



[2023 수원서베이]

시민이 체감할 수 있는 수원시 교통정책 방향 설정

- 교통부문 만족도 조사와 통근통행 특성을 중심으로 -

김도훈 수원시정연구원 연구위원
dhkim@suwon.re.kr

요약

I 수원시민이 생각하는 교통부문 만족도

- [대중교통 수단별 “만족한다”의 응답 비율] ‘시내버스’ 77.6%, ‘지하철’ 69.8%, ‘시외·고속버스’ 64.8%, ‘택시’ 64.4%, ‘개인형 이동수단(PM)’ 38.1%
- [교통환경 부문별 “만족한다”의 응답 비율] ‘교통인프라 환경’ 77.9%, ‘교통약자 이용 환경’ 63.6%, ‘보행환경’ 62.3%, ‘자전거 등 개인이동수단 환경’ 59.0%

II 수원시민의 통근·통학 특성

- [통근·통학 여부 및 이동지역] 통근·통학을 하고 있는 수원시민은 78.2%, 이 중에서 수원시 내에서의 통근·통학은 86.2%, 수원시 외부로의 통근·통학은 13.8%
- [소요 시간] 편도 기준 평균 34.7분 소요
- [주 이용 교통수단 및 불편사항] 주 이용 교통수단은 ‘자차’, 불편사항은 ‘도로 혼잡’
- [통근·통학 환경에 대한 만족도] 수원시민의 76.8%가 “만족한다”고 응답

정책제언

I 지속가능한 수원시 개인형 이동수단 환경 조성 관련 법제도 입법화 요구

- 개인형 이동수단의 안전한 교통환경을 만들기 위한 정책 추진 및 팔달구에 우선 적용
- 수원시는 국회 계류 중인 개인형 이동수단에 관한 법률의 입법화를 적극적으로 요구

II 대중교통 소외지역 맞춤형 교통정책 추진 필요

- [권선구] 효율적인 시내버스 노선체계 재편, 신분당선 연장 및 구운역 신설 사업 조기 추진으로 지하철 서비스 확대
- [팔달구] 관광지의 특성상 보행 및 개인이동수단을 위한 정책 우선 추진

III 수원시민의 통근·통학 특성을 고려한 교통서비스 확대 필요

- M-DRT 등 광역버스 노선 신설, 좌석예약제 및 급행화 서비스 제공 필요

1 수원시 교통정책 동향 및 교통체계 저해 요인

□ 수원시 교통정책 동향

- 수원시는 교통체계 개선을 위해서 공간적, 토지이용, 재정여건 등의 한계를 고려하여 자율주행 상용화 대비, 대중교통 소외지역 해소, 도시발전과 연계측면에서 맞춤형 교통정책을 실현하기 위해 노력
 - 수원역동축환승센터, 수원도시철도1호선(트램) 등 대규모 예산이 투입되는 교통사업의 경우에는 예산의 효율적 투입 그리고 해당 사업의 성공율을 높이기 위해 보다 심도 있는 정무적 결정과정 진행 중

< 수원시 주요 교통사업 추진 현황 >



□ 수원시 교통체계 저해 요인

- 수원시는 다양한 교통정책을 추진 중이나 수원시 특유의 교통환경으로 인하여 지역 내 불균형 초래
 - 수원시는 남북으로 가로지르는 경부선 철도로 인하여 동수원과 서수원으로 단절되어 있어 동서 간 연계성 부족
 - 수원군공항은 서수원지역의 고도제한을 가져와 동수원과 서수원간의 불균형적인 도시발전을 초래
 - 수원시의 버스노선체계는 민영제로 운영되고 있어 유동인구가 많아 수익이 보장될 수 있는 동수원에 편중
- 수원시의 재정여건은 수원시 내 특정 대기업에 대한 의존도가 크기 때문에 장기적이고 안정적인 지방세수를 기대하기가 어려운 실정
 - '20년 기준 경기도 31개 시·군 중 최저경제성장률(-10.8%), 재정자립도 44.2%(도내 7위), 재정자주도 55.7%(도내 27위)
- 결국, 수원시는 한정된 예산을 보다 효율적으로 활용하기 위해서 시민이 체감하고 있는 수원시 교통체계의 실태 조사 결과를 반영한 맞춤형 교통정책 수립에 집중 필요

2 수원시 대중교통 수단 및 교통환경에 대한 만족도 조사

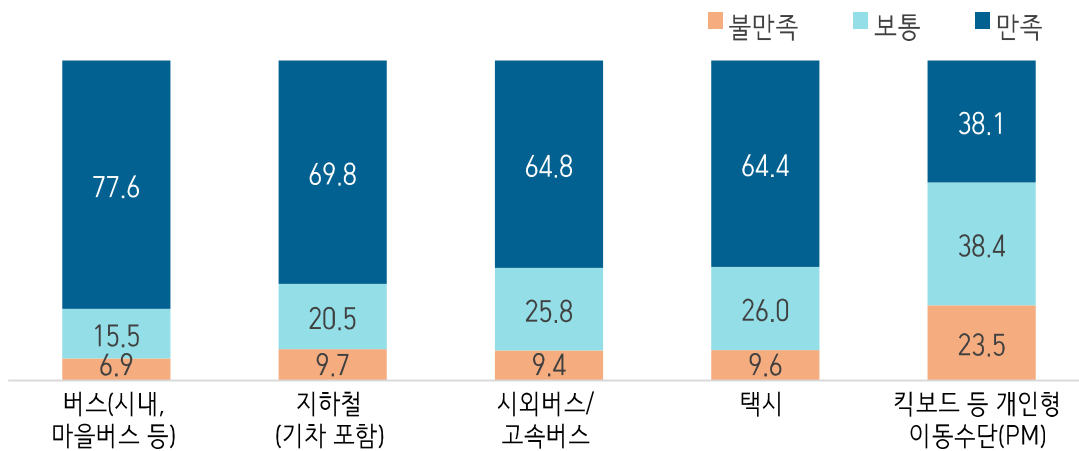
□ 수원시 대중교통 수단별 만족도 조사

- (종합) 대중교통 수단별 만족도 조사 결과 ‘만족한다’는 응답은 ‘시내버스’가 77.6%, ‘지하철’ 69.8%, ‘시외·고속버스’ 64.8%, ‘택시’ 64.4%, ‘개인형 이동수단(PM)’이 38.1% 순임

☞ 수원시의 버스노선은 일반적으로 정류장 개수가 많고 버스노선의 굴곡도가 높아 통행시간이 긴 단점이 있으나 이와는 반대로 접근성이 좋은 장점을 가지고 있어 시민들은 다른 대중교통 수단에 비해 버스를 선호하는 것으로 판단됨

< 대중교통 수단별 만족도 >

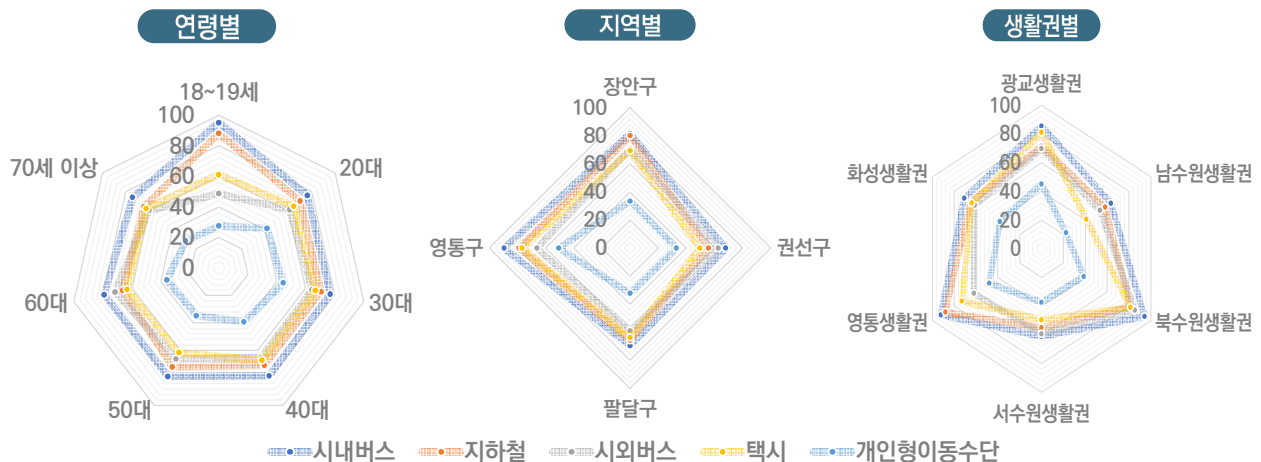
(단위 : %)



- [연령별] 60대를 제외한 연령대에서는 ‘시내버스’와 ‘지하철’의 만족도가 가장 높고, 모든 연령대에서 ‘개인형 이동수단(PM)’의 만족도는 가장 낮음(18~19세 27.4%에 불과)
- [지역별] ‘시내버스’, ‘지하철’, ‘택시’의 만족도는 권선구에서 가장 낮고, ‘개인형 이동수단’의 만족도는 팔달구에서 가장 낮음
- [생활권별] ‘시내버스’와 ‘지하철’의 만족도는 서수원에서 가장 낮고, ‘택시’와 ‘개인형 이동수단’은 남수원에서 가장 낮음 ☞ 서수원생활권은 수원경부선 철도와 군공항으로 인하여 대중교통 서비스가 열악함을 보여주는 결과로 판단

< 연령·지역·생활권별 대중교통수단 만족도 >

(단위 : %)



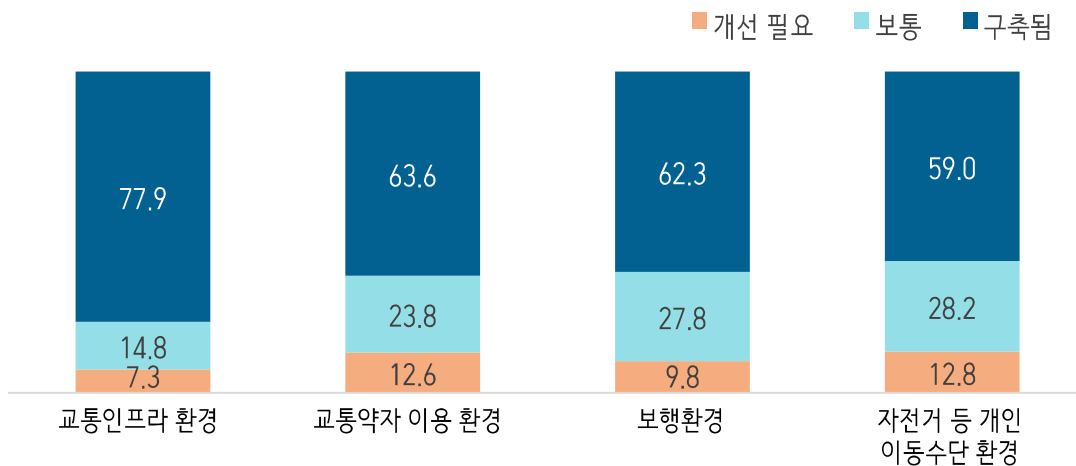
□ 수원시 교통환경에 대한 만족도 조사

- 교통 환경에 대한 만족도 조사 결과 ‘만족한다’는 응답은 ‘교통인프라 환경’이 77.9%로 가장 높고, 다음으로 ‘교통약자 이용 환경’(63.6%), ‘보행환경’(62.3%), ‘자전거 등 개인 이동수단 환경’(59.0%) 순임

☞ 수원시는 도시 규모에 비해서 6개의 고속도로와 42개의 간선도로가 격자형으로 비교적 잘 갖춰져 있고, 최근 5년간 철도 이용률은 27%가 증가(현행화, 2016~2020)하고 있다는 점을 고려해보면 시민들은 도로, 철도 등 교통인프라 환경에 대한 만족도가 높은 것으로 판단됨

< 교통환경별 만족도 >

(단위 : %)



- **[연령별]** 30대와 60대를 제외한 연령대에서 ‘교통인프라 환경’이 가장 높고 그 뒤로 ‘교통약자 이용환경’, ‘보행환경’, ‘개인형 이동수단 환경’ 순서. 30대와 60대는 ‘교통약자 이용 환경’보다는 ‘보행환경’이 더 잘 갖춰져 있다고 응답. 18~19세는 ‘개인형 이동수단(PM) 이용환경’에 대한 만족한다는 응답은 21.4%에 불과
- **[지역별]** 영통구는 ‘교통인프라 환경’, ‘교통약자 이용환경’, ‘보행환경’ 그리고 ‘개인형 이동수단 환경’ 모두 만족도가 가장 높음. 권선구는 ‘교통인프라 환경’과 ‘교통약자 이용환경’의 만족도가 가장 낮고, 팔달구는 ‘보행환경’과 ‘개인형 이동수단 환경’의 만족도가 낮음
- **[생활권별]** ‘교통인프라 환경’과 ‘교통약자 이용환경’의 만족도는 영통생활권에서 가장 높으나 서수원생활권에서 가장 낮고, ‘보행환경’에 대한 만족도는 광교생활권이 가장 높고 화성생활권이 가장 낮음. 그리고 ‘개인형 이동수단 환경’에 대한 만족도는 광교생활권이 가장 높고 남수원생활권이 가장 낮음

< 연령·지역·생활권별 교통 환경 만족도 >

(단위 : %)

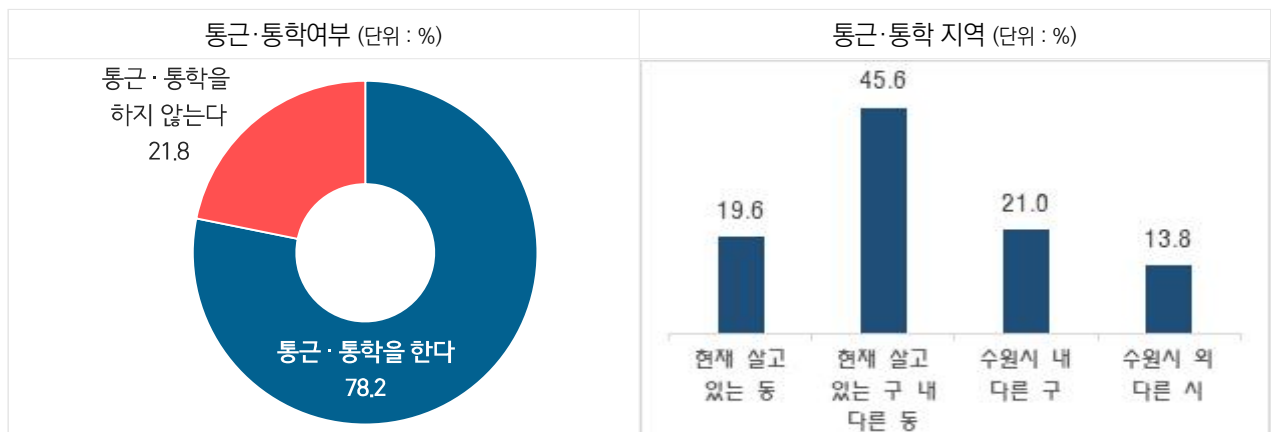


3 수원시민의 통근·통학 특성 조사

□ 통근·통학 여부 및 이동지역

- 수원시민 중 78.2%는 통근·통학을 하고 있음
- 통근·통학 지역으로는 ‘현재 살고 있는 구 내 다른 동’이 45.6%로 가장 높았으며, 다음으로 ‘수원시 내 다른 구’(21.0%), ‘현재 살고 있는 동’(19.6%), ‘수원시 외 다른 시’(13.8%) 순임
- 수원시에서 수원시 내부로의 통근·통학은 86.2%, 수원시에서 수원시 외부로의 통근·통학은 13.8%

< 수원시민 통근·통학 여부 및 통근·통학 지역 >

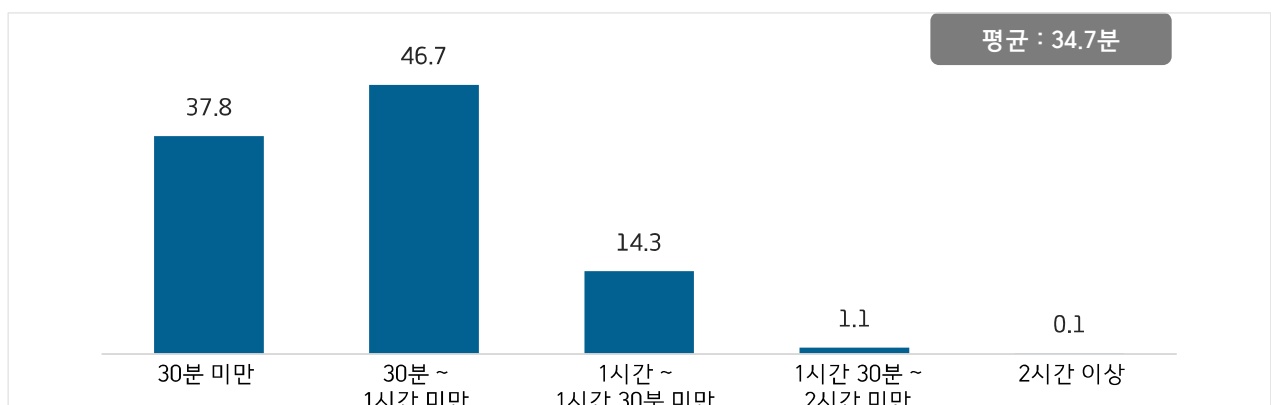


□ 통근·통학을 위해 소요되는 시간

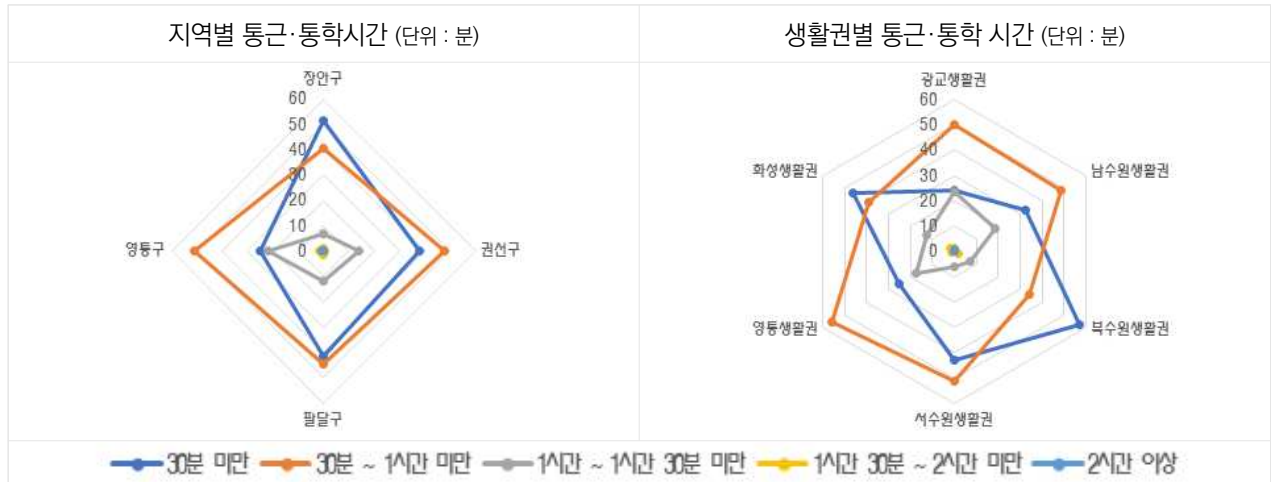
- 수원시민의 통근·통학 소요시간(편도 기준)은 평균 34.7분 소요
- [소요시간] ‘30분~1시간 미만’은 46.7%로 가장 높고, ‘30분 미만’이 37.8%로 그 뒤를 이음
- [지역별] 영통구(41.2분)가 타 지역에 비해 통근·통학 시간이 길고, 장안구(28.3분)는 비교적 짧음
- [생활권] 광고생활권(42.3분), 영통생활권(39.0분)이 길고, 북수원생활권(27.8분)에서는 상대적으로 적게 걸림

< 수원시민 통근·통학을 위해 소요되는 시간 >

(단위 : 편도, %)



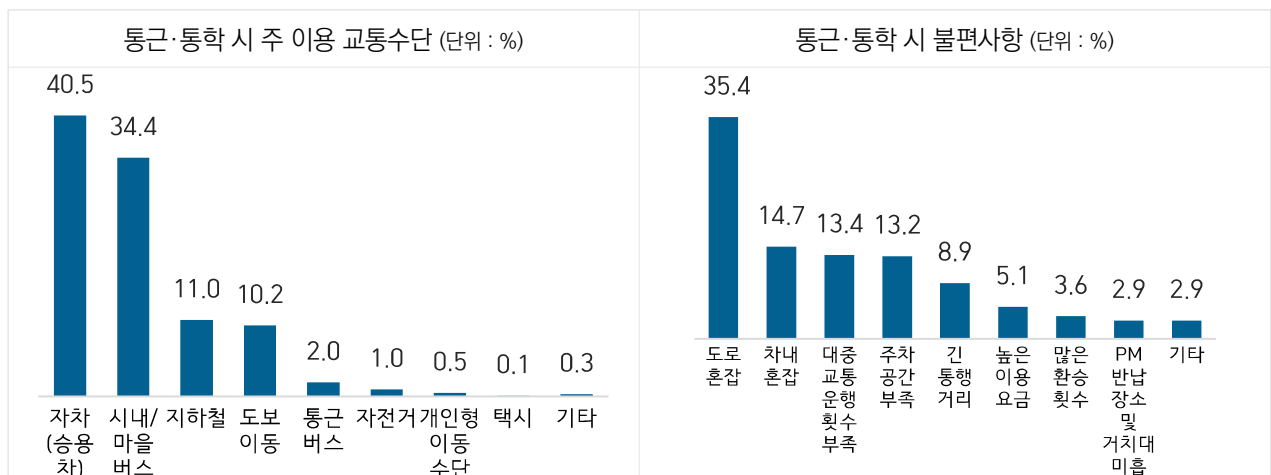
< 지역별·생활권별 통근·통학 소요시간 >



□ 통근·통학을 위해 주로 이용하는 교통수단 및 불편사항

- 통근·통학 시 주로 이용하는 교통수단은 '자차'가 40.5%로 가장 많고, 다음으로 ' 시내/마을버스(34.4%)'임
- 통근·통학 시 가장 불편한 점은 '도로 혼잡'이라는 응답이 35.4%로 가장 많고, 다음으로 '차내혼잡(14.7%)', '대중교통 운행횟수 부족(13.4%)', '주차공간 부족(13.2%)' 등의 순임

< 수원시민 통근·통학 주 이용 교통수단 및 불편사항 >

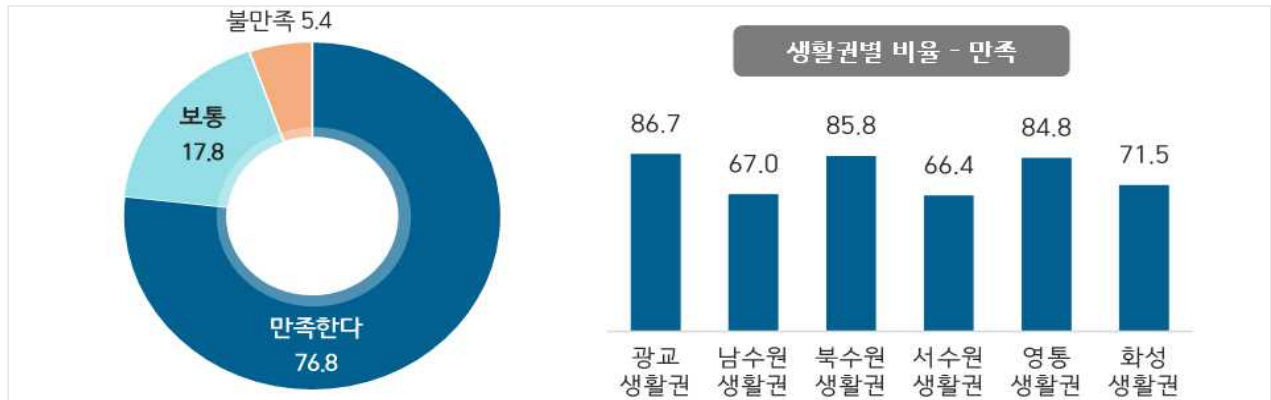


□ 수원시민 통근·통학 환경에 대한 만족도

- 통근·통학 지역, 통근·통학에 소비되는 시간, 이용하는 교통수단 및 불편사항을 종합적으로 고려하였을 때 수원시민이 생각하는 수원시 통근·통학 환경에 대해 '만족한다'의 비율은 76.8%
 - 생활권별 통근·통학 환경에 대한 만족도는 광교생활권이 가장 높고, 서수원생활권이 가장 낮게 나타남

< 통근·통학 환경 만족도 >

(단위 : %)



4 정책제언

□ 지속가능한 수원시 개인형 이동수단 환경 조성과 관련 법제도 입법화 요구

- 개인형 이동수단은 승용차를 대신하여 단거리 이동에 매우 효과적이고 경제적인 이동수단으로써 매년 이용자가 큰 폭으로 증가함과 동시에 교통사고건수 또한 증가
 - 개인형 이동수단의 이용수요는 2019년 대비 2020년 362% 증가(1~7월 누적기준)¹⁾, 교통사고건수는 2017년 대비 2021년 96.2% 증가²⁾
- 수원시는 현재 국회 계류 중인 개인형 이동수단에 관한 법률의 입법화를 적극적으로 요구할 필요가 있으며, 개인형 이동수단의 안전한 교통환경을 만들기 위한 정책을 추진하고 팔달구에 우선 적용
 - 대중교통 수단별 만족도 조사 결과 '개인형 이동수단'에 대해 만족한다는 응답은 38.1%에 불과하며, 팔달구 가장 저조

□ 대중교통 소외지역 맞춤형 교통정책 추진 필요

- [권선구] 시내버스의 정시성·효율성 향상을 위한 노선조정 필요, 신분당선 연장 및 구운역 신설 사업 조기 추진으로 지하철 서비스 확대
- [팔달구] 관광지가 밀집되어 있는 지역 특성상 PM전용도로 설치, 차없는 거리 등 보행 및 개인이동수단이 이동하기에 편리한 정책을 우선 추진 필요
 - 대중교통 수단별 만족도 조사 결과 시내버스와 지하철은 권선구에서 저조, 교통환경 만족도 조사 결과 '교통인프라 환경' 권선구에서 그리고 '보행환경'과 '개인형 이동수단 이용환경'의 만족도는 팔달구에서 가장 낮게 나타남

□ 수원시민의 통근·통학 특성을 고려한 교통서비스 확대 필요

- [관내 통근·통학] 수원시는 시내버스업체가 경기도형 시내버스 공공관리제에 적극적으로 참여할 수 있도록 지속적인 협의와 노력이 요구되며, 단계별 철도 연계형 시내버스 노선 체계 개편 구상안 마련 필요
 - 수원시민의 통근통학 이동지역은 관내 통행이 86.1%, 관외 통행이 13.8%, 평균 소요시간은 34.7분으로 조사
- [관외 통근·통학] 수원시는 M-DRT 등 신규 광역대중교통수단 확대 및 노선 신설 그리고 좌석예약제 및 급행화 서비스를 제공할 필요가 있음
 - 수원시민의 통근통학 이동지역은 관내 통행이 86.1%, 관외 통행이 13.8%, 평균 소요시간은 34.7분으로 조사

1) 신한카드 통계(Trendis, 2020.9.11.)

2) "개인형 이동장치(PM) 교통사고 매년 급증", 도로교통공단 보도자료, 2023.4.6

[2023 수원서베이 개요]

- ✓ 조사목적 : 수원시 정책 방향에 대한 시민인식 조사 및 주요 정책에 대한 참여 실태 조사를 통해 선제적 이슈 도출 및 시민요구 파악과 정책화에 기여
- ✓ 모 집 단 : 주민등록 기준 만 18세 이상 수원 거주 가구원
- ✓ 조사기간 : 2023년 12월 13일 ~ 2024년 1월 19일
- ✓ 조사방법 : 가구방문면접조사
- ✓ 조사표본 : 2,041표본
- ✓ 표본 오차 : 95% 신뢰수준에서 $\pm 2.17\%$ p
- ✓ 조사 항목 및 응답자 현황 (음영표기 : SRI 정책 Brief 작성에 활용된 항목)

구분			사례 수	%	구분			사례 수	%	구분			사례 수	%
전체			(2,041)	100.0	전체			(2,041)	100.0	전체			(2,041)	100.0
성별	남자		(1,022)	50.1	학력	중졸 이하		(163)	8.0	가구 유형	1인가구		(403)	19.7
	여자		(1,019)	49.9		고등학교 졸업		(873)	42.8		다인가구		(1,638)	80.3
연령별	18~29세		(370)	18.1		대졸 이상		(1,005)	49.2	주택 유형	아파트		(1,288)	63.1
	30대		(360)	17.6	혼인상태	미혼		(442)	21.7		단독주택		(98)	4.8
	40대		(347)	17.0		기혼		(1,391)	68.2		연립다세대주택		(558)	27.3
	50대		(367)	18.0		이혼		(76)	3.7		주택 외 기타		(97)	4.8
	60대		(380)	18.6		사별		(132)	6.5	직업	관리전문직		(135)	6.6
	70세 이상		(322)	15.8	종교	불교		(223)	10.9		화이트칼라		(808)	39.6
구별	장안구		(255)	12.5		기독교		(401)	19.6		블루칼라		(593)	29.1
	권선구		(605)	29.6		천주교		(185)	9.1		기타		(505)	24.7
	팔달구		(396)	19.4		무교		(1,232)	60.4	월평균 가구소득	200만원 미만		(135)	6.6
	영통구		(573)	28.1	수원 거주 기간	5년 미만		(171)	8.4		200~300만원 미만		(273)	13.4
	광교생활권		(291)	14.3		5~10년 미만		(241)	11.8		300~400만원 미만		(473)	23.2
수원시 생활권	남수원생활권		(350)	17.1		10~20년 미만		(480)	23.5		400~500만원 미만		(388)	19.0
	북수원생활권		(329)	16.1		20~30년 미만		(514)	25.2		500~600만원 미만		(350)	17.1
	서수원생활권		(312)	15.3		30~40년 미만		(290)	14.2		600~700만원 미만		(234)	11.5
	영통생활권		(373)	18.3		40~50년 미만		(171)	8.4		700만원 이상		(188)	9.2
	화성생활권		(386)	18.9		50년 이상		(174)	8.5					



※ 본 간행물은 집필자의 개인 의견으로 수원시정연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있습니다.