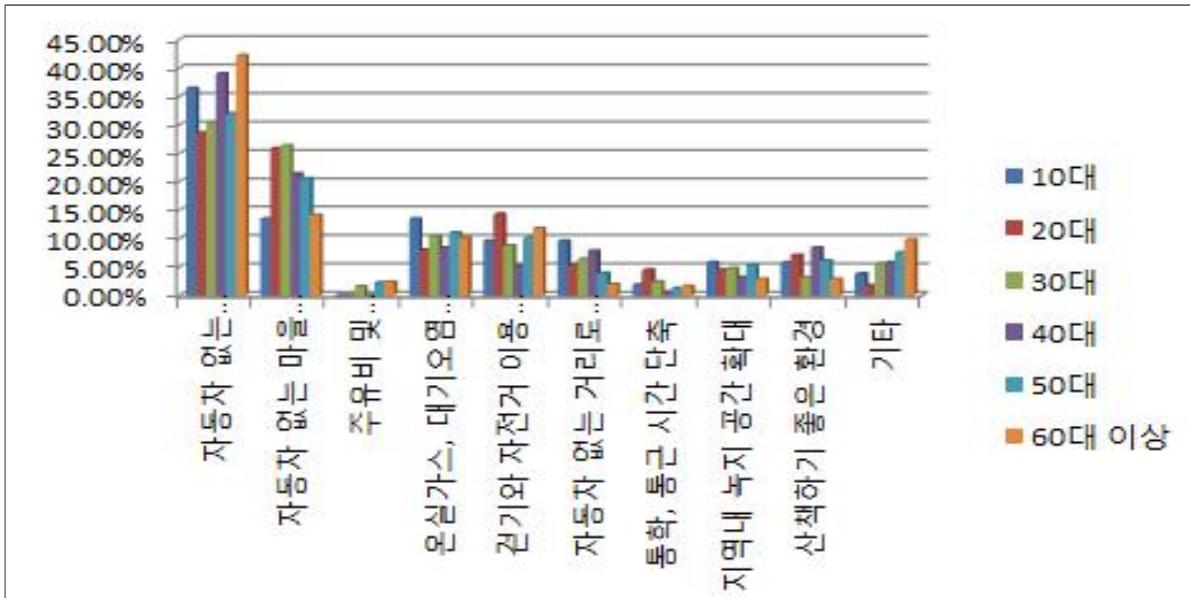
[그림 3-151] 생태교통 관련 용어(3순위) - 연령 교차분석

- 생태교통의 직접효과에 대해 10대 19명(36.5%), 20대 32명(26.6%), 30대 38명(30.4%), 40대 60명(39.0%), 50대 73명(32.0%), 60대 이상 146명(42.2%)이 ‘자동차 없는 거리로써 교통사고 위험감소로 인한 안정증진 효과’를 1순위로 가장 많이 선택함

〈표 3-155〉 생태교통 직접효과(1순위) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	19	36.5%	32	28.6%	38	30.4%	60	39.0%	73	32.0%	146	42.2%
자동차 없는 마을 조성 및 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역기치상승 효과	7	13.5%	29	25.9%	33	26.4%	33	21.4%	47	20.6%	49	14.2%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	0	0.0%	0	0.0%	2	1.6%	0	0.0%	5	2.2%	8	2.3%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	7	13.5%	9	8.0%	13	10.4%	13	8.4%	25	11.0%	35	10.1%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	5	9.6%	16	14.3%	11	8.8%	8	5.2%	23	10.1%	41	11.8%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	5	9.6%	6	5.4%	8	6.4%	12	7.8%	9	3.9%	7	2.0%
통학, 통근 시간 단축	1	1.9%	5	4.5%	3	2.4%	1	0.6%	3	1.3%	6	1.7%
지역내 녹지 공간 확대	3	5.8%	5	4.5%	6	4.8%	5	3.2%	12	5.3%	10	2.9%
산책하기 좋은 환경	3	5.8%	8	7.1%	4	3.2%	13	8.4%	14	6.1%	10	2.9%
기타	2	3.8%	2	1.8%	7	5.6%	9	5.8%	17	7.5%	34	9.8%
전체	52	100%	112	100%	125	100%	154	100%	228	100%	346	100%

주: 1순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 75.181, df : 45, sig. : 0.003<0.05(통계적 차이가 있음)

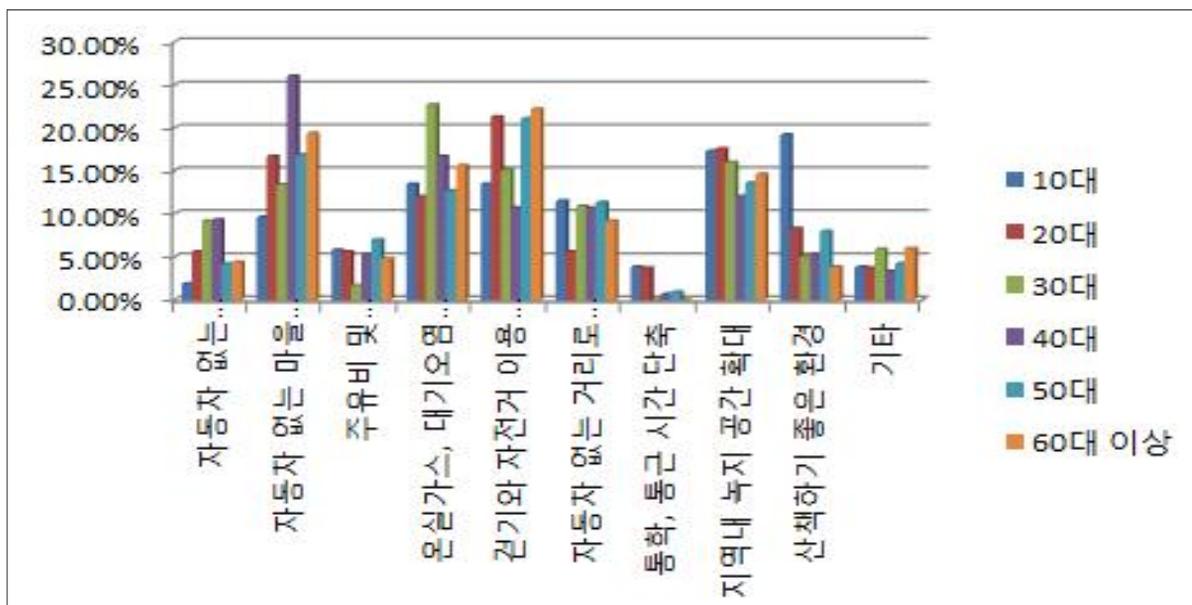


[그림 3-152] 생태교통 직접효과(1순위) - 연령 교차분석

〈표 3-156〉 생태교통 직접효과(2순위) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	1	1.9%	6	5.6%	11	9.2%	14	9.3%	9	4.2%	14	4.4%
자동차 없는 마을 조성상 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역기상상 효과	5	9.6%	18	16.7%	16	13.4%	39	26.0%	36	16.9%	61	19.4%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	3	5.8%	6	5.6%	2	1.7%	8	5.3%	15	7.0%	15	4.8%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	7	13.5%	13	12.0%	27	22.7%	25	16.7%	27	12.7%	49	15.6%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	7	13.5%	23	21.3%	18	15.1%	16	10.7%	45	21.1%	70	22.2%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	6	11.5%	6	5.6%	13	10.9%	16	10.7%	24	11.3%	29	9.2%
통학, 통근 시간 단축	2	3.8%	4	3.7%	0	.0%	1	.7%	2	.9%	0	.0%
지역내 녹지 공간 확대	9	17.3%	19	17.6%	19	16.0%	18	12.0%	29	13.6%	46	14.6%
산책하기 좋은 환경	10	19.2%	9	8.3%	6	5.0%	8	5.3%	17	8.0%	12	3.8%
기타	2	3.8%	4	3.7%	7	5.9%	5	3.3%	9	4.2%	19	6.0%
전체	52	100%	108	100%	119	100%	150	100%	213	100%	315	100%

주: 2순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 82.194, df : 45, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)

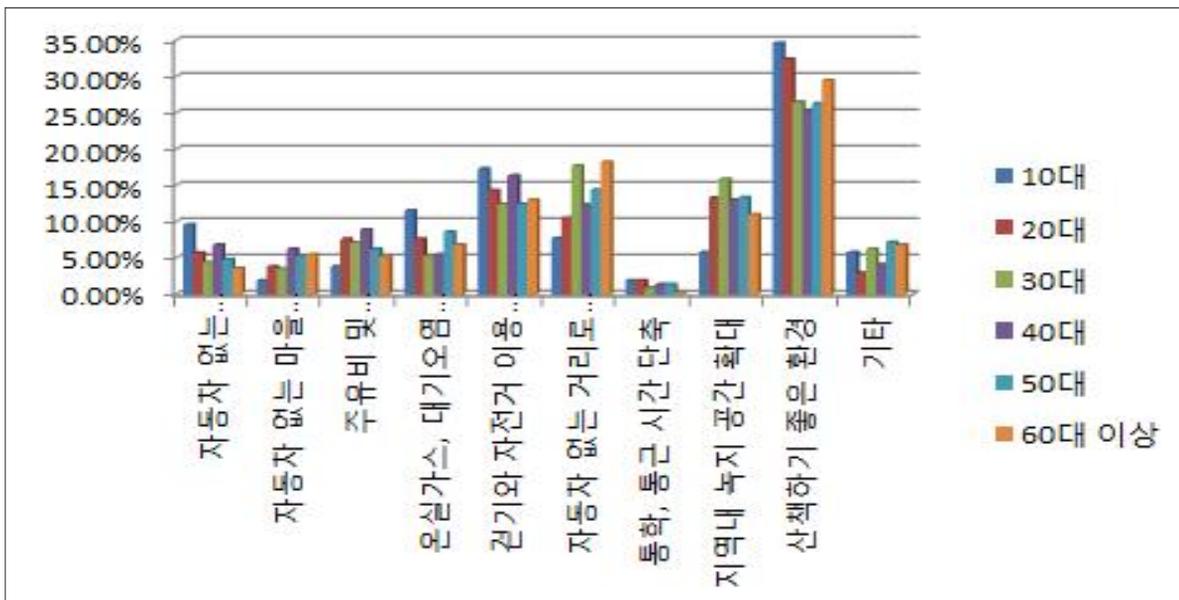


[그림 3-153] 생태교통 직접효과(2순위) - 연령 교차분석

〈표 3-157〉 생태교통 직접효과(3순위) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	5	9.6%	6	5.7%	5	4.4%	10	6.8%	10	4.8%	11	3.6%
자동차 없는 마을 조성상 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역치상 효과	1	1.9%	4	3.8%	4	3.5%	9	6.2%	11	5.3%	17	5.5%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	2	3.8%	8	7.6%	8	7.1%	13	8.9%	13	6.2%	16	5.2%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	6	11.5%	8	7.6%	6	5.3%	8	5.5%	18	8.6%	21	6.8%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	9	17.3%	15	14.3%	14	12.4%	24	16.4%	26	12.4%	40	13.0%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	4	7.7%	11	10.5%	20	17.7%	18	12.3%	30	14.4%	56	18.2%
통학, 통근 시간 단축	1	1.9%	2	1.9%	1	.9%	2	1.4%	3	1.4%	1	0.3%
지역내 녹지 공간 확대	3	5.8%	14	13.3%	18	15.9%	19	13.0%	28	13.4%	34	11.0%
산책하기 좋은 환경	18	34.6%	34	32.4%	30	26.5%	37	25.3%	55	26.3%	91	29.5%
기타	3	5.8%	3	2.9%	7	6.2%	6	4.1%	15	7.2%	21	6.8%
전체	52	100%	105	100%	113	100%	146	100%	209	100%	308	100%

주: 3순위 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 34.324, df : 45, sig. : 0.876 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



[그림 3-154] 생태교통 직접효과(3순위) - 연령 교차분석

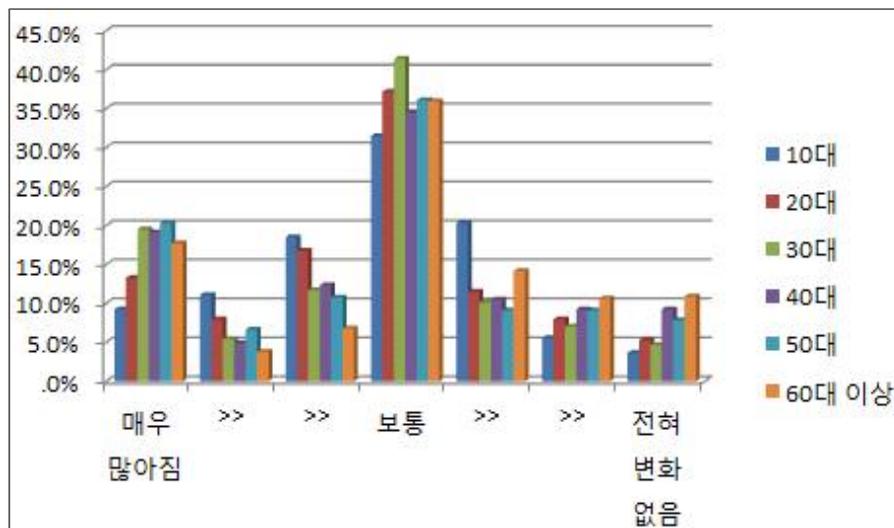
(2) 관심 척도 변화

- 환경 오염문제에 대한 관심도 변화를 연령대 별 교차분석 하였을 때 ‘많아짐’ 이상 비율이 30대에서 78.1%로 가장 높게 나타났고 20대(75.3%), 50대(73.8%)에서도 높게 나타났음
- 60대에서는 ‘많아짐’이상 비율이 64.3%로 타 연령대에 비해 낮게 나타났음

〈표 3-158〉 환경 오염문제에 대한 관심도 변화

구 분	매우 많아짐	>>	>>	많아짐	>>	>>	전혀 변화 없음	전체
10대	빈도	5	6	10	17	11	3	54
	%	9.3%	11.1%	18.5%	31.5%	20.4%	5.6%	100.0%
20대	빈도	15	9	19	42	13	9	113
	%	13.3%	8.0%	16.8%	37.2%	11.5%	8.0%	100.0%
30대	빈도	25	7	15	53	13	9	128
	%	19.5%	5.5%	11.7%	41.4%	10.2%	7.0%	100.0%
40대	빈도	31	8	20	56	17	15	162
	%	19.1%	4.9%	12.3%	34.6%	10.5%	9.3%	100.0%
50대	빈도	49	16	26	87	22	22	241
	%	20.3%	6.6%	10.8%	36.1%	9.1%	9.1%	100.0%
60대 이상	빈도	65	14	25	132	52	39	367
	%	17.7%	3.8%	6.8%	36.0%	14.2%	10.6%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 42.743, df : 30, sig. : 0.062>0.05(통계적 차이가 없음)



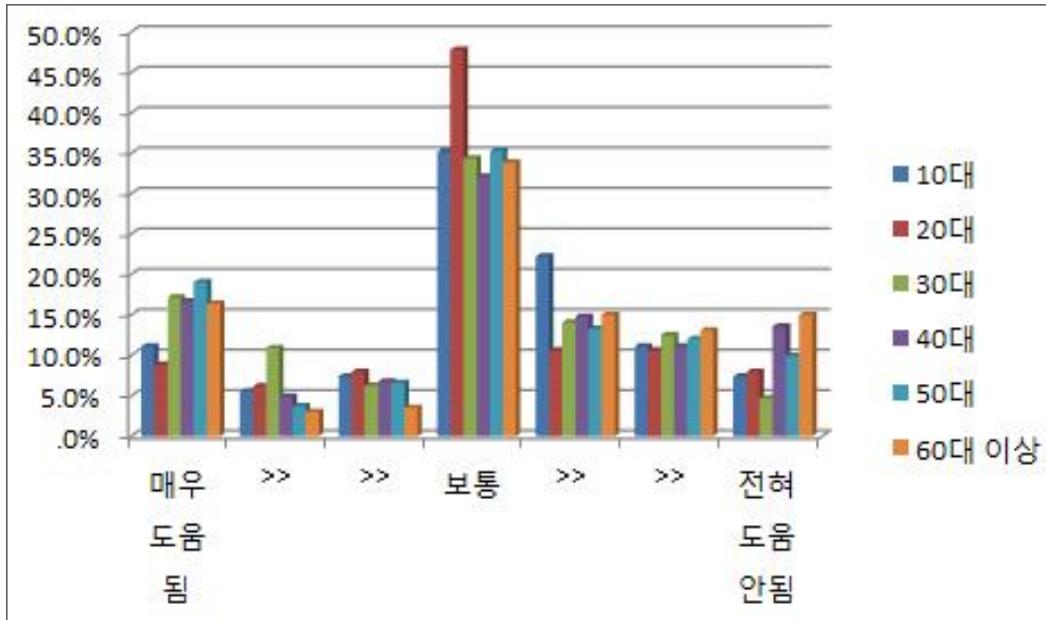
[그림 3-155] 환경 오염문제에 대한 관심도 변화

- 차보다 사람이 중요하다라는 인식의 변화에 대한 교차분석 결과 ‘많아짐’이상으로 응답한 비율이 20대에서 70.8%로 가장 높게 나타났고 30대(68.8%), 50대(64.7%)로 높게 나타났음
- 60대(56.9%)와 10대(59.3%)는 타 연령대에 비해 변화 정도가 낮게 나타났음

〈표 3-159〉 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

구 분		매우 도움됨	>>	>>	도움됨	>>	>>	전혀 도움 안됨	전체
10대	빈도	6	3	4	19	12	6	4	54
	%	11.1%	5.6%	7.4%	35.2%	22.2%	11.1%	7.4%	100.0%
20대	빈도	10	7	9	54	12	12	9	113
	%	8.8%	6.2%	8.0%	47.8%	10.6%	10.6%	8.0%	100.0%
30대	빈도	22	14	8	44	18	16	6	128
	%	17.2%	10.9%	6.3%	34.4%	14.1%	12.5%	4.7%	100.0%
40대	빈도	27	8	11	52	24	18	22	162
	%	16.7%	4.9%	6.8%	32.1%	14.8%	11.1%	13.6%	100.0%
50대	빈도	46	9	16	85	32	29	24	241
	%	19.1%	3.7%	6.6%	35.3%	13.3%	12.0%	10.0%	100.0%
60대 이상	빈도	60	11	13	124	55	48	55	366
	%	16.4%	3.0%	3.6%	33.9%	15.0%	13.1%	15.0%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 46.920, df : 30, sig. : 0.025<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-156] 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화

3) 생태교통 추진과정 및 행사 만족도

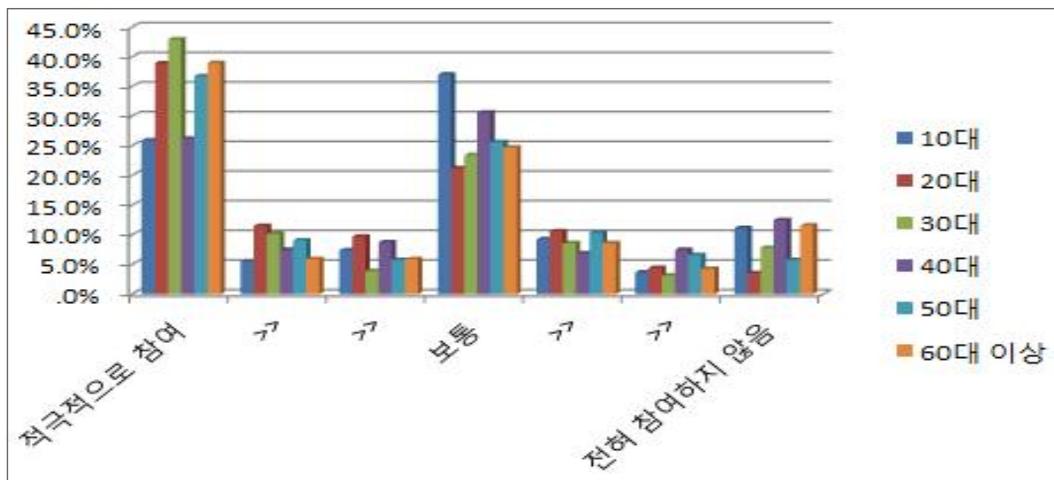
(1) 행사 참여 정도

- 생태교통 수원 2013 행사의 참여도는 30대 55명(43.0%)이 '적극적으로 참여'로 가장 높 이 응답했으며, 그 다음 60대 이상 145명(39.0%), 20대 44명(38.9%)순으로 나타남

〈표 3-160〉 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도

구분	적극적으로 참여	>>	>>	보통	>>	>>	전혀 참여하지 않음	전체	
10대	빈도	14	3	4	20	5	2	6	54
	%	25.9%	5.6%	7.4%	37.0%	9.3%	3.7%	11.1%	100.0%
20대	빈도	44	13	11	24	12	5	4	113
	%	38.9%	11.5%	9.7%	21.2%	10.6%	4.4%	3.5%	100.0%
30대	빈도	55	13	5	30	11	4	10	128
	%	43.0%	10.2%	3.9%	23.4%	8.6%	3.1%	7.8%	100.0%
40대	빈도	42	12	14	49	11	12	20	160
	%	26.3%	7.5%	8.8%	30.6%	6.9%	7.5%	12.5%	100.0%
50대	빈도	89	22	14	62	25	16	14	242
	%	36.8%	9.1%	5.8%	25.6%	10.3%	6.6%	5.8%	100.0%
60대 이상	빈도	145	22	22	92	32	16	43	372
	%	39.0%	5.9%	5.9%	24.7%	8.6%	4.3%	11.6%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 42.203, df : 30, sig. : 0.069>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-157] 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도

(2) 항목별 만족도

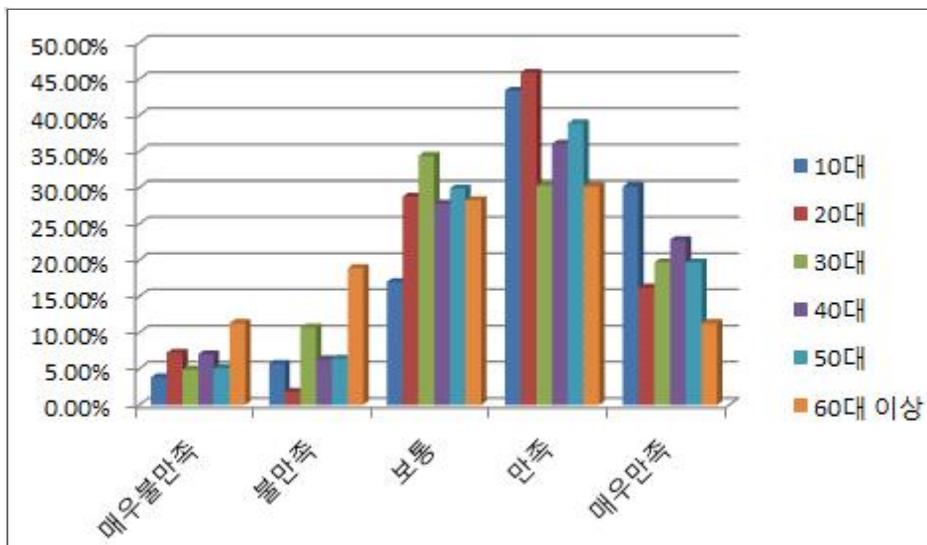
- 생태교통 수원 2013 행사에 대해 10대의 항목별 만족도는 보행환경 '만족' 23명(43.4%), 자전거 '만족' 51명(45.9%), 대기환경 '보통' 42명(34.4%), 소음환경 '만족' 57명(36.1%), 행사프로그램 '만족' 91명(38.9%), 교통편리성 '만족' 159명(44.5%)로 가장 높게 나타남
- 20대의 경우, 보행환경 '만족' 51명(45.9%), 자전거 '만족' 48명(43.2%), 대기환경 '보통' 50명(45.5%), 소음환경 '만족' 41명(37.3%), 행사프로그램 '보통' 50명(45.0%), 교통편리성 '보통' 38명(34.2%)로 가장 높게 나타남
- 30대의 경우, 보행환경 '보통' 42명(34.4%), 자전거 '보통' 47명(38.5%), 대기환경 '보통' 65명(53.3%), 소음환경 '보통' 48명(39.3%), 행사프로그램 '보통' 50명(41.7%), 교통편리성 '보통' 39명(32.0%)로 가장 높게 나타남

- 40대의 경우, 보행환경 '만족' 57명(36.1%), 자전거 '만족' 57명(36.3%), 대기환경 '보통' 65명(41.4%), 소음환경 '보통' 61명(38.6%), 행사프로그램 '보통' 50명(41.7%), 교통편리성 '보통' 48명(30.6%)로 가장 높게 나타남
- 50대의 경우, 보행환경 '만족' 91명(38.9%), 자전거 '만족' 86명(37.4%), 대기환경 '만족' 92명(39.5%), 소음환경 '보통' 86명(37.1%), 행사프로그램 '보통' 103명(44.8%), 교통편리성 '보통' 73명(31.3%)로 가장 높게 나타남
- 60대 이상의 경우, 보행환경 '만족' 16명(30.2%), 자전거 '보통' 38명(34.2%), 대기환경 '보통' 39명(32.0%), 소음환경 '보통' 48명(30.6%), 행사프로그램 '보통' 73명(31.3%), 교통편리성 '만족' 107명(30.6%)로 가장 높게 나타남

〈표 3-161〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	2	3.8%	3	5.7%	9	17.0%	23	43.4%	16	30.2%	53	100%
20대	8	7.2%	2	1.8%	32	28.8%	51	45.9%	18	16.2%	111	100%
30대	6	4.9%	13	10.7%	42	34.4%	37	30.3%	24	19.7%	122	100%
40대	11	7.0%	10	6.3%	44	27.8%	57	36.1%	36	22.8%	158	100%
50대	12	5.1%	15	6.4%	70	29.9%	91	38.9%	46	19.7%	234	100%
60대 이상	6	11.3%	10	18.9%	15	28.3%	16	30.2%	6	11.3%	53	100%

주: 보행환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 29.522, df : 20, sig. : 0.078 > 0.05 (통계적 차이가 없음)

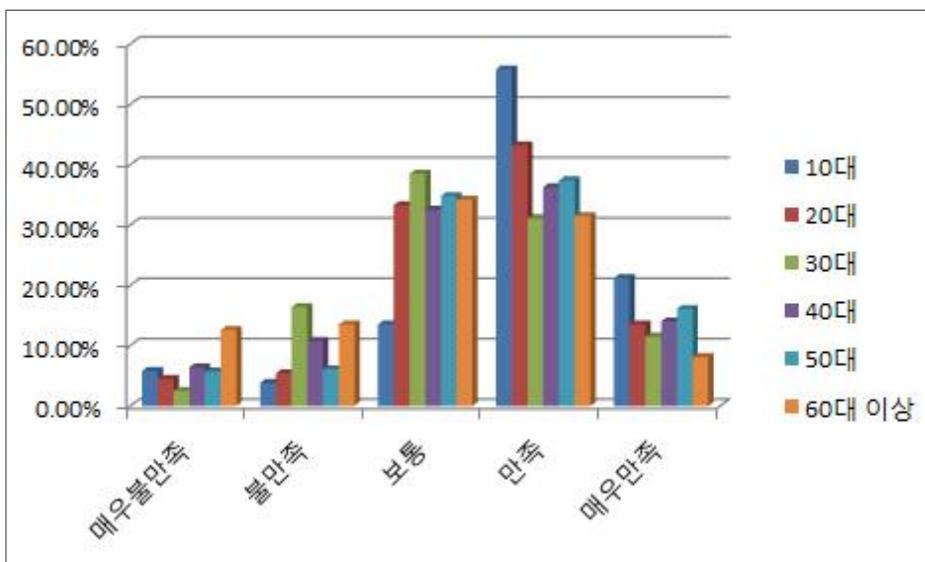


[그림 3-158] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(보행환경) - 연령 교차분석

〈표 3-162〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	3	5.8%	2	3.8%	7	13.5%	29	55.8%	11	21.2%	52	100%
20대	5	4.5%	6	5.4%	37	33.3%	48	43.2%	15	13.5%	111	100%
30대	3	2.5%	20	16.4%	47	38.5%	38	31.1%	14	11.5%	122	100%
40대	10	6.4%	17	10.8%	51	32.5%	57	36.3%	22	14.0%	157	100%
50대	13	5.7%	14	6.1%	80	34.8%	86	37.4%	37	16.1%	230	100%
60대 이상	14	12.6%	15	13.5%	38	34.2%	35	31.5%	9	8.1%	111	100%

주: 자연환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 41.896, df : 20, sig. : 0.003<0.05(통계적 차이가 있음)

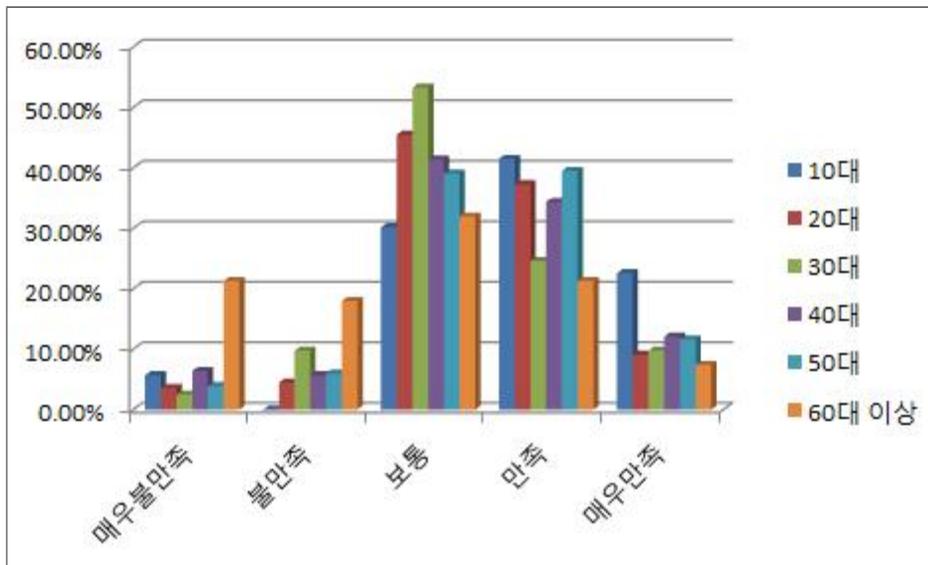


[그림 3-159] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(자전거) - 연령 교차분석

〈표 3-163〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	3	5.7%	0	.0%	16	30.2%	22	41.5%	12	22.6%	53	100%
20대	4	3.6%	5	4.5%	50	45.5%	41	37.3%	10	9.1%	110	100%
30대	3	2.5%	12	9.8%	65	53.3%	30	24.6%	12	9.8%	122	100%
40대	10	6.4%	9	5.7%	65	41.4%	54	34.4%	19	12.1%	157	100%
50대	9	3.9%	14	6.0%	91	39.1%	92	39.5%	27	11.6%	233	100%
60대 이상	26	21.3%	22	18.0%	39	32.0%	26	21.3%	9	7.4%	122	100%

주: 대기환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 48.214, df : 20, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)

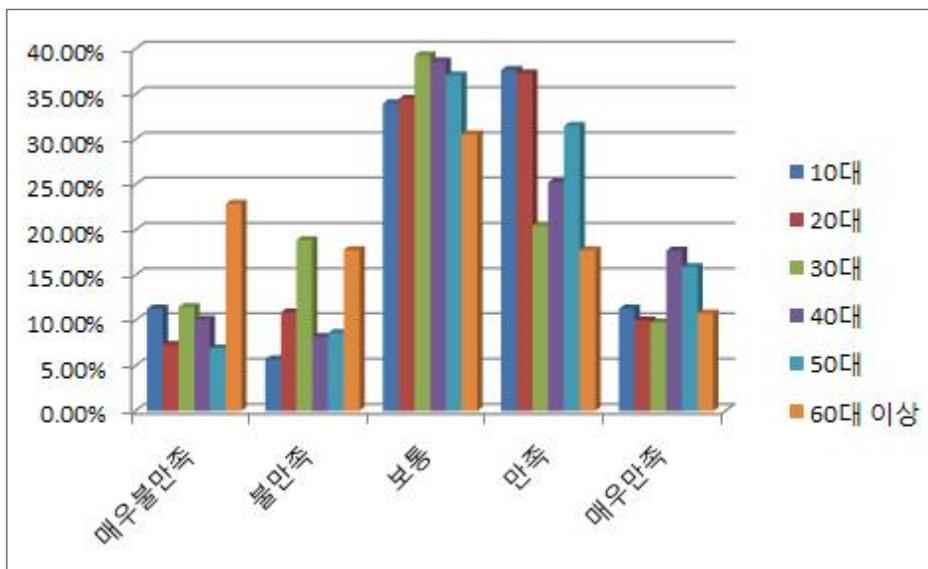


[그림 3-160] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(대기환경) - 연령 교차분석

〈표 3-164〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	6	11.3%	3	5.7%	18	34.0%	20	37.7%	6	11.3%	53	100%
20대	8	7.3%	12	10.9%	38	34.5%	41	37.3%	11	10.0%	110	100%
30대	14	11.5%	23	18.9%	48	39.3%	25	20.5%	12	9.8%	122	100%
40대	16	10.1%	13	8.2%	61	38.6%	40	25.3%	28	17.7%	158	100%
50대	16	6.9%	20	8.6%	86	37.1%	73	31.5%	37	15.9%	232	100%
60대 이상	36	22.9%	28	17.8%	48	30.6%	28	17.8%	17	10.8%	157	100%

주: 소음환경 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 43.884, df : 20, sig. : 0.002<0.05(통계적 차이가 있음)

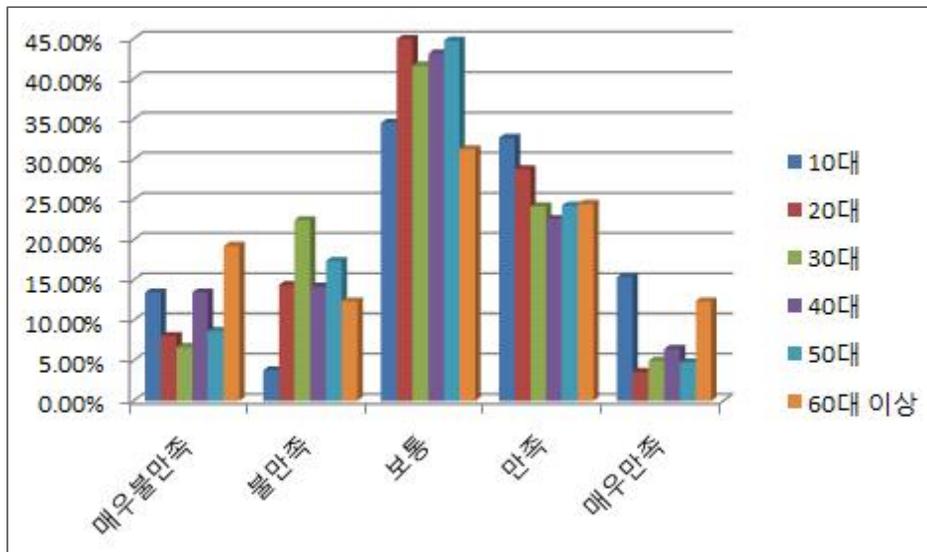


[그림 3-161] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(소음환경) - 연령 교차분석

〈표 3-165〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	7	13.5%	2	3.8%	18	34.6%	17	32.7%	8	15.4%	52	100%
20대	9	8.1%	16	14.4%	50	45.0%	32	28.8%	4	3.6%	111	100%
30대	8	6.7%	27	22.5%	50	41.7%	29	24.2%	6	5.0%	120	100%
40대	21	13.5%	22	14.2%	67	43.2%	35	22.6%	10	6.5%	155	100%
50대	20	8.7%	40	17.4%	103	44.8%	56	24.3%	11	4.8%	230	100%
60대 이상	45	19.3%	29	12.4%	73	31.3%	57	24.5%	29	12.4%	233	100%

주: 프로그램 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 53.815, df : 20, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)

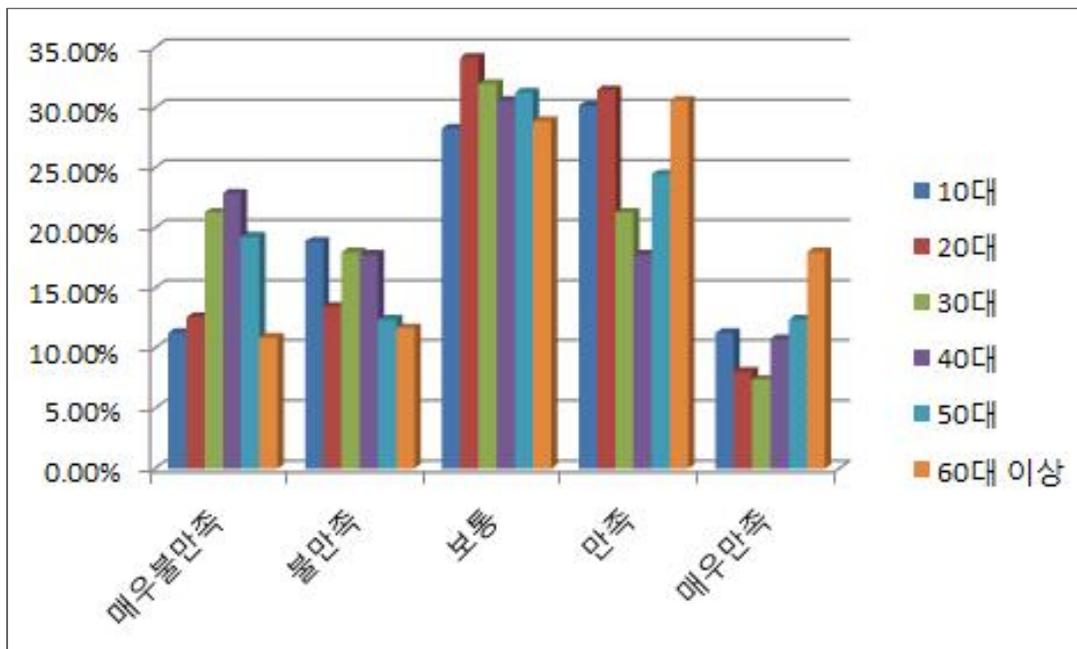


[그림 3-162] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(행사프로그램) - 연령 교차분석

〈표 3-166〉 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 연령 교차분석

구 분	매우불만족		불만족		보통		만족		매우만족		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
10대	6	11.3%	10	18.9%	15	28.3%	16	30.2%	6	11.3%	53	100%
20대	14	12.6%	15	13.5%	38	34.2%	35	31.5%	9	8.1%	111	100%
30대	26	21.3%	22	18.0%	39	32.0%	26	21.3%	9	7.4%	122	100%
40대	36	22.9%	28	17.8%	48	30.6%	28	17.8%	17	10.8%	157	100%
50대	45	19.3%	29	12.4%	73	31.3%	57	24.5%	29	12.4%	233	100%
60대 이상	38	10.9%	41	11.7%	101	28.9%	107	30.6%	63	18.0%	350	100%

주: 교통편리성 Pearson χ^2 : Chi-square Value : 44.503, df : 20, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-163] 생태교통 수원 2013 항목별 행사 만족도(교통편리성) - 연령 교차분석

(3) 추진과정 및 행사 만족도

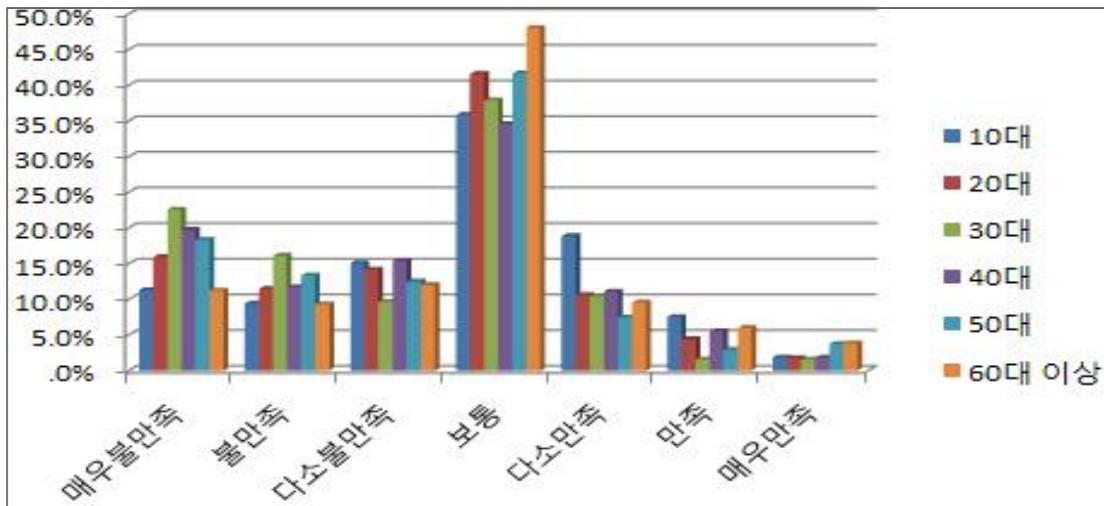
- 생태교통 수원 2013 행사의 추진과정에 대해 10대 19명(35.8%), 20대 47명(41.6%), 30대 47명(37.9%), 40대 56명(34.6%), 50대 100명 (41.7%), 60대 이상 176명(48.1%)이 ‘보통’이라고 가장 많이 응답함

- 10대의 만족도가 타 연령대에 비하여 크게 높았고, 30~50대의 만족도가 낮게 나타났음
 - 추진 과정에서 가장 주민들과의 마찰이 심했던 부분은 도로를 전면통제하고 재포장하는 공사였으며, 소음 및 먼지발생과 도로통제로 인해 여러 계층에서 불만이 많았음
 - 특히, 생태교통에 대해 호의적인 60대 이상 연령대에서도 불만족 의견이 높게 나타났음

〈표 3-167〉 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
10대	빈도	6	5	8	19	10	4	1	53
	%	11.3%	9.4%	15.1%	35.8%	18.9%	7.5%	1.9%	100%
20대	빈도	18	13	16	47	12	5	2	113
	%	15.9%	11.5%	14.2%	41.6%	10.6%	4.4%	1.8%	100%
30대	빈도	28	20	12	47	13	2	2	124
	%	22.6%	16.1%	9.7%	37.9%	10.5%	1.6%	1.6%	100%
40대	빈도	32	19	25	56	18	9	3	162
	%	19.8%	11.7%	15.4%	34.6%	11.1%	5.6%	1.9%	100%
50대	빈도	44	32	30	100	18	7	9	240
	%	18.3%	13.3%	12.5%	41.7%	7.5%	2.9%	3.8%	100%
60대 이상	빈도	41	34	44	176	35	22	14	366
	%	11.2%	9.3%	12.0%	48.1%	9.6%	6.0%	3.8%	100%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 41.483, df : 30, sig. : 0.080 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



[그림 3-164] 생태교통 수원 2013 추진과정 만족도

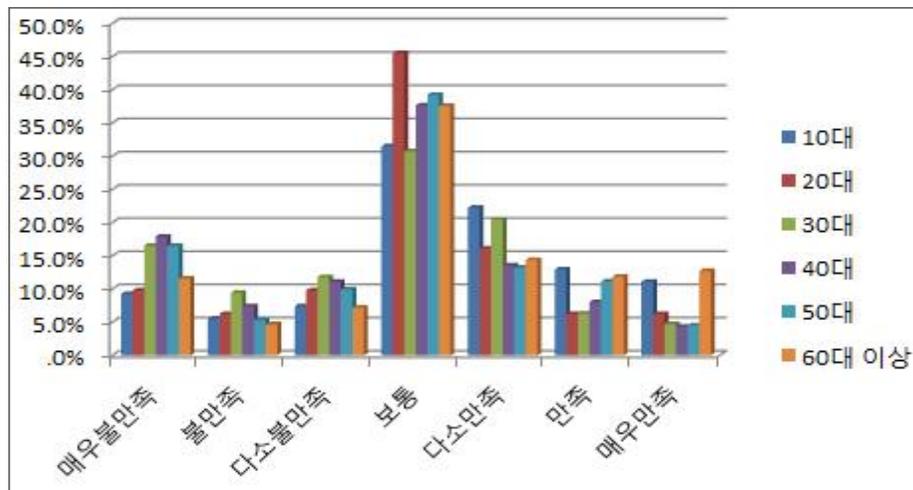
- 행사의 만족도에 대해서는 10대 17명(31.5%), 20대 51명(45.5%), 30대 39명(30.7%), 40대 61명(37.7%), 50대 95명 (39.3%), 60대 이상 136명(37.6%)이 '보통'이라고 가장 많이 응답함
- 10대의 만족도가 타 연령대에 비하여 크게 높았고, 30~50대의 만족도가 낮게 나타났음

- 차량 운전자 비율이 적은 연령층인 10대와 60대에서 행사 만족도가 높게 나타났고, 차량을 운전하는 비율이 높고 활발한 경제활동을 하는 30~50대의 만족도가 낮았음

〈표 3-168〉 생태교통 수원 2013 행사 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
10대	빈도	5	3	4	17	12	7	6	54
	%	9.3%	5.6%	7.4%	31.5%	22.2%	13.0%	11.1%	100%
20대	빈도	11	7	11	51	18	7	7	112
	%	9.8%	6.3%	9.8%	45.5%	16.1%	6.3%	6.3%	100%
30대	빈도	21	12	15	39	26	8	6	127
	%	16.5%	9.4%	11.8%	30.7%	20.5%	6.3%	4.7%	100%
40대	빈도	29	12	18	61	22	13	7	162
	%	17.9%	7.4%	11.1%	37.7%	13.6%	8.0%	4.3%	100%
50대	빈도	40	13	24	95	32	27	11	242
	%	16.5%	5.4%	9.9%	39.3%	13.2%	11.2%	4.5%	100%
60대 이상	빈도	42	17	26	136	52	43	46	362
	%	11.6%	4.7%	7.2%	37.6%	14.4%	11.9%	12.7%	100%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 49.911, df : 30, sig. : 0.013<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-165] 생태교통 수원 2013 행사 만족도

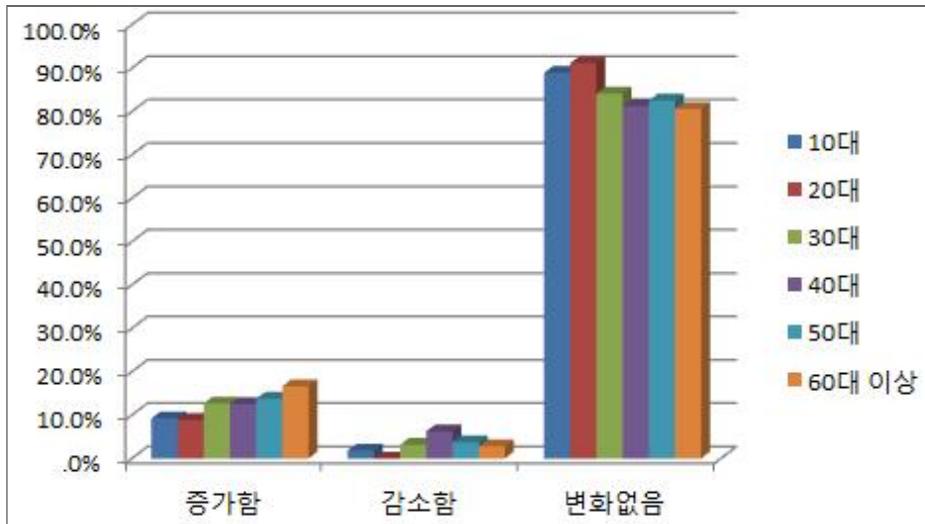
(4) 활동 증가 여부

- 행사 이후 마을활동 증가여부에 대해 10대 48명(88.9%), 20대 103명(91.2%), 30대 106명(84.1%), 40대 130명(81.3%), 50대 198명 (82.5%), 60대 이상 290명(80.6%)이 '변화없음'이라 응답함
- 60대 이상 연령층에서 활동증가가 많이 일어난 것으로 나타났음

〈표 3-169〉 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부

구 분		증가함	감소함	변화없음	전체
10대	빈도	5	1	48	54
	%	9.3%	1.9%	88.9%	100.0%
20대	빈도	10	0	103	113
	%	8.8%	.0%	91.2%	100.0%
30대	빈도	16	4	106	126
	%	12.7%	3.2%	84.1%	100.0%
40대	빈도	20	10	130	160
	%	12.5%	6.3%	81.3%	100.0%
50대	빈도	33	9	198	240
	%	13.8%	3.8%	82.5%	100.0%
60대이상	빈도	60	10	290	360
	%	16.7%	2.8%	80.6%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 15.691, df : 10, sig. : 0.109 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



[그림 3-166] 생태교통 수원 2013 행사 이후 마을활동 증가여부

4) 향후 마을 발전방안

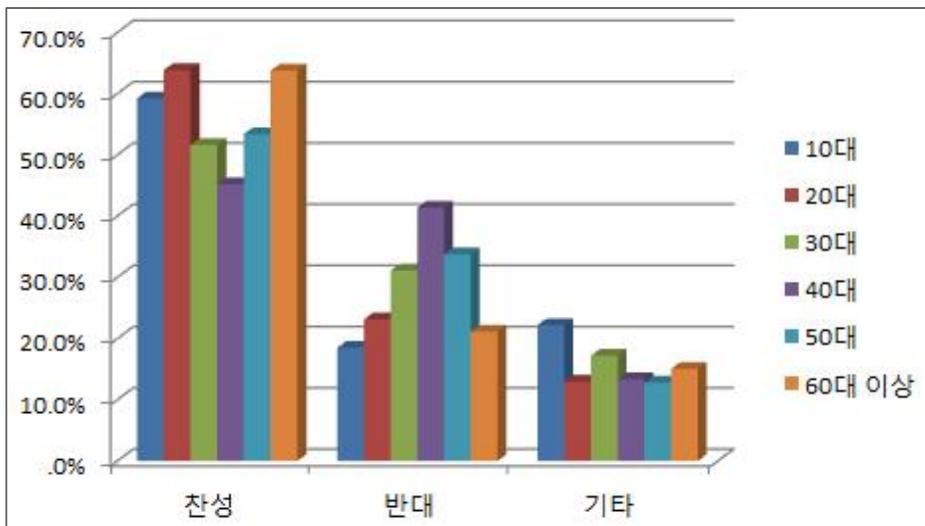
(1) 생태교통마을 지속적 구축여부

- 생태교통 마을 향후 구축에 대해 10대 32명(59.3%), 20대 69명(63.9%), 30대 63명(51.6%), 40대 71명(45.2%), 50대 125명(53.4%), 60대 이상 229명(63.8%)이 찬성의견을 보였으며 40대에서 반대의견이 65명(41.4%)으로 가장 높게 나타남

〈표 3-170〉 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

구 분		찬성	반대	기타
10대	빈도	32	10	12
	%	59.3%	18.5%	22.2%
20대	빈도	69	25	14
	%	63.9%	23.1%	13.0%
30대	빈도	63	38	21
	%	51.6%	31.1%	17.2%
40대	빈도	71	65	21
	%	45.2%	41.4%	13.4%
50대	빈도	125	79	30
	%	53.4%	33.8%	12.8%
60대 이상	빈도	229	76	54
	%	63.8%	21.2%	15.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 34.016, df : 10, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-167] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

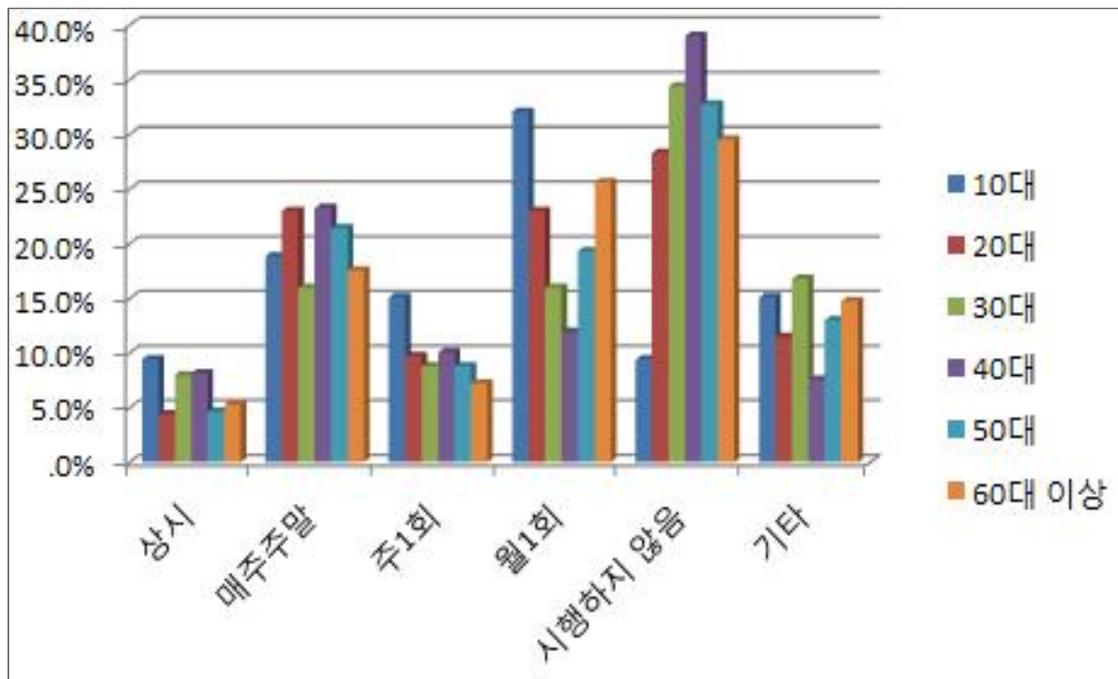
(2) 생태교통 마을 운영 방안

- 차 없는 마을 적정 운영빈도에 대해 20대 32명(28.3%), 30대 43명(34.4%), 40대 62명(39.0%), 50대 78명(32.8%), 60대 이상 106명(29.5%)이 ‘시행하지 않음’을 가장 선호하였으며, 10대 17명(32.1%)이 ‘월1회’를 선호함
- 차 없는 마을 적정 운영범위는 20대 43명(38.1%), 40대 38명(24.5%), 50대 65명(27.7%), 60대 이상 120명(33.6%)이 ‘화서문로, 신평로’를 가장 많이 선택하였으며, 10대 22명(40.7%), 30대 27명(22.3%)이 ‘행궁동 전체’를 가장 많이 선택함

〈표 3-171〉 차 없는 마을 적정 운영빈도

구 분		상시	매주주말	주1회	월1회	시행하지않음	기타
10대	빈도	5	10	8	17	5	8
	%	9.4%	18.9%	15.1%	32.1%	9.4%	15.1%
20대	빈도	5	26	11	26	32	13
	%	4.4%	23.0%	9.7%	23.0%	28.3%	11.5%
30대	빈도	10	20	11	20	43	21
	%	8.0%	16.0%	8.8%	16.0%	34.4%	16.8%
40대	빈도	13	37	16	19	62	12
	%	8.2%	23.3%	10.1%	11.9%	39.0%	7.5%
50대	빈도	11	51	21	46	78	31
	%	4.6%	21.4%	8.8%	19.3%	32.8%	13.0%
60대 이상	빈도	19	63	26	92	106	53
	%	5.3%	17.5%	7.2%	25.6%	29.5%	14.8%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 45.607 df : 25, sig. : 0.007<0.05(통계적 차이가 있음)

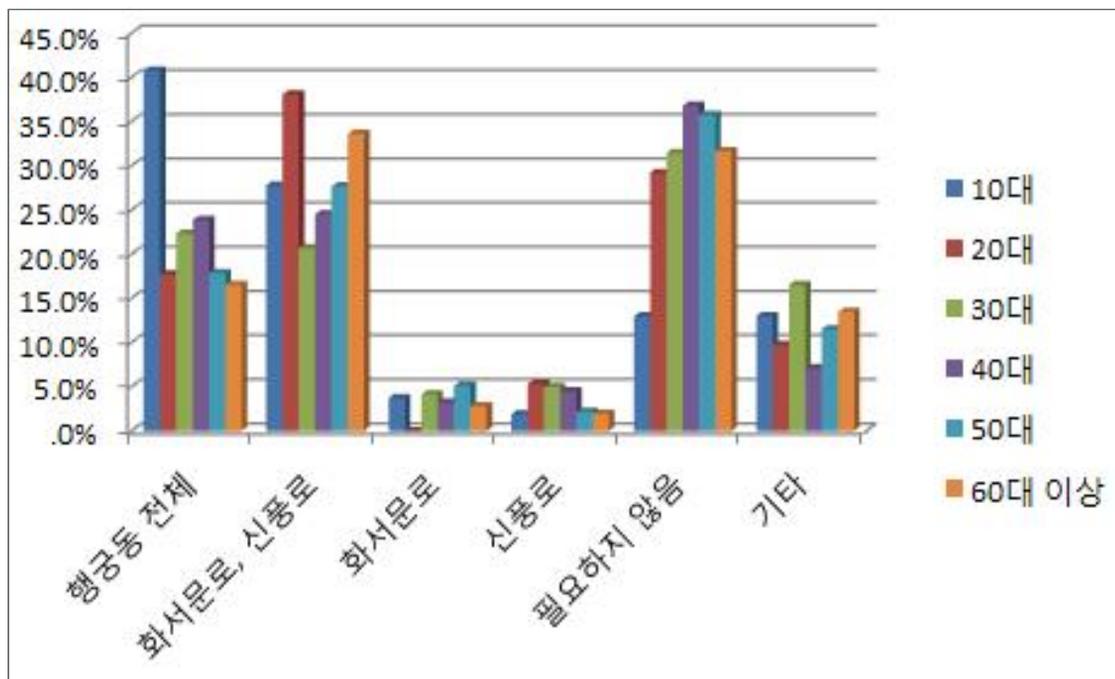


[그림 3-168] 차 없는 마을 적정 운영빈도

〈표 3-172〉 차 없는 마을 적정 운영범위

구 분		행궁동 전체	화서문로 신 풍로	화서문로	신풍로	필요하지 않음	기타	전체
10대	빈도	22	15	2	1	7	7	54
	%	40.7%	27.8%	3.7%	1.9%	13.0%	13.0%	100.0%
20대	빈도	20	43	0	6	33	11	113
	%	17.7%	38.1%	.0%	5.3%	29.2%	9.7%	100.0%
30대	빈도	27	25	5	6	38	20	121
	%	22.3%	20.7%	4.1%	5.0%	31.4%	16.5%	100.0%
40대	빈도	37	38	5	7	57	11	155
	%	23.9%	24.5%	3.2%	4.5%	36.8%	7.1%	100.0%
50대	빈도	42	65	12	5	84	27	235
	%	17.9%	27.7%	5.1%	2.1%	35.7%	11.5%	100.0%
60대 이상	빈도	59	120	10	7	113	48	357
	%	16.5%	33.6%	2.8%	2.0%	31.7%	13.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 53.002 df : 25, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)

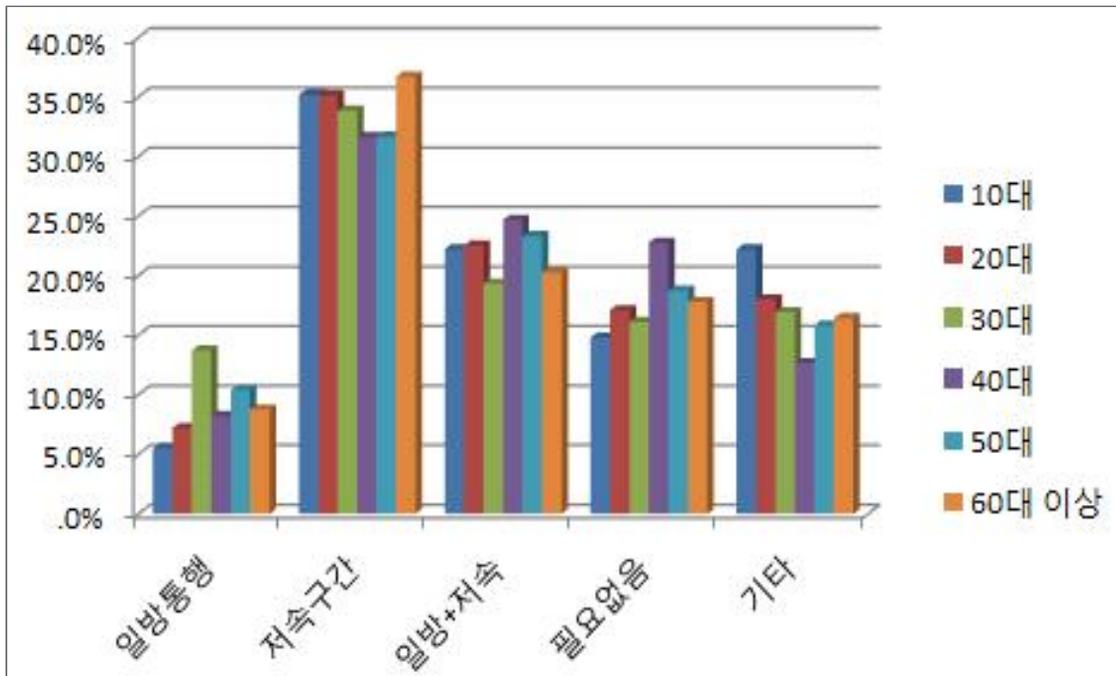


[그림 3-169] 차 없는 마을 적정 운영범위

〈표 3-173〉 신평·장안동 마을 통행체계

구 분		일방통행	저속구간	일방+저속	필요없음	기타	전체
10대	빈도	3	19	12	8	12	54
	%	5.6%	35.2%	22.2%	14.8%	22.2%	100.0%
20대	빈도	8	39	25	19	20	111
	%	7.2%	35.1%	22.5%	17.1%	18.0%	100.0%
30대	빈도	17	42	24	20	21	124
	%	13.7%	33.9%	19.4%	16.1%	16.9%	100.0%
40대	빈도	13	50	39	36	20	158
	%	8.2%	31.6%	24.7%	22.8%	12.7%	100.0%
50대	빈도	25	76	56	45	38	240
	%	10.4%	31.7%	23.3%	18.8%	15.8%	100.0%
60대 이상	빈도	32	134	74	65	60	365
	%	8.8%	36.7%	20.3%	17.8%	16.4%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 53.002 df : 25, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-170] 신평·장안동 마을 통행체계

5) 교통 측면

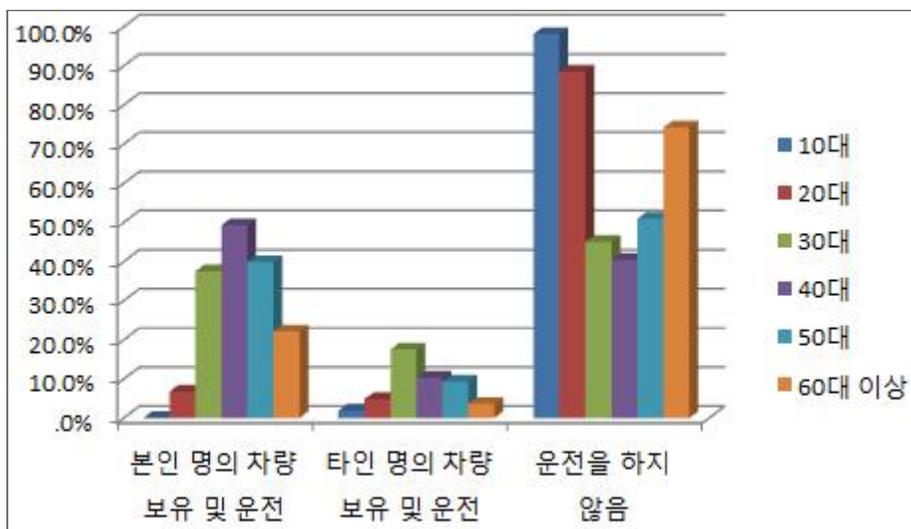
(1) 차량 운전여부

- 차량 보유 및 운전여부에 대해 40대가 67명(49.3%)으로 ‘본인 명의 차량보유 및 운전’ 비중이 가장 높았으며, 50대 86명(39.8%), 30대 45명(37.5%)순으로 높게 나타남
- 10대, 20대, 60대에서 운전을 하지 않는다는 답변이 많이 나타났음

〈표 3-174〉 차량보유 및 운전여부

구 분		본인 명의 차량 보유 및 운전	타인 명의 차량 보유 및 운전	운전을 하지 않음	전체
10대	빈도	0	1	52	53
	%	0.0%	1.9%	98.1%	100.0%
20대	빈도	7	5	92	104
	%	6.7%	4.8%	88.5%	100.0%
30대	빈도	45	21	54	120
	%	37.5%	17.5%	45.0%	100.0%
40대	빈도	67	14	55	136
	%	49.3%	10.3%	40.4%	100.0%
50대	빈도	86	20	110	216
	%	39.8%	9.3%	50.9%	100.0%
60대 이상	빈도	67	11	225	303
	%	22.1%	3.6%	74.3%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 144.599 df : 10, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-171] 차량보유 및 운전여부

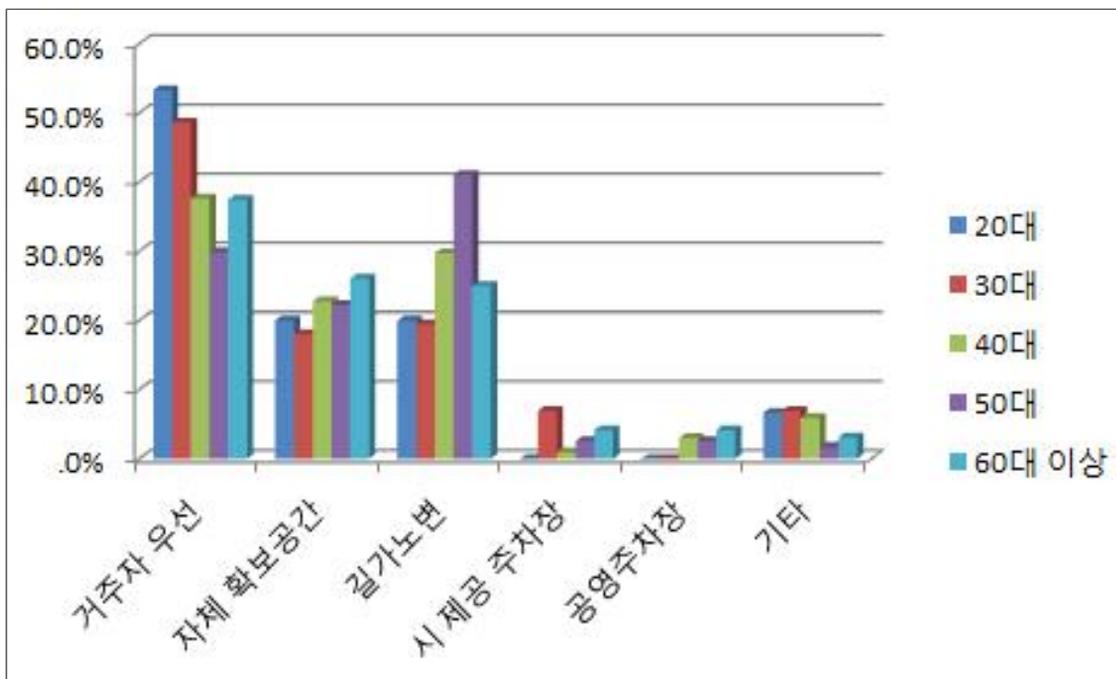
(2) 주차 공간

- 현재 주차위치는 20대 8명(53.3%), 30대 35명(48.6%), 40대 38명(37.6%), 50대 35명(29.9%), 60대 이상 36명(37.5%)이 ‘거주자 우선’이라고 가장 많이 응답함

〈표 3-175〉 현재 주차위치

구 분		거주자 우선	자체 확보공간	길가노변	시 제공 주차장	공영주차장	기타	전체
20대	빈도	8	3	3	0	0	1	15
	%	53.3%	20.0%	20.0%	.0%	.0%	6.7%	100.0%
30대	빈도	35	13	14	5	0	5	72
	%	48.6%	18.1%	19.4%	6.9%	.0%	6.9%	100.0%
40대	빈도	38	23	30	1	3	6	101
	%	37.6%	22.8%	29.7%	1.0%	3.0%	5.9%	100.0%
50대	빈도	35	26	48	3	3	2	117
	%	29.9%	22.2%	41.0%	2.6%	2.6%	1.7%	100.0%
60대 이상	빈도	36	25	24	4	4	3	96
	%	37.5%	26.0%	25.0%	4.2%	4.2%	3.1%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 28.173 df : 20, sig. : 0.105>0.05(통계적 차이가 없음)

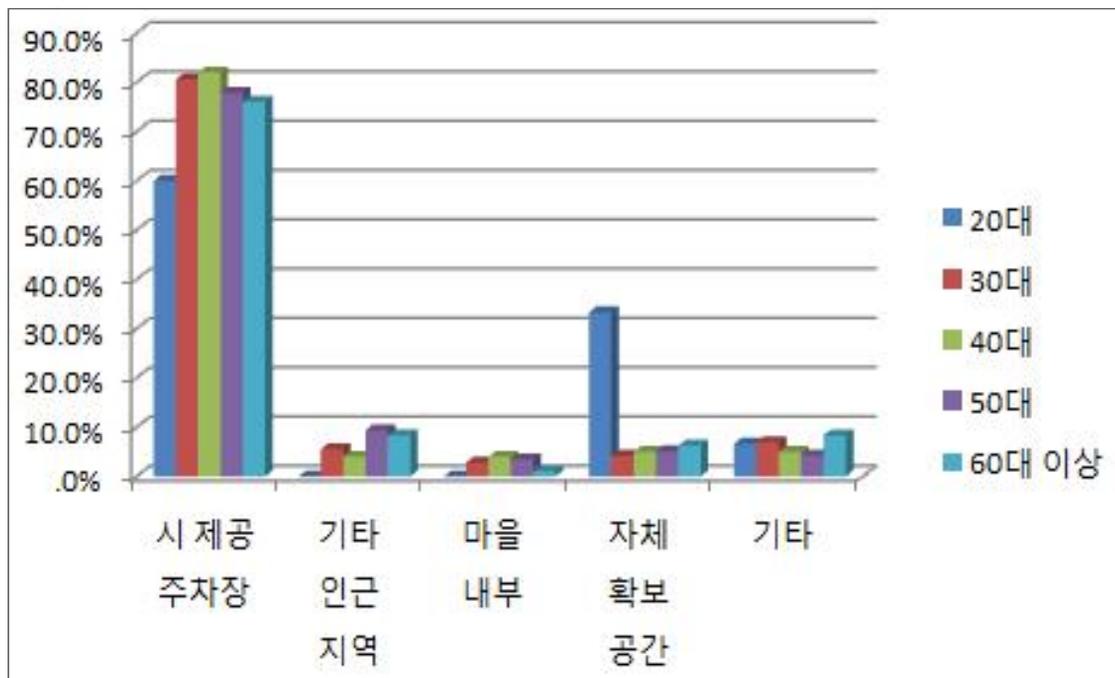


[그림 3-172] 현재 주차위치

〈표 3-176〉 행사기간 중 주차위치

구 분		시 제공 주차장	기타 인근 지역	마을 내부	자체 확보 공간	기타	전체
20대	빈도	9	0	0	5	1	15
	%	60.0%	.0%	.0%	33.3%	6.7%	100.0%
30대	빈도	58	4	2	3	5	72
	%	80.6%	5.6%	2.8%	4.2%	6.9%	100.0%
40대	빈도	82	4	4	5	5	100
	%	82.0%	4.0%	4.0%	5.0%	5.0%	100.0%
50대	빈도	91	11	4	6	5	117
	%	77.8%	9.4%	3.4%	5.1%	4.3%	100.0%
60대 이상	빈도	73	8	1	6	8	96
	%	76.0%	8.3%	1.0%	6.3%	8.3%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 27.308 df : 20, sig. : 0.038<0.05(통계적 차이가 있음)



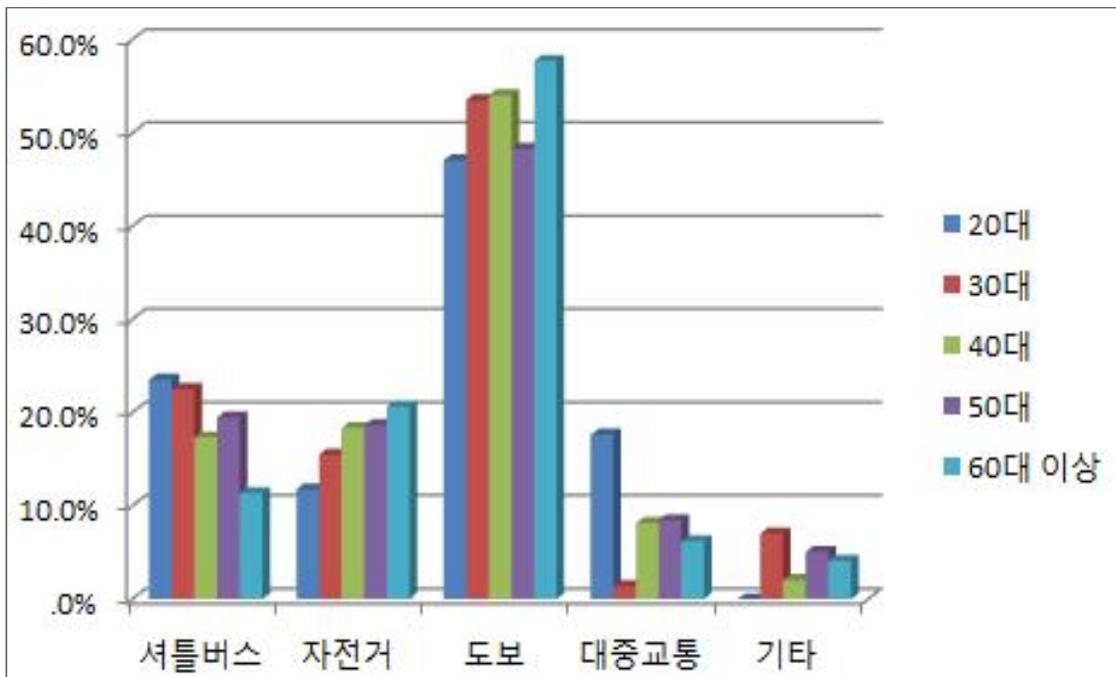
[그림 3-173] 행사기간 중 주차위치

- 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단으로 20대 8명(47.1%), 30대 38명(53.5%), 40대 53명(54.1%), 50대 57명(48.3%), 60대 이상 56명(57.7%)이 '도보'를 가장 많이 선택함

〈표 3-177〉 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단

구 분		셔틀버스	자전거	도보	대중교통	기타	전체
20대	빈도	4	2	8	3	0	17
	%	23.5%	11.8%	47.1%	17.6%	.0%	100.0%
30대	빈도	16	11	38	1	5	71
	%	22.5%	15.5%	53.5%	1.4%	7.0%	100.0%
40대	빈도	17	18	53	8	2	98
	%	17.3%	18.4%	54.1%	8.2%	2.0%	100.0%
50대	빈도	23	22	57	10	6	118
	%	19.5%	18.6%	48.3%	8.5%	5.1%	100.0%
60대이상	빈도	11	20	56	6	4	97
	%	11.3%	20.6%	57.7%	6.2%	4.1%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 15.683 df : 16, sig. : 0.475>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-174] 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단

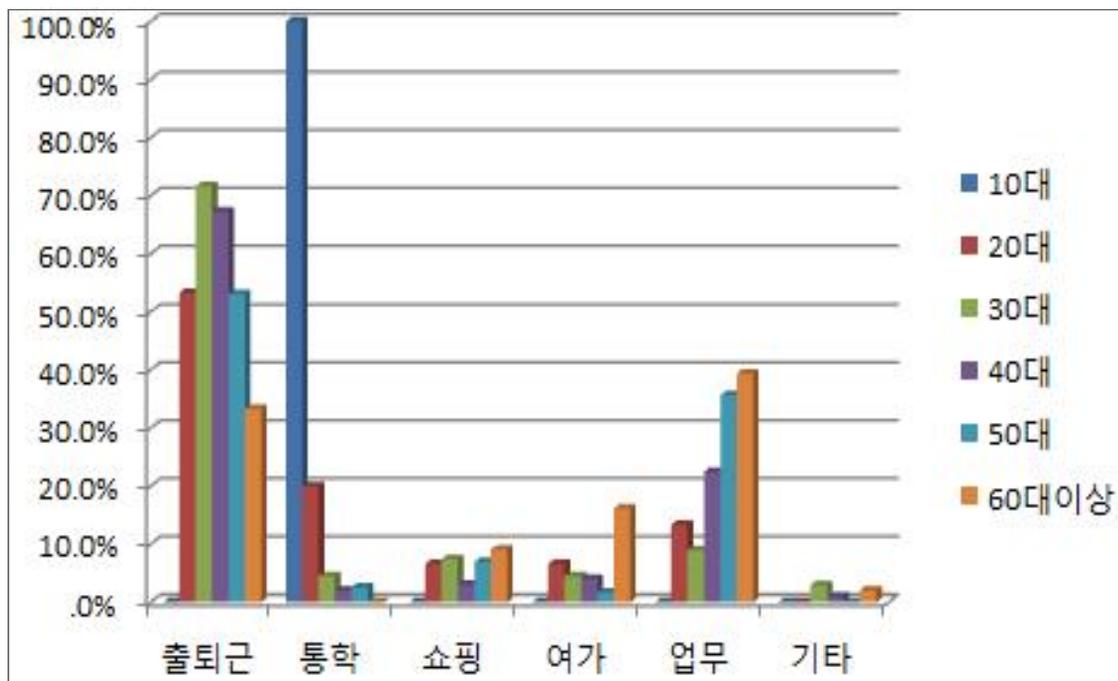
(3) 주요 통행 목적

- 연령대별 주요 통행목적은 10대의 경우 통학 1명(100%), 20대 8명(53.3%), 30대 45명(71.6%), 40대 66명(67.3%), 50대 61명(53.0%)으로 출퇴근의 비중이 높았으며, 60대 이상 39명(39.4%)이 업무를 가장 많이 선택함

〈표 3-178〉 통행목적(연령대)

구 분		출퇴근	통학	쇼핑	여가	업무	기타	전체
10대	빈도	0	1	0	0	0	0	1
	%	.0%	100.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	100.0%
20대	빈도	8	3	1	1	2	0	15
	%	53.3%	20.0%	6.7%	6.7%	13.3%	.0%	100.0%
30대	빈도	48	3	5	3	6	2	67
	%	71.6%	4.5%	7.5%	4.5%	9.0%	3.0%	100.0%
40대	빈도	66	2	3	4	22	1	98
	%	67.3%	2.0%	3.1%	4.1%	22.4%	1.0%	100.0%
50대	빈도	61	3	8	2	41	0	115
	%	53.0%	2.6%	7.0%	1.7%	35.7%	.0%	100.0%
60대이상	빈도	33	0	9	16	39	2	99
	%	33.3%	.0%	9.1%	16.2%	39.4%	2.0%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 108.571, df : 25, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-175] 통행목적(연령대)

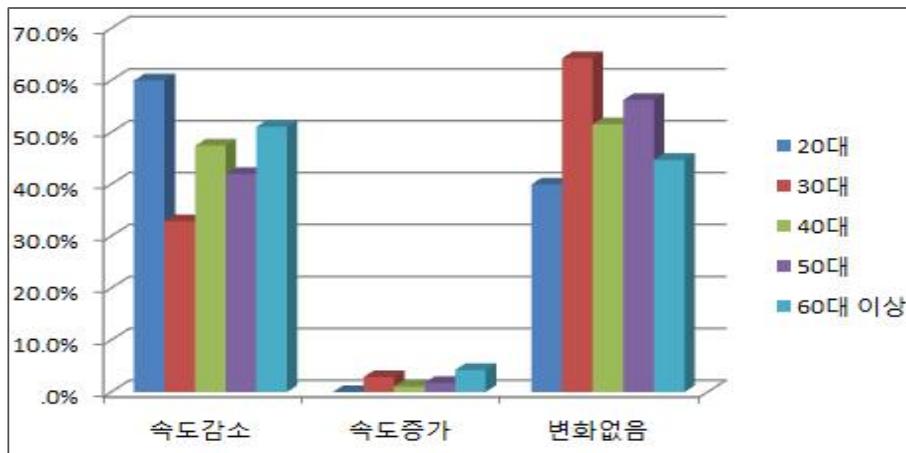
(4) 운전 행태 변화

- 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화에 대해 20대 9명(60.0%), 60대 이상 48명(51.1%)이 속도가 감소했다고 응답했으며, 30대 45명(64.3%), 40대 50명(51.5%), 50대 63명(56.3%)이 변화가 없다고 응답함

〈표 3-179〉 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화

구 분		속도감소	속도증가	변화없음	전체
20대	빈도	9	0	6	15
	%	60.0%	.0%	40.0%	100.0%
30대	빈도	23	2	45	70
	%	32.9%	2.9%	64.3%	100.0%
40대	빈도	46	1	50	97
	%	47.4%	1.0%	51.5%	100.0%
50대	빈도	47	2	63	112
	%	42.0%	1.8%	56.3%	100.0%
60대이상	빈도	48	4	42	94
	%	51.1%	4.3%	44.7%	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 10.620 df : 8, sig. : 0.224>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-176] 보행자 위주의 마을 개선 후 운전 시 속도변화

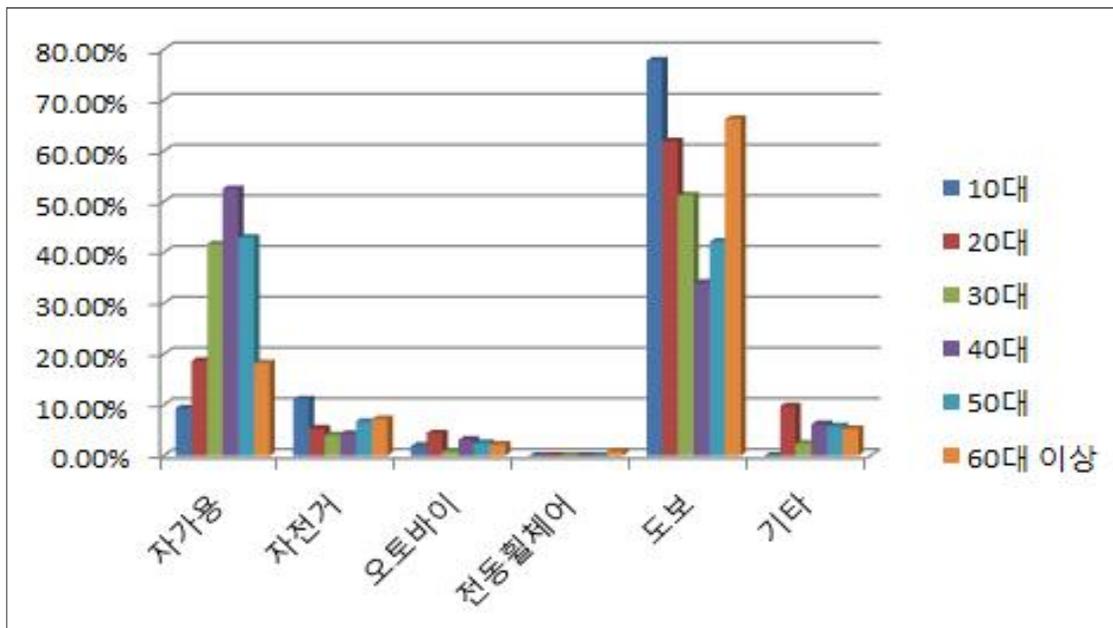
(5) 통행 수단 변화

- 마을 인근지역 이동수단에 대해, 10대, 20대, 30대, 60대 이상의 경우 행사 전, 중, 후 모두 '도보'를 이용한다는 응답이 가장 많았으며, 40대의 경우 행사 전에는 '자가용'이 85명(52.5%)이었으나, 행사 중에는 '도보'가 94명(58.8%)로 가장 높았고, 행사 후 79명(49.4%)이 '자가용'을 가장 많이 선택하였고, 50대는 행사 전에는 '자가용'이 103명(42.9%)이었으나, 행사 중에는 '도보'가 155명(65.7%)로 가장 높았고, 행사 후에도 106명(44.5%)이 도보를 가장 많이 선택함

〈표 3-180〉 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자가용	5	9.3%	21	18.6%	52	41.6%	85	52.5%	103	42.9%	66	18.2%
자전거	6	11.1%	6	5.3%	5	4.0%	7	4.3%	16	6.7%	26	7.2%
오토바이	1	1.9%	5	4.4%	1	.8%	5	3.1%	6	2.5%	8	2.2%
전동휠체어	0	.0%	0	.0%	0	.0%	0	.0%	0	.0%	3	.8%
도보	42	77.8%	70	61.9%	64	51.2%	55	34.0%	101	42.1%	240	66.3%
기타	0	.0%	11	9.7%	3	2.4%	10	6.2%	14	5.8%	19	5.2%
전체	54	100%	113	100%	125	100%	162	100%	240	100%	362	100%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 130.291, df : 25, sig. : 0.000>0.05(통계적 차이가 없음)

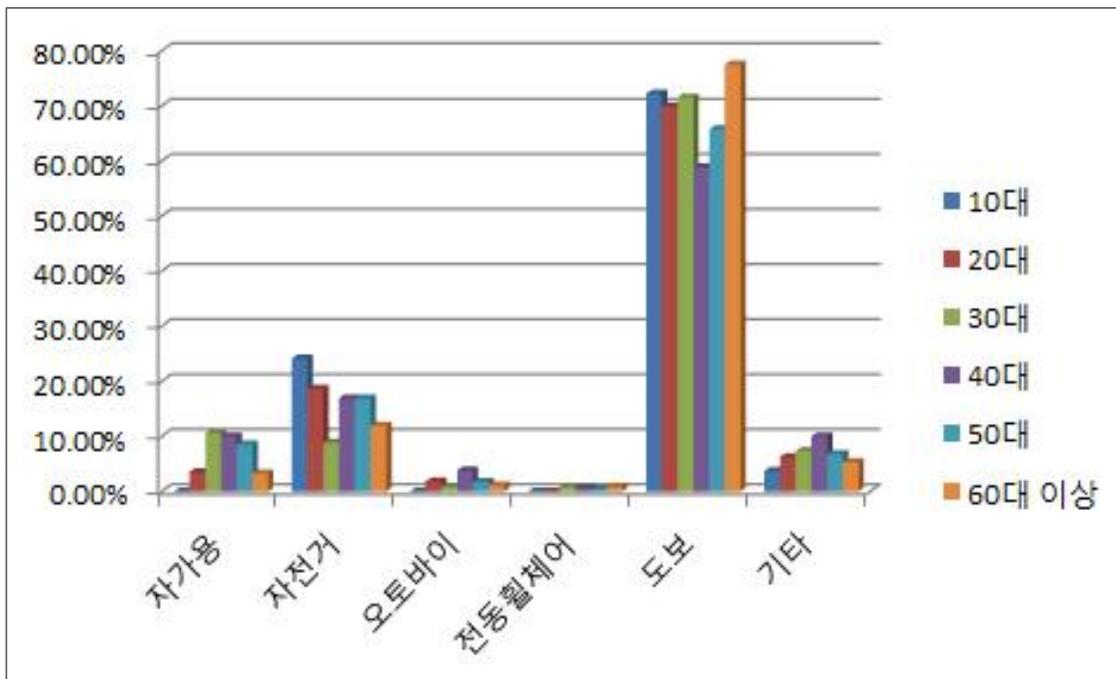


[그림 3-177] 마을 인근지역 이동수단(행사 전) - 연령 교차분석

〈표 3-181〉 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자가용	0	.0%	4	3.5%	13	10.6%	16	10.0%	20	8.5%	12	3.3%
자전거	13	24.1%	21	18.6%	11	8.9%	27	16.9%	40	16.9%	43	11.9%
오토바이	0	.0%	2	1.8%	1	.8%	6	3.8%	4	1.7%	4	1.1%
전동휠체어	0	.0%	0	.0%	1	.8%	1	.6%	1	.4%	3	.8%
도보	39	72.2%	79	69.9%	88	71.5%	94	58.8%	155	65.7%	279	77.5%
기타	2	3.7%	7	6.2%	9	7.3%	16	10.0%	16	6.8%	19	5.3%
전체	54	100%	113	100%	123	100%	160	100%	236	100%	360	100%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 48.192, df : 25, sig. : 0.004<0.05(통계적 차이가 있음)

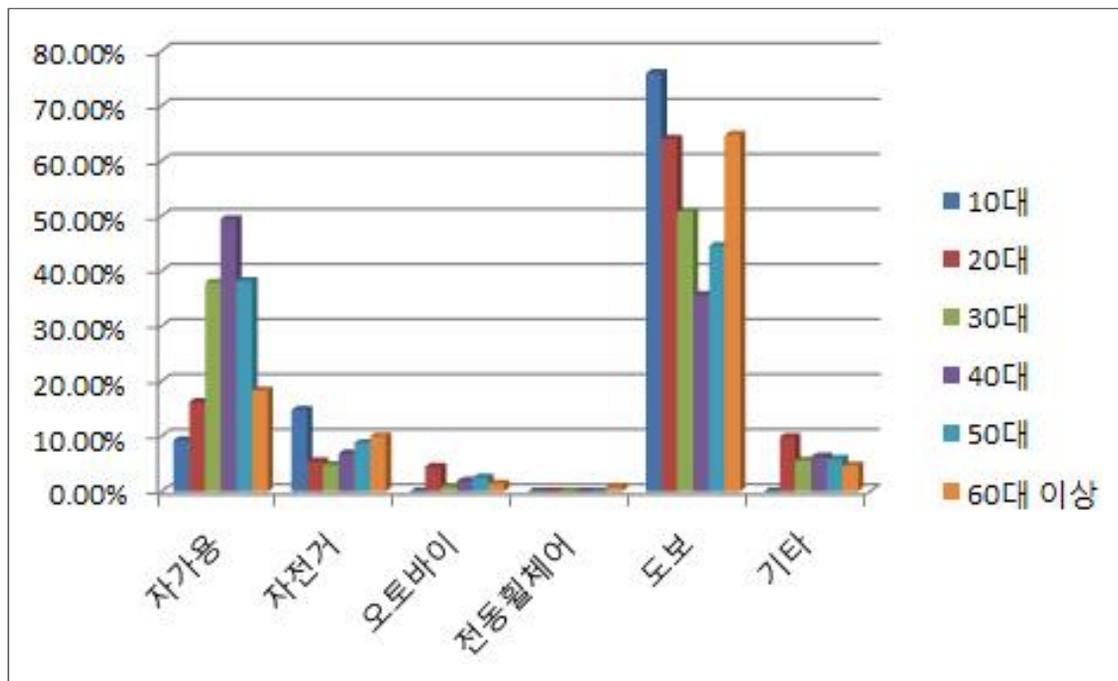


[그림 3-178] 마을 인근지역 이동수단(행사 중) - 연령 교차분석

〈표 3-182〉 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자가용	5	9.3%	18	16.2%	47	37.9%	79	49.4%	91	38.2%	66	18.3%
자전거	8	14.8%	6	5.4%	6	4.8%	11	6.9%	21	8.8%	36	10.0%
오토바이	0	.0%	5	4.5%	1	.8%	3	1.9%	6	2.5%	5	1.4%
전동휠체어	0	.0%	0	.0%	0	.0%	0	.0%	0	.0%	3	.8%
도보	41	75.9%	71	64.0%	63	50.8%	57	35.6%	106	44.5%	233	64.7%
기타	0	.0%	11	9.9%	7	5.6%	10	6.3%	14	5.9%	17	4.7%
전체	54	100%	111	100%	124	100%	160	100%	238	100%	360	100%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 115.832, df : 25, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



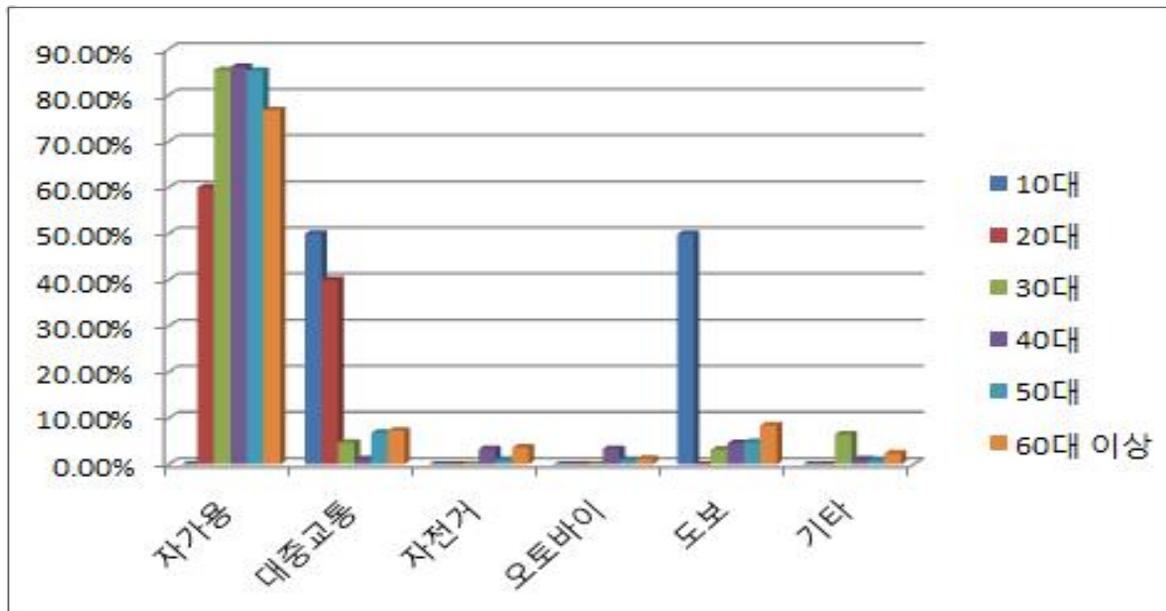
[그림 3-179] 마을 인근지역 이동수단(행사 후) - 연령 교차분석

- 주요 통행 이동수단의 경우, 20대는 행사 전 ‘자가용’이 9명(60.0%), 행사 중 ‘대중교통’ 10명(66.7%), 행사 후 ‘자가용’ 8명(53.3%)로 각각 높게 나타났으며, 30대, 40대, 50대, 60대 이상의 경우 행사 중에 대중교통 비율이 행사 전, 후와 비교해서 높아지긴 했으나 ‘자가용’이용이 가장 높게 나타남

〈표 3-183〉 주요 통행 이동수단(행사 전) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자가용	0	.0%	9	60.0%	53	85.5%	75	86.2%	88	85.4%	63	76.8%
대중교통	1	50.0%	6	40.0%	3	4.8%	1	1.1%	7	6.8%	6	7.3%
자전거	0	.0%	0	.0%	0	.0%	3	3.4%	1	1.0%	3	3.7%
오토바이	0	.0%	0	.0%	0	.0%	3	3.4%	1	1.0%	1	1.2%
도보	1	50.0%	0	.0%	2	3.2%	4	4.6%	5	4.9%	7	8.5%
기타	0	.0%	0	.0%	4	6.5%	1	1.1%	1	1.0%	2	2.4%
전체	2	100.0%	15	100.0%	62	100.0%	87	100.0%	103	100.0%	82	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 62.020 df : 25, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)

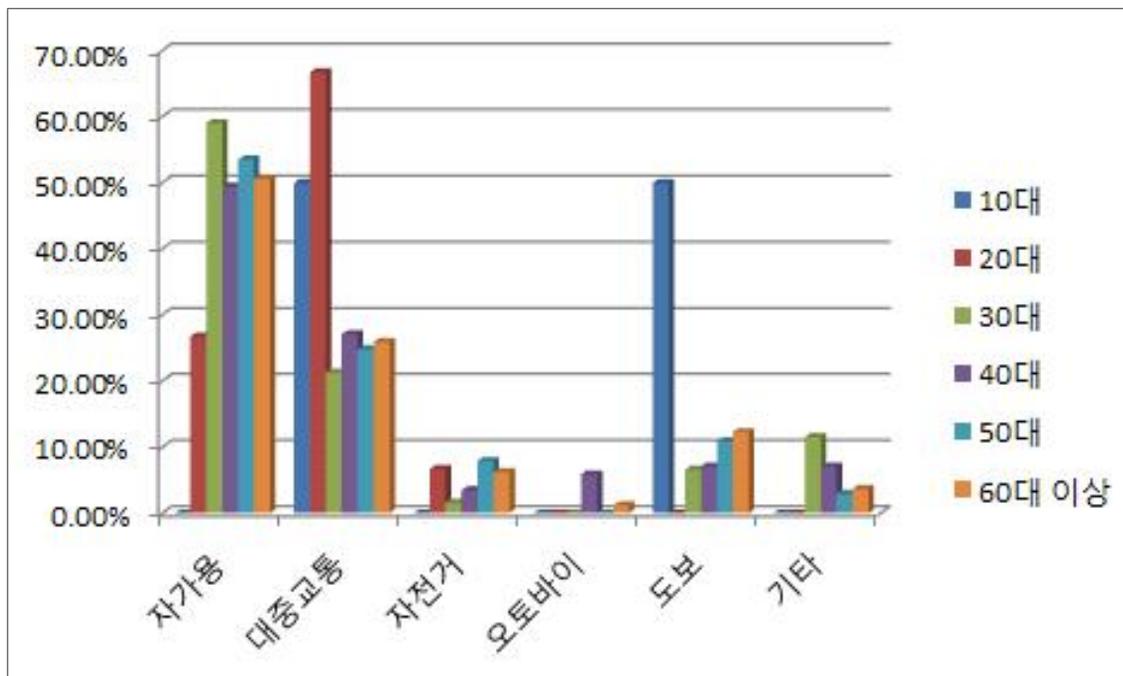


[그림 3-180] 주요 통행 이동수단(행사 전) - 연령 교차분석

〈표 3-184〉 주요 통행 이동수단(행사 중) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자가용	0	.0%	4	26.7%	36	59.0%	42	49.4%	54	53.5%	41	50.6%
대중교통	1	50.0%	10	66.7%	13	21.3%	23	27.1%	25	24.8%	21	25.9%
자전거	0	.0%	1	6.7%	1	1.6%	3	3.5%	8	7.9%	5	6.2%
오토바이	0	.0%	0	.0%	0	.0%	5	5.9%	0	.0%	1	1.2%
도보	1	50.0%	0	.0%	4	6.6%	6	7.1%	11	10.9%	10	12.3%
기타	0	.0%	0	.0%	7	11.5%	6	7.1%	3	3.0%	3	3.7%
전체	2	100.0%	15	100.0%	61	100.0%	85	100.0%	101	100.0%	81	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 42.997 df : 25, sig. : 0.014<0.05(통계적 차이가 있음)

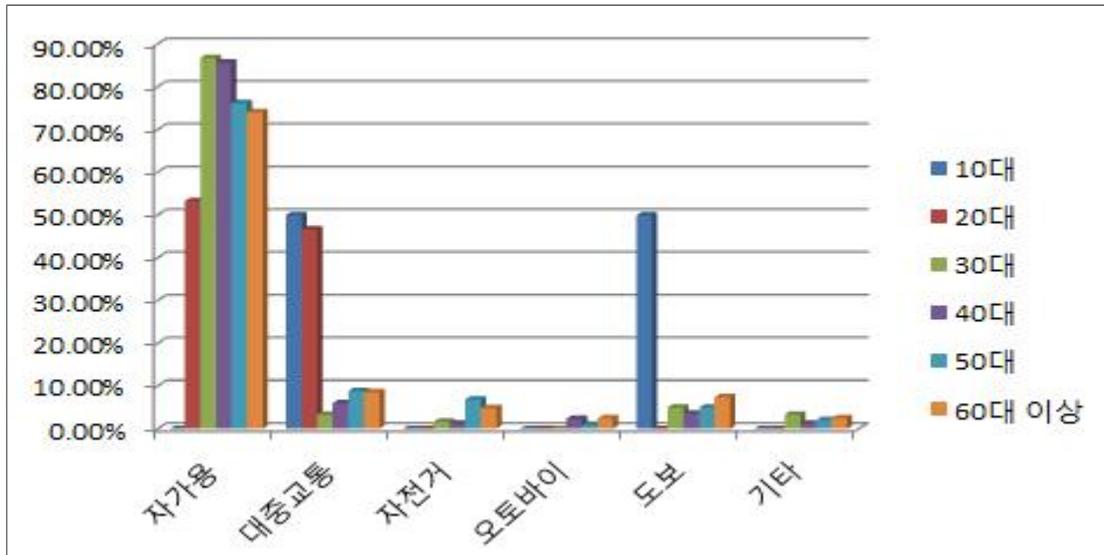


[그림 3-181] 주요 통행 이동수단(행사 중) - 연령 교차분석

〈표 3-185〉 주요 통행 이동수단(행사 후) - 연령 교차분석

구 분	10대		20대		30대		40대		50대		60대 이상	
	빈도	%	빈도	%								
자가용	0	.0%	8	53.3%	52	86.7%	72	85.7%	77	76.2%	60	74.1%
대중교통	1	50.0%	7	46.7%	2	3.3%	5	6.0%	9	8.9%	7	8.6%
자전거	0	.0%	0	.0%	1	1.7%	1	1.2%	7	6.9%	4	4.9%
오토바이	0	.0%	0	.0%	0	.0%	2	2.4%	1	1.0%	2	2.5%
도보	1	50.0%	0	.0%	3	5.0%	3	3.6%	5	5.0%	6	7.4%
기타	0	.0%	0	.0%	2	3.3%	1	1.2%	2	2.0%	2	2.5%
전체	2	100.0%	15	100.0%	60	100.0%	84	100.0%	101	100.0%	81	100.0%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 53.316 df : 25, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-182] 주요 통행 이동수단(행사 후) - 연령 교차분석

6) 생태교통 전반적 만족도

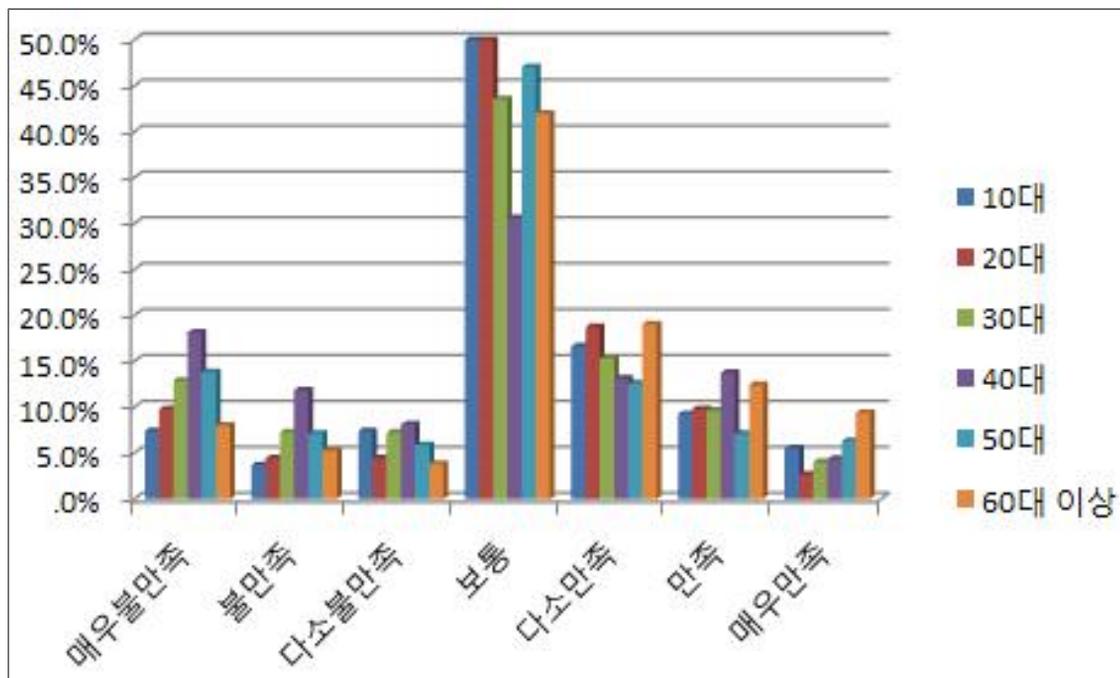
- 연령대 별 생태교통 수원 2013 행사의 전반적 만족도에 대해서는 60대 이상 그룹에서 비교적 긍정적 의견이 많이 나타났으며, 부정적 의견은 타 연령대에 비해 40대(38.1%)에서 많이 나타남
 - 긍정적 의견이 많은 연령대는 60대(40.9%)였으며 10대(31.6%), 20대(31.3%), 40대(31.3%)에 비하여 매우 큰 차이를 보였음

- 부정적 의견이 많은 연령대는 40대(38.1%)였으며, 부정적 의견이 적었던 연령대는 10대(18.5%), 20대(18.8%), 60대(17.1%)이고 이는 운전을 하지 않는 비율이 높은 연령대이기도 함

〈표 3-186〉 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
10대	빈도	4	2	4	27	9	5	3	54
	%	7.4%	3.7%	7.4%	50.0%	16.7%	9.3%	5.6%	100%
20대	빈도	11	5	5	56	21	11	3	112
	%	9.8%	4.5%	4.5%	50.0%	18.8%	9.8%	2.7%	100%
30대	빈도	16	9	9	54	19	12	5	124
	%	12.9%	7.3%	7.3%	43.5%	15.3%	9.7%	4.0%	100%
40대	빈도	29	19	13	49	21	22	7	160
	%	18.1%	11.9%	8.1%	30.6%	13.1%	13.8%	4.4%	100%
50대	빈도	33	17	14	112	30	17	15	238
	%	13.9%	7.1%	5.9%	47.1%	12.6%	7.1%	6.3%	100%
60대 이상	빈도	29	19	14	152	69	45	34	362
	%	8.0%	5.2%	3.9%	42.0%	19.1%	12.4%	9.4%	100%

주: Pearson χ^2 : Chi-square Value : 55.377 df : 30, sig. : 0.003<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-183] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

4. 기타

- 거주기간, 점유형태(자가 및 전월세 등), 차량운전여부에 따른 행공동 향후 발전방안에 대하여 분석하였음

1) 거주기간에 따른 분석

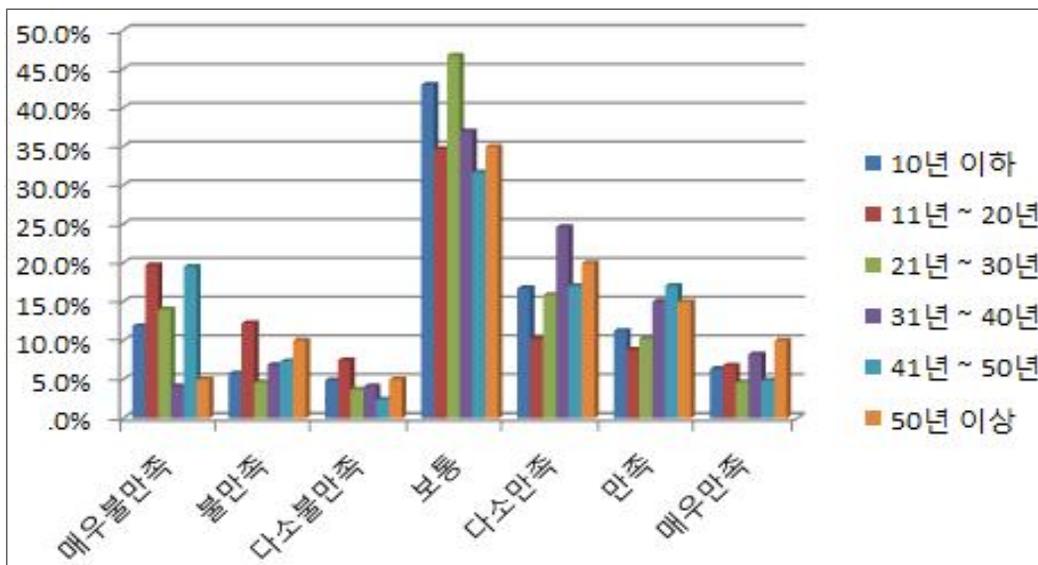
(1) 생태교통 수원 2013 만족도

- 생태교통 수원 2013 전반적 만족도 조사 결과 거주기간 31년~40년과 50년 이상인 그룹이 만족도가 높은 편이며, 거주기간 11년~20년 그룹의 만족도가 낮은 것으로 나타났음
- ‘보통’이라는 응답이 10년 이하 거주자 141명(43.0%), 11년~20년 거주자 51명(34.7%), 21년~30년 거주자 50명(46.7%), 31년~40년 거주자 27명(37.0%), 41년~50년 거주자 13명(31.7), 50년 이상 거주자 7명(35.0%)으로 가장 높게 나타남

〈표 3-187〉 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
10년 이하	빈도	39	19	16	141	55	37	21	328
	%	11.9%	5.8%	4.9%	43.0%	16.8%	11.3%	6.4%	100%
11년 ~ 20년	빈도	29	18	11	51	15	13	10	147
	%	19.7%	12.2%	7.5%	34.7%	10.2%	8.8%	6.8%	100%
21년 ~ 30년	빈도	15	5	4	50	17	11	5	107
	%	14.0%	4.7%	3.7%	46.7%	15.9%	10.3%	4.7%	100%
31년 ~ 40년	빈도	3	5	3	27	18	11	6	73
	%	4.1%	6.8%	4.1%	37.0%	24.7%	15.1%	8.2%	100%
41년 ~ 50년	빈도	8	3	1	13	7	7	2	41
	%	19.5%	7.3%	2.4%	31.7%	17.1%	17.1%	4.9%	100%
50년 이상	빈도	1	2	1	7	4	3	2	20
	%	5.0%	10.0%	5.0%	35.0%	20.0%	15.0%	10.0%	100%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 37.324 df : 30, sig. : 0.168>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-184] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

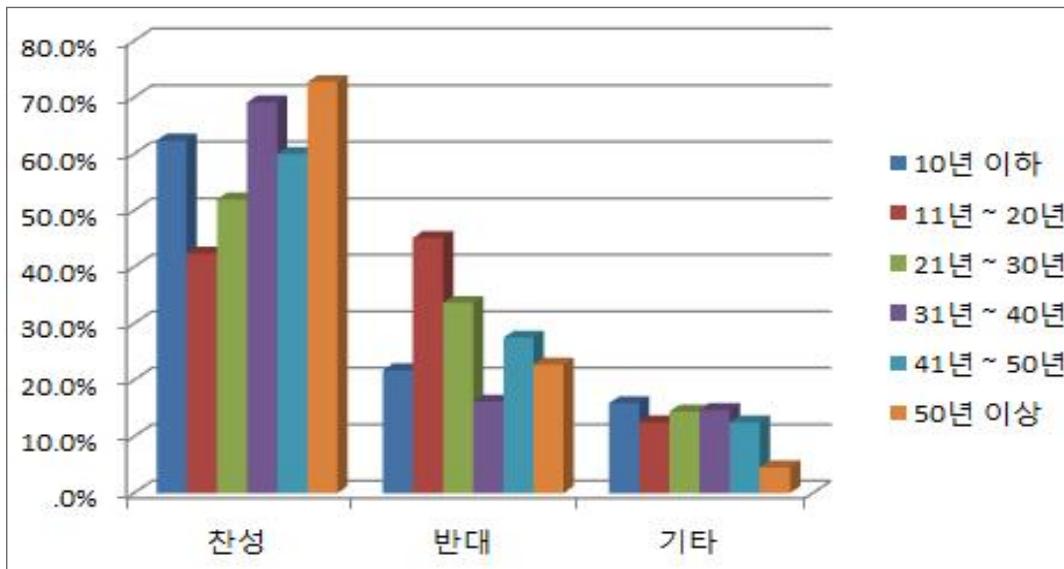
(2) 생태교통마을 지속적 구축여부

- 생태교통마을 향후 구축 찬반의견 조사 결과 거주기간 31년~40년과 50년 이상인 그룹이 찬성의견이 많은 편이며, 거주기간 11년~20년 그룹의 반대의견이 많은 것으로 나타났음
- 10년 이하 거주자 204명(62.4%), 21년~30년 거주자 54명(51.9%), 31년~40년 거주자 47명(69.1%), 41년~50년 거주자 24명(60.0%), 50년 이상 거주자 16명(72.7%)으로 찬성의견이 더 많았으나, 41년~50년 거주자는 반대의견이 65명(45.1%)으로 찬성 61명(42.4%)보다 많이 나타남

〈표 3-188〉 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

구 분		찬성	반대	기타
10년 이하	빈도	204	71	52
	%	62.4%	21.7%	15.9%
11년 ~ 20년	빈도	61	65	18
	%	42.4%	45.1%	12.5%
21년 ~ 30년	빈도	54	35	15
	%	51.9%	33.7%	14.4%
31년 ~ 40년	빈도	47	11	10
	%	69.1%	16.2%	14.7%
41년 ~ 50년	빈도	24	11	5
	%	60.0%	27.5%	12.5%
50년 이상	빈도	16	5	1
	%	72.7%	22.7%	4.5%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 37.093, df : 10, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-185] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

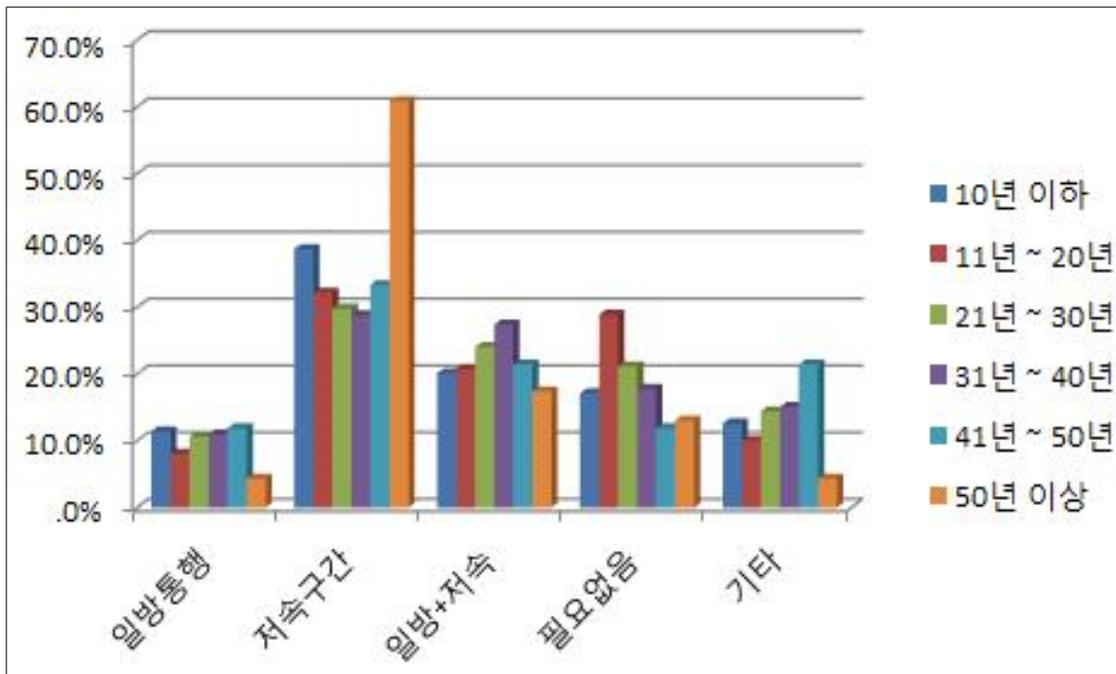
(3) 생태교통 마을 운영 방안

- 차 없는 마을의 통행 체계에 대해 ‘저속구간’이란 응답이 10년 이하 129명(38.7%), 11년~20년 48명(32.2%), 21년~30년 31명(29.8%), 31년~40년 21명(28.8%), 41년~50년 14명(33.3%), 50년 이상 14명(60.9%)으로 가장 높았으며, 그 다음으로 ‘일방통행+저속구간’의 응답이 높게 나타남

〈표 3-189〉 신흥·장안동 마을 통행체계

구 분		일방통행	저속구간	일방+저속	필요없음	기타	전체
10년 이하	빈도	38	129	67	57	42	333
	%	11.4%	38.7%	20.1%	17.1%	12.6%	100.0%
11년 ~ 20년	빈도	12	48	31	43	15	149
	%	8.1%	32.2%	20.8%	28.9%	10.1%	100.0%
21년 ~ 30년	빈도	11	31	25	22	15	104
	%	10.6%	29.8%	24.0%	21.2%	14.4%	100.0%
31년 ~ 40년	빈도	8	21	20	13	11	73
	%	11.0%	28.8%	27.4%	17.8%	15.1%	100.0%
41년 ~ 50년	빈도	5	14	9	5	9	42
	%	11.9%	33.3%	21.4%	11.9%	21.4%	100.0%
50년 이상	빈도	1	14	4	3	1	23
	%	4.3%	60.9%	17.4%	13.0%	4.3%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 26.188 df : 20, sig. : 0.160>0.05(통계적 차이가 없음)



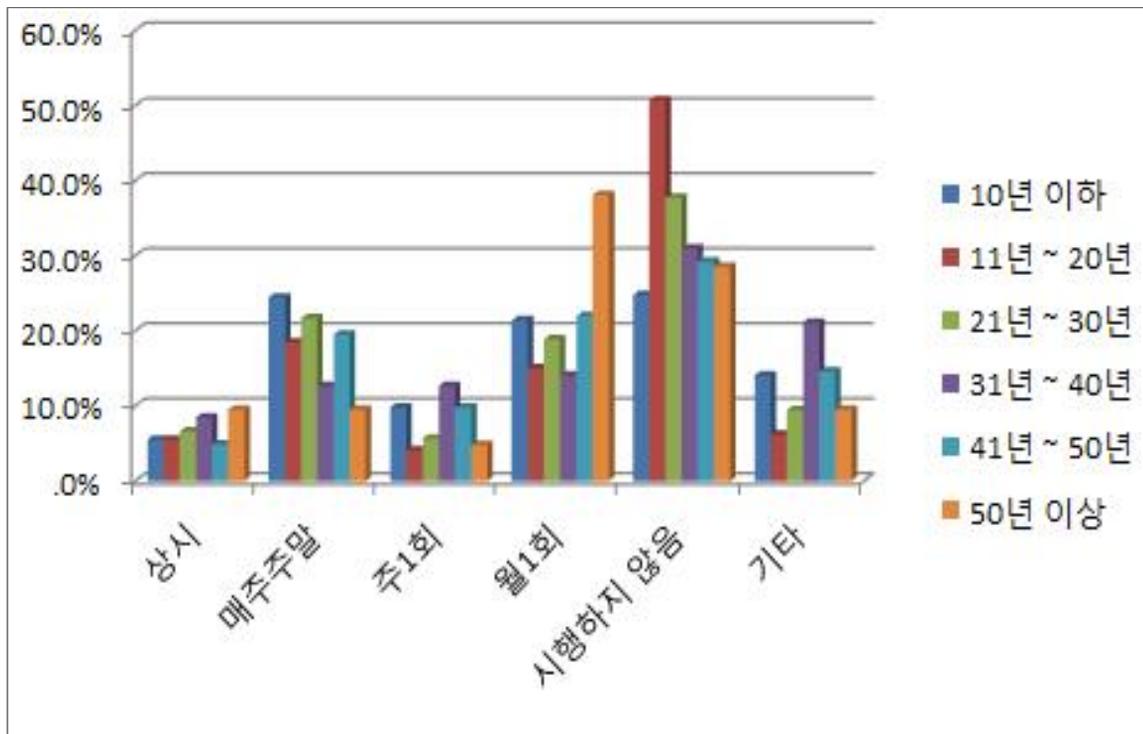
[그림 3-186] 신흥·장안동 마을 통행체계

○ 차 없는 마을 적정운영빈도에 대해서는 30년 이하 거주민들은 매주 주말, 31년 이상 거주 그룹은 월 1회 실시의견으로 양분되었음

〈표 3-190〉 차 없는 마을 적정 운영빈도

구 분		상시	매주주말	주1회	월1회	시행하지않음	기타	전체
10년 이하	빈도	18	80	32	70	81	46	327
	%	5.5%	24.5%	9.8%	21.4%	24.8%	14.1%	100.0%
11년 ~ 20년	빈도	8	27	6	22	74	9	146
	%	5.5%	18.5%	4.1%	15.1%	50.7%	6.2%	100.0%
21년 ~ 30년	빈도	7	23	6	20	40	10	106
	%	6.6%	21.7%	5.7%	18.9%	37.7%	9.4%	100.0%
31년 ~ 40년	빈도	6	9	9	10	22	15	71
	%	8.5%	12.7%	12.7%	14.1%	31.0%	21.1%	100.0%
41년 ~ 50년	빈도	2	8	4	9	12	6	41
	%	4.9%	19.5%	9.8%	22.0%	29.3%	14.6%	100.0%
50년 이상	빈도	2	2	1	8	6	2	21
	%	9.5%	9.5%	4.8%	38.1%	28.6%	9.5%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 53.979 df : 25, sig. : 0.001<0.05(통계적 차이가 있음)



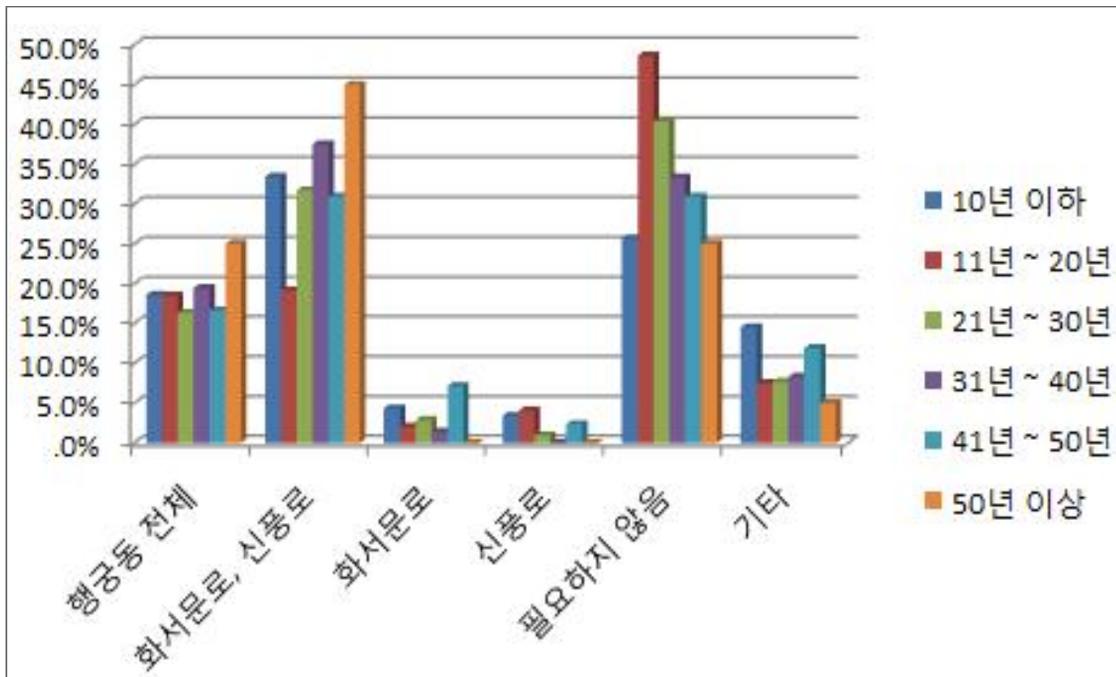
[그림 3-187] 차 없는 마을 적정 운영빈도

- 걱정 운영범위는 10년 이하 108명(33.4%), 31년~40년 27명(37.5%), 50년 이상 9명(45.0%)이 '화서문로, 신평로'를 가장 많이 선택하였고, 11년~20년, 21년~30년은 각각 71명(48.6%), 42명(40.4%)으로 '필요하지 않음'의 비중이 높게 나타남

〈표 3-191〉 차 없는 마을 걱정 운영범위

구 분		행궁동 전체	화서문로, 신평로	화서문로	신평로	필요하지 않음	기타	전체
10년 이하	빈도	60	108	14	11	83	47	323
	%	18.6%	33.4%	4.3%	3.4%	25.7%	14.6%	100.0%
11년 ~ 20년	빈도	27	28	3	6	71	11	146
	%	18.5%	19.2%	2.1%	4.1%	48.6%	7.5%	100.0%
21년 ~ 30년	빈도	17	33	3	1	42	8	104
	%	16.3%	31.7%	2.9%	1.0%	40.4%	7.7%	100.0%
31년 ~ 40년	빈도	14	27	1	0	24	6	72
	%	19.4%	37.5%	1.4%	.0%	33.3%	8.3%	100.0%
41년 ~ 50년	빈도	7	13	3	1	13	5	42
	%	16.7%	31.0%	7.1%	2.4%	31.0%	11.9%	100.0%
50년 이상	빈도	5	9	0	0	5	1	20
	%	25.0%	45.0%	.0%	.0%	25.0%	5.0%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 45.860 df : 25, sig. : 0.007<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-188] 차 없는 마을 걱정 운영범위

2) 점유형태에 따른 분석(자가-전세-월세)

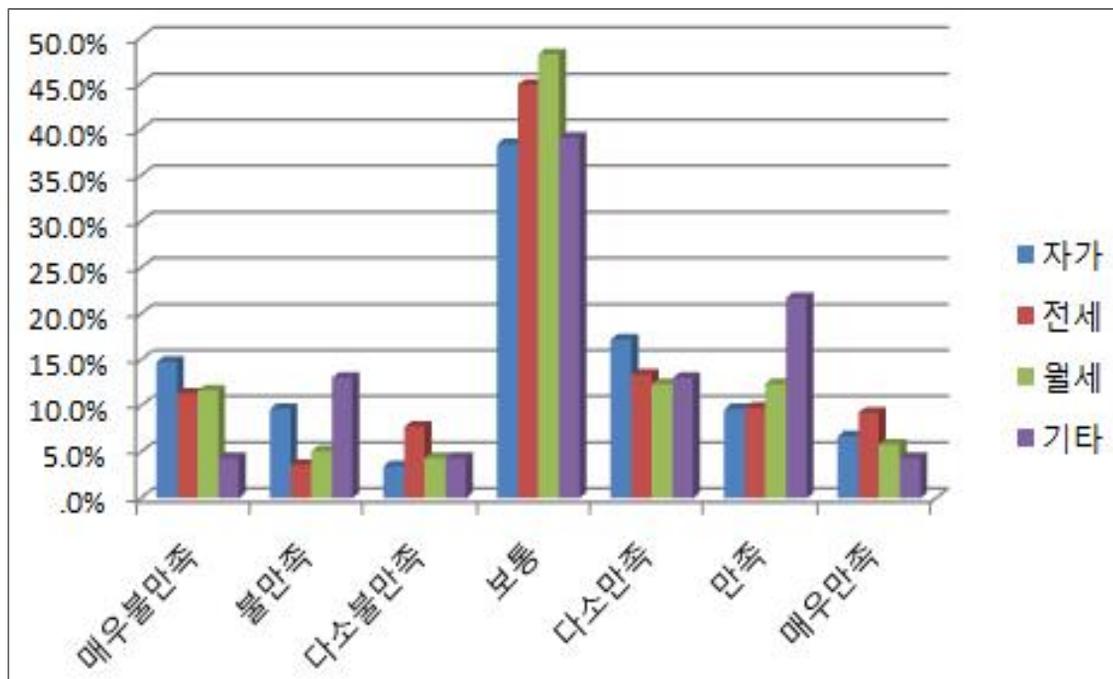
(1) 생태교통 수원 2013 만족도

○ 점유형태에 따른 생태교통 수원 2013의 만족도는 자가는 ‘보통’ 146명(38.4%), ‘다소만족’ 64명(17.2%), 전세는 ‘보통’ 87명(44.8%), ‘다소만족’ 26명(13.4%), 월세는 ‘보통’ 66명(48.2%), ‘다소만족’ 17명(12.4%), ‘만족’ 17명(12.4%), 기타 ‘보통’ 9명(39.1%), ‘만족’ 5명(21.7%)순으로 나타남

〈표 3-192〉 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
자가	빈도	55	36	13	143	64	36	25	372
	%	14.8%	9.7%	3.5%	38.4%	17.2%	9.7%	6.7%	100.0%
전세	빈도	22	7	15	87	26	19	18	194
	%	11.3%	3.6%	7.7%	44.8%	13.4%	9.8%	9.3%	100.0%
월세	빈도	16	7	6	66	17	17	8	137
	%	11.7%	5.1%	4.4%	48.2%	12.4%	12.4%	5.8%	100.0%
기타	빈도	1	3	1	9	3	5	1	23
	%	4.3%	13.0%	4.3%	39.1%	13.0%	21.7%	4.3%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 26.509, df : 18, sig. : 0.089>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-189] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

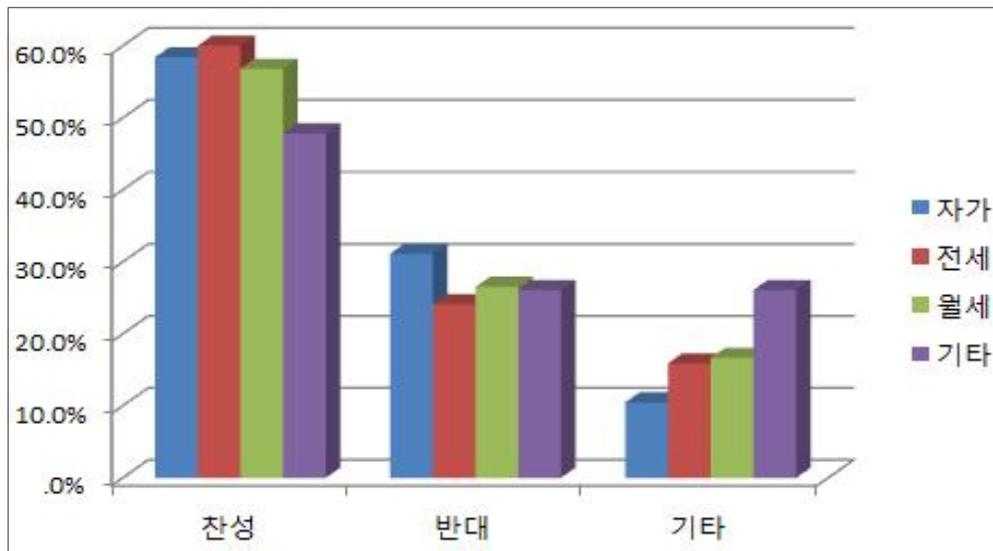
(2) 생태교통마을 지속적 구축여부

- 생태교통 마을 향후 구축에 대해, 자가 212명(58.4%), 전세 117명(60.0%), 월세 75명(56.8%), 기타 11명(47.8%)로 찬성이 반대보다 높게 나타남

〈표 3-193〉 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

구 분		찬성	반대	기타	전체
자가	빈도	212	113	38	363
	%	58.4%	31.1%	10.5%	100.0%
전세	빈도	117	47	31	195
	%	60.0%	24.1%	15.9%	100.0%
월세	빈도	75	35	22	132
	%	56.8%	26.5%	16.7%	100.0%
기타	빈도	11	6	6	23
	%	47.8%	26.1%	26.1%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 9.937, df : 6, sig. : 0.127>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-190] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

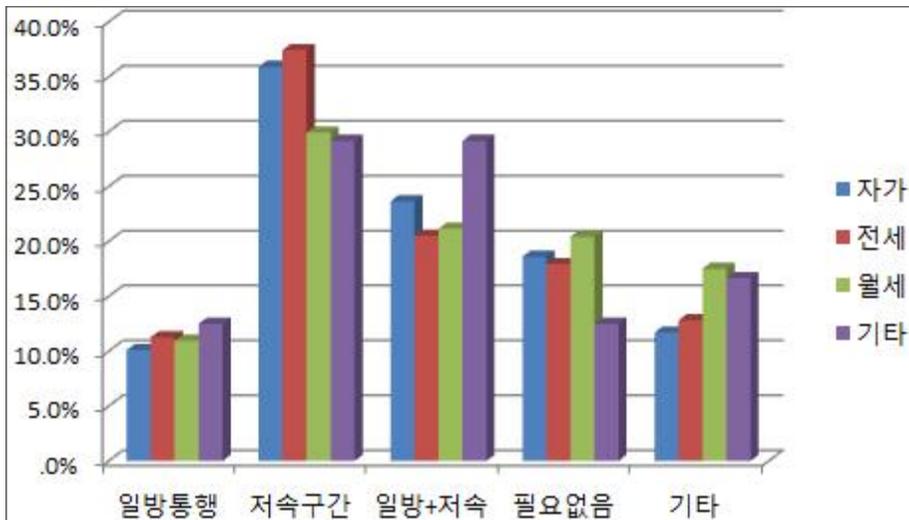
(3) 생태교통 마을 운영 방안

- 신평·장안동 마을 통행체계에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.880으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음
- 자가 135명(35.9%), 전세 73명(37.4%), 월세 41명(29.9%), 기타 7명(29.2%)으로 '저속 구간'이 높게 나타남

〈표 3-194〉 신평·장안동 마을 통행체계

구 분		일방통행	저속구간	일방+저속	필요없음	기타	전체
자가	빈도	38	135	89	70	44	376
	%	10.1%	35.9%	23.7%	18.6%	11.7%	100.0%
전세	빈도	22	73	40	35	25	195
	%	11.3%	37.4%	20.5%	17.9%	12.8%	100.0%
월세	빈도	15	41	29	28	24	137
	%	10.9%	29.9%	21.2%	20.4%	17.5%	100.0%
기타	빈도	3	7	7	3	4	24
	%	12.5%	29.2%	29.2%	12.5%	16.7%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 6.653, df : 12, sig. : 0.880 > 0.05 (통계적 차이가 없음)



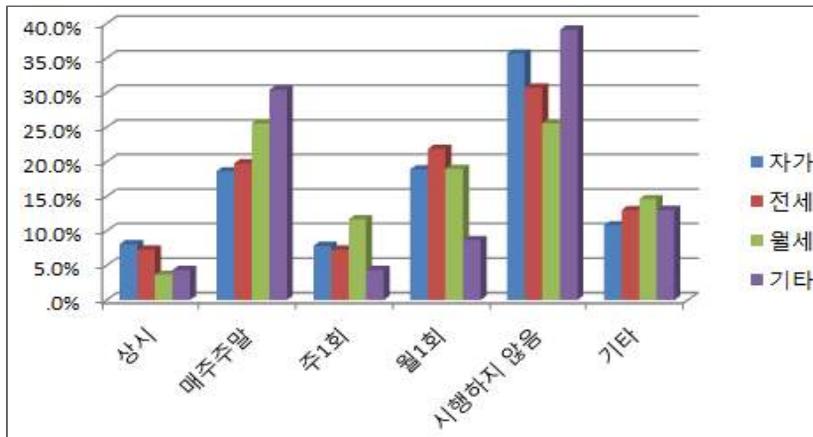
[그림 3-191] 신평·장안동 마을 통행체계

- 차 없는 마을 적정 운영빈도는 Chi-square 유의수준 0.364로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음
- ‘시행하지않음’ 의견이 자가 132명(35.7%), 전세 59명(30.7%), 기타 9명(39.1%)로 각각 높게 나타났으며, 월세의 경우 ‘매주주말’ 35명(25.5%), ‘시행하지않음’ 35명(25.5%)로 나타남

〈표 3-195〉 차 없는 마을 적정 운영빈도

구 분		상시	매주 주말	주1회	월1회	시행 하지 않음	기타	전체
자가	빈도	30	69	29	70	132	40	370
	%	8.1%	18.6%	7.8%	18.9%	35.7%	10.8%	100.0%
전세	빈도	14	38	14	42	59	25	192
	%	7.3%	19.8%	7.3%	21.9%	30.7%	13.0%	100.0%
월세	빈도	5	35	16	26	35	20	137
	%	3.6%	25.5%	11.7%	19.0%	25.5%	14.6%	100.0%
기타	빈도	1	7	1	2	9	3	23
	%	4.3%	30.4%	4.3%	8.7%	39.1%	13.0%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 16.269, df : 15, sig. : 0.364>0.05(통계적 차이가 없음)



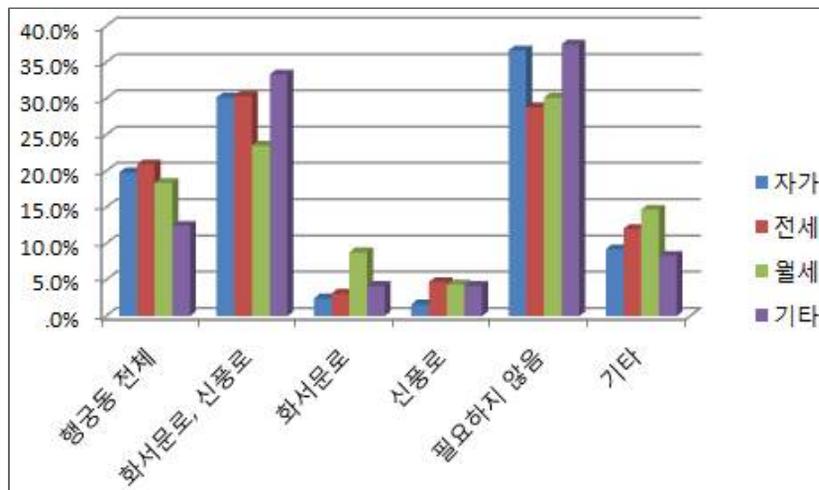
[그림 3-192] 차 없는 마을 적정 운영빈도

- 차 없는 마을의 적정 운영범위에서도 Chi-square 유의수준 0.055로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음
- ‘필요하지않음’ 의견이 자가 135명(36.7%), 월세 41명(30.1%), 기타 9명(37.5%)로 각각 높게 나타났으며, 전세의 경우 ‘화서문로+신풍로’가 32명(23.5%)로 높게 나타남

〈표 3-196〉 차 없는 마을 적정 운영범위

구 분		행궁동 전체	화서문로, 신풍로	화서문로	신풍로	필요 하지 않음	기타	전체
자가	빈도	73	111	9	6	135	34	368
	%	19.8%	30.2%	2.4%	1.6%	36.7%	9.2%	100.0%
전세	빈도	40	58	6	9	55	23	191
	%	20.9%	30.4%	3.1%	4.7%	28.8%	12.0%	100.0%
월세	빈도	25	32	12	6	41	20	136
	%	18.4%	23.5%	8.8%	4.4%	30.1%	14.7%	100.0%
기타	빈도	3	8	1	1	9	2	24
	%	12.5%	33.3%	4.2%	4.2%	37.5%	8.3%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 24.611, df : 15, sig. : 0.055>0.05(통계적 차이가 없음)



[그림 3-193] 차 없는 마을 적정 운영범위

3) 차량 운전여부에 따른 분석

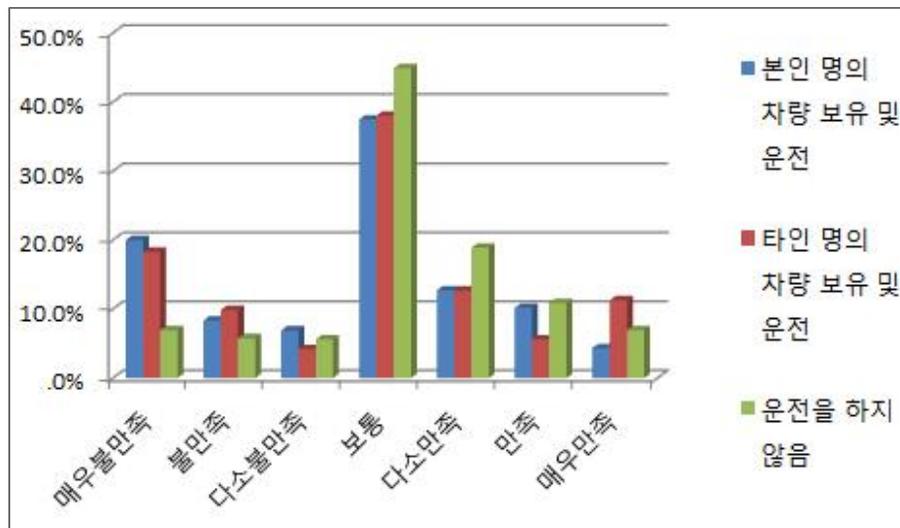
(1) 생태교통 수원 2013 만족도

- 차량 운전여부에 따른 생태교통 수원 2013의 만족도는 ‘운전을 하지 않음’, ‘타인명의 차량 운전’, ‘본인명의 차량운전’ 순서로 높은 만족도를 보였음
- ‘본인 명의 차량 보유 및 운전’의 경우 ‘보통’ 103명(37.5%), ‘매우불만족’ 5명(20.0%), ‘타인 명의 차량 보유 및 운전’ 또한 ‘보통’ 27명(38.0%), ‘매우불만족’ 13명(18.3%)순으로 나타났고, ‘운전을 하지 않음’은 ‘보통’ 264명(44.9%), ‘다소만족’ 111명(18.9%)순으로 나타남

〈표 3-197〉 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

구 분		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	전체
본인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	55	23	19	103	35	28	12	275
	%	20.0%	8.4%	6.9%	37.5%	12.7%	10.2%	4.4%	100%
타인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	13	7	3	27	9	4	8	71
	%	18.3%	9.9%	4.2%	38.0%	12.7%	5.6%	11.3%	100%
운전을 하지 않음	빈도	41	34	33	264	111	64	41	588
	%	7.0%	5.8%	5.6%	44.9%	18.9%	10.9%	7.0%	100%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 47.935, df : 12, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-194] 생태교통 수원 2013 전반적 만족도

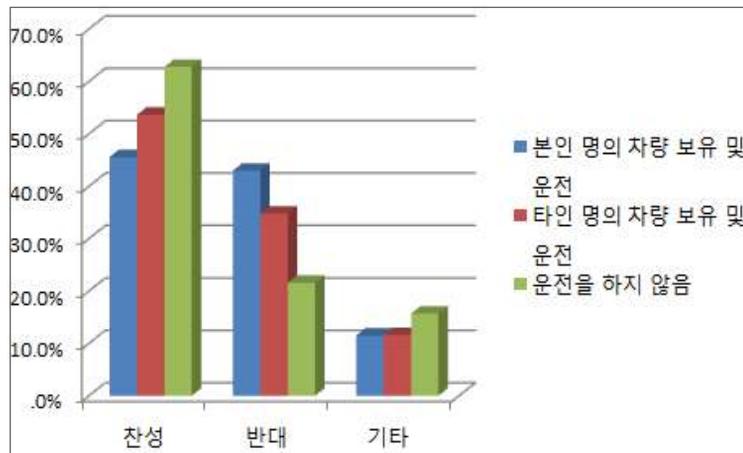
(2) 생태교통마을 지속적 구축여부

- 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견은 ‘운전을 하지 않음’, ‘타인명의 차량운전’, ‘본인명의 차량운전’ 순서로 높은 찬성의견을 보였음
- ‘본인 명의 차량 보유 및 운전’은 찬성 123명(45.6%), 반대 116명(43.0%)로 나타났으며, ‘타인 명의 차량 보유 및 운전’ 37명(53.6%), ‘운전을 하지 않음’ 364명(62.8%)이 찬성을 선택해 반대보다 높게 나타남

〈표 3-198〉 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

구 분		찬성	반대	기타	전체
본인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	123	116	31	270
	%	45.6%	43.0%	11.5%	100.0%
타인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	37	24	8	69
	%	53.6%	34.8%	11.6%	100.0%
운전을 하지 않음	빈도	364	125	91	580
	%	62.8%	21.6%	15.7%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 42.568, df : 4, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-195] 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견

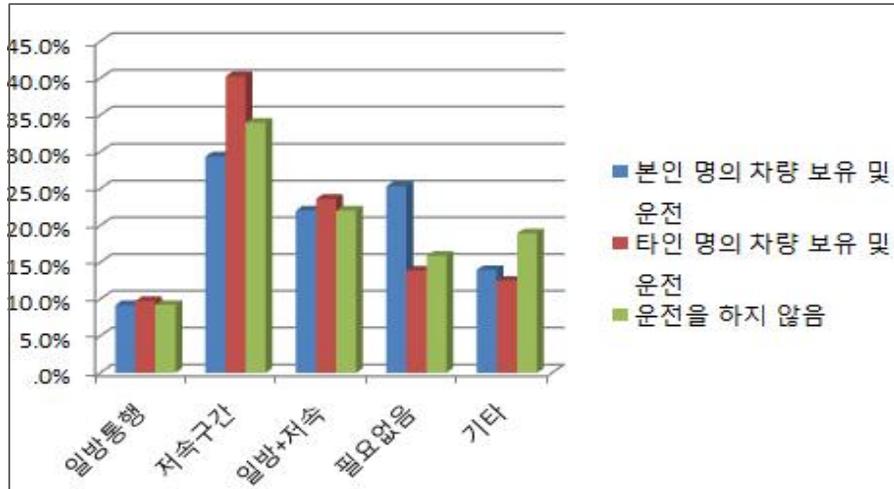
(3) 생태교통 마을 운영 방안

- 신평·장안동 마을통행체계 조사 결과 ‘타인명의차량운전’과 ‘운전을 하지 않음’ 그룹에서는 저속구간시행과 일방통행+저속구간 동시시행이 각각 1,2순위로 응답비율이 높았으나, ‘본인명의차량운전’ 그룹에서는 ‘저속구간’이 1순위, ‘필요없음’ 의견이 2순위로 나타났다
- ‘저속구간’이 ‘본인 명의 차량 보유 및 운전’ 80명(29.4%), ‘타인 명의 차량 보유 및 운전’ 29명(40.3%), ‘운전을 하지 않음’ 199명(34.0%)으로 가장 많이 선택됨

〈표 3-199〉 신평·장안동 마을 통행체계

구 분		일방 통행	저속 구간	일방+ 저속	필요 없음	기타	전체
본인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	25	80	60	69	38	272
	%	9.2%	29.4%	22.1%	25.4%	14.0%	100.0%
타인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	7	29	17	10	9	72
	%	9.7%	40.3%	23.6%	13.9%	12.5%	100.0%
운전을 하지 않음	빈도	54	199	129	93	111	586
	%	9.2%	34.0%	22.0%	15.9%	18.9%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 16.046, df : 8, sig. : 0.042<0.05(통계적 차이가 있음)



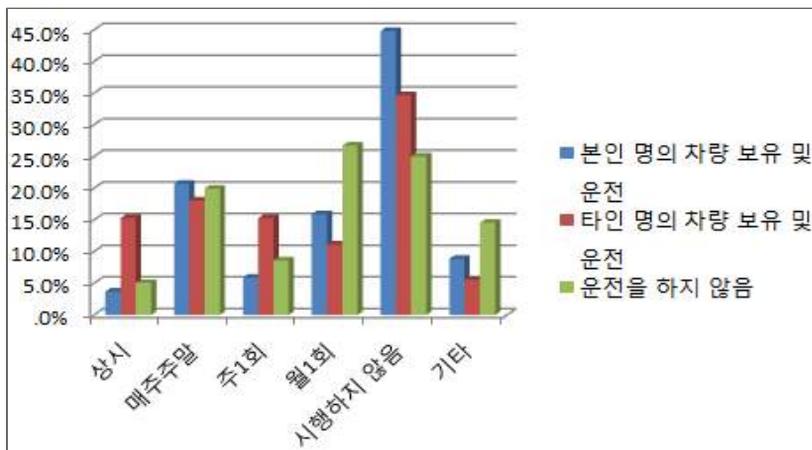
[그림 3-196] 신풍·장안동 마을 통행체계

○ 차 없는 마을의 적정 운영빈도는 ‘시행하지않음’ 의견을 ‘본인 명의 차량 보유 및 운전’ 121명(44.8%), ‘타인 명의 차량 보유 및 운전’ 25명(34.7%)이 선택하였고, ‘운전을 하지 않음’에 해당하는 주민은 158명(26.7%)로 ‘월1회’를 가장 많이 선택함

<표 3-200> 차 없는 마을 적정 운영빈도

구 분		상시	매주 주말	주1회	월1회	시행하지 않음	기타	전체
본인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	10	56	16	43	121	24	270
	%	3.7%	20.7%	5.9%	15.9%	44.8%	8.9%	100.0%
타인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	11	13	11	8	25	4	72
	%	15.3%	18.1%	15.3%	11.1%	34.7%	5.6%	100.0%
운전을 하지 않음	빈도	30	118	51	158	148	86	591
	%	5.1%	20.0%	8.6%	26.7%	25.0%	14.6%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 65.726, df : 10, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



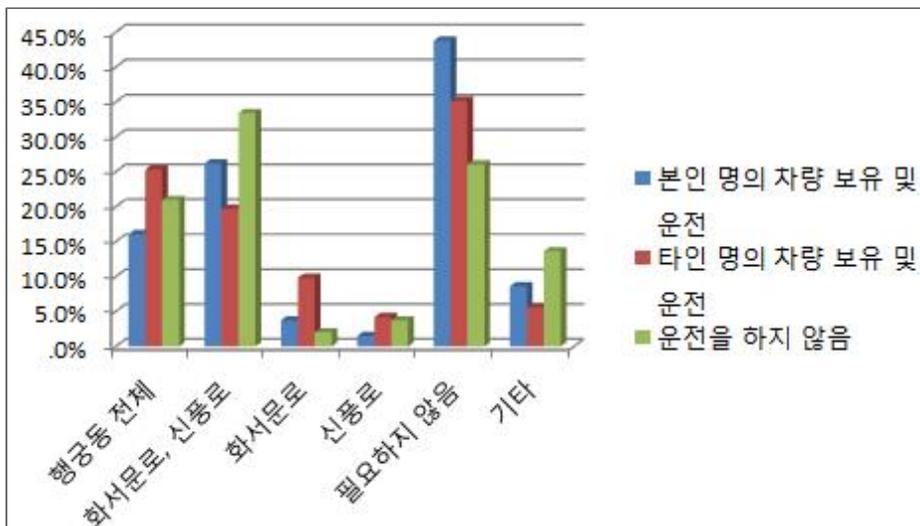
[그림 3-197] 차 없는 마을 적정 운영빈도

- 적정 운영범위는 ‘필요하지않음’을 ‘본인 명의 차량 보유 및 운전’ 117명(43.8%), ‘타인 명의 차량 보유 및 운전’ 25명(35.2%)이 선택하였고, ‘운전을 하지 않음’은 196명(33.4%)이 ‘화서문로, 신평로’를 가장 많이 선택함

〈표 3-201〉 차 없는 마을 적정 운영범위

구 분		행궁동 전체	화서문로, 신평로	화서문로	신평로	필요하지 않음	기타	전체
본인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	43	70	10	4	117	23	267
	%	16.1%	26.2%	3.7%	1.5%	43.8%	8.6%	100.0%
타인 명의 차량 보유 및 운전	빈도	18	14	7	3	25	4	71
	%	25.4%	19.7%	9.9%	4.2%	35.2%	5.6%	100.0%
운전을 하지 않음	빈도	123	196	12	22	153	80	586
	%	21.0%	33.4%	2.0%	3.8%	26.1%	13.7%	100.0%

주 : Pearson χ^2 : Chi-square Value : 50.014, df : 10, sig. : 0.000<0.05(통계적 차이가 있음)



[그림 3-198] 차 없는 마을 적정 운영범위

5. 소결

- 거주민과 자영업자 교차분석 결과 행사에 대한 만족도와 향후 생태교통 마을 구축의지는 거주민이 더 높은 것으로 나타났음
 - 거주민의 경우 생태교통 수원 2013으로 인해 출퇴근 및 일상생활에 불편함이 있었지만, 마을 발전을 위해 일부 불편함을 감수할 수 있다는 의견으로 자영업자보다 높은 만족도와 마을 구축 의지를 보이게 되었음
 - 자영업자의 경우 일과시간 내에 지역 거주민보다 오래 머무르며 경제활동을 하기 때문에 차 없는 마을에 대한 더 많은 불편을 느끼고 있는 것으로 보임
- 거주지에 따른 교차분석 결과 대체적으로 만족도가 높은 지역은 장안동으로 나타났으며, 신흥동은 상대적으로 극단치(매우 만족·매우불만족) 의견이 많이 나타났음
 - 장안동 주민들의 경우 상대적으로 승용차를 이용하는 주민들이 적었고, 대체주차장인 화홍문까지의 거리가 상대적으로 가까운 편이어서 생태교통에 대한 만족도와 향후 마을 구축의지가 강했음
- 연령대에 따른 교차분석 결과 60대에서 높은 만족도를 보였으며 40대에서 낮은 만족도를 보였음
 - 60대 이상에서는 승용차를 운전하는 비율이 낮기도 하고 경제활동에서 은퇴한 인원이 많아 상대적으로 생태교통 수원 2013의 차 없는 마을에 대한 만족도가 높게 나타났음
 - 경제활동이 한참 왕성하고 차량 운전자수 비율이 가장 높은 40대에서는 차 없는 마을에 대한 부정적 의견이 가장 강했음
- 거주기간에 따른 교차분석 결과 향후 생태교통 마을 구축 의지는 50년 이상 거주 그룹에서 가장 높게 나타났으며, 11년~20년 거주 그룹에서 부정적인 인식이 많은 것으로 나타났음
- 주택 혹은 사업장 점유형태에 따른 향후 생태교통 마을 구축의지 분석결과 자가, 전세, 월세 구분에 따른 유의미한 차이는 없는 것으로 나타났음
- 차량운전유무에 따른 향후 생태교통 마을 구축의지 분석결과 운전을 하지 않는 그룹에서의 마을구축 의지가 가장 높게 나타났으며, 자가차량 운전자들의 부정적 의견이 많은 것으로 드러났음

제4절 300인 원탁토론회³⁾

1. 개요

1) 일시

- 2013년 11월 13일(수), 19:00~21:30

2) 장소

- 라마다 플라자 수원호텔

3) 참석대상

- 수원시민, 전문가 등을 포함한 300여명

〈표 3-202〉 300인 원탁토론회 참석자

소속	직위	성명
계		300명
수원시	시장	염태영
	제2부시장	이재준
수원시의회	시의원(5)	노영관
		김명욱
		명규환
		최강귀
		배중헌
		박순영
지역 주민	신평, 장안동 주민	240명
시민사회단체	-	15명
전문가	(생태교통 관련)	15명
기타 일반시민	(행궁동 이외지역)	30명

4) 토론 주제

- 생태교통마을 발전을 위하여 할 일(자유토론)
- 화서문로, 신평로 특화거리 운영방식(표결토론)

3) 300인 원탁토론회는 본 과업과는 별개로 생태교통 수원 2013에 대한 주민들과 전문가들의 의견을 구하기 위해 수원시에서 별도로 추진하였음

- 생태교통 차없는 마을 운영(표결토론)

5) 발제

- ① 생태교통마을의 변천과 현재가치 - 경희대 후마니타스칼리지 교수 김준혁
- ② 생태교통마을의 비전 - 수원시 제2부시장 이재준

6) 이후계획

- 토론회 결과는 생태교통 정책결정에 반영될 예정

2. 진행일정

- 등록절차부터 폐회까지 3시간에 걸쳐서 진행

〈표 3-203〉 300인 원탁토론회 진행일정

순서	시간	내용	비고
등록	18:30~19:00	참가자 접수 및 테이블 안내	
개회	19:00~19:10	개회 및 인사말씀	염태영 시장 노영관 시의회 의장
	19:10~19:15	경과보고: 생태교통 수원 2013	교통국장
발제	19:15~19:25	발제 1: 생태교통마을의 변천과 현재가치	김준혁 교수
		발제 2: 생태교통마을의 비전	제2부시장
마음열기	19:25~19:30	토론소개 및 규칙 안내	진행자
	19:30~19:35	참가자 통계 및 인식조사 결과 발표	
제1토론	19:35~20:25	생태교통마을의 발전방안 토론	
제2토론	20:25~21:05	화서문로, 신평로 특화거리 운영방안 차없는 마을 운영방식 토론	
폐회	21:05~21:30	총평 및 폐회	

3. 토론회 참가자 사전조사 분석결과

- 제1토론과 제2토론을 위한 사전과정으로 행궁동 주민(참가신청자)을 대상으로 마을의 운영방안과 생태교통사업의 지속적 운영을 위한 확대방안에 대해 개방형 질문으로 진행되었음

1) 조사 기간

- 2013년 11월 4일(월), 8일(금)

2) 조사대상

- 토론참가 신청자 및 지역주민 432명 중 248명(응답률 57%)

3) 조사기관

- 코리아스픽스

4) 조사방법

- 조사원에 의한 일대일 주관식 전화조사

5) 조사문항

- ① 인구통계조사
- ② 행궁동의 개선사항 및 발전방안에 대한 주민인식조사
- ③ 생태교통마을의 지속적 운영을 위한 실천방안

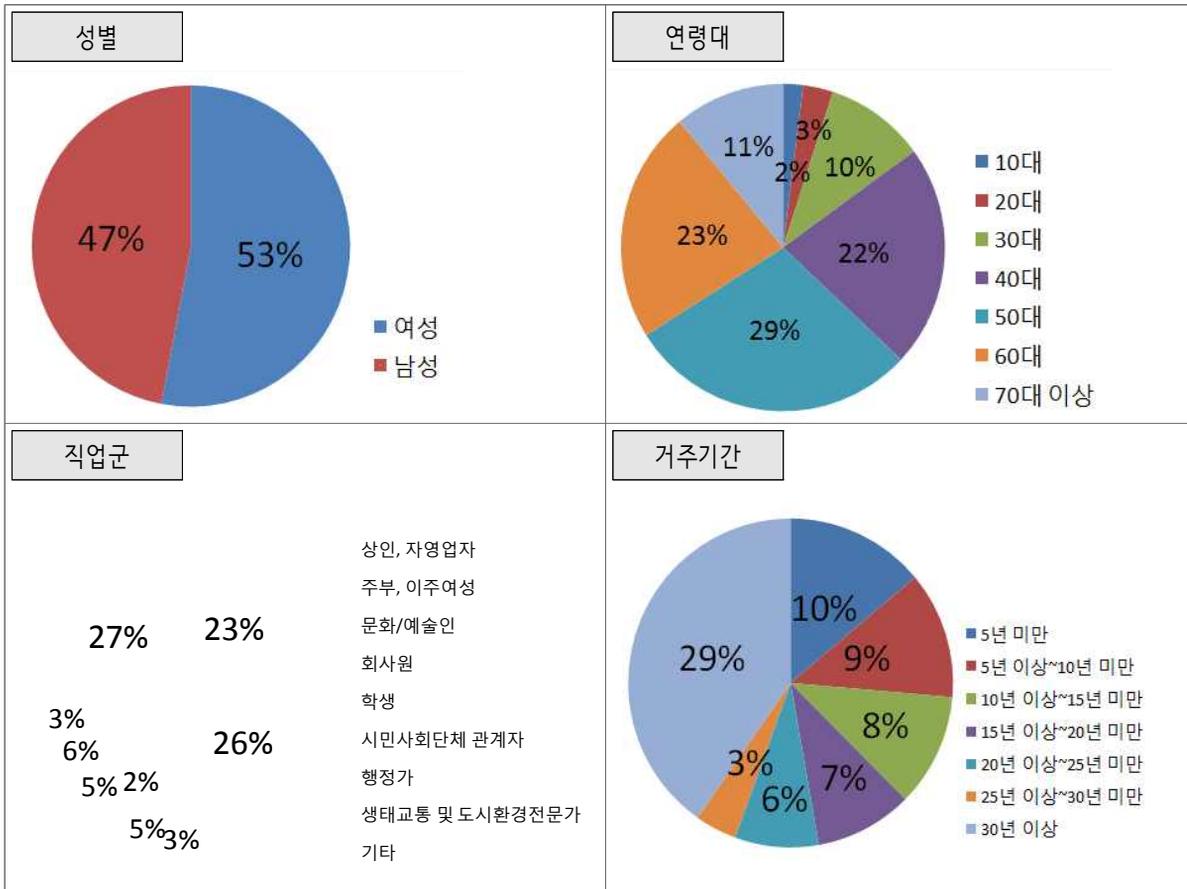
6) 조사 결과

- ① 인구통계분석
- ② 행궁동의 개선사항에 대한 인식
- ③ 행궁동의 발전방안에 대한 인식
- ④ 생태교통마을의 지속적 운영을 위한 실천방안
- ⑤ 행궁동 내 승용차를 줄이기 위한 방안

7) 조사 결과 세부내용

(1) 응답자 인구통계분석

- 응답자(총 248명)의 성별분포를 살펴보면 여성이 53%, 남성이 47%로 여성이 조금 높았으며, 연령대는 40대가 22%, 50대가 29%, 60대가 23%로 전체 응답자의 74%가 중장년층임
- 직업군은 상인 및 자영업자 23%, 주부 26%, 문화/예술인이 27%를 차지하고 있으며, 응답자의 38%가 행궁동에 20년 이상 거주하고 있어 지역에 대해 잘 알고 애착심이 강할 것으로 추측됨



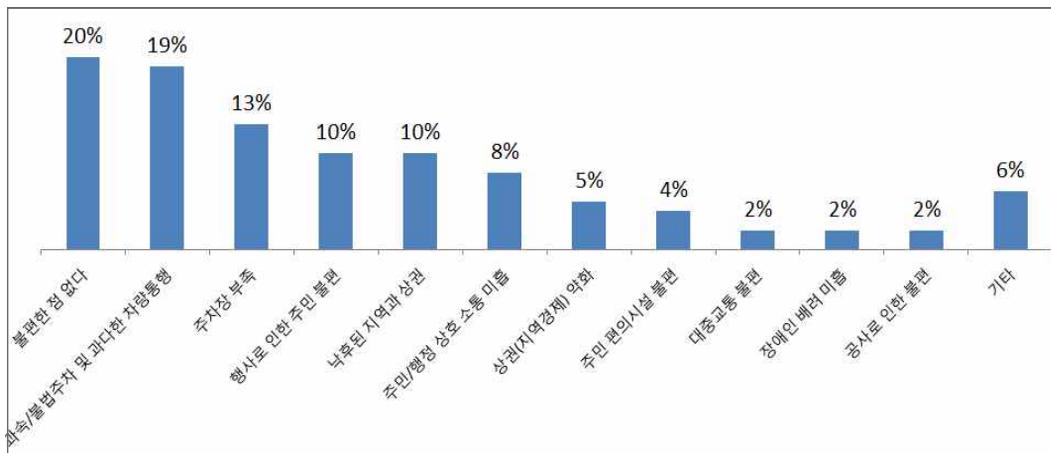
[그림 3-199] 응답자 인구통계

(2) 행궁동의 개선사항에 대한 인식

- 현재 행궁동의 개선사항을 묻는 질문에 대해 불편한 점이 없다는 의견이 20%로 가장 높아, 생태교통마을 체험으로 인해 상권 활성화, 환경 개선 등이 다수 이루어졌음을 알 수 있음
- 과속/불법주차 및 과도한 차량통행으로 인한 불편이 19%, 주차장 부족이 13%, 대중교통 불편이 2%로 교통 관련 문제가 전체 중 34%를 차지함
- 또한 행사로 인한 주민 불편이 10%, 주민 편의시설 불편이 4%, 공사로 인한 불편이 2%로 나타나, 행사 준비기간 및 개최기간 동안 주민들의 불편사항이 많았음을 알 수 있음

〈표 3-204〉 행궁동의 개선사항에 대한 인식

구분	빈도 (명)	비율 (%)
1. 불편한 점 없다(환경개선/상권강화/비전 등 만족)	49	20
2. 과속/불법주차 및 과도한 차량통행(협소한 도로, 통과 차량, 주말 쌍방향 통행)	46	19
3. 주차장 부족	32	13
4. 행사로 인한 주민 불편(교통, 소음, 노숙, 행사 이후 단속, 화분관리, 쓰레기)	24	10
5. 낙후된 지역과 상권(노후건물/주택, 점집, 술집, 개발제한, 치안불안, 방문객 유입시설 미흡)	24	10
6. 주민/행정 상호 소통 미흡(주민간 갈등, 축제운영미숙)	19	8
7. 상권(지역경제) 약화 (주부일자리부족, 행사로 인한 불편)	13	5
8. 주민 편의시설 불편(대형마트, 병원, 학원)	10	4
9. 대중교통 불편	6	2
10. 장애인 배려 미흡(턱, 건물목)	6	2
11. 공사로 인한 불편	4	2
12. 기타	15	6
계	248	100



[그림 3-200] 행궁동의 개선사항에 대한 인식

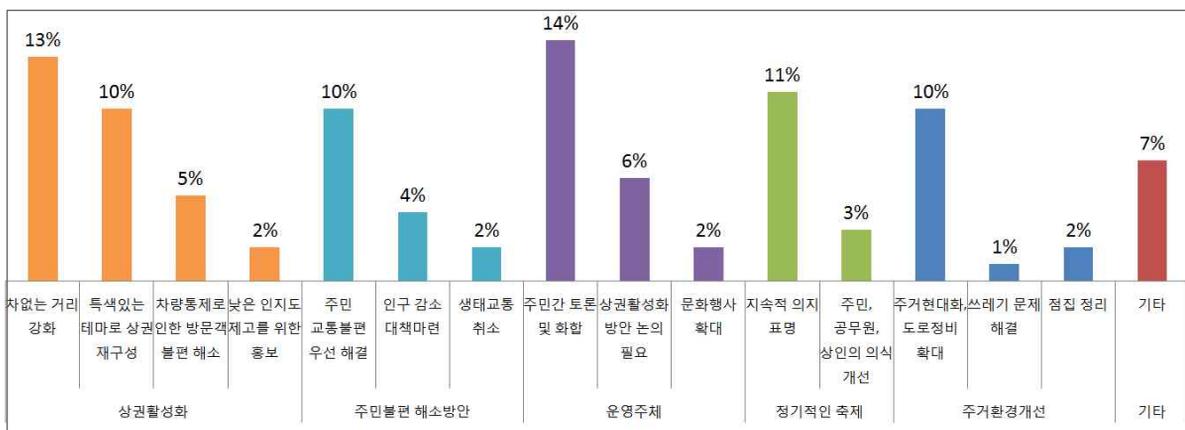
(3) 행궁동의 발전방안에 대한 인식

- 행궁동의 발전방안에 대한 응답은 크게 상권활성화, 주민불편 해소방안, 운영주체, 정기적인 축제, 주거환경개선 등 다섯 가지로 구분함
- 상권활성화 관련 발전방안이 30%로 가장 높게 나타났으며, 운영주체 관련 22%, 주민불편 해소방안 관련 16%, 정기적인 축제 관련 14%, 주거환경개선 관련 13%, 기타 의견 7% 순으로 나타남

- 개별 응답 현황을 살펴보면 주민간 토론 및 화합이 14%, 차없는 거리 강화가 13%, 지속적인 의지 표명이 11%로 나타나, 행사 준비 및 진행 과정에서 주민간의 소통이 잘 이루어지고, 차없는 거리가 강화된다면 장기적이고 정기적 개최가 가능할 것으로 보임

〈표 3-205〉 행궁동의 발전방향에 대한 인식

구분	행궁동의 발전방안	빈도(명)	비율(%)
운영주체	1. 주민간 토론 및 화합(갈등해결, 자발성, 신뢰)	34	14
상권활성화	2. 차없는 거리 강화(속도제한, 더 많은 인도, 주말, 수원전체 노력, 주정차 단속)	32	13
정기적인 축제	3. 지속적인 의지 표명(1회성 아쉬움, 장기관점 필요, 구체성 필요, 계획적 개발)	28	11
상권활성화	4. 특색있는 테마로 상권 재구성(젊은 방문객 유치, 선순환 상권, 민속촌벤치마킹, 업종변환, 어린이시설)	25	10
주거환경개선	5. 주거현대화, 도로정비 확대(주민문화공간, 기반강화, 복수동 미혜택, 전신주 지주화)	24	10
주민불편 해소방안	6. 주민 교통불편 우선 해결(장기공사불편, 주차장, 시각장애인 배려)	24	10
운영주체	7. 상권활성화 방안 논의 필요(편의시설, 숙박시설)	14	6
상권활성화	8. 차량통제로 인한 방문객 불편 해소(공영주차장, 주차문제, 경전철)	12	5
주민불편 해소방안	9. 인구 감소 대책마련(젊은층 유입, 개발제한 완화)	9	4
정기적인 축제	10. 주민, 공무원, 상인의 의식 개선	7	3
운영주체	11. 문화행사 확대(생태축제, 유동인구 증대 기여, 지속)	6	2
주민불편 해소방안	12. 생태교통 취소	5	2
주거환경개선	13. 점집 정리	4	2
상권활성화	14. 낮은 인지도 제고를 위한 홍보(유네스코 등재활용)	4	2
주거환경개선	15. 쓰레기 문제 해결(관광객, 외국인 노동자)	2	1
기타	16. 기타(시에서 매입, 무응답)	18	7
계		248	100



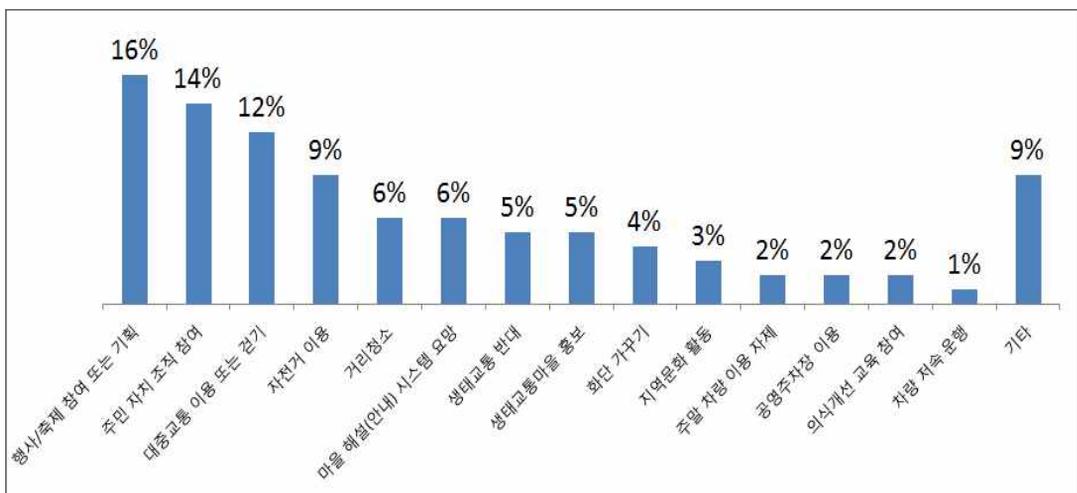
[그림 3-201] 행궁동의 발전방향에 대한 인식

(4) 생태교통마을의 지속적 운영을 위한 실천방안

- 행궁동이 생태교통마을로 계속 발전하기 위해서는 행사/축제에 참여하고 기획해야 한다는 의견이 16%로 가장 높으며, 주민자치조직에 참여해야 한다는 의견이 14%로 나타나 지역 주민들의 자발적 참여가 이루어지는 것이 매우 중요함을 나타내고 있음
- 또한 대중교통 이용 또는 걷기(12%), 자전거 이용(9%), 주말 차량 이용 자제(2%), 공영 주차장 이용(2%) 등 교통부문의 인프라 구축과 개선이 필요한 것을 나타냄

〈표 3-206〉 생태교통마을의 지속적 운영을 위한 실천방안에 대한 의견

구분	빈도(명)	비율(%)
1. 행사 및 축제 참여 또는 기획(자원봉사, 연구용역)	33	16
2. 주민 자치 조직 참여(토론회, 단결, 자발성, 감시)	29	14
3. 대중교통 이용 또는 걷기	25	12
4. 자전거 이용(자전거 버스, 택시, 공공자전거, 인프라요망)	19	9
5. 거리청소(내집 앞, 환경미화)	13	6
6. 마을 해설(안내) 시스템 요망(해설사 참여)	12	6
7. 생태교통 반대(교회 신도입장 대변, 이사간다)	11	5
8. 생태교통마을 홍보	11	5
9. 화단 가꾸기	9	4
10. 지역문화 활동	6	3
11. 주말 차량 이용 자제(화서문로, 신평로)	4	2
12. 공영주차장 이용(외곽 공영주차장 필요)	4	2
13. 의식개선 교육 참여	4	2
14. 차량 저속 운행	3	1
15. 기타(할 수 있는 일 없다)	19	9
계	202	100



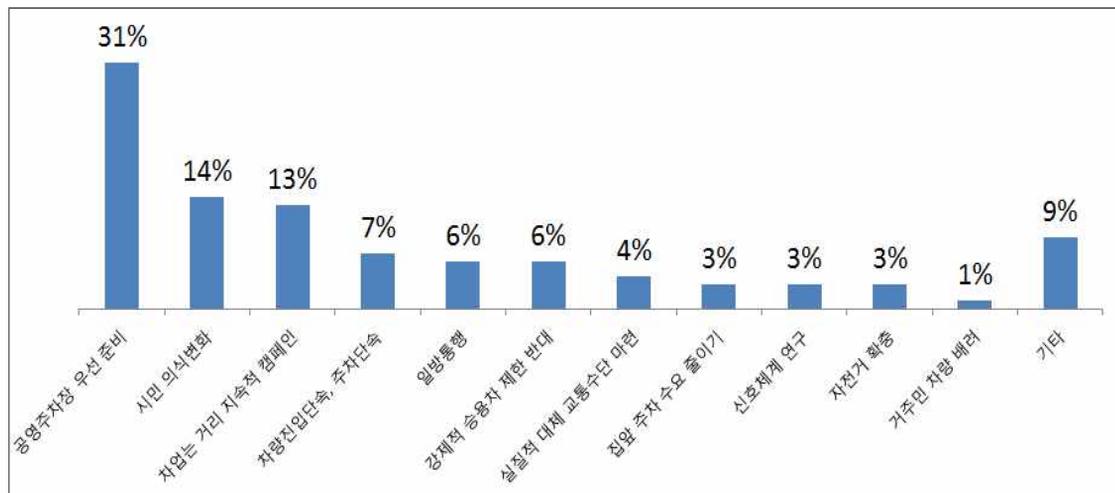
[그림 3-202] 생태교통마을의 지속적 운영을 위한 실천방안에 대한 의견

(5) 행궁동 내 승용차를 줄이기 위한 방안

- 행궁동 내 승용차를 줄이기 위해서는 공영주차장을 우선 준비해야 한다는 의견이 31%로 매우 높았으며, 시민 의식변화 14%, 차 없는 거리 지속적 캠페인이 13%로 나타나 각 개인의 실천의지가 중요함을 시사하고 있음
- 한편 강제적 승용차 제한 반대가 6%, 실질적 대체 교통수단 마련이 4%, 거주민 차량 배려가 1%로 나타나 생태교통마을 운영에 따른 거주민들의 불편함을 해소할 수 있는 방안을 마련하는 것이 필요한 것으로 나타남

〈표 3-207〉 행궁동 내 승용차를 줄이기 위한 방안

구분	빈도(명)	비율(%)
1. 공영주차장 우선 준비(자연스러운 동선, 무료이용)	22	31
2. 시민 의식변화(자전거/대중교통 이용)	10	14
3. 차 없는 거리 지속적 캠페인(날짜지정, 걷기, 축제때처럼)	9	13
4. 차량진입단속, 주차단속(통행 요금소설치)	5	7
5. 일방통행	4	6
6. 강제적 승용차 제한 반대	4	6
7. 실질적 대체 교통수단 마련(오르막)	3	4
8. 집앞 주차 수요 줄이기(화단, 가로등설치)	2	3
9. 신호체계 연구(운행감소보다 효율성 강화)	2	3
10. 자전거 확충(공공자전거, 자전거 택시)	2	3
11. 거주민 차량 배려	1	1
12. 기타	6	9
계	70	100



[그림 3-203] 행궁동 내 승용차를 줄이기 위한 방안

4. 토론회 진행 결과

1) 제1토론(생태교통마을 발전방안)

(1) 진행 순서

○ 입론 → 전체공유 → 상호토론 → 투표

① 입론

- 토론자 개개인이 사전조사를 통해 도출된 15개의 행궁동 발전방안 중 1가지만 선택하여 자신의 생각과 의견을 1분 30초 동안 말함. 발언자 이외의 토론자는 발언자의 의견에 경청하며, 타인의 의견에 대한 질문이나 반박 등의 리액션은 허용되지 않음

② 전체공유

- 입론을 통해 도출된 결과를 전체 토론자와 공유함

③ 상호토론

- 입론을 통해 도출된 결과를 토대로 발언자의 의견에 대해 보충주장, 질문과 응답, 주장과 반박을 통해 자유롭게 토론을 함

④ 투표

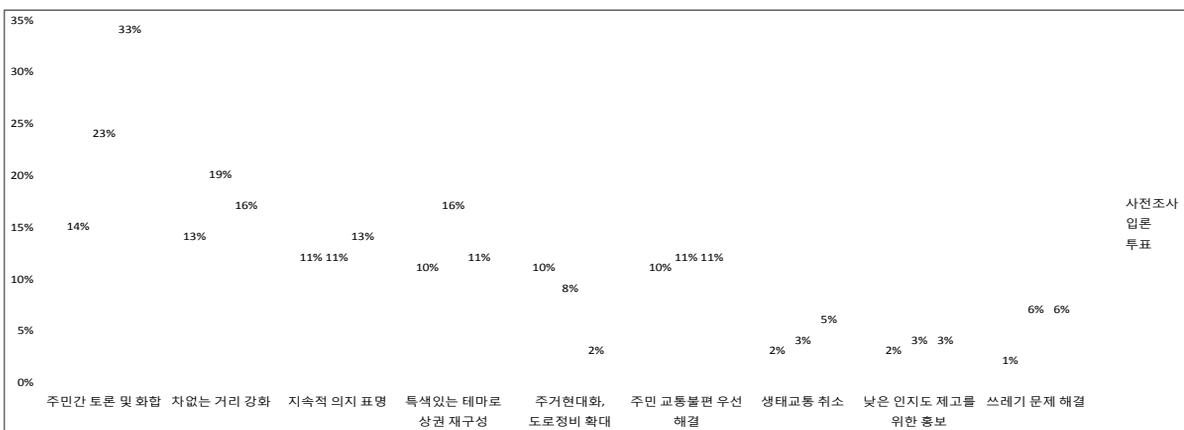
- 상호토론이 끝난 후 입론 때 도출된 발전방안 후보를 다시 투표함. 전체 공유 및 상호토론을 통해 입론 때 자신의 생각과 다른 후보를 선택할 수 있음

(2) 진행 결과

- 사전 조사에서 도출된 행궁동의 발전방안에 대한 의견을 입론단계와 전체공유 및 상호토론을 거친 후 마지막 단계에서 다시 투표를 하였음
- 그 결과 사전조사에서 14%로 가장 높게 나타났던 주민간 토론 및 화합이 입론 후 23%, 마지막 투표 단계에서는 33%로 상승하여 가장 큰 변화 폭을 나타냄
- 또한 차없는 거리 강화와 특색있는 테마로 상권 재구성, 생태교통 취소 등이 토론 후 소폭 상승하였음
- 그러나 주거현대화 및 도로정비 확대의 경우 토론회 이후 사전조사 결과보다 낮게 나타나 (10% → 18% → 2%), 무분별한 환경 개선 사업보다는 행궁동만의 차별화된 거리와 환경을 조성하는 것이 필요한 것으로 보임

〈표 3-208〉 행궁동의 발전방안에 대한 인식변화(의견도출 단계별 비교)

행궁동의 발전방안	사전조사		입론		투표	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
1. 주민간 토론 및 화합	34	14	59	23	77	33
2. 차없는 거리 강화	32	13	49	19	36	16
3. 지속적 의지 표명	28	11	30	11	31	13
4. 특색있는 테마로 상권 재구성	25	10	41	16	26	11
5. 주거현대화, 도로정비 확대	24	10	21	8	5	2
6. 주민 교통불편 우선 해결	24	10	30	11	26	11
7. 상권활성화 방안 논의 필요	14	6	-	-	-	-
8. 차량통제로 인한 방문객 불편 해소	12	5	-	-	-	-
9. 인구 감소 대책마련	9	4	-	-	-	-
10. 주민, 공무원, 상인의 의식 개선	7	3	-	-	-	-
11. 문화행사 확대	6	2	-	-	-	-
12. 생태교통 취소	5	2	9	3	11	5
13. 점집 정리	4	2	-	-	-	-
14. 낮은 인지도 제고를 위한 홍보	4	2	7	3	6	3
15. 쓰레기 문제 해결	2	1	15	6	13	6
16. 기타	18	7	1	0	-	-
계	248	100	262	100	231	100



[그림 3-204] 행궁동의 발전방안에 대한 인식변화(의견도출 단계별 비교)

2) 제2토론_1주제(화서문로, 신평로 특화거리 운영방식)

(1) 질문 1. 화서문로, 신평로의 통행차량 속도제한? (투표자: 총 211명)

- 화서문로와 신평로의 특화거리를 조성하기 위해서 통행차량의 속도를 20km 이하로 제한해야 한다는 응답이 121명으로 전체 중 약 57%를 나타냄

1. 30km 이하	55명
2. 20km 이하	121명
3. 필요하지 않다	35명

[그림 3-205] 화서문로, 신평로의 통행차량 속도수준

(2) 질문 2. 화서문로, 신평로의 통행차량 방향제한? (투표자: 총 226명)

- 화서문로와 신평로의 통행차량은 일방통행으로 제한하는 것이 필요하다는 응답이 149명으로 전체 중 약 66%를 나타냄

1. 일방통행 필요하다	149명
2. 양방향 통행유지	77명

[그림 3-206] 화서문로, 신평로의 통행차량 방향제한 방안

3) 제2토론_2주제(생태교통 차없는 마을 운영)

(1) 질문 1. 생태교통 차 없는 마을 운영 장소? (투표자: 총 225명)

- 행궁동을 생태교통 차 없는 마을로 운영할 경우 그 범위는 행궁동 전체로 해야 된다는 응답이 약 52%, 화서문로와 신평로만 해야 된다는 응답이 약 24%로 나타남
- 또한 약 18%의 응답자는 차 없는 마을 운영이 불필요하다고 응답함

1. 행궁동 전체	118명
2. 화서문로, 신평로	54명
3. 화서문로	10명
4. 신평로	3명
5. 필요하지 않다	40명

[그림 3-207] 생태교통 차 없는 마을 운영 장소

(2) 질문 2. 생태교통 차 없는 마을 운영 시기? (투표자: 총 232명)

- 생태교통 차 없는 마을 운영 시 토요일과 일요일에 시간을 정해서 운영해야 한다는 응답이 약 44%로 가장 높게 나타났으며, 월 1회가 12.5%, 하루 중 특정 시간이 약 10%, 상시 운영이 약 8%로 나타남
- 반대로 차 없는 마을을 운영하지 않는다고 응답한 수는 약 14%로 나타남

1. 상시	19명
2. 토, 일요일(시간을 정해서)	102명
3. 월 1회	29명
4. 분기별(3개월마다)	7명
5. 연1회(9월)	13명
6. 하지 않는다	33명
7. 하루 중 특정 시간	24명
8. 금, 토, 일	5명

[그림 3-208] 생태교통 차 없는 마을 운영 시기

제5절 주민설문-원탁토론 비교분석

1) 개요

- 2013년 11월에 실시한 주민설문조사 결과와 300인 원탁토론회에서 나온 주민투표 결과 중 유사한 문항을 서로 비교하였음

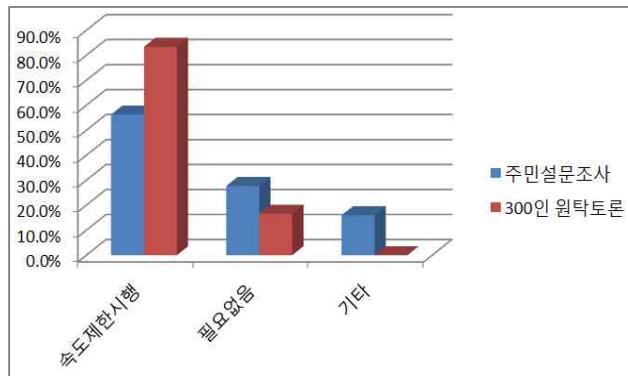
2) 비교분석

(1) 마을 내 통행차량 속도제한(저속구간 시행)

- 주민설문조사보다 300인 원탁토론회에서 마을 내 속도제한(저속구간)시행 찬성 의견이 우세하게 나타났음

〈표 3-209〉 마을 내 차량속도제한 비교분석

구 분	속도제한 시행		필요 없음		기타		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
주민설문조사	609	56.3%	300	27.7%	173	16.0%	1082	100.0%
300인 원탁토론회	176	83.4%	35	16.6%	0	0	211	100.0%



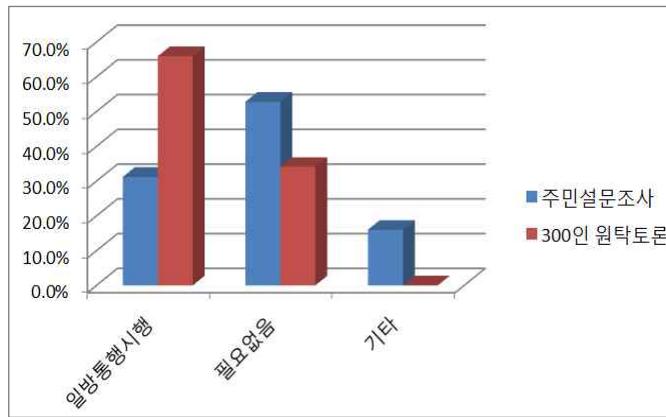
[그림 3-209] 마을 내 차량속도제한 비교분석

(2) 마을 내 차량 통행방법

- 주민설문조사보다 300인 원탁토론회에서 마을 내 일방통행시행 찬성의견이 우세하게 나타났음

〈표 3-210〉 마을 내 차량통행방법 비교분석

구 분	일방통행 시행		필요 없음		기타		전체	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
주민설문조사	338	31.2%	571	52.8%	173	16.0%	1082	100.0%
300인 원탁토론회	149	65.9%	77	34.1%	0	0.0%	226	100.0%



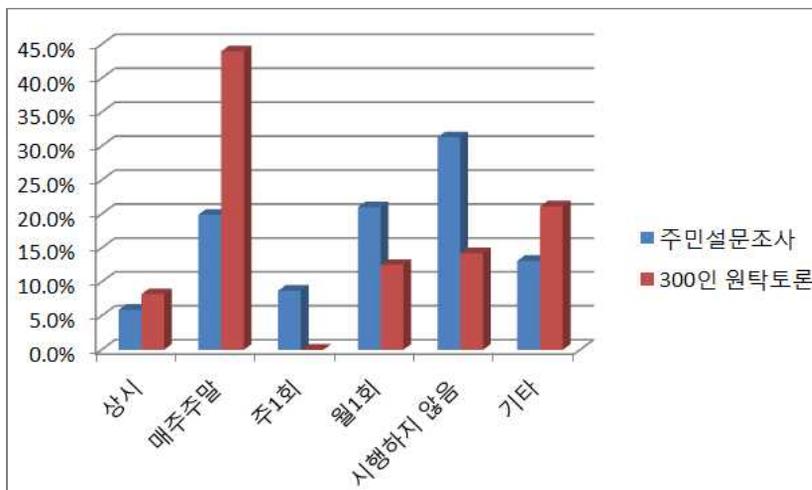
[그림 3-210] 마을 내 차량통행방법 비교분석

(3) 차 없는 마을 적정 시행 빈도

- 차 없는 마을 적정 시행빈도에 대해서 주민설문조사에서는 월 1회 시행하자는 의견이 ‘매주 주말마다 시행하자는 의견보다 약간 우세하게 나타났으나, 300인 원탁토론에서는 매주 주말마다 시행하자는 의견이 크게 높았음

<표 3-211> 차 없는 마을 적정 시행 빈도

구분	상시	매주주말	주1회	월1회	시행하지 않음	기타	전체
주민설문조사	빈도	63	214	94	226	337	1,075
	%	5.9%	19.9%	8.7%	21.0%	31.3%	100.0%
300인 원탁토론회	빈도	19	102	-	29	33	232
	%	8.2%	44.0%	-	12.5%	14.2%	100.0%



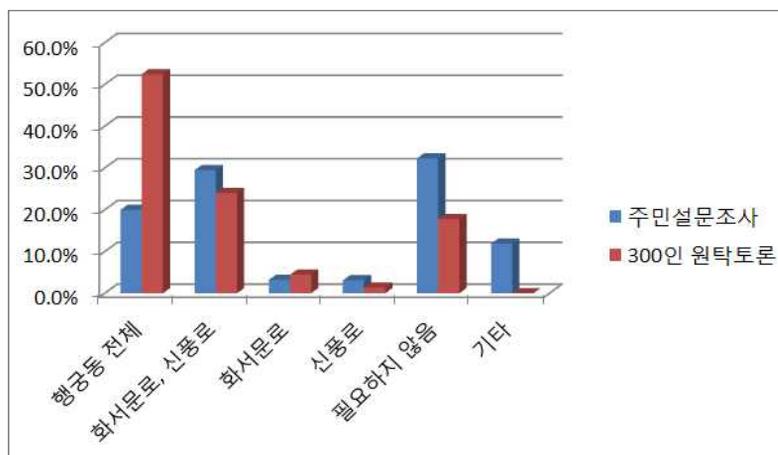
[그림 3-211] 차 없는 마을 적정 시행 빈도

(4) 차 없는 마을 적정 시행 범위

- 차 없는 마을 적정 시행범위 대해서 주민설문조사의 시행찬성 의견 중에서는 화서문로와 신평로에서만 시행하자는 의견(29.5%)이 가장 많았으나, 300인 원탁토론회에서는 행궁동 전체에서 시행하자는 의견(52.4%)이 과반수 이상을 차지하였음

〈표 3-212〉 차 없는 마을 적정 시행 범위

구 분		행궁동 전체	화서문로신평로	화서문로	신평로	필요하지 않음	기타	전체
주민설문조사	빈도	213	314	34	33	343	126	1,063
	%	20.0%	29.5%	3.2%	3.1%	32.3%	11.9%	100.0%
300인 원탁토론회	빈도	118	54	10	3	40	0	225
	%	52.4%	24.0%	4.4%	1.3%	17.8%	0.0%	100.0%



[그림 3-212] 차 없는 마을 적정 시행 범위

(5) 소결

- 300인 원탁토론회에서는 향후 마을발전방향에 대한 투표결과 대체적으로 적극적인 시행방향의 결과가 많이 나타났음
 - 조사대상이 행궁동 주민을 비롯하여 각계각층 전문가, 타 지역 시민 등 다양한 집단으로 구성되어 있으며 생태교통 수원 2013에 긍정적인 생각을 가지고 있는 인원이 많았음
 - 상호간의 토론 후 투표하는 방식이었고, 사전 토론을 통해 생태교통의 긍정적 효과에 대해 이해하고 적극적 시행에 대한 공감대가 형성되었음
- 주민설문조사에서는 생태교통 시행 반대 및 소극적 시행방안에 대한 의견이 많았음
 - 조사대상이 행궁동 내 신평동, 장안동 주민 및 자영업자였기 때문에 본인의 거주지 혹은 경제활동 지역에서 야기되는 생활 불편에 대한 반감이 강하게 나타났음

제4장 사전사후 비교분석

제1절 분석 개요

제2절 사전설문조사 개요

제3절 사전사후 비교분석

제4장 사전사후 비교분석

제1절 분석 개요

- 2012년도에 실시된 ‘생태교통 수원 2013 사업 추진에 따른 주민인식 및 가구통행실태조사 연구’ 에서 행궁동 주민들을 대상으로 설문조사를 시행한 바 있음
- 사업 시행 1년 전과 시행 후의 주민들의 마을만족도 및 생태교통에 대한 견해를 비교하여 어떠한 부문에서 개선효과가 있었는지 분석할 수 있음
- 본 절에서는 사전에 실시된 설문조사의 일부를 추출하여 사후설문조사의 결과와 비교분석 하였음

제2절 사전 설문조사 개요

1. 조사 목적

- 수원시의 성공적인 생태교통 수원 2013 추진을 위한 인지도 향상
- 수원 생태교통 수원 2013 추진 지역내 거주민 및 상업 및 기타시설 종사자들의 설문조사를 통하여 주민들의 일반사항, 인지도 및 거주환경 만족도, 가구통행실태조사, 상업종사자들의 의견 등을 다각도로 조사하여 주민들의 의견을 종합적으로 분석·검토

2. 조사 기간

- 2012년 8월 20일(월)~9월 20일(금)

3. 조사 대상

- 행궁동 주민

〈표 4-1〉 지역별 표본조사현황

구 분	표본조사 지역					
	신평동*	장안동*	남창동	팔달로2가	팔달로1가	합계
유효표본수	1,977	1,291	826	92	417	4,603
%	43.0%	28.0%	17.9%	2.0%	9.1%	100.0%

주*: 본 연구에서는 신평동, 장안동 주민들에 대한 결과를 추출하여 분석하였음

4. 조사 방법

- 1:1 면접조사
- 조사원이 직접 거주지 및 사업장 방문조사

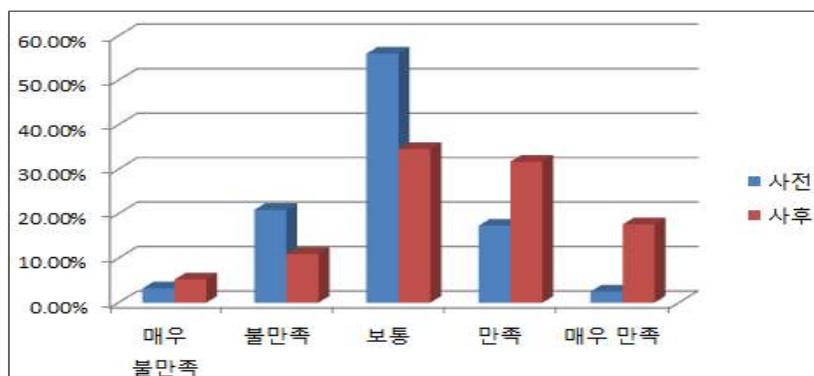
제3절 분석 결과

1. 마을만족도 비교

- 사전사후 보행환경 만족도를 비교한 결과 사전과 비교하여 사후 만족도가 크게 증가하였음
- 사전에는 부정적 답변이 24.1%, 긍정적 답변은 19.8%에 불과했던 반면에 사후에는 부정적 답변이 16.1%, 긍정적 답변은 49.3%로 사전보다 보행환경 만족도가 29.5%가 증가한 것으로 나타났음
- 사전에는 '보통' 1799명(56.0%), '불만족' 672명(20.9%)순으로 불만족 의견이 우세하였으나, 사후에는 '보통' 379명(34.5%), '만족' 348명(31.7%)순으로 증가하여 만족 의견이 크게 많아졌음
- 기반시설 구축 이후 주민들의 보행환경에 대한 만족도가 매우 크게 증가한 것을 확인할 수 있음

〈표 4-2〉 마을만족도 교차표(보행환경) - 사전사후분석

구 분		매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	전체
행사전	빈도	104	672	1799	555	80	3210
	%	3.2%	20.9%	56.0%	17.3%	2.5%	100.0%
행사후	빈도	57	120	379	348	193	1097
	%	5.2%	10.9%	34.5%	31.7%	17.6%	100.0%

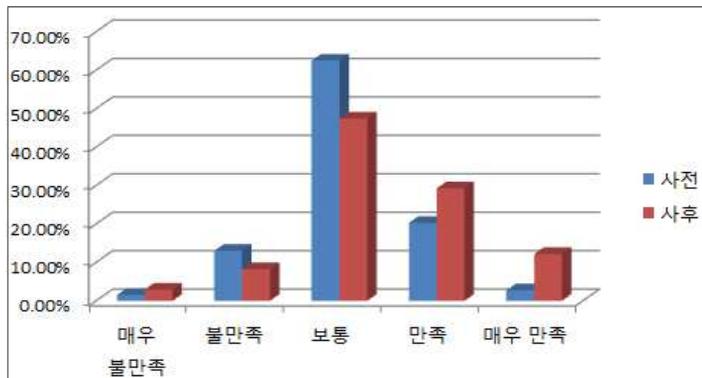


[그림 4-1] 보행환경 마을만족도 사전사후 비교

- 대기환경에 대한 만족도는 사전에 ‘보통’의견이 62.5%로 큰 비중을 차지하였으나 사후에는 47.4%로 감소하고 긍정적 답변이 23.0%에서 41.5%로 증가하여 대체적으로 긍정적으로 변화하였음

〈표 4-3〉 마을만족도 교차표(대기환경) - 사전사후분석

구 분		매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	전체
행사전	빈도	49	416	1996	647	86	3194
	%	1.5%	13.0%	62.5%	20.3%	2.7%	100.0%
행사후	빈도	32	89	515	318	132	1086
	%	2.9%	8.2%	47.4%	29.3%	12.2%	100.0%

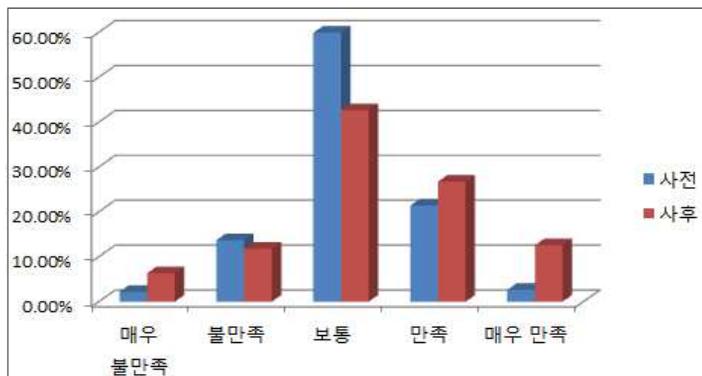


[그림 4-2] 대기환경 마을만족도 사전사후 비교

- 소음환경에 대한 만족도도 사전 긍정적 의견이 24.0%에서 사후 긍정적 의견은 39.3%로 증가하여 만족도가 증가하였음

〈표 4-4〉 마을만족도 교차표(소음환경) - 사전사후분석

구 분		매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	전체
행사전	빈도	72	440	1920	687	84	3203
	%	2.2%	13.7%	59.9%	21.4%	2.6%	100.0%
행사후	빈도	69	128	464	291	137	1089
	%	6.3%	11.8%	42.6%	26.7%	12.6%	100.0%



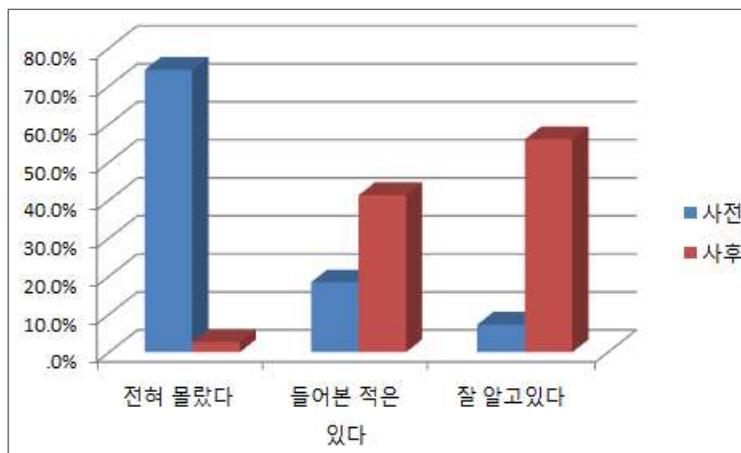
[그림 4-3] 소음환경 마을만족도 사전사후 비교

2. 생태교통 인지도 비교

- 생태교통 용어에 대한 인지 정도는 전혀 몰랐다는 답변이 74.3%에서 2.7%로 감소하고, 잘 알고 있다는 답변이 7.3%에서 56.0%로 크게 증가하였음
- 각종 매체를 통한 광고, 공청회 등의 활동과 9월 한 달 간의 생태교통 수원 2013 행사를 통해 주민들의 생태교통에 대한 인지도가 크게 증가하였음

〈표 4-5〉 용어인지정도 교차표

구 분		전혀 몰랐다	들어본 적은 있다	잘 알고있다	전체
행사전	빈도	2371	586	232	3189
	%	74.3%	18.4%	7.3%	100.0%
행사후	빈도	30	454	616	1100
	%	2.7%	41.3%	56.0%	100.0%



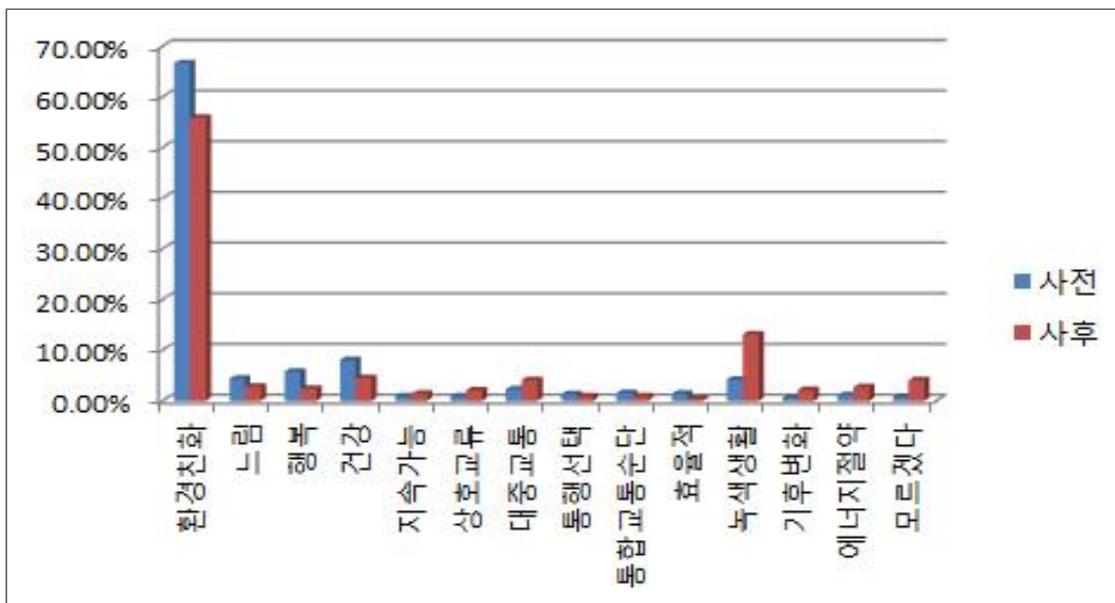
[그림 4-4] 생태교통 용어인지정도 사전사후 비교

3. 관련 용어

- 행사 전 생태교통 관련용어에 대해 1순위를 ‘환경친화’ 2052명(66.7%), ‘건강’ 248명(8.1%) 순으로 많이 응답했음
- 행사 후에는 1순위가 ‘환경친화’ 591명(55.9%), ‘녹색생활’ 138명(13.1%)순으로 높게 나타남
- 행사 전에 ‘환경친화’로 크게 집중되었던 응답이 다소 줄어들고 ‘녹색생활’이라 답한 응답자가 증가하였음
- 생태교통과 관련된 용어도 행사 전과 행사 후의 비율이 변화한 것으로 나타났음

〈표 4-6〉 생태교통 관련용어(1순위)

구 분	행사전		행사후	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	2052	66.7%	591	55.9%
느림	135	4.4%	30	2.8%
행복	177	5.8%	25	2.4%
건강	248	8.1%	48	4.5%
지속가능	29	0.9%	15	1.4%
상호교류	28	0.9%	22	2.1%
대중교통	70	2.3%	43	4.1%
통행선택	39	1.3%	9	0.9%
통합교통순단	47	1.5%	10	0.9%
효율적	44	1.4%	4	0.4%
녹색생활	130	4.2%	138	13.1%
기후변화	18	0.6%	23	2.2%
에너지절약	35	1.1%	29	2.7%
모르겠다	25	0.8%	43	4.1%
전체	3077	100.0%	27	2.6%

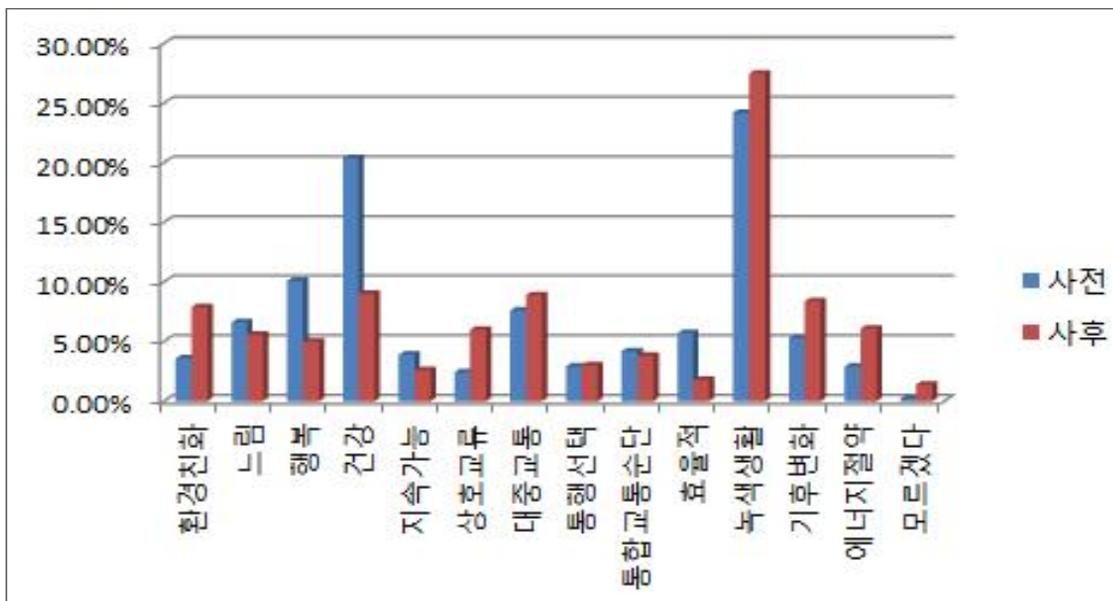


[그림 4-5] 생태교통 관련용어(1순위)

- 생태교통 관련용어(2순위)에 대한 행사 전후 응답을 비교하였을 때 행사 전과 비교하여 ‘건강’이 크게 줄어들고 ‘녹색생활’이 증가하였음

〈표 4-7〉 생태교통 관련용어(2순위)

구 분	행사전		행사후	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	107	3.6%	79	7.9%
느림	199	6.6%	56	5.6%
행복	304	10.1%	50	5.0%
건강	610	20.4%	90	9.0%
지속가능	116	3.9%	26	2.6%
상호교류	72	2.4%	60	6.0%
대중교통	227	7.6%	89	8.9%
통행선택	87	2.9%	30	3.0%
통합교통수단	126	4.2%	38	3.8%
효율적	172	5.7%	18	1.8%
녹색생활	726	24.2%	275	27.5%
기후변화	158	5.3%	84	8.4%
에너지절약	86	2.9%	61	6.1%
모르겠다	6	0.2%	14	1.4%
전체	2996	100.0%	30	3.0%

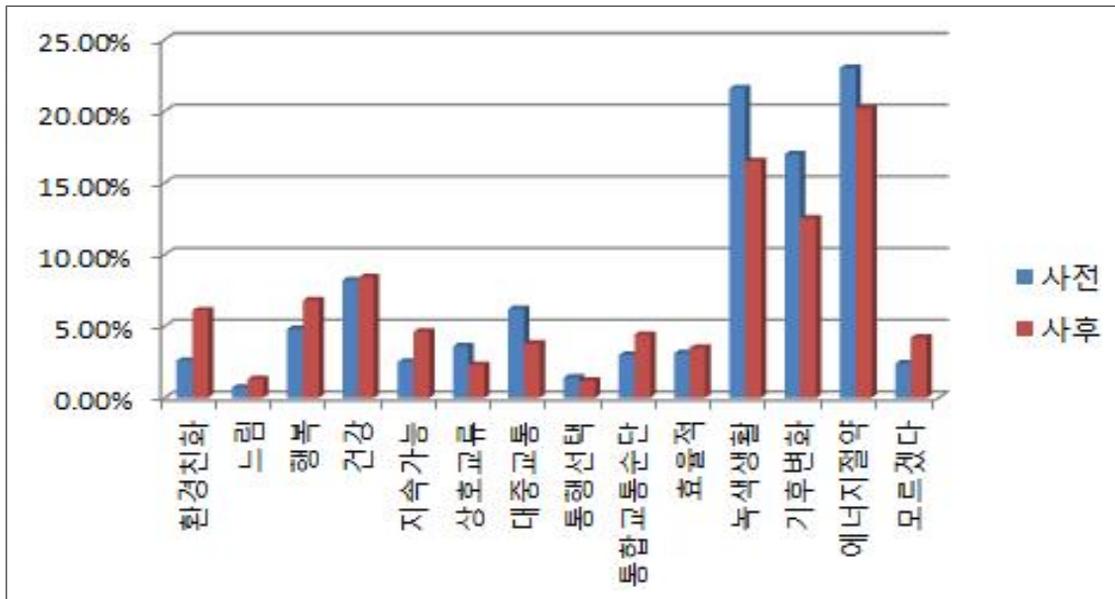


[그림 4-6] 생태교통 관련용어(2순위)

- 생태교통 관련용어(3순위)에 대한 행사 전후 응답을 비교하였을 때 행사 전과 비교하여 ‘에너지 절약’, ‘기후변화’, ‘녹색생활’에 집중되었던 응답이 줄어들고 다른 항목으로 넓게 분포되었음

〈표 4-8〉 생태교통 관련용어(3순위)

구 분	행사전		행사후	
	빈도	%	빈도	%
환경친화	75	2.6%	60	6.1%
느림	19	0.7%	13	1.3%
행복	139	4.8%	66	6.8%
건강	239	8.2%	82	8.4%
지속가능	73	2.5%	45	4.6%
상호교류	106	3.6%	22	2.3%
대중교통	180	6.2%	37	3.8%
통행선택	41	1.4%	12	1.2%
통합교통순단	87	3.0%	43	4.4%
효율적	89	3.1%	34	3.5%
녹색생활	627	21.6%	161	16.5%
기후변화	495	17.0%	122	12.5%
에너지절약	668	23.0%	197	20.2%
모르겠다	71	2.4%	41	4.2%
전체	2909	100.0%	41	4.2%

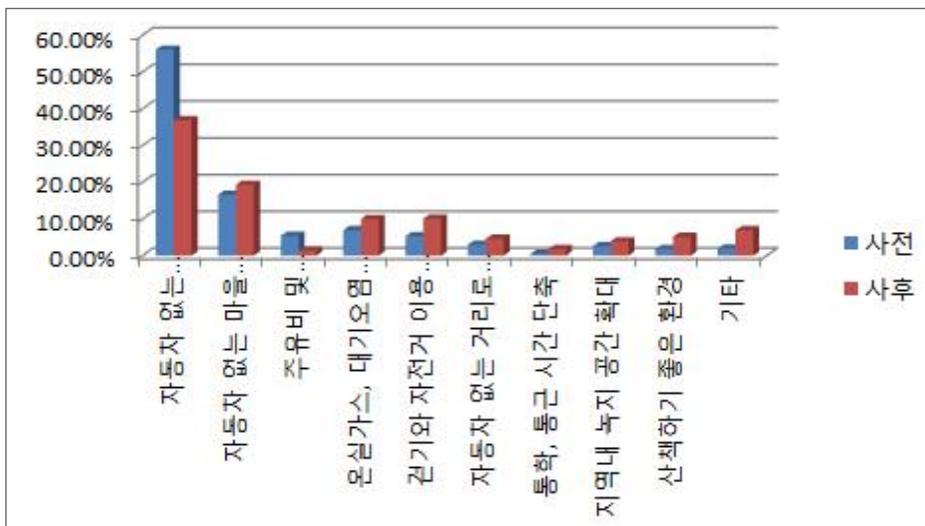


[그림 4-7] 생태교통 관련용어(3순위)

- 생태교통의 직접효과 인식 1순위에서 행사 전에는 ‘자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과’(56.1%)가 과반수 이상으로 많았으나, 행사 후에는 36.9%로 줄어들고 다른 항목들에 대한 답변이 고르게 증가하였음
- 사전과 사후를 비교했을 때 상대적으로 증가한 것은 ‘걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과’와 ‘산책하기 좋은 환경’으로 나타났음

〈표 4-9〉 생태교통 직접효과 인식(1순위)

구 분	행사전		행사후	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	1717	56.1%	385	36.9%
자동차 없는 마을 조성 및 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	507	16.6%	201	19.3%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	165	5.4%	15	1.4%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	210	6.9%	104	10.0%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	161	5.3%	105	10.1%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	93	3.0%	48	4.6%
통학, 통근 시간 단축	16	0.5%	19	1.8%
지역내 녹지 공간 확대	80	2.6%	41	3.9%
산책하기 좋은 환경	54	1.8%	53	5.1%
기타	58	1.9%	72	6.9%
전체	3061	100.0%	1043	100.0%

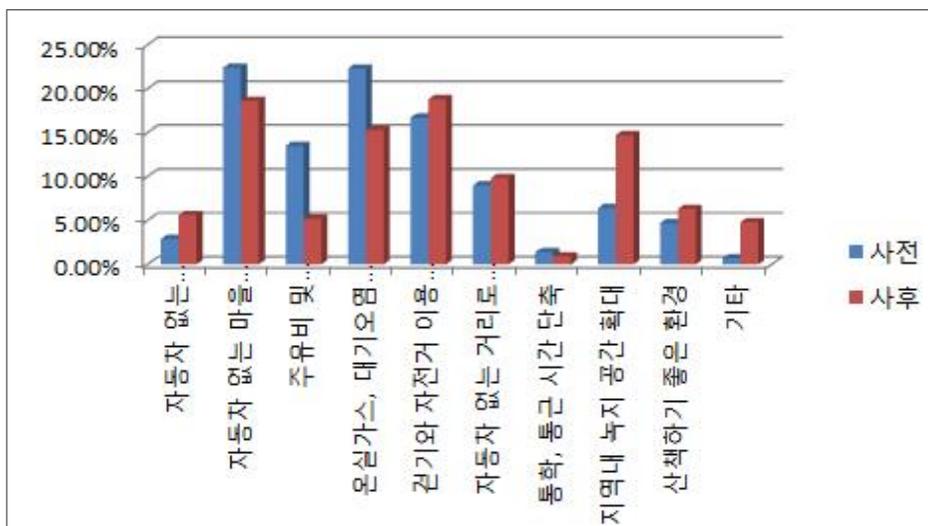


[그림 4-8] 생태교통 직접효과 인식(1순위)

- 생태교통의 직접효과 인식 2순위에서 행사 전에는 ‘자동차 없는 마을 조성’과 ‘생태교통 인프라 구축’으로 환경개선 및 지역가치상승 효과(22.4%)와 ‘온실가스, 대기오염 물질 감축’으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과(22.3%)가 많았으나, 행사 후에는 ‘자동차 없는 마을 조성’과 ‘생태교통 인프라 구축’으로 환경개선 및 지역가치상승 효과가 18.6%로 조금 감소하였고 ‘걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가’로 건강증진 효과가 18.8%로 가장 많은 응답율을 보였음
- 도보 및 자전거 이용으로 건강증진을 기대하는 주민이 증가하였음을 알 수 있음

〈표 4-10〉 생태교통 직접효과 인식(2순위)

구분	행사전		행사후	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	87	2.9%	55	5.6%
자동차 없는 마을 조성 및 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	669	22.4%	183	18.6%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	403	13.5%	51	5.2%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	664	22.3%	150	15.3%
걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	499	16.7%	185	18.8%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	268	9.0%	96	9.8%
통학, 통근 시간 단축	41	1.4%	9	0.9%
지역내 녹지 공간 확대	192	6.4%	144	14.7%
산책하기 좋은 환경	139	4.7%	62	6.3%
기타	21	.7%	47	4.8%
전체	2983	100.0%	982	100.0%

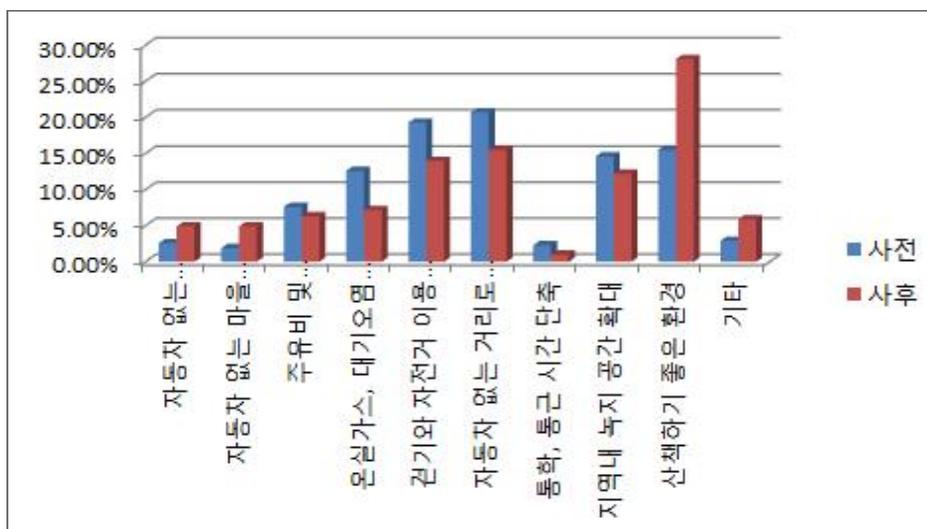


[그림 4-9] 생태교통 직접효과 인식(2순위)

- 생태교통의 직접효과 인식 2순위에서 행사 전교 비교하여 행사 후에 ‘산책하기 좋은 환경’이 크게 많아졌음
- 1, 2, 3순위 답변을 종합해 볼 때 행사 전과 비교하여 행사 후에는 차 없는 거리 실시로 인해서 발생된 효과가 많아졌다는 것을 알 수 있음

〈표 4-11〉 생태교통 직접효과 인식(3순위)

구 분	행사전		행사후	
	빈도	%	빈도	%
자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과	74	2.6%	47	4.9%
자동차 없는 마을 조성 과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과	56	1.9%	47	4.9%
주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과	217	7.6%	60	6.3%
온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과	363	12.6%	69	7.2%
건기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과	555	19.3%	134	14.0%
자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과	595	20.7%	148	15.5%
통학, 통근 시간 단축	66	2.3%	10	1.0%
지역내 녹지 공간 확대	418	14.6%	117	12.2%
산책하기 좋은 환경	446	15.5%	269	28.1%
기타	82	2.9%	56	5.9%
전체	2872	100.0%	957	100.0%



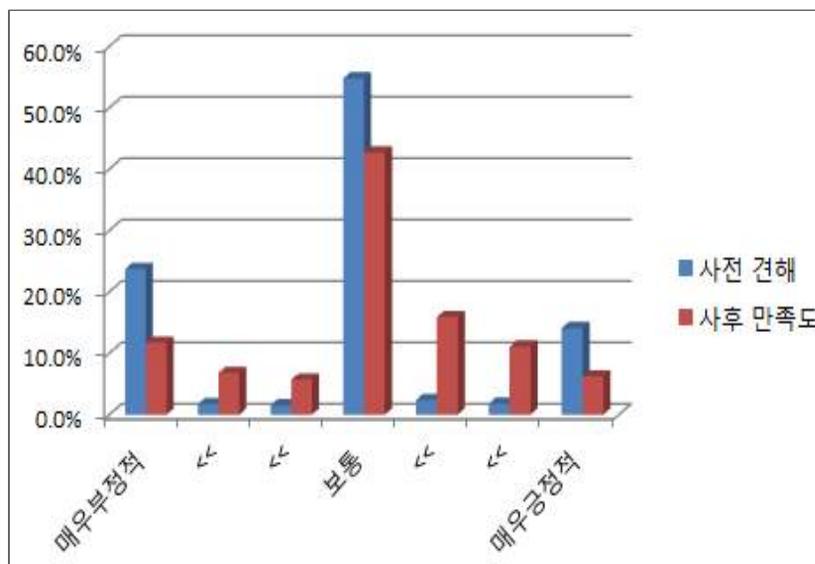
[그림 4-10] 생태교통 직접효과 인식(3순위)

4. 견해 및 참여의사

- 생태교통에 대한 견해를 분석하였을 때 사전견해와 비교하여 사후만족도가 긍정적으로 변화하였음
 - 사전에는 긍정적 의견이 18.3%, 부정적 의견이 26.9%였으나 사후에는 긍정적 의견이 33.2%로 증가하였고 부정적 의견이 24.2%로 감소하였음
 - 특히 ‘매우 부정적’ 답변이 23.7%에서 11.7%로 감소한 것은 극단적으로 부정적인 의견을 가졌던 주민이 감소했다는 것을 알 수 있음
 - 사전에는 차 없는 마을에 대한 부정적 인식과 우려를 나타내는 주민이 많았으나, 행사를 직접 경험하면서 차 없는 마을의 긍정적 요소들을 체험하면서 전체적으로 만족도가 높아지게 되었음

〈표 4-12〉 생태교통 사전견해 및 사후만족도 비교

구 분		매우 부정적	<<	<<	보통	<<	<<	매우 긍정적	전체
사전 견해	빈도	756	55	47	1750	76	58	450	3192
	%	23.7%	1.7%	1.5%	54.8%	2.4%	1.8%	14.1%	100%
사후 만족도	빈도	126	73	61	460	171	120	67	1078
	%	11.7%	6.8%	5.7%	42.7%	15.9%	11.1%	6.2%	100%

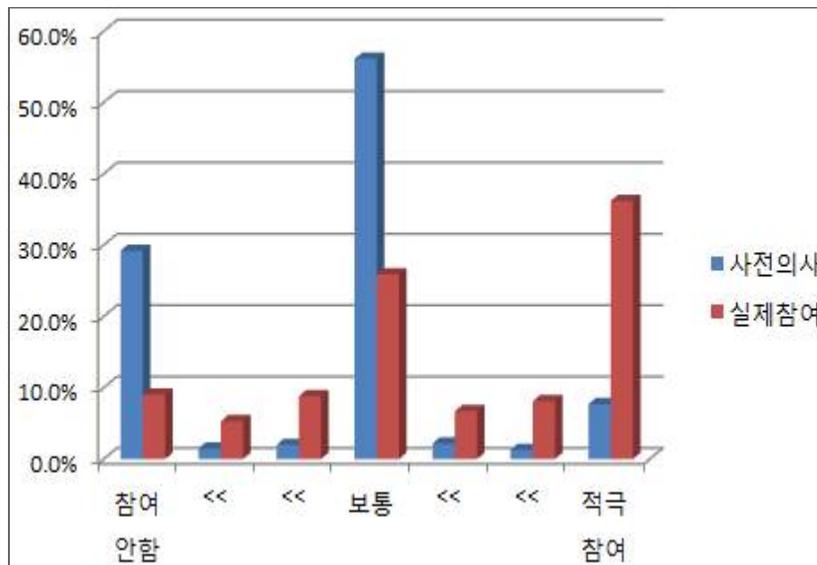


[그림 4-11] 생태교통 사전견해 및 사후만족도 비교

- 행사에 대한 사전 참여의사와 실제 참여도를 비교하였을 때 전체적으로 사전 의사보다 실제 참여도가 높았던 것으로 조사되었음
 - ‘보통’ 보다 적극적으로 참여의사를 보였던 응답자가 사전에는 11.2%에 그쳤으나, 실제로 참여했던 인원 비율은 51.0%로 나타났음
 - ‘보통’ 미만으로 참여를 하지 않겠다는 응답자 비율은 32.7%로 나타났으나, 실제로 ‘보통’ 미만으로 참여하지 않았다고 응답한 비율은 23.1%에 그쳤음

〈표 4-13〉 행사참여의사 교차표

구 분		전혀 참여안함	<<	<<	보통	<<	<<	적극참여	전체
사전 참여의사	빈도	930	47	63	1783	69	42	246	3180
	%	29.2%	1.5%	2.0%	56.1%	2.2%	1.3%	7.7%	100%
행사 참여도	빈도	99	58	97	284	73	89	397	1097
	%	9.0%	5.3%	8.8%	25.9%	6.7%	8.1%	36.2%	100%



[그림 4-12] 생태교통 참여의사 사전사후 비교

5. 소결

- 마을 만족도에 대한 사전사후 비교분석 결과 행사 전보다 행사 후의 마을만족도가 높았던 것으로 나타났음
 - 마을환경 개선을 위한 인프라 개선공사로 인하여 도로재포장, 전선지중화, 공원 조성 등이 실시 되어 주민들의 마을환경에 대한 만족도가 높아졌음
- 생태교통 용어에 대한 인지도 비교분석 결과 행사 후에 주민들의 생태교통에 대한 인지도가 크게 높아졌음
 - 생태교통 수원 2013의 홍보와 행사를 거치면서 대부분의 주민이 ‘생태교통’ 용어에 대해 인지하게 되었음
 - 생태교통 수원 2013의 9월 한 달 동안의 경험이 ‘생태교통’ 용어에 대해 인지하게 된 것으로 보이나, ‘들어본 적인 있다’ 라고 응답한 비율이 41.3%로 아직까지 정확한 개념을 모르는 주민들이 많은 것으로 보이므로, 생태교통에 대한 체계적인 교육이 필요한 것으로 보임
- 사전 생태교통 견해와 행사 후 만족도를 비교하였을 때 행사 후에 대체적으로 긍정적 인식이 증가하였음
 - 사전에는 차 없는 마을에 대한 부정적 인식과 우려를 나타내는 주민이 많았으나, 행사를 직접 경험하면서 차 없는 마을의 긍정적 요소들을 체험하면서 전체적으로 만족도가 높아지게 되었음
- 행사에 대한 사전 참여의사와 실제 참여도를 비교하였을 때 전체적으로 사전 의사보다 실제 참여도가 높았던 것으로 조사되었음
 - 추진과정동안 여러 의견마찰과 진통이 있었지만, 행사 당시에는 마을 전체적으로 열심히 잘 참여해보자는 의식이 퍼져나가면서 실제로 많은 참여를 하게 되었음

제5장 생태교통 영향분석

제1절 교통적 영향

제2절 환경적 영향

제3절 지역 거버넌스

제4절 생태교통 수원 2013

사업에서의 거버넌스

제5장 생태교통 영향분석

제1절 교통적 영향

1. 교통현황 조사 분석

1) 조사개요

(1) 배경 및 목적

- 생태교통 수원 2013 행사기간인 9월 한 달 간 신평동, 장안동을 차 없는 마을로 운영함에 따라 화서문로와 신평로의 차량 통행이 금지되었음
- 그리고 9월 1일부터 8일까지는 사업지 인근의 왕복 4차로 도로인 정조로 종로사거리-장안문 사이의 약 830m 구간에 대하여 사업지측 2개 차로를 통제하여, 생태차로로 활용하도록 일반차량의 통행을 금지하였음
- 행궁동 마을을 관통하는 도로인 화서문로와 신평로, 그리고 차량 통행량이 많은 왕복 4차로 도로인 정조로의 통행이 불가해짐에 따라 해당 기간 중에 일시적으로 인근지역의 교통흐름 변화가 예상되었음
- 따라서 이러한 차량 통제가 주변 교통상황에 어떠한 영향을 끼치는지 사전조사 데이터와 비교하여 분석하고, 새롭게 발생하는 문제점에 대한 해결방안을 모색하기 위해 본 조사를 실시하였음

(2) 조사 일시

- ① 사전조사 : 2013년 3월⁴⁾
- ② 사후조사 : 2013년 9월 4일(수) 오전 7시 ~ 오후 1시

(3) 조사 지점

- ① 장안사거리 남단(정조로)
- ② 매향교(창룡대로)
- ③ 화서문로타리

4) 『생태교통 수원 2013 사업 관련 교통소통처리대책 수립, 수원시, 2012』에서 수행한 데이터 활용



[그림 5-1] 조사지점 위치도

(4) 조사 내용

- 방향 별 교통량 측정
- 기타 교통 문제 확인

2) 교통량 변화

(1) 사전사후 비교

① 장안사거리 남단(정조로)

- 정조로 장안삼거리 남단에서는 행사 이전에 시간당 각각 1169대, 1397대가 통과한 반면 정조로 통행제한기간 중엔 469대, 619대로 통행량이 크게 감소하였음
- 조사 기간 중 일반 차량을 통제하였기 때문에 사업지측 2개 차로를 통제하였음에도 통행에는 별 문제가 발생하지 않았음

〈표 5-1〉 장안사거리 부근 사전사후 교통량 비교분석

방향	구분	교통량(대/시)
1	사전	1169
	사후	469
2	사전	1397
	사후	619



[그림 5-2] 정조로 통제 상황

② 매향교(창룡대로)

- 정조로 통행제한기간 동안 매향교 부근에서 통행량은 감소하였음
- 창룡대로 방향으로는 시간당 617대에서 469대로 감소하였고, 종로사거리 방향으로도 시간당 743대에서 601대로 감소하였음

<표 5-2> 매향교 부근 사전사후 교통량 비교분석

방향	구분	교통량(대/시)
1	사전	743
	사후	601
2	사전	617
	사후	469

③ 화서문로타리

- 정조로 통행제한 기간 동안 화서문 로타리의 통행량도 다소 줄어들었음

- 정자사거리에서 장안문으로 오가는 4, 5번 방향의 통행량이 크게 감소하였는데 이는 장안문에서 팔달문 방향으로 통행하는 정조로의 통행제한 때문일 것으로 사료됨

〈표 5-3〉 화서문로타리 사전사후 교통량 비교분석

방향	구분	교통량(대/시)
1	사전	465
	사후	398
2	사전	820
	사후	721
3	사전	819
	사후	867
4	사전	293
	사후	160
5	사전	642
	사후	250
6	사전	689
	사후	680

The diagram shows a roundabout with six directions labeled 1 through 6. Direction 1 is from the bottom towards the top-left. Direction 2 is from the bottom towards the top-right. Direction 3 is from the right towards the top-left. Direction 4 is from the top-right towards the top-left. Direction 5 is from the top-right towards the bottom-left. Direction 6 is from the top-left towards the bottom-left. A green box labeled '생태교통 사업지역' (Ecological Transportation Project Area) is located to the right of the roundabout, with a green line indicating a route through the area.

3) 주요 영향 분석

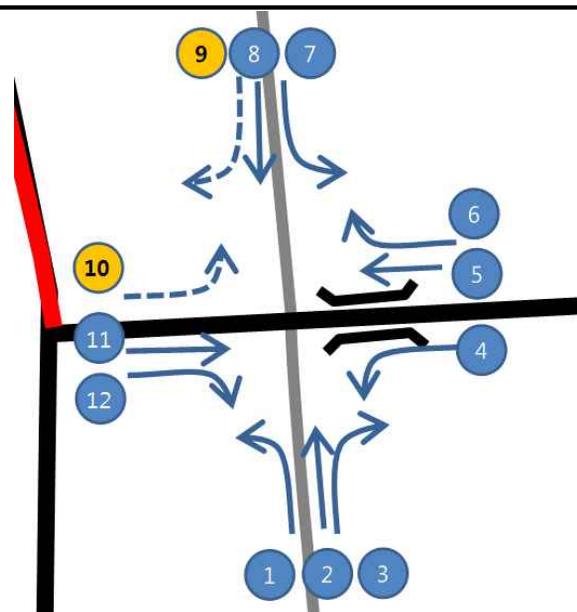
- 정조로를 통제하는 기간 동안 행궁동 인근지역에서는 교통정체가 우려했던 만큼 크게 증가하지는 않았음
- 이는 기존에 정조로를 통과하던 차량들이 주변 우회경로로 다양하게 분산되었으며, 상당수는 대중교통으로 수단을 전환한 것으로 사료됨
- 그러나 정조로와 나란히 연결되는 수원천변을 따라 통제구간을 우회하는 차량들이 다수 발생하여 매향교 인근에서 교통혼잡이 발생하였으며, 이는 비첨두시간에 더욱 크게 나타났음
- 종로사거리에서 화홍문 방향으로 좌회전하는 차량이 시간당 91대에 달했으며, 특히 해당 위치는 좌회전차로와 현시가 없었기 때문에 많은 사고 위험에 노출되었음
- 향후 시에서 추진중인 노면전차의 대중교통전용지구 도입 및 운영시 이런 교통상황들을 고려하여 추진하는 것이 바람직할 것으로 보임



[그림 5-3] 정조로 통제기간 중 우회행태

<표 5-4> 매향교 부근 방향별 교통량(11:00~12:00)

방향	교통량(대/시)
1	9
2	22
3	33
4	57
5	395
6	55
7	78
8	82
9	132
10	91
11	415
12	13





[그림 5-4] 화홍문에서 매향교 방향으로 대기중인 차량행렬



[그림 5-5] 종로사거리에서 부터 화홍문 방향으로 좌회전 중인 차량들

- 따라서 향후에 각종 행사 등으로 정조로를 통제할 시 에는 매향교 부근의 원활한 통행과 안전 개선을 위한 인력 투입이 필요할 것으로 보임

2. 보행 및 자전거 통행량 조사

1) 조사 개요

(1) 조사 목적

- 생태교통 수원 2013 기간동안 차 없는 마을로 운영되는 신평·장안동 지역에서 보행 및

자전거 통행밀도가 높은 곳을 조사

- 향후 교통시설 및 기반시설 구축 시 주요 참고사항이 될 수 있음

(2) 조사 일시

- 2013년 8월 30일

(3) 조사 지점

① 선정기준

- 보행 밀도가 높은 지점
- 마을에서 외부로 도로 유출입이 많은 지점

② 조사지점 선정

- 그림과 같이 3개 지점을 선정하였음



[그림 5-6] 보행량 조사지점

2) 조사 결과

- 보행 통행량과 자전거 통행량 모두 신풍동에서 화성행궁광장으로 연결되는 3번지점의 통행량이 가장 많았음
- 시간대 별 통행량은 아침 출퇴근시간보다 낮 시간대의 통행량이 더 많이 나타남

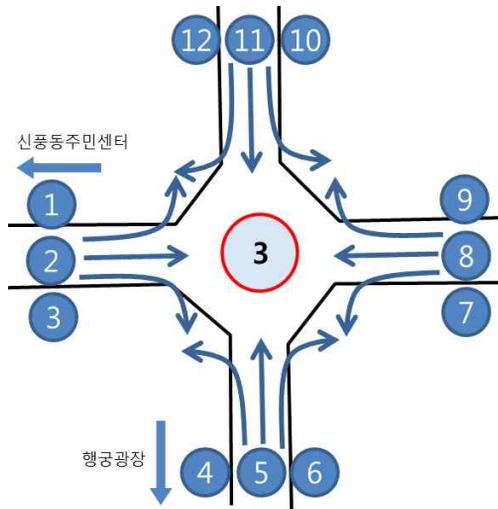
〈표 5-5〉 보행 및 자전거 통행량

구분	지점	7:00~8:00	8:00~9:00	11:00~12:00	12:00~13:00
보행자	1	86	73	107	84
	2	125	161	98	103
	3	120	199	274	228
자전거	1	6	9	5	8
	2	8	19	8	8
	3	53	75	78	89

- 통행량이 가장 많은 3번지점의 경우 방향별 통행량 차이가 크게 나타남
- 보행 통행의 경우에는 신평동 주민센터와 행궁광장을 오가는 통행이 압도적으로 많이 나타났으며 11시, 12시 시간대에는 양 방향을 오가는 통행이 전체의 절반이 넘는 수준으로 나타났음

〈표 5-6〉 3번지점 방향별 보행량(명/시)

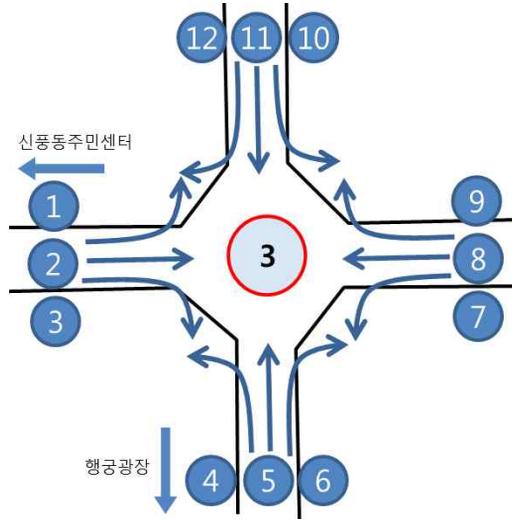
방향	7시	8시	11시	12시
1	4	1	9	4
2	5	8	29	20
3	22	57	75	74
4	27	31	68	49
5	8	8	35	23
6	3	5	1	6
7	5	5	5	2
8	7	34	15	10
9	6	8	6	1
10	17	10	4	8
11	16	11	22	31
12	0	21	5	0
합계	120	199	274	228



- 자전거 통행의 경우에는 통행량 편차가 더욱 크게 나타났으며, 신평동 주민센터와 행궁광장을 오가는 통행이 전체의 60%가 넘는 압도적인 통행량을 보였음

〈표 5-7〉 3번지점 방향별 자전거 통행량(대/시)

방향	7시	8시	11시	12시
1	1	1	1	4
2	0	3	1	0
3	23	32	25	26
4	14	14	23	27
5	6	4	12	10
6	0	0	2	3
7	2	0	0	1
8	0	1	2	3
9	0	0	2	1
10	2	1	2	1
11	5	17	6	12
12	0	2	2	1
합계	53	75	78	89



제2절 환경적 영향

- 선진국들은 교토의정서에 의거해 2008년부터 2012년까지 온실가스 배출량을 지난 1990년 대비 평균 5.2% 줄이기로 하였음
- 한국은 2010년 세계 온실가스 배출량에서 7위를 차지한 바 있으며, 온실가스 배출량을 줄이기 위해 2009년에 2020년의 배출 전망치 기준 대비 30% 감축한다는 중기 감축목표를 발표했다. 국가 온실가스 감축목표 이행을 위하여 온실가스 배출권 거래제가 2015년부터 시행될 예정임
- 따라서 수원 생태교통 수원 2013은 자동차 중심의 거리를 보행자, 자전거 등 인간적, 생태적 중심의 거리로의 전환으로 탄소배출의 상당부분을 차지하고 있는 자동차 사용을 생태교통수단으로 전환하면서 대기환경문제 해소 및 기후변화대응에 기여할 수 있음

1. 연구방법

- 생태교통 수원 2013 행사 기간 동안 자동차 대신 생태교통수단을 이용하면서 기후변화의 원인인 온실가스와 대기오염물질 감축량 산정에 따른 환경적 영향을 살펴보고자 함
- IPCC 가이드라인과 「생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획 수립」(2012) 보고서를

참고하여 온실가스, 대기오염물질 배출량 산정함

- 사용자가 승용차 대신 다른 교통수단으로의 전환율, 통행거리, 행사지역 내 차량등록대수 등을 설문조사 결과 분석 참고하여 계산에 적용함

2. 온실가스 감축효과

1) 온실가스 배출량

- 온실가스 감축효과를 알아보기 위해서는 먼저 시범지역 내 온실가스 배출량을 먼저 산정하였음

(1) 행사지역 내 배출량 산정

- 행사지역 내 등록차량은 1,516대(2012년)이며, 행사지역 내 등록차량의 유종별 차량대수의 구분이 어려워 2010년 기준 수원시 전체 등록차량 중 경유 차량이 차지하는 비율 20%를 기준으로 300대로 가정함⁵⁾
- CO₂ 배출량은 1일 평균주행거리(설문조사결과)를 연료 1리터당 평균 주행거리⁶⁾를 이용하여 연료소비량으로 환산하여 산정함

- 수원시 설문조사결과 승용차 평균주행거리 = 44.57 km/일·대

- 연료(휘발유) 1L 당 평균주행거리 = 9.2 km/L

- 연료(경유) 1L 당 평균주행거리 = 7.7 km/L

- 휘발유 연료소비량 = 44.57 / 9.2 = 4.84L/일·대

- 경유 연료소비량 = 44.57 / 7.7 = 5.79L/일·대

- CO₂ 배출량 산정 방법은 다음과 같음⁷⁾

- CO₂ 배출량 = [(휘발유 연료소비량 × 휘발유 저위발열량⁸⁾ × 휘발유 CO₂ 배출계수⁹⁾ × 휘발유 차량대수] + (경유 연료소비량 × 경유 저위발열량 × 경유 CO₂ 배출계수 × 경유 차량대수) × 30일 / 10⁹ = (4.84L/일·대 × 31GJ/kL × 69,300kgCO₂/TJ × 1,216대) + (5.79L/일·대 × 35.4 × 74,100kgCO₂/TJ × 300대) × 30일 / 10⁹ = 516.34 ton/월

5) 생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획수립, 2012, 한국환경정책평가연구원

6) 2011년도 자동차 주행거리 실태분석 연구, 2012, 교통안전공단

7) 생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획수립, 2012, 한국환경정책평가연구원

8) 에너지법 시행규칙(제5조 1항 별표)

9) IPCC Guideline 2006

- 행사지역 내 한달 동안 CO₂ 배출량은 516.34 ton으로 산정되었으며, 이는 약 수원시 전체 배출량의 약 0.6% 차지하는 비율임
- 타당성 조사 보고서에서 제시된 445 ton과는 17%이내의 차이가 있는데, 타당성조사 보고서에서는 자동차 주행거리 실태분석 연구에서 제시된 경기도 차종별·사용연료별 일일 평균주행거리(휘발유 29.9km/일·대, 경유 59.2km/일·대)를 사용했으나, 본 연구에서는 행사 지역 주민 대상 설문조사 결과로 분석된 운행거리를 사용했기 때문임

2) 온실가스 감축량

- 행사 전과 후에 실시한 설문조사 결과를 통해 행사 전과 진행 중 및 후의 승용차 사용자가 대중교통, 자전거, 도보로의 전환율은 다음과 같음

〈표 3-8〉 행사 전에 승용차를 이용했던 주민의 생태교통수단으로의 전환율

구 분	행사 중(%)	행사 후(%)	평균주행거리 ¹⁰⁾ (km)
대중교통	26	3	21
자전거	3	3	6
도보	3	1	2
오토바이	0	0	2
기타	4	0	4
합계	38	7	

- 행사 중에는 승용차 이용자 중 전체 약 38% 주민이 생태교통수단을 이용하였으며 이 중 대중교통으로의 전환율이 26%를 차지해 행사 중 대중교통으로의 전환율이 매우 컸음
- 그러나 행사 후 대중교통으로의 전환율은 3%로 감소한데 비해 자전거나 도보로의 전환율은 6%에서 4%로 크게 감소하지는 않았음
- 승용차를 이용했던 주민들의 자전거, 도보로의 수단변화 경우 행사 기간 동안과 종료 후의 차가 크지 않았지만 대중교통의 차이는 크게 나타남
- 이는 자전거나 도보로의 전환의 경우 평균주행거리가 짧았고, 따라서 행사지역 근교로의 이동이 많았던 것으로 보이며, 행사지역의 거리가 도보나 자전거를 이용하기 편리하도록 정비되었기 때문에 행사 후에도 자전거를 지속적으로 이용하였던 것으로 보임
- 대중교통으로의 전환율이 행사 중과 후가 큰 차이를 보이는 이유는 행사 중에는 생태교통 수단 이용 촉진에 대한 홍보 효과 그리고 행사지역 내 차량 제한에 의해 대중교통을 이용

10) 평균주행거리는 설문조사 결과 중 행사 중 이동수단 전환시 주행거리임

한 것으로 보이나, 행사 후에는 마을 내 차량 통행이 가능해졌고 주로 20km 이상의 장거리를 이동하였으며 따라서 행사 외 지역에서의 도로나 대중교통 편의를 위한 인프라 정비가 이루어지지 않은 경우 대중교통으로의 수단전환이 촉진되지 않은 것으로 보임

- 따라서 생태교통의 효과적인 확대를 위해서는 행사지역과 같은 교통인프라 정비, 특히 장거리 이동을 위한 대중교통시스템의 편의개선이 향후 중요할 것으로 보임

(1) 행사 진행 기간 동안 온실가스 감축량

- 행사 전 자동차를 사용했던 사람에 한하여 분석하여 30일 동안의 행사 내 상대적인 CO₂의 감축효과를 보았으며, 무동력 수단으로 대체한 경우와 대중교통으로 대체한 경우를 각각 계산함

① 승용차에서 무동력 수단으로 대체한 경우 감축량

- 무동력 수단은 이동수단 자체로서는 온실가스 배출이 없기 때문에 차량 자체의 배출량을 감축량으로 볼 수 있으며 휘발유차와 경유차로 나누어서 계산하였음
- 단위 차량에 대한 CO₂ 감축량

- 휘발유 승용차 1대를 자전거, 도보로 대체했을 경우:

$$\text{CO}_2 \text{ 감축량} = \text{연료소비량} \times \text{저위발열량} \times \text{CO}_2 \text{ 배출계수} / 10^6 = 4.84 \text{ L/일·대} \times 31\text{GJ/kJ} \times 69,300\text{kgCO}_2/\text{TJ} \times 30\text{일} / 10^9 = 0.31 \text{ ton/월}$$

- 경유 차 1대를 자전거, 도보로 대체했을 경우:

$$\text{CO}_2 \text{ 감축량} = 5.79\text{L/일·대} \times 35.4\text{GJ/kJ} \times 74100\text{kgCO}_2/\text{TJ} \times 30\text{일} / 10^9 = 0.46 \text{ ton/월}$$

- 설문조사 결과 승용차에서 6%가 자전거, 도보로 전환됨에 따른 감축량은 다음과 같이 행사기간 한 달 동안 CO₂ 30.98 ton 감축된 것으로 산정됨

- CO₂ 감축량 = (휘발유 차량 감축량 + 경유 차량 감축량) × 무동력수단 전환율 = (0.31ton × 1216대) + (0.46ton × 300대) × 0.06 = 30.98 ton/월

② 승용차에서 대중교통으로 대체함에 따른 CO₂ 감축량

- 행사지역에서 반경 2km 이내에는 지하철이 없기 때문에 대중교통수단으로 버스에 대해서만 산정하였으며 실제로 경기도 부문별 온실가스 배출량 중 수송 부문에서는 도로에서의 온실가스 배출량이 99%(아래 그림 참조)를 차지하기에 이러한 가정이 가능하였음



[그림 3-7] 이산화탄소 배출통계(2009)



[그림 3-8] 수송수단별 온실가스 배출량(2008)

○ 승용차 1대를 버스로 대체할 경우 CO₂감축량 산정

$$\begin{aligned}
 & - \text{CO}_2 \text{ 감축량} = \{ \text{승용차 배출계수}^{11)} - (\text{경유버스 배출계수}^{12)} \times \text{승용차 평균 탑승인원}^{13)} / \text{버} \\
 & \text{스 평균탑승인원}^{14)} \} \times \text{승용차 운행거리} = \{ 180\text{g/km} - (645.9\text{g/km} \times 1.4\text{명}/28.1\text{명}) \} \times \\
 & 44.57\text{km/일} \times 30\text{일} / 1000 = 197.65 \text{ kg/대·월}
 \end{aligned}$$

11) 배기량 2,000cc급 휘발유 승용차 기준, 에너지관리공단 수송에너지 <http://bpm.kemco.or.kr/transport>

12) 수송부문 온실가스 기후변화대응 시스템구축(II), p65. (자동차 온실가스 배출계수식), 2009, 국립환경과학원

13) 2011년도 에너지 총조사 보고서, p.446, 2012, 지식경제부·에너지경제연구원,

14) 대구광역시 버스전용차로제 운영 개선방안, p/35. 2003, 대구경북개발연구원

- 설문조사결과 행사지역에서 승용차 사용자 중 26%가 대중교통(버스)으로 전환됨에 따라 다음과 같이 한달 동안 CO₂ 77.91 ton 감축된 것으로 산정됨
 - CO₂ 감축량 = (197.65 kg/대·월 × 1516대) × 0.26 / 1000 = 77.91ton/월

③ 행사 기간 동안 총 CO₂ 감축량 및 효과

- 무동력수단과 대중교통을 이용함에 따른 CO₂ 감축량은 30.98 ton과 77.91 ton을 더하여 총 108.89 ton으로 행사지역 내 자동차에서 산정한 배출량과 비교하여 볼 때 21.1% 감축 효과가 있는 것으로 나타났음
- 경기도의 경우 수송수단별 온실가스 배출량 중 도로가 99%를 차지하는 것을 고려할 경우 행사지역 내 자동차로부터의 온실가스 배출 중 21.1% 감축효과는 매우 비중 있는 값이며, 수원시는 경기도 중에서도 면적대비 차량 등록대수가 많은 인구밀집도시이기에 생태교통 수단이용은 도시 온실가스 감축을 위한 효과적인 방법임을 보여주어 생태교통 수원 2013의 중요성을 피력함

<표 4-9> CO₂ 1 ton 배출 상쇄를 위한 산림조성 면적 및 식재 본수 (산림청)

배출 유형	산림조성면적 ¹	식재 그루수 ²
연간 1 tCO ₂ 일상적 배출 (가정, 승용차 등)	1,200m ²	360그루

* 1. 1,200m² ≒ 농구코트(28m x 15m, 410m²) 약 3면의 크기
 2. 1ha(10,000m²)당 어린나무 3,000그루 식재 기준

(2) 행사 종료 후 온실가스 감축량

- 설문조사 결과 행사 후에는 승용차 사용자의 7%가 대중교통, 자전거, 도보 등으로 전환하여 월간 감축량을 계산하였음

① 승용차에서 무동력 수단으로 대체한 경우 감축량

- 설문조사 결과 행사 종료 후 승용차에서 4%가 자전거, 도보, 기타로 전환하여 다음과 같은 계산으로 20.65 ton/월 의 감축효과가 있었음
 - CO₂ 감축량 = (0.31ton × 1,216대) + (0.46ton × 300대) × 0.04 = 20.65 ton/월

② 승용차에서 대중교통으로 대체한 경우 감축량

- 설문조사결과 승용차 이용자 중에서 3%가 대중교통(버스)으로 전환하여 다음과 같이 계산한 결과 8.99 ton/월 의 감축효과가 있었음.
 - CO₂ 감축량 = (197.65 kg/대·월 × 1,516대) × 0.03 / 10³ = 8.99 ton/월

③ 행사 종료 후 총 CO₂ 감축량 및 효과

- 무동력수단과 대중교통을 이용함에 따른 CO₂ 감축량은 20.65 ton과 8.99 ton로 합계 29.64 ton/월이었으며 이는 해당지역 도로교통에 의한 배출량에서 5.7%를 감축한 것으로 나타남
- 매월 온실가스 29.64 ton을 감축하게 되면, 지속될 경우 128,045그루의 소나무를 심는 효과이며, 산림조성면적은 426,816m² 로 수원월드컵경기장(425,000m²)과 비슷한 크기가 될 것임
- 이는 온실가스 감축량 자체로 보면 낮은 값이나 행사 이후 시민의식 전환으로 인한 자발적인 감축효과이기에 장기간 지속될 경우, 그리고 지역적으로 확대될 경우 그 파급효과는 매우 클 것이며 파급효과에 대해서는 다음 장에 기술하였음

(3) 종합분석

- 생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획 수립 보고서(2012)에서는 온실가스 배출량을 산정 후 참여율만큼 자량운행을 전혀 하지 않은 것으로 가정하여 감축효과를 예상하였으나 본 연구에서는 설문조사 결과를 통해 얻은 평균주행거리와 생태교통으로 전환율을 산정방법에 적용하고, 무동력 수단 이용 감축량과 대중교통 전환 감축량을 각각 산정하여 더하여 보다 정확한 감축효과를 산정할 수 있었음
- 행사지역 내 자동차에 의한 CO₂ 배출량은 월 516.34 ton 배출되는 것으로 산정되었으며, 행사 중 한달동안 감축량은 108.89 ton, 계산한 배출량 비교 21.1% 감축되었으며, 행사 후에도 29.64 ton, 배출량 비교 5.7% 감축한 것으로 나타남

〈표 3-10〉 타당성 조사 보고서와 비교

	타당성 조사 보고서	본 보고서	
CO ₂ 배출량	445 ton/월	516.34 ton/월	
CO ₂ 감축량 (시나리오 100% 참여)	445 ton/월	CO ₂ 감축량	108.89 ton/월
CO ₂ 감축량 (시나리오 70% 참여)	312 ton/월		
CO ₂ 감축량 (시나리오 40% 참여)	178 ton/월		

- 행사 중에 대중교통, 자전거, 도보 각각의 감축량 산정결과 자전거, 도보 등 무동력 수단에 의한 감축량은 30.98 ton/월, 행사 후에는 20.65 ton/월 로 행사 중과 후의 차가 크지 않아 행사가 끝나도 자전거, 도보를 이용한 주민들은 꾸준히 이용하고 있는 것으로 보임

- 대중교통이용에 의한 감축량은 행사 중 77.91 ton/월, 행사 후 8.99 ton/월 로 행사 중에는 승용차 대신 대중교통을 이용했던 사람들이 행사가 끝나고 다시 승용차를 이용한 것으로 보임
- 이는 행사 중에는 생태교통 이용의 장점에 대한 환경의식이 고취되지만 행사가 끝난 후에는 대중교통 편의를 위한 인프라 부족 등으로 대중교통으로의 수단전환이 이루어지지 않은 것으로 보임

3) 파급효과

(1) 장기적인 효과

- 생태교통 사업이 2013년 9월 한달 뿐만 아니라 장기적으로 지속될 경우 감축량을 산정하였는데 사업의 지속과 자발적 감축의 지속 두 가지 경우로 나누어서 산정하였음

① 사업의 지속

- 생태교통이 1년 동안 지속되었을 경우로 가정하면 연간 1,306.68 ton을 감축할 수 있음
- 이는 차없는 마을 및 차량 이용 자제요청 등의 적극적인 사업으로 지역 내 주민의 38%가 지속적으로 차량이용을 하지 않는다는 것을 의미함
 - CO₂ 예상 감축량 = 108.89 ton/월 × 12월 = 1,306.68 ton/년
 - 소나무 470,405그루 심는 효과이며 산림조성면적은 1.6 km²로 수원월드컵경기장의 3.7배임

② 자발적 감축의 지속

- 생태교통 행사 종료 후 자발적 수단전환에 의한 감축이 지속될 경우는 연간 355.68 ton을 감축하게 될 것이며, 이는 128,045그루의 소나무를 심는 효과, 수원월드컵경기장 (425,000m²) 크기의 삼림조성(산림예상면적 426,816m²) 효과를 얻을 수 있을 것임
 - CO₂ 예상 감축량 = 29.64 ton/월 × 12월 = 355.68 ton/년
 - 소나무 128,045그루 심는 효과이며 산림조성면적은 426,816 m²로 수원월드컵경기장과 비슷한 크기임

(2) 공간적으로 확대될 경우 효과

- 생태교통사업이 수원시, 우리나라뿐만 아니라 전세계로 확산될 경우 감축량을 산정하였는데 시범사업의 확대와 자발적 감축의 확대, 두 가지 경우로 나누어서 산정하였음

① 사업의 확대

- 수원시 전체로 확산될 경우 [수원시 전체 차량대수 : 394,885대 (2012)] 한달간

28,363.47 ton의 감축효과를 얻을 수 있음

- CO₂ 감축량 = 108.89ton/월 × 394,885대/1,516대 = 28,363.47 ton/월

○ 전국으로 확산될 경우 [전국 차량등록대수 : 18,870,533대(2012)]¹⁵⁾, 한달간 1,355,417.11 ton의 감축효과를 얻을 수 있음

- CO₂ 감축량 = 108.89 ton/월 × 12,448 = 1,355,417.11 ton/월

- 전국 도로 온실가스 배출량¹⁶⁾ (2008) 75,830,754 ton/년과 비교하여 볼 때 21%의 감축효과를 기대할 수 있음

○ 전세계로 확산될 경우 [전세계 차량등록대수 : 10억150만대(2010)]¹⁷⁾, 71,934,917.55 ton의 감축효과를 얻을 수 있음

- CO₂ 감축량 = 108.89 ton/월 × 660,620 = 71,934,917.55 ton/월

〈표 4-11〉 행사지역이 확대됨에 따른 CO₂ 감축량

구분	CO ₂ 감축량(ton/월)
행사지역	108.89
수원시	28,363.47
전국	1,355,417.11
전세계	71,934,917.55

② 자발적 감축의 확대

○ 자발적 감축이 확대된다면 지속성있는 감축효과를 기대할 수 있기 때문에 한달간의 일시적인 감축이 아니라 연간 예상 감축량 산정 및 식재효과까지 산정할 수 있었음

○ 수원시 전체로 확산되어 연간 지속될 경우 한 달간 7천7백톤, 연간 9만2천톤, 산림조성 시 수원시 면적을 산림으로 덮을 수 있는 효과를 얻을 수 있음

- 수원시 전체 차량대수 394,885대 (2012) 사용하여 계산

- 한 달간 CO₂ 감축량 = 29.64 ton/월 × 394,885대 / 1,516대 = 7,720.6 ton/월

- 연간 CO₂ 감축량 = 7,720.6 ton/월 × 12개월 = 92,646.90 ton/년

15) 국가교통DB센터

16) 한국교통연구원, 수송수단별 지역별 온실가스 배출량(2008)

17) Ward Research, 2011.

- 소나무 33,352,884 그루 심는 효과이며, 산림조성면적 111.18 km²로 수원시 면적과 비슷한 크기임
- 전국으로 확산되어 연간 지속될 경우 한달간 13만5천 ton, 연간 4백4십만2천톤, 경기도 면적의 절반을 산림으로 조성하는 효과를 얻을 수 있음
 - 전국 차량등록대수 18,870,533대(2012)]¹⁸⁾ 사용
 - 한달간 CO₂ 감축량 = 29.64 ton/월 × 18,870,533대/1,516대 = 368,946.3 ton/월
 - 연간 CO₂ 감축량 = 368,946.3 ton/월 × 12개월 = 4,427,355.60 ton/년
 - 소나무 1,593,848,016(16억)그루 심는 효과이며, 산림조성면적 5,312.83 km²로 경기도의 0.5배, 서울시(605.29 km²)의 8.8배에 해당하는 크기임
- 전세계로 확산되어 지속될 경우 한달간 천9백만톤, 연간 2억3천만톤, 대한민국의 약 3배를 산림으로 조성하는 효과를 얻을 수 있으며, 중국의 사막화 속도 고려시 약 94년 사막화를 늦출 수 있는 효과가 기대됨
 - 전세계 차량등록대수 10억150만대(2010)¹⁹⁾ 사용
 - 한달간 CO₂ 감축량 = 29.64 ton/월 × 10억150만대/1,516대 = 19,580,776.8 ton/월
 - 연간 CO₂ 감축량 = 19,580,776.8 ton/월 × 12개월 = 234,969,340.37 ton/년
 - 소나무 84,588,962,533(846억)그루 심는 효과이며, 산림조성면적 281,963.21 km²로 대한민국의 2.8배임
 - 사막화 연장시기 = 산림조성면적 281,963.21 km² / 중국 사막화 속도(3,000km²/년)²⁰⁾ = 약 94년

18) 국가교통DB센터

19) Ward Research, 2011.

20) 경상북도 보건환경연구원, <http://air.gb.go.kr>

〈표 4-12〉 자발적 감축의 확대에 따른 CO₂ 감축량

구분	CO ₂ 감축량(ton/월)	CO ₂ 감축량(ton/년)	식재그루수	산림조성면적(km ²)
행사지역	29.64	355.68	128,045	0.43
수원시	7,720.57	92,646.90	33,352,884	111.18
전국	368,946.30	4,427,355.60	1,593,848,016	5,312.83
전세계	19,580,776.36	234,969,340.37	84,588,962,533	281,963.21

(3) 분석결과

- 본 연구에서의 과급효과는 생태교통 수원 2013 사업기간동안의 교통수단 전환율을 바탕으로 사업이 장기적으로 지속될 경우, 공간적으로 확대될 경우로 나누어서 분석하였음
- 생태교통 수원 2013은 마을 내 차량출입을 제한하였고 생태교통수단으로 전환한 사람들은 주로 장거리보다는 단거리로 이동²¹⁾하였기에 행사 자체가 공간적으로 확대되는 것은 현실적으로 어려워 보임
- 따라서 사업의 과급효과를 보기 위해서는 지속성을 늘려서 장기적인 효과를 보는 것이 적절하다고 판단됨
- 사업이 장기적으로 지속될 경우 높은 생태교통수단 전환율(38%)로 이산화탄소 감축효과는 소나무 47만 그루를 심고 수원월드컵경기장 3.7개의 면적에 수목을 식재하는 효과를 가져 올 것으로 예상하나 현실적으로 주변 다른 지역은 차량이용을 하면서, 한정된 지역에서만 사업을 장기적으로 지속한다는 것은 현재의 도로교통상황, 주민의 생활 및 직업활동 방식을 고려할 때 어려움이 있을 것임
- 행사 종료 후에는 마을 내 차량진입이 허용되었음에도 주민의 자발적 의식 전환에 의한 생태교통수단으로의 전환(7%)이 이루어졌고, 향후 연간 지속될 경우, 수원월드컵경기장 면적만큼의 식재로 인한 이산화탄소 감축효과가 있을 것으로 예상되며, 수원시 전역 그리고 우리나라 전체에 장기적으로 정착될 경우 경기도 절반의 면적을 산림으로 조성하는 이산화탄소 감축효과가 있을 것임
- 나아가 전세계로 확대되면 연간 대한민국의 약 3배가 되는 면적을 산림으로 녹화할 수 있으며, 이 값은 현재 사막화속도 가정시 중국 사막화를 94년 늦출 수 있는 효과를 기대할 수 있음
- 따라서 생태교통수단전환이라는 주민인식 변화가 장기적인 이산화탄소 저감사업으로 큰

21) 평소 자가용을 이용하던 사람 중 행사 중에도 자가용을 이용한 사람의 평균 주행거리는 37.4 km, 대중교통 및 자가용으로 전환한 사람의 평균 주행거리는 각각 20.6 km, 6.0 km였음

기여를 할 수 있을 것으로 판단됨

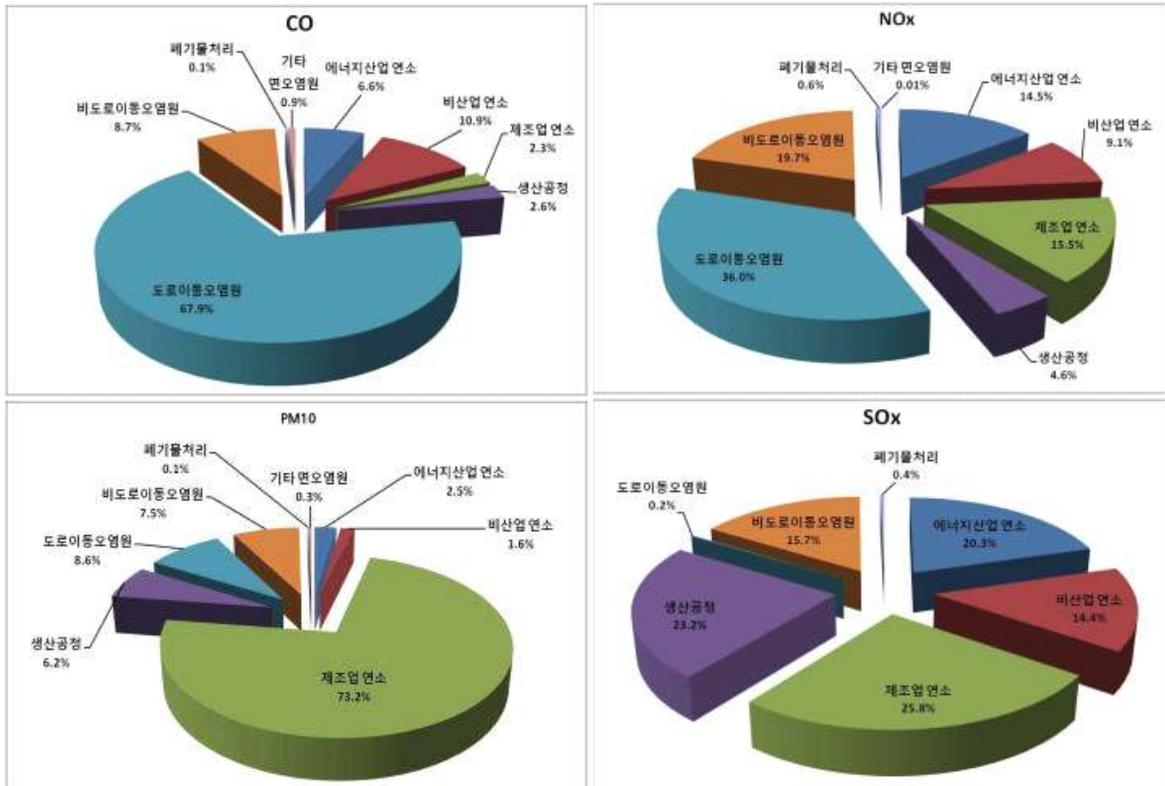
3. 대기오염물질 감축효과

- 대기오염물질은 생활환경에 불쾌감을 주고 공중보건상의 위해를 끼치는 대기 중 부유물질을 말하며 자동차는 중요한 대기오염물질 배출원임. 자동차 배출 주요 대기오염물질인 CO(일산화탄소), HC(탄화수소), NOx(질소산화물), PM10(미세먼지), SOx(황산화물)의 인체 및 환경에의 영향은 다음 표와 같음

〈표 4-13〉 대기오염물질의 인체 및 환경에의 영향

오염물질	영향
CO (일산화탄소)	<ul style="list-style-type: none"> - 폐에서 혈액중의 헤모글로빈(Hb)과 결합하여, Hb의 기능인 체내로의 산소공급능력을 방해하여, 체내조직세포의 산소부족을 불러옴 - 산소결핍에 민감한 중추신경계(뇌, 척추)가 그 영향을 받아, 두통·현기증·이명·가슴 두근거림·맥박증가·구토가 일어남
HC (탄화수소)	<ul style="list-style-type: none"> - 이산화질소와 반응하여 광학스모그현상을 일으킴
NOx (질소산화물)	<ul style="list-style-type: none"> - 기관지염증, 천식, 만성기관지염을 일으키며 급성 중독시에는 폐수종을 일으킴 - 산성비의 원인이며, 눈과 호흡기를 자극, 식물을 고사시킴 - 질소산화물이 태양광선과 반응하여 오존을 생성시키는데, 대기중 오존의 농도가 높아지면 호흡기와 눈에 자극을 느끼고, 기침을 유발함
PM10 (미세먼지)	<ul style="list-style-type: none"> - 가늘고 작은 먼지 입자로 지름 10μm 이하이며, 사람의 폐포까지 깊숙하게 침투해 각종 호흡기 질환의 직접적인 원인이 되며 우리 몸의 면역 기능을 떨어뜨림
SOx (황산화물)	<ul style="list-style-type: none"> - 산성비의 원인이며, 독성이 강하여 공기 속에 0.003% 이상이 되면 식물이 죽고, 0.012% 이상이 되면 인체에 치명적인 해가 됨 - 급성피해로는 불쾌한 자극성 냄새, 시정감소, 생리적 장애, 압박감 등이 있고, 만성피해로는 폐렴, 기관지염, 천식, 폐포의 확대로 폐가 부푸는 폐기종 등을 들 수 있음

- 대기오염물질의 주요 배출원은 아래 그림과 같으며, 대기오염물질 중 도로이동오염원에서 가장 많이 배출되는 것은 CO(67.3%), NOx(36%), PM10(8.6%)의 순으로 나타났음. 이와 같은 대기오염물질은 급·만성으로 인체 피해를 주기 때문에 차량이동이 많으면서도 인구가 집중되어 있는 도심에서의 피해가 크게 예상됨



[그림 4-9] 대기오염물질 배출원

1) 행사지역 대기오염물질별 배출량 산정

○ 설문조사 결과로부터 얻어진 행사지역 일일 평균 주행거리, 연료소비량, 차량에 대한 배출 계수를 이용하여 대기오염물질의 배출량 및 감축량 산정

○ 승용차에 의한 대기오염물질 산정방법²²⁾은 다음과 같음

– CO 배출량 = [(휘발유 배출계수 × 휘발유 일일 주행거리 × 휘발유 차량대수) + (경유 배출계수 × 경유 일일 주행거리 × 경유 차량대수)] × 30 / 1000 = [(0.451g/km × 44.57km/일 · 대 × 1,216대) + (0.163g/km × 44.57km/일 · 대 × 300대)] × 30일 / 1000 = 798.67 kg/월

– HC 배출량 = [(휘발유 배출계수 × 휘발유 일일 주행거리 × 휘발유 차량대수) + (경유 배출계수 × 경유 일일 주행거리 × 경유 차량대수)] × 30 / 1000 = [(0.014g/km × 44.57km/일 · 대 × 1,216대) + (0.014g/km × 44.57km/일 · 대 × 300대)] × 30일 / 1000 = 28.38 kg/월

– NO_x 배출량 = [(휘발유 배출계수 × 휘발유 일일 주행거리 × 휘발유 차량대수) + (경유 배출

22) 자동차 총 오염물질 배출량 산정방법에 관한 규정(환경부고시 제2013-94호), 2013, 환경부

- 계수 × 경유 일일 주행거리 × 경유 차량대수) × 30 / 1000 = [(0.054g/km × 44.57km/일 · 대 × 1,216대) + (0.242g/km × 44.57km/일 · 대 × 300대)] × 30일 / 1000 = 184.87 kg/월
- PM10 배출량 = (경유 배출계수 × 경유 일일 주행거리 × 경유 차량대수) × 30일 / 1000 = (0.029g/km × 44.57km/일 · 대 × 300대) × 30일 / 1000 = 11.63 kg/월
 - SO₂ 배출량 = [연료소비량 × 휘발유 연료비중 × 휘발유 황 함유량 × (2 / 100)] + [연료 소비량 × 경유 연료비중 × 경유 황 함유량 × (2 / 100)] = [{"(4.84L/일 · 대) × 0.730 × 0.00001 × (2 / 100)} × 1,216대 × 30일] + [{"(5.79L/일 · 대) × 0.825 × 0.00001 × (2 / 100)} × 300대 × 30일] = 0.0035 kg/월

〈표 4-14〉 행사지역 내 대기오염물질 별 배출량

대기오염물질	배출량(kg/월)
CO	799
HC	28
NOx	185
PM10	12
SO ₂	0.035

- 행사지역 내 대기오염물질 배출량 산정결과 CO가 799 kg/월로 가장 많이 배출되었으며 NOx 185 kg/월, SO₂ kg/월, HC 28 kg/월, PM10 12 kg/월 순으로 나타났음
- 이는 수원시 팔달구 도로이동오염원 대기오염물질 배출량과 비교했을 때, CO는 0.5%, NOx는 0.2%, PM10은 0.4%, SO₂는 0.02%를 차지하는 비율임. 수원시 전체와 비교했을 경우는 CO는 0.1%, NOx는 0.04%, PM10은 0.07%, SO₂는 0.004%를 차지하는 비율임

〈표 4-15〉 수원시 도로이동오염원 대기오염물질 별 배출량 (2010년 기준)

대기오염물질	팔달구 배출량(kg/월)	수원시 배출량(kg/월)
CO	147,819	736,048
HC	-	-
NOx	82,470	440,375
PM10	3,154	16,987
SO ₂	183	979

* 국립환경과학원 도로이동오염원 대기오염물질 배출량(<http://airemiss.nier.go.kr>) 오염물질별 배출량에서 HC는 산정하지 않음

2) 행사 진행 중

- 행사 지역 내 대기오염물질 배출량 결과를 바탕으로 승용차 이용자들의 생태교통 수단으로의 전환율(설문조사 결과 38%)에 따라 감축량 산정함
- 행사 진행 중에 설문조사결과 38%가 승용차 대신 생태교통 수단으로 전환함에 따른 대기오염물질 감축량은 다음과 같음
- 행사 기간 동안 대기오염물질 CO 303 kg, HC 11 kg, NO_x 70 kg, PM₁₀ 4 kg, SO₂ 0.013 kg 으로 감축된 것으로 산정되었으며 일년간 지속될 경우 CO 3,636 kg, HC 132 kg, NO_x 840 kg, PM₁₀ 48 kg, SO₂ 0.16 kg 감축되었음

〈표 4-16〉 행사지역 내 대기오염물질 별 감축량

대기오염물질	감축량(kg/월)	예상 감축량(kg/년)
CO	303	3,636
HC	11	132
NO _x	70	840
PM ₁₀	4	48
SO ₂	0.013	0.16

- 수원시 팔달구와 수원시 전체 도로이동오염원 배출량과 감축량을 비교해보면 팔달구 배출량에서 CO는 0.2%, NO_x는 0.08%, PM₁₀은 0.1%, SO₂는 0.007% 감축하는 효과임

3) 행사 종료 후

- 행사 종료 후 설문조사결과 승용차 이용자 중 7% 가 대중교통, 도보, 자전거를 이용함
- 사업이 종료되었어도 미미하지만 7% 긍정적인 효과를 볼 수 있음
- 행사 종료 후 행사지역 대기오염물질 감축량은 다음과 같음

〈표 4-17〉 행사 후 대기오염물질 별 감축량

대기오염물질	감축량(kg/월)
CO	56
HC	2
NO _x	13
PM ₁₀	1
SO ₂	0.0025

4) 파급효과

- 수원시와 전국, 나아가 전세계로 확산될 경우 대기오염물질 감축량은 다음과 같으며 앞 장에서 사용한 차량등록대수를 이용하여 산정하였음

〈표 4-18〉 생태교통 행사 확대시 대기오염물질별 예상 감축량

대기오염물질	수원시 전체 예상 감축량(kg/월)		우리나라 예상 감축량(kg/월)		전세계 예상 감축량(kg/월)	
	사업 38%참여	시민의식 전환 (7%참여)	사업 38%참여	시민의식 전환 (7%참여)	사업 38%참여	시민의식 전환 (7%참여)
CO	78,931	14,587	3,771,744	697,065	200,167,860	36,994,723
HC	2,809	521	136,928	24,895	7,266,820	1,321,240
NOx	18,379	3,386	871,360	161,819	46,243,400	8,588,061
PM10	1,040	260	49,792	12,448	2,642,480	660,620
SOx	3.4	0.7	162	31	8,639	1,652

- 수원시 전체로 사업이 확대되어 38%의 생태교통수단 전환률을 가정하면, 수원시 전체 예상 감축량과 2010년 기준 수원시 도로이동오염원 대기오염물질 배출량과 비교했을 경우 CO는 10.72%, NOx는 4.17%, PM10은 6.12%, SOx는 0.35% 감축할 수 있는 것으로 나타났으며 시민의식 전환에 따른 예상 감축량과 비교하면 CO는 1.98%, NOx는 0.77%, PM10은 1.53%, SOx는 0.07% 감축할 수 있는 것으로 나타남
- 우리나라 전체로 사업이 확대되어 38%의 생태교통수단 전환에 따른 예상 감축량과 2010년 기준 우리나라 도로이동오염원 대기오염물질 배출량과 비교했을 경우 CO는 8.70%, NOx는 2.74%, PM10은 3.92%, SOx는 0.24% 감축할 수 있는 것으로 나타났으며 시민의식 전환에 따른 예상 감축량과 비교하면 CO는 1.61%, NOx는 0.51%, PM10은 0.98%, SOx는 0.05% 감축할 수 있는 것으로 나타남

〈표 4-19〉 도로이동오염원 대기오염물질 감축효율

대기오염물질	수원시 전체(%)		우리나라(%)	
	사업 38%참여	시민의식전환 (7%참여)	사업 38%참여	시민의식전환 (7%참여)
CO	10.72	1.98	8.70	1.61
HC ²³⁾	-	-	-	-
NOx	4.17	0.77	2.74	0.51
PM10	6.12	1.53	3.92	0.98
SOx	0.35	0.07	0.24	0.05

5) 결과 분석

- 개방된 대기권에서는 배출된 오염물질이 매우 빠르게 확산되므로(예: 중국대륙기원 대기오염물질이 한반도에 12시간 내 도달가능) 사업지역 내 대기질 측정자료가 사업지역만의 대기오염물질 배출량을 의미하지 않으므로 대기질 측정자료를 사용한 대기환경 개선효과를 분석할 수 없었음. 대표적인 자동차 배출 대기오염물질인 일산화탄소(CO), 질소산화물(NOx), 미세먼지(PM10)의 일변화 및 시간변화는 과거년도 동일 계절 비교분석 결과 동일기간 주변지역과의 차이, 동일지점 전년도 동일계절과의 차이를 볼 수 없었는데²⁴⁾, 그 이유는 바람방향, 강우유무 등 장거리 이동 오염물질의 이동 유무 등 비교변수가 너무 많기 때문이었음. 따라서 교통수단 이용률 변화에 따른 대기오염물질 배출 감축효과를 사용하였음
- 생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획 수립 보고서(2012)에서 감축량 산정방법을 참고하여 적용하였으며, 타당성 보고서는 온실가스 감축량과 마찬가지로 시나리오 1(100%참여), 2(70%참여), 3(40%참여)으로 가정하여 계산하였으나 본 연구에서는 실제로 설문조사 결과를 통한 평균주행거리와 생태교통으로의 전환율 등을 적용하여 실제 주행거리를 적용함에 따라 보다 정확한 감축량을 산정할 수 있었음
- 행사 기간 동안 대기오염물질 별 감축량 CO 303 kg, HC 11 kg, NOx 70 kg, PM 4 kg, SOx 0.013 kg 으로 행사지역 배출량에서 38% 감축되었으며, 행사 후 감축량은 CO 56 kg, HC 2 kg, NOx 13 kg, PM10 1 kg, SO₂ 0.025 kg 으로 배출량에서 7% 감축된 것으로 나타남
- CO와 SOx는 현재 대기환경기준 이하로 관리되고 있으나, NOx와 PM10은 수원시 및 수도권에서 대기환경기준을 상회하고 있어서 집중관리가 필요한 대기오염물질이며 주요 배출원이 도로수송이기에 생태교통 수원 2013과 같은 사업이 NOx와 PM10의 효과적인 관리 정책이 될 수 있을 것임.

4. 생활환경 개선 효과 (정성적 효과)

- 생태교통 수원 2013은 마을단위 주민이 직접 실생활에서 참여하여 경험하였기에 온실가스 감축과 대기환경개선 효과 이외에도 시민들의 환경의식 개선 및 생활환경 개선 등 정성적인 효과도 있었음

23) 국립환경과학원 도로이동오염원 대기오염물질 배출량(<http://airemiss.nier.go.kr>)에서 HC(탄화수소) 배출량은 산정하지 않아 감축효율을 계산하지 않았음

24) 강은하 외, 수원시 대기오염도 변화추이 및 오염특성 분석, 수원시정연구원, 2013

1) 시민 환경의식 개선

- 설문조사결과 생태교통과 관련성을 묻는 질문에 1순위가 ‘환경친화’(55.9%), 그 다음 순으로 ‘녹색생활’(13.1%)로 응답함에 따라 생태교통 수원 2013이 환경개선에 이바지한다는 인식을 갖고 있는 것으로 보임
- 생태교통 직접효과에 대한 질문에서 ‘온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선효과’(10%)로 4위, ‘산책하기 좋은 환경’(5.1%)로 6위 ‘자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과’(4.6%) 7위로 나타나 환경적인 직접효과에 대한 응답은 높은 비율을 보이지는 않음
 - 시민들의 환경에 대한 중요성은 인식하고 있지만 대기질 개선효과에 대한 응답이 낮은 것은 단기간에 제한된 지역에서 시행된 사업이기에 대기오염개선을 직접적으로 느끼기 어려웠다는 것을 보여주며, 대기오염물질 감축률이 미비한 결과와 일관되는 결과임
 - 따라서 지속적인 사업을 통해 대기환경개선을 위한 시민들의 참여율을 높여야 함
- 환경오염문제에 대한 관심도 변화에 대한 질문에서 ‘많아짐’을 응답한 사람이 36%로 가장 높게 나타남
 - 생태교통을 통해 환경도시로서의 시민의식 증대가 높아진 것으로 보임
- 차보다 사람이 중요하다는 인식이 ‘도움됨’(35.4%), ‘매우 도움됨’(15.8%)으로 ‘도움 안됨’보다 높게 나타남
 - 인간중심의 교통문화 정착에 선도적인 역할이 가능함
- 행사 전 만족도 조사에서는 보행환경이 ‘만족’이상으로 응답한 비율은 19.8%, 대기환경 23%, 소음환경 24%가 나타났으며, 사업 진행 중 항목별 행사 만족도 질문 중 보행환경에 대해서 ‘만족’이상으로 응답한 비율은 54.9%, 대기환경에서는 47.8%, 소음환경은 35.1%로 나타남. 행사 후 보행환경 ‘만족’이상으로 응답한 비율은 49.3%, 대기환경은 41.5%, 소음환경은 39.3%으로 나타남지역 거버넌스

제3절 지역 거버넌스

1. 거버넌스의 이해

1) 거버넌스(governance)의 개념 및 특성

(1) 거버넌스의 개념

- 거버넌스(governance)는 일방적이고 수직적인 거버먼트(government)의 역할에 대한 비판적 관점에서 등장한 개념
- 거버넌스는 관료들이 일방적이고 수직적으로 의사결정을 행하는 것이 아니라 정책커뮤니케이션 내의 이해관계자들인 국가, 지방자치단체, NGO, 시민 등을 정책과정에 참여시켜서 문제를 해결하고 책임을 지게 하는 공공의사결정의 한 형태임(조광식, 2007)
- 공공 또는 관에서 주도하는 거버먼트적 의사결정은 세계화, 지방화, 정보화라는 시대적 흐름 속에서 여러 사회 문제를 해결하는 것에 한계가 발생하였음. 따라서 거버먼트의 대안적 방안으로 국가, 지자체, 시민단체, 시민 등과 상호협력해서 사회적 문제를 해결하는 의사결정 방식이 거버넌스라 할 수 있음

(2) 거버넌스의 대두

- 지방정부는 합법성에 근거한 규제자로서의 역할, 시민 만족을 위한 서비스 공급자로서의 역할 뿐만 아니라 지역사회와 민주주의 발전을 위한 역할을 수행해야 함. 특히 최근처럼 지방자치가 성숙되어 가는 과정에서 민주주의적 기본이념이 지역사회에서 실현되기 어렵다면 지방정부 존재의 정당성마저 위기를 맞을 수 있음
- 시장과 정부라는 이분법적 사고방식을 지양하고 시장, 사회, 시민사회 등 상호의존적 행위 주체들 간의 수평적·협력적 조직으로 이해하려는 입장이 대두되었음. 시민의 책임성 있는 권리와 정치참여 보완책으로 거론되고 있는 것이 거버넌스 논리임(김세훈, 2007)
- 시대의 흐름은 거버먼트에서 거버넌스로 급격히 이동하고 있음. 거버넌스는 국가나 사회의 관리체계가 정부중심에서 공공·민간·제3부문의 행위자들이 네트워크와 파트너십을 형성, 다양한 기관들의 공동 활동을 통하여 사회문제를 해결하거나 사회적 목표를 달성하려는 관리체계의 변화를 의미함
- 전통적인 공공부문의 통치활동은 정부의 독점 하에 이루어져 왔으나 현대사회가 안고 있는 여러 사회문제는 공공부문인 정부로서만 해결하기에는 역부족이며, 민간부문과 제3부문 등 행위 주체들 간 상호협력을 바탕으로 해결해 나가는 거버넌스적 방식을 택하게 됨(장영두, 2006)

2) 거버넌스의 특징

- 거버넌스의 가장 중요한 특징은 정부, 기업, 시민사회 등 다양한 구성원들이 정책과정에 자신의 이해와 요구를 반영하기 위해 자발적이고 독립적으로 참여한다는 데 있음

〈표 5-20〉 거버먼트와 거버넌스의 비교

구분	거버먼트	거버넌스
정부의 태도	폐쇄적, 권위적	개방적, 비권위적
시민의 위상	통치의 객체, 서비스 고객	통치의 주체, 서비스 공동 생산자
양자간 관계	수직적 통제	수평적 협력
참여의 기능	견제, 비판	협력, 공동생산
시민권력의 속성	저항권력	존재권력, 공존권력
참여의 성격	국가, 시장에 대한 통제	국가, 시장과의 협력
참여요소	참여의 양 증가	참여강도와 지식의 균형
참여관점	도구적 관점	교호적 관점
참여양태	일방적 참여	생산적 참여

자료: 김춘석(2009), 정책 갈등관리를 위한 조사방법, 한국리서치.

3) 로컬 거버넌스의 등장

(1) 로컬 거버넌스의 개념

- 세계화, 지방화, 정보화의 시대적 흐름에 따라 대두된 거버넌스의 영역이 확대되고, 심화되면서 나타난 개념으로서 지방자치제도가 도입되고 지방자치가 본격화 되면서 지역차원에서 등장한 거버넌스 이론이 로컬 거버넌스
- 지방정부로 대표되는 공공부문과 시민으로 대표되는 민간부문 그리고 지역의 여러 단체들이 상호협력을 통해 지역의 발전을 도모하고, 지역의 여러 사회문제를 해결하기 위한 ‘민·관 협력 운영 체제’라고 할 수 있음
- 로컬 거버넌스는 지역을 기반으로 하며, 한정된 지역을 대상으로 자신들이 속한 지역사회에서 그 구성원들이 지역문제를 해결하거나 지역정책을 결정하는데, 수직적 관계가 아닌 수평적 관계에서 함께 참여하고, 함께 만들고, 함께 해결하며, 책임도 함께 지는 공공의사결정의 방식으로 볼 수 있음(소순창, 2004)

(2) 로컬 거버넌스의 대두

- 로컬 거버넌스와 지방정치, 그리고 지방민주주의에 대한 관심은 1995년부터 지역주민들이 자치단체장과 의회의원, 그리고 지역 국회의원을 선출하게 됨에 따라 본격화 됨
- 지방자치와 함께 지방정보의 기능과 자율성은 지속적으로 증가하고 있으며, 지방수준에서

활발한 정책형성과 집행이 이루어지고 있음. 또한, 공공영역에 대한 지역 주민들의 성향은 상당한 변화를 보이고 있음. 따라서 지방정부는 정책을 둘러싼 행위자들의 이해관계를 조정하고, 보다 민주적인 방법으로 지역의 발전을 도모할 필요성이 늘어나고 있음

- 그러나 본격적인 지방자치와 지방정치가 시작되었음에도 불구하고 여전히 관련 이해관계자들의 정책 형성과정에 대한 참여는 저조하며, 제한적인데 이는 관련 이해관계자들의 수동적인 참여와 지방정부의 능동적인 역할의 부재에 기인할 수 있음. 이러한 관점에서 로컬 거버넌스에 대한 관심과 중요성은 더욱 커질 수밖에 없음(서혁준, 2010)

2. 거버넌스 사례 분석

- 거버넌스 영역의 확대 및 다양화
 - 지방화, 세계화, 정보화, 민주화 등 범세계적인 시대적 흐름과 이에 따른 지방자치체도의 도입으로 시민참여와 민주주의가 중요시 되는 과정에서 지방정부의 역할과 기능 그리고 공공과 민간 간의 관계 변화가 요구되었고 이에 따라 거버넌스, 로컬 거버넌스 등의 개념이 등장하였음
 - 거버넌스는 시대적 흐름과 기능의 효율로 인해 여러 사회문제 해결의 대안으로 제시되었고, 빠른 속도로 영역의 확대 및 다양화가 이루어지고 있음
 - 지역 내 축제·행사, 도시재생, 정책결정, 시설입지선정 등 다양한 지방자치 영역에서 거버넌스가 제안되고 활용되고 있음
- 본 절에서는 지역 내에서 민·관 거버넌스가 효율적으로 활용되고 있는 사례를 분석하고, 그에 따른 시사점을 도출하였음

1) 지역 축제·행사에서의 거버넌스

(1) 지역 축제·행사의 효과

- 지방자치체도가 도입되고 본격화되면서 지역의 홍보와 경쟁력 제고를 위한 다양한 지역 축제·행사가 실시되고 있음
- 또한, 지역주민의 참여와 협력의 장을 마련하여 화합의 분위기를 이끌어내기 위해 지역 축제·행사가 다수 개최되고 있음
- 지역 행사를 개최한 경험은 지역의 위상 제고뿐만 아니라 시민들의 자긍심을 고취시켜 도시발전의 자원이 됨
- 지역 행사는 경제적으로 관광수익증대, 일자리 창출, 산업의 활성화 등의 효과를 기대할 수 있음
- 또한, 문화적으로 지역의 특색 있는 지역문화 창출 등 지역을 홍보할 수 있는 기회가 되

며, 도시의 발전 가능성을 높일 수 있음

- 지역축제는 시민들의 도시에 대한 소속감 및 자긍심을 고취시켜 화합의 분위기를 조성하고, 궁극적으로 도시의 위상과 시민역량을 강화시키는 계기를 제공함(2012, 김기곤)

(2) 지역 축제·행사에서의 거버넌스 사례²⁵⁾

- 지역 축제·행사를 성공적으로 개최하기 위해서는 지자체의 단일적 노력으로는 한계가 있음. 따라서 개최지역의 주민 및 단체 등의 참여와 관심이 필수적으로 요구됨
- 이를 위해 지역주민과 지역단체들의 참여와 관심을 높일 수 있는 민·관 거버넌스의 구성과 역할이 중요시 되고 있음
- 지역 축제·행사 개최시기에 단기적·일시적으로 참여하는 것이 아니라 민·관 거버넌스 체계 확립을 통해 장기적으로 활동할 수 있는 여건을 조성할 필요성이 제기되고 있음

① 2002 월드컵 ‘문화시민운동추진협의회’

- 1997년 2002년 한·일 월드컵 개최를 앞두고 민간사회단체 차원에서 문화시민운동을 전개를 위한 조직인 ‘문화시민운동추진협의회’가 결성되었음
- 친절·질서·청결을 큰 테두리로 하여 다양한 문화시민운동을 전개함
 - 친절운동을 통해 관용과 이타적 인간존중을 실천하고 학습하는 효과 발생
 - 질서운동을 통해 시민의식 고취와 선진 질서 의식에 대해 학습 효과 발생
 - 청결운동을 통해 주변 환경을 깨끗이 하고 삶의 환경을 질적으로 향상시킴
- ‘나부터’, ‘작은 것부터’, ‘지금부터’라는 구호를 통해 시민들의 동기부여와 자율적 참여를 유도하였음
- 구체적인 운동으로는 ‘외국손님 웃으며 맞이하기’, ‘에스컬레이터 한 줄 서기 운동’, ‘아름다운 화장실 운동’, ‘선진 한 줄로 서기’ 등이 있음
- 정부차원의 지원과 민·관 협의체 구성, 시민 및 시민단체들의 자발적 참여를 통한 민·관 거버넌스 구축을 통해 월드컵의 성공적 개최에 큰 역할을 하였음

(3) 2011 대구세계육상선수권대회 ‘문화시민운동협의회’

- 2009년 대구세계육상선수권대회를 앞두고 대회의 성공적인 개최를 위해 자발적인 시민 참여로 ‘문화시민운동협의회’ 결성
 - 지역 사회단체를 비롯해 종교, 문화, 정치, 경제 등의 단체 250여 명이 참여
- 대구에 위치한 시·군·구 자원봉사센터를 주축으로 자원봉사단을 조직하여 3개 분야에 걸쳐

25) 김기곤(2012), 국제행사 성공 개최를 위한 문화시민운동의 과제, 광주발전연구원. 을 참고하여 분석

문화시민운동을 실시함

- 미소친절 분야 : 친절한 대구, 미소 짓는 대구라는 이미지 형성. 구체적 활동으로는 주요 사거리, 버스·지하철역, 쇼핑몰, 경기장 등에서 시민 홍보 캠페인 등이 있음
- 환경청결 분야 : 깨끗한 대구, 살기 좋은 대구 이미지 형성. 구체적 활동으로 지역 이면도로, 공원 및 놀이터, 하천, 공공장소 등의 환경정화 활동과 유해환경, 안전사고 우려 상황 제보 활동 선전 활동 등이 있음
- 기초질서 분야 : 질서를 준수하는 선진문화도시 대구 이미지 형성. 버스·지하철 역사, 쇼핑몰, 경기장 등에서 기초질서 지키기 분위기 형성 및 시민 홍보 캠페인 등의 활동을 전개함
- 다수의 시민과 다양한 분야의 단체들이 함께 참여하여 지역 축제를 성공적으로 개최하기 위해 적극적인 활동을 펼치면서 국제적 행사를 성공리에 개최할 수 있었음

(4) 여수시 '엑스포 4대 시민운동

- 여수시에서 개최된 2012 여수세계박람회의를 위해 2005년 '엑스포시민운동추진협의회'가 구성되었음
- 4대 시민운동은 청결, 질서, 친절, 봉사 4개 분야의 큰 테두리에서 다양한 활동이 전개되었으며, 일반시민, 기업체, 개인사업체, 버스·택시 승무원, 학생 등 다양한 계층의 사람들이 각자의 역할을 맡아 활동하였음
 - 일반시민은 엑스포 기간 중 승용차 운전 지양, 대중교통 이용, 집 앞 및 주변 청소, 쓰레기 규격 봉투 사용 및 분리배출 생활화 등의 운동을 실시함
 - 식당 업체 및 숙박업소는 바가지 요금 받지 않기, 종업원 친절 및 청결, 가격표시와 원산표시, 음식 재사용 안하기 등의 운동을 실시
 - 버스·택시 기사는 교통신호 지키기와 양보운전 생활화 등을 통해 교통질서 확립 운동을 실시함
 - 기업체는 출퇴근 시간 자동차 운전 지양과 대중교통 이용 운동을 실시함
 - 학생들은 외국인을 위한 기본 회화 익히기와 고운말 쓰기, 대중교통 이용하기 등의 운동을 실시함
- 여수시는 유관기관 및 단체 50개, 사회단체 150개, 기업체 150개, 학교 51개와 자매결연을 맺고 4대 시민운동을 적극적으로 전개함
 - 27개 읍·면·동장은 매일 경로당, 마을회관, 각종 마을 단위 행사를 방문해 시민의식 교육을 실시하는 노력을 기울였음
- 또한, 자원봉사 2만 명을 확보하여 성공적인 개최를 위한 활동을 펼침

- 1만 3천 명의 자원봉사자를 면접과 현장체험을 통해 선발하였으며, 여수시는 별도로 6,223명의 자원봉사자를 모집하는 노력을 기울임
- 이처럼 여수시는 엑스포를 성공적으로 개최하기 위해 지역주민을 비롯하여 각계각층의 구성원으로 조직된 거버넌스를 형성하여 엑스포의 성공적인 개최를 이끌어내는 데 큰 도움을 받았음

(5) 순천시 ‘2013순천만국제정원박람회 범시민회의’

- 2013순천만국제정원박람회의 성공적 개최를 위해 2011년 ‘2013순천만국제정원박람회 범시민회의’가 결성되었음
- 순천시에는 2008년부터 ‘자랑스러운 시민운동 추진위원회’가 구성되어 있어 거버넌스 형성 기반이 이미 구축되어 있었음
 - 200 여 단체 1,500여 명이 참여하였으며, 그 구성은 읍·면·동 자율단체, 여성단체, 봉사단체, 종교단체, 보훈단체, 문화예술단체, 상가연합회, 체육단체, 직능단체 등으로 이루어져 각계각층의 지역시민들이 참여하였음
- 구체적인 활동으로는 ‘4무(無)운동’과 ‘2행(行)운동’이 있음
 - 4무 운동: 불법 주정차 안하기, 불법 광고물 정비, 노점상 및 노상 적치물 없애기, 쓰레기 불법 투기 안하기
 - 2행 운동: 걷기 운동, 자전거 타기 운동
- 행사 직전에 구성된 일시적 단체가 아니라 기존에 구축된 거버넌스 시스템을 활용하여 유연한 거버넌스 체계를 구축하여 행사에 많은 기여를 하였음

(6) 강원도 2018 평창동계올림픽 ‘강원도민문화운동협의회’

- 2018 평창동계올림픽 대비 및 유치운동을 위해 ‘강원도민문화운동협의회’가 결성되었음
- 시민의식 고취, 손님맞이 대비, 도민통합 분위기 조성을 목표로 다양한 활동을 펼쳤음
 - 시민의식 고취를 위해 준법의식고양, 교육학습활동, 미소친절운동, 교통안정 등의 운동을 펼쳤으며, 손님맞이 대비를 위해 안내표지판 정비, 음식·숙박업소 정비, 건전 상거래 문화 형성, 청정 환경 조성 등에 노력을 기울였고, 도민통합분위기 조성을 위해 나눔과 봉사, 배려와 양보, 강원 정신계승, 강원문화운동 등의 활동을 하였음
- 그 결과, 평창은 도민들의 응원과 열기 속에 2018년 평창동계올림픽 개최를 확정하였으며, 지역주민 및 지역단체들의 활동이 큰 기여를 했다는 평가를 받고 있음
- 지역주민과 지역단체들의 자발적인 참여와 응원 및 관심이 거버넌스 형성에 큰 영향을 줄 수 있다는 것을 보여주는 사례라 할 수 있음

2) 지역 축제·행사에서의 거버넌스 사례 시사점

- 지역 축제·행사를 성공적으로 이끌 수 있는 배경에는 민·관 거버넌스의 효율적 운영이 뒷받침 되고 있었음
- 지역 축제와 행사에서의 거버넌스 사례분석을 통해 다음의 시사점을 도출함
 - 지역 축제·행사의 성공적인 개최 사례를 살펴보면 지역주민 및 단체들의 자발적인 참여를 이끌어낼 수 있는 민·관 거버넌스 조직이 형성되어 있었음
 - 각계각층의 다양한 구성원으로 조직된 거버넌스가 형성되어 있었음. 관 또는 일부 단체의 사람들로 구성된 것이 아니라 일반시민에서부터 학생에 이르기까지 지역사회 구성원의 참여가 보장되어야 함
 - 거버넌스 구성에 구체적 목표와 활동 전략이 있어야 함. 거버넌스 구성에 구체적 목표가 제시되지 않으면 시민 및 단체들의 참여를 이끌어낼 수 없으며, 활동 전략이 갖추어 있지 않으면 적극적인 활동이 이루어질 수 없음
 - 거버넌스의 구성과 활동에 있어 일시적·단기적 조직이 아니라 장기적으로 활동을 수행할 수 있는 기반을 구축하고 있었음. 거버넌스가 효율적으로 운영되기 위해서는 일시적·단기적 구성을 지양하고 장기적으로 활동을 할 수 있는 시스템을 갖추어야 함
 - 시민 및 시민단체의 자발적 참여가 뒷받침 되고 있었음. 지역 축제·행사의 성공여부를 결정하는 가장 중요한 요소는 지역의 시민 및 단체의 자발적 참여라 할 수 있음. 따라서 시민 및 단체의 자발적 참여를 유도하기 위해 민·관 거버넌스의 역할이 중요시 되고 있음

3. 도시재생사업에서의 거버넌스

1) 도시재생사업에서의 거버넌스 필요성

- 우리나라는 재건축과 재개발을 통해 노후화 된 도시를 정비하는 도시정책을 펼쳤고, 재건축·재개발은 사업성이 보장되는 서울을 비롯한 수도권 지역을 중심으로 다수의 사업이 성행하였음
- 그러나 재건축과 재개발을 통한 사업의 방식은 사업성 위주의 개발로 인한 이해관계의 대립 발생과 전면철거 방식의 사업에 따른 취약계층 소외 등 여러 사회적 문제를 발생시켰음
- 재건축·재개발의 성행으로 비롯된 지역의 여러 사회적 문제 해결을 위한 대안으로 제시되고 있는 것이 거버넌스임
- 거버넌스는 참여주체의 다양성과 합의형성적인 의사결정을 근간으로 함. 기존의 도시재개발

이 토지소유자 및 주민 조합의 주도로 이루어진 개발이었다면, 도시재생은 지자체, 공공기관, 비영리단체, 민간개발자, 토지소유자 간 네트워크협력 체계 하에서 이루어지는 개발이라 할 수 있음

- 이해관계자의 합의형성적 의사결정시스템을 중시하며, 도시관리적 관점과 주택정책적 관점, 그리고 사회경제적 관점을 동시에 고려하는 통합적 접근방식이 필요한 도시재생사업에서 거버넌스는 새로운 최적의 대안이 될 수 있음(2012, 권정주)

2) 도시재생에서의 거버넌스 사례

□ 청주시 중앙동 도시재생 사례

- 청주시 중앙동은 구(舊) 중심시가지로서 청주역 이전과 신시가지개발로 인해 중심시가지로서의 기능을 상실하고 지역의 침체 및 쇠퇴를 맞이하게 되었음
- 청주시는 쇠퇴한 도심지역의 재생을 위한 정책을 수립하는 과정에서 지역주민이 참여하는 거버넌스 조직을 구성하여 사업을 추진함
 - 도시재생 방향과 사업추진을 위해 거버넌스 조직인 ‘중앙동 지역특화 및 상권활성화 추진협의회’가 조직되어 운영되었음
 - 지방자치단체, 지역주민, 시의회, 관련 전문가와 연구원 등 재생사업에 관련된 관계자들로 구성되어 운영됨
- 지속적인 회의와 협상을 통해 도시재생에 대한 전반적인 방향성을 결정하였으며, 발생하는 갈등을 효율적으로 관리하여 도시재생사업이 원활히 추진되는 데 큰 역할을 하였음
- 도시재생사업을 성공적으로 추진하기 위해서는 정책수립단계에서부터 지역주민 및 지역단체의 의견을 반영하여야 하며, 그 영향력이 강해야 함
- 중앙동 도시재생 사례를 통해 지역주민 및 지역단체의 의견을 최대한 반영하고, 사업을 추진하는 관계자들의 합의 형성을 위해서는 민·관 거버넌스의 구축과 역할이 중요하다는 시사점을 도출할 수 있음

4. 시설입지선정 거버넌스 사례

1) 시설입지선정에서의 거버넌스 필요성

- 주민기피시설의 입지 선정은 지역주민과 지자체의 갈등을 유발하는 대표적인 유형으로, 님비(NIMBY)현상으로 인해 주민기피시설의 입지선정은 매우 어려운 과정으로 인식되고 있음
- 반드시 필요한 시설이지만 주민들 입장에서 기피시설이 내가 사는 지역에 생긴다는 것은 큰 반발을 일으킴. 이러한 문제 해결을 위한 대한 대안으로 거버넌스가 제안되고 있음

- 다음의 이천시 소각장 입지 선정 사례는 거버넌스 형성을 통해 주민기피시설의 입지 선정을 원활하게 전개한 유형임

2) 시설입지선정에서의 거버넌스 사례

□ 경기도 이천시 소각장 입지선정 사례

- 이천시는 기존의 쓰레기 매립장의 사용연한(2004)을 고려하여 1997년 이천시 설성면 자석리 일대에 소각장 입지를 선정하였음. 이로 인해 주민들의 반대시위가 벌어졌고, 지자체와 지역주민의 갈등이 시작되었음
 - 입지가 선정된 자석리 일대 주민과 인근에 위치한 주민들까지 소각장 건설에 대한 반대서명 및 탄원서 제출, 시위활동을 전개하였음
 - 이러한 갈등은 중앙환경분쟁위원회에 까지 회부되어 조정 과정을 거쳤지만 소각장에 대한 반대시위는 계속되었음
- 이천시는 소각장 입지를 재선정하기로 하고, 입지선정 단계에서부터 주민들을 참여시키기 위해 민·관 거버넌스 조직을 구성하였음
 - 1999년 이천시는 거버넌스 형태의 추진협의회를 구성하고 소각장 입지 선정에 관련된 모든 결정권을 부여하였고, 지자체는 행정과 재정 지원만을 담당하기로 협의하였음
 - 2000년 추진협의회는 13개의 최종 부지를 선정하고, 환경전문가 검토, 조례개정 등의 과정을 거쳐 2002년 호법면 안평리에 최종 부지를 선정하였음
- 민·관 거버넌스 구축을 통해 주민참여를 확대시키고, 주민의 의견을 실질적으로 반영함으로써 주민기피시설 입지 선정의 과정에서의 갈등을 최소화할 수 있었음

5. 사례분석의 시사점

- 사례분석을 통해 지자체의 정책 결정에 있어 거버넌스가 어떠한 방식으로 구성되고 있으며, 운영되었는지 살펴보았음
- 그 결과, 관 주도로 정책을 결정하는 것 보다 민·관이 함께 참여할 경우 갈등발생이 적고, 보다 효율적으로 정책이 수립되고 실시되는 것을 확인할 수 있었음
- 민·관 거버넌스 형성을 통해 주민의 실질적인 참여를 보장하고, 지역의 여러 단체들과 함께 정책 및 지역행사를 이끌어 나가는 것은 시대적 큰 흐름일 뿐만 아니라 효율성 측면에서도 지향해야 할 것으로 사료됨
- 거버넌스 구축에는 비용이 소요되지만, 이는 효율적 정책수립과 시행을 위한 투자비용으로 인식할 필요가 있음

- 사례분석을 통해 도출한 거버넌스 구축 방안은 다음과 같음
 - 주민의 실질적인 참여가 보장되어야 함. 형식적인 주민참여가 아닌 주민의 의견이 실질적으로 반영될 수 있는 시스템 구축이 필요하며, 정책 결정에 있어 주민 의견의 영향력이 큰 비중을 차지할 수 있도록 해야 함
 - 주민과 지역단체의 자발적 참여를 유도할 수 있는 시스템을 구축해야 함
 - 거버넌스 조직을 구성원의 다양성이 보장되어야 함. 조직의 구성원이 어느 한쪽에 치중되거나 부족할 경우 효율적인 운영이 어려움. 따라서 지역의 다양한 일원이 거버넌스 조직에 참여할 수 있도록 해야 함
 - 지자체의 적극적인 행정적·재정적 지원이 필요함. 거버넌스 구성의 목적은 효율적인 정책수립과 실시에 있음. 이는 결과적으로 지자체 운영에 긍정적인 영향을 미침. 따라서 지자체의 적극적 지원이 뒷받침 되어야 함
 - 일시적·단기적 거버넌스 조직 형성이 아니라 장기적 차원에서의 거버넌스 조직 구축이 필요함. 거버넌스 조직은 장기적으로 다수의 경험을 통해 전문성을 확보할 수 있고 보다 효율적인 운영을 이룰 수 있으며, 주민의 정책 참여가 일상적인 것으로 인식될 필요가 있기 때문임
 - 거버넌스 조직의 구체적 목표가 수립되어져 있어야 함. 조직의 목표가 불분명하면 방향성과 활동에 혼란을 야기할 수 있기 때문임

제4절 생태교통 수원 2013 사업에서의 거버넌스

- 본 절에서는 생태교통 수원 2013 사업에서의 거버넌스 조직의 형성과 운영 과정에 대한 분석을 실시하였음
 - 본 분석은 생태교통 수원 2013 사업에 참여한 단체의 대표자 또는 주요 관련자 인터뷰를 통해 실시함
 - 생태교통사업을 통해 만들어지거나 사업에 참여한 거버넌스 단체를 살펴보고, 조직의 구성목적, 조직시기와 변화과정, 운영상황 등을 분석함
 - 단체 내에서의 생태교통 수원 2013 사업에 대한 인식 및 인식 변화 과정에 대해 분석함
 - 생태교통사업에서의 거버넌스 형성 및 운영 과정에서 발생한 갈등 및 갈등요인에 대하여 살펴보고, 갈등의 해소과정에 대하여 분석하였음
 - 거버넌스 단체 운영의 긍정적·부정적 효과에 대하여 살펴보고, 생태교통 사업이 단체에 어떠한 영향을 미쳤는지를 분석하였음
 - 생태교통사업 이후의 거버넌스 단체를 통한 사업지속에 관련된 사항과 단체의 향후 계획에 대하여 조사하였음

1. 인터뷰 분석

- 수원시는 2013년 9월 1일부터 1개월 간 ‘생태교통 수원 2013’ 사업을 팔달구 행궁동(신평·장안) 일대를 대상으로 하여 실시함
- 주민들이 행사기간 동안 자동차 대신 생태교통을 이용하여 생활하는 세계 최초의 글로벌 프로젝트
- 대상지역 주민들은 출퇴근, 등하교, 장보기, 여가활동 같은 일상생활에서 자동차를 이용하지 않고 걷기, 대중교통, 자전거, 인라인, 전기자전거, 전기자동차와 같은 생태교통만을 이용하여 생활하였음
- 생태교통사업을 준비하고 행사를 진행하면서 많은 지역주민과 시민단체가 행사에 참여하여 성공적인 개최를 이끌어 냈음

1) 생태교통 수원 2013 사업 참여 및 구성 단체

(1) 단체의 구성 및 구성목적

- 생태교통사업에 관련된 참여 단체는 크게 사업시행으로 인해 만들어진 단체와 기존 단체

들이 사업에 참여한 경우 두 가지로 구분됨

- 수원시와 직접적인 관련이 있는 단체. 즉, 사업을 추진하는 데 주도적인 역할을 한 단체가 있는 반면 구성목적에 따라 자발적으로 참여한 단체도 다수 있음

○ 또한, 생태교통사업에 대한 찬성·반대 입장에서도 구분할 수 있음

- 사업에 대한 반대 입장을 취한 단체는 지역주민 및 상인들로 구성된 단체들이 많았으며, 사업 대상지 내 주민 및 상인들로 구성되어 있음

- 생태교통사업으로 인한 주거 및 영업에 대한 피해를 우려해 반대 입장을 취함

○ 단체의 구성목적에 따라 구분하면 다음과 같음

① 생태교통 사업 준비를 주도적으로 이끄는 역할을 목적으로 구성된 단체

- 행정기관의 공식적인 파트너 역할을 수행하였음

- 【예】 생태교통 주민 추진단

② 주민 조직을 이끄는 역할을 목적으로 구성된 단체

- 행사지역 및 수원시의 주민 조직을 이끄는 역할을 목적으로 구성되었으며, 사업의 홍보와 자원 봉사 모집 등의 역할을 수행함

- 【예】 생태교통 추진단 대외협력팀, 마을사무소 등

③ 생태교통사업으로 발생하는 갈등 중재 단체

- 생태교통사업의 준비와 행사 진행 과정에서 발생하는 갈등을 중재하고 방지하는 역할을 목적으로 구성되었음

- 사업 추진 시 주민들이 행정 측면에 불만이 있는 것을 중재하는 역할 담당

- 【예】 주민추진단

④ 생태교통사업 반대 단체

- 생태교통사업으로 인한 피해(주거·영업 등)를 우려해 반대 활동을 펼친 단체로서 사업으로 인한 손실을 우려해 반대 및 손실에 대한 보상을 목적으로 구성되었음

- 【예】 신평·장안 상인연합회, 신평·장안 상가발전회, 정조로 상인회, 행궁동 청년회 등

⑤ 특정 행사 참여를 위해 구성된 일시적 단체

- 생태교통사업에 참여하기 위해 일시적으로 만들어진 단체로서 사업기간 내내 참여한 것이 아니

라 특정 행사를 위해 구성된 단체임. 학생·청소년 단체가 대표적인 유형

- 【예】 생태교통 간 미래세대(학생조직), 도로시 조직, 청소년 서포터즈 등

⑥ 기존 설립 단체의 참여

- 단체의 목적이 생태교통사업과 관련 없이 기존에 만들어진 단체이나, 생태교통 사업과 맞물리는 내용이 있어 참여한 단체

- 【예】 자전거시민학교, 화성어울림, 신평2번지 사람들, 사이다 등

(2) 단체가 만들어진 시기 및 규모, 모임 횟수

① 단체의 결성 시기

- 2012년 12월 생태교통 시범마을이 선정된 후 결성된 조직
 - 생태교통 사업의 전반적 추진 역할을 했던 단체들이 대부분으로 생태교통 시범마을 선정 시점을 기준으로 결성되고, 회의 등을 시작으로 준비단계에 들어갔음
- 2013년 4월 사업을 위한 공사가 본격적으로 시작된 후 결성된 조직
 - 생태교통사업의 공사가 시작되자 이에 대한 반대의견을 가진 조직들이 대부분으로서 상인조직, 주민조직으로 구성되어 있으며, 공사로 인한 주거·영업에 대한 피해를 우려해 결성되었음
 - 생태교통사업의 찬성입장에서 적극적으로 협조하고, 사업을 통한 지역발전을 최대한 이끌어내기 위해 조직된 단체들도 있으나, 그 수는 많지 않음
- 기존 구성 단체
 - 기존 구성된 단체는 해당 단체가 참여하는 생태교통 행사 시점에 따라 활동 시기가 상이한 것으로 나타났음

② 단체의 규모

- 단체의 규모는 대규모 단체, 중규모 단체, 소규모 단체로 구분됨
 - 대규모 단체는 100명 이상의 인원수를 보였으며, 주민이 대규모 참가하거나 자원봉사자를 모집하여 활동한 단체들이었음. 생태교통주민추진단의 경우 등록 인원이 1,300명에 이르렀음. 생태교통추진단 대외협력팀 역시 자원봉사자 모집을 통한 활동으로 500명 이상의 인원이 활동함. 다만, 이는 일시적으로 참여한 인원으로서 사업기간 동안 장기적으로 활동한 인원으로 볼 수 없음
 - 중규모 단체는 30명 이상의 인원수를 보였으며, 주민 및 상인이 자발적으로 구성한 단체들이었음. 이러한 단체들은 30명 내외의 구성 인원을 보였음

- 소규모 단체는 10명 내외의 인원수를 보였는데, 사업 이전부터 결성되어 있던 단체들로 시민사회단체, 지역커뮤니티단체 등이 있음. 또한, 시청에서 파견형식으로 구성된 단체들 역시 10명 내외로 구성되었음

③ 단체의 모임 횟수

- 단체의 정기회의 및 모임횟수는 주 1회가 가장 많았으며, 다음으로 월 1회인 경우가 많았음. 다만, 정기회의 이외에 구성원끼리 접촉하는 경우가 많아 정기회의 횟수는 큰 의미가 없는 것으로 판단됨
- 생태교통사업에 참여하는 단체들이 모여 회의를 통해 의견 및 정보를 교환하는 모임 등은 부족한 것으로 나타났음. 원활한 거버넌스 구축을 위해서는 정기모임 등을 통한 교류 기회가 다수 필요하지만 이에 대한 고려가 부족하였음

(3) 단체 내에서의 생태교통 사업에 대한 인식 및 변화 과정

- 주민단체들의 경우 사업초기 생태교통 사업에 대한 불만이 많았음
 - 사업으로 인한 불편함이 가장 큰 원인으로 작용하였음. 그러나 점차 동네의 환경을 생각하게 되었고, 주민 스스로 필요성을 느끼고 찬성의 입장으로 변화하였으며, 행사 시 주차이동 등 적극적인 협조를 하였음
 - 사업계획 초기 주민들을 대상으로 한 설명회 등이 부족하여 발생한 갈등이었으며, 설명회 개최 등 수원시의 노력으로 점차 사업취지에 공감하고 협조하였음
- 상인단체의 경우 영업에 대한 피해를 우려해 사업에 대한 반대가 심함
 - 사업 반대와 영업에 대한 손실 보상을 요구하였음. 피해에 대한 금전적 보상은 이루어지지 않았으나, 행사를 참여하면서 지원금을 받게 되었음. 상인들의 경우 사업에 대한 인식이 반대 입장에서 크게 변화하지 않았음
- 생태교통 사업을 준비하는 단체 또는 사업에 참여한 시민단체들은 생태교통사업 초기부터 찬성의 입장을 보였으며, 적극적인 활동을 수행함

2) 단체에서 내외부적으로 나타나는 갈등 및 갈등 요인

(1) 생태교통 사업 반대 입장 단체의 갈등

- 사업 지역 주민 및 상인들의 반대가 심하였음
 - 주민들의 주거권 침해 문제에 따른 시와 주민 간의 갈등
 - 사업을 위한 공사로 발생하는 영업 손실에 따른 시와 상인 간의 갈등

- 영업 및 주거 피해에 대한 보상금 및 지원금 지급에 대한 갈등

○ 수원시의 지원금 분배에 대한 갈등 발생

- 피해에 대한 금전적 보상 성격은 아니지만, 사업 참여에 대한 지원금 제공. 이에 따른 지원금 분배 및 단체 간의 지원액 차이로 갈등이 발생함. 이익다툼으로 인한 갈등이 가장 큰 갈등이었음
- 상인단체의 경우 지원금에 따른 다툼으로 와해되어 여러 개의 상인단체로 분열되었으며, 상가 위치에 따라 사업으로 인한 피해정도가 상이하여 분리된 경우도 있었음

(2) 생태교통 사업 찬성 입장 단체의 갈등

○ 찬성 입장의 단체는 반대 입장을 가진 단체들과 갈등이 다수 발생

- 반대 입장의 단체가 찬성 방향으로 돌아서자 시로부터 여러 지원을 받음. 그러나 처음부터 찬성 입장이었던 단체에 대한 지원은 적어 갈등이 발생함
- 또한, 행사 참여 시 역할 배분 등의 문제로 갈등이 발생함

(3) 행정파트너 단체의 갈등

○ 시청과 행정파트너 단체와의 갈등이 다수 발생함

- 시청 주도의 진행에 불만이 발생함. 또한, 시청에서 구체적인 방법을 제시하지 않고 지시만 하는 것에 대한 갈등이 있었음
- 시청에서 제공하는 정보가 정확하지 않았으며, 정보 제공 역할을 하는 단체가 명확하지 않아 혼란이 발생하였고, 갈등의 원인이 되었음
- 또한, 행정기관(주민센터)과 행정파트너 단체의 역할이 모호하여, 서로 간 역할에 대한 이해 및 업무분담이 원활하지 않아 갈등이 발생함
- 행정기관(주민센터)과 행정파트너 단체 간 소통이 원활히 이루어지지 않아 갈등이 발생함

○ 행사 업무 과중과 인력부족으로 인한 어려움으로 단체 내부 불만 발생

○ 행정파트너 단체와 주민단체 사이에 갈등이 발생

- 시와 주민단체 간의 중재 역할을 하는 행정파트너 단체에 대한 주민단체의 불만이 많음
- 시와 주민단체의 중간적 입장에서 전문적 갈등관리에 대한 역량부족으로 갈등이 발생하였음. 행정파트너 단체의 경우 수원시와 주민 양쪽으로 갈등을 겪는 어려움이 있었음

(4) 행사 참여 기존 단체의 갈등

○ 역할 배분 및 의견반영 미흡으로 인한 갈등 발생

- 행사에 참여한 기존 설립 단체는 시민사회단체가 대부분
- 대체적으로 큰 갈등은 발생하지 않았으나, 서로 간의 역할 및 참여 정도에 따른 갈등이 있었음
- 시민사회단체와 행사추진단체와의 협력이 부족하였으며, 수원시 지역 외의 시민사회단체의 참여가 부족하였음
- 시민사회단체의 의견 역시 반영 정도가 미미하였고, 전문성과 역량 또한 부족하였음

○ 수원시의 지원금 관련 갈등 발생

- 시에서의 예산 지원 조율에 따른 갈등 역시 발생하였으며, 단체에 대한 지원금 분배의 문제로 갈등이 있었음

(5) 기타 갈등

- 사업 준비 및 실시 과정에서 많은 단체들이 난립하고 대립함. 대부분 이권 다툼이 가장 큰 문제로 작용함
- 시청, 행정기관(주민센터), 지원조직, 시민사회단체 등 생태교통 사업에 참여한 단체들 간 협조와 공유, 소통이 원활히 이루어지지 않아 많은 갈등이 발생함
- 갈등이 다수 발생하였으나, 갈등 해소를 위한 전문적 조직이 없었음

3) 생태교통 사업을 통한 단체·조직 운영의 긍정·부정적 효과

(1) 생태교통 사업으로 인한 단체·조직의 긍정적 효과

- 사업추진을 통한 학습효과
 - 의사결정 및 소통의 방법 학습
 - 대규모 사업에 참여한 경험을 통한 다양한 학습 효과 유발
 - 주민들이 생태교통이 어떤 것이라는 것을 알게 되는 학습 효과 발생
- 커뮤니티 형성 효과
 - 단체 구성원 간 친밀도 상승
 - 마을 구성원들 간 친분 향상 및 결속 강화
 - 마을 구성원 간 의사소통 증가 및 유대관계 향상
- 인적 자원의 발굴 및 활용
 - 기존의 마을 활동에 참여한 주민은 60~70대가 주축이었음. 그러나 생태교통 사업 이후 젊은 세대와 노년층까지 다양하게 마을 활동에 참여함

- 다양한 단체의 사람들이 참여하여 사업이 일회성 이벤트에 그치는 것을 방지
- 흩어져있던 단체 회원들의 재결합 하면서 거버넌스 네트워크가 구성되었음
- 생태환경의 긍정적 효과 인식
 - 자동차가 사라졌을 때의 상쾌함을 인식하게 됨
 - 마을의 아름다운 모습을 인식하게 됨
 - 시민들의 생태교통에 대한 의식변화 동기 부여
- 지역분위기의 긍정적 전환
 - 지역의 전체적인 분위기가 좋아짐. 대부분의 주민들이 긍정적으로 인식
 - 생태교통으로 인해 동네 환경이 개선되었음
 - 지역의 발전을 앞당길 수 있는 계기 마련
 - 지역의 이미지가 긍정적으로 개선되었음

(2) 생태교통 사업으로 인한 단체·조직의 부정적 효과

- 갈등으로 인한 관계 악화 발생
 - 사업을 준비하고 진행하면서 의견 불일치 등의 갈등으로 단체 간 관계가 악화
 - 행정기관에 대한 불신 및 참여 단체에 대한 비판적 인식 형성
 - 내외부적인 갈등으로 인해 기존의 단체들이 분열
- 경제적 효용성 측면
 - 경제적 소요비용 대비 효용성 측면에서 아쉬움이 발생
 - 주민 및 개인 사업체에 대한 피해 발생

4) 생태교통 사업 지속을 위한 의견 및 향후 단체·조직 운영

(1) 생태교통 사업 지속을 위한 의견

- 사업지속을 위한 시설물 투자 필요
 - 주차 시설 설치 등 사업을 지속하고 생태교통을 일상화하기 위한 투자 필요
- 사업을 위해 투자한 시설물 활용 방안 필요
- 사업지속을 위한 전문적 주체(단체) 마련이 필요

- 사업기간 중에 발생한 갈등 해결 방안 필요
- 지속사업의 시급한 추진 지양
 - 시급한 지속사업 추진보다 주민 및 단체들에게 시간을 주고 지속사업을 진행해야 한다는 의견이 다수 있었음
- 프로그램의 다양화
 - 지속 사업을 위해서는 다양한 프로그램 개발이 필요함. 프로그램의 대상, 목적, 내용 등에 대한 세부적 고려가 필요
- 설문조사 등을 통해 사업 지속 방법에 대한 의견 청취가 필요
- 행정기관 주도가 아닌 주민의 의견을 실질적으로 반영할 제도 필요
- 생태교통사업에 대한 정체성 확립 필요
 - 생태교통 사업이 도시재생, 문화운동, 마을만들기, 축제 등 다양한 내용을 갖고 있음. 이로 인한 혼란이 발생. 생태교통 사업에 대한 정체성 확립 필요
- 기타의견
 - 마을 내 자동차 속도 제한 구역 지정
 - 행정기관의 차량 단속 의지 필요
 - 주말 차 없는 거리 지정 등 행사 마련 필요
 - 문화코드 접목을 통한 생태교통 사업의 지속성 확보

(2) 향후 단체·조직 운영

- 해산단체
 - 사업의 전반적인 준비 역할을 수행한 사업지원 단체는 해산되었음
- 지속단체
 - 지속단체는 해산은 되지 않았으나, 사업에 적극적으로 참여하고 충분한 역량을 갖춘 인력을 보충하여 재구성할 계획을 가지고 있음
 - 지역 주민 및 상인 단체는 조직 구성 목적이 사라졌으나, 친목을 위해 단체를 지속할 계획을 가지고 있음
 - 기존 구성된 시민사회단체는 계속 유지되며, 생태교통 지속사업에 참여할 계획을 가진 경우가 많았음
- 생태교통사업에 참여한 여러 단체 중 사업 및 행사를 준비한 단체는 사업종료 후에 해체

되었으며, 지속적으로 사업에 참여할 의지가 있는 단체들은 인력 보충 및 재구성 과정을 거쳐 지속사업에 참여할 의지를 보이고 있음

- 따라서 행사를 통해 형성된 거버넌스를 유지하기 위한 방안이 시급히 마련되어야 할 것으로 판단됨
- 또한, 신설이 필요한 단체들이 있음
 - 지속적인 사업을 전담할 단체가 설립될 필요가 있음
 - 갈등을 전문적으로 중재할 수 있는 갈등 관리 단체 설립이 필요함

2. 생태교통사업 거버넌스 운영 분석

- 수원시는 국제적 행사인 ‘생태교통 수원 2013’을 성공적으로 개최하였음. 그 배경에는 관 주도의 일방적인 사업 추진을 지양하고 지역주민과 단체들을 사업 추진 과정에 참여시키는 민·관 거버넌스의 역할이 컸음
- 수원시는 생태교통사업을 추진하는 계획단계에서부터 거버넌스 형성에 노력을 기울였음. 특히 거버넌스 형성을 위해 지역사회와 대외협력, 갈등관리 측면에서 다양한 활동을 실시하였음

1) 지역사회 측면

- 지역사회 부문에서 주민의 참여를 확대하고, 민·관 거버넌스 형성을 위해 수원시가 기울인 노력을 살펴보면 다음과 같음
 - 2011년 지역 내 마을만들기 운동을 통해 생태교통사업의 기반을 마련하였음. 2011년 8월 ‘마을(신평·장안)사람 발전위원회’를 구성하여 주민들의 참여 유도
 - 2012년 3월 생태교통 사업지역 공모를 추진하면서, 주민설명회를 2차례 개최. 이를 통해 일방적인 관 주도의 사업지역 선정을 지양함
 - 2012년 7월 생태교통 사업 주민실태 조사활동에 착수하여, 사업에 따른 주민 및 상인 피해를 최소화 하려는 노력을 기울였음
 - 2012년 9월 생태교통 행사지역 마을사업(마을만들기 지원)을 통해 행사지역의 환경을 정비하는 노력을 기울였으며, 생태교통 D-365 행사를 통해 주민들의 참여 확대
 - 2012년 10월 생태교통 행사지역 마을 만들기 사업을 통해 수원화성문화제, 시민퍼레이드, 길거리명량운동회 등을 개최하였고, 동시에 생태교통 행사 주민설명회를 통해 생태교통사업의 취지를 홍보하고, 행사에 대한 정보를 지역주민들에게 제공

- 2012년 11월 생태교통 행사지역 마을만들기 사업의 일환으로 느티나무 앞 골목길 축제를 개최하여 주민들의 참여 유도
- 2012년 12월 생태교통 수원 2013 주민추진단 오리엔테이션을 실시하여 실질적인 거버넌스 형성 조직을 구성함
- 2013년 2월 주민추진단 발대식을 가졌으며, 주민설명회 개최를 통해 사업에 대한 정보 및 취지 홍보
- 2013년 3월 자동차로부터 독립만세 행사를 통해 주민참여를 유도하였으며, 찾아가는 반상회와 행사지역 내 중소상인 그룹별 간담회를 통해 사업을 통해 발생할 수 있는 갈등을 미연에 방지하는 노력을 기울임
- 2013년 4월 나혜석 생가에서 문화예술제 개최를 통해 주민 참여 유도, ‘1차 화서문로 카프리 데이’ 행사 실시
- 2013년 5월 주민추진단 분과활동 및 리더워크숍 실시, 주민 문화예술 프로그램 운영
- 2013년 6월 주민추진단 운영위원 확대 및 조직개편을 통해 주민추진단 조직을 보완·확대하였으며, 자전거 택시 운영, 생태교통 마을해설사 교육, 마을만들기 네트워크 발족, 행궁동 문화수퍼 개소 등의 활동을 통해 주민참여를 확대하였음
- 2013년 7월 ‘2차 화서문로 카프리 데이’ 행사를 통해 대규모 행사를 본격적으로 실시하기 시작함
- 2013년 8월 8·15 자동차로부터 해방 행사를 실시하였으며, 청소년 초록발자국 캠프 운영을 통해 마을사업 참여 청소년 100여명 선발
- 2013년 9월 본격적인 생태교통 페스티벌 실시. 생태교통 마을 안내소 운영을 통해 방문객을 위한 정보를 제공하였으며, 자전거 택시 및 세그웨이 체험 운영을 통해 생태교통 수단에 대한 홍보를 실시. 또한, 생태교통 시민서포터즈 걷기 행진 및 생태교통 퍼레이드, 화서문로·신평로 상인회 주최 행사를 다수 개최하였으며, 다양한 공연 및 전시활동을 시작하였음. 또한 학술적인 발전을 위해 생태교통 국제총회, 미래세대 특별세션 등을 개최함으로써 전국적인 관심을 불러일으켰음
- 2013년 10월 마을만들기 네트워크 워크숍 실시 및 조직개편을 하였으며, 또한, 생태교통 사업 이후의 모색을 위한 공방/카페 상인 모임 개최
- 2013년 11월 생태교통 300인 원탁토론회 개최. 이를 통해 토론회 결과를 생태교통 정책결정에 반영

- 수원시는 위와 같이 민·관 거버넌스 형성을 통한 주민참여 유도·확대를 도모하였고, 그 결과 성공적으로 축제를 개최할 수 있었음
- 수원시가 거버넌스 형성을 위해 노력한 사항들을 정리하면 다음과 같음
 - 거버넌스 단체 구성: 수원시는 생태교통사업을 추진함에 있어 거버넌스 단체 형성에 노력을 기울임. 조직된 단체에 주민들이 자연스럽게 참여하게 함으로써 주민들의 참여를 유도함
 - 거버넌스 단체 교육: 국제적인 행사를 개최하기 위해 다수의 교육, 워크숍을 실시하여 전문적인 인력 양성을 도모하였음
 - 주민설명회 개최: 수원시는 생태교통사업 계획 단계부터 시작하여 다수의 주민설명회를 개최하여, 주민들에게 행사의 취지와 정보를 제공하고 사업에 대한 홍보를 실시하여 사업에 따른 주민 혼란을 최대한 방지하였으며, 관 주도의 일방적인 진행을 지양하였음
 - 주민피해 최소화 노력: 생태교통 사업에 따른 주민 및 지역 피해를 방지하기 위해 다양한 노력을 기울임. 주민실태 조사활동을 통해 주민의 피해를 최소화 하였으며, 마을 만들기 사업을 통해 행사 지역의 환경을 정비하여 주민들의 불만을 감소시켰음
 - 주민 설득 노력: 사업에 따른 피해를 우려해 반대사업을 펼치던 주민 및 상인들을 대상으로 사업에 대한 정확한 정보 제공 및 홍보를 통해 설득에 노력함. ‘찾아가는 반사회’, ‘중소상인 간담회’ 등을 개최하여 직접 주민을 찾아가 설득하는 과정을 거쳤음
 - 사전 준비 행사 개최: 생태교통사업을 본격적으로 실시하기 전, 다양한 행사를 개최하면서 본 사업에 대한 사전 준비를 단계적으로 실시하였으며, 각 행사에 주민 및 지역사회 단체들의 참여를 유도하여 자연스럽게 민·관 거버넌스를 형성하였음
 - 지속 사업 추진: 생태교통사업을 단기적 일회성 이벤트로 끝내지 않고 생태교통을 이어가며, 사업을 통해 형성된 거버넌스를 유지하기 위해 지속 사업을 추진하고 있음. 형성된 거버넌스를 유지시키는 노력을 기울이고 있다는 점에서 큰 의미가 있음

2) 대외협력 측면

- 수원시는 생태교통사업의 추진에 있어 대외협력 측면에서도 다양한 활동을 전개하였음
 - 대외협력 활동을 통해 행사 주최와 전문가, 시민, 시민단체 관계자 등 각계각층의 의견을 청취하고 반영하였음
 - 이를 통해 민·관 거버넌스를 형성하고 실질적인 거버넌스 활동을 전개함
- 수원시가 민·관 거버넌스 형성을 위해 대외협력 측면에서 전개한 사항들을 정리하면 다음과 같음

- 지속적 참여 유도: 생태교통 사업에 대한 준비와 행사를 진행하는 과정에서 시민, 단체, 전문가 등의 지속적인 참여를 유도하기 위해 노력하였음. 조직위원회의, 집행위원회의, 기획위원회의를 구성하여 정기회의를 비롯해 다양한 활동을 전개함. 이러한 활동은 사업 계획단계에서부터 지속 사업에까지 이어지고 있음
- 의견청취 및 반영: 생태교통사업을 추진하면서 합동토론회, 기획운영회의, 워크숍, 간담회, 추진 상황 보고회 등을 통해 지역사회, 전문가, 시민 등의 의견을 청취할 수 있는 기회를 다수 마련하였으며, 제시된 의견을 반영하고 이에 대한 내용을 지속적으로 홍보하였음
- 다양한 계층 참여 확대: 수원시는 대외활동에서 소외된 계층을 지원하여 그들의 의견을 청취·반영하였으며, 참여를 확대시켰음. 시민서포터즈, 장애인그룹 기획위원회, 청소년 환경포럼, 미래세대 특별세션, 아이디어 공모전 등을 대표적 사례로 꼽을 수 있음
- 생태교통사업을 추진함에 있어 각계각층의 구성원들의 참여를 적극적으로 유도하였음
- 수원시는 생태교통사업을 추진하면서 시민, 시민사회단체, 전문가 등의 의견을 청취·반영하는 노력을 기울였으며, 이러한 과정이 형식적으로 이루어진 것이 아니라 실질적으로 의견이 사업에 반영되도록 하였음
- 또한, 대외협력사업을 통해 소외계층의 의견을 반영한 노력은 시사점이 큼

3) 갈등관리 측면

- 갈등의 개념은 학문영역과 연구의 목적에 따라 상이하여 명확한 정의는 내릴 수 없으나, 일반적으로 갈등은 ‘정책을 둘러싸고 벌어지는 집단간·조직간 대립적 상호작용’으로 정의할 수 있음
- 갈등은 다양한 기준에 따라 분류될 수 있음. 우선 주체에 따라 개인 간 갈등, 집단 간 갈등, 집단 내 갈등으로 분류됨(Robbins, 1987)

〈표 5-21〉 갈등의 유형

분류기준	유형		내용	
주체	집단갈등	개인갈등		두 사람 이상의 대인간에 상대방을 이해하는 과정에서 오해, 의견차이, 역할경쟁 등으로 발생
		정부간	수직적	중앙정부-광역자치단체, 중앙정부-기초자치단체, 광역자치단체-기초자치단체
			수평적	중앙정부 부서 간, 광역-광역자치단체, 기초-기초자치단체
		정부·주민	정부·주민	중앙정부-주민, 광역자치단체-주민, 기초자치단체-주민
	주민		정부·NGO	중앙정부, 광역·기초자치단체-환경(시민)단체
	조직갈등		조직-조직	

자료 : 서울시정개발연구원(2003), 「청계천복원 타당성 조사 및 기본계획」

- 갈등의 기능은 순기능과 역기능으로 구분하여 살펴볼 수 있음
 - 갈등은 인간관계와 조직 내에서 불가피하게 발생하는 것으로 건전한 경쟁관계와 활발한 의사소통을 일으켜 결과적으로 사회나 조직발전에 중요한 역할을 할 수 있는 것으로 인식되고 있음. 즉, 갈등은 순기능과 역기능을 동시에 가지고 있는 것으로 보고 있음
 - 갈등의 순기능은 개인과 집단의 정체성을 확립하게 한다는 것. 특히 외부 갈등은 내부의 응집력과 집단 내의 충성도를 강화하는 역할을 함. 그리고 갈등이 건설적으로 해결되면 조직발전의 새로운 계기가 되며 건설적 갈등은 선의의 경쟁을 통하여 조직의 발전과 쇄신을 도모할 수 있음. 또한 갈등해결을 위한 조직의 창의력, 융통성, 적응성 및 문제해결능력의 제고 그리고 조직의 장기적 안정성을 공고화 할 수 있음
 - 반면, 갈등의 역기능은 개인과 집단의 균형파괴로 인하여 혼란과 무질서, 구성원들의 사기저하를 초래하고 개인이나 조직의 통합과 조화를 저해함은 물론 조직의 위계질서를 문란하게 만들 수 있음. 또한, 조직구성원이나 조직단위들 간의 반목과 적대의식을 조장하며 불안과 긴장을 고조시킬 수 있음(장영두, 2006)
 - 따라서 갈등의 역기능을 최소화 하는 갈등관리 전략이 필요하며, 갈등의 사전 예방과 발생한 갈등의 원활한 해소를 위한 구체적 방안 모색이 필요함
- ‘생태교통 수원 2013’ 사업은 수원시를 비롯해 사업에 참여한 모두의 노력으로 성황리에 종료되었음. 그러나 사업을 진행하는 과정에서 여러 갈등이 발생하였음
- 민·관 거버넌스 측면에서 역시 다양한 갈등이 발생하였음. 갈등의 내용은 앞서 인터뷰 분석에 언급했듯 거버넌스를 이루는 단체 간, 또는 단체 내부 갈등이 주를 이루었음
- 수원시는 갈등해결을 위해 여러 방법을 강구하였으나, 갈등관리에 미흡한 부분을 남겼음
 - 피해 보상 갈등: 생태교통사업으로 인한 사업지역 주민 및 상인들의 주거 및 영업 피해에 대한 보상 문제에 적절히 대응하지 못하였음. 사업으로 인한 피해를 금전적으로 보상해 줄 것인지에 대한 여부를 초기에 확실히 결정짓고 사업을 진행했어야 했으나, 이를 명확히 하지 않아 혼란을 가중시킴
 - 지원금 분배 갈등: 수원시는 주민 및 상인들의 주거 및 영업 피해에 대한 금전적 보상을 하지는 않았으나, 사업 참여를 유도하여 그에 따른 지원금을 제공하였음. 이에 따라 지원금 분배 및 단체 간의 지원금의 차이로 갈등이 발생하였음. 또한, 사업초기 찬성입장의 단체와 사업 반대 입장에서 찬성 입장으로 변화된 단체 간의 갈등도 지원금 차이에 기인하였음
 - 역할 배분 갈등: 생태교통사업을 통해 형성된 거버넌스에는 여러 단체들이 참여하였음. 따라서 다수의 단체들의 역할과 책임이 중요함. 그러나 단체들의 역할 배분이 명확하지 않아 사업을 진

행하는 과정에서 혼란이 발생하였고, 이에 따른 갈등이 다수 발생하였음

- 행정 업무 갈등: 수원시는 생태교통사업을 진행하면서 거버넌스 단체와 수원시 사이에 중재 역할을 하는 행정 파트너 단체를 구성하였음. 이를 통해 행정적 지원을 하려고 시도하였으나, 이 과정에서 갈등이 발생함. 우선 사업을 추진하는 과정에서 시청 주도의 진행이 일부 이루어졌고, 구체적인 방법 제시 없이 지시를 하는 수직적 관계 형성이 발생함. 이에 따라 행정 파트너 단체의 혼란이 발생하였고, 거버넌스 전체의 혼란을 야기하였음
- 전문 역량 기관 부족: 생태교통사업에서 발생한 여러 갈등은 전문 역량 기관의 부재로 갈등이 심화되는 모습을 보였음. 우선 갈등을 전문적으로 중재하고 관리하는 단체가 없어 갈등 관리가 원활히 이루어지지 않았으며, 행정과 거버넌스 간 소통과 정보를 담당하는 기관 부재로 역할 배정, 업무 분담 혼란과 이해와 소통 부족이 발생하였음. 또한, 사업에 참여한 단체 및 구성원의 전문성과 역량이 부족하였음. 다수의 시민사회단체가 참여하였음에도 생태교통에 대한 전문성과 사업을 추진하는 역량을 확보하고 있는 단체가 부족하였음
- 사업 이후 갈등 해소 미흡: 생태교통사업으로 인해 발생한 여러 갈등이 사업이 종료된 시점에서 계속 이어지고 있음. 지속사업을 추진하고, 향후 거버넌스 유지·운영 및 행사개최를 위해서는 갈등을 해소하고 거버넌스 조직을 정비할 필요가 있음

제6장 종합검토 및 정책방향

제1절 설문종합

제2절 정책적 제언

제6장 종합검토 및 정책방향

제1절 설문종합

1. 단순빈도분석

〈표 6-1〉 단순빈도분석에 대한 설문종합

구분	조사 결과
마을 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 마을환경 부문에서는 '지역 내 미관'에 대한 항목이 만족도가 가장 높게 나타났으며, 도로 재포장, 전선 지중화, 나무 식재 등을 통하여 개선된 미관에 대해서 긍정적인 의견을 가지고 있는 것으로 보임 · 마을환경 부문에서 만족도가 낮은 항목은 쓰레기 문제였으며 28.4%에 달하는 응답자들이 불만을 가지고 있는 것으로 나타났으며, 쓰레기 처리에 대한 불만이 아직도 남아 있는 것으로 나타났음 · 전체적으로 만족도가 높은 항목은 지역미관, 야간조명, 대중교통 항목이며, 만족도가 낮은 항목은 쓰레기환경, 마을문화프로그램, 나무식재로 나타났음 · '마을 내 불법주차 차량', '마을 내 도로인 화서문로, 신평로 등을 통과 목적으로 이용하는 차량', '마을 내에서 차량 통행하는 여부' 등에 대해서 모두 '불편하지 않음' 의견이 10% 미만으로 나타나 상당수 주민들이 불편을 느끼고 있는 것으로 조사되었음
생태교통 인지도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통(Eco-Mobility)이란 용어의 인지여부를 묻는 질문에서 '잘 알고있다'고 응답한 주민이 616명(56.0%)로 높게 나타났고, '들어봤으나 잘 모른다'라는 응답이 454명(41.3%)으로 나타나며 주민들 대부분은 생태교통을 인지하고 있는 것으로 나타났음 · 응답자가 생각하는 생태교통 관련용어는 1순위에서는 '환경친화'가 55.9%로 가장 많은 응답비율을 보였으며, '녹색생활', '에너지 절약'이 생태교통과 관련 있는 용어라는 응답이 뒤를 이었음 · 응답자가 생각하는 생태교통의 직접효과는 1순위로써 '자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과'가 385명(36.9%)으로 가장 많은 의견을 보였으며, 201명(19.3%)이 '자동차 없는 마을 조성'과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승'이 다음으로 높게 나타남 · 2순위의 경우 '자동차 없는 마을 조성'과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승' 188명(18.6%)이며, 3순위의 경우 '신축하기 좋은 환경' 269명(28.1%)이 높게 나타남 · 환경 오염문제에 대한 관심도 변화에 대한 질문에서 '많아짐'을 응답한 사람이 394명(36.0%)으로 가장 높게 나타남 · 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화는 '도움됨' 387명(35.4%), '매우도움됨' 173명(15.8%)으로 '도움됨'이 '도움안됨'보다 훨씬 높게 나타남

구분	조사 결과
생태교통 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013 9월 행사 참여도에 대한 질문에는 397명(36.2%)이 '적극적으로 참여'라 응답하여 '전혀 참여하지 않음'의 99명(9.0%)보다 4배가량 높았음 · 행사 만족도를 묻는 질문에서는 총 6개 항목 중 보행환경에 대한 만족도가 가장 높은것으로 나타났으며, 행사 프로그램에 대한 만족도가 가장 낮은 것으로 나타났음 · 추진과정 만족도를 묻는 질문에 457명(42.1%)이 '보통'이라 응답하였으며, 그 다음으로 매우불만족 173명(15.9%), 다소불만족 139명(12.8%)순으로 나타남 · 행사 이후 마을활동의 증가여부에 대해 '변화없음'을 896명(82.9%)이 선택해 대부분이 변화 없다고 응답함
향후 마을 발전방안	<ul style="list-style-type: none"> · 향후 생태교통 마을 구축에 대한 질문에는 찬성이 606명(57.1%), 반대가 301명(28.3%), 기타 155명(14.6%)으로 나타남 · 차 없는 마을의 적정 운영 빈도를 묻는 질문에 343명(32.3%)이 '필요하지 않음'이라 응답하였고, '화서문로, 신평로' 314명(29.5%), '행궁동 전체' 312명(20.0%)순으로 나타남 · 차 없는 마을의 적정 운영 범위는 '시행하지 않음' 337명(31.3%), '월1회' 226명(21.0%), '매주주말' 214명(19.9%)순으로 높게 나타남
교통관련 행태	<ul style="list-style-type: none"> · 응답자 중 '운전을 하지 않음' 598명(63.1%), '본인 명의 차량 보유 및 운전' 277명(29.3%), '타인 명의 차량 보유 및 운전' 72명(7.6%)으로 나타남 · 행사 기간 중 주차위치는 '시에서 마련된 주차공간'이 324명(78.5%)으로 가장 많았으며, 그 다음으로 '기타 인근 지역 주차장' 28명(6.8%), '자체적으로 확보한 주차공간' 25명(6.1%) 기타 25명(6.1%)순으로 나타남 · 행사 후 현재 주차위치는 '거주자 우선 주차공간'이 156명(37.7%)으로 가장 많았으며, 그 다음으로 '길가노변' 123명(29.7%), '자체적으로 확보한 주차공간' 93명(22.5%)순으로 나타남 · 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단으로 도보를 219명(52.8%)이 가장 많이 선택하였으며, 그 다음으로 셔틀버스 77명 (18.6%), 자전거 73명(17.6%)순으로 많이 선택함 · 보행자 위주의 마을 개선 후 운동 시 속도변화로 '변화없음'의견이 211명(52.8%)로 가장 많았으며, '속도를 줄이게 되었음' 180명(45.0%), '속도가 증가하였음' 9명(2.3%)로 나타남 · 행사 전, 중, 후 마을 인근지역의 이동수단의 변화를 비교한 결과 행사기간 중에는 행사 전과 비교하여 자가용 이용이 크게 줄어들고 자전거와 도보 이용이 증가하였고, 행사 후에도 행사 전과 비교하였을 때 자가용 이용이 줄어들고, 자전거와 도보 이용이 증가하였음 · 차량 운전자들에 한해서 주요 통행 이동수단을 조사한 결과 행사 중에는 자가용 이용이 크게 줄어들고 대중교통의 이용이 크게 늘어났고, 행사기간 이후에도 행사 전과 비교하였을 때 자가용 이용이 조금 줄어들고 대중교통 이용이 증가하였음
전반적 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원2013의 전반적인 만족도는 '보통'이 460명(42.7%)로 가장 높았으며, '다소만족' 171명(15.9%), '매우불만족' 126명(11.7%) 순으로 높게 나타남

2. 거주민·자영업자에 따른 교차분석

〈표 6-2〉 거주민·자영업자에 따른 교차분석에 대한 설문종합

구분	조사 결과
마을 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 마을환경에 대한 11개 항목 중 '대기환경', '마을문화프로그램', '쓰레기 투기'에 대한 의견이 각각 Chi-square 유의수준 0.820과 0.112, 0.411으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 대체적으로 거주민들의 만족도가 자영업자에 비해 높았으며, 가장 큰 차이를 보인 항목은 '야간 조명'과 '대중교통' 항목이었음 · 마을 내 통과차량 불편수준과 불법주차 불편수준은 각각 Chi-square 유의수준 0.253과 0.468로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음
생태교통 인지도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 용어 인지 여부에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.066으로 거주민과 자영업자간에 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 생태교통 관련 용어에 대해 거주민의 경우, 1순위로 '환경친화'(52.0%), '녹색생활'(13.1%)순으로 높게 나타났으며, 2순위 '녹색생활'(27.5%), '건강'(9.0%), 3순위 '에너지절약'(20.2%), '녹색생활'(16.5%) 순으로 높게 나타남 · 자영업자는 1순위로 '환경친화' (56.6%), '대중교통' (8.3%), '녹색생활' (7.3%) 순으로 많이 선택하였으며, 2순위 '녹색생활' (30.4%), '대중교통' (14.1%), '통합교통수단' (9.8%), 3순위 '녹색생활' (20.0%), '에너지절약' (20.0%), '행복' (10.0%)순으로 나타남 · 거주민은 생태교통 직접효과에 대해 1순위로 '자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안정증진 효과'를 38.5%가 선택하였고, 2순위 '걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과' (19.5%), 3순위 '산책하기 좋은 환경' (29.3%)이 가장 높게 나타남 · 자영업자는 생태교통 직접효과에 대해 1순위로 '자동차 없는 마을 조성'과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과'를 27.1%가 선택하였고, 2순위 '온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과' (17.6%), 3순위 '지역 내 녹지 공간 확대' (22.7%)이 높게 나타남 · 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화에서도 신평동 거주민들이 장안동 거주민에 비해 관심도가 더 크게 높아진 것으로 나타났음 · 환경오염문제에 대한 관심도 변화는 대체적으로 거주민이 자영업자에 비해 더 많아진 것으로 응답하였음 · 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화는 Chi-square 유의수준 0.632로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음

구분	조사 결과
생태교통 추진과정 및 행사 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013 행사에 적극적으로 참여했다는 응답이 거주민은 38.6%, 자영업자는 11.5%로 나타났으며, 전혀 참여하지 않았다는 응답은 거주민은 8.1%, 자영업자는 18.8%로 나타나 대체적으로 거주민들의 행사참여도가 더 높았던 것으로 나타났음 · 생태교통 수원 2013 항목 별 행사 만족도에서는 대체적으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났으며, 행사 프로그램에 대해서는 거주민들의 만족도가 다소 높았음 · 추진과정과 9월 행사에 대한 만족도는 Chi-square 유의수준 0.313, 0.800으로 거주민과 자영업자 사이에 통계적으로 차이가 없는 것으로 나타났음 · 행사 만족도는 신평동에서 더 높은 만족도를 보였음 · 활동증가 여부에 대해서는 자영업자(24.2%)들이 거주민(12.8%)들에 비해 행사 이후 활동증가가 더 많았던 것으로 응답하였음
향후 마을 발전방안	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 마을 향후 구축 의견에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.168로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 신평·장안동 마을 통행체계 또한 Chi-square 유의수준 0.038로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 차 없는 마을 적정 운영빈도는 시행하지 않는 것이 좋겠다는 의견이 거주민(31.7%)이 자영업자(27.8%)에 비해 높았으며, 매주 주말마다 시행하자는 의견은 자영업자(40.2%)가 거주민(17.9%)에 비해 높았음
교통관련 행태	<ul style="list-style-type: none"> · 차량 운전여부는 운전을 하지 않는다는 답변이 자영업자(48.3%)보다 거주민(64.7%)이 더 높았음 · 행사 기간 중 주차위치에 대해서는 Chi-square Value 유의수준 0.119로써 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 행사 후 현재 주차위치에서 거주민들은 거주자우선 주차공간(41.1%)에 주차한다는 답변이 높았고, 자영업자들은 길가노변(46.8%)에 주차한다는 답변이 많았음 · 행사 기간 중 외부주차장으로의 거주민들의 셔틀버스 이용(20.3%)이 자영업자의 이용(4.3%)보다 크게 높았음 · 마을 시설 개선 후 운전자의 속도변화 측면에서는 Chi-square Value 유의수준 0.465로써 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 주요 통행목적에 대해서는 거주민들은 출퇴근(56.8%)이 많았으며, 자영업자들은 업무(51.1%)가 많았음 · 행사기간 전후로 마을 인근지역 이동수단 변화를 비교하면 거주민들은 도보이동이 많았고 자영업자들은 상대적으로 자가용 이용이 많았음 · 행사기간 전후로 차량 운전자 기준 주요 통행 이동수단 변화의 경우 자가용 이용이 높았던 상황에서 자영업자의 경우 거주민에 비해 자전거와 오토바이의 비율이 높았음
전반적 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013에 대한 전반적인 만족도는 Chi-square Value 유의수준 0.148로써 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음

3. 거주지에 따른 교차분석

〈표 6-3〉 거주지에 따른 교차분석에 대한 설문종합

구분	조사 결과
마을 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 마을환경에 대한 11개 항목 중 '소음환경'에 대한 의견만 Chi-square 유의수준 0.573으로 신평동과 장안동 간에 통계적 차이가 없는 것으로 나타났으며, 나머지 항목들은 모두 통계적 차이가 있는 것으로 나타났음 · 신평동과 장안동 사이에서 만족도에 가장 큰 차이를 보인 항목은 '야간 조명'이었으며, 긍정적 답변을 한 응답자가 신평동에서는 47.0%(263명), 장안동에서는 66.9%(357명)로 나타나 약 19.9%의 차이를 보였음
생태교통 인지도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 용어 인지 여부에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.273으로 신평동과 장안동 간에 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 생태교통 관련 용어에 대해 신평동의 경우, 1순위로 '환경친화' 278명(52.0%), '녹색생활' 64명(12.0%) 순으로 높게 나타났으며, 2순위 '녹색생활' 108명(22.1%), '대중교통' 53명(10.8%), 3순위 '에너지절약' 74명(15.7%), '녹색생활' 66명(14.0%) 순으로 높게 나타남 · 장안동의 경우, 1순위로 '환경친화' 313명(60.0%), '녹색생활' 74명(14.2%), 2순위 '녹색생활' 167명(32.7%), '기후변화' 65명(12.7%), 3순위 '에너지절약' 123명(24.4%), '녹색생활' 95명(18.8%)순으로 높게 나타남 · 생태교통의 직접효과에 대해서 신평동에서는 1순위 '자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진효과'가 139명(26.5%), '자동차 없는 마을 조성'과 '생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치 상승 효과' 107명(20.4%)으로 높게 나타남 · 또한, 장안동은 1순위 '자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진효과'가 246명(47.5%)으로 가장 높게 나타남 · 환경오염문제에 대한 관심도에서는 신평동 거주민들이 장안동 거주민에 비해 관심도가 더 크게 높아진 것으로 나타났음 · 차보다 사람이 중요하다는 인식의 변화에서도 신평동 거주민들이 장안동 거주민에 비해 관심도가 더 크게 높아진 것으로 나타났음

구분	조사 결과
<p>생태교통 추진과정 및 행사 만족도</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013 행사에 적극적으로 참여했다는 응답이 신평동에서는 33.7%(191명), 장안동에서는 38.8%(206명)으로 나타났으며, 전혀 참여하지 않았다는 응답은 신평동에서 11.3%(66명), 장안동에서는 6.6%(35명)으로 나타나 대체적으로 장안동 주민들의 행사참여도가 더 높았던 것으로 나타났음 · 생태교통 수원 2013 항목 별 행사 만족도에서 대체적으로 신평동 주민들의 만족도가 더 높은 것으로 나타났음 · 그러나, 가장 큰 차이를 보였던 항목인 교통편리성에서는 장안동의 만족도가 더 높은 것으로 나타났으며, 장안동의 긍정적 답변이 50.4%, 부정적 답변이 25.1%로 나타난 반면, 신평동의 긍정적 답변은 28.7%, 부정적 답변이 34.9%으로 나타났음 · 추진과정에 대한 만족도는 신평동에서 더 높은 만족도를 보였음 · 행사 만족도는 신평동에서 더 높은 만족도를 보였음 · 활동증가 여부에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.447로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음
<p>향후 마을 발전방안</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 마을 향후 구축 의견에 대해서는 장안동 주민들의 찬성의견이 60.9%로 신평동의 53.3%보다 더 우세하게 나타났음 · 차 없는 마을 적정 운영빈도는 신평동 주민들의 경우 시행하지 않는 것을 원하는 의견이 36.5%로 가장 많았으며, 시행을 원하는 의견 중에서는 매주 주말마다 실시하자는 의견이 21.0%로 가장 많았음 · 반면, 장안동에서는 월 1회 실시하자는 의견이 29.2%로 가장 많았으며, 매주 주말에 실시하자는 의견은 18.8%로, 시행하지 않는 것을 원하는 의견은 26.0%로 나타났음 · 신평·장안동 마을 통행체계에서는 저속구간만 시행하는 것을 선호하는 의견이 양쪽 모두 가장 높았으나 신평동에서는 저속구간만 시행하는 것이 29.2%, 일방통행·저속구간 모두 시행하는 것이 22.5%로 큰 차이가 없었던 반면에 장안동에서는 저속구간만 시행하는 것이 39.7%, 일방통행과 저속구간 모두 시행하는 것이 18.1%로 차이가 있었음

구분	조사 결과
교통관련 행태	<ul style="list-style-type: none"> · 장안동 거주민의 경우 운전을 하지 않는다는 응답이 67.9%로 신평동의 58.4%보다 더 높았음 · 행사 기간 중 주차위치에 대해서는 Chi-square Value 유의수준 0.846로써 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 행사 후 현재 주차위치는 신평동에서는 거주자우선주차구역 31.8%, 자체확보공간 28.0%으로써 장안동의 거주자우선주차구역 45.7%, 자체확보공간 14.9%로 서로간의 차이를 보였음 · 행사 기간 중 외부주차장으로의 이동수단은 신평동에서는 도보가 48.1%, 셔틀버스가 22.4%로 나타났고, 장안동에서는 도보가 59.0%, 셔틀버스가 13.5%로 나타나 대체적으로 도보의 비율이 높지만 신평동에서의 셔틀버스 이용이 많았던 것임을 나타냈음 · 마을 시설 개선 후 운전자의 속도변화 측면에서는 Chi-square Value 유의수준 0.249로써 두 마을 간에 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 주요 통행목적에 대해서도 Chi-square Value 유의수준 0.075로써 두 마을 간에 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 행사기간 전후로 마을 인근지역 이동수단 변화를 비교하면, 행사 기간 중에 자동차의 이용이 감소한 부분에 대해 신평동 지역에서는 자전거의 이용이 비교적 크게 늘었으며, 장안동 지역에서는 도보의 증가가 많았음 · 차량 운전자들의 주요 통행 이동수단 변화는 상대적으로 신평동에서 자가용 이용비율이 높았고 장안동에서는 대중교통 이용비율이 높았음
전반적 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013에 대한 전반적인 만족도를 비교해 볼 때 긍정적 답변이 많았던 지역은 장안동으로써 40.7%가 긍정적인 답변을 하였음 · 반면 신평동 지역에서 긍정적 답변을 한 응답자는 25.8%에 그쳐서 대체적으로 장안동 지역 주민들의 만족도가 높은 것을 확인할 수 있음

4. 연령대에 따른 교차분석

<표 6-4> 연령대에 따른 교차분석에 대한 설문종합

구분	조사 결과
마을 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 연령대 별 마을 만족도 조사 결과, 10대의 경우 보행환경, 야간조명, 마을내쉼터 항목이 '매우 만족' 9명(16.7%)으로 가장 많았으며, 대중교통, 쓰레기 항목이 '매우불만족' 5명(9.3%)으로 나타남 · 20대는 지역미관 항목이 '매우만족' 20명(18.0%)으로 가장 많았으며, 쓰레기 항목이 '매우불만족' 14명(12.7%)으로 나타남 · 30대는 지역미관 항목이 '매우만족' 20명(15.7%)으로 가장 많았으며, 소음환경 항목이 '매우불만족' 15명(11.7%)으로 나타남 · 40대는 대중교통 항목이 '매우만족' 35명(21.7%)으로 가장 많았으며, 자전거 항목이 '매우불만족' 17명(10.9%)으로 나타남 · 50대는 대중교통 항목이 '매우만족' 48명(20.1%)으로 가장 많았으며, 쓰레기 항목이 '매우불만족' 25명(10.5%)으로 나타남 · 60대 이상에서는 지역미관 항목이 '매우만족' 113명(30.1%)으로 가장 많았으며, 쓰레기 항목이 '매우불만족' 27명(7.3%)으로 나타남 · 마을 내 불법주차차량 불편수준은 Chi-square 유의수준 0.356으로 통계적 차이가 없는 것으로 조사되었음 · 마을 내 통과차량에 대한 불편수준에서 큰 불편을 느끼고 있는 나이대는 40대인 것으로 나타났음 · 마을 내 차량통행에 대한 불편수준에서는 60대 이상이 가장 큰 불편을 느끼는 것으로 나타났음
생태교통 인지도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 용어 인지 여부에 대해서는 40대가 가장 잘 알고있다고 느끼는 것으로 조사되었으며, 용어를 들어봤으나 잘은 모르겠다는 답변은 10대에서 가장 많았음 · 생태교통 관련 용어에 대해서, 10대는 1순위 환경친화 30명(56.6%), 2순위 녹색생활 15명(28.3%), 3순위 에너지절약 15명(28.3%) 순으로 응답하였으며, 20대는 1순위 환경친화 62명(56.4%), 2순위 녹색생활 33명(30.3%), 3순위 기후변화 19명(17.8%), 30대는 1순위 환경친화 72명(56.7%), 2순위 녹색생활 31명(25.2%), 3순위 에너지절약 25명(20.8%), 40대 1순위 환경친화 84명(53.5%), 2순위 녹색생활 41명(26.8%), 3순위 에너지절약 34명(23.1%), 50대 1순위 환경친화 130명(56.3%), 2순위 녹색생활 63명(29.3%), 3순위 에너지절약 42명(19.8%), 60대 이상에서는 1순위 환경친화 197명(55.8%), 2순위 녹색생활 86명(26.8%), 3순위 녹색생활 66명(21.2%)순으로 높게 나타남 · 생태교통의 직접효과에 대해 10대 19명(36.5%), 20대 32명(26.6%), 30대 38명(30.4%), 40대 60명(39.0%), 50대 73명(32.0%), 60대 이상 146명(42.2%)이 '자동차 없는 거리로써 교통사고 위험감소로 인한 안정증진 효과'를 1순위로 가장 많이 선택함 · 환경오염문제에 대한 관심도 변화는 Chi-square 유의수준 0.062로 통계적 차이가 없는 것으로 조사되었음

구분	조사 결과
생태교통 추진과정 및 행사 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013 행사 참여도는 Chi-square 유의수준 0.069로 나이대별 통계적 차이가 없는 것으로 조사되었음 · 추진과정에 대한 만족도는 Chi-square 유의수준 0.080으로 나이대별 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 행사 만족도는 10대와 60대 이상에서 다소 높은 만족도를 보이고, 30대와 40대가 낮은 만족도를 보임 · 활동증가 여부에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.109로 나이대별 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음
향후 마을 발전방안	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 마을 향후 구축여부 의견에 대해서는 20대(63.0%)와 60대(63.8%)에서 찬성이 높게 나타났으며, 40대(45.2%)에서 가장 낮은 찬성비율을 보였음 · 차 없는 마을 적정 운영빈도는 10대에서는 월 1회(32.1%), 20대는 매주 주말과 월 1회 답변이 23.0%로 가장 높게 나타났으며, 40대와 50대에서는 매주 주말에 실시하자는 의견이 가장 많았음 · 차 없는 마을을 반대하는 의견은 40대에서 가장 높게 나타났음 · 차 없는 마을의 적정 운영범위는 10대는 행궁동 전체, 나머지 연령대의 경우 화서문로와 신흥로를 동시에 실시하는 것이 좋겠다는 응답이 찬성 응답 중 가장 많았음 · 신흥·장안동 마을 통행체계에 대한 의견으로는 저속구간만 시행하는 것이 모든 연령대에서 가장 높은 응답비율을 보였음
교통관련 행태	<ul style="list-style-type: none"> · 차량보유 및 운전여부에서는 40대에서 자가차량을 보유한 비율이 가장 높은 것으로 나타났으며, 운전을 하지 않는 응답비율은 10대, 20대, 60대 순으로 높았음 · 현재의 주차위치는 Chi-square 유의수준 0.105로 나이대에 따른 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 행사 기간 중 주차위치는 시에서 제공하는 주차장에 주차하는 비율이 60~82%로 가장 높았으며, 20대의 경우에는 자체확보공간에 주차하는 비율도 33.3%로 높게 나타났음 · 행사 기간 중 외부주차장으로 이동 시 이동수단은 Chi-square 유의수준 0.475로 나이대에 따른 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 표본수가 적은 10대를 제외하고 통행목적에서는 대부분의 연령층에서 출퇴근 빈도가 가장 높았으며, 연령층이 높아질수록 출퇴근의 비율이 줄어들고 업무통행이 많아지는 양상을 보였음 · 보행자 위주로 개선 후 마을 운전 시에는 Chi-square 유의수준 0.224로 통계적 차이가 없는 것으로 확인되었음
전반적 만족도	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013에 대한 전반적인 만족도를 비교해 볼 때 60대 이상에서 가장 높은 만족도를 보였으며 40대에서 불만족 비율이 높은 것으로 나타났음

5. 기타 교차분석

<표 6-5> 기타 교차분석에 대한 설문종합

구분	조사 결과
거주기간에 따른 분석	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013 전반적 만족도 조사 결과 거주기간 31년~40년과 50년 이상인 그룹이 만족도가 높은 편이며, 거주기간 11년~20년 그룹의 만족도가 낮은 것으로 나타났음 · 생태교통마을 향후 구축 찬반의견 조사 결과 거주기간 31년~40년과 50년 이상인 그룹이 찬성의견이 많은 편이며, 거주기간 11년~20년 그룹의 반대의견이 많은 것으로 나타났음 · 차 없는 마을 통행체계에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.160으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 차 없는 마을 적정운영빈도에 대해서는 30년 이하 거주민들은 매주 주말, 31년 이상 거주 그룹은 월 1회 실시의견으로 양분되었음 · 차 없는 마을 적정운영범위에 대해서는 대부분의 그룹에서 화서문로와 신흥로에서 동시에 실시하는 것이 가장 좋다는 의견을 보였음
점유형태에 따른 분석	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 수원 2013 전반적 만족도 조사 결과 Chi-square 유의수준 0.089로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 차 없는 마을의 지속적 구축 여부에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.127로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 신흥·장안동 마을 통행체계에 대해서는 Chi-square 유의수준 0.880으로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 차 없는 마을 적정 운영빈도에 대해서도 Chi-square 유의수준 0.364로 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음 · 전체적으로 점유형태에 따른 분석 결과 통계적 차이가 없는 것으로 나타났음
차량 운전여부에 따른 분석	<ul style="list-style-type: none"> · 생태교통 전반적 만족도 조사 결과 '운전을 하지 않음', '타인명의차량운전', '본인명의 차량운전' 순서로 높은 만족도를 보였음 · 생태교통 마을 향후 구축 찬반의견은 '운전을 하지 않음', '타인명의차량운전', '본인명의차량운전' 순서로 높은 찬성의견을 보였음 · 신흥·장안동 마을통행체계 조사 결과 '타인명의차량운전'과 '운전을 하지 않음' 그룹에서는 저속구간시행과 일방통행+저속구간 동시시행이 각각 1,2순위로 응답비율이 높았으나, '본인명의차량운전' 그룹에서는 저속구간이 1순위, 필요없음 의견이 2순위로 나타났음 · 차 없는 마을 적정운영빈도에서 시행을 바라는 의견 중에서는 '본인명의차량운전'과 '타인명의차량운전' 그룹에서는 매주 주말마다 시행하는 것으로 응답한 비율이 가장 많았으며, '운전을 하지 않음'그룹에서는 월 1회 시행하는 것으로 응답한 비율이 높았음

제2절 정책적 제언

1. 생태교통마을 구축 방안

- 마을 내 차량 통행에 대해서는 대체적으로 95% 가량 불편함을 느꼈음
- 그러나 차 없는 마을에 대한 선호도는 개인의 불편을 이유로 70% 수준에서 찬성의견을 보였음
- 차 없는 마을 구축을 위해서는 차량 통행 금지 시에 주민들의 불편을 최소화 시키는 방안을 검토하여 제시하는 것이 바람직할 것으로 보임

1) 마을 환경 개선

- 주민들의 마을 시설에 대한 만족도는 대체로 높았고, 사전설문조사와 비교하였을 때에도 많이 개선되었음
- 그러나 11개 항목 중 만족도가 낮은 항목은 쓰레기 투기였으며, 마을 골목길 쾌적성을 높이기 위해서는 쓰레기 투기에 대한 계도와 단속이 필요할 것으로 사료됨

2) 인프라 구축

(1) 마을 주차장 구축

- 생태교통 수원 2013 한 달간의 행사 기간동안 주민들 대다수가 시에서 제공하는 화홍문 공영주차장을 이용하였음
- 시에서는 주민들의 편의 향상을 위해 무료셔틀버스를 제공하였으나, 실제 주민들의 이용도는 적었으며 대다수 주민들이 도보를 통해 이동하였고, 필요할 때 이용하기 어렵다는 이유로 셔틀버스를 이용하는데 불편함을 느끼고 있었음
- 주민들은 집앞에서 공영주차장까지 적게는 5분, 많게는 15분 간 도보를 통해 이동하면서 행사 기간동안만이라도 마을을 위해 희생하며 불편함을 감수한다는 의식을 가지고 있었음
- 하지만 차 없는 마을 구축을 위해 주민들의 이러한 이동행태를 향후에 지속적으로 부각하기에는 무리가 있음
- 따라서 향후 차 없는 마을을 지속적으로 운영하기 위해서는 도보로 쉽게 이동할 수 있도록 마을 내부에 공동주차장을 구축하는 것이 필수적임

(2) 자전거 임대

- 자전거가 적절한 환승수단 역할을 할 수 있도록 시설을 구축하는 것이 중요함
- 버스 정류장 부근 혹은 주요 통행 결절점인 곳에 자전거 주차시설을 구축하여 자전거를

통한 환승이 이루어 질 수 있도록 구축

- 생태교통 체계중의 하나인 공공자전거 도입을 위한 검토가 필요함

3) 운영 방안

(1) 마을 통행체계

- 그 동안 일방통행과 저속구간에 대해서 검토가 되어왔음
- 설문조사 결과 주민들은 저속구간에 대한 선호도가 높았음
- 일방통행의 경우 주민들의 선호도가 높지 않았고, 격자형 도로망이 아닌 곳에서 일방통행을 실시할 경우 일부 구간에서는 통행거리가 과도하게 길어져 마을 내에서 체감 차량통행량이 많아질 수 있다는 단점이 있음
- 신평로, 화서문로의 경우 현재 차로폭을 좁혔기 때문에 차량통행 속도를 줄일 필요가 있음
- 따라서 마을 내 제한속도를 줄이는 저속구간을 실시하는 것이 바람직 할 것으로 보임

2. 환경 개선방안

1) 녹색교통활성화를 위한 인프라 구축

- 행사 중 생태교통수단으로의 전환률은 38%로 높았으므로 차없는 거리, 공동주차장 제공, 무동력수단 제공 등 인프라 구축이 큰 효과를 거둔 것으로 보임
- 행사 후 대상지의 교통인프라는 행사 전으로 복귀되었기에 생태교통수단으로의 전환률은 7%가 되었음. 이는 대상지내 단기간에 대한 온실가스 감축 및 대기환경개선효과는 수치적으로 볼 때 가시적인 효과를 볼 수는 없었음
- 따라서, 생태교통 수원 2013의 지속적인 효과를 위해서는 대상지역에 대한 생태교통인프라 구축이 후속되어야 하며, 그 예로 대중교통전용지구 도입, 거주민 외 통과차량 제한, 수원시 대중교통시스템 정비 등을 제안함

2) 생태교통의 지속

- 단기간, 제한된 지역에서의 온실가스 감축 및 환경개선효과보다는 생태교통지역이 장기간으로 지속될 경우, 또는 생태교통 사업 후 인식전환에 의한 수단전환이 1년이상 장기간 지속될 경우 인지할 만한 환경적 효과가 예상되었기 때문에 2013년 9월의 생태교통 사업의 지속성이 중요함
- 따라서 차없는 거리 및 마을의 정기적 운영 및 대상지 확대, 생태교통 사업의 파급효과 홍보를 통한 자발적 생태교통으로의 수단전환 유도를 제안함

3) 자족 마을 구축

- 생태교통을 계기로 마을 활성화 및 온실가스 감축 및 환경개선효과를 위해서는 생산과 소비를 위해 장거리를 이동하는 생활방식의 개선(예: 대형마트 대신 마을 내 식료품점 이용, 마을 내 여가활동 아이템 마련, 거주지와 직장과의 거리 단축 등)이 중요함을 알 수 있었음
- 즉, 장기적인 생태교통의 확산을 위해서는 교통인프라 뿐만 아니라 생활구조 및 마을 구조의 개선이 이루어질 때 효과적인 것으로 보임
- 자족마을 구축은 단기적인 사업으로 이루어 질 수 있는 것은 아니므로 수원시 대상 자족 마을 구축을 위한 단기적 계획을 수립하여야 할 것임

3. 거버넌스 운영 방안

- 수원시는 국제적 행사인 ‘생태교통 수원 2013’을 개최하여 여러 긍정적 결과를 이끌어내며 성공리에 행사를 마쳤음
- 생태교통 사업을 진행하면서 민·관 거버넌스 형성에 노력을 기울였고, 형성된 거버넌스는 다양한 역할을 수행하며 행사의 성공에 기여하였음
- 생태교통 사업의 계획단계부터 지속사업에 이르기까지 민·관 거버넌스 조직의 여러 단체와 구성원, 시민들이 참여하도록 한 것에 시사점이 큼
- 그러나 민·관 거버넌스 형성의 시기가 짧으며, 경험과 역량이 부족하여 많은 갈등과 혼란이 발생하기도 하였음
- 따라서 향후 거버넌스의 운영 방안을 모색할 필요가 있음

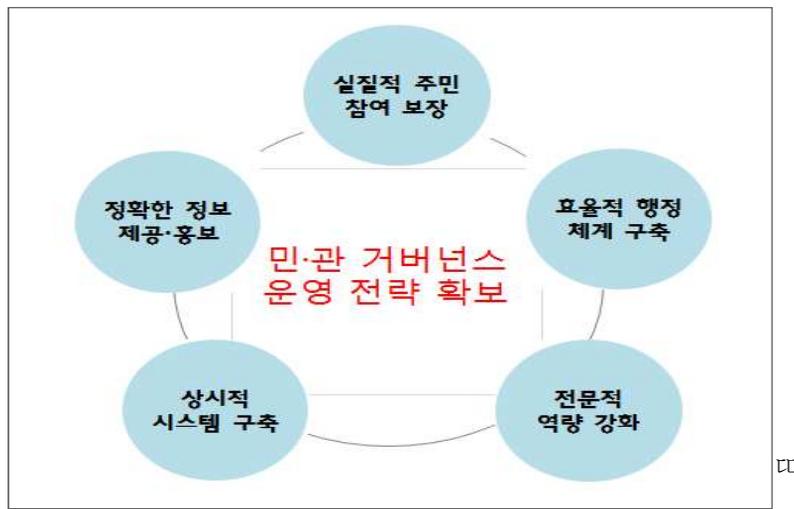
1) 민·관 거버넌스 운영

- 생태교통 사업으로 형성된 민·관 거버넌스 시스템을 유지하고, 향후에 효율적으로 활용하기 위한 거버넌스 운영 전략²⁶⁾이 필요함
 - 실질적 주민 참여: 시민들의 의견을 실질적으로 반영할 수 있는 제도적 장치가 필요함. 이는 정책의 정당성을 확보하는 중요한 요소. 형식적인 시민 의견 청취에 머무르는 것을 지양하고 시민의 의견을 정책에 실질적으로 반영해야 함
 - 정확한 정보제공 및 홍보: 정책 및 사업의 계획단계에서부터 공청회, 설명회 등을 통해 주민들에게 정확한 정보를 제공하고 사업의 취지를 홍보할 수 있는 시스템 구축이 이루어져야 함
 - 효율적인 행정체계 구축: 민·관 거버넌스가 원활히 작동하기 위해서는 지방정부(수원시)와 시민,

26) 주재복 외(2006), 갈등유형별 로컬 거버넌스 구축방안, 한국지방행정연구원. 참고

시민단체 간 유기적인 협조체제를 구축하고 시민들의 자발적 협조를 이끌어낼 수 있는 방안을 마련하는 것이 필요함. 이를 통해 각 단체의 역할 배분 및 상호 간의 역할 이해가 필수적으로 요구됨

- 전문적 역량 강화: 정책 및 사업의 추진 과정은 복잡하고 불확실하여 방향을 결정하는 것에 어려움이 많으며, 전문적 지식과 경험이 필요함. 따라서 거버넌스의 전문적 역량을 강화하는 방안이 필요함
- 상시적 시스템 구축: 지역의 정책 및 행사를 통해 형성된 거버넌스는 대부분 단기적·일회적인 경우가 많음. 즉, 행사가 종료된 시점에서 거버넌스가 해체되는 경우가 대부분임. 따라서 사업이 종료된 후에도 형성된 거버넌스가 유지될 수 있도록 해야 함. 이를 통해 향후 정책 및 행사를 추진하는데 있어 거버넌스 운영 효과를 극대화하고, 거버넌스의 경험과 전문성을 증가시킬 수 있음

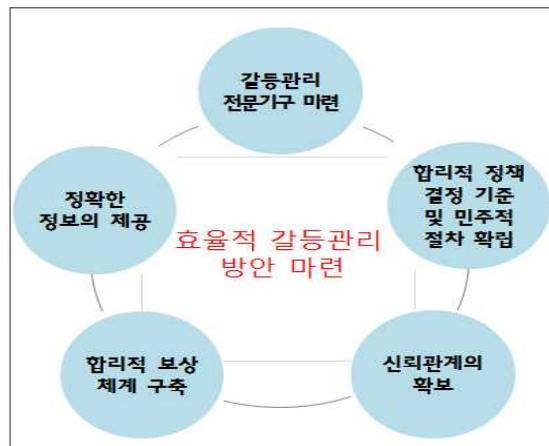


[그림 6-1] 민·관 거버넌스 운영 전략

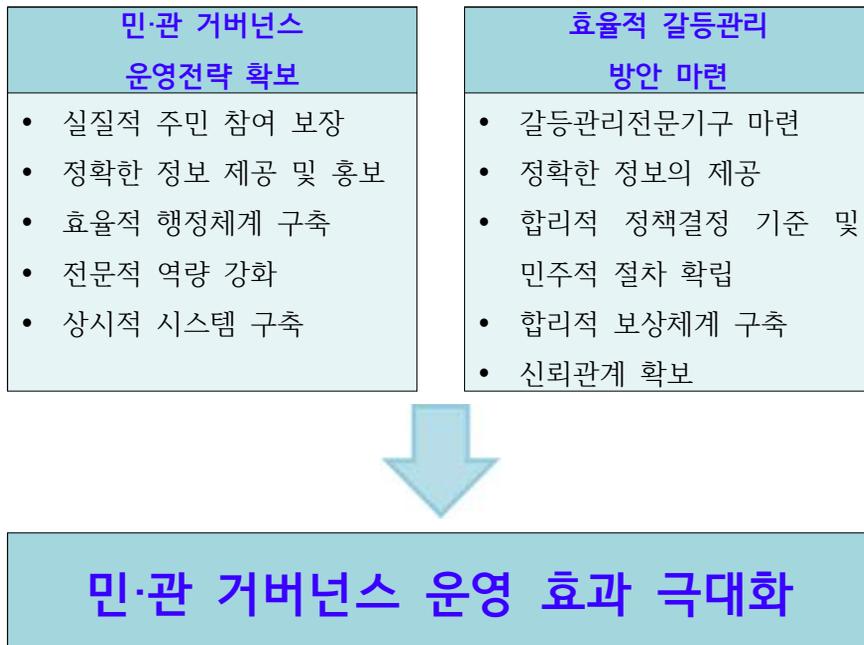
2) 갈등관리

- 생태교통 사업을 준비하고 행사를 진행하는 동안 민·관 거버넌스 측면에서 발생한 갈등을 통해 이를 효율적으로 관리할 수 있는 방안을 도출하였음
 - 갈등관리 전문기구 마련: 갈등관리를 전문적으로 수행하는 기구가 마련되어야 함. 갈등을 전문적으로 관리하여 정책 및 사업 추진이 효율적으로 이루어지게 해야 함. 또한, 갈등관리 기구는 객관성과 전문성을 확보해야 하며, 갈등관리뿐만 아니라 갈등관리 전문 인력을 양성하는 역할을 수행해야 함
 - 정확한 정보의 제공: 정책 및 사업에 시민, 시민단체, 전문가 등을 참여시켜 민·관 거버넌스를 구축시키기 위해서는 정확한 정보의 제공 및 공유가 필수적으로 요구됨. 따라서 정책 및 사업의 취지와 내용 및 관련 사항을 충분히 공개하고 투명성을 확보해야 함

- 합리적 정책결정 기준 및 민주적 절차 확립: 정책 및 사업에 참여하는 구성원 및 단체의 의견을 반영할 수 있는 정책결정 기준과 실질적 참여를 보장할 수 있는 민주적 절차가 확립되어야 함. 이를 통해 사업 추진의 공정성과 투명성을 확보할 수 있음
- 합리적 보상 체계 구축: 정책 및 사업을 지자체가 추진함에 따라 발생하는 주민 및 지역에 대한 피해를 적정하게 보상해주는 신뢰성 있는 보상 체계가 필요함. 이를 통해 재산권 및 주거권 등을 우려해 정책 및 사업에 반대하는 주민들의 불만을 상당 부분 해소시킬 수 있음
- 신뢰관계 확보: 갈등관리를 성공적으로 하기 위해서는 정보제공 및 공유, 투명성 확보, 지역주민 참여 보장 등을 통해 신뢰관계를 확보할 필요가 있음



[그림 6-2] 효율적 갈등관리 방안



[그림 6-3] 향후 민·관 거버넌스 운영 방안

참고문헌

제7장 참고문헌

1. 연구보고서

- 수원시정연구원(2013), 『수원시 대기오염도 변화추이 및 오염특성 분석』
- 환경부(2013), 『자동차 총 오염물질 배출량 산정방법에 관한 규정(환경부고시 제 2013-94호)』
- 교통안전공단(2012), 『2011년도 자동차 주행거리 실태분석 연구』
- 수원시(2012), 『생태교통 수원 2013 사업 관련 교통소통처리대책 수립』
- 수원발전연구센터(2012), 김숙희 외 4인, 『생태교통 수원 2013 사업추진에 따른 주민인식 및 가구통행실태조사 연구』
- 환경정책평가연구원(2012), 정우현 외6인 『생태교통 시범사업 타당성 조사 및 기본계획수립』
- 지식경제부·에너지경제연구원(2012), 『2011년도 에너지 총조사 보고서』
- 국립환경과학원(2009), 『수송부문 온실가스 기후변화대응 시스템구축(Ⅱ)』
- 한국교통연구원(2008), 『수송수단별 지역별 온실가스 배출량』
- 대구경북개발연구원(2003), 『대구광역시 버스전용차로제 운영 개선방안』

2. 학술논문 및 학회지

- 김창선, 『로컬 거버넌스에 있어서의 주민참여』 .
- 이창언 외(2013), 『한국 로컬 거버넌스(지방의제21)의 현황과 민주적 재구축』, 진보평론.
- 최영희(2013), 『공공부문 갈등관리에 관한 연구; 사회지구 개발사업 사례를 중심으로』, 연세대학교 행정대학원 연구보고서.
- 권정주 외(2012), 『도시재생사업 추진과정에서 나타난 거버넌스 참여주체별 의사결정 영향력 분석: 청주시 도시재생사업 의사결정 과정 중심으로』, 한구도시행정학회 도시행정학보.
- 김기곤(2012), 『국제행사 성공 개최를 위한 문화시민운동의 과제』, 광주발전연구원.
- 남원석 외(2012), 『마을만들기, 성공의 조건』, 경기개발연구원.
- 강순화 외(2011), 『축제 로컬거버넌스 형성을 위한 이해관계자간의 신뢰·네트워크·파트너십 구조관계 연구』, 한국자치행정학보.
- 조철주 외(2011), 『공공정책의 갈등 해소를 위한 협력적 거버넌스 모형 연구』, 한국도시

행정학회 도시행정학보.

- 서혁준(2010), 『지역개발 및 기피시설 사례로 본 로컬거버넌스 구축; 지방정치 발전과 연계하여』, 정부학연구.
- 김춘석(2009), 『정책 갈등관리를 위한 조사방법, 공론조사(deliberative poll); 부산 북항 재개발에 대한 공론조사 사례를 중심으로』, 한국리서치 리서치노트.
- 안현찬 외(2009), 『로컬 거버넌스 관점에서의 참여디자인 과정의 특성 연구; 망월로 자 전거도로 조성사업의 사례분석을 중심으로』, 대한건축학회논문집.
- 채종현 외(2009), 『공공갈등에서 협력적 거버넌스의 구성과 효과에 관한 연구; 경기도 이천시 환경기초시설 입지갈등 사례』, 지방행정연구.
- 한석지 외(2009), 『제주특별자치도의 갈등사례 분석과 갈등관리 방안 연구』, 제주발전연구원.
- 권경애(2008), 『지역축제가 로컬거버넌스 형성에 미치는 영향에 관한 연구; 이천도자기 축제를 중심으로』, 건국대학교 행정대학원 석사학위 논문.
- 이용환 외(2008), 『광역 주민기피시설 갈등해소 및 주민지원 방안 연구』, 경기개발연구원.
- 김세훈(2007), 『로컬거버넌스의 이론과 실제; 지역문제해결을 위한 과제』, 대한지방자치 학회 한국지방자치연구.
- 조광식 외(2007), 『기초자치단체 문화 거버넌스의 형성수준과 영향요인: 지역과 행위자 에 따른 차이분석을 중심으로』, 대한지방자치학회.
- 한영주(2007), 『서울시 갈등사례실태분석과 갈등관리방안』, 서울시정연구원.
- 권영규(2006), 『갈등성격과 갈등관리전략에 관한 연구; 청계천복원사업에 나타난 갈등해 결과정을 중심으로』, 한국사회와 행정연구.
- 문채 외(2006), 『협력적 거버넌스 구축에 관한 연구; 기무사 과천 이전사업을 사례로』, 대한국토·도시계획학회지 국토계획.
- 박홍엽(2006), 『공공갈등관리 시스템의 비교연구』, 한국인사행정학회보.
- 장영두(2006), 『로컬거버넌스를 통한 지방정부의 공공부문 갈등관리에 관한 연구』, 대한 지방자치학회.
- 주재복 외(2006), 『갈등유형별 협력적 로컬 거버넌스의 구축방안』, 한국지방행정연구원.
- 태운재 외(2006), 『도심역사지구의 로컬 거버넌스 형성에 관한 연구; 서울 북촌의 경우 를 중심으로』, 서울도시설계학회 추계학술발표대회 논문집.
- 배응환(2005), 『로컬거버넌스: 갈등에서 협력으로』, 지방행정연구.
- 양승함 외(2005), 『로컬거버넌스를 통한 경기도 발전모형 개발』, 경기개발연구원.
- 소순창(2004), 『한국 로컬 거버넌스의 실태분석; 정부, 시민, 그리고 기업의 행위자 네트

위크를 중심으로』, 한국행정학회.

- 서용석(2002), 『지역주민의 시민의식과 정치참여에 관한 경험적 연구; 강화지역 주민을 중심으로』, 서강대학교 대학원 박사학위 논문.

3. 기타

- 수원시(2013), 『생태교통 300인 원탁토론회』
- Ward Research, 2011.
- IPCC Guideline 2006
- 에너지법 시행규칙(제5조 1항 별표)
- 경상북도 보건환경연구원, (<http://air.gb.go.kr>)
- 국가교통DB센터, (<http://www.ktodb.go.kr>)
- 국립환경과학원 도로이동오염원 대기오염물질 배출량, (<http://airemiss.nier.go.kr>)
- 에너지관리공단 수송에너지 배기량 2,000cc급 휘발유 승용차 기준, (<http://bpm.kemco.or.kr/transport>)
- 통계청 e나라지표, (<http://www.index.go.kr>)

부 록

제1절 설문지-거주민용

제2절 설문지-자영업자용

제1절 설문지-거주민용

통계법 33조(비밀의 보호)에 의거 본 조사에서 개인의 비밀에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다.

※ 분류번호(이 칸은 작성하지 않습니다.)

동	통(2자리)반(2자리)	층서(아이디)	가주주의 관계
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

생태교통 마을 인식 및 마을 발전 방안에 대한 의견 조사거주자 용

안녕하십니까?

2013년 9월 시행된 **생태교통 수원 2013사업**은 행궁동 지역을 생태교통 지역으로 탈바꿈함으로써 실제 환경에서 도시생태교통을 위한 미래비전을 제시하는 것이 주요 목적이었으며, 지역 주민들이 지역 내에서 보행, 자전거, 카트 등을 운송 수단으로 하고, 지역 밖에서는 대중교통 수단을 이용하여 생태교통 생활을 실현하도록 하는 사업이었습니다.

이러한 사업의 일환으로 수원시 산하 연구기관인 저희 수원시정연구원에서는 「**생태교통 마을 인식 및 마을 발전 방안에 대한 의견 조사**」를 실시하고 있습니다. 본 조사 결과는 생태교통 마을 관련 정책 수립에 필요한 기초자료로만 활용될 것이며, 그 이외의 목적으로는 결코 사용되지 않습니다.

또한 본 조사 과정에서 응답해 주신 모든 사항은 통계법33조 비밀 보호 조항에 의거하여 철저히 비밀이 보장되고, 오직 통계분석을 위해서만 사용됨을 알려드립니다. 바쁘시더라도, 잠시만 시간을 내어 응답해 주시면 저희 연구에 큰 도움이 되겠습니다. 감사합니다.

2013년 11월

관련 문의 :  **김 속 희** 연구위원 (031-888-9587) sukheek@suwon.re.kr
 **이 승 규** 연구원 (031-888-9895) sklee@suwon.re.kr
 생태교통마을사무소 **고 경 아** 국장 (010-2815-5090) ecomobilitysuwon@gmail.com

【조사원 기입 사항】

조사원 성명	(서명)	조사 일시	2013년 _____월 _____일
응답자 연락처	(전화번호) (_____) - (_____) - (_____)		

※ 이하 Ⅱ. 마을 환경 및 생태교통 수원 2013 행사에 대한 만족도 조사, Ⅲ. 차량 운전자 통행 특성 조사는 가구원 중 만10세 이상만 응답해 주십시오.

가구원 번호	1. 가구주와의 관계	2. 성별	3. 연령	
	1	<input type="checkbox"/> 1 가구주 <input type="checkbox"/> 2 배우자 <input type="checkbox"/> 3 자녀 <input type="checkbox"/> 4 부모 수 기타()	<input type="checkbox"/> 1 남성 <input type="checkbox"/> 2 여성	<input type="checkbox"/> 1 10대 <input type="checkbox"/> 2 20대 <input type="checkbox"/> 3 30대 <input type="checkbox"/> 4 40대 수 50대 수 60대이상

Ⅱ. 마을 환경 및 생태 수원 2013 행사에 대한 만족도 조사

■ 다음은 기반시설 개선 이후의 마을 환경에 대한 만족도를 묻는 질문입니다. 다음의 질문에 직접 기입을 하시거나 표시를 해주십시오.

문1] 귀하께서는 현재 거주하고 계신 마을 환경에 대해 다음 항목별로 얼마나 만족하시는지를 ‘매우 많이 불만족’의 1점부터 ‘매우 많이 만족’의 5점 범위에서 만족도를 표시해 주십시오.

	매우 많이 만족	다소 만족	보통	다소 불만족	매우 많이 불만족
(1) 보행 환경(보도 폭, 장애물 여부 등)	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(2) 자전거 이용 환경	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(3) 대중교통 편리성	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(4) 지역 내 미관 (간판정비, 전선지중화, 건물, 골목길 등)	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(5) 야간 조명시설	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(6) 쉼터 및 공원 조성	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(7) 대기환경	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(8) 소음환경	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(9) 마을 문화 프로그램 운영	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(10) 쓰레기 투기 상태	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(11) 식재(나무심기), 화단 설치	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1

■ 다음은 생태교통에 대한 인지도 및 인식에 대해 묻는 질문입니다. 다음의 질문에 직접 기입을 하시거나 표시를 해주십시오.

문2] 귀하께서는 생태교통(Eco-Mobility)이란 용어에 대해 얼마나 잘 알고 계십니까?

- 1 전혀 들어본 적이 없다
 2 들어봤으나 잘 모른다
 3 잘 알고 있다

문3] 귀하께서는 다음 중 **생태교통(Eco-Mobility)**과 **관련 있는 주요 용어**는 무엇이라고 생각합니까? 관련성이 높다고 생각하시는 순서대로 3가지만 적어주십시오.

1순위 () 2순위 () 3순위 ()

- | | | | | |
|---------|---------|----------|----------|----------|
| 1 환경친화 | 2 느낌 | 3 행복 | 4 건강 | 수 지속가능 |
| 속 상호교류 | 7 대중교통 | 8 통행선택 | 순 통합교통수단 | 10 효율적 |
| 11 녹색생활 | 12 기후변화 | 13 에너지절약 | 14 모르겠다 | 15 기타() |

문4] 귀하께서는 다음의 **생태교통의 직접적 효과** 중 중요하다고 생각하는 것은 무엇입니까? 중요한 순서대로 3가지만 적어 주십시오.

1순위 () 2순위 () 3순위 ()

- 1 자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과
- 2 자동차 없는 마을 조성과 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과
- 3 주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과
- 4 온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과
- 수 걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과
- 속 자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과
- 7 통학, 통근 시간 단축
- 8 지역내 녹지 공간 확대
- 순 산책하기 좋은 환경
- 10 기타()

문5] 귀하께서는 **생태교통 수원 2013 사업 이후** 귀하의 **환경오염문제에 대한 관심**이 얼마나 많아졌습니까? ‘전혀 변화 없음’의 1점부터 ‘매우 많아짐’의 7점 범위에서 **변화 정도**를 표시해 주십시오.

매우 많아짐	약간 많아짐	전혀 변화 없음
7 -----	4 -----	1 -----
속 -----	수 -----	2 -----

문6] 귀하께서는 **생태교통 수원 2013 사업**이 귀하에게 **차보다 사람이 중요하다**는 인식을 높이는데 얼마나 도움이 되었다고 생각하십니까? ‘전혀 도움 안됨’의 1점부터 ‘매우 많이 도움됨’의 7점 범위에서 **도움 정도**를 표시해 주십시오.

매우 많이 도움됨	보통	전혀 도움 안됨
7 -----	4 -----	1 -----
속 -----	수 -----	2 -----

■ 다음은 생태교통 수원 2013 사업 중 9월 1개월 동안 행사에 대한 만족도 및 마을 활동에 대해 묻는 질문입니다. 다음의 질문에 직접 기입을 하시거나 표시를 해주십시오.

문7] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 사업 중 9월 1개월 동안의 행사에 어느 정도 참여하셨습니다가?

적극적으로 참여함
보통
전혀 참여하지 않음
 ----- 수 ----- 수 ----- ----- ----- ----- -----

문8] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 사업 중 9월 1개월 동안의 행사에 참여 경험이 있다면 어떠한 활동에 참여하셨습니다가? 직접 기입해 주십시오.

참여 활동 명 (_____) 순 활동 경험 없음

문9] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 9월 1개월 동안 행사에 대해 다음 항목별로 얼마나 만족하시는지를 ‘매우 많이 불만족’의 1점부터 ‘매우 많이 만족’의 5점 범위에서 만족도를 표시해 주십시오.

	매우 많이 만족	다소 만족	보통	다소 불만족	매우 많이 불만족
(1) 보행환경	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(2) 자전거 환경	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(3) 대기환경	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(4) 소음환경	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(5) 행사 프로그램	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1
(6) 교통 편리성	수	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1

문10] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 9월 1개월 동안 행사에 대해 전반적으로 얼마나 만족하십니까?

매우 만족함
보통
매우 불만족함
 ----- 수 ----- 수 ----- ----- ----- -----

문11] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 사업의 8월까지의 추진 과정에서의 문제점이 있다면 어떤 것이 있습니까? 구체적으로 적어 주십시오.

문제점 (_____) 순 없음

문12] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 사업의 8월까지의 추진 과정에 대해 전반적으로 얼마나 만족하십니까?

매우 만족함
보통
매우 불만족함
 ----- 수 ----- 수 ----- ----- ----- -----

문3] 귀하께서 생태교통 수원 2013 행사가 진행된 9월 1개월 동안에 마을 외부 주차장으로 이동 시 주로 이용한 교통수단은 무엇입니까?

- ① 셔틀버스 ② 자전거 ③ 도보 ④ 대중교통 수 기타(_____)

문4] 생태교통 수원 2013 행사가 끝난 뒤, 보행자 위주로 개선 된 마을 안에서 귀하께서 운전할 때 속도의 변화가 생겼습니까?

- ① 속도를 줄이게 되었음 ② 속도를 더 내게 되었음 ③ 변화 없음

문5] 가장 자주 가시는 곳의 통행목적은?

- ① 출퇴근 ② 통학 ③ 쇼핑 ④ 여가 수 업무 기타(_____)

문6] 가장 자주 가시는 목적지의 위치는? _____ 시(도) _____ 구(군) _____ 동(읍,면)

문7] 위의 목적지에 대한 1주일 간 평균통행 횟수는? 1주일 평균 왕복 (_____ 회) 통행

문8] 위의 목적지 통행 시 주로 이용하시는 교통수단은 무엇입니까? 다음의 각 시기별로 주 이용 교통수단을 표시해 주십시오.

	승용차	대중교통	자전거	오토바이	도보	기타
(1) 행사 이전 (2013년 8월까지)	①	②	③	④	수	속
(2) 9월 행사기간 (2013년 9월)	①	②	③	④	수	속
(3) 행사 이후 (2013년 10월부터)	①	②	③	④	수	속

문9] 위의 목적지 통행 시 승용차를 이용할 경우 1회 통행에 대한 거리 및 비용은 어느 정도입니까?

- (1) 통행 거리 : 왕복 _____ km
 (2) 유류비를 제외한 통행 비용(통행료, 주차료 등) : 왕복 _____ 원
 (3) 통행 시간 : 왕복 _____ 분
 (4) 목적지에서 주차공간 확보여부 ① 확보 ② 미확보 ③ 기타(_____)

문10] 위의 목적지 통행 시 승용차를 이용하지 않을 경우(혹은 이용하지 않았다고 가정한다면) 교통수단별 이용 횟수 및 비용은 어느 정도입니까?

- (1) 왕복 시 교통수단: 버스(_____ 회) 지하철/전철(_____ 회) (자전거 _____ 회) 기타수단(_____ 회)
 (2) 통행 비용 : 왕복 총 _____ 원
 (3) 통행 시간 : 왕복 총 _____ 분
 (4) 집에서 버스 정류장까지의 도보시간 왕복 총 _____ 분
 (5) 목적지에서 버스 혹은 지하철/전철역까지의 도보시간 왕복 총 _____ 분

끝까지 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.

제2절 설문지-자영업자용

통계법 33조(비밀의 보호)에 의거 본 조사에서 개인의 비밀에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다.

※ 분류번호(이 칸은 작성하지 않습니다.)

동 통(2자리)반(2자리) 순서(아이디) 가구주와의 관계
 - - -

생태교통 마을 인식 및 마을 발전 방안에 대한 의견 조사(자영업자 용)

안녕하십니까?

2013년 9월 시행된 생태교통 수원 2013사업은 행궁동 지역을 생태교통 지역으로 탈바꿈함으로써 실제 환경에서 도시생태교통을 위한 미래비전을 제시하는 것이 주요 목적이었으며, 지역 주민들이 지역 내에서 보행, 자전거, 카트 등을 운송 수단으로 하고, 지역 밖에서는 대중교통 수단을 이용하여 생태교통 생활을 실현 하도록 하는 사업이었습니다.

이러한 사업의 일환으로 수원시 산하 연구기관인 저희 수원시정연구원에서는 「생태교통 마을 인식 및 마을 발전 방안에 대한 의견 조사」를 실시하고 있습니다. 본 조사 결과는 생태교통 마을 관련 정책 수립에 필요한 기초자료로만 활용될 것이며, 그 이외의 목적으로는 결코 사용되지 않습니다.

또한 본 조사 과정에서 응답해 주신 모든 사항은 통계법33조 비밀 보호 조항에 의거하여 철저히 비밀이 보장 되고, 오직 통계분석을 위해서만 사용됨을 알려드립니다. 바쁘시더라도, 잠시만 시간을 내어 응답해 주시면 저희 연구에 큰 도움이 되겠습니다. 감사합니다.

2013년 11월

관련 문의 :  김 속 희 연구위원 (031-888-9587) sukheek@suwon.re.kr
 이 승 규 연구원 (031-888-9895) sklee@suwon.re.kr
 생태교통마을사무소 고 경 아 국장 (010-2815-5090) ecomobilitysuwon@gmail.com

【조사원 기입 사항】

조사원 성명	(서명)	조사 일시	2013년 _____월 _____일
응답자 연락처	(전화번호) (_____) - (_____) - (_____)		

주의사항

- 본 조사표는 Ⅰ. 사업장 현황 조사, Ⅱ. 마을 환경 및 생태교통 수원 2013 행사에 대한 만족도 조사, Ⅲ. 차량 운전자 통행 특성 조사 등 3가지로 구성되어 있습니다.
- Ⅱ. 마을 환경 및 생태교통 수원 2013 행사에 대한 만족도 조사, Ⅲ. 차량 운전자 통행 특성 조사는 가구주 뿐만 아니라 모든 가구원이 각각 작성해 주십시오.
- 모든 조사 내용은 통계법 제33조에 의해 비밀이 보장되며, 본 조사의 목적(연구 및 통계 등) 이외의 다른 용도에는 절대 사용되지 않습니다.

Ⅰ. 사업장 현황 조사

- 다음의 조사 내용은 사업장의 특성을 구분하기 위한 자료입니다. 다음의 질문에 직접 기입을 하시거나 표시를 해주십시오.

문1] 현재 사업장의 주소는? 경기도 수원시 팔달구 _____ 동 _____ 번지

문2] 현재 거주지의 주소는? _____ 시(도) _____ 구(군) _____ 동(읍,면)

문3] 현재 함께 근무하고 있는 직원은 모두 몇 명입니까?(본인포함) _____ 명

문4] 귀하의 행궁동 입주기간은? _____ 년 _____ 개월 정도

문5] 귀하의 업종은? ① 도소매업 ② 숙박업 ③ 음식점업 ④ 부동산 및 임대업
수 제조업 숙 건설업 ⑦ 운수업 ⑧ 협회 및 단체
순 종교업 ⑩ 기타(_____)

문6] 사업장 점유 형태는? ① 자가 ② 전세 ③ 월세 ④ 기타(_____)

문7] 귀하의 사업장에서 소유하고 계신 차량 및 이륜차를 종류별로 적어 주십시오.

① 승합차 _____ 대 ② 승용차 _____ 대 ③ 화물차 _____ 대
④ 개인택시 _____ 대 수 오토바이 _____ 대 숙 자전거 _____ 대
⑦ 기타() _____ 대 ⑧ 없음

※ 이하 Ⅱ. 마을 환경 및 생태교통 수원 2013 행사에 대한 만족도 조사, Ⅲ. 차량 운전자 통행 특성 조사는 만10세 이상만 응답해 주십시오.

가구원 번호	1. 사업주와의 관계	2. 성별	3. 연령	
	1	① 사업주 ② 배우자 ③ 자녀 ④ 부모 수 고용직원 숙 기타	① 남성 ② 여성	① 10대 ② 20대 ③ 30대 ④ 40대 수 50대 숙 60대이상

Ⅱ. 마을 환경 및 생태 수원 2013 행사에 대한 만족도 조사

■ 다음은 기반시설 개선 이후의 마을 환경에 대한 만족도를 묻는 질문입니다. 다음의 질문에 직접 기입을 하시거나 ☑ 표시를 해주십시오.

문1] 귀하께서는 현재 행궁동 마을 환경에 대해 다음 항목별로 얼마나 만족하시는지를 ‘매우 많이 불만족’의 1점부터 ‘매우 많이 만족’의 5점 범위에서 만족도를 표시해 주십시오.

	매우 많이 만족	다소 만족	보통	다소 불만족	매우 많이 불만족
(1) 보행 환경(보도 폭, 장애물 여부 등)	수	④	③	②	①
(2) 자전거 이용 환경	수	④	③	②	①
(3) 대중교통 편리성	수	④	③	②	①
(4) 지역 내 미관 (간판정비, 전선지중화, 건물, 골목길 등)	수	④	③	②	①
(5) 야간 조명시설	수	④	③	②	①
(6) 쉼터 및 공원 조성	수	④	③	②	①
(7) 대기환경	수	④	③	②	①
(8) 소음환경	수	④	③	②	①
(9) 마을 문화 프로그램 운영	수	④	③	②	①
(10) 쓰레기 투기 상태	수	④	③	②	①
(11) 식재(나무심기), 화단 설치	수	④	③	②	①

■ 다음은 생태교통에 대한 인지도 및 인식에 대해 묻는 질문입니다. 다음의 질문에 직접 기입을 하시거나 표시를 해주십시오.

문2] 귀하께서는 생태교통(Eco-Mobility)이란 용어에 대해 얼마나 잘 알고 계십니까?

- 1 전혀 들어본 적이 없다 2 들어봤으나 잘 모른다 3 잘 알고 있다

문3] 귀하께서는 다음 중 생태교통(Eco-Mobility)과 관련 있는 주요 용어는 무엇이라고 생각합니까? 관련성이 높다고 생각하시는 순서대로 3가지만 적어주십시오.

1순위 (_____) 2순위 (_____) 3순위 (_____)

- | | | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 환경친화 | <input type="checkbox"/> 2 느낌 | <input type="checkbox"/> 3 행복 | <input type="checkbox"/> 4 건강 | 수 지속가능 |
| 속 상호교통 | <input type="checkbox"/> 7 대중교통 | <input type="checkbox"/> 8 통행선택 | 순 통합교통수단 | <input type="checkbox"/> 10 효율적 |
| <input type="checkbox"/> 11 녹색생활 | <input type="checkbox"/> 12 기후변화 | <input type="checkbox"/> 13 에너지절약 | <input type="checkbox"/> 14 모르겠다 | <input type="checkbox"/> 15 기타(_____) |

문4] 귀하께서는 다음의 생태교통의 직접적 효과 중 중요하다고 생각하는 것은 무엇입니까? 중요한 순서대로 3가지만 적어 주십시오.

1순위 (_____) 2순위 (_____) 3순위 (_____)

- 1 자동차 없는 거리로써 교통사고 위험 감소로 인한 안전증진 효과
 2 자동차 없는 마을 조성 및 생태교통 인프라 구축으로 환경개선 및 지역가치상승 효과
 3 주유비 및 차량관리비 감소로 인한 경제적 효과
 4 온실가스, 대기오염 물질 감축으로 기후변화 대응 및 대기질 개선 효과
수 걷기와 자전거 이용 등의 운동량 증가로 건강증진 효과
속 자동차 없는 거리로 소음환경 개선 효과
 7 통학, 통근 시간 단축
 8 지역내 녹지 공간 확대
순 산책하기 좋은 환경
 10 기타(_____)

문5] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 사업 이후 귀하의 환경오염문제에 대한 관심이 얼마나 많아졌습니까? ‘전혀 변화 없음’의 1점부터 ‘매우 많아짐’의 7점 범위에서 변화 정도를 표시해 주십시오.

매우 많아짐

약간 많아짐

전혀
변화 없음

7 ----- 수 ----- 수 ----- 4 ----- 3 ----- 2 ----- 1

문6] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 사업이 귀하에게 차보다 사람이 중요하다는 인식을 높이는데 얼마나 도움이 되었다고 생각하십니까? ‘전혀 도움 안됨’의 1점부터 ‘매우 많이 도움됨’의 7점 범위에서 도움 정도를 표시해 주십시오.

매우 많이
도움됨

보통

전혀
도움 안됨

7 ----- 수 ----- 수 ----- 4 ----- 3 ----- 2 ----- 1

문13] 귀하께서는 생태교통 수원 2013 사업 이후 마을문화프로그램, 이웃 간의 만남 등의 목적으로 하는 활동이 증가하였습니까?

① 증가함

② 감소함

③ 변화없음

문14] 귀하께서 거주하시는 마을 내부 또는 행궁동 인근으로 이동 시 주로 이용하는 교통수단은 어떤 것입니까?
다음의 각 시기별로 주 이용 교통수단을 표시해 주십시오.

	자가용	자전거	오토 바이	전동 휠체어	도보	기타
(1) 행사 이전 (2013년 8월까지)	①	②	③	④	수	속
(2) 9월 행사기간 (2013년 9월)	①	②	③	④	수	속
(3) 행사 이후 (2013년 10월부터)	①	②	③	④	수	속

■ 다음은 지속가능한 생태교통 마을을 구축하기 위한 방안에 대해 묻는 질문입니다. 다음의 질문에 직접 기입을 하 시거나 표시를 해주십시오.

문15] 귀하께서 거주하시는 마을 내에 불법주차 된 차량에 대해 얼마나 불편하다고 생각하십니까?

전혀 불편치 않음
보통
매우 불편함
 ⑦ ----- 속 ----- 수 ----- ④ ----- ③ ----- ② ----- ①

문16] 귀하께서는 통과 목적으로 화서문로, 신평로를 지나는 차량들에 대해 얼마나 불편하다고 생각하십니까?

전혀 불편치 않음
보통
매우 불편함
 ⑦ ----- 속 ----- 수 ----- ④ ----- ③ ----- ② ----- ①

문17] 귀하께서는 마을 안으로 차량이 진입하는 것에 대해 얼마나 불편하다고 생각하십니까?

전혀 불편치 않음
보통
매우 불편함
 ⑦ ----- 속 ----- 수 ----- ④ ----- ③ ----- ② ----- ①

문18] 귀하께서는 현재 구축된 시설을 바탕으로 생태교통 마을을 지속적으로 가꾸어나가는 것에 대해 어떻게 생각하십니까?

① 찬성한다(가꾸어 나가야 한다) ② 반대한다(중단해야 한다) ③ 기타(_____)

문19] 귀하께서는 지속가능한 생태교통 마을을 위한 통행체계 중 가장 바람직하다고 생각하시는 것은 무엇입니까?

① 일방통행제 ② 저속구간시행(20~30km/h 속도제한) ③ 일방통행, 저속구간 모두 시행
 ④ 필요하지 않음 수 기타(_____)

문20] 귀하께서는 생태교통 마을을 위한 차 없는 마을 운영 시 바람직한 운영 시기는 무엇이라 생각하십니까?

① 상시 ② 매주 주말(토,일) ③ 주 1회(토, 일 중 택일)
 ④ 월 1회 수 시행하지 않음 속 기타(_____)

문4] 생태교통 수원 2013 행사가 끝난 뒤, 보행자 위주로 개선 된 마을 안에서 귀하께서 운전할 때 속도의 변화가 생겼습니까?

- ① 속도를 줄이게 되었음 ② 속도를 더 내게 되었음 ③ 변화 없음

■ 다음은 가장 자주하는 통행에 대해 묻는 질문입니다.

문5] 가장 자주 가시는 곳의 통행목적은?

- ① 출퇴근 ② 통학 ③ 쇼핑 ④ 여가 수 업무 기타(_____)

문6] 가장 자주 가시는 목적지의 위치는? _____ 시(도) _____ 구(군) _____ 동(읍,면)

문7] 위의 목적지에 대한 1주일 간 평균통행 횟수는? 1주일 평균 왕복 (_____ 회) 통행

문8] 위의 목적지 통행 시 주로 이용하시는 교통수단은 무엇입니까? 다음의 각 시기별로 주 이용 교통수단을 표시해 주십시오.

	승용차	대중교통	자전거	오토바이	도보	기타
(1) 행사 이전 (2013년 8월까지)	①	②	③	④	수	속
(2) 9월 행사기간 (2013년 9월)	①	②	③	④	수	속
(3) 행사 이후 (2013년 10월부터)	①	②	③	④	수	속

문9] 위의 목적지 통행 시 승용차를 이용할 경우 1회 통행에 대한 거리 및 비용은 어느 정도입니까?

- (1) 통행 거리 : 왕복 _____ km
 (2) 유류비를 제외한 통행 비용(통행료, 주차료 등) : 왕복 _____ 원
 (3) 통행 시간 : 왕복 _____ 분
 (4) 목적지에서 주차공간 확보여부 ① 확보 ② 미확보 ③ 기타(_____)

문10] 위의 목적지 통행 시 승용차를 이용하지 않을 경우(혹은 이용하지 않았다고 가정한다면) 교통수단별 이용 횟수 및 비용은 어느 정도입니까?

- (1) 왕복 시 교통수단: 버스(_____ 회) 지하철/전철(_____ 회) (자전거 _____ 회) 기타수단(_____ 회)
 (2) 통행 비용 : 왕복 총 _____ 원
 (3) 통행 시간 : 왕복 총 _____ 분
 (4) 행궁동 사업장에서 버스 정류장까지의 도보시간 왕복 총 _____ 분
 (5) 목적지에서 버스 혹은 지하철/전철역까지의 도보시간 왕복 총 _____ 분

끝까지 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.