| SRI-전략-2023-03 |

수원시 생태교통 정책의 성과평가 및 발전방향 연구

(수원시 생태교통 마을 중심으로)

A Study on the Performance Evaluation and
Development Direction of EcoMobility Policy in Suwon City
(Focused on Suwon EcoMobility Village)

김숙희

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE

연구요약

연구목적

- ‘생태교통 수원 2013’ 시행 이후, 10년간 행궁동 생태교통 마을의 실태분석에 따른 데이터 기반 정량적 평가, 시민 설문의 정성적 평가를 통해 생태교통 정책 성과를 평가하고자 함
- 생태교통 정책 성과평가를 기반으로 행궁동의 지속가능한 생태교통 마을의 발전방향을 제시하고자 함

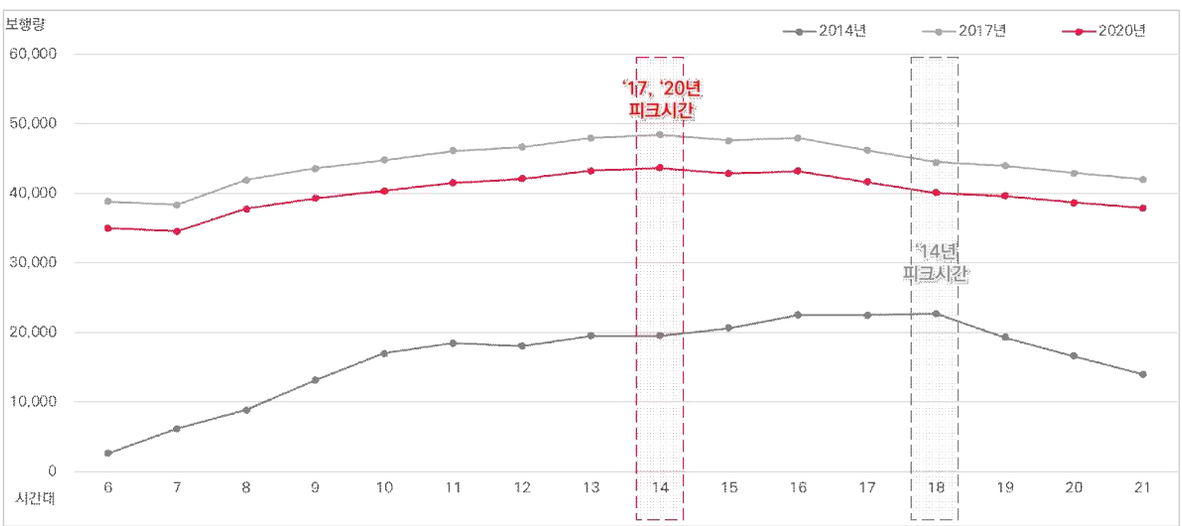
주요 내용 및 결과

- 2013년 9월 행궁동 일대 ‘생태교통 수원 2013’ 추진 후 10주년을 맞이하는 시점에서 생태교통 사업 대상지인 행궁동 마을의 정량적·정성적 분석을 통한 생태교통 정책의 성과를 평가함
  - ‘생태교통 수원 2013’은 ‘13년 9월 신풍·장안동 대상으로 친환경적이고 지속가능한 교통체계로 구성된 교통수단으로 재현 및 체험을 통해 전 세계와 그 경험을 공유하는 행사를 진행함
  - 생태교통사업 후 10년간의 데이터를 활용한 정량적 분석과 거주자·방문객 대상 설문조사를 활용한 정성적 분석을 실시함
- (정량적 분석) 단독주택이 근린생활시설 변경으로 행리단길 등 상업지역 활성화로 방문 인구가 급증하였으며, 이에 기존 구도심 기능에서 수원 명소로 각광받고 있어 행궁동 생태교통 마을이 더욱 성장할 것으로 전망됨
  - ‘생태교통 수원 2013’ 사업 후 10년간(‘13~’23년)의 데이터를 분석하여 사업 효과를 정량적으로 분석함
  - (사회·경제적 변화) 행궁동 거주 인구는 연평균 -1.69%로 지속적으로 감소하는 반면, 종사자 수는 연평균 2.97%로 대체로 증가하는 추세임
  - (건물 용도 변경) 건물 용도변경은 총 332건으로, 단독주택은 231건에서 5건으로 급감하였으며 대부분 근린생활시설로의 변경이 다수 발생함
  - (표준공시지가 변동) 행궁동 표준공시지가는 대부분 상승하였으며, 그 중 생태교통사업 대상지인 신풍동 4.14%, 장안동 4.66%로 크게 평균 공시지가 변동이 발생함

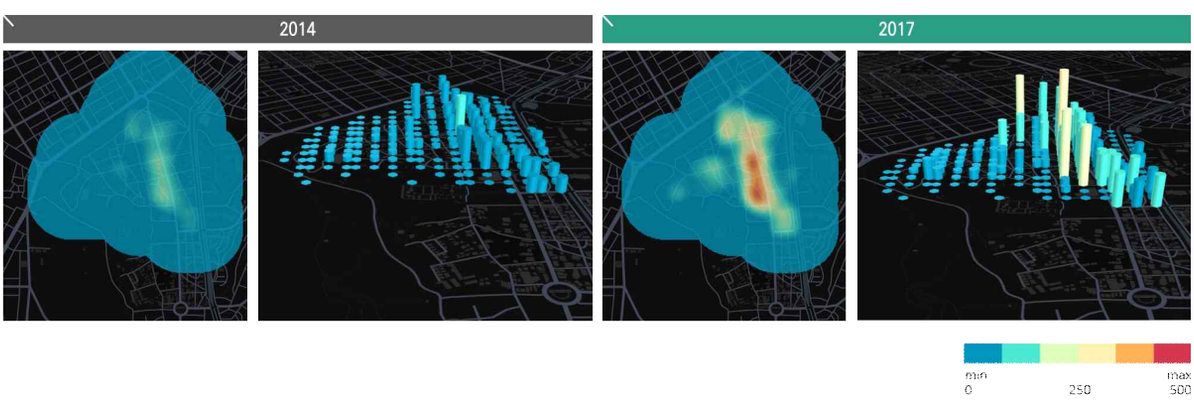
○ (보행 활동인구 변화) 식음료업태 변경으로 인해 외부방문인구 증가하여 보행 활동인구가 약 2배 이상 급증하였으며, 특히 14~18시에 집중됨

- 보행활동인구 '14년 261,319명 대비 '17년 711,630명, '20년 641,203명으로 전체 약 2배 이상 상승함('14년 대비 증감률 : '17년 172.3%, '20년 145.4%)
- 또한 오전 6시 기준 약 14배 급증한 원인은 상업용도 변경에 따른 물류 활동인구 증가로 기인한 것으로 보임('14년 2,649명 → '17년 38,817명, '20년 34,976명으로 급증)
- 행궁동 유동인구 첨두시간은 '14년 기준으로 18시였으나 '17년, '20년은 14시로 변동되었으며, 이는 거주지에서 식음료업태 변경에 따른 외부방문인구가 증가한 것으로 판단됨
- 이는 평일 데이터 분석 결과로 주말의 경우 보행활동인구가 더욱 많이 늘어났을 것으로 예상됨

〈연도·시간대별 유동인구 추이〉



〈장안·신풍동 연도별 보행 활동인구〉



- (카드 매출액 변화) 팔달문·지동시장 등으로 인해 주로 60대 이상의 여성이 생활부문에서 카드 소비가 많이 발생하였으며, 그 뒤로 20~30대 여성의 카드 소비가 다수 발생함

□ (정성적 분석) 반면 방문차량 증가로 인한 교통혼잡, 불법주차의 보행로 방해 등 차량-보행자간 상충이 발생하여 보행자 안전 문제가 대두되며, 이에 보행자 중심의 정책을 시행해야한다고 응답함

- 생태교통 마을 만족도 및 발전방향을 도출하기 위해 거주자와 방문객을 대상으로 조사함
- (생태교통 마을 환경 만족도) 대중교통 이용에 대해 대체로 만족하는 의견이나, 도로 및 주차 관련 만족도는 매우 낮은 것으로 나타남
  - 가장 높은 만족도 : 대중교통 이용 환경 (거주자 4.8점/7점, 방문객 5점/7점)
  - 가장 낮은 만족도 : 도로 이용 환경(거주자 2.2점/7점, 방문객 3.6점/7점)
    주차 이용 환경(거주자 2.5점/7점, 방문객 3점/7점)

〈생태교통 마을 환경 만족도〉

단위 : 점(7점 만점)

순위	거주자		방문객	
	항목	만족도	항목	만족도
1	대중교통 이용 환경	4.8	대중교통 이용 환경	5
2	야간 조명시설	4.6	야간 조명시설	5
3	쉼터 및 공원조성	4.5	쉼터 및 공원조성	4.9
4	지역 내 미관	4.1	지역 내 미관	4.6
5	대기 환경	3.9	대기 환경	4.4
6	보행 환경	3.7	보행 환경	4.3
7	자전거 이용 환경	3.6	소음 환경	4.1
8	소음 환경	3.3	자전거 이용 환경	3.9
9	주차장 이용 환경	2.5	도로 이용 환경	3.6
10	도로 이용 환경	2.2	주차장 이용 환경	3

- (불편수준) 생태교통 마을에서 도로 및 주차 환경에 대한 문제가 가장 심각한 것으로 판단하여 그와 관련된 불편수준을 조사한 결과, 불법주차, 외부(방문)차량, 주차이용에 대한 불편수준이 매우 높은 것으로 나타남
  - 불법주차와 마을방문(관광)차량 : 거주자 5.7점/7점 동일, 방문객 5.3점/7점 동일
  - 불법주차와 마을방문 차량의 불편수준은 거주자와 방문객 모두 대체로 5점대로 높게 나타남

〈생태교통 마을 불편수준〉

단위 : 점(7점 만점)

순위	거주자		방문객	
	항목	불편수준	항목	불편수준
1	불법주차	5.7	불법주차	5.3
2	마을 방문(관광)차량	5.7	주차장 주차면수	5.3
3	주차장 주차면수	5.6	보행 시 통행차량	5.1
4	주차장 접근성	4.6	공영주차장 위치	4.6
5	공영주차장 위치	4.4	주차장 접근성	4.6

- (생태교통 마을 발전방향) 생태교통 마을 운영 시 보행·자전거·대중교통 이용 환경 개선이 필요하며, 차량 진입 최소화 및 차 없는 거리 운영에 긍정적으로 응답한 것으로 보아 보행자 중심의 정책을 선호하는 것을 알 수 있음

  - 차 없는 거리 운영 방안 : 매주 주말 '화서문로+신풍로23길+정조로841길' 구간 정례화

- (사회경제적 및 주요 항목에 따른 차이분석) 생태교통에 대한 인지정도가 높을수록 마을 만족도, 사람중심정책 인식 및 수단전환 기여도 수준이 높으며, 생태교통의 영향을 극대화하기 위해 생태교통 인식 및 인지도를 향상시키는 방안 모색이 필요함

□ (지속가능 생태교통 마을 발전방향) 위 결과를 바탕으로 지속가능한 생태교통 마을을 운영하기 위한 발전방향을 '대중교통 이용 환경 증진', '자동차 통행 관리', '친환경 기반 녹색교통 육성' 크게 3가지로 제시함

- 편리한 대중교통 이용 환경 및 방문객의 수단전환을 유도하기 위해 대중교통 이용 환경 증진이 필요하며, 이를 위해 대중교통 연계체계 구축 및 인프라 개선 방안을 제시함

- 보행자 안전 확보를 위해 차량 진입을 최소화하는 자동차 통행 관리가 필요하며, '차 없는 거리' 운영(행사 정례화, 마을 외곽 공영주차장, 순환셔틀버스), 교통체계지능화(ITS) 방안을 제시함

- 생태교통 취지에 맞는 '사람 중심 생태교통' 조성을 위해 친환경 기반 녹색교통 육성이 필요하며, 녹색교통진흥지구 도입, 도로 공간 재편을 통한 보행 및 자전거 이용 환경 개선방안을 제시함

정책제언

□ 자가용에서 대중교통으로 주요 통행수단 전환을 유도하기 위해 대중교통 이용 환경 증진이 필요

○ 거주자 및 방문객 대상 설문결과에 따르면 생태교통 추진 시 편리한 대중교통 이용 환경 조성이 가장 필요하다고 도출됨

○ 생태교통 마을과 대중교통 연계를 위해 공유자전거·킥보드 등 다른 이동수단을 연계하여 대중교통 이용수요권역을 확대할 필요가 있음

○ 스마트 쉘터, 태양열 핸드폰 충전기 등과 같은 대중교통 이용 편리성을 증진시키는 대중교통 인프라 개선이 필요함

□ 마을 내 자동차 통행 관리를 위해 차 없는 거리, 교통체계지능화(ITS) 사업으로 차량 진입 최소화 필요

○ 기존 일회성으로 운영하는 차 없는 거리를 정례화하여 보행중심 도로 조성이 필요함

- 차 없는 거리 운영 시기·범위 설문결과, 매주 주말 '화서문로+신풍로23길+정조로841길' 적합

○ 기존 주차장을 마을 외부로 이전하고 마을 내부까지 이어지는 셔틀버스를 운영하여 마을 내 보행으로 접근하도록 유도할 수 있음

○ 지속가능한 자동차 통행 관리 방안 중 행궁동 내 통과차량 파악을 위한 자동차 통행관리시스템 구축이 필요하며, 마을 외부 주차장에 스마트 주차정보시스템을 통해 효율적으로 편리하게 이용함으로써 불법주·정차 및 차량 진입 최소화할 수 있을 것으로 보임

□ 생태교통 마을 내 '일방통행' 통행체계 도입하는 방안에 대해 검토 필요

○ 설문결과에 따르면, 생태교통 마을에 일방통행 통행체계가 가장 적합하다고 응답하였으며, 그 뒤로 저속구간과 함께 운영되어야 한다고 응답함

- 일방통행 약 31%, 일방통행·저속구간 모두 시행 약 25% 응답

○ 일방통행제의 타당성 및 실효성 검토를 통해 통행체계 재정비 방안을 마련해야 함

○ 일방통행만 도입할 경우, 차량 속도가 높아질 우려가 있으므로 교통정온화 기법과 함께 도입이 필요할 것으로 사료됨

- 교통 정온화 : 차량 속도를 줄여 보행자 및 자전거 이용자의 도로 이용이 안전하고 편리하게 만들고, 소음이나 대기오염으로부터 생활권을 보호하는 기법

□ '차 없는 거리'에 대한 단계별 정책 로드맵을 구축하여 점진적으로 확대 추진

○ 차 없는 거리 운영과 관련하여 정책별 우선순위 도출 등 실현가능한 정책을 수립

- 체계적인 운영을 위해 단기, 중장기로 구분하여 단계별 확대 추진
  - '차 없는 거리' 단기(안)
    - 매주 주말 특정도로에 대한 차 없는 거리 정례화
    - 주말동안 마을 내 주차장 이용 시 요금 상승하여 통행수요관리
    - 수원시 지역화폐 연계를 통한 외부주차이용 활성화
    - 마을 외곽 주차장과 마을 내 주요 축 및 지점을 연결한 무료셔틀 운행
  - '차 없는 거리' 중장기(안)
    - 마을 전체 대상으로 차 없는 거리 추진
    - 마을 외부 공영주차장 추가 구축
    - 차 없는 거리 운영을 위한 차단기 설치 (마을 주민 등록차량만 통행 허가)
    - 자율주행 무료셔틀운행 및 노선 확대

□ 차 없는 거리 등 생태교통 행사 참여를 독려하기 위한 지속적인 생태교통 마을 홍보가 필요함

- 생태교통 인지 여부에 따라 생태교통 영향에도 차이가 존재함
- 생태교통 교육 및 홍보를 통해 생태교통 사업으로 인한 변화를 체감하여 주민의 생활권 만족도가 향상되어 생태교통 운영에 시민 협력을 이끌어 낼 수 있을 것으로 기대됨
- 방문객 대상의 생태교통 홍보를 통해 사람중심정책에 대한 인식 향상뿐만 아니라 친환경 이동수단 전환을 유도할 수 있을 것으로 예측됨

□ 생태교통 취지에 맞는 녹색교통진흥지구 운영 내용을 고려하여 도입 필요

- 녹색교통진흥지구는 탄소배출 및 교통혼잡이 심한 지역에 대한 녹색교통대책으로, 생태교통 마을인 행궁동 지역 여건 및 특성에 맞는 운영 내용 검토가 필요함

□ 생태교통 이미지 극대화 및 보행중심 마을 조성을 위해 도로다이어트를 통한 보행공간 확대 및 자전거 이용 환경 개선이 필요

□ 주차문제 해결을 위한 거주자 우선 주차면 활용

- 수원시 거주자 우선 주차면은 대부분 야간시간에 배정을 받아 운영이 되고 있어, 주간시간에 비어 있는 주차면은 누구나 활용 가능함
- 행궁동의 경우 상업 종사자가 주간에 비워있는 주차면을 무료로 이용하고, 야간에 배정 받은 거주자 우선 주차면을 활용하고 있어, 실제 거주자는 거주자 우선 주차면 활용에 어려움 존재함

- 거주자 우선 주차면은 거주민에게 먼저 배정하고, 행궁동내에서는 시간대별 거주자 우선 주차면을 활용한 탄력주차제 도입을 검토할 필요가 있음

□ 생태교통 마을의 교통분야 개선과 더불어 도시계획 분야에 대한 장기적 방향 모색 필요

- 생태교통 사업 이후, 행궁동은 거주자가 감소하는 반면 종사자 수는 증가하는 추세를 보임
- 문화재 관광특구 지정으로 상업시설의 루프탑 등 허가제를 신고제로 변경됨에 따라 지속가능한 생태교통 마을의 유지하는데에 한계가 존재함
- 행궁동의 건축물 용도변경에 따르면 상업시설 확대로 인한 결과이며, 장기적인 측면에서 거주민에게 초점을 두기보다 지역경제 활성화 측면으로 바라볼 필요가 있음
- 지속가능한 생태교통 마을을 유지하기 위해서 지구단위계획 수립을 통한 용도제한 등 검토 가 필요함

주제어: 생태교통, 생태교통 수원 2013, 행궁동, 생태교통 성과, 생태교통마을 만족도

차례

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적 ····· 3
제2절 연구의 범위 및 방법 ····· 4

제2장 문헌분석

제1절 생태교통 개념 ····· 9
제2절 선행연구 분석 ····· 11
제3절 국내·외 정책 사례분석 ····· 15
제4절 수원시 '생태교통 수원 2013' 사업 분석 ····· 24

제3장 수원 생태교통 마을 현황분석

제1절 수원 생태교통 마을 현황분석 ····· 29
제2절 주차시설 및 주차실태 분석 ····· 56

제4장 '생태교통 수원 2013' 성과평가

제1절 분석 개요 ····· 67
제2절 '생태교통 수원 2013' 정량적 분석 ····· 68
제3절 설문조사에 따른 정성적 분석 ····· 82

제5장 지속가능 생태교통 마을 발전방향 제시

제1절 지속가능 생태교통 마을 발전의 기본 방향 ····· 117
제2절 대중교통 이용 환경 증진 ····· 118

제3절 자동차 통행 관리 ····· 119
제4절 친환경 기반 녹색교통 육성 ····· 124

제6장 결론 및 정책제언

제1절 결론 ····· 129
제2절 정책제언 ····· 133

표차례

표 1-1 | 연구의 방법 및 절차 ····· 5
표 2-1 | 서울시 특별종합대책 범위 ····· 15
표 2-2 | 서울시 녹색교통진흥지역 분야별 주요 사업 ····· 16
표 2-3 | 뉴욕 Green Light for Midtown 시행 전/후 ····· 17
표 2-4 | 런던(영국) 옥스퍼드 보행화 사업 내용 ····· 19
표 2-5 | '생태교통 수원 2013' 사업 추진 내용 ····· 24
표 2-6 | '생태교통 수원 2013' 행사에 따른 통행수단 변화 ····· 26
표 3-1 | 수원시/행궁동 거주인구 ····· 29
표 3-2 | 수원시/행궁동 고령인구 ····· 30
표 3-3 | 수원시/행궁동 사업체 및 종사자 수 ····· 31
표 3-4 | 산업분류별 사업체 및 종사자 수(수원시 2021년 기준) ····· 32
표 3-5 | 자동차 등록대수 ····· 33
표 3-6 | 대기오염물질 배출량 현황 ····· 34
표 3-7 | 수원시 행궁동 토지 현황 ····· 35
표 3-8 | 도로 기능별 현황 ····· 36
표 3-9 | 자전거도로 현황 ····· 38
표 3-10 | 보행자전용도로 현황 ····· 39
표 3-11 | 도로별 원활, 서행, 지체 속도 기준 ····· 40
표 3-12 | 주요 간선도로 구간별 평균통행속도 현황 ····· 40
표 3-13 | 버스정류장별 경유노선 세부내용 ····· 43
표 3-14 | 4대문 내 버스노선 운영 현황 ····· 46
표 3-15 | 전체 교통사고 현황 ····· 49
표 3-16 | 사고유형별 교통사고 ····· 50
표 3-17 | 도로형태별 교통사고 ····· 51
표 3-18 | 월별 교통사고 ····· 53
표 3-19 | 자전거 교통사고 현황 ····· 54
표 3-20 | 교통약자 교통사고 ····· 55

표 3-21 | 4대문 내 공영주차장 현황 ····· 56
표 3-22 | 거주자 우선 주차제도 개요 ····· 57
표 3-23 | 4대문 내 거주자 우선 주차시설 현황 ····· 57
표 3-24 | 선경도서관 연간 주차 이용대수 ····· 59
표 3-25 | 연무동 연간 주차 이용대수 ····· 60
표 3-26 | 장안동 연간 주차 이용대수 ····· 61
표 3-27 | 화성박물관 연간 주차 이용대수 ····· 62
표 3-28 | 화홍문 연간 주차 이용대수 ····· 63
표 4-1 | 행궁동 거주인구변화 추이 ····· 68
표 4-2 | 행궁주변 동 종사자 수 변화 추이 ····· 69
표 4-3 | 용도변경 전 용도 ····· 70
표 4-4 | 용도변경 후 용도 ····· 71
표 4-5 | 건물 용도 변경 전/후 ····· 72
표 4-6 | 연도별 평균 표준공시지가 ····· 74
표 4-7 | 행궁동 카드 소비 현황('23년 5월) ····· 78
표 4-8 | 행궁동 성/연령대별 카드 소비액('23년 5월) ····· 79
표 4-9 | 행궁동 시간대별 카드 소비액('23년 5월) ····· 80
표 4-10 | 행궁동 거주자 및 방문객 대상 설문조사 개요 ····· 82
표 4-11 | 설문조사 항목 도출 과정 ····· 83
표 4-12 | 행궁동 거주자 및 방문객 대상 설문조사 항목 ····· 84
표 4-13 | 방문 목적 (방문객) ····· 85
표 4-14 | 방문 횟수 (방문객) ····· 85
표 4-15 | 방문 수단 (방문객) ····· 86
표 4-16 | 생태교통 용어 인지도 ····· 86
표 4-17 | 보행 환경 만족도 ····· 87
표 4-18 | 자전거 이용 환경 만족도 ····· 88
표 4-19 | 대중교통 이용 환경 만족도 ····· 89
표 4-20 | 도로 이용 환경 만족도 ····· 90
표 4-21 | 주차장 이용 환경 만족도 ····· 91
표 4-22 | 소음 환경 만족도 ····· 92

표 4-23 | 전반적인 마을 만족도 ····· 93
표 4-24 | 불법주차에 대한 불편수준 ····· 94
표 4-25 | 마을 방문(관광)차량에 대한 불편수준 (거주자 대상) ····· 95
표 4-26 | 보행 시 차량에 대한 불편수준 (방문객 대상) ····· 95
표 4-27 | 공영주차장 위치에 대한 불편수준 ····· 96
표 4-28 | 주차장 접근성에 대한 불편수준 ····· 97
표 4-29 | 주차장 주차면수에 대한 불편수준 ····· 98
표 4-30 | 주차장 이용 정보에 대한 불편수준 (방문객 대상) ····· 98
표 4-31 | 생태교통 마을 운영 시 필요사항 ····· 99
표 4-32 | 생태교통 마을 조성 시 필요한 정책 ····· 100
표 4-33 | 마을 내 차량 통행체계 (거주자 대상) ····· 101
표 4-34 | 차량 통행 관리 ····· 101
표 4-35 | 차 없는 거리 운영 시기 ····· 102
표 4-36 | 차 없는 거리 운영 범위 (거주자 대상) ····· 102
표 4-37 | 차 없는 거리 운영 시 무료셔틀운행 (방문객 대상) ····· 103
표 4-38 | 생태교통 정책의 발전방향 추가 의견 (거주자) ····· 103
표 4-39 | 생태교통 정책의 발전방향 추가 의견 (방문객) ····· 104
표 4-40 | 주택종류에 따른 주차장 주차면수 불편수준 (거주자) ···· 105
표 4-41 | 생태교통 인지도에 따른 전반적인 마을 만족도 (거주자) · 106
표 4-42 | 방문객 연령대별 방문목적 ····· 107
표 4-43 | 방문객 연령대별 체류시간 ····· 108
표 4-44 | 생태교통 인지도에 따른 사람중심정책 인식 기여도 (방문객) 108
표 4-45 | 생태교통 인지도에 따른 수단전환 기여도 (방문객) ····· 109
표 5-1 | 마을 무료 셔틀버스 운영 사례 (전주 한옥마을) ····· 122

그림차례

그림 1-1 | 연구의 시간적·공간적 범위 ····· 4
그림 2-1 | ABATA 시스템 구성체계 ····· 12
그림 2-2 | 서울시 녹색교통진흥지역 특별종합대책 구성(안) ····· 16
그림 2-3 | Espaces Civilisées (Civilized Spaces) ····· 18
그림 2-4 | Mobilien(BRT-esque 시스템) ····· 18
그림 2-5 | Oxford Street 보행자 거리 예시 ····· 19
그림 2-6 | 런던(영국) 자전거 고속도로 ····· 20
그림 2-7 | 파리 자전거 도로망 ('21~'26년) ····· 21
그림 2-8 | 뉴욕 자전거 전용도로 ····· 21
그림 2-9 | 파리(프랑스) 자동차 배출가스등급라벨제도 ····· 22
그림 2-10 | 오슬로 Toll ring 징수 지역 및 경계 ····· 23
그림 2-11 | Ultra Emission Zone ····· 23
그림 3-1 | 수원시/행궁동 거주인구 ····· 29
그림 3-2 | 수원시/행궁동 고령인구 ····· 30
그림 3-3 | 수원시/행궁동 사업 종사자 수 ····· 31
그림 3-4 | 자동차 등록대수 ····· 33
그림 3-5 | 대기오염물질 배출량 현황 ····· 34
그림 3-6 | 수원시/4대문 내 토지 현황 ····· 35
그림 3-7 | 도로 기능별 현황 ····· 36
그림 3-8 | 자전거도로 현황 ····· 38
그림 3-9 | 보행자전용도로 현황 ····· 39
그림 3-10 | 주요 간선도로 구간별 평균통행속도 현황(오전첨두) ····· 42
그림 3-11 | 주요 간선도로 구간별 평균통행속도 현황(오후첨두) ····· 42
그림 3-12 | 버스 정류장 현황 ····· 45
그림 3-13 | 전체 교통사고 ····· 49
그림 3-14 | 도로형태별 교통사고(교차로) ····· 51
그림 3-15 | 도로형태별 교통사고(단일로) ····· 52

그림 3-16 | 도로형태별 교통사고(기타) ····· 52
그림 3-17 | 월별 교통사고 ····· 53
그림 3-18 | 자전거 교통사고 현황 ····· 54
그림 3-19 | 교통약자 교통사고 ····· 55
그림 3-20 | 4대문 내 공영주차장 현황 ····· 56
그림 3-21 | 4대문 내 거주자 우선 주차시설 현황 ····· 58
그림 3-22 | 선경도서관 연간 주차 이용대수 ····· 59
그림 3-23 | 연무동 연간 주차 이용대수 ····· 60
그림 3-24 | 장안동 연간 주차 이용대수 ····· 61
그림 3-25 | 화성박물관 연간 주차 이용대수 ····· 62
그림 3-26 | 화홍문 연간 주차 이용대수 ····· 63
그림 4-1 | 생태교통 정책 성과평가 개요 ····· 67
그림 4-2 | 행궁동 거주인구변화 추이 ····· 68
그림 4-3 | 행궁주변 동 종사자 수 변화 추이 ····· 69
그림 4-4 | 용도변경 전 용도 ····· 70
그림 4-5 | 용도변경 후 용도 ····· 71
그림 4-6 | 건물 용도변경 전후 ····· 73
그림 4-7 | 연도별 표준공시지가 추이 ····· 74
그림 4-8 | 보행활동인구 분석 개요 ····· 75
그림 4-9 | 장안·신풍동 연도별 보행 활동인구 ····· 76
그림 4-10 | 연도별 Peak hour(13시) 보행 활동인구 ····· 76
그림 4-11 | 시간대별 보행 활동인구(2017년 기준) ····· 77
그림 4-12 | 연도·시간대별 유동인구 추이 ····· 78
그림 4-13 | 행궁동 성/연령별 카드 소비액('23년 5월) ····· 79
그림 4-14 | 행궁동 시간대별 카드 소비액('23년 5월) ····· 80
그림 4-15 | 행궁동 업종별 매출 금액('23년 5월) ····· 80
그림 5-1 | 대중교통-이동수단 연계 ····· 118
그림 5-2 | 버스정류장 인프라 개선 사업 사례 ····· 119
그림 5-3 | 차 없는 거리 운영 실행(안) ····· 120
그림 5-4 | 마을 주차장 외부 이전 및 추가 구축(안) ····· 121

그림 5-5 | 마을 무료셔틀버스 운영 사례 (주차장↔한옥마을) ····· 122
그림 5-6 | 스마트 주차정보시스템 ····· 123
그림 5-7 | 행궁동 녹색교통진흥지구 도입(안) ····· 124
그림 5-8 | 창룡대로(종로사거리~창룡문사거리) 개선(안) ····· 125
그림 5-9 | 보행 및 자전거 이용 환경 개선 ····· 126

제1장

서 론

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위 및 방법

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

□ 세계 교통 선진국들은 차량이 아닌 사람중심의 정책으로 패러다임이 변화하고 있음

□ 수원시는 행궁동 일원인 신풍동, 장안동 지역에서 2013년 9월 한 달 동안 '생태교통 수원 2013' 개최하였으며, 그 이후로도 사람중심의 차 없는 거리를 일시적으로 추진 중임

- 행궁동 일대는 유네스코 세계문화유산인 수원화성이 위치하고 있으며, 시범사업의 생태적 가치와 지역의 역사문화적 가치의 결합으로 관광효과의 극대화, 도시 브랜드의 확립 등의 시너지 효과를 기대하여 시행되었음
- 또한, '생태교통 수원 2013' 사업 시행 당시 역사문화 유적이라는 특수성으로 인한 개발 제한으로 인구감소, 상권약화, 지역의 낙후를 겪고 있어 시범사업과 연계된 도시 기반의 정비, 지역내 생태교통의 정착 등은 장기적 관점에서 지역 도시재생의 역할을 할 것으로 기대하였음
- 현재 행궁동 일부 구간에 매월 주말 1회 '차 없는 거리' 운영으로 구간 내 차량통행을 통제함
  - 팔달구 화서문로 일대에 '23년 6월~9월 매월 1회 주말 14~18시까지 통제

□ 수원시가 생태교통 친화도시를 조성하기 위해 '생태교통 수원 2013' 10주년을 맞이하는 시점에서 행궁동 일대의 생태교통 마을의 실태분석을 통한 생태교통 정책의 성과를 평가할 필요가 존재함

2. 연구의 목적

□ '생태교통 수원 2013' 시행 이후, 10년간 행궁동 생태교통 마을의 실태분석에 따른 성과를 평가하고자 함

- 데이터 기반 정량적 평가, 시민 설문의 정성적 평가를 통해 생태교통 정책 성과를 평가하고자 함

□ 생태교통 정책 성과평가를 기반으로 행궁동의 지속가능한 생태교통 마을의 발전방향을 제시하고자 함

제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구의 범위

1) 시간적·공간적 범위

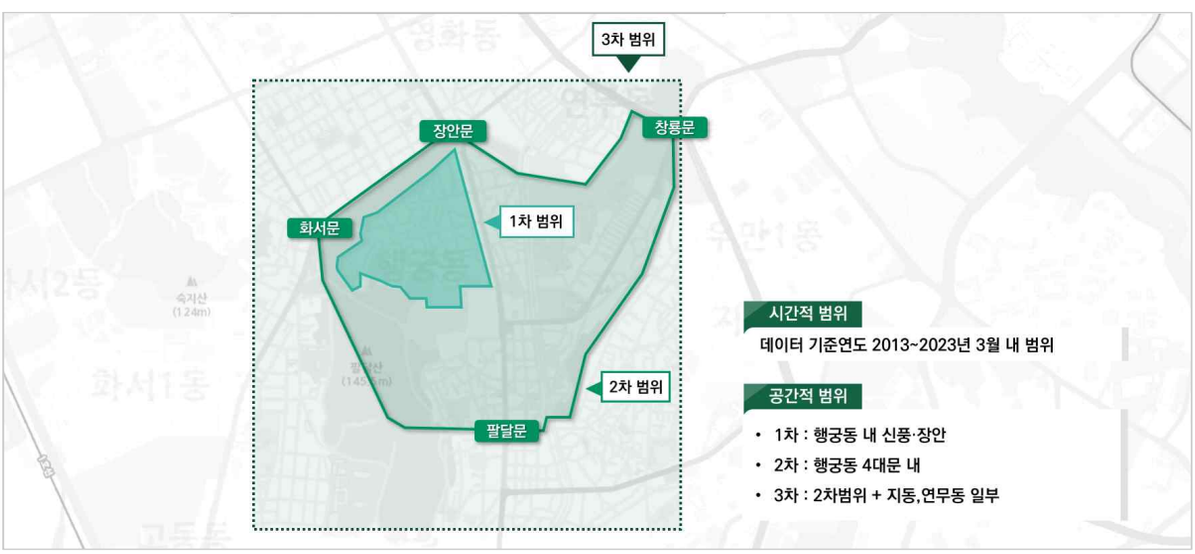
□ (시간적 범위) 2013년~2023년 내 범위 (자료 기준연도)

□ (공간적 범위) **'생태교통 수원 2013' 사업 대상지와 주변지역을 포함하여 '생태교통 마을'로 정의**하여 연구 수행함

○ 수원시 팔달구 행궁동 일부 (자료 분석에 따라 공간 범위 확장)

- 1차 범위 : '생태교통 수원 2013' 사업 대상지 (행궁동 내 신풍동, 장안동)
- 2차 범위 : 행궁동 4대문 내
- 3차 범위 : 행궁동 4대문 내(2차범위) + 지동, 연무동 일부

그림 1-1 | 연구의 시간적·공간적 범위



2) 내용적 범위

□ 생태교통 관련 국내·외 정책 사례분석 및 행궁동 생태교통 마을 현황분석

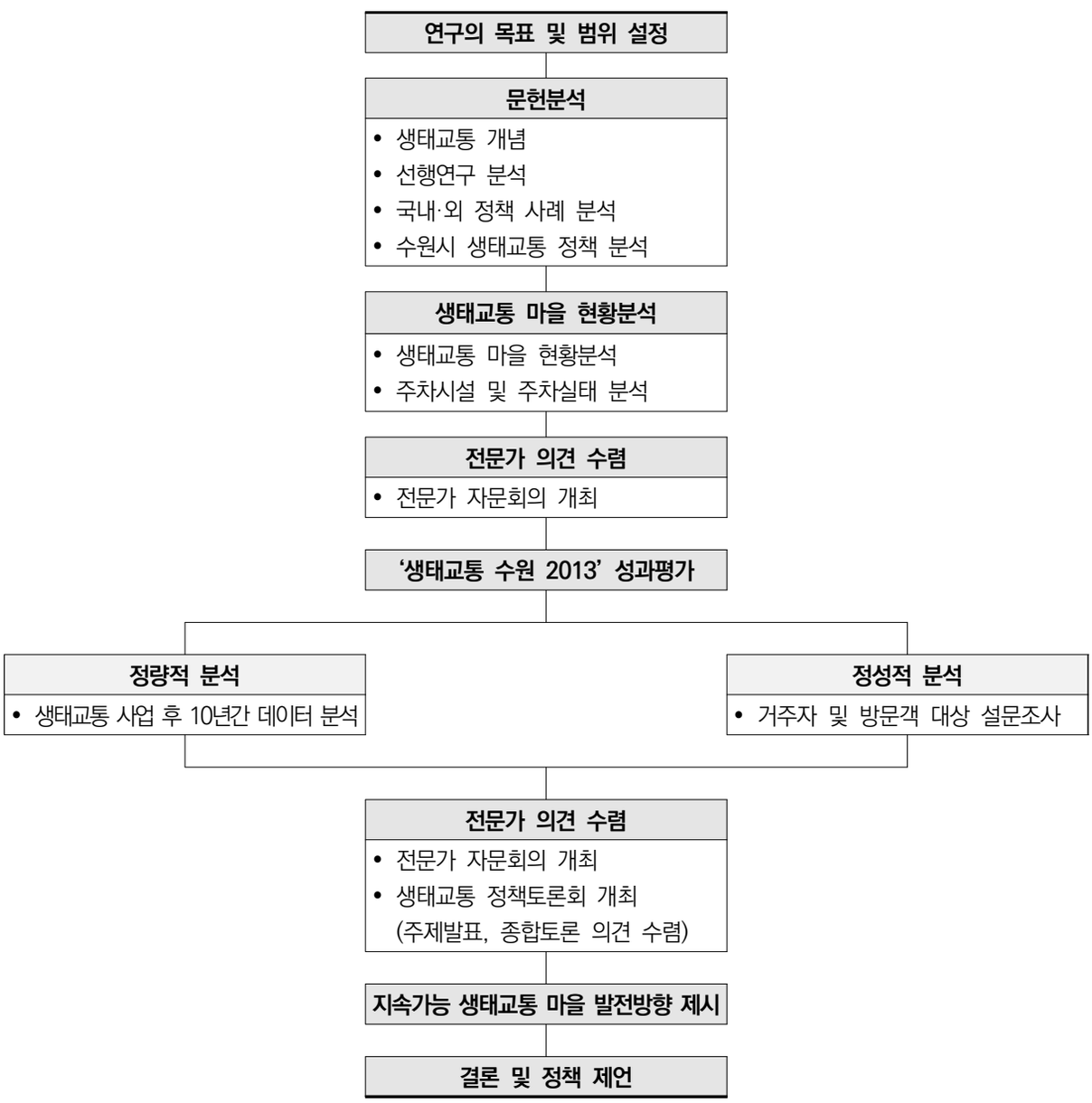
□ 생태교통 사업 시행 전후 데이터를 활용한 정량적 분석

- 행궁동 거주자 및 방문객 대상 설문조사를 통한 정성적 분석
- 지속가능 생태교통마을을 위한 발전방향 및 정책제언 제시

2. 연구의 방법 및 절차

- 국내·외 정책 사례 검토, 생태교통 사업 시행 전후 비교분석, 행궁동 거주자 및 방문객 설문조사를 통해 최종적으로 지속가능 생태교통마을의 정책적 방향을 도출하는 순서로 진행함
- 생태교통 정책토론회, 전문가 자문 등으로 생태교통 발전방향에 대한 다양한 의견을 수렴하였음

표 1-1 | 연구의 방법 및 절차



제2장

문헌분석

제1절 생태교통 개념
제2절 선행연구 분석
제3절 국내·외 정책 사례분석
제4절 수원시 '생태교통 수원 2013' 사업 분석

제2장 문헌분석

제1절 생태교통 개념

1. 생태교통의 개념 및 의의

1) 생태교통(Ecomobility)

□ 생태교통(Ecomobility)은 ICLEI 사무총장이며, 세계생태교통연맹(EcoMobility Alliance) 총재를 역임하였던 Konrad Otto-Zimmerman이 주장한 개념임

- 생태교통은 보행, 자전거, 수레와 같은 무동력 이동수단이나 대중교통, 친환경 전기 동력 수단과 이동 수단의 연계를 포함하는 환경적·사회적으로 바람직한 지역 교통체계를 의미함

(1) 생태교통의 역사와 성격

□ Konrad Otto-Zimmerman는 1980년대 후반 보행, 대중교통, 자전거 등의 친환경 교통수단의 통합에 관한 프로젝트를 수행하며 독일어로 “Umwelverund”의 용어를 사용하였으며, 이후 영어 “EcoMobility”로 번역되어 사용됨

□ 생태교통은 친환경성(envriomentally friendly)과 사회적 포용성(socially inclusive)을 지향함

- 친환경성이란 기후 변화의 원인이 되는 온실가스와 환경오염물질의 배출 저감과 에너지 소비의 절감을 지향한다는 의미임
- 사회적 포용성은 장애인, 어린이, 노인 등과 같은 교통약자와 빈민 등의 사회를 구성하고 있는 어떠한 계층도 소외받지 않는 상황을 지향하는 것을 의미함

□ 생태교통은 국내 생태교통 정책의 교류와 활성화를 위하여 2020년 지방정부의 공동행동(Mobility-LEading cities Action for sustainable Development)을 출범하여 이동체계 개편을 통해 지속가능한 도시를 만들기 위해 노력 중에 있음

□ 유럽의 경우 전 세계 지방정부들이 참여하는 지속가능한 도시 교통을 위한 캠페인이 매년 9월 16일부터 22일까지 일주일동안 진행되며, 마지막 날인 22일의 경우 차 없는 날로 지정하여 생태교통 실천을 유도함

□ 생태교통은 수원시 최초로 시행으로 2015년 10월 남아프리카공화국 요하네스버그와 2017년 10월 대만 가오슝에서 생태교통 세계축제가 이루어 짐

(2) 생태교통수단의 분류

□ 생태교통수단은 무동력이동수단(non-motorized transport)과 대중교통수단(public transportation), 전기 이동수단(electric transportation)으로 분류 가능함

○ 무동력이동수단은 보행, 자전거, 수레, 유모차, 휠체어, 인력거 등이며, 화석연료나 전기를 이용한 동력을 이용하지 않고, 사람의 힘과 바퀴를 이용하는 이동형태임

- 무동력 이동수단의 경우 에너지 소비, 온실가스 배출, 환경오염물질 배출을 최소화할 뿐 아니라 운동을 통해 시민들의 건강을 개선하는 효과도 기대 가능

○ 대중교통수단은 버스, 전철, 기차 등과 같으며 대중교통수단은 무동력이동수단이나 전기이동수단과 달리 아직 화석연료에 의존하여 환경오염을 수반하는 경우가 많으나, 자가용에 비하면 인당 화석연료 소비가 적게 많은 사람들을 이동시킬 수 있으므로 친환경적인 이동형태라고 할 수 있음

○ 전기이동수단은 전기자전거, 전기오토바이, 전기차, 전동킥보드, 전기스쿠터, 전기휠체어 등이라고 할 수 있으며 이는 차량에서 직접 배출되는 온실가스와 대기오염 물질이 없다는 관점에서 친환경적이라고 할 수 있음

- 특히 이산화탄소나 질소 등의 대기오염물질의 경우 배출된 장소에 영향을 미치므로 전기차량이 운행되는 도시지역의 대기질 개선에 기여 가능

- 다만, 전기 이동수단의 경우 전기를 생산하는 과정에서 화석연료에 의존하거나 댐건설, 발전소 건설 등으로 인해 환경 파괴를 수반하는 경우가 다수 있어 궁극적으로 이상적인 환경친화수단은 아님

- 그러나 무동력이동수단이나 대중교통으로는 다양한 교통수요를 모두 수용하지 못하기에 사회적 포용성을 위하여 필요한 수단이라고 할 수 있음

제2절 선행연구 분석

1. 데이터 기반 통행행태 변화 분석

1) 통행자분석시스템(ABATA: Activity-BAsed Traveler Analyzer)

(1) 통행자분석시스템(ABATA) 정의 및 목적

□ 통행자분석시스템(ABATA)은 개인 단위의 일일 활동스케줄을 반영하여 블록 단위로 시간대별 활동인구를 추정하고 교통수요를 예측하는 시스템임

○ ABATA 시스템은 도시인구의 하루 중 개인스케줄을 고려한 활동 분류별(가정, 업무, 쇼핑, 여가 등) 토지이용(통계청 집계구단위)을 고려한 시간대별 존재인구 추정 및 존재인구 기반 통행량 추정을 위한 시스템[1]임

□ ABATA 시스템은 사회경제인구 또는 토지이용의 변화, 교통관련정책 시행에 따른 통행행태 변화를 분석하기 위해 개발됨

○ 통계청 사회경제지표, 가구통행실태조사자료, 미시적 시·공간 데이터 등을 기반으로 분석지역의 시간대별·공간별(집계구 또는 행정동 단위)·활동목적별 존재인구를 산정하고 기종점 O/D량을 산정함

□ 이에 본 연구는 '생태교통 수원 2013' 시행 후 10년간 행궁동 생태교통 성과를 데이터 기반의 정량적 평가하기 위해 ABATA 시스템을 활용하여 통행행태 변화를 분석할 수 있을 것으로 판단함

(2) 통행자분석시스템(ABATA) 분석 방법

□ 가구통행실태조사 데이터를 기반으로 개인단위 통행목적을 시간대별 활동으로 데이터를 변환시켜 하루 중 활동스케줄을 구성함

○ 통행목적을 가정, 업무, 학교, 학원, 쇼핑, 여가, 기타 활동으로 구분하여 가구통행실태조사 자료의 통행목적을 기반으로 10분 단위 활동스케줄을 24시간 구축함

□ 대상지역의 토지이용별 활동용량을 구축하고 통행자의 공간적인 활동용량을 시간대별로 구축함

○ 활동용량은 특정 공간(시군구)에서 활동이 이루어질 경우 최대 수용인구를 의미함

1) 엄진기 외 1인(2017), 활동인구 기반 통행자분석시스템

- 통계청 및 국립지리원 자료를 통해 건물단위 또는 집계구 단위의 사업체 종류, 사업체수, 종사자수, 연면적 등을 기반으로 시간대별로 구축함

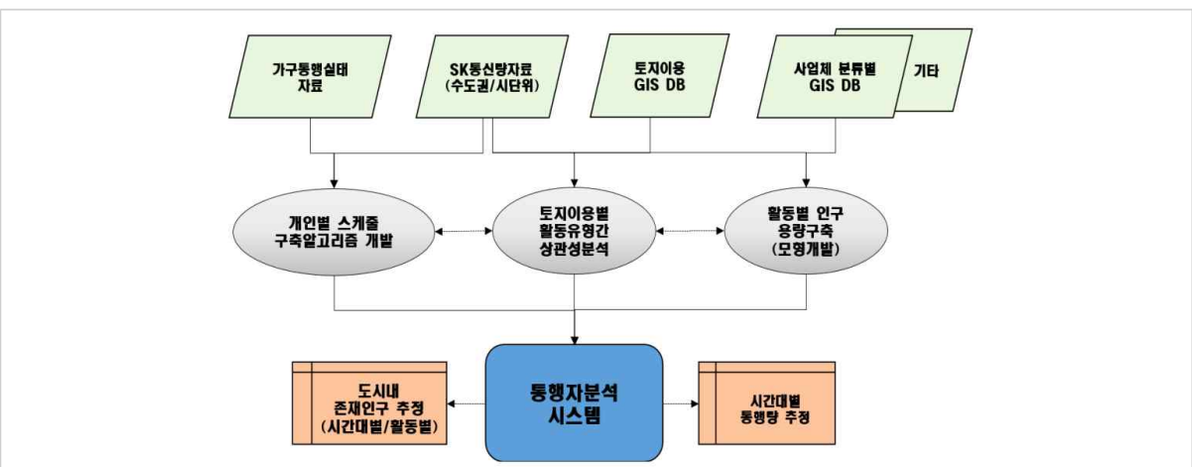
□ 앞서 구축한 활동스케줄과 활동용량의 상호작용으로 다양한 환경에 대해 변화된 활동인구를 시간대별로 추정함

□ 통행량은 활동인구의 존재를 기반으로 산정되며 시간대별 활동별 이동할 확률은 가구통행실태조사 자료에서 산출하며 통신량데이터로 비교분석하여 보정함

□ 위의 조건부 통행확률은 시간대별 활동인구 산정결과와 연계하여 통행발생량/도착량을 산정함

□ 통행발생/도착량 산정 이후에는 통신량 데이터를 활용하여 통행분포 패턴을 추출하여 최종적으로 기종점 통행량을 산정함

그림 2-1 | ABATA 시스템 구성체계



자료 : 엄진기 외 3인(2016), 빅데이터 기반 통행자분석시스템(ABATA) 개발

2. '생태교통 수원 2013' 만족도 조사 지표

1) '생태교통 수원 2013' 개최에 따른 마을환경 만족도 분석[2)]

(1) 분석 개요 및 방법

□ '생태교통 수원 2013' 전/후 만족도 분석을 통해 향후 개선방안을 모색하는 것을 목적으로 함

□ 생태교통 인식을 행사 전/중으로 구분하여 거주민, 방문객 등 대상으로 만족도 조사를 실시함

2) 김숙희 외 3인(2014), 생태교통 수원 2013 만족도 분석

□ 생태교통 사업을 위해 개선된 마을 환경에 대한 만족도를 확인하기 위해 마을 기반시설과 관련된 총 7개 항목을 설정하여 조사함

○ 마을 기반시설에 대한 만족도 조사 항목으로 보행환경, 지역 내 미관, 야간 조명시설, 쉼터 및 공원 조성, 대기 환경, 소음환경, 대중교통 접근성 총 7개 항목에 대해 설문을 진행함

(2) 분석 결과

□ 생태교통에 대한 인식은 대체로 긍정적인 것으로 나타났으며, 행사 전과 행사 중으로 비교하였을 때, 행사 전보다 행사 시작 후의 인식이 긍정적으로 증가한 것을 알 수 있음

□ 이용객들의 만족도 중 접근성 및 연결수단 부족 등으로 인한 주차시설 만족도가 가장 낮음

○ 차 없는 마을 운영 중 대체주차장의 거리가 멀고 이를 연결하는 수단에 대한 홍보도 부족함

○ 향후 차 없는 마을 시행 시 거주민 및 방문객들이 접근하기에 편리한 대체주차시설을 구축하여야하며, 이를 효과적으로 안내하는 것이 중요함

2) 보행 만족도 조사에 따른 보행환경 영향 분석[3)]

(1) 분석 개요 및 방법

□ '생태교통 수원 2013' 개최에 따른 보행 만족도를 파악하고, 보행환경요소 중 보행 만족도에 영향을 주는 요인을 알아내기 위해 보행환경 만족도 조사를 실시함

□ '생태교통 수원 2013' 개최지인 신풍·장안동의 거주하는 주민 102명을 대상으로 조사 진행함

□ 보행교통 개선지표 수립 지침 등을 참고하여 생태교통으로 개선된 행궁동의 보행환경에 맞는 총 13개의 항목에 대한 5점 리커트 척도로 조사함

○ 설문항목은 보도 폭, 야간환경(조명), 차량경계시설, 청결, 휴식공간, 조경시설, 간판정비, 벽화, 거리디자인, 포장재, 불법주차, 보행량, 관리상태 총 13개 항목으로 구성됨

□ 탐색적 요인분석으로 각 항목에 대해서 크게 경관성, 안전성, 관리성 3가지 지표로 도출함

○ 경관성은 벽화, 휴식공간, 조경시설, 간판정비, 거리디자인 변수를 포함하였고, 안전성은 보도 폭, 차량경계시설, 야간환경(조명) 변수를 포함하고, 관리성은 불법주차, 청결상태로 정의함

○ 종속변수는 보행 만족도, 독립변수는 경관성, 안전성, 관리성으로 설정하여 다중회귀분석을 함

3) 차소라 외 2인(2014), 거주자의 보행 만족도에 미치는 영향분석-생태교통수원2013이 개최된 행궁동 일대를 중심으로

(2) 분석 결과

- 기술통계량 분석 결과, 간판정비·거리디자인·휴식공간·조경시설·벽화·포장재에 대해 비교적 높은 만족도가 도출됨
  - 특히, 마을 내 도로는 생태교통 사업으로 정비되어 전반적으로 만족도가 높은 것으로 나타남
- 다중회귀분석 결과, 보행환경 만족도에 주는 영향력이 큰 요인은 안전성, 관리성, 경관성 순이며, 경관성을 제외한 요인은 모두 유의한 것으로 나타났음
- 위 결과에 따라 보행환경개선사업 시행 시 어느 부분에 중점을 두고 정비해야할지의 여부에 구체적인 방향성을 제시할 것으로 기대됨

3. 선행연구 시사점

- 본 연구는 생태교통 사업 10년이 지난 현시점에서 행궁동 생태교통 성과를 파악할 필요가 있으며, 이를 평가하기 위한 데이터 기반의 정량적 평가 및 설문조사를 통한 정성적 평가를 진행하고자 함
- '생태교통 수원 2013'은 교통뿐만 아니라 원도심 도시재생으로 큰 역할을 하였으며, 이를 수치적으로 평가하기 위해 ABATA 시스템을 활용하여 활동인구 통행행태 변화를 파악할 수 있을 것으로 판단됨
- 기존 생태교통 관련 선행연구는 설문조사에 의한 정성적 분석을 통해 '생태교통 수원 2013'의 사업 효과를 분석함
- 이에 선행연구를 참고하여 평가 지표 반영한 설문조사와 함께 도시재생으로서 효과를 분석할 필요가 있음
  - 생태교통 10년 후, 도시재생 효과 분석을 위한 정량적 분석과 시민 설문을 통한 정성적 분석으로 '생태교통 수원 2013'의 실태점검 및 영향 분석이 필요함

제3절 국내·외 정책 사례분석

1. 국내 사례

1) 서울시 녹색교통진흥지역 도입(2017.03)

□ 서울시는 국내 최초로 2017년 3월 한양도성 내부 16.7km^2지역(종로구 8개동, 중구 7개동)에 대해 녹색교통진흥지역 설정 후 '18년 08월 녹색교통진흥지역 특별종합대책을 수립하였음

표 2-1 | 서울시 특별종합대책 범위

공간적범위	한양도성 내부(16.7km^2) - 종로구(8개동), 중구(7개동)
시간적범위	2017년 ~ 2030년
내용적범위	특별종합대책 기본방향 녹색교통진흥지역 비전 및 정책 목표 자동차 통행량 총량 관리방안 대중교통의 육성 및 이용촉진 방안 전환교통 활성화 대책 소요예산 및 재원 확보 방안

자료: 서울시청(https://www.seoul.go.kr/)

□ 서울시 녹색교통진흥지역의 분야별 주요 사업은 도로공간 축소, 자동차 최저제한속도 하향, 배출가스 5등급 차량 운행제한 등과 같으며, 이를 통해 도로공간을 보행자 중심으로 변화시키는 것을 목적으로 함

표 2-2 | 서울시 녹색교통진흥지역 분야별 주요 사업

사람	① 보행자 우선 도로공간 조성	• 랜드마크적보행특구 조성 • 도로공간 재편(퇴계로, 광화문광장 재구조화) 등
	② 안전한 교통환경 조성	• 도심 간선도로 50km/h로 제한속도 하향 • 전방향 횡단보도 설치 등
공유	③ 함께 이용하는 교통문화 조성	• 나눔카 서비스망 확충 • 따릉이 확대, 자전거 도로 확충 등
	④ 빠르고 편리한 대중교통환경 조성	• 종로 중앙버스전용차로 설치 • 서울형 수요대응버스 도입 등
환경	⑤ 교통수단의 친환경화	• 공해차량 운행제한지역 강화 • 전기차 인프라 확충 및 활성화 등
	⑥ 승용차의 합리적 이용 유도	• 주차수요관리 강화 • 교통혼잡특별관리시설물지정, 혼잡통행료 제도 개선 등

자료: 서울시청(https://www.seoul.go.kr/)

□ 서울시의 특별종합대책은 관련법「지속가능 교통물류 발전법」제42조의 2항에 명시하고 있는 각 호의 내용 중복으로 목차 통합 및 삭제를 통해 마련하였으며, 서울시 녹색교통진흥지역 특별종합대책 구성(안)은 다음과 같음

그림 2-2 | 서울시 녹색교통진흥지역 특별종합대책 구성(안)

자료 : 서울특별시(2018), 녹색교통진흥지역 특별종합대책(안)

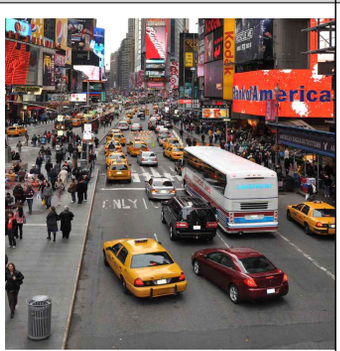
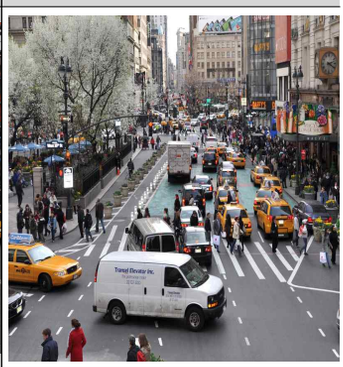
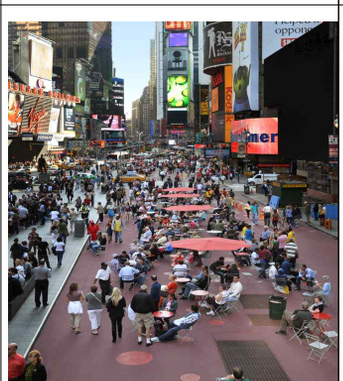
2. 해외 사례

2) 도로 공간 회복

(1) 뉴욕(미국) : Green Light for Midtown

- 미국 뉴욕은 도시의 이동성과 안전성 향상을 위해 '09년 5월 말 도로공간회복을 위하여 Green Light for Midtown 사업을 시작함
- Green Light for Midtown 사업 결과 차로 수 축소, 보행 Plaza 추가 설치, 자전거도로 위치조정, 시인성 등을 개선하는 효과를 보임

표 2-3 | 뉴욕 Green Light for Midtown 시행 전/후

구분	Columbus Circle	Time square	Herald Square
사업 전			
사업 후			

자료: http://www.nyc.gov/Broadway: Greenlight for Midtown - After Photos, New York DOT (2009)

(2) 파리(프랑스)

□ 프랑스는 Espaces Civilisées (Civilized Spaces) 개선사업 시행

○ Boulevard de Magenta 도로의 기존 6차선 도로를 4차선(자동차 2차선, 버스 2차선)으로 축소하고 축소로 인해 남은 공간은 도보 이동 공간이나 도시의 미관을 위한 가로수 구역으로 계획

○ 또한, 트럭 및 화물차와 같이 단기간 주차가 필요한 차량을 위하여 Delivery Permit 허가를 받은 차량은 최대 30분동안 특정 지역에 무료로 주차가 가능하도록 도로를 설계함

그림 2-3 | Espaces Civilisées (Civilized Spaces)

자료 : http://www.schreder.com/fr-be/projets/civilised-spaces-paris

□ 도로 공간의 회복을 위하여 Mobilien(BRT-esque 시스템)을 시행

○ Mobilien은 파리 시내에 BRT를 도입하는 서비스로 버스전용차로, 버스우선신호, Raised Station을 설치하여 파리의 기반시설을 변경하며, 시민들에게 BRT 서비스를 제공

그림 2-4 | Mobilien(BRT-esque 시스템)

자료 : http://www.schreder.com/fr-be/projets/civilised-spaces-paris

(3) 런던(영국) : 옥스퍼드 거리(Oxford Street) 보행화 사업

- 영국은 교통사고, 교통혼잡, 대기오염 감소를 목적으로 옥스퍼드 전체 구간 1.9km를 대상으로 옥스퍼드 거리(Oxford Street) 보행화 사업을 시행
- 영국 런던시는 버스, 택시, 자전거 통행을 금지하는 보행자 전용도로로 단계적 조성 계획을 수립

표 2-4 | 런던(영국) 옥스퍼드 보행화 사업 내용

단계	주요내용
1단계	• '18년 말까지 왕복 2~4차선의 '오처드 ~ 옥스퍼드 서커스'의 도로구간 800m를 보행자 전용도로 전환
2단계	• '19년 말까지 '옥스포드 서커스 ~ 토트넘 코트 로드' 구간을 대상으로 보행자 전용 도로 조성
3단계	• '20년 이후 '마블아치(하이드 공원 이북) ~ 오처드'에 보행자 전용 도로 조성

자료 : 서울특별시(2018), 녹색교통진흥지역 특별종합대책 수립 연구

그림 2-5 | Oxford Street 보행자 거리 예시

자료 : https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-44405730

3) 녹색교통(자전거) 육성

(1) 런던(영국) : Cycle Superhighways(자전거 고속도로)

- 런던시는 런던 외곽에서 중심까지 이어지는 자전거 고속도로로, 도시 내에서 보다 안전하고 빠르게 이동할 수 있도록 하는 자전거 전용도로 운영
- Cycle Superhighways(자전거 고속도로)는 '08년부터 시행되었으며 '20년 대비 '25년까지 런던 내 자전거 이용률 증가 400%를 목표로 함
- 런던시는 자전거도로의 안전성을 확보하기 위하여 차로와 분리, 자전거 도로 옆 보행자 전용도로를 별개로 설치하였음

그림 2-6 | 런던(영국) 자전거 고속도로

자료 : https://www.imperial.ac.uk/news/219093/no-evidence-that-londons-cycle-superhighways/

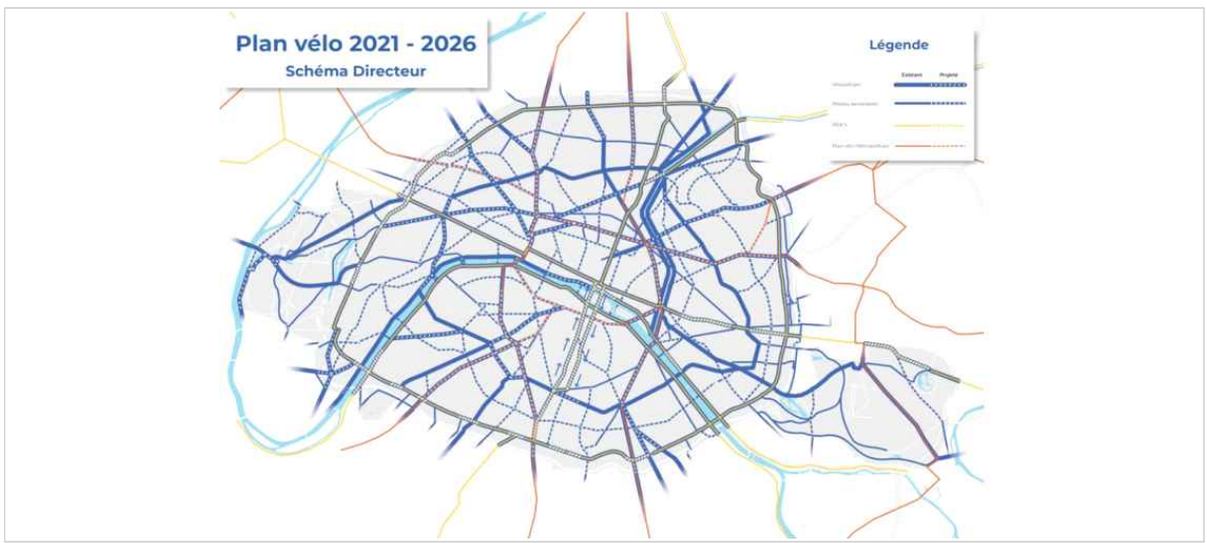
(2) 파리(프랑스) : 자전거 계획

- 프랑스의 파리시는 자전거 이용을 확대하기 위하여 자전거 공유서비스 'Velib'를 시행
- 파리시는 공공자전거 1만 여대를 설치하여 자전거 접근성을 제공하였으며 결과적으로, 파리시는 자전거 공유서비스 시행으로 자전거 수단분담률이 50% 증가하였음
- 자전거 정책 개발을 지원하고 가속화하기 위해 '21년 11월 파리시는 '21~'26년 새로운 자전거 계획을 발표함
  - 파리를 100% 자전거 친화도시로 만들기 위해 '20년 만료된 첫 번째 계획보다 더 많은 투자를 할 계획임
- 그와 관련하여 자전거 고속화도로 REV(Réseau Express Vélo) 확충 및 관련 인프라 구축할 계획임

○ 차로를 따라 일방으로 진행되던 기존 방식에서 독립적인 양방향 자전거 도로로 교체하여 파리도심과 각 지역 네트워크와 연결될 수 있도록 개발 중임

- 현재 60km 조성완료, 450km 추가 신설

그림 2-7 | 파리 자전거 도로망 ('21~'26년)



자료 : https://www.paris.fr

(3) 뉴욕(미국) : 자전거 전용차로 운영

□ 미국의 뉴욕시는 자전거의 안전한 통행권 확보를 위해 기존 도로변에서 무분별하게 운영되던 자전거 도로를 자전거 전용차로로 구축하여 운영하는 방안을 제시하였음

□ 결과적으로 인도, 차도와 분리된 자전거 전용도로를 구축하였음

그림 2-8 | 뉴욕 자전거 전용차로

자료 : https://www.lonelyplanet.com/articles/future-of-cycling-in-cities

4) 대기환경을 고려한 교통수요관리 정책

(1) 파리(프랑스)

- 프랑스 파리는 도심의 교통 혼잡문제 해결을 위하여 여러 가지 교통 혼잡 관리 정책 패키지를 시행하였고, 이에 따라 먼저 자동차 배출가스 등급라벨제도를 시행
  - 자동차 배출가스 등급라벨제도는 '16월 6월부터 시행되었으며, 이는 자동차 배출가스 등급을 5가지로 구분하여 스티커를 부착하고 등급에 따라 파리 시내의 통행을 제한하면서 벌금을 부과하는 제도임
  - 이 정책에 따라 '17년 하반기부터 파리 외부에서 진입하는 차량은 의무적으로 배출가스 등급 라벨을 필수적으로 부착하여야 함

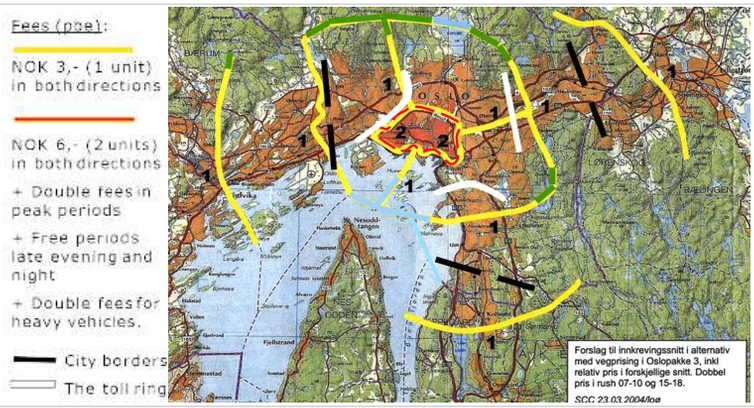
그림 2-9 | 파리(프랑스) 자동차 배출가스등급라벨제도

자료 : https://www.renaultgroup.com

(2) 오슬로(노르웨이) : Oslo Package

- 노르웨이의 수도인 오슬로시는 '05년부터 교통혼잡 및 온실가스 배출 감소를 위하여 통행료 부과 정책(Toll Ring)을 도입하고 자동차 통행요금 징수소를 모든 진입 도로에 설치하였음
- 오슬로시는 통행료 수입을 대중교통, 자전거 및 도보 이용의 촉진과 대기오염, 온실가스 배출, 소음저감을 위한 인프라에 투자하는 것으로 사용
- 해당 정책 시행 후, 10년간 대중교통 분담률은 21%에서 32%까지 상승하였으며 승용차 분담률은 45%에서 34%로 변화하였음

그림 2-10 | 오슬로 Toll ring 징수 지역 및 경계



자료 : https://www.renaultgroup.com

(3) 런던(영국) : Ultra Low Emission Zone

□ 런던은 기존 런던 내 혼잡을 제어하기 위하여 혼잡통행료를 도입하였음

○ 혼잡통행료 도입 전 교통혼잡은 영국 전체의 교통혼잡의 40%를 차지할 정도로 혼잡이 매우 극심하여 해당 정책을 시행하였고 승용차 통행 6.5만 ~ 7만 통행 감소의 결과를 얻음

○ 또한, 오염물질 배출량은 NOX 13%, PM10 15%, CO_2 16% 감소를 보였음

□ 이에 런던은 2019년 더 강화된 제도인 Ultra Low Emission Zone를 시행하였음

○ 기존의 혼잡통행료는 환경적인 측면을 고려하지 않고 오직 도심 내의 혼잡을 감소시키기 위해 혼잡 지역을 지정하여 통행료를 부과하는 제도였으나 Ultra Low Emission Zone은 진입하는 모든 차량에 환경세를 부과함

그림 2-11 | Ultra Emission Zone

자료 : https://tfl.gov.uk/

제4절 수원시 '생태교통 수원 2013' 사업 분석

1. 생태교통 수원 2013 ('13.09.01~'13.09.30)

- 2013년 수원시는 친환경적이고 지속가능한 교통체계로 구성된 교통수단으로 재현 및 체험을 통해 전 세계와 그 경험을 공유할 수 있는 「생태교통 수원 2013」을 추진하였음
- 2013년 9월 한 달 동안 수원시 팔달구 행궁동 일원인 신풍동, 장안동(0.34km^2) 지역에서 시행함
- 사업은 차 없는 미래도시의 모습이 실제로 생활에서 어떻게 이용될 것인가에 대하여 전 세계에 보여줌으로써 생태교통을 확산시키고자 시행함
- 수원시에서 진행한 사업의 사업 비전은 다음 아래와 같음
  - 낙후되고 침체된 원도심 재정비
  - 보행중심, 사람중심 도시 환경수도 수원을 만드는 압축적 사업
  - 세계적 선도도시 모델 제시로 수원시의 위상 재정립
- 주요 사업 내용은 다음 아래와 같음
  - 생태교통 중심의 도로운영
  - 생태교통수단의 이용 지원
  - 생태교통형 마을 만들기
  - 축제 등 부대행사 등

표 2-5 | '생태교통 수원 2013' 사업 추진 내용

구분	시행 전	시행 후
(사례1) 생태특화거리 조성	• 화서문로(540m), 신풍로(410m) 및 사업지 내 도시계획도로(1,600m)에 생태특화거리를 조성	

<table>
<tr><td></td><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td rowspan="3">(사례2)
옛길(골목길)
재정비</td><td colspan="2">• 화서문, 장안문 및 나혜석 생가를 일대로 골목길을 새롭게 정비</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td rowspan="3">(사례3)
쌈지마당</td><td colspan="2">• 모퉁이 나눔마당, 백일의 꽃 마당 등 7개소에 쌈지마당 조성</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
</table>

(사례4) 경관개선	• 화서문로, 정조로, 신풍로 주변거리 경관 시설 개선 시행 • 간판개선 1,292개소 및 입면개선(18,816m^2)

자료 : 김숙희(2020), 수원시 녹색교통 진흥지역 도입을 위한 기초연구, 수원시정연구원

□ '생태교통 수원 2013' 행사 전후 비교한 결과, 주요 통행수단이 자가용에서 타 수단으로 전환에 기여를 하였음을 알 수 있음

○ 행사 전의 주요 통행수단은 자가용 82.3%, 대중교통 6.6% 수준으로 조사됨

○ 그러나 행사 기간 중 자가용 52.1%(-30.2%), 대중교통 26.5%(+19.9%)로 수단전환에 큰 변화가 발생함

○ 행사 종료 후 자가용 78.8%, 대중교통 8.8%로 자가용 이용률이 다시 상승함

○ 이에 생태교통사업(차 없는 거리 등)으로 보행친화마을을 조성할 수 있다는 것을 증명함

표 2-6 | '생태교통 수원 2013' 행사에 따른 통행수단 변화

(단위 : 건)

구분	행사 전		행사 진행		행사 종료	
	신풍동	장안동	신풍동	장안동	신풍동	장안동
자가용 선택 빈도	176	121	108	77	162	116
변화율 (행사 전 기준)	-	-	-38.6%	-36.4%	-8.0%	-4.1%

자료: 김숙희(2015), 수원시 생태교통정책 평가지표 개발 및 적용연구, 수원시정연구원

제3장

수원 생태교통 마을 현황분석

제1절 수원 생태교통 마을 현황분석
제2절 주차시설 및 주차실태 분석

제3장 수원 생태교통 마을 현황분석

제1절 수원 생태교통 마을 현황분석

1. 사회·경제적 현황

1) 거주인구

- ’21년 기준 수원시 인구는 1,216,958명으로 최근 5년간(’17년~’21년) 연평균증가율 -0.38%를 보이고 있음
- ‘21년 기준 행궁동 인구는 11,316명으로 최근 5년간 연평균증가율 -1.68%로 감소추세를 보임

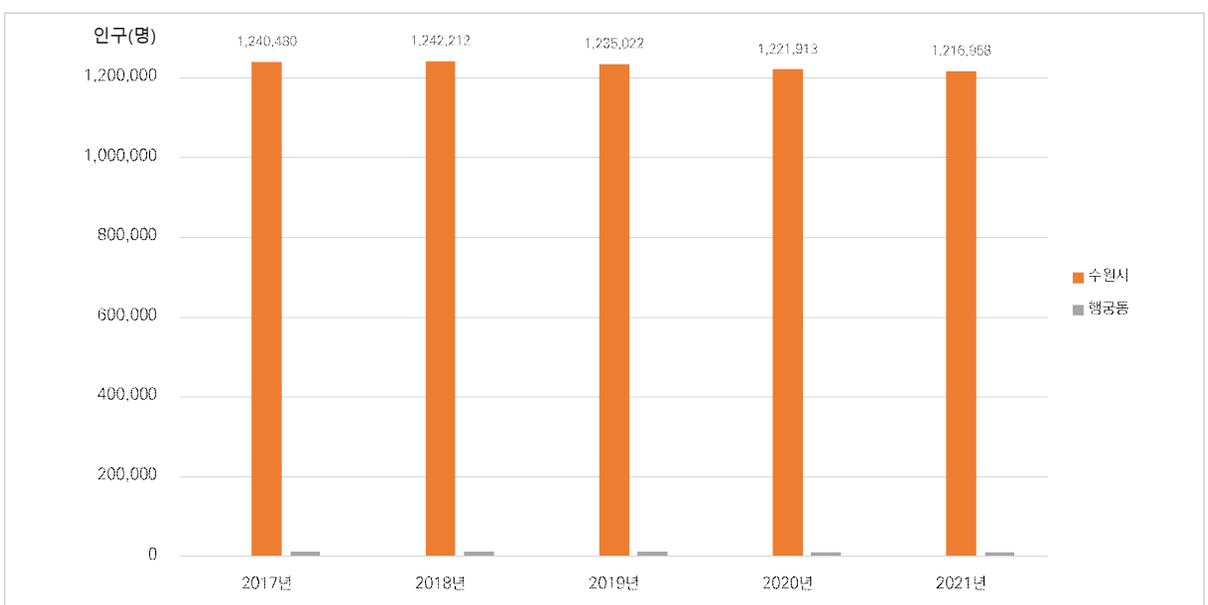
표 3-1 | 수원시/행궁동 거주인구

(단위 : 명)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
수원시	1,240,480	1,242,212	1,235,022	1,221,913	1,216,958	-0.38%
행궁동	12,316	12,399	12,136	12,119	11,316	-1.68%

자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

그림 3-1 | 수원시/행궁동 거주인구



자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

2) 고령인구

□ '20년 기준 수원시 고령인구는 139,075명으로 최근 5년간('16년~'20년) 연평균증가율 4.49%를 보이고 있으며, 2020년 기준 행궁동 고령인구는 2,607명으로 최근 5년간('16년~'20년) 연평균증가율 2.74%를 보임

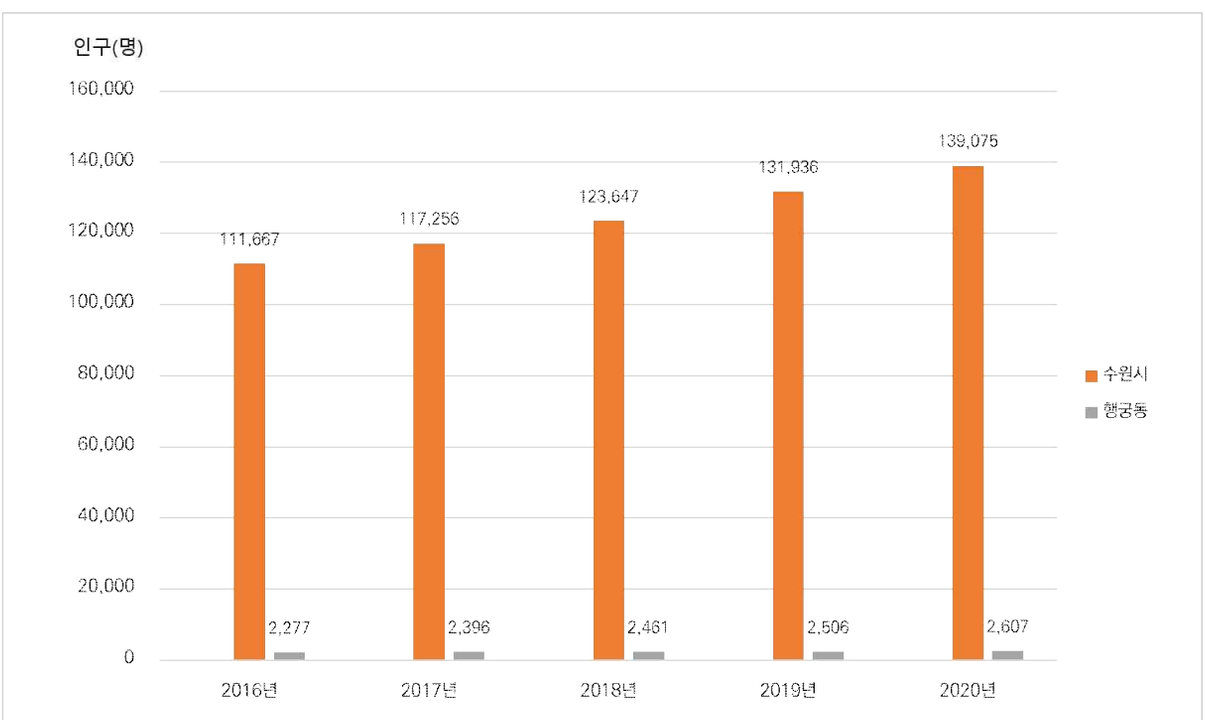
표 3-2 | 수원시/행궁동 고령인구

(단위 : 명)

구분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균 증가율
수원시	111,667	117,256	123,647	131,936	139,075	4.49%
행궁동	2,277	2,396	2,461	2,506	2,607	2.74%

자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

그림 3-2 | 수원시/행궁동 고령인구



자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

3) 종사자 수

□ '21년 기준 수원시 사업 종사자 수는 481,383명으로 최근 5년간('17년~'21년) 연평균증가율 2.59%를 보이고 있으며, '21년 기준 행궁동 사업 종사자 수는 8,592명으로 최근 5년간('17년~'21년) 연평균증가율 2.97%를 보임

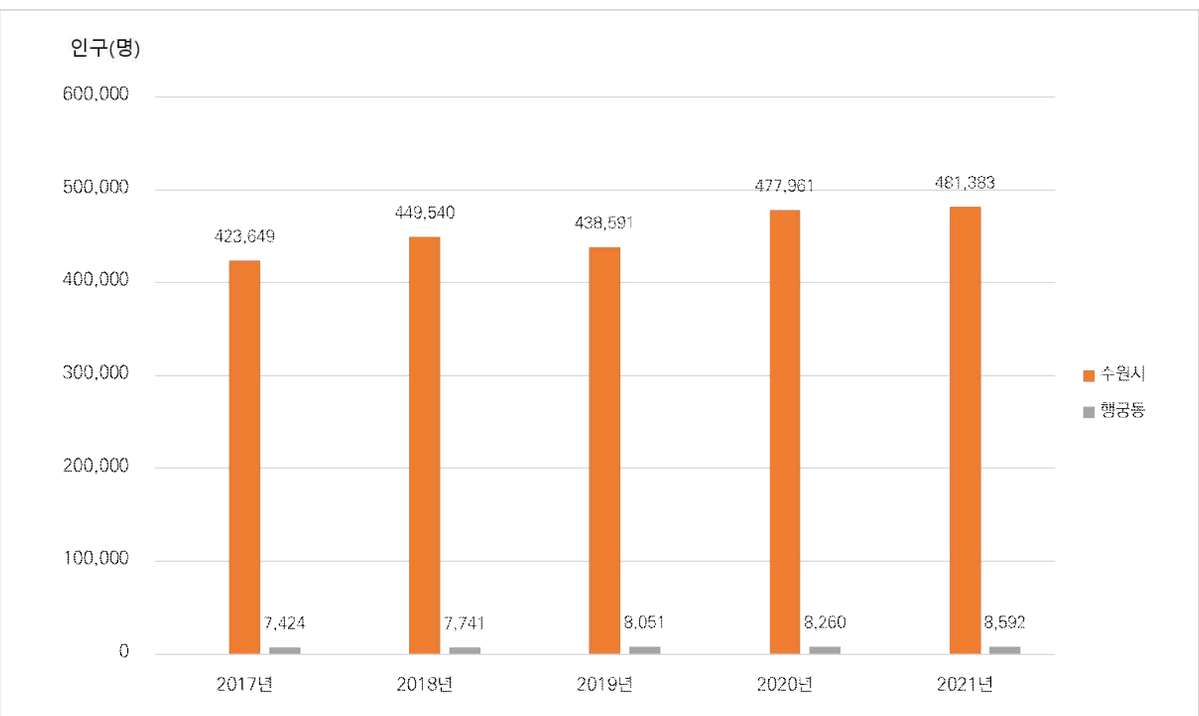
표 3-3 | 수원시/행궁동 사업체 및 종사자 수

(단위 : 명)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
수원시	423,649	449,540	438,591	477,961	481,383	2.59%
행궁동	7,424	7,741	8,051	8,260	8,592	2.97%

자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

그림 3-3 | 수원시/행궁동 사업 종사자 수



자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

4) 산업분류별 업체 및 종사자 수

□ '20년 팔달구 기준 사업체는 도매 및 소매업 ▶ 숙박 및 음식점 ▶ 운수 및 창고업 등 순으로 많고, 종사자 수의 경우 도매 및 소매업 ▶ 전문, 과학 서비스업 ▶ 보건업 및 사회복지 서비스업 순으로 많은 것으로 나타남

표 3-4 | 산업분류별 사업체 및 종사자 수(수원시 2021년 기준)

(단위 : 개, 명, %)

산업분류	사업체		종사자	
	업체 수(개)	비율(%)	인원(명)	비율(%)
농업, 임업 및 어업	26	0.02%	243	0.05%
광업	1	0.00%	10	0.00%
제조업	5,521	4.97%	38,897	8.08%
전기, 가스, 공기조절 공급업	81	0.07%	875	0.18%
수도, 하수 및 폐기물 처리 재생업	129	0.12%	1,419	0.29%
건설업	9,259	8.34%	31,798	6.61%
도매 및 소매업	28,027	25.25%	67,121	13.94%
운수 및 창고업	10,979	9.89%	21,209	4.41%
숙박 및 음식점업	15,951	14.37%	43,897	9.12%
정보통신업	2,531	2.28%	8,857	1.84%
금융 및 보험업	1,229	1.11%	14,765	3.07%
부동산업	5,988	5.40%	15,334	3.19%
전문, 과학 서비스업	5,206	4.69%	63,559	13.20%
사업시설 관리, 임대 서비스업	3,145	2.83%	38,380	7.97%
공공행정, 사회보장 행정	146	0.13%	21,519	4.47%
교육 서비스업	6,059	5.46%	37,876	7.87%
보건업 및 사회복지 서비스업	3,484	3.14%	47,771	9.92%
예술, 스포츠 서비스업	3,226	2.91%	8,105	1.68%
협회 및 단체, 수리 개인 서비스업	9,999	9.01%	19,748	4.10%
합계	**110,987**	**100%**	**481,383**	**100%**

자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

5) 자동차 등록대수

□ 수원시의 '21년 기준 자동차 등록대수는 516,404대로 최근 5년간 1.65%의 연평균증가율을 보이며, 팔달구의 '20년 기준 자동차등록대수는 70,921대로 최근 5년간 -1.16%의 감소하는 추세임을 알 수 있음

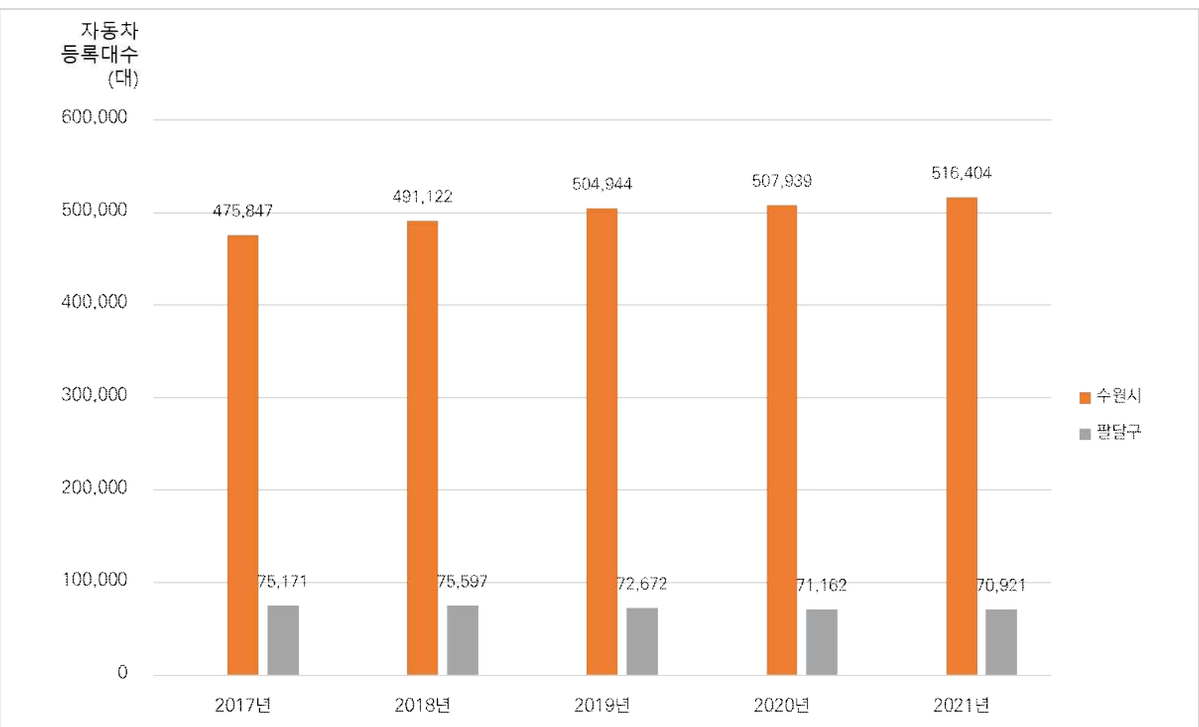
표 3-5 | 자동차 등록대수

(단위 : 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
수원시	475,847	491,122	504,944	507,939	516,404	1.65%
팔달구	75,171	75,597	72,672	71,162	70,921	-1.16%

자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

그림 3-4 | 자동차 등록대수



자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

6) 대기환경(대기오염물질 배출량)

□ 수원시의 대기오염물질 배출량은 '17년 기준으로 33,235톤으로 5년간 3.01%의 연평균증가율을 보이고 있으며, 행궁동의 대기오염물질 배출량은 2017년 기준으로 5,186톤으로 5년간 0.77%의 연평균증가율을 보이고 있음

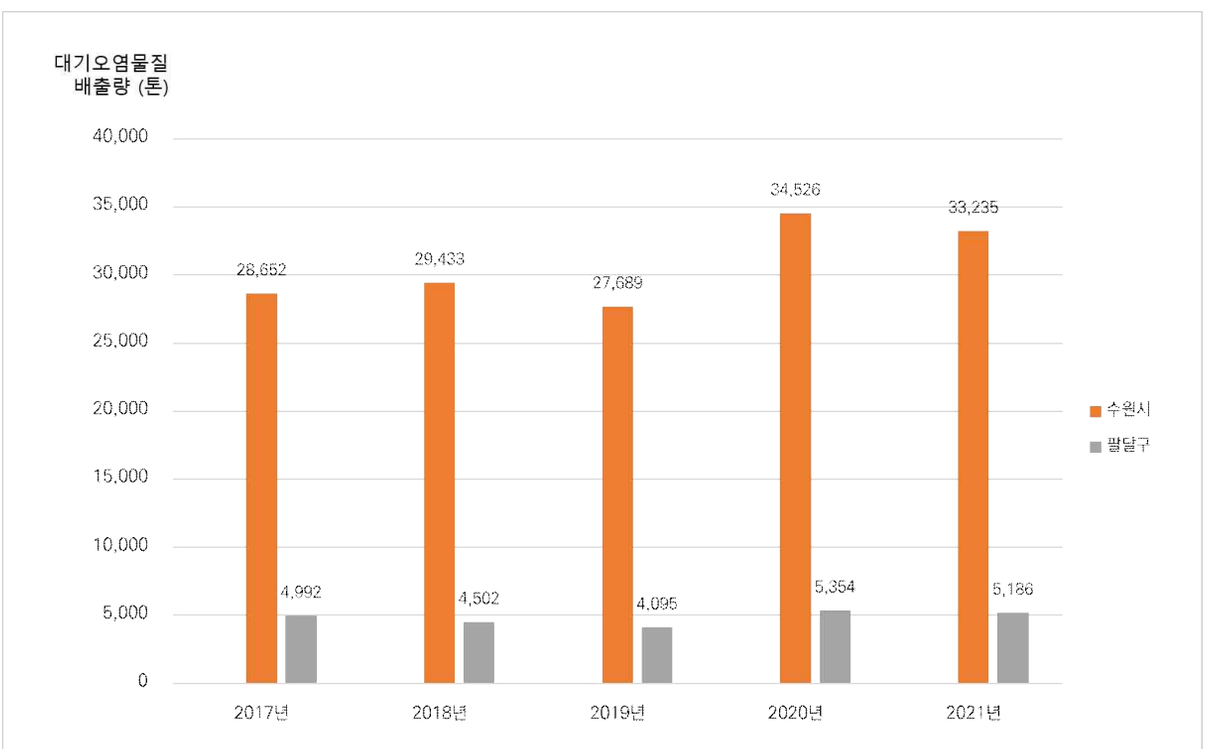
표 3-6 | 대기오염물질 배출량 현황

(단위 : 톤)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
수원시	28,652	29,433	27,689	34,526	33,235	3.01%
팔달구	4,992	4,502	4,095	5,354	5,186	0.77%

자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

그림 3-5 | 대기오염물질 배출량 현황



자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

7) 토지환경

- 수원시의 토지현황은 총면적 121,098,920m², 행궁동은 1,563,447m²이며 본 연구의 공간적 범위인 4대문 내는 1,323,604m²로 나타남
- 4대문 내 포함되는 법정동은 총 8개로 팔달로1가·2가, 남창동, 남수동, 매향동, 북수동, 신풍동, 장안동으로 나타남

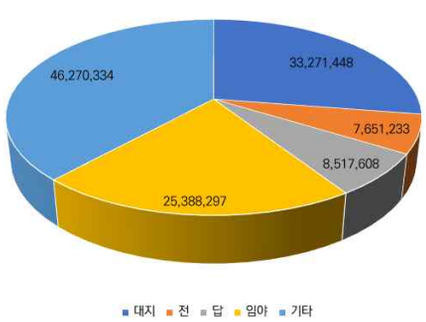
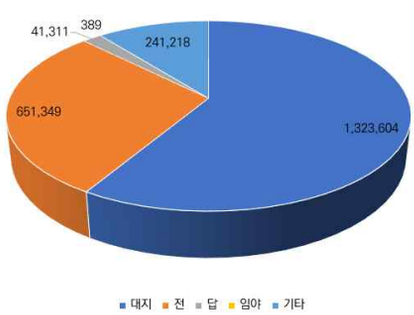
표 3-7 | 수원시 행궁동 토지 현황

(단위 : m²)

동		총 면적	대지	전	답	임야	기타
수원시		121,098,920	33,271,448	7,651,233	8,517,608	25,388,297	46,270,334
	행궁동	1,563,447	805,553	41,526	389	241,661	474,319
	팔달로1가	49,238	33,359	-	-	-	15,879
	팔달로2가	46,975	30,356	-	-	-	16,618
	남창동	268,497	85,902	4	-	157,793	24,798
	남수동	187,775	98,457	29,516	-	9,438	50,364
	매향동	275,259	109,158	9,097	389	27,216	129,399
	북수동	156,505	77,986	224	-	5,194	73,101
	신풍동	227,491	137,930	1,784	-	33,845	53,932
	장안동	111,865	78,201	686	-	7,732	25,246
	구천동	59,625	35,970	-	-	-	23,655
	영동	40,638	25,532	-	-	-	15,107
	중동	43,463	25,411	-	-	-	18,052
	팔달로3가	96,117	67,291	215	-	443	28,168

주) : 본 연구의 공간적 범위(4대문 내)
자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

그림 3-6 | 수원시/4대문 내 토지 현황

〈수원시〉	〈행궁동 4대문 내〉
	

자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

2. 도로환경

1) 주요도로 기능별

□ 4대문 내 주요도로 기능별 현황을 조사한 결과 총 10개의 도로가 존재하며, 그 중 일반국도 2개, 시도 8개가 존재하며 도로별 교통소통 현황 파악을 위해 다구간으로 세분화하여 조사를 진행함

그림 3-7 | 도로 기능별 현황

표 3-8 | 도로 기능별 현황

연번	도로명	구간		구간길이
1	일반국도1호선	-	창룡문지하차도 ↔ 창룡문지하차도	507m
2	일반국도 43호선 (창룡대로)	2-1	창룡문사거리 ↔ 화성관광안내소	205m
		2-2	화성관광안내소 ↔ 남향동사무소	535m
		2-3	남향동사무소 ↔ 종로삼거리	511m

연번	도로명	구간		구간길이
3	팔달로	3-1	장안문로터리↔ 화서문로터리	728m
		3-2	화서문로터리↔ 팔달로173번길2	198m
4	팔달공원길	-	행궁로62번길 ↔ 팔달로173번길	1,250m
5	화서문로	5-1	화서문로33 ↔ 팔달로201	314m
		5-2	화서문로33 ↔ 장안사거리	369m
		5-3	장안사거리 ↔ 수원천로367	174m
6	신풍로23번길	-	화서문로33 ↔ 정조로844	512m
7	정조로	7-1	장안문로터리 ↔ 장안사거리	401m
		7-2	장안사거리 ↔ 정조로844	293m
		7-3	정조로844 ↔ 종로삼거리	165m
		7-4	종로삼거리 ↔ 정조로820	64m
		7-5	정조로820 ↔ 팔달문로터리	402m
8	행궁로	8-1	정조로삼거리 ↔ 행궁로11	160m
		8-2	행궁로11↔ 정조로 777번길9	417m
9	정조로777번길	-	정조로777번길9 ↔ 팔달문로터리	105m
10	팔달문로	-	수원천로255번길6 ↔ 팔달문로터리	199m

자료: 도시교통정보센터(http://www.utic.go.kr)

2) 자전거도로

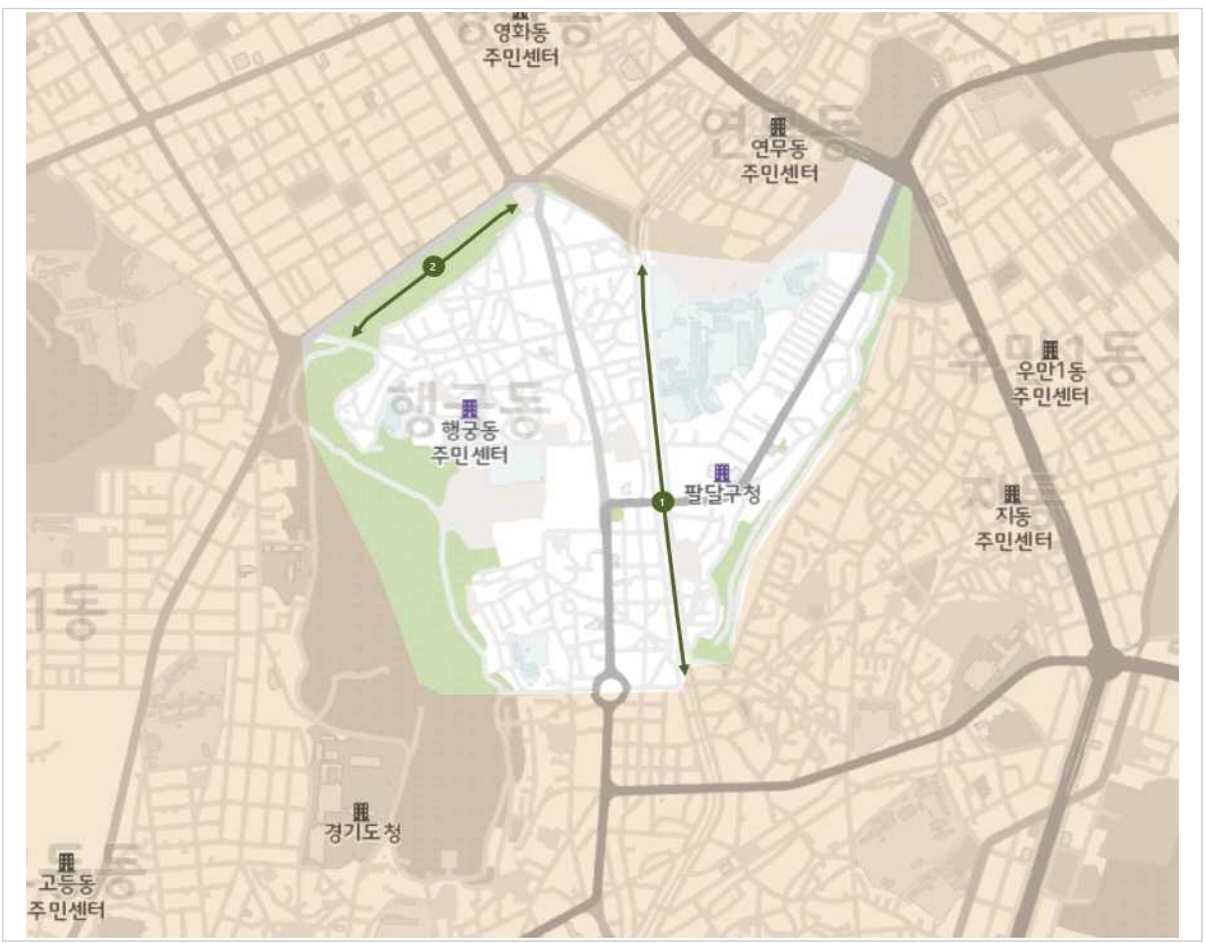
□ 4대문 내 자전거도로는 장안공원을 포함하는 공원 내 자전거도로와 하천변 자전거도로인 수원천 자전거도로가 각 1개소씩 설치되어 있음

표 3-9 | 자전거도로 현황

연번	도로명	유형
1	수원천 자전거도로	하천변 자전거도로
2	장안공원 자전거도로	공원내 자전거도로

자료: 수원시청(https://www.suwon.go.kr)

그림 3-8 | 자전거도로 현황



3) 보행자전용도로

- 4대문 내 보행자전용도로는 총 2개소로 수원남문로데오거리와 수원공방거리가 있으며 일부 구간을 공유하고 있음
- 수원남문로데오거리는 운영방식으로 전일제를 택하고 있고, 수원공방거리는 주말제를 택하고 있으며, 2개소 모두 지역상권 활성화를 위해 지정되었음

표 3-10 | 보행자전용도로 현황

연번	도로명	법정동명	운영방식구분	운영시작시간	운영종료시간	자전거 도로	보차분리	지정목적
1	수원남문로데오거리	영동	전일제	0:00	23:59	겸용	X	지역상권 활성화
2	수원공방거리	남창동	주말제	0:00	23:59	겸용	X	지역상권 활성화

자료: 수원시청(https://www.suwon.go.kr)

그림 3-9 | 보행자전용도로 현황

3. 교통현황

1) 교통통행

(1) 주요 간선도로 구간별 소통

- 도시교통정보센터를 활용하여 오전첨두(08~09시), 오후첨두(18~19시) 각 1회씩 통행속도를 조사함
- 조사 결과, 오전·오후 지속적으로 지체가 발생하는 도로는 ▲일반국도 1호선, ▲일반국도 43호선, ▲정조로 777번길, ▲팔달문로, ▲행궁로 8-1구간(행궁로11~정조로삼거리)이며, 오전·오후 원활한 도로는 ▲팔달공원길 임
- 또한 ▲정조로의 일부구간(종로삼거리~팔달문로터리)은 오후 첨두시에만 지체가 발생함
- 평균통행속도의 도로별 원활, 서행, 지체 속도의 기준은 다음과 같음

표 3-11 | 도로별 원활, 서행, 지체 속도 기준

구분	원활	서행	지체
국도	50km/h 이상	30~50km/h	30km/h 미만
시도	25km/h 이상	15~25km/h	15km/h 미만

자료: 경찰청 도시교통정보센터(https://www.utic.go.kr/)

표 3-12 | 주요 간선도로 구간별 평균통행속도 현황

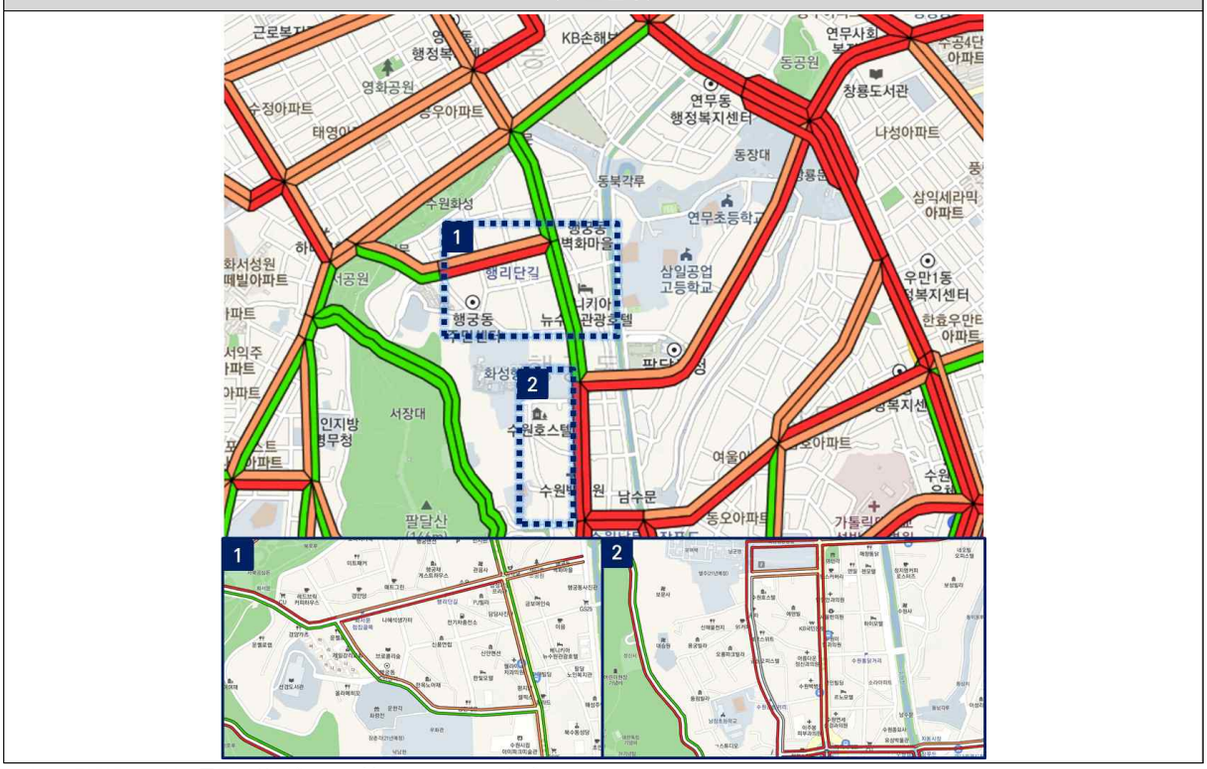
연번	도로명	구간			통행속도(km/h)		
					오전첨두	오후첨두	평균
1	일반국도 1호선	-	상행	창룡문지하차도 → 창룡문지하차도	16	11	14
			하행	창룡문지하차도 → 창룡문지하차도	16	11	14
2	일반국도 43호선 (창룡대로)	2-1	상행	화성관광안내소 → 창룡문사거리	25	23	24
			하행	창룡문사거리 → 화성관광안내소	29	18	24
		2-2	상행	남향동사무소 → 화성관광안내소	25	23	24
			하행	화성관광안내소 → 남향동사무소	29	18	24
		2-3	상행	종로삼거리 → 남향동사무소	25	23	24
			하행	남향동사무소 → 종로삼거리	29	18	24
3	팔달로	3-1	상행	화서문로터리→ 장안로로터리	22	15	19
			하행	장안문로터리→ 화서문로터리	22	20	21
		3-2	상행	팔달로173번길2→ 화서문로터리	16	15	16
			하행	화서문로터리→ 팔달로173번길2	22	20	21

연번	도로명	구간			통행속도(km/h)		
					오전첨두	오후첨두	평균
4	팔달공원길	-	상행	행궁로62번길 → 팔달로173번길	29	29	29
			하행	팔달로173번길 → 행궁로62번길	28	28	28
5	화서문로	5-1	상행	화서문로33 → 팔달로201	28	8	18
			하행	팔달로201 → 화서문로33	20	20	20
		5-2	상행	장안사거리 → 화서문로33	11	10	11
			하행	화서문로33 → 장안사거리	24	16	20
		5-3	상행	수원천로 367 → 화서문로33	16	18	17
			하행	장안사거리 → 수원천로367	7	10	9
6	신풍로23번길	-	상행	정조로844 → 화서문로33	11	10	11
			하행	화서문로33 → 정조로844	22	21	22
7	정조로	7-1	상행	장안사거리 → 장안문로터리	18	25	22
			하행	장안문로터리 → 장안사거리	24	25	25
		7-2	상행	정조로844 → 장안사거리	18	23	21
			하행	장안사거리 → 정조로844	24	25	25
		7-3	상행	종로삼거리 → 정조로844	18	23	21
			하행	정조로844 → 종로삼거리	24	25	25
		7-4	상행	정조로820 → 종로삼거리	24	13	17
			하행	종로삼거리 → 정조로820	16	9	13
		7-5	상행	팔달문로터리 → 정조로820	21	13	17
			하행	정조로820 → 팔달문로터리	16	9	13
8	행궁로	8-1	상행	행궁로11→ 정조로삼거리	4	4	4
			하행	정조로삼거리 → 행궁로11	12	12	12
		8-2	상행	정조로 777번길9→행궁로11	15	14	15
			하행	행궁로11→ 정조로 777번길9	15	14	15
9	정조로 777번길	-	상행	정조로777번길9 → 팔달문로터리	4	4	4
			하행	팔달문로터리 → 정조로777번길9	4	4	4
10	팔달문로	-	상행	팔달문로터리 → 수원천로255번길6	7	7	7
			하행	수원천로255번길6→팔달문로터리	7	10	9

주) 오전 첨두시(08:00~09:00), 오후 첨두시(18:00~19:00) 금요일 기준
자료: 경찰청 도시교통정보센터(https://www.utic.go.kr/)

그림 3-10 | 주요 간선도로 구간별 평균통행속도 현황 (오전첨두)

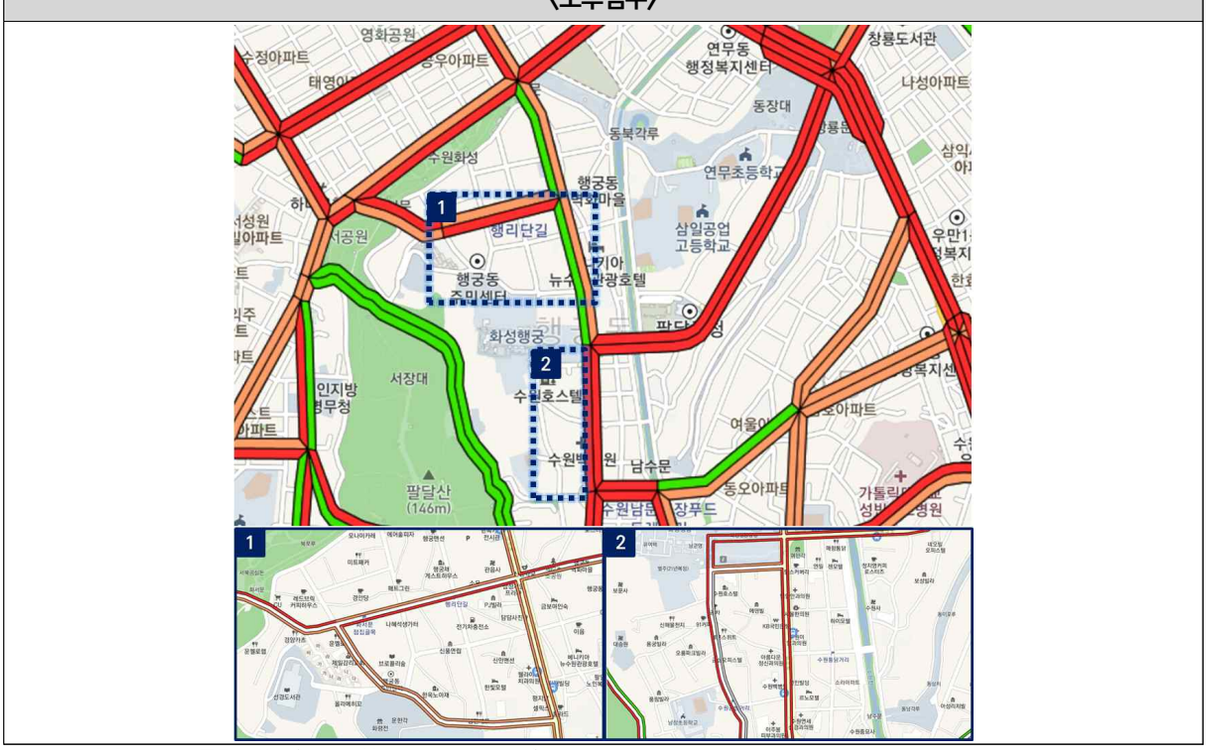
〈오전첨두〉



자료: 경찰청 도시교통정보센터(https://www.utic.go.kr/)

그림 3-11 | 주요 간선도로 구간별 평균통행속도 현황 (오후첨두)

〈오후첨두〉



자료: 경찰청 도시교통정보센터(https://www.utic.go.kr/)

2) 대중교통

(1) 버스정류장

□ 4대문 내 버스정류장 현황을 조사한 결과, 총 26개소의 버스정류장이 존재함

○ 26개소의 버스정류장에 대한 버스정류장명(번호), 경유노선의 세부내용은 다음과 같음

표 3-13 | 버스정류장별 경유노선 세부내용

연번	정류장명 (정류장번호)	경유노선
1	화서문, 장안공원(01258)	• (직행좌석) 1007, 2007, 7770 • (일반) 3, 301, 310, 400A, 5, 60, 66, 66-4, 7-1, 7-1A, 7-2, 700-2, 777, 82-1, 900
2	한국은행(01232)	• (직행좌석) 1007, 2007, 7770 • (일반) 3, 301, 310, 400A, 5, 60, 66, 66-4, 7-1, 7-1A, 7-2, 700-2, 777, 83-1, 900
3	장안공원(01411)	• (직행좌석) 7770, 8401, 8409 • (일반) 301, 310, 400A, 5, 7-1A, 7-2, 777, 900
4	장안공원(01259)	• (직행좌석) 1007, 2007, 7770, 8401, 8409 • (일반) 3, 301, 310, 400A, 5, 60, 66, 66-4, 7-1A, 7-2, 700-2, 777, 83-1, 900
5	장안공원(01260)	• (직행좌석) 1007, 2007 • (일반) 3, 60, 66, 66-4, 7-1, 700-2, 82-1
6	장안문(01161)	• (일반) 13, 35, 37, 7-1
7	장안문(01151)	• (일반) 13, 35, 37, 7-1
8	KB손해보험인재니움(01209)	• (일반) 13, 35, 37, 7-1
9	교육청사거리(01213)	• (일반) 13, 35, 37, 7-1
10	교육청사거리(01174)	• (좌석) 300 • (일반) 300-1
11	교육청사거리(01176)	• (좌석) 300 • (일반) 300-1
12	창룡문, 연무대(03067)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 11, 400, 400A, 60, 700-2 • (마을) 1

연번	정류장명 (정류장번호)	경유노선
13	창룡문, 연무대(03066)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 11, 400, 400A, 60, 700-2 • (마을) 1
14	남수동(03168)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 11, 400, 400A, 60, 700-2 • (마을) 1
15	매향동(03062)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 11, 400, 400A, 60, 700-2 • (마을) 1
16	매향동(03063)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 11, 400, 400A, 60, 700-2 • (마을) 1
17	팔달구청, 수원화성박물관 (03059)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 11, 400, 400A, 60, 700-2 • (마을) 1
18	팔달구청, 수원화성박물관 (03060)	• (일반) 11, 400, 400A, 60, 700-2 • (마을) 1
19	화성행궁, 여민각(03058)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 60, 700-2
20	팔달문, 이안과(03054)	• (직행좌석) 3000 • (일반) 11, 400, 64, 65 • (마을) 1
21	팔달문, 수원백병원(03051)	• (직행좌석) 3000 • (일반) 112, 27, 3, 61, 62-1, 65, 66, 66-4, 82-1, 88, 98 • (마을) 1
22	팔달문(03056)	• (일반) 11, 112, 25, 25-2, 25-5, 27, 3, 400, 61, 62-1, 64, 65, 66, 66-4, 83-1, 88, 98 • (마을) 1
23	팔달구청, 화성행궁, 수원성지 (03050)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 112, 13, 25, 25-2, 25-5, 27, 3, 35, 400A, 60, 61, 62-1, 64, 65, 66, 66-4, 700-2, 83-1, 88, 98
24	화성행궁(03139)	• (직행좌석) 1007 • (일반) 112, 13, 25, 25-2, 25-5, 27, 3, 35, 400A, 60, 61, 62-1, 64, 65, 66, 66-4, 700-2, 82-1, 88, 98
25	장안문, 수원전통문화관 (03144)	• (직행좌석) 3000 • (일반) 112, 13, 25, 25-2, 25-5, 27, 3, 35, 400A, 60, 61, 62-1, 64, 65, 66, 66-4, 700-2, 83-1, 88, 98

연번	정류장명 (정류장번호)	경유노선
26	수원전통문화관, 장안동(03134)	• (직행좌석) 3000 • (일반) 112, 13, 25, 25-2, 25-5, 27, 3, 35, 400A, 60, 61, 62-1, 64, 65, 66, 66-4, 700-2, 82-1, 88, 98

자료: 경기버스정보(http://www.gbis.go.kr/)

그림 3-12 | 버스 정류장 현황

자료: 경기버스정보(http://www.gbis.go.kr/)

(2) 버스노선

□ 4대문 내 버스노선 현황을 조사한 결과, 총 44개의 노선이 운행 중임

□ 그 중 일반버스 38개 노선, 직행좌석 버스 5개 노선, 마을버스 1개의 노선이 운행 중에 있음

표 3-14 | 4대문 내 버스노선 운영 현황

구분	노선번호	기종점 (기점 ↔ 종점)	배차간격(분)		상행 운행시간 (첫차 ~ 막차)		운행업체
일반	3	수원남부버스공영차고지 ↔ 구운동삼환아파트	주중	9 ~ 11	주중	05:00~22:30	수원여객
			주말	10 ~ 13	주말		
일반	11	수원시동부차고지↔원시역2번출구	주중	9 ~ 15	주중 주말	04:00~20:40	남양여객
			주말	13 ~ 15			
일반	13	상광교동종점 ↔ 금곡동강남아파트	주중	6 ~ 8	주중	06:15~22:00	수원여객
			주말		주말		
직좌	1007	수원대학교 ↔ 잠실광역환승센터	주중	10 ~ 30	주중	04:40~22:00	대원고속
			주말	16 ~ 30	주말		
마을	1	우만3단지.우만초교 ↔ 호반마을광교21단지	주중	13 ~ 40	주중	06:00~23:30	광교운수
			주말	18 ~ 45	주말	06:00~22:30	
일반	25	이목동차고지.이목동입구 ↔ 발산리	주중	15 ~ 20	주중	05:00~22:30	수원여객
			주말	20 ~ 25	주말		
일반	25-2	이목동차고지.이목동입구 ↔ 귀래리	주중	170 ~ 180	주중	06:00~21:06	수원여객
			주말		주말		
일반	25-5	이목동차고지.이목동입구 ↔ 귀래산업단지	주중	60 ~ 999	주중	06:15~07:15	수원여객
			주말		주말		
일반	27	이목동차고지.이목동입구 ↔ 수지중학교	주중	48 ~ 58	주중	04:50~22:30	수원여객
			주말	102 ~ 126	주말		
직좌	3000	호매실스타힐스.수원여대입구 ↔ 강남역나라빌딩앞	주중	12 ~ 14	주중	04:40~01:00	경진여객
			주말	15 ~ 17	주말	05:00~23:00	
일반	35	경기대정문 ↔ 에일린의뜰.휴먼시아6단지	주중	9 ~ 11	주중	04:40~22:45	수원여객
			주말	11 ~ 13	주말		

구분	노선번호	기종점 (기점 ↔ 종점)	배차간격(분)		상행 운행시간 (첫차 ~ 막차)		운행업체
일반	60	광주차고지 ↔ 수원역.노보텔수원	주중	15 ~ 25	주중	05:00~22:50	대원고속
			주말	20 ~ 30	주말		
일반	61	호매실동차고지 ↔ 청와.쌍용.그대가센트럴파크아파트	주중	18 ~ 25	주중	05:00~22:20	수원여객
			주말	25 ~ 33	주말		
일반	62-1	동탄차고지 ↔ LG빌리지3차.모아미래도아파트	주중	7 ~ 10	주중	05:00~22:30	수원여객
			주말	9 ~ 12	주말		
일반	64	동탄차고지 ↔ 안양역	주중	27 ~ 35	주중	04:50~21:50	수원여객
			주말	48 ~ 61	주말		
일반	65	광교차고지 ↔ 안양역	주중	7 ~ 15	주중	04:30~22:05	대원고속
			주말	17 ~ 20	주말		
일반	66	에버랜드(승차홈) ↔ 고등동삼거리	주중	10 ~ 12	주중	05:10~23:22	경남여객
			주말	12 ~ 15	주말		
일반	66-4	에버랜드(승차홈) ↔ 고등동삼거리	주중	10 ~ 12	주중	05:15~23:20	경남여객
			주말	10 ~ 15	주말		
일반	82-1	곡반정동차고지 ↔ 수원여고.프르지오자이	주중	12 ~ 16	주중	05:00~23:05	수원여객
			주말	17 ~ 21	주말		
일반	83-1	곡반정동차고지 ↔ 수원여고.농천교회	주중	10 ~ 16	주중	05:00~23:20	수원여객
			주말	13 ~ 21	주말		
일반	88	호매실스타힐스 ↔ 조원뉴타운	주중	11 ~ 12	주중	04:40~22:30	용남고속
			주말	16 ~ 23	주말		
일반	98	이목동차고지.이목동입구 ↔ 한회꿈에그린	주중	11 ~ 15	주중	04:50~22:10	수원여객
			주말	15 ~ 20	주말		
일반	112	곡반정동차고지 ↔ 서수원레이크푸르지오1단지	주중	7 ~ 9	주중	05:00~22:50	수원여객
			주말	9 ~ 12	주말		

구분	노선번호	기종점 (기점 ↔ 종점)	배차간격(분)		상행 운행시간 (첫차 ~ 막차)		운행업체
일반	400	경기대후문 ↔ 궁평항	주중	25 ~ 50	주중	04:30~23:00	남양여객
			주말	25 ~ 60	주말		
일반	400A	경기대후문 ↔ 서희스타힐스 1.3단지	주중	20 ~ 40	주중	04:30~22:00	남양여객
			주말	40 ~ 60	주말		
일반	7	동부터미널 ↔ 호매실동차고지	주중	30 ~ 40	주중	05:00~22:20	수원여객
			주말	40 ~ 50	주말		
일반	7-1	동탄차고지 ↔ 광교공원	주중	7 ~ 9	주중	05:00~22:40	수원여객
			주말	9 ~ 12	주말		
일반	7-2	동부버스터미널 ↔ 청와	주중	20 ~ 45	주중	05:00~22:15	수원여객
			주말	45 ~60	주말		
일반	700-2	오리역 ↔ 수원여객	주중	5 ~ 15	주중	05:00~23:00	경기고속
			주말	10 ~ 20	주말		
일반	720-2	경기고속차고지 ↔ 백현마을	주중	5 ~ 15	주중	05:00~22:55	경기고속
			주말	10 ~ 20	주말		
일반	777	수원역 ↔ 사당역	주중	10 ~ 12	주중	04:30~23:00	경진여객
			주말	12 ~ 12	주말		
직좌	7770	수원역 ↔ 사당역	주중	4 ~ 16	주중	04:30~04:00	경진여객
			주말	8 ~ 17	주말	04:30~23:30	
직좌	8401	송산주공 ↔ 수원역	주중	일 2회운행	주중	06:30~17:10	경기고속
			주말		주말		
직좌	8409	민락동종점 ↔ 수원역	주중	35 ~ 45	주중	04:00~21:00	경기고속
			주말	40 ~ 45	주말		
일반	900	경희대학교 ↔ 보라매공원	주중	8 ~ 12	주중	04:10~22:40	성우운수
			주말	10 ~ 15	주말		

자료: 경기버스정보(http://www.gbis.go.kr/)

4. 교통사고 발생

1) 전체 교통사고

(1) 총 교통사고

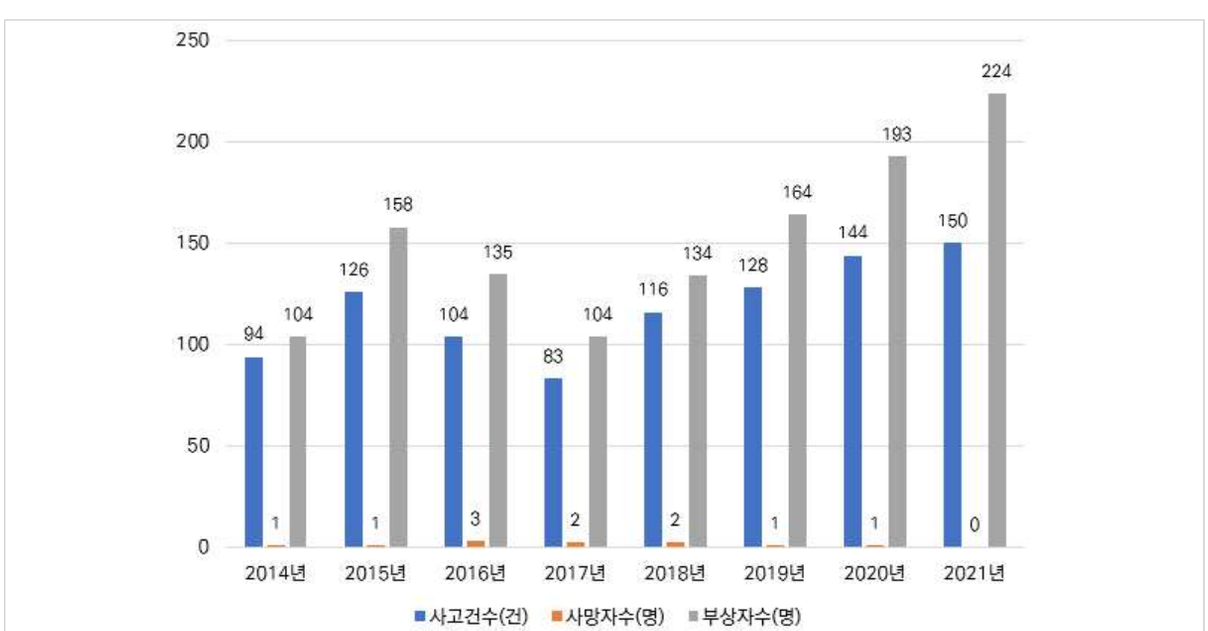
□ 최근 6년간('14~'21년) 4대문 내 전체 교통사고 발생건수는 연평균 6.02% 증가추세로 나타났고, 부상자수 또한 연평균증가율 10.07%로 증가하는 추세임

표 3-15 | 전체 교통사고 현황

구분	사고건수(건)	사망자수(명)	부상자수(명)
2014년	94	1	104
2015년	126	1	158
2016년	104	3	135
2017년	83	2	104
2018년	116	2	134
2019년	128	1	164
2020년	144	1	193
2021년	150	0	224
연평균증가율	6.02%	0%	10.07%

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

그림 3-13 | 전체 교통사고



자료: TAAS 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

(2) 사고유형별 교통사고

□ 최근 3년간('19~'21년) 사고유형별 교통사고를 조사한 결과 차대사람의 경우 기타사고, 횡단 중이 많이 발생하였으며, 차대차의 경우 기타사고, 측면충돌이 많이 발생하였고, 차량단독의 경우에는 기타사고가 많이 발생함

표 3-16 | 사고유형별 교통사고

구분		사고건수(건)			사망자수(명)			부상자수(명)		
		2019년	2020년	2021년	2019년	2020년	2021년	2019년	2020년	2021년
차대사람	소계	40	34	46	-	-	-	28	34	46
	횡단중	7	11	11	-	-	-	6	11	11
	차도통행중	2	-	4	-	-	-	2	-	4
	길가장자리구역통행중	-	-	3	-	-	-	-	-	3
	보도통행중	1	-	1	-	-	-	1	-	1
	기타	20	23	27	-	-	-	19	23	27
차대차	소계	93	54	94	1	1	-	132	78	163
	정면충돌	6	3	4	-	-	-	6	3	8
	측면충돌	23	30	20	-	-	-	35	43	32
	추돌	15	18	16	1	-	-	23	29	36
	기타	44	-	52	-	1	-	61	-	83
	후진중충돌	5	3	2	-	-	-	7	3	4
차량단독	소계	5	9	10	-	-	-	4	9	-
	공작물충돌	-	1	-	-	-	-	-	1	-
	주/정차차량 충돌	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도로이탈추락	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도로이탈 기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	5	7	10	-	-	-	4	7	15
	전도	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	전복	-	1	-	-	-	-	-	1	-
철길건널목		-	-	-	-	-	-	-	-	-

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

(3) 도로형태별 교통사고

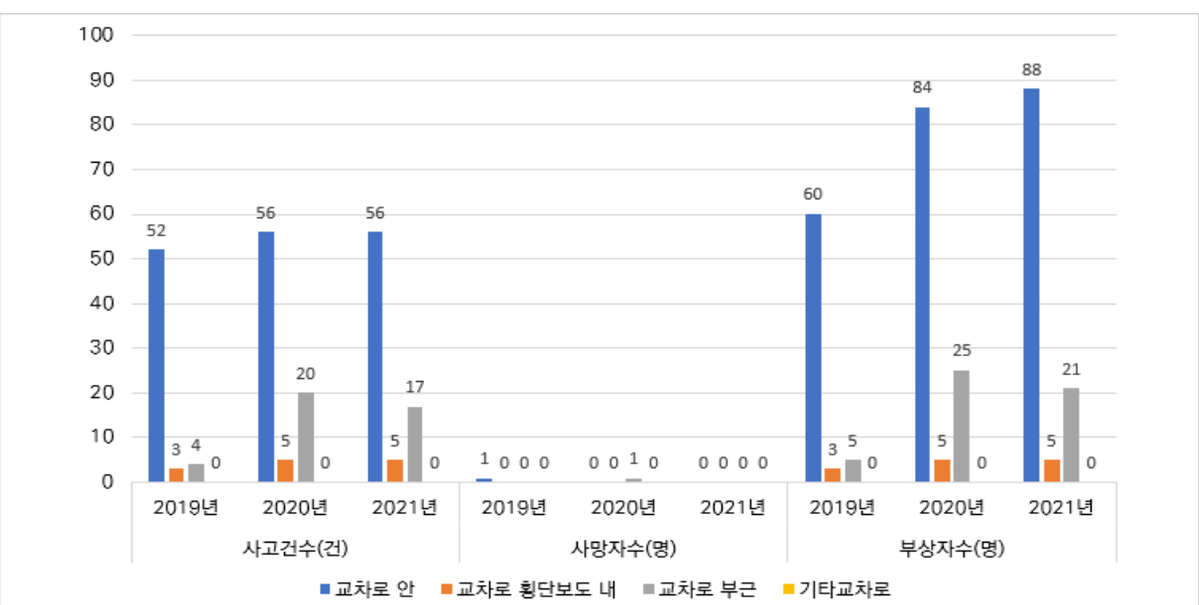
□ 최근 3년간('19~'21년) 사고유형별 교통사고 조사 결과 교차로에서 발생한 교통사고는 교차로 안이 가장 많이 발생하였으며, 단일로에서는 기타단일로가 가장 많이 발생하였음

표 3-17 | 도로형태별 교통사고

구분		사고건수(건)			사망자수(명)			부상자수(명)		
		2019년	2020년	2021년	2019년	2020년	2021년	2019년	2020년	2021년
교차로	교차로 안	52	56	56	1	-	-	60	84	88
	교차로 횡단보도 내	3	5	5	-	-	-	3	5	5
	교차로 부근	4	20	17	-	1	-	5	25	21
	기타교차로	-	-	-	-	-	-	-	-	-
단일로	횡단보도 상	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	횡단보도 부근	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	터널	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	교량	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	고가도로 위	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	지하차도(도로)내	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타단일로	65	55	68	-	-	-	91	70	106
철길건널목		-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타		4	8	-	4	-	-	5	9	4
불명		-	-	-	-	-	-	-	-	-

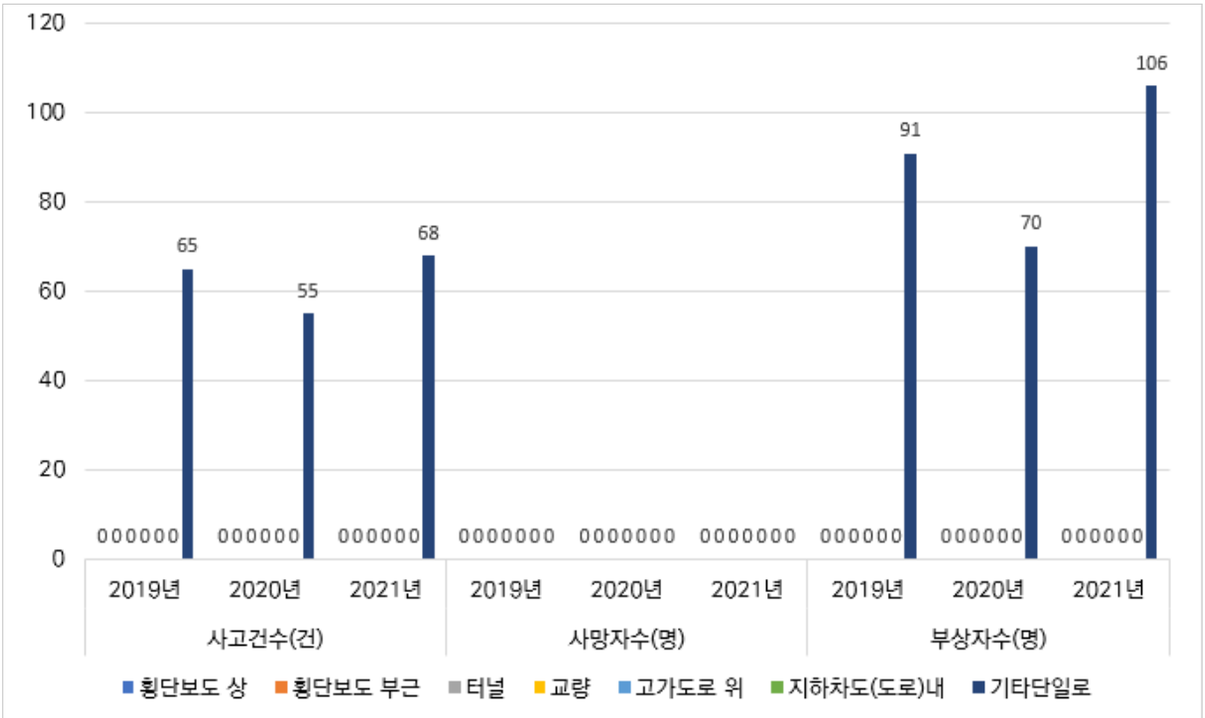
자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

그림 3-14 | 도로형태별 교통사고(교차로)



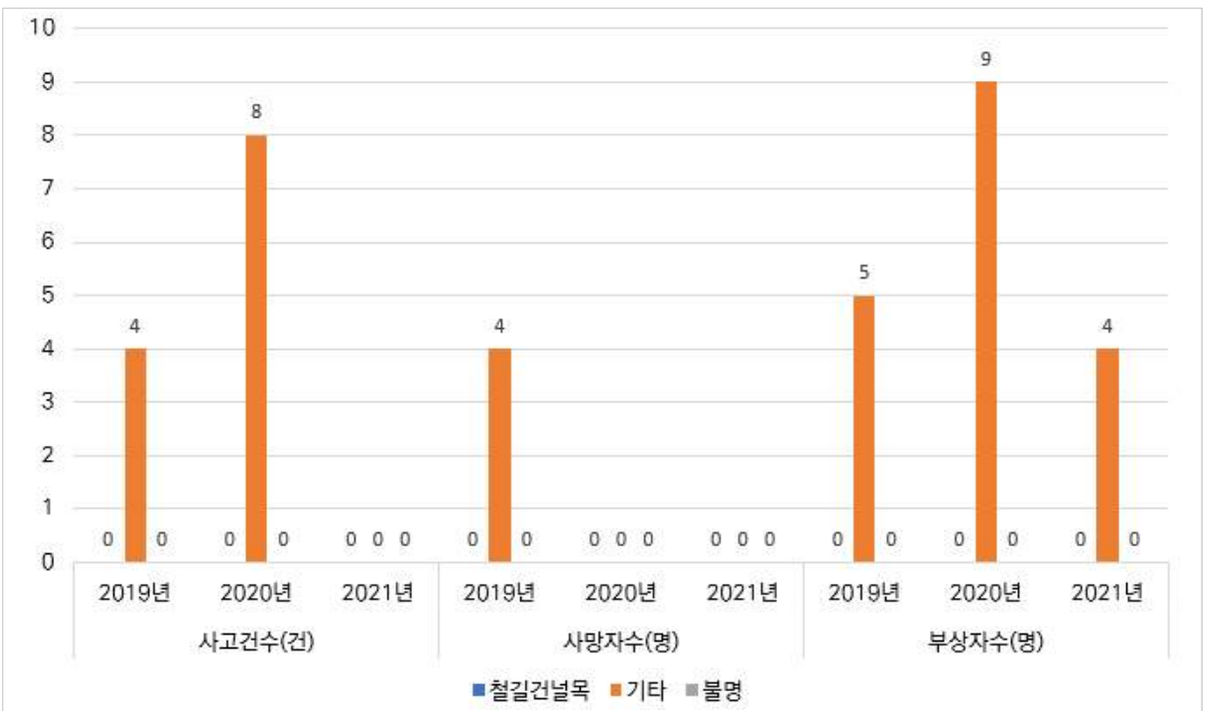
자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

그림 3-15 | 도로형태별 교통사고(단일로)



자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

그림 3-16 | 도로형태별 교통사고(기타)



자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

2) 월별 교통사고

□ 최근 3년간('19~'21년) 4대문 내 월별 교통사고는 증가추세를 보이고 있으며 부상자 또한 증가추세를 보이고 있음

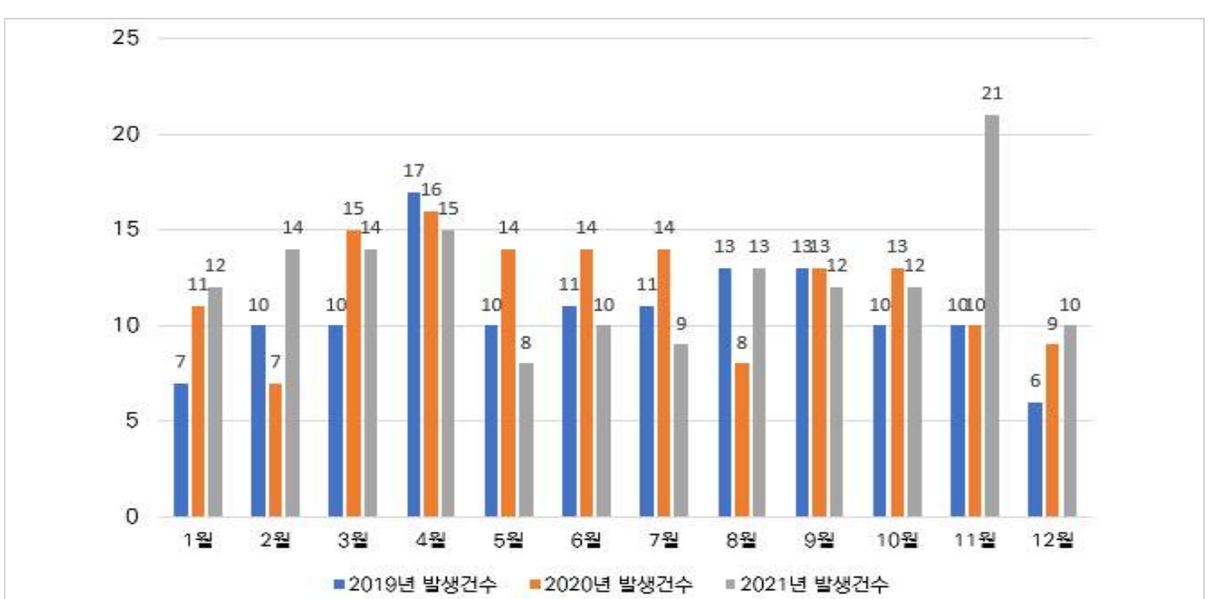
표 3-18 | 월별 교통사고

(단위 : 건, 인, %)

구분	2019년			2020년			2021년		
	발생건수	사망자수	부상자수	발생건수	사망자수	부상자수	발생건수	사망자수	부상자수
계	128	1	164	144	1	193	150	0	224
1월	7	-	7	11	0	16	12	0	20
2월	10	-	12	7	0	9	14	0	15
3월	10	-	11	15	1	14	14	0	24
4월	17	-	29	16	0	31	15	0	20
5월	10	-	8	14	0	15	8	0	9
6월	11	-	19	14	0	25	10	0	17
7월	11	-	12	14	0	14	9	0	9
8월	13	-	17	8	0	11	13	0	17
9월	13	-	19	13	0	18	12	0	19
10월	10	-	11	13	0	15	12	0	20
11월	10	-	14	10	0	13	21	0	35
12월	6	1	5	9	0	12	10	0	19

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

그림 3-17 | 월별 교통사고



자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

3) 자전거 교통사고

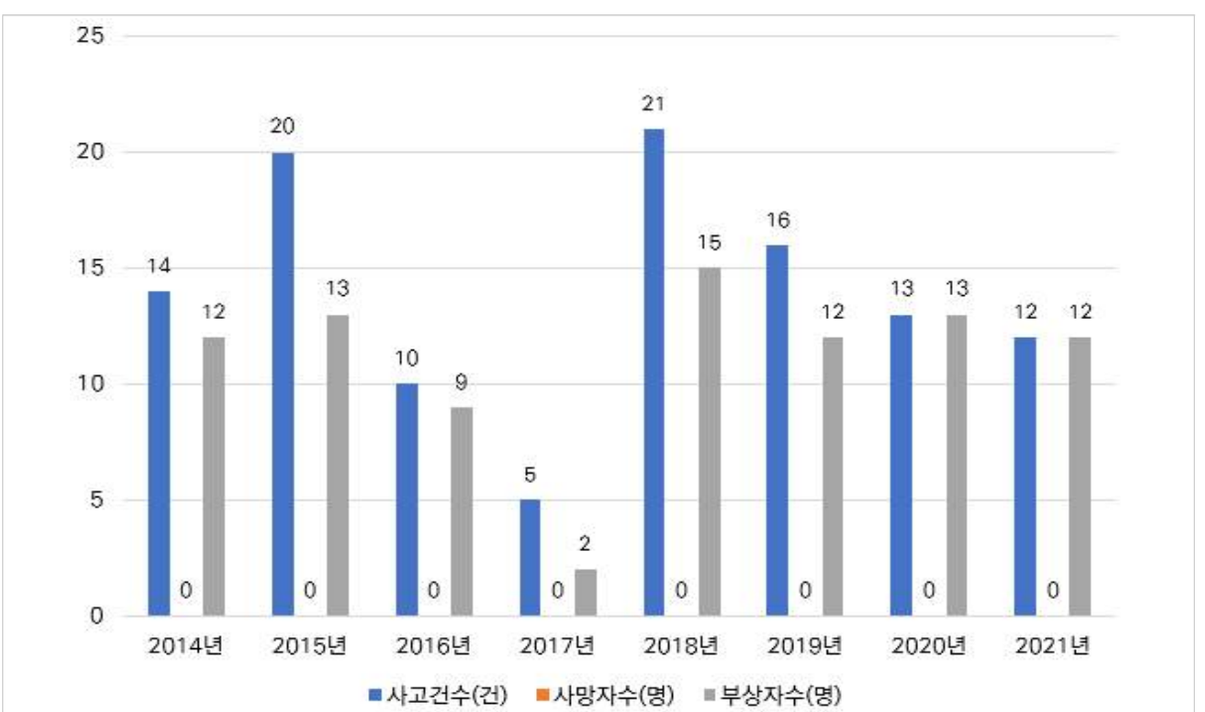
□ 최근 8년간('14~'21년) 4대문 내 자전거 교통사고 발생건수는 연평균 -1.91%로 감소추세를 보이며, '19년부터 지속적으로 감소추세로 나타남

표 3-19 | 자전거 교통사고 현황

구분	사고건수(건)	사망자수(명)	부상자수(명)
2014년	14	-	12
2015년	20	-	13
2016년	10	-	9
2017년	5	-	2
2018년	21	-	15
2019년	16	-	12
2020년	13	-	13
2021년	12	-	12
연평균증가율	-1.91%	-	-

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

그림 3-18 | 자전거 교통사고 현황



자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

4) 교통약자 교통사고

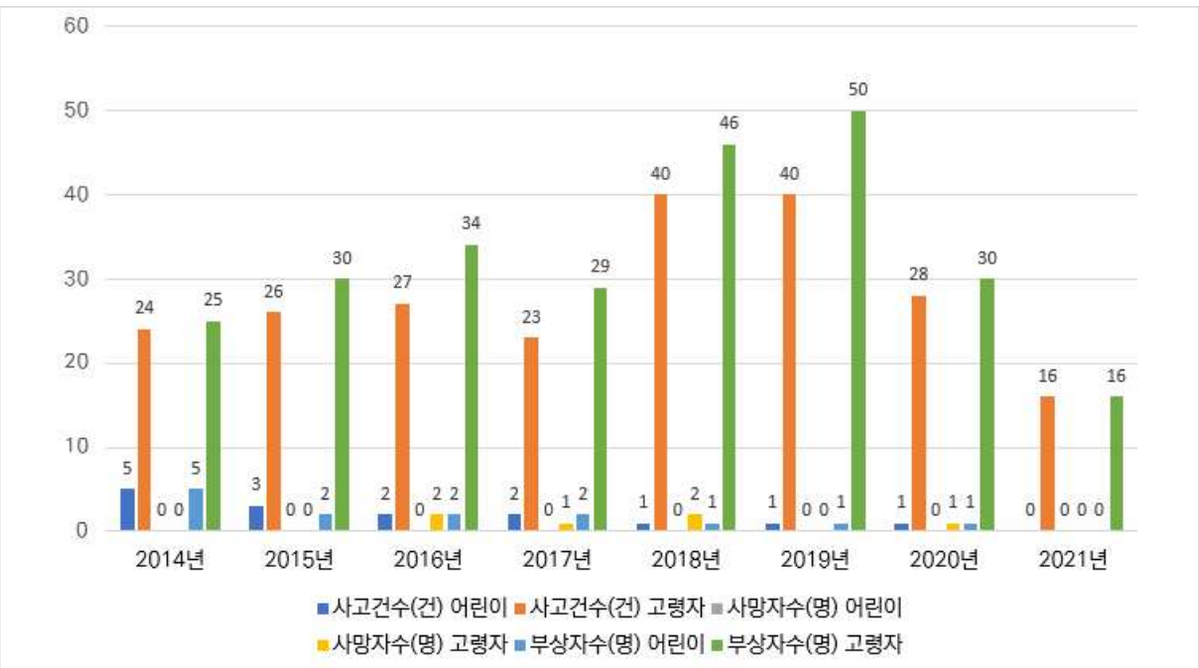
- 최근 8년간('14년~'21년) 4대문 내 어린이(14세 이하) 교통사고 발생건수는 감소추세를 보임
- 4대문 내 고령자(65세 이상) 교통사고 발생건수는 연평균증가율 -4.94%, 부상자수는 -5.43%로 감소 추세에 있는 것으로 나타남

표 3-20 | 교통약자 교통사고

구분	사고건수(건)		사망자수(명)		부상자수(명)	
	어린이	고령자	어린이	고령자	어린이	고령자
2014년	5	24	-	-	5	25
2015년	3	26	-	-	2	30
2016년	2	27	-	2	2	34
2017년	2	23	-	1	2	29
2018년	1	40	-	2	1	46
2019년	1	40	-	-	1	50
2020년	1	28	-	1	1	30
2021년	-	16	-	-	-	16
연평균증가율	-	-4.94%	-	-	-	-5.43%

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

그림 3-19 | 교통약자 교통사고



자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr/)

제2절 주차시설 및 주차실태 분석

1. 주차시설

1) 공영주차시설

□ 수원도시공사에서 운영 중에 있는 4대문 내 공영주차장 현황 조사 결과, 2022년 말 기준 총 8개소(1,333면)가 존재하며 거주자우선주차로 활용되는 주차장 3개소, 유료운영 5개소가 운영 중임

표 3-21 | 4대문 내 공영주차장 현황

연번	구분	주소	주차면수	이용현황	비고
1	매향동공영주차장	매향동 124-14	47	거주자우선	수원도시공사
2	남수동공영주차장1	남수동 11-61	13	거주자우선	수원도시공사
3	남수동공영주차장2	남수동 41-7	39	거주자우선	수원도시공사
4	선경도서관	신풍동 123-69	65	유료	수원도시공사
5	화성박물관	매향동 49	368	유료	수원도시공사
6	연무동공영	연무동 160-23	166	유료	수원도시공사
7	장안동공영	장안동 51	138	유료	수원도시공사
8	화홍문공영	영화동 154-12	497	유료	수원도시공사

자료: 수원시 내부자료, 수원도시공사

그림 3-20 | 4대문 내 공영주차장 현황

자료: 수원시 내부자료

2) 거주자 우선 주차시설

- 4대문 내 거주자 우선 주차시설 현황 조사 결과 총 20개 구간, 427면의 구획이 존재하며, 모든 구획이 배정이 되어 운영 중에 있으며, 대기자도 있는 것으로 보아 추후 주차시설 확충이 필요할 것으로 보임
- 거주자 우전 주차제도의 정의, 신청자격, 운영시간 및 이용요금의 자세한 내용은 다음과 같음

표 3-22 | 거주자 우선 주차제도 개요

<table>
<tr><th>구분</th><th>내용</th></tr>
<tr><td>정의</td><td>• 이면도로에 설치된 주차구획에 관리번호를 지정 한 후, 자가 주차장을 확보하지 못한 인근 거주자나 사업자, 근로자들로 하여금 주차구획을 지정받아 일정액의 주차료를 납부하고 이용토록 하는제도</td></tr>
<tr><td>효과</td><td>• 야간에 늦게 귀가하더라도 언제나 자신의 주차 공간이 있어 편리하게 주차가능
• 이웃 간 주차분쟁 해소
• 주차장 부족으로 불법용도 변경 주차장 원상복구 유도
• 이면도로에 설치된 각종 불법점거물(타이어, 의자 등) 제거로 차량 소통과 소방도로의 기능회복으로 안전사고 사전예방</td></tr>
<tr><td>운영시간 및 이용요금</td><td>• 운영시간에 따라 이용요금이 상이함
<table>
<tr><th>구분</th><th>주간</th><th>야간</th><th>전일</th></tr>
<tr><td>운영시간</td><td>09:00~당일 18:00</td><td>18:00~익일09:00</td><td>24시간</td></tr>
<tr><td>이용요금</td><td>월 20,000원</td><td>월 20,000원</td><td>월 30,000원</td></tr>
</table>
• 일부지역은 주간 08:00~20:00, 야간 16:00~ 익일 09:00 운영
• 거주자운전주차장 운영시간을 제외하고 현재 무료 개방 운영</td></tr>
</table>

자료: 수원도시공사(www.suwonudc.co.kr)

표 3-23 | 4대문 내 거주자 우선 주차시설 현황

연번	구간명	구획수	배정 구획수	미배정 구획수	비고 (구간 내 주차구획번호)
1	번암길주차장	52	52	-	51-1~52
2	화서문로31번길	23	23	-	51-59~80
3	화서문로45번길	12	12	-	51-83~95
4	신풍로	14	14	-	51-101~116
5	정조로885번길	2	2	-	51-137~138
6	신풍로63번길	4	4	-	51-141~144
7	화서문로46버길	3	3	-	51-145~147
8	신풍로39번길	3	3	-	51-160~161, 164
9	신풍로23번길	14	14	-	51-165~168, 173~182
10	화서문로16번길	47	47	-	51-185~221, 440~443, 602~605

연번	구간명	구획수	배정 구획수	미배정 구획수	비고 (구간 내 주차구획번호)
11	정조로906번길	34	34	-	51-232~247, 251~268
12	화서문로72번길	4	4	-	51-269~273
13	창룡대로7번길	11	11	-	51-274~284
14	정조로860번길	4	4	-	51-289~292
15	창룡대로104번길	52	52	-	51-355~407
16	남수동공영주차장	13	13	-	51-445
17	남창동공영주차장	35	35	-	51-1001
18	수원천로	41	41	-	51-460~500
19	매향동	47	47	-	51-503
20	창룡대로	12	12	-	51-561~572

자료: 수원도시공사(www.suwonudc.co.kr)

그림 3-22 | 4대문 내 거주자 우선 주차시설 현황

자료: 수원도시공사(www.suwonudc.co.kr)

2. 주차실태

□ ‘22년 말 기준 수원시 4대문 내 방문객이 이용 가능한 공영주차장은 5개소가 존재하며, 총 주차면 수는 1,333면임

1) 선경도서관

□ 선경도서관은 ‘22년 말 기준 총 주차면 73면임

□ ‘22년 1년간 총 155,775대가 선경도서관 주차장을 이용하였으며, 야간보다 주간 이용량이 많음

□ 한 면당 일일 평균 이용대수를 비교한 결과, 주중보다 휴일의 이용대수가 많음

- 주중 이용대수 85,784대의 일일 평균 이용대수는 17,156대이며, 한 면당 약 235대 이용함
- 휴일 이용대수 69,991대의 일일 평균 이용대수는 34,995대이며, 한 면당 약 479대 이용함

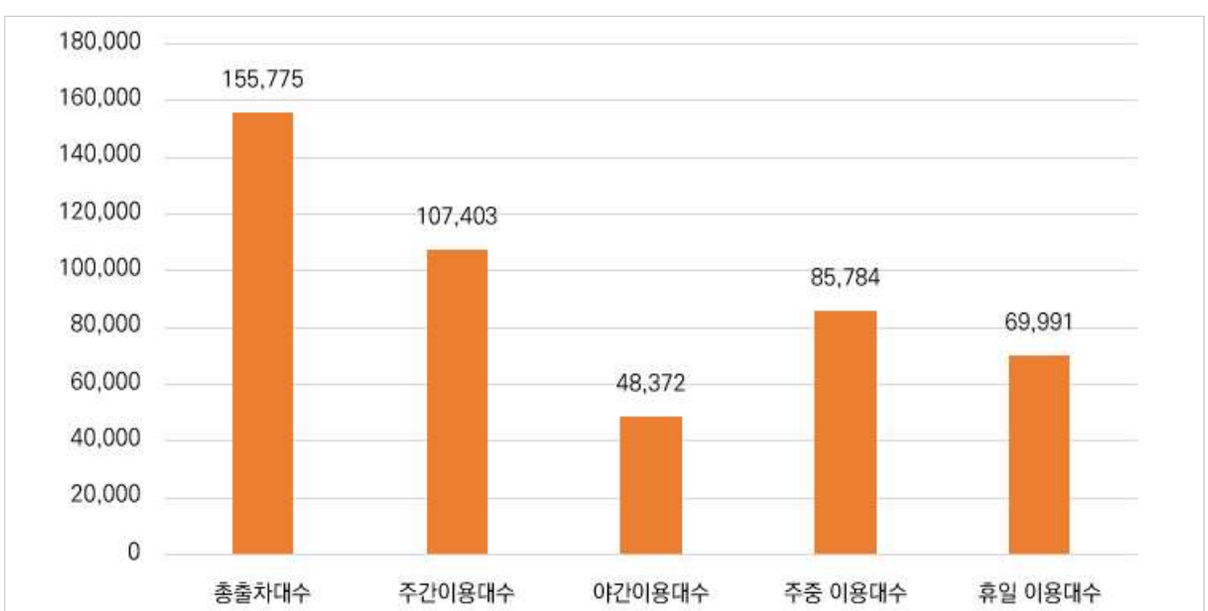
표 3-24 | 선경도서관 연간 주차 이용대수

(단위 : 대)

총주차면	총출차대수	주간이용대수	야간이용대수	주중 이용대수	휴일 이용대수
73	155,775	107,403	48,372	85,784 (일일 235대/면)	69,991 (일일 479대/면)

자료: 수원시 내부자료

그림 3-23 | 선경도서관 연간 주차 이용대수



자료: 수원시 내부자료

2) 연무동 공영주차장

- 연무동 공영주차장은 '22년 말 기준 총 176면의 주차면수를 보유하고 있음
- '22년 1년간 총 128,147대의 차량이 이용하였으며 야간보다 주간의 이용이 많음
- 한 면당 일일 평균 이용대수를 비교한 결과, 주중보다 휴일의 이용대수가 많음
  - 주중 이용대수 61,237대의 일일 평균 이용대수는 12,247대이며, 한 면당 약 69대 이용함
  - 휴일 이용대수 66,910대의 일일 평균 이용대수는 33,455대이며, 한 면당 약 190대 이용함

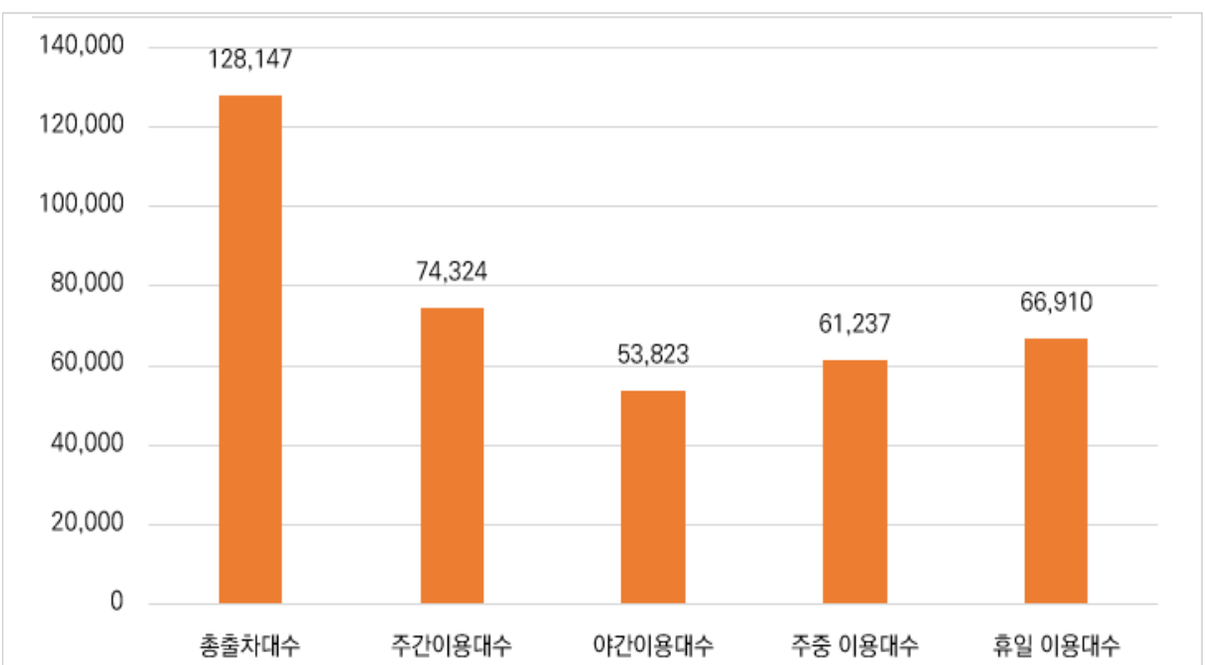
표 3-25 | 연무동 연간 주차 이용대수

(단위 : 대)

총주차면	총출차대수	주간이용대수	야간이용대수	주중 이용대수	휴일 이용대수
176	128,147	74,324	53,823	61,237 (일일 69대/면)	66,910 (일일 190대/면)

자료: 수원도시공사 내부자료

그림 3-24 | 연무동 연간 주차 이용대수



자료: 수원도시공사 내부자료

3) 장안동 공영주차장

- 장안동 공영주차장은 '22년 말 기준 총 138면의 주차면수를 보유하고 있음
- '22년 1년간 총 180,640대의 차량이 이용하였으며 주간과 야간의 이용대수가 비슷한 수준임
- 한 면당 일일 평균 이용대수를 비교한 결과, 휴일보다 주중의 이용대수가 비교적 많음
  - 주중 이용대수 132,822대의 일일 평균 이용대수는 26,564대이며, 한 면당 약 192대 이용함
  - 휴일 이용대수 47,818대의 일일 평균 이용대수는 23,909대이며, 한 면당 약 173대 이용함

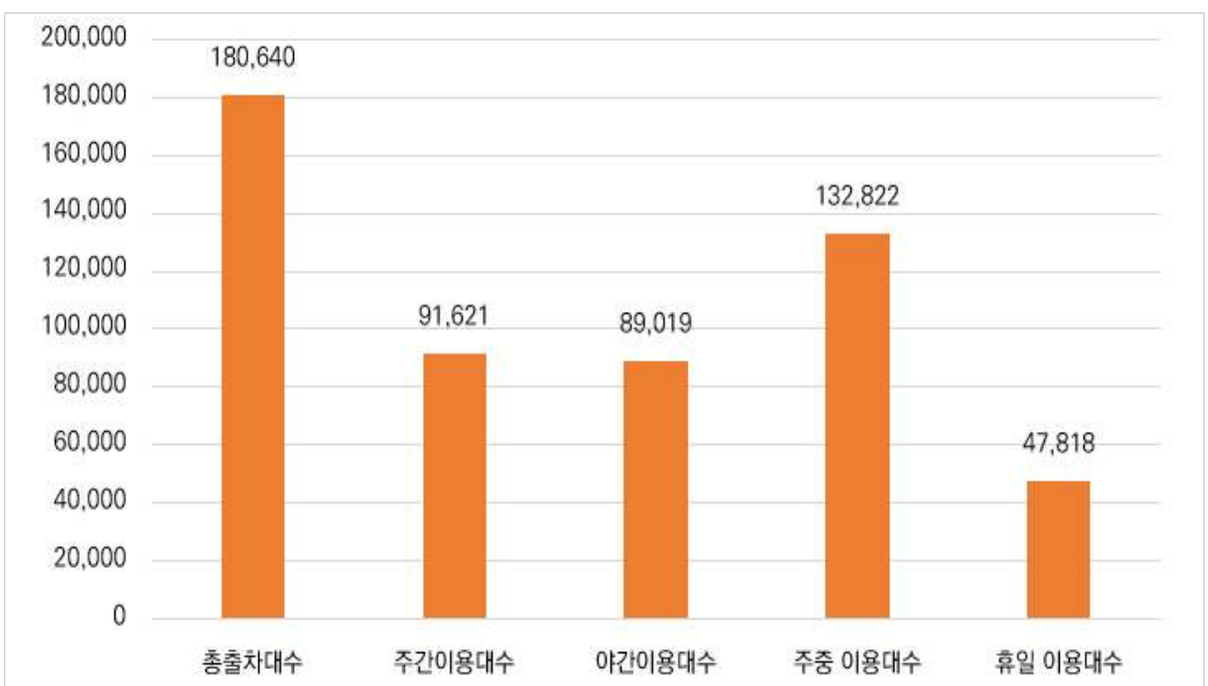
표 3-26 | 장안동 연간 주차 이용대수

(단위 : 대)

총주차면	총출차대수	주간이용대수	야간이용대수	주중 이용대수	휴일 이용대수
138	180,640	91,621	89,019	132,822 (일일 192대/면)	47,818 (일일 173대/면)

자료: 수원도시공사 내부자료

그림 3-25 | 장안동 연간 주차 이용대수



자료: 수원도시공사 내부자료

4) 화성박물관 주차장

- 화성박물관 주차장은 '22년 말 기준 총 368면의 주차면수를 보유하고 있음
- '22년 1년간 총 300,480대의 차량이 이용하였으며, 야간보다 주간의 이용이 많음
- 한 면당 일일 평균 이용대수를 비교한 결과, 주중보다 휴일의 이용대수가 비교적 많음
  - 주중 이용대수 204,080대의 일일 평균 이용대수는 40,816대이며, 한 면당 약 110대 이용함
  - 휴일 이용대수 96,400대의 일일 평균 이용대수는 48,200대이며, 한 면당 약 130대 이용함

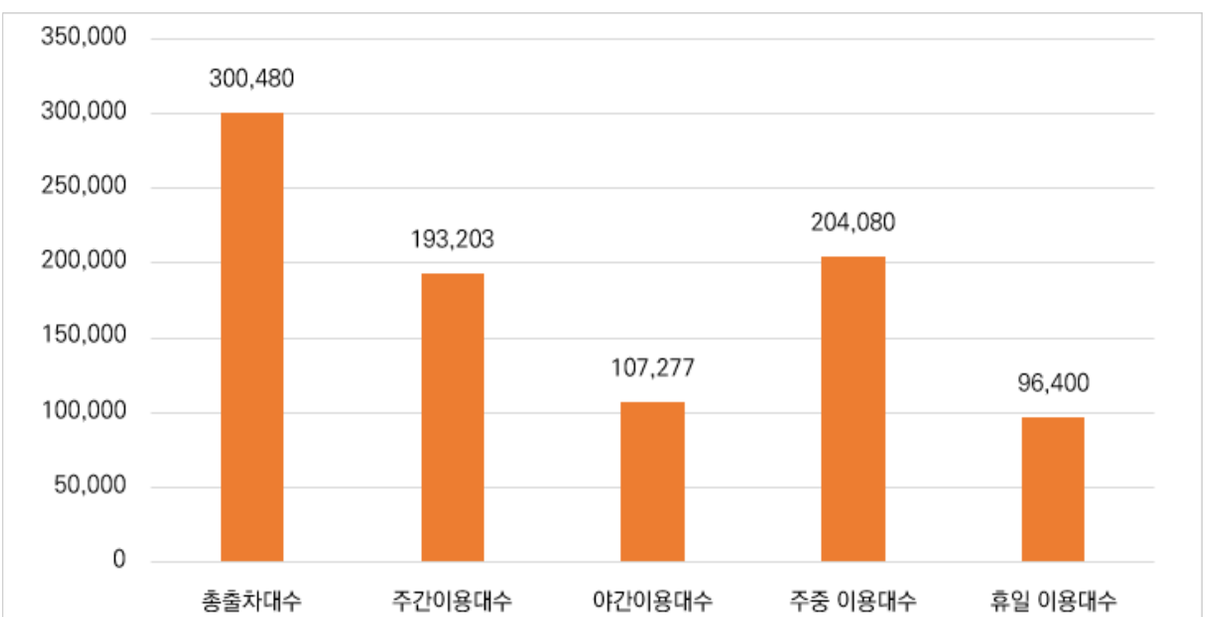
표 3-27 | 화성박물관 연간 주차 이용대수

(단위 : 대)

총주차면	총출차대수	주간이용대수	야간이용대수	주중 이용대수	휴일 이용대수
368	300,480	193,203	107,277	204,080 (일일 110대/면)	96,400 (일일 130대/면)

자료: 수원도시공사 내부자료

그림 3-26 | 화성박물관 연간 주차 이용대수



자료: 수원도시공사 내부자료

5) 화홍문 공영주차장

- 화홍문 공영주차장은 '22년 말 기준 총 387면의 주차면수를 보유하고 있음
- '22년 1년간 총 320,469대의 차량이 이용하였으며, 주간보다 야간의 이용이 많음
- 한 면당 일일 평균 이용대수를 비교한 결과, 주중보다 휴일의 이용대수가 약 2배 많음
  - 주중 이용대수 190,002대의 일일 평균 이용대수는 38,000대이며, 한 면당 약 98대 이용함
  - 휴일 이용대수 130,467대의 일일 평균 이용대수는 65,233대이며, 한 면당 약 168대 이용함

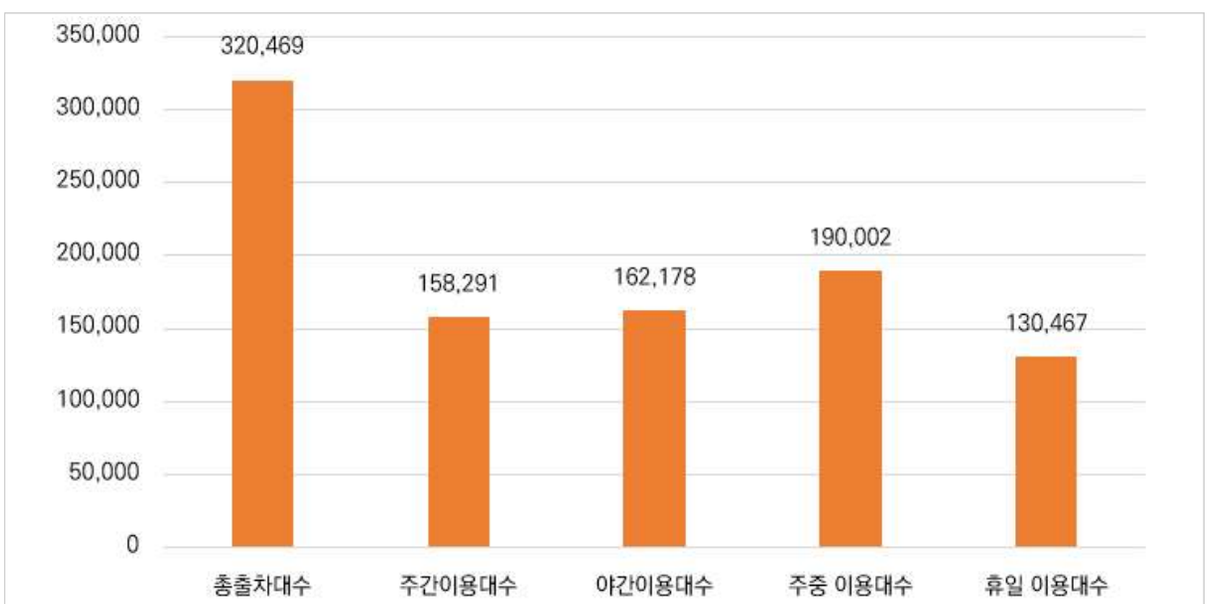
표 3-28 | 화홍문 연간 주차 이용대수

(단위 : 대)

총주차면	총출차대수	주간이용대수	야간이용대수	주중 이용대수	휴일 이용대수
387	320,469	158,291	162,178	190,002 (일일 98대/면)	130,467 (일일 168대/면)

자료: 수원도시공사 내부자료

그림 3-27 | 화홍문 연간 주차 이용대수



자료: 수원도시공사 내부자료

제4장

‘생태교통 수원 2013’ 성과평가

제1절 분석 개요

제2절 ‘생태교통 수원 2013’ 정량적 분석

제3절 설문조사에 따른 정성적 분석

제4장 '생태교통 수원 2013' 성과평가

제1절 분석 개요

□ '생태교통 수원 2013' 후 10년간의 생태교통 마을 성과평가를 통해 발전방향을 마련하고자 함

□ 생태교통정책 성과평가는 크게 정량적 분석과 정성적 분석으로 진행함

○ 정량적 분석은 생태교통사업이 시행되는 '13년부터 '23년까지 최대 10년간의 데이터를 분석하여 생태교통정책의 성과를 평가함

- 사회·경제적 요소 (거주인구, 종사자 수), 건물 용도, 표준공시지가, 보행 활동인구, 카드 매출액 데이터 활용

  • 생태교통 정책 추진 후 도시재생 영향이 있을 것으로 예상되어 위의 데이터를 활용

  • 모든 데이터가 최신 갱신 기간이 달라 부득이하게 각 데이터별 최신 데이터 활용

○ 정성적 분석은 행궁동 거주자, 방문객 대상 설문조사를 진행하여 생태교통 마을 만족도 및 발전방향을 도출함

- 거주자 입장의 생활권으로서 행궁동 이미지와 방문객 입장의 수원 명소로서 행궁동 이미지가 다를 것으로 판단하여 진행

그림 4-1 | 생태교통 정책 성과평가 개요

제2절 ‘생태교통 수원 2013’ 정량적 분석

1. 사회·경제적 변화

1) 거주인구 변화

□ 생태교통사업 시행 이후, 행궁동의 인구는 연평균 -1.69%로 지속적인 감소 추세를 보임

○ 행궁동 거주인구는 생태교통사업이 시행되는 ‘13년 13,195명에서 ‘21년 11,316명으로 최근 8년간 연평균 -1.69%로 감소하는 것을 알 수 있음

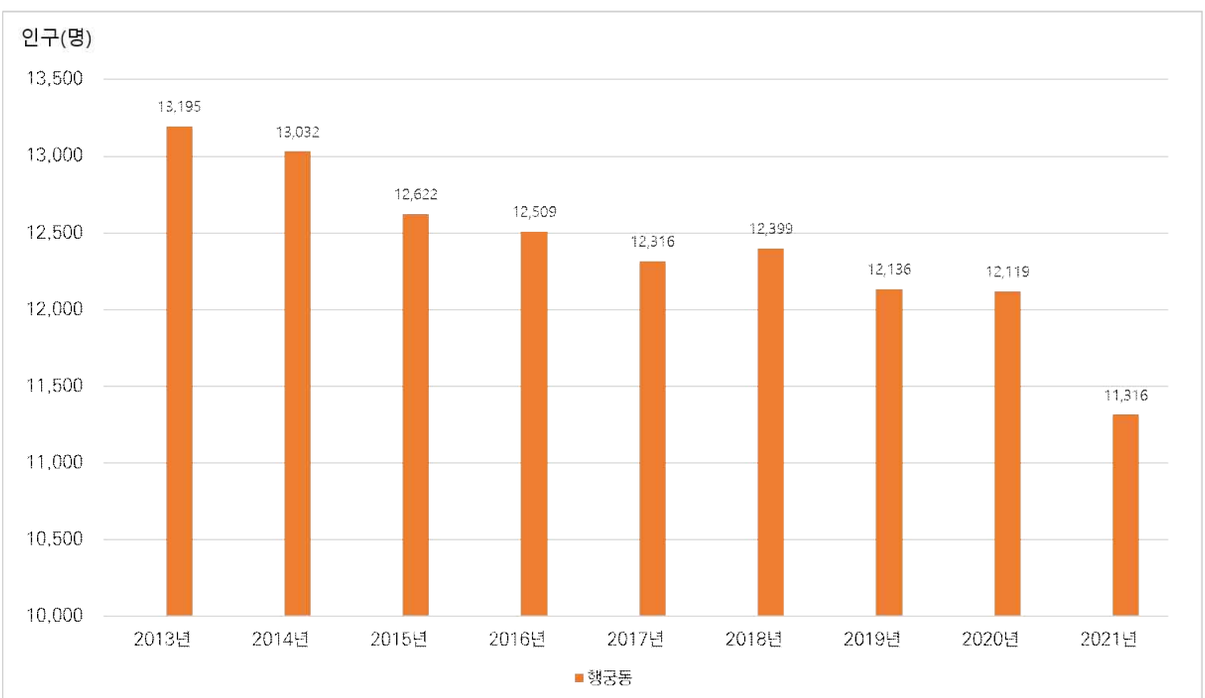
표 4-1 | 행궁동 거주인구변화 추이

(단위 : 명)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
행궁동	13,195	13,032	12,622	12,509	12,316	12,399	12,136	12,119	11,316	-1.69%

자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

그림 4-2 | 행궁동 거주인구변화 추이



자료: 통계로 보는 수원(https://stat.suwon.go.kr/)

2) 종사자 수 변화

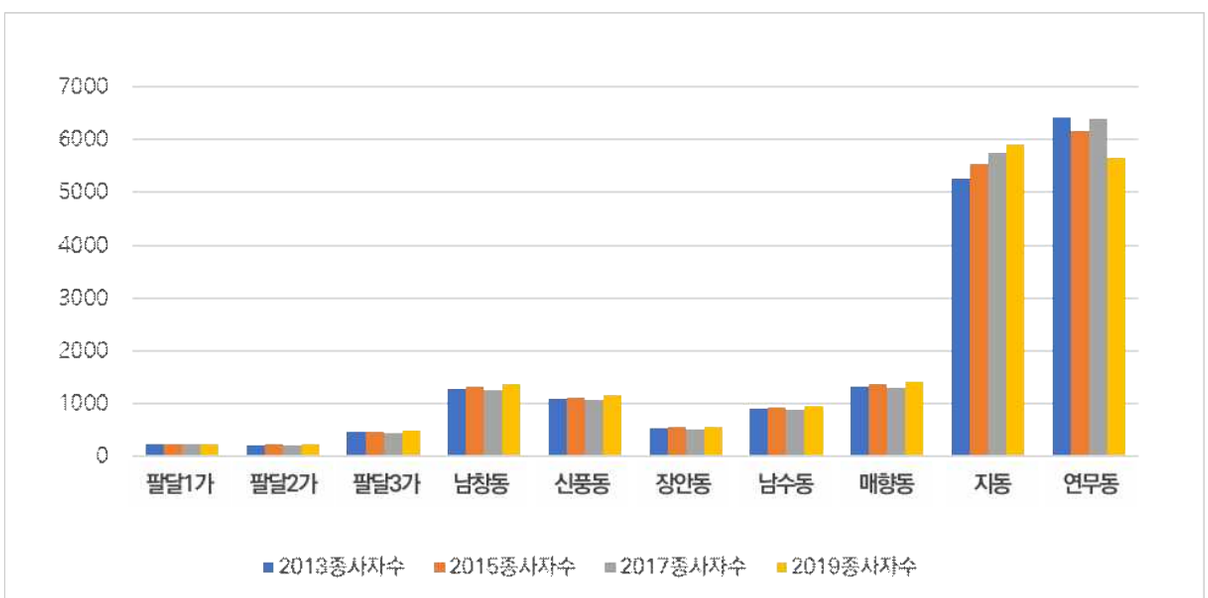
- 최근 6년간('13~'19) 행궁주변 동 내 종사자 수는 연평균 0.86%로 대체로 증가함
- 그 중 지동은 종사자 수가 연평균 1.96%로 급증한 반면, 연무동은 연평균 -2.05%로 감소함
  - 지동에서 건물 용도가 상업용도로 다수 변경되었을 것으로 예측됨
- 지동, 연무동을 제외한 8개 동의 종사자 수는 연평균 1.09%로 증가함

표 4-2 | 행궁주변 동 종사자 수 변화 추이

(단위 : 명)

구분	2013년	2015년	2017년	2019년	연평균 증감율
팔달1가	237	245	233	252	1.03%
팔달2가	226	234	222	241	1.08%
팔달3가	462	478	455	493	1.09%
남창동	1,290	1,336	1,270	1,377	1.09%
신풍동	1,093	1,132	1,076	1,167	1.10%
장안동	537	557	529	574	1.12%
남수동	902	934	888	963	1.10%
매향동	1,322	1,369	1,302	1,412	1.10%
지동	5,257	5,536	5,746	5,906	1.96%
연무동	6,410	6,173	6,391	5,660	-2.05%

그림 4-3 | 행궁주변 동 종사자 수 변화 추이



2. 건물 용도변경

□ 생태교통사업 시행 후 '13년부터 '23년 3월까지 행궁동 건물의 용도변경은 총 332건 발생하였음

○ '13~'23년 3월간의 수원시 건축과 전체 2,000㎡ 이상 용도변경 데이터와 팔달구청 건축과 2,000㎡ 이하 용도변경 데이터를 활용하여 분석함

□ 행궁동 건물의 용도변경 전은 단독주택이 231건으로 다수 차지하였으며, 그 뒤로 제2종근린생활시설 34건, 제1종근린생활시설 22건을 차지함

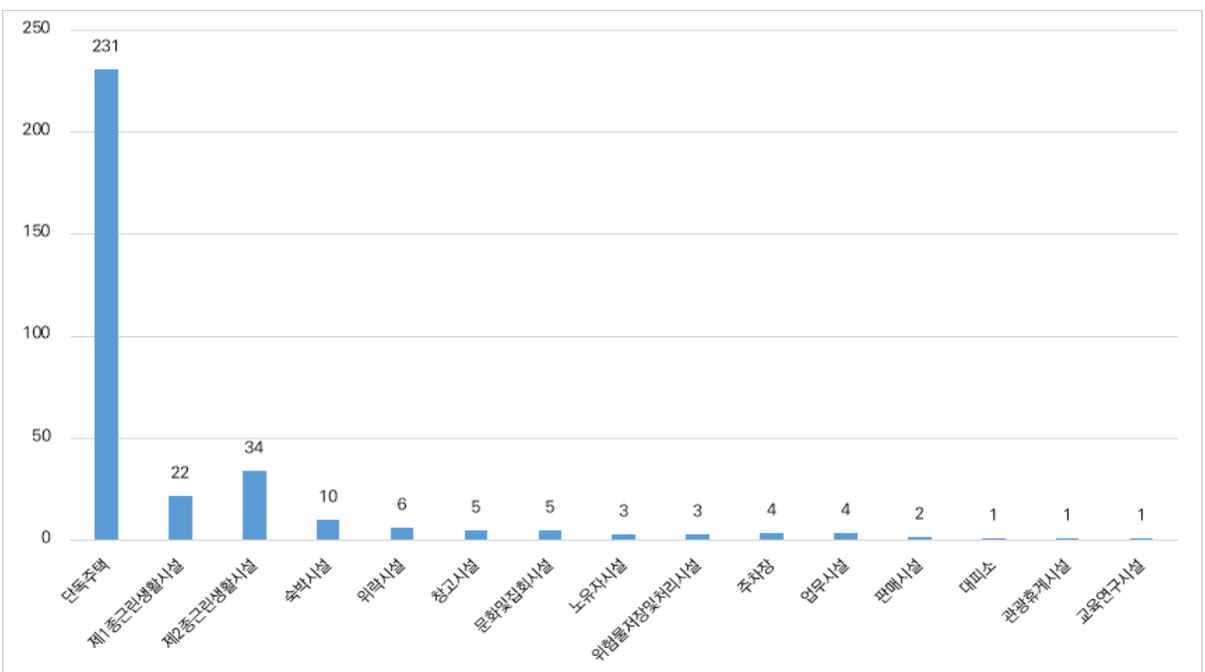
□ 건물 용도변경 후, 제2종근린생활시설이 207건, 제1종근린생활시설이 107건으로 근린생활시설로 변경이 다수 이루어짐

표 4-3 | 용도변경 전 용도

구분	단독주택	제1종근린생활시설	제2종근린생활시설	숙박시설	위락시설	창고시설	문화및집회시설	노유자시설	위험물저장및처리시설	주차장	업무시설	판매시설	대피소	관광휴게시설	교육연구시설
건수	231	22	34	10	6	5	5	3	3	4	4	2	1	1	1

자료: 수원시 내부자료

그림 4-4 | 용도변경 전 용도



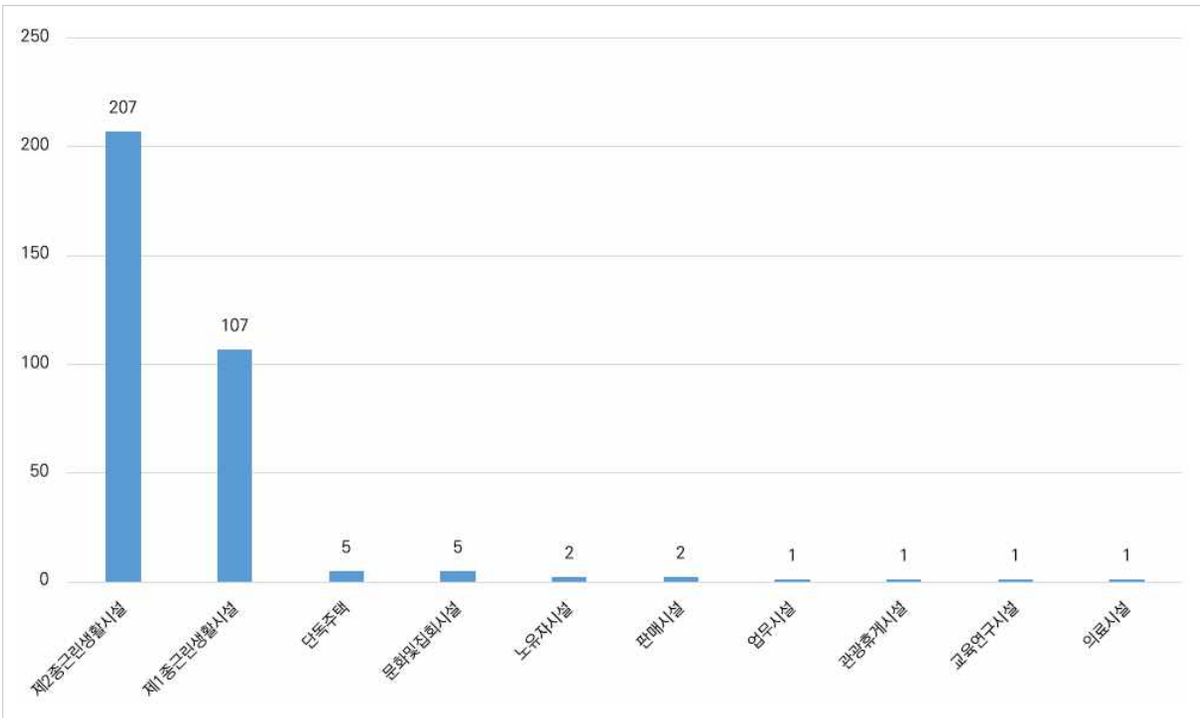
자료: 수원시 내부자료

표 4-4 | 용도변경 후 용도

구분	제2종 근린생활 시설	제1종 근린생활 시설	단독주택	문화 및 집회시설	노유자 시설	판매시설	업무시설	관광휴게 시설	교육연구 시설	의료시설
건수	207	107	5	5	2	2	1	1	1	1

자료: 수원시 내부자료

그림 4-5 | 용도변경 후 용도



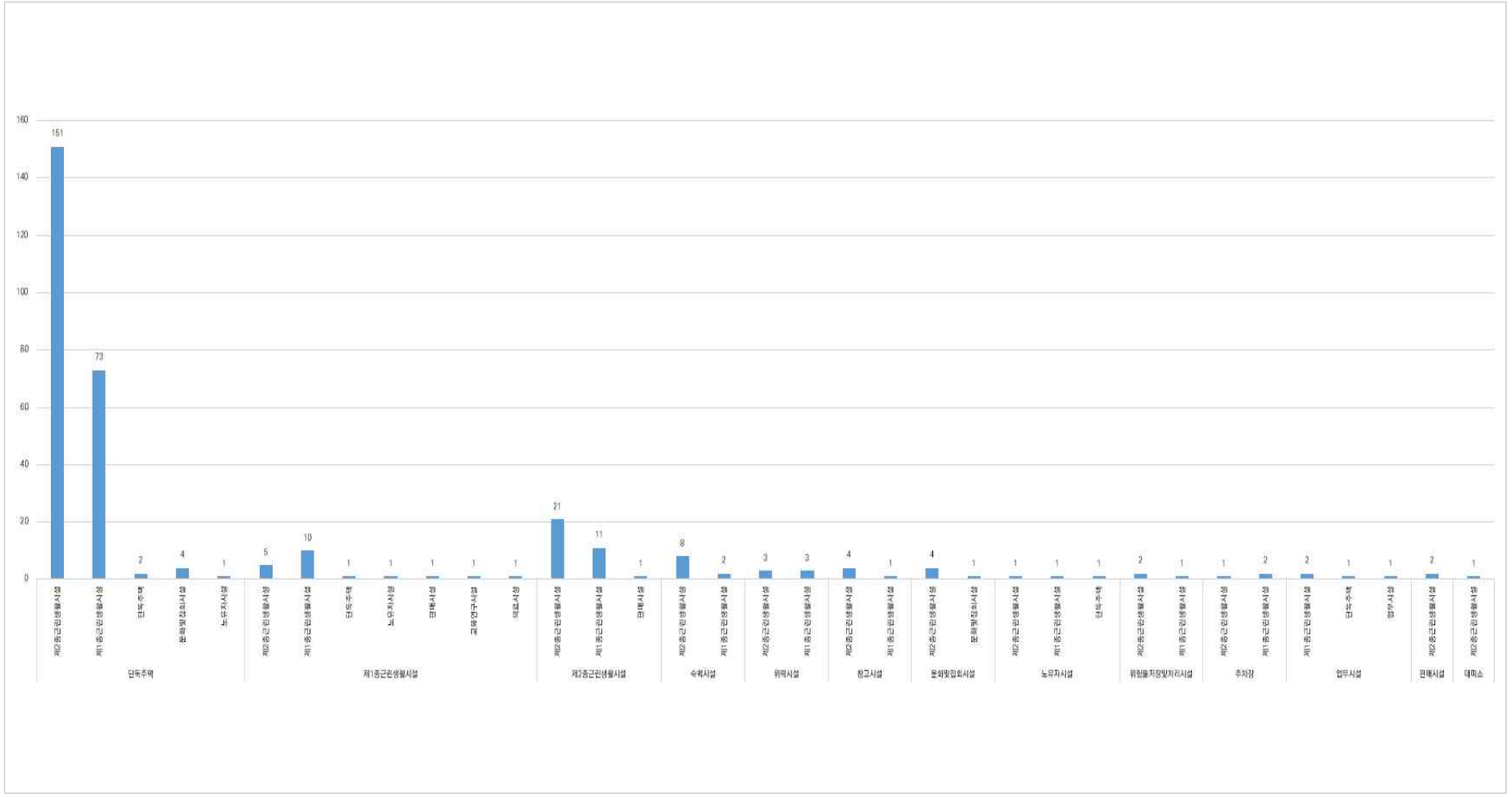
자료: 수원시 내부자료

- 생태교통사업이 시행되는 '13년부터 '23년 3월까지 행궁동 건물의 용도변경은 제1종과 제2종 근린생활시설로의 변경이 가장 많이 발생하였음
  - 같은 용도에서 같은 용도로의 변경은 세부 활용이 변화한 것임
    - 제1종근린생활시설(소매점) → 제1종근린생활시설(휴게음식점)
- 단독주택은 제2종근린생활시설로의 변경이 제일 많이 이루어졌으며, 제1종근린생활시설이 이어 근린생활시설로의 변화가 다수 이루어졌음
- 그 외, 숙박시설, 위락시설, 창고시설, 위험물저장 및 처리시설, 주차장은 모두 제1종과 제2종 근린생활시설로의 변경만 이루어졌음

표 4-5 | 건물 용도 변경 전/후

변경 전	변경 후	건수
단독주택	제2종근린생활시설	151
	제1종근린생활시설	73
	단독주택	2
	문화및집회시설	4
	노유자시설	1
제1종근린생활시설	제2종근린생활시설	5
	제1종근린생활시설	10
	단독주택	1
	노유자시설	1
	판매시설	1
	교육연구시설	1
	의료시설	1
제2종근린생활시설	제2종근린생활시설	21
	제1종근린생활시설	11
	판매시설	1
숙박시설	제2종근린생활시설	8
	제1종근린생활시설	2
위락시설	제2종근린생활시설	3
	제1종근린생활시설	3
창고시설	제2종근린생활시설	4
	제1종근린생활시설	1
문화및집회시설	제2종근린생활시설	4
	문화및집회시설	1
노유자시설	제2종근린생활시설	1
	제1종근린생활시설	1
	단독주택	1
위험물저장및처리시설	제2종근린생활시설	2
	제1종근린생활시설	1
주차장	제2종근린생활시설	1
	제1종근린생활시설	2
업무시설	제1종근린생활시설	2
	단독주택	1
	업무시설	1
판매시설	제2종근린생활시설	2
대피소	제2종근린생활시설	1
관광휴게시설	관광휴게시설	1
교육연구시설	제2종근린생활시설	1

그림 4-6 | 건물 용도변경 전후



자료: 수원시 내부자료

3. 표준공시지가 변동

- ‘12년부터 ’23년 3월까지 행궁동 표준공시지가는 대부분 상승하였음
- 행궁동 중 ‘생태교통 수원 2013’ 지역인 신풍동, 장안동이 생태교통사업 시행 전 대비 연평균 증가율 각각 4.14%, 4.66%로 가장 크게 평균 공시지가의 변동이 있었음
  - 그 외에도 북수동 2.75%, 남창동 2.44%, 매향동 2%, 남수동 1.4%, 팔달로 1가 1.1%의 연평균 증가율을 보임
- 다만, 팔달로2가, 팔달로3가, 영동, 중동의 경우 표준공시지가가 감소하는 경향을 보임

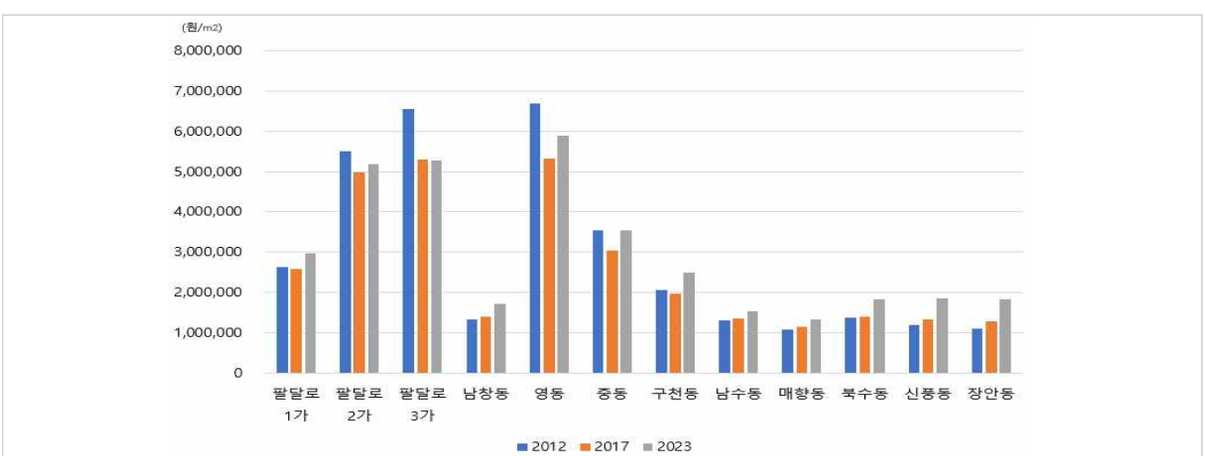
표 4-6 | 연도별 평균 표준공시지가

(단위: 원/m^2)

구분		2012	2017	2023	연평균 증가율
행궁동	팔달로1가	2,628,000	2,588,000	2,965,100	1.10%
	팔달로2가	5,500,000	4,983,077	5,182,231	-0.54%
	팔달로3가	6,555,000	5,287,778	5,264,268	-1.97%
	남창동	1,323,333	1,394,167	1,725,571	2.44%
	영동	6,682,727	5,313,636	5,897,091	-1.13%
	중동	3,531,667	3,047,500	3,529,667	-0.01%
	구천동	2,062,500	1,974,286	2,502,375	1.77%
	남수동	1,313,778	1,348,947	1,530,583	1.40%
	매향동	1,070,769	1,144,167	1,331,600	2.00%
	북수동	1,365,000	1,397,857	1,840,500	2.75%
	신풍동	1,191,538	1,340,000	1,861,250	4.14%
	장안동	1,105,313	1,280,667	1,823,625	4.66%

자료: 부동산공시가격알리미

그림 4-7 | 연도별 표준공시지가 추이



자료: 부동산공시가격알리미

4. 보행 활동인구 변화

1) 분석 개요

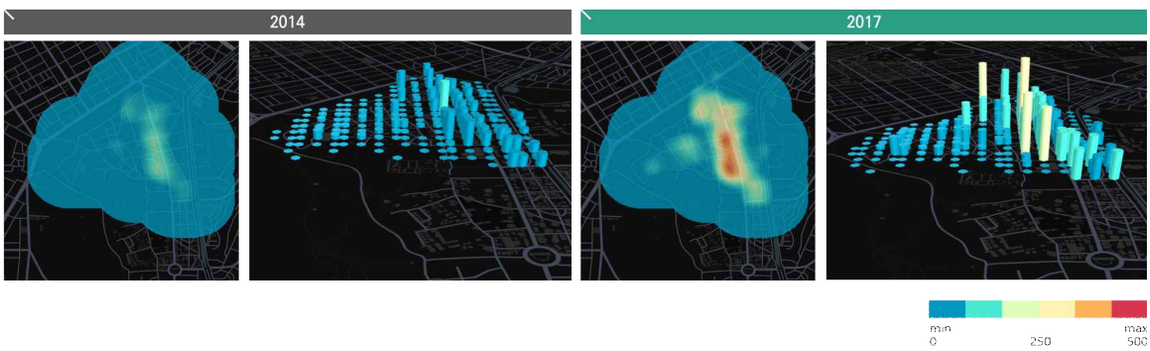
- 생태교통 정책에 따른 사업 효과를 분석하기 위해 ABATA 분석을 통한 사업시행 전·후 보행활동인구 비교하여 간접적인 효과 분석을 수행함
- 활동인구는 분석지역에 존재하는 시간대별 인구로 정의하며 분석을 위해 다음과 같은 단계별 분석 과정에 따라 수행함
  - 행궁동 생태교통 영향권을 50*50m 셀 단위로 설정함
  - 보유 통신량 데이터 확인 및 시행전·후 연도를 설정함
    - 사업시행 전 : 2014년 5월 평일로 설정(2013년과 유사하다고 가정)
    - 사업시행 후 : 2015년 9월 평일, 2017년 3월 평일, 2020년 10월 평일로 설정
  - 관련 영향권을 대상으로 사업 시행 전·후 연도의 시간대별(06~21시) 존재인구를 추출함
  - 사업 시행 전·후 동단위 인구 및 종사자 데이터와 동단위 인구 및 종사자 변화 추이를 분석함
  - 건축물 용도변경자료를 반영하여 영향권 내 활동인구 변화를 분석하였으며 다음 그림과 같음
    - 영향권 내 주택→업무, 상업시설 등과 같은 용도변경 규모 파악
    - 생태교통 영향권 시간대별 총 존재인구를 건축물 규모에 따른 유인력 적용
    - 분석공간 단위 활동인구를 표출하여 공간단위 활동인구 전·후 비교

그림 4-8 | 보행활동인구 분석 개요

2) 장안·신풍동 연도별 보행 활동인구

□ 장안·신풍동 대상으로 생태교통 사업 시행 전·후 비교 결과, ‘14년 대비 ’17년 보행 활동인구가 증가한 것을 알 수 있음

그림 4-9 | 장안·신풍동 연도별 보행 활동인구



3) 연도별 첨두시간(13시) 보행 활동인구

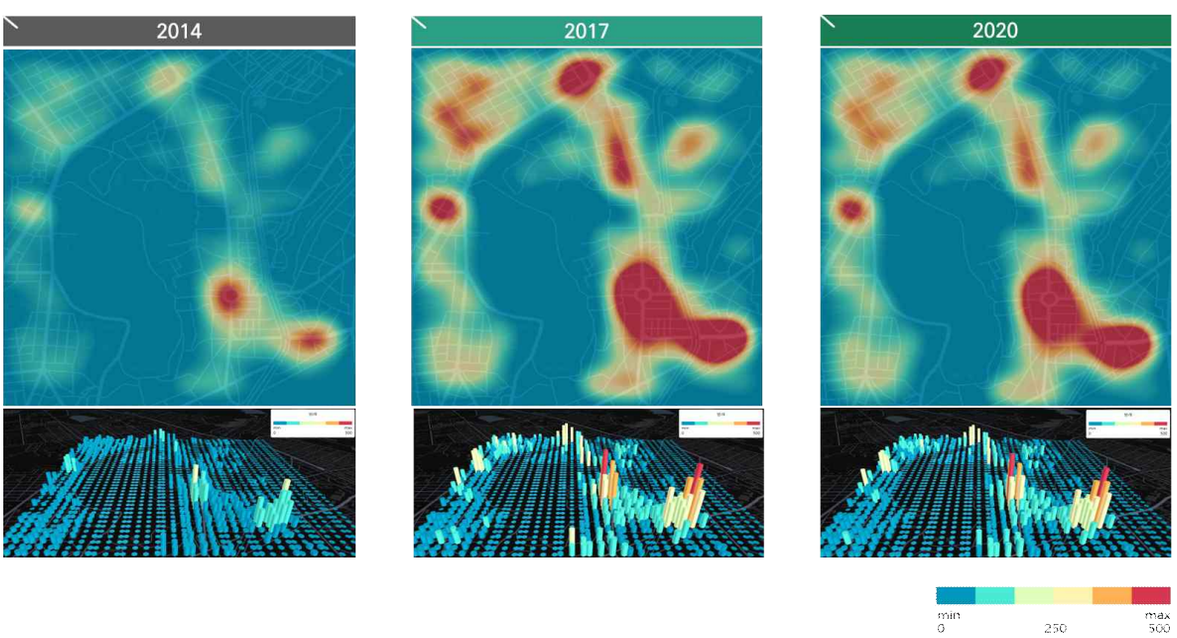
□ 연도별 첨두시간 13시 기준으로 비교한 결과, ‘14년 대비 ‘17년, ‘20년 보행 활동인구가 증가함

○ ‘14년 평균 22.20명 대비 ‘17년 평균 54.89명, ‘20년 평균 49.00명으로 크게 증가함

- 코로나 영향으로 ‘17년 대비 ‘20년의 보행 활동인구 소폭 감소

□ 이는 평일 기준으로 분석한 결과로 주말의 경우 더욱 많은 보행활동인구가 나타날 것으로 예측됨

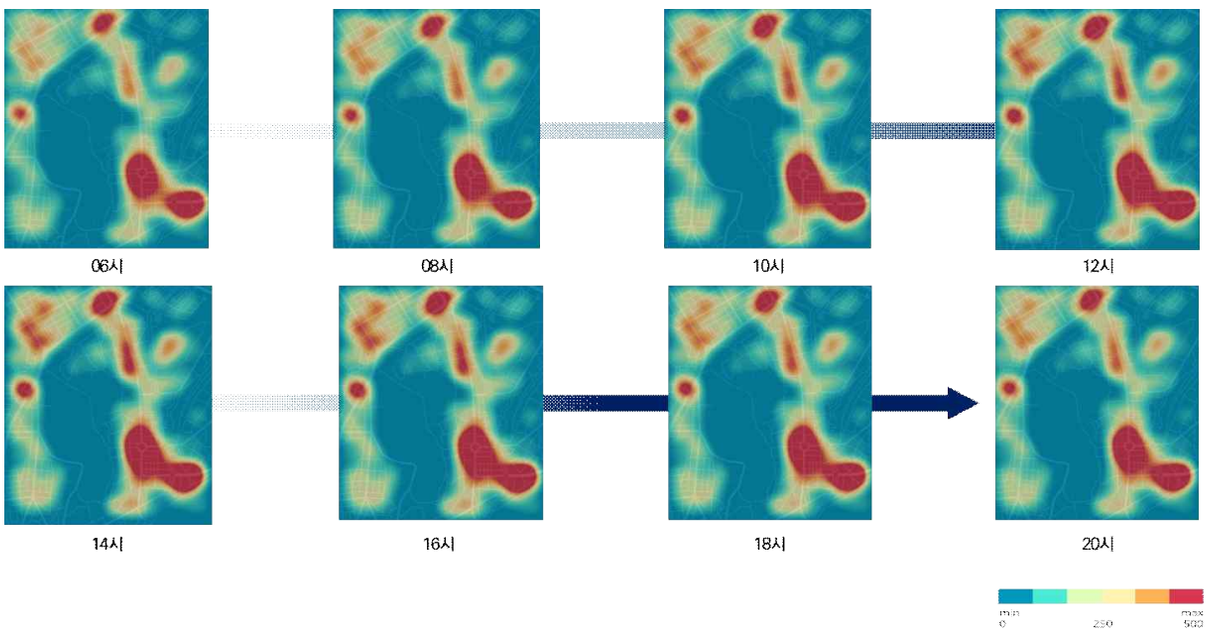
그림 4-10 | 연도별 Peak hour(13시) 보행 활동인구



4) 2017년 시간대별 보행 활동인구

- '20년 보행 활동인구는 코로나로 인해 감소하여, 코로나 이전인 '17년도 데이터를 활용하여 분석함
- '17년 시간대별 보행 활동인구 분석한 결과, 12~16시인 오후 시간대에 가장 활발함
  - 거주자의 활동과 더불어 방문객의 상업시설 방문으로 오후 시간대에 집중된 것으로 판단됨

그림 4-11 | 시간대별 보행 활동인구(2017년 기준)



5) 연도·시간대별 유동인구 추이

- 앞서 분석 개요에서 언급한 관련 영향권을 대상으로 사업 시행 전·후 연도의 시간대별(06~21시) 존재인구를 추출한 데이터를 추가 분석함
- 생태교통 사업 시행 후, 행궁동 유동인구가 전반적으로 '14년 대비 2배 이상 급상승함
  - 보행활동인구 '14년 261,319명 대비 '17년 711,630명, '20년 641,203명으로 전체 약 2배 이상 상승함

    - '14년 대비 증감률 : '17년 172.3%, '20년 145.4%

  - 코로나 유행으로 '17년 대비 '20년 보행량이 약 10% 감소하였으나, 코로나 규제 완화로 인해 '23년에는 '17년 수준으로 회복될 것으로 예측됨
  - 또한 오전 6시 기준 약 14배 급증한 원인은 상업용도 변경에 따른 물류 활동인구 증가로 기인한 것으로 보임

- ‘14년 2,649명 → ‘17년 38,817명, ‘20년 34,976명으로 급증

□ 행궁동 유동인구 집중시간대 기존 18시에서 14시로 변동됨

○ 행궁동 유동인구 첨두시간은 ‘14년 기준으로 18시였으나 ‘17년, ‘20년은 14시로 변동됨

○ 이는 거주지에서 식음료업태 변경에 따른 외부방문인구가 증가한 것으로 판단됨

□ 이는 평일 데이터 분석 결과로 주말의 경우 보행활동인구가 더욱 많이 늘어날 것으로 예상됨

그림 4-12 | 연도·시간대별 유동인구 추이

5. 카드 매출액 변화

□ 과거 카드사용 데이터는 존재하지 않아 ‘수원시 빅데이터 포털’에 게재된 ‘23년 5월 행궁동 내 카드사용 데이터(BC카드)를 활용하여 현황을 분석함

□ 행궁동에서 발생한 카드 사용 건수와 소비 금액 모두 전월 대비 약 3% 증가함

○ 카드 사용은 총 6,616,814건으로 전월 대비 약 3.6% 증가함

○ 카드 결제 금액 또한 총 167,169,588,393원으로 전월 대비 약 3.42% 증가함

표 4-7 | 행궁동 카드 소비 현황(‘23년 5월)

구분	카드 사용	카드 결제
총 건수 및 결제 금액	6,616,814 건	167,169,588,393 원
전월 대비 증감율	229,690 건 증가 (+3.6%)	5,534,867,757 원 증가 (+3.42%)

자료: 수원시 빅데이터 포털

□ 행궁동 소비층 중 60대 이상의 여성이 24.7%로 가장 많은 소비가 발생함

○ 60대 이상이 타 연령대에 비해 상대적으로 많으며 이는 팔달문시장, 지동시장으로 인해 50-60대 카드 사용이 많은 것으로 예측됨

□ 50-60대 연령대에 이어 20-30대 여성의 카드 소비가 각 7.0%, 7.1%로 다수 발생함

○ 최근 행리단길이 수원 명소로 각광받으면서 20~30대 방문객의 소비 발생한 것으로 판단됨

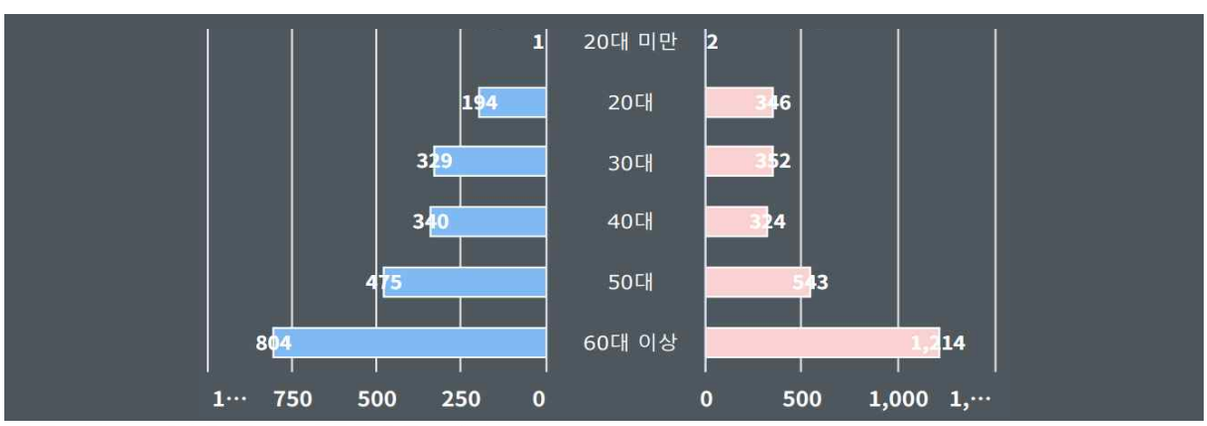
표 4-8 | 행궁동 성/연령대별 카드 소비액('23년 5월)

구분	남성		여성	
	카드 소비액 (백만원)	비율 (%)	카드 소비액 (백만원)	비율 (%)
20대 미만	1	0.0	2	0.0
20대	194	3.9	346	7.0
30대	329	6.7	352	7.1
40대	340	6.9	324	6.6
50대	475	9.6	543	11.0
60대 이상	804	16.3	1,214	24.7
합계	2,143	43.5	2,781	56.5

자료: 수원시 빅데이터 포털

그림 4-13 | 행궁동 성/연령별 카드 소비액('23년 5월)

(단위: 백만원)



자료: 수원시 빅데이터 포털 - 행궁동 카드 사용 분석

□ 주로 오후시간대 13-18시에 48.9%로 가장 많은 소비가 발생하며, 그 뒤로 저녁(18-22시), 오전(09-12시), 점심(12-13시), 심야 및 새벽(22-09시) 순으로 발생함

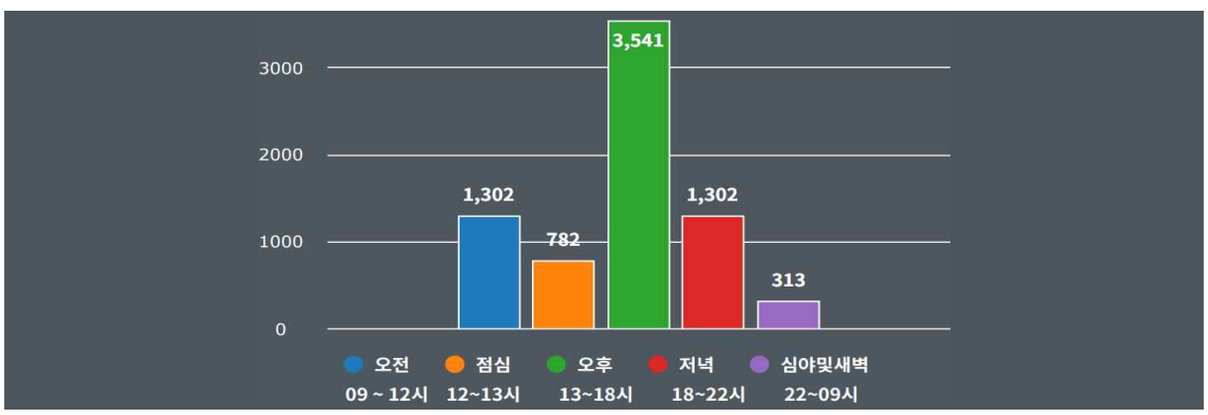
표 4-9 | 행궁동 시간대별 카드 소비액('23년 5월)

구분	카드 소비액 (백만원)	비율 (%)
오전 (09~12시)	1,302	18.0
점심 (12~13시)	782	10.8
오후 (13~18시)	3,541	48.9
저녁 (18~22시)	1,302	18.0
심야 및 새벽 (22~09시)	313	4.3
합계	7,240	100.0

자료: 수원시 빅데이터 포털

그림 4-14 | 행궁동 시간대별 카드 소비액('23년 5월)

(단위: 백만원)



자료: 수원시 빅데이터 포털 - 행궁동 카드 사용 분석

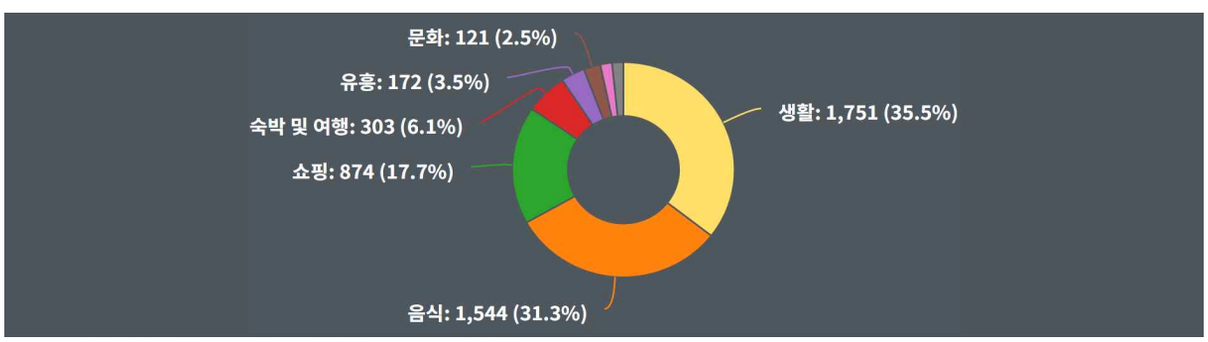
□ 생활, 음식업종에서 각각 35.5%, 31.3%로 가장 많은 소비가 발생하는 것으로 나타남

○ 생활, 음식업종이 매출의 절반정도 차지하며, 그 뒤로 쇼핑(17.7%), 숙박 및 여행(6.1%), 유흥(3.5%), 문화(2.5%) 순으로 소비가 발생함

- 생활업종은 팔달문시장, 지동시장 등으로 인한 소비로 예측

그림 4-15 | 행궁동 업종별 매출 금액('23년 5월)

(단위: 백만원)



자료: 수원시 빅데이터 포털 - 행궁동 카드 사용 분석

6. 정량적 분석 소결

□ 본 연구는 생태교통사업이 시행되는 '13년부터 '23년 5월간의 행궁동 인구변화, 건물 용도 변경, 표준공시지가 변동, 보행 활동인구 분석, 카드 매출액 분석을 통해 생태교통 사업의 효과를 정량적으로 평가하고자 함

□ 생태교통 사업 시행 이후에 대한 정량적 분석 결과는 다음 아래와 같음

○ (사회·경제적 변화) 행궁동 거주 인구는 연평균 -1.69%로 지속적인 감소 추세인 반면, 종사자 수는 연평균 2.97%로 대체로 증가하는 추세

○ (건물 용도 변경) 행궁동 건물의 용도변경은 총 332건으로 대부분 근린생활시설로의 변경이 다수 발생하였음

- 행궁동 건물은 용도 변경 전 단독주택이 231건으로 다수를 차지하며, 그 중 224건은 제1종이나 제2종 근린생활시설로 변경이 이루어졌음

○ (표준공시지가 변동) 행궁동 표준공시지가는 대부분 상승하였음

- 행궁동 중 연평균 증가율 신풍동 4.14%, 장안동 4.66%로 크게 평균 공시지가 변동 발생
  - 그 외, 북수동 2.75%, 남창동 2.44%, 매향동 2%, 남수동 1.4%, 팔달로 1가 1.1% 증가
- 다만, 팔달로2가, 팔달로3가, 영동, 중동의 경우 표준공시지가 감소

○ (보행 활동인구 변화) 평일 기준 보행 활동인구가 약 2배 이상 상승하였으며, 주말의 경우 더 많은 보행 활동인구가 발생할 것으로 예상됨

- '14년 261,319명 대비 '17년 711,630명으로 전체 약 2배 이상 증가
  - 식음료업태 변경에 따른 외부방문인구 증가
- 유동인구 집중시간대 기존 18시에서 12-16시로 변동

○ (카드 매출액 변화) 주로 60대 이상의 여성이 생활부문에서 카드 소비가 많이 발생

- 팔달문시장, 지동시장 등으로 인해 생활 부문 38.7% 소비 발생
- 50~60대 59.54% 다음으로 20대 여성이 8%로 카드 소비 높음

□ 즉, 행궁동은 수원화성 관광지로 상업지역 확대에 따른 방문 인구가 급상승한 결과로 보임

○ 평일 데이터 기준으로 분석한 결과로 주말의 경우 더 많은 방문 인구가 발생할 것임

□ 이에 행궁동은 기존 구도심 기능에서 행리단길 상권 등으로 인해 수원 명소로 각광받고 있으며, 향후 생태교통 마을이 더욱 성장할 것임

제3절 설문조사에 따른 정성적 분석

1. 설문조사 개요

1) 설문조사 개요

□ 생태교통 정책의 성과평가를 위해 시민 설문조사를 통한 정성적 분석을 실시함

□ 행궁동 대상으로 생태교통 마을의 만족도 및 발전방향을 조사하기 위해 행궁동에 거주하고 있는 거주민 461인과 방문객 470인을 대상으로 설문조사를 수행하였음

○ 거주자 463명, 방문객 472명을 대상으로 설문조사 완료하였으나, 각 2건 이상치를 제거하여 거주자 461건, 방문객 470건에 대해 분석을 진행함

표 4-10 | 행궁동 거주자 및 방문객 대상 설문조사 개요

구분	내용
조사대상	• 수원 행궁동 내 거주하는 주민 • 수원 행궁동 방문객
표본수	• 거주자 : 총 461건 (2건 이상치 제거) • 방문객 : 총 470건 (2건 이상치 제거)
조사방법	• 대면설문조사 - 거주자 : 마을 통장(8인)이 직접 방문 조사 실시 - 방문객 : 행궁동 카페, 음식점 등 방문객이 밀집한 곳에서 실시
조사기간	• 2023.06.26.(월)~2023.07.03.(월)

2) 설문조사 항목

□ 기존 연구 및 문헌 검토, 전문가 자문, 사전 설문을 진행하여 설문조사 항목을 구축하였음

□ (1차) 기존 선행연구 및 문헌 검토를 통해 설문조사 항목(안)을 구축함

○ 제2장에서 생태교통 사업 관련 연구 검토한 것을 토대로 설문조사 항목(안)을 구성함

□ (2차) 1차 설문항목(안)에 대해 전문가 자문을 진행하였으며, 각 전문가 의견 취합 후 보완함

○ 가독성 및 이해도를 고려하여 설문조사 문항의 용어 통일, 정의 등 문구 정리가 필요함

- 생태교통마을, 지속가능 생태교통, 녹색교통 등 용어 검토 후 재조율하여 적용 필요

- '차 없는 마을', '차 없는 거리' 혼재되어있어 용어 통일 필요

- 방문자의 방문목적 항목을 본가방문, 직장 출근, 여가생활 등 명확하게 세분화하여 방문자 특성을 분명하게 범주화가 필요함
- 설문을 통해 생태교통 발전방향이 도출될 수 있도록 설문항목 연계성을 검토할 필요가 있음

□ (3차) 전문가 의견을 반영한 2차 설문항목(안)을 바탕으로 전문가 서면자문을 진행함

- 시민의 이해도를 고려하여 생태교통 용어 인식 질문에 앞서 생태교통에 대한 설명이 필요함
- 현재 자동차 등록 대수 증가와 더불어 방문객 방문으로 인해 도로가 혼잡할 것으로 예상되므로, 이에 거주민 대상 마을환경 만족도 중 '도로이용 환경(교통혼잡)'을 추가하여 교통 문제를 도출할 수 있을 것임
- 주요 교통정책 결정사항은 '일방통행제'이므로 일방통행제 시행 찬반에 대한 문항이 필요함
- 방문객은 마을에 익숙하지 않기 때문에 정보제공이 필요하며, 이에 마을환경 만족도에서 '대중교통 이용 정보, 행궁동 내 거점별 보행동선 정보 제공', '주차장 이용 정보' 항목이 필요함
- 방문객 기초질문 중 '방문수단', '체류시간'에 대한 항목이 필요함
- 또한 방문객 대상으로 '차 없는 거리' 운영 시 이동약자의 편의성 등 고려한 무료셔틀운행 이용여부에 대한 항목 추가가 필요함

□ (4차) 행궁동 마을 통장을 대상으로 사전 설문 진행 후 보완점을 취합하여 최종 설문문항을 구축함

- 거주자는 고령층이 다수 분포되어있으므로 쉽게 이해가능한 문구, 글씨크기 등 수정해야 함
- 방문객 설문은 빠른 시간에 응답 가능하게끔 간단명료하게 구성할 필요가 있음
- 가장 심각한 주차 문제에 대한 항목이 필수적으로 포함되어야 함

표 4-11 | **설문조사 항목 도출 과정**

구분	검토 의견
1차: 선행연구 검토	• 기존 연구 및 문헌 검토를 통해 생태교통 마을환경 만족도 조사 항목 반영
2차 전문가 자문	• 응답자의 가독성 및 이해도 고려하여 설문조사 문항 용어 정리 필요 • 방문자 방문목적 세분화하여 방문자 특성 범주화 필요 • 생태교통 발전방향을 도출하기 위해 설문항목과 연계성 필요
3차 전문가 서면자문	• 생태교통 용어 인식 질문에 앞서 생태교통에 대한 간단한 설명 필요 • 거주민 대상 마을환경 만족도 중 '도로이용 환경(교통혼잡)' 추가 필요 • 일방통행제 시행 찬반에 대해 설문 필요 • 방문객 대상 '대중교통 이용정보', '거점별 보행동선 정보 제공', '주차장 이용 정보' 만족도 조사 필요 • 방문객 대상 차 없는 거리 운영 시 무료셔틀버스 이용 여부에 대한 설문 필요
4차 사전 설문	• 거주자 연령대를 고려한 문구, 글씨크기 등 편집 • 방문객 대상 설문을 간단명료하게 구성하여 참여도 확보 필요 • 가장 심각한 주차문제에 대한 항목이 포함되어야 함

□ 설문조사 항목은 응답자 일반특성과 생태교통 마을 만족도, 불편수준, 발전방향으로 구성하여 조사함

○ 일반특성으로 행궁동 거주자의 성별, 연령대, 주택 유형, 거주기간, 소유 차량 및 이륜차 등을 조사하였으며, 방문객의 성별, 연령대, 방문 목적·횟수·수단 등을 조사하였음

○ 생태교통 마을 만족도 항목을 통해 생태교통에 대한 인지도 및 인식, 생태교통 마을 환경 만족도를 조사하였음

- 생태교통 마을 환경 만족도는 7점 리커트 척도를 활용하여 조사

○ 생태교통 마을 불편수준 항목을 통해 불법주차, 방문(관광)차량, 주차 이용 환경에 대한 불편수준을 조사하였음

- 생태교통 마을 불편수준은 7점 리커트 척도를 활용하여 조사

○ 생태교통 마을 발전방향은 생태교통 마을 운영 시 필요한 정책, 차 없는 거리 운영방안 등을 조사하였으며, 추가로 거주민을 대상으로 차량 진입 최소화 방안 및 통행체계에 대해 조사하였음

표 4-12 | 행궁동 거주자 및 방문객 대상 설문조사 항목

구분		내용
일반특성	공통	• 성별, 연령대, 직업, 주소
	거주자	• 주택 유형 및 거주 유형, 거주기간, 소유 차량 및 이륜차
	방문객	• 방문 목적, 방문 횟수(빈도), 방문지 체류시간, 방문 수단
생태교통 마을 만족도	공통	• 생태교통 인지도 및 인식 • 생태교통 마을 환경 만족도 : 보행 환경, 도로 이용 환경, 자전거 이용 환경, 대중교통 편리성, 주차장 이용 환경, 지역 내 미관, 야간 조명시설, 쉼터 및 공원 조성, 대기 환경, 소음 환경, 마을 전반적인 만족도
	거주자	• 생태교통 마을 환경 만족도 : 방문객 증가
	방문객	• 생태교통 마을 환경 만족도 : 행궁동 내 주요거점별 보행동선 정보, 대중교통 이용 정보
생태교통 마을 불편정도	공통	• 불법주차 불편수준 • 주차 위치 및 이용 환경 불편수준 : 공영주차장 위치, 주차장 접근성, 주차장 주차면수
	거주자	• 마을 방문(관광) 차량에 대한 불편수준
	방문객	• 도보통행 시 지나다니는 차량에 대한 불편수준 • 주차 위치 및 이용 환경 불편수준 : 주차장 이용 정보
생태교통 마을 발전 방향	공통	• 생태교통 마을 운영을 위한 우선순위 • 차량 진입 최소화 및 제한 방안 선호여부 • 차 없는 거리 운영 시기 • 생태교통 조성 시 필요한 정책
	거주자	• 생태교통 마을 통행체계 • 차 없는 거리 운영 범위 • 수원시 대상 생태교통 정책 확대여부
	방문객	• 차 없는 거리 운영 시, 무료셔틀운행 선호여부

2. 설문 분석 결과

1) 방문객 방문목적·횟수·수단

□ 생태교통 마을 설문조사에 앞서 거주자, 방문객 일반특성 조사하였으며, 그 중 유의미한 결과를 제시함

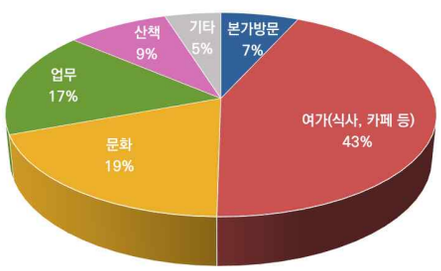
○ 본문 외 거주자 및 방문객 일반특성 분석 결과는 부록에 첨부하였음

□ 방문객은 주로 식사, 카페 등 여가목적(43.4%)으로 마을을 방문하는 것을 알 수 있음

○ 여가(43.4%), 문화(19.1%), 업무(16.8%), 산책(8.9%), 본가방문(6.8%), 기타(4.9%) 순임

표 4-13 | 방문 목적 (방문객)

구분	빈도(명)	비율(%)
본가방문	32	6.8
여가(식사, 카페 등)	204	43.4
문화	90	19.1
업무	79	16.8
산책	42	8.9
기타	23	4.9
합계	470	100.0

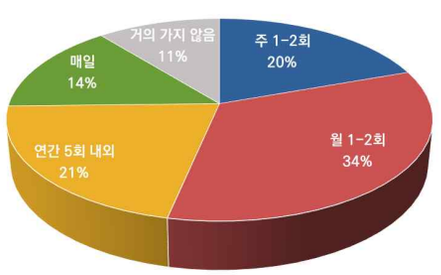


□ 대부분의 방문객은 월 1-2회(33.8%) 혹은 연간 5회 내외(21.3%) 방문하는 것으로 나타남

○ 월 1-2회(33.8%), 연간 5회 내외(21.3%), 주 1-2회(19.6%), 매일(14.5%), 거의 가지 않음(10.9%) 순으로 나타남

표 4-14 | 방문 횟수 (방문객)

구분	빈도(명)	비율(%)
주 1-2회	92	19.6
월 1-2회	159	33.8
연간 5회 내외	100	21.3
매일	68	14.5
거의 가지 않음	51	10.9
합계	470	100.0

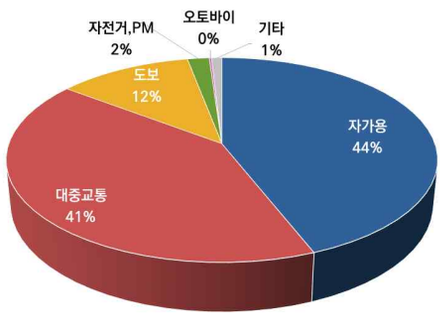


□ 방문객은 주로 자가용, 대중교통을 통해 방문하며, 그 중 자가용이 근소하게 더 많은 것으로 나타남

○ 자가용(44.0%), 대중교통(41.3%), 도보(11.7%), 자전거·PM(1.9%), 기타(0.9%), 오토바이(0.2%) 순임

표 4-15 | 방문 수단 (방문객)

구분	빈도(명)	비율(%)
자가용	207	44.0
대중교통	194	41.3
도보	55	11.7
자전거, PM	9	1.9
오토바이	1	0.2
기타	4	0.9
합계	470	100.0



2) 생태교통 인지도 및 인식

□ 거주자 및 방문객을 대상으로 생태교통 용어 인지도를 설문한 결과는 다음과 같음

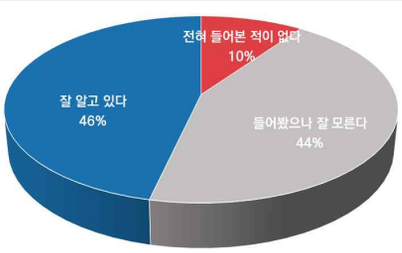
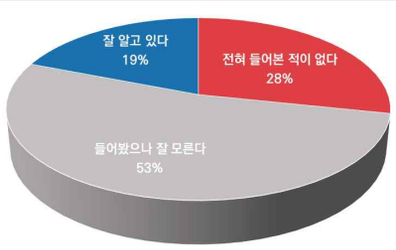
○ 거주자 중 '생태교통에 대해 잘 알고 있다'가 46.4%로 가장 많이 응답함

- '잘 알고 있다'(46.4%), '들어봤으나 잘 모른다'(43.8%), '전혀 들어본 적이 없다'(9.8%) 순

○ 반면 생태교통 용어에 대해 잘 알고 있는 방문객은 소수이며, '들어봤으나 잘 모른다'가 52.6%로 가장 많이 차지하는 것으로 나타남

- '들어봤으나 잘 모른다'(43.8%), '전혀 들어본 적이 없다'(28.3%), '잘 알고 있다'(19.1%)순

표 4-16 | 생태교통 용어 인지도

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
전혀 들어본 적이 없다	45	9.8	133	28.3
들어봤으나 잘 모른다	202	43.8	247	52.6
잘 알고 있다	214	46.4	90	19.1
합계	461	100.0	470	100.0
그래프				

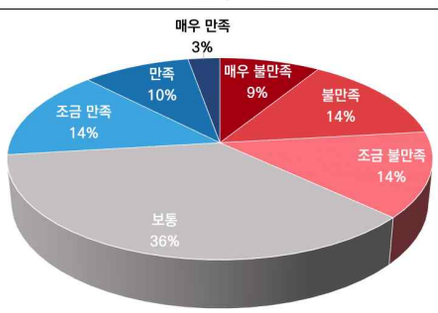
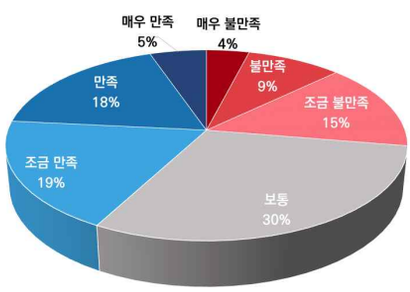
□ 그 외 생태교통 정책으로 인한 사람중심정책 인식 기여도 및 교통수단전환 기여도에 대해 설문한 결과, 7점 만점에 평균 4점이며 자세한 결과는 부록에 첨부하였음

3) 생태교통 마을 환경 만족도

(1) 보행 환경

- 보도 폭, 장애물 여부 등 보행환경에 대한 만족도를 조사한 결과, '보통'이 대부분임
- 거주자는 '다소 불만족' 이상 비율이 36.9%, 방문객은 '다소 만족' 이상 42.1%로 나타나며, 방문객이 거주자보다 보행환경에 대해 더욱 만족하는 것을 알 수 있음
  - 거주자는 보행환경에 대해 '다소 만족' 이상 26.8%, '다소 불만족' 이상 36.9%로 불만족 의견이 비교적 많음
  - 방문객은 보행환경에 대해 '다소 만족' 이상 42.1%, '다소 불만족' 이상 27.6%로 만족하는 의견이 많음
- 방문객은 보도 포장 및 정비 등으로 보행 환경에 만족하는 것으로 보이나, 거주자는 방문객 증가 및 불법주차 등으로 보행 환경에 대해 비교적 낮은 만족도를 보임

표 4-17 | 보행 환경 만족도

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	41	8.9	19	4.0
불만족	66	14.3	42	8.9
다소 불만족	63	13.7	69	14.7
보통	167	36.2	142	30.2
다소 만족	67	14.5	88	18.7
만족	44	9.5	85	18.1
매우 만족	13	2.8	25	5.3
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	3.7점 / 7점		4.3점 / 7점	
그래프				

(2) 자전거 이용 환경

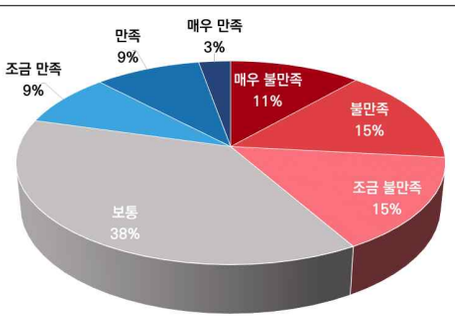
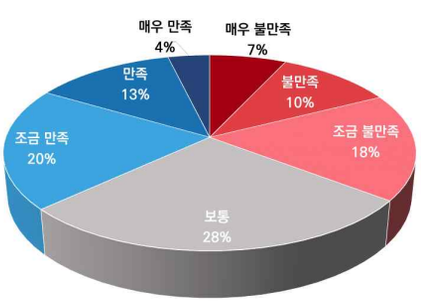
□ 자전거 이용 환경에 대한 만족도를 조사한 결과, '보통'이 대부분임

□ 거주자는 '다소 불만족' 이상 41.7%, 방문객은 만족과 불만족 의견이 비슷한 수준으로 나타나며, 이는 자전거로 방문하는 사람이 적어 자전거 이용 환경에 대해 체감할 수 없는 것으로 판단됨

- 거주자는 자전거 이용 환경에 대해 '다소 만족' 이상 20.6%, '다소 불만족' 이상 41.7%로 불만족하는 의견이 많음
- 방문객은 자전거 이용 환경에 대해 '다소 만족' 이상 36.8%, '다소 불만족' 이상 35.3%로 비슷한 수준임

□ 거주자의 자전거 이용 환경 만족도는 마을 내 자전거 도로가 부재로 인해 비교적 낮게 평가된 것으로 보임

표 4-18 | 자전거 이용 환경 만족도

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	53	11.5	33	7.0
불만족	70	15.2	50	10.6
조금 불만족	69	15.0	83	17.7
보통	174	37.7	131	27.9
조금 만족	39	8.5	95	20.2
만족	43	9.3	60	12.8
매우 만족	13	2.8	18	3.8
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	3.6점 / 7점		3.9점 / 7점	
그래프				

(3) 대중교통 이용 환경

□ 대중교통 이용 환경에 대한 만족도를 조사한 결과, '만족'에 대한 응답률이 가장 많음

○ 거주자는 '만족' 29.3%, 방문객은 '만족' 31.5%로 가장 많은 응답률을 보임

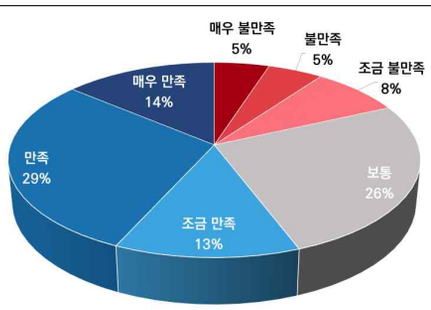
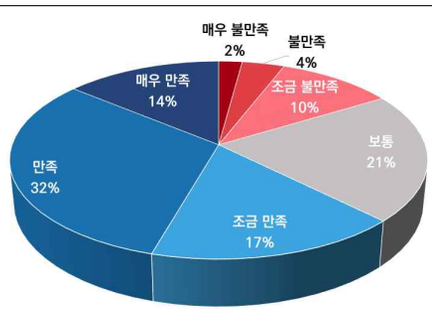
□ '다소 만족' 이상의 비율이 거주자 55.8%, 방문객 62.5%로 대체로 만족하는 의견이며, 거주자와 방문객 모두 대중교통 이용 환경에 대한 만족 수준이 높은 것을 알 수 있음

○ 거주자는 대중교통 이용 환경에 대해 '다소 만족' 이상 55.8%, '다소 불만족' 이상 18.2%로 만족하는 의견이 대부분임

○ 방문객은 대중교통 이용 환경에 대해 '다소 만족' 이상 62.5%, '다소 불만족' 이상 16.3%로 만족하는 의견이 대부분임

□ 거주자와 방문객 모두 높은 만족도를 보이며 이는 충분한 대중교통 노선으로 접근성이 좋은 것으로 보임

표 4-19 | 대중교통 이용 환경 만족도

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	23	5.0	10	2.1
불만족	23	5.0	18	3.8
다소 불만족	38	8.2	49	10.4
보통	120	26.0	99	21.1
다소 만족	58	12.6	80	17.0
만족	135	29.3	148	31.5
매우 만족	64	13.9	66	14.0
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	4.8점 / 7점		5점 / 7점	
그래프				

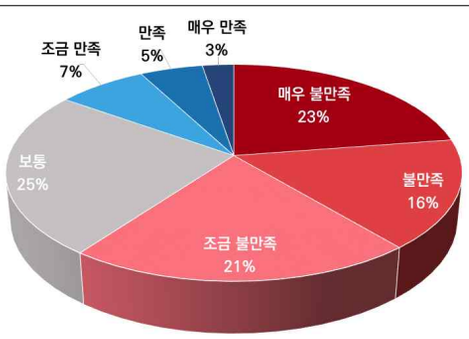
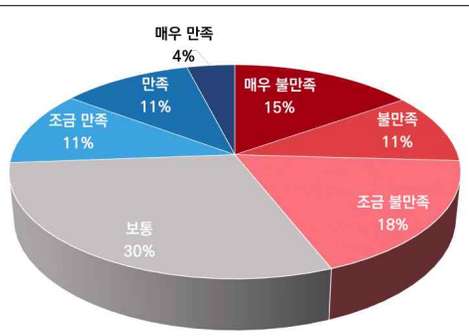
□ 추가로 방문객을 대상으로 '대중교통 이용 정보'에 대한 만족도를 조사한 결과, '다소 만족' 이상 비율이 61.3%로 나타나 대중교통 관련 만족도가 매우 높은 것을 알 수 있음

○ '만족' 31.5%로 응답 비율이 가장 높으며, 자세한 분석 결과는 부록에 첨부하였음

(4) 도로 이용 환경

- 교통혼잡 등 도로 이용 환경에 대한 만족도를 조사한 결과, '보통'으로 가장 많이 응답함
- '다소 불만족' 이상의 비율이 거주자는 60.2%, 방문객은 44.0%로 나타나며, 도로 이용 환경에 대해 거주자가 방문객보다 더욱 불만족하는 것을 알 수 있음
  - 거주자는 도로 이용 환경에 대해 '다소 만족' 이상 15.2%, '다소 불만족' 이상 60.2%로 불만족하는 의견이 대부분임
  - 방문객은 도로 이용 환경에 대해 '다소 만족' 이상 26.2%, '다소 불만족' 이상 44.0%로 불만족하는 의견이 많음
- 거주자의 도로 이용 환경 만족도가 상당히 낮으며, 이는 방문객 교통량 증가로 인해 교통혼잡이 발생하여 보행불편 등 거주자의 도로 이용에 대한 만족 수준이 낮아진 것으로 판단됨

표 4-20 | 도로 이용 환경 만족도

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	104	22.6	72	15.3
불만족	75	16.3	50	10.6
다소 불만족	98	21.3	85	18.1
보통	114	24.7	140	29.8
다소 만족	34	7.4	53	11.3
만족	24	5.2	51	10.9
매우 만족	12	2.6	19	4.0
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	2.2점 / 7점		3.6점 / 7점	
그래프				

(5) 주차장 이용 환경

□ 주차장 이용 환경에 대한 만족도 조사를 실시한 결과, '매우 불만족'으로 가장 많이 응답함

○ '매우 불만족'에 대해 거주자 35.4%, 방문객 26.0%로 가장 많은 응답률을 보임

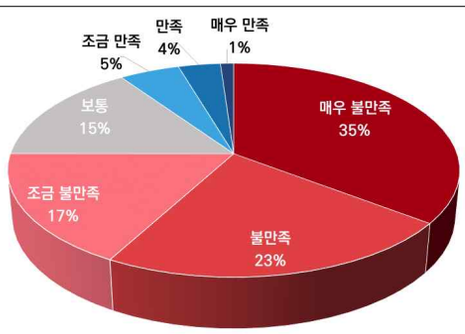
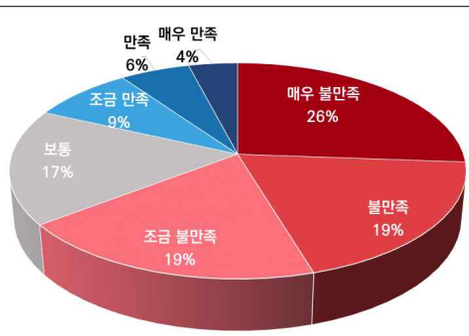
□ '다소 불만족' 이상의 비율이 거주자는 75.1%, 방문객은 64.2%로 나타나며, 거주자와 방문객 모두 주차장 이용 환경에 대한 불만족 수준이 매우 높은 것을 알 수 있음

○ 거주자는 주차장 이용 환경에 대해 '다소 만족' 이상 9.6%, '다소 불만족' 이상 75.1%로 불만족하는 의견이 과반수임

○ 방문객은 주차장 이용 환경에 대해 '다소 만족' 이상 18.5%, '다소 불만족' 이상 64.2%로 불만족하는 의견이 과반수임

□ 방문객 대비 거주자의 불만족 수준이 높은 것으로 보아 방문객의 차량 증가에 따른 기존 주차공간의 부족에 의한 결과로 판단됨

표 4-21 | 주차장 이용 환경 만족도

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	163	35.4	122	26.0
불만족	104	22.6	90	19.1
다소 불만족	79	17.1	90	19.1
보통	71	15.4	81	17.2
다소 만족	23	5.0	39	8.3
만족	16	3.5	27	5.7
매우 만족	5	1.1	21	4.5
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	2.5점 / 7점		3점 / 7점	
그래프				

(6) 그 외 마을 환경

□ 미관, 야간 조명시설, 쉼터 및 공원조성, 대기 환경에 대한 만족도 조사 결과는 부록에 첨부하였음

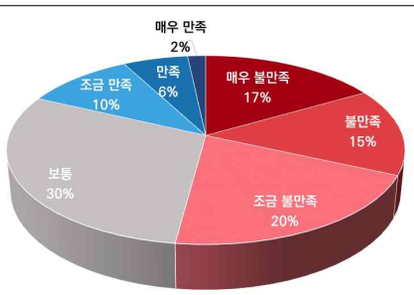
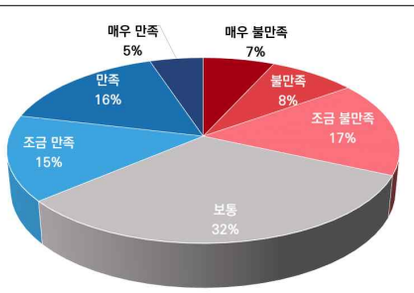
□ 그 중 소음환경에 대해 거주자는 '다소 불만족' 이상 52.1%, 방문객은 '다소 만족' 이상 36.2%로 상반된 결과가 나옴

○ 거주자는 소음환경에 대해 '다소 만족' 이상 18.0%, '다소 불만족' 이상 52.1%로 불만족하는 의견이 대다수임

○ 방문객은 소음환경에 대해 '다소 만족' 이상 36.2%, '다소 불만족' 이상 31.7%로 만족하는 의견이 비교적 많음

□ 이는 상업시설 활성화 및 방문객 증가로 소음 발생함에 따라 방문객 대비 거주자 만족도가 낮게 평가된 것으로 보임

표 4-22 | 소음 환경 만족도

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	77	16.7	32	6.8
불만족	69	15.0	39	8.3
다소 불만족	94	20.4	78	16.6
보통	138	29.9	151	32.1
다소 만족	47	10.2	70	14.9
만족	28	6.1	76	16.2
매우 만족	8	1.7	24	5.1
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	3.3점 / 7점		4.1점 / 7점	
그래프				

□ 추가로 거주자 대상으로 지역 내 방문객 증가에 대한 만족도를 조사함

□ '다소 만족' 이상 36.9%, '다소 불만족' 이상 31.2%로 나타나 비교적 긍정적임을 알 수 있음

○ 거주자 대상의 방문객 증가에 대한 만족도 조사의 자세한 결과는 부록에 첨부하였음

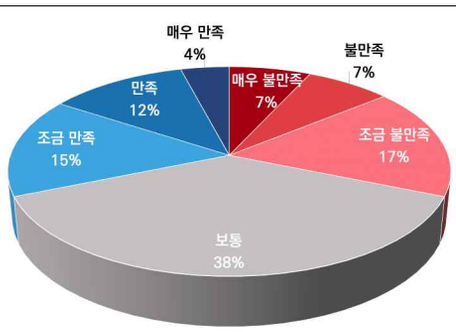
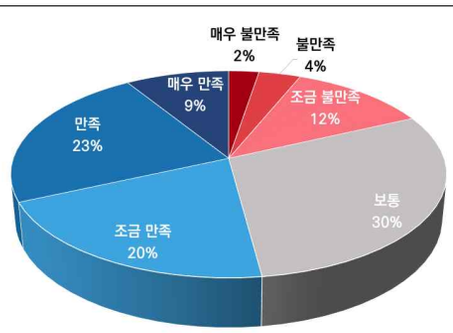
□ 마지막으로, 거주자, 방문객 대상으로 전반적인 마을 만족도에 대한 만족도 조사를 실시하였음

□ 거주자는 '다소 만족' 이상 및 '다소 불만족' 이상 비율이 동일하고, 방문객은 '다소 만족' 이상 52.1%로 나타나며 방문객이 거주자보다 높은 만족도를 가짐

- 거주자는 전반적인 마을 환경에 대해 '다소 만족' 이상 31.2%, '다소 불만족' 이상 31.2%로 불만족하는 의견이 대다수임
- 방문객은 전반적인 마을 환경에 대해 '다소 만족' 이상 52.1%, '다소 불만족' 이상 18.1%로 만족하는 의견이 비교적 많음

□ 행리단길, 수원화성 등 다양한 볼거리로 거주자 대비 방문객의 만족도가 비교적 높은 것으로 예상됨

표 4-23 | 전반적인 마을 만족도

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	32	6.9	12	2.6
불만족	33	7.2	17	3.6
조금 불만족	79	17.1	56	11.9
보통	173	37.5	140	29.8
조금 만족	71	15.4	96	20.4
만족	54	11.7	107	22.8
매우 만족	19	4.1	42	8.9
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	4점 / 7점		4.7점 / 7점	
그래프				

4) 생태교통 마을 불편수준

□ 생태교통 마을에서 도로 및 주차 환경에 대한 불편 정도가 가장 심각한 것으로 판단하여, 차량 관련 불편수준을 위주로 조사하였음

(1) 불법주차 및 외부(방문)차량에 대한 불편수준

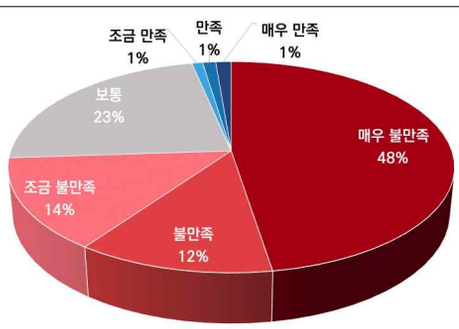
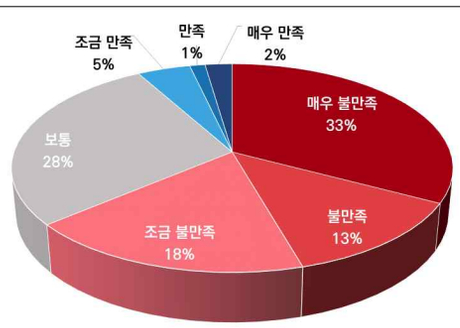
□ 마을 내 불법주차에 대한 불편수준을 실시한 결과, 응답 항목 중 '매우 불편함'이 가장 많음

○ 불법주차에 대해 '매우 불편함'이 거주자 47.5%, 방문객 32.8%로 가장 많이 응답함

□ '조금 불편함' 이상 비율이 거주자 74.0%, 방문객 63.9%로 전반적으로 불편하다고 응답하였으며, 방문객 대비 거주자가 불법주차에 대한 불편수준이 높다는 것을 알 수 있음

□ 불법주차에 대한 불편수준이 매우 높으며, 불법주차에 대한 대책 수립이 필요함

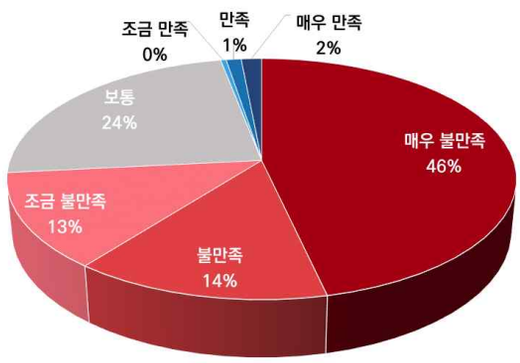
표 4-24 | 불법주차에 대한 불편수준

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불편함	219	47.5	154	32.8
불편함	57	12.4	60	12.8
조금 불편함	65	14.1	86	18.3
보통	105	22.8	132	28.1
조금 불편치 않음	4	0.9	21	4.5
불편치 않음	5	1.1	6	1.3
전혀 불편치 않음	6	1.3	11	2.3
합계	461	100.0	470	100.0
불편수준 점수	5.7점 / 7점		5.3점 / 7점	
그래프				

- 거주자 대상으로 관광 등의 목적으로 방문차량에 대한 불편수준을 조사한 결과, 응답 항목 중 '매우 불편함' 46.4%로 가장 많이 응답함
- 거주자는 '조금 불편함' 이상 73.3%로 전반적으로 불편하다고 응답하였으며, 방문객의 교통량 증가로 인해 도로 혼잡 및 보행 안전 위협 등을 야기시켜 거주자의 불편수준이 높은 것으로 예측됨

표 4-25 | 마을 방문(관광)차량에 대한 불편수준 (거주자 대상)

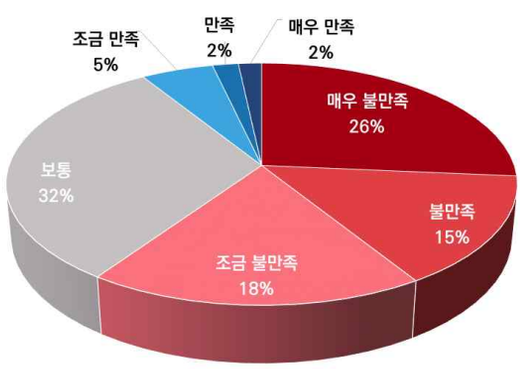
구분	빈도(명)	비율(%)
매우 불편함	214	46.4
불편함	65	14.1
조금 불편함	59	12.8
보통	109	23.6
조금 불편치 않음	2	0.4
불편치 않음	5	1.1
전혀 불편치 않음	7	1.5
합계	461	100.0
불편수준 점수	5.7점 / 7점	



- 방문객 대상으로 도보통행 시 지나다니는 차량에 대한 불편수준을 조사한 결과, 응답 항목 중 '보통' 31.5%로 가장 많이 응답함
- 방문객은 '조금 불편함' 이상 59.6%로 대체로 불편하다고 응답하였으며, 불법주차 및 차량 통행에 의한 보행공간 침범에 따른 보행자 안전 미확보로 방문객의 불편수준이 높은 것으로 예측됨

표 4-26 | 보행 시 차량에 대한 불편수준 (방문객 대상)

구분	빈도(명)	비율(%)
매우 불편함	124	26.4
불편함	69	14.7
조금 불편함	87	18.5
보통	148	31.5
조금 불편치 않음	25	5.3
불편치 않음	9	1.9
전혀 불편치 않음	8	1.7
합계	470	100.0
불편수준 점수	5.1점 / 7점	



(2) 주차 이용 환경 불편수준

□ 공영주차장 위치, 주차장 접근성, 주차면수 등 마을 내 주차 환경에 대한 불편수준을 조사함

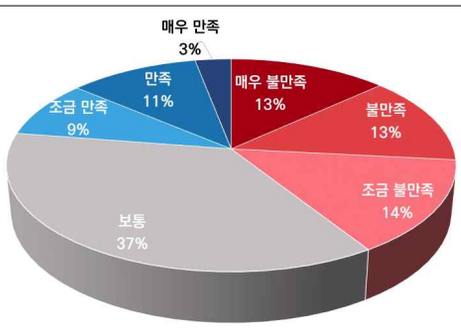
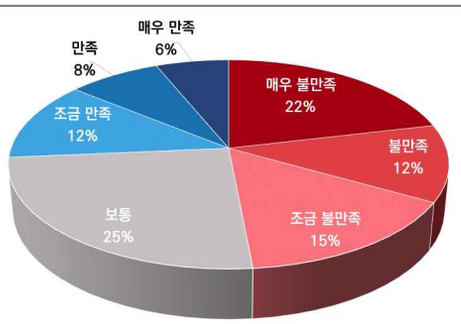
□ 주차 환경 불편수준 설문 전 마을 내 주차 위치에 대해 조사한 결과, 거주자는 주택, 건물 내 주차장 등 자체적으로 확보된 주차공간(29.1%)에 다수 주차하며, 방문객은 대부분 공영주차장(46.0%)에 주차하는 것으로 나타남

○ 거주자와 방문객의 마을 내 주차 위치에 대한 자세한 결과는 부록에 첨부하였음

□ 공영주차장 위치에 대한 불편수준을 조사한 결과, 응답 항목 중 '보통'이 가장 많이 차지하였음

□ '조금 불편함' 이상 비율이 거주자 40.9%, 방문객 48.5%로 응답하였으며, 방문객의 공영주차장 이용률이 거주자보다 더 높아 실제 체감하는 불편수준이 높은 것으로 예측됨

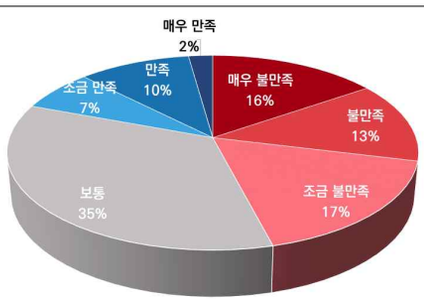
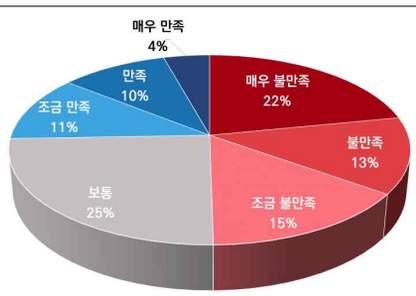
표 4-27 | 공영주차장 위치에 대한 불편수준

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불편함	61	13.2	100	21.3
불편함	62	13.4	56	11.9
조금 불편함	66	14.3	72	15.3
보통	168	36.4	118	25.1
조금 불편치 않음	40	8.7	58	12.3
불편치 않음	50	10.8	37	7.9
전혀 불편치 않음	14	3.0	29	6.2
합계	461	100.0	470	100.0
불편수준 점수	4.4점 / 7점		4.6점 / 7점	
그래프				

□ 주차장 접근성에 대한 불편수준을 조사한 결과, 응답 항목 중 '보통'이 가장 많이 차지하였음

□ '조금 불편함' 이상으로 거주자 45.9%, 방문객 49.8%가 불편하다고 응답하였음

표 4-28 | 주차장 접근성에 대한 불편수준

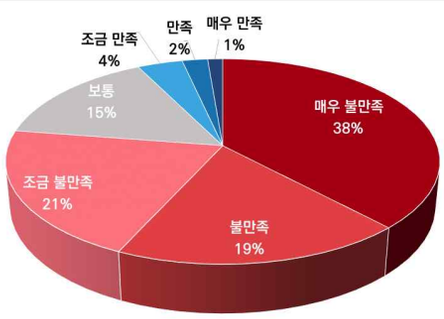
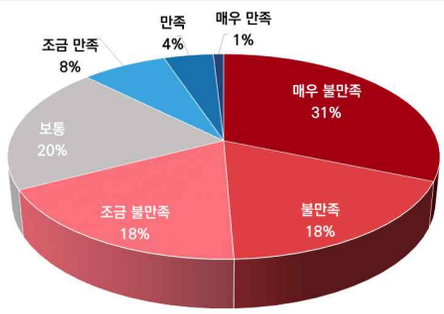
구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불편함	71	15.4	103	21.9
불편함	62	13.4	61	13.0
조금 불편함	79	17.1	70	14.9
보통	160	34.7	116	24.7
조금 불편치 않음	32	6.9	53	11.3
불편치 않음	47	10.2	47	10.0
전혀 불편치 않음	10	2.2	20	4.3
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	4.6점 / 7점		4.6점 / 7점	
그래프				

□ 마을 내 주차장 주차면수에 대한 불편수준을 조사한 결과, 응답 항목 중 '매우 불편함'이 가장 많이 응답한 것으로 나타남

○ 주차장 주차면수에 대한 '매우 불편함' 응답률은 거주자 38%, 방문객 31.3%로 가장 많이 응답함

□ '조금 불편함' 이상으로 거주자 77.5%, 방문객 67.5%가 불편하다고 응답하였으며, 거주자와 방문객의 불편수준이 높은 것으로 보아 마을 내 발생하는 주차 수요를 충족시키지 못하여 주차난이 심각한 것으로 예측됨

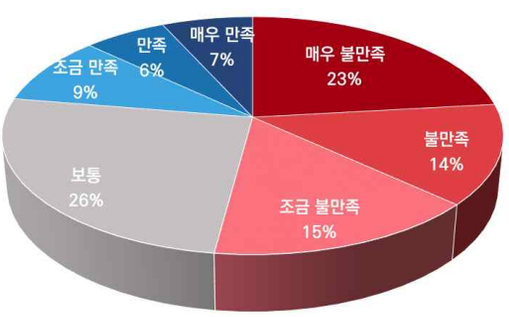
표 4-29 | 주차장 주차면수에 대한 불편수준

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불편함	175	38.0	147	31.3
불편함	87	18.9	85	18.1
조금 불편함	95	20.6	85	18.1
보통	70	15.2	94	20.0
조금 불편치 않음	18	3.9	35	7.4
불편치 않음	10	2.2	20	4.3
전혀 불편치 않음	6	1.3	4	0.9
합계	461	100.0	470	100.0
불편수준 점수	5.6점 / 7점		5.3점 / 7점	
그래프				

- 또한 방문객 대상으로 마을 내 주차장 이용 정보에 대한 불편수준을 조사한 결과, 응답 항목 중 '보통'이 가장 많이 응답함
- 주차장 위치, 주차 가능 면수 등 주차장 이용 정보에 대해 '조금 불편함' 이상 52.1%로, 전반적으로 불편하다는 의견을 가짐
- 방문객은 마을 지리를 잘 알지 못하기 때문에 주차장 위치 정보 등을 제공하는 것이 필요하다고 사료됨

표 4-30 | 주차장 이용 정보에 대한 불편수준 (방문객 대상)

구분	빈도(명)	비율(%)
매우 불편함	109	23.2
불편함	64	13.6
조금 불편함	72	15.3
보통	120	25.5
조금 불편치 않음	44	9.4
불편치 않음	29	6.2
전혀 불편치 않음	32	6.8
합계	470	100.0

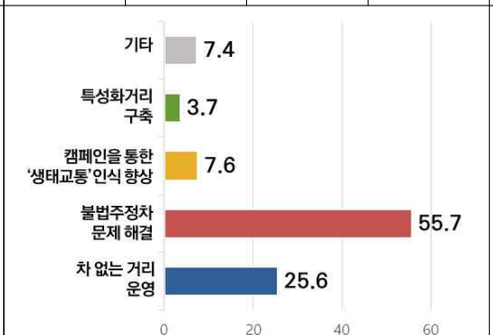
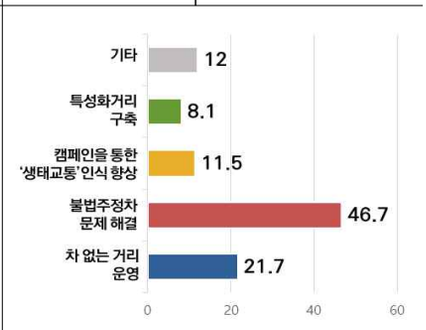
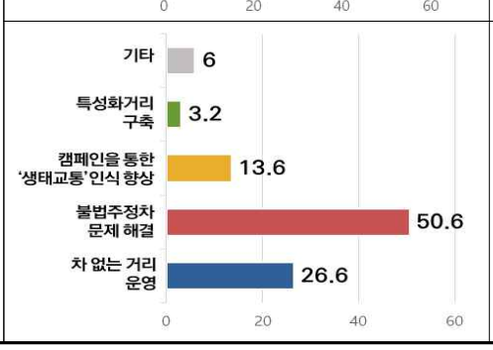
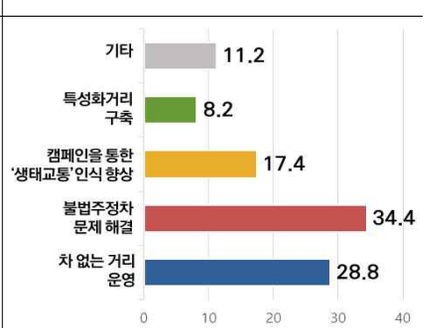


5) 생태교통 마을 발전방향

(1) 생태교통 마을 운영 시 필요한 정책

- 거주자와 방문객 대상으로 생태교통 마을을 만들기 위해 필요한 사항에 대한 우선순위를 조사하였으며, 그 결과 '불법주정차 문제해결'이 가장 시급한 것으로 나타나며 그 뒤로 '차 없는 거리 운영'이 필요하다고 응답하였음
- 앞서 불법주차에 대한 불편수준이 가장 높은 것으로 보아, 불법주정차 해결이 가장 시급한 것을 알 수 있으며, 차 없는 거리를 정례화하여 마을 내 진입 차량을 조절해야한다고 주장함

표 4-31 | 생태교통 마을 운영 시 필요사항

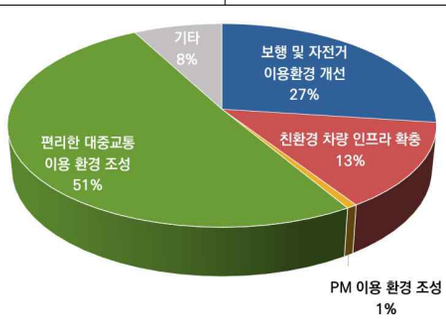
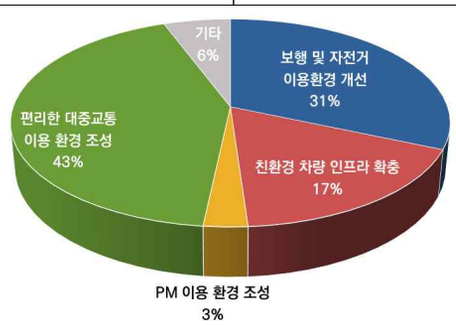
구분	1순위				1+2순위	
	거주자		방문객		거주자	방문객
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)	비율(%)	비율(%)
차 없는 거리 운영 (정례화)	118	25.6	125	26.6	21.7	28.8
불법주정차 문제 해결	257	55.7	238	50.6	46.7	34.4
캠페인을 통한 '생태교통' 인식 향상	35	7.6	64	13.6	11.5	17.4
특성화거리 구축 (공방·카페거리 등)	17	3.7	15	3.2	8.1	8.2
기타	34	7.4	28	6.0	12.0	11.2
합계	461	100.0	470	100.0	100.0	100.0
그래프						
						

□ 또한 생태교통 조성하기 위해 가장 필요한 정책을 조사한 결과, '편리한 대중교통 이용 환경 조성'이 가장 많이 차지하는 것으로 나타남

○ '편리한 대중교통 이용 환경 조성' 50.8%, '보행 및 자전거 이용환경 개선' 27.1%, '친환경 차량 인프라 확충' 13.7% 순으로 나타남

□ 거주자와 방문객 모두 보행·자전거·대중교통 이용환경 개선에 대한 응답 비율이 높은 것으로 보아, 생태교통 마을은 차량보다 보행자 중심의 정책이 필요하다고 주장하는 것을 알 수 있음

표 4-32 | 생태교통 마을 조성 시 필요한 정책

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
보행 및 자전거 이용환경 개선	125	27.1	148	31.5
친환경 차량 인프라 확충	63	13.7	82	17.4
PM 이용 환경 조성	3	0.7	13	2.8
편리한 대중교통 이용 환경 조성	234	50.8	200	42.6
기타	36	7.8	27	5.7
합계	461	100.0	470	100.0
그래프				

(2) 생태교통 마을 차량 통행체계 및 통행관리

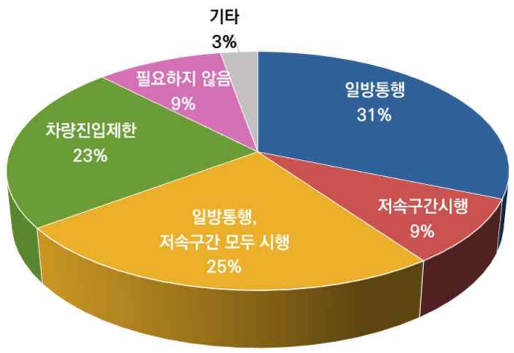
□ 거주자를 대상으로 생태교통 마을에 적합한 차량 통행체계에 대해 조사하였음

□ 지속가능한 생태교통 마을을 위해 '일방통행 통행체계'(31.2%)가 필요하다고 응답하였으며, 일방통행으로 교통 혼잡을 해소하여 차량-보행자간 상충 감소를 통해 보행자의 안전을 확보하고자 함

○ '일방통행'(31.2%) 다음으로 '일방통행, 저속구간 모두 시행'(24.7%)이 뒤를 이음

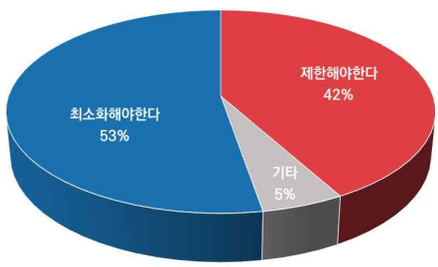
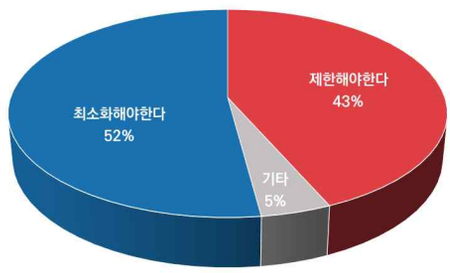
표 4-33 | 마을 내 차량 통행체계 (거주자 대상)

구분	빈도(명)	비율(%)
일방통행	144	31.2
저속구간시행 (20~30km/h)	41	8.9
일방통행, 저속구간 모두 시행	114	24.7
차량 진입 제한	105	22.8
필요하지 않음	44	9.5
기타	13	2.8
합계	461	100.0



- 지속가능한 차량 통행 관리를 위해 마을 외곽 주차장을 조성하여 차량 진입을 최소화 및 제한하는 방안에 대해 '차량 진입 최소화'해야한다는 의견이 가장 많이 선호하는 것으로 나타남
- 차량 통행을 완전 제한하는 것보다 차량 진입을 조절하여 마을 내 교통 문제를 대응하고자 함

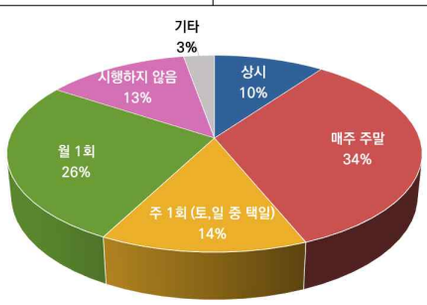
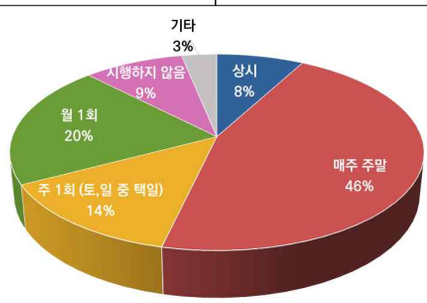
표 4-34 | 차량 통행 관리

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
최소화해야한다	243	52.7	245	52.1
제한해야한다	193	41.9	204	43.4
기타	25	5.4	21	4.5
합계	461	100.0	470	100.0
그래프				

(3) 차 없는 거리 운영 방안

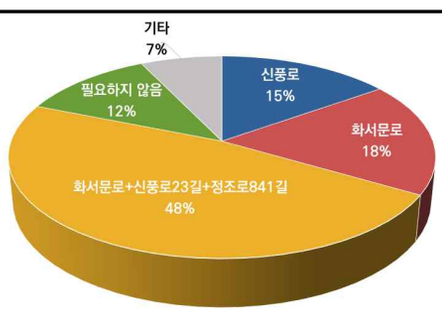
- 차 없는 거리 운영시기에 대해 조사한 결과, '매주 주말' 운영이 가장 적합하다고 응답하였음
- 행궁동 방문객이 주말에 집중되어 교통 혼잡을 야기시키므로 매주 주말에 차 없는 거리 운영을 선호하는 것으로 예측됨

표 4-35 | 차 없는 거리 운영 시기

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
상시	46	10.0	37	7.9
매주 주말	156	33.8	215	45.7
주 1회 (토, 일 중 택일)	64	13.9	64	13.6
월 1회	122	26.5	96	20.4
시행하지 않음	60	13.0	43	9.1
기타	13	2.8	15	3.2
합계	461	100.0	470	100.0
그래프				

□ 거주자를 대상으로 차 없는 거리 운영범위에 대해 조사한 결과, '화서문로 + 신풍로23길 + 정조로 841길'(47.7%)을 선호하는 것으로 나타남

표 4-36 | 차 없는 거리 운영 범위 (거주자 대상)

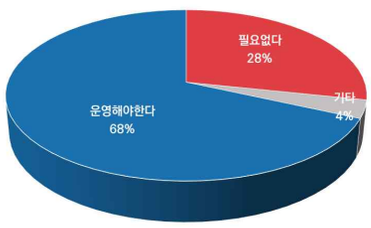
구분	빈도(명)	비율(%)	
신풍로	70	15.2	
화서문로	84	18.2	
화서문로+신풍로23길+정조로841길	220	47.7	
필요하지 않음	54	11.7	
기타	33	7.2	
합계	461	100.0	
차 없는 거리 운영 범위			

□ 대부분 방문객은 차 없는 거리 운영 시 무료셔틀을 운영해야 한다고 주장하였음

○ 차 없는 거리 운영 시 무료셔틀 운행을 해야한다고 68.3%로 응답함

표 4-37 | 차 없는 거리 운영 시 무료셔틀운행 (방문객 대상)

구분	빈도(명)	비율(%)
운영해야한다	321	68.3
필요없다	133	28.3
기타	16	3.4
합계	470	100.0



(4) 추가 의견

□ 그 외 생태교통 정책의 발전방향에 대한 거주자의 의견은 다음과 같음

표 4-38 | 생태교통 정책의 발전방향 추가 의견 (거주자)

구분	의견
차량 통행 관리	• 트램 또는 셔틀버스 운영 (수원역~행궁) • 교통 통제 시 매출 감소를 체감하고 있어 동네 상권을 고려한 방안 필요 • 거주자 스티커(2013년 시행) 및 패스 발급하여 특정 도로는 거주자 차량 전용 도로로 지정 • 장안사거리에 차단기를 설치하여 외부차량 통행 차단 • 외곽 방문객 공영주차장 확보하고 마을 내 주차 시 불법주차 엄중 단속 - 방문객 차량은 외곽 주차 후 걷거나 자전거로 행궁동 여행하면 상권에 도움될 것 - 방문객 차량으로 인한 공기질 오염 문제 체감 중
차 없는 거리 운영	• 주말에 교통을 관리할 인원이 필요함 • 차 없는 거리 도입 시 거주자 불편(노약자의 병원 통원 등) 우려, 상인에게만 도움 될 것
주차장 문제 해결	• 상업시설 관리, 규제로 주점 허가를 반대하며, 불법주차를 유발하는 주택의 상업시설로의 전환 허가 금지 • 근처에 차를 두고 도보로 이동하기엔 주차장 매우 부족 • 주차장 문제로 인한 이웃 간 갈등 해소 필요
대중교통 편리성 증대	• 주차장을 다수 확보할 경우 자가용 통행 증가가 우려되므로 자가용 교통은 불편을 유발시키고 대중교통 편리성을 증대시켜 생태교통 정책 방향과 맞게 가야 함

생태교통 참여 독려	• 생태교통에 대한 지속적인 홍보 절실 • 생태교통 참여제에 녹색점수제 등 참여 유도
마을 내 미관 개선	• 한옥마을 조성 • 생태교통 뿐만 아니라 금연환경 조성, 흡연부스 설치 필요 • 버스킹, 마켓 등 지역과 어울리지 않는 행사는 폐지되길 바라며 차량 통제 시 놀이, 행사 등으로 쓰레기 등 생태교통의 목적과는 다르게 환경오염이 더 커지는 건 아닌지 우려 됨

□ 생태교통 정책의 발전방향에 대한 방문객의 의견은 다음과 같음

표 4-39 | 생태교통 정책의 발전방향 추가 의견 (방문객)

구분	의견
주차장 문제 해결	• 기존 주민의 주차공간을 확보하고 외부인 주차 금지 • 공영주차장 확대 필요 - 영유아 동반자는 자동차가 필수인데 주차장을 찾고 이용하기가 너무 힘듦 - 마을 외곽 또는 행궁광장 지하주차장 건설 필요 • 불법주차 단속 필요 • 수원주차포털 사이트의 공영주차장의 주차 가능 대수와 실제 가능 대수의 차이 개선
차량 진입 조절	• 차량 혼잡으로 자전거 통행이 어려움 • 주말 통행이 어려움에 따라 승용차 통행료 징수
차 없는 거리 운영	• 거리에 재미요소를 더해 외곽에 주차 후 걷는 즐거움을 넣어 관광지로서의 특색을 살릴 것 • 차량 통제 인원 필요 • 친환경 차량 전용도로 및 행궁동 내 친환경 교통수단만 이용 가능
보행 환경 개선	• 불법주차로 인한 보행로 이용 불편 • 차도 공간을 활용하여 자전거전용차로 설치 필요 • 아파트 단지 입구나 인도에 널브러져 있는 공유자전거 제거
생태교통 참여 독려	• 생태교통(차 없는 거리) 인식 제고 및 홍보 필요 • 정책의 지속성을 위한 주민 참여 필요
마을 내 미관 개선	• 길 청소, 보행로 정비와 조경 필요 • 길거리 흡연 문제

3. 사회경제적 및 주요 항목에 따른 차이분석

1) 분석개요

□ 앞서 생태교통 마을에 대해 조사한 설문을 활용하여 교차분석을 진행함

□ 거주자와 방문객을 구분하여 분석을 진행하였으며, 그 중 유의미한 결과를 본문에 제시하였음

2) 거주자 분석결과

(1) 주택종류에 따른 주차장 주차면수 불편수준

□ 거주자 주택종류 중 연립주택 거주자의 주차장 주차면수에 대한 불편수준이 가장 높음

○ 아파트는 자체적으로 확보된 주차공간이 있기 때문에 불편수준이 상대적으로 낮음

- '조금 불편함' 이상의 비율 집계한 결과, 연립주택(87.0%), 오피스텔(83.3%), 다세대/다가구주택(77.0%), 단독주택(75.9%), 아파트(41.7%) 순

표 4-40 | 주택종류에 따른 주차장 주차면수 불편수준 (거주자)

항목		주차장 주차면수 불편수준							x^2
		매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	
아파트	빈도 (명)	0	3	2	2	0	2	3	106.564*** (p=.000)
	비율 (%)	0	25.0	16.7	16.7	0	16.7	25.0	
연립주택	빈도 (명)	32	10	18	5	4	0	0	
	비율 (%)	46.4	14.5	26.1	7.2	5.8	0	0	
다세대/다가구주택	빈도 (명)	41	16	10	11	4	3	2	
	비율 (%)	47.1	18.4	11.5	12.6	4.6	3.4	2.3	
단독주택	빈도 (명)	91	55	62	51	9	5	1	
	비율 (%)	33.2	20.1	22.6	18.6	3.3	1.8	0.4	
오피스텔	빈도 (명)	2	0	3	0	1	0	0	
	비율 (%)	33.3	0	50.0	0	16.7	0	0	
기타	빈도 (명)	9	3	0	1	0	0	0	
	비율 (%)	69.2	23.1	0	7.7	0	0	0	
총계	빈도 (명)	175	87	95	70	18	10	6	461
	비율 (%)	38.0	18.9	20.6	15.2	3.9	2.2	1.3	100.0

주 : p*<.1, p**<.05, p***<.01

(2) 생태교통 인지도에 따른 전반적인 마을 만족도

□ 생태교통에 대해 잘 알고 있는 거주자는 비교적 전반적인 마을 환경에 대한 만족도가 높음

○ '전반적인 마을 환경'에 만족한다는 의견은 생태교통에 대해 잘 아는 거주자가 41.1%로 가장 많음

- 잘 알고 있다(41.1%), 전혀 들어본 적이 없다(31.1%), 들어봤으나 잘 모른다(20.8%) 순으로 나타남

□ 반면 '생태교통 용어 정도는 들어봤으나 잘 모르는 거주자'의 마을 환경 만족도가 '전혀 모르는 거주자'보다 낮음

○ 생태교통에 대해 모르는 사람은 평가 기준이 존재하지 않아 만족, 불만족이 동일하게 나타남

○ 그러나 생태교통에 들어봤으나 잘 모르는 사람의 만족 의견은 20.8%로 생태교통 배경 지식이 전혀 없는 사람보다 만족도가 더 낮은 것을 알 수 있음

□ 생태교통에 대해 잘 아는 거주자는 생태교통 정책 추진 후의 마을 변화를 체감하나, 모르는 사람들은 생태교통의 영향을 체감할 수 없을 것으로 예측됨

○ 생태교통 추진 사업에 대해 아는 바가 없어 각 사업으로 인한 체감 정도가 낮을 것으로 보임

표 4-41 | 생태교통 인지도에 따른 전반적인 마을 만족도 (거주자)

항목		전반적인 마을 만족도							x^2
		매우 불만족	불만족	다소 불만족	보통	다소 만족	만족	매우 만족	
전혀 들어본 적이 없다	빈도 (명)	3	3	8	17	6	5	3	28.096*** (p=.005)
	비율 (%)	6.7	6.7	17.8	37.8	13.3	11.1	6.7	
들어봤으나 잘 모른다	빈도 (명)	15	17	45	83	27	13	2	
	비율 (%)	7.4	8.4	22.3	41.1	13.4	6.4	1.0	
잘 알고 있다	빈도 (명)	14	13	26	73	38	36	14	
	비율 (%)	6.5	6.1	12.1	34.1	17.8	16.8	6.5	
총계	빈도 (명)	32	33	79	173	71	54	19	461
	비율 (%)	6.9	7.2	17.1	37.5	15.4	11.7	4.1	100.0

주 : p*<.1, p**<.05, p***<.01

3) 방문객 분석결과

(1) 방문객 연령대별 방문목적 및 체류시간

□ 방문객 중 여가(식사, 카페 등)목적 대부분은 20~30대이며, 문화 및 산책 목적은 60대 이상임

○ 대부분 10~50대는 여가목적으로 방문하였으며, 여가목적 중에서도 20대 비율이 가장 많음

- 여가목적 중 20대(36.3%), 30대(22.1%), 40대(16.7%) 순으로 나타남

○ 반면 60대 이상은 문화목적으로 다수 방문하였으며, 특히 문화·업무·산책목적 중에서 60대 이상의 비율이 가장 많음

- 문화목적 중 60대 이상(44.4%), 30대(20.0%), 20대·50대(13.3%) 순으로 나타남
- 업무목적 중 60대 이상(26.6%), 30대(22.8%), 20대·50대(16.5%) 순으로 나타남
- 산책목적 중 60대 이상(47.6%), 30대(28.6%), 20대·50대(9.5%) 순으로 나타남

표 4-42 | 방문객 연령대별 방문목적

항목		방문목적						x^2
		본가방문	여가	문화	업무	산책	기타	
10대	빈도 (명)	3	8	2	4	1	0	116.770*** (p=.000)
	비율 (%)	16.7	44.4	11.1	22.2	5.6	0.0	
20대	빈도 (명)	2	74	12	13	4	2	
	비율 (%)	1.9	69.2	11.2	12.1	3.7	1.9	
30대	빈도 (명)	6	45	18	18	12	1	
	비율 (%)	6.0	45.0	18.0	18.0	12.0	1.0	
40대	빈도 (명)	12	34	6	10	1	3	
	비율 (%)	18.2	51.5	9.1	15.2	1.5	4.5	
50대	빈도 (명)	3	26	12	13	4	7	
	비율 (%)	4.6	40.0	18.5	20.0	6.2	10.8	
60대 이상	빈도 (명)	6	17	40	21	20	10	
	비율 (%)	5.3	14.9	35.1	18.4	17.5	8.8	
총계	빈도 (명)	32	204	90	79	42	23	470
	비율 (%)	6.8	43.4	19.1	16.8	8.9	4.9	100.0

주 : p*<.1, p**<.05, p***<.01

□ 방문객 모든 연령대는 대체로 2시간 이상 행궁동에 머무는 것으로 나타남

○ 20~40대는 2시간 이상~반일동안, 10대·50대·60대 이상은 1시간 이상 반일 내외로 머무는 것으로 나타남

표 4-43 | 방문객 연령대별 체류시간

항목		체류시간						x^2
		1시간 이내	1~2시간	2시간 이상	반일	종일	기타	
10대	빈도 (명)	2	6	9	0	1	0	44.490*** (p=.010)
	비율 (%)	11.1	33.3	50.0	0.0	5.6	0.0	
20대	빈도 (명)	7	10	50	29	11	0	
	비율 (%)	6.5	9.3	46.7	27.1	10.3	0.0	
30대	빈도 (명)	5	13	42	25	13	2	
	비율 (%)	5.0	13.0	42.0	25.0	13.0	2.0	
40대	빈도 (명)	5	15	28	17	1	0	
	비율 (%)	7.6	22.7	42.4	25.8	1.5	0.0	
50대	빈도 (명)	0	13	27	12	11	2	
	비율 (%)	0.0	20.0	41.5	18.5	16.9	3.1	
60대 이상	빈도 (명)	10	21	55	13	11	4	
	비율 (%)	8.8	18.4	48.2	11.4	9.6	3.5	
총계	빈도 (명)	29	78	211	96	48	8	470
	비율 (%)	6.2	16.6	44.9	20.4	10.2	1.7	100.0

주 : p*<.1, p**<.05, p***<.01

(2) 생태교통 인지도에 따른 사람중심정책 인식 및 수단전환 기여도

□ 생태교통을 잘 아는 방문객은 차보다 사람이 중요하다는 인식에 도움이 되었다고 응답함

○ '다소 도움됨' 이상 비율을 집계한 결과, 잘 알고 있다(57.8%), 들어봤으나 잘 모른다(25.1%), 전혀 들어본 적 없다(24.1%) 순으로 나타남

표 4-44 | 생태교통 인지도에 따른 사람중심정책 인식 기여도 (방문객)

항목		사람중심정책 인식 기여도							x^2
		매우 도움안됨	도움안됨	다소 도움안됨	보통	다소 도움됨	도움됨	매우 도움됨	
전혀 들어본 적이 없다	빈도 (명)	20	11	14	56	10	13	9	64.263*** (p=.000)
	비율 (%)	15.0	8.3	10.5	42.1	7.5	9.8	6.8	
들어봤으나 잘 모른다	빈도 (명)	10	17	28	130	27	15	20	
	비율 (%)	4.0	6.9	11.3	52.6	10.9	6.1	8.1	
잘 알고 있다	빈도 (명)	4	1	1	32	16	14	22	
	비율 (%)	4.4	1.1	1.1	35.6	17.8	15.6	24.4	
총계	빈도 (명)	34	29	43	218	53	42	51	470
	비율 (%)	7.2	6.2	9.1	46.4	11.3	8.9	10.9	100.0

주 : p*<.1, p**<.05, p***<.01

□ 또한 생태교통 추진으로 보행·자전거·대중교통 수단전환에 도움이 되었다는 의견으로 생태교통을 잘 아는 방문객이 가장 많이 응답함

○ '다소 도움됨' 이상 비율을 집계한 결과, 잘 알고 있다(56.7%), 들어봤으나 잘 모른다(27.5%), 전혀 들어본 적 없다(25.6%) 순으로 나타남

표 4-45 | 생태교통 인지도에 따른 수단전환 기여도 (방문객)

항목		보행·자전거·대중교통 수단전환 기여도							x^2
		매우 도움안됨	도움안됨	다소 도움안됨	보통	다소 도움됨	도움됨	매우 도움됨	
전혀 들어본 적이 없다	빈도 (명)	15	14	12	58	14	11	9	42.293*** (p=.000)
	비율 (%)	11.3	10.5	9.0	43.6	10.5	8.3	6.8	
들어봤으나 잘 모른다	빈도 (명)	11	19	24	125	24	22	22	
	비율 (%)	4.5	7.7	9.7	50.6	9.7	8.9	8.9	
잘 알고 있다	빈도 (명)	6	2	3	28	15	16	20	
	비율 (%)	6.7	2.2	3.3	31.1	16.7	17.8	22.2	
총계	빈도 (명)	32	35	39	211	53	49	51	470
	비율 (%)	6.8	7.4	8.3	44.9	11.3	10.4	10.9	100.0

주 : p*<.1, p**<.05, p***<.01

4) 소결

□ 거주자와 방문객 모두 생태교통 인지 여부에 따라 마을 만족도, 사람중심정책 인식 및 수단전환 기여도가 상이하게 나타남

○ 생태교통에 잘 아는 사람일수록 마을 만족도, 사람중심정책 인식 기여도, 수단전환 기여도가 높은 것으로 나타남

□ 이에 생태교통 홍보를 통해 거주자의 생활권에 대한 만족도 향상 및 생태교통 운영에 시민 협력을 이끌어 낼 수 있을 것으로 판단되며, 방문객의 사람중심정책에 대한 인식 향상뿐만 아니라 자가용이 아닌 보행, 자전거, 대중교통 등 친환경 이동수단 전환을 유도할 수 있을 것으로 기대됨

4. 정성적 분석 소결

1) 기초자료 분석결과

(1) 생태교통 마을 환경 만족도

□ (보행 및 자전거 이용 환경) 보행 및 자전거 이용 환경에 대해 거주자의 만족도가 비교적 낮음

- 보도 폭, 장애물 여부 등의 보행 환경 만족도는 7점 만점에 거주자는 3.7점, 방문객은 4.3점으로 거주자가 비교적 낮게 평가함
- 자전거 이용 환경 만족도는 7점 만점에 거주자는 3.6점으로 낮게 평가함

□ (대중교통 이용 환경) 거주자와 방문객 모두 대중교통에 대한 만족도가 가장 높음

- 대중교통 이용 편리성에 대해 거주자 4.8점, 방문객 5점으로 가장 높은 만족도를 가짐
- 더불어 방문객은 대중교통 정보에 대해서도 5점으로 만족도가 높음

□ (도로 및 주차장 이용 환경) 반면 도로 및 주차장 관련 요소에 대해 가장 낮은 만족도를 가짐

- 교통혼잡 등 도로 이용 환경에 대해 거주자 2.2점, 방문객 3.6점으로 낮은 만족도를 보임
- 주차장 이용 환경은 거주자 2.5점, 방문객 3점으로 낮게 평가함

□ (소음 환경) 마을 내 소음 환경에 대해 방문객 만족도 대비 거주자 만족도는 낮으며, 이는 상업시설 활성화 및 방문객 증가로 인해 소음이 발생함에 따라 만족도를 낮게 평가한 것으로 보임

- 소음 환경에 대해 방문객 4.1점이나 거주자 3.3점으로 낮게 평가함

□ 그 외, 지역 내 미관, 야간 조명시설, 쉼터 및 공원조성에 대해 4점대로 긍정적인 만족도를 보임

(2) 생태교통 마을 불편수준

□ 마을 내 차량 및 주차장 관련 불편수준을 설문한 결과, 전반적으로 불편수준이 매우 높게 나타남

□ (불법주차) 거주자와 방문객 모두 마을 내 불법주차에 대한 불편수준이 매우 높은 것으로 보아, 불법주차로 인한 통행 불편을 겪는 것으로 판단됨

- 7점 만점에 거주자 5.7점, 방문객 5.3점으로 불법주차에 대한 불편수준을 매우 높게 평가함

□ (마을 통행 차량) 주차 차량뿐만 아니라 마을 내 통행하는 차량에 대한 불편수준이 매우 높으며, 이는 마을 내 통행 차량이 증가함에 따라 보행자와 상충으로 불편함을 느낀 것으로 판단됨

- 거주자는 관광 등의 목적으로 방문하는 차량에 대해 불편하다(5.7점/7점)고 응답하였으며, 방문객은 도보 통행 시 지나다니는 차량에 대해 불편하다(5.1점/7점)고 응답함

□ (주차장) 공영주차장 위치, 주차장 접근성, 이용 정보, 주차면 수에 대한 불편수준이 높음

- 거주자, 방문객 모두 공영주차장 위치, 주차장 접근성, 이용 정보에 대해 4점 후반으로 평가함
- 특히 주차장 주차면 수에 대해 거주자 5.6점, 방문객 5.3점으로 가장 불편수준이 높은 것을 알 수 있음
- 이에 공영주차장의 접근성으로 고려한 위치와 주차면 수 등 제공하는 서비스 제공이 필요할 것으로 보이며, 주차 수요를 충족시킬 주차면 수 확대가 필요함

(3) 생태교통 마을 발전방향

□ (생태교통 마을 필요 정책) 생태교통 마을 조성 시 대중교통 이용환경 개선이 가장 필요하다고 응답하였으며, 보행자 중심의 정책을 선호하는 것을 알 수 있음

- 거주자와 방문객 모두 보행·자전거·대중교통 이용환경 개선에 대해 응답 비율이 높으며, 이는 차량보다 보행자 중심의 정책이 필요하다고 주장하는 것을 알 수 있음
  - 편리한 대중교통 이용환경 조성 : 거주자 50.8%, 방문객 42.6%
  - 보행 및 자전거 이용환경 조성 : 거주자 27.1%, 방문객 31.5%

□ (차량수요관리) 지속가능한 차량 통행 관리를 위해 마을 외곽 주차장을 조성하여 차량 진입을 최소화해야한다고 응답하였으며, '차 없는 거리' 및 일방통행을 통해 교통혼잡 해소 및 보행자 안전을 확보하고자 함

- 거주자와 방문객은 차량 통행을 완전 제한하는 것보다 차량 진입을 조절하여 마을 내 교통문제를 대응하는 것을 선호함
- 마을 내 일방통행을 통해 차량 및 보행자 간 상충을 줄여 보행자 안전을 확보하고자 함
- 행궁동은 외부 방문객이 주말에 집중되어 차량 혼잡을 야기시키므로 '차 없는 거리'를 매주 주말에 정례화해야한다고 주장함
  - 운영 시기 및 범위 : 매주 주말, 화서문로+신풍로23길+정조로841길
  - 차 없는 거리 운영 시 무료셔틀 이용의향 존재

2) 사회경제적 및 주요 항목에 따른 차이분석 결과

(1) 거주자 : 주택종류에 따른 주차장 주차면수 불편수준

□ 연립주택 거주자의 주차장 주차면수에 대한 불편수준이 가장 높음

○ 아파트는 자체적으로 확보된 주차공간이 있어 불편수준(41.7%)이 상대적으로 낮음

○ 그 외 연립주택(87.0%), 오피스텔(83.3%), 다세대/다가구주택(77.0%), 단독주택(75.9%) 순임

(2) 거주자 : 생태교통 인지도에 따른 전반적인 마을 만족도

□ 생태교통 인지 여부에 따라 전반적인 마을 만족도가 상이하게 나타남

□ 생태교통에 대해 잘 아는 거주자의 전반적인 마을 만족도가 비교적 높음

○ 생태교통에 대해 잘 아는 거주자는 생태교통 정책으로 인한 마을 변화를 체감하나, 잘 모르는 사람들은 생태교통의 영향을 체감할 수 없을 것으로 예측됨

- 잘 알고 있다(41.1%), 전혀 들어본 적 없다(31.1%), 들어봤으나 잘 모른다(20.8%) 순

(3) 방문객 : 연령대별 방문 목적 및 체류시간

□ (연령대별 방문 목적) 방문객 중 20~30대의 대부분은 행리단길 등 여가목적으로 방문하며, 60대 이상 대부분은 문화 및 산책 목적으로 방문함

□ (연령대별 체류시간) 방문객 모든 연령대는 대체로 2시간 이상 머무는 것으로 나타남

(4) 방문객 : 생태교통 인지도에 따른 사람중심정책 인식 및 수단전환 기여도

□ (사람중심정책 인식 기여도) 생태교통을 잘 아는 방문객은 차보다 사람이 중요하다는 인식에 도움이 되었다고 응답함

□ (수단전환 기여도) 생태교통 정책이 보행·자전거·대중교통 수단전환에 도움이 되었다는 의견으로 생태교통을 잘 아는 방문객이 가장 많이 응답함

□ 앞서 거주자와 동일하게 생태교통 인지 여부에 따라 사람중심정책 인식 및 수단전환 기여도가 상이함

□ 이에 생태교통의 영향을 극대화하기 위해 생태교통 인식 및 인지도를 향상시킬 수 있는 방안을 마련해야 함

5. 설문 분석 결과에 따른 시사점

1) 보행 및 대중교통 이용 환경 증진을 위한 사람중심정책 추진

- 설문조사에 따르면, 행궁동 거주자는 보행 및 자전거 이용환경에 대해 불만족하는 의견임
- 또한 생태교통 운영 시 '편리한 대중교통 이용 환경 조성', '보행 및 자전거 이용환경 개선'으로 사람 중심의 정책이 필요하다고 다수 응답함
- 이에 사람 중심의 정책을 실현시키기 위해 보행 및 자전거를 위한 공간 확보 및 대중교통 환경을 증진시킬 수 있는 방안이 필요함
  - (보행 및 자전거 공간 확보) 불법주차 등의 보행로 장애물을 방지하여 보행자 안전 확보가 필요함
  - (대중교통 환경 증진) 대중교통 이용 관련 만족도는 높지만, 방문객의 수단전환을 유도하기 위해 대중교통 이용 환경을 더욱 증진시킬 수 있는 방안을 모색해야 함

2) 도로 및 주차장 이용 환경 개선

- 설문 결과에 따르면, 거주자와 방문객 모두 도로 및 주차장 이용환경에 대해 매우 불만족함
- 이에 마을 내 도로 이용 환경 개선방안 마련이 필요함
  - 불법주차 방지, 통행체계 변경 등으로 보행자와 차량 간 상충 감소시킬 수 있는 방안이 필요함
- 특히, 주차 환경을 개선시킬 수 있는 방안을 적극적으로 마련할 필요가 있음
  - 주차 환경 개선을 위해 공영주차장 확대 등 주차공간을 확보해야 함
  - 다만, 주차장을 다수 확보할 경우 자가용 통행 증가가 우려되므로 적합한 방안을 모색해야 함

3) 차 없는 거리 등 마을 내 차량 통행수요관리

- 거주자와 방문객의 대다수가 마을 방문차량 및 보행 시 차량에 대해 불편하다고 응답함
- 그에 대한 대안으로 마을 내부로 차량 진입 최소화가 필요하다고 다수 응답함
  - 차량 통행수요관리를 통해 보행자 안전 문제. 소음 문제가 해소될 것으로 예측됨
- 또한, 마을 내 차량 진입 조절을 위한 '차 없는 거리' 운영 방안을 마련해야 함
  - 설문결과를 바탕으로 '차 없는 거리' 운영 시기 및 범위를 지정하여 운영이 필요함

4) 생태교통 홍보

- 설문 분석 결과, 생태교통에 대해 잘 아는 사람일수록 생태교통 영향을 체감하였음
- 생태교통의 영향을 극대화하기 위해 생태교통 홍보를 통한 생태교통 인식 및 인지도를 향상시킬 수 있는 방안을 마련해야 함
  - 시민 생활권 만족도 향상 및 방문객의 생태교통 참여 독려할 수 있을 것으로 기대됨

제5장

지속가능 생태교통 마을 발전방향 제시

제1절 지속가능 생태교통 마을 발전의 기본 방향
제2절 대중교통 이용 환경 증진
제3절 자동차 통행 관리
제4절 친환경 기반 녹색교통 육성

제5장 지속가능 생태교통 마을 발전방향 제시

제1절 지속가능 생태교통 마을 발전의 기본 방향

□ 행궁동은 행리단길 상권 등으로 인해 수원 명소로 각광받고 있으며, 이로 인해 생태교통 마을의 성장이 더욱 급증할 것으로 예측됨

○ 생태교통 사업 시행 이후에 대한 정량적 분석 결과, 행궁동은 수원화성 관광지로 상업지역 확대에 따라 방문 인구가 급상승하여 기존 구도심 기능에서 탈피하여 활기를 띄고 있음

- 근린생활시설 다수 변경에 따른 보행 활동인구 급증 및 표준공시지가 상승

□ 반면 방문객 증가함으로써 도로 및 주차장 이용 환경에 대해 불만족하는 의견이 다수 존재함

○ 설문에 의한 정성적 분석 결과, 도로 및 주차장 이용 환경에 대해 가장 불만족하였으며, 방문차량 증가함에 따른 보행공간 침범, 불법주차 등 보행자 안전 문제로 인한 결과로 판단됨

□ 지속가능한 생태교통을 위해 사람중심정책, 친환경 수단 등 생태교통 취지에 맞는 발전방향이 필요함

○ 시민 설문조사 따르면, 생태교통 운영 시 보행·자전거·대중교통 환경 조성과 함께 차 없는 거리 등 차량 통행수요관리가 필요하다고 응답함

□ 정량적·정성적 분석결과에 따라 생태교통 마을 발전방향을 3가지 목표로 아래와 같이 제시함

○ 목표 1. 대중교통 이용 환경 증진

- 대중교통 연계체계 구축

- 대중교통 인프라 개선

○ 목표 2. 자동차 통행 관리

- '차 없는 거리' 운영

- 교통체계지능화(ITS) 사업

○ 목표 3. 친환경 기반 녹색교통 육성

- 녹색교통진흥지구 도입

- 도로 공간 재편을 통한 보행 환경 개선

- 자전거 이용 환경 개선

제2절 대중교통 이용 환경 증진

1. 대중교통 연계체계 구축

- 생태교통 추진 시 필요한 정책으로 편리한 대중교통 이용 환경이 조성되어야 한다고 다수 응답함
- 이에 대중교통과 다른 이동수단 연계하여 대중교통 이용수요권역을 확대할 필요가 있음
  - 대중교통수단을 이용하여 접근할 수 있도록 대중교통의 편리성 증대를 통해 방문객의 수단전환을 유도해야 함
  - 대중교통 접근성을 향상시키기 위해 버스, 지하철, 택시 등의 교통수단과 마을 외곽에서 내부까지 이동수단으로 진입할 수 있게 효율적인 연계가 필요함
- 더불어, 효율적인 대중교통 연계체계를 구축하기 위해 이동수단에 대한 인프라 확충이 필요함
  - 대중교통에서 하차 후 다른 이동수단으로 즉시 환승할 수 있게끔 인프라 마련이 필요함
    - 정류장 앞 공유자전거·킥보드 주차시설 마련하여 환승 유도
  - 다양한 공유 자전거 및 개인형 이동수단 주차장(안) 검토를 통해 행궁동과 적합한 주차 공간 마련이 필요함

그림 5-1 | 대중교통-이동수단 연계

2. 대중교통 인프라 개선

□ 대중교통 인프라 개선을 통해 대중교통 이용 수요를 증가할 수 있는 방안 모색이 필요함

○ 시민 대부분은 대중교통 이용 환경에 대해 만족하는 의견이나, 이동수단의 전환을 유도하기 위해 대중교통 이용 편리성을 더욱 증진하는 개선 사업을 추진할 필요가 있음

그림 5-2 | 버스정류장 인프라 개선 사업 사례

스마트 쉘터

태양열 핸드폰 충전기

자료 : 서울시청(https://www.seoul.go.kr/)

제3절 자동차 통행 관리

1. '차 없는 거리' 운영

□ '생태교통 수원 2013' 이후, 화서문로, 신풍로 등에서 일시적으로 차 없는 거리를 운영하였으나, 주말·공휴일 관광객 증가로 인해 차량 진입 최소화를 원하는 주민들의 의견이 다수 존재함

○ 거주자와 방문객은 설문을 통해 차량 통행을 완전 제한하는 것보다 최소화하는 방안을 선호함

○ '차 없는 거리'에 대해 88.3%가 운영이 필요하다고 응답함

□ 보행중심 도로 조성을 위해 차량 진입을 조절하는 방안을 검토할 필요가 있음

1) 차 없는 거리 정례화

□ 현재 행궁동은 생태교통 사업 시행 이후, 차 없는 거리를 일회성으로 운영하여 이에 대한 효과를 체감할 수 없었음

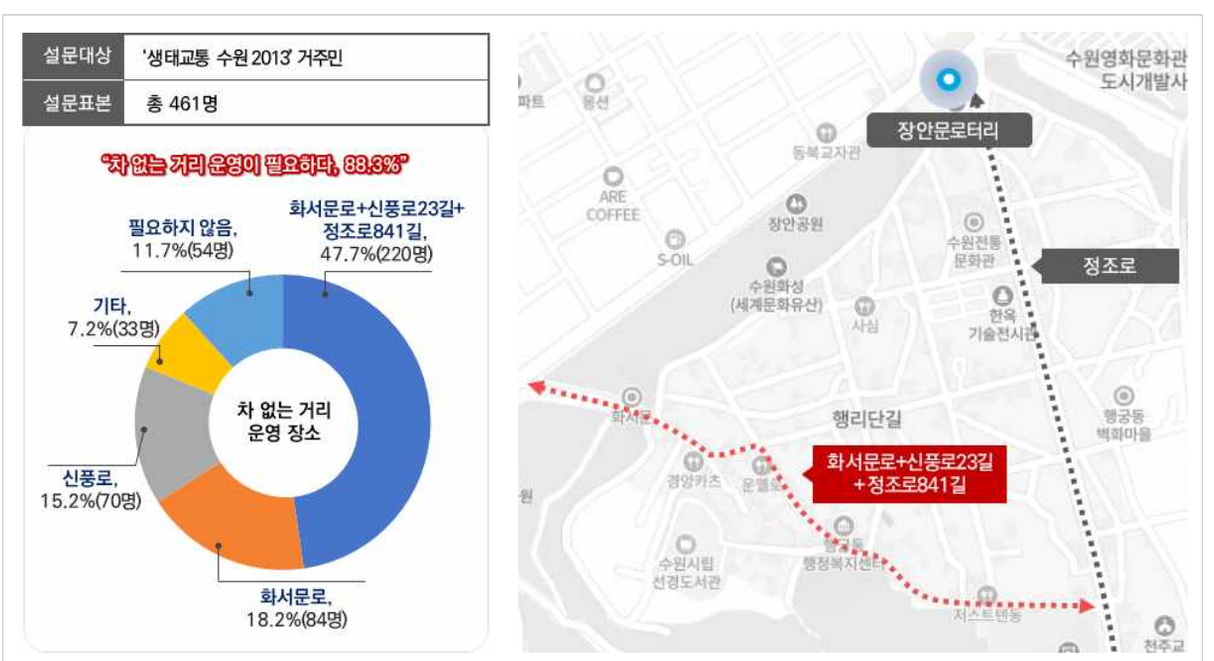
- 일시적인 운영으로 사업 효과가 미비할 뿐만 아니라, 오히려 방문객에게 혼란을 야기시키는 운영 방식으로 부정적인 의견이 다수 존재함

□ 방문객이 집중되는 매주 주말동안 특정 구간에 대해 차량 통행을 통제하고 보행자에게 도로 개방하여 지속적인 '차 없는 거리' 운영이 필요함

- (운영시기) 인구 밀집이 높은 주말·공휴일에 차량 통행을 통제해야 함
  - 운영 시기 설문결과, 매주 주말 운영이 필요하다 약 40% 응답
- (운영범위) 행궁동 차 없는 거리 실행(안)은 '화서문로+신풍로23길+정조로 841길'이 적합하다고 판단됨
  - 운영범위 설문 결과, '화서문로+신풍로23길+정조로841길' 약 48% 응답
- 다만, 차량 진입 제한 시 지역주민들의 통행이 불편해지므로 우회도로, 대체방안 등에 대한 대책에 대해 검토가 필요함

□ 더불어 차량이 통제되는 공간에 소규모 공연 · 플리마켓 등 각종 행사를 통해 지역경제 활성화를 도모할 것으로 기대됨

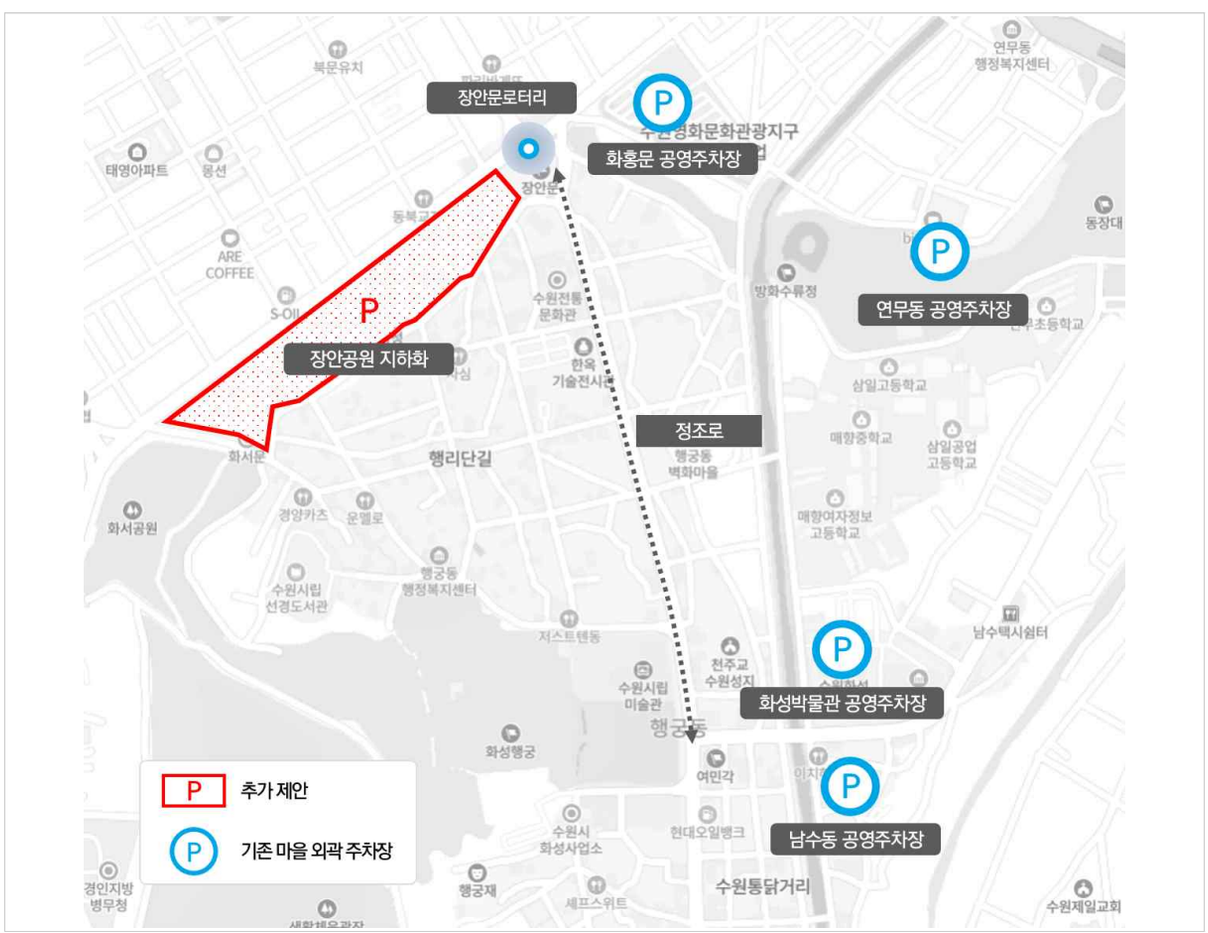
그림 5-3 | 차 없는 거리 운영 실행(안)



2) 마을 외부 주차장 설치

- 기존 주차장을 마을 외부로 위치하여 통과차량을 방지하고 마을 내 보행으로 접근하도록 유도해야 함
  - 기존 거주자 차량 진입은 유지하되, 그 외 차량은 외부 주차장에 주차하여 마을 내 차량 진입을 최소화하는 방안으로 추진되어야 함
  - 마을 외부 주차장 조성으로 차량과 보행자간 상충 정도가 감소할 것으로 보임
- 기존 공영주차장 외 추가로 장안공원 지하화를 통한 공영주차장 구축 방안에 대해 검토가 필요함
  - 공원 지하화를 통한 주차장 구축과 관련하여 문화제 관련 법·제도 등을 검토할 필요가 있음
- 외곽 주차장에서 마을 내 접근성을 향상시키기 위해 이동수단 연계 및 무료셔틀버스 운행이 필요함
  - 외부 공영주차장과 행궁동 주요 축을 연결하는 셔틀버스 운행으로 이동성을 확보할 수 있음
- 방문객이 행궁동 방문 시 혼란을 겪을 수 있어 이에 대응하는 대책 마련이 필요함
  - 기존 마을 주차장의 외부 이전을 점차적으로 확대하는 방안으로 추진되어야 함

그림 5-4 | 마을 주차장 외부 이전 및 추가 구축(안)



3) 마을 내 셔틀버스 운영

□ 방문객 대상으로 차 없는 거리 운영 시 무료 셔틀버스 운영 여부에 대해 설문한 결과, 셔틀버스를 통해 마을 내부를 방문하는 것에 긍정적임을 알 수 있음

○ 방문객 응답자의 67.6%로 과반수이상 무료 셔틀버스 운영이 필요하다고 응답함

□ 행궁동 마을을 이용하는 방문객들의 교통편의와 관광 활동 증진을 위해 셔틀버스 운영이 필요하며, 다음과 같은 운영 방안을 검토해야 함

○ 셔틀버스를 통해 외부 공영주차장에서 내부까지 이동 가능하도록 함

○ 마을 내 주요 도로에 정류장을 구축하여 정해진 정류장에서 승하차 가능하도록 함

- 정류장은 이용객 하차 시 목적지에 보행으로 쉽게 접근할 수 있는 위치로 선정

○ 이용자 대상으로 무료 셔틀버스 운영을 통해 교통편의를 제공할 수 있음

- 관련 사례로 전주 한옥마을, 송도 한옥마을은 무료 셔틀버스 운영 중이며, 행궁동 지역에 맞게 조정 필요

표 5-1 | 마을 무료 셔틀버스 운영 사례 (전주 한옥마을)

구분	내용
운행시간 및 대수	• 평일 : 10:00~18:40(막차), 약 30분 간격 운행 (1대) • 휴일 : 10:00~19:40(막차), 약 10~15분 간격 운행 (4대)
운행구간	• 한옥마을 대성공영주차장 ~ 태조로 승강장

자료 : 전주한옥마을(https://hanok.jeonju.go.kr/contents/parking)

그림 5-5 | 마을 무료셔틀버스 운영 사례 (주차장↔한옥마을)

전주한옥마을	송도한옥마을

자료 : 전주한옥마을(https://www.todayan.com/news/articleView.html?idxno=105990),
송도한옥마을(http://bbkk.kr/tour/view/1357)

2. 교통체계지능화(ITS) 사업

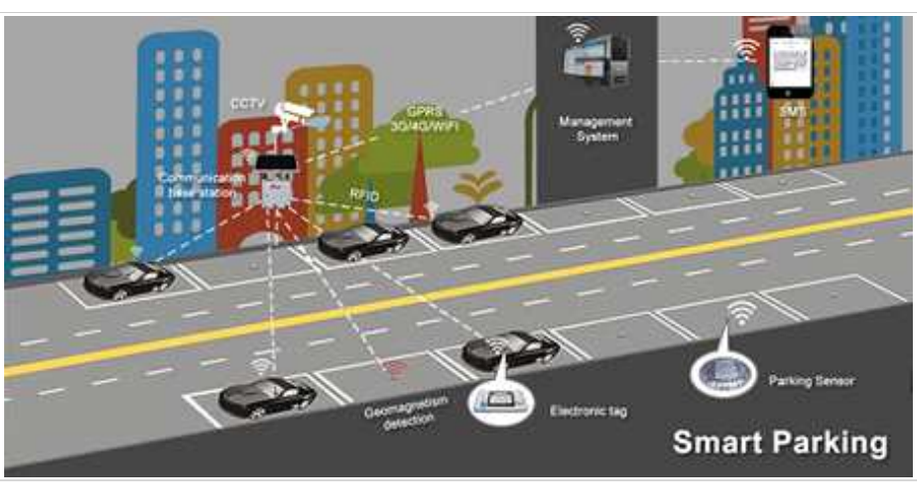
1) 자동차 통행관리시스템

- 지속가능한 자동차 통행 관리를 위해 생태교통 마을 내 차량 진입 최소화가 필요하다고 주장함
- 행궁동 내 통과차량 파악을 위해 자동차 통행관리시스템 보완 및 구축이 필요할 것으로 보임
  - 거주자 차량은 진입이 가능하되, 방문 차량은 마을 외곽 주차장에 주차하도록 마을 내 통과 차량을 파악할 수 있는 시스템 구축이 필요함
  - 현재 4대문인 창룡문과 화서문에 CCTV가 설치되어 있지만 번호판 인식은 어려운 상황으로 최신화 및 보수작업이 필요함

2) 스마트 주차정보시스템 (주차공유)

- 마을 외부 주차장에 대해 주차시스템 첨단화하여 주차 가능면수 제공 등 효율적으로 편리하게 이용함으로써 마을 내부를 보행으로 유도할 수 있을 것으로 기대됨
- 생태교통 마을에 스마트 주차장을 구축하여 불법 주·정차 감소 방안 모색이 필요함
  - 주차 공유를 통한 방문객 차량 주차, 상습 불법 주·정차지역에 대한 24시간 단속시스템 등 스마트 주차장 구축으로 불법 주·정차 감소 방안 마련이 필요할 것으로 보임
    - 스마트 주차장 : 주차공간이라는 한정된 자원을 효율적으로 활용하기 위해 클라우드 컴퓨팅, 인공지능, 무선통신, 빅데이터 등 기술을 종합적으로 활용하는 산업

그림 5-6 | 스마트 주차정보시스템



자료 : 화웨이(www.huawei.com)

제4절 친환경 기반 녹색교통 육성

1. 녹색교통진흥지구 도입

- 녹색교통진흥지구는 탄소배출 및 교통혼잡이 심한 지역에 대해 지역여건, 특성에 맞는 녹색교통대책으로 특별 관리하기 위해 도입함
- 지속가능성을 개선하거나 녹색교통물류를 진흥할 필요가 있는 지역에 대해 지정 가능함
- 녹색교통진흥지구의 운영 내용은 다음과 같음
  - 도로공간 재편/녹색교통시설
    - 승용차 중심 도로를 보행, 자전거, 대중교통 등 녹색교통 공간으로 재편
  - 교통수요관리 제도 강화
    - 주차수요관리 제도 개선, 불법 주정차 단속 강화, 대규모 교통유발시설 관리
  - 대중교통 육성 및 이용 촉진 친환경 교통수단 활성화
    - 중앙버스전용차로 단절구간 네트워크 확충, 제한속도 하향, 전기차 확대, 충전인프라 확충
  - 자동차 운행 관리
    - 진입도로 자동차통행관리시스템 구축, 친환경 하위등급 차량 운행제한 시행
- 행궁동 대상으로 생태교통 취지에 맞는 운영 내용을 검토하여 녹색교통진흥지구 도입하는 방안을 고려할 필요가 있음

그림 5-7 | 행궁동 녹색교통진흥지구 도입(안)

2. 도로 공간 재편을 통한 보행 환경 개선

- 현재 행궁동은 방문차량 증가로 인한 보도침범 및 불법주차의 보행공간 침범으로 보행자의 안전을 위협하고 있으며, 보행 및 도로 이용 환경에 대해 불만족하는 실태임
- 생태교통 마을 발전방향으로 생태교통 마을 운영 시 '보행 및 자전거 이용환경 개선'이 필요하다고 2번째로 높게 나타남
- 이에 '생태교통' 이미지 극대화와 보행 활성화를 위해 보행 공간 확보가 필요함
- 이에 도로의 수나 폭을 줄여 공간을 확보하고, 보행안전 및 편의시설, 자전거와 같은 녹색교통 및 공유교통 공간 등을 조성해 자동차 중심의 교통 환경을 사람 중심으로 혁신하는 사업이 필요함

1) 도로다이어트를 통한 보행공간 확대

- '사람 중심 생태교통' 특화지역 조성을 위해 도로다이어트로 보행공간 확대가 필요함
  - 기존 자동차 중심의 도로 공간을 '보행자'를 위한 공간으로 제공할 필요가 있음
- 그러나 도로 폭 감소로 인해 통행시간 증가 및 교통 혼잡을 발생하므로 대책 마련이 필요함
- 행궁동 내 일반국도1호선(창룡대로)을 대상으로 도로다이어트 시행을 통해 보행공간 확대가 필요할 것으로 보이며, 세부내용은 다음과 같음
  - 4차로 → 2차로 축소
  - 유효보도폭 확대, 녹지 및 자전거 도로 조성, 교통정온화(속도저감시설)

그림 5-8 | 창룡대로(종로사거리~창룡문사거리) 개선(안)

3. 자전거 이용 환경 개선

- 생태교통 마을 내 자전거 전용도로는 2개소로 부족한 실정이며, 행궁동 거주자는 자전거 이용 환경에 대해 불만족하는 의견임
- 녹색교통수단인 자전거 이용 활성화를 위해서는 자전거 네트워크 조성을 통해 쾌적한 주행 환경 마련이 필요할 것으로 보임
- 자전거 네트워크는 행궁동 내부의 보행자와의 상충을 피해 주요 간선도로 중심으로 구축해야 함
  - 자전거 네트워크 설치는 주요도로인 일반국도1호선(창룡대로)과 정조로를 대상으로 검토가 필요할 것으로 사료됨

그림 5-9 | 보행 및 자전거 이용 환경 개선

보행공간 확보	자전거도로 네트워크 조성(안)

제6장

결론 및 정책제언

제1절 결론

제2절 정책제언

제6장 결론 및 정책제언

제1절 결론

1. 생태교통 개념 및 국내·외 정책 분석

□ 생태교통(Ecomobility)이란 보행, 자전거, 수레와 같은 무동력 이동수단이나 대중교통, 친환경 전기동력수단과 이동수단의 연계를 포함하는 환경적·사회적으로 바람직한 지역 교통체계를 의미함

□ '생태교통 수원 2013'은 '13년 9월 한 달동안 신풍동, 장안동 지역을 대상으로 친환경적이고 지속가능한 교통체계로 구성된 교통수단으로 재현 및 체험을 통해 전 세계와 그 경험을 공유하는 행사를 진행함

○ 보행중심마을을 위해 생태특화거리 조성, 옛길 재정비, 쌈지마당 조성, 경관개선 사업을 시행함

2. 생태교통 마을 현황분석

□ 행궁동 생태교통 마을의 운영 실태를 분석하기 위해 기준연도의 최근 5년간의 현황을 분석함

□ (사회·경제적 현황) 수원시와 행궁동(혹은 팔달구)을 비교한 결과는 다음과 같음

○ (거주인구) '21년 기준 최근 5년간 수원시는 연평균 -0.38% 감소하나 행궁동은 -1.68%로, 수원시보다 행궁동의 거주인구 감소율이 더 높은 것을 알 수 있음

○ (고령인구) '20년 기준 최근 5년간 수원시는 연평균 4.49% 증가하나 행궁동은 연평균 2.74%로, 수원시보다 행궁동의 고령인구 증가율이 더 낮은 것을 알 수 있음

○ (종사자 수) '21년 기준 최근 5년간 수원시는 연평균 2.59% 증가하나 행궁동은 연평균 2.97%로, 수원시보다 행궁동의 종사자 수 증가율이 더 높은 것을 알 수 있음

○ (자동차 등록대수) '21년 기준 최근 5년간 수원시는 연평균 1.65% 증가하는 반면, 팔달구는 -1.16%로 감소하는 추세임

□ (도로환경) 행궁동 내 자전거도로와 보행자전용도로는 각 2개소씩 설치되어 있음

○ (자전거도로) 총 2개소로 장안공원을 포함한 공원 내 자전거도로와 하천변 자전거도로인 수원천 자전거도로가 설치되어 있음

- (보행자전용도로) 지역상권 활성화를 위해 수원남문로데오거리, 수원공방거리 총 2개소임

□ (버스정류장 및 노선) 4대문 내 총 26개소의 버스정류장이 존재하며 총 44개의 노선이 운행 중임

- (노선) 44개 노선 중 일반버스 38개, 직행좌석 버스 5개, 마을버스 1개의 노선 운행 중임

□ (주차시설) '22년 말 기준 총 8개소의 공영주차장이 존재하며, 그 중 거주자우선 3개소, 유료운영 5개소 운영 중임

- (거주자우선주차) 총 20개 구간, 427면 구획이 존재하나 모든 구획이 배정되어 운영 중임
- (주차실태) 대체로 야간보다 주간의 이용이 많으며, 연무동 공영주차장을 제외한 나머지 공영주차장은 휴일보다 주중의 이용대수가 상대적으로 많음

3. '생태교통 수원 2013' 성과평가

1) 정량적 분석

(1) 분석 개요

□ '생태교통 수원 2013' 후 10년간의 데이터를 분석하여 생태교통 사업의 효과를 정량적으로 평가함

- '13년부터 '23년 3월까지의 데이터를 분석하여 생태교통정책의 성과를 평가함
  - 사회·경제적 요소(거주인구, 종사자 수), 건물 용도, 표준공시지가, 보행 활동인구, 카드 매출액 데이터 활용
- 모든 데이터가 최신 갱신 기간이 달라 부득이하게 각 데이터별 최신 데이터를 활용함

(2) 분석 결과

□ 행궁동은 기존 구도심 기능에서 행리단길 상권 등으로 인해 수원 명소로 각광받고 있으며, 이로 인해 생태교통 마을의 성장이 더욱 급증할 것으로 예측됨

□ (사회·경제적 변화) 행궁동 거주 인구는 연평균 -1.69%로 지속적으로 감소하는 반면, 종사자 수는 연평균 2.97%로 대체로 증가하는 추세임

□ (건물 용도 변경) 건물 용도변경은 총 332건으로, 단독주택 231건에서 5건으로 급감하였으며 대부분 근린생활시설로의 변경이 다수 발생함

□ (표준공시지가 변동) 행궁동 표준공시지가는 대부분 상승하였으며, 그 중 생태교통사업 대상지인

신풍동 4.14%, 장안동 4.66%로 크게 평균 공시지가 변동이 발생함

□ (보행 활동인구 변화) 식음료업태 변경으로 인해 외부방문인구 증가하여 보행 활동인구가 약 2배 이상 급증하였으며, 특히 14~18시에 집중됨

□ (카드 매출액 변화) 팔달문시장, 지동시장 등으로 인해 주로 60대 이상의 여성이 생활부문에서 카드 소비가 많이 발생하였으며, 그 뒤로 20~30대 여성의 카드 소비가 다수 발생함

2) 정성적 분석

(1) 분석 개요

□ 정량적 분석과 더불어 시민 설문조사를 통한 정성적 분석을 실시함

□ 생태교통 마을 만족도 및 발전방향을 도출하기 위해 행궁동 거주자와 방문객을 대상으로 조사함

- 설문 중 이상치 각 2건을 제외한 거주자 461건, 방문객 470건에 대해 분석함
- 설문조사는 크게 생태교통 마을 만족도, 불편수준, 생태교통 마을 발전방향으로 구성함

(2) 분석 결과

□ (만족도) 거주자와 방문객 모두 대중교통 이용 환경에 대해 대체로 만족하는 의견이나, 도로 및 주차 이용에 대한 만족도는 매우 낮음

- 대중교통 이용 환경에 대해 거주자 4.8점, 방문객 5점으로 가장 만족도가 높은 것으로 나타남
- 반면 도로 이용 환경에 대해 거주자 2.2점, 방문객 3.6점이며 주차 이용 환경은 거주자 2.5점, 방문객 3점으로 만족도가 매우 낮게 나타남
- 그 외 마을 환경에 대해 4점대로 비교적 만족하는 의견이나, 소음 환경에 대해서는 방문객 증가 및 상업시설 활성화로 인해 발생한 소음에 거주자의 만족도가 3.3점으로 낮게 나타남

□ (불편수준) 생태교통 마을에서 도로 및 주차 환경에 대한 문제가 가장 심각한 것으로 판단하여 그와 관련된 불편수준을 조사한 결과, 불법주차, 외부(방문)차량, 주차이용에 대한 불편수준이 매우 높은 것으로 나타남

- 불법주차, 외부(방문차량), 주차이용에 대한 불편수준이 모두 5점대로 높게 나타남

□ (발전방향) 생태교통 마을 운영 시 보행·자전거·대중교통 이용 환경 개선이 필요하며, 차량 진입 최소화 및 차 없는 거리 운영에 긍정적으로 응답한 것으로 보아 보행자 중심의 정책을 선호하는

것을 알 수 있음

- 거주자와 방문객 모두 '편리한 대중교통 조성'의 응답 비율이 가장 높으며, 그 뒤로 '보행 및 자전거 이용환경 조성'이 응답 비율이 높음
- 차 없는 거리 운영에 대해 매주 주말 '화서문로+신풍로23길+정조로841길' 구간에 운영이 필요한 것으로 도출됨
- 특히, 방문객의 경우 차 없는 거리 운영 시 무료셔틀버스를 이용할 의향이 있는 것으로 나타남

(3) 사회경제적 및 주요 항목에 따른 차이분석 결과

- 설문조사를 활용하여 방문객 연령대 및 생태교통 인지에 따른 분석에 대해 유의미한 결과를 제시함
- 방문객 연령대에 따른 체류시간 및 방문목적에 대해 분석한 결과, 대체로 2시간 이상 머무는 것으로 나타나며, 20~30대의 대부분은 여가목적, 60대 이상은 문화 및 산책 목적으로 방문함
- 생태교통 인지수준에 따른 교차분석 결과, 생태교통에 대한 인지정도가 높을수록 마을 만족도, 사람중심정책 인식 및 수단전환 기여도 수준이 높음
- 생태교통의 영향을 극대화하기 위해 생태교통 인식 및 인지도를 향상시키는 방안 모색이 필요함

4. 지속가능 생태교통마을 발전방향 제시

- 앞서 정량적·정성적 분석 결과를 바탕으로 지속가능한 생태교통 마을을 운영하기 위한 발전방향을 '대중교통 이용 환경 증진', '자동차 통행 관리', '친환경 기반 녹색교통 육성' 크게 3가지로 제시함
- 편리한 대중교통 이용 환경 및 방문객의 수단전환을 유도하기 위해 대중교통 이용 환경 증진이 필요함
  - 대중교통 이용 환경 증진을 위해 대중교통 연계체계 구축 및 인프라 개선 방안을 제시함
- 외부방문차량 및 보행 시 지나다니는 차량에 대한 불편수준이 높은 것으로 나타났으며, 이에 보행자 안전을 확보하기 위해 차량 진입을 최소화하는 자동차 통행 관리가 필요함
  - 마을 내 자동차 통행 관리를 위해 '차 없는 거리' 운영, 교통체계지능화(ITS) 방안을 제시함
- 생태교통 취지에 맞는 '사람 중심 생태교통' 특화지역 조성을 위해 친환경 기반 녹색교통 육성이 필요함
  - 친환경 기반 녹색교통 육성을 위해 녹색교통진흥지구 도입, 도로 공간 재편을 통한 보행 환경 개선 및 자전거 이용 환경 개선방안을 제시함

제2절 정책제언

□ 자가용에서 대중교통으로 주요 통행수단 전환을 유도하기 위해 대중교통 이용 환경 증진이 필요함

○ 거주자 및 방문객 대상 설문결과에 따르면 생태교통 추진 시 편리한 대중교통 이용 환경 조성이 가장 필요하다고 도출됨

○ 대중교통과 공유자전거·킥보드 등 다른 이동수단을 연계하여 대중교통 이용수요권역을 확대할 필요가 있음

○ 스마트 쉘터, 태양열 핸드폰 충전기 등과 같은 대중교통 이용 편리성을 증진시키는 대중교통 인프라 개선이 필요함

□ 마을 내 자동차 통행 관리를 위해 차 없는 거리, 교통체계지능화(ITS) 사업으로 차량 진입 최소화가 필요함

○ 기존 일회성으로 운영하는 차 없는 거리를 정례화하여 보행중심 도로 조성이 필요함

- 차 없는 거리 운영 시기·범위 설문결과, 매주 주말 '화서문로+신풍로23길+정조로841길' 적합

○ 기존 주차장을 마을 외부로 이전 및 확대하고 마을 내부까지 이어지는 셔틀버스를 운영하여 마을 내 보행으로 접근하도록 유도할 수 있음

○ 지속가능한 자동차 통행 관리 방안 중 행궁동 내 통과차량 파악을 위한 자동차 통행관리시스템 구축이 필요하며, 마을 외부 주차장에 스마트 주차정보시스템을 통해 효율적으로 편리하게 이용함으로써 불법주·정차 및 차량 진입 최소화할 수 있을 것으로 보임

□ '차 없는 거리'에 대한 단계별 정책 로드맵을 구축하여 점진적으로 확대 추진해야 함

○ 차 없는 거리 운영과 관련하여 정책별 우선순위 도출 등 실현가능한 정책을 수립해야 함

○ 체계적인 운영을 위해 단기, 중장기로 구분하여 단계별 확대 추진이 필요함

- '차 없는 거리' 단기(안)

  • 매주 주말 특정도로에 대한 차 없는 거리 정례화

  • 주말동안 마을 내 주차장 이용 시 요금 상승하여 통행수요관리

  • 수원시 지역화폐 연계를 통한 외부주차이용 활성화

  • 마을 외곽 주차장과 마을 내 주요 축 및 지점을 연결한 무료셔틀 운행

- '차 없는 거리' 중장기(안)
  - 마을 전체 대상으로 차 없는 거리 추진
  - 마을 외부 공영주차장 추가 구축
  - 차 없는 거리 운영을 위한 차단기 설치 (마을 주민 등록차량만 통행 허가)
  - 자율주행 무료셔틀운행 및 노선 확대

□ 차 없는 거리 등 생태교통 행사 참여를 독려하기 위한 지속적인 생태교통 마을 홍보가 필요함

○ 앞서 분석에 따르면, 생태교통 인지 여부에 따라 생태교통 영향에도 차이가 존재함

○ 생태교통 교육 및 홍보를 통해 생태교통 사업으로 인한 변화를 체감하여 주민의 생활권 만족도가 향상되어 생태교통 운영에 시민 협력을 이끌어 낼 수 있을 것으로 기대됨

○ 방문객 대상의 생태교통 홍보를 통해 사람중심정책에 대한 인식 향상뿐만 아니라 친환경 이동수단 전환을 유도할 수 있을 것으로 예측됨

□ 생태교통 취지에 맞는 녹색교통진흥지구 운영 내용을 고려하여 도입할 필요가 있음

○ 녹색교통진흥지구는 탄소배출 및 교통혼잡이 심한 지역에 대한 녹색교통대책으로, 생태교통 마을인 행궁동 지역 여건 및 특성에 맞는 운영 내용 검토가 필요함

□ 생태교통 이미지 극대화 및 보행중심 마을 조성을 위해 도로다이어트를 통한 보행공간 확대 및 자전거 이용 환경 개선이 필요함

□ 생태교통 마을 내 '일방통행' 통행체계 도입하는 방안에 대해 검토할 필요가 있음

○ 설문결과에 따르면, 생태교통 마을에 일방통행 통행체계가 가장 적합하다고 응답하였으며, 그 뒤로 저속구간과 함께 운영되어야 한다고 응답함

- 일방통행 약 31%, 일방통행·저속구간 모두 시행 약 25% 응답

○ 일방통행제의 타당성 및 실효성 검토를 통해 통행체계 재정비 방안을 마련해야 함

○ 일방통행만 도입할 경우, 차량 속도가 높아질 우려가 있으므로 교통정온화 기법과 함께 도입이 필요할 것으로 사료됨

- 교통 정온화 : 차량 속도를 줄여 보행자 및 자전거 이용자의 도로 이용이 안전하고 편리하게 만들고, 소음이나 대기오염으로부터 생활권을 보호하는 기법

□ 주차문제 해결을 위한 거주자 우선 주차면 활용 방안을 검토할 필요가 있음

○ 수원시 거주자 우선 주차면은 대부분 야간시간에 배정을 받아 운영이 되고 있어, 주간 시간에 비어 있는 주차면은 누구나 활용할 수 있음

- 행궁동의 경우 상업 종사자가 주간에 비워있는 주차면을 무료로 이용을 하고, 야간에 배정을 받아 거주자 우선 주차면을 활용하고 있어, 실제 거주자는 거주자우선 주차면을 활용하는데는 어려움이 존재함
- 거주자 우선 주차면은 거주민에게 먼저 배정을 하고, 행궁동 내에서는 시간대별 거주자 우선 주차면을 활용할 수 있는 탄력주차시스템 도입 방안에 대한 검토가 필요함

□ 생태교통 마을의 교통분야 개선과 더불어 도시계획 분야에 대한 장기적 개선 방향 모색이 필요함

- 생태교통 도입 이후, 행궁동은 거주자가 감소하는 반면 종사자 수는 증가하는 추세를 보임
- 문화재 관광특구 지정으로 상업시설의 루프탑 등 허가제를 신고제로 변경됨에 따라 지속가능한 생태교통 마을의 유지하는데는 한계가 존재함
- 행궁동의 건축물 용도변경에 따르면 상업시설 확대로 인한 결과이며, 장기적인 측면에서 거주민뿐만 아니라 지역경제 활성화 측면에서 바라볼 필요가 있음
- 지속가능한 생태교통 마을을 유지하기 위해 지구단위계획 수립을 통한 용도제한 등 검토가 필요함

참고문헌

국문자료

김숙희 외. (2013). **생태교통 수원 2013 사업효과 분석을 위한 정책방향 연구.** 수원시정연구원.

——— . (2014). **생태교통 수원 2013 만족도 분석.** 대한교통학회 제70회 학술발표회.

———. (2014). **수원시 대중교통전용지구 타당성 및 기본계획 수립.** 수원시정연구원.

———. (2015). **수원시 생태교통정책 평가지표 개발 적용연구**. 수원시정연구원.

———. (2020). **수원시 녹색교통진흥지역 도입을 위한 기초연구**. 수원시정연구원.

김숙희, 이승규. (2014). **생태교통 수원 2013-교통변화 분석**. 교통기술과정책, 11(1), 54-63.

————————. (2015). **생태교통 수원 2013 사업지역의 마을환경 만족도 분석**. 교통기술과정책, 11(4), 64-72.

김숙희, 김정화. (2017). **AHP와 ANP 중심의 다기준 의사결정 기반 생태교통정책 평가체계에 관한 연구**, 대한교통학회지, 35(3), 183-196.

서울특별시. (2014). **지속가능한 도시교통 관리방안 연구.** 서울연구원.

————————. (2018a). **녹색교통진흥지역 특별종합대책(안).**

————————. (2018b). **녹색교통진흥지역 특별종합대책 연구.**

수원시정연구원 컨소시엄, 경기도. (2020). **경기도 개인형이동수단 이용 활성화를 위한 대응방안 연구**. 최종보고회 발표자료.

엄진기, 이광섭, 김경태, 유소영, 민재홍. (2016). **빅데이터기반 통행자분석시스템(ABATA) 개발**. 대한교통학회 제74회 학술발표회.

엄진기, 이광섭. (2017). **활동인구 기반 통행자분석시스템**. 교통기술과정책, 14(4), 29-34.

차소라 외. (2014). **거주자의 보행 만족도에 미치는 영향분석-생태교통수원2013이 개최된 행궁동 일대를 중심으로**. 대한교통학회 제70회 학술발표회.

영문자료

Suk Hee Kim. et. al(2017). **EcoMobility World Festival 2013 Suwon : an analysis of changes in citizens' awareness and satisfaction,** IOSR Journal of Engineering, Vol.07, Issue 03.

J.Lee, K.Choi, S.Kim. et. al, **What factors make people to walk?:Experience of car-free town campaign in Suwon Korea,** Walk21 International Conference.

신문기사 / 웹페이지 / 통계자료

권영복. (2020.05.26.). **생태교통·생태보전 통한 '지속가능한 도시 수원' 만든다**. 중앙신문. http://www.joongang.tv/news/articleView.html?idxno=37571

경기버스정보. (2023). http://www.gbis.go.kr/

경찰청 도시교통정보센터. (2023). http://www.utic.go.kr

나헌영. (2023.08.01.). **이재준 수원특례시장 "생태교통수원 축제 주축은 행궁동 주민이 되어야".** 매일일보. https://www.m-i.kr/news/articleView.html?idxno=1036308

도로교통공단 교통사고분석시스템. (2021). http://taas.koroad.or.kr/

수원도시공사. (2023). www.suwonudc.co.kr

수원시청. (2023). https://www.suwon.go.kr

수원시 빅데이터 포털. (2023.05.). https://data.suwon.go.kr/garden.do

이희찬. (2022.09.28.). **수원시, '2022년 생태교통데이 자동차 없는 날' 운영.** 경인경제. http://www.gnewsbiz.com/news/articleView.html?idxno=32839

통계로 보는 수원. (2023.05). https://stat.suwon.go.kr/

| 부록 ① : 설문조사 기초통계 |

1. 응답자 일반특성

1-1. 거주자 일반특성

표 부록-1 | 성별 (거주자)

구분	빈도(명)	비율(%)
남성	189	41.0
여성	272	59.0
합계	461	100.0

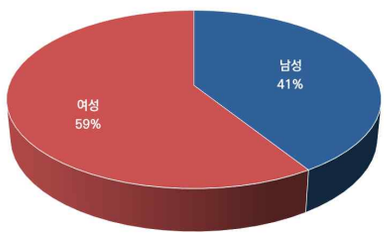


표 부록-2 | 연령대 (거주자)

구분	빈도(명)	비율(%)
20대	45	9.8
30대	56	12.1
40대	43	9.3
50대	98	21.3
60대 이상	219	47.5
합계	461	100.0

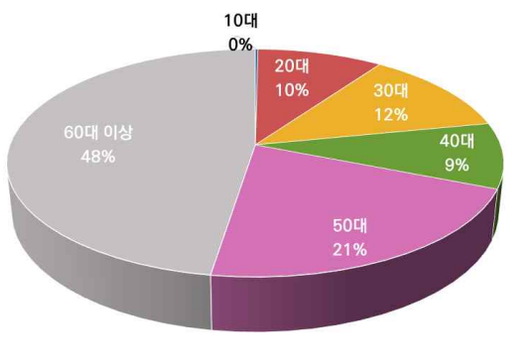


표 부록-3 | 주택유형 (거주자)

구분	빈도(명)	비율(%)
아파트	12	2.6
연립주택	69	15.0
다세대/다가구주택	87	18.9
단독주택	274	59.4
오피스텔	6	1.3
기타	13	2.8
합계	461	100.0

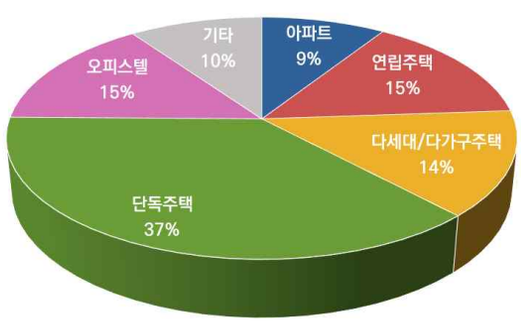
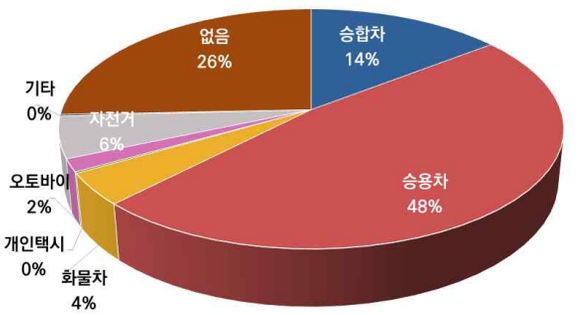


표 부록-4 | 거주기간 (거주자)

구분	평균	표준편차	중앙값	25퍼센타일	75퍼센타일
거주기간	21년	17.3	20.0	6.2	32.0

표 부록-5 | 소유차량 및 이륜차 (거주자)

구분	빈도(대)	비율(%)
승합차	67	14.5
승용차	220	47.7
화물차	20	4.3
개인택시	1	0.2
오토바이	8	1.7
자전거	26	5.6
기타	1	0.2
없음	118	25.6
합계	461	100.0



1-2. 방문객 일반특성

표 부록-6 | 성별 (방문객)

구분	빈도(명)	비율(%)
남성	197	41.9
여성	273	58.1
합계	470	100.0

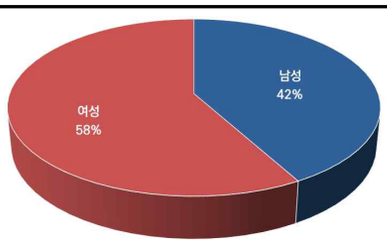


표 부록-7 | 연령대 (방문객)

구분	빈도(명)	비율(%)
10대	18	3.8
20대	107	22.8
30대	100	21.3
40대	66	14.0
50대	65	13.8
60대 이상	114	24.3
합계	470	100.0

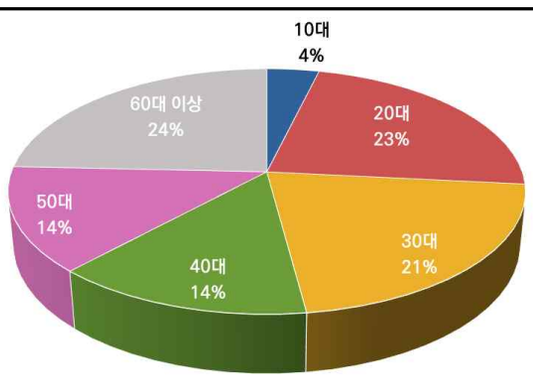


표 부록-8 | 체류시간 (방문객)

구분	평균	표준편차	중앙값	25퍼센타일	75퍼센타일
거주기간	3.2	1.1	3.0	3.0	4.0

2. 생태교통 인지도 및 인식

표 부록-9 | 사람중심정책 인식 향상

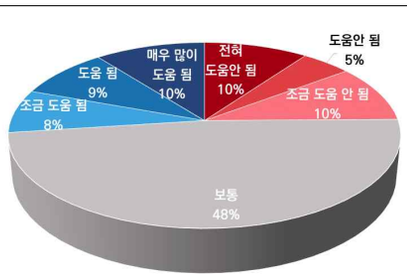
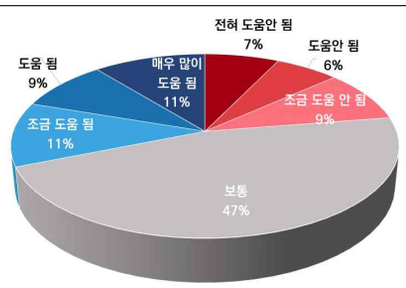
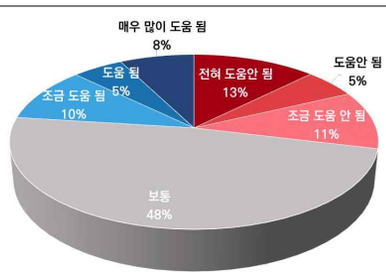
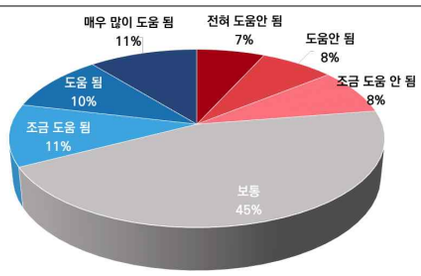
구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
전혀 도움 안 됨	46	10.0	34	7.2
도움 안 됨	22	4.8	29	6.2
조금 도움 안 됨	46	10.0	43	9.1
보통	222	48.2	218	46.4
조금 도움 됨	35	7.6	53	11.3
도움 됨	41	8.9	42	8.9
매우 많이 도움 됨	49	10.6	51	10.9
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	4.1점 / 7점		4.2점 / 7점	
그래프				

표 부록-10 | 수단전환 활성화

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
전혀 도움 안 됨	58	12.6	32	6.8
도움 안 됨	25	5.4	35	7.4
조금 도움 안 됨	50	10.8	39	8.3
보통	222	48.2	211	44.9
조금 도움 됨	47	10.2	53	11.3
도움 됨	24	5.2	49	10.4
매우 많이 도움 됨	35	7.6	51	10.9
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	3.8점 / 7점		4.2점 / 7점	
그래프				

3. 생태교통 마을 환경 만족도

표 부록-11 | 지역 내 미관 만족도

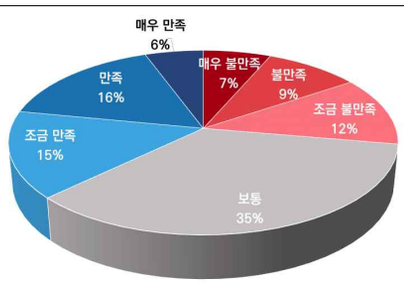
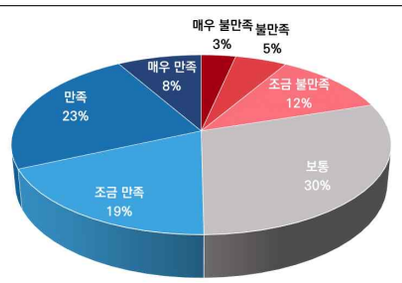
구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	30	6.5	16	3.4
불만족	42	9.1	24	5.1
조금 불만족	56	12.1	54	11.5
보통	162	35.1	140	29.8
조금 만족	70	15.2	87	18.5
만족	75	16.3	110	23.4
매우 만족	26	5.6	39	8.3
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	4.1점 / 7점		4.6점 / 7점	
그래프				

표 부록-12 | 야간 조명시설 만족도

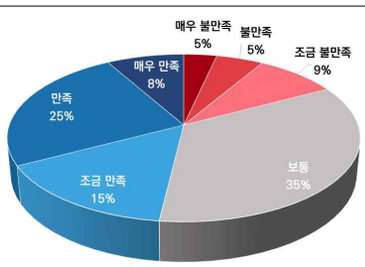
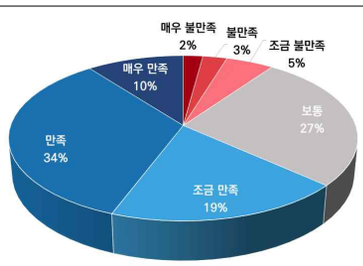
구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	16	3.5	10	2.1
불만족	23	5.0	12	2.6
조금 불만족	40	8.7	24	5.1
보통	160	34.7	126	26.8
조금 만족	71	15.4	90	19.1
만족	113	24.5	159	33.8
매우 만족	38	8.2	49	10.4
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	4.6점 / 7점		5점 / 7점	
그래프				

표 부록-13 | 쉼터 및 공원 조성 만족도

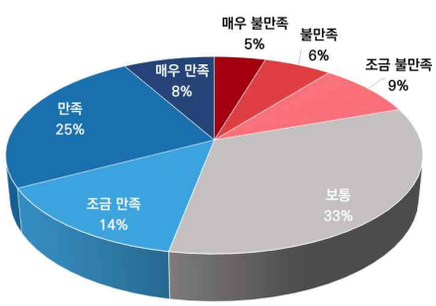
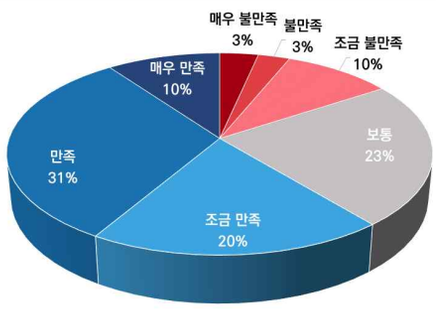
구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	21	4.6	16	3.4
불만족	28	6.1	13	2.8
조금 불만족	41	8.9	45	9.6
보통	154	33.4	109	23.2
조금 만족	66	14.3	92	19.6
만족	113	24.5	148	31.5
매우 만족	38	8.2	47	10.0
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	4.5점 / 7점		4.9점 / 7점	
그래프				

표 부록-14 | 대기 환경 만족도

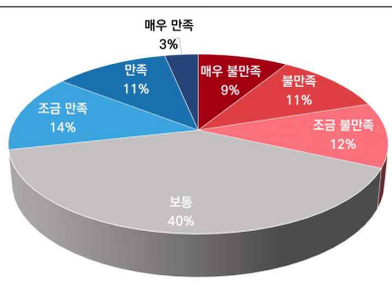
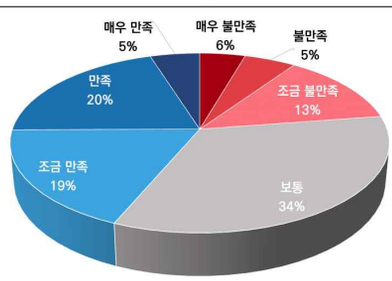
구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	41	8.9	21	4.5
불만족	51	11.1	24	5.1
조금 불만족	54	11.7	61	13.0
보통	184	39.9	159	33.8
조금 만족	64	13.9	87	18.5
만족	52	11.3	95	20.2
매우 만족	15	3.3	23	4.9
합계	461	100.0	470	100.0
만족도 점수	3.9점 / 7점		4.4점 / 7점	
그래프				

표 부록-15 | 방문객 증가에 대한 만족도 (거주자 대상)

구분	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	62	13.4
불만족	42	9.1
조금 불만족	40	8.7
보통	147	31.9
조금 만족	52	11.3
만족	63	13.7
매우 만족	55	11.9
합계	461	100.0

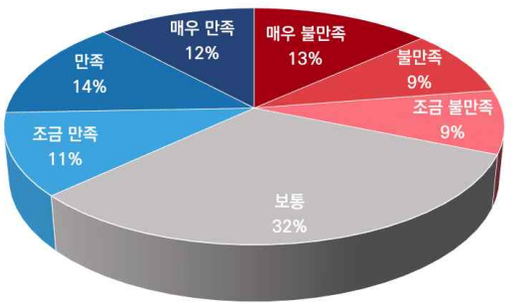


표 부록-16 | 주요거점별 보행동선 정보에 대한 만족도 (방문객 대상)

구분	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	14	3.0
불만족	30	6.4
조금 불만족	63	13.4
보통	149	31.7
조금 만족	97	20.6
만족	94	20.0
매우 만족	23	4.9
합계	470	100.0

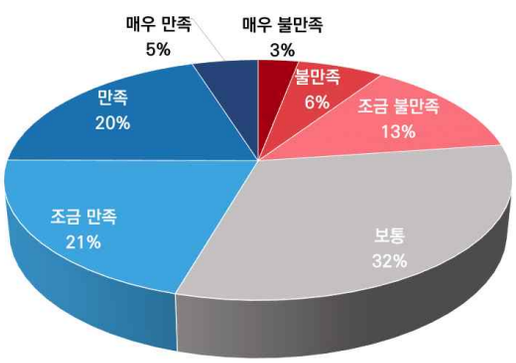
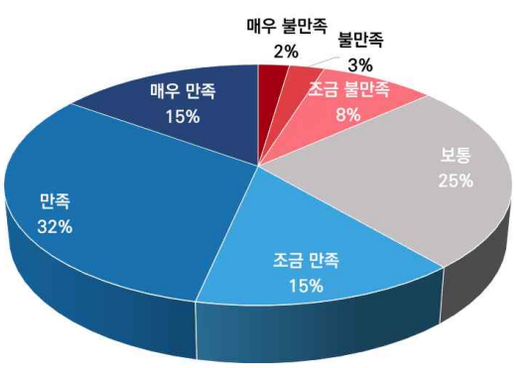


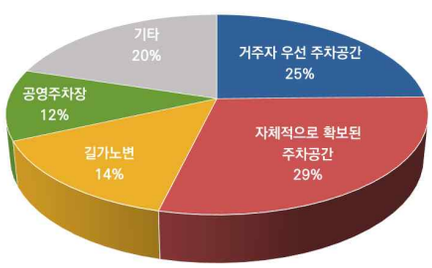
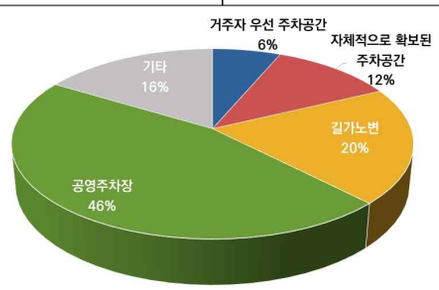
표 부록-17 | 대중교통 이용 정보에 대한 만족도 (방문객 대상)

구분	빈도(명)	비율(%)
매우 불만족	11	2.3
불만족	12	2.6
조금 불만족	40	8.5
보통	119	25.3
조금 만족	69	14.7
만족	148	31.5
매우 만족	71	15.1
합계	470	100.0



4. 생태교통 마을 불편수준

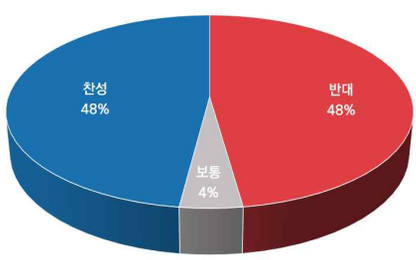
표 부록-18 | 마을 내 주차 위치

구분	거주자		방문객	
	빈도(명)	비율(%)	빈도(명)	비율(%)
거주자 우선 주차공간	114	24.7	30	6.4
자체적으로 확보된 주차공간 (주택, 건물 내)	134	29.1	54	11.5
길가노변	67	14.5	93	19.8
공영주차장	53	11.5	216	46.0
기타	93	20.2	77	16.4
합계	461	100.0	470	100.0
그래프				

5. 생태교통 마을 발전방향

표 부록-19 | '차 없는 거리' 수원시로 확대 (거주자 대상)

구분	빈도(명)	비율(%)
찬성	221	47.9
반대	220	47.7
기타	20	4.3
합계	461	100.0



| 부록 ② : 설문조사 기술통계 (응답자 일반특성에 따른 교차분석) |

1. 거주자 일반특성에 따른 교차분석

(1) 생태교통 인지도 및 인식 분석

□ 생태교통 용어에 대해 잘 알고 있다 (거주자)

구분			전혀 들어본 적이 없다	들어봤으나 잘 모른다	잘 알고 있다	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	7(15.6)	24(53.3)	14(31.1)	45	41.081***
	30대	빈도(%)	15(26.8)	24(42.9)	17(30.4)	56	
	40대	빈도(%)	3(7.0)	19(44.2)	21(48.8)	43	
	50대	빈도(%)	5(5.1)	48(49.0)	45(45.9)	98	
	60대 이상	빈도(%)	15(6.8)	87(39.7)	117(53.4)	219	
성별	남성	빈도(%)	19(10.1)	79(41.8)	91(48.1)	189	.532
	여성	빈도(%)	26(9.6)	123(45.2)	123(45.2)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	1(8.3)	6(50.0)	5(41.7)	12	28.859***
	연립주택	빈도(%)	6(8.7)	36(52.2)	27(39.1)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	13(14.9)	42(48.3)	32(36.8)	87	
	단독주택	빈도(%)	23(8.4)	103(37.6)	148(54.0)	274	
	오피스텔	빈도(%)	2(33.3)	4(66.7)	0	6	
	기타	빈도(%)	0	11(84.6)	2(15.4)	13	
거주유형	자가	빈도(%)	24(8.0)	121(40.2)	156(51.8)	301	31.467***
	전세	빈도(%)	6(7.1)	53(63.1)	25(29.8)	84	
	월세	빈도(%)	10(16.7)	26(43.3)	24(40.0)	60	
	기타	빈도(%)	5(31.3)	2(12.5)	9(56.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	3(25.0)	6(50.0)	3(25.0)	12	16.102**
	직장인	빈도(%)	18(14.1)	62(48.4)	48(37.5)	128	
	자영업자	빈도(%)	5(5.0)	38(37.6)	58(57.4)	101	
	주부	빈도(%)	11(7.9)	63(45.0)	66(47.1)	140	
	기타	빈도(%)	8(10.0)	33(41.3)	39(48.8)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	5(7.5)	23(34.3)	39(58.2)	67	18.287
	승용차	빈도(%)	20(9.1)	107(48.6)	93(42.3)	220	
	화물차	빈도(%)	2(10.0)	6(30.0)	12(60.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	1(100.0)	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	3(37.5)	5(62.5)	8	
	자전거	빈도(%)	0	12(46.2)	14(53.8)	26	
	기타	빈도(%)	0	1(100.0)	0	1	
	없음	빈도(%)	18(15.3)	49(41.5)	51(43.2)	118	
총합			45	202	214	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 생태교통 정책이 차보다 사람이 중요하다는 인식 높이는데 도움이 되었다 (거주자)

구분			전혀 도움 안 됨	도움 안 됨	조금 도움 안 됨	보통	조금 도움 됨	도움 됨	매우 많이 도움 됨	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	5(11.1)	3(6.7)	4(8.9)	22(48.9)	5(11.1)	4(8.9)	2(4.4)	45	33.789
	30대	빈도(%)	6(10.7)	4(7.1)	9(16.1)	22(39.3)	7(12.5)	5(8.9)	3(5.4)	56	
	40대	빈도(%)	5(11.6)	3(7.0)	6(14.0)	19(44.2)	3(7.0)	1(2.3)	6(14.0)	43	
	50대	빈도(%)	12(12.2)	8(8.2)	13(13.3)	43(43.9)	4(4.1)	5(5.1)	13(13.3)	98	
	60대 이상	빈도(%)	18(8.2)	4(1.8)	14(6.4)	116(53.0)	16(7.3)	26(11.9)	25(11.4)	219	
성별	남성	빈도(%)	15(7.9)	7(3.7)	17(9.0)	95(50.3)	14(7.4)	13(6.9)	28(14.8)	189	9.468
	여성	빈도(%)	31(11.4)	15(5.5)	29(10.7)	127(46.7)	21(7.7)	28(10.3)	21(7.7)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	1(8.3)	6(50.0)	1(8.3)	3(25.0)	1(8.3)	12	34.497
	연립주택	빈도(%)	6(8.7)	5(7.2)	13(18.8)	26(37.7)	5(7.2)	8(11.6)	6(8.7)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	8(9.2)	7(8.0)	7(8.0)	42(48.3)	6(6.9)	6(6.9)	11(12.6)	87	
	단독주택	빈도(%)	30(10.9)	10(3.6)	21(7.7)	139(50.7)	20(7.3)	24(8.8)	30(10.9)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	0	2(33.3)	1(16.7)	2(33.3)	0	0	6	
	기타	빈도(%)	1(7.7)	0	2(15.4)	8(61.5)	1(7.7)	0	1(7.7)	13	
거주유형	자가	빈도(%)	30(10.0)	15(5.0)	28(9.3)	145(48.2)	20(6.6)	25(8.3)	38(12.6)	301	19.480
	전세	빈도(%)	7(8.3)	3(3.6)	13(15.5)	43(51.2)	6(7.1)	9(10.7)	3(3.6)	84	
	월세	빈도(%)	8(13.3)	3(5.0)	3(5.0)	28(46.7)	6(10.0)	4(6.7)	8(13.3)	60	
	기타	빈도(%)	1(6.3)	1(6.3)	2(12.5)	6(37.5)	3(18.8)	3(18.8)	0	16	
직업	학생	빈도(%)	2(16.7)	1(8.3)	0	6(50.0)	1(8.3)	1(8.3)	1(8.3)	12	33.578*
	직장인	빈도(%)	12(9.4)	10(7.8)	18(14.1)	52(40.6)	14(10.9)	7(5.5)	15(11.7)	128	
	자영업자	빈도(%)	5(5.0)	1(1.0)	8(7.9)	55(54.5)	7(6.9)	10(9.9)	15(14.9)	101	
	주부	빈도(%)	16(11.4)	6(4.3)	18(12.9)	71(50.7)	8(5.7)	13(9.3)	8(5.7)	140	
	기타	빈도(%)	11(13.8)	4(5.0)	2(2.5)	38(47.5)	5(6.3)	10(12.5)	10(12.5)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	7(10.4)	5(7.5)	3(4.5)	28(41.8)	5(7.5)	11(16.4)	8(11.9)	67	38.996
	승용차	빈도(%)	21(9.5)	10(4.5)	31(14.1)	104(47.3)	15(6.8)	15(6.8)	24(10.9)	220	
	화물차	빈도(%)	1(5.0)	0	4(20.0)	9(45.0)	1(5.0)	2(10.0)	3(15.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	7(87.5)	1(12.5)	0	0	8	
	자전거	빈도(%)	3(11.5)	1(3.8)	2(7.7)	13(50.0)	1(3.8)	3(11.5)	3(11.5)	26	
	기타	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	13(11.0)	6(5.1)	6(5.1)	60(50.8)	12(10.2)	10(8.5)	11(9.3)	118	
총합			46	22	46	222	35	41	49	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 생태교통 정책이 보행·자전거·대중교통 이용 활성화에 도움이 되었다 (거주자)

구분			전혀 도움 안 됨	도움 안 됨	조금 도움 안 됨	보통	조금 도움 됨	도움 됨	매우 많이 도움 됨	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	4(8.9)	3(6.7)	8(17.8)	20(44.4)	5(11.1)	2(4.4)	3(6.7)	45	26.038
	30대	빈도(%)	9(16.1)	4(7.1)	10(17.9)	22(39.3)	5(8.9)	4(7.1)	2(3.6)	56	
	40대	빈도(%)	8(18.6)	3(7.0)	5(11.6)	15(34.9)	6(14.0)	4(9.3)	2(4.7)	43	
	50대	빈도(%)	14(14.3)	8(8.2)	10(10.2)	47(48.0)	7(7.1)	3(3.1)	9(9.2)	98	
	60대 이상	빈도(%)	23(10.5)	7(3.2)	17(7.8)	118(53.9)	24(11.0)	11(5.0)	19(8.7)	219	
성별	남성	빈도(%)	24(12.7)	7(3.7)	21(11.1)	93(49.2)	17(9.0)	7(3.7)	20(10.6)	189	7.457
	여성	빈도(%)	34(12.5)	18(6.6)	29(10.7)	129(47.4)	30(11.0)	17(6.3)	15(5.5)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	5(41.7)	4(33.3)	1(8.3)	2(16.7)	0	12	39.981
	연립주택	빈도(%)	6(8.7)	5(7.2)	10(14.5)	32(46.4)	8(11.6)	5(7.2)	3(4.3)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	13(14.9)	0	9(10.3)	43(49.4)	11(12.6)	4(4.6)	7(8.0)	87	
	단독주택	빈도(%)	36(13.1)	17(6.2)	24(8.8)	134(48.9)	26(9.5)	12(4.4)	25(9.1)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	1(16.7)	0	2(33.3)	1(16.7)	1(16.7)	0	6	
	기타	빈도(%)	2(15.4)	2(15.4)	2(15.4)	7(53.8)	0	0	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	37(12.3)	17(5.6)	28(9.3)	154(51.2)	26(8.6)	12(4.0)	27(9.0)	301	27.815*
	전세	빈도(%)	7(8.3)	2(2.4)	15(17.9)	40(47.6)	10(11.9)	8(9.5)	2(2.4)	84	
	월세	빈도(%)	12(20.0)	6(10.0)	4(6.7)	22(36.7)	8(13.3)	3(5.0)	5(8.3)	60	
	기타	빈도(%)	2(12.5)	0	3(18.8)	6(37.5)	3(18.8)	1(6.3)	1(6.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	1(8.3)	1(8.3)	3(25.0)	4(33.3)	1(8.3)	1(8.3)	1(8.3)	12	21.620
	직장인	빈도(%)	15(11.7)	8(6.3)	21(16.4)	52(40.6)	12(9.4)	8(6.3)	12(9.4)	128	
	자영업자	빈도(%)	14(13.9)	5(5.0)	9(8.9)	50(49.5)	12(11.9)	4(4.0)	7(6.9)	101	
	주부	빈도(%)	13(9.3)	8(5.7)	10(7.1)	80(57.1)	15(10.7)	7(5.0)	7(5.0)	140	
	기타	빈도(%)	15(18.8)	3(3.8)	7(8.8)	36(45.0)	7(8.8)	4(5.0)	8(10.0)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	13(19.4)	5(7.5)	4(6.0)	30(44.8)	6(9.0)	4(6.0)	5(7.5)	67	30.269
	승용차	빈도(%)	27(12.3)	10(4.5)	31(14.1)	109(49.5)	19(8.6)	9(4.1)	15(6.8)	220	
	화물차	빈도(%)	2(10.0)	1(5.0)	3(15.0)	8(40.0)	2(10.0)	2(10.0)	2(10.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	2(25.0)	0	0	3(37.5)	2(25.0)	0	1(12.5)	8	
	자전거	빈도(%)	3(11.5)	3(11.5)	2(7.7)	11(42.3)	2(7.7)	2(7.7)	3(11.5)	26	
	기타	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	10(8.5)	6(5.1)	10(8.5)	60(50.8)	16(13.6)	7(5.9)	9(7.6)	118	
총합			58	25	50	222	47	24	35	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

(2) 생태교통 마을 환경 만족도

◘ 보행 환경 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	6(13.3)	4(8.9)	9(20.0)	14(31.1)	4(8.9)	8(17.8)	0	45	34.652
	30대	빈도(%)	7(12.5)	13(23.2)	9(16.1)	20(35.7)	6(10.7)	1(1.8)	0	56	
	40대	빈도(%)	7(16.3)	6(14.0)	7(16.3)	15(34.9)	5(11.6)	2(4.7)	1(2.3)	43	
	50대	빈도(%)	6(6.1)	15(15.3)	12(12.2)	30(30.6)	20(20.4)	10(10.2)	5(5.1)	98	
	60대 이상	빈도(%)	15(6.8)	28(12.8)	26(11.9)	88(40.2)	32(14.6)	23(10.5)	7(3.2)	219	
성별	남성	빈도(%)	17(9.0)	26(13.8)	23(12.2)	66(34.9)	28(14.8)	23(12.2)	6(3.2)	189	3.222
	여성	빈도(%)	24(8.8)	40(14.7)	40(14.7)	101(37.1)	39(14.3)	21(7.7)	7(2.6)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	2(16.7)	3(25.0)	3(25.0)	3(25.0)	1(8.3)	12	35.980
	연립주택	빈도(%)	2(2.9)	10(14.5)	9(13.0)	30(43.5)	11(15.9)	5(7.2)	2(2.9)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	9(10.3)	13(14.9)	11(12.6)	31(35.6)	14(16.1)	6(6.9)	3(3.4)	87	
	단독주택	빈도(%)	26(9.5)	42(15.3)	38(13.9)	95(34.7)	37(13.5)	29(10.6)	7(2.6)	274	
	오피스텔	빈도(%)	2(33.3)	0	3(50.0)	0	0	1(16.7)	0	6	
	기타	빈도(%)	2(15.4)	1(7.7)	0	8(61.5)	2(15.4)	0	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	22(7.3)	47(15.6)	45(15.0)	105(34.9)	39(13.0)	31(10.3)	12(4.0)	301	17.239
	전세	빈도(%)	10(11.9)	8(9.5)	10(11.9)	32(38.1)	17(20.2)	6(7.1)	1(1.2)	84	
	월세	빈도(%)	7(11.7)	8(13.3)	6(10.0)	22(36.7)	11(18.3)	6(10.0)	0	60	
	기타	빈도(%)	2(12.5)	3(18.8)	2(12.5)	8(50.0)	0	1(6.3)	0	16	
직업	학생	빈도(%)	1(8.3)	2(16.7)	2(16.7)	4(33.3)	0	3(25.0)	0	12	41.058**
	직장인	빈도(%)	17(13.3)	18(14.1)	17(13.3)	44(34.4)	19(14.8)	11(8.6)	2(1.6)	128	
	자영업자	빈도(%)	4(4.0)	17(16.8)	20(19.8)	26(25.7)	21(20.8)	6(5.9)	7(6.9)	101	
	주부	빈도(%)	10(7.1)	14(10.0)	15(10.7)	66(47.1)	19(13.6)	14(10.0)	2(1.4)	140	
	기타	빈도(%)	9(11.3)	15(18.8)	9(11.3)	27(33.8)	8(10.0)	10(12.5)	2(2.5)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	7(10.4)	12(17.9)	9(13.4)	16(23.9)	14(20.9)	7(10.4)	2(3.0)	67	56.943*
	승용차	빈도(%)	20(9.1)	34(15.5)	34(15.5)	78(35.5)	30(13.6)	17(7.7)	7(3.2)	220	
	화물차	빈도(%)	0	3(15.0)	3(15.0)	7(35.0)	3(15.0)	1(5.0)	3(15.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	1(12.5)	0	1(12.5)	1(12.5)	1(12.5)	4(50.0)	0	8	
	자전거	빈도(%)	4(15.4)	2(7.7)	1(3.8)	11(42.3)	6(23.1)	2(7.7)	0	26	
	기타	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	9(7.6)	15(12.7)	14(11.9)	53(44.9)	13(11.0)	13(11.0)	1(0.8)	118	
총합			41	66	63	167	67	44	13	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 도로이용환경 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	9(20.0)	10(22.2)	14(31.1)	7(15.6)	2(4.4)	2(4.4)	1(2.2)	45	31.651
	30대	빈도(%)	19(33.9)	9(16.1)	6(10.7)	13(23.2)	7(12.5)	0	2(3.6)	56	
	40대	빈도(%)	11(25.6)	10(23.3)	11(25.6)	8(18.6)	2(4.7)	1(2.3)	0	43	
	50대	빈도(%)	21(21.4)	12(12.2)	24(24.5)	26(26.5)	4(4.1)	7(7.1)	4(4.1)	98	
	60대 이상	빈도(%)	44(20.1)	34(15.5)	43(19.6)	60(27.4)	19(8.7)	14(6.4)	5(2.3)	219	
성별	남성	빈도(%)	41(21.7)	29(15.3)	43(22.8)	42(22.2)	17(9.0)	10(5.3)	7(3.7)	189	4.059
	여성	빈도(%)	63(23.2)	46(16.9)	55(20.2)	72(26.5)	17(6.3)	14(5.1)	5(1.8)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	1(8.3)	2(16.7)	2(16.7)	3(25.0)	2(16.7)	2(16.7)	0	12	31.721
	연립주택	빈도(%)	11(15.9)	11(15.9)	21(30.4)	17(24.6)	4(5.8)	4(5.8)	1(1.4)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	19(21.8)	9(10.3)	21(24.1)	25(28.7)	6(6.9)	5(5.7)	2(2.3)	87	
	단독주택	빈도(%)	69(25.2)	51(18.6)	51(18.6)	60(21.9)	21(7.7)	13(4.7)	9(3.3)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	2(33.3)	1(16.7)	1(16.7)	1(16.7)	0	0	6	
	기타	빈도(%)	3(23.1)	0	2(15.4)	8(61.5)	0	0	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	64(21.3)	53(17.6)	66(21.9)	71(23.6)	21(7.0)	15(5.0)	11(3.7)	301	13.126
	전세	빈도(%)	18(21.4)	10(11.9)	17(20.2)	26(31.0)	8(9.5)	5(6.0)	0	84	
	월세	빈도(%)	18(30.0)	9(15.0)	11(18.3)	14(23.3)	4(6.7)	4(6.7)	0	60	
	기타	빈도(%)	4(25.0)	3(18.8)	4(25.0)	3(18.8)	1(6.3)	0	1(6.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	2(16.7)	3(25.0)	4(33.3)	2(16.7)	0	1(8.3)	0	12	22.477
	직장인	빈도(%)	33(25.8)	21(16.4)	28(21.9)	27(21.1)	10(7.8)	5(3.9)	4(3.1)	128	
	자영업자	빈도(%)	27(26.7)	17(16.8)	19(18.8)	22(21.8)	8(7.9)	5(5.0)	3(3.0)	101	
	주부	빈도(%)	24(17.1)	15(10.7)	30(21.4)	47(33.6)	12(8.6)	10(7.1)	2(1.4)	140	
	기타	빈도(%)	18(22.5)	19(23.8)	17(21.3)	16(20.0)	4(5.0)	3(3.8)	3(3.8)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	19(28.4)	11(16.4)	11(16.4)	13(19.4)	7(10.4)	6(9.0)	0	67	42.003
	승용차	빈도(%)	53(24.1)	42(19.1)	56(25.5)	42(19.1)	14(6.4)	6(2.7)	7(3.2)	220	
	화물차	빈도(%)	3(15.0)	3(15.0)	5(25.0)	5(25.0)	1(5.0)	2(10.0)	1(5.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	2(25.0)	1(12.5)	3(37.5)	2(25.0)	0	0	0	8	
	자전거	빈도(%)	6(23.1)	5(19.2)	3(11.5)	7(26.9)	2(7.7)	2(7.7)	1(3.8)	26	
	기타	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	21(17.8)	13(11.0)	19(16.1)	44(37.3)	10(8.5)	8(6.8)	3(2.5)	118	
총합			104	75	98	114	34	24	12	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 자전거 이용환경 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	5(11.1)	4(8.9)	6(13.3)	19(42.2)	5(11.1)	4(8.9)	2(4.4)	45	13.462
	30대	빈도(%)	9(16.1)	8(14.3)	10(17.9)	21(37.5)	4(7.1)	3(5.4)	1(1.8)	56	
	40대	빈도(%)	7(16.3)	9(20.9)	7(16.3)	13(30.2)	3(7.0)	4(9.3)	0	43	
	50대	빈도(%)	7(7.1)	17(17.3)	15(15.3)	36(36.7)	8(8.2)	12(12.2)	3(3.1)	98	
	60대 이상	빈도(%)	25(11.4)	32(14.6)	31(14.2)	85(38.8)	19(8.7)	20(9.1)	7(3.2)	219	
성별	남성	빈도(%)	16(8.5)	31(16.4)	32(16.9)	68(36.0)	20(10.6)	14(7.4)	8(4.2)	189	9.201
	여성	빈도(%)	37(13.6)	39(14.3)	37(13.6)	106(39.0)	19(7.0)	29(10.7)	5(1.8)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	2(16.7)	1(8.3)	5(41.7)	2(16.7)	2(16.7)	0	12	24.136
	연립주택	빈도(%)	9(13.0)	10(14.5)	14(20.3)	21(30.4)	4(5.8)	9(13.0)	2(2.9)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	11(12.6)	10(11.5)	11(12.6)	40(46.0)	7(8.0)	3(3.4)	5(5.7)	87	
	단독주택	빈도(%)	30(10.9)	45(16.4)	40(14.6)	100(36.5)	26(9.5)	27(9.9)	6(2.2)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	2(33.3)	0	2(33.3)	0	1(16.7)	0	6	
	기타	빈도(%)	2(15.4)	1(7.7)	3(23.1)	6(46.2)	0	1(7.7)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	33(11.0)	50(16.6)	50(16.6)	110(36.5)	25(8.3)	25(8.3)	8(2.7)	301	14.766
	전세	빈도(%)	10(11.9)	8(9.5)	11(13.1)	34(40.5)	6(7.1)	13(15.5)	2(2.4)	84	
	월세	빈도(%)	9(15.0)	9(15.0)	7(11.7)	21(35.0)	6(10.0)	5(8.3)	3(5.0)	60	
	기타	빈도(%)	1(6.3)	3(18.8)	1(6.3)	9(56.3)	2(12.5)	0	0	16	
직업	학생	빈도(%)	1(8.3)	1(8.3)	2(16.7)	5(41.7)	1(8.3)	1(8.3)	1(8.3)	12	17.137
	직장인	빈도(%)	17(13.3)	20(15.6)	21(16.4)	46(35.9)	10(7.8)	11(8.6)	3(2.3)	128	
	자영업자	빈도(%)	9(8.9)	19(18.8)	12(11.9)	38(37.6)	10(9.9)	7(6.9)	6(5.9)	101	
	주부	빈도(%)	16(11.4)	16(11.4)	22(15.7)	60(42.9)	9(6.4)	16(11.4)	1(0.7)	140	
	기타	빈도(%)	10(12.5)	14(17.5)	12(15.0)	25(31.3)	9(11.3)	8(10.0)	2(2.5)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	4(6.0)	19(28.4)	7(10.4)	22(32.8)	9(13.4)	6(9.0)	0	67	40.751
	승용차	빈도(%)	30(13.6)	32(14.5)	38(17.3)	81(36.8)	17(7.7)	16(7.3)	6(2.7)	220	
	화물차	빈도(%)	2(10.0)	4(20.0)	4(20.0)	6(30.0)	1(5.0)	2(10.0)	1(5.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	1(12.5)	0	2(25.0)	4(50.0)	1(12.5)	0	0	8	
	자전거	빈도(%)	3(11.5)	3(11.5)	2(7.7)	10(38.5)	2(7.7)	4(15.4)	2(7.7)	26	
	기타	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	12(10.2)	12(10.2)	16(13.6)	50(42.4)	9(7.6)	15(12.7)	4(3.4)	118	
총합			53	70	69	174	39	43	13	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 대중교통 편리성 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	0	3(6.7)	6(13.3)	10(22.2)	8(17.8)	7(15.6)	11(24.4)	45	40.577*
	30대	빈도(%)	4(7.1)	4(7.1)	4(7.1)	18(32.1)	2(3.6)	13(23.2)	11(19.6)	56	
	40대	빈도(%)	4(9.3)	4(9.3)	4(9.3)	9(20.9)	6(14.0)	11(25.6)	5(11.6)	43	
	50대	빈도(%)	2(2.0)	2(2.0)	12(12.2)	24(24.5)	14(14.3)	32(32.7)	12(12.2)	98	
	60대 이상	빈도(%)	13(5.9)	10(4.6)	12(5.5)	59(26.9)	28(12.8)	72(32.9)	25(11.4)	219	
성별	남성	빈도(%)	6(3.2)	12(6.3)	17(9.0)	54(28.6)	28(14.8)	55(29.1)	17(9.0)	189	11.103*
	여성	빈도(%)	17(6.3)	11(4.0)	21(7.7)	66(24.3)	30(11.0)	80(29.4)	47(17.3)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	2(16.7)	1(8.3)	3(25.0)	5(41.7)	1(8.3)	12	30.057
	연립주택	빈도(%)	4(5.8)	4(5.8)	6(8.7)	18(26.1)	11(15.9)	18(26.1)	8(11.6)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	5(5.7)	4(4.6)	7(8.0)	26(29.9)	7(8.0)	23(26.4)	15(17.2)	87	
	단독주택	빈도(%)	11(4.0)	13(4.7)	21(7.7)	66(24.1)	36(13.1)	87(31.8)	40(14.6)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	1(16.7)	0	3(50.0)	1(16.7)	0	0	6	
	기타	빈도(%)	2(15.4)	1(7.7)	2(15.4)	6(46.2)	0	2(15.4)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	14(4.7)	18(6.0)	23(7.6)	85(28.2)	35(11.6)	86(28.6)	40(13.3)	301	20.675
	전세	빈도(%)	3(3.6)	0	12(14.3)	18(21.4)	14(16.7)	23(27.4)	14(16.7)	84	
	월세	빈도(%)	5(8.3)	5(8.3)	3(5.0)	13(21.7)	8(13.3)	19(31.7)	7(11.7)	60	
	기타	빈도(%)	1(6.3)	0	0	4(25.0)	1(6.3)	7(43.8)	3(18.8)	16	
직업	학생	빈도(%)	0	1(8.3)	2(16.7)	2(16.7)	1(8.3)	2(16.7)	4(33.3)	12	33.144
	직장인	빈도(%)	5(3.9)	6(4.7)	15(11.7)	31(24.2)	20(15.6)	27(21.1)	24(18.8)	128	
	자영업자	빈도(%)	7(6.9)	9(8.9)	10(9.9)	22(21.8)	8(7.9)	34(33.7)	11(10.9)	101	
	주부	빈도(%)	9(6.4)	4(2.9)	8(5.7)	42(30.0)	18(12.9)	42(30.0)	17(12.1)	140	
	기타	빈도(%)	2(2.5)	3(3.8)	3(3.8)	23(28.8)	11(13.8)	30(37.5)	8(10.0)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	2(3.0)	1(1.5)	7(10.4)	16(23.9)	6(9.0)	26(38.8)	9(13.4)	67	61.328**
	승용차	빈도(%)	15(6.8)	15(6.8)	21(9.5)	62(28.2)	21(9.5)	60(27.3)	26(11.8)	220	
	화물차	빈도(%)	2(10.0)	1(5.0)	3(15.0)	2(10.0)	2(10.0)	5(25.0)	5(25.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	2(25.0)	4(50.0)	2(25.0)	0	8	
	자전거	빈도(%)	0	1(3.8)	0	7(26.9)	4(15.4)	8(30.8)	6(23.1)	26	
	기타	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	3(2.5)	5(4.2)	7(5.9)	31(26.3)	21(17.8)	33(28.0)	18(15.3)	118	
총합			23	23	38	120	58	135	64	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 주차장 이용환경 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	12(26.7)	10(22.2)	11(24.4)	6(13.3)	3(6.7)	2(4.4)	1(2.2)	45	35.950
	30대	빈도(%)	22(39.3)	13(23.2)	9(16.1)	8(14.3)	2(3.6)	2(3.6)	0	56	
	40대	빈도(%)	20(46.5)	8(18.6)	8(18.6)	3(7.0)	1(2.3)	2(4.7)	1(2.3)	43	
	50대	빈도(%)	37(37.8)	24(24.5)	18(18.4)	11(11.2)	6(6.1)	1(1.0)	1(1.0)	98	
	60대 이상	빈도(%)	72(32.9)	49(22.4)	33(15.1)	43(19.6)	11(5.0)	9(4.1)	2(0.9)	219	
성별	남성	빈도(%)	64(33.9)	45(23.8)	32(16.9)	25(13.2)	10(5.3)	10(5.3)	3(1.6)	189	5.278
	여성	빈도(%)	99(36.4)	59(21.7)	47(17.3)	46(16.9)	13(4.8)	6(2.2)	2(0.7)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	2(16.7)	2(16.7)	3(25.0)	0	3(25.0)	1(8.3)	1(8.3)	12	66.672***
	연립주택	빈도(%)	25(36.2)	9(13.0)	18(26.1)	8(11.6)	3(4.3)	6(8.7)	0	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	32(36.8)	24(27.6)	9(10.3)	18(20.7)	3(3.4)	1(1.1)	0	87	
	단독주택	빈도(%)	100(36.5)	62(22.6)	47(17.2)	42(15.3)	13(4.7)	6(2.2)	4(1.5)	274	
	오피스텔	빈도(%)	0	2(33.3)	1(16.7)	0	1(16.7)	2(33.3)	0	6	
	기타	빈도(%)	4(30.8)	5(38.5)	1(7.7)	3(23.1)	0	0	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	107(35.5)	70(23.3)	53(17.6)	46(15.3)	14(4.7)	6(2.0)	5(1.7)	301	31.378**
	전세	빈도(%)	21(25.0)	20(23.8)	21(25.0)	10(11.9)	8(9.5)	4(4.8)	0	84	
	월세	빈도(%)	27(45.0)	10(16.7)	5(8.3)	12(20.0)	1(1.7)	5(8.3)	0	60	
	기타	빈도(%)	8(50.0)	4(25.0)	0	3(18.8)	0	1(6.3)	0	16	
직업	학생	빈도(%)	2(16.7)	3(25.0)	4(33.3)	1(8.3)	2(16.7)	0	0	12	28.789
	직장인	빈도(%)	48(37.5)	31(24.2)	21(16.4)	16(12.5)	6(4.7)	4(3.1)	2(1.6)	128	
	자영업자	빈도(%)	46(45.5)	19(18.8)	15(14.9)	9(8.9)	7(6.9)	4(4.0)	1(1.0)	101	
	주부	빈도(%)	39(27.9)	29(20.7)	27(19.3)	31(22.1)	8(5.7)	5(3.6)	1(0.7)	140	
	기타	빈도(%)	28(35.0)	22(27.5)	12(15.0)	14(17.5)	0	3(3.8)	1(1.3)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	26(38.8)	17(25.4)	7(10.4)	8(11.9)	6(9.0)	3(4.5)	0	67	61.115**
	승용차	빈도(%)	80(36.4)	56(25.5)	45(20.5)	25(11.4)	8(3.6)	5(2.3)	1(0.5)	220	
	화물차	빈도(%)	5(25.0)	5(25.0)	1(5.0)	3(15.0)	2(10.0)	2(10.0)	2(10.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	4(50.0)	1(12.5)	1(12.5)	1(12.5)	0	1(12.5)	0	8	
	자전거	빈도(%)	5(19.2)	4(15.4)	4(15.4)	11(42.3)	0	1(3.8)	1(3.8)	26	
	기타	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	41(34.7)	21(17.8)	21(17.8)	23(19.5)	7(5.9)	4(3.4)	1(0.8)	118	
총합			163	104	79	71	23	16	5	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 지역 내 미관 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	3(6.7)	5(11.1)	5(11.1)	17(37.8)	7(15.6)	4(8.9)	4(8.9)	45	18.463
	30대	빈도(%)	5(8.9)	4(7.1)	6(10.7)	23(41.1)	10(17.9)	8(14.3)	0	56	
	40대	빈도(%)	2(4.7)	2(4.7)	6(14.0)	12(27.9)	7(16.3)	9(20.9)	5(11.6)	43	
	50대	빈도(%)	4(4.1)	11(11.2)	14(14.3)	30(30.6)	17(17.3)	17(17.3)	5(5.1)	98	
	60대 이상	빈도(%)	16(7.3)	20(9.1)	25(11.4)	80(36.5)	29(13.2)	37(16.9)	12(5.5)	219	
성별	남성	빈도(%)	12(6.3)	17(9.0)	29(15.3)	54(28.6)	39(20.6)	25(13.2)	13(6.9)	189	15.605**
	여성	빈도(%)	18(6.6)	25(9.2)	27(9.9)	108(39.7)	31(11.4)	50(18.4)	13(4.8)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	0	5(41.7)	3(25.0)	3(25.0)	1(8.3)	12	34.441
	연립주택	빈도(%)	5(7.2)	8(11.6)	6(8.7)	19(27.5)	13(18.8)	13(18.8)	5(7.2)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	10(11.5)	10(11.5)	6(6.9)	38(43.7)	8(9.2)	10(11.5)	5(5.7)	87	
	단독주택	빈도(%)	13(4.7)	24(8.8)	42(15.3)	92(33.6)	41(15.0)	48(17.5)	14(5.1)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	0	0	2(33.3)	3(50.0)	0	0	6	
	기타	빈도(%)	1(7.7)	0	2(15.4)	6(46.2)	2(15.4)	1(7.7)	1(7.7)	13	
거주유형	자가	빈도(%)	19(6.3)	28(9.3)	41(13.6)	109(36.2)	36(12.0)	49(16.3)	19(6.3)	301	20.855
	전세	빈도(%)	4(4.8)	7(8.3)	8(9.5)	30(35.7)	18(21.4)	16(19.0)	1(1.2)	84	
	월세	빈도(%)	6(10.0)	7(11.7)	4(6.7)	17(28.3)	13(21.7)	7(11.7)	6(10.0)	60	
	기타	빈도(%)	1(6.3)	0	3(18.8)	6(37.5)	3(18.8)	3(18.8)	0	16	
직업	학생	빈도(%)	0	1(8.3)	4(33.3)	4(33.3)	0	1(8.3)	2(16.7)	12	46.481
	직장인	빈도(%)	9(7.0)	10(7.8)	18(14.1)	46(35.9)	22(17.2)	18(14.1)	5(3.9)	128	
	자영업자	빈도(%)	9(8.9)	10(9.9)	13(12.9)	26(25.7)	22(21.8)	15(14.9)	6(5.9)	101	
	주부	빈도(%)	9(6.4)	7(5.0)	13(9.3)	66(47.1)	11(7.9)	28(20.0)	6(4.3)	140	
	기타	빈도(%)	3(3.8)	14(17.5)	8(10.0)	20(25.0)	15(18.8)	13(16.3)	7(8.8)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	3(4.5)	11(16.4)	7(10.4)	18(26.9)	12(17.9)	14(20.9)	2(3.0)	67	47.809
	승용차	빈도(%)	19(8.6)	17(7.7)	27(12.3)	78(35.5)	33(15.0)	33(15.0)	13(5.9)	220	
	화물차	빈도(%)	2(10.0)	1(5.0)	6(30.0)	5(25.0)	0	4(20.0)	2(10.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	2(25.0)	0	1(12.5)	4(50.0)	1(12.5)	0	8	
	자전거	빈도(%)	0	3(11.5)	6(23.1)	8(30.8)	4(15.4)	2(7.7)	3(11.5)	26	
	기타	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	6(5.1)	8(6.8)	10(8.5)	50(42.4)	17(14.4)	21(17.8)	6(5.1)	118	
총합			30	42	56	162	70	75	26	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 야간조명시설 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	1(2.2)	2(4.4)	4(8.9)	17(37.8)	6(13.3)	10(22.2)	5(11.1)	44	21.820
	30대	빈도(%)	1(1.8)	3(5.4)	9(16.1)	19(33.9)	9(16.1)	11(19.6)	4(7.1)	56	
	40대	빈도(%)	4(9.3)	2(4.7)	2(4.7)	13(30.2)	10(23.3)	10(23.3)	2(4.7)	43	
	50대	빈도(%)	2(2.0)	8(8.2)	7(7.1)	35(35.7)	17(17.3)	20(20.4)	9(9.2)	98	
	60대 이상	빈도(%)	8(3.7)	8(3.7)	18(8.2)	76(34.7)	29(13.2)	62(28.3)	18(8.2)	219	
성별	남성	빈도(%)	8(4.2)	11(5.8)	23(12.2)	60(31.7)	33(17.5)	41(21.7)	13(6.9)	189	8.936
	여성	빈도(%)	8(2.9)	12(4.4)	17(6.3)	100(36.8)	38(14.0)	72(26.5)	25(9.2)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	1(8.3)	1(8.3)	3(25.0)	2(16.7)	5(41.7)	0	12	38.846
	연립주택	빈도(%)	3(4.3)	1(1.4)	11(15.9)	16(23.2)	14(20.3)	19(27.5)	5(7.2)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	4(4.6)	10(11.5)	7(8.0)	36(41.4)	9(10.3)	14(16.1)	7(8.0)	87	
	단독주택	빈도(%)	9(3.3)	11(4.0)	19(6.9)	94(34.3)	42(15.3)	73(26.6)	26(9.5)	274	
	오피스텔	빈도(%)	0	0	1(16.7)	3(50.0)	2(33.3)	0	0	6	
	기타	빈도(%)	0	0	1(7.7)	8(61.5)	2(15.4)	2(15.4)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	10(3.3)	12(4.0)	28(9.3)	102(33.9)	47(15.6)	71(23.6)	31(10.3)	301	21.686
	전세	빈도(%)	2(2.4)	6(7.1)	4(4.8)	33(39.3)	15(17.9)	23(27.4)	1(1.2)	84	
	월세	빈도(%)	4(6.7)	5(8.3)	8(13.3)	17(28.3)	6(10.0)	15(25.0)	5(8.3)	60	
	기타	빈도(%)	0	0	0	8(50.0)	3(18.8)	4(25.0)	1(6.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	0	1(8.3)	1(8.3)	4(33.3)	0	3(25.0)	3(25.0)	12	31.227
	직장인	빈도(%)	6(4.7)	8(6.3)	12(9.4)	42(32.8)	26(20.3)	25(19.5)	9(7.0)	128	
	자영업자	빈도(%)	4(4.0)	4(4.0)	14(13.9)	26(25.7)	18(17.8)	26(25.7)	9(8.9)	101	
	주부	빈도(%)	6(4.3)	3(2.1)	8(5.7)	57(40.7)	17(12.1)	39(27.9)	10(7.1)	140	
	기타	빈도(%)	0	7(8.8)	5(6.3)	31(38.8)	10(12.5)	20(25.0)	7(8.8)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	3(4.5)	4(6.0)	6(9.0)	19(28.4)	9(13.4)	21(31.3)	5(7.5)	67	49.738
	승용차	빈도(%)	6(2.7)	15(6.8)	17(7.7)	74(33.6)	41(18.6)	49(22.3)	18(8.2)	220	
	화물차	빈도(%)	1(5.0)	0	6(30.0)	6(30.0)	1(5.0)	2(10.0)	4(20.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	0	2(25.0)	3(37.5)	0	3(37.5)	0	8	
	자전거	빈도(%)	1(3.8)	2(7.7)	0	8(30.8)	3(11.5)	11(42.3)	1(3.8)	26	
	기타	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	없음	빈도(%)	5(4.2)	2(1.7)	9(7.6)	49(41.5)	16(13.6)	27(22.9)	10(8.5)	118	
총합			16	23	40	160	71	113	38	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 쉼터 및 공원 조성 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	0	1(2.2)	2(4.4)	18(40.0)	8(17.8)	10(22.2)	6(13.3)	45	37.340
	30대	빈도(%)	2(3.6)	1(1.8)	5(8.9)	20(35.7)	4(7.1)	18(32.1)	6(10.7)	56	
	40대	빈도(%)	5(11.6)	4(9.3)	8(18.6)	8(18.6)	6(14.0)	10(23.3)	2(4.7)	43	
	50대	빈도(%)	4(4.1)	4(4.1)	11(11.2)	33(33.7)	11(11.2)	23(23.5)	12(12.2)	98	
	60대 이상	빈도(%)	10(4.6)	18(8.2)	15(6.8)	75(34.2)	37(16.9)	52(23.7)	12(5.5)	219	
성별	남성	빈도(%)	10(5.3)	14(7.4)	23(12.2)	59(31.2)	26(13.8)	43(22.8)	14(7.4)	189	6.389
	여성	빈도(%)	11(4.0)	14(5.1)	18(6.6)	95(34.9)	40(14.7)	70(25.7)	24(8.8)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	1(8.3)	2(16.7)	2(16.7)	4(33.3)	3(25.0)	12	36.752
	연립주택	빈도(%)	4(5.8)	2(2.9)	4(5.8)	27(39.1)	15(21.7)	13(18.8)	4(5.8)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	6(6.9)	6(6.9)	13(14.9)	29(33.3)	9(10.3)	16(18.4)	8(9.2)	87	
	단독주택	빈도(%)	10(3.6)	20(7.3)	22(8.0)	86(31.4)	38(13.9)	78(28.5)	20(7.3)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	0	1(16.7)	2(33.3)	0	1(16.7)	1(16.7)	6	
	기타	빈도(%)	0	0	0	8(61.5)	2(15.4)	1(7.7)	2(15.4)	13	
거주유형	자가	빈도(%)	10(3.3)	19(6.3)	31(10.3)	102(33.9)	47(15.6)	69(22.9)	23(7.6)	301	18.410
	전세	빈도(%)	3(3.6)	6(7.1)	7(8.3)	26(31.0)	10(11.9)	25(29.8)	7(8.3)	84	
	월세	빈도(%)	7(11.7)	3(5.0)	3(5.0)	20(33.3)	5(8.3)	15(25.0)	7(11.7)	60	
	기타	빈도(%)	1(6.3)	0	0	6(37.5)	4(25.0)	4(25.0)	1(6.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	0	0	1(8.3)	5(41.7)	1(8.3)	3(25.0)	2(16.7)	12	26.618
	직장인	빈도(%)	8(6.3)	5(3.9)	13(10.2)	40(31.3)	19(14.8)	31(24.2)	12(9.4)	128	
	자영업자	빈도(%)	5(5.0)	3(3.0)	12(11.9)	29(28.7)	17(16.8)	25(24.8)	10(9.9)	101	
	주부	빈도(%)	7(5.0)	8(5.7)	8(5.7)	54(38.6)	17(12.1)	37(26.4)	9(6.4)	140	
	기타	빈도(%)	1(1.3)	12(15.0)	7(8.8)	26(32.5)	12(15.0)	17(21.3)	5(6.3)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	4(6.0)	4(6.0)	6(9.0)	16(23.9)	11(16.4)	22(32.8)	4(6.0)	67	39.627
	승용차	빈도(%)	10(4.5)	16(7.3)	23(10.5)	76(34.5)	31(14.1)	50(22.7)	14(6.4)	220	
	화물차	빈도(%)	1(5.0)	0	3(15.0)	5(25.0)	5(25.0)	3(15.0)	3(15.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	1(12.5)	2(25.0)	0	1(12.5)	0	4(50.0)	0	8	
	자전거	빈도(%)	1(3.8)	0	2(7.7)	10(38.5)	4(15.4)	6(23.1)	3(11.5)	26	
	기타	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	없음	빈도(%)	4(3.4)	6(5.1)	7(5.9)	45(38.1)	14(11.9)	28(23.7)	14(11.9)	118	
총합			21	28	41	154	66	113	38	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◻ 대기환경 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	4(8.9)	4(8.9)	6(13.3)	21(46.7)	5(11.1)	4(8.9)	1(2.2)	45	25.910
	30대	빈도(%)	3(5.4)	4(7.1)	6(10.7)	23(41.1)	6(10.7)	13(23.2)	1(1.8)	56	
	40대	빈도(%)	7(16.3)	7(16.3)	5(11.6)	13(30.2)	4(9.3)	6(14.0)	1(2.3)	43	
	50대	빈도(%)	9(9.2)	11(11.2)	11(11.2)	32(32.7)	18(18.4)	11(11.2)	6(6.1)	98	
	60대 이상	빈도(%)	18(8.2)	25(11.4)	26(11.9)	95(43.4)	31(14.2)	18(8.2)	6(2.7)	219	
성별	남성	빈도(%)	13(6.9)	21(11.1)	22(11.6)	74(39.2)	27(14.3)	24(12.7)	8(4.2)	189	3.064
	여성	빈도(%)	28(10.3)	30(11.0)	32(11.8)	110(40.4)	37(13.6)	28(10.3)	7(2.6)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	2(16.7)	3(25.0)	2(16.7)	2(16.7)	3(25.0)	12	40.014
	연립주택	빈도(%)	5(7.2)	5(7.2)	13(18.8)	27(39.1)	8(11.6)	9(13.0)	2(2.9)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	5(5.7)	11(12.6)	12(13.8)	38(43.7)	8(9.2)	10(11.5)	3(3.4)	87	
	단독주택	빈도(%)	29(10.6)	33(12.0)	25(9.1)	108(39.4)	44(16.1)	28(10.2)	7(2.6)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	1(16.7)	0	1(16.7)	1(16.7)	2(33.3)	0	6	
	기타	빈도(%)	1(7.7)	1(7.7)	2(15.4)	7(53.8)	1(7.7)	1(7.7)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	26(8.6)	39(13.0)	40(13.3)	115(38.2)	44(14.6)	28(9.3)	9(3.0)	301	26.975*
	전세	빈도(%)	6(7.1)	8(9.5)	10(11.9)	32(38.1)	14(16.7)	12(14.3)	2(2.4)	84	
	월세	빈도(%)	6(10.0)	3(5.0)	4(6.7)	30(50.0)	2(3.3)	12(20.0)	3(5.0)	60	
	기타	빈도(%)	3(18.8)	1(6.3)	0	7(43.8)	4(25.0)	0	1(6.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	0	1(8.3)	1(8.3)	6(50.0)	1(8.3)	2(16.7)	1(8.3)	12	24.531
	직장인	빈도(%)	12(9.4)	16(12.5)	18(14.1)	43(33.6)	15(11.7)	21(16.4)	3(2.3)	128	
	자영업자	빈도(%)	9(8.9)	7(6.9)	11(10.9)	42(41.6)	14(13.9)	11(10.9)	7(6.9)	101	
	주부	빈도(%)	15(10.7)	16(11.4)	18(12.9)	55(39.3)	23(16.4)	12(8.6)	1(0.7)	140	
	기타	빈도(%)	5(6.3)	11(13.8)	6(7.5)	38(47.5)	11(13.8)	6(7.5)	3(3.8)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	7(10.4)	7(10.4)	5(7.5)	24(35.8)	13(19.4)	9(13.4)	2(3.0)	67	34.297
	승용차	빈도(%)	19(8.6)	27(12.3)	32(14.5)	80(36.4)	29(13.2)	26(11.8)	7(3.2)	220	
	화물차	빈도(%)	1(5.0)	3(15.0)	5(25.0)	4(20.0)	4(20.0)	2(10.0)	1(5.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	1(12.5)	0	5(62.5)	1(12.5)	1(12.5)	0	8	
	자전거	빈도(%)	1(3.8)	3(11.5)	2(7.7)	15(57.7)	3(11.5)	2(7.7)	0	26	
	기타	빈도(%)	0	1(100.0)	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	13(11.0)	9(7.6)	10(8.5)	55(46.6)	14(11.9)	12(10.2)	5(4.2)	118	
총합			41	51	54	184	64	52	15	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 소음환경 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	7(15.6)	3(6.7)	13(28.9)	15(33.3)	4(8.9)	3(6.7)	0	45	29.725
	30대	빈도(%)	10(17.9)	8(14.3)	9(16.1)	17(30.4)	7(12.5)	5(8.9)	0	56	
	40대	빈도(%)	12(27.9)	4(9.3)	11(25.6)	7(16.3)	4(9.3)	5(11.6)	0	43	
	50대	빈도(%)	14(14.3)	20(20.4)	21(21.4)	24(24.5)	13(13.3)	3(3.1)	3(3.1)	98	
	60대 이상	빈도(%)	34(15.5)	34(15.5)	40(18.3)	75(34.2)	19(8.7)	12(5.5)	5(2.3)	219	
성별	남성	빈도(%)	24(12.7)	29(15.3)	37(19.6)	60(31.7)	19(10.1)	16(8.5)	4(2.1)	189	6.852
	여성	빈도(%)	53(19.5)	40(14.7)	57(21.0)	78(28.7)	28(10.3)	12(4.4)	4(1.5)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	1(8.3)	0	4(33.3)	2(16.7)	2(16.7)	3(25.0)	0	12	41.499*
	연립주택	빈도(%)	12(17.4)	4(5.8)	18(26.1)	22(31.9)	6(8.7)	5(7.2)	2(2.9)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	12(13.8)	19(21.8)	19(21.8)	24(27.6)	8(9.2)	4(4.6)	1(1.1)	87	
	단독주택	빈도(%)	50(18.2)	43(15.7)	45(16.4)	87(31.8)	29(10.6)	15(5.5)	5(1.8)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	0	1(16.7)	2(33.3)	2(33.3)	0	0	6	
	기타	빈도(%)	1(7.7)	3(23.1)	7(53.8)	1(7.7)	0	1(7.7)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	50(16.6)	50(16.6)	67(22.3)	83(27.6)	26(8.6)	17(5.6)	8(2.7)	301	21.298
	전세	빈도(%)	12(14.3)	8(9.5)	15(17.9)	33(39.3)	10(11.9)	6(7.1)	0	84	
	월세	빈도(%)	10(16.7)	10(16.7)	10(16.7)	15(25.0)	10(16.7)	5(8.3)	0	60	
	기타	빈도(%)	5(31.3)	1(6.3)	2(12.5)	7(43.8)	1(6.3)	0	0	16	
직업	학생	빈도(%)	1(8.3)	1(8.3)	4(33.3)	4(33.3)	0	2(16.7)	0	12	28.773
	직장인	빈도(%)	24(18.8)	20(15.6)	27(21.1)	32(25.0)	16(12.5)	7(5.5)	2(1.6)	128	
	자영업자	빈도(%)	14(13.9)	12(11.9)	24(23.8)	26(25.7)	10(9.9)	11(10.9)	4(4.0)	101	
	주부	빈도(%)	24(17.1)	20(14.3)	28(20.0)	44(31.4)	17(12.1)	6(4.3)	1(0.7)	140	
	기타	빈도(%)	14(17.5)	16(20.0)	11(13.8)	32(40.0)	4(5.0)	2(2.5)	1(1.3)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	9(13.4)	14(20.9)	8(11.9)	24(35.8)	6(9.0)	6(9.0)	0	67	52.612
	승용차	빈도(%)	41(18.6)	29(13.2)	56(25.5)	57(25.9)	17(7.7)	14(6.4)	6(2.7)	220	
	화물차	빈도(%)	3(15.0)	5(25.0)	2(10.0)	5(25.0)	2(10.0)	3(15.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	2(25.0)	1(12.5)	2(25.0)	3(37.5)	0	0	8	
	자전거	빈도(%)	3(11.5)	2(7.7)	2(7.7)	15(57.7)	3(11.5)	1(3.8)	0	26	
	기타	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	19(16.1)	17(14.4)	25(21.2)	35(29.7)	16(13.6)	4(3.4)	2(1.7)	118	
총합			77	69	94	138	47	28	8	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 방문객 증가 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	7(15.6)	4(8.9)	8(17.8)	14(31.1)	6(13.3)	4(8.9)	2(4.4)	45	23.851
	30대	빈도(%)	8(14.3)	6(10.7)	4(7.1)	18(32.1)	10(17.9)	5(8.9)	5(8.9)	56	
	40대	빈도(%)	5(11.6)	6(14.0)	5(11.6)	11(25.6)	2(4.7)	5(11.6)	9(20.9)	43	
	50대	빈도(%)	11(11.2)	9(9.2)	6(6.1)	34(34.7)	11(11.2)	14(14.3)	13(13.3)	98	
	60대 이상	빈도(%)	31(14.2)	17(7.8)	17(7.8)	70(32.0)	23(10.5)	35(16.0)	26(11.9)	219	
성별	남성	빈도(%)	20(10.6)	19(10.1)	16(8.5)	65(34.4)	21(11.1)	28(14.8)	20(10.6)	189	3.722
	여성	빈도(%)	42(15.4)	23(8.5)	24(8.8)	82(30.1)	31(11.4)	35(12.9)	35(12.9)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	1(8.3)	0	2(16.7)	6(50.0)	3(25.0)	0	12	42.638*
	연립주택	빈도(%)	7(10.1)	6(8.7)	7(10.1)	22(31.9)	9(13.0)	9(13.0)	9(13.0)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	15(17.2)	8(9.2)	10(11.5)	30(34.5)	8(9.2)	9(10.3)	7(8.0)	87	
	단독주택	빈도(%)	38(13.9)	25(9.1)	23(8.4)	82(29.9)	28(10.2)	41(15.0)	37(13.5)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	1(16.7)	0	2(33.3)	0	0	2(33.3)	6	
	기타	빈도(%)	1(7.7)	1(7.7)	0	9(69.2)	1(7.7)	1(7.7)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	40(13.3)	24(8.0)	22(7.3)	98(32.6)	32(10.6)	46(15.3)	39(13.0)	301	13.818
	전세	빈도(%)	9(10.7)	8(9.5)	9(10.7)	28(33.3)	9(10.7)	12(14.3)	9(10.7)	84	
	월세	빈도(%)	9(15.0)	7(11.7)	7(11.7)	18(30.0)	8(13.3)	5(8.3)	6(10.0)	60	
	기타	빈도(%)	4(25.0)	3(18.8)	2(12.5)	3(18.8)	3(18.8)	0	1(6.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	1(8.3)	0	3(25.0)	5(41.7)	0	2(16.7)	1(8.3)	12	24.670
	직장인	빈도(%)	19(14.8)	12(9.4)	12(9.4)	40(31.3)	15(11.7)	14(10.9)	16(12.5)	128	
	자영업자	빈도(%)	13(12.9)	9(8.9)	7(6.9)	32(31.7)	19(18.8)	12(11.9)	9(8.9)	101	
	주부	빈도(%)	18(12.9)	10(7.1)	12(8.6)	46(32.9)	8(5.7)	26(18.6)	20(14.3)	140	
	기타	빈도(%)	11(13.8)	11(13.8)	6(7.5)	24(30.0)	10(12.5)	9(11.3)	9(11.3)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	5(7.5)	6(9.0)	5(7.5)	18(26.9)	9(13.4)	16(23.9)	8(11.9)	67	53.437
	승용차	빈도(%)	39(17.7)	22(10.0)	17(7.7)	72(32.7)	23(10.5)	23(10.5)	24(10.9)	220	
	화물차	빈도(%)	2(10.0)	1(5.0)	3(15.0)	4(20.0)	5(25.0)	2(10.0)	3(15.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	2(25.0)	1(12.5)	0	2(25.0)	0	1(12.5)	2(25.0)	8	
	자전거	빈도(%)	2(7.7)	4(15.4)	1(3.8)	11(42.3)	2(7.7)	6(23.1)	0	26	
	기타	빈도(%)	0	1(100.0)	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	11(9.3)	7(5.9)	14(11.9)	40(33.9)	13(11.0)	15(12.7)	18(15.3)	118	
총합			62	42	40	147	52	63	55	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 마을 전반적인 만족도 (거주자)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	3(6.7)	3(6.7)	9(20.0)	16(35.6)	6(13.3)	4(8.9)	4(8.9)	45	19.842
	30대	빈도(%)	3(5.4)	6(10.7)	14(25.0)	17(30.4)	7(12.5)	8(14.3)	1(1.8)	56	
	40대	빈도(%)	4(9.3)	2(4.7)	10(23.3)	13(30.2)	9(20.9)	5(11.6)	0	43	
	50대	빈도(%)	7(7.1)	5(5.1)	18(18.4)	38(38.8)	13(13.3)	12(12.2)	5(5.1)	98	
	60대 이상	빈도(%)	15(6.8)	17(7.8)	28(12.8)	89(40.6)	36(16.4)	25(11.4)	9(4.1)	219	
성별	남성	빈도(%)	9(4.8)	14(7.4)	35(18.5)	68(36.0)	30(15.9)	25(13.2)	8(4.2)	189	3.464
	여성	빈도(%)	23(8.5)	19(7.0)	44(16.2)	105(38.6)	41(15.1)	29(10.7)	11(4.0)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	1(8.3)	1(8.3)	7(58.3)	2(16.7)	1(8.3)	12	51.492***
	연립주택	빈도(%)	3(4.3)	3(4.3)	20(29.0)	25(36.2)	10(14.5)	6(8.7)	2(2.9)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	7(8.0)	7(8.0)	17(19.5)	36(41.4)	6(6.9)	9(10.3)	5(5.7)	87	
	단독주택	빈도(%)	20(7.3)	21(7.7)	38(13.9)	106(38.7)	43(15.7)	36(13.1)	10(3.6)	274	
	오피스텔	빈도(%)	0	1(16.7)	0	0	3(50.0)	1(16.7)	1(16.7)	6	
	기타	빈도(%)	2(15.4)	1(7.7)	3(23.1)	5(38.5)	2(15.4)	0	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	21(7.0)	23(7.6)	51(16.9)	114(37.9)	42(14.0)	38(12.6)	12(4.0)	301	14.892
	전세	빈도(%)	5(6.0)	4(4.8)	18(21.4)	29(34.5)	16(19.0)	10(11.9)	2(2.4)	84	
	월세	빈도(%)	4(6.7)	6(10.0)	7(11.7)	21(35.0)	11(18.3)	6(10.0)	5(8.3)	60	
	기타	빈도(%)	2(12.5)	0	3(18.8)	9(56.3)	2(12.5)	0	0	16	
직업	학생	빈도(%)	0	0	4(33.3)	5(41.7)	2(16.7)	0	1(8.3)	12	24.611
	직장인	빈도(%)	9(7.0)	8(6.3)	27(21.1)	39(30.5)	24(18.8)	18(14.1)	3(2.3)	128	
	자영업자	빈도(%)	6(5.9)	8(7.9)	13(12.9)	35(34.7)	20(19.8)	13(12.9)	6(5.9)	101	
	주부	빈도(%)	9(6.4)	11(7.9)	21(15.0)	60(42.9)	21(15.0)	13(9.3)	5(3.6)	140	
	기타	빈도(%)	8(10.0)	6(7.5)	14(17.5)	34(42.5)	4(5.0)	10(12.5)	4(5.0)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	3(4.5)	8(11.9)	10(14.9)	22(32.8)	16(23.9)	6(9.0)	2(3.0)	67	75.733***
	승용차	빈도(%)	22(10.0)	15(6.8)	40(18.2)	84(38.2)	28(12.7)	25(11.4)	6(2.7)	220	
	화물차	빈도(%)	1(5.0)	0	6(30.0)	4(20.0)	3(15.0)	5(25.0)	1(5.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	1(12.5)	3(37.5)	1(12.5)	0	1(12.5)	2(25.0)	8	
	자전거	빈도(%)	0	2(7.7)	7(26.9)	8(30.8)	4(15.4)	5(19.2)	0	26	
	기타	빈도(%)	0	1(100.0)	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	5(4.2)	6(5.1)	13(11.0)	54(45.8)	20(16.9)	12(10.2)	8(6.8)	118	
총합			32	33	79	173	71	54	19	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

(2) 생태교통 마을 불편수준

□ 마을 내 불법주차 불편수준 (거주자)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	20(44.4)	4(8.9)	12(26.7)	5(11.1)	1(2.2)	2(4.4)	1(2.2)	45	38.474
	30대	빈도(%)	29(51.8)	8(14.3)	11(19.6)	8(14.3)	0	0	0	56	
	40대	빈도(%)	27(62.8)	5(11.6)	3(7.0)	8(18.6)	0	0	0	43	
	50대	빈도(%)	47(48.0)	15(15.3)	13(13.3)	21(21.4)	0	0	2(2.0)	98	
	60대 이상	빈도(%)	96(43.8)	25(11.4)	26(11.9)	63(28.8)	3(1.4)	3(1.4)	3(1.4)	219	
성별	남성	빈도(%)	82(43.4)	26(13.8)	26(13.8)	48(25.4)	2(1.1)	1(0.5)	4(2.1)	189	5.318
	여성	빈도(%)	137(50.4)	31(11.4)	39(14.3)	57(21.0)	2(0.7)	4(1.5)	2(0.7)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	2(16.7)	1(8.3)	4(33.3)	1(8.3)	2(16.7)	2(16.7)	0	12	87.806***
	연립주택	빈도(%)	26(37.7)	12(17.4)	13(18.8)	15(21.7)	0	1(1.4)	2(2.9)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	49(56.3)	8(9.2)	10(11.5)	19(21.8)	0	0	1(1.1)	87	
	단독주택	빈도(%)	134(48.9)	35(12.8)	33(12.0)	65(23.7)	2(0.7)	2(0.7)	3(1.1)	274	
	오피스텔	빈도(%)	3(50.0)	1(16.7)	2(33.3)	0	0	0	0	6	
	기타	빈도(%)	5(38.5)	0	3(23.1)	5(38.5)	0	0	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	144(47.8)	39(13.0)	40(13.3)	72(23.9)	2(0.7)	2(0.7)	2(0.7)	301	22.626
	전세	빈도(%)	34(40.5)	10(11.9)	12(14.3)	21(25.0)	2(2.4)	3(3.6)	2(2.4)	84	
	월세	빈도(%)	35(58.3)	5(8.3)	8(13.3)	10(16.7)	0	0	2(3.3)	60	
	기타	빈도(%)	6(37.5)	3(18.8)	5(31.3)	2(12.5)	0	0	0	16	
직업	학생	빈도(%)	6(50.0)	1(8.3)	4(33.3)	1(8.3)	0	0	0	12	22.798
	직장인	빈도(%)	62(48.4)	22(17.2)	17(13.3)	21(16.4)	1(0.8)	2(1.6)	3(2.3)	128	
	자영업자	빈도(%)	51(50.5)	14(13.9)	14(13.9)	19(18.8)	1(1.0)	1(1.0)	1(1.0)	101	
	주부	빈도(%)	64(45.7)	9(6.4)	19(13.6)	44(31.4)	1(0.7)	2(1.4)	1(0.7)	140	
	기타	빈도(%)	36(45.0)	11(13.8)	11(13.8)	20(25.0)	1(1.3)	0	1(1.3)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	39(58.2)	8(11.9)	4(6.0)	15(22.4)	0	0	1(1.5)	67	45.658
	승용차	빈도(%)	107(48.6)	31(14.1)	36(16.4)	43(19.5)	1(0.5)	0	2(0.9)	220	
	화물차	빈도(%)	8(40.0)	3(15.0)	3(15.0)	4(20.0)	1(5.0)	1(5.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	4(50.0)	1(12.5)	0	2(25.0)	0	0	1(12.5)	8	
	자전거	빈도(%)	10(38.5)	3(11.5)	6(23.1)	6(23.1)	1(3.8)	0	0	26	
	기타	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	49(41.5)	11(9.3)	16(13.6)	35(29.7)	1(0.8)	4(3.4)	2(1.7)	118	
총합			219	57	65	105	4	5	6	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 마을 방문 차량에 대한 불편수준 (거주자)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	19(42.2)	7(15.6)	7(15.6)	11(24.4)	0	1(2.2)	0	45	30.495
	30대	빈도(%)	23(41.1)	11(19.6)	6(10.7)	11(19.6)	0	2(3.6)	3(5.4)	56	
	40대	빈도(%)	25(58.1)	5(11.6)	4(9.3)	9(20.9)	0	0	0	43	
	50대	빈도(%)	45(45.9)	15(15.3)	17(17.3)	19(19.4)	0	0	2(2.0)	98	
	60대 이상	빈도(%)	102(46.6)	27(12.3)	25(11.4)	59(26.9)	2(0.9)	2(0.9)	2(0.9)	219	
성별	남성	빈도(%)	82(43.4)	29(15.3)	23(12.2)	47(24.9)	1(0.5)	2(1.1)	5(2.6)	189	4.038
	여성	빈도(%)	132(48.5)	36(13.2)	36(13.2)	62(22.8)	1(0.4)	3(1.1)	2(0.7)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	2(16.7)	1(8.3)	3(25.0)	2(16.7)	1(8.3)	2(16.7)	1(8.3)	12	90.197***
	연립주택	빈도(%)	33(47.8)	12(17.4)	11(15.9)	12(17.4)	0	0	1(1.4)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	46(52.9)	14(16.1)	10(11.5)	15(17.2)	0	1(1.1)	1(1.1)	87	
	단독주택	빈도(%)	128(46.7)	38(13.9)	27(9.9)	75(27.4)	1(0.4)	2(0.7)	3(1.1)	274	
	오피스텔	빈도(%)	1(16.7)	0	3(50.0)	1(16.7)	0	0	1(16.7)	6	
	기타	빈도(%)	4(30.8)	0	5(38.5)	4(30.8)	0	0	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	134(44.5)	44(14.6)	39(13.0)	78(25.9)	1(0.3)	2(0.7)	3(1.0)	301	24.419
	전세	빈도(%)	34(40.5)	10(11.9)	11(13.1)	25(29.8)	1(1.2)	2(2.4)	1(1.2)	84	
	월세	빈도(%)	37(61.7)	10(16.7)	6(10.0)	4(6.7)	0	1(1.7)	2(3.3)	60	
	기타	빈도(%)	9(56.3)	1(6.3)	3(18.8)	2(12.5)	0	0	1(6.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	4(33.3)	2(16.7)	2(16.7)	4(33.3)	0	0	0	12	29.310
	직장인	빈도(%)	56(43.8)	22(17.2)	14(10.9)	33(25.8)	0	1(0.8)	2(1.6)	128	
	자영업자	빈도(%)	50(49.5)	17(16.8)	13(12.9)	14(13.9)	1(1.0)	2(2.0)	4(4.0)	101	
	주부	빈도(%)	58(41.4)	13(9.3)	22(15.7)	44(31.4)	1(0.7)	2(1.4)	0	140	
	기타	빈도(%)	46(57.5)	11(13.8)	8(10.0)	14(17.5)	0	0	1(1.3)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	36(53.7)	10(14.9)	8(11.9)	12(17.9)	0	0	1(1.5)	67	54.280*
	승용차	빈도(%)	105(47.7)	32(14.5)	37(16.8)	43(19.5)	0	0	3(1.4)	220	
	화물차	빈도(%)	7(35.0)	5(25.0)	2(10.0)	4(20.0)	1(5.0)	1(5.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	5(62.5)	0	0	2(25.0)	0	1(12.5)	0	8	
	자전거	빈도(%)	11(42.3)	4(15.4)	2(7.7)	9(34.6)	0	0	0	26	
	기타	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	48(40.7)	14(11.9)	10(8.5)	39(33.1)	1(0.8)	3(2.5)	3(2.5)	118	
총합			214	65	59	109	2	5	7	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 공영주차장 위치 불편수준 (거주자)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	7(15.6)	1(2.2)	11(24.4)	20(44.4)	2(4.4)	4(8.9)	0	45	43.992**
	30대	빈도(%)	6(10.7)	11(19.6)	8(14.3)	16(28.6)	3(5.4)	7(12.5)	5(8.9)	56	
	40대	빈도(%)	6(14.0)	9(20.9)	6(14.0)	14(32.6)	1(2.3)	4(9.3)	3(7.0)	43	
	50대	빈도(%)	16(16.3)	18(18.4)	17(17.3)	27(27.6)	11(11.2)	7(7.1)	2(2.0)	98	
	60대 이상	빈도(%)	26(11.9)	23(10.5)	24(11.0)	91(41.6)	23(10.5)	28(12.8)	4(1.8)	219	
성별	남성	빈도(%)	24(12.7)	30(15.9)	28(14.8)	60(31.7)	20(10.6)	22(11.6)	5(2.6)	189	5.151
	여성	빈도(%)	37(13.6)	32(11.8)	38(14.0)	108(39.7)	20(7.4)	28(10.3)	9(3.3)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	3(25.0)	4(33.3)	1(8.3)	3(25.0)	1(8.3)	12	38.508
	연립주택	빈도(%)	13(18.8)	6(8.7)	17(24.6)	24(34.8)	6(8.7)	2(2.9)	1(1.4)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	15(17.2)	15(17.2)	13(14.9)	30(34.5)	6(6.9)	4(4.6)	4(4.6)	87	
	단독주택	빈도(%)	31(11.3)	38(13.9)	29(10.6)	102(37.2)	26(9.5)	40(14.6)	8(2.9)	274	
	오피스텔	빈도(%)	0	1(16.7)	1(16.7)	3(50.0)	1(16.7)	0	0	6	
	기타	빈도(%)	2(15.4)	2(15.4)	3(23.1)	5(38.5)	0	1(7.7)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	44(14.6)	44(14.6)	40(13.3)	97(32.2)	29(9.6)	39(13.0)	8(2.7)	301	24.149
	전세	빈도(%)	8(9.5)	11(13.1)	15(17.9)	31(36.9)	7(8.3)	7(8.3)	5(6.0)	84	
	월세	빈도(%)	8(13.3)	6(10.0)	10(16.7)	28(46.7)	3(5.0)	4(6.7)	1(1.7)	60	
	기타	빈도(%)	1(6.3)	1(6.3)	1(6.3)	12(75.0)	1(6.3)	0	0	16	
직업	학생	빈도(%)	1(8.3)	0	2(16.7)	8(66.7)	1(8.3)	0	0	12	35.768*
	직장인	빈도(%)	21(16.4)	20(15.6)	27(21.1)	33(25.8)	7(5.5)	14(10.9)	6(4.7)	128	
	자영업자	빈도(%)	16(15.8)	15(14.9)	12(11.9)	30(29.7)	12(11.9)	12(11.9)	4(4.0)	101	
	주부	빈도(%)	16(11.4)	13(9.3)	20(14.3)	61(43.6)	13(9.3)	14(10.0)	3(2.1)	140	
	기타	빈도(%)	7(8.8)	14(17.5)	5(6.3)	36(45.0)	7(8.8)	10(12.5)	1(1.3)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	7(10.4)	7(10.4)	7(10.4)	21(31.3)	9(13.4)	14(20.9)	2(3.0)	67	88.746***
	승용차	빈도(%)	33(15.0)	39(17.7)	41(18.6)	51(23.2)	23(10.5)	25(11.4)	8(3.6)	220	
	화물차	빈도(%)	4(20.0)	3(15.0)	2(10.0)	6(30.0)	1(5.0)	4(20.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	2(25.0)	1(12.5)	0	5(62.5)	0	0	0	8	
	자전거	빈도(%)	1(3.8)	1(3.8)	0	20(76.9)	3(11.5)	1(3.8)	0	26	
	기타	빈도(%)	0	0	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	없음	빈도(%)	14(11.9)	11(9.3)	16(13.6)	64(54.2)	4(3.4)	5(4.2)	4(3.4)	118	
총합			61	62	66	168	40	50	14	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

☐ 주차장 접근성 불편수준 (거주자)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	6(13.3)	4(8.9)	13(28.9)	16(35.6)	2(4.4)	3(6.7)	1(2.2)	45	41.377*
	30대	빈도(%)	11(19.6)	10(17.9)	7(12.5)	15(26.8)	3(5.4)	7(12.5)	3(5.4)	56	
	40대	빈도(%)	8(18.6)	8(18.6)	10(23.3)	11(25.6)	2(4.7)	3(7.0)	1(2.3)	43	
	50대	빈도(%)	14(14.3)	23(23.5)	15(15.3)	25(25.5)	11(11.2)	8(8.2)	2(2.0)	98	
	60대 이상	빈도(%)	32(14.6)	17(7.8)	34(15.5)	93(42.5)	14(6.4)	26(11.9)	3(1.4)	219	
성별	남성	빈도(%)	28(14.8)	30(15.9)	29(15.3)	65(34.4)	15(7.9)	20(10.6)	2(1.1)	189	4.408
	여성	빈도(%)	43(15.8)	32(11.8)	50(18.4)	95(34.9)	17(6.3)	27(9.9)	8(2.9)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	0	5(41.7)	2(16.7)	2(16.7)	2(16.7)	1(8.3)	12	37.817
	연립주택	빈도(%)	16(23.2)	8(11.6)	15(21.7)	22(31.9)	4(5.8)	3(4.3)	1(1.4)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	17(19.5)	16(18.4)	10(11.5)	30(34.5)	6(6.9)	5(5.7)	3(3.4)	87	
	단독주택	빈도(%)	36(13.1)	34(12.4)	45(16.4)	99(36.1)	19(6.9)	36(13.1)	5(1.8)	274	
	오피스텔	빈도(%)	0	1(16.7)	3(50.0)	2(33.3)	0	0	0	6	
	기타	빈도(%)	2(15.4)	3(23.1)	1(7.7)	5(38.5)	1(7.7)	1(7.7)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	50(16.6)	42(14.0)	49(16.3)	96(31.9)	22(7.3)	36(12.0)	6(2.0)	301	21.846
	전세	빈도(%)	7(8.3)	14(16.7)	20(23.8)	28(33.3)	5(6.0)	7(8.3)	3(3.6)	84	
	월세	빈도(%)	13(21.7)	5(8.3)	7(11.7)	26(43.3)	4(6.7)	4(6.7)	1(1.7)	60	
	기타	빈도(%)	1(6.3)	1(6.3)	3(18.8)	10(62.5)	1(6.3)	0	0	16	
직업	학생	빈도(%)	1(8.3)	0	4(33.3)	7(58.3)	0	0	0	12	39.336**
	직장인	빈도(%)	27(21.1)	19(14.8)	23(18.0)	30(23.4)	10(7.8)	13(10.2)	6(4.7)	128	
	자영업자	빈도(%)	19(18.8)	16(15.8)	13(12.9)	31(30.7)	12(11.9)	10(9.9)	0	101	
	주부	빈도(%)	17(12.1)	14(10.0)	27(19.3)	57(40.7)	7(5.0)	15(10.7)	3(2.1)	140	
	기타	빈도(%)	7(8.8)	13(16.3)	12(15.0)	35(43.8)	3(3.8)	9(11.3)	1(1.3)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	9(13.4)	7(10.4)	7(10.4)	22(32.8)	10(14.9)	11(16.4)	1(1.5)	67	79.869***
	승용차	빈도(%)	41(18.6)	40(18.2)	43(19.5)	51(23.2)	14(6.4)	25(11.4)	6(2.7)	220	
	화물차	빈도(%)	4(20.0)	3(15.0)	1(5.0)	7(35.0)	2(10.0)	3(15.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	4(50.0)	1(12.5)	1(12.5)	2(25.0)	0	0	0	8	
	자전거	빈도(%)	1(3.8)	2(7.7)	7(26.9)	12(46.2)	2(7.7)	2(7.7)	0	26	
	기타	빈도(%)	0	0	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	없음	빈도(%)	12(10.2)	9(7.6)	20(16.9)	65(55.1)	4(3.4)	5(4.2)	3(2.5)	118	
총합			71	62	79	160	32	47	10	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 주차장 주차면수 불편수준 (거주자)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	17(37.8)	7(15.6)	10(22.2)	5(11.1)	4(8.9)	0	2(4.4)	45	37.611
	30대	빈도(%)	26(46.4)	9(16.1)	7(12.5)	8(14.3)	3(5.4)	1(1.8)	2(3.6)	56	
	40대	빈도(%)	15(34.9)	8(18.6)	10(23.3)	7(16.3)	0	2(4.7)	1(2.3)	43	
	50대	빈도(%)	33(33.7)	29(29.6)	20(20.4)	12(12.2)	2(2.0)	1(1.0)	1(1.0)	98	
	60대 이상	빈도(%)	84(38.4)	34(15.5)	48(21.9)	38(17.4)	9(4.1)	6(2.7)	0	219	
성별	남성	빈도(%)	64(33.9)	41(21.7)	37(19.6)	29(15.3)	10(5.3)	5(2.6)	3(1.6)	189	5.052
	여성	빈도(%)	111(40.8)	46(16.9)	58(21.3)	41(15.1)	8(2.9)	5(1.8)	3(1.1)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	0	3(25.0)	2(16.7)	2(16.7)	0	2(16.7)	3(25.0)	12	106.564***
	연립주택	빈도(%)	32(46.4)	10(14.5)	18(26.1)	5(7.2)	4(5.8)	0	0	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	41(47.1)	16(18.4)	10(11.5)	11(12.6)	4(4.6)	3(3.4)	2(2.3)	87	
	단독주택	빈도(%)	91(33.2)	55(20.1)	62(22.6)	51(18.6)	9(3.3)	5(1.8)	1(0.4)	274	
	오피스텔	빈도(%)	2(33.3)	0	3(50.0)	0	1(16.7)	0	0	6	
	기타	빈도(%)	9(69.2)	3(23.1)	0	1(7.7)	0	0	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	106(35.2)	63(20.9)	70(23.3)	47(15.6)	5(1.7)	6(2.0)	4(1.3)	301	31.995**
	전세	빈도(%)	27(32.1)	13(15.5)	18(21.4)	15(17.9)	6(7.1)	3(3.6)	2(2.4)	84	
	월세	빈도(%)	33(55.0)	9(15.0)	6(10.0)	6(10.0)	5(8.3)	1(1.7)	0	60	
	기타	빈도(%)	9(56.3)	2(12.5)	1(6.3)	2(12.5)	2(12.5)	0	0	16	
직업	학생	빈도(%)	5(41.7)	0	4(33.3)	2(16.7)	1(8.3)	0	0	12	41.344**
	직장인	빈도(%)	49(38.3)	28(21.9)	22(17.2)	20(15.6)	1(0.8)	2(1.6)	6(4.7)	128	
	자영업자	빈도(%)	39(38.6)	25(24.8)	16(15.8)	12(11.9)	5(5.0)	4(4.0)	0	101	
	주부	빈도(%)	47(33.6)	21(15.0)	38(27.1)	25(17.9)	5(3.6)	4(2.9)	0	140	
	기타	빈도(%)	35(43.8)	13(16.3)	15(18.8)	11(13.8)	6(7.5)	0	0	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	20(29.9)	12(17.9)	20(29.9)	12(17.9)	2(3.0)	1(1.5)	0	67	42.007
	승용차	빈도(%)	75(34.1)	50(22.7)	51(23.2)	29(13.2)	7(3.2)	5(2.3)	3(1.4)	220	
	화물차	빈도(%)	6(30.0)	5(25.0)	3(15.0)	4(20.0)	0	2(10.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	4(50.0)	1(12.5)	1(12.5)	2(25.0)	0	0	0	8	
	자전거	빈도(%)	12(46.2)	3(11.5)	4(15.4)	4(15.4)	3(11.5)	0	0	26	
	기타	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	0	0	1	
	없음	빈도(%)	57(48.3)	16(13.6)	15(12.7)	19(16.1)	6(5.1)	2(1.7)	3(2.5)	118	
총합			175	87	95	70	18	10	6	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

(3) 생태교통 마을 발전방향

□ 지속가능한 생태교통 마을을 위한 통행체계 중 가장 바람직한 것 (거주자)

구분			일방통행	저속구간시행	일방통행, 저속구간 모두 시행	차량 진입 제한	필요하지 않음	기타	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	9(20.0)	4(8.9)	10(22.2)	16(35.6)	6(13.3)	0	45	44.802***
	30대	빈도(%)	19(33.9)	6(10.7)	9(16.1)	9(16.1)	9(16.1)	4(7.1)	56	
	40대	빈도(%)	10(23.3)	3(7.0)	12(27.9)	12(27.9)	2(4.7)	4(9.3)	43	
	50대	빈도(%)	30(30.6)	5(5.1)	27(27.6)	27(27.6)	7(7.1)	2(2.0)	98	
	60대 이상	빈도(%)	76(34.7)	23(10.5)	56(25.6)	41(18.7)	20(9.1)	3(1.4)	219	
성별	남성	빈도(%)	55(29.1)	16(8.5)	46(24.3)	44(23.3)	21(11.1)	7(3.7)	189	2.300
	여성	빈도(%)	89(32.7)	25(9.2)	68(25.0)	61(22.4)	23(8.5)	6(2.2)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	1(8.3)	4(33.3)	4(33.3)	2(16.7)	1(8.3)	0	12	43.849**
	연립주택	빈도(%)	25(36.2)	3(4.3)	21(30.4)	12(17.4)	8(11.6)	0	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	25(28.7)	3(3.4)	17(19.5)	28(32.2)	8(9.2)	6(6.9)	87	
	단독주택	빈도(%)	90(32.8)	30(10.9)	66(24.1)	57(20.8)	25(9.1)	6(2.2)	274	
	오피스텔	빈도(%)	0	1(16.7)	2(33.3)	1(16.7)	2(33.3)	0	6	
	기타	빈도(%)	3(23.1)	0	4(30.8)	5(38.5)	0	1(7.7)	13	
거주유형	자가	빈도(%)	103(34.2)	32(10.6)	73(24.3)	57(18.9)	27(9.0)	9(3.0)	301	26.064**
	전세	빈도(%)	23(27.4)	5(6.0)	23(27.4)	26(31.0)	5(6.0)	2(2.4)	84	
	월세	빈도(%)	12(20.0)	3(5.0)	16(26.7)	15(25.0)	12(20.0)	2(3.3)	60	
	기타	빈도(%)	6(37.5)	1(6.3)	2(12.5)	7(43.8)	0	0	16	
직업	학생	빈도(%)	3(25.0)	2(16.7)	2(16.7)	4(33.3)	1(8.3)	0	12	23.303
	직장인	빈도(%)	35(27.3)	11(8.6)	33(25.8)	36(28.1)	11(8.6)	2(1.6)	128	
	자영업자	빈도(%)	29(28.7)	11(10.9)	21(20.8)	17(16.8)	18(17.8)	5(5.0)	101	
	주부	빈도(%)	51(36.4)	12(8.6)	38(27.1)	27(19.3)	9(6.4)	3(2.1)	140	
	기타	빈도(%)	26(32.5)	5(6.3)	20(25.0)	21(26.3)	5(6.3)	3(3.8)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	25(37.3)	6(9.0)	16(23.9)	11(16.4)	6(9.0)	3(4.5)	67	33.524
	승용차	빈도(%)	59(26.8)	20(9.1)	54(24.5)	58(26.4)	22(10.0)	7(3.2)	220	
	화물차	빈도(%)	7(35.0)	4(20.0)	2(10.0)	5(25.0)	2(10.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	2(25.0)	0	1(12.5)	3(37.5)	1(12.5)	1(12.5)	8	
	자전거	빈도(%)	7(26.9)	2(7.7)	9(34.6)	7(26.9)	1(3.8)	0	26	
	기타	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	없음	빈도(%)	43(36.4)	9(7.6)	32(27.1)	21(17.8)	11(9.3)	2(1.7)	118	
총합			144	41	114	105	44	13	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 마을 외곽주차장 조성을 통한 차량 진입 최소화 및 제한에 대해 (거주자)

구분			최소화해야 한다	제한해야 한다	기타	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	20(44.4)	23(51.1)	2(4.4)	45	11.045
	30대	빈도(%)	34(60.7)	19(33.9)	3(5.4)	56	
	40대	빈도(%)	17(39.5)	23(53.5)	3(7.0)	43	
	50대	빈도(%)	58(59.2)	38(38.8)	2(2.0)	98	
	60대 이상	빈도(%)	114(52.1)	90(41.1)	15(6.8)	219	
성별	남성	빈도(%)	102(54.0)	78(41.3)	9(4.8)	189	.381
	여성	빈도(%)	141(51.8)	115(42.3)	16(5.9)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	6(50.0)	5(41.7)	1(8.3)	12	10.663
	연립주택	빈도(%)	40(58.0)	25(36.2)	4(5.8)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	46(52.9)	32(36.8)	9(10.3)	87	
	단독주택	빈도(%)	140(51.1)	123(44.9)	11(4.0)	274	
	오피스텔	빈도(%)	2(33.3)	4(66.7)	0	6	
	기타	빈도(%)	9(69.2)	4(30.8)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	164(54.5)	119(39.5)	18(6.0)	301	3.815
	전세	빈도(%)	40(47.6)	40(47.6)	4(4.8)	84	
	월세	빈도(%)	32(53.3)	25(41.7)	3(5.0)	60	
	기타	빈도(%)	7(43.8)	9(56.3)	0	16	
직업	학생	빈도(%)	6(50.0)	6(50.0)	0	12	2.677
	직장인	빈도(%)	69(53.9)	53(41.8)	6(4.7)	128	
	자영업자	빈도(%)	55(54.5)	41(40.6)	5(5.0)	101	
	주부	빈도(%)	74(52.9)	56(40.0)	10(7.1)	140	
	기타	빈도(%)	39(48.8)	37(46.3)	4(5.0)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	44(65.7)	20(29.9)	3(4.5)	67	26.037**
	승용차	빈도(%)	111(50.5)	97(44.1)	12(5.5)	220	
	화물차	빈도(%)	10(50.0)	10(50.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	1(100.0)	0	0	1	
	오토바이	빈도(%)	4(50.0)	3(37.5)	1(12.5)	8	
	자전거	빈도(%)	13(50.0)	12(46.2)	1(3.8)	26	
	기타	빈도(%)	0	0	1(100.0)	1	
	없음	빈도(%)	60(50.8)	51(43.2)	7(5.9)	118	
총합			243	193	25	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

□ 차 없는 거리 운영 시 바람직한 운영 시기 (거주자)

구분			상시	매주 주말	주(주말 중) 1회	월 1회	시행하지 않음	기타	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	8(17.8)	12(26.7)	8(17.8)	8(17.8)	9(20.0)	0	45	32.249
	30대	빈도(%)	5(8.9)	13(23.2)	15(26.8)	14(25.0)	8(14.3)	1(1.8)	56	
	40대	빈도(%)	1(2.3)	16(37.2)	5(11.6)	16(37.2)	4(9.3)	1(2.3)	43	
	50대	빈도(%)	7(7.1)	31(31.6)	11(11.2)	32(32.7)	14(14.3)	3(3.1)	98	
	60대 이상	빈도(%)	25(11.4)	84(38.4)	25(11.4)	52(23.7)	25(11.4)	8(3.7)	219	
성별	남성	빈도(%)	23(12.2)	65(34.4)	28(14.8)	45(23.8)	23(12.2)	5(2.6)	189	2.834
	여성	빈도(%)	23(8.5)	91(33.5)	36(13.2)	77(28.3)	37(13.6)	8(2.9)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	1(8.3)	7(58.3)	3(25.0)	0	1(8.3)	0	12	16.532
	연립주택	빈도(%)	7(10.1)	21(30.4)	11(15.9)	18(26.1)	9(13.0)	3(4.3)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	11(12.6)	29(33.3)	10(11.5)	24(27.6)	11(12.6)	2(2.3)	87	
	단독주택	빈도(%)	27(9.9)	93(33.9)	39(14.2)	72(26.3)	35(12.8)	8(2.9)	274	
	오피스텔	빈도(%)	0	2(33.3)	1(16.7)	2(33.3)	1(16.7)	0	6	
	기타	빈도(%)	0	4(30.8)	0	6(46.2)	3(23.1)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	31(10.3)	95(31.6)	43(14.3)	83(27.6)	38(12.6)	11(3.7)	301	17.655
	전세	빈도(%)	8(9.5)	32(38.1)	11(13.1)	26(31.0)	6(7.1)	1(1.2)	84	
	월세	빈도(%)	4(6.7)	22(36.7)	7(11.7)	12(20.0)	14(23.3)	1(1.7)	60	
	기타	빈도(%)	3(18.8)	7(43.8)	3(18.8)	1(6.3)	2(12.5)	0	16	
직업	학생	빈도(%)	3(25.0)	4(33.3)	2(16.7)	2(16.7)	1(8.3)	0	12	24.670
	직장인	빈도(%)	16(12.5)	37(28.9)	22(17.2)	34(26.6)	18(14.1)	1(0.8)	128	
	자영업자	빈도(%)	6(5.9)	34(33.7)	14(13.9)	27(26.7)	19(18.8)	1(1.0)	101	
	주부	빈도(%)	14(10.0)	50(35.7)	19(13.6)	39(27.9)	13(9.3)	5(3.6)	140	
	기타	빈도(%)	7(8.8)	31(38.8)	7(8.8)	20(25.0)	9(11.3)	6(7.5)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	7(10.4)	19(28.4)	12(17.9)	18(26.9)	7(10.4)	4(6.0)	67	84.659***
	승용차	빈도(%)	18(8.2)	69(31.4)	25(11.4)	68(30.9)	37(16.8)	3(1.4)	220	
	화물차	빈도(%)	4(20.0)	5(25.0)	2(10.0)	7(35.0)	2(10.0)	0	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	오토바이	빈도(%)	0	4(50.0)	1(12.5)	0	3(37.5)	0	8	
	자전거	빈도(%)	5(19.2)	15(57.7)	5(19.2)	1(3.8)	0	0	26	
	기타	빈도(%)	0	0	0	0	0	1(100.0)	1	
	없음	빈도(%)	12(10.2)	44(37.3)	19(16.1)	28(23.7)	10(8.5)	5(4.2)	118	
총합			46	156	64	122	60	13	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 차 없는 거리 운영 시 바람직한 운영 범위 (거주자)

구분			신풍로	화서문로	화서문로+신풍로23길+정조로841길	필요하지 않음	기타	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	17(37.8)	6(13.3)	13(28.9)	5(11.1)	4(8.9)	45	40.487***
	30대	빈도(%)	14(25.0)	13(23.2)	20(35.7)	5(8.9)	4(7.1)	56	
	40대	빈도(%)	6(14.0)	9(20.9)	24(55.8)	2(4.7)	2(4.7)	43	
	50대	빈도(%)	10(10.2)	20(20.4)	45(45.9)	14(14.3)	9(9.2)	98	
	60대 이상	빈도(%)	23(10.5)	36(16.4)	118(53.9)	28(12.8)	14(6.4)	219	
성별	남성	빈도(%)	35(18.5)	34(18.0)	84(44.4)	22(11.6)	14(7.4)	189	3.105
	여성	빈도(%)	35(12.9)	50(18.4)	136(50.0)	32(11.8)	19(7.0)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	7(58.3)	1(8.3)	3(25.0)	0	1(8.3)	12	41.734***
	연립주택	빈도(%)	10(14.5)	10(14.5)	32(46.4)	11(15.9)	6(8.7)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	14(16.1)	18(20.7)	39(44.8)	10(11.5)	6(6.9)	87	
	단독주택	빈도(%)	34(12.4)	50(18.2)	141(51.5)	31(11.3)	18(6.6)	274	
	오피스텔	빈도(%)	4(66.7)	0	1(16.7)	1(16.7)	0	6	
	기타	빈도(%)	1(7.7)	5(38.5)	4(30.8)	1(7.7)	2(15.4)	13	
거주유형	자가	빈도(%)	35(11.6)	63(20.9)	151(50.2)	32(10.6)	20(6.6)	301	33.451***
	전세	빈도(%)	14(16.7)	15(17.9)	42(50.0)	6(7.1)	7(8.3)	84	
	월세	빈도(%)	19(31.7)	5(8.3)	18(30.0)	14(23.3)	4(6.7)	60	
	기타	빈도(%)	2(12.5)	1(6.3)	9(56.3)	2(12.5)	2(12.5)	16	
직업	학생	빈도(%)	2(16.7)	1(8.3)	7(58.3)	0	2(16.7)	12	30.443**
	직장인	빈도(%)	28(21.9)	28(21.9)	55(43.0)	11(8.6)	6(4.7)	128	
	자영업자	빈도(%)	21(20.8)	14(13.9)	43(42.6)	17(16.8)	6(5.9)	101	
	주부	빈도(%)	10(7.1)	27(19.3)	79(56.4)	15(10.7)	9(6.4)	140	
	기타	빈도(%)	9(11.3)	14(17.5)	36(45.0)	11(13.8)	10(12.5)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	8(11.9)	15(22.4)	30(44.8)	8(11.9)	6(9.0)	67	29.008
	승용차	빈도(%)	32(14.5)	42(19.1)	103(46.8)	26(11.8)	17(7.7)	220	
	화물차	빈도(%)	4(20.0)	6(30.0)	6(30.0)	2(10.0)	2(10.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	오토바이	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	2(25.0)	3(37.5)	1(12.5)	8	
	자전거	빈도(%)	5(19.2)	2(7.7)	17(65.4)	0	2(7.7)	26	
	기타	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	없음	빈도(%)	20(16.9)	18(15.3)	61(51.7)	14(11.9)	5(4.2)	118	
총합			70	84	220	54	33	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 생태교통 조성을 위한 가장 필요한 정책 (거주자)

구분			보행 및 자전거 이용 환경 개선	친환경 차량 인프라 확충	PM 이용 환경 조성	편리한 대중교통 이용 환경 조성	기타	총합	x^2
연령대	20대	빈도(%)	17(37.8)	6(13.3)	1(2.2)	19(42.2)	2(4.4)	45	35.290**
	30대	빈도(%)	13(23.2)	13(23.2)	1(1.8)	23(41.1)	6(10.7)	56	
	40대	빈도(%)	8(18.6)	6(14.0)	1(2.3)	23(53.5)	5(11.6)	43	
	50대	빈도(%)	16(16.3)	19(19.4)	0	52(53.1)	11(11.2)	98	
	60대 이상	빈도(%)	71(32.4)	19(8.7)	0	117(53.4)	12(5.5)	219	
성별	남성	빈도(%)	59(31.2)	25(13.2)	1(0.5)	85(45.0)	19(10.1)	189	6.283
	여성	빈도(%)	66(24.3)	38(14.0)	2(0.7)	149(54.8)	17(6.3)	272	
주택 종류	아파트	빈도(%)	6(50.0)	1(8.3)	1(8.3)	3(25.0)	1(8.3)	12	43.451***
	연립주택	빈도(%)	10(14.5)	10(14.5)	0	43(62.3)	6(8.7)	69	
	다세대/다가구주택	빈도(%)	30(34.5)	16(18.4)	1(1.1)	31(35.6)	9(10.3)	87	
	단독주택	빈도(%)	79(28.8)	34(12.4)	1(0.4)	140(51.1)	20(7.3)	274	
	오피스텔	빈도(%)	0	1(16.7)	0	5(83.3)	0	6	
	기타	빈도(%)	0	1(7.7)	0	12(92.3)	0	13	
거주유형	자가	빈도(%)	81(26.9)	35(11.6)	1(0.3)	158(52.5)	26(8.6)	301	16.238
	전세	빈도(%)	28(33.3)	15(17.9)	2(2.4)	34(40.5)	5(6.0)	84	
	월세	빈도(%)	15(25.0)	11(18.3)	0	30(50.0)	4(6.7)	60	
	기타	빈도(%)	1(6.3)	2(12.5)	0	12(75.0)	1(6.3)	16	
직업	학생	빈도(%)	4(33.3)	2(16.7)	0	5(41.7)	1(8.3)	12	29.232**
	직장인	빈도(%)	41(32.0)	17(13.3)	3(2.3)	60(46.9)	7(5.5)	128	
	자영업자	빈도(%)	19(18.8)	18(17.8)	0	53(52.5)	11(10.9)	101	
	주부	빈도(%)	29(20.7)	21(15.0)	0	81(57.9)	9(6.4)	140	
	기타	빈도(%)	32(40.0)	5(6.3)	0	35(43.8)	8(10.0)	80	
차량 및 이륜차	승합차	빈도(%)	20(29.9)	10(14.9)	0	30(44.8)	7(10.4)	67	31.598
	승용차	빈도(%)	58(26.4)	33(15.0)	1(0.5)	111(50.5)	17(7.7)	220	
	화물차	빈도(%)	7(35.0)	2(10.0)	0	7(35.0)	4(20.0)	20	
	개인택시	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	오토바이	빈도(%)	3(37.5)	2(25.0)	0	2(25.0)	1(12.5)	8	
	자전거	빈도(%)	14(53.8)	0	0	12(46.2)	0	26	
	기타	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	없음	빈도(%)	23(19.5)	16(13.6)	2(1.7)	70(59.3)	7(5.9)	118	
총합			125	63	3	234	36	461	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

2. 방문객 일반특성에 따른 교차분석

(1) 생태교통 인지도 및 인식 분석

□ 생태교통 용어에 대해 잘 알고 있다 (방문객)

구분			전혀 들어본 적이 없다	들어봤으나 잘 모른다	잘 알고 있다	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	12(66.7)	4(22.2)	2(11.1)	18	7.586**
	20대	빈도(%)	41(38.3)	59(55.1)	7(6.5)	107	
	30대	빈도(%)	38(38.0)	49(49.0)	13(13.0)	100	
	40대	빈도(%)	18(27.3)	38(57.6)	10(15.2)	66	
	50대	빈도(%)	11(16.9)	40(61.5)	14(21.5)	65	
	60대 이상	빈도(%)	13(11.4)	57(50.0)	44(38.6)	114	
성별	남성	빈도(%)	66(33.5)	103(52.3)	28(14.2)	197	70.689***
	여성	빈도(%)	67(24.5)	144(52.7)	62(22.7)	273	
직업	학생	빈도(%)	32(45.7)	36(51.4)	2(2.9)	70	53.110***
	직장인	빈도(%)	63(32.8)	105(54.7)	24(12.5)	192	
	자영업자	빈도(%)	5(9.6)	30(57.7)	17(32.7)	52	
	주부	빈도(%)	17(17.0)	48(48.0)	35(35.0)	100	
	기타	빈도(%)	16(28.6)	28(50.0)	12(21.4)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	4(12.5)	16(50.0)	12(37.5)	32	37.345***
	여가	빈도(%)	67(32.8)	120(58.8)	17(8.3)	204	
	문화	빈도(%)	20(22.2)	44(48.9)	26(28.9)	90	
	업무	빈도(%)	22(27.8)	35(44.3)	22(27.8)	79	
	산책	빈도(%)	15(35.7)	21(50.0)	6(14.3)	42	
	기타	빈도(%)	5(21.7)	11(47.8)	7(30.4)	23	
체류 소요 시간	1시간 이내	빈도(%)	9(31.0)	18(62.1)	2(6.9)	29	25.242***
	1-2시간	빈도(%)	32(41.0)	36(46.2)	10(12.8)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	56(26.5)	115(54.5)	40(19.0)	211	
	반일	빈도(%)	22(22.9)	56(58.3)	18(18.8)	96	
	종일	빈도(%)	12(25.0)	17(35.4)	19(39.6)	48	
	기타	빈도(%)	2(25.0)	5(62.5)	1(12.5)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	13(14.1)	46(50.0)	33(35.9)	92	99.222***
	월1-2회	빈도(%)	31(19.5)	107(67.3)	21(13.2)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	40(40.0)	55(55.0)	5(5.0)	100	
	매일	빈도(%)	18(26.5)	22(32.4)	28(41.2)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	31(60.8)	17(33.3)	3(5.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	52(25.1)	124(59.9)	31(15.0)	207	41.470***
	대중교통	빈도(%)	64(33.0)	100(51.5)	30(15.5)	194	
	도보	빈도(%)	11(20.0)	18(32.7)	26(47.3)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	3(33.3)	3(33.3)	3(33.3)	9	
	오토바이	빈도(%)	1(100.0)	0	0	1	
	기타	빈도(%)	2(50.0)	2(50.0)	0	4	
총합			133	247	90	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 생태교통 정책이 차보다 사람이 중요하다는 인식 높이는데 도움이 되었다 (방문객)

구분			전혀 도움 안 됨	도움 안 됨	조금 도움 안 됨	보통	조금 도움 됨	도움 됨	매우 많이 도움 됨	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	2(11.1)	1(5.6)	0	9(50.0)	2(11.1)	3(16.7)	1(5.6)	18	55.661***
	20대	빈도(%)	3(2.8)	6(5.6)	12(11.2)	56(52.3)	17(15.9)	7(6.5)	6(5.6)	107	
	30대	빈도(%)	8(8.0)	9(9.0)	14(14.0)	47(47.0)	10(10.0)	5(5.0)	7(7.0)	100	
	40대	빈도(%)	5(7.6)	8(12.1)	8(12.1)	29(43.9)	6(9.1)	5(7.6)	5(7.6)	66	
	50대	빈도(%)	5(7.7)	3(4.6)	5(7.7)	21(32.3)	7(10.8)	13(20.0)	11(16.9)	65	
	60대 이상	빈도(%)	11(9.6)	2(1.8)	4(3.5)	56(49.1)	11(9.6)	9(7.9)	21(18.4)	114	
성별	남성	빈도(%)	12(6.1)	13(6.6)	22(11.2)	89(45.2)	20(10.2)	21(10.7)	20(10.2)	197	3.990
	여성	빈도(%)	22(8.1)	16(5.9)	21(7.7)	129(47.3)	33(12.1)	21(7.7)	31(11.4)	273	
직업	학생	빈도(%)	3(4.3)	3(4.3)	6(8.6)	38(54.3)	9(12.9)	8(11.4)	3(4.3)	70	46.019***
	직장인	빈도(%)	13(6.8)	17(8.9)	19(9.9)	92(47.9)	23(12.0)	13(6.8)	15(7.8)	192	
	자영업자	빈도(%)	0	3(5.8)	5(9.6)	22(42.3)	8(15.4)	6(11.5)	8(15.4)	52	
	주부	빈도(%)	12(12.0)	5(5.0)	3(3.0)	40(40.0)	12(12.0)	8(8.0)	20(20.0)	100	
	기타	빈도(%)	6(10.7)	1(1.8)	10(17.9)	26(46.4)	1(1.8)	7(12.5)	5(8.9)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	1(3.1)	0	4(12.5)	15(46.9)	4(12.5)	3(9.4)	5(15.6)	32	29.893
	여가	빈도(%)	13(6.4)	16(7.8)	21(10.3)	100(49.0)	25(12.3)	13(6.4)	16(7.8)	204	
	문화	빈도(%)	11(12.2)	6(6.7)	3(3.3)	40(44.4)	10(11.1)	9(10.0)	11(12.2)	90	
	업무	빈도(%)	2(2.5)	4(5.1)	10(12.7)	33(41.8)	10(12.7)	11(13.9)	9(11.4)	79	
	산책	빈도(%)	3(7.1)	2(4.8)	4(9.5)	20(47.6)	3(7.1)	3(7.1)	7(16.7)	42	
	기타	빈도(%)	4(17.4)	1(4.3)	1(4.3)	10(43.5)	1(4.3)	3(13.0)	3(13.0)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	1(3.4)	0	2(6.9)	17(58.6)	4(13.8)	1(3.4)	4(13.8)	29	39.854
	1-2시간	빈도(%)	11(14.1)	4(5.1)	4(5.1)	34(43.6)	4(5.1)	12(15.4)	9(11.5)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	12(5.7)	14(6.6)	21(10.0)	98(46.4)	28(13.3)	17(8.1)	21(10.0)	211	
	반일	빈도(%)	4(4.2)	7(7.3)	11(11.5)	52(54.2)	11(11.5)	4(4.2)	7(7.3)	96	
	종일	빈도(%)	5(10.4)	3(6.3)	4(8.3)	13(27.1)	6(12.5)	8(16.7)	9(18.8)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	1(12.5)	4(50.0)	0	0	1(12.5)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	12(13.0)	4(4.3)	8(8.7)	32(34.8)	7(7.6)	7(7.6)	22(23.9)	92	55.292***
	월1-2회	빈도(%)	5(3.1)	8(5.0)	14(8.8)	87(54.7)	19(11.9)	14(8.8)	12(7.5)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	9(9.0)	8(8.0)	10(10.0)	47(47.0)	12(12.0)	12(12.0)	2(2.0)	100	
	매일	빈도(%)	1(1.5)	4(5.9)	7(10.3)	27(39.7)	12(17.6)	6(8.8)	11(16.2)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	7(13.7)	5(9.8)	4(7.8)	25(49.0)	3(5.9)	3(5.9)	4(7.8)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	14(6.8)	13(6.3)	25(12.1)	101(48.8)	21(10.1)	16(7.7)	17(8.2)	207	27.315
	대중교통	빈도(%)	16(8.2)	13(6.7)	13(6.7)	85(43.8)	26(13.4)	19(9.8)	22(11.3)	194	
	도보	빈도(%)	2(3.6)	2(3.6)	3(5.5)	23(41.8)	6(10.9)	7(12.7)	12(21.8)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	1(11.1)	1(11.1)	2(22.2)	5(55.6)	0	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	1(25.0)	0	0	3(75.0)	0	0	0	4	
총합			34	29	79	218	53	42	51	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 생태교통 정책이 보행·자전거·대중교통 이용 활성화에 도움이 되었다 (방문객)

구분			전혀 도움 안 됨	도움 안 됨	조금 도움 안 됨	보통	조금 도움 됨	도움 됨	매우 많이 도움 됨	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	1(5.6)	3(16.7)	5(27.8)	3(16.7)	4(22.2)	2(11.1)	18	66.684***
	20대	빈도(%)	2(1.9)	8(7.5)	8(7.5)	53(49.5)	18(16.8)	11(10.3)	7(6.5)	107	
	30대	빈도(%)	9(9.0)	11(11.0)	11(11.0)	47(47.0)	11(11.0)	6(6.0)	5(5.0)	100	
	40대	빈도(%)	5(7.6)	10(15.2)	8(12.1)	25(37.9)	6(9.1)	7(10.6)	5(7.6)	66	
	50대	빈도(%)	6(9.2)	1(1.5)	4(6.2)	26(40.0)	4(6.2)	15(23.1)	9(13.8)	65	
	60대 이상	빈도(%)	10(8.8)	4(3.5)	5(4.4)	55(48.2)	11(9.6)	6(5.3)	23(20.2)	114	
성별	남성	빈도(%)	13(6.6)	14(7.1)	20(10.2)	87(44.2)	22(11.2)	22(11.2)	19(9.6)	197	2.158
	여성	빈도(%)	19(7.0)	21(7.7)	19(7.0)	124(45.4)	31(11.4)	27(9.9)	32(11.7)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	4(5.7)	9(12.9)	31(44.3)	11(15.7)	9(12.9)	5(7.1)	70	37.538**
	직장인	빈도(%)	10(5.2)	16(8.3)	17(8.9)	93(48.4)	23(12.0)	20(10.4)	13(6.8)	192	
	자영업자	빈도(%)	4(7.7)	5(9.6)	3(5.8)	20(38.5)	8(15.4)	5(9.6)	7(13.5)	52	
	주부	빈도(%)	12(12.0)	7(7.0)	2(2.0)	41(41.0)	7(7.0)	11(11.0)	20(20.0)	100	
	기타	빈도(%)	5(8.9)	3(5.4)	8(14.3)	26(46.4)	4(7.1)	4(7.1)	6(10.7)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	3(9.4)	1(3.1)	4(12.5)	12(37.5)	4(12.5)	4(12.5)	4(12.5)	32	36.992
	여가	빈도(%)	12(5.9)	17(8.3)	19(9.3)	98(48.0)	25(12.3)	17(8.3)	16(7.8)	204	
	문화	빈도(%)	6(6.7)	7(7.8)	6(6.7)	43(47.8)	10(11.1)	7(7.8)	11(12.2)	90	
	업무	빈도(%)	3(3.8)	8(10.1)	5(6.3)	34(43.0)	8(10.1)	14(17.7)	7(8.9)	79	
	산책	빈도(%)	3(7.1)	1(2.4)	4(9.5)	17(40.5)	5(11.9)	2(4.8)	10(23.8)	42	
	기타	빈도(%)	5(21.7)	1(4.3)	1(4.3)	7(30.4)	1(4.3)	5(21.7)	3(13.0)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	1(3.4)	3(10.3)	2(6.9)	15(51.7)	3(10.3)	1(3.4)	4(13.8)	29	32.365
	1-2시간	빈도(%)	11(14.1)	4(5.1)	4(5.1)	30(38.5)	9(11.5)	11(14.1)	9(11.5)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	9(4.3)	12(5.7)	19(9.0)	100(47.4)	28(13.3)	20(9.5)	23(10.9)	211	
	반일	빈도(%)	5(5.2)	10(10.4)	9(9.4)	49(51.0)	8(8.3)	9(9.4)	6(6.3)	96	
	종일	빈도(%)	5(10.4)	5(10.4)	4(8.3)	13(27.1)	5(10.4)	8(16.7)	8(16.7)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	1(12.5)	4(50.0)	0	0	1(12.5)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	10(10.9)	4(4.3)	8(8.7)	34(37.0)	10(10.9)	5(5.4)	21(22.8)	92	36.755**
	월1-2회	빈도(%)	8(5.0)	11(6.9)	13(8.2)	75(47.2)	19(11.9)	18(11.3)	15(9.4)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	6(6.0)	11(11.0)	10(10.0)	48(48.0)	10(10.0)	12(12.0)	3(3.0)	100	
	매일	빈도(%)	4(5.9)	7(10.3)	4(5.9)	26(38.2)	9(13.2)	8(11.8)	10(14.7)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	4(7.8)	2(3.9)	4(7.8)	28(54.9)	5(9.8)	6(11.8)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	17(8.2)	19(9.2)	22(10.6)	97(46.9)	16(7.7)	21(10.1)	15(7.2)	207	52.157***
	대중교통	빈도(%)	10(5.2)	13(6.7)	13(6.7)	87(44.8)	28(14.4)	23(11.9)	20(10.3)	194	
	도보	빈도(%)	3(5.5)	1(1.8)	2(3.6)	21(38.2)	9(16.4)	4(7.3)	15(27.3)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	0	2(22.2)	2(22.2)	3(33.3)	0	1(11.1)	1(11.1)	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	2(50.0)	0	0	2(50.0)	0	0	0	4	
총합			32	35	39	211	53	49	51	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

(2) 생태교통 마을 환경 만족도

□ 보행 환경 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	1(5.6)	1(5.6)	3(16.7)	6(33.3)	3(16.7)	4(22.2)	18	75.321***
	20대	빈도(%)	2(1.9)	7(6.5)	7(6.5)	28(26.2)	19(17.8)	38(35.5)	6(5.6)	107	
	30대	빈도(%)	8(8.0)	7(7.0)	19(19.0)	26(26.0)	24(24.0)	12(12.0)	4(4.0)	100	
	40대	빈도(%)	2(3.0)	10(15.2)	16(24.2)	14(21.2)	10(15.2)	12(18.2)	2(3.0)	66	
	50대	빈도(%)	3(4.6)	6(9.2)	9(13.8)	22(33.8)	10(15.4)	12(18.5)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	4(3.5)	11(9.6)	17(14.9)	49(43.0)	19(16.7)	8(7.0)	6(5.3)	114	
성별	남성	빈도(%)	9(4.6)	17(8.6)	30(15.2)	53(26.9)	35(17.8)	40(20.3)	13(6.6)	197	3.7
	여성	빈도(%)	10(3.7)	25(9.2)	39(14.3)	89(32.6)	53(19.4)	45(16.5)	12(4.4)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	3(4.3)	4(5.7)	20(28.6)	15(21.4)	20(28.6)	7(10.0)	70	45.698***
	직장인	빈도(%)	7(3.6)	17(8.9)	26(13.5)	51(26.6)	41(21.4)	43(22.4)	7(3.6)	192	
	자영업자	빈도(%)	3(5.8)	1(1.9)	12(23.1)	17(32.7)	5(9.6)	10(19.2)	4(7.7)	52	
	주부	빈도(%)	6(6.0)	15(15.0)	17(17.0)	32(32.0)	19(19.0)	7(7.0)	4(4.0)	100	
	기타	빈도(%)	2(3.6)	6(10.7)	10(17.9)	22(39.3)	8(14.3)	5(8.9)	3(5.4)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	1(3.1)	4(12.5)	4(12.5)	8(25.0)	9(28.1)	5(15.6)	1(3.1)	32	34.095
	여가	빈도(%)	10(4.9)	15(7.4)	34(16.7)	55(27.0)	43(21.1)	38(18.6)	9(4.4)	204	
	문화	빈도(%)	4(4.4)	8(8.9)	9(10.0)	27(30.0)	23(25.6)	15(16.7)	4(4.4)	90	
	업무	빈도(%)	2(2.5)	9(11.4)	12(15.2)	25(31.6)	6(7.6)	19(24.1)	6(7.6)	79	
	산책	빈도(%)	0	4(9.5)	7(16.7)	16(38.1)	6(14.3)	4(9.5)	5(11.9)	42	
	기타	빈도(%)	2(8.7)	2(8.7)	3(13.0)	11(47.8)	1(4.3)	4(17.4)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	2(6.9)	2(6.9)	11(37.9)	7(24.1)	5(17.2)	2(6.9)	29	26.983
	1-2시간	빈도(%)	3(3.8)	8(10.3)	9(11.5)	23(29.5)	13(16.7)	17(21.8)	5(6.4)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	7(3.3)	16(7.6)	36(17.1)	73(34.6)	38(18.0)	33(15.6)	8(3.8)	211	
	반일	빈도(%)	6(6.3)	9(9.4)	11(11.5)	19(19.8)	24(25.0)	21(21.9)	6(6.3)	96	
	종일	빈도(%)	2(4.2)	6(12.5)	10(20.8)	12(25.0)	6(12.5)	8(16.7)	4(8.3)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	1(12.5)	4(50.0)	0	1(12.5)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	4(4.3)	9(9.8)	15(16.3)	26(28.3)	18(19.6)	10(10.9)	10(10.9)	92	41.022**
	월1-2회	빈도(%)	7(4.4)	13(8.2)	23(14.5)	48(30.2)	35(22.0)	26(16.4)	7(4.4)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	1(1.0)	7(7.0)	13(13.0)	35(35.0)	23(23.0)	19(19.0)	2(2.0)	100	
	매일	빈도(%)	2(2.9)	10(14.7)	14(20.6)	17(25.0)	7(10.3)	13(19.1)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	5(9.8)	3(5.9)	4(7.8)	16(31.4)	5(9.8)	17(33.3)	1(2.0)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	11(5.3)	22(10.6)	34(16.4)	59(28.5)	35(16.9)	38(18.4)	8(3.9)	207	31.473
	대중교통	빈도(%)	5(2.6)	13(6.7)	23(11.9)	62(32.0)	43(22.2)	35(18.0)	13(6.7)	194	
	도보	빈도(%)	1(1.8)	6(10.9)	10(18.2)	15(27.3)	8(14.5)	11(20.0)	4(7.3)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	1(11.1)	1(11.1)	3(33.3)	2(22.2)	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	0	3(75.0)	0	1(25.0)	0	4	
총합			19	42	69	142	88	85	25	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 보행동선정보 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	2(11.1)	3(16.7)	3(16.7)	2(11.1)	5(27.8)	3(16.7)	18	79.736***
	20대	빈도(%)	2(1.9)	4(3.7)	11(10.3)	20(18.7)	23(21.5)	42(39.3)	5(4.7)	107	
	30대	빈도(%)	6(6.0)	5(5.0)	15(15.0)	28(28.0)	28(28.0)	16(16.0)	2(2.0)	100	
	40대	빈도(%)	2(3.0)	8(12.1)	9(13.6)	21(31.8)	12(18.2)	11(16.7)	3(4.5)	66	
	50대	빈도(%)	3(4.6)	4(6.2)	3(4.6)	25(38.5)	12(18.5)	13(20.0)	5(7.7)	65	
	60대 이상	빈도(%)	1(0.9)	7(6.1)	22(19.3)	52(45.6)	20(17.5)	7(6.1)	5(4.4)	114	
성별	남성	빈도(%)	7(3.6)	10(5.1)	32(16.2)	49(24.9)	43(21.8)	43(21.8)	13(6.6)	197	11.127*
	여성	빈도(%)	7(2.6)	20(7.3)	31(11.4)	100(36.6)	54(19.8)	51(18.7)	10(3.7)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	3(4.3)	7(10.0)	12(17.1)	16(22.9)	26(37.1)	5(7.1)	70	53.921***
	직장인	빈도(%)	6(3.1)	8(4.2)	26(13.5)	50(26.0)	48(25.0)	46(24.0)	8(4.2)	192	
	자영업자	빈도(%)	0	4(7.7)	9(17.3)	20(38.5)	11(21.2)	4(7.7)	4(7.7)	52	
	주부	빈도(%)	5(5.0)	11(11.0)	14(14.0)	43(43.0)	15(15.0)	9(9.0)	3(3.0)	100	
	기타	빈도(%)	2(3.6)	4(7.1)	7(12.5)	24(42.9)	7(12.5)	9(16.1)	3(5.4)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	1(3.1)	4(12.5)	7(21.9)	7(21.9)	8(25.0)	4(12.5)	1(3.1)	32	34.371
	여가	빈도(%)	10(4.9)	13(6.4)	27(13.2)	57(27.9)	43(21.1)	46(22.5)	8(3.9)	204	
	문화	빈도(%)	3(3.3)	6(6.7)	7(7.8)	29(32.2)	21(23.3)	18(20.0)	6(6.7)	90	
	업무	빈도(%)	0	2(2.5)	13(16.5)	29(36.7)	12(15.2)	18(22.8)	5(6.3)	79	
	산책	빈도(%)	0	2(4.8)	7(16.7)	14(33.3)	9(21.4)	7(16.7)	3(7.1)	42	
	기타	빈도(%)	0	3(13.0)	2(8.7)	13(56.5)	4(17.4)	1(4.3)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	2(6.9)	3(10.3)	6(20.7)	10(34.5)	6(20.7)	2(6.9)	29	40.004
	1-2시간	빈도(%)	1(1.3)	6(7.7)	5(6.4)	35(44.9)	10(12.8)	15(19.2)	6(7.7)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	7(3.3)	15(7.1)	33(15.6)	68(32.2)	46(21.8)	34(16.1)	8(3.8)	211	
	반일	빈도(%)	6(6.3)	4(4.2)	13(13.5)	20(20.8)	22(22.9)	27(28.1)	4(4.2)	96	
	종일	빈도(%)	0	2(4.2)	9(18.8)	15(31.3)	8(16.7)	11(22.9)	3(6.3)	48	
	기타	빈도(%)	0	1(12.5)	0	5(62.5)	1(12.5)	1(12.5)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	3(3.3)	8(8.7)	11(12.0)	32(34.8)	18(19.6)	11(12.0)	9(9.8)	92	33.386*
	월1-2회	빈도(%)	5(3.1)	10(6.3)	25(15.7)	51(32.1)	32(20.1)	29(18.2)	7(4.4)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	2(2.0)	5(5.0)	14(14.0)	33(33.0)	23(23.0)	20(20.0)	3(3.0)	100	
	매일	빈도(%)	0	4(5.9)	11(16.2)	22(32.4)	15(22.1)	14(20.6)	2(2.9)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	4(7.8)	3(5.9)	2(3.9)	11(21.6)	9(17.6)	20(39.2)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	6(2.9)	19(9.2)	36(17.4)	56(27.1)	48(23.2)	33(15.9)	9(4.3)	207	50.466**
	대중교통	빈도(%)	6(3.1)	6(3.1)	19(9.8)	64(33.0)	40(20.6)	50(25.8)	9(4.6)	194	
	도보	빈도(%)	0	5(9.1)	7(12.7)	21(38.2)	8(14.5)	10(18.2)	4(7.3)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	0	0	5(55.6)	1(11.1)	0	1(11.1)	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	0	3(75.0)	0	1(25.0)	0	4	
총합			14	30	63	149	97	94	23	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 자전거 이용환경 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	1(5.6)	2(11.1)	3(16.7)	1(5.6)	5(27.8)	4(22.2)	2(11.1)	18	75.369***
	20대	빈도(%)	4(3.7)	7(6.5)	9(8.4)	25(23.4)	32(29.9)	23(21.5)	7(6.5)	107	
	30대	빈도(%)	15(15.0)	7(7.0)	17(17.0)	28(28.0)	17(17.0)	14(14.0)	2(2.0)	100	
	40대	빈도(%)	6(9.1)	13(19.7)	10(15.2)	22(33.3)	4(6.1)	10(15.2)	1(1.5)	66	
	50대	빈도(%)	4(6.2)	7(10.8)	14(21.5)	18(27.7)	15(23.1)	4(6.2)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	3(2.6)	14(12.3)	30(26.3)	37(32.5)	22(19.3)	5(4.4)	3(2.6)	114	
성별	남성	빈도(%)	16(8.1)	15(7.6)	33(16.8)	49(24.9)	40(20.3)	31(15.7)	13(6.6)	197	13.890**
	여성	빈도(%)	17(6.2)	35(12.8)	50(18.3)	82(30.0)	55(20.1)	29(10.6)	5(1.8)	273	
직업	학생	빈도(%)	2(2.9)	4(5.7)	8(11.4)	17(24.3)	22(31.4)	12(17.1)	5(7.1)	70	36.359*
	직장인	빈도(%)	17(8.9)	18(9.4)	33(17.2)	47(24.5)	39(20.3)	32(16.7)	6(3.1)	192	
	자영업자	빈도(%)	5(9.6)	6(11.5)	6(11.5)	17(32.7)	10(19.2)	5(9.6)	3(5.8)	52	
	주부	빈도(%)	6(6.0)	16(16.0)	23(23.0)	34(34.0)	15(15.0)	5(5.0)	1(1.0)	100	
	기타	빈도(%)	3(5.4)	6(10.7)	13(23.2)	16(28.6)	9(16.1)	6(10.7)	3(5.4)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	3(9.4)	5(15.6)	6(18.8)	5(15.6)	7(21.9)	5(15.6)	1(3.1)	32	23.805
	여가	빈도(%)	14(6.9)	17(8.3)	32(15.7)	65(31.9)	47(23.0)	23(11.3)	6(2.9)	204	
	문화	빈도(%)	5(5.6)	11(12.2)	22(24.4)	20(22.2)	18(20.0)	11(12.2)	3(3.3)	90	
	업무	빈도(%)	6(7.6)	9(11.4)	11(13.9)	21(26.6)	15(19.0)	11(13.9)	6(7.6)	79	
	산책	빈도(%)	4(9.5)	3(7.1)	7(16.7)	13(31.0)	5(11.9)	8(19.0)	2(4.8)	42	
	기타	빈도(%)	1(4.3)	5(21.7)	5(21.7)	7(30.4)	3(13.0)	2(8.7)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	3(10.3)	3(10.3)	7(24.1)	7(24.1)	7(24.1)	2(6.9)	29	43.756*
	1-2시간	빈도(%)	2(2.6)	15(19.2)	10(12.8)	24(30.8)	13(16.7)	9(11.5)	5(6.4)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	15(7.1)	18(8.5)	48(22.7)	61(28.9)	40(19.0)	24(11.4)	5(2.4)	211	
	반일	빈도(%)	8(8.3)	8(8.3)	12(12.5)	25(26.0)	29(30.2)	12(12.5)	2(2.1)	96	
	종일	빈도(%)	7(14.6)	5(10.4)	7(14.6)	12(25.0)	6(12.5)	7(14.6)	4(8.3)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	3(37.5)	2(25.0)	0	1(12.5)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	8(8.7)	8(8.7)	24(26.1)	25(27.2)	13(14.1)	8(8.7)	6(6.5)	92	28.980
	월1-2회	빈도(%)	12(7.5)	18(11.3)	25(15.7)	43(27.0)	37(23.3)	20(12.6)	4(2.5)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	4(4.0)	10(10.0)	20(20.0)	31(31.0)	23(23.0)	11(11.0)	1(1.0)	100	
	매일	빈도(%)	5(7.4)	11(16.2)	10(14.7)	17(25.0)	10(14.7)	10(14.7)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	4(7.8)	3(5.9)	4(7.8)	15(29.4)	12(23.5)	11(21.6)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	18(8.7)	27(13.0)	37(17.9)	61(29.5)	34(16.4)	25(12.1)	5(2.4)	207	39.374
	대중교통	빈도(%)	8(4.1)	20(10.3)	37(19.1)	44(22.7)	51(26.3)	24(12.4)	10(5.2)	194	
	도보	빈도(%)	4(7.3)	2(3.6)	6(10.9)	23(41.8)	8(14.5)	9(16.4)	3(5.5)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	3(33.3)	1(11.1)	1(11.1)	2(22.2)	1(11.1)	1(11.1)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	1(25.0)	1(25.0)	1(25.0)	1(25.0)	0	4	
총합			33	50	83	131	95	60	18	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 대중교통 편리성 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	0	4(22.2)	2(11.1)	1(5.6)	6(33.3)	5(27.8)	18	45.023**
	20대	빈도(%)	1(0.9)	5(4.7)	8(7.5)	16(15.0)	23(21.5)	30(28.0)	24(22.4)	107	
	30대	빈도(%)	6(6.0)	2(2.0)	9(9.0)	17(17.0)	12(12.0)	38(38.0)	16(16.0)	100	
	40대	빈도(%)	1(1.5)	3(4.5)	8(12.1)	18(27.3)	11(16.7)	19(28.8)	6(9.1)	66	
	50대	빈도(%)	1(1.5)	2(3.1)	6(9.2)	14(21.5)	11(16.9)	25(38.5)	6(9.2)	65	
	60대 이상	빈도(%)	1(0.9)	6(5.3)	14(12.3)	32(28.1)	22(19.3)	30(26.3)	9(7.9)	114	
성별	남성	빈도(%)	5(2.5)	7(3.6)	26(13.2)	37(18.8)	28(14.2)	63(32.0)	31(15.7)	197	5.965
	여성	빈도(%)	5(1.8)	11(4.0)	23(8.4)	62(22.7)	52(19.0)	85(31.1)	35(12.8)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	3(4.3)	7(10.0)	5(7.1)	14(20.0)	23(32.9)	17(24.3)	70	34.700*
	직장인	빈도(%)	4(2.1)	6(3.1)	17(8.9)	37(19.3)	37(19.3)	62(32.3)	29(15.1)	192	
	자영업자	빈도(%)	0	4(7.7)	5(9.6)	13(25.0)	10(19.2)	14(26.9)	6(11.5)	52	
	주부	빈도(%)	3(3.0)	3(3.0)	9(9.0)	30(30.0)	15(15.0)	31(31.0)	9(9.0)	100	
	기타	빈도(%)	2(3.6)	2(3.6)	11(19.6)	14(25.0)	4(7.1)	18(32.1)	5(8.9)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	0	1(3.1)	3(9.4)	6(18.8)	3(9.4)	16(50.0)	3(9.4)	32	26.055
	여가	빈도(%)	5(2.5)	5(2.5)	19(9.3)	39(19.1)	40(19.6)	65(31.9)	31(15.2)	204	
	문화	빈도(%)	3(3.3)	4(4.4)	11(12.2)	16(17.8)	14(15.6)	29(32.2)	13(14.4)	90	
	업무	빈도(%)	0	3(3.8)	10(12.7)	20(25.3)	14(17.7)	20(25.3)	12(15.2)	79	
	산책	빈도(%)	1(2.4)	2(4.8)	4(9.5)	14(33.3)	5(11.9)	10(23.8)	6(14.3)	42	
	기타	빈도(%)	1(4.3)	3(13.0)	2(8.7)	4(17.4)	4(17.4)	8(34.8)	1(4.3)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	1(3.4)	7(24.1)	3(10.3)	5(17.2)	9(31.0)	4(13.8)	29	34.331
	1-2시간	빈도(%)	1(1.3)	1(1.3)	7(9.0)	18(23.1)	18(23.1)	24(30.8)	9(11.5)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	3(1.4)	10(4.7)	21(10.0)	49(23.2)	34(16.1)	66(31.3)	28(13.3)	211	
	반일	빈도(%)	4(4.2)	2(2.1)	12(12.5)	14(14.6)	16(16.7)	32(33.3)	16(16.7)	96	
	종일	빈도(%)	1(2.1)	3(6.3)	2(4.2)	11(22.9)	7(14.6)	15(31.3)	9(18.8)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	0	4(50.0)	0	2(25.0)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	2(2.2)	3(3.3)	8(8.7)	20(21.7)	12(13.0)	31(33.7)	16(17.4)	92	42.231**
	월1-2회	빈도(%)	2(1.3)	4(2.5)	14(8.8)	36(22.6)	32(20.1)	46(28.9)	25(15.7)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	1(1.0)	2(2.0)	9(9.0)	20(20.0)	23(23.0)	35(35.0)	10(10.0)	100	
	매일	빈도(%)	0	7(10.3)	9(13.2)	15(22.1)	9(13.2)	18(26.5)	10(14.7)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	5(9.8)	2(3.9)	9(17.6)	8(15.7)	4(7.8)	18(35.3)	5(9.8)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	6(2.9)	6(2.9)	24(11.6)	51(24.6)	27(13.0)	64(30.9)	29(14.0)	207	62.111***
	대중교통	빈도(%)	2(1.0)	5(2.6)	17(8.8)	30(15.5)	44(22.7)	67(34.5)	29(14.9)	194	
	도보	빈도(%)	0	5(9.1)	6(10.9)	14(25.5)	7(12.7)	16(29.1)	7(12.7)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	2(22.2)	0	2(22.2)	2(22.2)	0	1(11.1)	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	1(25.0)	2(50.0)	0	1(25.0)	0	4	
총합			10	18	49	99	80	148	66	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 대중교통 이용 정보 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	0	3(16.7)	4(22.2)	2(11.1)	6(33.3)	3(16.7)	18	52.749***
	20대	빈도(%)	1(0.9)	1(0.9)	1(0.9)	26(24.3)	15(14.0)	37(34.6)	26(24.3)	107	
	30대	빈도(%)	6(6.0)	2(2.0)	9(9.0)	23(23.0)	6(6.0)	35(35.0)	19(19.0)	100	
	40대	빈도(%)	3(4.5)	2(3.0)	6(9.1)	18(27.3)	13(19.7)	18(27.3)	6(9.1)	66	
	50대	빈도(%)	1(1.5)	3(4.6)	9(13.8)	12(18.5)	12(18.5)	23(35.4)	5(7.7)	65	
	60대 이상	빈도(%)	0	4(3.5)	12(10.5)	36(31.6)	21(18.4)	29(25.4)	12(10.5)	114	
성별	남성	빈도(%)	6(3.0)	5(2.5)	24(12.2)	43(21.8)	26(13.2)	59(29.9)	34(17.3)	197	9.532
	여성	빈도(%)	5(1.8)	7(2.6)	16(5.9)	76(27.8)	43(15.8)	89(32.6)	37(13.6)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	1(1.4)	3(4.3)	14(20.0)	9(12.9)	27(38.6)	15(21.4)	70	24.736
	직장인	빈도(%)	6(3.1)	3(1.6)	13(6.8)	48(25.0)	30(15.6)	61(31.8)	31(16.1)	192	
	자영업자	빈도(%)	0	3(5.8)	6(11.5)	12(23.1)	9(17.3)	14(26.9)	8(15.4)	52	
	주부	빈도(%)	2(2.0)	3(3.0)	8(8.0)	30(30.0)	17(17.0)	29(29.0)	11(11.0)	100	
	기타	빈도(%)	2(3.6)	2(3.6)	10(17.9)	15(26.8)	4(7.1)	17(30.4)	6(10.7)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	2(6.3)	2(6.3)	3(9.4)	7(21.9)	4(12.5)	11(34.4)	3(9.4)	32	32.829
	여가	빈도(%)	5(2.5)	2(1.0)	17(8.3)	51(25.0)	35(17.2)	59(28.9)	35(17.2)	204	
	문화	빈도(%)	3(3.3)	2(2.2)	9(10.0)	20(22.2)	12(13.3)	29(32.2)	15(16.7)	90	
	업무	빈도(%)	0	1(1.3)	6(7.6)	24(30.4)	13(16.5)	24(30.4)	11(13.9)	79	
	산책	빈도(%)	1(2.4)	3(7.1)	2(4.8)	15(35.7)	1(2.4)	16(38.1)	4(9.5)	42	
	기타	빈도(%)	0	2(8.7)	3(13.0)	2(8.7)	4(17.4)	9(39.1)	3(13.0)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	1(3.4)	2(6.9)	7(24.1)	3(10.3)	10(34.5)	6(20.7)	29	43.354*
	1-2시간	빈도(%)	1(1.3)	0	7(9.0)	20(25.6)	20(25.6)	20(25.6)	10(12.8)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	3(1.4)	7(3.3)	20(9.5)	60(28.4)	29(13.7)	69(32.7)	23(10.9)	211	
	반일	빈도(%)	6(6.3)	1(1.0)	6(6.3)	19(19.8)	9(9.4)	30(31.3)	25(26.0)	96	
	종일	빈도(%)	1(2.1)	3(6.3)	3(6.3)	10(20.8)	7(14.6)	17(35.4)	7(14.6)	48	
	기타	빈도(%)	0	0	2(25.0)	3(37.5)	1(12.5)	2(25.0)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	3(3.3)	1(1.1)	9(9.8)	24(26.1)	9(9.8)	29(31.5)	17(18.5)	92	39.294**
	월1-2회	빈도(%)	3(1.9)	3(1.9)	17(10.7)	40(25.2)	25(15.7)	42(26.4)	29(18.2)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	1(1.0)	2(2.0)	7(7.0)	21(21.0)	20(20.0)	39(39.0)	10(10.0)	100	
	매일	빈도(%)	0	6(8.8)	5(7.4)	18(26.5)	10(14.7)	19(27.9)	10(14.7)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	4(7.8)	0	2(3.9)	16(31.4)	5(9.8)	19(37.3)	5(9.8)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	7(3.4)	7(3.4)	21(10.1)	58(28.0)	25(12.1)	55(26.6)	34(16.4)	207	42.475*
	대중교통	빈도(%)	2(1.0)	2(1.0)	12(6.2)	43(22.2)	36(18.6)	69(35.6)	30(15.5)	194	
	도보	빈도(%)	0	3(5.5)	5(9.1)	13(23.6)	7(12.7)	21(38.2)	6(10.9)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	0	1(11.1)	4(44.4)	1(11.1)	1(11.1)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	1(25.0)	1(25.0)	0	1(25.0)	1(25.0)	4	
총합			11	12	40	119	69	148	71	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 도로이용환경 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	2(11.1)	0	5(27.8)	5(27.8)	1(5.6)	4(22.2)	1(5.6)	18	44.886**
	20대	빈도(%)	15(14.0)	8(7.5)	17(15.9)	29(27.1)	12(11.2)	19(17.8)	7(6.5)	107	
	30대	빈도(%)	21(21.0)	18(18.0)	13(13.0)	25(25.0)	11(11.0)	8(8.0)	4(4.0)	100	
	40대	빈도(%)	13(19.7)	11(16.7)	11(16.7)	20(30.3)	6(9.1)	3(4.5)	2(3.0)	66	
	50대	빈도(%)	9(13.8)	5(7.7)	16(24.6)	15(23.1)	8(12.3)	9(13.8)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	12(10.5)	8(7.0)	23(20.2)	46(40.4)	15(13.2)	8(7.0)	2(1.8)	114	
성별	남성	빈도(%)	31(15.7)	21(10.7)	38(19.3)	55(27.9)	16(8.1)	24(12.2)	12(6.1)	197	7.566**
	여성	빈도(%)	41(15.0)	29(10.6)	47(17.2)	85(31.1)	37(13.6)	27(9.9)	7(2.6)	273	
직업	학생	빈도(%)	6(8.6)	4(5.7)	15(21.4)	17(24.3)	6(8.6)	16(22.9)	6(8.6)	70	34.207*
	직장인	빈도(%)	35(18.2)	22(11.5)	32(16.7)	56(29.2)	23(12.0)	19(9.9)	5(2.6)	192	
	자영업자	빈도(%)	10(19.2)	7(13.5)	11(21.2)	12(23.1)	6(11.5)	2(3.8)	4(7.7)	52	
	주부	빈도(%)	14(14.0)	13(13.0)	14(14.0)	34(34.0)	13(13.0)	10(10.0)	2(2.0)	100	
	기타	빈도(%)	7(12.5)	4(7.1)	13(23.2)	21(37.5)	5(8.9)	4(7.1)	2(3.6)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	9(28.1)	4(12.5)	4(12.5)	5(15.6)	4(12.5)	4(12.5)	2(6.3)	32	19.943
	여가	빈도(%)	27(13.2)	23(11.3)	42(20.6)	61(29.9)	18(8.8)	25(12.3)	8(3.9)	204	
	문화	빈도(%)	12(13.3)	6(6.7)	17(18.9)	30(33.3)	14(15.6)	9(10.0)	2(2.2)	90	
	업무	빈도(%)	12(15.2)	9(11.4)	11(13.9)	26(32.9)	8(10.1)	8(10.1)	5(6.3)	79	
	산책	빈도(%)	9(21.4)	5(11.9)	7(16.7)	11(26.2)	5(11.9)	3(7.1)	2(4.8)	42	
	기타	빈도(%)	3(13.0)	3(13.0)	4(17.4)	7(30.4)	4(17.4)	2(8.7)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	3(10.3)	4(13.8)	3(10.3)	8(27.6)	5(17.2)	3(10.3)	3(10.3)	29	32.459
	1-2시간	빈도(%)	9(11.5)	8(10.3)	12(15.4)	28(35.9)	8(10.3)	10(12.8)	3(3.8)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	29(13.7)	22(10.4)	44(20.9)	60(28.4)	27(12.8)	22(10.4)	7(3.3)	211	
	반일	빈도(%)	17(17.7)	9(9.4)	19(19.8)	29(30.2)	10(10.4)	11(11.5)	1(1.0)	96	
	종일	빈도(%)	13(27.1)	4(8.3)	6(12.5)	12(25.0)	3(6.3)	5(10.4)	5(10.4)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	3(37.5)	1(12.5)	3(37.5)	0	0	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	12(13.0)	9(9.8)	16(17.4)	27(29.3)	16(17.4)	7(7.6)	5(5.4)	92	27.640
	월1-2회	빈도(%)	25(15.7)	16(10.1)	27(17.0)	48(30.2)	18(11.3)	16(10.1)	9(5.7)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	13(13.0)	11(11.0)	22(22.0)	30(30.0)	13(13.0)	10(10.0)	1(1.0)	100	
	매일	빈도(%)	14(20.6)	11(16.2)	11(16.2)	17(25.0)	4(5.9)	7(10.3)	4(5.9)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	8(15.7)	3(5.9)	9(17.6)	18(35.3)	2(3.9)	11(21.6)	0	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	41(19.8)	24(11.6)	39(18.8)	55(26.6)	20(9.7)	20(9.7)	8(3.9)	207	20.747
	대중교통	빈도(%)	21(10.8)	19(9.8)	32(16.5)	65(33.5)	26(13.4)	22(11.3)	9(4.6)	194	
	도보	빈도(%)	7(12.7)	5(9.1)	12(21.8)	16(29.1)	6(10.9)	7(12.7)	2(3.6)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	1(11.1)	2(22.2)	2(22.2)	1(11.1)	1(11.1)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	1(25.0)	0	2(50.0)	0	1(25.0)	0	4	
총합			72	50	85	140	53	51	19	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 주차장 이용환경 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	2(11.1)	0	3(16.7)	7(38.9)	4(22.2)	0	2(11.1)	18	45.2664**
	20대	빈도(%)	22(20.6)	18(16.8)	22(20.6)	20(18.7)	9(8.4)	10(9.3)	6(5.6)	107	
	30대	빈도(%)	30(30.0)	17(17.0)	19(19.0)	18(18.0)	4(4.0)	6(6.0)	6(6.0)	100	
	40대	빈도(%)	25(37.9)	11(16.7)	13(19.7)	11(16.7)	3(4.5)	2(3.0)	1(1.5)	66	
	50대	빈도(%)	19(29.2)	13(20.0)	12(18.5)	5(7.7)	9(13.8)	5(7.7)	2(3.1)	65	
	60대 이상	빈도(%)	24(21.1)	31(27.2)	21(18.4)	20(17.5)	10(8.8)	4(3.5)	4(3.5)	114	
성별	남성	빈도(%)	44(22.3)	38(19.3)	35(17.8)	36(18.3)	12(6.1)	18(9.1)	14(7.1)	197	16.338**
	여성	빈도(%)	78(28.6)	52(19.0)	55(20.1)	45(16.5)	27(9.9)	9(3.3)	7(2.6)	273	
직업	학생	빈도(%)	9(12.9)	9(12.9)	13(18.6)	20(28.6)	10(14.3)	2(2.9)	7(10.0)	70	39.061**
	직장인	빈도(%)	54(28.1)	35(18.2)	41(21.4)	30(15.6)	10(5.2)	15(7.8)	7(3.6)	192	
	자영업자	빈도(%)	15(28.8)	10(19.2)	13(25.0)	5(9.6)	4(7.7)	3(5.8)	2(3.8)	52	
	주부	빈도(%)	32(32.0)	18(18.0)	16(16.0)	16(16.0)	11(11.0)	4(4.0)	3(3.0)	100	
	기타	빈도(%)	12(21.4)	18(32.1)	7(12.5)	10(17.9)	4(7.1)	3(5.4)	2(3.6)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	12(37.5)	4(12.5)	4(12.5)	6(18.8)	3(9.4)	1(3.1)	2(6.3)	32	35.922
	여가	빈도(%)	47(23.0)	36(17.6)	50(24.5)	40(19.6)	14(6.9)	9(4.4)	8(3.9)	204	
	문화	빈도(%)	19(21.1)	27(30.0)	16(17.8)	14(15.6)	5(5.6)	5(5.6)	4(4.4)	90	
	업무	빈도(%)	23(29.1)	13(16.5)	10(12.7)	13(16.5)	8(10.1)	9(11.4)	3(3.8)	79	
	산책	빈도(%)	13(31.0)	5(11.9)	6(14.3)	7(16.7)	5(11.9)	2(4.8)	4(9.5)	42	
	기타	빈도(%)	8(34.8)	5(21.7)	4(17.4)	1(4.3)	4(17.4)	1(4.3)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	3(10.3)	4(13.8)	12(41.4)	3(10.3)	2(6.9)	4(13.8)	1(3.4)	29	42.931*
	1-2시간	빈도(%)	20(25.6)	19(24.4)	8(10.3)	16(20.5)	10(12.8)	1(1.3)	4(5.1)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	52(24.6)	43(20.4)	45(21.3)	35(16.6)	14(6.6)	12(5.7)	10(4.7)	211	
	반일	빈도(%)	24(25.0)	17(17.7)	17(17.7)	22(22.9)	8(8.3)	5(5.2)	3(3.1)	96	
	종일	빈도(%)	18(37.5)	7(14.6)	7(14.6)	4(8.3)	5(10.4)	4(8.3)	3(6.3)	48	
	기타	빈도(%)	5(62.5)	0	1(12.5)	1(12.5)	0	1(12.5)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	22(23.9)	31(33.7)	10(10.9)	8(8.7)	9(9.8)	4(4.3)	8(8.7)	92	70.728***
	월1-2회	빈도(%)	39(24.5)	28(17.6)	37(23.3)	32(20.1)	10(6.3)	5(3.1)	8(5.0)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	24(24.0)	15(15.0)	28(28.0)	16(16.0)	14(14.0)	3(3.0)	0	100	
	매일	빈도(%)	24(35.3)	12(17.6)	9(13.2)	8(11.8)	3(4.4)	9(13.2)	3(4.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	13(25.5)	4(7.8)	6(11.8)	17(33.3)	3(5.9)	6(11.8)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	67(32.4)	36(17.4)	41(19.8)	28(13.5)	14(6.8)	13(6.3)	8(3.9)	207	35.649
	대중교통	빈도(%)	37(19.1)	37(19.1)	39(20.1)	44(22.7)	19(9.8)	9(4.6)	9(4.6)	194	
	도보	빈도(%)	14(25.5)	11(20.0)	9(16.4)	9(16.4)	5(9.1)	4(7.3)	3(5.5)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	4(44.4)	2(22.2)	1(11.1)	0	1(11.1)	0	1(11.1)	9	
	오토바이	빈도(%)	0	1(100.0)	0	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	3(75.0)	0	0	0	1(25.0)	0	4	
총합			122	90	90	81	39	27	21	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 지역 내 미관 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	0	2(11.1)	2(11.1)	6(33.3)	6(33.3)	2(11.1)	18	55.115***
	20대	빈도(%)	2(1.9)	3(2.8)	11(10.3)	24(22.4)	19(17.8)	32(29.9)	16(15.0)	107	
	30대	빈도(%)	8(8.0)	5(5.0)	11(11.0)	24(24.0)	19(19.0)	27(27.0)	6(6.0)	100	
	40대	빈도(%)	1(1.5)	6(9.1)	7(10.6)	20(30.3)	6(9.1)	18(27.3)	8(12.1)	66	
	50대	빈도(%)	2(3.1)	1(1.5)	9(13.8)	23(35.4)	14(21.5)	13(20.0)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	3(2.6)	9(7.9)	14(12.3)	47(41.2)	23(20.2)	14(12.3)	4(3.5)	114	
성별	남성	빈도(%)	6(3.0)	10(5.1)	28(14.2)	49(24.9)	38(19.3)	49(24.9)	17(8.6)	197	5.537
	여성	빈도(%)	10(3.7)	14(5.1)	26(9.5)	91(33.3)	49(17.9)	61(22.3)	22(8.1)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	0	8(11.4)	15(21.4)	15(21.4)	21(30.0)	10(14.3)	70	36.449*
	직장인	빈도(%)	6(3.1)	9(4.7)	21(10.9)	51(26.6)	36(18.8)	52(27.1)	17(8.9)	192	
	자영업자	빈도(%)	1(1.9)	1(1.9)	6(11.5)	13(25.0)	13(25.0)	14(26.9)	4(7.7)	52	
	주부	빈도(%)	6(6.0)	10(10.0)	13(13.0)	39(39.0)	13(13.0)	14(14.0)	5(5.0)	100	
	기타	빈도(%)	2(3.6)	4(7.1)	6(10.7)	22(39.3)	10(17.9)	9(16.1)	3(5.4)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	0	1(3.1)	4(12.5)	10(31.3)	3(9.4)	8(25.0)	6(18.8)	32	36.786
	여가	빈도(%)	8(3.9)	9(4.4)	28(13.7)	57(27.9)	36(17.6)	48(23.5)	18(8.8)	204	
	문화	빈도(%)	3(3.3)	9(10.0)	6(6.7)	27(30.0)	21(23.3)	21(23.3)	3(3.3)	90	
	업무	빈도(%)	2(2.5)	2(2.5)	3(3.8)	25(31.6)	14(17.7)	25(31.6)	8(10.1)	79	
	산책	빈도(%)	2(4.8)	2(4.8)	7(16.7)	15(35.7)	8(19.0)	5(11.9)	3(7.1)	42	
	기타	빈도(%)	1(4.3)	1(4.3)	6(26.1)	6(26.1)	5(21.7)	3(13.0)	1(4.3)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	1(3.4)	1(3.4)	2(6.9)	9(31.0)	6(20.7)	9(31.0)	1(3.4)	29	33.976
	1-2시간	빈도(%)	3(3.8)	6(7.7)	6(7.7)	28(35.9)	14(17.9)	16(20.5)	5(6.4)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	4(1.9)	15(7.1)	33(15.6)	64(30.3)	36(17.1)	45(21.3)	14(6.6)	211	
	반일	빈도(%)	5(5.2)	0	7(7.3)	27(28.1)	17(17.7)	27(28.1)	13(13.5)	96	
	종일	빈도(%)	2(4.2)	1(2.1)	5(10.4)	10(20.8)	13(27.1)	11(22.9)	6(12.5)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	1(12.5)	2(25.0)	1(12.5)	2(25.0)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	3(3.3)	11(12.0)	9(9.8)	26(28.3)	13(14.1)	20(21.7)	10(10.9)	92	39.917**
	월1-2회	빈도(%)	5(3.1)	6(3.8)	26(16.4)	51(32.1)	30(18.9)	28(17.6)	13(8.2)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	1(1.0)	4(4.0)	12(12.0)	33(33.0)	20(20.0)	26(26.0)	4(4.0)	100	
	매일	빈도(%)	2(2.9)	2(2.9)	6(8.8)	19(27.9)	14(20.6)	20(29.4)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	5(9.8)	1(2.0)	1(2.0)	11(21.6)	10(19.6)	16(31.4)	7(13.7)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	7(3.4)	10(4.8)	27(13.0)	62(30.0)	35(16.9)	50(24.2)	16(7.7)	207	50.254**
	대중교통	빈도(%)	5(2.6)	10(5.2)	19(9.8)	54(27.8)	36(18.6)	50(25.8)	20(10.3)	194	
	도보	빈도(%)	1(1.8)	4(7.3)	6(10.9)	21(38.2)	13(23.6)	8(14.5)	2(3.6)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	0	1(11.1)	2(22.2)	2(22.2)	1(11.1)	1(11.1)	9	
	오토바이	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	1(25.0)	1(25.0)	1(25.0)	1(25.0)	0	4	
총합			34	29	79	218	53	42	51	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 야간조명시설 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	0	1(5.6)	3(16.7)	2(11.1)	8(44.4)	4(22.2)	18	37.767
	20대	빈도(%)	1(0.9)	2(1.9)	4(3.7)	20(18.7)	20(18.7)	46(43.0)	14(13.1)	107	
	30대	빈도(%)	3(3.0)	3(3.0)	8(8.0)	23(23.0)	15(15.0)	37(37.0)	11(11.0)	100	
	40대	빈도(%)	1(1.5)	4(6.1)	1(1.5)	24(36.4)	10(15.2)	17(25.8)	9(13.6)	66	
	50대	빈도(%)	1(1.5)	1(1.5)	2(3.1)	21(32.3)	17(26.2)	18(27.7)	5(7.7)	65	
	60대 이상	빈도(%)	4(3.5)	2(1.8)	8(7.0)	35(30.7)	26(22.8)	33(28.9)	6(5.3)	114	
성별	남성	빈도(%)	3(1.5)	6(3.0)	12(6.1)	53(26.9)	34(17.3)	64(32.5)	25(12.7)	197	4.033
	여성	빈도(%)	7(2.6)	6(2.2)	12(4.4)	73(26.7)	56(20.5)	95(34.8)	24(8.8)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	0	3(4.3)	13(18.6)	12(17.1)	30(42.9)	11(15.7)	70	39.717**
	직장인	빈도(%)	1(0.5)	4(2.1)	11(5.7)	46(24.0)	35(18.2)	71(37.0)	24(12.5)	192	
	자영업자	빈도(%)	0	3(5.8)	2(3.8)	15(28.8)	11(21.2)	16(30.8)	5(9.6)	52	
	주부	빈도(%)	4(4.0)	4(4.0)	5(5.0)	29(29.0)	26(26.0)	27(27.0)	5(5.0)	100	
	기타	빈도(%)	4(7.1)	1(1.8)	3(5.4)	23(41.1)	6(10.7)	15(26.8)	4(7.1)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	0	1(3.1)	0	10(31.3)	4(12.5)	11(34.4)	6(18.8)	32	29.396
	여가	빈도(%)	4(2.0)	7(3.4)	12(5.9)	56(27.5)	38(18.6)	66(32.4)	21(10.3)	204	
	문화	빈도(%)	2(2.2)	4(4.4)	7(7.8)	23(25.6)	20(22.2)	27(30.0)	7(7.8)	90	
	업무	빈도(%)	1(1.3)	0	1(1.3)	18(22.8)	18(22.8)	32(40.5)	9(11.4)	79	
	산책	빈도(%)	1(2.4)	0	2(4.8)	12(28.6)	8(19.0)	13(31.0)	6(14.3)	42	
	기타	빈도(%)	2(8.7)	0	2(8.7)	7(30.4)	2(8.7)	10(43.5)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	0	0	7(24.1)	8(27.6)	13(44.8)	1(3.4)	29	33.836
	1-2시간	빈도(%)	3(3.8)	5(6.4)	3(3.8)	19(24.4)	14(17.9)	28(35.9)	6(7.7)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	2(0.9)	6(2.8)	12(5.7)	61(28.9)	46(21.8)	60(28.4)	24(11.4)	211	
	반일	빈도(%)	3(3.1)	1(1.0)	6(6.3)	27(28.1)	11(11.5)	38(39.6)	10(10.4)	96	
	종일	빈도(%)	1(2.1)	0	3(6.3)	9(18.8)	10(20.8)	17(35.4)	8(16.7)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	0	0	3(37.5)	1(12.5)	3(37.5)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	1(1.1)	2(2.2)	8(8.7)	26(28.3)	17(18.5)	27(29.3)	11(12.0)	92	25.805
	월1-2회	빈도(%)	4(2.5)	4(2.5)	6(3.8)	45(28.3)	33(20.8)	52(32.7)	15(9.4)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	0	4(4.0)	5(5.0)	29(29.0)	20(20.0)	35(35.0)	7(7.0)	100	
	매일	빈도(%)	1(1.5)	2(2.9)	5(7.4)	13(19.1)	13(19.1)	25(36.8)	9(13.2)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	4(7.8)	0	0	13(25.5)	7(13.7)	20(39.2)	7(13.7)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	4(1.9)	9(4.3)	9(4.3)	65(31.4)	34(16.4)	66(31.9)	20(9.7)	207	53.292***
	대중교통	빈도(%)	3(1.5)	2(1.0)	11(5.7)	44(22.7)	38(19.6)	72(37.1)	24(12.4)	194	
	도보	빈도(%)	0	1(1.8)	4(7.3)	16(29.1)	11(20.0)	18(32.7)	5(9.1)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	0	0	1(11.1)	4(44.4)	2(22.2)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	기타	빈도(%)	1(25.0)	0	0	0	2(50.0)	1(25.0)	0	4	
총합			10	12	24	126	90	159	49	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 쉼터 및 공원 조성 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	0	1(5.6)	2(11.1)	5(27.8)	7(38.9)	3(16.7)	18	54.448***
	20대	빈도(%)	1(0.9)	0	9(8.4)	15(14.0)	19(17.8)	47(43.9)	16(15.0)	107	
	30대	빈도(%)	5(5.0)	3(3.0)	7(7.0)	24(24.0)	17(17.0)	37(37.0)	7(7.0)	100	
	40대	빈도(%)	6(9.1)	3(4.5)	8(12.1)	21(31.8)	7(10.6)	18(27.3)	3(4.5)	66	
	50대	빈도(%)	2(3.1)	2(3.1)	4(6.2)	17(26.2)	15(23.1)	18(27.7)	7(10.8)	65	
	60대 이상	빈도(%)	2(1.8)	5(4.4)	16(14.0)	30(26.3)	29(25.4)	21(18.4)	11(9.6)	114	
성별	남성	빈도(%)	6(3.0)	8(4.1)	21(10.7)	41(20.8)	30(15.2)	66(33.5)	25(12.7)	197	9.594
	여성	빈도(%)	10(3.7)	5(1.8)	24(8.8)	68(24.9)	62(22.7)	82(30.0)	22(8.1)	273	
직업	학생	빈도(%)	0	0	6(8.6)	8(11.4)	14(20.0)	30(42.9)	12(17.1)	70	46.889***
	직장인	빈도(%)	6(3.1)	3(1.6)	12(6.3)	43(22.4)	38(19.8)	73(38.0)	17(8.9)	192	
	자영업자	빈도(%)	2(3.8)	2(3.8)	4(7.7)	14(26.9)	8(15.4)	17(32.7)	5(9.6)	52	
	주부	빈도(%)	6(6.0)	4(4.0)	15(15.0)	27(27.0)	22(22.0)	20(20.0)	6(6.0)	100	
	기타	빈도(%)	2(3.6)	4(7.1)	8(14.3)	17(30.4)	10(17.9)	8(14.3)	7(12.5)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	3(9.4)	0	2(6.3)	9(28.1)	7(21.9)	10(31.3)	1(3.1)	32	31.455
	여가	빈도(%)	6(2.9)	5(2.5)	23(11.3)	52(25.5)	40(19.6)	61(29.9)	17(8.3)	204	
	문화	빈도(%)	2(2.2)	2(2.2)	11(12.2)	18(20.0)	16(17.8)	29(32.2)	12(13.3)	90	
	업무	빈도(%)	3(3.8)	1(1.3)	3(3.8)	19(24.1)	16(20.3)	26(32.9)	11(13.9)	79	
	산책	빈도(%)	0	4(9.5)	2(4.8)	8(19.0)	8(19.0)	15(35.7)	5(11.9)	42	
	기타	빈도(%)	2(8.7)	1(4.3)	4(17.4)	3(13.0)	5(21.7)	7(30.4)	1(4.3)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	1(3.4)	2(6.9)	5(17.2)	6(20.7)	11(37.9)	4(13.8)	29	41.887*
	1-2시간	빈도(%)	2(2.6)	3(3.8)	5(6.4)	18(23.1)	15(19.2)	31(39.7)	4(5.1)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	4(1.9)	5(2.4)	30(14.2)	53(25.1)	41(19.4)	57(27.0)	21(10.0)	211	
	반일	빈도(%)	7(7.3)	0	7(7.3)	21(21.9)	21(21.9)	31(32.3)	9(9.4)	96	
	종일	빈도(%)	2(4.2)	3(6.3)	1(2.1)	8(16.7)	9(18.8)	17(35.4)	8(16.7)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	0	4(50.0)	0	1(12.5)	1(12.5)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	4(4.3)	5(5.4)	8(8.7)	19(20.7)	21(22.8)	23(25.0)	12(13.0)	92	34.659*
	월1-2회	빈도(%)	5(3.1)	1(0.6)	19(11.9)	42(26.4)	36(22.6)	44(27.7)	12(7.5)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	0	2(2.0)	11(11.0)	22(22.0)	18(18.0)	40(40.0)	7(7.0)	100	
	매일	빈도(%)	3(4.4)	3(4.4)	5(7.4)	16(23.5)	12(17.6)	18(26.5)	11(16.2)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	4(7.8)	2(3.9)	2(3.9)	10(19.6)	5(9.8)	23(45.1)	5(9.8)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	11(5.3)	5(2.4)	16(7.7)	56(27.1)	38(18.4)	69(33.3)	12(5.8)	207	49.677*
	대중교통	빈도(%)	2(1.0)	3(1.5)	21(10.8)	41(21.1)	36(18.6)	65(33.5)	26(13.4)	194	
	도보	빈도(%)	1(1.8)	5(9.1)	7(12.7)	9(16.4)	13(23.6)	11(20.0)	9(16.4)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	0	1(11.1)	1(11.1)	3(33.3)	2(22.2)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	0	2(50.0)	1(25.0)	1(25.0)	0	4	
총합			16	13	45	109	92	148	47	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 대기환경 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	0	1(5.6)	3(16.7)	6(33.3)	7(38.9)	1(5.6)	18	91.344***
	20대	빈도(%)	1(0.9)	3(2.8)	11(10.3)	27(25.2)	13(12.1)	40(37.4)	12(11.2)	107	
	30대	빈도(%)	7(7.0)	5(5.0)	10(10.0)	34(34.0)	19(19.0)	23(23.0)	2(2.0)	100	
	40대	빈도(%)	6(9.1)	4(6.1)	11(16.7)	24(36.4)	10(15.2)	10(15.2)	1(1.5)	66	
	50대	빈도(%)	3(4.6)	1(1.5)	10(15.4)	17(26.2)	21(32.3)	9(13.8)	4(6.2)	65	
	60대 이상	빈도(%)	4(3.5)	11(9.6)	18(15.8)	54(47.4)	18(15.8)	6(5.3)	3(2.6)	114	
성별	남성	빈도(%)	10(5.1)	12(6.1)	24(12.2)	57(28.9)	37(18.8)	46(23.4)	11(5.6)	197	5.489
	여성	빈도(%)	11(4.0)	12(4.4)	37(13.6)	102(37.4)	50(18.3)	49(17.9)	12(4.4)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	0	7(10.0)	16(22.9)	13(18.6)	27(38.6)	6(8.6)	70	57.510***
	직장인	빈도(%)	7(3.6)	9(4.7)	21(10.9)	59(30.7)	38(19.8)	48(25.0)	10(5.2)	192	
	자영업자	빈도(%)	3(5.8)	3(5.8)	8(15.4)	16(30.8)	10(19.2)	9(17.3)	3(5.8)	52	
	주부	빈도(%)	7(7.0)	5(5.0)	17(17.0)	44(44.0)	20(20.0)	5(5.0)	2(2.0)	100	
	기타	빈도(%)	3(5.4)	7(12.5)	8(14.3)	24(42.9)	6(10.7)	6(10.7)	2(3.6)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	2(6.3)	1(3.1)	7(21.9)	11(34.4)	7(21.9)	4(12.5)	0	32	30.184
	여가	빈도(%)	9(4.4)	6(2.9)	23(11.3)	70(34.3)	35(17.2)	52(25.5)	9(4.4)	204	
	문화	빈도(%)	3(3.3)	7(7.8)	15(16.7)	30(33.3)	20(22.2)	10(11.1)	5(5.6)	90	
	업무	빈도(%)	3(3.8)	4(5.1)	7(8.9)	24(30.4)	15(19.0)	19(24.1)	7(8.9)	79	
	산책	빈도(%)	2(4.8)	4(9.5)	4(9.5)	16(38.1)	6(14.3)	8(19.0)	2(4.8)	42	
	기타	빈도(%)	2(8.7)	2(8.7)	5(21.7)	8(34.8)	4(17.4)	2(8.7)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	1(3.4)	2(6.9)	1(3.4)	12(41.4)	5(17.2)	5(17.2)	3(10.3)	29	24.155
	1-2시간	빈도(%)	4(5.1)	5(6.4)	8(10.3)	26(33.3)	13(16.7)	19(24.4)	3(3.8)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	6(2.8)	13(6.2)	36(17.1)	72(34.1)	36(17.1)	38(18.0)	10(4.7)	211	
	반일	빈도(%)	6(6.3)	3(3.1)	10(10.4)	32(33.3)	23(24.0)	19(19.8)	3(3.1)	96	
	종일	빈도(%)	3(6.3)	0	5(10.4)	14(29.2)	9(18.8)	13(27.1)	4(8.3)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	1(12.5)	3(37.5)	1(12.5)	1(12.5)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	3(3.3)	10(10.9)	11(12.0)	36(39.1)	18(19.6)	8(8.7)	6(6.5)	92	52.487***
	월1-2회	빈도(%)	7(4.4)	5(3.1)	29(18.2)	57(35.8)	31(19.5)	22(13.8)	8(5.0)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	3(3.0)	4(4.0)	12(12.0)	25(25.0)	25(25.0)	29(29.0)	2(2.0)	100	
	매일	빈도(%)	3(4.4)	3(4.4)	6(8.8)	25(36.8)	9(13.2)	17(25.0)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	5(9.8)	2(3.9)	3(5.9)	16(31.4)	4(7.8)	19(37.3)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	10(4.8)	13(6.3)	37(17.9)	63(30.4)	36(17.4)	41(19.8)	7(3.4)	207	33.863
	대중교통	빈도(%)	7(3.6)	7(3.6)	16(8.2)	67(34.5)	39(20.1)	44(22.7)	14(7.2)	194	
	도보	빈도(%)	2(3.6)	3(5.5)	7(12.7)	24(43.6)	9(16.4)	8(14.5)	2(3.6)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	0	1(11.1)	3(33.3)	2(22.2)	1(11.1)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	1(25.0)	0	2(50.0)	0	1(25.0)	0	4	
총합			21	24	61	159	86	95	23	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 소음환경 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	1(5.6)	1(5.6)	2(11.1)	5(27.8)	7(38.9)	2(11.1)	18	55.216***
	20대	빈도(%)	2(1.9)	7(6.5)	12(11.2)	30(28.0)	19(17.8)	28(26.2)	9(8.4)	107	
	30대	빈도(%)	9(9.0)	9(9.0)	21(21.0)	34(34.0)	11(11.0)	13(13.0)	3(3.0)	100	
	40대	빈도(%)	9(13.6)	4(6.1)	9(13.6)	19(28.8)	11(16.7)	12(18.2)	2(3.0)	66	
	50대	빈도(%)	4(6.2)	4(6.2)	16(24.6)	21(32.3)	9(13.8)	8(12.3)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	8(7.0)	14(12.3)	19(16.7)	45(39.5)	15(13.2)	8(7.0)	5(4.4)	114	
성별	남성	빈도(%)	13(6.6)	17(8.6)	29(14.7)	62(31.5)	26(13.2)	37(18.8)	13(6.6)	197	4.395
	여성	빈도(%)	19(7.0)	22(8.1)	49(17.9)	89(32.6)	44(16.1)	39(14.3)	11(4.0)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	3(4.3)	6(8.6)	19(27.1)	13(18.6)	21(30.0)	7(10.0)	70	46.422***
	직장인	빈도(%)	10(5.2)	13(6.8)	37(19.3)	55(28.6)	35(18.2)	34(17.7)	8(4.2)	192	
	자영업자	빈도(%)	4(7.7)	4(7.7)	5(9.6)	21(40.4)	6(11.5)	8(15.4)	4(7.7)	52	
	주부	빈도(%)	10(10.0)	13(13.0)	19(19.0)	36(36.0)	10(10.0)	9(9.0)	3(3.0)	100	
	기타	빈도(%)	7(12.5)	6(10.7)	11(19.6)	20(35.7)	6(10.7)	4(7.1)	2(3.6)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	7(21.9)	3(9.4)	4(12.5)	8(25.0)	5(15.6)	4(12.5)	1(3.1)	32	44.676**
	여가	빈도(%)	11(5.4)	9(4.4)	35(17.2)	70(34.3)	33(16.2)	36(17.6)	10(4.9)	204	
	문화	빈도(%)	3(3.3)	10(11.1)	21(23.3)	26(28.9)	12(13.3)	14(15.6)	4(4.4)	90	
	업무	빈도(%)	5(6.3)	7(8.9)	7(8.9)	26(32.9)	13(16.5)	15(19.0)	6(7.6)	79	
	산책	빈도(%)	1(2.4)	7(16.7)	7(16.7)	14(33.3)	4(9.5)	7(16.7)	2(4.8)	42	
	기타	빈도(%)	5(21.7)	3(13.0)	4(17.4)	7(30.4)	3(13.0)	0	1(4.3)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	3(10.3)	4(13.8)	9(31.0)	6(20.7)	5(17.2)	2(6.9)	29	36.874
	1-2시간	빈도(%)	4(5.1)	9(11.5)	13(16.7)	22(28.2)	11(14.1)	14(17.9)	5(6.4)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	10(4.7)	19(9.0)	47(22.3)	62(29.4)	31(14.7)	33(15.6)	9(4.3)	211	
	반일	빈도(%)	11(11.5)	3(3.1)	9(9.4)	40(41.7)	16(16.7)	14(14.6)	3(3.1)	96	
	종일	빈도(%)	5(10.4)	4(8.3)	4(8.3)	15(31.3)	6(12.5)	10(20.8)	4(8.3)	48	
	기타	빈도(%)	2(25.0)	1(12.5)	1(12.5)	3(37.5)	0	0	1(12.5)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	9(9.8)	15(16.3)	15(16.3)	26(28.3)	12(13.0)	9(9.8)	6(6.5)	92	45.880***
	월1-2회	빈도(%)	11(6.9)	12(7.5)	28(17.6)	53(33.3)	27(17.0)	19(11.9)	9(5.7)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	3(3.0)	4(4.0)	23(23.0)	31(31.0)	17(17.0)	21(21.0)	1(1.0)	100	
	매일	빈도(%)	4(5.9)	7(10.3)	10(14.7)	21(30.9)	9(13.2)	11(16.2)	6(8.8)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	5(9.8)	1(2.0)	2(3.9)	20(39.2)	5(9.8)	16(31.4)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	17(8.2)	17(8.2)	35(16.9)	66(31.9)	34(16.4)	28(13.5)	10(4.8)	207	29.127
	대중교통	빈도(%)	7(3.6)	15(7.7)	32(16.5)	63(32.5)	27(13.9)	39(20.1)	11(5.7)	194	
	도보	빈도(%)	5(9.1)	7(12.7)	11(20.0)	16(29.1)	5(9.1)	8(14.5)	3(5.5)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	0	0	5(55.6)	2(22.2)	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	기타	빈도(%)	1(25.0)	0	0	1(25.0)	1(25.0)	1(25.0)	0	4	
총합			32	39	78	151	70	76	24	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 마을 전반적인 만족도 (방문객)

구분			매우 불만족	불만족	조금 불만족	보통	조금 만족	만족	매우 만족	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	0	2(11.1)	4(22.2)	5(27.8)	5(27.8)	2(11.1)	18	75.582***
	20대	빈도(%)	1(0.9)	1(0.9)	10(9.3)	15(14.0)	22(20.6)	43(40.2)	15(14.0)	107	
	30대	빈도(%)	5(5.0)	4(4.0)	16(16.0)	23(23.0)	19(19.0)	19(19.0)	14(14.0)	100	
	40대	빈도(%)	2(3.0)	6(9.1)	8(12.1)	21(31.8)	11(16.7)	17(25.8)	1(1.5)	66	
	50대	빈도(%)	2(3.1)	1(1.5)	7(10.8)	26(40.0)	14(21.5)	12(18.5)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	2(1.8)	5(4.4)	13(11.4)	51(44.7)	25(21.9)	11(9.6)	7(6.1)	114	
성별	남성	빈도(%)	5(2.5)	9(4.6)	28(14.2)	45(22.8)	42(21.3)	49(24.9)	20(10.2)	197	8.919
	여성	빈도(%)	7(2.6)	8(2.9)	28(10.3)	95(34.8)	54(19.8)	59(21.6)	22(8.1)	273	
직업	학생	빈도(%)	1(1.4)	0	6(8.6)	12(17.1)	17(24.3)	24(34.3)	10(14.3)	70	61.779***
	직장인	빈도(%)	3(1.6)	5(2.6)	21(10.9)	47(24.5)	46(24.0)	54(28.1)	16(8.3)	192	
	자영업자	빈도(%)	0	2(3.8)	6(11.5)	14(26.9)	11(21.2)	11(21.2)	8(15.4)	52	
	주부	빈도(%)	5(5.0)	7(7.0)	15(15.0)	48(48.0)	12(12.0)	10(10.0)	3(3.0)	100	
	기타	빈도(%)	3(5.4)	3(5.4)	8(14.3)	19(33.9)	10(17.9)	8(14.3)	5(8.9)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	1(3.1)	3(9.4)	5(15.6)	10(31.3)	6(18.8)	5(15.6)	2(6.3)	32	33.558
	여가	빈도(%)	6(2.9)	6(2.9)	27(13.2)	54(26.5)	37(18.1)	54(26.5)	20(9.8)	204	
	문화	빈도(%)	3(3.3)	1(1.1)	7(7.8)	32(35.6)	22(24.4)	14(15.6)	11(12.2)	90	
	업무	빈도(%)	0	4(5.1)	7(8.9)	20(25.3)	19(24.1)	23(29.1)	6(7.6)	79	
	산책	빈도(%)	1(2.4)	1(2.4)	6(14.3)	13(31.0)	11(26.2)	7(16.7)	3(7.1)	42	
	기타	빈도(%)	1(4.3)	2(8.7)	4(17.4)	11(47.8)	1(4.3)	4(17.4)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	0	3(10.3)	7(24.1)	9(31.0)	7(24.1)	3(10.3)	29	51.095**
	1-2시간	빈도(%)	2(2.6)	4(5.1)	6(7.7)	28(35.9)	17(21.8)	18(23.1)	3(3.8)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	3(1.4)	5(2.4)	32(15.2)	73(34.6)	44(20.9)	39(18.5)	15(7.1)	211	
	반일	빈도(%)	6(6.3)	4(4.2)	7(7.3)	20(20.8)	15(15.6)	29(30.2)	15(15.6)	96	
	종일	빈도(%)	0	4(8.3)	6(12.5)	8(16.7)	11(22.9)	13(27.1)	6(12.5)	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	0	2(25.0)	4(50.0)	0	1(12.5)	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	1(1.1)	5(5.4)	9(9.8)	32(34.8)	23(25.0)	13(14.1)	9(9.8)	92	57.477***
	월1-2회	빈도(%)	4(2.5)	5(3.1)	24(15.1)	51(32.1)	24(15.1)	31(19.5)	20(12.6)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	1(1.0)	1(1.0)	12(12.0)	30(30.0)	25(25.0)	25(25.0)	6(6.0)	100	
	매일	빈도(%)	0	5(7.4)	10(14.7)	18(26.5)	13(19.1)	17(25.0)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	6(11.8)	1(2.0)	1(2.0)	9(17.6)	11(21.6)	21(41.2)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	7(3.4)	10(4.8)	29(14.0)	60(29.0)	36(17.4)	42(20.3)	23(11.1)	207	46.225**
	대중교통	빈도(%)	3(1.5)	3(1.5)	19(9.8)	59(30.4)	43(22.2)	53(27.3)	14(7.2)	194	
	도보	빈도(%)	0	4(7.3)	5(9.1)	17(30.9)	13(23.6)	11(20.0)	5(9.1)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	0	3(33.3)	1(11.1)	3(33.3)	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	0	3(75.0)	0	1(25.0)	0	4	
총합			12	17	56	140	96	107	42	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

(2) 생태교통 마을 불편수준

◘ 마을 내 불법주차 불편수준 (방문객)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	2(11.1)	2(11.1)	7(38.9)	4(22.2)	1(5.6)	1(5.6)	1(5.6)	18	45.532**
	20대	빈도(%)	30(28.0)	14(13.1)	21(19.6)	26(24.3)	8(7.5)	3(2.8)	5(4.7)	107	
	30대	빈도(%)	33(33.0)	12(12.0)	27(27.0)	23(23.0)	2(2.0)	1(1.0)	2(2.0)	100	
	40대	빈도(%)	25(37.9)	10(15.2)	11(16.7)	18(27.3)	1(1.5)	0	1(1.5)	66	
	50대	빈도(%)	20(30.8)	11(16.9)	12(18.5)	19(29.2)	2(3.1)	0	1(1.5)	65	
	60대 이상	빈도(%)	44(38.6)	11(9.6)	8(7.0)	42(36.8)	7(6.1)	1(0.9)	1(0.9)	114	
성별	남성	빈도(%)	58(29.4)	25(12.7)	43(21.8)	58(29.4)	8(4.1)	2(1.0)	3(1.5)	197	4.953
	여성	빈도(%)	96(35.2)	35(12.8)	43(15.8)	74(27.1)	13(4.8)	4(1.5)	8(2.9)	273	
직업	학생	빈도(%)	13(18.6)	9(12.9)	18(25.7)	18(25.7)	5(7.1)	4(5.7)	3(4.3)	70	37.958**
	직장인	빈도(%)	62(32.3)	27(14.1)	41(21.4)	48(25.0)	7(3.6)	1(0.5)	6(3.1)	192	
	자영업자	빈도(%)	16(30.8)	5(9.6)	8(15.4)	20(38.5)	3(5.8)	0	0	52	
	주부	빈도(%)	43(43.0)	12(12.0)	9(9.0)	30(30.0)	4(4.0)	1(1.0)	1(1.0)	100	
	기타	빈도(%)	20(35.7)	7(12.5)	10(17.9)	16(28.6)	2(3.6)	0	1(1.8)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	13(40.6)	2(6.3)	7(21.9)	9(28.1)	0	0	1(3.1)	32	38.825
	여가	빈도(%)	64(31.4)	30(14.7)	38(18.6)	50(24.5)	13(6.4)	3(1.5)	6(2.9)	204	
	문화	빈도(%)	31(34.4)	16(17.8)	17(18.9)	21(23.3)	3(3.3)	0	2(2.2)	90	
	업무	빈도(%)	21(26.6)	9(11.4)	13(16.5)	29(36.7)	5(6.3)	0	2(2.5)	79	
	산책	빈도(%)	15(35.7)	2(4.8)	6(14.3)	16(38.1)	0	3(7.1)	0	42	
	기타	빈도(%)	10(43.5)	1(4.3)	5(21.7)	7(30.4)	0	0	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	5(17.2)	2(6.9)	4(13.8)	13(44.8)	4(13.8)	1(3.4)	0	29	31.263
	1-2시간	빈도(%)	24(30.8)	8(10.3)	18(23.1)	23(29.5)	1(1.3)	0	4(5.1)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	77(36.5)	30(14.2)	37(17.5)	52(24.6)	8(3.8)	3(1.4)	4(1.9)	211	
	반일	빈도(%)	32(33.3)	14(14.6)	15(15.6)	26(27.1)	5(5.2)	1(1.0)	3(3.1)	96	
	종일	빈도(%)	15(31.3)	4(8.3)	11(22.9)	14(29.2)	3(6.3)	1(2.1)	0	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	2(25.0)	1(12.5)	4(50.0)	0	0	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	40(43.5)	13(14.1)	9(9.8)	19(20.7)	4(4.3)	2(2.2)	5(5.4)	92	32.083
	월1-2회	빈도(%)	45(28.3)	22(13.8)	33(20.8)	52(32.7)	5(3.1)	1(0.6)	1(0.6)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	27(27.0)	11(11.0)	23(23.0)	28(28.0)	7(7.0)	2(2.0)	2(2.0)	100	
	매일	빈도(%)	24(35.3)	6(8.8)	13(19.1)	21(30.9)	4(5.9)	0	0	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	18(35.3)	8(15.7)	8(15.7)	12(23.5)	1(2.0)	1(2.0)	3(5.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	73(35.3)	23(11.1)	43(20.8)	59(28.5)	7(3.4)	0	2(1.0)	207	45.409**
	대중교통	빈도(%)	53(27.3)	26(13.4)	39(20.1)	52(26.8)	12(6.2)	4(2.1)	8(4.1)	194	
	도보	빈도(%)	21(38.2)	10(18.2)	3(5.5)	18(32.7)	2(3.6)	1(1.8)	0	55	
	자전거,PM	빈도(%)	5(55.6)	1(11.1)	1(11.1)	1(11.1)	0	1(11.1)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	2(50.0)	0	0	1(25.0)	0	0	1(25.0)	4	
총합			154	60	86	132	21	6	11	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

□ 보행 시 차량에 대한 불편수준 (방문객)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	3(16.7)	2(11.1)	4(22.2)	4(22.2)	2(11.1)	2(11.1)	1(5.6)	18	36.471
	20대	빈도(%)	22(20.6)	16(15.0)	22(20.6)	33(30.8)	10(9.3)	1(0.9)	3(2.8)	107	
	30대	빈도(%)	27(27.0)	18(18.0)	21(21.0)	27(27.0)	4(4.0)	1(1.0)	2(2.0)	100	
	40대	빈도(%)	20(30.3)	11(16.7)	14(21.2)	19(28.8)	0	2(3.0)	0	66	
	50대	빈도(%)	23(35.4)	10(15.4)	6(9.2)	20(30.8)	4(6.2)	1(1.5)	1(1.5)	65	
	60대 이상	빈도(%)	29(25.4)	12(10.5)	20(17.5)	45(39.5)	5(4.4)	2(1.8)	1(0.9)	114	
성별	남성	빈도(%)	46(23.4)	30(15.2)	40(20.3)	61(31.0)	10(5.1)	7(3.6)	3(1.5)	197	6.727
	여성	빈도(%)	78(28.6)	39(14.3)	47(17.2)	87(31.9)	15(5.5)	2(0.7)	5(1.8)	273	
직업	학생	빈도(%)	11(15.7)	10(14.3)	15(21.4)	21(30.0)	9(12.9)	3(4.3)	1(1.4)	70	47.068***
	직장인	빈도(%)	48(25.0)	39(20.3)	34(17.7)	55(28.6)	9(4.7)	3(1.6)	4(2.1)	192	
	자영업자	빈도(%)	9(17.3)	7(13.5)	6(11.5)	25(48.1)	4(7.7)	1(1.9)	0	52	
	주부	빈도(%)	39(39.0)	9(9.0)	16(16.0)	32(32.0)	2(2.0)	1(1.0)	1(1.0)	100	
	기타	빈도(%)	17(30.4)	4(7.1)	16(28.6)	15(26.8)	1(1.8)	1(1.8)	2(3.6)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	11(34.4)	5(15.6)	5(15.6)	10(31.3)	0	1(3.1)	0	32	42.229*
	여가	빈도(%)	55(27.0)	29(14.2)	46(22.5)	55(27.0)	14(6.9)	2(1.0)	3(1.5)	204	
	문화	빈도(%)	26(28.9)	11(12.2)	17(18.9)	30(33.3)	3(3.3)	1(1.1)	2(2.2)	90	
	업무	빈도(%)	10(12.7)	15(19.0)	12(15.2)	30(38.0)	5(6.3)	4(5.1)	3(3.8)	79	
	산책	빈도(%)	13(31.0)	7(16.7)	0	18(42.9)	3(7.1)	1(2.4)	0	42	
	기타	빈도(%)	9(39.1)	2(8.7)	7(30.4)	5(21.7)	0	0	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	2(6.9)	3(10.3)	3(10.3)	18(62.1)	3(10.3)	0	0	29	42.710*
	1-2시간	빈도(%)	17(21.8)	13(16.7)	10(12.8)	28(35.9)	6(7.7)	1(1.3)	3(3.8)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	68(32.2)	29(13.7)	46(21.8)	49(23.2)	10(4.7)	5(2.4)	4(1.9)	211	
	반일	빈도(%)	25(26.0)	16(16.7)	17(17.7)	33(34.4)	2(2.1)	2(2.1)	1(1.0)	96	
	종일	빈도(%)	11(22.9)	7(14.6)	7(14.6)	18(37.5)	4(8.3)	1(2.1)	0	48	
	기타	빈도(%)	1(12.5)	1(12.5)	4(50.0)	2(25.0)	0	0	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	31(33.7)	10(10.9)	17(18.5)	25(27.2)	3(3.3)	2(2.2)	4(4.3)	92	34.672*
	월1-2회	빈도(%)	37(23.3)	27(17.0)	30(18.9)	57(35.8)	6(3.8)	1(0.6)	1(0.6)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	28(28.0)	18(18.0)	20(20.0)	26(26.0)	6(6.0)	2(2.0)	0	100	
	매일	빈도(%)	17(25.0)	8(11.8)	13(19.1)	21(30.9)	5(7.4)	4(5.9)	0	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	11(21.6)	6(11.8)	7(13.7)	19(37.3)	5(9.8)	0	3(5.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	59(28.5)	31(15.0)	38(18.4)	68(32.9)	8(3.9)	2(1.0)	1(0.5)	207	39.051
	대중교통	빈도(%)	43(22.2)	25(12.9)	42(21.6)	58(29.9)	15(7.7)	5(2.6)	6(3.1)	194	
	도보	빈도(%)	18(32.7)	11(20.0)	5(9.1)	18(32.7)	1(1.8)	2(3.6)	0	55	
	자전거,PM	빈도(%)	3(33.3)	2(22.2)	2(22.2)	1(11.1)	1(11.1)	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	1(25.0)	0	0	2(50.0)	0	0	1(25.0)	4	
총합			124	69	87	148	25	9	8	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 방문 시 주차공간 (방문객)

구분			거주자 우선 주차공간	자체적으로 확보된 주차공간	길가노변	공영주차장	기타	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	0	0	1(5.6)	5(27.8)	12(66.7)	18	55.228***
	20대	빈도(%)	6(5.6)	13(12.1)	19(17.8)	49(45.8)	20(18.7)	107	
	30대	빈도(%)	7(7.0)	13(13.0)	19(19.0)	51(51.0)	10(10.0)	100	
	40대	빈도(%)	6(9.1)	10(15.2)	10(15.2)	35(53.0)	5(7.6)	66	
	50대	빈도(%)	7(10.8)	5(7.7)	16(24.6)	31(47.7)	6(9.2)	65	
	60대 이상	빈도(%)	4(3.5)	13(11.4)	28(24.6)	45(39.5)	24(21.1)	114	
성별	남성	빈도(%)	15(7.6)	27(13.7)	39(19.8)	88(44.7)	28(14.2)	197	3.352
	여성	빈도(%)	15(5.5)	27(9.9)	54(19.8)	128(46.9)	49(17.9)	273	
직업	학생	빈도(%)	5(7.1)	4(5.7)	7(10.0)	29(41.4)	25(35.7)	70	44.877***
	직장인	빈도(%)	10(5.2)	29(15.1)	42(21.9)	87(45.3)	24(12.5)	192	
	자영업자	빈도(%)	3(5.8)	10(19.2)	10(19.2)	28(53.8)	1(1.9)	52	
	주부	빈도(%)	9(9.0)	4(4.0)	23(23.0)	44(44.0)	20(20.0)	100	
	기타	빈도(%)	3(5.4)	7(12.5)	11(19.6)	28(50.0)	7(12.5)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	6(18.8)	3(9.4)	7(21.9)	11(34.4)	5(15.6)	32	26.800
	여가	빈도(%)	12(5.9)	24(11.8)	37(18.1)	99(48.5)	32(15.7)	204	
	문화	빈도(%)	4(4.4)	8(8.9)	17(18.9)	44(48.9)	17(18.9)	90	
	업무	빈도(%)	1(1.3)	15(19.0)	14(17.7)	37(46.8)	12(15.2)	79	
	산책	빈도(%)	5(11.9)	1(2.4)	12(28.6)	17(40.5)	7(16.7)	42	
	기타	빈도(%)	2(8.7)	3(13.0)	6(26.1)	8(34.8)	4(17.4)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	1(3.4)	2(6.9)	12(41.4)	10(34.5)	4(13.8)	29	29.957*
	1-2시간	빈도(%)	8(10.3)	7(9.0)	14(17.9)	34(43.6)	15(19.2)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	9(4.3)	24(11.4)	38(18.0)	95(45.0)	45(21.3)	211	
	반일	빈도(%)	10(10.4)	13(13.5)	16(16.7)	49(51.0)	8(8.3)	96	
	종일	빈도(%)	2(4.2)	8(16.7)	11(22.9)	23(47.9)	4(8.3)	48	
	기타	빈도(%)	0	0	2(25.0)	5(62.5)	1(12.5)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	6(6.5)	10(10.9)	16(17.4)	36(39.1)	24(26.1)	92	25.829*
	월1-2회	빈도(%)	12(7.5)	18(11.3)	31(19.5)	80(50.3)	18(11.3)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	7(7.0)	8(8.0)	19(19.0)	48(48.0)	18(18.0)	100	
	매일	빈도(%)	2(2.9)	14(20.6)	18(26.5)	22(32.4)	12(17.6)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	3(5.9)	4(7.8)	9(17.6)	30(58.8)	5(9.8)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	12(5.8)	29(14.0)	44(21.3)	113(54.6)	9(4.3)	207	89.547***
	대중교통	빈도(%)	11(5.7)	18(9.3)	34(17.5)	75(38.7)	56(28.9)	194	
	도보	빈도(%)	5(9.1)	6(10.9)	11(20.0)	22(40.0)	11(20.0)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	1(11.1)	1(11.1)	5(55.6)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	1(100.0)	0	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	2(50.0)	1(25.0)	1(25.0)	4	
총합			30	54	93	216	77	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 공영주차장 위치 불편수준 (방문객)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	8(44.4)	0	3(16.7)	3(16.7)	1(5.6)	1(5.6)	2(11.1)	18	54.366***
	20대	빈도(%)	22(20.6)	7(6.5)	14(13.1)	28(26.2)	17(15.9)	12(11.2)	7(6.5)	107	
	30대	빈도(%)	22(22.0)	10(10.0)	9(9.0)	23(23.0)	12(12.0)	14(14.0)	10(10.0)	100	
	40대	빈도(%)	18(27.3)	13(19.7)	10(15.2)	12(18.2)	5(7.6)	3(4.5)	5(7.6)	66	
	50대	빈도(%)	9(13.8)	10(15.4)	10(15.4)	16(24.6)	13(20.0)	4(6.2)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	21(18.4)	16(14.0)	26(22.8)	36(31.6)	10(8.8)	3(2.6)	2(1.8)	114	
성별	남성	빈도(%)	46(23.4)	27(13.7)	25(12.7)	45(22.8)	21(10.7)	19(9.6)	14(7.1)	197	6.432
	여성	빈도(%)	54(19.8)	29(10.6)	47(17.2)	73(26.7)	37(13.6)	18(6.6)	15(5.5)	273	
직업	학생	빈도(%)	22(31.4)	2(2.9)	10(14.3)	16(22.9)	10(14.3)	7(10.0)	3(4.3)	70	37.253**
	직장인	빈도(%)	37(19.3)	23(12.0)	24(12.5)	46(24.0)	27(14.1)	20(10.4)	15(7.8)	192	
	자영업자	빈도(%)	7(13.5)	5(9.6)	9(17.3)	16(30.8)	3(5.8)	7(13.5)	5(9.6)	52	
	주부	빈도(%)	22(22.0)	15(15.0)	19(19.0)	29(29.0)	11(11.0)	2(2.0)	2(2.0)	100	
	기타	빈도(%)	12(21.4)	11(19.6)	10(17.9)	11(19.6)	7(12.5)	1(1.8)	4(7.1)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	5(15.6)	4(12.5)	7(21.9)	7(21.9)	4(12.5)	1(3.1)	4(12.5)	32	24.829
	여가	빈도(%)	41(20.1)	23(11.3)	28(13.7)	59(28.9)	22(10.8)	19(9.3)	12(5.9)	204	
	문화	빈도(%)	19(21.1)	13(14.4)	15(16.7)	17(18.9)	14(15.6)	5(5.6)	7(7.8)	90	
	업무	빈도(%)	16(20.3)	6(7.6)	12(15.2)	19(24.1)	10(12.7)	10(12.7)	6(7.6)	79	
	산책	빈도(%)	12(28.6)	7(16.7)	7(16.7)	10(23.8)	4(9.5)	2(4.8)	0	42	
	기타	빈도(%)	7(30.4)	3(13.0)	3(13.0)	6(26.1)	4(17.4)	0	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	2(6.9)	1(3.4)	9(31.0)	5(17.2)	4(13.8)	3(10.3)	5(17.2)	29	46.882**
	1-2시간	빈도(%)	18(23.1)	14(17.9)	11(14.1)	21(26.9)	9(11.5)	5(6.4)	0	78	
	2시간 이상	빈도(%)	46(21.8)	26(12.3)	35(16.6)	61(28.9)	21(10.0)	14(6.6)	8(3.8)	211	
	반일	빈도(%)	22(22.9)	8(8.3)	11(11.5)	17(17.7)	17(17.7)	10(10.4)	11(11.5)	96	
	종일	빈도(%)	9(18.8)	5(10.4)	6(12.5)	12(25.0)	6(12.5)	5(10.4)	5(10.4)	48	
	기타	빈도(%)	3(37.5)	2(25.0)	0	2(25.0)	1(12.5)	0	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	24(26.1)	15(16.3)	9(9.8)	25(27.2)	12(13.0)	2(2.2)	5(5.4)	92	33.052
	월1-2회	빈도(%)	31(19.5)	19(11.9)	27(17.0)	42(26.4)	17(10.7)	9(5.7)	14(8.8)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	17(17.0)	14(14.0)	17(17.0)	22(22.0)	16(16.0)	8(8.0)	6(6.0)	100	
	매일	빈도(%)	15(22.1)	7(10.3)	12(17.6)	17(25.0)	6(8.8)	8(11.8)	3(4.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	13(25.5)	1(2.0)	7(13.7)	12(23.5)	7(13.7)	10(19.6)	1(2.0)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	36(17.4)	34(16.4)	29(14.0)	43(20.8)	18(8.7)	22(10.6)	25(12.1)	207	55.953***
	대중교통	빈도(%)	50(25.8)	11(5.7)	29(14.9)	58(29.9)	29(14.9)	14(7.2)	3(1.5)	194	
	도보	빈도(%)	10(18.2)	9(16.4)	11(20.0)	14(25.5)	9(16.4)	1(1.8)	1(1.8)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	1(11.1)	2(22.2)	3(33.3)	1(11.1)	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	1(25.0)	1(25.0)	1(25.0)	0	1(25.0)	0	0	4	
총합			100	56	72	118	58	37	29	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 주차장 접근성 불편수준 (방문객)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	8(44.4)	1(5.6)	1(5.6)	4(22.2)	2(11.1)	2(11.1)	0	18	75.637***
	20대	빈도(%)	23(21.5)	5(4.7)	6(5.6)	31(29.0)	19(17.8)	19(17.8)	4(3.7)	107	
	30대	빈도(%)	21(21.0)	12(12.0)	14(14.0)	21(21.0)	10(10.0)	17(17.0)	5(5.0)	100	
	40대	빈도(%)	18(27.3)	13(19.7)	9(13.6)	17(25.8)	2(3.0)	3(4.5)	4(6.1)	66	
	50대	빈도(%)	11(16.9)	11(16.9)	14(21.5)	9(13.8)	13(20.0)	4(6.2)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	22(19.3)	19(16.7)	26(22.8)	34(29.8)	7(6.1)	2(1.8)	4(3.5)	114	
성별	남성	빈도(%)	43(21.8)	28(14.2)	27(13.7)	44(22.3)	21(10.7)	23(11.7)	11(5.6)	197	3.950
	여성	빈도(%)	60(22.0)	33(12.1)	43(15.8)	72(26.4)	32(11.7)	24(8.8)	9(3.3)	273	
직업	학생	빈도(%)	23(32.9)	1(1.4)	5(7.1)	20(28.6)	9(12.9)	11(15.7)	1(1.4)	70	56.283***
	직장인	빈도(%)	36(18.8)	21(10.9)	30(15.6)	42(21.9)	29(15.1)	23(12.0)	11(5.7)	192	
	자영업자	빈도(%)	7(13.5)	10(19.2)	6(11.5)	14(26.9)	3(5.8)	8(15.4)	4(7.7)	52	
	주부	빈도(%)	24(24.0)	16(16.0)	21(21.0)	26(26.0)	11(11.0)	1(1.0)	1(1.0)	100	
	기타	빈도(%)	13(23.2)	13(23.2)	8(14.3)	14(25.0)	1(1.8)	4(7.1)	3(5.4)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	8(25.0)	4(12.5)	5(15.6)	6(18.8)	4(12.5)	2(6.3)	3(9.4)	32	23.792
	여가	빈도(%)	41(20.1)	23(11.3)	27(13.2)	63(30.9)	22(10.8)	20(9.8)	8(3.9)	204	
	문화	빈도(%)	22(24.4)	13(14.4)	15(16.7)	15(16.7)	9(10.0)	13(14.4)	3(3.3)	90	
	업무	빈도(%)	16(20.3)	9(11.4)	12(15.2)	17(21.5)	10(12.7)	11(13.9)	4(5.1)	79	
	산책	빈도(%)	10(23.8)	7(16.7)	9(21.4)	9(21.4)	5(11.9)	1(2.4)	1(2.4)	42	
	기타	빈도(%)	6(26.1)	5(21.7)	2(8.7)	6(26.1)	3(13.0)	0	1(4.3)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	2(6.9)	4(13.8)	4(13.8)	8(27.6)	3(10.3)	5(17.2)	3(10.3)	29	49.334**
	1-2시간	빈도(%)	19(24.4)	14(17.9)	9(11.5)	24(30.8)	8(10.3)	4(5.1)	0	78	
	2시간 이상	빈도(%)	48(22.7)	24(11.4)	39(18.5)	56(26.5)	22(10.4)	17(8.1)	5(2.4)	211	
	반일	빈도(%)	23(24.0)	6(6.3)	11(11.5)	18(18.8)	14(14.6)	17(17.7)	7(7.3)	96	
	종일	빈도(%)	9(18.8)	11(22.9)	5(10.4)	8(16.7)	6(12.5)	4(8.3)	5(10.4)	48	
	기타	빈도(%)	2(25.0)	2(25.0)	2(25.0)	2(25.0)	0	0	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	26(28.3)	13(14.1)	13(14.1)	24(26.1)	7(7.6)	5(5.4)	4(4.3)	92	29.024
	월1-2회	빈도(%)	32(20.1)	19(11.9)	29(18.2)	40(25.2)	14(8.8)	16(10.1)	9(5.7)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	18(18.0)	15(15.0)	14(14.0)	23(23.0)	17(17.0)	9(9.0)	4(4.0)	100	
	매일	빈도(%)	15(22.1)	13(19.1)	10(14.7)	12(17.6)	6(8.8)	10(14.7)	2(2.9)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	12(23.5)	1(2.0)	4(7.8)	17(33.3)	9(17.6)	7(13.7)	1(2.0)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	37(17.9)	34(16.4)	33(15.9)	36(17.4)	22(10.6)	29(14.0)	16(7.7)	207	60.471***
	대중교통	빈도(%)	48(24.7)	14(7.2)	24(12.4)	69(35.6.6)	21(10.8)	16(8.2)	2(1.0)	194	
	도보	빈도(%)	13(23.6)	11(20.0)	11(20.0)	9(16.4)	7(12.7)	2(3.6)	2(3.6)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	3(33.3)	0	2(22.2)	2(22.2)	2(22.2)	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	1(25.0)	2(50.0)	0	0	1(25.0)	0	0	4	
총합			103	61	70	116	53	47	20	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 주차장 이용정보 불편수준 (방문객)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	8(44.4)	2(11.1)	1(5.6)	3(16.7)	1(5.6)	2(11.1)	1(5.6)	18	62.220***
	20대	빈도(%)	24(22.4)	6(5.6)	13(12.1)	30(28.0)	16(15.0)	9(8.4)	9(8.4)	107	
	30대	빈도(%)	24(24.0)	11(11.0)	11(11.0)	25(25.0)	6(6.0)	11(11.0)	12(12.0)	100	
	40대	빈도(%)	18(27.3)	16(24.2)	11(16.7)	13(19.7)	2(3.0)	2(3.0)	4(6.1)	66	
	50대	빈도(%)	13(20.0)	10(15.4)	13(20.0)	11(16.9)	12(18.5)	3(4.6)	3(4.6)	65	
	60대 이상	빈도(%)	22(19.3)	19(16.7)	23(20.2)	38(33.3)	7(6.1)	2(1.8)	3(2.6)	114	
성별	남성	빈도(%)	48(24.4)	32(16.2)	28(14.2)	37(18.8)	18(9.1)	15(7.6)	19(9.6)	197	13.415**
	여성	빈도(%)	61(22.3)	32(11.7)	44(16.1)	83(30.4)	26(9.5)	14(5.1)	13(4.8)	273	
직업	학생	빈도(%)	22(31.4)	3(4.3)	7(10.0)	18(25.7)	9(12.9)	8(11.4)	3(4.3)	70	41.352**
	직장인	빈도(%)	40(20.8)	23(12.0)	31(16.1)	45(23.4)	22(11.5)	14(7.3)	17(8.9)	192	
	자영업자	빈도(%)	8(15.4)	11(21.2)	7(13.5)	15(28.8)	1(1.9)	3(5.8)	7(13.5)	52	
	주부	빈도(%)	25(25.0)	16(16.0)	20(20.0)	29(29.0)	8(8.0)	0	2(2.0)	100	
	기타	빈도(%)	14(25.0)	11(19.6)	7(12.5)	13(23.2)	4(7.1)	4(7.1)	3(5.4)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	6(18.8)	7(21.9)	5(15.6)	6(18.8)	3(9.4)	1(3.1)	4(12.5)	32	25.084
	여가	빈도(%)	44(21.6)	25(12.3)	34(16.7)	59(28.9)	16(7.8)	11(5.4)	15(7.4)	204	
	문화	빈도(%)	22(24.4)	14(15.6)	15(16.7)	18(20.0)	6(6.7)	8(8.9)	7(7.8)	90	
	업무	빈도(%)	19(24.1)	8(10.1)	8(10.1)	21(26.6)	11(13.9)	8(10.1)	4(5.1)	79	
	산책	빈도(%)	11(26.2)	8(19.0)	7(16.7)	8(19.0)	6(14.3)	1(2.4)	1(2.4)	42	
	기타	빈도(%)	7(30.4)	2(8.7)	3(13.0)	8(34.8)	2(8.7)	0	1(4.3)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	2(6.9)	4(13.8)	3(10.3)	10(34.5)	4(13.8)	2(6.9)	4(13.8)	29	53.836***
	1-2시간	빈도(%)	20(25.6)	16(20.5)	10(12.8)	17(21.8)	10(12.8)	3(3.8)	2(2.6)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	48(22.7)	29(13.7)	42(19.9)	61(28.9)	14(6.6)	10(4.7)	7(3.3)	211	
	반일	빈도(%)	24(25.0)	8(8.3)	10(10.4)	20(20.8)	8(8.3)	11(11.5)	15(15.6)	96	
	종일	빈도(%)	12(25.0)	5(10.4)	7(14.6)	9(18.8)	8(16.7)	3(6.3)	4(8.3)	48	
	기타	빈도(%)	3(37.5)	2(25.0)	0	3(37.5)	0	0	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	27(29.3)	12(13.0)	12(13.0)	22(23.9)	11(12.0)	2(2.2)	6(6.5)	92	28.321
	월1-2회	빈도(%)	32(20.1)	21(13.2)	31(19.5)	41(25.8)	10(6.3)	9(5.7)	15(9.4)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	19(19.0)	18(18.0)	17(17.0)	26(26.0)	10(10.0)	5(5.0)	5(5.0)	100	
	매일	빈도(%)	19(27.9)	10(14.7)	8(11.8)	16(23.5)	5(7.4)	6(8.8)	4(5.9)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	12(23.5)	3(5.9)	4(7.8)	15(29.4)	8(15.7)	7(13.7)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	41(19.8)	36(17.4)	35(16.9)	38(18.4)	19(9.2)	12(5.8)	26(12.6)	207	49.399**
	대중교통	빈도(%)	49(25.3)	16(8.2)	26(13.4)	67(34.5)	18(9.3)	13(6.7)	5(2.6)	194	
	도보	빈도(%)	15(27.3)	9(16.4)	9(16.4)	12(21.8)	5(9.1)	4(7.3)	1(1.8)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	2(22.2)	1(11.1)	2(22.2)	3(33.3)	1(11.1)	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	1(25.0)	2(50.0)	0	0	1(25.0)	0	0	4	
총합			109	64	72	120	44	29	32	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 주차장 주차면수 불편수준 (방문객)

구분			매우 불편함	불편함	조금 불편함	보통	조금 불편치 않음	불편치 않음	전혀 불편치 않음	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	8(44.4)	2(11.1)	0	4(22.2)	1(5.6)	2(11.1)	1(5.6)	18	43.678*
	20대	빈도(%)	33(30.8)	10(9.3)	22(20.6)	24(22.4)	11(10.3)	6(5.6)	1(0.9)	107	
	30대	빈도(%)	32(32.0)	16(16.0)	23(23.0)	18(18.0)	7(7.0)	4(4.0)	0	100	
	40대	빈도(%)	24(36.4)	18(27.3)	10(15.2)	12(18.2)	0	2(3.0)	0	66	
	50대	빈도(%)	18(27.7)	12(18.5)	6(9.2)	15(23.1)	9(13.8)	4(6.2)	1(1.5)	65	
	60대 이상	빈도(%)	32(28.1)	27(23.7)	24(21.1)	21(18.4)	7(6.1)	2(1.8)	1(0.9)	114	
성별	남성	빈도(%)	58(29.4)	42(21.3)	30(15.2)	37(18.8)	12(6.1)	14(7.1)	4(2.0)	197	16.969***
	여성	빈도(%)	89(32.6)	43(15.8)	55(20.1)	57(20.9)	23(8.4)	6(2.2)	0	273	
직업	학생	빈도(%)	27(38.6)	4(5.7)	9(12.9)	17(24.3)	5(7.1)	6(8.6)	2(2.9)	70	50.020***
	직장인	빈도(%)	57(29.7)	27(14.1)	40(20.8)	42(21.9)	18(9.4)	7(3.6)	1(0.5)	192	
	자영업자	빈도(%)	10(19.2)	14(26.9)	12(23.1)	9(17.3)	2(3.8)	4(7.7)	1(1.9)	52	
	주부	빈도(%)	34(34.0)	20(20.0)	20(20.0)	19(19.0)	7(7.0)	0	0	100	
	기타	빈도(%)	19(33.9)	20(35.7)	4(7.1)	7(12.5)	3(5.4)	3(5.4)	0	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	8(25.0)	8(25.0)	7(21.9)	6(18.8)	3(9.4)	0	0	32	26.911
	여가	빈도(%)	65(31.9)	35(17.2)	37(18.1)	46(22.5)	11(5.4)	8(3.9)	2(1.0)	204	
	문화	빈도(%)	29(32.2)	16(17.8)	22(24.4)	12(13.3)	8(8.9)	2(2.2)	1(1.1)	90	
	업무	빈도(%)	20(25.3)	14(17.7)	11(13.9)	17(21.5)	9(11.4)	7(8.9)	1(1.3)	79	
	산책	빈도(%)	12(28.6)	9(21.4)	7(16.7)	9(21.4)	3(7.1)	2(4.8)	0	42	
	기타	빈도(%)	13(56.5)	3(13.0)	1(4.3)	4(17.4)	1(4.3)	1(4.3)	0	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	3(10.3)	5(17.2)	7(24.1)	7(24.1)	3(10.3)	3(10.3)	1(3.4)	29	37.725
	1-2시간	빈도(%)	25(32.1)	21(26.9)	8(10.3)	14(17.9)	7(9.0)	3(3.8)	0	78	
	2시간 이상	빈도(%)	67(31.8)	38(18.0)	37(17.5)	48(22.7)	13(6.2)	7(3.3)	1(0.5)	211	
	반일	빈도(%)	30(31.3)	12(12.5)	25(26.0)	17(17.7)	5(5.2)	6(6.3)	1(1.0)	96	
	종일	빈도(%)	17(35.4)	8(16.7)	8(16.7)	6(12.5)	7(14.6)	1(2.1)	1(2.1)	48	
	기타	빈도(%)	5(62.5)	1(12.5)	0	2(25.0)	0	0	0	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	36(39.1)	18(19.6)	15(16.3)	14(15.2)	5(5.4)	2(2.2)	2(2.2)	92	38.395**
	월1-2회	빈도(%)	42(26.4)	34(21.4)	39(24.5)	31(19.5)	8(5.0)	4(2.5)	1(0.6)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	29(29.0)	16(16.0)	17(17.0)	27(27.0)	8(8.0)	3(3.0)	0	100	
	매일	빈도(%)	24(35.3)	12(17.6)	9(13.2)	9(13.2)	8(11.8)	5(7.4)	1(1.5)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	16(31.4)	5(9.8)	5(9.8)	13(25.5)	6(11.8)	6(11.8)	0	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	55(26.6)	52(25.1)	39(18.8)	34(16.4)	16(7.7)	8(3.9)	3(1.4)	207	28.262
	대중교통	빈도(%)	66(34.0)	21(10.8)	33(17.0)	49(25.3)	15(7.7)	9(4.6)	1(0.5)	194	
	도보	빈도(%)	20(36.4)	9(16.4)	11(20.0)	9(16.4)	3(5.5)	3(5.5)	0	55	
	자전거,PM	빈도(%)	4(44.4)	1(11.1)	1(11.1)	2(22.2)	1(11.1)	0	0	9	
	오토바이	빈도(%)	1(100.0)	0	0	0	0	0	0	1	
	기타	빈도(%)	1(25.0)	2(50.0)	1(25.0)	0	0	0	0	4	
총합			147	85	85	94	35	20	4	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

(3) 생태교통 마을 발전방향

□ 마을 외곽주차장 조성을 통한 차량 진입 최소화 및 제한에 대해 (방문객)

구분			최소화해야 한다	제한해야 한다	기타	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	12(66.7)	6(33.3)	0	18	17.659*
	20대	빈도(%)	65(60.7)	34(31.8)	8(7.5)	107	
	30대	빈도(%)	53(53.0)	45(45.0)	2(2.0)	100	
	40대	빈도(%)	35(53.0)	30(45.5)	1(1.5)	66	
	50대	빈도(%)	33(50.8)	28(43.1)	4(6.2)	65	
	60대 이상	빈도(%)	47(41.2)	61(53.5)	6(5.3)	114	
성별	남성	빈도(%)	109(55.3)	82(41.6)	6(3.0)	197	2.451
	여성	빈도(%)	136(49.8)	122(44.7)	15(5.5)	273	
직업	학생	빈도(%)	44(62.9)	23(32.9)	3(4.3)	70	12.954
	직장인	빈도(%)	97(50.5)	88(45.8)	7(3.6)	192	
	자영업자	빈도(%)	33(63.5)	16(30.8)	3(5.8)	52	
	주부	빈도(%)	42(42.0)	54(54.0)	4(4.0)	100	
	기타	빈도(%)	29(51.8)	23(41.1)	4(7.1)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	17(53.1)	11(34.4)	4(12.5)	32	27.305***
	여가	빈도(%)	105(51.5)	92(45.1)	7(3.4)	204	
	문화	빈도(%)	46(51.1)	43(47.8)	1(1.1)	90	
	업무	빈도(%)	51(64.6)	26(32.9)	2(2.5)	79	
	산책	빈도(%)	15(35.7)	24(57.1)	3(7.1)	42	
	기타	빈도(%)	11(47.8)	8(34.8)	4(17.4)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	18(62.1)	10(34.5)	1(3.4)	29	18.732**
	1-2시간	빈도(%)	44(56.4)	32(41.0)	2(2.6)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	108(51.2)	95(45.0)	7(3.3)	211	
	반일	빈도(%)	50(52.1)	43(44.8)	3(3.1)	96	
	종일	빈도(%)	22(45.8)	20(41.7)	6(12.5)	48	
	기타	빈도(%)	3(37.5)	3(37.5)	2(25.0)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	47(51.1)	42(45.7)	3(3.3)	92	4.809
	월1-2회	빈도(%)	80(50.3)	72(45.3)	7(4.4)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	53(53.0)	44(44.0)	3(3.0)	100	
	매일	빈도(%)	40(58.8)	23(33.8)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	25(49.0)	23(45.1)	3(5.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	119(57.5)	79(38.2)	9(4.3)	207	12.720
	대중교통	빈도(%)	93(47.9)	93(47.9)	8(4.1)	194	
	도보	빈도(%)	25(45.5)	27(49.1)	3(5.5)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	4(44.4)	5(55.6)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	1(100.0)	0	0	1	
	기타	빈도(%)	3(75.0)	0	1(25.0)	4	
총합			245	204	21	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 차 없는 거리 운영 시 무료셔틀운행 여부 (방문객)

구분			운영해야한다	필요 없다	기타	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	13(72.2)	5(27.8)	0	18	19.362**
	20대	빈도(%)	78(72.9)	27(25.2)	2(1.9)	107	
	30대	빈도(%)	67(67.0)	25(25.0)	8(8.0)	100	
	40대	빈도(%)	46(69.7)	19(28.8)	1(1.5)	66	
	50대	빈도(%)	51(78.5)	14(21.5)	0	65	
	60대 이상	빈도(%)	66(57.9)	43(37.7)	5(4.4)	114	
성별	남성	빈도(%)	135(68.5)	58(29.4)	4(2.0)	197	2.040
	여성	빈도(%)	186(68.1)	75(27.5)	12(4.4)	273	
직업	학생	빈도(%)	50(71.4)	19(27.1)	1(1.4)	70	9.613
	직장인	빈도(%)	137(71.4)	45(23.4)	10(5.2)	192	
	자영업자	빈도(%)	31(59.6)	20(38.5)	1(1.9)	52	
	주부	빈도(%)	69(69.0)	29(29.0)	2(2.0)	100	
	기타	빈도(%)	34(60.7)	20(35.7)	2(3.6)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	22(68.8)	10(31.3)	0	32	9.548
	여가	빈도(%)	145(71.1)	53(26.0)	6(2.9)	204	
	문화	빈도(%)	54(60.0)	34(37.8)	2(2.2)	90	
	업무	빈도(%)	54(68.4)	20(25.3)	5(6.3)	79	
	산책	빈도(%)	31(73.8)	9(21.4)	2(4.8)	42	
	기타	빈도(%)	15(65.2)	7(30.4)	1(4.3)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	19(65.5)	9(31.0)	1(3.4)	29	15.914
	1-2시간	빈도(%)	54(69.2)	23(29.5)	1(1.3)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	144(68.2)	59(28.0)	8(3.8)	211	
	반일	빈도(%)	68(70.8)	27(28.1)	1(1.0)	96	
	종일	빈도(%)	31(64.6)	14(29.2)	3(6.3)	48	
	기타	빈도(%)	5(62.5)	1(12.5)	2(25.0)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	57(62.0)	32(34.8)	3(3.3)	92	9.253
	월1-2회	빈도(%)	115(72.3)	40(25.2)	4(2.5)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	69(69.0)	27(27.0)	4(4.0)	100	
	매일	빈도(%)	42(61.8)	21(30.9)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	38(74.5)	13(25.5)	0	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	147(71.0)	54(26.1)	6(2.9)	207	14.509
	대중교통	빈도(%)	137(70.6)	52(26.8)	5(2.6)	194	
	도보	빈도(%)	32(58.2)	19(34.5)	4(7.3)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	3(33.3)	5(55.6)	1(11.1)	9	
	오토바이	빈도(%)	0	1(100.0)	0	1	
	기타	빈도(%)	2(50.0)	2(50.0)	0	4	
총합			321	133	16	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

□ 차 없는 거리 운영 시 바람직한 운영 시기 (방문객)

구분			상시	매주 주말	주(주말 중) 1회	월 1회	시행하지 않음	기타	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	3(16.7)	8(44.4)	4(22.2)	2(11.1)	1(5.6)	0	18	46.132***
	20대	빈도(%)	10(9.3)	43(40.2)	19(17.8)	17(15.9)	14(13.1)	4(3.7)	107	
	30대	빈도(%)	0	61(61.0)	12(12.0)	21(21.0)	5(5.0)	1(1.0)	100	
	40대	빈도(%)	2(3.0)	28(42.4)	5(7.6)	22(33.3)	6(9.1)	3(4.5)	66	
	50대	빈도(%)	6(9.2)	30(46.2)	8(12.3)	15(23.1)	5(7.7)	1(1.5)	65	
	60대 이상	빈도(%)	16(14.0)	45(39.5)	16(14.0)	19(16.7)	12(10.5)	6(5.3)	114	
성별	남성	빈도(%)	10(5.1)	95(48.2)	26(13.2)	45(22.8)	19(9.6)	2(1.0)	197	9.962*
	여성	빈도(%)	27(9.9)	120(44.0)	38(13.9)	51(18.7)	24(8.8)	13(4.8)	273	
직업	학생	빈도(%)	7(10.0)	32(45.7)	13(18.6)	7(10.0)	8(11.4)	3(4.3)	70	25.533
	직장인	빈도(%)	11(5.7)	96(50.0)	25(13.0)	42(21.9)	13(6.8)	5(2.6)	192	
	자영업자	빈도(%)	1(1.9)	21(40.4)	5(9.6)	18(34.6)	5(9.6)	2(3.8)	52	
	주부	빈도(%)	14(14.0)	41(41.0)	14(14.0)	16(16.0)	12(12.0)	3(3.0)	100	
	기타	빈도(%)	4(7.1)	25(44.6)	7(12.5)	13(23.2)	5(8.9)	2(3.6)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	1(3.1)	8(25.0)	6(18.8)	12(37.5)	5(15.6)	0	32	44.980***
	여가	빈도(%)	20(9.8)	96(47.1)	26(12.7)	43(21.1)	14(6.9)	5(2.5)	204	
	문화	빈도(%)	9(10.0)	46(51.1)	13(14.4)	13(14.4)	6(6.7)	3(3.3)	90	
	업무	빈도(%)	2(2.5)	35(44.3)	10(12.7)	20(25.3)	9(11.4)	3(3.8)	79	
	산책	빈도(%)	4(9.5)	18(42.9)	8(19.0)	6(14.3)	6(14.3)	0	42	
	기타	빈도(%)	1(4.3)	12(52.2)	1(4.3)	2(8.7)	3(13.0)	4(17.4)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	0	12(41.4)	7(24.1)	3(10.3)	7(24.1)	0	29	56.551***
	1-2시간	빈도(%)	11(14.1)	32(41.0)	15(19.2)	11(14.1)	8(10.3)	1(1.3)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	16(7.6)	108(51.2)	27(12.8)	42(19.9)	11(5.2)	7(3.3)	211	
	반일	빈도(%)	6(6.3)	43(44.8)	10(10.4)	26(27.1)	8(8.3)	3(3.1)	96	
	종일	빈도(%)	2(4.2)	17(35.4)	5(10.4)	13(27.1)	9(18.8)	2(4.2)	48	
	기타	빈도(%)	2(25.0)	3(37.5)	0	1(12.5)	0	2(25.0)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	10(10.9)	54(58.7)	12(13.0)	6(6.5)	8(8.7)	2(2.2)	92	39.010***
	월1-2회	빈도(%)	11(6.9)	63(39.6)	23(14.5)	46(28.9)	13(8.2)	3(1.9)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	7(7.0)	41(41.0)	13(13.0)	26(26.0)	9(9.0)	4(4.0)	100	
	매일	빈도(%)	5(7.4)	28(41.2)	6(8.8)	14(20.6)	10(14.7)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	4(7.8)	29(56.9)	10(19.6)	4(7.8)	3(5.9)	1(2.0)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	8(3.9)	96(46.4)	26(12.6)	56(27.1)	17(8.2)	4(1.9)	207	47.434***
	대중교통	빈도(%)	23(11.9)	87(44.8)	28(14.4)	28(14.4)	21(10.8)	7(3.6)	194	
	도보	빈도(%)	5(9.1)	28(50.9)	9(16.4)	9(16.4)	1(1.8)	3(5.5)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	1(11.1)	4(44.4)	1(11.1)	1(11.1)	2(22.2)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	기타	빈도(%)	0	0	0	2(50.0)	1(25.0)	1(25.0)	4	
총합			37	215	64	96	43	15	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

◘ 생태교통 조성을 위한 가장 필요한 정책 (방문객)

구분			보행 및 자전거 이용 환경 개선	친환경 차량 인프라 확충	PM 이용 환경 조성	편리한 대중교통 이용 환경 조성	기타	총합	x^2
연령대	10대	빈도(%)	6(33.3)	1(5.6)	0	11(61.1)	0	18	18.985
	20대	빈도(%)	31(29.0)	16(15.0)	3(2.8)	47(43.9)	10(9.3)	107	
	30대	빈도(%)	37(37.0)	20(20.0)	4(4.0)	37(37.0)	2(2.0)	100	
	40대	빈도(%)	19(28.8)	11(16.7)	2(3.0)	29(43.9)	5(7.6)	66	
	50대	빈도(%)	24(36.9)	9(13.8)	3(4.6)	25(38.5)	4(6.2)	65	
	60대 이상	빈도(%)	31(27.2)	25(21.9)	1(0.9)	51(44.7)	6(5.3)	114	
성별	남성	빈도(%)	71(36.0)	35(17.8)	10(5.1)	75(38.1)	6(3.0)	197	14.697***
	여성	빈도(%)	77(28.2)	47(17.2)	3(1.1)	125(45.8)	21(7.7)	273	
직업	학생	빈도(%)	22(31.4)	10(14.3)	2(2.9)	33(47.1)	3(4.3)	70	18.207
	직장인	빈도(%)	65(33.9)	32(16.7)	8(4.2)	81(42.2)	6(3.1)	192	
	자영업자	빈도(%)	15(28.8)	15(28.8)	0	18(34.6)	4(7.7)	52	
	주부	빈도(%)	26(26.0)	18(18.0)	1(1.0)	46(46.0)	9(9.0)	100	
	기타	빈도(%)	20(35.7)	7(12.5)	2(3.6)	22(39.3)	5(8.9)	56	
방문 목적	본가 방문	빈도(%)	6(18.8)	6(18.8)	2(6.3)	15(46.9)	3(9.4)	32	27.482
	여가	빈도(%)	64(31.4)	30(14.7)	5(2.5)	93(45.6)	12(5.9)	204	
	문화	빈도(%)	35(38.9)	18(20.0)	2(2.2)	31(34.4)	4(4.4)	90	
	업무	빈도(%)	22(27.8)	20(25.3)	0	34(43.0)	3(3.8)	79	
	산책	빈도(%)	18(42.9)	6(14.3)	2(4.8)	13(31.0)	3(7.1)	42	
	기타	빈도(%)	3(13.0)	2(8.7)	2(8.7)	14(60.9)	2(8.7)	23	
체류시간	1시간 이내	빈도(%)	6(20.7)	5(17.2)	2(6.9)	13(44.8)	3(10.3)	29	19.155
	1-2시간	빈도(%)	21(26.9)	13(16.7)	2(2.6)	37(47.4)	5(6.4)	78	
	2시간 이상	빈도(%)	69(32.7)	29(13.7)	6(2.8)	98(46.4)	9(4.3)	211	
	반일	빈도(%)	31(32.3)	24(25.0)	2(2.1)	35(36.5)	4(4.2)	96	
	종일	빈도(%)	19(39.6)	9(18.8)	1(2.1)	14(29.2)	5(10.4)	48	
	기타	빈도(%)	2(25.0)	2(25.0)	0	3(37.5)	1(12.5)	8	
방문 횟수	주 1-2회	빈도(%)	40(43.5)	12(13.0)	2(2.2)	33(35.9)	5(5.4)	92	38.455***
	월1-2회	빈도(%)	37(23.3)	38(23.9)	4(2.5)	73(45.9)	7(4.4)	159	
	연간 5회 내외	빈도(%)	26(26.0)	8(8.0)	6(6.0)	52(52.0)	8(8.0)	100	
	매일	빈도(%)	24(35.3)	18(26.5)	1(1.5)	20(29.4)	5(7.4)	68	
	거의 가지 않음	빈도(%)	21(41.2)	6(11.8)	0	22(43.1)	2(3.9)	51	
방문 수단	자가용	빈도(%)	53(25.6)	37(17.9)	6(2.9)	97(46.9)	14(6.8)	207	27.928
	대중교통	빈도(%)	64(33.0)	29(14.9)	5(2.6)	86(44.3)	10(5.2)	194	
	도보	빈도(%)	25(45.5)	13(23.6)	2(3.6)	13(23.6)	2(3.6)	55	
	자전거,PM	빈도(%)	6(66.7)	1(11.1)	0	2(22.2)	0	9	
	오토바이	빈도(%)	0	0	0	1(100.0)	0	1	
	기타	빈도(%)	0	2(50.0)	0	1(25.0)	1(25.0)	4	
총합			148	82	13	200	27	470	

$p^{*} < .1, p^{**} < .05, p^{***} < .01$

연구책임자 김숙희 (수원시정연구원 선임연구위원)
참여연구원 김도훈 (수원시정연구원 연구위원)
권남주 (수원시정연구원 위촉연구원)

SRI-전략 2023-03

수원시 생태교통 정책의 성과평가 및 발전방향 연구

(수원시 생태교통 마을 중심으로)

A Study on the Performance Evaluation and Development Direction of EcoMobility Policy in Suwon City (Focused on Suwon EcoMobility Village)

발행인 김성진
발행처 수원시정연구원
경기도 수원시 권선구 수인로 126
(우편번호) 16429
전화 031-220-8001 팩스 031-220-8000
http://www.suwon.re.kr
인 쇄 2023년 08월 29일
발 행 2023년 08월 29일
ISBN 979-11-6819-138-9

ⓒ 2023 수원시정연구원

이 보고서를 인용 및 활용 시 아래와 같이 출처 표시해 주십시오.

김숙희. 2023.「수원시 생태교통 정책의 성과평가 및 발전방향 연구」. 수원시정연구원.

비매품