





# 도시교통체계 변화에 따른 원도심 상권 영향 고찰: 수원지역을 중심으로

A Study on the Effect of Urban Transportation Policy Changes on the Local Commercial  
District : Case of Suwon City

양은순

연구진

연구책임자 양은순 (수원시정연구원 연구위원)  
참여연구원 김숙희 (수원시정연구원 연구위원)  
한수민 (수원시정연구원 위촉연구원)

© 2019 수원시정연구원

**발행인** 최병대  
**발행처** 수원시정연구원  
경기도 수원시 권선구 수인로 126  
(우편번호) 16429  
전화 031-220-8001 팩스 031-220-8000  
<http://www.suwon.re.kr>  
**인쇄** 2019년 08월 31일  
**발행** 2019년 08월 31일  
**ISBN** 979-11-89160-89-0 (93330)

---

이 보고서를 인용 및 활용 시 아래와 같이 출처 표시해 주십시오.

양은순 외. 2019. 「도시교통체계 변화에 따른 원도심 상권 영향 고찰: 수원지역을 중심으로」.  
수원시정연구원.

---

비매품

## 국문요약

- 수원시는 수원역-팔달문-장안문에서 장안구청으로 이어지는 12개역을 연결하는 노면전차(트램) 사업을 진행하고 노면전차(트램)와 자전거, 보행자만 통행이 가능한 대중교통전용지구 도입을 추진 중에 있음
- 이러한 교통체계의 변화는 보행자수 증가(혹은 감소) 등 유동인구 변화에 직·간접적인 영향을 주게 되며 교통편의 변화 등의 요인으로 주변 상권에 영향을 미침
- 따라서 본 연구는 원도심 변화분석을 시작으로 교통체계변화의 국내·외 사례 분석, 수원시 대중교통전용지구 갈등영향분석 용역 주요 내용 분석을 수행하고 원도심 내 주요 상권현황과 전통시장, 상가상권 현황 분석을 수행함
- 또한 각 사례별 영향 중 상권관련 영향을 분석해 국내·외 사례 비교를 통한 원도심 상권영향 고찰을 수행하고 그 과정에서 도출된 정책적 시사점을 제공하고자 함
- 분석 결과 국내사례인 대구 중앙로와 연세로의 경우 대중교통전용지구 도입 이후 모두 매출액, 매출건수가 증가하고 방문객이 증가하는 등 상권이 활성화되는 긍정적인 영향이 나타남
- 수원시의 경우 아직 정책 수행 이전으로 상권영향을 확인할 수는 없으나 대상지역의 특성을 감안할 때 정책도입 이후 장기적으로 상권 활성화에 기여할 것으로 전망됨
  - 수원시 상권의 경우 유동인구수가 바로 매출액 증가로 이어지지는 않고 있어 단기적으로 유동인구 변화에 따른 급작스러운 매출액 변화는 크지 않을 것으로 전망됨
- 또한 수원시 상권은 대구 중앙로 상권과 유사하게 고령층 유동인구 비율이 높게 나타나며 이들의 매출액 기여도가 높은 특성이 있음
  - 팔달문로터리\_1,2,3상권은 대상구역 5개 상권 중 유동인구 수가 적고 고령자 유동층이 가장 많은 지역인 반면 매출액 비중은 높고 매출건수 및 매출액 증가 추이가 나타나는 상권임
- 특히 대상 상권 현황 중 관광, 여가, 오락, 숙박분야 매출액 증가가 음식업 및 생활서비스업 대비 높게 나타나는 특징을 보이고 있는데, 이러한 특징은 정책 도입시 대중교통 이용자가 증가하고 상권이 활성화될 개연성을 보여주는 부분임

- 매출변화 이외의 긍정적인 영향, 지역 이미지 개선, 환경개선, 관광 활성화, 지역 활성화 등이 이루어진다면 상권 활성화는 시차를 두고 자연적으로 실현될 수 있을 것으로 기대됨
- 한편 이러한 상권에의 긍정적인 영향은 노면전차도입 및 대중교통전용지구도입이 성공적으로 이루어질 것을 전제로 할 경우 가능하며, 다음과 같은 부분을 고려할 필요가 있음
  - 상권영향 고찰 과정에서 다음과 같은 시사점이 도출됨
- 노면전차 노선은 점차 확대해 나가는 것이 바람직해 보이며 그 구간 내에 일반차량 통행을 허용하는 방법을 고민해 볼 필요 있음
- 대중교통전용지구의 경우 국내·외 사례 대비 구간 총 길이가 상대적으로 긴 것으로 나타남에 따라 구역 조정 등 지구지정 연장에 대한 재고가 필요해 보임
- 대중교통전용지구 구간이 너무 길 경우 대상 구역을 회피해 상권이 위축되는 악영향이 나타날 수 있음
- 대상구역 내 영향 상권 범위 역시 너무 넓게 분포하고 있음
- 따라서 대중교통전용지구의 대상 범위를 교동사거리에서 팔달문, 장안문 구간으로 축소하거나 일부지역을 대상으로 시범운영 후 확대 운영하는 방안을 고려해볼 필요 있음
- 트램 운행구간은 동일하게 두되 버스와 트램전용 대중교통전용지구 범위를 화성행궁과 근접하고, 현재 상권 내 교통혼잡, 주차문제가 가장 심각한 구간이자 상권 분석에서 확인된 바와 같이 대중교통 이용률이 높은 고령 유동인구가 많은 교동사거리~팔달문~장안문 구간만을 대상지로 재고해 볼 필요 있음
- 특히 해당 구역 팔달문로터리\_1,2,3상권은 유동인구 수 자체가 상권매출액에 크게 영향을 미치고 있지 않았으며 고정 수요층을 확보하고 있는 지역으로, 교동사거리에서 팔달문, 장안문 구간만을 대상으로 할 때 정책의 효과가 더 높게 나타날 가능성이 있음
- 축소된 구간에는 주유소 등 대중교통전용지구화에 따른 직접적인 영향을 받는 상가가 없고 택시업체들의 반발도 기존노선 대비 줄어드는 등 갈등문제 해소에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
  - 본 제언에 대해서는 당연히 구간 축소 및 변동된 구간에 대한 교통관련 전문평가가 선행되어야 하며 상권영향의 측면에서 도출된 시사점임을 밝힘

- 기존 노선을 유지할 경우에는 버스전용 혹은 트램전용만으로 운영을 제한하지 말고 버스와 트램 혼합형 대중교통전용지구를 도입하는 것이 이상적일 것으로 보임
  - 한 가지 형태로 제한해 이동성이 떨어질 경우 장기적으로 대상구역 이용자가 줄고 유동인구가 감소해 지역이 쇠퇴하고 상권이 위축될 가능성이 있음
- 대중교통 우선지구를 운용 후 점차 전용지구화를 추진하는 것도 방법임
- 한편 심층인터뷰 과정에서 응답자 대부분이 해당 사업 자체를 자세히 알지 못하고 있는 문제점이 확인됨에 따라 사업에 대한 홍보와 정보 공유 노력이 절실한 것으로 평가됨
- 이상의 노력을 통해 최종적으로 대중교통전용지구에 대한 긍정적 기대효과에 대한 인식을 제고시키는데 정책방향성을 두고 사업을 추진할 경우 대중교통전용지구 도입의 성공적인 안착이 이루어질 것으로 기대됨
  - 자가용 이용 불편 증가로 인한 부정적 효과의 악순환 고리 역시 반대급부로 발생할 수 있음을 고려해 이를 줄이고 긍정적 효과 확대에 정책 방향성을 두고 사업을 추진할 필요

주제어: 대중교통전용지구, 노면전차(트램), 원도심, 상권영향, 교통정책



---

## 차례

---

<b>제1장 서론</b> .....	<b>1</b>
제1절 연구배경 및 목적 .....	3
제2절 연구의 범위 및 방법 .....	4
1. 공간적 범위 .....	4
2. 내용적 범위 .....	4
3. 연구 방법 .....	4
<b>제2장 원도심 도시교통체계 변화</b> .....	<b>7</b>
제1절 원도심 도시교통체계 변화 개요 .....	9
제2절 노면전차(트램)도입 .....	12
1. 사업 목적 .....	12
2. 법적 근거 .....	12
3. 사업 추진 경위 .....	12
4. 사업 세부 내용 .....	13
제3절 대중교통전용지구 지정 .....	19
1. 사업 목적 .....	19
2. 법적 근거 .....	19
3. 사업 세부 내용 .....	19
<b>제3장 도시교통체계 변화 국내·외 사례</b> .....	<b>21</b>
제1절 노면전차 국내·외 사례 .....	23
1. 노면전차(트램) 국내 사례 .....	23
2. 노면전차(트램) 해외 사례 .....	25
제2절 대중교통전용지구 국내·외 사례 .....	45
1. 대중교통전용지구 국내 사례 .....	45
2. 대중교통전용지구 해외 사례 .....	55

<b>제4장 수원시 대중교통전용지구 갈등영향분석 주요 내용</b> .....	<b>73</b>
제1절 갈등영향 내용 및 방향 .....	75
1. 갈등영향분석의 필요성 .....	75
2. 갈등영향분석 내용 및 수행 방향 .....	76
3. 분석 수행절차 .....	76
제2절 갈등영향분석 결과 .....	77
1. 소통박스 응답 결과 .....	77
2. 이해관계자 심층 분석 결과 .....	79
<b>제5장 원도심 주요 상권 현황</b> .....	<b>91</b>
제1절 원도심 상권 개요 .....	93
1. 행궁동 .....	93
2. 매교동 .....	96
3. 매산동 .....	98
제2절 원도심 상권 현황 .....	101
1. 행궁동 상권현황 .....	101
2. 매교동 상권현황 .....	115
3. 매산동 상권현황 .....	124
제3절 원도심 전통시장 및 상가상권 개요 .....	134
1. 원도심 전통시장의 역사 .....	134
2. 원도심 전통시장 및 상가상권 개요 .....	135
제4절 원도심 전통시장 및 상가상권 현황 .....	156
1. 주요 산업 분포 .....	156
2. 종사자 지위별 현황 .....	157
3. 주 사업 매출액 비중 .....	158
4. 연간 매출액 현황 및 추이 .....	159
5. 사업 분류별 고객 수 비중(일평균 판매 고객 수) .....	160
6. 주차환경 .....	161
7. 상업시설 현대화 .....	163
8. 활성화 사업 선호도(3가지 복수 응답) .....	165
9. 이용자 수 변동 인식 및 이유 .....	166

10. 기타 .....	167
<b>제6장 원도심 상권 영향 고찰 .....</b>	<b>171</b>
제1절 국내사례 영향 분석 .....	175
1. 연세로(신촌역_2) 상권 변화 .....	175
2. 대구 중앙로 상권 변화 .....	180
제2절 해외사례 영향 분석 .....	189
제3절 수원시 원도심 상권 영향 고찰 .....	199
1. 수원시 대중교통전용지구 내 주요 상권 기본 통계 .....	199
2. 유동인구 분석 .....	200
3. 매출추이 분석 .....	203
4. 소통박스 및 심층설문 결과를 통한 원도심 상권영향 고찰 .....	206
<b>제7장 결론 및 시사점 .....</b>	<b>211</b>
<b>참고문헌 .....</b>	<b>219</b>

## 표 차례

〈표 2-1〉 수원시 노면전차(트램) 도입 및 대중교통전용지구 조성 계획(안)개요 .....	11
〈표 2-2〉 노면전차 예상 이용객 수 .....	15
〈표 2-3〉 경전철 시스템 비교 .....	17
〈표 2-4〉 대중교통전용지구 대상구간 교통시설 현황 .....	20
〈표 2-5〉 대중교통전용지구 대상구간 교통량 현황 .....	20
〈표 3-1〉 국내 지자체 트램사업 추진 경과 및 계획 .....	23
〈표 3-2〉 트램 해외 사례 현황 1 .....	32
〈표 3-3〉 트램 해외 사례 현황 2 .....	39
〈표 3-4〉 신촌 대중교통전용지구 주요 갈등 내용 및 해결 방안 .....	49
〈표 3-5〉 연세로 주변 교통사고 발생 현황 .....	50
〈표 3-6〉 신촌지역 매출액, 이용객수 및 매출건수 .....	50
〈표 3-7〉 부산 동천로 대중교통전용지구 시민 만족도 설문조사 결과 .....	53
〈표 3-8〉 국내 대중교통전용지구 도입 현황 개요 .....	54
〈표 3-9〉 대중교통전용지구 북미 사례 .....	62
〈표 3-10〉 대중교통전용지구 해외 사례(북미 외) .....	69
〈표 4-1〉 소통박스 찬·반의견 응답빈도 .....	77
〈표 4-2〉 찬성하는 요인별 응답빈도 .....	78
〈표 4-3〉 반대하는 요인별 응답빈도 .....	78
〈표 4-4〉 트램 도입시 주요 이용목적 응답빈도 .....	79
〈표 4-5〉 갈등야기 우려사항 정리 .....	84
〈표 4-6〉 이해관계자별 갈등 분석 .....	86
〈표 5-1〉 행궁동 지역 상권 현황 .....	95
〈표 5-2〉 매교동 지역 상권 현황 .....	98

〈표 5-3〉 매산동 지역 상권 현황 .....	100
〈표 5-4〉 행궁동 상권 배후 인구 지표(2019년 3월 기준) .....	101
〈표 5-5〉 행궁동 상권 거주인구수·세대수 현황 .....	102
〈표 5-6〉 행궁동 상권 성/연령별 거주인구 현황 .....	102
〈표 5-7〉 행궁동 상권 성/연령별 유동인구 비율 .....	104
〈표 5-8〉 행궁동 상권 주거유형별 현황 .....	106
〈표 5-9〉 행궁동 상권 주변 평당 가격 비교 .....	107
〈표 5-10〉 행궁동 상권 주변 주요 시설 현황 .....	107
〈표 5-11〉 행궁동 상권 주요 버스정류장 정보 .....	108
〈표 5-12〉 행궁동 상권 서비스업 현황 .....	109
〈표 5-13〉 행궁동 상권 소매업 현황 .....	111
〈표 5-14〉 행궁동 상권 외식업 현황 .....	113
〈표 5-15〉 매교동 상권 배후 인구 지표(2019년 3월 기준) .....	115
〈표 5-16〉 매교동 상권 거주인구수·세대수 현황 .....	116
〈표 5-17〉 매교동 상권 성/연령별 거주인구 현황 .....	116
〈표 5-18〉 매교동 상권 성/연령별 유동인구 비율 .....	117
〈표 5-19〉 매교동 상권 주거유형별 현황 .....	120
〈표 5-20〉 매교동 상권 주변 평당 가격 비교 .....	120
〈표 5-21〉 매교동 상권 주변 주요 시설 현황 .....	121
〈표 5-22〉 매교동 상권 주요 버스정류장 정보 .....	121
〈표 5-23〉 매교동 상권 소매업 현황 .....	122
〈표 5-24〉 매산동 상권 배후 인구 지표(2019년 3월 기준) .....	124
〈표 5-25〉 매산동 상권 거주인구수·세대수 현황 .....	125
〈표 5-26〉 매산동 상권 성/연령별 거주인구 현황 .....	125
〈표 5-27〉 매산동 상권 성/연령별 유동인구 비율 .....	127
〈표 5-28〉 매산동 상권 주거유형별 현황 .....	129
〈표 5-29〉 매산동 상권 주변 평당 가격 비교 .....	130
〈표 5-30〉 매산동 상권 주변 주요 시설 현황 .....	130
〈표 5-31〉 매산동 상권 주요 버스정류장 정보 .....	131
〈표 5-32〉 매산동 상권 소매업 현황 .....	132
〈표 5-33〉 지동시장 개요 .....	136

〈표 5-34〉 못골종합시장 개요 .....	138
〈표 5-35〉 시민상가지장 개요 .....	140
〈표 5-36〉 남문로데오시장 개요 .....	141
〈표 5-37〉 남문패션 1번가지장 개요 .....	142
〈표 5-38〉 영동시장 개요 .....	143
〈표 5-39〉 미나리광시장 개요 .....	145
〈표 5-40〉 매산시장 개요 .....	146
〈표 5-41〉 역전시장 개요 .....	147
〈표 5-42〉 팔달문시장 개요 .....	149
〈표 5-43〉 역전지하도상가지장 개요 .....	152
〈표 5-44〉 구천동공구시장 개요 .....	153
〈표 5-45〉 매산로 테마거리상점가 개요 .....	154
〈표 5-46〉 종사자 지위별 현황 .....	158
〈표 5-47〉 연간 매출액 추이 .....	159
〈표 5-48〉 사업분류별 고객 수 비중 .....	161
〈표 6-1〉 상권영향 분석 활용 데이터 .....	174
〈표 6-2〉 신촌역_2상권(연세로상권) 지역 통계 .....	176
〈표 6-3〉 연세로(신촌역_2)상권 업종별 매출통계 .....	177
〈표 6-4〉 교통정책 시행 전·후 신촌지역 매출액, 이용객 수 및 매출 건수 .....	178
〈표 6-5〉 연세로 주변 공시지가 추이 .....	179
〈표 6-6〉 연세로 주변 교통사고 발생 현황 .....	179
〈표 6-7〉 대구 중앙로역_1상권 지역통계 .....	180
〈표 6-8〉 대구 중앙로역_2상권 지역통계 .....	181
〈표 6-9〉 대구 중앙로역_3상권 지역통계 .....	183
〈표 6-10〉 대구 중앙로역_4상권 지역통계 .....	184
〈표 6-11〉 대구 중앙로 상권 업종별 매출통계 .....	186
〈표 6-12〉 연도별 대구 교통사고 발생건수 .....	188
〈표 6-13〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 시행 전/후 대기오염도 비교 .....	188
〈표 6-14〉 노면전차(트램) 성공사례 .....	191
〈표 6-15〉 노면전차(트램) 실패사례 .....	194

〈표 6-16〉 대중교통전용지구 성공사례 .....	195
〈표 6-17〉 대중교통전용지구 실패사례 .....	198
〈표 6-18〉 수원시 대중교통전용지구 내 주요 상권 기본 통계 .....	200
〈표 6-19〉 수원 대중교통전용지구 내 주요 상권 업종별 매출통계 .....	205
〈표 6-20〉 갈등환경 종합정리 1 .....	208
〈표 6-21〉 갈등환경 종합정리 2 .....	209
〈표 7-1〉 수원, 대구, 연세로 대중교통전용지구 대상지 비교 .....	213

---

## 그림 차례

---

〈그림 2-1〉 수원형 노면전차 조감도 .....	13
〈그림 2-2〉 수원형 노면전차 노선도 .....	14
〈그림 2-3〉 사업대상지역 위치도 .....	20
〈그림 3-1〉 부산 오류도선 사업 조감도 .....	25
〈그림 3-2〉 대구시 중앙로 대중교통전용지구 시행 전/후 전경 .....	46
〈그림 3-3〉 연세로 대중교통전용지구 위치도 .....	47
〈그림 3-4〉 연세로 대중교통전용지구 교통처리대책 현황 .....	48
〈그림 3-5〉 신촌 연세로 대중교통전용지구 시행 전/후 전경 .....	50
〈그림 3-6〉 부산 동천로 주민의견 수렴 과정 .....	52
〈그림 3-7〉 부산 동천로 대중교통전용지구 시행 전/후 전경 .....	52
〈그림 4-1〉 소통 주요 쟁점의 관점 전환 .....	88
〈그림 5-1〉 행궁동 상권 거주인구수·세대수현황 .....	102
〈그림 5-2〉 행궁동 상권 유동인구 추이 .....	103
〈그림 5-3〉 행궁동 상권 시간대별 유동인구 비율 .....	104
〈그림 5-4〉 행궁동 상권 요일별 유동인구 비율 .....	105
〈그림 5-5〉 행궁동 상권 유입지별 유동인구 비율 .....	106
〈그림 5-6〉 행궁동 상권 주거유형별 비중 .....	107
〈그림 5-7〉 행궁동 상권 서비스업 점포 비중 .....	110
〈그림 5-8〉 행궁동 상권 서비스업 매출 비중 .....	110
〈그림 5-9〉 행궁동 상권 소매업 점포 비중 .....	112
〈그림 5-10〉 행궁동 상권 소매업 매출 비중 .....	112
〈그림 5-11〉 행궁동 상권 외식업 점포 비중 .....	114
〈그림 5-12〉 행궁동 상권 외식업 매출 비중 .....	114
〈그림 5-13〉 매교동 상권 거주인구수·세대수현황 .....	116

〈그림 5-14〉 매교동 상권 유동인구 추이 .....	117
〈그림 5-15〉 매교동 상권 시간대별 유동인구 비율 .....	118
〈그림 5-16〉 매교동 상권 요일별 유동인구 비율 .....	118
〈그림 5-17〉 매교동 상권 유입지별 유동인구 비율 .....	119
〈그림 5-18〉 매교동 상권 주거유형별 비중 .....	120
〈그림 5-19〉 매교동 상권 소매업 점포 비중 .....	123
〈그림 5-20〉 매교동 상권 소매업 매출 비중 .....	123
〈그림 5-21〉 매산동 상권 거주인구수·세대수현황 .....	125
〈그림 5-22〉 매산동 상권 유동인구 추이 .....	126
〈그림 5-23〉 매산동 상권 시간대별 유동인구 비율 .....	127
〈그림 5-24〉 매산동 상권 요일별 유동인구 비율 .....	128
〈그림 5-25〉 매산동 상권 유입지별 유동인구 비율 .....	128
〈그림 5-26〉 매산동 상권 주거유형별 비중 .....	129
〈그림 5-27〉 매산동 상권 소매업 점포 비중 .....	133
〈그림 5-28〉 매산동 상권 소매업 매출 비중 .....	133
〈그림 5-29〉 원도심 전통시장 및 상가상권 위치도 .....	136
〈그림 5-30〉 지동시장 현황 .....	137
〈그림 5-31〉 못골종합시장 현황 .....	139
〈그림 5-32〉 시민상가시장 현황 .....	140
〈그림 5-33〉 남문로데오시장 현황 .....	142
〈그림 5-34〉 남문패션 1번가시장 현황 .....	143
〈그림 5-35〉 영동시장 현황 .....	144
〈그림 5-36〉 미나리광시장 현황 .....	146
〈그림 5-37〉 매산시장 현황 .....	147
〈그림 5-38〉 역전시장 현황 .....	148
〈그림 5-39〉 팔달문시장 현황 .....	151
〈그림 5-40〉 역전지하도상가시장 현황 .....	153
〈그림 5-41〉 구천동공구시장 현황 .....	154
〈그림 5-42〉 매산로 테마거리상점가 현황 .....	155
〈그림 5-43〉 전통시장 및 상점가의 업종별 비중 .....	156
〈그림 5-44〉 전통시장 및 상점가 업종별 사업체 수 .....	157

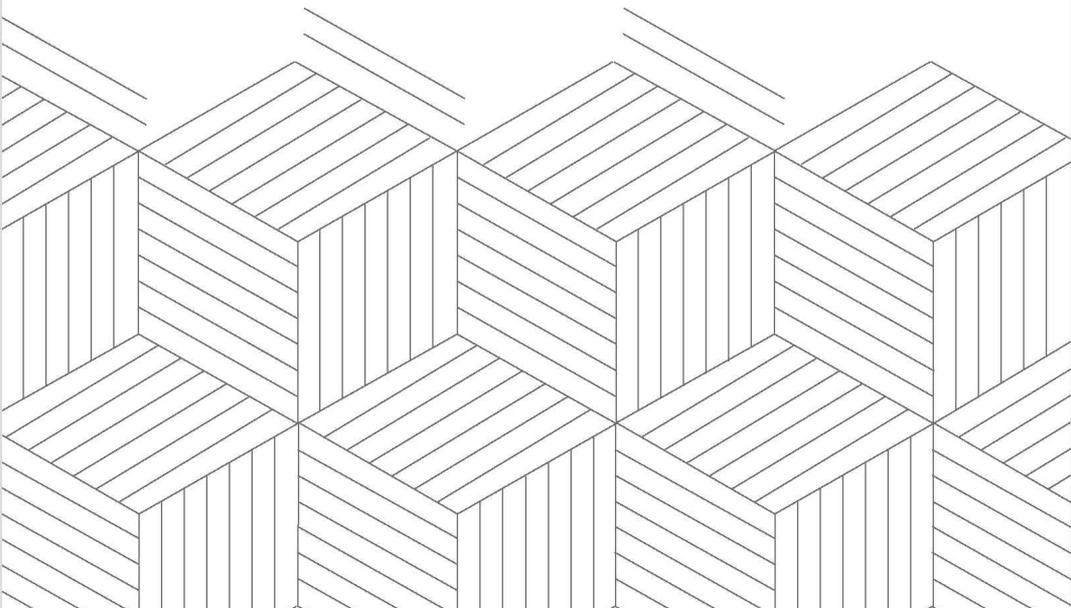
〈그림 5-45〉 주 사업 매출액 비중 .....	158
〈그림 5-46〉 사업분류별 총매출 비중(%) .....	160
〈그림 5-47〉 전통시장 및 상점가의 주차환경 만족도 .....	161
〈그림 5-48〉 전통시장 및 상점가별 주차환경 만족도 .....	162
〈그림 5-49〉 주차환경 개선방안 .....	163
〈그림 5-50〉 전통시장 상업시설 현대화사업 만족도 .....	163
〈그림 5-51〉 상가별 상업시설 현대화 사업 만족도 .....	164
〈그림 5-52〉 공동시설 현대화에 필요한 사업 조사표(3가지 복수응답) .....	164
〈그림 5-53〉 전통시장 및 상점가의 현대화 사업 필수 요소 .....	165
〈그림 5-54〉 활성화 사업 선호도(3가지 복수 응답) .....	166
〈그림 5-55〉 전통시장 및 상점가의 이용자 수 변동 인식 .....	166
〈그림 5-56〉 전통시장 및 상점가의 이용자 수가 줄어든 요인 .....	167
〈그림 5-57〉 판매증진을 위해 가장 필요한 사항 .....	168
〈그림 5-58〉 공동사업 활성화를 위해 필요한 부분 .....	168
〈그림 5-59〉 운영 애로사항 .....	169
〈그림 6-1〉 연세로(신촌역_2)상권 구역도 .....	175
〈그림 6-2〉 신촌역_2상권 유동인구 현황 .....	176
〈그림 6-3〉 대구 중앙로역_1상권 구역도 .....	180
〈그림 6-4〉 대구 중앙로역_2상권 구역도 .....	181
〈그림 6-5〉 대구 중앙로역_2상권 유동인구 현황 .....	182
〈그림 6-6〉 대구 중앙로역_3상권 구역도 .....	182
〈그림 6-7〉 대구 중앙로역_3상권 유동인구 현황 .....	183
〈그림 6-8〉 대구 중앙로역_4상권 구역도 .....	184
〈그림 6-9〉 대구 중앙로역_4상권 유동인구 현황 .....	185
〈그림 6-10〉 대구 중앙로 주변 평균 공시지가 추이 .....	187
〈그림 6-11〉 수원 대중교통전용지구 내 주요상권 구역도 .....	199
〈그림 6-12〉 수원역_1상권 유동인구 현황 .....	201
〈그림 6-13〉 수원역_2상권 유동인구 현황 .....	201
〈그림 6-14〉 팔달문로터리_1상권 유동인구 현황 .....	202
〈그림 6-15〉 팔달문로터리_2상권 유동인구 현황 .....	202

〈그림 6-16〉 팔달문로터리_3상권 유동인구 현황 .....	203
〈그림 6-17〉 반대 요인별 응답빈도 .....	206
〈그림 6-18〉 트램도입시 주요 이용 목적 응답 비중 .....	207
〈그림 7-1〉 대중교통전용지구 기대효과의 선순환과 악순환 전개도 .....	217



# 제1장 서론

제1절 연구배경 및 목적  
제2절 연구의 범위 및 방법





# 제1장 서론

## 제1절 연구배경 및 목적

- 수원시는 수원역-팔달문-장안문에서 장안구청으로 이어지는 12개역을 연결하는 노면전차(트램) 사업을 추진하고 있으며, 이와 함께 노면전차(트램)와 버스 등 대중교통수단과 자전거, 보행자만 통행이 가능한 대중교통전용지구의 도입을 추진 중임
  - 수원 노면전차(트램)사업은 2010년부터 계획되어 추진되고 있으며 2018년 2월 도로교통법 개정안 통과로 12개역 6.17km구간을 연결하는 구체적인 사업을 계획 중에 있음
  - 노면전차(트램)는 전기로 운행됨으로써 환경오염을 줄이는 생태교통수단으로 인식되고 있으며 대중교통 활성화에 기여할 것으로 기대되고 있음
- 이러한 교통체계의 변화는 보행자수 증가(혹은 감소) 등 유동인구 변화에 직·간접적인 영향을 미치게 되며 교통편의 등의 요인으로 주변 상권에 영향을 미침
  - 이연수 외(2014) 등에 따르면 점포 밀도가 상대적으로 높은 상권의 경우 상권규모, 교통인프라, 대중교통, 유동인구 중 대중교통에 관한 변수가 상권 점포 매출액에 가장 큰 영향을 미치는 것으로 나타남
- 따라서 수원시 원도심 상권의 현황 및 유형을 분석하고 원도심 상권의 특성 하에 새로운 도시교통체계의 도입이 수원시 원도심 상권에 미치는 영향을 고찰해 보고자함
  - 수원시 원도심 상권의 유형 분석을 통해 대중교통전용지구 도입에 따른 상권변화 가능성을 살펴보고 긍정/부정적 효과를 분석
- 도시교통체계 변화의 긍정적 영향과 함께 변화에 따른 주변 상인들의 불안감, 부정적 여론, 불확실성 등을 해소하고 교통인프라 정책 수행의 정당성을 제공하려는데 연구의 의의가 있음

- 교통체계 변화의 상권영향에 관한 체계적인 분석을 통해 상권의 위축을 우려하고 있는 시민들에게 신뢰성 있는 정책 목표 제시
- 교통 수요를 반영하고 검증된 데이터를 제공함으로써 도시교통 정책 변화에 따른 공공갈등을 예방하는데 기여

## 제2절 연구의 범위 및 방법

### 1. 공간적 범위

- 협의의 범위: 수원시 원도심 일대
  - 행궁동, 매교동, 매산동
  - 대중교통전용지구 내 전통시장 및 상가
  - 수원역\_1,2상권, 팔달문로터리\_1,2,3상권
- 광의의 범위: 수원시 전반

### 2. 내용적 범위

- 원도심 도시교통체계 변화 내용 분석
- 교통체계변화 국내·외 사례 분석
- 수원시 대중교통전용지구 갈등영향 용역 주요 내용 분석
- 원도심 주요 상권 현황 분석
- 원도심 전통시장 및 상가상권 현황 분석
- 국내사례 상권영향 분석
- 해외사례 상권영향 분석
- 소통박스 및 심층설문 결과 활용 원도심 상권영향 고찰
- 국내·외 사례 비교를 통한 원도심 상권 영향고찰 및 시사점 도출

### 3. 연구 방법

- 문헌조사: 수원 상권의 역사 및 교통정책 영향 관련 문헌조사, 선행연구 조사
- 수원 원도심 상권분석: 현황, 특성, 역사 등
- 상가주민, 이용자 대상 설문조사(소통박스, 갈등영향분석 심층분석 결과 활용)
- 대중교통전용지구 국내·외 사례 분석

## 〈 연구방법 및 내용 〉

연구 단계	연구방법	연구내용
1단계	현황분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 수원시 도시교통정책 변화 현황 분석               <ul style="list-style-type: none"> <li>• 노면전차 도입 개요</li> <li>• 대중교통전용지구 개요</li> </ul> </li> <li>■ 수원시 원도심 상권 분석               <ul style="list-style-type: none"> <li>• 행궁동, 매산동, 매교동상권 현황분석</li> <li>• 원도심 전통시장 및 상가상권 현황분석</li> <li>• 수원역_1,2상권, 팔달문로터리_1,2,3상권 현황분석</li> </ul> </li> </ul>
2단계	문헌 및 선행연구 분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 대중교통전용지구관련 문헌 및 선행연구 분석</li> <li>■ 수원시 원도심 대중교통전용지구 및 노면전차(트램) 갈등영향분석 용역 결과 분석</li> </ul>
3단계	사례분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 국내 대중교통전용지구 도입 사례 분석: 연세로, 대구 중앙로, 부산 동천로</li> <li>■ 트램도입, 대중교통전용지구 해외 사례 분석(실패사례 포함)</li> </ul>
4단계	현황분석, 국내·외사례분석을 통한 수원시 도시교통체계 변화에 따른 원도심 상권영향 고찰	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 국내외사례 분석결과와 수원시 원도심 상권현황분석 결과를 통한 도시교통체계 변화에 따른 원도심 상권영향 고찰</li> </ul>
5단계	상권영향고찰 과정에서 도출한 시사점 제언	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 원도심 상권 활성화는 노면전차도입 및 대중교통전용지구도입이 성공적으로 이루어질 때 뒤따라 오는 결과로</li> <li>■ 이를 위해 노면전차도입 및 대중교통전용지구 도입의 성공적인 안착을 위한 정책적 시사점 제시</li> </ul>

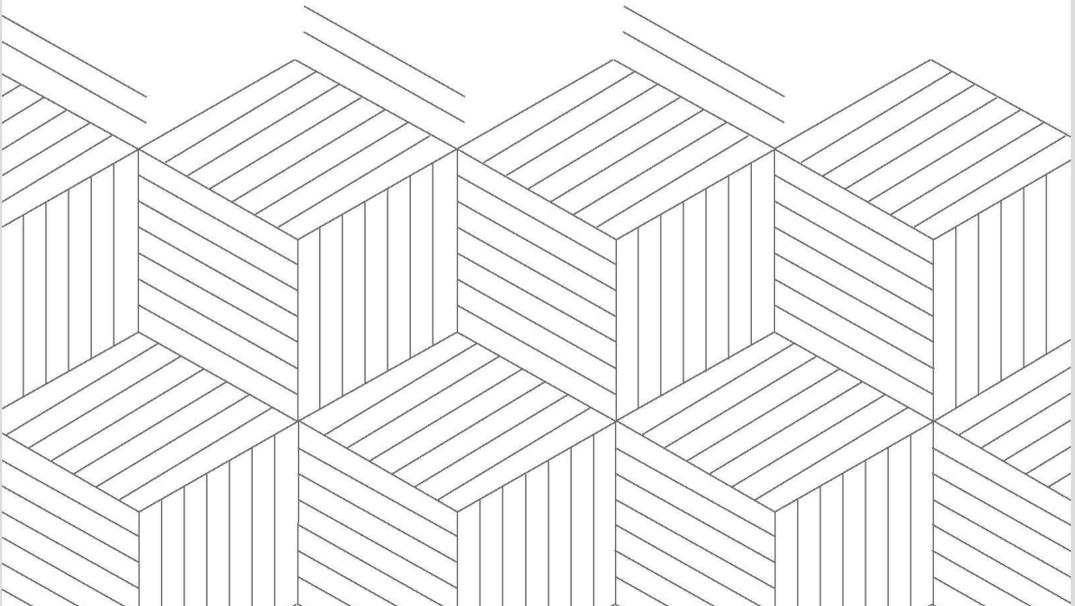


# 제2장 원도심 도시교통체계 변화

제1절 원도심 도시교통체계 변화 개요

제2절 노면전차(트램)도입

제3절 대중교통전용지구 지정





## 제2장 원도심 도시교통체계 변화

### 제1절 원도심 도시교통체계 변화 개요

- 수원시는 행궁동 일대 원도심을 중심으로 노면전차(트램)도입 및 대중교통전용지구 구조성을 계획 중에 있음
  - 수원시는 민선 5기 출범 직후인 2010년부터 ‘친환경 교통수단 도입 사업계획’을 수립하고 노면전차 도입 대상지 선정, 타당성 검증, 갈등영향분석 등 장기적인 계획 하에 꾸준한 준비작업을 진행하고 있음
    - 트램도입은 2003년 ‘수원시 2020 도시계획’ 이후 도입이 추진되고 있으며 2010년 이후 시의 정책방향에 따라 본격적으로 사업계획이 구체화되고 있음
    - 특히 2018년 3월 트램 운행 근거를 담은 ‘도로교통법 개정안’ 통과로 트램운행에 필요한 모든 법적 근거가 마련됨<sup>1)</sup>
  - 또한 노면전차 활용의 효율성을 극대화하고 ‘자동차중심’ 도시교통체계를 ‘친환경 사람중심’ 교통체계로의 전환을 위해 대중교통전용지구 조성 계획을 추진 중에 있음
    - 수원시는 2012년부터 트램이 다니는 일부 구간을 대상으로 대중교통전용지구 조성 계획을 동시에 추진하고 있음
- 이를 통해 만성적인 교통체증을 해소하고 미세먼지 저감 등 도심 대기환경 개선, 원도심 상권활성화, 수원화성 등 관광지 방문객 유도 등 수원시 지역경제 활성화에 기여할 것으로 기대
- 노면전차(트램) 도입
  - 사업구간 및 사업내용
    - 수원역을 시작으로 팔달문, KT위즈파크, 장안구청, 복수원복합환승센터(건립예정)에 이르는 총 길이 6.5km 구간
    - 5량 내외의 무가선 저상 노면전차를 계획하고 있으며 복선의 도로 중앙 자체궤도(안)

1) 트램은 도시철도에 해당되어 도시철도법, 철도안전법 및 도로교통법의 적용을 받음

형태로, 12개의 정거장을 통해 승하차가 가능하도록 할 계획임

- 운행은 출퇴근 첨두시간 7분, 평일 낮 비첨두시간 9-10분 간격(계획)
- 탑승가능인원: 200명 내외
- 요금: 시내버스요금 수준
- 사업기간
  - 2023년 개통 목표
- 총사업비
  - 전체 사업비로 1,700억원이 소요될 예정이며 이중 국비 18%와 민자 50%를 제외한 32%를 수원시에서 조달할 계획임

■ 대중교통전용지구 조성

- 사업구간 및 사업내용
  - 노면전차 구간 중 수원역에서 교동사거리, 중동사거리를 거쳐 장안문까지 총 길이 3.4km구간을 대중교통전용지구로 조성할 계획임
  - 혼합형구간: 버스와 트램 혼합형 대중교통전용지구로 수원역에서부터 중동사거리까지 1.8km구간을 대상으로 함
  - 궤도형구간: 트램전용 대중교통전용지구로 중동사거리에서 장안문까지 1.6km구간을 대상으로 함
- 사업기간
  - 2023년 시행을 목표
- 총사업비
  - 총사업비로 205억원이 소요될 것으로 예상되고 있으며 이중 국비 102억원을 제외한 지방비 103억원이 소요될 전망

〈표 2-1〉 수원시 노면전차(트램) 도입 및 대중교통전용지구 조성 계획(안) 개요

구분	노면전차(트램) 도입	원도심 대중교통전용지구 조성
사업구간	수원역~팔달문~kt위즈파크~장안구청 ~북수원복합환승센터(건립예정)	수원역~교동사거리~중동사거리 ~장안문
사업기간	2010 ~ 2023	2012 ~ 2023
사업내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 무가선트램 L=6.5km,</li> <li>▪ 정거장 12개소</li> <li>▪ 5량객차</li> <li>▪ 운행간격: 출퇴근시간 7분, 평일 낮 비첨두시간 9~10분</li> <li>▪ 탑승인원: 약 200명 내외</li> <li>▪ 요금: 시내버스요금 수준</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L=3.4km</li> <li>▪ 혼합형(버스+트램), 궤도형(트램 전용) 추진</li> <li>• 혼합형: 수원역~중동사거리 1.8km</li> <li>• 궤도형: 중동사거리~장안문 1.6km</li> </ul>
총사업비	1,700억원 (국비:지방비:민자=18:32:50) 건설비용: 지하철의 1/6 수준	205억원 (국비 102억원, 지방비 103억원)
노선도		

자료: 수원시 내부 자료

■ 대중교통전용지구 도입 배경

- 현재의 도시교통문제 및 도시공간문제 해결의 대안으로 대중교통전용지구 도입 계획
- 현재 도시교통문제:
  - 차량위주의 도심교통
  - 교통비용의 증가
  - 환경문제
- 현재 도시공간 문제
  - 외연적 공간확산 문제
  - 도심쇠퇴
  - 도심상권 위축

## 제2절 노면전차(트램)도입

### 1. 사업 목적

- 수원시는 친환경 노면전차 도입을 통해 대중교통 이용을 활성화함으로써 도심의 자동차 통행을 억제하고 사람중심 교통체계로의 전환을 추진
- 또한 정체되고 있는 해당지역 상권을 활성화하고 관광 수요 창출, 주변지역 도시재생 활성화 달성을 목표로 하고 있음

### 2. 법적 근거

- 도시철도법, 철도안전법, 도로교통법(트램 3법)에 근거해 법적 여건 조성 완료
  - 도시철도법 개정(2016.12.2.): 노면전차 전용도로, 전용차로, 혼용차로 등을 규정
  - 철도안전법 개정(2017.1.): 토지의 형질변경 등 개발행위를 제한하는 철도 궤도 끝선 양측 30m 구간 '철도보호지구'를 노면전차의 특성을 감안해 10m로 완화하는 개정 완료
  - 도로교통법 개정(2018.3.27.): 도로공간에 자동차와 노면전차가 함께 통행할 수 있도록 개정

### 3. 사업 추진 경위

- 2010.07.27.: 친환경 교통수단 도입 사업계획 수립
- 2010.11.01.: 친환경 교통수단 도입을 위한 시의회 설명회 개최
- 2011.12.09.: 경기도 도시철도 기본계획 공청회 개최
- 2013.01.02.: 예비타당성조사 대상사업 선정(기획재정부)
- 2013.07.17.: 경기도 도시철도 기본계획 확정고시(국토교통부)
- 2016.3.: 수원트램 민간투자사업 제안서검토 의뢰(KDI PIMAC)
- 2016. 12.: 도시철도법 개정 공포
- 2017. 1.: 철도안전법 개정 공포
- 2018. 3. 도로교통법 개정 공포(트램 3법 정비완료)
- 2018. 10.: 갈등영향분석 용역 착수
- 2018. 12. ~ 2019. 1.: 무가선 저상트램 실증노선 공모 제안
  - 결과 : 1차 차선험상대상도시 선정(2차 실증노선 유치는 실패)

- 2019. 2.: 철도 전담 T/F 운영
- 2019. 2.: 수원시장·국토부장관 면담(2회차 실증사업 요구)
- 2019. 4.: 원도심 교통수요관리 종합대책 수립용역 착수
- 2019. 4.: 갈등영향분석 용역 완료

#### 4. 사업 세부 내용

- 노면전차의 정의
  - 노면전차란 도로상 일부에 부설한 매립형 레일 위를 주행하는 전차
  - 레일 위를 일반 차량이나 버스, 사람이 지나갈 수 있도록 매립형으로 설계됨(철도와 도로가 융합된 대중교통 수단)
  - 버스에 비해 정시성, 쾌적성이 뛰어나고 교통약자의 이용 및 환승이 편리한 교통수단

〈그림 2-1〉 수원형 노면전차 조감도



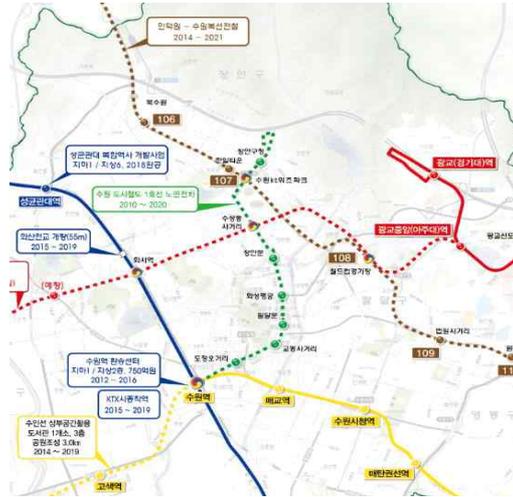
주: 「생태교통 2013」 기간 중 전시된 무가선 트램 조감도

- 도입노선
  - 수원역~매산로~정조로~화성행궁~장안문~수원kt위즈파크~장안구청~북수원 복합환승센터(건립예정), 총 6.5km
- 노선 도입시 환승가능 예정지
  - 수원역: 분당선, 수인선
  - 수성중사거리: 신분당선
  - 수원kt위즈파크: 인덕원-수원선(예정)
  - 북수원복합환승센터(예정): 수원시내 주요구간, 서울, 인접도시

■ 특징 및 장점

- 무가선(배터리 전기 공급형), 매립형 레일, 저상형
- 친환경: CO<sub>2</sub> 배출량, 승용차의 1.5%, 승용차 174대, 버스 3대 수송 능력
- 높은 경제성: 지하철 건설비의 약 1/6 수준, 승객수송능력 지하철의 25%
  - 건설비: 지하철 1,300억원/km, 고가형 경전철 400~700억원/km, 노면전차 약 200억원/km
- 승용차 수요 흡수로 인한 교통 혼잡 완화: 교통수요관리효과

〈그림 2-2〉 수원형 노면전차 노선도



\* 교통수요관리: 급증하는 교통수 주: 점선은 계획도

요 대응을 위해 도로건설 등의 방법이 제한적인 경우(도로건설을 위한 도시공간 문제 및 예산제약 등) 대중교통 이용 유도를 통해 자동차 통행량을 억제, 도심에서 승용차 통행을 일정 수준으로 관리

- 구조물 불필요: 버스정거장형 승하차시스템
- 승하차 및 이용에 장애인, 고령자 친화적으로 설계(저상차량)
- 낮은 소음도
- 낮은 사고율: 유럽사례 기준 오토바이, 보행, 자전거, 자가용, 버스 철도 대비 가장 낮은 사고율을 보임
- 짧은 대기시간
- 도시미관 및 조망권 개선: 잔디, 석재블록, 조경 부설, 고가 구조물 불필요, 무가선
- 환승할인요금제 적용, 전철 및 버스 대비 짧은 환승거리
- 지하철과 버스의 단점을 보완하는 대중교통수단이라 할 수 있음

**[노면전차 운행에 따른 이산화탄소(CO<sub>2</sub>)배출량 저감 효과]**

CO<sub>2</sub> 배출량 감소: 474,160톤/년, CO<sub>2</sub> 배출 절감 편익: 860억원/년, 수원시 소나무숲 121km<sup>2</sup> 조성 효과

\* 분석의기본가정

승용차평균속도: 30km/h, 승용차평균통행거리: 15,000km/년/대, 승용차재차인원: 1.33명/대

CO<sub>2</sub> 배출원단위: 183.245g/km/대, CO<sub>2</sub> 절감편익원단위: 33.22원/km/대(이상예비타당성조사지침 참조)소나무1그루

흡수량: 12kg/년(환경부홍보자료), 소나무숲밀도: 0.25그루/m<sup>2</sup>

(수원시청 내부 자료, 대전시 자료 재인용)

- **주행 속도**
  - 도심: 약 30km/h, 외곽지: 최대속도인 70-80km/h
- **구간별 계획**
  - 총 6.5km구간 중 대중교통전용지구 3.4km를 제외한 나머지 3.1km 구간은 일반차량, 버스, 택시 등과 공유
  - 대중교통전용지구로 계획 중인 수원역~장안문 구간 중
    - 수원역~중동사거리(1.8km) 구간은 버스와 트램 혼합형으로 운영
    - 중동사거리~장안문(1.6km) 구간은 트램전용의 궤도형으로 운영할 계획
  - 현재 해당 구간 버스 운행 노선: 약 50여개
- **운영계획**
  - 5량 내외의 무가선 저상 노면전차, 12개의 정거장
  - 운행간격: 출퇴근 첨두시간 7분, 평일 낮 비첨두시간 9-10분 간격(계획)
  - 탑승가능인원: 200명 내외, 최대 246명 탑승 가능
  - 중앙자체궤도(안), 복선형(안)
  - 요금: 시내버스요금 수준, 환승제, 할인제 등 일반대중교통과 연계
  - 전문운영사가 대행하고 시가 보조(안)
- **예상 이용객**
  - 사전예비타당성 및 기본계획 용역 결과에 따르면 일일수요는 시간경과에 따라 점차 확대될 것으로, 연평균 일일 약 4만 6천명이 이용할 것으로 전망됨
  - 통행량이 많은 첨두시의 경우 시간당 약 4,700명, 비첨두시의 경우는 시간당 약 2,000명이 이용할 것으로 예상됨
  - 이는 수원역~장안구청 방향 버스 이용객 일일 13만명, 장안구청~수원역 방향 일일 10만명<sup>2)</sup> 대비 보수적으로 산정된 결과로 도입 이후 실제 이용객은 훨씬 많을 것으로 전망됨

〈표 2-2〉 노면전차 예상 이용객 수

구분	일일수요(인/일)	첨두시(인/시)	비첨두시(인/시)
2017년	43,565	4,114	1,862
2021년	43,828	4,596	1,971
2026년	46,896	4,914	2,108
2031년	47,540	4,986	2,137
2036년	48,184	5,057	2,168
평균	46,003	4,733	2,049

자료: 2030년 수원도시기본계획(2014)

2) 수원시 내부자료 기준

■ 경전철시스템 비교

○ 노면전차

- 일반도로면에 레일을 부설하여 주행하는 교통시스템
- 기존도로를 활용할 수 있어 건설비가 적고 기존 도로교통수단과의 갈등을 줄일 수 있음
- 배터리를 활용하는 무가선 설치가 가능하며 도시 경관과 조화를 이루기에 적합함
- 저장형 운행으로 교통약자들이 이용하기에 편리
- 지하철과 버스의 단점을 보완한 대중교통수단으로 2014년 기준 전세계적으로 경전철의 88%가 노면전차로 활용되고 있음
- 위의 특징 및 기타 경전철과 비교시 수원시에 활용하기에 가장 적합하고 유용한 수단으로 평가되어 도입이 결정됨

○ 모노레일

- 궤도가 하나인 철도의 총칭으로 궤도 위를 달리는 방식과 열차가 궤도에 매달려서 운행하는 방식으로 나뉨
- 구조물 폭원 및 용지점유 면적이 작아 도심지 공간 활용에 유리
- 구조물 설치가 필요해 노면전차 대비 공사비가 높고 운행시간 계획에 제약이 따름

■ 유사 시스템 (BRT 전용차량)

○ AGT(Automated Guidedway Train)

- 철제차륜형과 고무차륜형으로 구분되며 철제차륜은 다시 선형유도모터(LIM)와 원형 회전모터형으로 구분되며 이에 따라 수송능력, 속도 등에 조금씩 차이가 있음
- 무인운전이 가능한 신교통시스템에 속하며 국내에서 용인, 의정부, 부산 등에서 경전철로 활용되고 있음

○ 바이모달트램 (굴절버스의 일종)

- 전용궤도와 일반도로를 모두 달릴 수 있는 듀얼모드 방식의 교통시스템
- 버스의 유연성과 경제성 + 철도의 정시성 결합형
- 저렴한 사업비용, 저상수평 승하차시스템, 우수한 승차감 등의 장점이 있어 세종시에서 시범 운행 중에 있으나 잦은 고장 등 보완이 필요한 상황임

〈표 2-3〉 경전철 시스템 비교

구분	노면전차 (Light Rail Transit)	모노레일 (Monorail)	AGT (Automated Guidedway Train)	바이모달트램 (Bi-modality Tram)
차량형식	차륜 모터 장착	자체동력	철제차륜 및 고무차륜	바퀴 구동식
궤도	도로중앙 자체궤도	공중궤도	고가 등 전용궤도	일반도로, 자체궤도
차량편성	4량 내외	6량	2~6량	2~4량
최대수송인원 (명/시간/방향)	5,000~1.5만명	4,000~1만명	7,000~25,000명	2,000~5,000명
주요 특징	<ul style="list-style-type: none"> <li>기존도로 활용(일반도로에 레일 부설)</li> <li>수평동선으로 승객 접근성 우수</li> <li>소음, 진동, 매연이 없는 친환경 교통수단</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>궤도가 하나인 철도의 총칭</li> <li>궤도가 공중에 가설되어 지장물 영향 없음</li> <li>노선망을 다양하게 조성할 수 있음</li> <li>도시철도와 버스의 중간 수송규모</li> <li>도심지 공간활용에 유용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>고가 등 전용궤도를 주행</li> <li>경량화를 위해 알루미늄제나 선유강화플라스틱철제차륜을 부착한 소형차량이 가이드웨이를 따라 주행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>저렴함 사업비용</li> <li>고무타이어 사용</li> <li>전차륜 조향 시스템과 정밀정차 시스템으로 승차감 우수</li> <li>버스처럼 일반도로와 지하철처럼 전용궤도에서 자동 운전이 가능</li> </ul>
사례	<ul style="list-style-type: none"> <li>프랑스 스트라스부르</li> <li>영국 맨체스터</li> <li>독일 뒤셀도르프</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>일본도쿄, 지바현</li> <li>하네다 공항</li> <li>미국 디즈니랜드</li> <li>대구 3호선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>용인경전철</li> <li>의정부경전철</li> <li>부산김해경전철</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>네덜란드 아인트호벤</li> <li>프랑스 루앙</li> <li>세종시 BRT (시범운영)</li> </ul>
				

자료: 2030년 수원도시기본계획(2014) 재정리 및 추가 작성

■ 사업기간

- 2023년 시행 계획
- 통행차단-굴착-레일부설-복구-통행개시 순으로 진행 예정

■ 재원 조달 계획: 예상 총 소요 비용: 약 1,700억원

- 정부사업으로 추진시: 국가 60%(1,000억원), 경기도 및 수원시 40%(700억원)
- 민간투자사업으로 진행시: 민간 50%, 국가 18%, 지방 32%(수원시 부담액 약 540억원)

■ 예상 편익

- 통행시간 단축(수원역-장안구청까지 버스대비 10분 단축), 교통사고 감소, 주차비용 절약, 자동차 운행비용 절감
- 환경개선 및 대기질 개선, 도시재생효과
- 주변상권 활성화, 관광수요 창출 등의 직/간접 편익 발생

### 제3절 대중교통전용지구 지정

#### 1. 사업 목적

- 대중교통전용지구 지정은 쾌적한 보행환경을 조성하고 친환경 노면전차 도입 등을 통해 대중교통이 원활하게 운행되는 사람중심의 교통체계 조성을 목적으로 함
- 이를 통해 만성적인 교통체증을 해소하고 미세먼지 저감 등 환경개선, 원도심상권활성화, 수원시 관광활성화 및 도시재생활성화 달성을 목표로 함
- 따라서 크게 대중교통 이용편의 증진, 보행환경개선, 교통수요관리(자동차 교통량을 도시 내에서 일정 수준으로 관리), 도심활성화를 목적으로 하고 있음

#### 2. 법적 근거

- 대중교통전용지구 관련 법/제도로는 도시교통정비촉진법 및 시행령, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 및 시행령, 도로교통법, 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법, 교통안전시설 등 설치·관리에 관한 규칙, 경기도 친환경교통개선지구 지정·운영 조례안 등이 있음
  - 도시교통정비촉진법 및 시행령, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 및 시행령
  - 도로교통법, 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법, 경기도 친환경교통개선지구 지정·운영 조례안

#### 3. 사업 세부 내용

- 대중교통전용지구 정의
  - 대중교통전용지구란 버스나 노면전차 등 대중교통과 자전거, 비상교통수단 및 보행자만 통행이 가능하고 일반 차량의 진입이 제한된 구역을 말함
- 사업구간
  - 노면전차 구간 중 수원역에서 교통사거리, 중동사거리를 거쳐 장안문까지 총 길이 3.4km 구간을 대중교통전용지구로 조성할 계획임
    - 주요 통과도로는 매산로, 정조로
- 사업기간: 2023년 시행 계획
- 총사업비: 205억원이 소요될 것으로 예상되고 있으며 이중 국비 102억원을 제외한 지방비 103억원이 소요될 전망

■ 수원시 대중교통전용지구 유형

- 수원시 대중교통전용지구는 1) 버스만 운행하는 버스형 전용지구, 2) 노면전차 등 전용궤도를 가진 교통수단만의 운영을 허용하는 궤도형, 3)버스와 전용궤도의 교통수단이 동시에 허용되는 혼합형 유형 중 2)의 궤도형과 3)의 혼합형으로 운영될 예정임
- 혼합형구간: 수원역에서부터 중동사거리까지 1.8km 구간
- 궤도형구간: 중동사거리에서 장안문까지 1.6km 구간 대상

〈그림 2-3〉 사업대상지역 위치도



자료: 김숙희 외(2014)

■ 대상구간 특징

- 주요통과도로인 매산로와 정조로는 폭 25.0m, 5개차로와 양측 보도로 구성
- 교통 혼잡구간으로 20~50여개의 버스노선과 승용차가 다니고 있음
- 양방향 일일 교통량은 2014년기준 연평균 매산로 46,838대, 정조로 31,411대 수준임
- 대상구간 내 횡단보도 38개소, 교차로 15개소, 버스정류장 29개소(양방향) 등이 위치
- 통과도로를 따라 화성행궁, 팔달문, 장안문 등 많은 문화재와 관광지가 위치함

〈표 2-4〉 대중교통전용지구 대상구간 교통시설 현황

구분	횡단보도	교차로	버스정류장
개소수	38개소	15개소	29개소(양방향)

자료: 2030년 수원시 도시기본계획(2014)

〈표 2-5〉 대중교통전용지구 대상구간 교통량 현황

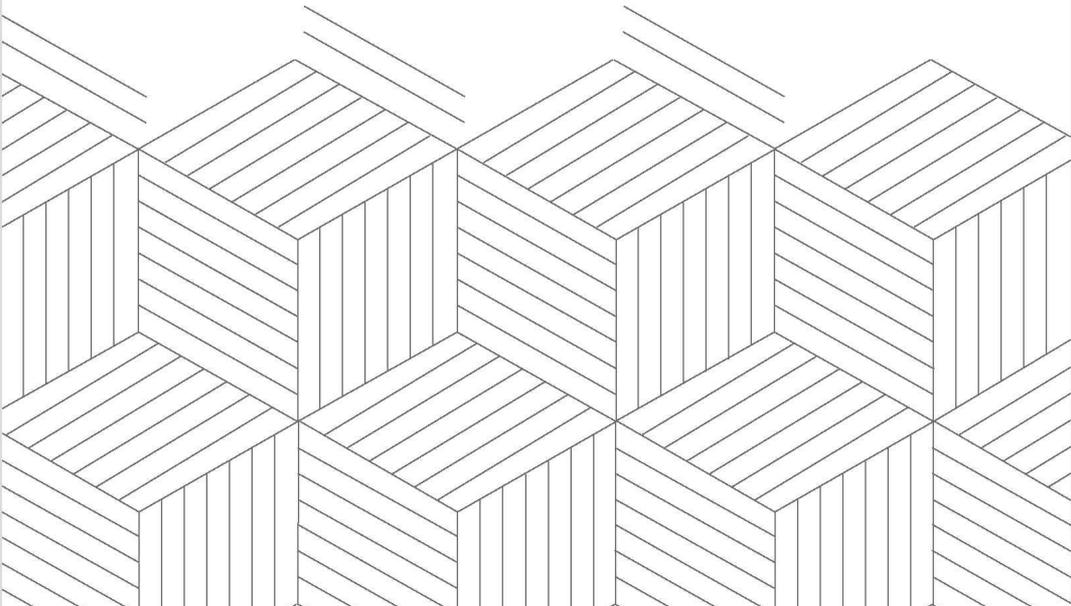
도로명	매산로	정조로	비고
교통량(1일, 양방향)	46,838대	31,411대	연평균일교통량기준

자료: 2030년 수원시 도시기본계획(2014)

# 제3장

## 도시교통체계 변화 국내·외 사례

제1절 노면전차 국내·외 사례  
제2절 대중교통전용지구 국내·외 사례





## 제3장 도시교통체계 변화 국내·외 사례

### 제1절 노면전차 국내·외 사례

#### 1. 노면전차(트램) 국내 사례

- 국내에서는 1898년 경성전차를 중심으로 이용되다 광복 이후 버스로 대체되어 이용이 중단됨
- 현대 기술을 이용한 신노면전차의 운영 사례는 없으며 수원에서 계획 중인 수원 도시철도 1호선(노면전차)과 부산광역시 남구 오륙도선, 서울특별시 위례선, 경기도 성남시 성남 1, 2호선, 대전광역시 대전 2호선 등 10여개 지자체에서 도입 추진 중에 있음

〈표 3-1〉 국내 지자체 트램사업 추진 경과 및 계획

구분	도시/노선명	사업구간	노선(km)	비용(억원)	추진경과 및 계획
사업 절차 이행 중	수원 도시철도 1호선	수원역~장안구청 ~북수원복합환승 센터(건립예정)	6.5	1,700	(2013.07) 경기도 10개년 도시철도 기본계획 승인 (본문참조) (2019) 민간사업자 제안서 접수, 제안서 검토 요청 (KDI PIMAC) (2020) 제3자 제안공고, 협상대상자 선정 (2021) 협약체결, 실시계획인가, 착공 (2023) 시운전 및 개통
	성남판교 랜드마크 트램	판교역~ 판교 테크노벨리	1.57	321	(2014.12.~2015.08) 판교 랜드마크트램 사전 조사 용역 (2016.03.~2017.03) 기본 및 실시설계 (2017.07) 공사 착공(계획) (2018.12) 개통(계획)
	대전 도시철도 2호선	진잠 ~ 유성온천 ~ 진잠	36.0	11,000	(1996.02) 대전도시철도 1, 2호선 기본계획 승인 (2012.11) 예비타당성조사 통과 (B/C:0.91, AHP:0.508(전구간고가)) (2016~2017) 중앙부처 협의 (2018~2019) 기본 및 실시설계 (2020~2024.하반기) 건설공사 추진 및 시운전 개

구분	도시/노선명	사업구간	노선 (km)	비용 (억원)	추진경과 및 계획
	서울위례 경전철	마천 (서울5) ~ 북정 (서울8)	5.4	1,800	(2008.03) 위례신도시 택지개발사업 광역교통개선대책 확정 (2015.06) 서울시 도시철도망구축계획(변경) 승인 (2018~2019) 실시협약, 실시계획 승인, 착공 (2021) 개통
	화성동탄 1,2호선	광교~오산 병점~동탄2	22.6 17.1	17,700	(2013.07) 경기도 10개년 도시철도기본계획 수립 (2015.06) 경기도 도시철도망구축계획 변경 용역 착수 (2016.03) 동탄트램 추진사업단 구성 (2016.06) 주민의견 반영 트램노선 건의 (2016.12) 경기도 도시철도망구축계획 변경승인 요청
	대구	서대구선 공항후적지연결선	8.8 8.8	2,570 2,562	신교통시스템 구축 사전타당성 조사 용역 (~2020.1)
계획	경기도	광명시흥 파주 성남1 성남2 평택안성	17.3 9.6 10.4 13.7 32.5	미정	경기도 10개년 도시철도기본계획(2013) 수립 - 현재 수행 중인 “경기도 도시철도망 구축계획 변경 수립 용역” 결과에 따라 노선별 타당성 재검증 후 사업 추진
	부산 도시철도	강서선 C-baypark선 정관선 송도선 오륙도선	21.3 9.1 12.8 7.4 5.15	5,241 4,567 5,002 3,732 470	(2016.12) 도시철도망 구축계획 승인 (2017.01) 예비타당성 신청 (2018~) 노선별 기본계획 수립 (2020~) 구축공사 착수 국가실증사업대상노선(1.9km), 도시철도망 구축 변경 중(오륙도선, 본문 참조)
	인천	인천남부순환선 IN-Tram 영종내부순환선 송도내부순환선	29.4 22.3 14.8 7.4	17,711 5,440 4,438 1,590	제2차 인천 도시철도망 구축계획 (~2020. 11.)
	울산	1호선 2호선 3호선 4호선	11.6 13.7 17.0 5.9	13,316	도시철도망 구축계획 승인 요청 예정(2019.10.)

자료: 교통과학연구원(2017)<sup>3)</sup> 재인용 및 수원시 내부자료

- 대표적인 사례로 부산남구 오륙도선은 무가선 저상트램으로 수원시가 계획하고 있는 트램과 동일한 유형의 트램임
- 2019년 초 실증사업 도시로 선정됨으로써 사업의 현실화 가능성이 확대됨
- 노선은 부산 남구 경성대·부경대역에서 이기대부근 삼거리까지 1.9km 실증노선과 오륙도까지 이어지는 총 구간으로 구분됨

3) 교통과학연구원(2017), “무가선 저상트램 국내·외 추진사례”, 글로벌 신기술 동향분석 News Letter 2017.03. 제 8호

### [부산 남구 무가선 저상 트램 오륙도선 사업 개요]

- ✓ 총 연장: 5.15 km (경성대·부경대 - 부경대 - 대연천 - 분포 - 이기대 - 용호 - 용주 - 백운포 - 오륙도)
- ✓ 실증 노선 구간: 1.9km (경성대·부경대 - 부경대 - 대연천 - 분포 - 이기대)
- ✓ 역수: 총 8개 (실증 노선:5개)
- ✓ 운행방식: 노면전차
- ✓ 총사업비: 470억원(실증구간, 국비 110억원, 시비 360억원)
- ✓ 착공시기: 2020년 (예정)
- ✓ 개통시기: 2022년 상반기 (예정)

〈그림 3-1〉 부산 오륙도선 사업 조감도



## 2. 노면전차(트램) 해외 사례

### 1) 지역별 트램 운영 사례

#### (1) 프랑스 스트라스부르

- 스트라스부르는 프랑스 북동쪽에 위치한 알자스(Alsace)지방의 수도로 인구 27만명이 거주중이며 프랑스 내에서 7번째로 가장 큰 도시임
- 정부는 도시의 지속가능 발전을 위하여 의학기술, 혁신을 이끄는 교통, high-end services, creative activities 등 4가지 주요부분을 설정하여 “Strasbourg Eco 2020” 프로젝트<sup>4)</sup>를 수행함(이신해, 2013)
  - 혁신을 이끄는 교통에서는 트램, 카셰어링, 자전거, 보행을 중심으로 프로젝트를 구성함
- 저렴한 한달 정기권으로 이용할 수 있는 트램은 광역권의 교통체계를 전환시킴
  - A~G까지의 7개 노선, 상권지역 내 65km의 노선, 총 75개의 역과 일평균 30만명에 달하는 이용객으로 프랑스 내 최대 규모로 손꼽히고 있음
  - 트램의 도입으로 도시 이미지 제고에 가장 성공한 대표적인 사례임

4) 스트라스부르 연합공동체(CUS)가 2009년 10월부터 진행 중인 Eco2020이라는 프로젝트는 2020년까지 경제개발을 통해 도시개발을 꾀하는 장기 프로젝트로서, 이 도시권이 라인 강 상류의 주요 도시들과 견주어 경쟁력을 갖추어 우위를 선점하도록 하기 위함(김현 외, 2015)

- 트램역 주변에 주차를 하고 도심내로 대중교통을 이용하여 이동할 수 있도록 Park and Ride 주차장을 만들어 시민들의 편의를 도모하고 있음(김현 외, 2015)
  - 주차비용과 트램비용이 결합된 티켓으로 자가용탑승객이 자연스럽게 트램을 이용하도록 함
  - 주차장은 월요일부터 토요일까지 7am~8pm까지 운영하고 있음
- 스트라스부르는 530km가 넘는 자전거도로를 보유하고 있으며 이는 여가활동이나 쇼핑을 하는 시민들의 편의를 제고시킴
  - Velhop자전거 대여 서비스로 CUS범위내의 시내 어디서든 자전거를 빌릴 수 있다는 장점이 있음(이신해, 2013)
- Auto'trement 카셰어링 서비스의 경우 100대의 차량을 구비하고 있으며 최소 1시간에서 24/24 self-service까지 매우 저렴하고 편리하게 차량을 이용할 수 있도록 함
- 1994년 트램의 1호선 개통과 함께 대중교통전용지구가 단계적으로 도입됨
  - 대중교통전용지구는 2개의 도로가 교차하는 형태로 약 690m의 동서방향 도로와 420m의 남북방향 도로로 구성되어 있음
- 트램의 일반현황
  - 노선 수: 7개 (총 75개 정류장)
    - 주간 노선 운행시간: 04:30am~00:30am
    - 야간 노선 운행시간: 06:30am~08:00pm
  - 노선 연장: 65km
  - 표준속도: 21km/h
  - 운영기관: CTS(Compagnie des Transports Strasboutgeois)
- 역사
  - 1989년 새로운 전차 시스템 건설 구축 결정
  - 1994년 첫 트램노선 개통(9.8km)
  - 2000년 연장 12.5km의 트램 노선 B와 C 완공시키고, 도심에 1,000대분의 주차공간을 폐지시키는 동시에 2,300대분의 P&R 주차장을 완공시킴
  - 2004년 발권 시스템 도입
  - 2007년 노선 E 완공
  - 2010년 노선 F 완공
  - 2010년 11월 센트럴 역에서 클레베르광장 역까지 일반철도가 트램 노선을 사용할 수 있는 트램 트레인(tram-train)공사 진행

## ■ 트램의 효과

- 도심에 진입하는 트램은 대중교통 체계의 중심적 역할을 하게 됨
  - 2009년 기준 대중교통통행은 연간 9,300만 통행으로 1995년 대비 72%가량 증가함
  - 2010년 일평균 이용객은 30만명으로 도심의 교통량은 15%정도 감소됨
- 트램을 세계문화유산인 '그랑딜(Grande Ile)지구'와 연계하여 조성하였기 때문에 거주시민뿐만 아니라 관광객들에게 '다시 찾고 싶은 거리'로 사랑받음
- 트램 건설 초기에는 자동차 진입금지, 주차면적 감소우려 등으로 인해 상인들의 반대가 강하였지만, 시행이후 상권활성화와 자가상승으로 현재는 시민 모두가 트램의 지지자로 바뀜

## (2) 독일 뮌헨

- 뮌헨은 독일 바이에른 주의 최대 도시로 높은 소득수준에도 불구하고 40%의 시민들이 매일 대중교통을 이용하는 대중교통 선진도시로 손꼽히고 있음(안정화 외, 2012)
- 2010년 ADAC조사에 의하면 23개의 유럽 대도시 중 뮌헨이 최고의 대중교통체계를 보유하고 있다고 조사됨
- 높은 소득수준과 자동차 문화로 인한 정치적 반대가 매우 강하였음에도 불구하고 트램의 현대화 계획을 수립하고 다양한 노선연장 사업이 추진되어 현재 뮌헨의 주요 대중교통수단이 됨
- 뮌헨의 트램은 독일에서 두 번째로 큰 규모로 13개 노선(79km 연장), 그리고 165개 정류장으로 운행되고 있음
- 트램은 도심과 교외에 걸쳐 U-bahn(지하철)과 S-bahn(철도) 정류장이 없는 구간을 운행하며 버스보다 빠른 평균 운행속도로 연간 9,700만명을 수용하고 있음(김승준 외, 2010)
- 일반적인 트램 외에 24시간 운영노선이 있고 파티용 트램 등이 운영되고 있음
- 일반현황
  - 노선 수: 총 13개(165개의 정류장이 있음)
    - 주간 노선 운행 시간: 04:45am~01:30am
    - 야간 노선 운행 시간: 01:30am~04:30am
  - 노선 연장: 79km
  - 궤간: 1,435mm
  - 표준속도: 19.3km/h

- 운영기관: Munchner Verkehrsgesellschaft (MVG)에서 1895년부터 버스, 지하철과 함께 트램을 운영함

■ 역사

- 1971년 Munich U-Bahn 개통
- 1972년 S-Bahn 노선 개통
- 1991년 트램 현대화 계획을 수립하고 구노선 복원과 새로운 노선을 건설
- 2011. 12. Effnerplatz terminus ~ St. Emmeram 연장 (4.3km, 7개 정류장)
- 2012. 12. 22번과 28번 노선 개통
- 2013. 12. 19번 노선(Pasing-Marienplatz ~ Munchen-Pasing)을 연장

■ 트램의 효과

- 접근성이 용이하고 환승이 편하여 도심 내 이동량의 90%가 대중교통으로 해결 되는 장점이 있어, 1996~2006년간 도심 내 개인차량 비율이 10%정도 하락됨
- 보행량과 자전거 이용률이 전체 교통량의 26%를 차지하는 선진국형 대중교통 패러다임으로 전환됨(김승준 외, 2010)
- 트램 현대화가 논의되기 시작했던 1990년대 이후부터 지하철 그리고 트램의 역세권을 중심으로 전체 부동산 개발의 90%가 이루어짐

### (3) 프랑스 낭뜨

- 1985년에 유럽 최초로 현대식 트램을 도입한 낭뜨는 3개의 노선과 44.3km 구간으로 운행하고 있음
  - 트램의 부활 및 현대식 트램의 부흥은 1985년 낭뜨를 시초로 유럽전역 대도시권<sup>5)</sup>으로 점차 확산되었음
- 1970년대 후반 개인차량으로 편중된 교통혼잡과 환경오염을 해결하기 위해 트램의 재도입이 결정됨
- 1885년 10.45km구간으로 1호선이 개통되었으며 운행 첫 해 하루 평균 42,000명이 이용하는 등 1호선의 성공에 힘입어 1992년 2호선, 2000년 3호선이 건설되고 차후 모든 노선이 연장됨(김승준 외, 2010)
- 프랑스 최대 규모의 네트워크로 수도 파리에서 T1, T2, T3 등이 대도시권 교외지역 중심지와 신개발지역으로의 접근성을 개선시킴

5) 낭뜨에서부터 시작으로 1987년 그르노블(Grenoble), 1992년 파리(Paris), 1994년 루앙(Rouen)과 스트라스부르(Strasbourg)에 트램이 건설되었으며, 현재는 20여 개가 넘는 도시에 트램 네트워크가 존재하고 있으며, 이는 지속적으로 확대되고 있는 추세임

- 트램은 하루 평균 26만여명을 수용하는 주요 교통수단의 역할을 하고 있음
  - 2012년 기준 트램 이용건수는 6,920만건으로 이중 3,010만명이 1호선에, 2호선에 2,030만명, 3호선에 1,880만명이 탑승한 것으로 조사됨
- 일반현황
  - 노선 수: 총 3개(83개의 정류장이 있음)
    - 평일 운행 시간(일요일 포함): 04:00am~01:00am
    - 토요일 운행 시간: 04:00am~03:00am
  - 노선 연장: 44.3km
  - 궤간: 1,435mm
  - 최대속도: 80km/h
  - 운영기관: Semitan
- 역사
  - 1885년 1호선(10.45km)구간 개통
  - 1958년 세계대전 피해로 인해 트램은 버스로 교체
  - 1970년대 교통혼잡과 환경오염에 대한 대안으로 트램 재도입 수립
  - 1985년 최초의 현대 '신세대' 트램 웨이가 재도입
  - 1989년 1호선 연장과 Beaujoire에 2개의 정류장 추가 설치
  - 1992년 남쪽에서 북쪽 방향으로 운행되는 2호선 개통
  - 2000년 상업 지구의 북쪽 지점인 Place du Commerce에서 남쪽에 위치한 Hotel Dieu까지 연결되는 3호선 개통
  - 2004년 3호선 확장
  - 2005년 2호선은 2.2km정도 확장되고 3개의 정류장 추가 설치
  - 2009년 버스와의 편리한 환승을 위해 3호선이 600m정도 연장됨
  - 2012년 1호선과 2호선을 연결하는 프로젝트 시작
- 트램의 효과
  - 신형 트램 사업과 도시재생사업이 동시에 진행되어 사회적으로 고립된 주거단지의 여건개선, 보행자 공간 확보, 도시미관개선, 대중교통사용량 증가 등 다양한 효과를 유발시킴(김승준 외, 2010)
  - 낭뜨는 지하철이나 철도가 존재하지 않아 일평균 26만명의 탑승객들이 이용하는 주요 교통수단으로 취급되고 있음
    - 최근 2017년 조사결과에 의하면 연간 이용객이 70.6백만명으로 나타남

- 서유럽 최초의 트램 재도입 성공사례로 손꼽히며 1980년대 이후의 전 세계 트램 사업 중 25%가 프랑스 내에서 시행됐을 정도로 급속도로 발전됨

#### (4) 프랑스 보르도

- 1880년 노면마차로 시작된 보르도의 트램은 1946년에 28개 노선(200km구간)으로 개통되어 유럽 중 최대 규모를 자랑함
- 그러나 1950년대에 들어서면서 당시 시장(1947~1995년 집권)이 트램 대신 버스 도입을 주장하면서 단계적으로 운영을 중단시키다가 결국 1958년에는 모든 노선을 폐지시킴
- 이후 1995년 새로운 시장의 선출과 교통혼잡의 문제로 인해 1997년 트램의 재도입 계획이 수립되기 시작함
- 2003년 12월에 트램은 재개통하여 3개의 노선이 43.9km 구간으로 운행되고 있으며, 현재 일평균 16만5천명의 이용객들이 이용하고 있음
- 2007년 중심시가지 전체 1,810헥타르(18.1km<sup>2</sup>)면적이 유네스코 문화유산으로 지정되면서 ‘걸을 수 있는 도심’을 보르도市 도시교통정책의 주요방향으로 확정함(김준광, 2018)
  - 자전거 이용 활성화 정책, 트램 재개통 등으로 도심 내 차량운행을 크게 감소시킴
  - 아침 시간의 배달차량 및 운송과 공사차량 등을 제외한 모든 차량은 전면통제시킴
- 보르도의 트램은 지면을 통한 전력공급 시스템인 하부전력공급방식(APS)을 세계 최초로 도입한 것이 가장 큰 특징임(김승준 외, 2010)
  - 하부전력공급방식(APS)을 활용함으로써 도심에서 경관저해요인으로 작용했던 가선을 제거하고 안전성을 제고시킴
- 일반현황
  - 노선 수: 총 3개(116개의 정류장이 있음)
    - 월, 화, 수요일 운행 시간(일요일 포함): 04:30am~12:00am
    - 목, 금, 토요일 운행 시간: 04:30am~01:30am
  - 노선 연장: 66.1km
  - 궤간: 1,435mm
  - 최대속도: 60km/h
  - 운영기관: Keolis Bordeaux(2009년 이후)
- 역사
  - 1946년 38개의 트램 노선이 총 200km 구간으로 개통

- 1958년 시장의 반 트램 논쟁을 받아들여 운행중단
- 1997년 트램 재도입 계획 채택
- 2003년 3개의 노선 재개통
- 2005년 트램 노선 연장
- 2007~2009년 트램 노선 추가 확장
- 트램의 효과
  - 총 60km의 네트워크를 트램 트레인(tram-train)방식으로 운행하고 있는 트램은 하부 전력공급방식(APS)를 세계 최초로 활용함으로써 도시미관에 미치는 영향을 최소화시킴
  - 또한, 이는 기존의 지하철과 경전철이 사용하던 지면전력방식(conduit system)과 달리 감전의 위험을 예방하여 보행자의 안전을 보장함
  - 도심 중심에서 3개의 트램 노선이 삼각형을 이루는 환승시스템을 갖추어 대중교통 편의성을 높임
  - 2016년 기준 연간 이용객은 8,000만명으로 도로혼잡을 해소시키고 대중교통 이용률을 크게 제고시킴
  - 보르도 도시의 중심부에 위치하고 있는 유네스코 세계 문화유산들을 안전하게 보호하면서 도시재생을 활성화시킨 것으로 크게 평가받고 있음
  - 트램 노선 중심으로 상가 매출이 증가하였으며, 과거보다 도심을 쉽고 편리하게 진입할 수 있어 와인도시에서 관광도시로 각광받게 됨

〈표 3-2〉 트램 해외 사례 현황 1

구분	스트라스부르	뮌헨	낭뜨	보르도
노선도				
트램종류				
노선수	7개	13개	3개	3개
노선연장	65km	79km	44.3km	66.1km
정류장수	75개	165개	83개	116개
개통일	1994년	1895년	1985년	2003년
평균 이용객수	30만명(일평균, 2016년 기준)	104만명 (2012 기준)	70.6만명 (2017 기준)	8,000만명 (2016 기준)
운영기관	스트라스부르 교통공사(CTS)	Munchner Verkehrsgesellschaft (MVG)	Semitan	KeolisBordeaux (2009년 이후)
특징	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대중교통전용지구와 연계시켜 대중교통이용률을 크게 재고시킴</li> <li>· 상당한 규모의 자전거 도로와 보행자도로를 건설</li> <li>· 지하철, 경전철이 존재하지 않아 트램이 주요 교통수단임</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대중교통수단이 도심 내 이동량의 90%를 차지</li> <li>· 2010년 뮌헨은 최고의 대중교통 체계를 가지고 있다고 발표됨</li> <li>· 트램은 지속적으로 반대가 있었음에도 불구하고 현재 독일에서 두 번째로 큰 규모로 트램이 운행하고 있음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 유럽최초로 현대식 노면전차를 도입함</li> <li>· 100% 저상차량으로 운행</li> <li>· 환경오염과 보행환경을 개선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지면을 통한 전력공급 시스템(APS)방식을 세계 최초로 도입</li> <li>· 3개 노선이 도심 중심에서 삼각형을 이루는 환승 시스템을 보유</li> </ul>

### (5) 오스트리아 비엔나

- 유럽의 고도에 위치하고 있는 비엔나는 베토벤과 모차르트 등 유명한 음악가들을 배출한 음악의 도시이자 국제 비즈니스 중심도시임
- 정부는 대중교통 이용을 활성화시키고 환경오염을 최소화하기 위해 다양한 대중교통 사업을 추진하였음
  - 2009년 빈 교통공사가 ‘新에너지 2020(Neue Energien 2020)’ 프로젝트 사업에서 생산한 Eco트램은 총 70여개의 특허를 등록
  - 또한 2012년 11월부터 시내버스 2개 노선에 전기 버스를 도입하는 등 친환경 대중교통 확대에 오스트리아 정부가 꾸준히 노력하고 있음
- 그 결과 비엔나의 트램은 전 세계 중 5번째로 가장 큰 규모로 손꼽힘
- 이외에 관광객을 위한 비엔나 링 트램(Vienna Ring-Tram), 친환경적인 LED 트램, 초저상 트램 등 다양한 트램을 운영
  - 32대의 LED트램은 CO<sub>2</sub> 27톤과 매년 5,772€(828만원)의 에너지 절약효과를 유발(박용재, 2015)
  - ULF 트램은 승차면이 지면에서 18~19cm 떨어져 최첨단 컴퓨터로 조종되는 독자적인 바퀴가 설치되어 있고, 진입 시에도 저항 없이 운행되는 것이 특징임
  - Vienna Ring-Tram은 통합멀티미디어시스템을 통해 8개 언어로 국회의사당, 시청사, 부르크 극장 등 주요 관광지 주변을 운행하며 관광객들에게 편의를 제공
- 일반현황
  - 노선 수: 총 35개(1,071 정류장)
  - 운행 시간: 05:00am~22:00pm
  - 노선 연장: 227km
  - 궤간: 1,435mm
  - 최대속도: 70km/h
  - 운영기관: Qiener Linien
- 역사
  - 1897년 전기 트램 개통
  - 1916-1917년 1차 세계대전으로 인해 대부분의 트램 노선 운행중단
  - 1925년 Wiener Stadtbahn기업이 트램 네트워크 시스템 인수
  - 1945년 2차 세계대전의 폭격으로 인해 트램 운행중단
  - 1945년 5개의 트램 노선 재개통(1950년도까지 완벽히 복원 할 수 없었음)
  - 1976년 Type E and E1 노선 건설

■ 트램의 효과

- 기차, 버스, 트램, 지하철 등 대중교통수단을 이용한 이동거리는 2013년 기준 연평균 250억km로 2005년 대비 30억km(13.6%)가량 증가
- 오스트리아 통계청에 의하면 15세 이상 인구 중 대중교통을 자주 이용하는 인구 비율은 58%로 전체인구 중 절반 이상이 매일같이 대중교통을 이용하고 있음
- Eco 트램 한대당 연 최대 3000MWh 에너지 절감 및 60만kg CO<sub>2</sub> 배출을 감소시켜 녹색친환경 대중교통수단으로 각광받고 있음
- 유럽 국가 중 가장 선진화된 교통 인프라를 보유하고 있는 곳으로 높이 평가되고 있음
  - 2008~2009년 'The Mercer Survey' 조사결과, 비엔나 시는 높은 품질의 대중교통 시스템과 지속가능성으로 세계에서 가장 살기 좋은 도시로 선정됨

(6) 중국 텐진 개발구

- 텐진 개발구 유도전차 1호선은 중국과 아시아에서 최초로 개통된 고무차륜 트램 시스템임
- 텐진은 기존에 보유하고 있던 과거 철제차륜 트램 네트워크를 점차적으로 확장하여, 1933년에 116개의 트램 차량과 함께 운행 시작함
- 그러나 트램은 비효율적이라는 주장으로 인해 1972년에 운행이 중단되었음
- 2006년 트램의 재도입 계획이 언급되면서 2007년 5월 10일에 재운행 시작
- 텐진은 표준전차와 달리 고무차륜 LRT (Light Rail Transit, 경전철)으로 운행되는 것이 특징
  - 텐진 트램은 배터리 관리 시스템(Battery Management System)을 사용하여 과충전, 과전류, 과전압, 과온도 등을 관리하고, 배터리 신뢰성과 유지보수성을 향상시킴 (황현철 외, 2017)
- 일반현황
  - 노선 수: 총 1개(14개의 정류장이 있음)
    - 운행 시간: 05:30am~00:00am
  - 노선 연장: 8km
  - 궤간: 1,435mm
  - 최대속도: 70km/h
  - 운영기관: 텐진 빈하이 쾌속교통발전유한공사(天津滨海快速交通发展有限公司)

## ■ 역사

- 1972년 기존 전차 노선 운영을 중단하고 지하철 건설시작
- 2005년 프랑스의 트랜스로와 텐진 빈해 쾌속교통발전유한공사(天津滨海快速交通发展有限公司)는 텐진 개발구 신교통으로 1호선의 트램 조달계약 및 기술서비스 계약을 체결하여 2백만 유로를 공동투자
- 2006년 텐진 개발구 유도전차 1호선 텐진 빈하이 신구 구간 개통
- 2007년 텐진 개발구 유도전차 1호선이 정식적으로 운행시작
- 2011년 학원구 남역이 폐쇄되고 연합연구원 역 개통

## ■ 트램의 효과

- 녹색교통수단으로 여겨지는 무가선티램은 리튬이온 2차 전지를 주요 동력원으로 사용하기 때문에 소음과 매연을 크게 감소시킴
- 차량 천장의 고압가선이 없어 가선을 통한 에너지 손실을 10%이상 절감할 수 있으며, 제동 시 발생하는 전기 에너지를 배터리에 충전 가능하여 에너지 효율성을 30%이상 높일 수 있음(임은희, 2019)
- 도로면과 차의 바닥 높이가 30~35cm로 대중교통약자들의 승하차를 위한 별도의 시설 없이 안전하게 탑승가능
- 텐진 개발구 및 대학가의 많은 대로를 통과 운행함으로써 대중교통이용률과 보행활동 인구를 증가시킴

## (7) 일본 도야마

- 도야마시는 일본 최초로 친환경 노면전차(LRT) 시스템을 가장 먼저 도입하여 탄소배출 감소 및 지역 활성화 효과에 크게 기여한 대표적인 사례임
- 북부 지역 신칸센 건설 공사에 의해 도야마 노선이 광역 교통의 접점이 되면서 일본 중앙정부와 도야마시·현 정부가 58억 엔을 공동 투자해 노선 일부 시설을 재정비하고 노면전차(LRT) 시스템 차량을 도입함<sup>6)</sup>(Eco Japan, 2011)
- 노면전차(LRT) 시스템 차량을 도입함으로써 고령화, 중심시가지의 쇠퇴, 대중교통의 이용감소 등의 문제들이 해결됨
- 노면전차(LRT) 도입전, 2030년 도야마시의 75세 이상 고령화율은 약 20%를 초과할 것이라고 추정되었고, 도야마시의 자동차 사용량은 일본 도시권 내 최고 수준인 72%까지 상승되었음

6) Eco Japan(2011), 친환경 노면전차(LRT), 경제 활성화 효과로 일본에서 각광, 신성장동력

■ 일반현황

- 노선 수: 총 1개(13개의 정류장이 있음)
  - 운행 시간: 07:30am~20:00pm
- 노선 연장: 7.6km
- 궤간: 1,067mm
- 최대속도: 70km/h
- 운영기관: 토야마 LRT(주)

■ 역사

- 2001년 北陸신간선사업 인가(上越~富山간)에서부터 첫 사업이 시작됨
- 2004년 도야마 LRT화의 도시계획사업과 동시에 시행됨
- 2005년 트램 공사 시작됨
- 2006년 도야마 트램 운행 시작됨

■ 트램의 효과

- 노면전차(LRT)의 일평균 이용자 수는 평일 4,820명, 휴일 3,811명으로 LRT 개통 이전보다 각각 2.1배, 3.6배정도 상승함
  - 2011년 3월 기준 LRT 총 이용자 수는 약 807만명으로 조사됨
- 대중교통 편리성 향상에 따른 트램 이용객 증가는 도시주변 지역 활성화에 크게 기여함
  - 또한 도야마市の LRT 노선이 지나는 500m이내 권역에서 신규건물 착공 건수가 점진적으로 증가
- 개인차량, 버스, 택시 대신 LRT트램을 이용하는 승객들이 늘어나면서 탄소배출 감소효과 발생함
  - LRT트램의 1km당 탄소 배출량은 자동차의 17%정도로 436t의 탄소절감효과를 유발시키는 것으로 추정<sup>7)</sup>(Eco Japan, 2011)
- 그 외에 보행환경 및 안전 그리고 도시 미관까지 크게 개선시킴
  - LRT는 회생 브레이크를 활용하여 에너지 소비를 감소시키고, 바퀴 안쪽에 고무 재질의 부품을 사용하여 소음발생을 완화시킴
  - 트램 차량의 지상에서 바닥까지의 높이를 30cm로 제조함으로써 장애인과 노인 등 도시교통 약자들이 편리하고 안전하게 승하차 할 수 있도록 함
  - 트램 선로 주위에 잔디를 심어 도시미관과 열섬현상을 동시에 해결함

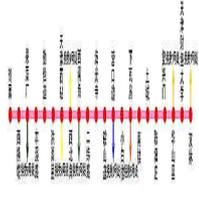
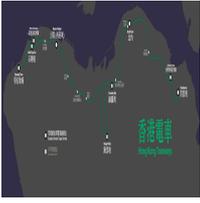
7) Eco Japan(2011), 친환경 노면전차(LRT), 경제 활성화 효과로 일본에서 각광, 신성장동력

## (8) 홍콩

- 홍콩은 중국 남동부에 위치하고 있으며 신계를 제외한 중심부만 극단적으로 개발되어 지역균형발전이 요구되었음
  - 주로 서쪽 지역에 관공서나 상업용 고층 빌딩이 많고, 동쪽으로 갈수록 주거지가 밀집되어 있음(한우진, 2015)
- 이에 홍콩의 2층 트램(Tramways)이 홍콩섬 북부에서 동서를 연결하는 교통수요를 해소시키는 역할을 함
- 2층 트램은 세계 최초로 도입되었으며, 현재 총 164대의 2층 트램이 단일도시 중 세계 최대 규모로 가장 크게 운행되고 있음
- 그 외에 홍콩은 도시철도, 지하철, 트램, 2층 버스, 버스, 스타 페리, 택시, 그리고 공항철도 등 다양한 교통체계가 존재함
  - 특히 교통수단간 환승을 편리하게 해주는 환승센터 시설이 잘 되어 있으며 이를 상업시설과 연계하여 효과적으로 운영하고 있음(한우진, 2015)
  - 교통카드(옥스퍼스 카드) 한 장으로 MTR, 버스, 트램, 페리 등 모든 대중교통을 이용할 수 있음
- 2층의 지붕이 일부 없이 개방형인 파티용 트램(Antique tram) 역시 관광, 파티, 연회 행사 등의 용도로 운행되고 있음
- 일반현황
  - 노선 수: 총 6개 (120개의 정류장)
  - 주간 트램 운영시간: 05:00am~12:40am
  - 노선 연장: 13km (복선과 지선, 회차용 루프선 등을 고려한 총 규모는 30km)
  - 궤간: 1,067mm
  - 평균 속도: 9.8km/h
  - 운영기관: 홍콩 트램웨이 유한회사
- 역사
  - 1904년 1층짜리 트램 총 26대를 영국에서 수입하여 운행시작
  - 1912년 2층이 오픈된 트램 운행시작
  - 1925년 트램의 2층이 개방형에서 폐쇄형으로 전환
  - 1941~1945년 태평양 전쟁으로 인해 매우 제한적으로 운영
  - 1949년 단선 시스템이 복선 시스템으로 전환
  - 1950년 트램 디자인이 현대적 스타일로 대대적 변경됨

- 1954년 노스 포인트 종점이 폐쇄되고 샤프 스트리트 종점까지 구간연장
  - 1965년 승객들의 요구로 1층 트램 도입
  - 1972년 좌석 등급이 없어지고 전 좌석 동일 요금제 실시
  - 1989년 샤프 스트리트 종점이 폐지되고 그 자리에 쇼핑몰 타임 스퀘어 건설
  - 1992년 트램 방향 전환 시스템 자동화
  - 2000년 새천년을 맞아 '밀레니엄 트램'이라는 새로운 디자인 도입
  - 2001년 '옥토퍼스 카드' 시스템 적용
  - 2004년 홍콩 트램웨이 100주년
  - 2007년 트램 정류장마다 트램 노선도 설치
- 트램의 효과
- 2층 트램은 단순한 교통수단을 넘어 전통과 현대가 조화된 세계도시라는 홍콩의 이미지를 만드는데 크게 기여함(한우진, 2015)
    - 홍콩만의 상징물적 이미지를 갖추도록 도시 이미지에 매우 큰 영향을 주었으며, 시민들의 정체성, 자부심 등의 표시나 상징으로 인식되고 있음
  - 또한 관광객에게 관광지를 순환하는 교통제공과 거리와 상관없이 347원으로 서민들에게 저렴한 친환경 교통수단을 제공하는 등 도시 가치를 높이는데 기여함
    - 일평균 20만명 정도의 사람들이 트램을 이용하고 있으며, 트램의 중요도는 점점 더 커지고 있음

〈표 3-3〉 트램 해외 사례 현황 2

구분	비엔나	중국	일본	홍콩
노선도				
트램종류				
노선수	35개	1개	1개	6개
노선연장	227km	8km	7.6km	13km
정류장수	1,071개	14개	13개	120개
개통일	1987년	2007년	2006년	1904년
평균 이용객수	293.6만명 (2013 기준)	287.15만명 (2015 기준)	1.95만명 (2007 기준)	20만명 (2018 기준)
운영기관	Wiener Linien	톈진 빈하이 쾌속교통발전유한공사	토야마 LRT(주)	HK Tramways
특징	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 비엔나의 트램 네트워크는 세계 5번째로 큰 규모를 가짐</li> <li>· 70개의 기술특허와 '지능형 교통소통시스템' 방식으로 운행</li> <li>· 관광 트램뿐만 아니라 최첨단 Eco트램이 지역경제와 환경오염을 크게 개선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 톈진 개발구 유도전차 1호선은 아시아 최초로 개통된 고무차륜 트램 시스템임</li> <li>· 트램은 톈진 개발구 및 대학가의 많은 대로를 통과 운행하고 있음</li> <li>· 트램은 주요 친환경 교통수단 역할을 함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 일본에서 최초로 LRT를 가장 먼저 도입하여 탄소 배출 감소 및 지역 활성화 효과에 크게 기여함</li> <li>· 환경, 안전, 도시 미관까지 개선시킴</li> <li>· 트램 도입을 통해 상업·업무·문화 등의 도시기능 집적을 유도함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 세계 최초로 2층 트램 도입</li> <li>· 2층 트램은 홍콩의 도시 이미지를 만드는데 주요 역할을 함</li> <li>· 단순한 교통수단을 넘어 관광, 그리고 친환경 교통수단으로 여겨짐</li> </ul>

## 2) 노면전차(트램) 해외 사례: 실패 사례

### (1) 중국 상하이

- 장장 노면전차는 2006년 텐진에서 현대식 트램이 중국 최초로 도입된 이래 두 번째로 설립된 고무차륜 LRT 시스템임
- 현재 상하이에서 운영되는 유일한 두 개의 노면전차 노선 중 하나이기도 함
- 상하이는 원래 도시 중심에 전차노선을 보유하고 있었으며, 이는 점진적으로 확장되어 1925년에 328개의 전차로 최대 범위에 도달함
- 그러나 이 전차 시스템은 1975년에 폐쇄되었고, 2010년 교외 장장가오커시유안(张江高科技园区) 구에서 고무차륜 트랜스로 노선이 개통되면서 트램이 재도입됨
- 2007년 12월 장장 트램은 공사를 시작하였지만, 사업계획과 다르게 1년이 지연되면서 2009년에서야 완공되었고, 2010년 1월에 운영을 시작함
- 그러나 장장 트램은 다른 대중교통수단과 비교시 경쟁력이 떨어지고, 광역전철 노선이 잇따라 개통되면서 적자에 직면하게 됨
- 일반현황
  - 노선 수: 총 1개(15개의 정류장이 있음)
  - 운행 시간: 05:45am~11:00pm
  - 배차간격: 3분(2015년 후반까지는 15분)
  - 노선 연장: 10km
  - 최대속도: 20km/h
  - 운영기관: 상하이 푸둥 현대유궤교통 유한공사(上海浦东现代有轨交通有限公司)
- 역사
  - 2007년 12월 고무차륜 트램 공사 착공
  - 2009년 12월 완공후, 시운전 개시
  - 2010년 운행시작
- 문제점
  - 장장 트램은 운행거리가 짧고 속도가 느려 타 대중교통수단과 비교 시에도 경쟁력이 떨어짐
  - 2015년 후반까지 트램의 배차간격은 15분으로 이용객들은 많은 불편을 호소함
  - 이에 현재 배차시간을 3분 간격으로 유지중이지만 이미 많은 이용객들이 등을 돌린 상태

## (2) 영국 셰필드

- 영국의 도시 셰필드는 과거 중공업으로 유명한 지역이었으나 경제기반이었던 제조업과 철강업이 쇠퇴하자 실업률과 인구감소현상이 나타남
- 셰필드도시개발공사(SDC)는 건설비용이 저렴하며, 도심재생에 탁월한 트램을 도입하여 유동인구를 유인하고자함
- 1994년 트램 개통 후 공공기관이 도맡아 운영하였지만 적자상태로인해 1997년 민영화로 전환됨
- 수송실적은 연간 약 1,300만명의 이용객이 이용하고 있으나, 정부의 행정 미개입으로 지원이 저조하고 반대여론에 대한 대응이 미흡하다는 단점이 언급되고 있음
- 셰필드의 Supertram은 전반적으로 도시경관 개선실패, 버스와 경쟁관계 형성, 그리고 도시재생과정이 제대로 이루어지지 않은 실패한 사례로 평가됨
- 일반현황
  - 노선 수: 총 4개(50개의 정류장이 있음)
  - 노선 연장: 60km
  - 궤간: 1,435mm
  - 최대속도: 80km/h
  - 운영기관: 사우스 요크셔 (South Yorkshire) 여객 운송 임원
- 역사
  - 1994년 Fitzalan Square에서 Meadowhall로 첫 개통
  - 1994년 8월 피탈란 광장에서 스프링 레인까지 개통
  - 1995년 2월 피탈란 광장에서 대성당까지 개통
  - 1995년 3월 희미한 타운 엔드에서 중도까지 개통
  - 1995년 10월 Shalesmoor에서 Middlewood / Malin Bridge까지 개통
  - 1997년 12월 국제운송회사인 Stagecoach에 1.15유로화에 매각되어 민영화됨
  - 2018년 10월 Tinsley / Meadowhall South에서 Rotherham Parkgate까지 개통
- 문제점
  - 트램의 주행시간은 경쟁관계에 있는 버스와 별다를 것이 없음
  - 트램은 일반 도로교통과 혼재되어 운행되지만, 교통 우선권에 대한 혜택이 없어 오히려 교통혼잡과 사고를 유발시킴
  - 운영회사 계획과 지자체 대중교통 지원재원 부족으로 트램은 버스에 비해 비싼 운임료를 요구하며 메리트(merit)가 떨어짐

- 부족한 트램의 정류장은 오히려 보행접근을 불편하게 만들어 승객수를 감소시킴
- 노선선정 불합리에 따른 승객 이용기피 현상이 일어남
- 계획 당시에는 구도심재생 및 대중교통 활성화를 통한 도시개발 등을 계획하였으나 구체화시키지 못함

### (3) 영국 미들랜드

- 1999년 5월에 개통된 미들랜드 메트로트램 노선은 버밍엄과 울버햄튼 사이에 있는 여러 지역들에게 트램 서비스를 제공해 주기 위해 노선연장 100km로 계획됨
- 그러나 사업시행과정에서 재원조달 그리고 사업승인과 관련된 문제점들로 인해 사업이 지연되었으며, 실제 운영 중인 노선연장은 20km밖에 안됨
- 비용절감을 위해 기존에 존재하던 철도노선을 대부분 사용하여 접근성이 떨어지고, 도시 중심부에 있는 철도와 연결되지 못하는 등 수요창출 측면에서 경쟁력이 부족한 노선으로 전환됨(안정화 외, 2012)
- 또한 버스교통과 지선연계 없이 경쟁 관계만을 형성하고 있는 전형적인 실패사례라고 평가되고 있음
- 사업계획 수립시 연간 1400만에서 2000만명의 탑승객이 이용할 것이라고 예상하였지만, 매년 평균 약 5백만명의 승객만이 기록되고 있음
- 일반현황
  - 노선 수: 총 1개(26개의 정류장이 있음)
  - 월요일~토요일까지 6~8분 간격으로 운행됨
  - 일요일은 15분 간격으로 운행하고 있음
  - 노선 연장: 20km
  - 궤간: 1,435mm
  - 최대속도: 70km/h
  - 운영기관: 미들랜드 지하철 회사
- 역사
  - 1999년 5월 버밍엄 스노우 힐 (Birmingham Snow Hill)에서 울버햄프턴 로우 레벨(Wolverhampton Low Level Line)까지 개통
  - 2012년 버밍엄 뉴 스트리트 (Birmingham New Street)역 추가개통
  - 2016년 센테 너리 광장, 브린 들리 플레이스, 5 웨이 및 Edgbaston, 그리고 울버햄프턴 기차역까지 연장

- 2019년 Wednesbury에서 Brierley Hill까지 개통
- 문제점
  - 법적절차 과정에서 지역과 국가 양쪽의 정치적 요소들과 해당 법안 완성과 관련된 불확실성에 의해 사업은 10~12년 정도 지연됨
  - 비용절감을 위해 시설 개량을 하지 않고 기존의 철도노선을 이용하였기 때문에 혁신성이 부족하고 색다를 것이 없다고 평가됨
  - 2003년 2월 울버햄프턴에서 자동차 운전자가 사망한 사고 외에 교차로에서 차량과 충돌하는 사고가 여러 차례 발생함
  - 이외에도 기술 및 유지보수 실패, 악천후 및 기물 파손으로 인해 일부 서비스가 중단되는 사고가 종종 발생하였음

#### (4) 영국 에딘버러

- 1956년 운행 중단된 에딘버러 트램은 교통혼잡과 탄소 배출량을 줄이고 향후 10년 동안 대중교통에 대한 수요상승을 충족시킬 목적으로 2014년 5월에 부활함
- 현재 에딘버러 트램은 공항과 시내 중심인 뉴타운을 잇는 약 14km의 노선연장을 운영 중임
- 트램 차량은 스페인의 차량제작사 CAF가 제작한 7자체 연결차이며, 27편성을 도입함
- 100% 저상차량으로 차내에는 휠체어용 공간이나 LED와 액정 디스플레이 두 종류의 안내장치가 설치되어 있음
- 평일과 토요일은 8~10분, 일요일은 12~15분 간격으로 운행하고 있음
- Ridacard라는 충전식 또는 주정액 교통카드를 구매하면 버스와 트램 모두 이용가능하다는 장점이 있음
- 이로 인해 2018년 기준 연간 탑승객은 750만명으로 조사됨
- 그러나 유럽에서는 영국 에딘버러가 대표적인 트램 실패사례로 꼽히고 있음
- 전문가들은 도시재생 등에 대한 명확한 목표설정이나 의지 없이 전문성 없는 관료들이 단순한 교통수단의 개념으로 트램을 도입한 것을 가장 큰 이유로 지적하고 있음(최경수, 2014)
- 또한 에딘버러 트램은 잦은 설계변경으로 트램 건설비용이 크게 늘어났고, 기대만큼의 도입효과를 보지 못하였음
- 일반현황
  - 노선 수: 총 1개(16개의 정류장이 있음)
  - 노선 연장: 14km

- 궤간: 1,435mm
- 최대속도: 70km/h
- 운영기관: 에딘버러로 운송

■ 역사

- 2008년 6월에 트램 재공사 시작
- 트램 공사 지연으로 인해 2014년 5월 31일에 개통
- 2019년 에든버러 시의회는 York Place에서 New Haven으로 기존 노선의 연장을 결정함
- 연장선은 2023년 초에 가동될 예정임

■ 문제점

- 계약자와 컨설턴트 사이의 정치적 영향과 분쟁으로 인해 트램 사업은 여러 차례 중단되었으며, 이로 인해 사업지연과 비용 초과가 누적되었음
  - 2005년 초 에딘버러 의회는 새로운 비용 추정치가 원래 트램 사업에 할당된 3억 7천5백만 파운드에 비해 30%가량 증가한 것으로 나타남
  - 그 외에 시내 중심가와 Leith의 주요 도로가 7년 동안 트램 사업지연으로 인해 도로혼잡 및 재정적 피해를 입게 되었음
- 에딘버러 관료들은 선거 캠페인을 위한 수단으로 트램 사업을 재도입하기로 결정하였기 때문에 사업목적이 불분명하고 전문성이 떨어진다고 평가받고 있음
- 이외에 트램 사고발생에 대한 대응방법 및 대책이 언급되고 있지 않음
  - 2017년 자전거 바퀴가 트랙에 걸리면서 시민 한명이 사망하는 사고가 발생하였지만, 일부 부동산 소유자는 케이블 연결에 대한 허가를 거부하였음

## 제2절 대중교통 전용지구 국내·외 사례

### 1. 대중교통전용지구 국내 사례

#### 1) 대구광역시 중앙로

- 대구시는 원도심지역 교통혼잡을 완화하고 공동화와 침체를 겪고 있는 지역 상권 활성화를 위해 2009년 국내 최초로 대중교통전용지구를 조성함
  - 대구시는 총 7년여 기간 중 약 2년 동안 대상구간 주변 상인들을 설득하고 공감을 얻는 단계를 거쳐 대중교통전용지구 지정을 완료함
- 사업구간: 대구역~반월당 사거리(1.05 km)
- 총사업비: 98억원(국비 30억원 지원), 간판정비비용 별도 10억원
- 차량통행방법
  - 일반차량: 전면통제
  - 대중교통: 통행허용
    - 버스 107개 노선 중 23개 노선 운행
  - 긴급차량 허용
  - 이륜자동차: 통행허용
  - 자전거: 통행허용
  - 조업차량(시차제, 통행권 배부)
    - 오전 : 09:00~11:00
    - 오후 : 15:00~17:00
    - 야간 : 23:30~05:30
  - 택시(시차제): 21:00~10:00
- 교통처리 대책<sup>8)</sup>
  - 횡단보도 활대 설치: 3개소→10개소
  - 보행자 전용도로 확대 운영: 4개소 450m
  - 버스 승강장 통합운영: 9개소→4개소
  - 차량통행 제한속도 감속 지정: 60→30km/h
  - 차로축소 및 통행속도 감속에 따른 교통신호기 철거: 3개소
  - 교차로 좌회전 허용(4개 지역)

8) 김영국(2015), 대중교통전용지구를 통한 도시재생 활성화 방안 연구, 한국교통연구원 발책 재정리

- 유니온호텔, 공평사거리, 반월당, 계산오거리
- 이면도로 차량체계 조정(2개소)
- 경삼감영길(시청↔경삼감영공원) 직진 허용
- 북성2길(구 상업은행→대경엔지니어링) 일방통행 시행
- 공영주차장 주차안내시스템구축
- 메트로센터, 2.28기념고원, 국채보상공원 등
- 사업 효과
  - 대중교통이용 22% 증가
  - 보행자수 18% 증가
  - 통행속도 28% 증가
  - 대기환경 개선(이산화질소 54%, 미세먼지농도 36% 감소)
  - 시민호응도 77% 증가
- 대중교통전용지구 구간 확장된 보행자전용도로(인도)에는 다양한 수경시설(실개천, 분수 등)과 다채로운 화단이 설치되어 있어 도심 속 중심지에 걷고 싶고, 찾고 싶은 거리로 친환경녹색교통 문화가 조성되어 있음
- 반월당 네거리에는 보행자들이 가볍게 소비를 할 수 있는 커피숍, 식당, 악세서리점 등 소규모 상점이 많아 대체로 젊은층의 유동인구가 높게 나타남
- 반면 부인북과 수제구두 등 기존 가게가 많이 배치되어 있는 중앙로 사거리에는 노인층 유동인구의 비율이 높게 나타나는 대조적인 모습도 보이고 있음

〈그림 3-2〉 대구시 중앙로 대중교통전용지구 시행 전/후 전경



## 2) 서울특별시 신촌(연세로)

- 서울특별시 연세로는 대표적인 대학상권 중심 대중교통전용지구가 조성된 사례로 2014년 1월 조성이 완료됨
  - 조성목적이 수원시 및 대구 중앙로와 달리 대학로 거리 활성화와 시민들의 문화생활 공간 제공을 목표로 하였으며 보행도로 확보 등 보행자 중심으로 설계됨
- 2011년 말부터 대중교통전용지구 도입을 검토, 공사기간은 2012년 3월~2013년 12월 까지 약 2년이 소요됨

### ■ 사업구간

- 연세대학교 앞 ~ 신촌오거리(연세로, 0.55km), 현대백화점~세브란스병원(명물거리, 0.45km), 총 1.0km

- 총사업비: 66.6억원(연세로 53.6억원, 국비 13.5억원 지원)

### ■ 차량통행방법

- 일반차량 전면통제, 긴급차량 허용
- 조업차량(시차제)
  - 오전 : 10:00~11:00 / 오후 : 15:00~16:00
- 택시(시차제): 24:00~04:00 허용

### ■ 교통처리 대책

- 연세로 북측 진입부 교차로 신설로 우회경로 마련
- 주변 교차로 신호체계 정비 및 교차로 신설
  - 연세대 진출 신호체계 정비
  - 신촌오거리에서 서강대↔연세대 방향 직진 신호현시 폐지
  - 서강대교→동교동 방향 좌회전 신호현시 신설
  - 신춘기차역 굴다리 앞 교차로 신설
- 주변가로 일방통행 실시
- 보행량 증가 예상 지대 횡단보도 추가 설치
- 차로폭 축소, 보행공간 확보
- 분전함 40개소 모두 이전(한전 부담)
- 인접 대형 시설물인 현대백화점, 연세대 주차장 개방 협의
- 보도와 차도간 단차 제거(도로정비)

〈그림 3-3〉 연세로 대중교통전용지구 위치도

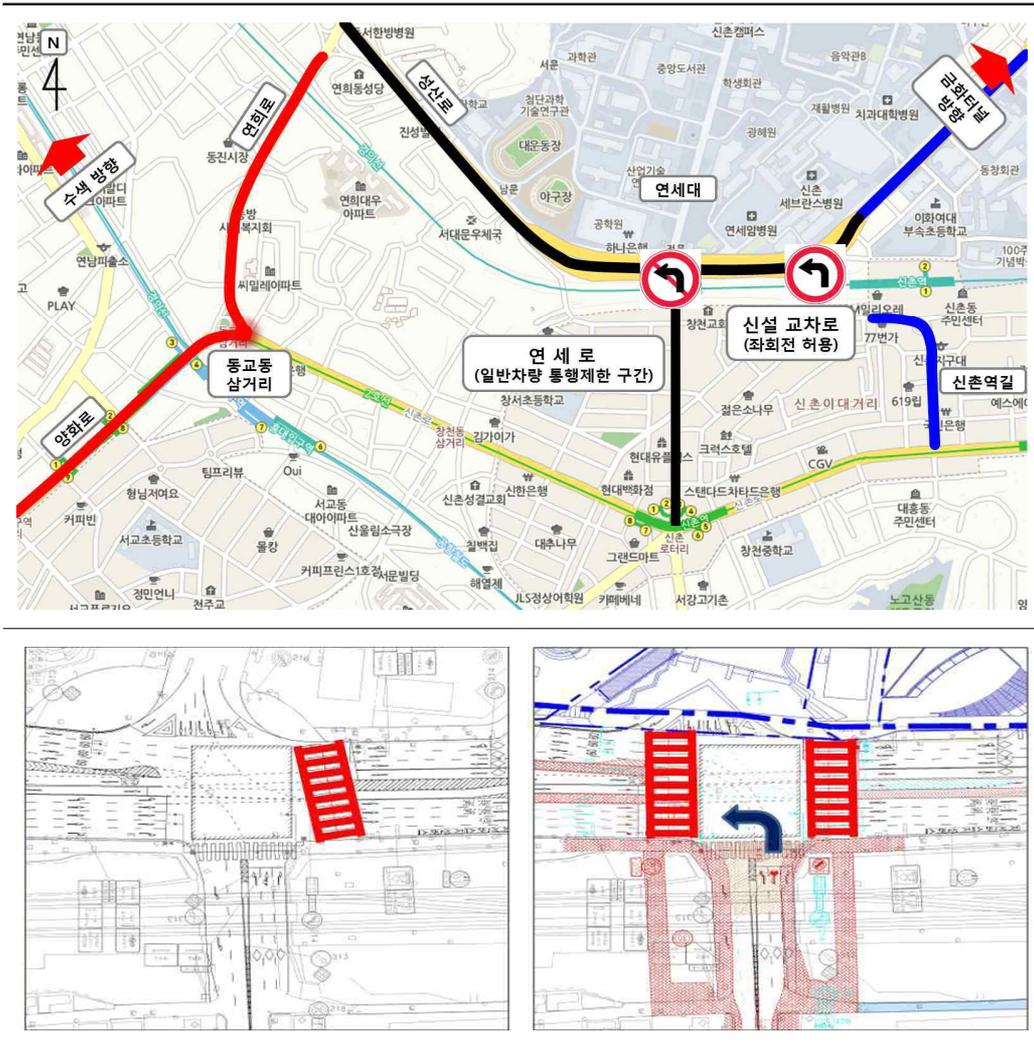


자료: 고준호(2015)

■ 관계자간 갈등해소 방안

- 차량통행제한에 따른 통행불편, 매출 감소와 상권 침체 등 이해관계자간 갈등 해소를 위한 소통형 사업추진을 진행
- 이를 위해 서울시, 자치구, 경찰서, 상인회, 시민단체, 대학 등 지역관계자 6개 기관이 참여하고 교통, 설계·공사, 홍보의 3개 분과를 둔 사업추진위원회를 구성 및 운영함

〈그림 3-4〉 연세로 대중교통전용지구 교통처리대책 현황



자료: 고준호(2015), 김영국(2015)



■ 사업효과(2014년 상반기 기준)<sup>10)</sup>

- 교통사고 감소: 연세로 54.5%, 이면도로 22%, 합계평균 34.5% 감소
- 상가이용객 전년도 5개월 평균 대비 28.8% 증가
- 매출건수 전년도 5개월 평균 대비 10.6%, 매출액 4.17% 증가 (712백만원)
  - 매출액은 전용지구 도입 이후 점차 증가 추이
- 시민호응도 58% 증가
- 2014 국토도시디자인대전 대통령상 수상

〈표 3-5〉 연세로 주변 교통사고 발생 현황

구 분	합 계	2013년1월~6월	2014년1월~6월	증감율(%)
합 계	48건	29건	19건	-34.5
연세로	16건	11건	5건	-54.5
이면도로	32건	18건	14건	-22.2

자료: 고준호 (2015) 재인용

〈표 3-6〉 신촌지역 매출액, 이용객수 및 매출건수

구 분 (백만원/천 명/천건)	2013년					2014년				
	1월	2월	3월	4월	5월	1월	2월	3월	4월	5월
총 매출액	16,840	16,292	17,633	16,714	17,782	17,692	16,096	18,654	18,063	18,315
총 이용객수	198	192	211	211	220	245	244	274	276	290
총 매출건수	564	494	609	598	651	592	550	687	680	717

주: 연세로 대중교통전용지구 내 BC카드 가맹점 약 1,000여개 점포 분석 자료

자료: 서울특별시 보도자료 (2014), 고준호(2015) 재인용

〈그림 3-5〉 신촌 연세로 대중교통전용지구 시행 전/후 전경



10) 사업효과 중 상권관련 세부내용은 5장에서 확인 가능함

### 3) 부산광역시 동천로

- 구간: 부산광역시 부산진구 부전동, 전포동 동천로(구. 밀리오레~센트럴스타), 0.74 km 구간
- 총사업비: 94억원(국비 22억원 지원)
- 부산시는 중심부에 위치한 동천로의 열악한 보행환경(불법 노상적치물, 노점상 등), 교통혼잡, 상권 혼재 등의 문제를 해소하기 위해 대중교통전용지구를 조성함
- 차량통행방법
  - 대구 중앙로, 연세로와 달리 오전/오후 첨두시에만 일반차량을 통제, 이외의 시간에는 통행을 허용
  - 일반차량 : 출퇴근통제
    - 오전 07:00~09:00
    - 오후 17:00~19:30
  - 위반차량 과태료 부과
    - 도로교통법에 의해 범칙금 부과: 승용차 4만원, 승합차 5만원
  - 택시 : 허용
  - 긴급차량 허용
  - 대중교통허용(버스형)
  - 이륜자동차, 자전거 허용
- 교통처리대책
  - 2차도로 기법을 적용, 차량 속도 저하 유도
  - 차량 제한속도 감축 60→30km/h로 변경
  - 버스정류장 통합 설치: 5개소→4개소 (버스 대기 공간 확보)
- 관계자간 갈등해소 방안(이상용 2014 재정리)
  - 주민의견 공청 다수 진행
    - 심포지엄 1회, 주민 설명회 5회, 다수의 주민간담회 추진
  - 적극적인 주민의견 반영 통한 운영방식 수정
    - 기존 24시간 일반차량 통행제한→출퇴근시간대로 한정
    - 이면도로체계 조정
    - 조업 공간 확대 설치: 상가주민 편의를 위해 조업 공간 11개소 설치

〈그림 3-6〉 부산 동천로 주민의견 수렴 과정



자료: 이상용(2014)

- 사업효과(2015년 하반기, 2016년 상반기 2차례 시민 만족도 설문조사<sup>11)</sup>)
  - 보행환경 개선: 응답자 중 보행자 수 증가 35.4%, 보도폭 개선 67.3% 가로경관 개선 53.9%의 응답률로 보행환경이 상당히 개선되었다고 판단됨
  - 교통여건 개선: 교통위험성 감소 46.5%, 교통혼잡 완화 39.7%, 버스의 이용편의 증대 53.8%의 응답률로 교통체계 개선 목적이 달성된 것으로 나타남
  - 상권 활성화 증대: 대상지구 도입 이후, 상가 방문횟수가 증가의 응답률은 24.6%, 방문자 수 증대는 32.7%, 그리고 시장분위기 활성화 34.2%로 조사됨
    - 그러나 시장분위기가 이전과 유사하다고 응답한 비율은 50% 이상으로 상권은 지구 사업으로 인해 큰 영향을 받지 않고 유지되거나 다소 활성화된 것으로 판단됨
    - 이는 지구사업이 시행된 지 1년밖에 안된 시기에 설문조사가 이루어졌기 때문이라고도 볼 수 있음
  - 대중교통전용지구 방문객의 만족도는 50%로 전반적으로 정책에 만족하고 있는 것으로 나타남

〈그림 3-7〉 부산 동천로 대중교통전용지구 시행 전/후 전경



11) 정현영 외(2016), 시민 만족도 분석을 통한 대중교통전용지구 도입 평가 연구, 대한교통학회지, 제 34권 제 4호, pp. 330-340  
<https://pdfs.semanticscholar.org/8d55/1e86be28c3c604a422f0463a6e4f13918e03.pdf>

〈표 3-7〉 부산 동천로 대중교통전용지구 시민 만족도 설문조사 결과

부문	변수	지수	응답률
보행환경	보행자 수	감소	16.10%
		유사	48.50%
		증가	35.40%
	보도폭	감소	8.90%
		유사	23.80%
		증가	67.30%
	가로경관	감소	3.90%
		유사	32.30%
		증가	63.90%
교통여건	교통사고 위험	감소	46.50%
		유사	38.80%
		증가	14.60%
	교통혼잡	심각	17.30%
		유사	43.10%
		개선	39.70%
	버스이용편의	불편	7.70%
		유사	38.50%
		개선	53.80%
상권활성화	방문횟수	감소	21.50%
		<b>유사</b>	<b>53.80%</b>
		<b>증가</b>	<b>24.60%</b>
	방문자수	감소	15.70%
		<b>유사</b>	<b>51.50%</b>
		<b>증가</b>	<b>32.70%</b>
	시장분위기	감소	17.40%
		<b>유사</b>	<b>48.50%</b>
		<b>활성화</b>	<b>34.20%</b>
대중교통전용지구 만족도	지구 방문객의 만족 여부	<b>만족</b>	<b>50%</b>
		보통	33.40%
		불만족	16.60%

출처: 정현영 외(2016) 재정리

〈표 3-8〉 국내 대중교통전용지구 도입 현황 개요

구 분	중앙로(대구시)	연세로(서울시)	동천로(부산시)
도입 구간	대구역 ~ 반월당사거리	연세대 입구 ~ 신촌오거리 현대백화점 ~ 세브란스병원	NC백화점 서면점 ~ 더샵 센트럴스타 아파트
사업량	L=1.05Km (4차로⇒2차로)	L=0.55Km(연세로), 0.45Km(명물거리) (4차로⇒2차로)	L=0.74Km (4차로⇒2차로)
사업비 (억원)	98 (국비 30, 시비68)	66.6 (연세로 53.6억원, 국비13.5, 시비 53.1)	94 (국비 22, 시비72)
추진 경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사업기간 : 2008년 ~ 2009년</li> <li>• 지구지정 : 2009. 01</li> <li>• 공사착공 : 2009. 02</li> <li>• 공사준공 : 2009. 12</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사업기간 : 2012년~ 2013년</li> <li>• 지구지정 : 2013. 08</li> <li>• 공사착공 : 2013. 10</li> <li>• 공사준공 : 2014. 06</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사업기간 : 2011~2015년</li> <li>• 지구지정 : 2013. 04</li> <li>• 공사착공 : 2013. 07</li> <li>• 공사준공 : 2015. 04.</li> </ul>
차량 통행 방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일반차량 : 전면통제</li> <li>• 택시(시차제)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 21~10시 허용</li> </ul> </li> <li>• 조업차량(시차제, 통행권)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 오전 : 09:00~11:00</li> <li>- 오후 : 15:00~17:00</li> <li>- 야간 : 23:30~05:30</li> </ul> </li> <li>• 긴급차량 허용</li> <li>• 대중교통허용(버스형)</li> <li>• 이륜자동차, 자전거 허용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일반차량 : 전면통제</li> <li>• 택시(시차제)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 24~04시 허용</li> </ul> </li> <li>• 조업차량(시차제)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 오전 : 10:00~11:00</li> <li>- 오후 : 15:00~16:00</li> </ul> </li> <li>• 긴급차량 허용</li> <li>• 대중교통허용(버스형)</li> <li>• 이륜자동차, 자전거 허용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일반차량 : 출퇴근통제                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 오전 07:00~09:00</li> <li>- 오후 17:00~19:30</li> </ul> </li> <li>• 위반차량 과태료 부과: 승용차 4만원, 승합차 5만원</li> <li>• 택시 : 허용</li> <li>• 긴급차량 허용</li> <li>• 대중교통허용(버스형)</li> <li>• 이륜자동차, 자전거 허용</li> </ul>
통행 속도	제한(30km/h 이하)	제한(30km/h 이하)	제한(30km/h 이하)
보행 환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보도폭(4→8~12m)</li> <li>• 전선지중화 시행</li> <li>• 스트리트시설물 설치</li> <li>• 차량단속카메라 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보도폭(7~8→13~14m)</li> <li>• 전선지중화 시행</li> <li>• 스트리트시설물 설치</li> <li>• 차량단속카메라 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보도폭(3→6m)</li> <li>• 전선지중화 시행</li> <li>• 스트리트시설물 설치</li> <li>• 차량단속카메라 설치</li> </ul>
운영 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통이용 22% 증가</li> <li>• 보행자수 18% 증가</li> <li>• 통행속도 28% 증가</li> <li>• 대기환경 개선 (이산화질소 54%, 미세먼지농도 36% 감소)</li> <li>• 시민호응도 77% 증가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통사고 감소 (연세로 54.5%, 이면도로 22%)</li> <li>• 상가이용객 28.8% 증가</li> <li>• 매출건수 10.6% 증가</li> <li>• 매출액 4.17% 증가</li> <li>• 2014국토도시디자인대전 대통령상 수상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보행자수 98% 증가</li> <li>• 버스이용객 1.4% 감소 (같은 기간 부산시 전체 12.9% 감소)</li> </ul>

자료: 수원시 내부자료, 고준호(2015), 김영국(2015) 재정리

## 2. 대중교통전용지구 해외 사례

### 1) 지역별 대중교통전용지구 운영 사례

#### (1) 미국 미네아폴리스 〈니콜렛 몰〉

- 니콜렛 몰은 교외의 대형쇼핑센터 등장에 따른 상권위협과 대중교통서비스를 제고 시킬 목적으로 1967년에 세계최초로 대중교통전용지구를 시행
- 주정부 주도하에 1950년부터 주요 법인, 상인, 토지소유주, 공익단체 사업가 등이 입 시위원회를 설립하여 대중교통전용지구 사업을 주도함
- 보행환경 개선, 대중교통의 이용촉진, 그리고 도심부 재생이라는 목표를 가지고 시작한 사업이었기 때문에 처음부터 상가 및 시민들의 전폭적인 지지를 얻을 수 있었음
- 니콜렛 몰은 2015년 4월부터 2017년 11월까지 약 2년간 재보수 사업이 진행됨
- 니콜렛 몰 사업의 성공은 타 도시로의 대중교통전용지구 확산을 유발시켰으며 대중교통 중심의 교통체계 전환, 보행자 중심의 보행동선을 성공적으로 개선시킨 사례로 손꼽힘
- 사업구간: 남쪽 13th Street S에서~Washington Avenue(총 990m)
- 총사업비: 31억 달러(\$3.875 million)
  
- 차량통행방법
  - 일반차량: 전면통제
  - 대중교통: 버스, 택시, 미니버스만 통행허용
  - 긴급차량 허용
  - 자전거: 06:00am~18:00pm이후 통행허용
  
- 사업내용
  - 폭 2.7m정도 구간의 일방통행차로를 도로 중앙부에 설치
  - 과속방지를 위해 도로 양단을 곡선형으로 설계
  - 세밀한 경관계획을 통해 분수, 조각물, 시계탑, 조명시설, 벤치, 버스정류장, 그리고 볼라드 등 다양한 시설물을 배치하여 도시경관과 이미지를 제고시킴
  - 스카이웨이(2층 높이의 보행자 연결통로) 시스템 도입하여 보행자의 안전성과 편리성을 향상시킴
  - 곡선형 블록구조와 알맞게 버스가 동서방향과 남북방향으로만 운행될 수 있도록 버스 노선을 재배치함

- 9개의 국지노선 버스는 남북방향으로 구성되어 있는 니콜렛몰을 교차 운행하도록 설계하고, 9개중 6개의 국지노선 버스는 니콜렛몰을 통과운행을 허용하여 대중교통만으로도 도심 중심부에 쉽게 진입할 수 있도록 함
  - 버스정류장 내에 적외선 난방기를 설치하여 대중교통 이용환경을 개선시킴
  - 보행도로에는 재설매트를 설치하여 보행자들의 안전하게 이용할 수 있도록 함
- 사업효과
- 지구 내 녹지공간 및 활동공간을 확충하여 도시경관과 보행환경을 크게 향상시킴
  - 유동인구와 보행자 통행율 증대로 인해 상가매출이 사업시행 전 대비 14%정도 증가함
  - 도시재생사업과의 연계를 통해 다양한 문화행사를 적극적으로 추진하는 등 구도심 재생 및 지역경제 활성화를 성공적으로 이루어냄
    - 이로 인해 사업 시행 3년 만에 5천만 달러가량의 이익(profit)을 얻음

## (2) 미국 포틀랜드 <트랜짓 몰>

- 1977년 포틀랜드는 도심대기 환경개선, 원활한 대중교통 수단 창출, 그리고 도심경제 활성화를 위해 대중교통전용지구를 조성함
  - 1976년 포틀랜드 교통청(TriMet)이 대중교통전용지구 계획을 수립
  - 대중교통전용지구는 1994년과 2003년 두 차례의 확장을 거치면서 도심부 전역을 관통하는 남북 방향의 일반통행(2.25km)노선으로 운영되고 있음
- 경전철(LRT), 노면전차 그리고 버스와 같이 운행되는 혼합형 대중교통전용지구로써 다양한 대중교통수단을 제공할 뿐 아니라 시민을 위한 공공공간과 안전한 보행환경을 조성시킴
  - 5번가에서는 버스가 운행되고 6번가에서는 노면전차가 운행되는 식의 공간 분리형 혼합 대중교통전용지구임(이은지 외, 2007)
  - 2009년 8월에 경전철(LRT)이 추가적으로 운영을 시작되었으며, 2009년 9월부터 2011년 6월까지 평일 오후에 MAX Mall 셔틀버스가 운행되었음
- 현재까지 추진된 대중교통전용지구 중 기획, 설계, 그리고 운영방법 등 모든 면에서 가장 성공적이며 혁신적인 사례로 각광받음
- 사업구간: NW Irving Street~SW Jackson Street (2.25km)
- 총사업비: 15억 달러

#### ■ 차량통행방법

- 일반차량: 부분적으로 운행 허용
- 노면전차 그리고 버스 통과통행 허용
- 반드시 최 좌측 라인을 통해 이동하며, 흰색 선을 넘지 말아야함
- 지구가 무료 대중교통수단인 Free Rail Zone으로 둘러싸여 있어 편리하게 탑승가능
- 특정 일요일에는 Portland Vintage Trolley가 무료로 운행되고 있음

#### ■ 사업내용

- 한 블록을 중심으로 지구 내 일반통행인 양측도로가 환상형구조를 가짐
- 2009년 경전철(LRT) 노선 도입을 계기로 불가피하게 차선 하나는 차량 통행이 허용 되었지만 정해진 신호 외에서는 절대로 우회전을 할 수 없음
  - 도로사용의 우선권을 대중교통 이용자에게 부여하여 자연스럽게 승용차 이용을 대중교통으로 전환시키려는 의도임
- 길거리 주차장은 모두 제거하고 기존의 보도를 확장하거나 거리조형물, 설치미술, 분수, 가로수 등 다양한 조형물을 설치함으로써 공공영역의 질을 제고함
- 대중교통전용지구에 생동감, 공공 안전성, 번영 잠재력이 증대되도록 경전철의 역세권과 버스승강장 주변에 혼합적 토지개발(일반상업, 식당, 전문, 공공기관, 업무 지구 등)을 추진함(이은진 외, 2007)

#### ■ 사업효과

- 지구 내 지역 방문객수와 보행자 통행량 증대로 인해 사업시행 후 5년 동안 상가 매출액은 증가추세로 나타남
  - 자동차 통행 수요 자체를 억제함에도 불구하고 특히 소매업 매출이 눈에 띄게 증가함
  - 대중교통전용지구 도입은 지구 내에 위치한 해당지역뿐만 아니라 주변지역의 상권 활성화에도 긍정적인 효과를 미침
- 대중교통 활성화를 통해 도로혼잡과 도심의 대기환경을 크게 개선시키고, 보행 환경과 도시경관 이미지를 제고시킴
  - 대중교통전용지구 내에 다양한 조형물을 설치하여 보행환경을 개선한 것이 주요 성공요인 중 하나로 꼽히고 있음(고준호 외, 2012)
- 그린 활성화, 보행환경 개선, 도시 지속가능성 및 커뮤니티 제고 등 다양한 효과를 유발시켰다고 평가됨(김승남 외, 2015)

### (3) 미국 보스턴 <비전 제로 보스턴(Vision Zero Boston)>

- 보스턴은 교통사고로 인한 사망자나 부상자가 발생하는 것을 방지하기 위해 2015년 3월 '비전 제로 보스턴(Vision Zero Boston)' 사업을 진행함
- 모든 시민의 안전한 보행권을 보장해주는 것에 초점을 두고 지구를 서로 연결하려는 여러 개의 사업을 추진해 실시하고 있음
  - 그린웨이 프로젝트(Greenway Project), 크로스로드 프로젝트(Crossroad Projects), 보행자전용지구(Downtown Crossing) 사업이 대표적임
- 다운타운 크로싱(Downtown Crossing)의 보행자전용구역은 일평균 23만명의 보행자와 7만4천명의 자전거 이용객들이 이용하고 있음
  - 보행자전용지구내에서는 응급차량과 허가받은 상업용 차량의 진입을 허용함
- 보스턴 교통국 및 사업국, 보스턴 경찰국, 보스턴 공중보건위원회, 보스턴 응급의료 서비스, 보스턴 공립학교, 워크보스턴, 보스턴 자전거협회 등이 전담반을 형성해 운영하고 있음
- 사업구간
  - 그린웨이 프로젝트: Rose Kennedy Greenway
  - 크로스로드 프로젝트: Broad St. & Summer~Congress St. & Causeway St.
  - 다운타운 크로싱 보행자전용지구: Washington, Winter, and Summer St. 중심부에 위치
- 차량통행방법
  - 대중교통: 통행허용
  - 택시(시차제): 일요일을 제외한 평일: 06:00pm~08:00am
  - 조업차량(시차제, 통행권 허가): 일요일을 제외한 평일 06:00pm~11:00pm
  - 허가된 차량 진입 시 15km/h 이하의 속도로 운행해야함
  - 보행지구라는 표지판을 강조하며 신호효과를 강화시킴
  - 보행공간구간 내 더블-폴러(double-poller)시스템을 사용하여 MBTA 버스 및 응급 차량 감지기(센서)를 통해 자동진입을 가능하게 함
- 사업내용
  - 1991년부터 2008년까지 시행된 그린웨이 프로젝트(Greenway Project)는 1950년대에 지어진 고가도로를 철거하고 왕복 8-10차로, 총 2.4km 길이에 이르는 대심도 지하고속도로를 건설하여 지상을 공원화시킴

- 1950년대에 로즈 케네디 그린웨이에 위치하고 있는 고가도로로 인해 발생하는 소음과 교통체증이 심각했으나 그린웨이 프로젝트를 통해 철거되면서 주변과의 연계성이 높아지고 보행자들의 접근성을 향상시킴
  - 크로스로드 프로젝트(Crossroad Projects)는 그린웨이의 동서 방향으로 보행자와 자전거 이용객들이 쉽고 편리하게 접근할 수 있도록 그린웨이와 주변 주요 시설과의 연결성을 확충시켜 보스턴의 새로운 공공공간으로 전환시킴
  - 그 외에 자전거 도로 추가도입, 보행도로 확장, 그리고 벤치와 테이블을 설치하는 등 보행자와 자전거 이용객들에게 공공공간을 제공함으로써 보도공간 내 다양한 경제 활동을 성공적으로 유도함
  - 다운타운 크로싱(Downtown Crossing)은 보스턴의 유일한 보행자전용구간으로 자전거, 보행 등 다수단 통행을 장려하고 도심과 보스턴 common과 연결함
  - 차량 진입이 전면 통제되어 보행자들은 안전하고 자유롭게 활동할 수 있음
  - 허가 받은 배달차량들만 진입할 수 있도록 더블-폴러(double-poller)시스템을 곳곳에 설치함
- 사업효과
- 보스턴은 우수한 보행자 친화적인 도시환경으로 “The Walking City”라는 별명이 생김
  - 2011년 WalkScore가 선정한 ‘미국에서 가장 걷기 좋은 도시’에서 3위를 차지하였으며, 보행자를 위한 다양한 시설과 환경 등이 조성되어 있음
  - 미국 대도시 중 보스턴은 출퇴근 통행에서 보행수단이 가장 높은 비중을 차지함
  - 그린웨이프로젝트(Greenway Project)는 보행자 친화적인 환경을 조성하고 근린지역의 주거 및 업무 기능을 활성화시킴
  - 넓고 쾌적한 녹지공간으로 주변 주거지 주민들의 야외활동을 증진시키고 지역 커뮤니티 활성화시킴
  - 도심 한가운데 위치한 선형공원을 모든 사람이 편리하게 접근할 수 있도록 크로스로드 프로젝트(Crossroad Projects)와 연계하여 성공적으로 추진함
  - 크로스로드 프로젝트(Crossroad Projects)는 보행자와 자전거 이용객들의 안전성을 확보하고 지역경제를 활성화시키는 촉매제 역할을 함
  - 보행자 중심으로 통행량이 높아지면서 주변 지역의 상업 활성화가 크게 개선됨

#### (4) 미국 덴버 <16번가 몰>

- 덴버의 16번가 몰은 1982년에 대중교통전용지구와 도심재생 사업을 성공적으로 연계시킨 대표적인 사례임
  - 보행자전용도로뿐만 아니라 도시설계와 공공예술 등 다양한 볼거리가 설치되어 있어 많은 사람들이 지구를 방문하고 있음
- 덴버시 북서쪽의 Union Station에서 남동쪽의 Broadway까지 16개의 블록이 존재하며, 쇼핑공간 그리고 휴식공간이 약 1.6km에 걸쳐있음(이은진 외, 2007)
- 무료셔틀버스(MallRide)가 Broadway에서 Union Station까지 정기적으로 운행함으로써 관광객과 쇼핑객들의 편의성을 높이고 더 나아가 도심 전체의 경제발전 및 재개발의 주요 역할을 함
  - 주중 일평균 이용객은 62천명으로 덴버시 인구 60만명 중 10%에 해당하는 유동인구가 매일 무료셔틀버스(MallRide)를 이용하고 있음
- 지구를 중심으로 자전거 도로가 여러 방면으로 설치되어 있어 사업의 긍정적인 효과를 더욱 유발시킴
- 2004년에 Denver Metro Convention & Visitors Bureau에서 실시한 관광 매력도 설문조사에서 1위를 차지함
- 사업구간: Wewatta Street~16th Avenue와 Broadway(Civic Center Station)의 교차로(약2km)
- 총사업비: USD\$5700만
- 차량통행방법
  - 대중교통: 통행 허용
  - MallRide: 무료 셔틀버스로 지구 내에서만 서비스를 제공하고 있으며 Regional Transportation District (RTD)가 운영함
    - 무료셔틀버스는 Broadway에서 Union Station(광역철도역)이 위치한 Wynkoop Street까지 운행하고 있으며, 각 블록마다 정류장이 있어 쉽고 편리하게 이용 가능함
    - 무료셔틀버스(MallRide)의 운행시간은 5:00am~1:30am까지 낮에는 2~5분 그리고 밤에는 8~15간격으로 일주일 내내 운행되고 있음(이은진 외, 2007)
    - 셔틀버스(MallRide)는 광역철도 및 경전철(LRT) 노선 9개와 연결되어 있어 도심 외곽에서 경전철을 타고 들어와 무료로 환승하여 편리하게 도심으로 진입 가능함
  - MetroRide: 평일 러시아워 무료셔틀버스 서비스로 지정된 구간에서만 운행됨
  - 자전거 택시, 마차, 자전거 공유 시스템 및 차량공유제 통행 허용

#### ■ 사업내용

- 보도에는 분수, 조형물, 시계탑, 조명시설, 버스 정류장, 벤치 등을 다양하게 설치하여 시설교통행정의 패러다임을 보행자중심으로 전환시킴
- 무료셔틀버스(MallRide) 운전석을 차량 우측으로 특별 제작하여 보행자 안전을 보다 손쉽게 확인할 수 있음
- 2015년 8월에 RTD는 \$2,710만 비용으로 36대의 전기 버스를 구매하여 2016년 8월에 전기 버스가 운행 시작함

#### ■ 사업 효과

- 덴버시에서 가장 활발하게 도시 활동을 할 수 있는 곳으로 전용지구 자체를 플라자(Plaza)로 설계하여 300개 이상의 소매점포, 50개 이상의 식당, 그리고 브랜드 상점 등 다양한 상점을 입점 시켜 도심전체의 경제발전 및 재개발을 성공적으로 이루어냄
  - 그러나 많은 노숙자들이 전용지구로 유입되어 범죄율 증가, 치한문제 등을 통해 보행자들의 안전을 위협하고 있다는 주장도 제기됨
- 도심의 교통혼잡을 해소시키는 동시에, 도로경관 및 환경을 크게 개선시킴
- 쾌적한 보행환경과 각종 문화행사와의 연계를 통해 시민들이 지구를 찾아오게끔 만들어 방문객 수와 상권매출이 크게 증가되었음

〈표 3-9〉 대중교통전용지구 복미 사례

구 분	미네아폴리스	포틀랜드	보스턴	덴버
위치도				
도입 구간	13th st. S~Washington Ave.	NW Irving st.~SW Jackson st.	Washington, Winter, and Summer st. 중심부에 위치	Wewatta st.~Civic Center Station
사업량	약 990m	약 2.25km		약 2km
완료 시기	1967년	1977년	1978년	1982년
운영 수단	스카이웨이 시스템 및 지구 내 주변 버스운행	경전철(MAX)	더블-풀러(double-poller)시스템 도입	무료셔틀버스(MallRide) 및 평일 러시아워 무료셔틀버스(MetroRide)
운영 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보행자 증가, 대중교통 이용률 증가</li> <li>· 도시경관 및 이미지개선</li> <li>· 도시재생과 지역경제 활성화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지역 방문객수, 대중교통 이용률 증가</li> <li>· 도로혼잡 및 대기환경 개선</li> <li>· 그린활성화, 보행환경 개선, 도시 지속가능성 및 커뮤니티 제고 등 다양한 효과창출</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보행친화적 환경 조성</li> <li>· 근린지역의 주거 및 업무 기능을 활성화</li> <li>· 주변 지역의 상권 활성화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 도심 교통 혼잡 완화</li> <li>· 보행자 증가, 매출 증가</li> <li>· 도시경관 및 환경 개선</li> </ul>

### (5) 일본 나하시 <국제길>

- 상업 및 관광 중심지에 위치한 나하시의 국제길은 일평균 약 2만대의 차량이 유입되면서 교통체증 및 대기환경오염 등의 문제가 심각하였음
- 이를 해결하기 위해 2003년 8월 모노레일 개통과 동시에 매주 일요일 12:00pm~18:00pm 시간대마다 대중교통전용지구 사업을 시행하고 있음
- 나하시 시장과 전문가, 국제길상점가진흥조합연합회, 상공회의소, 버스협회, 택시협회, NPO, 현 정부, 경찰 등으로 구성된 `나하시 국제길 트랜짓몰(Transit Mall) 실행위원회'가 대중교통전용지구 사업을 운영 중임
- 사업구간: 오키나와 현청~마키시역 (약 1.6km)
- 차량통행방법
  - 대중교통: 통행허용
  - 통근 고속버스의 신규운행 및 버스노선 단속 실시
  - 폭 3.5m정도의 버스 통행로를 도로 중앙에 도입
  - 지구 주변을 연결하는 약 9km 구간에 3개의 버스노선을 도입하고 일방통행으로 운행
  - 버스의 경우, 5~10km/h의 제한속도를 가짐
  - 12:00pm~18:00pm 시간대마다 보행자 전용도로로 운행되고 있음
- 사업내용
  - 컬러 콘(Color Cone)이나 화분으로 보행자도로를 분리하고, 도로 중앙에 트랜짓 버스 통행로를 설치
  - 국제길과 주변지구를 연결하는 3개 루트 약 9km의 버스노선을 도입하고 모두 일반순환으로 운행시킴(이은진 외, 2007)
  - 지구 내 버스운임을 무료로 제공하고, 기존 버스정류장 3개소에 추가로 3개를 설치하여 대중교통 이용자들의 편리성을 개선시킴
  - 각 버스정류장에 버스위치정보를 제공하는 대형모니터화면과 휴대전화로 확인할 수 있는 서비스를 제공함
  - 또한 주차장 위치정보와 주차장의 만공차 정보를 PC 및 휴대전화로 확인할 수 있는 서비스 제공
  - 행사, 공연, 그리고 워크숍 등 다양한 문화행사를 적극적으로 추진하여 지구 내 유동인구를 유인시킴

■ 사업효과

- 트랜짓몰(Transit Mall)과 트랜짓버스(Transit Bus)는 주변지역에서 국제길로의 접근성을 개선시켜 방문객 수가 증가함
  - 트랜짓몰(Transit Mall)의 일평균 방문자는 2만 9천명으로 평성 11년 대비 2배 이상 상승
  - 트랜짓버스(Transit Bus)의 평균 이용률은 87~123%로 최고치를 달성했으며, 시행기간이 경과할수록 이용객이 점진적으로 증가추세를 보임
  - 관광객 이외에 나하시내 거주자 역시 국제길 방문빈도수가 높아졌다고 조사됨
- 이산화탄소 수치는 사업시행전 대비 10~20ppb(평소 40ppb)정도 감소되고, 소음레벨도 70db에서 60db로 줄어드는 등 도시환경이 크게 개선됨
- 다양한 문화행사로 인해 거주민뿐 아니라 관광객들에게 사랑받는 오키나와 최대 변화가로 인식됨
  - 대중교통지구 내 이용실태 조사결과, 매출감소라고 답한 사업자들은 20%내외인 반면 매출증가는 30%로 상권에 긍정적인 영향을 미쳤다고 해석할 수 있음

(6) 캐나다 토론토 <킹 거리>

- 캐나다 토론토에서도 교통 혼잡이 매우 심각하였던 King Street에서 몇 차례 진행되었던 ‘차 없는 거리’ 사업의 긍정적 효과를 확인한 뒤에 2019년 4월 대중교통전용지구 사업을 영구적으로 시행함
  - 사업시행 전 일평균 65,000명의 유동인구가 유입되고, 정기적인 교통체증으로 인해 보행환경이 매우 협소하였음
  - 그 외에 노면전차 정류장은 비좁았으며, 자전거 도로는 따로 존재하지 않았음
- 이와 같은 문제를 해결하고, 기존에 있던 노면전차의 운행환경을 개선시키기 위해 혼합형 대중교통전용지구 사업을 추진함
- 사업구간: Bathurst Street~Jarvis Street (총 2.6km)
- 총사업비: CAD\$150만
- 차량통행방법
  - 대중교통: 통행 허용, 일반차량: 통행 전면금지
  - 택시들은 10:00pm ~ 5:00am 시간에서만 통행허용
  - 차량공유제 서비스는 통행금지
  - TTC차량, 응급차량, 자전거 및 도로정비 차량들만 통과통행 허용

- 적재구역과 택시 스탠드 공간 외에 노상주차를 금지함
- 승용차, 화물차는 교차로에서는 우회전만 허용가능

#### ■ 사업내용

- 차량통행을 매우 한정적으로 규제시키면서 노면전차에게 통행 우선권을 부여
- 노면전차 정거장의 공간을 확대시키고, 정류장을 추가 설치함
- 도시경관을 향상시키기 위해 노면전차 선로를 따라 화분, 파티오, 그리고 공공예술품들을 배치함
- 외측차선 공간은 벤치, 길거리 카페, 자전거 보관소 등을 설치하여 공공영역의 질을 높이고 보행환경을 크게 개선시킴

#### ■ 사업효과

- 2018년 Ryerson University에서 발표한 City Building Institute(CBI) 보고서에 의하면 기존 노면전차 이용객의 정오 평균 이동시간은 약 2분, 오후는 약 4~5분 정도 단축됨
- 일평균 노면전차의 이용객 수는 8만4천명으로 사업 시행 전 7만2천명에서 약 1만2천명 가량 증가됨
  - 2018년 5~6월 노면전차 탑승객 수는 사업시행 전 대비 11%가량 증가
  - 노면전차 오전 이용객 수는 약 35%, 오후는 27%정도 상승
- 지구 내 자동차 이용률은 감소하여 교통혼잡이 완화되고 보행량이 증가됨
- 리서치 회사인 Potloc 2018년 설문조사 결과에 의하면 사업 시행 후 King Street를 더 자주 방문한다는 응답률은 37%로 3명중 1명 이상이 지구 내 상점을 더욱 자주 방문하게 됐다고 응답함

### (7) 스위스 취리히 <반호프거리>

- 1974년 취리히는 노후화로 인해 쇠퇴한 도심을 다시 부흥시키기 위해 노면전차 중심의 대중교통전용지구를 시행함
- 노면전차뿐만 아니라 디젤버스, 전기버스, 트롤리버스, 미니버스, 로프웨이 등 다양한 대중교통수단을 제공하고 있으며, 단 한 장의 승차권으로 자유롭게 환승이 가능한 시스템을 갖추고 있음

- 노면전차의 노선구간은 109.3km로 가장 길고, 그 다음으로 84km의 버스 구간, 54km의 트롤리버스 구간 순으로 나타남
- 노면전차 이용객수는 연간 평균 1억 8,900만명으로 전체 대중교통 이용객의 70%가량을 차지하고 있음
- 스위스 은행 본부, 개인 소매상, 고급백화점, 미술관, 호텔 등 다양한 주요 시설이 위치하고 있어 지역 거주민뿐만 아니라 관광객들에게 사랑받는 지역으로 손꼽힘
- 지구 내에서는 노면전차만이 통행 허용되고 그 외에 어떠한 교통수단도 통행불가
- 사업구간: 중앙역~Parade Platz (총 850m)
- 차량통행방법
  - 대중교통: 통행허용
  - 일반차량: 통행 전면금지
  - 지구 내 850m 사업구간 중 노면전차만 통행 가능
  - 취리히의 각 방면으로 연결되는 4개의 노면전차가 운행되고 있어 대중교통만으로도 편리하게 도시진입가능
  - 조업차량은 특정시간대에 한하여 매우 제한적으로 통과운행가능
  - 자전거는 사람이 승차한 채로는 이동할 수 없음
  - 지구 내 주변지역의 가로들도 대부분 보행자전용도로로 설계되어 승용차 통행을 원천적으로 차단시킴
- 사업내용
  - 사업구간 중 100m 정도는 지구 내 통과통행을 하는 차량들을 위해 대중교통전용지구에서 제외됨
  - 지구 내 주변부에 많은 주차장을 설치하여 승용차 이용자들도 차량 없이 편리하게 도심에서 활동할 수 있도록 함
  - 보행자 보도를 확장하고 보행자 전용 조약돌 골목길을 형성하는 등 편안하고 쾌적한 환경을 조성함
- 사업효과
  - 단 한 장의 티켓으로 노면전차, 디젤, 트롤리버스 등 여러 교통수단 간 자유로운 환승으로 대중교통 이용률을 촉진시키고 시민들의 편의를 도모하고 있음
  - 취리히는 1인당 대중교통 이용도는 세계최고 수준으로 나타남

- 대중교통 이용객 증가로 인해 지구 내 상점매출이 증가되고 주변지역의 지가가 상승하는 등 도심의 경제를 활성화시킴
- 도심재생 및 보행권이 크게 개선되어 주거, 업무, 그리고 쇼핑하기 좋은 지역으로 각광받고 있음

## (8) 영국 옥스퍼드 〈Queen Street〉

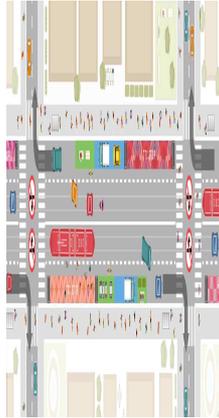
- Queen Street는 영국 옥스포드 중심가에 위치한 대중교통전용지구 쇼핑거리임
- Oxfordshire County Council은 2017년 재개장을 앞둔 Westgate Centre 대형쇼핑 센터로 의해 유동인구가 앞으로 크게 증가할 것을 예상하여 2016년 6월에 대중교통전용지구 사업을 시작함
- 그 외에 버스정류장 추가설치, 대피소, 새로운 보도 포장 등 기반시설 작업들 역시 £96만~£140만 예산비용으로 진행됨
- 사업구간: Orchard Street~Oxford Circus(총 800m)
- 사업비용: 885억원
- 차량통행방법
  - 대중교통: 버스, 택시는 서동방향으로 일반통행 허용
  - 일반차량: 통행 전면금지
  - 택시: 6:30pm - 8:00am 시간대에만 통행허용
  - 자전거: 6:00pm - 10:00am 시간대에만 양방향 통행허용
    - New Road와 New Inn Hall Street 구간의 경우 24시간동안 자전거 통행허용
  - 조업차량: 6:00pm - 10:00pm 시간대에만 통행허용
- 사업내용
  - 차량제한, 비상차량 통과, 택시, 자전거 통과, 모든 차량 등 지구 내 구간마다 교통수단의 통행을 단계적으로 규제함
  - 트램역 주변의 Park and Ride 주차장에 차량을 주차한 뒤 도심 내에서는 대중교통으로만 이동할 수 있는 체계를 마련함
    - Park and Ride 주차장은 총 5개가 설치되어 있으며 7:00am~22:00pm까지 운영하고 있음
    - 일반차량의 주차요금은 2파운드/day, 버스는 3파운드/day로 사용가능함

- 과속방지턱, 고원식교차로, 지그재그 형태의 도로 등으로 차량의 속도를 규제하고, 보행자의 이동과 다양한 사회적 활동을 가능하게 하는 2개의 Home Zone을 지정함
  - 이외에 고원식 횡단보도를 설치하여 보행우선구역으로 개편함
- Queen Street 끝 쪽에 위치한 Westgate Centre 내에는 산책로, 2개의 공공광장, 보행자도로, 자전거 보관소 등 새로운 주요 시설들을 설치하여 보행환경의 질을 제고 시킴
- 5개의 버스 정류장과 버스노선, 그리고 3개의 철도노선을 추가 설치하여 대중교통 편리성과 서비스를 개선

■ 사업 효과

- 보행자 및 자전거 도로 재정비로 인해 보행환경과 시민의 삶의 질이 제고됨
- 시간당 버스 48대가 지구 주변을 운행하며 대중교통 이용률을 촉진시킴
- 지구 내 시간당 평균 보행자 수는 9,800명으로 시행 전 대비 145%가량 증가함
- 버스운행을 전면 통제시키면서 연간 평균 14만9천mile의 운행량이 감소되는 동시에, 도시공해, 교통사고, 도로혼잡 문제들이 해결됨
- 지구 내 Westgate Centre 대형쇼핑센터의 재개장으로 인해 쇼핑객 수는 시행 전 대비 38% 증가하여 주변 상권을 활성화시키고, 더 나아가 도심 중심지를 성공적으로 변창시킴

〈표 3-10〉 대중교통전용지구 해외 사례(북미 외)

구 분	일본 나하시	캐나다 토론토	스위스 취리히	영국 옥스퍼드
위치도				
도입 구간	오키나와 현청 ~마키시역	Bathurst Street ~Jarvis Street	중앙역~Parade Platz	Orchard Street ~Oxford Circus
사업량	약 1.6km	약 2.6km	약 850m	약 800m
완료 시기	1967년	1977년	1974년	2006년
운영 수단	무료버스 운행 & 버스와 주차장 위치정보제공 시스템	노면전차(LRT)	더블-풀러(double-poller)시스템 도입	Park and Ride 시스템 & HomeZone
운영 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 트랜짓버스의 평균 이용률은 87~123%로 대중교통활성화</li> <li>· 이산화탄소 수치가 크게 개선</li> <li>· 상권활성화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지구 내 이동평균시간 단축효과</li> <li>· 노면전차 이용객 약 11% 증가</li> <li>· 교통혼잡 완화, 보행률 크게 증가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 1인당 대중교통 이용률이 세계최고 수준</li> <li>· 매출상승, 지가 상승</li> <li>· 도시재생과 보행권이 크게 개선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보행자수 증가</li> <li>· 상권매출 증가</li> <li>· 도시공해와 교통사고 및 혼잡 감소</li> </ul>

## 2) 대중교통전용지구 해외 사례: 실패사례

### (1) 미국 시애틀 <3번가>

- 3<sup>rd</sup> Avenue는 원래 풀타임(full-time)대중교통전용지구로 설계되었으나 사업계획이 무산되어 피크타임에만 승용차 진입이 금지되는 보차공존지구로 지정됨(고준호 외, 2012)
- 따라서 3번가는 출퇴근 시간대에만 버스가 통과 운행되는 4차선 도로의 환승 몰로 형성되어 있음
- 피크타임의 경우 시간당 최대 220대의 버스가 운행되고 있으며, 주평균 10만명의 이용객이 이용하고 있음
- 차량통행방법
  - 대중교통: 통행허용
  - 피크타임 외에 승용차, 택시, 조업차량 등 통행허용
    - 운행시간: 6:00am~7:00pm 제외한 시간대
  - 지구 내 자전거는 제한속도 없이 통행허용
- 사업내용
  - 대중교통 편의성 향상을 위해 두 블록마다 버스 정류장을 설치
  - 자가용은 블록을 끼고 우회전해서 돌아나갈 수 있도록 설계함
- 문제점
  - 수많은 버스들로 인해 도로가 혼잡해지고 도심의 대기환경이 악화되는 문제가 발생
  - 보행도로가 유동인구 대비 부족하여 도로가 복잡스럽고, 분수, 벤치 등 보행자를 위한 시설물이 부족하다고 평가받고 있음
  - 외부지역과 지구가 물리적으로 구분되어 있지 않을뿐더러 자동차 진입을 막는 물리적 장치가 부족하여 대중교통전용지구 사업의 효과가 미미함
  - 이러한 문제점들을 해결하기 위해 2019년 9월부터 교통안전 프로젝트 사업이 실시됨
    - 버스 전용차선 재배치 및 우회전 차선 설치, 안전지대 및 도보표시 설치, 버스 정류장 변경 등 보행자 안전문제를 개선시키기 위해 주 정부가 노력 중에 있음

## (2) 미국 새크라멘토 <K 거리 몰>

- 미국 캘리포니아주의 수도인 새크라멘토는 제2차 세계대전에 의한 유동인구감소로 인한 도심쇠퇴현상이 매우 심각하였음
- 이에 1969년 정부는 도시재생사업과 유동인구 유인을 목적으로 7번가에서 13번가까지 약 7개 블록(block)규모의 대중교통전용지구를 시행
  - 사업구간 지역은 1930년대부터 1950년까지 새크라멘토의 타임스퀘어로 불릴 정도로 매우 화려하고 다양한 상점들이 입점 되어 있었음
- 그러나 부족한 지원재정으로 인해 대중교통전용지구는 계획과 달리 완공되지 못하였음
- 1990년대 사업의 재건설이 시작되면서 트램과 연계함
- 그러나 미미한 사업효과로 인해 사업구간 중 8번가와 12번가는 사업에서 제외되고 42년만(2011년 11월)에 승용차가 다시 진입 허용됨
- 문제점
  - 사업목적과 다르게 차량통행규제는 지역의 상권을 쇠퇴시키고, 도로환경을 더욱 혼잡스럽게 만들
  - 사업시행 시 2층짜리 플라자(Plaza)를 건설함으로써 노숙자들이 유입되고, 범죄가 빈번하게 발생됨
    - 이에 시민들은 안전문제로 보행통행이 아닌 차량통행을 허용해달라고 요구함
  - 지원재정부족으로 도시설계, 보행도로 시설물 설치, 사업운영비 등 사업계획과 다르게 완공되지 못해 사업효과가 낮음

## (3) 미국 시카고 <스테이트 거리>

- State Street은 일리노이 주 시카고의 남쪽 교외에 위치한 남북거리로 1979년 시카고 시장에 의해 대중교통전용지구 사업이 추진됨
  - 이 거리는 “Chicago” 뮤지컬에서 노래로 응용될 만큼 1990년대에는 매우 번창한 도심으로 손꼽혔음
- 그러나 많은 부작용으로 인해 1996년에 약 \$2,450만 비용으로 대중교통전용지구를 폐지하고 일반거리 및 표준보도로 재건설됨

■ 차량통행방법 및 사업내용

- 버스, 택시, 배달 차량 제외한 모든 교통수단을 통행금지
- 버스의 수월한 승하차를 위해 넓은 보도와 범퍼를 재건설
- 플렉시 지붕, 정보 부스, 벤츠, 추상적인 조각상 등 대중교통 이용객들을 위한 다양한 설치물을 설치

■ 문제점

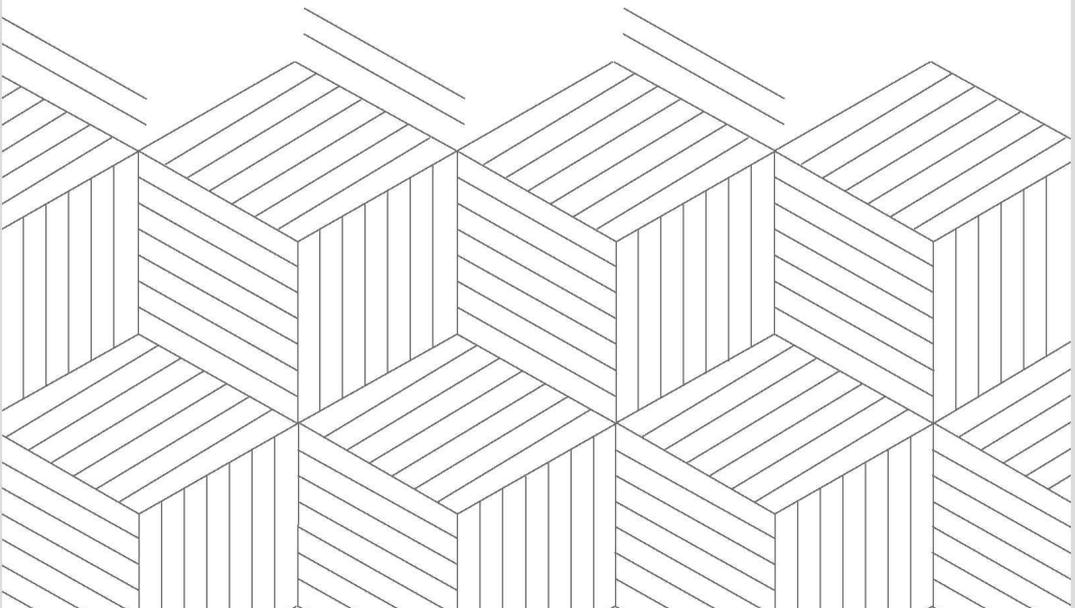
- 차량통행금지로 인한 유동인구 감소가 거리를 황폐하게 만들고, 주변 상권매출을 하락시킴
- 활기찬 쇼핑전용지구를 계획했으나 버스진입 허용으로 인해 많은 사람들에게 버스 환승센터로 인식됨
- 이외에 수많은 버스들이 통과 통행되면서 대기환경과 도로혼잡 문제가 오히려 악화되는 문제가 발생함

# 제4장

## 수원시 대중교통전용지구 갈등영향분석 주요 내용

제1절 갈등영향분석 내용 및 방향

제2절 갈등영향분석 결과





## 제4장

# 수원시 대중교통전용지구 갈등영향분석 주요 내용

- 본 장은 수원시가 대중교통전용지구 지정에 따른 이해관계자간 갈등영향 분석을 위해 용역사업으로 추진한 「원도심 대중교통전용지구 및 노면전차 갈등영향분석 용역」<sup>12)</sup> 보고서 내용에 기초함
- 소통박스 분석, 이해관계자 심층 설문분석 등의 결과를 포함하고 있어 새롭게 설문조사를 진행하지 않고 연구결과를 분석해 본 연구의 시사점 도출에 활용하고자 함

## 제1절 갈등영향분석 내용 및 방향

### 1. 갈등영향분석의 필요성

- 수원시가 계획하고 있는 대중교통전용지구 및 트램 사업 계획 구간에는 관광지와 주민의 거주지역이 혼재되어 있어, 이해관계자들 간의 욕구 충돌로 인한 갈등이 예상되고 있음
  - 관광활성화 중점으로 정책진행시, 교통통제로 거주민들의 생활권 및 주변 상권에 영향을 미칠 것임
  - 반대의 경우 관광자원개발이 제한되어 장기적으로 지역경제를 저해시킬 수 있음
- 그러므로 갈등영향분석<sup>13)</sup>을 통해 이해관계자들의 이해관심사(욕구)와 쟁점을 체계적으로 분석하고, 구체적인 계획 및 합의점을 마련한 뒤 사업을 추진해야 할 필요

12) 수원시(2019) 내부 보고서로 단국대가 용역 수행 함

13) 갈등영향분석은 행정기관의 공공정책의 수립·시행·개정 시 공공갈등의 예방과 해결의 모든 단계에서 세심한 절차적 갈등 관리 능력 향상 효과를 기대할 수 있음

## 2. 갈등영향분석 내용 및 수행 방향

- 이해관계자 확인 및 욕구(의견) 조사로 갈등요인 파악
  - 대중교통전용지구 및 트램 설치구간 중심으로 현재까지의 갈등(민원)양상을 분석하고, 기타 갈등관계 여부를 확인
  - 지역사회의 역사, 특수성, 유사 갈등경험 등 갈등의 양상에 영향을 미칠 수 있는 요인을 조사하고, 갈등을 유발시키는 기타시설의 유무를 조사해 지역적 특성을 분석
  - 각 쟁점별 이해관계자의 입장뿐만 아니라 실질적으로 원하는 이해관계(interest)를 구분
- 합의절차의 참여의사와 해결능력 확인
  - 이해관계자들의 참여 동기와 의지정도를 파악하여 합의형성 절차를 진행
  - 주요 이해관계자 집단화 여부, 향후 집단화 가능성 여부를 분석하고, 갈등발생 시의 영향력을 파악
- 합의절차의 장애요인과 합의 가능성 확인
  - 이해관계자들의 상대적으로 우선순위가 낮은 쟁점들의 교환을 통해 합의 가능한 부분과 불가능한 부분을 통해 합의 가능성을 판단하고, 적절한 합의절차를 모색
- 갈등의 내용에 적합한 합의절차 제시
  - 갈등영향분석이 실시되었음에도 이해관계자들의 갈등이 표출될 경우, 변화된 이해관계자 및 이해관심사 파악을 위한 2차적 갈등 영향분석 수행이 필요할 수 있음

## 3. 분석 수행절차

- 소통박스 분석: 교통정책변화에 대한 시민 의견 확인
- 현장조사, 지역 환경조사, 동향파악 등 사전조사를 통해 지역환경 및 특수성 존재여부 확인
- 문헌조사, 현장탐방 및 지역 환경조사의 결과를 종합하여 심층 인터뷰지 설계
- Pilot Test 및 Pre-Test를 통해 인터뷰지가 오류 없이 설계되었는지 판단
- 이해관계자와 접촉을 하여 심층인터뷰<sup>14)</sup>, 소통박스 결과를 중심으로 분석 실시
- 주요 이해관계자의 이해관심사(interest)와 주요쟁점을 종합 분석
- 합의 가능성 판단 및 합의절차 제시

14) 심층인터뷰는 갈등 또는 민원의 양상, 갈등 진행과정, 갈등발생 가능성, 이해관계자의 욕구와 현 단계에서의 욕구 달성수준 등을 파악하기 위한 목적을 가진(수원시, 2019)

## 제2절 갈등영향 분석 결과

### 1. 소통박스 분석 결과

#### 1) 소통박스 응답자 특성

- 2018년 3-4분기 동안 실시된 소통박스 설문조사에 1,498명의 응답자가 참여함
  - 응답자들을 동별, 연령별, 성별로 나누어 분석

#### 2) 소통박스 응답 결과

- 대중교통전용지구 및 트램 도입에 대해 ‘찬성’하는 응답자는 전체의 73%인 1,049명, ‘반대’하는 응답자는 353명(23.5%), ‘중복’ 응답자는 51명(3.4%)으로 나타남
  - 정책도입에 찬성하는 의견은 전체응답 중 2/3이상을 차지하며 가장 높은 응답률로 나타남

〈표 4-1〉 소통박스 찬·반의견 응답빈도

전체	응답빈도(건)	응답비율(%)
	1,987	100%
찬성	1,049	73%
반대	353	23.6%
중복	51	3.4%

- 정책도입에 찬성하는 요인
  - 정책도입에 찬성하는 가장 큰 요인으로 ‘환경친화적’이라는 응답이 582건(29.3%)으로 가장 높은 비중을 차지
  - 다음으로 ‘차량감소 도움’ 385건(19.4%), ‘대중교통 활성화’ 298건(15%), ‘관광객 증가’ 199건(12.7%) 순
  - 정책에 대해 찬성하는 주요 요인을 볼 때 시민들이 심각한 대기환경 문제와 수원역-팔달문-장안문 사이의 교통혼잡 문제에 관심이 높음을 알 수 있음

〈표 4-2〉 찬성하는 요인별 응답빈도

전체	응답빈도(건)	응답비율(%)
	1,987	100%
환경친화적	582	29.3%
차량감소 도움	385	19.4%
대중교통 활성화	298	15%
관광객 증가	253	12.7%
지속가능한 도시발전	243	12.2%
주변상권 활성화	199	10%
기타	27	1.4%

■ 정책도입에 반대하는 요인

- 전체응답 705건 중 정책에 반대하는 주요 요인으로 정책도입 이후 ‘차량이용 불편’이 243건(34.5%)으로 가장 높은 비중을 차지
- 그 외에 ‘버스노선 혼란’ 136건(19.3%), ‘주변 상권 위축’ 117건(16.6%) 순
- 반대의견을 살펴보면 차량통제와 버스노선 우회로 인해 유발되는 교통혼란이 주된 관심사로 나타남
- 또한 낮은 비중이기는 하나 이러한 교통통제가 접근성을 악화시켜 상권을 위축시킬 것이라는 응답(16.6%) 역시 확인됨

〈표 4-3〉 반대하는 요인별 응답빈도

전체	응답빈도(건)	응답비율(%)
	705	100%
차량이용 불편	243	34.5%
버스노선 혼란	136	19.3%
주변 상권 위축	117	16.6%
경제성 없음	77	10.9%
트램노선 불합리	74	10.5%
기타	30	4.2%
관광객 감소	28	4%

- 정책도입 시 응답자의 주요 이용목적
  - 전체응답 1,573건 중 트램의 주요 이용목적으로 ‘관광(여가)’의 응답이 총 510건 (32.4%)으로 가장 높고, ‘출·퇴근’ 390건(24.8%), 쇼핑 238건(15.1%) 순으로 나타남
  - 이는 트램 도입을 반대하는 주요 요인 중 ‘주변 상권 위축이’ 11건(16.6%)으로 낮은 비중을 보인 것과 맥을 같이하는 것으로 트램 도입시 ‘관광(여가)’, ‘쇼핑’이 트램을 이용하는 주요 목적이 될 것임을 보여주고 있음

〈표 4-4〉 트램 도입시 주요 이용목적 응답빈도

전체	응답빈도(건)	응답비율(%)
	1,573	100%
관광(여가)	510	32.4%
출·퇴근	390	24.8%
쇼핑	238	15.1%
업무(출장 등)	190	12.1%
기타	138	8.8%
등·하교	73	4.6%
학원	34	2.2%

## 2. 이해관계자 심층 분석 결과

### 1) 이해관계자 조사 방법

- 매산동 통장협의회, 그리고 정조로 상인연합회 회장을 대상으로 최초의 심층인터뷰를 진행
- 이후 스노우볼링 샘플링 방식<sup>15)</sup>으로 이해관계자 및 심층인터뷰 대상자를 확대하여 추가조사를 실시

### 2) 대상지 환경 특성

- 관광지가 적지 않으나 시민들의 생활권을 중심으로 상권이 형성되어 있음
- 버스와 택시 운행량이 많으며 수원역-팔달문-장안문 구간에 교통난이 심각

15) 스노우볼링 샘플링이란 눈덩이처럼 최초이해관계자를 시작으로 추가 이해관계자를 크게 확대하는 방식으로 새로운 이해관계자가 나오지 않을 때까지 지속적으로 모든 이해관계자들에게 추천을 받아 조사하는 방식(수원시, 2019)

- 정책도입 구간에 따라 유동인구 편차가 존재
- 사업구간에 위치하고 있는 주유소, 주차타워, 숙박업소, 대형 상가, 병원 등의 업종은 대중교통전용지구 도입 시 영업손실(방해)이 일어날 수 있음

### 3) 이해관계자 분포도

- 정책 도입구간을 총 다섯 개의 구역으로 분류하여 조사 실시
- 1구역: 고객 타켓층에 따라 장안문 인근 상권을 1과 2로 구분
- 2구역: 교통사거리에서 행궁까지의 대로변을 팔달문 인근 상권1로 지정
- 3구역: 향교로~행궁로에 위치한 '로데오 거리'를 팔달문 인근 상권2로 정의
- 4구역: 영동시장, 지동시장, 미나리광장시장, 팔달문시장 등 전통시장을 선택
- 5구역: 유동인구 밀집도에 따라 매산동 1, 2로 분류

### 4) 이해관계자 그룹

- 정책에 대한 이해관계자는 크게 4개의 그룹으로 정의
- 1차 관계: 주민을 대상으로 영업 중인 장안문 인근 상권1, 택시업체
- 2차 관계: 팔달문 인근 상권1, 전통시장, 매산동 1, 2, 풀림아파트 주민<sup>16)</sup>
- 3차 관계: 팔달문 인근 상권2(로데오거리)
- 4차 관계: 관광객을 대상으로 영업 중인 장안문 인근 상권2, 버스업계

### 5) 이해관계자별 관심사

#### (1) 매산1동

- 거주지가 주로 밀집되어 있는 지역특성상 차량통제시 차량 이용 불편문제에 대한 민원이 빈번하게 발생할 것으로 예상됨
- 매산동 통장협의회에 의하면 이미 정책을 시행하고 있는 타 도시들에 비해 수원시는 현저하게 좁은 도로 폭으로 사업이 불가능하다고 주장
- 이러한 환경 속에 막대한 예산비용 대비 사업효과가 미미할 것이라고 우려
- 도로확장 혹은 대안 도로를 마련한 뒤에 주민의견을 다시 수렴해야 할 것을 제기
- 무리하게 정책만을 추진할 경우 강력한 반대 의사를 개진할 계획을 밝힘

16) 트램 정책에 대한 이해가 전무한 상황임으로 분석에 포함시킴

## (2) 매산2동

- 정책도입으로 인해 영업피해가 가장 클 것으로 우려되는 LPG 충전소들이 집중 분포되어 있음
- LPG 충전소 사업체 대표자는 정책추진사항에 대해 정보를 획득할 경로가 부족하여 홍보와 함께 대안(우회도로/노선변경 등)이 선행되어야 정책의 신뢰도가 제고될 것이라고 주장
- 트램 자체는 친환경 교통수단으로 매우 긍정적이게 평가하나 트램 노선 설치 구간은 비합리적으로 판단
- 관광활성화가 목적이라면 매산로-정조로에 설치하는 것이 아니라 관광지가 주로 밀집되어 있는 향교로와 행궁로 구간에 도입되어야 한다고 주장

## (3) 팔달문 인근 상권1

- 정조로 노면을 따라 위치한 상권과 행궁로 내측상권을 팔달문 인근 상권1로 지정하여 심층인터뷰를 진행함
- 팔달문 인근 상권1은 카페, 의류매장, 주차장 등 주로 소규모 상점들로 구성되어 있음
- 정책도입 시 접근성을 악화시켜 유동인구를 감소시키고, 지하하락과 상권악화로 이어질 것이라고 주장
- 소비자들은 주로 차량을 이용하여 방문하고 있는데, 이에 대한 명확한 대안 및 대책이 제시되고 있지 않은 점을 우려함

## (4) 팔달문 인근 상권2

- 향교로-중동 사거리에 위치한 상권들로 정의
- 남문로데오 상점가 상인연합회장에게 접촉하여 심층인터뷰 실시
- 트램 도입에 대해 적극적으로 찬성하고 있는 입장이며, 외국 역시 좁은 도로에서 운영되고 있어 문제되지 않을 것이라고 주장
- 단, 관광지역인 향교로-행궁로에 설치되어야 관광활성화 그리고 상권 활성화의 목적을 모두 쟁취할 것이라고 제시하고 있음
- 트램 설치에 대해 적극적이고 전문적인 홍보 및 의견수렴을 요구하고 있는 상태

### (5) 장안문 인근 상권1

- 화성 행궁 앞-정조로 구간에 위치한 상권들은 주로 전통문화와 관련된 국악사(악기 판매), 표구사(필방), 민속공예원들로 구성되어 있음
- 이외에 도장 제작, 미용실 등의 업종이 장안문 인근 상권에 위치하고 있음
- 현재에도 상인들과 거주민들은 교통난 문제에 대해 불만이 높음
- 과거 복문을 막기 시작하면서 상권이 이미 위축되어 있는 상태인데, 버스 우회 운영시 유동인구 감소현상이 더욱 심해져 상권은 소멸될 수도 있다고 주장
- 1800억이라는 막대한 사업비용 대비 정책효과성이 부족할 것이라고 주장
- 조정과정이나 기타 합의협성과정에 참여할 의사가 있으나, 공청회 및 주민설명회를 통해 충분한 정보를 수집한 뒤 결정할 문제라고 언급

### (6) 장안문 인근 상권2

- 장안 사거리와 장안문 가운데 위치한 상권들로 정의되었으며, 화성 행궁 관광객들을 대상으로 카페 등을 운영하고 있음
- 환경개선 및 침체된 도로 환경 활성화 측면에서 찬성. 그러나 트램 사업에 대해 정보가 부족한 상태
- 이에 반대 측의 우려사항을 해소하고 보다 더 많은 연령층들(65세 이상의 고령인구 포함)이 사업을 인지할 수 있도록 적극적이고 전문적인 홍보가 필요
- 또한 상인들의 생업에 지장이 없도록 유연한 도로 운영이 필요하다고 제시

### (7) 버스 업계

- 수원시 관내에서 운수업을 운영하고 있는 3명의 임직원을 대상으로 심층인터뷰를 진행
- 회사 입장에서는 수원시와의 관계로 인해 찬성하고 있지만 운전기사 개별적으로는 대부분 반대하거나 비현실적이라고 주장
- 특히 정조로를 경유하는 버스운행 및 노선 조정에 관한 정책논의는 전혀 언급되고 있지 않다고 언급함

### (8) 택시 업계

- 개인택시연합회 회장과 개인택시 기사들을 대상으로 조사한 결과 트램 정책은 택시 영업권을 침해한다고 주장

- 사업목적의 타당성이 부족하고, 트램만 운행한다는 것은 비현실적임
- 정책시행 구간통제로 인한 교통변화에 아무런 대응방법 및 대책을 제시하지 않음
- 그러나 남문로데오 상점가 쪽으로 우회 시 찬성입장으로 검토할 의사가 있음

### (9) 전통시장

- 팔달문 기준으로 동쪽 측면에 집중되어 있는 지동시장, 팔달문시장 등 전통시장구역을 의미함
- 지동시장 상인연합회 회장, 팔달문시장 상인연합회 회장, 전통시장 상인들 대상으로 심층인터뷰 실시한 결과 현재 수준에서는 정책시행을 반대함
- 관광활성화 그리고 교통체계 개선이라는 사업목적은 가지고 있지만 주민들을 위한 구체적인 내용 및 대책들은 전혀 제시되고 있지 않음
- 사업에 대한 정보가 부족하여 깊이 고민하지 못했지만 다른 교통수단과의 연계성을 해결한 후에 논의 과정을 거쳐 결정해야할 문제
- 정책을 도입하자마자 바로 차량을 통제시키는 것이 아니라 의견을 수렴하여 점진적으로 통제시켜야 한다고 조건을 제시함

### (10) 풍림아파트 거주민

- 교동에 위치하고 있는 풍림아파트의 거주민들은 트램 추진 이유가 타당하지 않을 뿐더러 실익도 없을 것이라고 주장
- 현재 교통체계 운영에 큰 불편함이 없고, 트램 정책 추진은 오히려 교통체증을 더욱 심화시킬 것이라는 입장임
- 트램 정책에 대한 정보가 전무하기 때문에 보다 적극적인 홍보의 필요성 개선

## 6) 갈등야기 우려사항

- 정보 비대칭의 문제
  - 용인시와 의정부시의 경전철 실패사례로 수원시의 대중교통전용지구 및 트램 사업에 발생할 수 있는 부작용을 지적함
  - 그러나 용인시의 경전철은 현재 많은 사람들에게 각광받고 있어 이해관계자들의 인식과 차이가 있음을 보임

- 또한 국가 트램 지원사업 탈락 후 트램 사업 추진 자체가 무산되었다는 잘못된 정보가 퍼져있음
- 유사 사례에 대한 부정적 인식
  - 행사 및 축제로 인해 한시적 차량통제에 대한 불만과 우려가 축적되어 있으며, 당시의 불편함이 영구적으로 이어진다는 것에 우려사항이 높음
- 현실성 없는 정책
  - 현재의 교통혼잡을 대중교통전용지구 및 트램 사업을 통해 해결하고자 하는 발상에 대해 불만을 호소하며, 이를 탁상공론 내지는 행정 편의주의로 판단하고 있음
  - 지역특성상 좁은 도로폭에 트램을 설치하는 것은 불가능하다고 인식함
  - 이해관계자들이 주로 우려하고 있는 우회도로 부족, 상권악화, 버스노선 변경문제 등에 대한 대응방법 및 대비책이 부족하다는 입장
- 낮은 정책평가
  - 국가 트램 지원사업의 연속적인 탈락으로 수원시가 중앙정부에게도 인정받지 못한 사업을 억지로 추진하고 있다는 부정확한 인식이 존재
  - 대중교통 활성화시키려는 정책임에도 불구하고 대중교통 활성화 방안에 대해 구체적으로 제시되고 있지 않다고 지적함
- 업종에 따른 합의 형성 참여 여건의 비현실성
  - 1인 사업자의 경우 추후 공청회나 설명회 등이 개최되어도 현실적으로 참석이 불가능함 - 합의형성과정에서 모든 이해관계자들이 참석할 수 있는 방법 구상이 필요
  - 업종과 상권이 동일해도 어떠한 경로로 정보를 습득하였는지에 따라 정책에 대한 의견이 달라지는 경향을 보임

〈표 4-5〉 갈등야기 우려사항 정리

<b>공유되는 정보의 비대칭성</b>	용인경전철의 실패사례가 다수 언급(그러나 현재 용인경전철은 활성화됨)	시범노선 탈락 이후 정책추진이 불가능한 것으로 인식
<b>부정적 유사사례 경험</b>	과거 교통통제에 대한 불만과 우려 존재	과거 행사 및 축제에 대한 불신, 한시적 관광효과
<b>현실성 없는 정책</b>	현재 교통불편을 차량을 통제해서 해소? 현재 도로폭에 추진가능? 등 물리적 여건 의문	우회도로/생업활동지장 등 주변에 불가능한 여건에 대한 대안도 없는 상황이기 때문에 예전처럼 말만하는 정책으로 인식
<b>낮은 정책 평가</b>	시범노선의 탈락은 중앙정부가 현재의 정책을 낮게 평가한 것임	관광 및 대중교통활성화인데 내용은 관광객 유치에 대한 내용뿐
<b>업종에 따른 여건</b>	1인 사업장이 대부분인 것을 감안하여 참여 방법과 시간부터 합의 필요	업종에 따라 찬·반대 차이, 최초 정보접촉자가 누구냐에 따라 찬반의견 영향

자료: 수원시(2019)

## 7) 이해관계자별 관심사 및 갈등 조사결과

- 심층인터뷰의 종합적인 분석결과 사업에 대한 정보 및 사전지식이 충분하지 않아 전문적이고 적극적인 홍보가 필요하다는 의견이 지배적임
- 도로환경에 관해 가장 큰 이해관심사는 좁은 도로폭과 차량통제 문제
  - 매산동1 상권지역의 이해관계자들은 이미 사업을 시행하고 있는 대구와 달리 수원시의 경우 현저하게 좁은 도로 폭으로 사업추진이 불가능하다고 주장한 바 있음
- 상권변화에 대한 이해 관심사로는 유동인구 감소 우려가 가장 높게 조사됨
- 무엇보다 버스노선, 교통혼잡, 차량통제, 그리고 영업방해 등 사업시행으로 인한 부작용들에 대한 대안방법 및 대책이 부족하다는 의견이 매우 높게 나타남
- 조정협의체 및 공론화 참여 의사에 대해서는 대부분 긍정적인 답변을 하였으나, 심층인터뷰 시 형식적으로 답변하거나 합의형성과정 참여에 시간이 필요하다는 유보적인 태도도 나타남

### (1) 갈등사항 분류

- 심층인터뷰를 쟁점별로 재분류한 결과 대중교통전용지정으로 인한 좁은 도로환경과 차량통제 문제가 가장 빈번하게 제시되고, 그 다음으로 교통불편 문제가 언급되고 있음
- 대중교통전용지구와 트램 정책에 대해 홍보가 부족하다는 의견이 압도적임
- 상인들의 생업문제로도 연결되는 상권침체 문제도 빈번하게 제시되고 있음

〈표 4-6〉 이해관계자별 갈등 분석

		도로환경	상권변화 (업종생계)	홍보수준	합의형성 과정	정책목표 달성
매산동	이해관 심사	좁은 도로, 차량통제, 교통난, 구축된 인프라	-	주민설명회 & 공청회 필요	조정협의체, 공론화	예산낭비
	입장	부적합	-	부족	참여	불가능
장안문 인근 상권1	이해관 심사	좁은 도로, 차량통제, 교통난	유동인구 감소	주민설명회& 공청회필요	조정협의체, 공론화	예산낭비
	입장	부적합	위축	부족	조건참여	불가능
팔달문 인근 상권2	이해관 심사	구도로에 적합, 관광지인접	유동인구 증가, 관광활성화	주민설명회, 공청회, 플랜카드 필요	조정협의체, 공론화, 기타	관광객 증가, 교통 환경 개선
	입장	(구도로)적합, (대도로)부적합	활성화	부족	적극참여	달성가능 (구도로시)
장안문 인근 상권2	이해관 심사	도로폭 충분	관광활성화 & 노인층 증가	플랜카드, 전문업체를 통한 홍보필요	조정협의체, 공론화	관광객증가
	입장	적합	활성화	부족	적극참여	관광정책 가능
팔달문 인근 상권1	이해관 심사	-	교통불편, 유동인구 감소	-	-	한시적 관광효과
	입장	-	위축	-	-	불가능
버스업체	이해관 심사	노선변경 혼란, 이용객불편	-	수원시의 대안에 대한 적극적 검토와 논의	조정협의체, 공론화	-
	입장	부적합	-	부족	참여	-
택시업체	이해관 심사	차량통제, 구도로가능	택시업종 침체 (상권하락)	-	무의미함	주민 교통 불편, 관광객중심
	입장	(구도로)적합, (대도로)부적합	위축	-	불참 (비현실적)	불가능
전통시장	이해관 심사	좁은 도로, 차량통제, 주민불편	유동인구 감소	판단불가	시간이 필요	주민 교통 불편
	입장	부적합	위축	부족	-	불가능
풍림 아파트	이해관 심사	차량통제, 좁은 도로	-	모든 홍보필요	시간이 필요	일시적 관광효과, 주민 교통 불편
	입장	부적합	-	부족	-	불가능
주유소 등	이해관 심사	관광접근성 부족, 차량통제, 구도로가능	관광접근성부족, 유동인구 감소	대안을 동반한 홍보필요	-	관광지 접근성 낮음, 주민 교통 불편
	입장	(구도로)적합, (대도로)부적합	위축	부족	-	-

자료: 수원시(2019) 재인용

## (2) 갈등발생 예상 수준

- 매산동
  - 매산1동은 집단화 및 갈등확산의 가능성이 있지만, 정보를 공유하는 수준은 보통인 것으로 판단됨
  - 매산2동은 집단화 및 갈등확산의 가능성이 낮음
- 팔달문 인근 상권
  - 인근 상권1은 집단화 및 갈등확산 가능성이 모두 높은 것으로 분석되며, 시위 및 집회 등으로 갈등이 표출될 수도 있음
  - 인근 상권2은 집단화 및 갈등확산의 가능성이 낮은 것으로 조사됨
- 장안문 인근 상권
  - 인근 상권1은 집단화 및 갈등확산 가능성이 매우 높게 나타났으며, 강력한 시위 및 집회 등으로 갈등표출 될 수도 있음
  - 인근 상권2은 집단화 및 갈등확산 가능성이 낮은 것으로 파악됨
- 운수업체
  - 버스업체는 집단화 및 갈등확산의 가능성이 매우 낮음
  - 반면 택시업체는 집단화 및 갈등확산의 가능성이 매우 높게 조사됨
- 전통시장
  - 집단화 및 갈등확산의 가능성이 높게 나타나며, 갈등발생의 가능성 역시 높게 조사됨
- 거주민(풍림아파트 주변)
  - 집단화 그리고 갈등 확산 가능성 모두 높게 분석되었음

## 8) 교통정책 변화에 따른 갈등관리 방향성

- 갈등관리를 위한 선결조건을 인식하고 단기적, 장기적 전략을 수립
- 용역결과에는 포함되어 있지 않으나 승용차 이용자, 잠재소비자들의 이해관심사를 파악하고 갈등완화 노력 필요

### (1) 선결조건

- 장기적 관점 필요
  - 현재까지 정책에 대한 홍보 및 정보가 매우 부족한 실정이므로 정책의 신뢰도를 제고 시키는 것이 우선임

- 갈등관리 중점 대상 인지
  - 장안문 인근 상권1(정조로 상인연합회) 그리고 택시업계가 정책에 대한 강한 반발심을 보이는 이해관계자들이라는 것을 인식하고 있어야 함
- 소통과정에서의 대화 중 정책 자체보다는 우려사항에 대한 대안방법 및 대비책 중심으로 대화 방향을 유도해야 함
- 소통과정에서 다루어지는 주요 쟁점은 수원시와 주민들이 공통적으로 접근할 수 있는 관점에서 제시해야할 필요 (수원시, 2019)
  - 차량통제와 교통체증 심화에 대한 이해관계자들의 불만이 지속적으로 축적되고 있음
  - 따라서 대중교통전용지구 및 트램 사업으로 현재의 교통난을 해결할 수 있으며, 차량 이용불편 완화 방안을 강구하기 위한 의견수렴 절차도 동시에 진행되고 있음을 인식 시켜야 함
  - 국내 설치 전례가 없는 트램 도입에 대해 수원시의 예산낭비라는 의견이 존재. 그러나, 낙후된 원도심 환경과 도시 이미지를 개선하고, 상대적인(영통구와의) 지역균형경제를 달성시킬 수 있다는 것을 이해시킬 필요가 있음
  - 핵심 이해관심사로 분석된 상권 활성화에 집중하여 트램 노선을 장기적으로 확장시킴으로써 동별 간 연계 기능 비전을 제시
  - 경기도청 이전과 함께 수원-교동사거리까지 상권이 확대될 수 있도록 도시재생 사업과 연계하여 시너지 효과를 유발시킬 계획을 수립하고 이에 대한 홍보 및 정보 공유 노력

〈그림 4-1〉 소통 주요 쟁점의 관점 전환

대중교통전용지구(X)	⇒	대중교통활성화 방안(O)
노면전차(트램)을 통한 지역 랜드마크화(X)	⇒	지역사회환경 및 이미지개선방안(O)
노면전차(트램)전용노선 활성화 방안(X)	⇒	지역상권 활성화 방안(O)
		수원시 관광지 활성화 방안(O)

## (2) 단기적 갈등관리 전략

- 소통전담반의 간접 홍보전략 구축
  - 정책을 처음부터 직접적으로 홍보할 시 갈등을 심화시킬 수 있으므로, 소통전담반을 구성하여 홍보

- 상업형태와 생활여건 맞춤 전략 강조
  - 주민 의견수렴 과정이 생계활동에 문제를 주지 않으면서 참여의 기회를 보장한다는 방법으로 추진
  - 수원시의 정책은 부수적인 비중으로 언급함으로써 간접적인 홍보를 도모해야함
- 주민 의견수렴을 정리한 뒤 정책추진 여부 결정을 명시
  - 소통전담반을 통해 주민들의 의견을 분석하고, 그 결과가 정책추진 여부결정에 영향을 미칠 수 있다는 것을 언급
- 우선적 갈등관리 전략 대상 선정
  - 1차 접근대상: 팔달문 인근 상권2(남문 로데오거리 상점가)는 조건부 찬성 입장측으로 수원시에 대한 적대감이 없어 소통전담반의 최초 소통대상으로 가장 적합할 수 있음
  - 2차 접근대상: 장안문 인근 상권1(정조로 상인연합회)는 가장 갈등이 심한 이해관계자로 접촉이 지체될 경우에는 기타 지역에서의 소통전담반 운영에 민감하게 반응할 수 있음

### (3) 장기적 갈등관리 전략

- 1단계: 주민소통 전담반 구성
- 2단계: 주민 여건에 맞는 합의형성과정 모색
- 3단계: 소규모 맞춤형 소통전략
- 4단계: 정보공유와 질적선별
- 5단계: 정책목표 중심으로 정보 전달
- 6단계: 우려사항 수렴 및 대안방안 마련
- 7단계: 주민의 홍보정책 참여
- 8단계: 주민의 정책적 대안 마련
- 9단계: 소통전용창구의 상시 운영
- 10단계: 수원시와 주민의 명확한 역할 구분



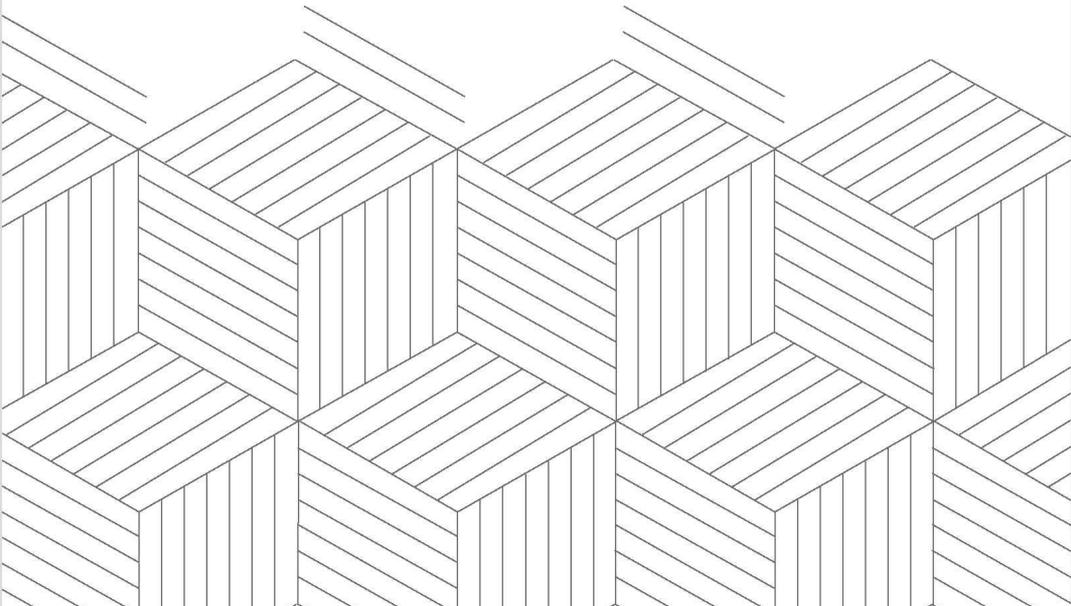
# 제5장 원도심 주요 상권 현황

제1절 원도심 상권 개요

제2절 원도심 상권 현황

제3절 원도심 전통시장 및 상가상권 개요

제4절 원도심 전통시장 및 상가상권 현황





## 제5장 원도심 주요 상권 현황

### 제1절 원도심 상권 개요

- 본 장에서는 수원시 대중교통전용지구에 포함되는 행궁동, 매교동, 매산동의 일반적인 지역현황을 비롯해 상권 개요, 특성 및 현황을 분석하고자 함
- 또한 원도심 내에 위치한 전통시장과 상가 13개 구역에 대한 역사 및 개요, 상권현황을 살펴봄으로써 정책도입 이후 대상지 상권 변화 가능성을 짚어보고자 함
- 본장에서는 매출액 데이터 확보가 어려워 매출비중을 중심으로 현황분석이 이루어졌으며 제6장에서 상권구역을 재구성해 매출액 현황을 분석함
  - 본 장은 대상구역의 상권개요, 현황 등을 확인하는데 치중하였으며 대상구역의 매출액 등 상권관련 분석은 6장에서 확인할 수 있음

#### 1. 행궁동

##### 1) 일반현황

- 면적: 1.57 km<sup>2</sup>
- 인구: 12,433명 (2019.5)
- 인구밀도: 8,334 명/km<sup>2</sup>
- 세대: 6,646가구 (2019.5)
- 법정동: 팔달로1가, 팔달로2가, 팔달로3가, 남창동, 영동, 중동, 구천동, 남수동, 매향동, 북수동, 신평동, 장안동

## 2) 지역특성

- 행궁동은 수원 중심부에 위치하여 교통, 상업, 금융의 중심지로 볼 수 있음
- 수원화성이 자리 잡고 있는 향토유적지로도 유명한 행궁동은 전통시장 및 상점가, 교통요충지로서 유동인구가 높은 지역임
- 유동인구가 높은 지역인 만큼 8개의 학교가 집중되어 있어 교육환경의 중심지로도 유명함

## 3) 지역유래

- 1796년 화성 신도시를 건설할 당시 팔달산 주변지역을 남부(南部)와 북부(北部)로 나눔
- 행궁동은 남부에 속하였으며, 이 당시 남동지역을 수원천의 남쪽이라 하여 남수동이라고 불림
- 1914년 일제에 의한 수원군의 동리 명칭 및 구역변경이 일어나 남수동과 매향동을 합하여 남수리라 하여 수원면에 편제되었음
- 1936년 남수동은 일본식 명칭인 남수정(南水町)으로 수정되고, 남창동은 영정(榮町·榮洞)이라는 새로운 동으로 거듭나고, 구천동은 구천정이었다가 1948년 수원시 구천동으로 바뀌었음
- 그리고 해방 후 1949년 수원읍이 수원시로 수정되자 증동은 새로운 동으로 편성되었으며 남수동과 매향동으로 명명되었고 승격에 따른 북수·장안·신평동 사무소 등이 설립됨
- 이후 1952년 3개의 법정동이 1개의 행정동으로 통합됨
- 1953년 행정동이 다시 3개의 법정동으로 다시 분리되었지만, 1961년 동사무사가 통합되어 신안동으로 개정되었다가 1963년 동 통합 시 팔달로 1, 2가와 남창동은 팔창동 관할로, 팔달로 3가는 영청동 관할로, 남수동과 매향동은 남향동 관할로 조정됨
- 1972년 동을 통폐합시키면서 팔달로 1가, 2가, 남창동을 합하여 행정동명을 영천동이라 하였다가 1985년 팔창동과 영천동을 다시 합동하여 행정동명을 팔달동으로 칭함
- 2003년 신안동이 행정구역 변경에 따라 팔달구로 편입되었고, 2007년 팔달동, 남향동, 신안동을 행궁동으로 통폐합함

#### 4) 상업특성

- 과거 활발했던 상권과는 다르게 현재 행궁동의 상권은 발달된 수원역 그리고 인계동에 밀려 지역의 활기가 점차 사라지고 있음
- 이러한 이유로 지역민들의 발길 또한 점차 줄어들고, 구도심쇠퇴 현상이 일어남
- 그러나 다양한 도시재생사업으로 인해 2019년 기준 수원시 전체 점포의 3.3% 비율로 수원시 상권 Top 10중 6위를 차지함<sup>17)</sup>
- 대표적으로 화성행궁에서 장안문 방향에 위치한 카페거리는 도시재생 프로젝트를 통해 옛골목의 원형을 그대로 보존하면서 현대화시킨 이색적인 분위기로 행궁동만의 개성을 만들어 냄
- 수많은 카페와 레스토랑 등으로 아기자기한 골목상권을 형성하여 남녀노소 찾아올 수 있는 공간을 제공함
- 카페거리 근방에 위치한 행궁동 벽화마을은 장안사거리에서 화서문로를 따라 자리 잡고 있음
- ‘대안공간 눈’에서 진행한 예술프로젝트에서 시작해 2011년 대한민국공간문화대상 대통령상을 수상한 행궁동 벽화마을<sup>18)</sup>은 상권규모는 작지만 조용하고 따뜻한 분위기로 수원천과 화성행궁 등을 찾은 관광객들에게 또 다른 볼거리를 제공하는 명소역할을 하고 있음
- 팔달문 근처 남청동에 자리 잡은 공방거리는 예술가들이 함께 모여 작업할 수 있는 공간과 공방체험을 할 수 있는 프로그램들을 제공해주고 있음
- 그 외에 40년 전통을 보존하고 있는 통닭골목 역시 남수동에 위치하여 현재까지도 많은 사람들에게 사랑받고 있음
- 팔달문시장, 지동시장, 영동시장 등 전통시장이 밀집되어 있는 전통적인 상권이 위치하고 있음
- 종합적으로 북수동성당을 포함한 지역은 역사문화 중심지로, 통닭거리를 포함한 지역은 먹거리중심으로, 동쪽성곽 쪽은 주거중심으로 구성되어 있음

〈표 5-1〉 행궁동 지역 상권 현황

주요시설수	집개 시설수	아파트 면적(1㎡)당 기준시가	업소수	업소당 가구수	업소당 시설물수
134	305	4,228,954	2,124	3	0.21

자료: 경기도 상권영향분석서비스( <http://sbiz.gbsa.or.kr/trd/reserve.do>)

17) 수원타임즈(2019), 수원타임즈가 선정한 수원시 상권 TOP10, 수원타임즈 연구소, <http://swtimes.co.kr/index.php/2019/05/16/sw190516001/>

18) <http://info.hanatour.com/dest/content/place/30?contentID=1000047355101>

## 2. 매교동

### 1) 일반현황

- 면적: 0.72 km<sup>2</sup>
- 인구: 7,227명 (2019.5)
- 인구밀도: 17,039 명/km<sup>2</sup>
- 세대: 6,646가구 (2019.5)
- 법정동: 교동, 매교동

### 2) 지역특성

- 매교동(법정동)과 교동을 포괄하는 매교동(행정동)은 주요기관 및 단체가 밀집되어 있고, 정조로가 중심을 관통하고, 1번국도와 연결되는 인계로와 효원로가 동-서방향으로 통과하는 교통의 중심지로 여겨짐
- 매교동 공구 상가 골목(매교동135번지 일대)은 과거에는 여주와 수원을 잇는 수여선 철길이 지나던 곳으로 1973년도까지 사용되었지만, 1977년에 도로를 만들면서 일부 철거되었으며 현재까지 성업 중임
  - 수여선역 중의 하나인 화성역은 현재 매교동 뉴코아 백화점 근처에 설치됐었기 때문에 현재까지도 그 일대를 화성역으로 부르는 사람이 많음
- 현재 매교동은 수원시 내 재개발 사업 중 가장 빠른 속도를 내고 있는 지역임
  - 2022년 5월까지 준공을 목표로 지하3층 지상 20층, 52개동, 3천603세대 규모로 대단지 아파트가 조성될 예정임(이상훈, 2018)
- 이처럼 예부터 매교동은 도시행정의 기능을 하면서도, 주거, 상가병존 지역으로 취급되고 있음

### 3) 지역유래

- 매교동이라는 명칭은 이 지역에 정조의 거동길로 유명한 매교(梅橋)에서 유래됨
  - 원래 매교의 첫 명칭은 매산교(梅山橋)였지만, 1795년 정조의 거동길이 이곳을 지나게 되자 이름을 매교로 바꾸고 길 서편에 표석을 세웠음
  - 교동이라는 이름은 이 지역에 '향교가 있는 마을' 또는 '향교가 있는 동네'라는 의미에서 교동이라 칭하게 됨

- 행정동에 속해 있는 매교동은 1914년 이전에는 수원군 남부면에 속하였지만 1931년 이후 수원군 수원을 남부정으로 변경됨
- 일제 해방 이후인 1949년 대통령령 제161호에 의해 수원이 시로 승격되면서 새로 매교동과 교동으로 편성되었음
- 1963년 이후 동 통합에 의해 매교동과 교동을 관할하는 행정동으로 전환됨

#### 4) 상업특성

- 1980~1980년대 ‘젊음의 거리’라 불리던 남문로데오거리는 도청오거리에서 팔달산관 광안내소까지 이어지는 곳으로 수원시 상권의 중심지였음
- 그러나 동수원 근방에 백화점과 대형쇼핑몰들이 들어서면서 남문 로데오거리를 찾는 유동인구는 급격하게 감소되고, 100개 이상의 빈 점포들이 생겨나는 등 지역상권 쇠퇴문제가 심각하였음<sup>19)</sup>
- 이를 해결하기 위해 다양한 도시재생사업이 추진되었고 그 결과 매교동의 후미진 뒷골목들은 우범지역에서 문화예술의 거리로 재정비되었음
  - 공동화 현상으로 활기를 잃은 남문로데오거리 상권에 활력을 불어넣고자 총 171억 원의 사업비로 ‘휘영청 마을’ 과 ‘쪽지길’, 그리고 ‘스트리트 갤러리’ 등을 조성하였음<sup>20)</sup>
    - 휘영청마을
      - ‘휘영청 밝게 트인 팔달산 자락’이라는 테마로 매산로~매교동 일대의 마을을 과거와 현대, 그리고 미래가 공존하는 근대 역사마을로 조성하여 국내외 관광객을 유인하는 명소가 됨
    - 스트리트 갤러리
      - 경관 개선을 위해 도로를 포장하고 간판을 재정비하여 스트리트 갤러리를 설치함
      - 걷고 싶은 길이라는 테마로 구도심 길을 트렌드하게 꾸며 ‘쪽지길’로 전환시킴
      - 1.37km에 이르는 구간에 보행로와 가로시설물을 설치하고 638개의 간판을 재정비 하는 등 보행환경을 크게 개선시킴
- 이를 통해 수원시만의 개성 있는 도시 이미지를 형성시키고 지역 예술인들과 함께 예술 관련 업종이 밀집되어 있는 공간을 만들어 문화 및 예술의 거리로 조성함
- 볼거리를 비롯해 카페, 음식점, 그리고 가족들이 함께 즐길 수 있는 보드카페, 옷가게, 갤러리, 청소년문화공연장 등 다양한 상권이 입점 되어 있음

19) <https://blog.naver.com/gassembly/220924702346>

20) 정자연(2017), 워자지결~ 상권부활 꿈꾼다... 수원 팔달문, 예술·문화거리 변신, 경기일보, <http://www.kyeonggi.com/news/articleView.html?mod=news&act=articleView&idno=1305525>

〈표 5-2〉 매교동 지역 상권 현황

주요시설수	집개 시설수	아파트 면적(1㎡)당 기준시가	업소수	업소당 가구수	업소당 시설물수
45	102	6,609,509	890	6	0.17

자료: 경기도 상권영향분석서비스( <http://sbiz.gbsa.or.kr/trd/reserve.do> )

### 3. 매산동

#### 1) 일반현황

- 면적: 0.81 km<sup>2</sup>
- 인구: 12,433명 (2019.5)
- 인구밀도: 17,440명/km<sup>2</sup>
- 세대: 6,033가구 (2019.5)
- 법정동: 매산로 1, 2, 3가

#### 2) 지역특성

- 수원시 서남부에 위치한 매산동은 수원역이 위치하고 있는 교통의 요충지로서 수원의 관문역할을 하고 있음
  - 출퇴근하는 직장인들뿐 아니라 수원대, 아주대, 수원여대, 경기대, 협성대, 장안대, 한신대 등 다수의 대학생들 역시 수원역에서 통학버스나 전철을 이용함
- 경기도청, 수원세무서, 매산지구대, 그리고 매산초등학교를 비롯하여 각종 유관기관이 밀집되어있기 때문에 행정의 중심지로도 여겨짐
- 수원역을 중심으로 AK백화점, 롯데백화점 등 대형쇼핑몰이 위치하고 있는 동시에 역전 시장, 지하상가 및 향교로가 밀집되어 있음
- 212개의 점포로 이루어진 로데오거리는 볼거리가 많고 먹거리가 풍부하여 젊은이들이 주로 즐겨 찾는 곳이며 특유의 에너지와 활기가 넘치는 곳임

### 3) 지역유래

- 매산동은 1789년 수원부의 읍치(邑治)가 옮겨오기 전 한적한 시골 마을이었음
- 1914년 일제강점기에 수원군의 동리 명칭 및 구역 변경이 일어났지만 철도 노선 동쪽을 그대로 '매산리(梅山里)'라 하여 수원면 관할하에 남겨두었음
- 1931년 수원면이 수원읍으로 승격되자, 일본식 이름인 '매산정(梅山町)'으로 불리게 되었고, 매산정은 1정목(丁目)·2정목·3정목 등으로 편제되었음
- 해방 후 1949년 매산정 1정목· 2정목·3정목은 매산로(梅山路) 1가(街)·2가·3가로 명칭이 변경됨
- 1963년 동 통합 시 매산로 1가·2가·3가를 포괄하여 관할하는 매산동이 만들어짐

### 4) 상업특성

- 2019년 기준 수원시 전체 점포의 5.4%를 차지하고 있는 매산동은 수원의 가장 변화한 상권 중 하나인 수원역 로데오거리를 포함한 지역으로 유동인구가 가장 많은 구역 중 하나로 손꼽히고 있음<sup>21)</sup>
  - 2019년 수원타임즈가 선정한 수원시 상권 Top 10중 3위를 차지함
- 2017년 국토교통부 중심시가지형 도시재생 사업 대상지, 그리고 2018년 중소벤처기업부 상권 활성화구역 지정을 이룬 대표적인 수원 중심상권으로 나타남<sup>22)</sup>
- 수원역 11번 출구부터 시작되어 매산 사거리가 만나는 곳까지 400m에 이르는 로데오 거리는 10년이 채 되지 않았지만 의류 및 패션상권부터 먹거리상권까지 다양한 업종의 상권이 위치하고 있음
  - 300여개의 중·소형점포가 위치하여 볼거리가 많고 먹거리가 풍부할 뿐만 아니라 주변에 다양한 버스 노선이 존재하고 있어 접근성이 매우 높음
  - 또한 500여명을 수용할 수 있는 문화광장이 로데오거리 입구에 위치하고 있어 각종 사업이나 행사가 가장 빈번하게 이루어지는 곳이기도 함
- 또한 수원역사 내에는 한국철도공사, AK백화점, CGV영화관 등이 있고, 수원역사 뒤편으로 롯데백화점 및 롯데몰 등 대형쇼핑몰이 위치하고 있음

21)수원타임즈(2019), 수원타임즈가 선정한 수원시 상권 TOP10, 수원타임즈 연구소,

<http://swtimes.co.kr/index.php/2019/05/16/sw190516001/>

22) 김동초(2019), "수원역 매산로 테마거리 시장은?", 새수원신문,

<http://www.newsuwon.com/news/articleView.html?idxno=2894>

- 매산초등학교 근방에 위치한 향교로 양 옆에는 수많은 인쇄소가 자리 잡고 있어 일명 ‘인쇄골목’이라고도 알려진 상권지역이 존재함<sup>23)</sup>
  - 1919년 수원인쇄주식회사가 설립되며 인쇄업이 첨단산업으로 불렸던 전성기에 매산로는 ‘신문물의 거리’ 역할을 주도함
  - 현재까지도 인쇄골목에 인쇄소가 남아있긴 그러나 현재 상권은 죽어있는 상태임
- 이처럼 매교동의 지역 상권은 남녀노소 상관없이 10대부터 50대까지의 수요층이 골고루 분포되어 있다는 것을 알 수 있음

〈표 5-3〉 매산동 지역 상권 현황

주요시설수	집개 시설수	아파트 면적(1㎡)당 기준시가	업소수	업소당 가구수	업소당 시설물수
99	377	5,787,057	2,581	2	0.18

자료: 경기도 상권영향분석서비스( <http://sbiz.gbsa.or.kr/trd/reserve.do> )

23) 김윤지(2019), 과거와 현재가 공존하는 ‘향교로 테마거리’를 거닐다, e수원뉴스, <http://news.suwon.ne.kr/?p=46&viewMode=view&reqIdx=201905040151030750>

## 제2절 원도심 상권 현황<sup>24)</sup>

### 1. 행궁동 상권현황

- 상권면적: 78,601㎡ 로 수원시 평균 상권면적의 1/3 수준
  - 수원시 평균: 235,450㎡
  - 경기도 평균: 1,641,762㎡
- 배후인구지표(2019년 3월 기준)
  - 일일평균 유동인구수는 2,283명으로 확인됨
  - 행궁동상권지역 거주인구는 167세대 278명으로 수원시 평균 285세대 720명 대비 절반규모의 세대수와 약 30%대의 거주인구 규모로 수원시 평균대비 거주인구의 비중은 낮은 것으로 확인 됨
  - 행궁동상권 일대에 아파트비율 및 아파트 거주형태는 없는 것으로 나타남

〈표 5-4〉 행궁동 상권 배후 인구 지표(2019년 3월 기준)

일평균 유동인구수	거주인구수/세대수	아파트비율/세대수
2,283명 ▼-3.8%	278명/167세대 (수원시 평균 720명/285세대)	0.0%, 0세대 (수원시평균 54.7%/251.148세대)

자료: 경기도 상권영향분석서비스( <http://sbiz.gbsa.or.kr/trd/reserve.do> )

- 거주인구수 및 세대수 현황, 거주인구 현황
  - 행궁동 상권지역 거주인구수 및 세대수는 2017년 다소 증가하였으나 2018년부터 급격한 하락세가 나타남
    - 2018년 하반기 거주인구수는 278명으로, 전년도 동기 526명 대비 50% 가까이 줄어든 248명이 감소함
    - 세대수는 167가구로 전년 동기 296가구 대비 129가구가 줄어들
- 성별로는 남성의 비중이 전체의 53.5%로 여성대비 다소 높은 비중을 보이고 있음
- 연령대별로는 남성/여성 모두 50대 이상 연령대의 분포가 높게 나타나고 있으며 특히 60세 이상 거주인구자의 비중이 전체의 31.9%를 차지하는 등 행궁동 상권지역 내 고령 인구거주자 비율이 높은 것으로 확인됨

24)통계자료는 경기도상권영향분석서비스(<http://sbiz.gbsa.or.kr/trd/reserve.do>)를 활용, 행궁동상권은 팔달문로로부터 화성행궁에 이르는 상권지역이 대상임, 인구는 행안부 등록인구 기준

〈표 5-5〉 행궁동 상권 거주인구수·세대수 현황

(명, 가구)	'16 상반기	'16 하반기	'17 상반기	'17 하반기	'18 상반기	'18 하반기
인구수	495	490	523	526	507	278
세대수	269	269	289	296	280	167

〈표 5-6〉 행궁동 상권 성/연령별 거주인구 현황

구분	남성		여성	
	인구수	비중	인구수	비중
10세미만	0	0.00%	0	0.00%
10대	3	1.40%	2	1.00%
20대	16	7.70%	14	6.80%
30대	16	7.70%	10	4.80%
40대	19	9.20%	12	5.80%
50대	28	13.50%	21	10.10%
60세이상	29	14.00%	37	17.90%
계	111	53.5%	96	46.4%

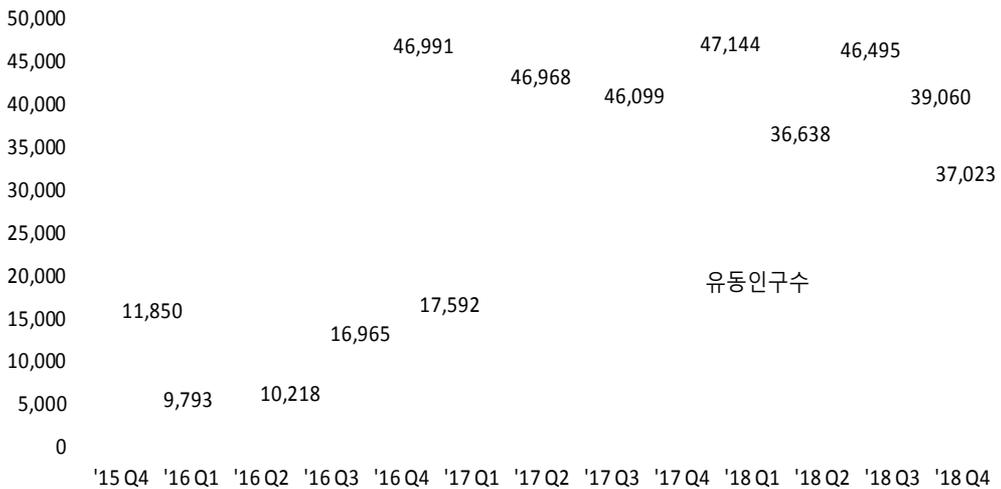
〈그림 5-1〉 행궁동 상권 거주인구수·세대수현황



■ 유동인구 추이

- 행궁동 상권 내 유동인구는 2016년 4분기 17,592명 대비 2017년 1분기 46,991명으로 크게 증가한 이후 최근 2년간 평균 43,302명대를 유지하고 있음
- 그러나 이후 유동인구는 점진적으로 하락하는 추세를 보이며 최근 2018년 4분기에는 37,023명으로 하락하였음
- 이는 ‘생태교통 수원 2013’ 프로젝트를 통해 낙후된 행궁동 일원을 재정비하고 다양한 행사를 개최하여 유동인구를 유인하였고, 도시재생사업 효과가 그 선에서 유지 및 점차 감소하고 있는 것을 보여주고 있음

〈그림 5-2〉 행궁동 상권 유동인구 추이



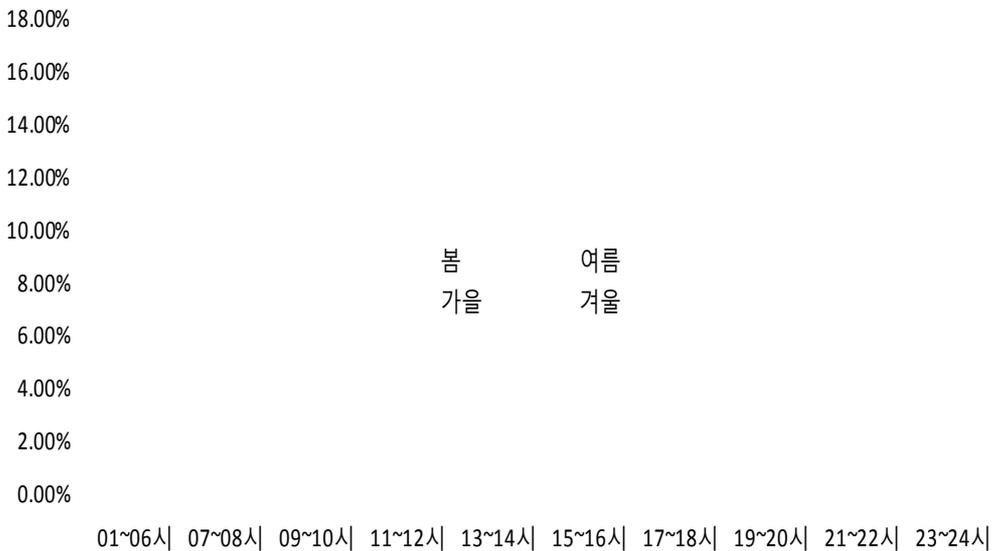
- 유동인구비율 역시 남성이 전체의 56%로 여성대비 다소 높은 비중을 보임
- 연령별로는 남성과 여성 모두 50대 연령층의 유동인구 비율이 각각 13.1%, 9.3%로 최고수치를 보이고, 그 다음 남성은 60세 이상(12.1%), 여성은 40대 (8.6%) 순으로 나타남
- 20대 이상의 여성 유동인구는 비교적 분포가 고르게 나타나는 반면, 남성은 40대 이상의 유동인구가 더 높게 관찰되고 있음

〈표 5-7〉 행궁동 상권 성/연령별 유동인구 비율

구분	남성		여성	
	인구수	비중	인구수	비중
10대	1,321	3.20%	1,428	3.50%
20대	2,963	7.20%	3,213	7.80%
30대	3,872	9.40%	2,908	7.10%
40대	4,507	11.00%	3,529	8.60%
50대	5,382	13.10%	3,817	9.30%
60세이상	4,967	12.10%	3,195	7.80%
계	23,012	56.0%	18,090	44.1%

- 시간대별 유동인구를 살펴보면, 여름은 오후 17~18시대에 15.1% 비중으로 가장 높게 나타남
- 봄, 가을, 그리고 겨울은 각각 15.3%, 15.5%, 16.8%로 13~14시에 가장 높음
- 17~18시대의 유동인구 비율은 계절과 상관없이 전반적으로 가장 높게 조사되는데, 이는 퇴근 후 저녁외식 혹은 저녁준비를 위해 주로 상권을 방문한다고 해석할 수 있음

〈그림 5-3〉 행궁동 상권 시간대별 유동인구 비율



- 요일별 유동인구 비율은 전반적으로 주말인 토요일과 일요일 가장 높은 비율을 보이고 있으며 최고 4%p(가을)가량 증가하는 추이를 보이고 있음
- 봄과 가을은 토요일, 그리고 봄과 여름은 일요일에 유동인구 비율이 가장 높게 기록됨
- 관광 및 여가시설들이 밀집되어 있는 행궁동 상권은 주로 토요일 그리고 일요일에 가장 많은 유동인구가 방문하고 있음

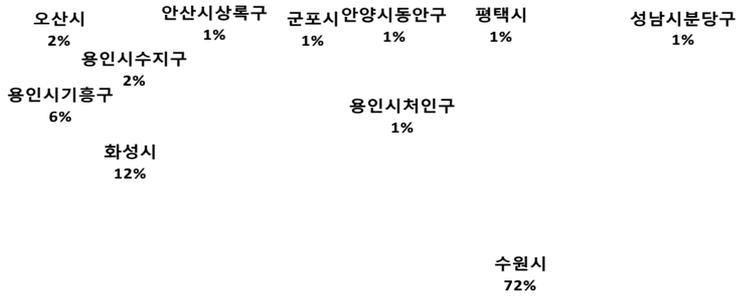
〈그림 5-4〉 행궁동 상권 요일별 유동인구 비율



■ 유입지별 유동인구 비율

- 행궁동 상권 유동인구의 구성을 유입지별로 살펴보면, 수원시 내부 인구가 72%로 가장 높고, 그 다음으로 화성시(12%), 용인시 기흥구 (6%), 용인시 수지구 (2%), 오산시 (2%) 순으로 대체로 수원 근접지에서 유입되고 있음
- 그 외 안산시, 군포시, 안양시, 평택시, 성남시 등에서는 각각 1% 내외의 비중으로 행궁동 상권을 방문하고 있는 것으로 확인됨
- 다만, 본 비중은 전체의 10위권을 대상으로 총계 대비 82.2%를 100%로 환산한 결과로 그 외 지역의 유입인구는 반영되지 않은 결과임

〈그림 5-5〉 행궁동 상권 유입지별 유동인구 비율



주: 유입지별 수원시 제외 10위권을 대상으로 100%로 재환산한 비중임

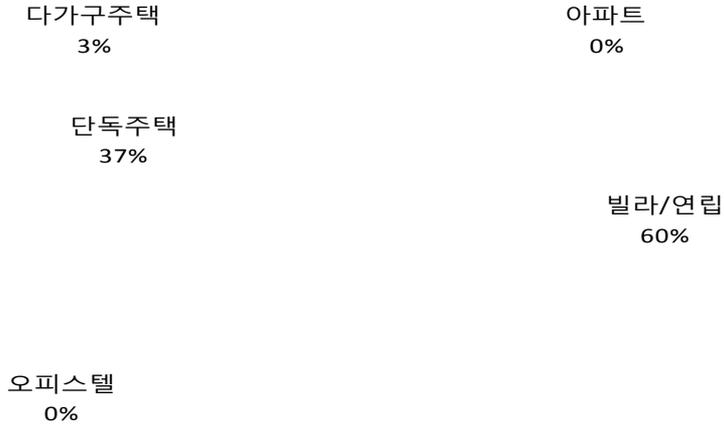
■ 주거유형별 현황

- 행궁동 상권에는 아파트 및 오피스텔형태의 주거유형은 따로 존재하지 않고, 빌라 및 연립, 다가구유형의 주거형태로만 구성되어 있는 특징이 있음
- 2018년 하반기 기준 빌라 및 연립주택의 비중은 전체 주거유형의 60%를 차지하고 단독주택 37%, 다가구주택 3%로 구성됨
- 빌라 및 연립주택의 비중은 꾸준히 증가하고 있는 반면 단독주택과 다가구주택 유형의 비중은 점차 감소되고 있음
- 각 주거유형별 세대당 인구수는 모두 1.8명으로 동일하게 나타남

〈표 5-8〉 행궁동 상권 주거유형별 현황

구분	'16 상반기	'16 하반기	'17 상반기	'17 하반기	'18 상반기	'18 하반기	세대당 인구수
아파트	0	0	0	0	0	0	0
빌라/연립	61	61	86	86	86	100	1.8
오피스텔	0	0	0	0	0	0	0
단독주택	171	171	168	174	165	62	1.8
다가구주택	37	37	35	36	29	5	1.8

〈그림 5-6〉 행궁동 상권 주거유형별 비중



#### ■ 평당 가격비교

- 행궁동 상권 주변 3.3㎡당 가격은 약 540만원으로 나타남
- 이는 수원시 880만원, 경기도 850만원대비 저렴한 가격대로 수원시 평당 지가의 62%, 경기도 지가의 64%에 해당하는 수준임

〈표 5-9〉 행궁동 상권 주변 평당 가격 비교

단위(원)	행궁동	수원시	경기도
3.3㎡당 가격	5,428,464	8,769,706(61.9%)	8,462,142(64.2%)

#### ■ 주요 시설 현황

- 행궁동 상권 주변 주요 시설로는 2개의 버스정류장과 은행(1개), 병원(16개), 호텔 및 (13개) 관광지(1개)가 분포되어 있음
- 관광지는 행궁동 중심에 위치한 팔달문으로 조사되며, 지하철역 및 대형 유통점, 공공기관, 학교, 극장 등은 입점되어 있지 않은 것으로 확인됨

〈표 5-10〉 행궁동 상권 주변 주요 시설 현황

버스 정류장	지하철역	대형 유통점	공공기관	학교	은행	병원	극장	호텔	관광지
2	0	0	0	0	1	16	0	13	1

■ 버스정류장 정보

- 지역 버스 정류장은 크게 (1) 팔달문정류장, (2) 팔달문, 이안과로 총 2개의 주요 정류장이 위치하고 있음
- 팔달문 정류장은 26개의 시내버스 노선이 존재하고, 팔달문, 이안과 정류장은 2개의 시내버스 노선만이 운행되고 있음

〈표 5-11〉 행궁동 상권 주요 버스정류장 정보

정류장명	노선수			주소
	시내	마을	시외	
팔달문	26	0	0	경기도 수원시 행궁동
팔달문, 이안과	2	0	0	경기도 수원시 행궁동

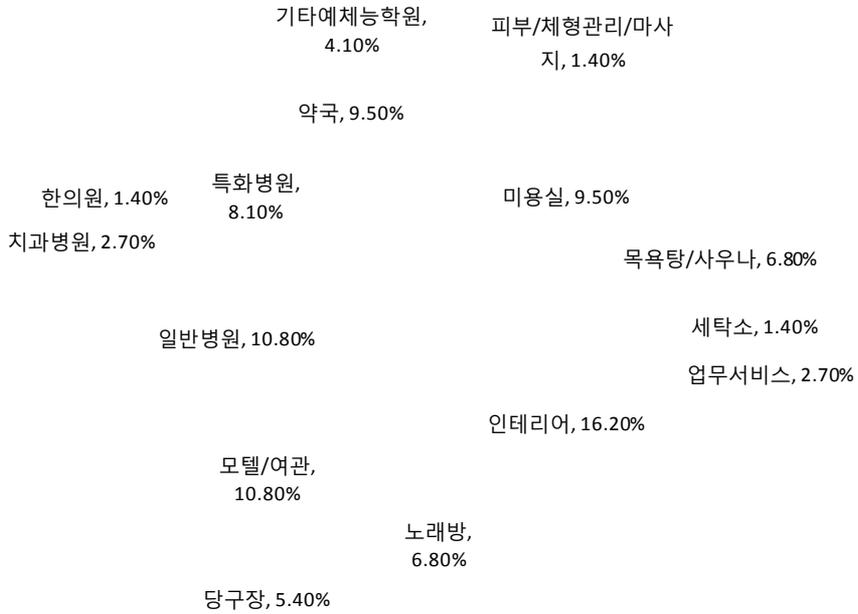
■ 서비스업 현황

- 행궁동 상권 서비스업 중 가장 큰 비중을 차지하는 분야는 생활서비스 분야로 전체 서비스업의 37.8%에 해당하는 비중을 차지하고 있음
- 다음으로 의료서비스업분야 업종이 32.4%를 차지하고 있으며 숙박, 레저 및 오락 서비스업(23.0%), 교육서비스(6.8%) 순으로 나타남
- 서비스업 점포 비중
  - 점포비중이 가장 높은 분야는 생활서비스업분야 중 인테리어업종 점포가 16.2%로 가장 집중적으로 분포되어 있다고 조사됨
  - 다음으로 숙박, 레저 및 오락서비스업종의 모텔/여관과 의료서비스분야 일반병원이 동일하게 10.8%의 비중으로 뒤를 이음
  - 그 외에 미용실(9.5%), 약국(9.5%) 및 특화병원(8.1%), 목욕탕 및 사우나(6.8%) 순으로 나타남
- 서비스업 매출액 비중
  - 점포비중과 별개로 매출액 비중이 가장 높은 업종은 의료서비스 분야로 조사됨
  - 약국의 매출액 비중이 행궁동 상권 서비스업 전체의 43.7%를 차지하고 있으며 특화병원 역시 22.1%로 매출액 비중이 높게 나타나고 있음
  - 그 외에 점포수 비중은 낮으나 입시보습학원의 매출액 비중은 8.0%로 세 번째로 높게 나타나고 있으며, 인테리어 5.2%, 한의원 5.0%, 일반병원 4.2% 순으로 나타남

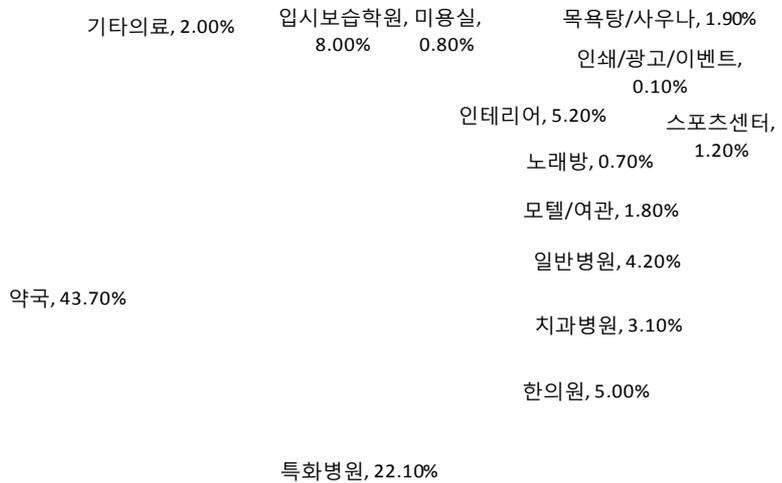
〈표 5-12〉 행궁동 상권 서비스업 현황

중분류	업종 비중	소분류	점포 비중	매출 비중	중분류	업종 비중	소분류	점포 비중	매출 비중
교육 서비스	6.8%	입시보습학원	0.00%	8.00%	생활 서비스		인테리어	16.2%	5.20%
		외국어학원	0.00%	0.00%			자동차서비스	0.00%	0.00%
		기타예체능학원	4.10%	0.00%			자동차공업사	0.00%	0.00%
		영어전문학원	0.00%	0.00%	업무 서비스	0.0%	인쇄/광고/이벤트	0.00%	0.10%
		음악/피아노학원	2.70%	0.00%	숙박/레저 /오락	23.0%	노래방	6.80%	0.70%
		미술/서예학원	0.00%	0.00%			실내골프장	0.00%	0.00%
		태권도/투기도장	0.00%	0.00%			스포츠센터	0.00%	1.20%
		유아교육	0.00%	0.00%			취미/오락	0.00%	0.00%
반려동물관련	0.00%	0.00%	PC게임방	0.00%			0.00%		
생활 서비스	37.8%	피부/체형관리/마사지	1.40%	0.00%	숙박/레저 /오락	23.0%	당구장	5.40%	0.30%
		미용실	9.50%	0.80%			스크린골프	0.00%	0.00%
		목욕탕/사우나	6.80%	1.90%			모텔/여관	10.8%	1.80%
		네일케어	0.00%	0.00%			일반병원	10.8%	4.20%
		결혼상담소	0.00%	0.00%	의료 서비스	32.4%	치과병원	2.70%	3.10%
		세탁소	1.40%	0.00%			한의원	1.40%	5.00%
		업무서비스	2.70%	0.00%			특화병원	8.10%	22.1%
		열쇠/도장/각종 수리점	0.00%	0.00%			약국	9.50%	43.7%
							기타의료	0.00%	2.00%

〈그림 5-7〉 행궁동 상권 서비스업 점포 비중



〈그림 5-8〉 행궁동 상권 서비스업 매출 비중



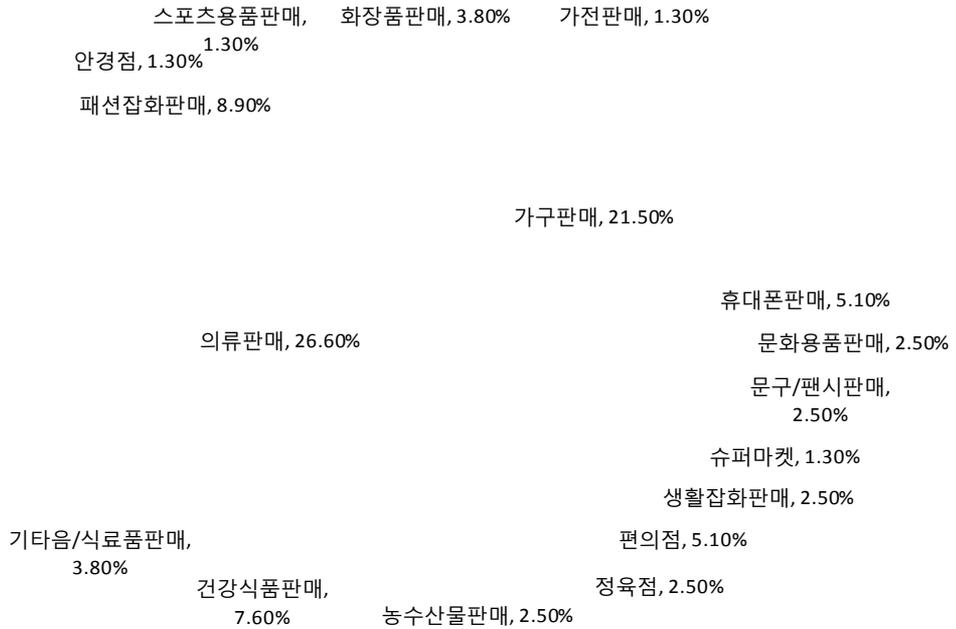
■ 소매업 현황

- 행궁동 상권 소매업종은 크게 가구 및 가전, 문화용품, 음료 및 식료품, 패션, 의류 및 미용업으로 구분됨
- 패션, 의류 및 미용업종의 비중이 41.8%로 가장 높은 비중을 보이고 있으며 가구 및 가전 27.8%, 음료 및 식료품업 25.3%, 문화용품 5.1% 순으로 나타남
- 소매업 점포 비중
  - 소매업 점포비중은 의류판매 관련 점포가 소매업의 26.6% 비중을 차지하며 가장 높은 수치를 보이고 있음
  - 그 다음으로 가구판매 21.5%, 패션잡화판매 8.9%, 건강식품판매 7.6%, 편의점 5.1%, 휴대폰판매 5.1% 순으로 나타남
- 소매업 매출 비중
  - 전체 소매업 중 매출 비중이 가장 높은 업종은 의류판매 업종으로 조사되며, 소매업 매출의 44.0%에 해당하는 비중을 차지하고 있음
  - 두 번째로는 슈퍼마켓이 22.5% 비중으로 점포비중(1.3%)대비 높은 매출액 성과를 보이고 있음
  - 그 외에 가구판매 8.3%, 편의점 6.5%, 문화용품 4.1% 순으로 나타남

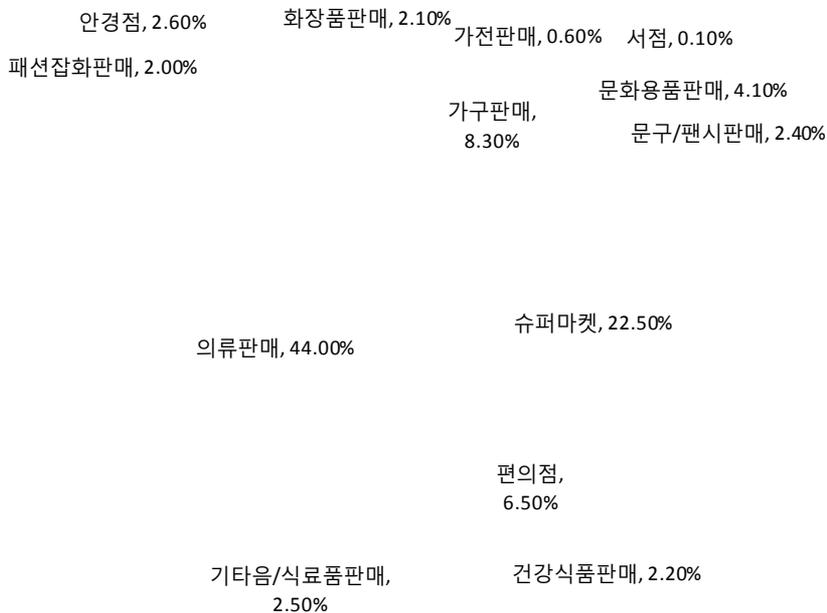
〈표 5-13〉 행궁동 상권 소매업 현황

중분류	업종비중	소분류	점포비중	매출비중
가구/가전	27.80%	가전판매	1.30%	0.60%
		가구판매	21.50%	8.30%
		휴대폰판매	5.10%	0.00%
		컴퓨터판매	0.00%	0.00%
문화용품	5.10%	서점	0.00%	0.10%
		문화용품판매	2.50%	4.10%
		꽃집/화원	0.00%	0.00%
		문구/팬시판매	2.50%	2.40%
음/식료품	25.30%	슈퍼마켓	1.30%	22.50%
		생활잡화판매	2.50%	0.00%
		편의점	5.10%	6.50%
		정육점	2.50%	0.00%
		농수산물판매	2.50%	0.00%
		건강식품판매	7.60%	2.20%
		기타음/식료품	3.80%	2.50%
자동차	0.00%	자동차용품판매	0.00%	0.00%
패션/의류/미용	41.80%	의류판매	26.60%	44.00%
		패션잡화판매	8.90%	2.00%
		안경점	1.30%	2.60%
		스포츠용품판매	1.30%	0.00%
		화장품판매	3.80%	2.10%

〈그림 5-9〉 행궁동 상권 소매업 점포 비중



〈그림 5-10〉 행궁동 상권 소매업 매출 비중



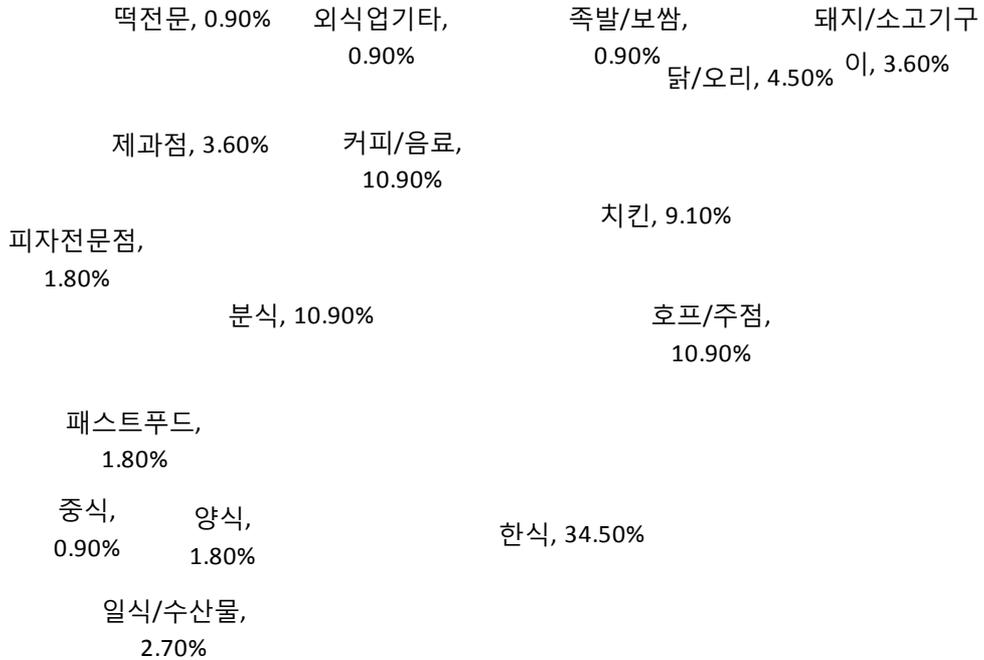
### ■ 외식업현황

- 행궁동 상권 외식업종은 크게 고기 및 주점, 주식류, 후식류 및 기타 음식업으로 분류됨
- 이중 한식, 뷔페, 일식/수산물, 양식, 중식, 패스트푸드, 피자전문점, 분식업으로 구분되는 주식류 업종의 비중이 54.5%로 가장 높은 비중을 차지하고 있음
- 다음으로 돼지/소고기구이/, 족발/보쌈, 닭/오리, 치킨의 고기류와 호프 및 주점으로 구성된 업종이 29.1%를 차지하고 있으며 후식류 15.5%, 기타외식업 0.9% 순으로 나타남
- 외식업 점포 비중
  - 외식업 점포 중 가장 많은 점포 점유율을 보이는 분야는 한식분야로 전체 외식업 중 34.5%에 해당하는 비중을 차지하고 있음
  - 호프/주점과 분식업, 커피 및 음료관련 점포는 각각 10.9%로 똑같은 크기의 비중을 보임
  - 그 외에 닭/오리(4.5%), 돼지/소고기구이(3.6%) 등 고기류 외식업과 제과점(3.6%) 점포수가 그 다음으로 나타남
- 외식업 매출액 비중
  - 행궁동 상권 외식업 중 치킨업의 매출액 비중은 44.0%로 9.1%의 점포 분포 대비 상대적으로 높은 매출액 비중을 보이고 있음
  - 다음으로 한식 21.0%, 기타 외식업 8.7%, 중식 7.6%, 돼지/소고기구이 6.9% 순으로 나타남

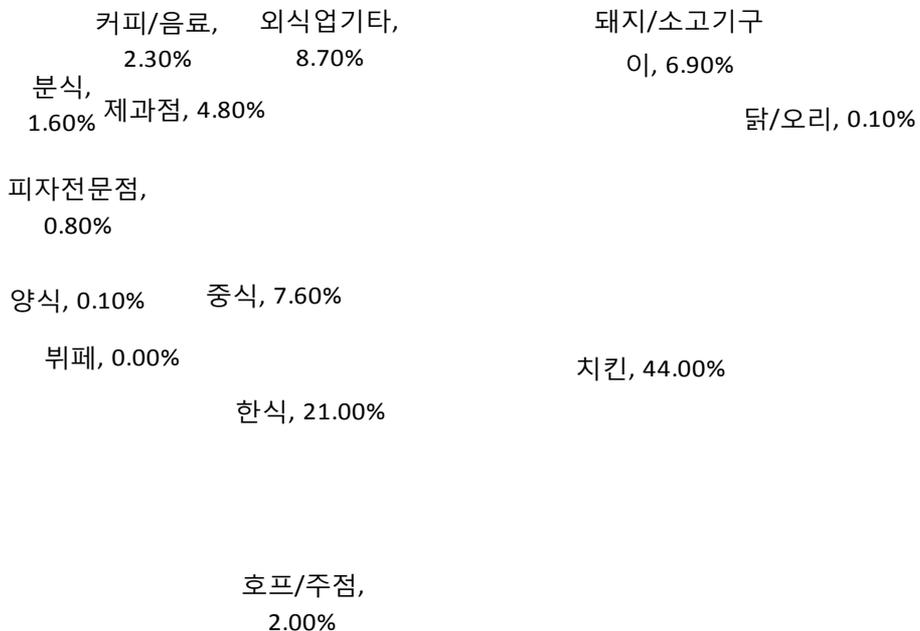
〈표 5-14〉 행궁동 상권 외식업 현황

중분류	업종비중	소분류	점포비중	매출비중
고기/주점	29.10%	돼지/소고기	3.60%	6.90%
		족발/보쌈	0.90%	0.00%
		닭/오리	4.50%	0.10%
		치킨	9.10%	44.00%
		호프/주점	10.90%	2.00%
주식류	54.50%	한식	34.50%	21.00%
		뷔페	0.00%	0.00%
		일식/수산물	2.70%	0.00%
		양식	1.80%	0.10%
		중식	0.90%	7.60%
		패스트푸드	1.80%	0.00%
		피자전문점	1.80%	0.80%
		분식	10.90%	1.60%
후식류	15.50%	제과점	3.60%	4.80%
		커피/음료	10.90%	2.30%
		떡전문	0.90%	0.00%
기타음식	0.90%	외식업기타	0.90%	8.70%

〈그림 5-11〉 행궁동 상권 외식업 점포 비중



〈그림 5-12〉 행궁동 상권 외식업 매출 비중



## 2. 매교동 상권현황<sup>25)</sup>

- 상권면적: 95,849㎡로 수원시 평균 상권면적의 40%에 해당하는 면적을 차지하고 있음
  - 매교동 평균: 95,849㎡
  - 수원시 평균: 235,450㎡
  - 경기도 평균: 1,641,762㎡
- 배후인구지표(2019년 3월 기준)
  - 매교동 상권의 일평균 유동인구수는 2,010명으로 나타남
  - 거주인구는 1,114명 602세대로 수원시 대비 1.5배 이상 규모의 세대수와 2배 이상의 거주인구가 거주중임
  - 매교동일대에 주택재개발사업으로 인해 아파트비율은 타 지역에 비해 상대적으로 높음

〈표 5-15〉 매교동 상권 배후 인구 지표(2019년 3월 기준)

일평균 유동인구수	거주인구수/세대수	아파트비율/세대수
2,010명	1,114명/602세대 (수원시 평균 720명/285세대)	30.6%, 184세대 (수원시 평균 54.7%/251,148세대)

- 거주인구수 및 세대수 현황, 거주인구 현황
  - 2017년 매교동 상권지역에 속한 거주인구수 및 세대수는 3,261명, 670가구로 지난해 대비 105명 그리고 57가구가 증가하였지만, 2018년 추이를 살펴보면 급격한 하락 추세를 보임
    - 2018년 상반기·하반기 총 인구수는 2,675명으로, 전년도(3,261명) 동기 대비 18% 가량 감소함
    - 2018년 총 세대수는 1,401가구로 지난해 1,670가구에서 269가구 감소
- 거주인구 비율을 성별로 나누어 분석한 결과 남성 비중이 55.1%로 여성보다 높음
- 거주인구 비율을 성별 그리고 연령별로 좀 더 자세히 살펴보면 남성은 50대 인구비중이 12.4%로 가장 높은 반면 여성은 60세 이상 인구비중이 14.0%로 가장 높게 나타남

25) 매교동 상권지역을 대상으로 분석(이촌택병원 인근 95,489㎡ 구간)

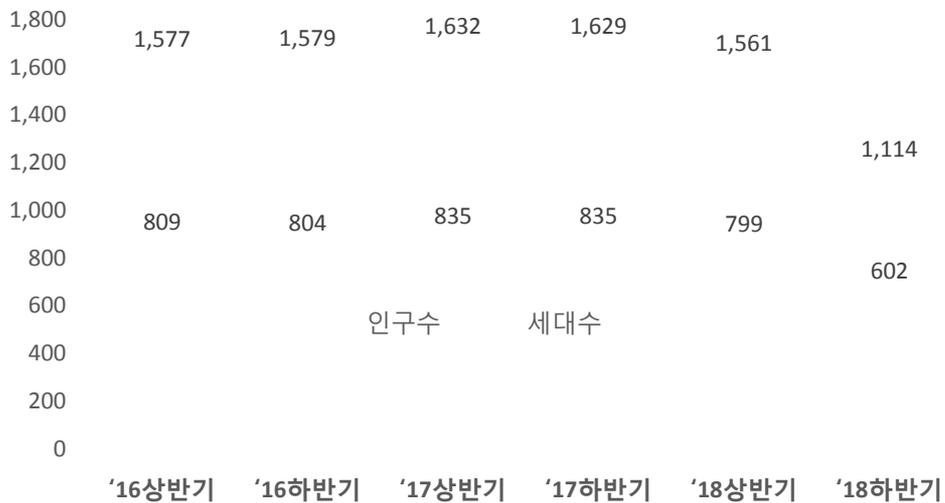
〈표 5-16〉 매교동 상권 거주인구수·세대수현황

(명, 가구)	'16 상반기	'16 하반기	'17 상반기	'17 하반기	'18 상반기	'18 하반기
인구수	1,577	1,579	1,632	1,629	1,561	1,114
세대수	809	804	835	835	799	602

〈표 5-17〉 매교동 상권 성/연령별 거주인구

구분	남성		여성	
	인구수	비중	인구수	비중
10세 미만	6	0.8%	9	1.1%
10대	19	2.4%	12	1.5%
20대	67	8.5%	52	6.6%
30대	75	9.6%	44	5.6%
40대	77	9.8%	47	6.0%
50대	97	12.4%	78	9.9%
60세 이상	91	11.6%	110	14.0%
계	432	55.1%	352	44.9%

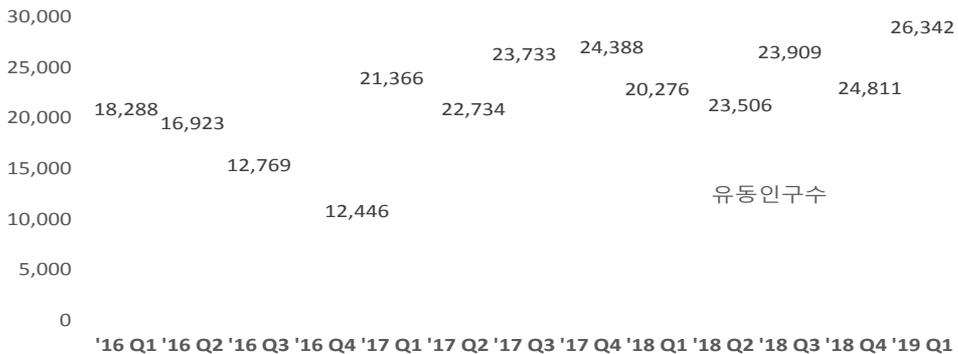
〈그림 5-13〉 매교동 상권 거주인구수·세대수현황



■ 유동인구 추이

- 매교동 상권 내 유동인구는 2016년 4분기에 12,446명으로 최저치를 기록하였지만, 다양한 정책 사업에 힘입어 2017년에는 21,366명으로 2배 가까이 증가함
- 이후 유동인구는 점진적으로 증가추이를 보이고 있으며 평균 2만명대 이상을 유지하고 있음
- 2019년 1분기 매교동을 방문한 유동인구는 총 26,342명으로 지난 3년 중 가장 높게 기록됨

〈그림 5-14〉 매교동 상권 유동인구 추이



- 유동인구를 성별로 분류해서 살펴보면 남성 비중이 54.2%로 전체비중의 1/2이상을 차지하며 여성보다 높게 나타남
- 연령별 유동인구 비중에서는 남성의 경우 50대의 유동인구 비중이 12.5%로 가장 큰 반면에 여성은 8.8%로 40대 연령층의 비중이 높음
- 여성의 유동인구 비율은 연령별로 고르게 분포되어있지만, 남성은 40대 이상이 60% 이상으로 전체비중의 2/3이상 차지하고 있음

〈표 5-18〉 매교동 상권 성/연령별 유동인구 비율

구분	남성		여성	
	인구수	비중	인구수	비중
10대	1,108	3.9%	1,386	4.9%
20대	2,008	7.1%	2,184	7.8%
30대	2,692	9.6%	2,286	8.1%
40대	3,071	10.9%	2,751	9.8%
50대	3,525	12.5%	2,480	8.8%
60세이상	2,877	10.2%	1,778	6.3%
계	15,281	54.2%	12,865	45.80%

- 시간대별 유동인구의 경우 4계절 모두 17~18시대에 가장 높은 유동인구 비율을 보임
  - 봄: 15.50%, 여름: 15.40%, 가을: 15.40%, 겨울: 14.70%
  - 이는 높은 거주인구수와 아파트 비율을 가지고 있는 매교동지역의 특성상 퇴근시간 혹은 저녁준비 등을 위해 주로 상권을 방문한다고 해석할 수 있음
- 또한 계절과 상관없이 15~16시대가 두 번째 순으로 높은 수치를 보임
  - 위와 마찬가지로 하교시간대에 학생들이 주로 상권을 이용한다는 것을 보임
- 요일별 유동인구 분석시, 전반적으로 계절과 상관없이 금요일 그리고 토요일의 유동인구 비율이 가장 높게 나타남
- 봄과 여름에는 각기 15.10%, 15.70%로 토요일에 가장 높은 유동인구 비율을 기록한 반면 가을과 겨울에는 모두 15.70%로 금요일이 가장 크게 나타남
  - 최저비율을 보유하고 있는 월요일(11.70%) 대비 4.00%p 정도 높음
- 이는 여가, 관광 및 쇼핑 등을 여유롭게 즐길 수 있는 주말(금요일, 토요일)에 많은 유동인구가 매교동 상권지역을 방문한다는 것을 보여줌
  - 2017년 시행된 다양한 도시재생사업을 통해 남문 로데오거리는 현재 많은 사람들에게 문화 및 예술의 거리로 각광받고 있음

〈그림 5-15〉 매교동 상권 시간대별 유동인구 비율



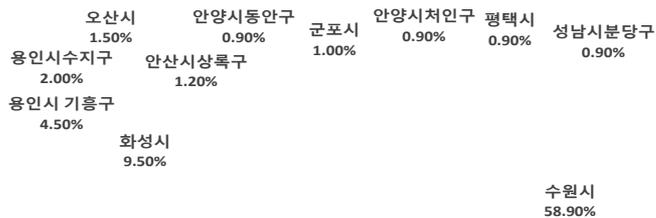
〈그림 5-16〉 매교동 상권 요일별 유동인구 비율



■ 유입지별 유동인구 비율

- 매교동 유입지별 유동인구는 수원시 내부에서 매교동 상권을 이용하는 유동인구 비율이 58.90%로 가장 높은 비중을 차지하고 있음
- 다음으로 화성시(9.5%), 용인시 기흥구(4.5%), 용인시 수지구(2.0%) 순으로 수원 근접지로부터의 유입인구 비율이 높게 나타남
- 그 외 오산시, 안산시 상록구, 군포시 같은 경우에는 약 1.5% 미만의 비중으로 나타나고, 안양시 동안구, 용인시 처인구, 평택시, 그리고 성남시 분당구는 모두 0.9%의 비중으로 조사됨
- 전체의 10위권 대상지역만을 고려하여 총계 82.20%를 100%로 환산한 결과임

〈그림 5-17〉 매교동 상권 유입지별 유동인구 비율



주: 유입지별 수원시 제외 10위권을 대상으로 100% 재환산한 비중임

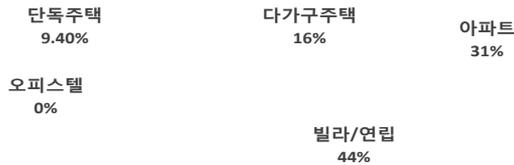
■ 주거유형별 현황

- 아파트, 빌라/연립주택의 주거비중은 상승 추세를, 단독주택과 다가구주택 비중은 하락세를 보임
  - 2018년 상반기와 하반기의 단독주택과 다가구주택 비중을 살펴보면, 단독주택은 281세대에서 57세대로 80%가량 감소되었고, 다가구주택은 138세대에서 94세대로 32%가량 급격하게 하락된 것으로 나타남
- 2018년 하반기 주거유형별 비중을 살펴보면 아파트가 60%, 빌라/연립주택이 44%, 다가구주택이 16%, 그리고 단독주택 9.4%순으로 구성됨
  - 오피스텔유형은 연도와 상관없이 계속 0%로 매교동에서 확인되지 않음
- 주거유형별 세대당 인구수는 단독주택이 2.0명으로 가장 높고, 아파트, 빌라/연립, 그리고 다가구주택이 1.9명으로 동일하게 나타남

〈표 5-19〉 매교동 상권 주거유형별 현황

구분	'16 상반기	'16 하반기	'17 상반기	'17 하반기	'18 상반기	'18 하반기	세대당 인구수
아파트	185	185	165	165	165	184	1.9
빌라/연립	159	159	203	203	215	267	1.9
오피스텔	0	0	0	0	0	0	0
단독주택	288	285	293	293	281	57	2
다가구주택	177	175	174	174	138	94	1.9

〈그림 5-18〉 매교동 상권 주거유형별 비중



주: 2018년 하반기 주거유형별 기준

- 3.3㎡당 가격비교
- 매교동 상권 3.3㎡당 약 586만원으로 행궁동(540만원)보다 46만원 가량 높음
- 이는 수원시(880만원) 평당 지가의 67%, 경기도(850만원) 지가의 69%에 해당

〈표 5-20〉 매교동 상권 주변 평당 가격 비교

구분	매교동	수원시	경기도
3.3㎡당가격	5,862,878	8,769,706 (66.5%)	8,462,142 (68.9%)

■ 주요시설 현황

- 호텔 14개, 병원 3개, 그리고 버스정류장 2개 등이 매교동 상권지역에 위치하고 있음
- 매교동의 주요시설인 호텔들은 팔달문 로터리로 향하는 매산로 근방에 주로 밀집되어 있는 것으로 나타남
- 이는 관광거리가 많은 행궁동 근방에 매교동이 위치하고 있어 관광객들이 행궁동을 비롯해 매교동 상권을 방문한다고 보임

〈표 5-21〉 매교동 상권 주변 주요 시설 현황

버스 정류장	지하철역	대형 유통점	공공기관	학교	은행	병원	극장	호텔	관광지
2	0	0	0	0	0	3	0	14	0

#### ■ 버스정류장 정보

- 매교동 상권지역에는 가족여성회관, 이춘택병원, 그리고 수원농협 정류장과 매교다리 정류장 등 총 2개의 주요 버스정류장이 존재함
- 가족여성회관, 이춘택병원, 그리고 수원농협 정류장에는 42개의 시내버스노선, 그리고 매교다리 정류장은 14개의 노선만이 운행되고 있음

〈표 5-22〉 매교동 상권 주요 버스정류장 정보

정류장명	노선수			주소
	시내	마을	시외	
가족여성회관. 이춘택병원. 수원농협	42	0	0	경기도 수원시 매교동
매교다리	14	0	0	경기도 수원시 매교동

#### ■ 소매업 현황

- 매교동 소매업상권은 가구/가전, 문화용품, 음/식료품, 자동차 그리고 패션/의류/미용으로 중분류 기준 총 5개의 상권으로 분류됨
- 음·식료품업은 50.0% 비중으로 전체비중의 절반을 차지하고 있으며, 패션·의류·미용이 28.9%, 문화용품 13.2%, 가구·가전 7.9%, 그리고 자동차 0.00% 순으로 나타남
- 소매업 점포비중
  - 업종비중이 제일 높은 음·식료품(50%)을 더욱 세분화해서 살펴보면 슈퍼마켓(26.3%), 편의점(10.5%), 그리고 기타 음·식료품판매업(5.3%)순으로 조사됨
  - 소매업의 소분류 기준으로는 슈퍼마켓의 점포비중이 가장 높고, 의류판매( 23.7%), 편의점(10.5%), 휴대폰판매 그리고 꽃집/화원이 동일하게 7.9%의 비중을 차지하고 있음
  - 전체 소분류 소매업 중 슈퍼마켓이 26.3%로 1위를 차지했으며, 의류판매(23.7%), 편의점 (10.5%), 휴대폰판매 그리고 꽃집/화원이 동일하게 7.9%으로 나타나는 것을 알 수 있음

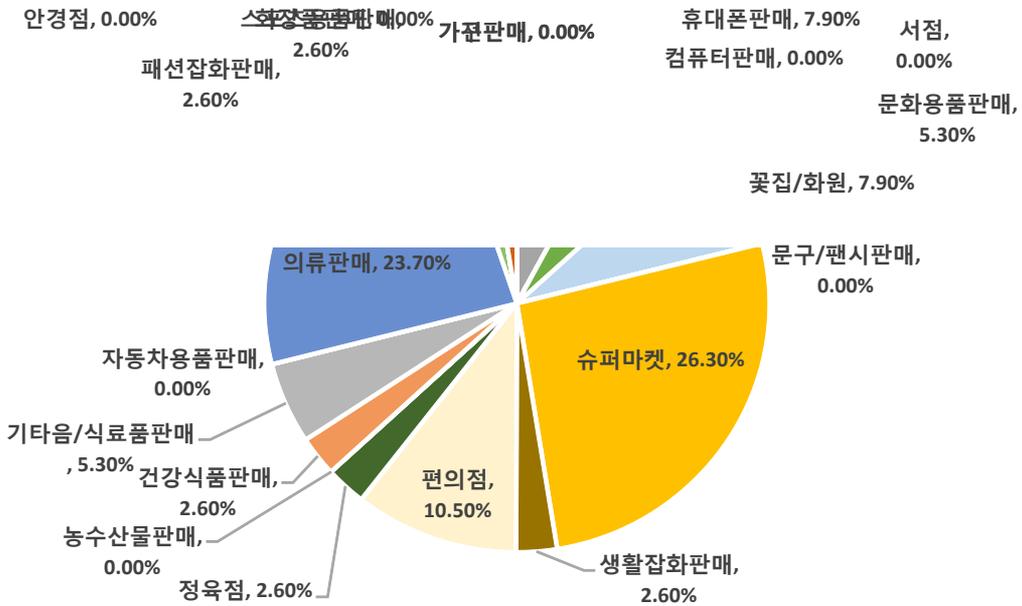
○ 소매업 매출비중

- 매교동 소매업 매출비중은 점포비중이 가장 높게 나타나는 슈퍼마켓이 38.1%로 매출 비중 역시 가장 높은 비중을 보이고 있음
- 다음으로 편의점 24.5%, 문구·팬시판매 19.5% 순
- 그 외 타 소매업 점포들은 5% 미만의 낮은 비중을 보이고 있음
- 거주인구수가 높은 매교동 지역특성상 생활필수품 업종들이 점포 비중뿐 아니라 매출비중 역시 높게 나타나는 특징을 보이고 있음

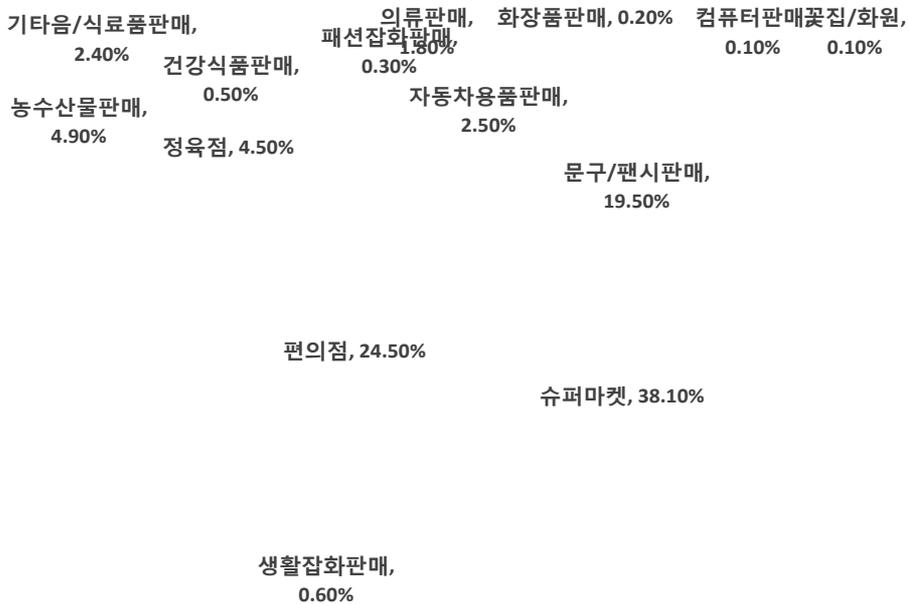
〈표 5-23〉 매교동 상권 소매업 현황

중분류	업종비중	소분류	점포비중	매출비중
가구/가전	7.90%	가전판매	0.0%	0.0%
		가구판매	0.0%	0.0%
		휴대폰판매	7.9%	0.0%
		컴퓨터판매	0.0%	0.1%
문화용품	13.20%	서점	0.0%	0.0%
		문화용품판매	5.3%	0.0%
		꽃집/화원	7.9%	0.1%
		문구/팬시판매	0.0%	19.5%
음/식료품	50.00%	슈퍼마켓	26.3%	38.1%
		생활잡화판매	2.6%	0.6%
		편의점	10.5%	24.5%
		정육점	2.6%	4.5%
		농수산물판매	0.0%	4.9%
		건강식품판매	2.6%	0.5%
		기타음/식료품판매	5.3%	2.4%
자동차	0.00%	자동차용품판매	0.0%	2.5%
패션/의류/미용	28.90%	의류판매	23.7%	1.8%
		패션잡화판매	2.6%	0.3%
		안경점	0.0%	0.0%
		스포츠용품판매	2.6%	0.0%
		화장품판매	0.0%	0.2%

〈그림 5-19〉 매교동 상권 소매업 점포 비중



〈그림 5-20〉 매교동 상권 소매업 매출 비중



주: 매출비중이 0.00%인 소분류 소매업 점포는 분석에서 제외함

### 3. 매산동 상권현황<sup>26)</sup>

- 상권면적: 208,381㎡로 수원시 평균 상권면적의 89% 가량을 차지하는 수준
  - 매산동 평균: 208,381㎡
  - 수원시 평균: 235,450㎡
  - 경기도 평균: 1,641,762㎡
- 배후인구지표(2019년 3월 기준)
  - 일평균 유동인구수는 총 5,904명으로 나타남
  - 4,806명의 거주인구와 2,601세대가 매산동지역에 거주 중임
    - 매산동지역은 수원시 평균 거주인구수 보다 약 6.67배 높음
    - 수원시 평균 세대수 보다 9.13배 이상의 세대수가 매산동지역에 자리 잡고 있음
  - 매산동은 위치특성상 교통, 문화, 공공시설 등 모든 주요시설을 근거리에서 이용할 수 있다는 장점이 있어 상대적으로 거주인구수와 아파트비율이 높게 나타남

〈표 5-24〉 매산동 상권 배후 인구 지표(2019년 3월 기준)

일평균 유동인구수	거주인구수/세대수	아파트비율/세대수
5,904명	4,806명/2,601세대 (수원시평균 720명/285세대)	50.2%, 1,306세대 (수원시평균54.7%/251,148세대)

- 거주인구수 및 세대수, 거주인구 현황
  - 매산동은 다양한 교통체계와 AK백화점, 롯데백화점 등 대형쇼핑몰이 밀집되어 있기 때문에 거주인구수와 세대수가 타 지역에 비해 매우 높게 나타남
    - 그러나 2018년 하반기 인구수와 세대수 모두 하락추세를 보이고 있음
    - 2018년 하반기 거주인구수는 4,806명으로 상반기(5,229명)대비 8%정도 줄어들었으며, 세대수 역시 2,728가구에서 2,601가구로 5% 가량 하락함
  - 거주인구 현황을 성별로 나누어 살펴보면 남성이 53.10%로 여성(46.90%)대비 높은 비율을 보임
  - 연령별로는 남성의 경우 30대, 50대, 그리고 60세 이상 연령층이 모두 10%이상의 비중을 차지하는 반면, 여성의 경우 50대 그리고 60세 이상 고령층만이 10% 이상으로 나타남
    - 매산동지역에 여성 고령자 거주 비중이 비교적 높게 분포

26) 수원역 중심 매산동상권지역을 분석(208,381㎡ 구간), 거주인구: 행안부 등록기준(외국인 포함)

〈표 5-25〉 매산동 상권 거주인구수·세대수 현황

(명,가구)	'16상반기	'16하반기	'17상반기	'17하반기	'18상반기	'18하반기
인구수	5,836	5,849	5,185	5,145	5,229	4,806
세대수	2,951	2,964	2,696	2,688	2,728	2,601

〈그림 5-21〉 매산동 상권 거주인구수·세대수현황



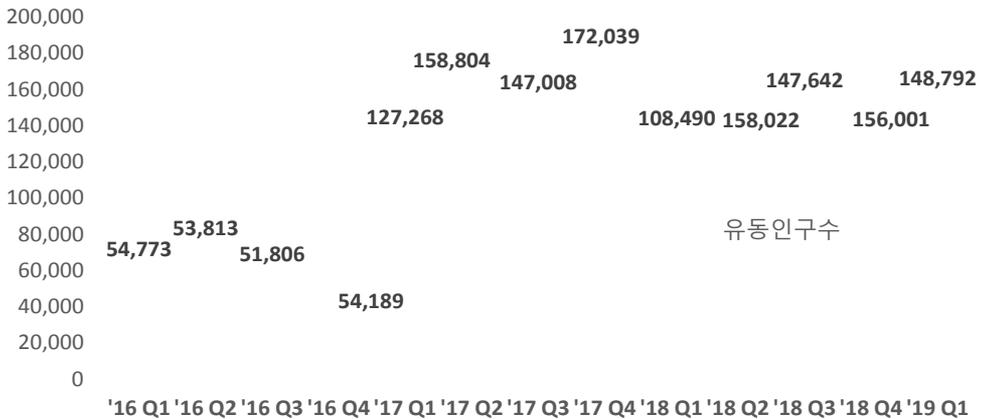
〈표 5-26〉 매산동 상권 성/연령별 거주인구 현황

구분	남성		여성	
	인구수	비중	인구수	비중
10세 미만	58	1.50%	48	1.30%
10대	76	2.00%	72	1.90%
20대	373	9.70%	342	8.90%
30대	404	10.50%	285	7.40%
40대	325	8.50%	220	5.70%
50대	411	10.70%	385	10.00%
60세 이상	391	10.20%	449	11.70%
계	2,038	53.10%	1,801	46.90%

■ 유동인구 추이

- 매산동 상권 내 유동인구 추이를 살펴보면 2016년 4분기 이후 54,189명에서 127,268명으로 43%가량 급격하게 증가한 뒤 2018년 1분기에 다시 하락함
- 그러나 2018년 2분기 이후 이전수준으로 회복해 최근 2019년 1분기 148,792명을 기록하고 있음

〈그림 5-22〉 매산동 상권 유동인구 추이



- 유동인구비율은 남성이 55%로 여성(45%)대비 다소 높은 비중으로 나타남
- 남성의 연령별 유동인구비율은 20대(13.60%) 그리고 30대(10.40%)가 상대적으로 높고, 50대(9.70%), 40대(9.10%), 60세 이상(8%), 그리고 10대(4.20%) 순으로 조사됨
- 반면 여성의 유동인구 비율을 살펴보면 20대 연령층이 14.2%로 압도적으로 높은 비중을 보이고 있으며, 30대(7.5%), 40대(6.5%), 50대(6.4%), 10대(5.3%), 60세 이상(5.0%) 순으로 대체로 젊은 연령층 여성 유동인구 비중이 높게 나타나고 있음
- 매산동 상권지역의 유동인구비율은 성별과 상관없이 20대 연령층의 비중이 높게 나타나고 있음

〈표 5-27〉 매산동 상권 성/연령별 유동인구 비율

구분	남성		여성	
	인구수	비중	인구수	비중
10대	6,755	4.20%	8,476	5.3%
20대	21,643	13.60%	22,681	14.2%
30대	16,652	10.40%	11,934	7.5%
40대	14,520	9.10%	10,342	6.5%
50대	15,519	9.70%	10,239	6.4%
60세 이상	12,712	8.00%	7,939	5.0%
계	87,801	55.00%	71,611	45%

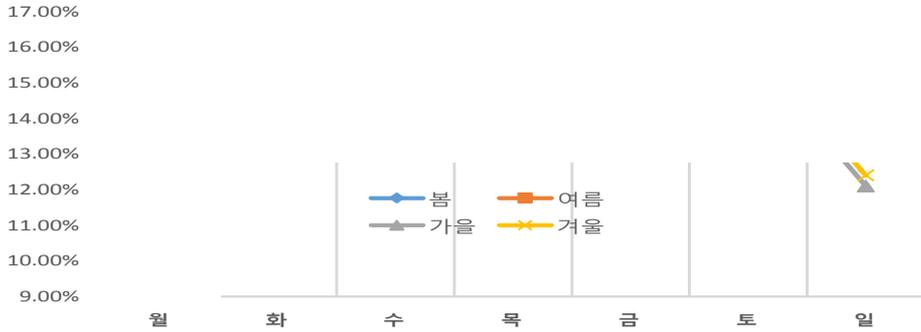
- 유동인구비율을 시간대별로 분석한 결과 계절과 상관없이 17~18시대가 17%로 가장 높은 비중을 보임
- 다음으로 아침 출·퇴근 및 등·하교시간대인 오전 7시에서 8시대에 12%대의 높은 유동인구 비중을 보이고 있음
- 이는 상권이용을 위한 유동인구 뿐 아니라 수원역으로의 통과 인구나 상권내 출퇴근 및 통학인구의 유동성이 포함된 것으로 보임

〈그림 5-23〉 매산동 상권 시간대별 유동인구 비율



- 요일별 유동인구비율은 가을을 제외한 봄, 여름, 겨울 모두 토요일 유동인구 비율이 상대적으로 높은 비중을 보임
  - 봄: 15.70%, 여름: 15.90%, 겨울: 16.20%
  - 여가를 즐길 수 있는 영화관, 대형백화점, 그리고 음식점 등이 매산동에 다수 위치하고 있어 주말 유동인구 수가 높게 나타나고 있는 것으로 보임
- 가을에는 금요일(16.30%)이 유동인구 비율이 가장 높게 나타남

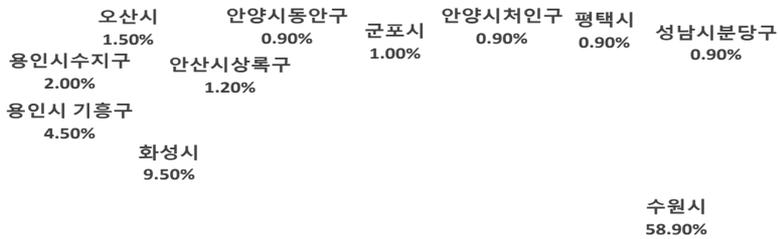
〈그림 5-24〉 매산동 상권 요일별 유동인구 비율



■ 유입지별 유동인구 비율

- 수원시 내부에서 매산동 상권을 방문하는 유동인구 비중이 58.9%로 가장 높은 비중을 보이고 있으며 화성시(9.5%), 용인시 기흥구(4.5%) 순
- 그 외 용인시 수지구(2.0%), 오산시(1.5%), 군포시(1.0%)는 모두 2.00%이하로 나타나고 있으며, 안양시 동안구, 용인시 처인구, 평택시, 그리고 성남시 분당구는 모두 동일하게 0.9%의 비중을 보임
- 유입지별 매교동 상권분석 시 전체 10위권(총계 82.20%)을 100%로 환산하여 조사한 내용임
- 매산동의 유입지별 유동인구 비율은 매교동의 비율과 동일하게 나타남

〈그림 5-25〉 매산동 상권 유입지별 유동인구 비율



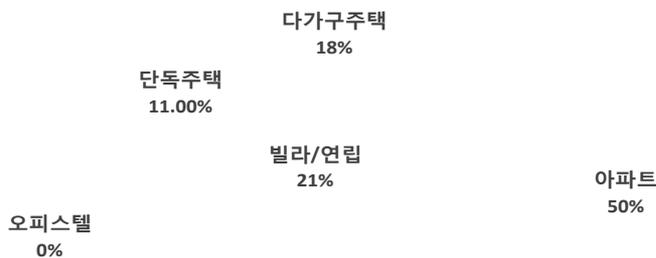
### ■ 주거유형별 현황

- 전반적으로 매산동 상권에는 아파트가 압도적으로 높은 비중을 보이고, 빌라/연립, 다가구주택, 단독주택, 그리고 오피스텔 순으로 나타남
- 2018년 하반기 기준 아파트 비중은 전체 주거유형의 50%를 차지하고, 빌라/연립주택 21%, 다가구주택 18%, 단독주택 11% 순으로 구성되어 있음
- 오피스텔 경우 2016년 상반기부터 2017년 하반기까지 144~145세대수가 거주하였지만 재개발 등으로 2018년 상반기부터 세대수가 0세대로 급격히 감소함
- 2018년 상반기 단독주택은 458세대로 지난해 대비 147세대가 증가하였지만, 2018년 하반기에 167세대로 감소함
- 그 외 아파트, 빌라/연립, 다가구주택은 비교적 안정적인 추세를 보이고 있음
- 주거유형별 세대당 인구수의 경우, 다가구주택이 2.1명으로 최고치를 보이고, 단독주택 2.0명, 아파트 및 빌라/연립 1.9명, 오피스텔 0명으로 확인됨

〈표 5-28〉 매산동 상권 주거유형별 현황

구분	'16 상반기	'16 하반기	'17 상반기	'17 하반기	'18 상반기	'18 하반기	세대당 인구수
아파트	1,327	1,321	1,306	1,306	1,314	1,306	1.9
빌라/연립	517	517	532	532	536	554	1.9
오피스텔	145	144	144	144	0	0	0
단독주택	391	398	311	307	458	291	2
다가구주택	571	584	403	399	420	450	2.1

〈그림 5-26〉 매산동 상권 주거유형별 비중



■ 평당 가격비교

- 매교동 상권주변 3.3㎡당 가격은 710만원으로 수원시 지가의 81%, 경기도의 84%에 해당하는 수준임
- 행궁동(540만원), 매교동(586만원) 대비 비교적 높은 금액을 보이고 있음

〈표 5-29〉 매산동 상권 주변 평당 가격 비교

구분	매산동	수원시	경기도
3.3㎡당가격	7,110,200	8,769,706(81.2%)	8,462,142(84.0%)

■ 주요시설 현황

- 매산동 상권지역에 위치한 주요시설로는 병원(17개), 호텔(11개), 버스정류장 (7개) 및 학교(6개)가 위치하고 있음
- 아파트 주거비중이 압도적으로 높은 지역 특성상 주거시민들을 위한 시설들이 주로 위치하고 있는 것을 알 수 있음

〈표 5-30〉 매산동 상권 주변 주요 시설 현황

버스 정류장	지하철역	대형 유통점	공공기관	학교	은행	병원	극장	호텔	관광지
7	0	0	0	6	0	17	0	11	0

■ 버스정류장 정보

- 매산동 지역에는 매산시장, 수원역, 수원역 역전시장, 그리고 수원역고가 등 주요 정류장이 위치하고 있으며, 총 96개 노선이 운행되고 있음
- 시외버스의 경우 수원역 정류장(8개) 그리고 수원역 역전시장(5개)로 총 13개의 노선이 위치함
- 이는 매산동이 교통 요충지로써 수원의 관문역할을 하고 있다는 것을 보여줌
- 또한 수많은 버스노선을 보유하고 있는 매산동은 타 지역대비 접근성이 높다는 장점을 가지고 있음

〈표 5-31〉 매산동 상권 주요 버스정류장 정보

정류장명	노선수			주소
	시내	마을	시외	
매산시장	44	0	0	경기도 수원시 매산동
매산시장(경유)	1	0	0	경기도 수원시 매산동
수원역	0	0	8	경기도 수원시 매산동
수원역	3	0	0	경기도 수원시 매산동
수원역.역전시장	0	0	5	경기도 수원시 매산동
수원역.역전시장	46	0	0	경기도 수원시 매산동
수원역고가(경유)	2	0	0	경기도 수원시 매산동

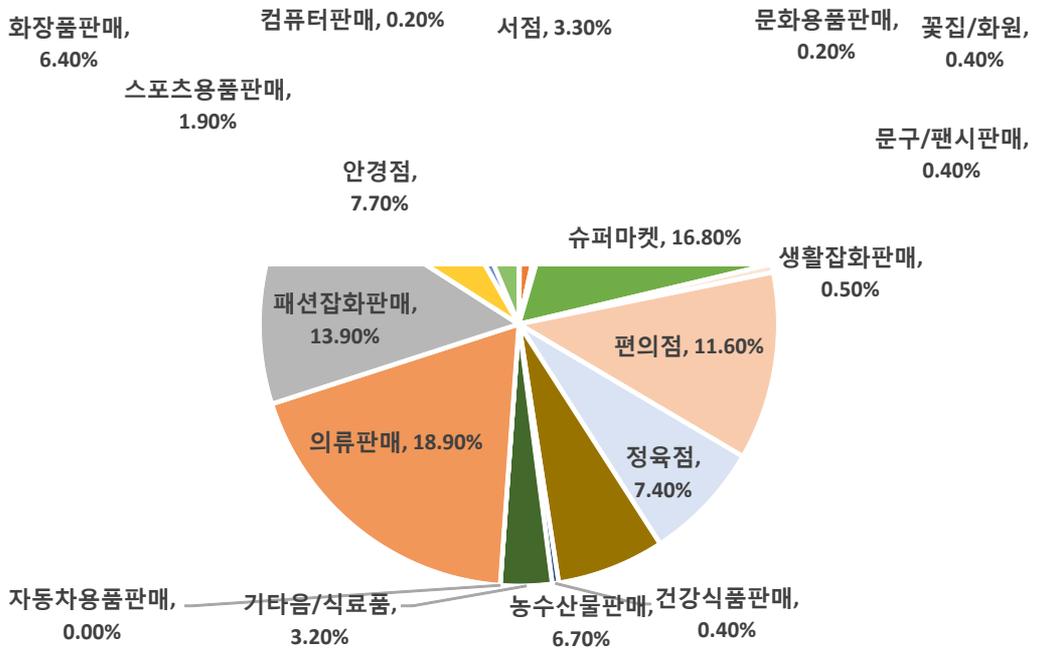
#### ■ 소매업 현황

- 매산동 소매업을 중분류 기준으로 분석할 경우 가구/가전, 문화용품, 음/식료품, 자동차, 그리고 패션/의류/미용업 등 5개의 업종으로 분류 가능함
- 5개의 중분류 소매업종 중 패션/의류/미용업종의 비중이 54.40%로 가장 높고, 음/식료품 33.20%, 가구/가전 7.90%, 문화용품업종 4.20%, 자동차업종 0.30%로 구성되어 있음
- 소매업 점포비중
  - 소매업 점포비중을 살펴보면 의류판매관련 점포가 전체 소매업의 32.7%로 가장 높은 비중을 보임
  - 다음으로 패션잡화판매(12.4%), 농수산물판매(7.3%), 화장품판매(6.8%), 휴대폰판매(6.5%), 그리고 슈퍼마켓(5.9%) 순으로 나타남
- 소매업 매출비중
  - 의류판매점포의 매출비중은 18.9%로 매출비중 또한 가장 높게 나타나고 있음
  - 슈퍼마켓(16.8%), 패션잡화판매(13.9%), 편의점(11.6%) 외 타 점포들은 8% 미만으로 나타남

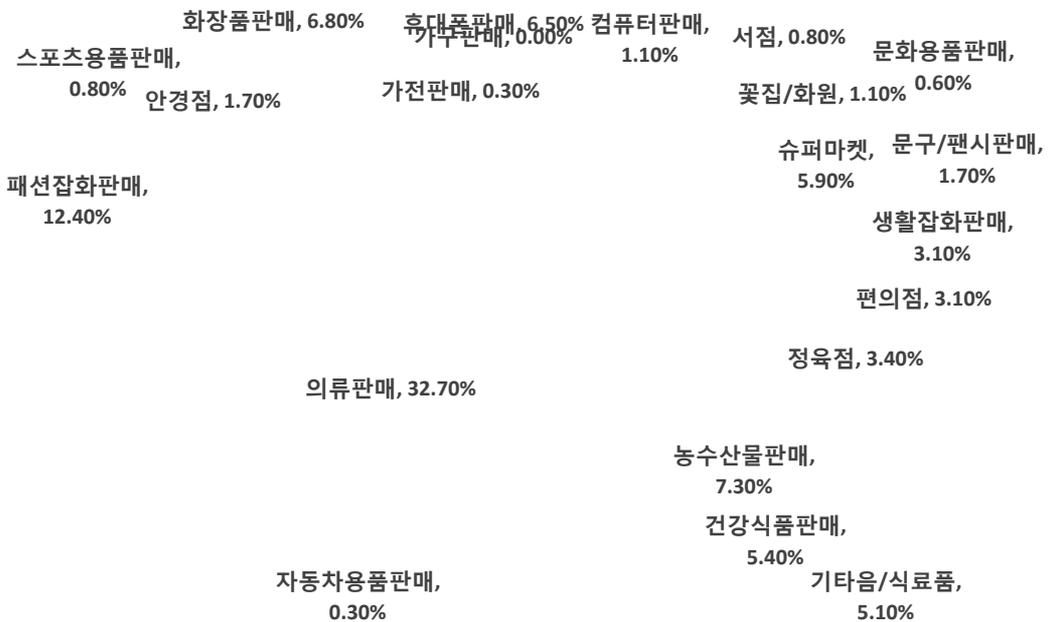
〈표 5-32〉 매산동 상권 소매업 현황

중분류	업종비중	소분류	점포비중	매출비중
가구/가전	7.90%	가전판매	0.3%	0.0%
		가구판매	0.0%	0.0%
		휴대폰판매	6.5%	0.0%
		컴퓨터판매	1.1%	0.2%
문화용품	4.20%	서점	0.8%	3.3%
		문화용품판매	0.6%	0.2%
		꽃집/화원	1.1%	0.4%
		문구/팬시판매	1.7%	0.4%
음/식료품	33.20%	슈퍼마켓	5.9%	16.8%
		생활잡화판매	3.1%	0.5%
		편의점	3.1%	11.6%
		정육점	3.4%	7.4%
		농수산물판매	7.3%	6.7%
		건강식품판매	5.4%	0.4%
		기타음/식료품판매	5.1%	3.2%
자동차	0.30%	자동차용품판매	0.3%	0.0%
패션/의류/미용	54.40%	의류판매	32.7%	18.9%
		패션잡화판매	12.4%	13.9%
		안경점	1.7%	7.7%
		스포츠용품판매	0.8%	1.9%
		화장품판매	6.8%	6.4%

〈그림 5-27〉 매산동 상권 소매업 점포 비중



〈그림 5-28〉 매산동 상권 소매업 매출 비중



주: 매출비중이 0.00%인 소분류 소매업 점포는 분석에서 제외함

### 제3절 원도심 전통시장 및 상가상권 개요

#### 1. 원도심 전통시장의 역사

- 수원 원도심 전통시장의 역사는 정조 13년 시전 설립에서부터 시작됨
  - 정조 13년(1789년) 수원 신읍치를 팔달산 아래로 이전하고, 조심태의 제안에 따라 균역청 관하 진흥청의 돈 6만 5천 냥을 풀어 시전(市廛)을 설립
- 장안문과 팔달문을 연결하는 남북대로에 정조의 명으로 성 내외에 거대한 기와집이 들어 서면서 시전이 형성되고, 본격적인 상업도시로서의 면모를 갖추게 됨(최영재, 2012<sup>27)</sup>)
- 전국의 부호와 부상들을 이주시켜 살게 했으며 중국과도 거래를 하는 대규모 상업체계를 구축함
- 특히 박제가의 ‘양반상인론’을 토대로 시장을 구축해 경제적 안정과 삶의 질 향상을 도모함
  - 국가의 가장 큰 폐단인 가난 극복을 위해 박제가는 양반들이 장사와 무역을 하고 중국과의 통상에 적극적으로 참여해야 한다고 주장하였고, 정조대왕은 이를 적극 수용해 국가의 경제적 안정과 백성의 삶의 질 향상을 위해 양반들이 상인이 되는 것을 적극 장려함(최영재, 2012)
- 수원의 장시가 크게 발달할 수 있었던 요인 중 하나는 멀지 않은 거리에 안성장이 개설되고 있었기 때문이라고 보임
  - 당시 안성장은 삼남에서 서울로 올라오는 상품이 거쳐 가는 길목에 위치하고 있어 수원보다 상품 거래가 훨씬 많았고 수원은 서울과 안성-삼남을 이어 주는 징검다리 역할을 하며 상품 거래가 더욱 활발하게 이루어질 수 있었음 (우리역사넷<sup>28)</sup>)
- 또한 독점을 폐지하기 위한 금난전권 폐지 내역을 포함한 ‘신해통공’ 반포 등 시장개혁 정책에 힘입어 수원의 장시가 더욱 발달하게 됨
- 특히 정조가 당시 교통의 중심을 양재역에서 수원의 영화역으로 옮긴 조치는 수원이 서울과 전국을 잇는 사통팔달의 기초가 됨
  - 삼남으로 가는 길은 원래 양재역을 시작으로 광주와 용인을 거쳐 죽산으로 통하는 길이었으나 정조는 1796년 화성성역이 마무리될 즈음에 양재역을 영화역으로 고치고 역참(郵治)을 화성 북문 밖에 옮겨 설치함(이달호, 2016)

27) 최영재(2012), 10. 팔달문 시장, 경기신문,

<http://www.kgnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=302241>

28) 우리역사넷

[http://contents.history.go.kr/mobile/km/view.do?levelId=km\\_016\\_0030\\_0030\\_0060](http://contents.history.go.kr/mobile/km/view.do?levelId=km_016_0030_0030_0060)

- 이로 인하여 지금 ‘1번 국도’로 불리는 원형이 탄생하였고 양재역을 시작으로 판교의 낙생역을 거쳐 용인을 통해 죽산, 안성, 평택으로 갈라지는 기존 도로의 개념이 수원을 중심으로 개편됨(이달호, 2016)
- 영화역의 조성으로 수원이 삼남으로 가는 요충지가 됨으로써 행궁 앞 중심에 십자로가 조성되고 창룡문을 통해 광주로 가는 도로가 조성되고 장안사거리의 ‘T자형’ 도로로 이곳에서 화서문을 통해 안산으로 통하는 도로가 되었으며 팔달문을 조금 지나 동쪽으로는 용인으로 향하고 사도세자가 묻힌 안녕리까지는 능행길이, 그 옆으로는 병점을 지나 오산을 거쳐 진위·평택으로 가는 도로가 조성됨(이달호, 2016)
- 이에 따라 수원은 삼남은 물론 서울, 광주, 용인, 안산, 남양, 안성 등으로 사방팔방 뻗어가는 교통의 중심이 되고 물산이 모여드는 상업의 구심점으로 성장하게 됨(이달호, 2016)
- 사통팔달은 곧 수원유상(과거 수원천의 버드나무가 무성했던 데에서 유래, 수원상인을 통칭)의 상도가 되고 현재까지도 수원을 대표하는 정신으로 자리하고 있음
  - 사통팔달: 길을 만들고, 사람이 모이고, 물류가 흐르고 문화가 꽃핀다는 도통(道通), 인통(人通), 물통(物通), 문통(文通)의 사통과 능숙한 솜씨로 천지를 익히고 이치를 따져서 이익을 구하되 예의를 갖추어 성의를 다하니 재산을 불리고 존경을 받는다는 숙달(熟達), 통달(通達), 이달(理達), 이달(利達), 예달(禮達), 성달(誠達), 재달(財達), 영달(榮達)의 팔달을 이룸(최영재, 2012)
- 한편 수원의 우시장은 조선 후기 이래 전국 각지에서 소 장수와 농민들이 몰려들어 성시를 이루던 곳으로 수원상권의 또 다른 특색을 대표함

## 2. 원도심 전통시장 및 상가상권 개요

- 수원시 교통체계변화 대상지역 내 포함되는 전통시장 및 상점가 상권은 총 13개로 나타남
  - 지동시장, 못골종합시장, 시민상가시장, 남문로테오시장, 남문패션1번가시장, 영동시장, 미나리광시장, 매산시장, 역전시장, 팔달문시장, 역전지하도상가시장, 구천동공구시장, 매산로태마거리상점가
  - 각 시장별로 농수산물, 반찬, 의류, 공산품 등 주요 품목 및 상가별 특징을 가지고 있음
- 이는 수원시 전체 전통시장 및 상점가 상권의 59%에 해당하는 것으로 교통체계 변화의 영향권 안에 포함되고 있어 상권현황을 살펴보고자 함

〈그림 5-29〉 원도심 전통시장 및 상가상권 위치도



### 1) 지동시장

- 지동시장은 100여년의 전통을 자랑하고 있으며 수원 성곽을 배경으로 형성된 상설시장임
- 밀집한 팔달문 주변 상권 중 먹거리 시장으로 특화되어 있으며, 순대와 정육·농수산물·생선·야채·떡·회센터 등 다양한 전통 식품을 취급하는 종합시장임

〈표 5-33〉 지동시장 개요

소재지	수원시 팔달구 팔달문로19(지동)				
대표자	최극렬	전화번호	256-0202	팩스번호	257-7471
시장구분	등록시장	점포수	219	종업원수	257
개설일자	2005.6.4	매장면적	4,836㎡	부지면적	2,921㎡
관리자	지동시장 상인회				
취급품목	농,수, 축산물, 공산품				

- 먹거리 시장으로 특화 전략을 세움으로써 전국 전통시장 평가 1위를 받은 바 있음
  - 순대, 정육, 농수산물, 생선, 야채, 떡, 회센터 등 다양한 전통식품 위주의 먹거리들은 대형마트들보다 가격은 물론 질적으로도 앞선 경쟁력을 갖춘 것으로 평가됨
  - 특히 지동시장에서 가장 유명하다고 손꼽는 '지동순대'는 약 15년 전 20여 개의 순대 전문점이 밀집해 번성하면서 유명해져 지동시장의 명물로 자리하고 있음

- 지동시장 2층에는 예술을 의미하는 아트(Art)와 토론·광장·전시 등의 의미를 담고 있는 그리스어 포라(Fora)의 합성어인 예술창작공간 '지동 아트포라'가 위치하고 있어, 일러스트, 도자, 회화 등 여러 분야 작가들의 예술활동을 돕고 있음
- 2002년부터 도시가스 및 간판정비, 주차시설 확보를 위해 자동차 승강기 교체, 냉난방 공사 등 환경개선 사업을 진행함으로써 쾌적하고 쇼핑하기 편리한 현대식 쇼핑공간으로 변모함
  - 화성과의 문화적 접근성을 고려하여 '화성형 외벽공사'와 아케이드를 설치하였으며 (사진 참조), 콜센터, 공동배송 시스템, 홈페이지 구축 등으로 고객들의 접근성이 확대 되었음(경인매일 2006.10.02, 수원시청 홈페이지)

〈그림 5-30〉 지동시장 현황



〈지동시장 정문〉



〈지동시장 내부(아케이드)〉



〈지동시장 순대곰창타운〉



〈지동시장 아트포라〉

## 2) 못골종합시장

- 조선시대 정조대왕이 만들었다는 연못이 있었던 낮은 산아래 천변마을을 ‘못골’이라 하였으며, ‘못골’이라는 이름을 따서 못골시장이라 불리게 됨
  - 팔달문, 수원화성 등 수원의 역사문화유산 근거리에 위치하고 있음
  - 1970년대부터 주민 밀착형 골목 시장으로서 시민들의 이동 경로에 걸쳐 자연스럽게 형성되었으며, 채소·과일과 농산물, 수산물, 떡·반찬 등을 판매하는 87개의 점포로 이뤄진 골목 시장임
  - 2003년 못골종합시장 상인회가 설립되었으며, 2005년 인정시장으로 등록됨

〈표 5-34〉 못골종합시장 개요

소재지	수원시 팔달구 수원천로 258번길 10-12(지동)				
대표자	이충환	전화번호	246-5638	팩스번호	246-5631
시장구분	인정시장	점포수	88	종업원수	149
개설일자	2005.08.19	매장면적	4,934㎡	부지면적	7,126㎡
관리자	못골종합시장 상인회				
취급품목	반찬, 채소				

- 주로 1, 2차 식료품을 판매하고 있으나, 휴식터, 교육장, 공연무대 공간 등을 마련해 다양한 문화 활동이 가능한 시장의 모습을 갖추고 있음
- 수원 구도심의 9개 주요 전통시장 중에서 가장 규모가 작고 늦게 형성된 시장이나, 오늘날 문화시장으로 변모함으로써 전국의 전통시장을 선도하고 있음
  - 2008년 '문화를 통한 전통시장 시범사업' 인 '문전성시 프로젝트' 를 통해 문화가 접목된 새로운 전통시장으로 변모함
  - 국내 최초 시장 라디오방송국인 '못골라디오스타', 50~60대 여성 상인으로 구성된 '줌마블평합창단', 상인상상교실(밴드동아리, POP 교육, 상인기자단), 요리교실 등을 운영하는 한편 고객이 함께 즐길 수 있는 다양한 문화공연을 행사를 진행함
- 마케팅 플랫폼 '놀러와요 시장'(이하 놀장)을 앱으로 서비스함으로써 가격비교 및 할인 정보, 상점찾기, 장보기 작성 기능 등을 제공하고 있음(김해령, 2019)
- 못골시장 운영의 핵심키워드는 '사람'
  - 상인이 먼저 자부심을 가져야 하며, 시장이 단순히 물건을 사고파는 장소가 아니라 "사람"과 "사람"이 만나 정서적 교감을 나누는 곳으로 만들려는 것이 못골시장의 방향성임

- 이러한 다양한 노력으로 '2017 전국우수시장박람회'(27~29일)에서 우수전통시장으로 선정돼 국무총리상을 받음

〈그림 5-31〉 못골종합시장 현황



〈못골종합시장 정문〉



〈못골종합시장 내부〉



〈못골종합시장 라디오스타〉



〈못골종합시장 쉼터〉



〈못골종합시장 야외무대〉

BI DESIGN  
못골시장 대표BI (시그니처 조합형)



**못골미 디자인 모티브**

- 비정형적인 원의 형태를 이용하여
- “사람이 모여 살아가는 곳”이라는 의미를 전달
- 시장 상인들과 사람들의 다양한 모습을 표현
- 사람들이 모여 소통의 장이 되는 곳이라는 의미를 이미지화

- 사람, 정, 삶, 행복, 정겨움, 화노애락
- 자연, 연못
- 모이는곳, 만남, 소통

**못골시장**

〈못골종합시장 BI〉

### 3) 시민상가시장

- 경기도 백화점 제1호, 수원시 등록 인정시장 제1호로서 의류가 주요 품목임
- 주변 영동시장과 팔달문시장, 남문패션1번가 중앙에 자리하고 있는 시민상가시장은 처음에는 ‘시민백화점’으로 불렸으며 수원시 인정시장의 역사로 불리고 있음

〈표 5-35〉 시민상가시장 개요

소재지	수원시 팔달구 팔달문로 4번길 19(영동)				
대표자	박영진	전화번호	255-6637	팩스번호	252-4656
시장구분	인정시장	점포수	54	종업원수	62
개설일자	2005.06.14	매장면적	936㎡	부지면적	1,034㎡
관리자	시민상가 시장 상인회				
취급품목	의류				

- 점포수는 실내외 모두 54개로 적은 편이지만 입점 업주들 전부가 상인회 회원으로 구성됨
  - 상인회원 모두가 시장 주주들로 구성되어 있어 상인회 운영이 순조롭게 이루어지고 있으며 주변 변화에 큰 영향을 받지 않고 운영되고 있다고 평가되고 있음
- 전통과 역사가 유지되고 있는 상가로 상인과 고객들 역시 오랜 시간을 함께해 오고 있음
  - 3대째 남성복만을 취급하면서 40년을 이어 온 점포 등 대물림해서 장사하는 상인들이 많음
  - 시장을 찾는 고객들도 주로 50~70대가 많고, 수십 년을 이곳만을 고집하는 단골들이 많은 것이 특징임

〈그림 5-32〉 시민상가시장 현황



〈시민상가시장(1)〉



〈시민상가시장(2)〉

#### 4) 남문로데오시장

- 수원 남문에 위치한 남문로데오시장은 1980-90년대에 수원 상권의 중심임
- 2005년 정식 시장으로 개설되었으며, 현재 267개의 점포가 있는 전통시장임
  - 취급품목은 의류·신발(20개), 가정용품(5개), 일반음식점(62개)과 기타 소매업종(58개) 등 공산품과 음식점이 주종을 이룸

〈표 5-36〉 남문로데오시장 개요

소재지	수원시 팔달구 행궁로 88(교동)				
대표자	송봉수	전화번호	258-0336	팩스번호	257-0346
시장구분	인정시장	점포수	236	종업원수	360
개설일자	2005.07.20	매장면적	12,893㎡	부지면적	40,926㎡
관리자	남문로데오시장 상인회				
취급품목	음식점, 공산품				

- 과거 점포 수가 400~500여 개에 육박했던 시절과 비교하면 그 규모가 줄어들었기 때문에 관광객과 인근 주민 유입을 위해 ‘전통과 현대의 조화’에 중심을 둔 ‘문화시장’으로의 도약을 컨셉으로 잡음
  - 수원화성을 중심으로 남문과 팔달산이 위치하고 있다는 장점을 살려 청소년 문화 공연장(야외), 150석 규모의 소공연장, 3개관의 스트리트 갤러리관(거리 화랑)을 운영하는 등 전통과 현대를 접목시킨 상권 활성화를 도모하고 있음
  - 신도심으로 이동한 젊은 층과 주말 관광객 방문을 활성화하기 위해 ‘직거래장터’, ‘꽃마차’, ‘벼룩시장’ 등을 운영해 고객들의 다양한 니즈를 충족시키고 있음 (김동초, 2019)
  - 시장 인근에 야외 공연장과 화성행궁 등을 통해 방문객 유입이 용이해 문화 공연 개최에 안성맞춤으로 ‘로데오 가요제’ 기획 등 과거로부터 젊은 층의 유입이 많았던 남문로데오 시장 특성을 되살리고자 함
  - 남문로데오시장상인회는 수원시, 수원문화재단, 기타 예술가 협회 등과의 지속적인 접촉을 진행하며, 전통시장 최초로 전문 큐레이터를 영입해 아트마켓을 개최함
  - 화성행궁과 팔달문 등 주요 문화재들과의 거리가 가까운 만큼 화성여차 구간 확대 및 시장 인근 향교·종묘 등과 연계한 사업도 구상되고 있음 (권오탁, 2018)

〈그림 5-33〉 남문로데오시장 현황



### 5) 남문패션1번가시장

- 수원시 팔달구에 자리 잡고 있는 남문 패션 1번가 시장은 다양한 의류와 패션아이템을 판매하고 있는 상가건물형 시장으로 연간 4회의 축제와 이벤트를 열고 있음

〈표 5-37〉 남문패션 1번가시장 개요

소재지	수원시 팔달구 정조로758번길 24(영동)				
대표자	정지원	전화번호	255-5226	팩스번호	246-5223
시장구분	인정시장	점포수	156	종업원수	252
개설일자	2005.06.27	매장면적	16,405㎡	부지면적	64,862㎡
관리자	남문패션1번가 시장 상인회				
취급품목	의류				

- 수원역 뒤편에 롯데쇼핑몰이 개점을 하면서 패션1번가 매장의 판매량은 감소함
- 유명메이커들이 떠나고 몇 개의 브랜드 점포와 스포츠 용품, 보세용품 등이 입점해 있으며, 노점에 있던 먹거리 상인들이 임대료 하락으로 점포에 입점함으로써 다양한 먹거리 점포들도 함께 형성됨

- 패션1번가만의 독특한 패션악세사리를 개발 및 전문화로 특성화하고자 하며, 길거리 패션대회와 경매와 같은 이벤트를 계획함
- 영업시간 연장, 시장 규격을 맞춘 포장마차 유치 등을 통해 젊은이들이 찾을 수 있는 환경을 조성하고자 함
- 2016년 12월 아케이드 공사(길이 130m에 폭 6m, 총면적 780㎡로 개폐식 지붕과 LED 보안등, 방범용 CCTV, 소방시설 등 갖추고, 팔달문시장 아케이드와 연결)를 마치고, 고보라이트(LED조명을 이용한 홍보수단) 설치를 통해 저녁시간 방문객 유치와 보안 강화에 힘씀

〈그림 5-34〉 남문패션 1번가시장 현황



## 6) 영동시장

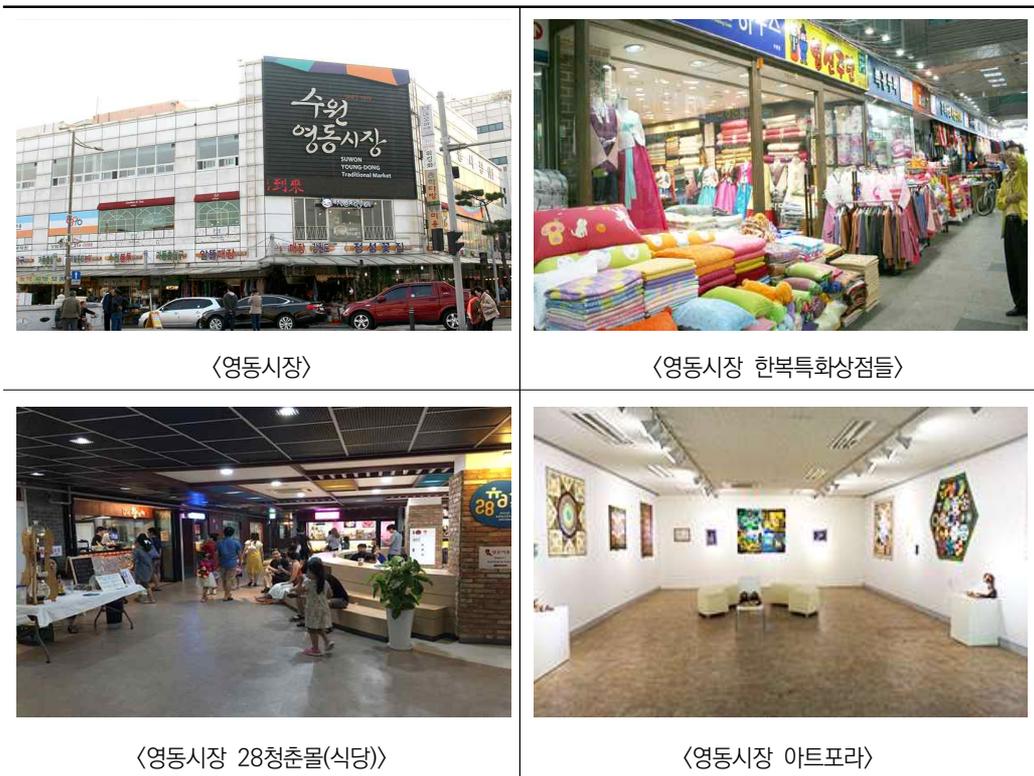
- 수원 영동시장은 지난 1919년 시장등록을 한 오래된 시장으로 알려져 있으나, 실제 탄생은 정조대왕 시절인 1796년으로 거슬러 올라가 무려 200년이 훌쩍 넘는 역사를 가지고 있음

〈표 5-38〉 영동시장 개요

소재지	수원시 팔달구 수원천로 255번길 6(영동)				
대표자	이정관	전화번호	251-0171	팩스번호	251-0173
시장구분	등록시장	점포수	300	종업원수	520
개설일자	2006.1.24	매장면적	17,661㎡	부지면적	6,669㎡
관리자	영동시장 상인회				
취급품목	한복, 의류				

- 경기 남부 지역에서 가장 규모가 큰 전통시장으로 약 300여 개의 점포에서 다양한 품목이 판매되고 있으나, 수원의 대표 한복시장으로 특화됨
  - 농산물과 먹거리를 포함하여 점포의 반 이상이 한복, 침구, 예단, 의류 등을 판매하는 특색 있는 시장으로 특히 한복 점포가 40여 개임
- 수원 영동시장은 2014년 문화관광형 시장으로 선정되어 기존 시장의 기능을 넘어 "문화"와 "관광" 이 어우러진 문화, 예술, 관광, 숙박, 쇼핑이 가능한 복합쇼핑문화 공간으로의 변화를 새롭게 시도하고 있음(수원시청, 2018)
- 영동시장은 2017년 7월 중기청 지원 사업에 공모, 2층 660㎡의 유희공간에 ‘28청춘 청년몰’을 오픈함으로써 청년 일자리 창출 및 다양한 고객 유치를 위한 전략에 나선
  - 국비와 영동시장 자체지원금을 포함하여 15억 원이 투입되었으며, 푸트코트, 도자기 및 소품 공방, 빵집, 커피숍 등을 유치함

〈그림 5-35〉 영동시장 현황



## 7) 미나리광시장

- 수원 미나리광시장은 광교산에서 흐르는 수원천을 끼고 지동시장, 미나리광시장, 못골 종합시장이 나란히 형성돼 있으며, 가운데 자리잡은 미나리광시장은 52개 점포, 55명의 종업원으로 작지만 내실 있는 시장으로 알려져 있음
- 일제 강점기 이전부터 이곳엔 미나리밭이 많아서 ‘미나리광’이란 시장 명칭을 붙였음
  - 현재의 지동 수원제일교회 부근에서 수원천 방향으로 물이 많이 고여 미나리를 재배하기에 적합한 곳이었다고 함
  - 한편, 이 지역은 과거 공동묘지가 있던 곳으로 ‘광’이란 글자가 ‘曠(시신을 묻기 위해 판 웅덩이)’에서 유래했다는 일부 이론도 있으나 미나리밭과 관련된 유래가 더 설득력 있음

〈표 5-39〉 미나리광시장 개요

소재지	수원시 팔달구 수원천로266-4(지동)				
대표자	윤영근	전화번호	254-7795	팩스번호	241-9997
시장구분	인정시장	점포수	61	종업원수	116
개설일자	2006.09.19	매장면적	6,979㎡	부지면적	5,874㎡
관리자	미나리광시장 상인회				
취급품목	농,수, 축산물, 공산품				

- 미나리광시장 상인회가 있는 건물 앞에는 고추를 파는 매장들이 많으며, 40여 년 전부터 고추상회가 늘어남으로써 고추매장에 특성화된 시장으로 변모됨
  - 고추매장들은 메주콩, 기름 등도 함께 취급하고 있으며, 대물림 점포가 많고 국내산 태양초와 수입산 고추를 철저히 구분해 판매를 하고 있기 때문에 오랜 고객들이 많음
  - 고추매장의 특색을 살려 가을철이 되면 시민들과 함께 김장담그기 행사를 개최함
  - 고추매장들을 이용한 고추장과 된장, 기름 등 미나리광 상표를 붙일 수 있는 상품 개발을 염두에 두고 있다함
- 고추매장들 외에도 대를 이어 운영하고 있는 60년 전통의 도너츠가게가 명성이 높아 찾아오는 고객들이 많음

〈그림 5-36〉 미나리광시장 현황



〈미나리광시장〉

〈미나리광시장 고추특화매장〉

〈미나리광시장(2)〉

〈미나리광시장 도너츠〉

## 8) 매산시장

- 지하철 1호선 수원역 바로 앞에 있는 전통시장으로써 반찬, 채소, 과일, 생선, 여성의류 등 식재료와 생필품을 주로 판매하고 곱창, 국밥 거리 등으로 유명한 맛집이 위치하고 있음
  - 현재 103개의 상점이 등록되어 있으며, 2011년 인정시장으로 등록되었으나 실제 운영된 역사는 1970년대부터 시작되는 등 훨씬 더 깊을 것으로 판단됨
  - 수원역전에 자리하고 있기 때문에 인근 농촌에서 농산물 같은 품목을 들고 나와 좌판을 개설하면서 시장이 생성됨

〈표 5-40〉 매산시장 개요

소재지	수원시 팔달구 권선로 477(매산로2가) 후문상가 2층				
대표자	김해기	전화번호	224-7893	팩스번호	224-7894
시장구분	인정시장	점포수	104	종업원수	172
등록일	2011.01.10	매장면적	7,873㎡	부지면적	5,349㎡
관리자	매산시장 상인회				
취급품목	농·수·축산물·공산품				

- 다문화 음식거리가 조성되어 러시아, 몽골 등 이색적인 음식을 맛볼 수 있는 것이 특징임
  - 현재 매산시장에는 중국이나 필리핀, 네팔, 인도 등 다양한 외국 음식점들이 위치하고 있는데, 이는 다문화 인구가 증가되면서 그들을 상대로 장사하는 점포들이 늘어났다는 것을 나타냄
  - 최근 매산시장의 매출은 30% 정도가 다문화 사람들에 의한 것으로 판단됨
- 산학 협력으로 1대학 1시장의 MOU를 체결해 대학이 시장경제에 활성화를 불어넣기도 했으며, 다양한 이벤트를 개최함으로써 방문객 증진을 촉진함
  - 전국 66개 대학이 소상공인시장진흥공단과 산학연협회가 주관한 ‘2015 전통시장과 대학의 협력사업’에 신청한 용인 송담대학이 매산시장과 MOU 체결했으며, 수원시 지원 등으로 수원역전 4개 시장인 역전지하도상가시장, 매산로 테마거리 상점가, 역전시장과 함께 축제를 개최함

〈그림 5-37〉 매산시장 현황



### 9) 역전시장

- 1969년 문을 연 이후 50년 가까이 수원시 팔달구에서 그 역사를 이어가고 있는 수원역 전시장은 230개의 점포로 이루어져 있는 중형시장이자 상가건물형 시장임

〈표 5-41〉 역전시장 개요

소재지	수원시 팔달구 매산로 2-10(매산로1가), 208호~210호				
대표자	장석산	전화번호	246-1005	팩스번호	242-1003
시장구분	등록시장	점포수	263	종업원수	342
개설일자	2006.5.4	매장면적	20,093㎡	부지면적	22,450㎡
관리자	역전시장 상인회				
취급품목	농,수, 축산물, 공산품				

- 역전시장은 수원역 앞에 자리한 지리적인 특성으로 70여년 이전인 1948년부터 수원을 비롯한 경기 남부 관문의 대표적인 시장으로 자리 잡아 왔으며, 일반 전통시장과는 달리 상가 형으로 세워짐
- 현대화 개선 사업을 통해 A동과 B동으로 건물이 나뉘어져있으며 점포수는 220개, 상인수 250여명 이상임
- 지하에는 다문화푸드랜드를 비롯하여 대형 슈퍼와 식당 그리고 피트니스클럽이 있으며, 1층 외곽으로는 여러 음식점과 생활 잡화점, 내부에는 의류, 포목, 침구, 수선점, 잡화점 등이 있고, 2층과 3층에는 나이트클럽, 콜라텍, 재활용품 센터, 학원 등이 입점. 옥상과 지하에 주차장이 마련되어 있음
- 2011년 다문화 가족과 외국인 주민과 화합으로 서로의 문화를 이해할 수 있는 소통의 장소인 다문화 푸드랜드를 지하 1층에 위치하고 있음
  - 수원시와 경기도가 함께 조성한 다문화푸드랜드는 베트남, 러시아, 중국, 태국, 몽골, 방글라데시 등 6개국의 현지인이 직접 조리하는 전통 음식을 저렴한 가격으로 판매하고 있음
  - 수원역에 인접하여 전국에 있는 외국 노동자들이 찾아오기 쉬움
  - 그러나 내국인들 입맛과는 맞지 않아 외국 자국민으로 고객이 한정되어 있다는 점, 전국에 흩어진 외국인 근로자와 다문화인들이 주로 주말에만 방문하고 있다는 한계점 등이 있음
- 20개가 넘는 수선점들이 입점해 있어, ‘수선만큼은 역전시장’이라는 평가가 존재하며, 재봉틀을 판매하는 관련 가게들도 있음
- 방문객 주차문제 등 시장 외곽의 정리정돈이 해결될 필요가 있으며, 현재 시장 활성화를 위해 상인회에서 다양한 방안을 모색하고 있음

〈그림 5-38〉 역전시장 현황



## 10) 팔달문시장

- 유래가 정조 대왕 때로 올라가는 팔달문 시장은 오늘날 코끼리만두, 통닭, 순대 등 풍부한 먹거리로 유명하며 중소기업청으로부터 문화관광형 시장 선정 및 외국인이 가기 좋은 시장으로 선정된 바 있음
  - 매향교에서부터 시작하는 통닭거리와 그 밑에 가구거리, 그리고 상가 안에 자리하고 있는 패션거리로 구분되며 여러 길거리음식과 야경으로 유명함

〈표 5-42〉 팔달문시장 개요

소재지	수원시 팔달구 정조로770번길 17(영동)				
대표자	조정호	전화번호	251-5153	팩스번호	254-8996
시장구분	인정시장	점포수	236	종업원수	570
개설일자	2005.06.16	매장면적	27,236㎡	부지면적	7,674㎡
관리자	팔달문시장 상인회				
취급품목	의류, 먹거리				

- 팔달문 시장은 여러 차례 중소기업청에 의해 지역의 문화, 관광자원 등과 연계해 개별 시장 고유의 특성을 발굴해 개발하는 ‘특성화 시장’으로 선정되었으며 특성화 사업으로써 점차 정조 때로부터 발전된 시장이라는 테마 아래 사업을 확장하고 있음
  - 팔달문 시장의 테마는 ‘왕이 만든 시장’으로서 왕의 길 조성, 유상박물관, 유상학교, 불취불귀 동상 등을 만들었음
    - 220년 전 정조대왕은 화성을 축성하고 팔달문 앞에 성밖시장 및 선비장을 조성 한 뒤 말총과 인삼전매권을 부여함으로써 전국 상권의 중심지로 삼음
    - 일제 때는 모든 금융회사들이 남문 일대에 몰려들었을 정도로 성시를 이루었음
  - 유상 박물관에서는 역사적 배경을 설명하는 영상과 과거 수원지역 상인들이 쓰던 주판, 동전, 팔달문시장 상인들의 역사를 담은 모형 등을 만날 수 있음
    - 유상박물관에는 팔달문 앞의 시장을 그림으로 보여주고 있으며, 과거 사용하던 동전과 지폐 등 외에도 대장장이와 공구, 50년간 한복을 지은 수원주단 김갑선씨 등의 사진과 재료가 전시되어 있음
      - \* 유상이란 말은 버드나무를 심은 수원을 ‘유경’이라 부르는데서 비롯되었으며, 전국 각처에서 모인 선비들로 이루어진 장사치들을 뜻함(하주성, 2016). 이 유상들은 정조의 왕권을 기반으로 한 국가를 건설하려는 뜻에 동참한 사람들로, 유상들

중에는 윤선도 가문의 후손들을 포함해 전국의 내로라하는 선비들이 참여함.  
정조는 이들에게 갖과 인삼의 유통권을 주었으며, 이를 통해 수원 팔달문 앞 성밖  
시장이 우리나라 시장경제의 중심에 우뚝 서게 함

- 팔달문 시장은 모든 시민들이 즐길 수 있는 문화센터와 시장 방송국을 운영하고 있음
  - 문화센터에서는 노래, 스포츠 댄스, 요가 등 다양한 프로그램을 저렴하게 이용 가능함
  - 팔달문시장 방송국은 일반시장 상인들이 DJ를 하며, 팔달문 시장 상인들의 사연과 음악, 교육을 제공하고, 시장 이용객들의 사연과 불편신고 등도 제공 가능함
- ‘피플카운팅’이라는 자체 시스템을 통해 하루 평균 유입고객을 측정하고 있음
- 하드웨어적인 사업뿐 아니라 소프트웨어 사업에 집중하여 지역 내 상인과 주민, 예술인이 참여하는 커뮤니티 사업 등에 집중하고 있음
  - 매년 한국에 들어와 거주하고 있는 외국인들이 참여하는 ‘다문화 가요제’를 개최하며, 전국에서 백명 이상의 참가자들이 응모하는 행사로 발전함

〈그림 5-39〉 팔달문시장 현황



〈팔달문시장 입구〉



〈팔달문시장 아케이드〉



〈팔달문시장 내부〉



〈팔달문시장 내부(2)〉



〈팔달문시장 내 행사〉



〈팔달문시장 관광거리〉



〈팔달문시장 내 유상박물관〉



〈팔달문시장 '불취무귀' 포토존〉

### 11) 역전지하도상가시장

- 수원시 팔달구 매탄동에 위치한 역전 지하도상가는 수원역과 이어져 있어 교통이 편리하여 입지적인 장점을 가지고 있으며, 중형시장이자 상가건물형시장로써 내부가 깔끔하게 정돈되어 있어 쾌적한 쇼핑을 제공함
  - 역전지하도상가 시장은 차도 건너편 수원역과 이어지는 지하도였는데, 1970년 방공 대피호로 만들어져 상가들이 같이 들어오면서 지하도상가가 형성됨

〈표 5-43〉 역전지하도상가시장 개요

소재지	수원시 팔달구 덕영대로 지하907-65(매산로1가)				
대표자	이정구	전화번호	244-7771	팩스번호	248-7771
시장구분	인정시장	점포수	82	종업원수	180
개설일자	2006.12.18	매장면적	1,954㎡	부지면적	2,163㎡
관리자	수원도시공사, 역전지하도상가 상인회				
취급품목	핸드폰 등 가전제품				

- 수원역 지하도상가는 2015년 시설현대화사업 일환으로 전면 리모델링 공사를 거쳐 재개장했으며, 공사비 총 49억원을 들여서 노후시설에 대한 전면 개·보수 공사 및 구조물 보수·보강 공사를 진행한 바 있음
  - 기존에 점포의 반 이상을 차지했던 핸드폰 점포들이 트렌드와 소비자 수요에 따른 변화를 거쳐 여성복, 남성복, 유아 의류, 꽃집, 신발 및 잡화, 공방, 카페, 스낵 코너 등으로 다변화됨
  - 당시 리모델링 공사를 위해 상인들이 상당 부분 부담금을 지출하였음
- 수원시의 ‘수원역 주변 구도심 상권 활성화 사업’이 중소벤처기업부가 주관한 ‘2018 상권활성화사업’에 선정됨
  - 수원역 주변 구도심 상권 활성화 사업은 매산로 테마거리 상점가, 역전지하도 상가시장, 역전시장, 매산시장 등 수원역 주변 4개 시장 상권 부흥을 목표로 하며, 2018년부터 2022년까지 국비40억원, 시비40억원 등 총 80억원이 투입됨

〈그림 5-40〉 역전지하도상가시장 현황



〈수원 역전지하도 상가 (최근 리모델링)〉

〈수원 역전지하도 상가 위치〉

## 12) 구천동공구시장

- 구천동공구시장은 90여 개의 공구가게로 이루어진 상가 건물형 공구 전문시장으로, 각종 공구를 구할 수 있으며 연 8회의 축제와 이벤트를 시행하고 있음
  - 1950년대에 형성되어 산업유통 공구시장의 명맥을 이어나가고 있으며, 가정용 공구에서 생산 및 건설현장과 같은 전문 산업기자재를 구비한 시장임
  - 옛날 민속 장신구뿐 아니라 전통 대장간이 있으며, 다양한 기자재들의 주문 제작이 가능할 뿐 아니라 제품의 조립, 기계 사용법 교육, A/S, 소모품 교환 등 기계공구 구입에서부터 이후 사후관리까지 일반 대형마트와 차별화된 서비스를 제공함
  - 주변 관광지로 팔달공원과 수원향교가 위치해 볼거리가 풍부함
- 90여개의 점포는 각자 전국에 단골 거래처를 두고 있으며, 인근 공구시장이나 대형마트와의 차별화를 위해 시장만이 제공할 수 있는 A/S 서비스를 통해 돌파구를 찾고자 함

〈표 5-44〉 구천동공구시장 개요

소재지	수원시 팔달구 수원천로 199번길 5(구천동)				
대표자	박명희	전화번호	244-0980	팩스번호	242-4433
시장구분	인정시장	점포수	96	종업원수	132
개설일자	2005.09.22	매장면적	6,932㎡	부지면적	11,379㎡
관리자	구천동공구시장 상인회				
취급품목	공구, 공산품				

〈그림 5-41〉 구천동공구시장 현황



〈구천동 공구시장 입구〉

〈구천동 공구시장 내부〉

〈구천동 공구시장 내 대장간〉

〈대장간 내부〉

### 13) 매산로 테마거리상점가

- 매산로 테마거리는 문을 연지 오래 되지 않은 시장이지만 젊은 층의 유입이 많고, 풍부한 먹거리와 상점들, 편리한 교통, 깔끔한 내부 등의 장점이 있음
  - 수원역 테마거리시장은 1905년 수원역 경부선 개통과 동시에 형성된 노점 형태가 1970년대 수도권 전철 운행 시작과 함께 발전하면서, 현재의 상가거리 형태의 전통 시장이 되었음
  - 테마거리는 수원역 맞은편 약 400m의 직선거리로 구성되어 있으며, 1일 유동인구가 약 30만명으로 전국의 10대 상권 안에 들어감
  - 입구에 500여명이 이용 할 수 있는 문화광장이 있어 각종 행사가 빈번히 개최됨

〈표 5-45〉 매산로 테마거리상점가 개요

소재지	수원시 팔달구 향교로 29(매산로2가)				
대표자	한성철	전화번호	257-9997	팩스번호	255-9997
시장구분	인정시장	점포수	240	종업원수	1,120
개설일자	2007.10.31	매장면적	55,723㎡	부지면적	20,010㎡
관리자	매산로테마거리상점가 상인회				
취급품목	의류, 공산품, 음식점 등				

- 수원역 테마거리는 10대부터 50대까지 이용하는 고객이 골고루 분포되어 있으나 특히 10~20대가 축을 이루어 버스킹 공연이 이뤄지는 등 특유의 역동성이 있음
  - 다양한 먹거리 외에도 의류 잡화 및 음식점, 액세서리, 화장품, 노래방 등 여러 상가가 운영되고 있음
  - 차 없는 거리로 운영하면서 화강석으로 도보를 포장하고 조명을 설치해 밤에도 사람들이 쾌적하게 오갈 수 있도록 노력하고 있음
  
- 상권 주변에 수원의 다양한 역사·문화자원들이 많으며, 이와 함께 지역 고유문화, 관광 자원, 특산품, 스토리텔링 등과 연계된 특성화 시장으로 육성하고자 함
  - 2017년 국토교통부 중심시가지형 도시재생 사업 대상지, 2018년 중소벤처기업부 상권 활성화구역으로 지정되어 ‘매산동 도시재생 뉴딜사업’ 추진 중
  - 수원역전 상권 상인회(테마거리 상점가, 역전시장, 매산시장, 역전지하상가)로 구성된 관광형 시장을 만들어 문화투어거리로써 먹거리와 판매점을 강화하고자 함

〈그림 5-42〉 매산로 테마거리상점가 현황



〈매산로 테마거리 입구〉



〈매산로 테마거리 내부〉

## 제4절 원도심 전통시장 및 상가상권 현황

- 수원시 전통시장 현황 데이터에 기초해 분석하였으며 제3절의 개요 부분에 소개된 13개 시장 및 상가를 분석 대상으로 함(2017년 기준)

### 1. 주요 산업 분포

- 수원시 전통시장 및 상점가의 업종별 현황을 살펴보면 `도매 및 소매업`이 59%의 비중으로 가장 높게 차지하고 있으며, `숙박 및 음식점업`이 24%, `수리 및 기타 개인 서비스업`이 12%, 그리고 `제조업`이 5% 순으로 나타남
- 전통시장 사업체 수가 상점가 대비 높게 나타나며 전통시장 도매 및 소매업 업종이 총 사업체 1,978개 중 1,207개로 약 61%에 해당하는 비중을 차지하고 있음
- 상점가 업종별 사업체는 `숙박 및 음식점업(89개)` 그리고 `도매 및 소매업(84개)` 업종이 유사한 수치로 가장 높게 나타남

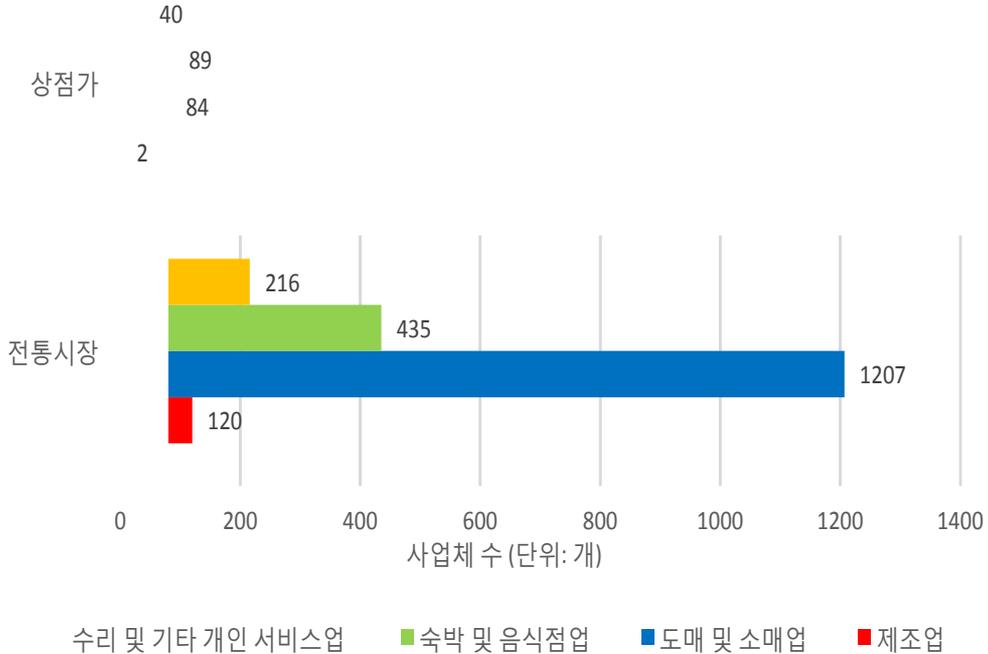
〈그림 5-43〉 전통시장 및 상점가의 업종별 비중

12%

24%

제조업      도매 및 소매업      숙박 및 음식점업      수리 및 기타 개인 서비스업

〈그림 5-44〉 전통시장 및 상점가 업종별 사업체 수



## 2. 종사자 지위별 현황

- 2018년 기준 수원시 전통시장 및 상점가의 총 종사자 수는 5,116명으로 나타남
- 종사자 수를 전통시장 및 상점가의 업종별로 분류하여 살펴보면 ‘도매 및 소매업’이 52.2%로 절반이상 차지하며 가장 높게 확인됨
- 종사자 지위별의 경우 ‘자영업자’가 2,144명으로 가장 높고, 다음으로 임시 및 일용근로자(1,123명), 상용근로자(932명), 무급가족종사자(894명), 그리고 기타 종사자(23명) 순으로 나타남
- ‘자영업자’, ‘무급가족종사자’, ‘상용근로자’는 각각 52.2%, 54.6%, 51.8%의 비중으로 ‘도매 및 소매업’에 가장 많이 종사하고 있음
- 반면 ‘임시 및 일용근로자’는 숙박 및 음식점업에 45.7% 비중으로 집중되어 있으며, ‘기타 종사자’는 수리 및 기타 개인 서비스업에서 73.9%로 가장 높게 나타남

〈표 5-46〉 종사자 지위별 현황

	합계		자영업자		무급가족 종사자		상용근로자		임시 및 일용근로자		기타 종사자	
		%		%		%		%		%		%
2018	5,116	100	2,144	100	894	100	932	100	1,123	100	23	100
C. 제조업 (10~33)	258	5.0	118	5.5	76	8.5	30	3.2	33	2.9	1	4.3
G. 도매 및 소매업 (45~47)	2,668	52.2	1,264	59.0	488	54.6	483	51.8	430	38.3	3	13.0
I. 숙박 및 음식점업 (55~56)	1,614	31.5	521	24.3	279	31.2	299	32.1	513	45.7	2	8.7
S. 수리 및 기타 개인 서비스업 (95~96)	576	11.3	241	11.2	51	5.7	120	12.9	147	13.1	17	73.9

### 3. 주 사업 매출액 비중

- 전통시장별 매출액을 살펴보면 ‘영동시장’이 11.2% 비중으로 가장 높게 확인됨
- 다음으로 ‘역전시장’ 6.9%, ‘북수원시장’ 6.5%, ‘장안문거북시장’ 6.2% 순으로 유사한 규모를 보이고 있음
- 그 외 시장들은 6.0% 미만의 매출액 비중을 나타냄
- 전통시장 중 ‘시민상가시장’은 2.0%로 가장 낮게 기록됨

〈그림 5-45〉 주 사업 매출액 비중



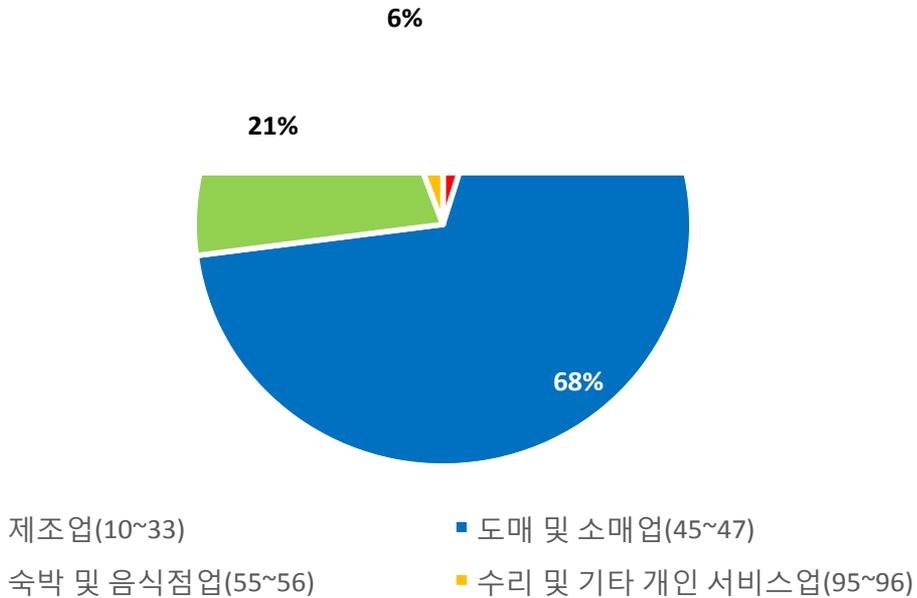
#### 4. 연간 매출액 현황 및 추이

- 2017년 수원시 전통시장 및 상점가의 총 매출액은 4,101억원으로 나타남
  - 2017년 전체 업종별 매출액은 전년 대비 267억원 가량 증가함
- 업종별 매출액을 살펴보면 '도매 및 소매업'이 2,797억원으로 가장 높게 기록되고 있으며, 이는 전체 매출액의 68.2%를 차지
- 다음으로 '숙박 및 음식점업' 21.4%, '수리 및 기타 개인 서비스업' 5.7%, '제조업' 4.7% 순으로 제조업이 가장 낮은 비중을 보임
- 거래 수단별 매출 비중을 살펴보면 '제조업', '수리 및 기타 개인 서비스업'을 제외한 모든 업종에서 '신용카드(체크카드)'의 거래 수단이 두드러지게 나타남
  - 특히 '숙박 및 음식점업'에서 '신용카드(체크카드)'의 거래수단 비중은 70.6%로 압도적인 규모를 보임
  - '제조업' 경우 현금결제 비율이 51.6%로 가장 높게 기록되며, 신용카드(체크카드)의 비중은 43.8%로 유사한 비중을 보임
  - '수리 및 기타 개인 서비스업'에서는 '현금'이 61.0%로 가장 빈번하게 결제되는 수단으로 이용되고 있음
- '온누리 상품권'의 경우 모든 업종별에서 가장 낮은 거래 수단으로 확인됨
- 전체 업종별 평균 매출액은 2017년 기준 158억원으로 나타남
- 그 중 '도매 및 소매업'의 평균 매출액은 217억원으로 총 매출합계와 같이 가장 높게 나타남
- 반면, 2017년 평균 매출액은 전년 대비 42억원 감소된 것으로 확인됨

〈표 5-47〉 연간 매출액 추이

	총 매출 합계		거래 수단별 매출 비중(%)				평균 매출액
	만원	%	현금	신용카드 (체크카드)	온누리 상품권	기타	
제조업(10~33)	1,942,240	4.7	51.6	43.8	3.4	1.2	15,920
도매 및 소매업(45~47)	27,972,590	68.2	34.5	60.3	2.7	2.5	21,667
숙박 및 음식점업(55~56)	8,778,926	21.4	28.1	70.6	1.3	0.0	16,754
수리 및 기타 개인 서비스업(95~96)	2,320,290	5.7	61.0	33.8	0.7	4.5	9,064
합계(2017)	41,014,046	100.0	43.8	52.1	2.0	2.1	15,851
합계(2016)	38,345,947	100.0	36.7	59.1	2.2	1.9	20,087

〈그림 5-46〉 사업분류별 총매출 비중(%)



## 5. 사업 분류별 고객 수 비중(일평균 판매 고객 수)

- 수원시 전통시장 및 상점가의 고객 수의 경우 2017년 기준 일평균 판매 고객 수는 2,193명으로 조사됨
- 전통시장 및 상점가의 일평균 고객 수를 다섯 개의 그룹으로 분류한 뒤 살펴보면 '10~30명 미만'이 33.1%로 가장 높으며, '1~10명 미만'(26.7%), '30~50명 미만'(15.2%), '50~100명 미만'(14.5%), '100명 이상'(10.5%) 순으로 나타남
- 업종별로 세분화할 경우 '도매 및 소매업'이 1,291명으로 가장 높은 일일 평균 판매 고객 수를 보이고 있음
- 반면 '제조업'이 122명으로 가장 낮게 나타남
- '1~10명 미만'의 일평균 고객 수는 '제조업' 및 '수리 및 기타 개인 서비스업'에서 각각 45.1%, 48.4%의 비중을 보임
- '도매 및 소매업' 및 '숙박 및 음식점업'은 각각 35.0%, 35.5% 비중으로 '10~30명 미만'의 고객들이 방문하는 것으로 조사됨
- '숙박 및 음식점업'에서 '100명 이상'이라는 응답률이 17.2%로 가장 높게 나타나 하루에 가장 많은 고객들이 방문하는 업종으로 확인됨

〈표 5-48〉 사업분류별 고객 수 비중

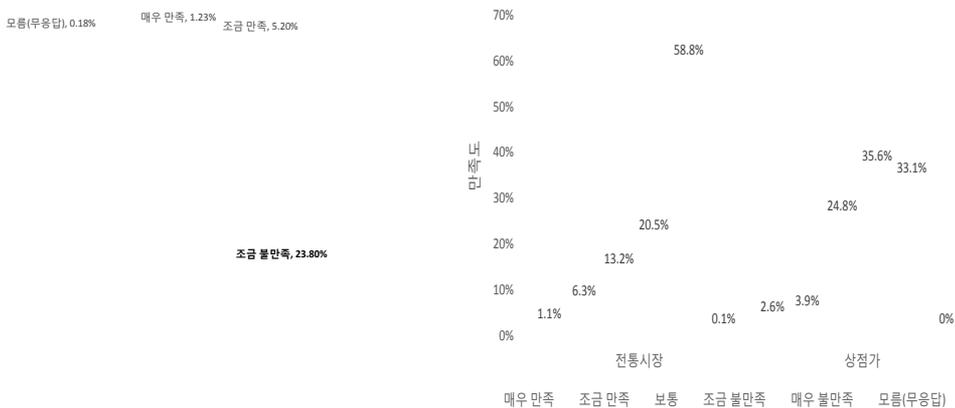
	합계	1~10명 미만	10~30명 미만	30~50명 미만	50~100명 미만	100명 이상
2017	2,193	26.7	33.1	15.2	14.5	10.5
C. 제조업(10~33)	122	45.1	23.8	9.0	10.7	11.5
G. 도매 및 소매업(45~47)	1,291	29.8	35.0	13.4	13.1	8.7
I. 숙박 및 음식점업(55~56)	524	4.0	29.4	26.3	23.1	17.2
S. 수리 및 기타 개인 서비스업(95~96)	256	48.4	35.5	4.3	6.3	5.5

## 6. 주차환경

### 1) 만족도

- 전통시장 및 상점가 주차환경 만족도를 살펴보면 ‘매우 불만족’ 비중은 55.4%, ‘조금 불만족’ 비중은 23.8%로 부정적인 의견이 압도적으로 높은 비중을 보임
- ‘매우 만족’으로 응답한 비중은 1.23%, ‘조금 만족’은 5.2%로 주차환경 만족도가 매우 낮게 확인됨
- 전통시장과 상점가별 주차환경 만족도를 나누어서 살펴보면 전통시장의 경우 ‘매우 불만족’이 58.8%로 상점가 비중인 33.1%보다 상대적으로 높게 나타남

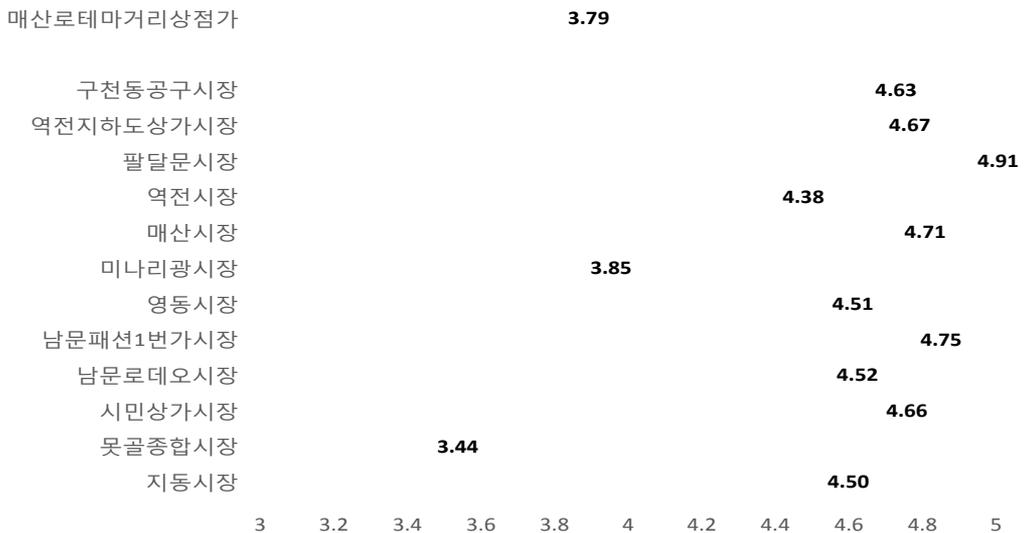
〈그림 5-47〉 전통시장 및 상점가의 주차환경 만족도



## 2) 상가별 만족도

- 전통시장 및 상점가별 주차환경 만족도를 5점 만점 기준으로 살펴보면 ‘팔달문시장’이 4.91점으로 가장 높은 만족도를 보이고 있음
- 그 외에 ‘매산시장’, ‘남문패션 1번가 시장’, ‘역전지하도 상가시장’은 4.6점 이상으로 높게 평가되고 있음
- ‘미나리시장’은 3.85점, ‘못골종합시장’은 3.44점으로 전통시장 중 가장 낮은 주차환경 만족도를 보임
- 반면 ‘매산로 테마거리상점가’의 만족도는 3.79점으로 상대적으로 전통시장 대비 상점가의 만족도는 낮게 나타남

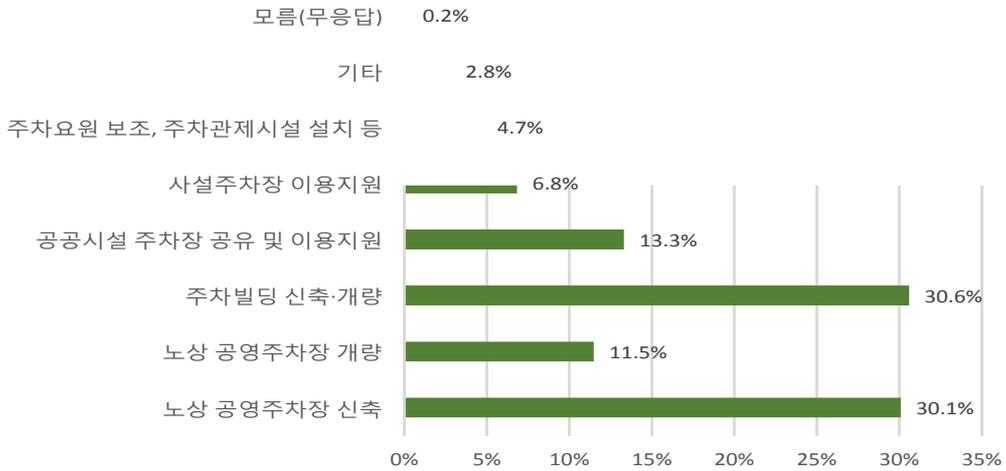
〈그림 5-48〉 전통시장 및 상점가별 주차환경 만족도



## 3) 개선 방안

- 전통시장 및 상점가의 주차환경 개선방안에 대한 의견으로는 ‘주차 빌딩 신축·개량’이 30.6%, ‘노상 공영주차장 신축’이 30.1%로 나타나 새로운 주차공간 마련을 통한 개선책 수요가 가장 높은 것으로 확인됨
- 다음으로 ‘공공시설 주차장 공유 및 이용지원’의 응답률이 13.3%, ‘노상 공영주차장 개량’ 11.5% 순으로 나타남
- ‘주차요원 보조, 주차관제 시설 설치 등’ 및 ‘기타’는 각각 4.7%, 2.8%의 비중을 보임

〈그림 5-49〉 주차환경 개선방안



## 7. 상업시설 현대화

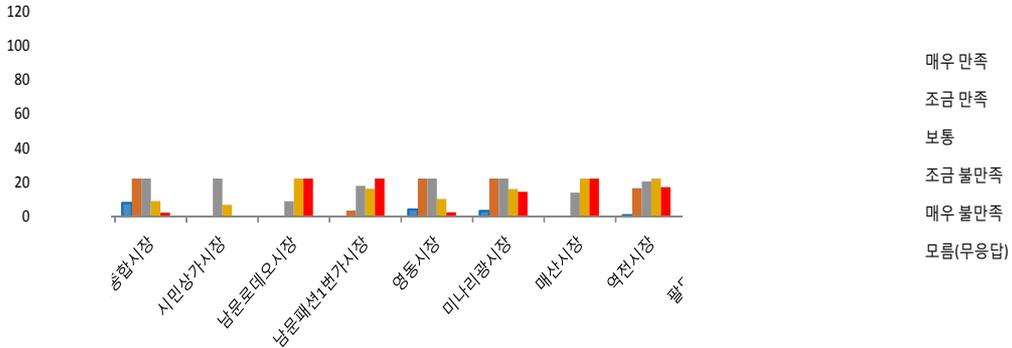
### 1) 현대화 만족도

- 전통시장 및 상점가의 상업시설 현대화 사업 만족도를 살펴보면 ‘매우 불만족’ 응답률은 25.9%, 그리고 ‘조금 불만족’은 26.9%로 나타나 상업시설 현대화 만족도가 매우 낮게 확인됨
- ‘보통’이라는 응답률은 30.8%수준
- ‘매우 만족’은 3.9%, ‘조금 만족’의 응답률은 12.2%로 상업시설현대화 사업에 대한 긍정적인 응답률이 매우 낮게 나타남

〈그림 5-50〉 전통시장 상업시설 현대화사업 만족도



〈그림 5-51〉 상가별 상업시설 현대화 사업 만족도

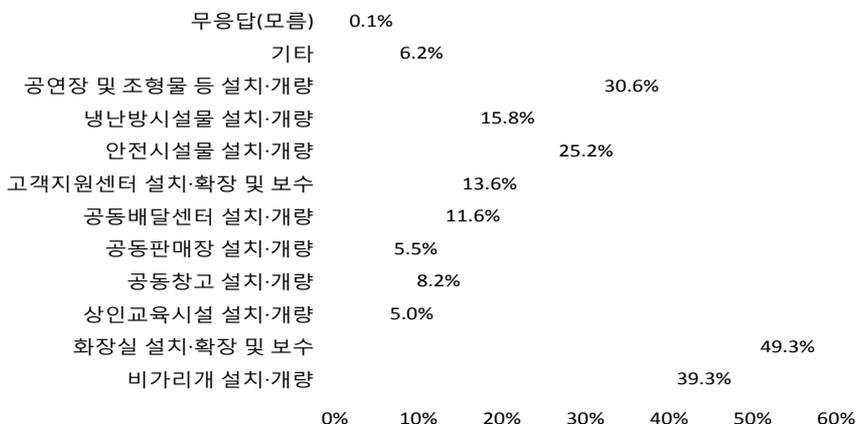


- 상가별로는 ‘구천동공구시장’에서 ‘매우 불만족스럽다’는 응답률이 타 시장 대비 압도적으로 높은 비중을 보이고 있음
- 이외에 ‘남문로테오시장’, ‘남문패션1번가시장’, 그리고 ‘매산시장’의 ‘매우 불만족’ 응답률이 높은 것으로 확인됨
- ‘매우 만족스럽다’는 응답은 ‘팔달문시장’에서 가장 높게 나타남

## 2) 공동시설 현대화에 필요한 사업(3가지 복수응답)

- 전통시장 및 상점가에서 필요한 공동시설 현대화 사업으로 ‘화장실 설치·확장 및 보수’가 49.3%로 가장 높게 나타남
- 다음으로 ‘비가리개 설치·개량’ 사업이 39.3%의 응답률을 나타냈으며, ‘공연장 및 조형물 등 설치·개량’ 30.6%, ‘안전시설물 설치·개량’ 25.2% 순으로 조사됨

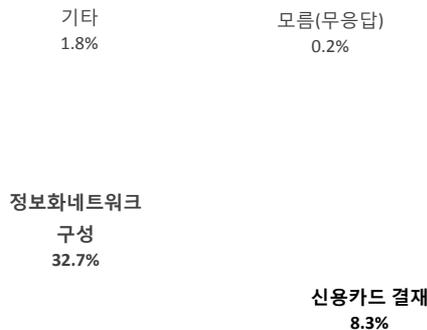
〈그림 5-52〉 공동시설 현대화에 필요한 사업 조사표 (3가지 복수응답)



### 3) 현대화 사업 중 가장 필요한 것

- 전통시장 및 상점가의 현대화 사업 필수 요소로는 ‘정보화네트워크 구성’이 32.7%로 가장 많이 요구되고 있음
- 이는 보다 많은 유동인구를 유인할 수 있도록 전통시장 및 상점가의 현대화된 홍보수단이 필요하다는 요구로 보임
- 그 외에 ‘판매시점 정보관리 시스템 도입’이 31.8%로 높은 비중을 보임
  - 판매시점 정보관리 시스템(POS: Point of Sale)은 판매 즉시 상품 및 판매관련 데이터가 입력되어 상품관리, 고객관리가 가능하게 하는 시스템으로 마트 등에서 이미 도입이 완료되어 있으나 전통시장의 경우 아직 도입율이 낮은 상태임
- ‘전자상거래 활성화’ 응답률은 25.3%, ‘신용카드 결제’ 8.3% 등으로 나타남

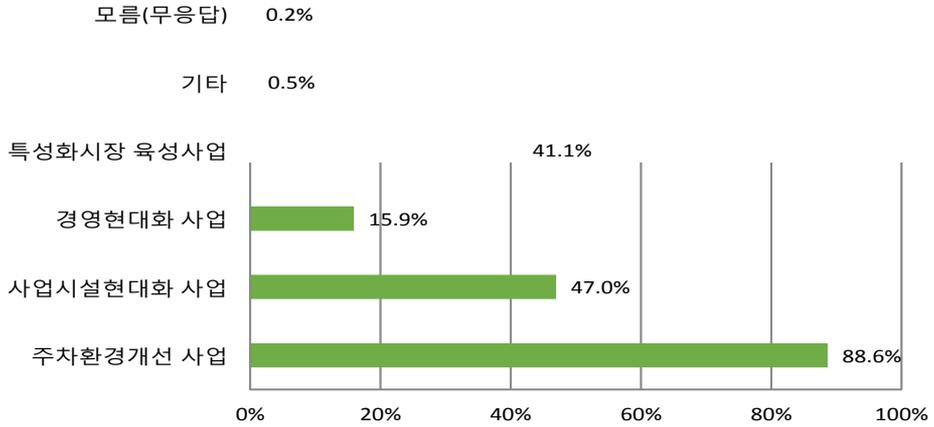
〈그림 5-53〉 전통시장 및 상점가의 현대화 사업 필수 요소



### 8. 활성화 사업 선호도(3가지 복수 응답)

- 전통시장 및 상점가에서 선호되는 활성화 사업은 ‘주차환경개선 사업’이 88.6%로 가장 높은 수요도를 보임
- 이어서 ‘사업시설현대화 사업’이 47.0%, ‘특성화시장 육성사업’이 41.1% 순으로 나타남
- ‘경영현대화 사업’의 경우, 15.9%의 응답률로 선택지 중 가장 낮은 선호도를 보임

〈그림 5-54〉 활성화 사업 선호도(3가지 복수 응답)



## 9. 이용자 수 변동 인식 및 이유

### 1) 변동 인식

- 전통시장 및 상점가의 이용자 수 변동을 살펴보면 '줄어들었다'라고 응답한 응답률은 69.5%로 가장 높은 비중을 나타냄
- '변동 없다'라는 응답률은 28.3%, '증가하였다'라는 응답률은 2.1%, 그리고 모름(무응답) 0.1% 순을 보임

〈그림 5-55〉 전통시장 및 상점가의 이용자 수 변동 인식

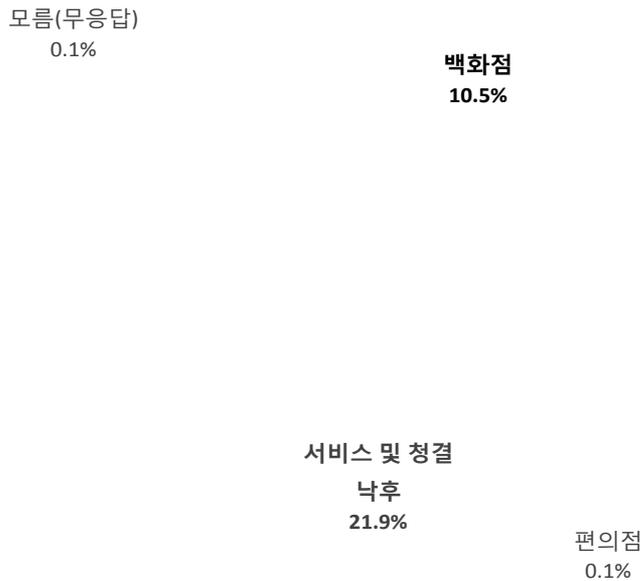
모름(무응답) 0.1%      증가하였다 2.1%

줄어들었다  
69.5%

## 2) 전통시장 및 상점가의 이용자 수가 줄어든 요인

- 전통시장 및 상점가의 이용자 수가 줄어든 요인으로 '기타'(35.2%) 외에 '대형마트'가 32.3%로 가장 높은 비중을 보임
- 이외에 '서비스 및 청결 낙후'라는 응답은 21.9%, '백화점' 10.5%로 확인됨
- 이는 시장 내부에 부족한 편의시설과 대형마트 및 백화점의 입점이 소비자들의 시장 방문을 가로막는 주요 요인으로 작용한다고 인식하고 있음을 의미

〈그림 5-56〉 전통시장 및 상점가의 이용자 수가 줄어든 요인

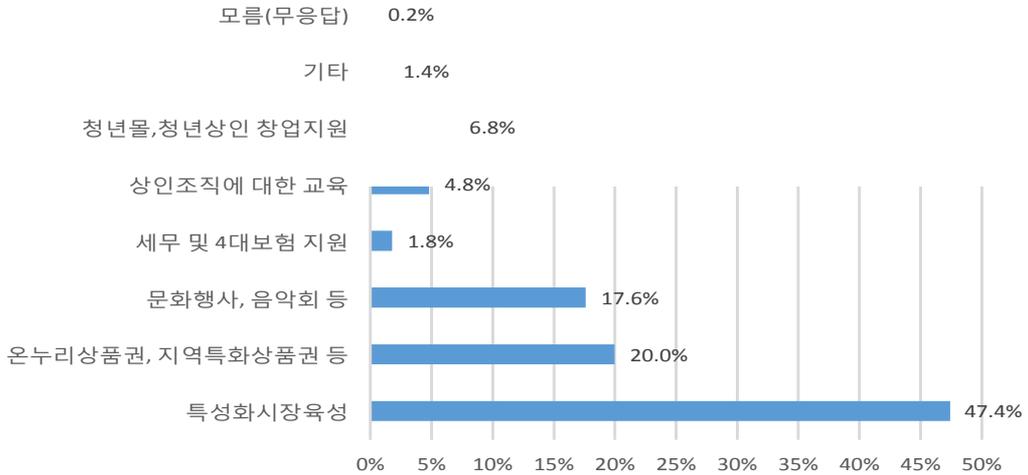


## 10. 기타

### 1) 판매증진을 위해 가장 필요한 사항

- 전통시장 및 상점가 판매 증진을 위해 가장 필요한 사항으로 '특성화시장 육성'이 47.4%로 가장 높게 나타남
- 다음으로 '온누리 상품권, 지역특화 상품권 등'이 20.0%, '문화행사, 음악회 등' 17.6% 순을 보임
- 그 외에 '청년몰, 청년상인 창업지원' 6.8%, '상인조직에 대한 교육' 4.8% 등 인적자본 활성화 및 지원 필요성에 대한 수요도 확인됨

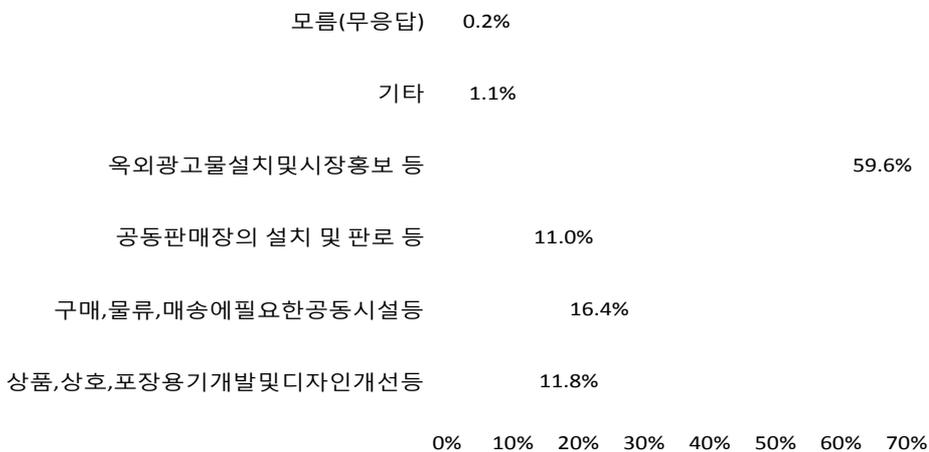
〈그림 5-57〉 판매증진을 위해 가장 필요한 사항



## 2) 공동사업 활성화를 위해 필요한 점

- 전통시장 및 상점가의 공동사업 활성화를 위해 필요한 부분으로 ‘옥외광고물 설치 및 시장 홍보 등’이라는 응답이 59.6%로 가장 높게 나타남
- ‘구매, 물류, 배송에 필요한 공동시설 등’은 16.4%로 두 번째로 높은 응답률을 보이고 있으며, ‘상품, 상호, 포장용기개발 및 디자인개선’ 11.8%, ‘공동판매장의 설치 및 판로 등’ 11.0% 순으로 나타남

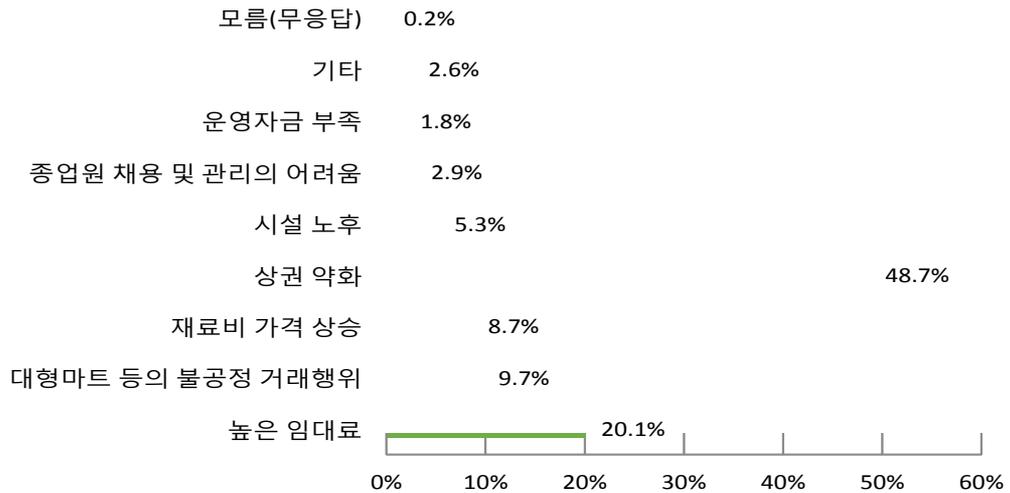
〈그림 5-58〉 공동사업 활성화를 위해 필요한 부분



### 3) 운영 애로사항

- 전통시장 및 상점가 운영 애로사항으로 '상권 약화'가 48.7%로 가장 높게 나타났으며, '높은 임대료' 20.1%, '대형마트 등의 불공정 거래행위' 9.7%, '재료비 가격 상승' 8.7% 순으로 나타남

〈그림 5-59〉 운영 애로사항





# 제6장

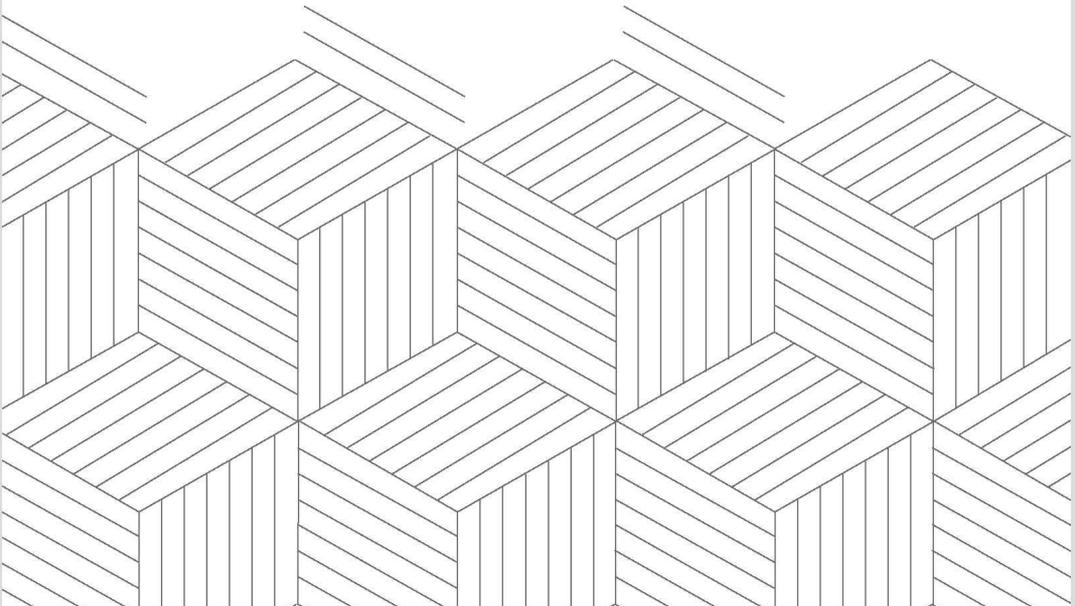
## 원도심 상권 영향 고찰

제1절 국내사례 영향 분석

제2절 해외사례 영향 분석

제3절 수원시 원도심 상권 영향 고찰

제4절 원도심 상권 영향 고찰을 통한 시사점





## 제6장 원도심 상권 영향 고찰

- 트램 및 대중교통전용지구의 도입은 기존 교통환경을 변화시킴으로써 대상 구역 상권의 접근성 변화, 유동인구 변화, 지가 변화 등을 일으켜 결과적으로 상가의 매출과 영업 규모에 영향을 미치게 됨
- 이러한 상권변화에 대한 연구는 정책이 시행된 이후 주변상가 매출, 이용자 수, 점포 임대료, 지역 인지도 등의 전/후 변화 비교를 통해 분석이 가능함
- 수원시와 같이 아직 정책 수행 전 도시교통체계변화 계획 단계에서 활용 가능한 상권영향 분석 방법은 1) 설문조사를 통해 예상 이용자 수 변화, 매출액 변화 등을 예측하는 방법과 2) 선행 사례를 수원시와 대조해 분석해 보는 방법 등이 있음
- 본 장에서는 소상공인 진흥공단 상권정보시스템을 활용해 상권분석을 진행하고 3장의 국내·외 사례, 선행연구의 상권관련 결과 비교를 통해 교통정책변화가 상권에 미치는 영향을 고찰하고자 함
- 또한 기존에 이미 여러 차례 설문조사가 이루어진 점을 감안해 갈등영향분석에 활용된 소통박스 분석, 갈등대상자 심층인터뷰 결과를 상가매출액 및 매출 건수 변화, 상가 이용객 수 변화 등 지역 상권에 미치는 영향을 중심으로 분석, 시사점을 도출하고자 함
  - 현재 홍보 및 정보공유가 부족한 상태에서 상권변화에 대한 전망을 설문조사로 진행 시 결과를 신뢰하기 어려울 수 있어 현 단계에서는 기존 자료를 활용하고자 함
- 활용한 자료는 선행연구 결과, 자료검색 외에 소상공인시장진흥공단의 상권분석 데이터를 추출해 활용함
- 상권분석데이터 중 매출액은 카드사의 지역별, 업종별, 시간대별 매출현황을 집계해 추출된 데이터이며 주요 집객DB는 각급 기관 데이터, 유동인구는 SK텔레콤의 전국 지역별 유동량 조사정보가 사용됨

- 4장에서의 상권현황 분석과 달리 본 장에서는 비교지역 상권의 개략적 내용 및 매출액 변화 등 상권변화 추이에 분석의 방향성을 두고자 함
  - 4장 상권분석과 같이 세부분석은 생략하고 상권이 활성화되었는지 혹은 쇠퇴되었는지 등 교통정책변화 이후 상권 변화 추이 확인에 중점을 둠
  - 원도심 상권현황의 자세한 내용은 제4장 참조
- 해외사례 분석에서는 제3장의 해외사례 중 효과 및 영향부분을 중심으로 실패와 성공사례로 재구성해 확인함으로써 상권영향의 시사점을 도출하고자 함

〈표 6-1〉 상권영향 분석 활용 데이터

데이터 명	데이터 출처	데이터 내용	업데이트 주기	데이터 기준
상가DB	지방자치단체, 자체 조사 데이터	전국 상가/업소의 주소, 업종 데이터	월	2019.07.
유동인구	SKT	전국 주요상권 유동량 조사 정보	월	2019.07.
직장인구	나이스지니데이터	지역별 직장인구 수 및 성별, 연령대별 비율 통계	반기	2018.12.
주거인구	행정자치부 주민등록인구 통계 및 주거인구를 활용한 추정치	행정구역별 가구수 및 성별/연령대별 인구수 건물단위별 가구수 및 성별/연령대별 인구수 (추정치)	반기	2019.03.
소득	나이스지니데이터	전국 행정동별 성별 연령별 거주/직장구분별 추정소득액	반기	2018.12.
소비	나이스지니데이터	전국 행정동별 성별 연령별 거주/직장구분별 추정소비액	반기	2018.12.
지하철역별 시간대별 이용인원	도시철도공사	광역시도 지하철 역별 평균 승하차 인원 정보	-	2018.12.
공동주택	국토교통부	전국 아파트 단지별 동별 위치 및 면적/기준시가 정보	-	2018.07.
기업정보	신용정보기관	대기업, 중소기업, 단체의 주소 정보	-	2018.12.
주요/집객시설	각급기관	공공, 금융, 의료, 교육, 유통, 문화, 숙박, 교통 시설 위치 및 명칭 정보	-	2018.12.
전국주요상권	소상공인진흥공단	전국 주요상권 영역 및 업종밀집 정보	-	2017.12.
매출DB	카드사	지역별 업종별 추정 매출 및 요일별/시간대별 매출 통계, 성별/연령대별 이용고객 통계	월	2019.05.

자료: 소상공인진흥공단 상권분석 홈페이지

## 제1절 국내사례 영향 분석

### 1. 연세로(신촌역\_2) 상권 변화

〈그림 6-1〉 연세로(신촌역\_2)상권 구역도



- 서울 서대문구 신촌역\_2상권 구역은 연세로 및 명물거리를 포함하는 대중교통전용지구 주변상권에 해당
- 따라서 신촌역\_2상권의 매출액 변화 등을 통해 교통정책변화의 영향을 살펴보고자 함

#### 1) 상권개요

- 신촌역\_2상권(연세로 상권) 기본 지역 통계
  - 대상지 면적은 191,765㎡
  - 주거인구 1,152명, 직장인구 12,035명, 유동인구 74,429명의 분포를 보임
  - 주요 시설은 공공기관, 금융기관, 의료복지시설 등 55개 시설, 대형유통, 문화, 숙박 등 집객시설 130개, 1,113개 업소 위치
  - 아파트 1㎡당 기준시가는 2018년 12월 기준 8천2백12만원임

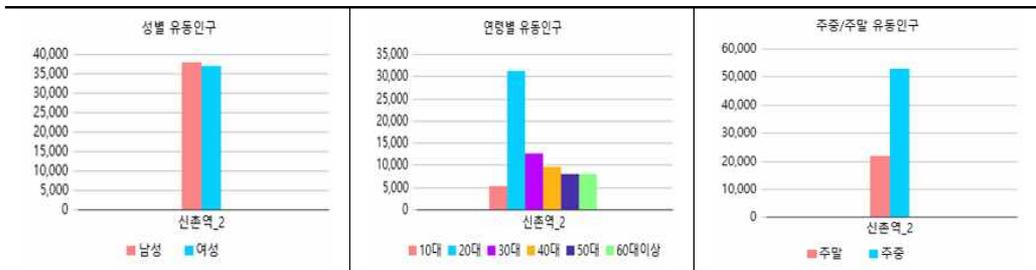
〈표 6-2〉 신촌역\_2상권(연세로상권) 지역 통계

행정 구역	면적	주거 인구	직장 인구	유동 인구	주요 시설 수	집객 시설 수	아파트 면적 (1m2)당 기준시가	업소 수
신촌역_2	191,765㎡	1,152	12,035	74,429	55	130	82,124,190	1,113

■ 유동인구 현황

- 유동인구 74,429명 기준
- 신촌역\_2상권 유동인구는 남성이 비율 50.7%로 여성(49.3%) 보다 다소 높게 나타남
- 연령별로는 20대 연령층이 전체의 41.9%로 가장 많은 비중을 차지
- 주말(29%)보다는 주중(71%) 유동인구 비율이 두 배 이상 높게 나타나고 있어 주말 휴일상권보다는 주중 일상적인 생활영역의 상권 유형을 보이고 있음

〈그림 6-2〉 신촌역\_2상권 유동인구 현황



주: 2018년 12월 기준, 1주일 데이터 기준

2) 매출 추이 분석

- 2018년 기준 업종평균 월평균 매출액은 상반기 5,153만원에서 하반기 5,394만원으로 업종별 월 241만원 증가함
- 건별 단가 기준으로도 125만원 증가하는 것으로 나타남
- 특히 학문/교육분야 매출액 증대가 두드러지게 나타나고 있으며 월 3,632만원 증가
- 이외에 소매업 부분 업체별 월 358만원, 음식서비스업 263만원 증가 등이 확인되고 있음
- 생활서비스 및 스포츠 분야 매출액은 감소하였으나 상권매출이 전반적으로 증가 추이를 보이고 있음

〈표 6-3〉 연세로(신촌역\_2)상권 업종별 매출통계

(단위: 만원/ 원)

지역	업종	2018년 상반기		2018년 하반기	
		월평균매출(만원)	건단가(원)	월평균매출(만원)	건단가(원)
신촌역_2	전체	5,153	25,366	5,394	25,491
	관광/여가/오락	2,055	22,592	2,153	21,739
	생활서비스	3,115	56,625	2,944	54,713
	소매	7,693	13,137	8,051	12,943
	숙박	5,470	46,428	5,384	47,101
	스포츠	2,158	254,497	2,011	267,652
	음식	4,200	23,900	4,463	24,174
	학문/교육	19,201	117,758	22,833	107,136

주: 업종평균, 월평균 매출액 기준, 출처: 소상공인시장진흥공단

- 교통정책 시행 전·후 신촌지역 매출액, 이용객 수 및 매출 건수 변화
  - 매출액
    - 대중교통전용지구 시행 이전인 2013년 1월에서 5월까지 총 매출액은 월평균 170억 5200만원 규모
    - 대중교통전용지구 시행 이후인 2014년 1월부터 5월까지 총 매출액은 177억 6400만원으로 전기 대비 4.2% 증가함 (7억 1200만원 증가)
  - 이용객 수
    - 2013년 5개월 평균 상가 이용객 수는 월 20만6천명으로 나타남
    - 교통정책 변화 이후인 2014년 5개월 월 평균 상가 이용객 수는 26만6천명으로 5만 9천명의 이용자 증가<sup>29)</sup>
    - 이는 전기 대비 28.8% 증가를 의미함
  - 매출 건수
    - 매출건수 역시 동일 기간 2013년 월 평균 58만3천건에서 2014년 월평균 64만5천건으로 6만2천건 증가
    - 전기 대비 10.6% 증가함

29) 김영국(2015) 참조

〈표 6-4〉 교통정책 시행 전·후 신촌지역 매출액, 이용객 수 및 매출 건수

구 분 (백만원/천명/천건)	2013년					2014년				
	1월	2월	3월	4월	5월	1월	2월	3월	4월	5월
총 매출액	16,840	16,292	17,633	16,714	17,782	17,692	16,096	18,654	18,063	18,315
총 이용객수	198	192	211	211	220	245	244	274	276	290
총 매출건수	564	494	609	598	651	592	550	687	680	717

5개월 기준	월 평균 매출액	월 평균 이용객 수	월 평균 매출건수
2013년	17,052	206	583
2014년	17,764	266	645
증가	712	59	62
증가율(%)	4.2	28.8	10.6

주: 연세로 대중교통전용지구 내 BC카드 가맹점 약 1,000여개 점포분석 자료, 서울특별시 보도자료 (2014), 고준호(2015) 재정리

- 결론적으로 연세로의 경우 교통정책 변화 이후 매출액, 이용객 수, 매출건수가 각각 증가하며 주변지역 상권 활성화에 기여한 것으로 확인됨
- 이러한 변화는 정책도입 직후인 2014년 월별 지속적인 증가 추이에서뿐 아니라 최근 2018년 매출액 추이에서도 나타나고 있음
- 특히 20대 연령층의 유동인구 비율이 가장 높게 확인되고 있으며 주중상권이 활성화 되어 있는 특징이 나타남

### 3) 기타

- 공시지가 변동 추이
  - 연세로 주변 공시지가는 상업용건물의 경우 5년간 연평균 2.86%, 주거용 3.05% 증가
  - 대중교통전용지구 전, 후 기간 동안 증가율 추이는 지정 전 증가율이 지정 후 증가율 보다 높게 나타남
  - 샘플 수를 늘릴 경우 결과가 달라질 수는 있으나 김영국(2015) 샘플기준, 대중교통 전용지구 지정으로 인해 공시지가는 증가하기는 하나 이전 대비 작은 폭으로 증가하는 것이 확인됨

〈표 6-5〉 연세로 주변 공시지가 추이

구분(원/m <sup>2</sup> )	상업용	주거용
샘플 수	54	32
2011년	10,230,372	2,862,500
2012년	10,447,736	2,962,500
2013년	10,990,185	3,059,531
2014년	11,275,556	3,144,688
2015년	11,453,519	3,228,125
5년간 연평균 증가율	2.86%	3.05%
지정 전(2011~2013)	3.65%	3.38%
지정 후(2014~2015)	2.09%	2.72%

자료: 김영국(2015)

■ 교통량 변화 및 교통사고 추이

- 버스이용객 추이
  - 카드데이터를 활용해 분석한 버스이용자 추이를 보면 대중교통전용지구 지정 이후 직접영향권(500m이내)의 경우 전년도 대비 일평균 11.4%의 이용객 증가가 확인됨
  - 간접영향권 이용객의 경우 월별 일평균 5.3%가량 증가
- 지하철 이용객 추이
  - 지하철 이용객의 경우 전년도 대비 0.6% 감소한 것으로 확인됨
- 교통사고 발생 추이
  - 연세로 및 이면도로구간 전용지구 시행 전 후 교통사고 발생량 변화율은 총 34.5% 감소
  - 연세로만을 대상으로 볼 때 지정이전 대비 크기 감소해 54.5% 감소율을 보임
- 전반적으로 대중교통 이용자 수가 늘고 교통사고 발생률이 감소하는 긍정적인 효과가 확인 됨

〈표 6-6〉 연세로 주변 교통사고 발생 현황

구 분	합 계	2013년1월~6월	2014년1월~6월	증감율(%)
합 계	48건	29건	19건	-34.5
연세로	16건	11건	5건	-54.5
이면도로	32건	18건	14건	-22.2

자료: 서울특별시 보도자료 (2014), 고준호 (2015) 재인용

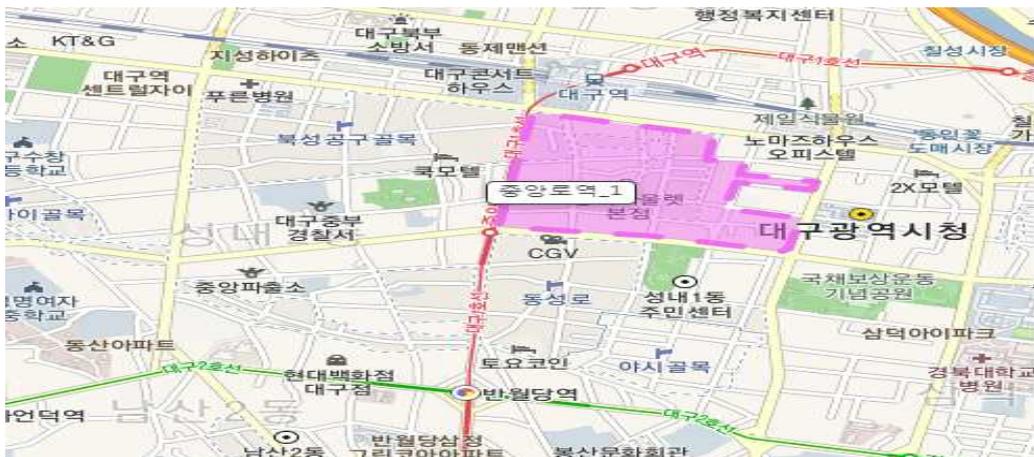
## 2. 대구 중앙로 상권 변화

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 구간에는 1) 중앙로역\_1, 2, 3, 4상권이 형성되어 있음. 따라서 각 상권별 상권현황 및 변화 추이 분석을 통해 교통체계 변화에 따른 상권영향을 살펴보고자 함

### 1) 상권개요

#### (1) 대구 중앙로역\_1

〈그림 6-3〉 대구 중앙로역\_1상권 구역도



- 대구 중앙로역\_1상권 기본 지역 통계
  - 대상지 면적은 189,212m<sup>2</sup>
  - 주거인구 792명, 직장인구 7,579명, 유동인구 39,135명의 분포를 보임
  - 주요 시설은 공공기관, 금융기관, 의료복지시설 등 35개 시설, 대형유통, 문화, 숙박 등 집객시설 158개, 1,252개 업소 위치
  - 아파트 1m<sup>2</sup>당 기준시가는 2018년 12월 기준 5,136,271원임

〈표 6-7〉 대구 중앙로역\_1상권 지역통계

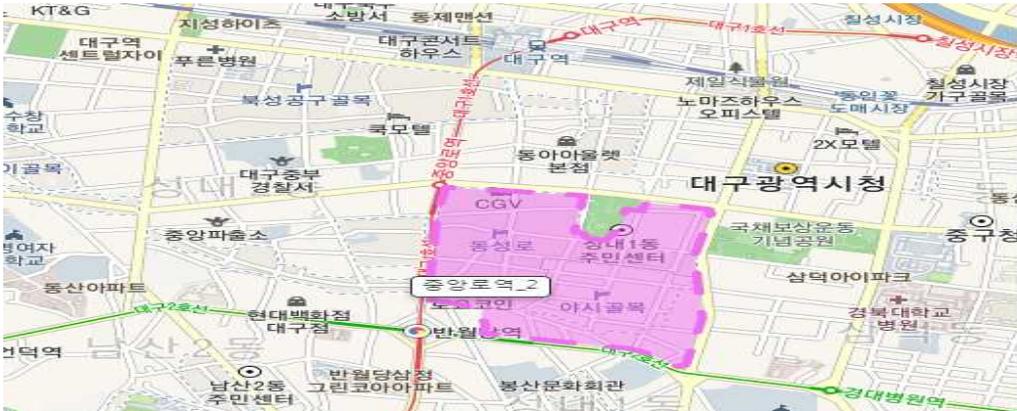
행정 구역	면적	주거 인구	직장 인구	유동 인구	주요 시설수	집객 시설수	아파트 면적 (1m <sup>2</sup> )당 기준시가	업소 수
중앙로역_1	189,212m <sup>2</sup>	793	7,579	39,135	35	158	5,136,271	1,252

■ 유동인구 현황

- 유동인구 39,135명 기준
- 대구 중앙로역\_1상권 유동인구는 남성 비율이 50.7%로 여성(46.9%)보다 다소 높게 나타남
- 연령별로는 60대 이상 연령층이 전체의 25.4%로 가장 많은 비중을 차지하고 있음
- 주말(28.1%)보다는 주중(71.9%) 유동인구 비율이 두 배 이상 높게 나타나고 있어 주중에 상권이 더 활성화되는 모습을 보임

(2) 대구 중앙로역\_2

〈그림 6-4〉 대구 중앙로역\_2상권 구역도



■ 대구 중앙로역\_2상권 기본 지역 통계

- 대상지 면적은 301,283m<sup>2</sup>
- 주거인구 409명, 직장인구 19,326명, 유동인구 75,002명의 분포를 보임
- 주요 시설은 공공기관, 금융기관, 의료복지시설 등 117개 시설, 대형유통, 문화, 숙박 등 집객시설 134개, 2,085개 업소 위치
- 대상 상권지역에 아파트 주거형태 부재

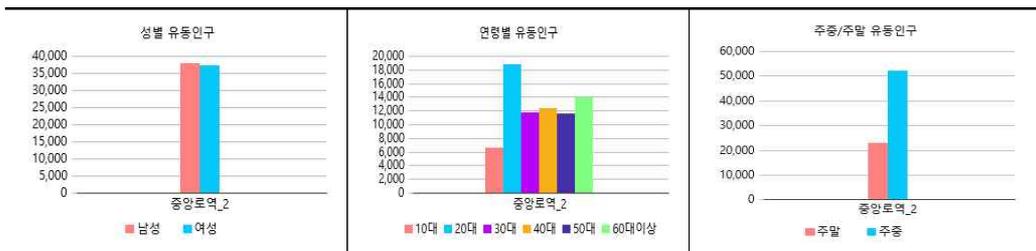
〈표 6-8〉 대구 중앙로역\_2상권 지역통계

행정 구역	면적	주거 인구	직장 인구	유동 인구	주요 시설수	집객 시설수	아파트 면적 (1m2)당 기준시가	업소 수
중앙로역_2	301,283㎡	409	19,326	75,002	117	134	0	2,085

■ 유동인구 현황

- 유동인구 75,002명 기준
- 대구 중앙로역\_2상권 유동인구는 남성과 여성 비율이 거의 유사하게 나타나고 있으나 남성 비율이 50.2%로 여성(49.8%)보다 다소 높음
- 연령별로는 20대 연령층이 전체의 25%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며 60대 이상 연령층도 18.6%로 높은 비중을 차지
- 주말(30.6%)보다는 주중(69.3%) 유동인구 비율이 두 배 이상 높게 나타나는 등 주중에 상권이 더 활성화되어 있음

〈그림 6-5〉 대구 중앙로역\_2상권 유동인구 현황



(3) 대구 중앙로역\_3

〈그림 6-6〉 대구 중앙로역\_3상권 구역도



■ 대구 중앙로역\_3상권 기본 지역 통계

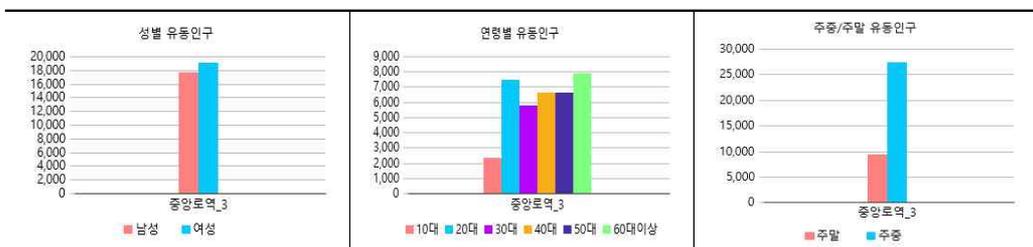
- 대상지 면적은 235,180m<sup>2</sup>
- 주거인구 1,274명, 직장인구 15,340명, 유동인구 36,672명의 분포를 보임
- 주요 시설은 공공기관, 금융기관, 의료복지시설 등 72개 시설, 대형유통, 문화, 숙박 등 집객시설 73개, 989개 업소 위치
- 아파트 1m<sup>2</sup>당 기준시가는 2018년 12월 기준 28,292,141원임

〈표 6-9〉 대구 중앙로역\_3상권 지역통계

행정 구역	면적	주거 인구	직장 인구	유동 인구	주요 시설수	집객 시설수	아파트 면적 (1m <sup>2</sup> )당 기준시가	업소 수
중앙로역_3	235,180㎡	1,274	15,340	36,672	73	73	28,292,141	989

- 유동인구 36,672명 기준
- 대구 중앙로역\_3상권 유동인구는 여성인구 비율이 52%로 남성(48%)보다 높은 비중을 보임
- 연령별로는 60대 이상 연령층이 전체의 21.4%로 가장 많은 비중을 차지하고 있음
- 주말(25.6%)보다는 주중(74.4%) 유동인구 비율이 세배 가까이 높게 나타나고 있음

〈그림 6-7〉 대구 중앙로역\_3상권 유동인구 현황



#### (4) 대구 중앙로역\_4

〈그림 6-8〉 대구 중앙로역\_4상권 구역도



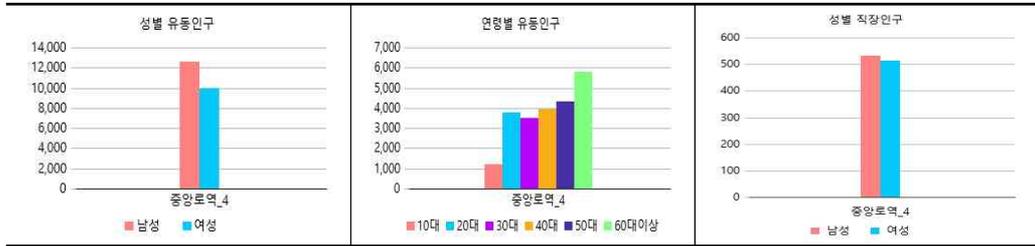
- 대구 중앙로역\_4상권 기본 지역 통계
  - 대상지 면적은 218,451m<sup>2</sup>
  - 주거인구 1,047명, 직장인구 6,066명, 유동인구 22,579명의 분포를 보임
  - 주요 시설은 공공기관, 금융기관, 의료복지시설 등 23개 시설, 대형유통, 문화, 숙박 등 집객시설 45개, 409개 업소 위치
  - 아파트 1m<sup>2</sup>당 기준시가는 2018년 12월 기준 8,321,645원임

〈표 6-10〉 대구 중앙로역\_4상권 지역통계

행정 구역	면적	주거 인구	직장 인구	유동 인구	주요 시설수	집객 시설수	아파트 면적 (1m <sup>2</sup> )당 기준시가	업소 수
중앙로역_4	218,451m <sup>2</sup>	1,047	6,066	22,579	23	45	8,321,645	407

- 유동인구 22,579명 기준
- 대구 중앙로역\_4상권 유동인구는 남성인구 비율이 55.9%로 여성(44.1%)보다 높은 비중을 보임
- 연령별로는 60대 이상 연령층이 전체의 25.6%로 가장 많은 비중을 차지하고 있음
- 주말(25.8%)보다는 주중(74.2%) 유동인구 비율이 세배 가까이 높게 나타나고 있음

〈그림 6-9〉 대구 중앙로역\_4상권 유동인구 현황



## 2) 매출 추이 분석

- 대중교통전용지구 주변 4개 상권 통합 매출액은 2018년 기준 상반기 월평균 1억 1,761원에서 하반기 1억 2,372만원으로 611만원 증가함(5.2% 증가)
  - 업체별 월평균 매출액 기준
- 건별단가는 상반기 대비 하반기 감소 추이를 보이고 있어 매출액 증가를 고려해 매출 건수가 크게 증가한 것으로 보임
- 매출액 증가는 관광/여가/오락 분야와 숙박분야에서 두드러지게 증가함
  - 관광/여가/오락분야 매출 2,408만원 증가
  - 숙박분야는 업체 당 2,101만원 증가
- 상권별로 볼 때 중앙로역\_2상권의 매출액 증가가 가장 크게 나타남
  - 중앙로역\_2상권 업체별 월평균 303만원 증가
  - 다음으로 중앙로역\_1상권 210만원, 중앙로역\_3상권 161만원 증가
  - 중앙로역\_4상권 매출액은 2018년 상반기 대비 하반기 63만원 감소함
- 결론적으로 대중교통전용지구 도입 이후 대구 중앙로 상권 매출액은 증가하는 추이를 보이고 있음
- 매출액 증가 대비 건별 매출 단가는 하락하고 있는 점을 볼 때 매출 건 수 역시 증가하고 있어 동 지역 상권이 활성화되고 있는 것으로 평가됨
- 특이점은 대구중앙로역\_2상권지역에서 20대 유동 인구층이 밀집되는 특징을 보이는 반면 나머지 3개 상권에서는 60대 이상 고령층 유동인구가 더 많이 확인되고 있다는 점임
  - 매출액 증가 역시 중앙로역\_2상권에서 가장 크게 나타나고 있어 대구 중앙로 상권의 경우 젊은층 유동인구가 매출액 변화에 주도적인 역할을 하고 있는 것으로 확인됨

〈표 6-11〉 대구 중앙로 상권 업종별 매출통계

(단위: 만원/ 원)

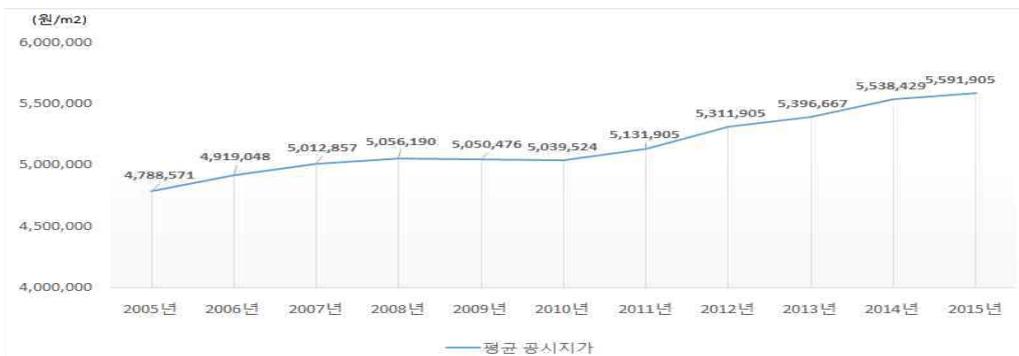
지역	업종	2018년상반기		2018년하반기	
		월평균매출	건단가	월평균매출	건단가
중앙로역_1	전체	2,421	36,887	2,631	38,636
	관광/여가/오락	295	5,348	2,572	48,296
	생활서비스	959	38,947	915	39,864
	소매	2,021	50,706	2,253	55,679
	숙박	6,539	111,816	7,895	131,530
	음식	2,348	17,995	2,384	18,076
	학문/교육	988	358,669	588	207,524
중앙로역_2	전체	4,450	29,248	4,753	29,004
	관광/여가/오락	2,307	26,656	2,399	24,220
	생활서비스	2,338	58,400	2,494	62,959
	소매	3,835	24,030	4,224	23,661
	숙박	4,928	57,249	5,120	65,722
	스포츠	3,083	248,964	3,003	261,998
	음식	4,323	21,933	4,602	22,122
학문/교육	6,266	215,813	6,157	191,195	
중앙로역_3	전체	3,301	24,206	3,462	23,532
	관광/여가/오락	2,515	35,030	2,458	32,903
	생활서비스	2,079	50,607	2,042	55,159
	소매	2,717	21,438	2,730	19,745
	숙박	4,732	52,250	4,957	52,109
	스포츠	3,855	250,876	4,188	213,018
	음식	3,683	21,749	3,942	21,881
학문/교육	3,847	235,958	3,631	344,480	
중앙로역_4	전체	1,589	33,022	1,526	29,481
	관광/여가/오락	280	24,221	376	27,147
	생활서비스	937	32,987	823	29,759
	소매	1,769	58,043	1,518	42,228
	숙박	2,179	44,057	2,507	48,764
	스포츠	3,637	39,675	2,524	35,571
	음식	1,254	21,497	1,339	22,014
대구중앙로 상권 계	<b>전체</b>	<b>11,761</b>	<b>123,363</b>	<b>12,372</b>	<b>120,653</b>
	관광/여가/오락	5,397	91,255	7,805	132,566
	생활서비스	6,313	180,941	6,274	187,741
	소매	10,342	154,217	10,725	141,313
	숙박	18,378	265,372	20,479	298,125
	스포츠	12,923	557,510	12,099	528,663
	음식	10,248	423,848	10,471	273,541

### 3) 기타

#### ■ 공시지가 변동 추이

- 대구 중앙로 주변 21개 상가 기준 공시지가 추이를 보면 2005년부터 2015년까지 연평균 1.56%의 증가율을 보임
- 대중교통전용지구 지정 전인 2005년부터 2009년 동안 연평균 1.34% 증가대비 지정 후인 2010년부터 2015년까지 연평균 1.71% 증가하며 지정 이후 다소 높은 증가율로 상승 추이를 나타냄

〈그림 6-10〉 대구 중앙로 주변 평균 공시지가 추이



자료: 김영국(2015), 주: 조사 샘플 수는 21개.

#### ■ 교통량 변화 및 교통사고 추이

- 버스이용객 추이
  - 중앙로 대중교통전용지구 사업 시행 이후 2010년 1월부터 3월까지 3개월 월평균 버스 이용객 15.2%가 증가한 것으로 나타남
  - 버스 승차인원은 시행전인 2009년 489만명에서 시행이후인 2014년 635만명으로 33.8% 증가
- 도시철도 이용객 추이
  - 중앙로 대중교통전용지구 내 반월당 1호선, 중앙로, 대구역, 반월당 2호선 모두 도입 이후 지속적인 증가세를 보임
- 교통사고 발생 추이
  - 구간별 교통사고 발생건수가 시행 후 감소하였으며 사상자 수 역시 전반적으로 감소함
  - 연세로 사례에서와 같이 전반적으로 대중교통 이용자 수가 늘고 교통사고 발생률이 감소하는 긍정적인 효과가 확인 됨

〈표 6-12〉 연도별 대구 교통사고 발생건수

단위: 건	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
대구역-중앙네거리	15	14	11	13	9	6
중앙네거리-반월당	16	16	12	15	20	19
중앙로 전체	31	30	23	28	29	25

자료: 김영국(2015)

■ 환경개선효과<sup>30)</sup>

- 대중교통전용지구 시행 전인 2009년 3월 24일 ~ 4월1일(9일간) 과 시행 후인 2010년 4월 21일 ~ 4월 28일(8일간) 조사 결과 비교
  - 전용지구 내 인접구역인 중앙로 농협 앞과 중앙로 약전골목 입구에서 조사
- 조사항목: 미세먼지(PM10), 일산화탄소(CO), 아황산가스(SO2), 오존(O3), 이산화질소(NO2) 등
- 조사방법: 24시간 이상 연속 측정의 시간당 평균 농도
- 조사 결과
  - 미세먼지: 약 36% 감소
  - 일산화탄소: 0.2ppm 저감
  - 아황산가스: 0.004ppm→0.003ppm 으로 감소
  - 오존: 증가(0.021ppm→0.035ppm), 오존층이 두터워졌다는 긍정적 의미
  - 이산화질소(자동차 배기가스 오염물질): 지정 후 지정 전 대비 54% 감소
- 시행 이후 전반적으로 환경개선에 긍정적인 영향이 발견됨

〈표 6-13〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 시행 전/후 대기오염도 비교

조사기간	미세먼지 PM10 (µg/m³)	일산화탄소 CO (ppm)	아황산가스 SO2 (ppm)	오존 O3 (ppm)	이산화질소 NO2 (ppm)
2009.03.24.- 2009.04.01.	67	0.6	0.004	0.021	0.039
2010.04.21.- 2010.04.28	43	0.4	0.003	0.035	0.018

자료: 김영국(2015) 발췌

30) 김영국(2015) 내용을 재정리, 세부내용은 해당 보고서 참조

## 제2절 해외사례 영향 분석

- 본 절은 3장 해외사례 내용을 수원시 원도심 상권에 미치는 영향을 중심으로 분석한 결과임
- 트램과 대중교통전용지구 사업효과의 성공사례는
  - 대중교통 이용량 증가, 대중교통 통행 증가
  - 지역경제 활성화, 상권 활성화, 유동인구 증가
  - 지가 상승 등 부동산 시장 활성화
  - 관광시장 활성화
  - 도시가치 제고
  - 도시재생
  - 도시미관개선
  - 교통환경 개선
  - 대기환경개선
  - 도시소음감소
  - 에너지 절감
  - 도시 이미지 개선
  - 도시 안전성 제고
  - 접근성 제고 등의 형태로 나타남
- 사업효과의 실패사례 중 노면전차사례에서 나타난 실패 유형은
  - 낮은 경쟁력
  - 계획부실(노선선정 불합리 등)에 따른 이용기피, 도로차량과의 충돌, 교통체증 심화, 도로환경 혼잡화 여론수렴 부실에 의한 거주자 민원 등이 확인됨
- 노면전차 도입으로 인한 상권악화관련 실패 사례는 발견되지 않음
- 대중교통전용지구 실패 유형은
  - 대기환경 악화
  - 보행도로 여유분 미확보
  - 보행자 설치물 부족
  - 지역상권 쇠퇴(차량통행 규제료), 상권 매출 악화

- 도로환경 복잡
- 유동인구 감소
- 노숙자 증가, 범죄율 증가 등 안전문제 제기 등으로 나타남
- 유럽지역에서는 긍정적이고 성공적인 사례가 많이 나타나고 있는 반면 북미의 지역별 사례의 경우 성공사례 만큼 실패사례도 많이 발견되고 있음
- 북미지역의 경우 지역의 특성상 이동거리가 길고 대중교통보다 개인 승용차 이용이 보편화된 특성이 있어 대중교통전용지구 정책시행 실효성이 낮게 나타날 개연성이 있는 것으로 보임
- 또한 사례의 내용상 계획이 부적절하고 자원 부족에 따른 사업 미완성 등 실패요인이 명확히 존재하고 있음
  
- 유럽의 독일, 프랑스의 경우 수원시와 같이 유네스코 세계문화유산이 있는 지역을 중심으로 도시재생과 대중교통전용지구, 트램사업에 성공적인 성과를 거두고 있는 것이 확인됨
- 프랑스의 보르도 사례 등
- 이들의 경우 관광활성화, 도시재생뿐 아니라 유네스코 세계문화유산을 안전하게 보호하는 노력도 동시에 진행하였으며 트램노선을 중심으로 상가매출이 증가하고 관광객이 늘어나는 성과를 보임
- 구체적인 사례 내용은 제 3장 해외사례 및 <표 6-14>, <표 6-15>, <표 6-16>의 요약표 참조

〈표 6-14〉 노면전차(트램) 성공사례

구분	노선 수	노선연장	정류장	개통일	이용객수	특징	사업효과
스트라스부르	7개	65km	75개	1994년	9,300만명 (2009년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 대중교통전용지구와</li> <li>✓ 같이 시행됨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 도심을 진입하는 트램은 대중교통 체계의 중심적 역할을 하게 됨</li> <li>✓ 2009년 기준 대중교통통행은 연간 9,300만 통행으로 1995년 대비 72%가량 증가함</li> <li>✓ 2010년 일평균 이용객은 30만명으로 도심의 교통량은 15%정도 감소됨</li> <li>✓ 트램을 세계문화유산인 '그랑딜(Grande Ile)지구'와 연계하여 조성하였기 때문에 거주시민뿐만 아니라 관광객들에게 '다시 찾고 싶은 거리'로 사랑받게 됨</li> <li>✓ 트램 건설 초기에는 자동차 진입금지, 주차면적 감소우려 등으로 인해 상인들의 반대가 강하였지만, 시행이후 상권이 활성화되었을 뿐만 아니라 지가가 상승해 이제는 시민 모두가 트램 지지자로 바뀜</li> </ul>
원헨	13개	79km	165개	1895년	104만명 (2012년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 트램은 지속적으로 반대가 있었음에도 불구하고 현대화 계획을 수립하고 현재 독일에서 두 번째로 큰 규모를 가짐</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 접근성이 용이하고 환승이 편하여 도심 내 이동량의 90%가 대중교통으로 해결되는 장점이 있어 1996~2006년간 도심 내 개인차량 비율이 10%정도 하락됨</li> <li>✓ 보행량과 자전거 이용률이 전체 교통량의 26%를 차지하는 선진국형 대중교통 패러다임으로 전환됨(김승준 외, 2010)</li> <li>✓ 트램 현대화가 논의되기 시작했던 1990년 이후 지하철 그리고 트램의 역세권을 중심으로 전체 부동산 개발의 90%가 이루어짐</li> </ul>

구분	노선 수	노선연장	정류장	개통일	이용객수	특징	사업효과
낭뜨	3개	44.3km	83개	1985년	70.6만명 (2017년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>트램의 부활 및 현대식 트램의 부흥은 1985년 낭뜨에서부터 시작되어 유럽전역 대도시권<sup>31)</sup>으로 점차 확대됨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>신형 트램 사업과 도시재생사업이 동시에 진행되어 사회적으로 고립된 주거단지의 여건개선, 보행자 공간 확보, 도시미관개선, 대중교통사용량 증가 등 다양한 효과를 일으킴(김승준 외, 2010)</li> <li>낭뜨는 지하철이나 철도가 존재하지 않아 일평균 26만명의 이용객을 수용하며 주요 교통수단으로 전환됨</li> <li>서유럽 최초의 트램 재도입 성공사례로 손꼽히며 1980년대 이후의 전 세계 트램사업 중 25%가 프랑스 내에서 시행됐을 정도로 급속도로 발전시킴</li> </ul>
보르도 (수원시와 유사한 환경)	3개	66.1km	116개	2003년	8,000만명 (2016년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2007년 유네스코 문화유산으로 지정되면서 '걸을 수 있는 도심'을 보르도市 도시교통정책의 주요방향으로 확정</li> <li>하부전력공급방식(APS)을 세계 최초로 도입함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3개 노선이 중앙역에서 만나는 것이 아닌 도심 중심에서 삼각형을 이루는 환승 시스템을 갖추고 있음</li> <li>2016년 기준 연간 이용객은 8천만명으로 도로혼잡을 해소시키고 대중교통 이용률을 크게 제고시킴</li> <li>보르도 도시의 중심부에 위치하고 있는 유네스코 세계 문화유산들을 안전하게 보호하면서 도시재생을 활성화시킨 것으로 평가받고 있음</li> <li>트램 노선 중심으로 상가 매출이 증가하였으며, 기존보다 쉽게 도심으로 접근할 수 있게 되면서 관광도시로 전환됨</li> </ul>
오스트리아 비엔나	35개	227km	1,071개	1987년	293.6만명 (2013년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009년 빈 교통공사가 '신에너지 2020(Neue Energien 2020)' 프로젝트 사업에서 생산한 Eco트램은 총 70여개의 특허를 등록함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>대중교통의 이동거리는 2013년 기준 연평균 250억km로 2005년 대비 30억km(13.6%)정도 증가함</li> <li>오스트리아 통계청에 의하면 오스트리아의 15세 이상 인구 중 대중교통을 자주 이용하는 인구 비율은 58%로 전체인구 중 절반 이상이 매일같이 대중교통을 이용하는 것으로 조사됨</li> <li>Eco 트램 한 대당 연 최대 3000MWh 에너지 절감 및 60만kg CO<sub>2</sub> 배출 감소효과가 존재</li> <li>교통 인프라의 선진화로 유럽 국가 중 가장 높게 평가</li> <li>2008~2009년 'the Mercer survey' 조사결과 비엔나 시는 높은 품질의 대중교통시스템과 지속가능성으로 세계에서 가장 살기 좋은 도시로 선정됨</li> </ul>

구분	노선 수	노선연장	정류장	개통일	이용객수	특징	사업효과
중국 톈진	1개	8km	14개	2007년	287.15만명 (2015년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>표준전차와 달리 고무차륜 LRT 시스템으로 운행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>녹색교통수단으로 여겨지는 무가선트램은 도시 미관을 향상시키고, 리튬이온 2차 전지를 주요 동력원으로 사용하기 때문에 소음과 매연이 없이 운행됨</li> <li>차량 천장의 고압가선이 없어 가선을 통한 에너지 손실을 10%이상 절감할 수 있으며, 제동 시 발생하는 전기 에너지를 배터리에 충전 가능하여 에너지 효율성을 30%이상 높일 수 있음(임은희, 2019)</li> <li>도로면과 차의 바닥 높이가 30~35cm로 매우 낮아 승객의 승하차를 위한 별도의 시설 없이 대중교통약자들이 안전하게 탑승 가능함</li> <li>톈진 개발구 및 대학가의 많은 대로를 통과 운행함으로써 대중교통이용객과 보행활동인구를 증가시키며, 상권을 활성화시킴</li> </ul>
일본 도야마시	1개	7.6km	13개	2006년	1.95만명 (2017년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>일본 최초로 LRT를 가장 먼저 도입하여 탄소배출 감소 및 지역 활성화 효과에 크게 기여한 대표적인 사례</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LRT 노선이 지나는 500m 이내 권역에서 신규 건물 착공 건수가 증가됨</li> <li>LRT의 1km당 탄소 배출량은 자동차의 17%정도로 436t의 탄소 절감 효과를 유발시키는 것으로 추정됨(Eco Japan, 2011)</li> <li>LRT는 에너지 소비 감소 그리고 소음발생 감소효과가 존재하며, 도시미관 그리고 열섬 현상을 동시에 해결</li> </ul>
홍콩	6개	13km	120개	1904년	일평균 20만명 (2018년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2층 트램을 세계 최초로 도입되었으며, 현재 총 164대의 2층 트램이 단일 도시 중 세계 최대 규모로 가장 크게 운행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2층 트램은 단순한 교통수단을 넘어 전통과 현대가 조화된 세계도시라는 홍콩의 이미지를 만드는데 크게 기여함(한우진, 2015)</li> <li>또한 관광객에게 관광지를 순환하는 교통제공과 거리와 상관없이 347원으로 서민들에게 저렴한 친환경 교통수단을 제공하는 등 도시 가치를 높임</li> </ul>

31) 낭뜨에서부터 시작으로 1987년 그르노블(Grenoble), 1992년 파리(Paris), 1994년 루앙(Rouen)과 스트라스부르(Strasbourg)에 트램이 건설되었으며, 현재는 20여 개가 넘는 도시에

〈표 6-15〉 노면전차(트램) 실패사례

구분	노선 수	노선연장	정류장	개통일	이용객수	문제점
중국 상하이 장장 노면전차	1개	10km	15개	2010년	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 장장 노면전차는 운행거리가 짧고 운행속도가 낮아 다른 대중교통수단과 비교시 경쟁력이 떨어짐</li> <li>✓ 2015년 후반까지 배차간격이 15분으로 서울 지하철 대비 5~10분정도 느림, 이에 승객들은 많은 불편을 호소하여 현재 3분의 간격으로 유지중이지만 이미 많은 이용객들이 등을 돌린 상태임</li> </ul>
영국 셰필드 Supertram	4개	60km	50개	1994년	1,300만명	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 트램의 주행시간이 경쟁관계에 있는 버스에 비해 차별성 부족함</li> <li>✓ 일반 도로교통과 혼재되어 운행되고 있으며, 이러한 과정에서 교통 우선권에 대한 혜택은 존재하지 않아 교통혼잡과 사고가 일어남</li> <li>✓ 운영회사 계획과 지자체 대중교통 지원재원 부족으로 트램은 버스에 비해 비싼 운임료를 요구함</li> <li>✓ 부족한 트램의 정류장은 오히려 보행접근을 불편하게 만들어 승객수를 감소시킴</li> <li>✓ <b>노선선정 불합리</b>에 따른 승객 이용기피 현상이 일어남</li> <li>✓ 계획 당시에는 구도심재생 및 대중교통 지향의 도시개발 등을 계획하였으나 <b>구체화시키지 못함</b></li> </ul>
영국 미들랜드 메트로트램(Midl and Metro)	1개	20km	26개	1999년	500만명	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 법적절차 과정에서 지역과 국가 양쪽의 정치적 요소들과 해당 법안 완성과 관련된 불확실성에 의해 사업은 10~12년 정도 지연됨</li> <li>✓ 비용절감을 위해 시설 개량을 하지 않고 기존의 철도노선을 이용하여 잠재 고객들을 유인하지 못함</li> <li>✓ 2003년 2월 울버햄프턴에서 자동차 운전자가 사망한 사고를 포함하여 교차로에서 도로 차량과 충돌하는 사고가 여러 차례 존재함</li> <li>✓ 또한 기술 및 유지보수 실패, 악천후 및 기물 파손으로 인해 일부 서비스가 중단되는 사고가 발생함</li> </ul>
영국 에딘버러	1개	14km	15개	2014년	750만명	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 트램은 기존 도로상의 2개 차로를 점유하여 운행하기 때문에 교통체증을 심화시키고, 도로환경을 혼잡스럽게함</li> <li>✓ 계약자와 컨설턴트 사이의 정치적 영향과 분쟁으로 인해 트램 사업은 여러 차례 중단되었으며, 이로 인해 사업지연과 비용 초과가 누적됨</li> <li>✓ 정부 관료들은 정치적 수단으로 트램 사업을 재도입하기로 결정하였기 때문에 사업목적이 불분명하고 전문성이 떨어진다고 평가받고 있음</li> <li>✓ 이외에 트램 사고발생에 대한 대응방법 및 대책이 언급되고 있지 않음</li> </ul>

〈표 6-16〉 대중교통전용지구 성공사례

구분	사업량	완료시기	운영수단	사업효과
미네소타 미네아폴리스	약990m	1967년	스카이웨이 시스템 및 지구 내 주변 버스운행	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지구 내 녹지공간 및 활동공간을 확충하여 도시경관과 보행환경을 크게 향상시킴</li> <li>✓ 유동인구와 보행자 통행량 증대로 인해 사업시행 전보다 상가매출이 14%정도 증가함</li> <li>✓ 도시재생사업과의 연계를 통해 다양한 문화행사를 적극적으로 추진하는 등 구도심 재생 및 지역경제 활성화를 성공적으로 이루어냄</li> <li>✓ 사업 시행 3년 만에 5천만 달러가량의 이익(revenue)을 창출시켰음</li> </ul>
포틀랜드 트랜짓몰	약2.25km	1977년	TriMet 차량과 경전철(MAX)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지구 내 지역 방문객수와 보행자 통행량이 증대되면서 사업시행 후 5년 동안 상가매출액은 증가추세를 보임</li> <li>✓ 자동차 통행 수요자체를 억제함에도 불구하고 특히 소매업 매출이 눈에 띄게 증가함</li> <li>✓ 지구 내에 위치한 해당지역뿐만 아니라 주변지역의 상권 활성화에도 긍정적인 효과를 미침</li> <li>✓ 대중교통 활성화를 통해 도로혼잡과 도심의 대기환경을 크게 개선시키고, 보행환경과 도시경관 이미지를 제고시킴</li> <li>✓ 대중교통전용지구 내에 다양한 조형물을 설치하여 보행환경을 개선한 것이 주요 성공요인 중 하나로 꼽히고 있음</li> <li>✓ 그린 활성화, 보행환경 개선, 도시 지속가능성 및 커뮤니티 체고 등 다양한 효과를 유발시켰다고 평가됨(김승남 외, 2015)</li> </ul>
미국 보스턴 (비전 제로 보스턴)		1978년	더블-폴러(double- poller)시스템 도입	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 보스턴은 우수한 보행자 친화적인 도시환경으로 “The Walking City”라는 별명이 생김</li> <li>✓ 2011년 WalkScore가 선정한 ‘미국에서 가장 걷기 좋은 도시’에서 3위를 차지하였으며, 보행자를 위한 다양한 시설과 환경 등이 조성되어 있음</li> <li>✓ 미국 대도시 중 보스턴은 출퇴근 통행에서 보행수단이 가장 높은 비중을 차지함</li> <li>✓ 그린웨이프로젝트(Greenway Project)는 보행자 친화적인 환경을 조성하고 근린지구의 주거 및 업무 기능을 활성화시킴</li> <li>✓ 넓고 쾌적한 녹지공간으로 주변 주거지 주민들의 야외활동을 증진시키고 지역 커뮤니티 활성화시킴</li> <li>✓ 도심 한가운데 위치한 선형공원을 모든 사람이 편리하게 접근할 수 있도록 크로스로드 프로젝트(Crossroad Projects)와 연계하여 성공적으로 추진함</li> <li>✓ 크로스로드 프로젝트(Crossroad Projects)는 보행자와 자전거 이용객들의 안전성을 확보하고 지역경제 활성화시키는 촉매제 역할을 함</li> <li>✓ 보행자 중심으로 통행량이 높아지면서 주변 지역의 상업 활성화가 크게 개선됨</li> </ul>

트램 네트워크가 존재하고 있으며, 이는 지속적으로 확대되고 있는 추세임

구분	사업량	완료시기	운영수단	사업효과
덴버	약2km	1982년	무료셔틀버스(MallRide) 및 평일 러시아워 무료셔틀버스(MetroRide)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 덴버에서 가장 활발하게 도시 활동을 할 수 있는 곳으로 전용지구 자체를 플라자(Plaza)로 설계하여 300개 이상의 소매점포, 체인점, 50개 이상의 식당, 그리고 유명한 대형 쇼핑몰 등 다양한 상점이 입점되고 도심전체의 경제발전 및 재개발을 성공적으로 이루어냄</li> <li>✓ 도심의 교통혼잡을 해소시키는 동시에, 도로경관 및 환경을 크게 개선시킴</li> <li>✓ 쾌적한 보행환경과 각종 문화행사와의 연계를 통해 시민들이 지구를 찾아오게끔 만들어 방문객 수와 보행 통행량을 크게 증가시킴</li> </ul>
일본 나하시 국제길	약1.6km	1967년	무료버스운영 및 버스, 주차장 위치정부제공 시스템	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 트랜짓몰(Transit Mall)과 트랜짓버스(Transit Bus)는 주변지역에서 국제길로의 접근성을 개선시켜 방문객 수를 높였음</li> <li>✓ 트랜짓몰(Transit Mall)의 일평균 방문자는 2만 9천명으로 평성 11년 대비 2배가량 증가함</li> <li>✓ 트랜짓버스(Transit Bus)의 평균 이용률은 87~123%로 높은 수치를 달성시켰으며, 사업시행기간이 경과할수록 이용객이 증가하는 추세를 보임</li> <li>✓ 관광객 외에 나하시내 거주자 역시 국제길 방문빈도수가 높아지는 효과가 나타남</li> <li>✓ 이산화탄소 수치는 사업시행전 대비 10~20ppb(평소 40ppb)정도 감소되고, 소음레벨도 70db에서 60db로 줄어드는 등 도시환경개선에 매우 긍정적인 효과를 보임</li> <li>✓ 다양한 문화행사로 인해 거주민뿐 아니라 관광객들을 찾아오도록 유인하여 오키나와 최대 변화가로 손꼽히게 됨</li> <li>✓ 대중교통지구 내 이용실태 조사결과, 약 20%의 상업자들이 매출이 낮아졌다고 응답한 반면, 증가하였다는 응답률은 30%로 더 높은 수치를 보임(이은지 외, 2007)</li> </ul>
캐나다 토론토	약2.6km	1977년	노면전차(LRT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2018년 Ryerson University에서 발표한 City Building Institute(CBI) 보고서에 의하면 기존 노면전차 이용객의 정오 평균 이동시간은 약 2분정도 단축되었으며, 오후에는 약 4~5분정도 감소시킨 것으로 기록됨</li> <li>✓ 일평균 노면전차의 이용객 수는 84,000명으로 사업 시행 전 72,000명에서 약 12,000명으로 대중교통 이용률을 증가시킴</li> <li>✓ 지구 내 자동차 이용률은 감소하여 교통혼잡이 완화되고 보행량이 증가됨</li> <li>✓ 리서치 회사인 Potloc 2018년 설문조사 결과에 의하면 사업 시행 후 King Street을 더 자주 방문한다는 응답률은 37%로 3명중 1명 이상이 지구 내 상점을 더욱 자주 방문한다고 조사됨</li> </ul>

구분	사업량	완료시기	운영수단	사업효과
스위스 취리히	약850m	1974년	더블-폴러(double-poller)시스템도입	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 단 한 장의 티켓으로 노면전차, 디젤, 트롤리버스 등 여러 교통수단 간 자유로운 환승으로 대중교통 이용을 촉진시키고 시민들의 편의를 도모하고 있음</li> <li>✓ 취리히는 1인당 대중교통 이용도는 세계최고 수준으로 나타남</li> <li>✓ <b>대중교통 이용객 증가로 인해 지구 내 상점매출이 증가되고 주변지역의 지가가 상승하는 등 도심경제를 활성화시킴</b></li> <li>✓ <b>도심재생 및 보행권이 크게 개선되어 주거, 업무, 그리고 쇼핑하기 좋은 지역으로 각광받음</b></li> </ul>
영국 옥스포드	약800m	2006년	Park and Ride 시스템 & HomeZone	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 보행자 및 자전거 도로 재정비로 인해 보행환경과 시민의 삶의 질을 향상시킴</li> <li>✓ 시간당 버스 48대가 지구 주변을 운행하며 대중교통 이용률을 촉진시킴</li> <li>✓ 지구 내 시간당 평균 보행자 수는 9,800명으로 시행 전 대비 145%가량 증가함</li> <li>✓ 버스운행을 전면 통제시키면서 연간 평균 149,000mile의 운행량을 감소시킬 뿐만 아니라 도시공해, 교통사고 및 혼잡문제를 해결함</li> <li>✓ <b>Westgate Centre 대형쇼핑센터의 재개장으로 인해 지구 내 쇼핑객 수는 사업시행 전 대비 38% 증가하는 등 상권을 활성화시키고 도심 중심지를 성공적으로 번창시킴</b></li> </ul>

자료: 제 3장의 도시교통체계 변화 국 내·외 사례를 상권영향을 중심으로 분석 재정리

〈표 6-17〉 대중교통전용지구 실패사례

구분	완료시기	특징	사업효과
미국 시애틀 3번가 (transit spine)	2018년	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 3번가는 출퇴근 시간에만 버스가 운행되는 4차선 도로의 환승 몰로 전환</li> <li>✓ 피크타임에 시간당 최대 220대의 버스가 운행하고 있음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 수많은 버스들로 인해 도로가 혼잡하고 도심의 대기환경이 악화됨</li> <li>✓ 보행도로가 유동인구 대비 부족하여 복잡하고 외부지역과 지구가 물리적으로 구분되어 있지 않음</li> <li>✓ 분수, 벤치 등 보행자 설치물이 부족하고, 자동차 진입을 막는 물리적 장치가 부족하여 대중교통전용지구 사업효과가 낮음</li> </ul>
미국 새크라멘토 K Street Mall	1990년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 부족한 지원재정으로 인해 대중교통전용지구는 계획대로 완공되지 못함</li> <li>✓ 2011년 11월 미미한 사업효과로 인해 지구 구간 중 8번가와 12번가는 사업에서 제외되고 42년만에 승용차 통행이 다시 허용됨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>사업목적과 다르게 차량통행규제는 지역상권을 쇠퇴시키고, 도로환경을 더욱 복잡하게 만들었음</b></li> <li>✓ 사업시행 시 2층짜리 플라자(Plaza)를 건설함으로써 노숙자들이 유입되어 범죄율과 치안이 오히려 악화됨</li> <li>✓ 이에 시민들은 안전문제로 보행통행이 아닌 개인차량을 사용하게 해달라고 요구함</li> <li>✓ 지원재정부족으로 도시설계, 보행도로 시설물 설치, 사업운영비 등 적절하게 완성시키지 못해 사업효과가 더욱 미미해짐</li> </ul>
미국 시카고 State Street	1979년	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 많은 부작용으로 인해 1996년에 약 USD\$2450만 비용으로 대중교통전용지구를 폐지하고 일반거리 및 표준도로로 재공사함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>차량진입을 규제하면서 유동인구로 인해 거리가 황폐해지고 상권매출을 악화시켰음</b></li> <li>✓ 사업계획으로는 활기찬 쇼핑전용지구를 계획했으나 버스진입허용으로 오히려 많은 시민들이 버스환승센터로 인식함</li> <li>✓ 수많은 버스통행으로 대기환경과 도로혼잡 문제가 심각하였음</li> </ul>
미국 덴버 16번가 몰	1982년	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 덴버시에서 가장 활발하게 도시 활동을 할 수 있는 곳으로 전용지구 자체를 플라자(Plaza)로 설계하여 다양한 상점이 입점</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 덴버시는 도심전체의 <b>경제발전 및 재개발을 성공적으로 이루어냈지만</b>, 노숙자들이 늘어났으며 더불어 범죄율 증가, 심각한 치안 등 안전문제가 제기되었음</li> </ul>

### 제3절 수원시 상권영향 고찰

〈그림 6-11〉 수원 대중교통전용지구 내 주요상권 구역도



- 제5장에서는 행궁동·매교동·매산동상권과 원도심에 분포한 전통시장과 상가 상권분석을 세부적으로 진행한 반면 각 상권의 매출액 분석은 자료의 한계로 다루어지지 못함
  - 제5장에서는 자료 구득이 가능한 상권의 업종별 매출 비중만 확인
- 따라서 매출액현황과 유동인구현황을 상권별로 확인하기 위해 대중교통전용지구 내 수원역상권\_1,2와 팔달문로터리상권\_1,2,3을 분석대상으로 재구성해 교통정책변화 이후 상권에 미칠 영향을 고찰하고자 함
  - 매출액 변화 측정이 명확히 확인되는 상권을 대상으로 재구성
- 대상지 중 매교동일대가 분석에 포함되지 못하나 이 부분은 갈등영향분석에서 활용한 소통박스분석과 심층인터뷰분석 결과로 같음하고자 함

#### 1. 수원시 대중교통전용지구 내 주요 상권 기본 통계

- 대중교통전용지구 길이: 3.4km (트랩구간 6.5km)
- 대상상권 총 면적: 430,943㎡
- 상권 내 주거인구: 2,613명
- 상권 내 직장인구: 11,840명
- 상권 유동인구 57,951명
- 상권 내 업소 수: 2,788개

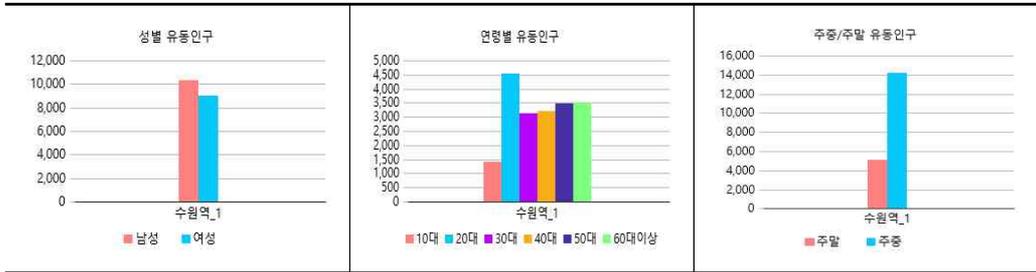
〈표 6-18〉 수원시 대중교통전용지구 내 주요 상권 기본 통계

행정 구역	면적 (㎡)	주거 인구	직장 인구	유동 인구	주요 시설수	집객 시설수	아파트 면적 (1m2)당 기준시가	업소 수
수원역_1	66,546	793	1,973	19,288	17	116	85,701,284	726
수원역_2	139,940	885	5,450	21,690	35	146	37,759,348	693
팔달문로터리_1	29,823	121	622	3,754	4	12	16,460,799	76
팔달문로터리_2	78,779	215	3,162	10,621	42	117	13,134,715	804
팔달문로터리_3	115,855	633	2,598	11,521	40	74	41,058,349	489
계 (기준시가는 평균치)	430,943	2,613	11,840	57,951	138	465	38,822,899	2,788

## 2. 유동인구 분석

- 유동인구는 수원역\_2상권이 가장 많은 21,690명의 분포를 보이고 있으며 다음으로 수원역\_1상권, 팔달문로터리\_3상권 순
- 팔달문로터리\_1상권 유동인구가 월평균 3,754명으로 가장 작은 수의 유동인구 현황을 보이고 있음
- 전반적으로 남성유동인구가 여성보다 많은 것으로 확인되며 팔달문로터리\_2상권에서만 여성유동인구가 더 많은 특징을 보임
- 전 상권에서 주중 유동인구의 비중이 주말 유동인구 비중보다 높게 나타나고 있음
- 유동인구의 연령별 특성은 팔달문로터리\_1,2,3상권의 경우 60대 이상 유동인구가 가장 높게 나타나고 50대, 40대의 유동인구가 그 뒤를 잇고 있어 상권이 고령화되고 젊은 층을 유인하지 못하고 있는 것으로 확인됨
- 반면 수원역\_1, 2상권의 경우 20대 연령의 유동인구 비중이 확연히 높게 나타나는 젊은 상권 유형을 보이고 있음
- 수원역\_1상권
  - 유동인구 19,288명 기준
  - 수원역\_1상권 유동인구는 남성인구 비율이 53.5%로 여성 46.5% 보다 높은 비중을 보임
  - 연령별로는 20대 연령층이 전체의 23.4%로 가장 많은 비중을 차지하고 있고 다음으로 60대 이상 인구 비율이 18.3%, 50대 18% 순
  - 주말(26.4%)보다는 주중(73.4%) 유동인구 비율이 세배 가까이 높게 나타나고 있음

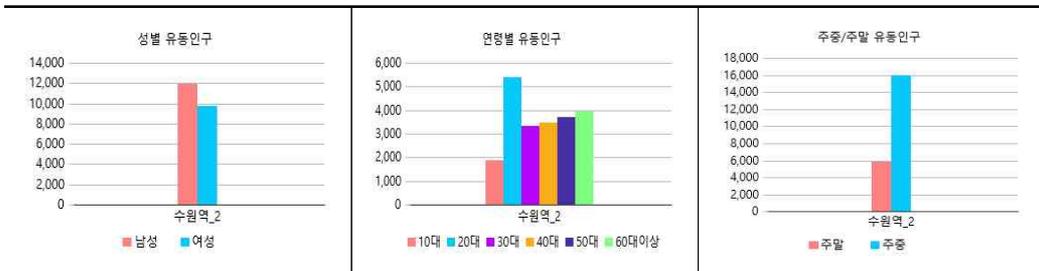
〈그림 6-12〉 수원역\_1상권 유동인구 현황



■ 수원역\_2상권

- 유동인구 21,690명 기준
- 수원역\_2상권 유동인구는 남성인구 비율이 54.9%로 여성 45.1% 보다 높은 비중을 보임
- 연령별로는 20대 연령층이 전체의 24.9%로 가장 많은 비중을 차지하고 있음
- 주말(26.7%)보다는 주중(73.3%) 유동인구 비율이 높게 나타나고 있음

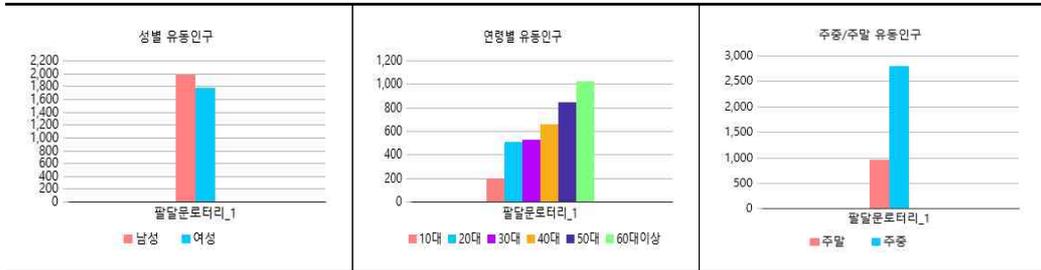
〈그림 6-13〉 수원역\_2상권 유동인구 현황



■ 팔달문로터리\_1상권

- 유동인구 3,754명 기준: 수원 대상상권 중 유동인구 가장 작음
- 팔달문로터리\_1상권 유동인구는 남성인구 비율이 52.9%로 여성 47.1% 보다 높은 비중을 보임
- 연령별로는 60대 이상 인구 비율이 27.2%, 50대 22.4% 순
- 주말(25.4%)보다는 주중(74.6%) 유동인구 비율이 세배 가까이 높게 나타나고 있음

〈그림 6-14〉 팔달문로터리\_1상권 유동인구 현황



■ 팔달문로터리\_2상권

- 유동인구 10,621명 기준
- 팔달문로터리\_2상권 유동인구는 다른 상권들과 달리 여성인구 비율이 50.5%로 남성 49.5% 보다 높은 비중을 보이고 있음
- 연령별로는 60대 이상 연령층이 전체의 33.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 50대 22.6%, 40대 16.5% 순으로, 고연령층이 높은 비중을 보이고 있음
- 주말(29.9%)보다는 주중(70.1%) 유동인구 비율이 높게 나타나고 있음

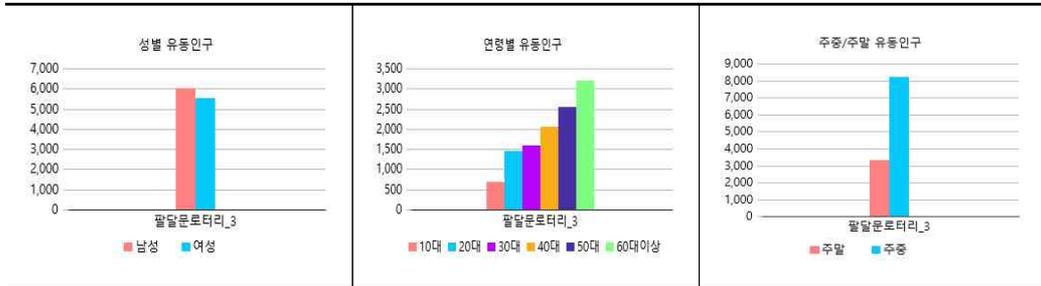
〈그림 6-15〉 팔달문로터리\_2상권 유동인구 현황



■ 팔달문로터리\_3상권

- 유동인구 11,521명 기준
- 팔달문로터리\_3상권 유동인구는 남성인구 비율이 52.2%로 여성 47.8% 보다 높은 비중을 보임
- 연령별로는 60대 이상 인구 비율이 27.8%,로 가장 많은 비중을 보이고 있으며 50대 22%, 40대 17.7% 순
- 주말(28.6%)보다는 주중(71.3%) 유동인구 비율이 높게 나타남

〈그림 6-16〉 팔달문로터리\_3상권 유동인구 현황



- 한편 제5장의 상권현황분석에서는 대중교통전용지구 대상구역이 포함되는 행궁동, 매교동, 매산동지역의 유동인구가 거주인구 감소에도 불구하고 2017년 급증한 후 일정 수준을 유지하고 있는 것으로 확인됨

### 3. 매출추이 분석

- 대중교통전용지구 주변 5개 상권 통합 매출액은 2018년 기준 상반기 월평균 2억 2,758만원에서 하반기 2억 3,443만원으로 685만원 증가 (3% 증가)
  - 업체별 월평균 매출액 기준임
- 건별단가는 상반기 대비 하반기 감소 추이를 보이고 있어 매출건수가 크게 증가한 것으로 보임 (건별단가 감소 대비 매출액 증가 고려시)
- 매출액 증가는 관광/여가/오락 분야와 숙박분야에서 두드러지게 증가함
  - 관광/여가/오락분야 매출 2,952만원 증가
  - 다음으로 음식점, 숙박업, 생활서비스업 순으로 증가
- 상권별로 볼 때 팔달문로터리\_1상권의 매출액 증가가 가장 크게 나타남
  - 팔달문로터리\_1상권 업체별 월평균 1,430만원 증가
  - 다음으로 팔달문로터리\_2상권이 상반기대비 월평균 112만원 증가
  - 나머지 수원역\_1,2상권, 팔달문로터리\_3상권의 매출은 상반기 대비 모두 하락함
- 결론적으로 수원시 대중교통 전용지구 내 5개 상권 매출액은 2018년 기준 통합적으로 증가하는 추이를 보이고 있음
- 매출건수 역시 매출액 증가 대비 건별매출단가의 감소 추이를 볼 때 증가하고 있는 것으로 확인됨
- 그러나 이러한 증가 추이는 팔달문\_1,2상권에 집중되어 있으며 나머지 상권들의 매출액은 감소 추이를 보임

- 특히 20대 젊은층 유동인구가 많은 수원역\_1,2상권 매출액 감소는 이 지역 상권이 위축되고 있는 추이를 방증하고 있음
- 이는 경제력이 있는 30대 이상 소비자를 유인할 수 있는 상권형성 노력이 필요하며, 거래 상품의 부가가치를 높일 수 있는 방안 마련 등이 필요하다는 점을 시사하고 있음
  
- 흥미롭게도 팔달문로터리\_1상권은 유동인구 수가 5개 상권 중 상대적으로 작은 비중을 보이고 있는 반면 매출액 증가가 가장 크게 나타나고 있음
  - 팔달문로터리\_1상권 유동인구는 3,754명, 가장 많은 수원역\_2상권은 21,690명
- 이는 수원시 대중교통전용지구 내 상권에서는 유동인구 자체가 매출액 변화의 가장 큰 요인으로 작용하지는 않고 있음을 나타내는 부분임
- 또한 매출액 증가추이가 나타나는 팔달문\_1,2상권의 경우 60대 이상 유동인구가 가장 높은 비중을 차지하고, 전반적으로 50대, 40대 등 고령층 유동인구가 높게 확인됨
- 즉 수원시 대중교통전용지구 대상지역은 유동인구 수, 젊은 층 유입도와 상관없이 수요자의 소비 목적, 소비상품의 부가가치, 구매력 등이 상가 매출에 더 크게 영향을 미치고 있음이 확인됨
- 특히 매출액 증가가 관광/여가/오락 및 숙박분야에서 두드러지게 나타나고 있어 대중교통전용지구 도입의 영향이 긍정적으로 나타날 수 있는 개연성을 보이고 있음

〈표 6-19〉 수원 대중교통전용지구 내 주요 상권 업종별 매출통계

(단위: 만원/ 원)

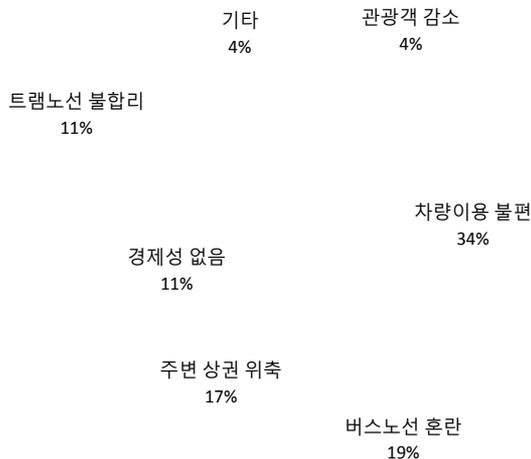
지역	업종	2018년상반기		2018년하반기	
		월평균매출	건단가	월평균매출	건단가
수원역_1	전체	2,751	27,075	2,696	25,785
	관광/여가/오락	5,921	68,089	6,801	82,502
	생활서비스	1,201	53,489	1,156	55,047
	소매	2,791	23,982	2,543	22,092
	숙박	1,254	36,797	1,927	45,015
	스포츠	2,061	115,354	1,289	81,485
	음식	2,311	22,079	2,490	21,845
	학문/교육	15,920	402,455	13,884	354,465
수원역_2	전체	4,854	28,084	4,671	27,726
	관광/여가/오락	2,368	26,134	2,024	22,509
	생활서비스	3,159	73,532	2,980	73,155
	소매	5,738	18,107	4,797	16,461
	숙박	2,574	40,944	2,916	43,148
	스포츠	3,404	920,131	2,667	816,363
	음식	4,859	27,138	4,912	27,581
	학문/교육	2,565	138,056	1,099	81,555
팔달문 로터리_1	전체	9,548	20,829	10,978	17,270
	소매	4,013	38,521	6,225	32,596
	숙박	2,415	35,009	3,359	40,897
	스포츠	712	36,034	88	28,279
	음식	3,372	45,293	3,599	39,820
팔달문 로터리_2	전체	2,320	34,642	2,432	33,709
	관광/여가/오락	868	25,587	825	23,231
	생활서비스	856	65,103	867	28,396
	소매	1,976	43,813	2,031	42,487
	숙박	4,031	32,964	3,388	36,271
	스포츠	802	142,512	577	108,344
	음식	2,169	20,867	2,476	21,566
팔달문 로터리_3	전체	3,285	25,438	2,666	19,823
	관광/여가/오락	958	23,061	1,205	24,115
	생활서비스	920	31,893	757	30,458
	소매	3,166	48,915	2,187	36,671
	숙박	542	33,561	583	30,299
	스포츠	889	322,596	892	330,408
	음식	1,792	19,935	1,951	21,239
	학문/교육	1,164	363,881	1,507	320,687
대상구역 계	전체	22,758	136,068	23,443	124,313
	관광/여가/오락	14,128	181,392	17,080	184,953
	생활서비스	8,551	259,026	9,119	227,953
	소매	14,383	170,851	11,646	145,990
	숙박	11,773	189,559	12,413	194,553
	스포츠	9,476	1,535,235	7,857	1,370,309
	음식	11,999	115,606	12,654	115,462
	학문/교육	23,790	994,933	20,023	804,926

#### 4. 소통박스 및 심층설문 결과를 통한 원도심 상권영향 고찰<sup>32)</sup>

##### 1) 원도심 상권영향 관련 소통박스 분석결과

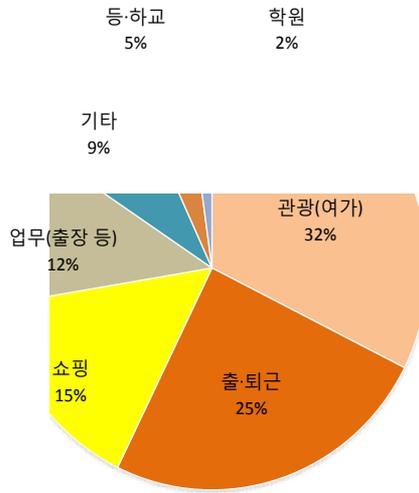
- 교통체계 변화 이후 원도심 잠재 소비자 응답
- 총 응답건수: 1,987건, 중복응답 허용
- 정책도입 반대 요인 응답빈도 705건 중 주변상권 위축을 주요 요인으로 응답한 비중은 16.6% (117건)로 도입 반대 요인의 3번째 순위를 차지함
- 1, 2위는 차량이용 불편, 버스노선 혼란 등 모두 교통이용관련 우려사항
- 정책도입시(트램) 주요 이용목적 응답빈도 1,573건 중 관광(여가) 32.4%, 쇼핑(15.1%)로 1, 3순위를 차지함
- 이는 잠재 소비자들이 트램 및 대중교통전용지구 도입시 상권이 직접적으로 위축될 것을 우려하는 비중은 낮은 반면 오히려 관광 쇼핑에 정책변화 활용도가 높을 것으로 예상하고 있는 것을 나타냄
- 즉 소통박스 분석결과 기준, 새로운 교통정책 도입시 원도심 상권은 활성화 될 것으로 기대하고 있는 것으로 보임: 잠재소비자 응답 결과 기준

〈그림 6-17〉 트램도입 반대 요인별 응답 빈도



32) 4

〈그림 6-18〉 트램도입시 주요 이용 목적 응답 비중



## 2) 원도심 상권영향 관련 심층설문조사 결과

- 교통체계 변화에 대한 원도심 상권 소상공인 및 주민, 버스업계, 택시업계 종사자 심층 인터뷰 결과 (이해당사자 응답)
  - 매산동 통장협의회, 정조로 상인연합회 회장, 장안문 인근 상권1, 택시업체, 팔달문 인근 상권1, 전통시장, 매산동 1,2, 풍림아파트 거주민, 팔달문 인근 상권2(로데오거리), 장안문 인근 상권2, 버스업계 종사자 및 주민을 대상으로 인터뷰
- 상권현황에서 유동인구 자체가 매출에 직접적인 영향이 없는 것으로 확인되는데 반해 상인들은 상권변화에 대한 이해 관심사로 유동인구 감소를 가장 우려하는 것으로 나타남
- 매산동, 버스업체, 풍림아파트 주민들의 경우 정책변화에 따른 상권변화 및 업종생계 문제를 심각하게 생각하지 않고 있으며 오히려 도로환경 등 교통관련 이슈에 집중
  - 장안문 인근 상권1, 팔달문인근 상권1, 전통시장, 주유소 상인들은 유동인구 감소에 따른 상권위축을 우려
  - 택시업체와 주유소의 경우 직접적으로 영향을 받는 업종으로, 이들 업종에 대한 구체적인 대안 제시가 필요해 보임
- 팔달문인근 상권2, 장안문인근 상권2 상인들은 정책도입으로 유동인구가 증가하고 관광이 활성화돼 상권이 활성화 될 것으로 전망함
  - 특히 관광객이 증가하고 교통환경이 개선될 것이라는 응답이 지배적으로 나타남

〈표 6-20〉 갈등환경 종합정리 1

	매산동1	매산동2	팔달문 인근 상권1	팔달문 인근 상권2	장안문 인근 상권1	장안문 인근 상권2
이해관계자	매산동 통장 20명	LPG 충전소	팔달문 인근	남문 로데오 상점가	정조로 상인연합회	장안문 인근
찬성·반대 의견	반대	반대	반대	조건부 찬성	반대	찬성
사업에 대한 이해수준	타 도시 견학경험 존재, 정보부족	온라인투표 경험으로 정보 수집	없음	구도로에 설치되는 것으로 인지	없음	불만 높음
갈등발생 가능성	매우 높음	매우 불만	매우 높음	큰도로 상인 중심으로	매우 높음	낮음
갈등표출 형태	강력항의-)시 위집회	시위집회, 항의방문 등	고강도 시위집회	시위 발생 예상	고강도 시위집회	민원-)시위 집회
갈등경험	없음	없음	없음	없음	없음	없음
갈등확산 가능성	높음	유사업종 갈등발생 가능성 높음	매우 높음	다소 존재	매우 높음	다소 존재
집단화 가능성	높음	보통	매우 높음	다소 존재	매우 높음	다소 존재
합의형성과정 참여여부	참여	참여	무응답	참여	참여	참여
입장 및 견해	· 좁은 도로폭으로 불가능 · 예산비용 대비 미미한 사업 효과	· 트램 자체는 긍정적임 · 관광지 밀집구간(구도로)에 설치해야함	· 유동인구의 감소로 지가하락과 상권매출악화 우려	· 적극 찬성하는 입장 · 관광시설 밀집구간(구도로)에 설치해야 사업효과가 큼	· 교통난은 이미 심각 · 버스 우회시 쇠퇴된 상권이 소멸될 것	· 도로환경 개선 · 유연한 도로 운영 필요
전제조건	· 전문적이고 객관적인 평가와 분석결과를 요구 · 대안도로나 도로확장 후 재논의 필요	· 전문적인 홍보와 트램대안 필요 · 향교로를 중심으로 시행되어야함	· 차량통제로 인한 피해에 대책 및 대안 요구	· 전문적인 홍보 및 의견수렴 요구 · 도로 여건 파악 및 도시재생과의 연계성에 대해 의견수렴	· 충분한 정보를 제공받은 후 결정할 문제 · 정책효과를 증명할 필요가 있음	· 적극적이고 전문적인 홍보 필요 · 긍정적인 요인을 부각시킬 수 있는 홍보체계 필요

자료: 수원시(2019) 「수원시 원도심 대중교통전용지구 및 노면전차(트램) 갈등영향 분석 용역」결과 재정

〈표 6-21〉 갈등환경 종합정리 2

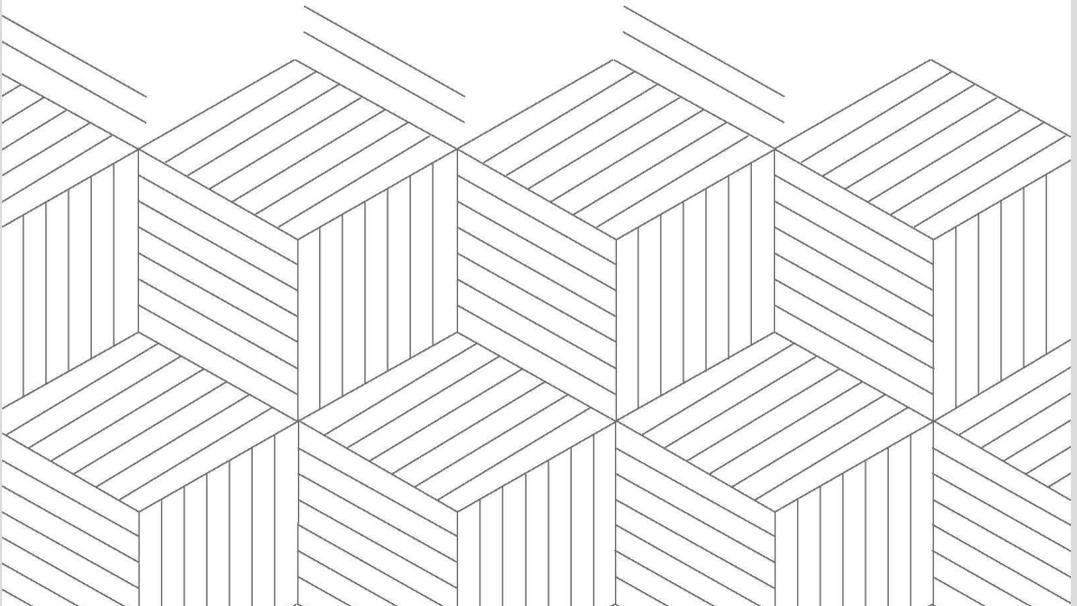
	버스업계	택시업계	전통시장	풍림아파트
이해관계자	버스업체	택시기사	전통시장 상인연합회 및 상인	거주자 주민
찬성·반대 의견	회사찬성, 개별반대	반대 (우회시 검토)	반대	반대
사업에 대한 이해수준	버스운행 중심	트램 사업 추진에 한하여 인지	전무	전무
갈등발생 가능성	높음(예상)	높음	매우 높음	정책추진 시 매우 높음
갈등표출형태	시위집회 (가능성)	시위집회	강력한 시위집회	시위집회 등
갈등경험	없음	없음	없음	없음
갈등확산 가능성	높음	높음	매우 높음	높음
집단화 가능성	주변상가와외의 집단화	높음	매우 높음	높음
합의형성과정 참여여부	참여	70%정도 불참	현재 판단불가능	관심 없음 (아직 때가 아님)
입장 및 견해	· 회사는 찬성, 그러나, 개별적으로 대부분 반대 · 노선조정에 대해 우려 사항이 높음 · 불분명한 정책추진임	· 영업활동에 침해 · 불분명한 사업목적 · 트램만 운행한다는 것 은 비현실적임	· 대안없이 트램 전용구 간설치는 비현실적 · 주민들을 위한 구체적 인 내용은 없음	· 사업목적과 타당성이 불분명함 · 현재 교통체계에 큰 불편함이 없음 · 교통체중 문제를 더욱 심화시킬 것
전제조건	· 대안 논의가 충분히 선행되어야함 · 특히 노선 조정에 대한 사전논의가 매우 필요 함	· 남문 로데오상점가 쪽 으로 우회 시 찬성 쪽 으로 검토 · 이외에 다른 대안 제시 필요	· 타 교통수단과의 연계 성을 해결한 뒤 다시 논의해볼 문제 · 점진적으로 차량통제 여부를 판단해야함	· 거주자들은 정책에 대 한 정보가 전문하기 때문에 이에 대한 홍 보가 필요

자료: 수원시(2019) 「수원시 원도심 대중교통전용지구 및 노면전차(트램) 갈등영향 분석 용역」결과 재정리



# 제7장

## 결론 및 시사점





## 제7장 결론 및 시사점

- 국내·외 사례를 살펴보면 전반적으로 노면전차 노선은 수원시 대비 연장이 긴 반면 대중교통전용지구의 연장은 수원시 보다 짧게 구성되어있는 것으로 나타남
  - 수원시 대중교통전용지구(예정): 3.4km, 가장 길게 예정
  - 해외 대중교통전용지구: 0.8km(최단)~2.6km(최장)
  - 국내 대중교통전용지구: 0.55km(최단: 연세로)~1.05km(최장: 중앙로, 부산 0.74km)

〈표 7-1〉 수원, 대구, 연세로 대중교통전용지구 대상지 비교

구분	수원시 (예정)	대구 중앙로	연세로	
1) 대중교통전용지구 길이	3.4km (트램구간 6.5km)	1.05km	0.55km	
2) 대상상권 총 면적	430,943㎡	944,126㎡	191,765㎡	
3) 상권 내 주거인구	2,613명	3,523명	1,152명	
4) 상권 내 직장인구	11,840명	48,311명	12,035명	
5) 상권 유동인구	57,951명	173,388명	74,429명	
6) 상권 내 업소 수	2,788개	4,733개	1,113개	
7) 아파트 1m <sup>2</sup> 당 기준시가	38,822,899원	10,437,514원	82,124,190원	
8) 정책만족도		만족	만족	
9) 상권영향	9-1) 매출액	상권활성화	증가	증가
	9-2) 매출건수		증가	증가
	9-3) 방문객수		증가	증가

\* 주: 2)~7) 수원시는 구역 5개 상권만을 대상으로 함(매교동 구역 제외), 중앙로와 연세로는 대중교통전용지구 상권 통합

- 대구 중앙로와 연세로의 경우 대중교통전용지구 도입 이후 모두 매출액, 매출건수가 증가하고 방문객이 증가하는 등 상권이 활성화되는 긍정적인 영향이 나타남
- 해외사례의 경우도 일부 실패의 명확한 이유가 있는 경우를 제외하고는 도입 이후 관광

활성화와 매출액 증가 등 상권에 긍정적인 영향이 확인됨

- 수원시의 경우 아직 정책 수행 이전으로 상권영향을 확인할 수는 없으나 대상지역의 특성을 감안할 때 정책도입 이후 장기적으로 상권 활성화에 기여할 것으로 전망됨
    - 수원시 상권의 경우 유동인구수가 바로 매출액 증가로 이어지지는 않고 있어 단기적으로 유동인구 변화에 따른 급작스러운 매출액 변화는 크지 않을 것으로 전망됨
      - 물론 장기적으로는 유동인구가 상권에 영향을 미치고 매출액 변화로 이어질 수 있어 이를 위해 구획확정시 공사 기간을 최소화하고 변화에 대한 시민 공감대 형성, 관광 활성화를 위한 홍보, 문화행사 확대 등 유동인구를 회복하고 증가시킬 수 있는 방안 마련이 필요함
  - 또한 수원시 상권은 대구 중앙로 상권과 유사하게 고령층 유동인구 비율이 높게 나타나며 이들의 매출액 기여도가 높은 특성이 있음
    - 팔달문로터리\_1,2,3상권은 대상구역 5개 상권 중 유동인구 수가 작고 고령자 유동층이 가장 많은 지역인 반면 매출액 비중은 높고 매출건수 및 매출액 증가 추이가 나타나는 상권임
  - 특히 대상 상권 현황 중 관광, 여가, 오락, 숙박분야 매출액 증가가 음식업 및 생활 서비스업 대비 높게 나타나는 특징을 보이고 있음
  - 이러한 특징은 정책 도입시 대중교통 이용자가 증가하고 상권이 활성화될 개연성을 보여주는 부분임
    - 정책도입으로 해당 구역 교통체증과 주차난 문제가 해소되어 접근성이 개선됨으로써 이 지역을 찾는 관광객과 젊은 층 이용자가 늘어, 이로 인해 상가 이용자 수 증가, 매출액 변화에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
  - 매출변화 이외의 긍정적인 영향, 지역 이미지 개선, 환경개선, 관광 활성화, 지역 활성화 등이 이루어진다면 상권 활성화는 시차를 두고 자연적으로 실현될 수 있을 것으로 기대됨
- 
- 이러한 상권에의 긍정적인 영향은 노면전차 도입 및 대중교통전용지구 도입이 성공적으로 이루어질 것을 전제로 할 경우 가능하며, 다음과 같은 부분을 고려할 필요가 있는 것으로 보임
    - 상권영향 고찰 과정에서 다음과 같은 시사점이 도출됨
  - 노면전차 노선은 점차 확대해 나가는 것이 바람직해 보이며 그 구간 내에 일반차량의 통행을 허용하는 방법을 고민해 볼 필요 있음
    - 노면전차 구간은 전 구간을 통제하지 않더라도 일반교통 통행량이 자연적으로 줄어들게 됨

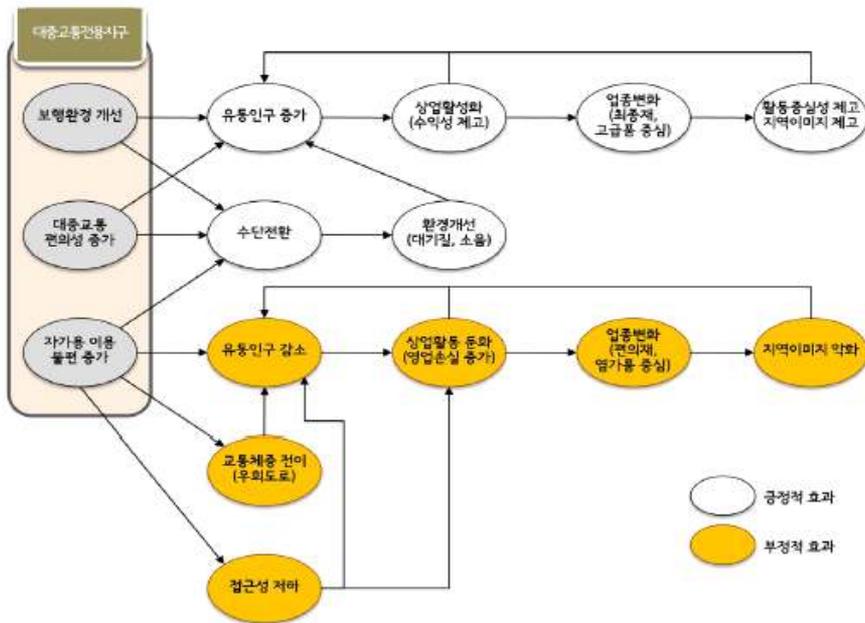
- 대중교통전용지구의 경우 국내·외 사례 대비 구간 총 길이가 상대적으로 긴 것으로 나타남에 따라 구역 조정 등 연장에 대한 재고가 필요해 보임
  - 대중교통전용지구 구간이 너무 길 경우 대상 구역을 회피해 상권이 위축되는 악영향이 나타날 수 있음
  - 대상구역 내 영향 상권 범위 역시 너무 넓게 분포하고 있음
- 따라서 대중교통전용지구의 대상 범위를 교동사거리에서 팔달문, 장안문 구간으로 축소하거나 일부지역을 대상으로 시범운영 후 확대 운영하는 방안을 고려해볼 필요 있음
- 트램 운행구간은 동일하게 두되 버스와 트램전용 대중교통전용지구 범위를 화성행궁과 근접하고, 현재 상권 내 교통혼잡, 주차문제가 가장 심각한 구간이자 상권분석에서 확인된 바와 같이 대중교통 이용률이 높은 고령 유동인구가 많은 교동사거리~팔달문~장안문구간만을 대상지로 재고해 볼 필요 있음
  - 이 경우 팔달문로터리\_1,2,3상권이 가장 큰 영향을 받게 됨
- 특히 해당 구역 팔달문로터리\_1,2,3상권은 유동인구 수 자체가 상권 매출액에 크게 영향을 미치고 있지 않았으며 고정 수요층을 확보하고 있는 지역으로, 교동사거리에서 팔달문, 장안문 구간만을 대상으로 할 때 정책의 효과가 더 높게 나타날 가능성이 있음
  - 공사기간 등 단기적인 유동인구 변화가 상가 매출 변화에 크게 영향을 미치지 않을 것으로 보임
  - 오히려 동구역 교통문제 해소로 전통시장, 로데오거리 등을 찾는 연령층이 다양해 질 수 있으며 화성행궁으로의 접근성 또한 높아져 관광객 유입 등 장기적으로 상권 활성화를 기대할 수 있음
    - 심층설문에서도 해당 지역의 경우 정책도입 이후 관광객이 증가하고 교통환경이 개선 될 것으로 보는 응답 비중이 높게 나타남
  - 물론 이를 위해 대중교통전용지구에서 화성행궁, 주변상권으로 연결되는 진입로, 연결도로, 우회도로 등 주변 환경 개선과 연결성 확보를 위한 추가적인 사업이 동시에 마련되어야 함
- 대상 이해자간 갈등문제 해소에도 적정: 축소된 구간에는 주유소 등 대중교통전용지구화에 따른 직접적인 영향을 받는 상가가 적고 택시업체들의 반발도 기존노선 대비 줄어들 것으로 예상됨
- 본 제언에 대해서는 당연히 구간 축소 및 변동된 구간에 대한 교통관련 전문평가가 선행되어야 하며 상권영향의 측면에서 도출된 시사점임을 밝힘

- 기존 노선을 유지할 경우에는 버스전용 혹은 트램전용만으로 운영을 제한하지 말고 버스와 트램 혼합형 대중교통전용지구를 도입하는 것이 이상적일 것으로 보임
  - 한 가지 형태로 제한해 이동성이 떨어질 경우 장기적으로 대상구역 이용자가 줄고 유동인구가 감소해 지역이 쇠퇴하고 상권이 위축될 가능성이 있음
  
- 대중교통 우선지구를 운용 후 점차 전용지구화를 추진하는 것도 방법임
  - 일반차량 통행시간에 제한을 두는 방식, 혹은 통행세를 부과하는 방식을 트램과 버스 혼합형 전용지구 내에 도입한 후 점진적으로 완전히 전용지구화를 추진
  - 이러한 완충 시간을 통해 시민들에게 대중교통 전용지구를 홍보하고, 적응할 수 있는 시간을 제공함으로써 제도도입에 대한 긍정적 인식이 확대되고 이해자간 갈등을 완화시킬 수 있는 계기가 될 수 있음
  - 대중교통전용지구의 효율성을 경험하고 그 구간에 대한 인지의 시간이 마련됨에 따라 자연스럽게 일반교통량이 감소하고 점차 대중교통전용지구가 정착되는 계기가 될 것임
    - 화성행궁 등 주요 관광지, 수원의 특색이 살아 있는 전통시장 등을 이용하는데 접근성이 개선되는 것을 체험할 수 있게 됨
  
- 한편 심층인터뷰 과정에서 응답자 대부분이 해당 사업 자체를 자세히 알지 못하고 있는 문제점이 확인됨에 따라 사업에 대한 홍보와 정보 공유 노력이 절실한 것으로 평가됨
  - 사업에 대한 이해가 부족한 상황에서 자의적으로 응답함<sup>33)</sup>
- 공유하는 사업 정보에는 우회도로망 계획, 보상안 등 디테일한 계획이 포함되어야 함
  - 디테일한 계획 하에 조감도를 작성해 시민들과 공유, 사업에 대한 공감대를 형성할 필요 있음
    - 도로이용형태, 승하차지점, 통행과의 연계성, 주변우회도로 안 등을 상세히 제시
  - 공사기간 중 상가 보상, 주유소 등의 전업 보상안 등을 제시해야 함
  
- 이상의 노력을 통해 최종적으로 대중교통전용지구에 대한 긍정적 기대효과에 대한 인식을 제고시키는데 정책 방향성을 두고 사업을 추진할 필요 있음
  - 고준호 외(2012)는 대중교통전용지구 기대효과의 긍정적 효과가 보행환경개선과 대중교통편의성 증가로 인해 나타난다고 봄
  - 먼저 보행환경개선 효과로 유동인구증가, 상업활성화(수익성 제고), 업종변화(최종재,

33) 시민들이 사업에 대해 깊이 이해하고 필요성을 인지한 이후 잠재 수요자 및 상인들을 대상으로 상권영향 자체에 대한 분석을 추가적으로 진행할 필요 있음

- 고급품 중심), 활동 중심성 제고 및 지역 이미지 제고 효과가 나타나고, 이는 다시 유동인구 증가의 긍정적 효과로 이어지는 선순환을 유발한다고 주장
- 대중교통 편의성 증가는 유동인구를 증가시켜 동일한 효과를 유도하게 되며 교통수단의 전환을 통해 환경개선(대기질, 소음 등)이 일어나고 이 역시 유동인구 증가로 이어지는 선순환을 유발할 수 있다고 봄
  - 따라서 선순환을 촉진하고 부정적 효과를 줄이는데 정책 방향성을 둘 때 수원시 대중교통전용지구 도입의 성공적인 안착이 이루어질 것으로 기대됨
  - 자가용 이용 불편 증가로 인한 부정적 효과의 악순환 고리 역시 반대급부로 발생할 수 있음을 고려해 이를 줄이고 긍정적 효과 확대에 정책 방향성을 두고 사업을 추진할 필요

〈그림 7-1〉 대중교통전용지구 기대효과의 선순환과 악순환 전개도



자료: 고준호 외(2012) 전제

- 한편 본 연구는 교통체계 변화에 따른 원도심 상권영향의 고찰 단계로, 후속연구를 통해 상권변화 가능성을 추정하는 심층 분석 단계가 필요할 것으로 여겨짐
  - 현재 이용자 및 잠재 고객층 등을 대상으로 상가이용 수요조사, 선호도 조사 등 상권영향분석에 집중된 심도 있는 추가분석 진행
  - 표본 범위 및 수를 다양화하고 사업에 대한 충분한 설명을 진행한 뒤 설문을 진행

- 설문지 문항에 수원시 원도심의 특성이 반영될 수 있도록 문항을 개발하는 등 상권 영향분석의 정확도를 높이는 방향으로 후속연구를 진행할 필요
- 이를 통해 교통체계변화에 따른 원도심 상권변화의 가능성을 추정해 보고 원도심 상권이 나아갈 방향성 제안 등 시사점 도출에 활용

## | 참고문헌 |

## 〈학술자료〉

- 고준호(2015), 대중교통전용지구:연세로 대중교통전용지구(transit mall) 조성사업, 서울연구원
- 고준호·이창·김태형·심진섭(2012), 서울형 대중교통전용지구 도입 연구, 서울시정개발연구원
- 김상신·이수진(2014), '걷고 즐기고 꿈꾸는 거리' 신촌 대중교통전용지구 조성, 대한토목학회지, 제62권 제2호, pp.34-35
- 김승남·박예슬(2015), 서울특별시 업무협약 체결, 건축도시공간연구소(AURI)
- 김승준·이유화(2010), 서울형 신노면전차 기능 및 위계정립 연구, 서울시정개발연구원
- 김숙희·이승규(2014), 생태교통 수원 2013 사업지역의 마을환경 만족도 분석, 교통기속과정책, 11권 4호(통권 50호), pp.64-72
- 김숙희(2014), 수원시 대중교통전용지구 타당성 및 기본계획수립, 수원시
- 김영국(2015), 대중교통전용지구를 통한 도시재생 활성화 방안 연구, 한국교통연구원
- 김준광(2018), 메인 스트리트 전체가 차량접근 통제된 '보행자 천국', 세계도시동향, 437호, pp. 20-22
- 김현·김효은·김진경(2015), 2015 EKC컨퍼런스 전시회 참가 및 논문발표, 한국교통연구원
- 교통과학연구원(2017), "무가선 저상트램 국내·외 추진사례, 글로벌 신기술 동향분석 News Letter 2017.03. 제 8호
- 박용재(2015), 유럽의 트램(Tram) 운영사례 조사 결과, 대전광역시 민·정·학·관 공동시찰단
- 수원시(2019), 수원시 대중교통전용지구 및 노면전차(트램) 갈등영향분석
- \_\_\_\_\_ (2014), 2030년 수원시 도시기본계획
- 안정화·김훈(2012), 신노면 대중교통시스템 도입에 관한 연구 - 트램을 중심으로, 한국교통연구원
- 이상용(2014), 동천로 대중교통전용지구 조성, 국토해양부 주관 대중교통전용지구와 도시재생사업 정책토론회 발표자료
- 이신해(2013), 프랑스 Strasbourg의 지속가능한 교통체계, 서울연구원
- 이연수·박현신·유승환·강준모(2014), 캠퍼스상권 매출액에 영향을 미치는 입지요인 분석, 서울연구원
- 이은진·이상국·이동현·구자균·최치국(2007), 부산시 대중교통전용지구 시행방안 연구, 부산발전연구원
- 정현영·이상용·임성범(2016), 시민 만족도 분석을 통한 대중교통전용지구 도입 평가 연구, 대한교통학회지, 제 34권 제 4호, pp. 330-340
- 한우진(2015), 홍콩의 2층 트램, 한국철도학회, 18권 1호, pp.78-85

황현철(2017), 무가선 저상트램 실증 연구개발 기획연구, 한국철도기술연구원  
Eco Japan(2011), 친환경 노면전차(LRT), 경제 활성화 효과로 일본에서 각광, 신성장동력

〈기관 홈페이지 및 인터넷 사이트〉

수원시청 홈페이지 <http://www.suwon.go.kr/index.do>

우리역사넷 <http://contents.history.go.kr/front>

<http://info.hanatour.com/dest/content/place/30?contentID=1000047355101>

<https://blog.naver.com/gassembly/220924702346>

〈통계자료〉

경기도상권영향분석서비스(<http://sbiz.gbsa.or.kr>)

소상공인시장진흥공단 상권분석(<http://sg.sbiz.or.kr>)

〈언론보도〉

경인매일, <http://www.kmaeil.com/news/articleView.html?idxno=6052>, /2006/10/2

권오탁, [매력만점, 경기도 전통시장을 가다] 14. 수원 남문로데오시장, 경기일보, 2018년 3월 28일

<http://www.kyeonggi.com/news/articleView.html?mod=news&act=articleView&idxno=1459306>

김동초, “남문로데오 시장으로 오세요”, 새수원신문,

<http://www.newsuwon.com/news/articleView.html?idxno=2847>

\_\_\_\_\_, “수원역 매산로 테마거리 시장은?”, 새수원신문,

<http://www.newsuwon.com/news/articleView.html?idxno=2894>

김윤지, 과거와 현재가 공존하는 ‘향교로 테마거리’를 거닐다, e수원뉴스,

<http://news.suwon.ne.kr/?p=46&viewMode=view&reqIdx=201905040151030750>

김해령, 수원 못골종합시장 ‘놀러와요 시장’ 앱 서비스 개시, 경기일보, 2019년 5월 8일

<https://www.kyeonggi.com/news/articleView.html?idxno=2096892>

서울특별시 보도자료 (2014)

수원타임즈, 수원타임즈가 선정한 수원시 상권 TOP10, 수원타임즈 연구소,

<http://swtimes.co.kr/index.php/2019/05/16/sw190516001/>

이달호, 정조의 화성 신도시 건설(10) 정조가 이룬 ‘지역개발 혁명’, 화성 신도시, 현장언론, 2016년 8월 5일

이상훈, 수원 매교동·인계동 주택 재개발...2022년 1만 가구 ‘미니 신도시’로, 경인일보, 2018년

5월 24일

<http://m.kyeongin.com/view.php?key=20180523010008553#rs>

임은희, 세계 최대용량 배터리 장착 '무가선트램' 등장, HelloDD, 2018년 12월 14일

<https://hellodd.com/?md=news&mt=view&pid=39962>

정자연, 왓자지껄~ 상권부활 꿈꾼다... 수원 팔달문, 예술·문화거리 변신, 경기일보,

<http://www.kyeonggi.com/news/articleView.html?mod=news&act=articleView&idxno=1305525>

최경수, 英, 스코틀랜드, 에딘버러 노면전차 58年만에 부활, 레일종합뉴스, 2014년 6월 11일

<http://www.itrailnews.co.kr/news/article.html?no=12733>

최영재, 10. 팔달문 시장, 경기신문, 2012년 4월 15일

하주성, 경기도 전통시장을 찾아가다(21) - 수원 팔달문 시장, T뉴스타워, 2016년 5월 30일

<http://www.newstower.co.kr/news/articleView.html?idxno=36757>

<http://www.kgnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=302241>



| 저자 약력 |

양은순

경제학박사

수원시정연구원 도시경영연구실 연구위원(현)

E-mail : nell7508@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「수원산업단지 발전 방안 연구」 (2018, 수원시정연구원)

「민간투자사업 적격성 분석을 위한 수원시 재정건전성 분석」 (2018, 수원시정연구원)

「법인세 인상의 재정 및 거시경제 효과에 대한 동태적 분석」 (2017, 경제학연구)

「Macroeconomic shocks and stock market returns: the case of Korea」 (2017, Applied Economics)

김숙희

공학박사

수원시정연구원 도시공간연구실 연구위원(현)

E-mail : sukheek@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「시티투어 서비스 만족도가 재이용의사에 미치는 영향분석: 수원 시티투어 중심으로」 (2018, 대한교통학회지 Vol.36 No.2, 86-97)

「AHP와 ANP 중심의 다기준 의사결정 기반 생태교통정책 평가체계에 관한 연구」 (2017, 대한교통학회지 제35권 제3호, 183~196쪽)

「대중교통 접근성이 카셰어링 이용수요에 미치는 영향」 (2016, 한국ITS학회논문지 제15권 제4호 통권 66호 pp.1-11)

한수민

수원시정연구원 도시경영연구실 위촉연구원

