



고양시민 이동행태 및 보행만족도 조사

GOYANG RESEARCH INSTITUTE
DATA CENTER

윤신희



A Study on the Mobility Behaviors and Travel Satisfaction of Goyang Citizens

고양시민 이동행태 및 보행만족도 조사

연구책임자

윤신희(고양시정연구원, 데이터센터 센터장/도시정책연구실 부연구위원)

연구참여자

이세훈(고양시정연구원, 데이터센터/도시정책연구실 위촉연구원)

김지훈(고양시정연구원, 데이터센터 위촉연구원)

박지영(前, 고양시정연구원, 데이터센터 위촉연구원)

고윤경(前, 고양시정연구원, 데이터센터 위촉연구원)

자료조사자

고양청년인턴200(前, 고양시정연구원 데이터센터 통계조사원)

발행일 2021년 03월 31일

저자 윤신희

발행인 이재은

발행처 고양시정연구원

주소 10393 경기도 고양시 일산동구 태극로 60 빛마루방송지원센터 11층

전화 031-8073-8341

홈페이지 www.gyri.re.kr

S N S <https://www.facebook.com/goyangre/>

I S B N 979-11-974414-4-8 93300 (비매품)

이 보고서의 내용은 연구진의 개인적인 견해로서, 고양시정연구원의 공식 견해와는 다를 수 있습니다.



CONTENTS

요 약	i
제1장 고양시민 이동행태 및 보행만족도 조사 개요	1
제1절 조사 개요	3
제2장 고양시민 이동행태 및 보행만족도 분석 결과	7
제1절 개인의 이동행태	9
제2절 코로나19 이전 대비 개인의 이동 형태	88
제3절 보행 및 보행환경 만족도	113
제3장 부록	153

표 목차



[표 1-1] 주요조사 내용	5
[표 1-2] 응답자 특성	6
[표 2-1] 주 교통수단(전체)	9
[표 2-2] 주 교통수단(성별)	9
[표 2-3] 주 교통수단(거주기간별)	10
[표 2-4] 전체 운전면허증 소유 여부	12
[표 2-5] 성별 운전면허증 소유	12
[표 2-6] 운전면허증 소유 여부(거주기간별)	12
[표 2-7] 자가용 소유 여부	13
[표 2-8] 자가용 소유 여부(성별)	13
[표 2-9] 자가용 소유 여부(거주기간별)	14
[표 2-10] 자동차 운전 여부	15
[표 2-11] 자동차 운전 여부(성별)	15
[표 2-12] 자동차 운전 여부(거주기간)	16
[표 2-13] 자동차 운전을 하지 않는 이유	16
[표 2-14] 자동차 운전을 하지 않는 이유(성별)	17
[표 2-15] 자동차 운전을 하지 않는 이유(거주기간별)	19
[표 2-16] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의	21
[표 2-17] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의	21
[표 2-18] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의	23
[표 2-19] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남	24
[표 2-20] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남	24
[표 2-21] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남	26
[표 2-22] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획	27
[표 2-23] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획	27
[표 2-24] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획	29
[표 2-25] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여	30
[표 2-26] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여	30
[표 2-27] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여	31
[표 2-28] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근	32
[표 2-29] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근	33
[표 2-30] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근	34
[표 2-31] 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것	35
[표 2-32] 성별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것	35
[표 2-33] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것	37
[표 2-34] 가족구성원 운전 차량	38

[표 2-35]	성별 가족구성원 운전 차량	38
[표 2-36]	거주기간별 가족구성원 운전 차량	40
[표 2-37]	교통시스템의 위치	41
[표 2-38]	고양시 구별 교통시스템의 위치	41
[표 2-39]	일산동구 동별 교통시스템의 위치	41
[표 2-40]	일산서구 동별 교통시스템의 위치	42
[표 2-41]	덕양구 동별 교통시스템의 위치	43
[표 2-42]	스마트폰 소유 유무	43
[표 2-43]	성별 스마트폰 소유 유무	44
[표 2-44]	거주기간별 스마트폰 소유 유무	44
[표 2-45]	스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부	45
[표 2-46]	성별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부	45
[표 2-47]	거주기간별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부	47
[표 2-48]	주로 사용하는 교통 및 이동 정보	47
[표 2-49]	성별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보	48
[표 2-50]	거주 기간별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보	49
[표 2-51]	2순위 이동(교통)수단	50
[표 2-52]	성별 2순위 이동(교통)수단	50
[표 2-53]	거주기간별 2순위 이동(교통)수단	51
[표 2-54]	일산동구 동별 2순위 이동(교통)수단	53
[표 2-55]	일산서구 동별 2순위 이동(교통)수단	53
[표 2-56]	덕양구 동별 2순위 이동(교통)수단	54
[표 2-57]	친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도	55
[표 2-58]	성별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도	55
[표 2-59]	일산동구 동별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도	56
[표 2-60]	일산서구 동별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도	57
[표 2-61]	덕양구 동별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도	57
[표 2-62]	출퇴근을 위한 실제 이동시간	58
[표 2-63]	출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간	58
[표 2-64]	성별 출퇴근을 위한 실제 이동시간	58
[표 2-65]	성별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간	58
[표 2-66]	거주기간별 출퇴근을 위한 실제 이동 시간	61
[표 2-67]	거주기간별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간	61
[표 2-68]	사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간	62
[표 2-69]	사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간	62
[표 2-70]	성별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간	63

[표 2-71] 성별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간	63
[표 2-72] 거주기간별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간	65
[표 2-73] 거주기간별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간	65
[표 2-74] 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간	67
[표 2-75] 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간	67
[표 2-76] 성별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간	67
[표 2-77] 성별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간	67
[표 2-78] 거주기간별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간	70
[표 2-79] 거주기간별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간	70
[표 2-80] 국내 여행을 위한 실제 이동시간	71
[표 2-81] 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간	71
[표 2-82] 성별 국내 여행을 위한 실제 이동시간	72
[표 2-83] 성별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간	72
[표 2-84] 연령별 국내 여행을 위한 실제 이동시간	72
[표 2-85] 연령별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간	72
[표 2-86] 거주지별 국내 여행을 위한 실제 이동시간	73
[표 2-87] 거주지별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간	73
[표 2-88] 거주기간별 국내 여행을 위한 실제 이동시간	73
[표 2-89] 거주 기간별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간	74
[표 2-90] 월 가구 총 소득별 국내 여행을 위한 실제 이동시간	74
[표 2-91] 월 가구 총 소득별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간	74
[표 2-92] 원거리를 이동하는 주된 이유 1순위	75
[표 2-93] 성별 원거리를 이동하는 주된 이유 1순위	75
[표 2-94] 거주기간별 이동하는 주된 이유 1순위	77
[표 2-95] 원거리를 이동하는 주된 이유 2순위	78
[표 2-96] 성별 원거리를 이동하는 주된 이유 2순위	78
[표 2-97] 거주기간별 이동하는 주된 이유 2순위	80
[표 2-98] 친교를 위한 주된 교통수단	81
[표 2-99] 성별 친교를 위한 주된 교통수단	82
[표 2-100] 거주기간별 친교를 위한 주된 교통수단	83
[표 2-101] 내비게이션 이용	84
[표 2-102] 성별 내비게이션 이용	85
[표 2-103] 거주기간별 내비게이션 이용	86
[표 2-104] 평소 이동하는 횟수의 변화	88
[표 2-105] 성별 평소 이동하는 횟수의 변화	88
[표 2-106] 거주기간별 평소 이동하는 횟수의 변화	90

[표 2-107]	생활 반경 변화	90
[표 2-108]	성별 생활 반경 변화	91
[표 2-109]	거주기간별 생활 반경 변화	92
[표 2-110]	대중교통 이용 정도	93
[표 2-111]	성별 대중교통 이용 정도	93
[표 2-112]	거주기간별 대중교통 이용정도	95
[표 2-113]	코로나19 이전 단거리 주 교통수단	96
[표 2-114]	성별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단	96
[표 2-115]	거주기간별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단	97
[표 2-116]	코로나19 이전 장거리 주 교통수단	98
[표 2-117]	성별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단	98
[표 2-118]	거주기간별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단	100
[표 2-119]	코로나19 이후 단거리 주 교통수단	101
[표 2-120]	성별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단	101
[표 2-121]	거주기간별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단	102
[표 2-122]	코로나19 이후 장거리 주 교통수단	103
[표 2-123]	성별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단	103
[표 2-124]	거주기간별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단	105
[표 2-125]	코로나19 이전 1순위 교통수단	106
[표 2-126]	성별 코로나19 이전 1순위 교통수단	106
[표 2-127]	거주기간별 코로나19 이전 1순위 교통수단	107
[표 2-128]	코로나19 이후 1순위 주 교통수단	108
[표 2-129]	성별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단	108
[표 2-130]	거주기간별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단	110
[표 2-131]	코로나19 이전과 이후 가족모임의 횟수 변화	111
[표 2-132]	코로나19 이전과 이후 지인모임의 횟수 변화	112
[표 2-133]	고양시 구별 보도블럭 포장상태	113
[표 2-134]	일산서구 동별 보도블럭 포장상태	113
[표 2-135]	덕양구 동별 보도블럭 포장상태	114
[표 2-136]	일산동구 동별 보도블럭 포장상태	115
[표 2-137]	고양시 구별 보행공간 협소문제	115
[표 2-138]	일산동구 동별 보행공간 협소문제	115
[표 2-139]	일산서구 동별 보행공간 협소문제	116
[표 2-140]	덕양구 동별 보행공간 협소문제	116
[표 2-141]	고양시 구별 보행 장애물	117
[표 2-142]	일산동구 동별 보행 장애물	117

[표 2-143]	일산서구 동별 보행 장애인	118
[표 2-144]	덕양구 동별 보행 장애인	118
[표 2-145]	고양시 구별 횡단보도 턱	119
[표 2-146]	일산동구 동별 횡단보도 턱	119
[표 2-147]	일산서구 동별 횡단보도 턱	120
[표 2-148]	덕양구 동별 횡단보도 턱	120
[표 2-149]	고양시 구별 점자블록 불량	121
[표 2-150]	일산동구 동별 점자블록 불량	121
[표 2-151]	일산서구 동별 점자블록 불량	122
[표 2-152]	덕양구 동별 점자블록 불량	122
[표 2-153]	고양시 구별 불법주정차 차량	123
[표 2-154]	일산동구 동별 불법주정차 차량	123
[표 2-155]	일산서구 동별 불법주정차 차량	124
[표 2-156]	덕양구 동별 불법주정차 차량	124
[표 2-157]	고양시 구별 고장난 가로등	125
[표 2-158]	일산동구 동별 고장난 가로등	125
[표 2-159]	일산서구 동별 고장난 가로등	126
[표 2-160]	덕양구 동별 고장난 가로등	126
[표 2-161]	고양시 구별 보도의 청결상태	127
[표 2-162]	일산동구 동별 보도의 청결상태	127
[표 2-163]	일산서구 동별 보도의 청결상태	128
[표 2-164]	덕양구 동별 보도의 청결상태	128
[표 2-165]	고양시 구별 가장 심각한 사안	129
[표 2-166]	일산동구 동별 가장 심각한 사안	130
[표 2-167]	일산서구 동별 가장 심각한 사안	130
[표 2-168]	덕양구 동별 가장 심각한 사안	131
[표 2-169]	고양시 구별 전반적인 보행환경 만족도	132
[표 2-170]	일산동구 동별 전반적인 보행환경 만족도	132
[표 2-171]	일산서구 동별 전반적인 보행환경 만족도	133
[표 2-172]	덕양구 동별 전반적인 보행환경 만족도	133
[표 2-173]	고양시 구별 거주지 주변 보행환경 만족도	134
[표 2-174]	일산동구 동별 거주지 주변 보행환경 만족도	134
[표 2-175]	일산서구 동별 거주지 주변 보행환경 만족도	135
[표 2-176]	덕양구 동별 거주지 주변 보행환경 만족도	135
[표 2-177]	고양시 구별 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도	136
[표 2-178]	일산동구 동별 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도	136

[표 2-179]	일산서구 동별 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도	137
[표 2-180]	덕양구 동별 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도	137
[표 2-181]	고양시 구별 상가 주변 보행환경 만족도	138
[표 2-182]	일산동구 동별 상가 주변 보행환경 만족도	138
[표 2-183]	일산서구 동별 상가 주변 보행환경 만족도	139
[표 2-184]	덕양구 동별 상가 주변 보행환경 만족도	139
[표 2-185]	고양시 구별 보행안내 서비스 종합만족도	140
[표 2-186]	일산동구 동별 보행안내 서비스 종합만족도	140
[표 2-187]	일산서구 동별 보행안내 서비스 종합만족도	141
[표 2-188]	덕양구 동별 보행안내 서비스 종합만족도	141
[표 2-189]	고양시 구별 보행관련 공공 안내판	142
[표 2-190]	일산동구 동별 보행관련 공공 안내판	142
[표 2-191]	일산서구 동별 보행관련 공공 안내판	143
[표 2-192]	덕양구 동별 보행관련 공공 안내판	143
[표 2-193]	고양시 구별 보행관련 지도	144
[표 2-194]	일산동구 동별 보행관련 지도	144
[표 2-195]	일산서구 동별 보행관련 지도	145
[표 2-196]	덕양구 동별 보행관련 지도	145
[표 2-197]	전동킥보드 이용 여부	146
[표 2-198]	성별 전동킥보드 이용 여부	146
[표 2-199]	개인 이동수단이 보행에 미치는 영향	147
[표 2-200]	개인 이동수단이 보행에 미치는 영향(성별)	147
[표 2-201]	정책 선호도	149
[표 2-202]	성별 정책 선호도	149
[표 2-203]	거주기간별 정책 선호도	151

그림 목차



[그림 1-1] 통계조사 현장 팀 구성	4
[그림 2-1] 주 교통수단(연령별)	10
[그림 2-2] 주 교통수단(거주지별)	11
[그림 2-3] 주 교통수단(총 가구 소득별)	11
[그림 2-4] 운전면허 소유 여부(연령별)	12
[그림 2-5] 운전면허 소유 여부(지역별)	12
[그림 2-6] 운전면허 소유 여부(월 가구 총 소득별)	13
[그림 2-7] 자가용 소유 여부(연령별)	13
[그림 2-8] 자가용 소유 여부(지역별)	14
[그림 2-9] 자가용 소유 여부(총 가구 소득별)	14
[그림 2-10] 자동차 운전 여부(연령별)	15
[그림 2-11] 자동차 운전을 하지 않는 이유(연령별)	17
[그림 2-12] 자동차 운전을 하지 않는 이유(지역별)	18
[그림 2-13] 자동차 운전을 하지 않는 이유(소득별)	20
[그림 2-14] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의	22
[그림 2-15] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의	22
[그림 2-16] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의	23
[그림 2-17] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남	25
[그림 2-18] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남	25
[그림 2-19] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남	26
[그림 2-20] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획	28
[그림 2-21] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획	28
[그림 2-22] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획	29
[그림 2-23] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여	30
[그림 2-24] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여	31
[그림 2-25] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여	32
[그림 2-26] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근	33
[그림 2-27] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근	34
[그림 2-28] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근	35
[그림 2-29] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것	36
[그림 2-30] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것	36
[그림 2-31] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것	37
[그림 2-32] 연령별 가족구성원 운전 차량	39
[그림 2-33] 거주지별 가족구성원 운전 차량	39
[그림 2-34] 월 가구 총 소득별 가족구성원 운전 차량	40
[그림 2-35] 연령별 스마트폰 소유 유무	44

[그림 2-36]	거주지별 스마트폰 소유 유무	44
[그림 2-37]	월 가구 총 소득별 스마트폰 소유 유무	45
[그림 2-38]	연령별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부	46
[그림 2-39]	거주지별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부	46
[그림 2-40]	월 가구 총 소득별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부	47
[그림 2-41]	연령별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보	48
[그림 2-42]	거주지별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보	49
[그림 2-43]	월 가구 총 소득별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보	50
[그림 2-44]	연령별 2순위 이동(교통)수단	51
[그림 2-45]	월 가구 총 소득별 2순위 이동(교통)수단	52
[그림 2-46]	고양시 거주지별 2순위 이동(교통)수단	52
[그림 2-47]	연령별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도	55
[그림 2-48]	고양시 거주지별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도	56
[그림 2-49]	연령별 출퇴근을 위한 실제 이동 시간	59
[그림 2-50]	연령별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간	59
[그림 2-51]	지역별 출퇴근을 위한 실제 이동 시간	60
[그림 2-52]	지역별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간	60
[그림 2-53]	월 가구 총 소득별 출퇴근을 위한 실제 이동 시간	61
[그림 2-54]	월 가구 총 소득별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간	62
[그림 2-55]	연령별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간	63
[그림 2-56]	연령별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간	64
[그림 2-57]	거주지별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간	64
[그림 2-58]	거주지별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간	65
[그림 2-59]	월 가구 총 소득별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간	66
[그림 2-60]	월 가구 총 소득별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간	66
[그림 2-61]	연령별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간	68
[그림 2-62]	연령별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간	68
[그림 2-63]	거주지별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간	69
[그림 2-64]	거주지별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간	69
[그림 2-65]	월 가구 총 소득별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간	70
[그림 2-66]	월 가구 총 소득별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간	71
[그림 2-67]	연령별 원거리를 이동하는 주된 이유 1순위	76
[그림 2-68]	거주지별 원거리를 이동하는 주된 이유 1순위	76
[그림 2-69]	월 가구 총 소득별 이동하는 주된 이유 1순위	77
[그림 2-70]	연령별 원거리를 이동하는 주된 이유 2순위	79
[그림 2-71]	거주지별 원거리를 이동하는 주된 이유 2순위	80

[그림 2-72] 월 가구 총 소득별 이동하는 주된 이유 2순위	81
[그림 2-73] 연령별 친교를 위한 주된 교통수단	82
[그림 2-74] 거주지별 친교를 위한 주된 교통수단	83
[그림 2-75] 월 가구 총 소득별 친교를 위한 주된 교통수단	84
[그림 2-76] 연령별 내비게이션 이용	85
[그림 2-77] 거주지별 내비게이션 이용	86
[그림 2-78] 월 가구 총 소득별 내비게이션 이용	87
[그림 2-79] 연령별 평소 이동하는 횟수의 변화	89
[그림 2-80] 거주지별 평소 이동하는 횟수의 변화	89
[그림 2-81] 월 가구 총 소득별 평소 이동하는 횟수의 변화	90
[그림 2-82] 연령별 생활 반경 변화	91
[그림 2-83] 거주지별 생활 반경 변화	92
[그림 2-84] 월 가구 총 소득별 생활 반경 변화	93
[그림 2-85] 연령별 대중교통 이용정도	94
[그림 2-86] 거주지별 대중교통 이용정도	94
[그림 2-87] 월 가구 총 소득별 대중교통 이용정도	95
[그림 2-88] 연령별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단	96
[그림 2-89] 거주지별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단	97
[그림 2-90] 월 가구 총 소득별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단	98
[그림 2-91] 연령별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단	99
[그림 2-92] 거주지별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단	99
[그림 2-93] 월 가구 총 소득별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단	100
[그림 2-94] 연령별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단	101
[그림 2-95] 거주지별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단	102
[그림 2-96] 월 가구 총 소득별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단	103
[그림 2-97] 연령별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단	104
[그림 2-98] 거주지별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단	104
[그림 2-99] 월 가구 총 소득별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단	105
[그림 2-100] 연령별 코로나19 이전 1순위 교통수단	106
[그림 2-101] 거주지별 코로나19 이전 1순위 교통수단	107
[그림 2-102] 월 가구 총 소득별 코로나19 이전 1순위 교통수단	108
[그림 2-103] 연령별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단	109
[그림 2-104] 거주지별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단	109
[그림 2-105] 월 가구 총 소득별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단	110
[그림 2-106] 연령별 전동킥보드 이용 여부	146
[그림 2-107] 거주지별 전동킥보드 이용 여부	146

[그림 2-108] 월 가구 총 소득별 전동킥보드 이용 여부	147
[그림 2-109] 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향(연령별)	148
[그림 2-110] 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향(거주지별)	148
[그림 2-111] 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향(월 가구 총 소득별)	149
[그림 2-112] 연령별 정책 선호도	150
[그림 2-113] 거주지별 정책 선호도	150
[그림 2-114] 월 가구 총 소득별 정책 선호도	151



1. 조사 개요

조사배경 및 목적

현재 우리는 코로나19의 확산으로 팬데믹 상태에 빠져 있다. 코로나19 이전 시대는 이동이 필수가 되는 고 이동성 사회로 이동은 인간 삶의 기본이자 권리가 된다. 이동성이 갖는 의미는 매우 다양하다. 단순히 물리적 거리 이동이 아닌 이동을 통한 사회적 관계, 참여, 배제 등의 다양한 요인과 연관성이 있다. 따라서 본 조사는 고양 시민의 이동행태를 전반적으로 조사하고, 코로나19 확산 이전과 대비해 변화정도를 살펴보고 더 나아가 이동을 통한 시민들의 삶의 행태에 대해 파악한다. 또한 고양시 보행환경 만족도 정도를 조사하여 고양시 시민들의 이동과 보행에 대한 기초조사를 수행한다.

본 조사는 고양시 이동 및 보행 관련 정책 사업 발굴에 기초자료로 제공함을 목적으로 한다.

조사시기 및 설계

조사시기는 2020년 10월 29일~2020년 11월 06일까지 수행하였고, 조사대상은 고양시 거주 시민들을 대상으로 성별, 연령별, 지역별 표본 할당하여 조사하였다. 조사의 총 표본 수는 총 2,887표본이며 그중 유의한 2,874의 표본만을 선정하였고, 조사된 데이터는 표집오차 검정을 통해 분석에 활용하였다.

현장 조사는 39동을 기반으로 각 동마다 현장조사원 2명씩을 배치하여 진행하였다(조사원 배치 구역 지도 참조). 사전에 설문조사에 대한 조사원 교육을 실시하였고, 방역에 대한 교육 또한 수행하여 현장조사를 진행하였다. 조사는 고양시 39개 행정동별 지역 주민을 대상으로 성, 연령, 지역을 고려하여 층화계층하여 표집하였다.

2. 주요조사 결과

- 고양시민이 평소 이동할 때 주로 이용하는 교통수단은 '직접 자동차 운전을 해서'가 40.9%로 가장 많은 응답을 차지하며, 대중교통수단 '버스'와 '지하철'이 각각 22.6%와 16.3%의 비율을 차지한다.
- 운전면허증 소유 여부는 응답자의 81.5%가 '소유하고 있다'라고 응답했으며, 자가용 소유 여부에서 79.4%가 '소유하고 있다'라고 응답했다.
- 운전여부 항목에서 '현재 자동차 운전을 한다.'는 60.4%를 차지했으며, '과거부터 현재까지 운전을 하지 못하거나 하지 않는다.'는 26.3%를 차지한다. '과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는다.'라고 응답한 비율은 13.3%이다.
- 자동차 운전을 하지 않는 이유는 '운전면허증이 없어서'가 32.5%로 가장 많은 응답을 차지했다. '자가용 승용차가 없어서'는 18.6%로 두 번째 많은 응답을 차지한다.



- 운전을 하지 않아 불편한 정도에서 ‘생활편의’는 ‘약간 불편함’ 16.1%, ‘매우 불편함’ 8.9%로 나타났다. ‘만남’은 ‘약간 불편함’이 12.2%, ‘매우 불편함’이 4.8%로 나타났다. ‘여가 및 여행’은 ‘약간 불편함’이 21.3%, ‘매우 불편함’이 11.7%의 응답을 보인다. ‘교육 및 문화생활’ 면에서는 ‘약간 불편함’이 11.8%, ‘매우 불편함’이 4.8%의 응답을 보였으며, ‘직장 출퇴근’에서 ‘약간 불편함’은 10.6%, ‘매우 불편함’은 6.0%로 응답했다.
- 거주지 인근 교통시스템 접근성에 대한 질문을 보면, ‘지하철 정거장까지 걸리는 시간’은 도보는 19.8분, 차량은 7.9분이 걸리며, ‘버스 정거장까지 걸리는 시간’은 도보는 5.7분, 차량은 2.6분으로 나타났다. ‘공유 자전거까지 걸리는 시간’은 도보로 7.2분, 차량은 3.1분이다.
- 코로나19 이전 대비 이동횟수는 ‘매우 많이 감소’가 35.6%, ‘대체로 감소’는 42.9%, ‘보통(변화 없음)’은 20.0%로 평소 이동하는 횟수가 감소했음을 알 수 있다.
- 코로나19 이전 대비 생활반경은 ‘매우 많이 감소’가 27.3%, ‘대체로 감소’는 41.3%, ‘보통(변화 없음)’은 27.4%로 차를 타고 이동하는 시간 및 거리가 감소했음을 알 수 있다.
- 코로나19 이전 대비 대중교통 이용정도는 ‘매우 많이 감소’가 37.7%, ‘대체로 감소’는 30.7%, ‘보통(변화 없음)’은 29.0%로 응답하였다.
- 코로나19 이전 단거리 주 교통수단은 ‘버스’ 57.0%, ‘개인 자가용’ 43.4%, ‘지하철’ 35.5%, ‘택시’ 31.9%, ‘개인 이동수단’ 14.1%, ‘공공 모빌리티’ 13.0%, ‘광역철도’ 8.2%, ‘공유 자동차’ 6.7%로 응답했다(복수응답). 코로나19 이후 단거리 주 교통수단은 ‘버스’ 49.5%, ‘개인 자가용’ 44.8%, ‘택시’ 33.6%, ‘지하철’ 32.5%, ‘광역철도’ 15.5%, ‘개인 이동수단’ 13.0%, ‘공공 모빌리티’ 9.1%, ‘공유 자동차’ 5.9%로 응답했다(복수응답).
- 코로나19 이전 장거리 주 교통수단은 ‘지하철’ 49.1%, ‘개인 자가용’ 46.8%, ‘버스’ 33.4%, ‘광역철도’ 29.9%, ‘택시’ 18.0%, ‘공유 자동차’ 9.5%, ‘개인 이동수단’ 5.9%, ‘공공 모빌리티’ 3.0%로 응답했다(복수응답). 코로나19 이후 장거리 주 교통수단은 ‘개인 자가용’ 61.3%, ‘지하철’ 40.1%, ‘버스’ 22.8%, ‘광역철도’ 19.4%, ‘택시’ 8.3%, ‘공유 자동차’ 4.3%, ‘공공 모빌리티’ 3.8%, ‘개인 이동수단’ 2.8%로 응답했다(복수응답). 코로나19 확산 이전과 이후 장거리 주 교통수단의 경우 지하철 이용에서 개인 자가용 이용으로 우선순위 기 바뀐 것을 알 수 있다.
- 코로나19 이전 1순위 교통수단은 ‘개인 자가용’ 38.7%, ‘버스’ 35.4%, ‘지하철’ 21.8%, ‘택시’ 1.9%, 개인 이동수단 1.7%, ‘광역철도’ 0.2%, ‘공공 모빌리티’ 0.2%, ‘공유 자동차’ 0%이다. 코로나19 이후 1순위 교통수단은 ‘개인 자가용’ 51.7%, ‘버스’ 26.4%, ‘지하철’ 15.3%, ‘택시’ 3.2%, ‘개인 이동수단’ 2.6%, ‘공공 모빌리티’ 0.3%, ‘광역철도’ 0.2%, ‘공유 자동차’ 0.2%이다. 결과를 보면 이용 교통수단의 순위는 코로나19 이전과 이후 변화가 없으나 그 이용 비율을 보면 개인 자가용 이용이 늘어난 반면, 버스 및 지하철 등의 대중교통 이용 비율은 감소하였다.
- 코로나 이전과 이후 ‘가족 모임’은 평균 8회에서 4.2회로 줄었으며, ‘지인 모임’은 평균 4.9회에서 1.8회로 줄었다.



- 다음으로 고양시 보행환경 만족도를 조사한 결과를 지역별로 살펴보면 다음과 같다, 5점 척도 조사로 점수가 높을수록 만족도가 높다. ‘보도블록 포장상태’ 만족도는 평균으로 나타내었을 때, ‘일산서구’ 3.06점, ‘덕양구’ 3.03점, ‘일산동구’ 2.95점으로 나타났고, ‘보행 공간 협소문제’는 ‘일산서구’ 3.04점, ‘일산동구’ 2.91점, ‘덕양구’ 2.88점을 보인다. ‘보행 장애물’ 만족도는 ‘일산서구’ 3.06점, ‘덕양구’ 2.99점, ‘일산동구’ 2.97점으로 나타났다.
- ‘횡단보도 턱’ 에 대한 만족도를 보면 5점 만점 중 ‘덕양구’ 3.09점, ‘일산서구’ 3.06점, ‘일산동구’ 2.99점을 보이며, ‘점자블록 불량’ 만족도는 ‘일산서구’ 3.11점, ‘덕양구’ 3.09점, ‘일산동구’ 3.03점을 보인다. ‘불법주정차 차량’ 문제는 ‘일산서구’ 2.52점, ‘일산동구’ 2.44점, ‘덕양구’ 2.42점으로 전 지역에서 불법차량으로 인한 보행만족도가 낮은 것으로 나타났다.
- ‘고장 난 가로등’ 에 따른 보행만족도를 보면 ‘일산서구’ 3.19점, ‘덕양구’ 3.17점, ‘일산동구’ 3.13점으로 보통 수준을 보인다. ‘보도의 청결상태’는 ‘일산서구’ 3.13점, ‘일산동구’ 3.06점, ‘덕양구’ 3.06점으로 전 지역에서 보통 수준을 보인다.
- 고양시에서 보행에 불편을 주는 가장 심각한 사안으로는 ‘불법주정차 차량’이라 응답하고 있으며, 지역별 응답 비율을 보면 ‘덕양구’ 46.2%, ‘일산동구’ 44.0%, ‘일산서구’ 39.4%이다. 또한 전동 킥보드로 인한 보행의 불편정도는 66.6%가 불편하다고 응답하고 있다.
- 고양시 전반적인 보행환경 만족도는 5점 평균으로 나타내었을 때 평균 3.39점으로 보통수준을 보인다. 거주지 주변 보행환경 만족도는 평균 3.33점, 산책로 및 공원 주변 보행만족도는 평균 3.56점, 상가주변 보행만족도 3.15점을 보여 모두 보통수준의 만족도를 보이고 있지만 그중에서 공원주변 보행만족도가 유형 중 높은 것을 알 수 있다.

3. 결론 및 시사점

본 조사를 통해 살펴본 주요 결과를 보면 고양시민의 대다수는 70% 이상이 개인 자가용을 보유하고 있으며, 대중교통 접근성이 도보 10분~20분 내외로 높은 편이다. 또한 시민들의 이동행태를 보면 장거리 이동에는 지하철을 이용하고 있으며, 단거리 이동에는 버스를 가장 많이 이용하고 있다.

고양시 지역별 이동 및 보행에 불편을 주는 가장 큰 사안은 불법주정차 차량이며, 고양시민들이 느끼는 전반적인 보행만족도는 5점 만점 중 평균 3.39점을 보이며 공원주변 만족도가 거주지 및 상가주변에 비해 다소 높게 나타났다.

고양시는 대중교통 접근성은 높은 편이나 이동 및 보행 환경에 대한 정책은 미약한 상황이다. 따라서 본 조사 결과를 토대로 고양시민의 이동행태에 맞춘 교통 및 이동정책의 발굴이 필요하며, 차량과 이동 및 보행 중심의 균형적인 정책발굴이 필요하다.

제 1 장

고양시민 이동행태 및 보행만족도 조사 개요



제1절 조사 개요

1. 조사배경 및 목적

현재 우리는 코로나19의 확산으로 펜데믹 상태에 빠져 있다. 코로나19 이전 시대는 이동이 필수가 되는 고 이동성 사회로 이동은 인간 삶의 기본이자 권리가 된다. 이동성이 갖는 의미는 매우 다양하다. 단순히 물리적 거리 이동이 아닌 이동을 통한 사회적 관계, 참여, 배제 등의 다양한 요인과 연관성이 있다. 따라서 본 조사는 고양시민의 이동행태를 전반적으로 조사하고, 코로나19 확산 이전과 대비해 변화정도를 살펴보고 더 나아가 이동을 통한 시민들의 삶의 행태에 대해 파악한다. 또한 고양시 보행환경 만족도 정도를 조사하여 고양시 시민들의 이동과 보행에 대한 기초조사를 수행한다.

본 조사는 고양시 이동 및 보행 관련 정책 사업 발굴에 기초자료로 제공함을 목적으로 한다.

2. 조사설계

조사시기는 2020년 10월 29일~2020년 11월 06일까지 수행하였고, 조사대상은 고양시 거주 시민들을 대상으로 성별, 연령별, 지역별 표본 할당하여 조사하였다.

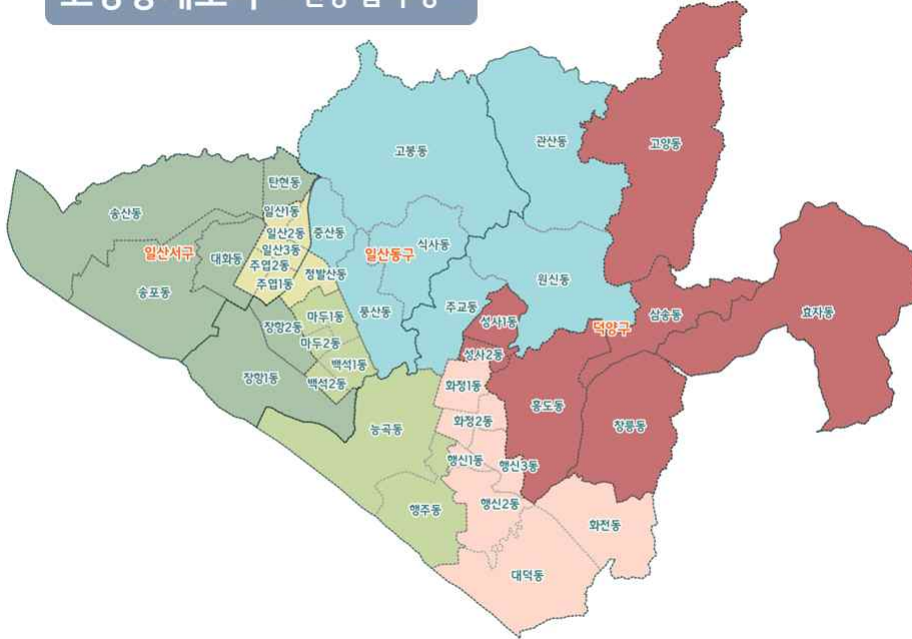
조사의 총 표본 수는 총 2,887표본이며 그중 유의한 2,874의 표본을 선정하였고, 조사된 데이터는 표집오차 검정을 통해 분석에 활용하였다.

3. 조사원 배정지역 및 인원 수

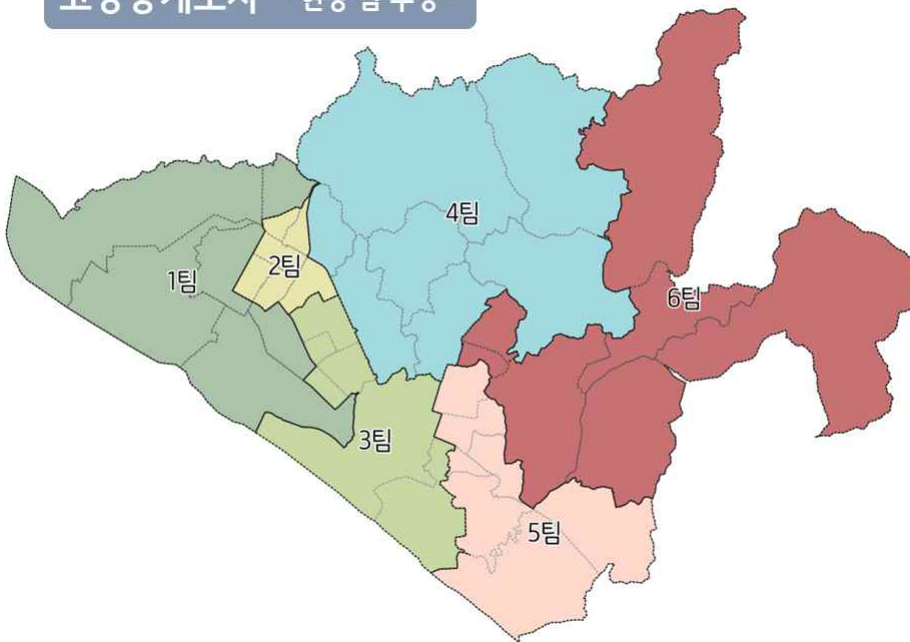
현장 조사는 39동을 기반으로 각 동마다 현장조사원 2명씩을 배치하여 진행하였다(조사원 배치 구역 지도 참조). 사전에 설문조사에 대한 조사원 교육을 실시하였고, 방역에 대한 교육 또한 수행하여 현장조사를 진행하였다. 조사는 고양시 39개 행정동별 지역 주민을 대상으로 성, 연령, 지역을 고려하여 층화계층하여 표집하였다.

[그림 1-1] 통계조사 현장 팀 구성

고양통계조사 - 현장 팀 구성 -



고양통계조사 - 현장 팀 구성 -



4. 주요조사 내용

[표 1-1] 주요조사 내용

구분	내용
통계처리를 위한 문항	<ul style="list-style-type: none"> ■ 성별 ■ 배우자 유무 ■ 자녀 유무 ■ 연령 ■ 학력 ■ 거주지 ■ 직업 ■ 거주기간 ■ 주거형태 ■ 월 가구 총 소득
개인의 이동 행태	<ul style="list-style-type: none"> ■ 주로 이용하는 교통수단 ■ 운전면허증 및 자가용 소유 여부 ■ 운전여부, 운전을 하지 않는다면 그 이유 ■ 운전을 하지 않아 불편한 정도 <ul style="list-style-type: none"> - 장보기, 만남, 여가 및 여행, 교육 및 문화생활, 직장 출퇴근 ■ 거주지 인근 대중교통시스템 ■ 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보의 이용 ■ 주 이동수단 외 대체 이동수단 ■ 친교 및 친목을 위해 이동하는 정도 ■ 실제 이동시간과 감수할 수 있는 최대 이동시간 <ul style="list-style-type: none"> - 출퇴근을 위해, 사람들을 만나기 위해, 일상적인 업무를 위해, 국내여행을 위해 ■ 원거리(차량으로 1시간 이상)를 이동하는 주된 이유 ■ 친교를 위해 멀리(1시간 이상 이동) 갈 때 선택하는 주된 교통수단 ■ 내비게이션 이용
코로나19 이전 대비 이후 개인의 이동 행태	<ul style="list-style-type: none"> ■ 평소 이동하는 횟수 ■ 생활환경의 변화 정도 ■ 대중교통 이용 정도 ■ 단거리 및 장거리 주요 이동수단 변화 정도 <ul style="list-style-type: none"> - 버스, 택시, 지하철, 광역철도, 개인 자가용, 공유자동차, 공유모빌리티, 개인이동수단 ■ 코로나19 이전 및 이후 가장 많이 이용한 교통수단 ■ 코로나19 이전 및 이후 가족 및 지인 모임의 평균 횟수
보행 및 보행환경에 대한 만족도	<ul style="list-style-type: none"> ■ 보행환경 상태에 대한 만족도 <ul style="list-style-type: none"> - 보도블럭 포장상태, 보행공간 협소문제, 보행 장애물, 횡단보도 턱, 점자블록 불량, 불법주정차 차량 - 고장난 가로등, 보도의 청결상태, 개선점, 가장 심각한 사안 ■ 보행환경 만족도(건기 좋은 환경) <ul style="list-style-type: none"> - 고양시 전반적인 보행환경 만족도, 거주자 주변 보행환경 만족도, 산책로 및 공원 주변환경 만족도, - 상가 주변 보행환경 만족도, 개선점 ■ 고양시 보행 안내 서비스 제공 만족도 <ul style="list-style-type: none"> - 보행 안내 서비스 종합 만족도, 보행관련 공공 안내판, 보행관련 지도, 개선점 ■ 전동 킥보드 이용의 불편 및 개선점 ■ 전동 킥보드가 보행에 미치는 영향 ■ 고양시는 보행자 중심의 도시와 차량 중심의 도시 중 어느 정책이 필요한가

5. 응답자 특성

[표 1-2] 응답자 특성

응답자 기본 정보		사례수(명)	비율(%)
성별 (n=2,874)	남자	1,210	42.1
	여자	1,664	57.9
연령대 (n=2,870)	10대	55	1.9
	20대	500	17.4
	30대	420	14.6
	40대	593	20.7
	50대	779	27.1
	60대 이상	523	18.2
학력 (n=2,826)	중졸 이하	137	4.8
	고졸	927	32.8
	대졸	1587	56.2
	대학원 이상	175	6.2
거주지(구) (n=2,855)	일산동구	927	32.5
	일산서구	686	24.0
	덕양구	1242	43.5
직업 (n=2,813)	자영업	509	18.1
	생산/판매/서비스직	263	9.3
	사무/관리직	427	15.2
	주부	539	19.2
	학생	235	8.4
	공무원	148	5.3
	아르바이트	194	6.9
	무직	230	8.2
거주 기간 (n=2,788)	기타	268	9.5
	1년 미만	151	5.4
	1년 ~ 2년 미만	176	6.3
	2년 ~ 3년 미만	153	5.5
	3년 ~ 5년 미만	266	9.5
	5년 ~ 10년 미만	524	18.8
주거 형태 (n=2,640)	10년 이상	1518	54.4
	자가	1298	49.2
	전세	584	22.1
	월세	318	12.0
	자녀의 집	41	1.6
월 가구 총 소득 (n=2,561)	부모의 집	399	15.1
	100만원 미만	198	7.7
	100만원 ~ 199만원	245	9.6
	200만원 ~ 299만원	363	14.2
	300만원 ~ 399만원	436	17.0
	400만원 ~ 499만원	383	15.0
	500만원 ~ 599만원	354	13.8
	600만원 ~ 699만원	161	6.3
	700만원 ~ 799만원	140	5.5
	800만원 ~ 899만원	94	3.7
900만원 ~ 999만원	63	2.5	
1,000만원 이상	124	4.8	

제 2 장

고양시민 이동행태 및 보행만족도 분석 결과



제1절 개인의 이동행태

1. 주 교통수단

평소 이동을 할 때 이용하는 교통수단을 조사한 결과, ‘도보(걸어서)’ 15.8%, ‘직접 자동차 운전을 해서’ 40.9%, ‘지하철이용’ 16.3%, ‘버스이용’ 22.6%, ‘택시이용’ 0.8%, ‘개인소유모빌리티(자전거/전동킥보드)’ 1.5%, ‘다른 사람이 운전해주는 차량 이용’ 1.6%, ‘기타’ 0.3%로 나타났다. 이 중 가장 많이 사용되는 주 교통수단은 ‘직접 자동차 운전을 해서’였다.

[표 2-1] 주 교통수단(전체)

	도보 (걸어서)	직접 자동차 운전을 해서	지하철 이용	버스 이용	택시 이용	개인소유 모빌리티	공유 모빌리티	다른 사람이 운전해주는 차량 이용	기타
전체	15.8%	40.9%	16.3%	22.6%	0.8%	1.5%	0.2%	1.6%	0.3%

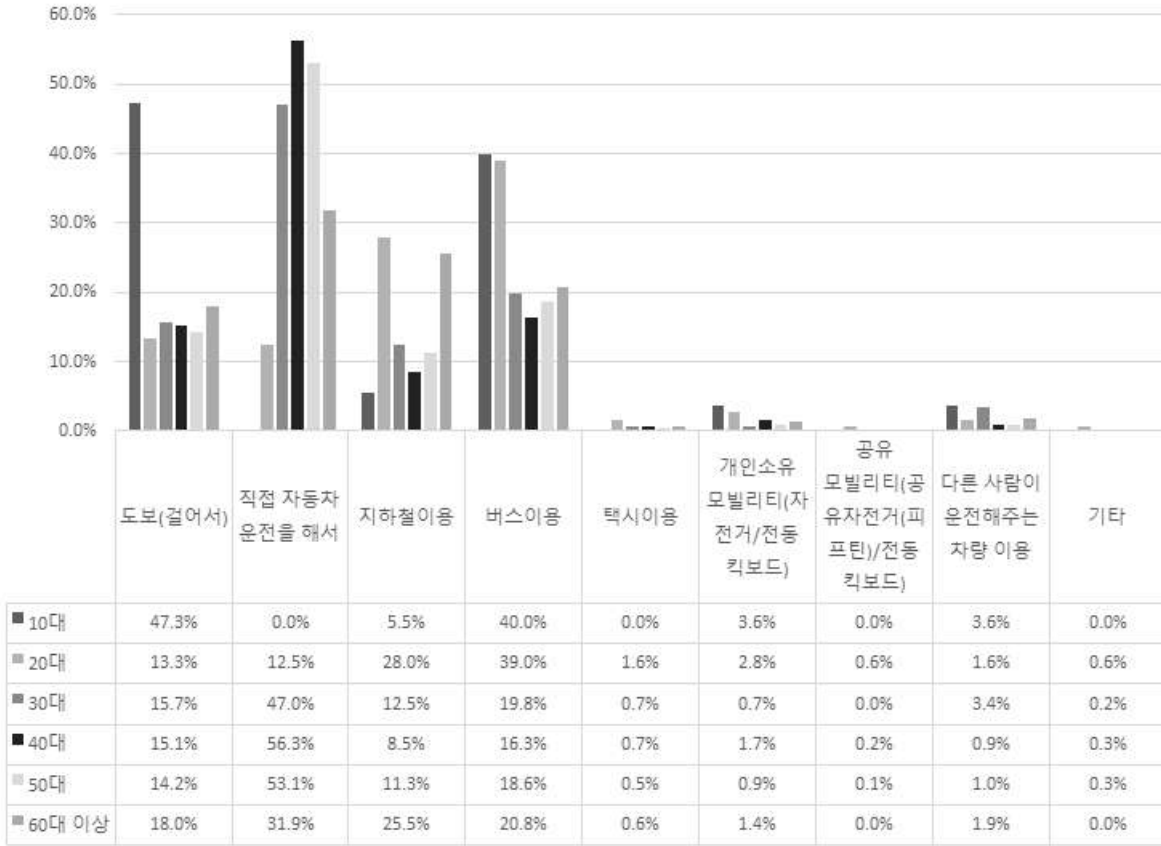
성별로 살펴보면 남성과 여성 모두 ‘직접 자동차 운전을 해서’가 가장 높은 비중을 차지하였다. 남성의 경우 여성에 비해 ‘직접 자동차 운전을 해서’, ‘지하철이용’, ‘개인소유 모빌리티’, ‘기타’에서 각각 15.6%, 3.0%, 1.0%, 0.5%만큼 높게 나타났으며, 여성의 경우 남성에 비해 ‘도보’, ‘버스이용’, ‘택시이용’, ‘다른 사람이 운전해주는 차량 이용’에서 각각 5.5%, 12.5%, 0.1%, 1.8%만큼 높게 나타났다.

[표 2-2] 주 교통수단(성별)

성별	도보 (걸어서)	직접 자동차 운전을 해서	지하철 이용	버스 이용	택시 이용	개인소유 모빌리티	공유 모빌리티	다른 사람이 운전해주는 차량 이용	기타
남성	12.6%	49.8%	18.1%	15.4%	0.7%	2.1%	0.2%	0.6%	0.6%
여성	18.1%	34.2%	15.1%	27.9%	0.8%	1.1%	0.2%	2.4%	0.1%

연령별로 살펴보면 10대의 경우 ‘도보’가 가장 많았고, 20대는 ‘버스이용’, 30대~60대 이상은 ‘직접 자동차 운전을 해서’라고 답한 경우가 가장 많았다.

[그림 2-1] 주 교통수단(연령별)



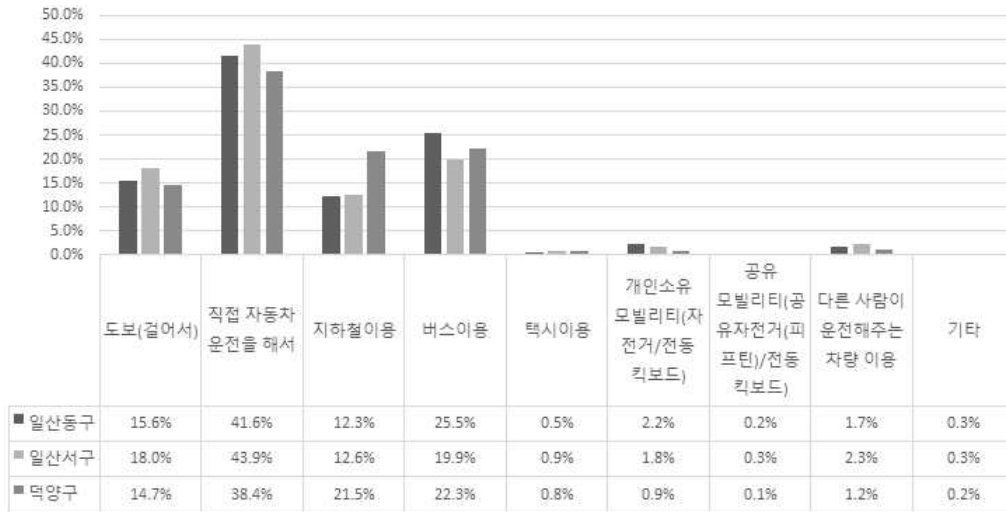
거주기간별로 살펴보면 10년 미만과 이상 모두 ‘직접 자동차 운전을 해서’가 가장 많은 비중을 차지하였으며, 10년 미만의 경우 10년 이상에 비해 ‘직접 자동차 운전을 해서’, ‘지하철이용’, ‘다른 사람이 운전해주는 차량 이용’이 각각 4.6%, 1.9%, 0.3%만큼 높았다. 10년 이상에 비해 10년 미만의 경우 ‘도보’, ‘버스이용’, ‘택시이용’, ‘개인소유 모빌리티’, ‘공유 모빌리티’, ‘기타’는 각각 2.2%, 3.6%, 0.3%, 0.4%, 0.2%, 0.1%만큼 높았다.

[표 2-3] 주 교통수단(거주기간별)

거주기간	도보(걸어서)	직접 자동차 운전을 해서	지하철 이용	버스 이용	택시 이용	개인소유 모빌리티	공유 모빌리티	다른 사람이 운전해주는 차량 이용	기타
10년 미만	14.7%	43.3%	17.5%	20.6%	0.6%	1.2%	0.1%	1.8%	0.2%
10년 이상	16.9%	38.7%	15.6%	24.2%	0.9%	1.6%	0.3%	1.5%	0.3%

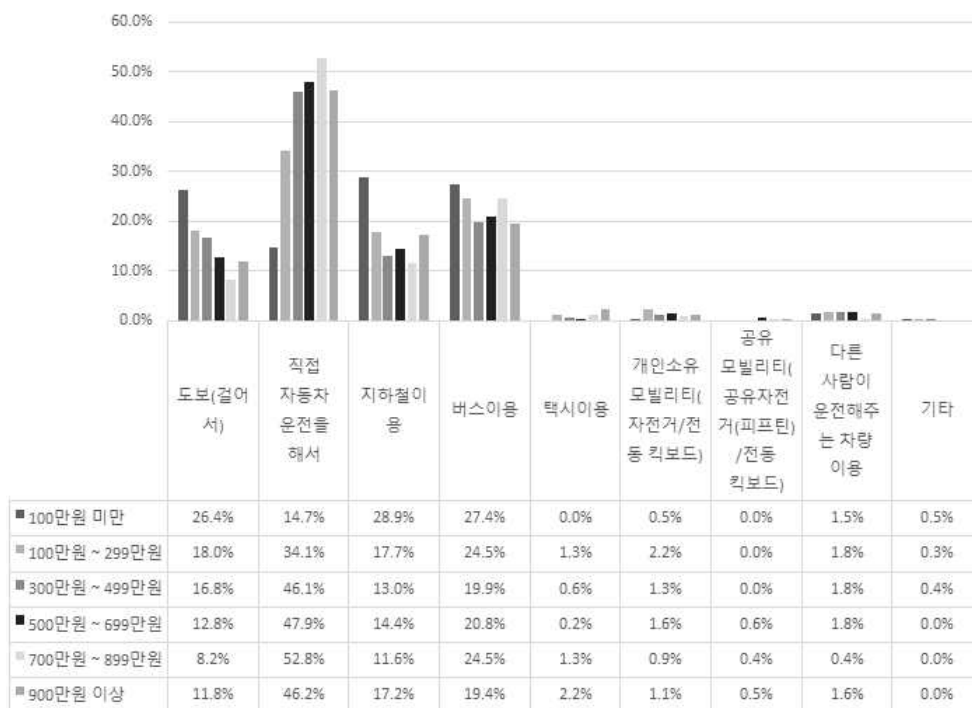
거주지별로는 일산동구와 일산서구 그리고 덕양구 모두 ‘직접 자동차 운전을 해서’가 가장 많았으며 각각 41.6%, 43.9%, 38.4%의 비중을 보였다. 그 다음으로는 ‘버스이용’이 각각 25.5%, 19.9%, 22.3%였으나 3번째 비중을 차지한 방식은 일산동구와 일산서구는 ‘도보’로 각각 15.6%와 18.0%였고, 덕양구는 ‘지하철 이용’으로 21.5%였다.

[그림 2-2] 주 교통수단(거주지별)



총 가구 소득별로는 100만원 미만의 경우 ‘지하철 이용(28.9%)’, ‘버스이용(27.4%)’, ‘도보(26.4%)’ 등의 순으로 나타났고 100만원~299만원의 경우 ‘직접 자동차 운전을 해서(34.1%)’, ‘버스이용(24.5%)’, ‘도보(18.0%)’, 300만원~499만원의 경우 ‘직접 자동차 운전을 해서(46.1%)’, ‘버스이용(19.9%)’, ‘도보(16.8%)’, 500만원~699만원의 경우 ‘직접 자동차 운전을 해서(47.9%)’, ‘버스이용(20.8%)’, ‘지하철이용(14.4%)’, 700만원~899만원의 경우 ‘직접 자동차 운전을 해서(52.8%)’, ‘버스이용(24.5%)’, ‘지하철이용(11.6%)’, 900만원 이상 ‘직접 자동차 운전을 해서(46.2%)’, ‘버스이용(19.4%)’, ‘지하철이용(17.2%)’의 순으로 각각 나타났다.

[그림 2-3] 주 교통수단(총 가구 소득별)



2. 운전면허증과 자가용 승용차 소유 여부

1) 운전면허증 소유 여부

응답자의 운전면허증 소유 여부를 살펴보면 소유하고 있는 경우는 81.5%, 소유하고 있지 않은 경우는 18.5%였다. ‘남성’의 경우 88.8%. ‘여성’의 경우 76.1%가 운전면허증을 소유하고 있었다.

[표 2-4] 전체 운전면허증 소유 여부 (%)

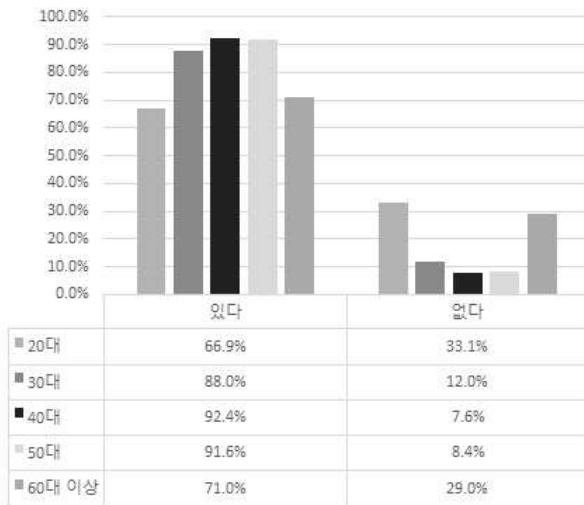
	있다	없다
전체	81.5	18.5

[표 2-5] 성별 운전면허증 소유 (%)

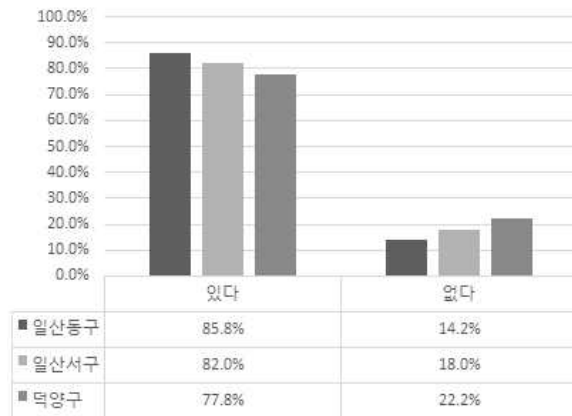
성별	있다	없다
남성	88.8	11.2
여성	76.1	23.9

운전면허증 소유 여부를 연령별로 살펴보면 20대 66.9%, 30대 88%, ‘40대’는 92.4%, ‘50대’는 91.6% ‘60대’ 이상은 71%가 운전면허를 소유하고 있는 것으로 나타났다. 지역별로는 ‘일산동구’가 85.8%로 가장 많이 운전면허를 보유하고 있으며, ‘일산서구’ 82%, ‘덕양구’ 77.8%로 나타났다.

[그림 2-4] 운전면허 소유 여부(연령별)



[그림 2-5] 운전면허 소유 여부(지역별)



거주기간별로는 ‘10년 미만’이 81.9%, ‘10년 이상’이 81.4% 운전면허를 소유하고 있었다.

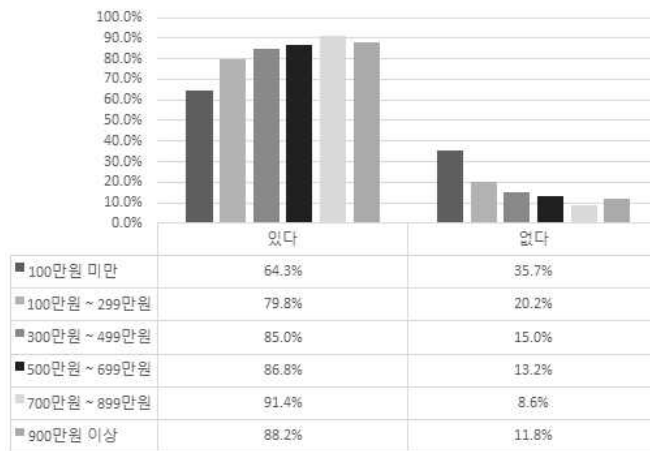
[표 2-6] 운전면허증 소유 여부(거주기간별)

거주기간	있다	없다
10년 미만	81.9	18.1
10년 이상	81.4	18.6

(%)

월 가구 총 소득별로 보면 ‘700만원~899만원’이 91.4%로 가장 높았으며, ‘900만원 이상’인 경우 운전면허증 소유 비율이 88.2%, ‘500만원~699만원’ 86.8%, ‘300만원~499만원’ 85.0%, ‘100만원~299만원’ 79.8%, ‘100만원 미만’이 64.3%의 순이었다.

[그림 2-6] 운전면허 소유 여부(월 가구 총 소득별)



2) 자가용 소유 여부

응답자의 가족 내 자가용 소유 여부를 살펴보면 응답자의 79.4%가 보유하고 있으며, 성별로 보면 남성이 82.4%로 여성의 77.3%에 비해 보유율이 높게 나타나고 있다.

[표 2-7] 자가용 소유 여부

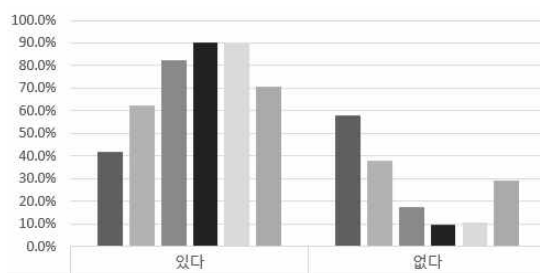
	있다	없다
전체	79.4%	20.6%

[표 2-8] 자가용 소유 여부(성별)

성별	있다	없다
남성	82.4%	17.6%
여성	77.3%	22.7%

연령별로는 40대가 자가용을 보유하고 있는 경우가 90.1%로 가장 높았으며 50대 89.5%, 30대 82.6% 순을 보인다. 10대의 경우 부모 및 가족의 차량을 포함하여 41.8%, 20대의 경우 62.2%의 자가용 보유 비율을 보이고 있다.

[그림 2-7] 자가용 소유 여부(연령별)



연령구분	있다	없다
10대	41.8%	58.2%
20대	62.2%	37.8%
30대	82.6%	17.4%
40대	90.1%	9.9%
50대	89.5%	10.5%
60대 이상	70.8%	29.2%

※ 10대는 부모님 및 가족의 차량 포함 수치임

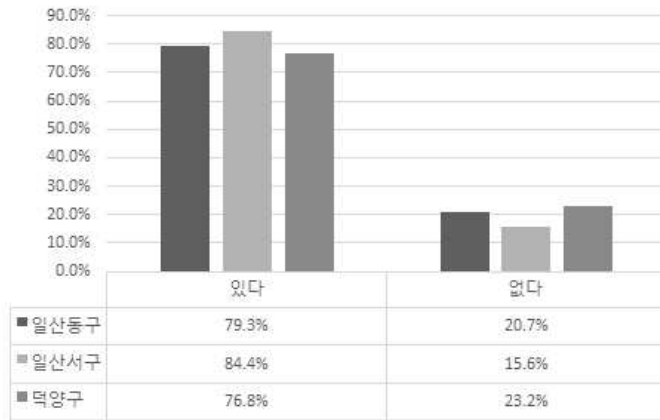
거주기간별로 보면, 10년 미만의 경우 78.5%, 10년 이상의 경우 80.5% 자가용을 소유하는 것으로 나타났다.

[표 2-9] 자가용 소유 여부(거주기간별)

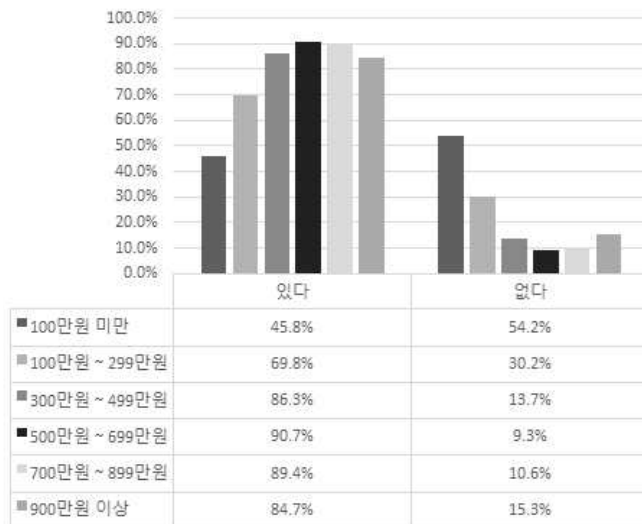
거주기간	있다	없다
10년 미만	78.5%	21.5%
10년 이상	80.5%	19.5%

지역별로는 일산동구 79.3%, 일산서구 84.4%, 덕양구 76.8%의 비중으로 자가용을 보유하고 있으며, 총 가구 소득별로 보면 100만원 미만의 경우 ‘있다’ 45.8%, ‘없다’ 54.2%로 자가용 소유를 하지 않은 비중이 높았지만, 100만원~299만원, 300~499만원, 500~600만원, 700~899만원, 900만원 이상 모두 자가용을 소유하고 있는 비중이 각각 69.8%, 86.3%, 90.7%, 89.4%, 84.7%로 높았다.

[그림 2-8] 자가용 소유 여부(지역별)



[그림 2-9] 자가용 소유 여부(총 가구 소득별)



3. 자동차 운전 여부

현재 자동차 운전을 하는지 조사한 결과 '현재 자동차 운전을 한다' 60.4%, '과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는다' 13.3%, '과거부터 현재까지 운전을 하지 못하거나 하지 않는다' 26.3%로 '현재 자동차 운전을 한다'는 응답이 가장 많았다. 남성의 경우와 여성의 경우 '현재 자동차 운전을 한다'는 비중이 가장 높았다. 하지만 각각 74.1%와 50.3%로 차이가 있었다.

[표 2-10] 자동차 운전 여부

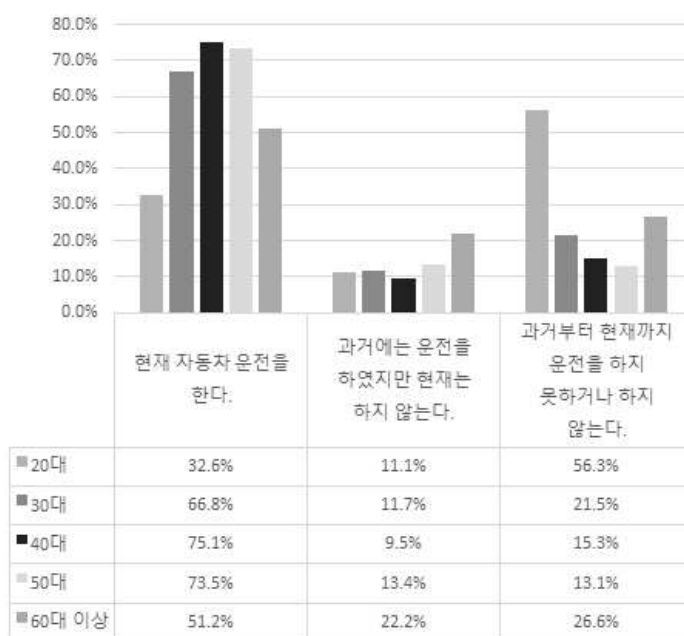
	현재 자동차 운전을 한다.	과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는다.	과거부터 현재까지 운전을 하지 못하거나 하지 않는다.
전체	60.4%	13.3%	26.3%

[표 2-11] 자동차 운전 여부(성별)

성별	현재 자동차 운전을 한다.	과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는다.	과거부터 현재까지 운전을 하지 못하거나 하지 않는다.
남성	74.1%	11.6%	14.3%
여성	50.3%	14.6%	35.1%

연령별로 보면 현재 자동차 운전을 하는 경우 40대 75.1%로 가장 높았으며, 과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는 비율은 60대가 22.2%로 가장 높았다. 이러한 결과는 고령으로 갈수록 운전능력 미숙 및 현재 시행되고 있는 고령자 운전면허 반납정책의 영향이 반영된 결과라 유추해 본다.

[그림 2-10] 자동차 운전 여부(연령별)



거주기간별로 살펴보면 거주기간이 10년 미만인 경우와 이상인 경우 차이가 있지만 ‘현재 자동차 운전을 한다’는 응답의 비중이 가장 높았다. 10년 미만인 경우 ‘현재 자동차 운전을 한다’는 응답이 62.1%, ‘과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는다’ 12.6%, ‘과거부터 현재까지 운전을 하지 못하거나 하지 않는다’ 25.3%였고 10년 이상인 경우 ‘현재 자동차 운전을 한다’는 답변이 59.3%, ‘과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는다’ 14.1%, ‘과거부터 현재까지 운전을 하지 못하거나 하지 않는다’ 26.6%였다.

[표 2-12] 자동차 운전 여부(거주기간)

거주기간	현재 자동차 운전을 한다.	과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는다.	과거부터 현재까지 운전을 하지 못하거나 하지 않는다.
10년 미만	62.1%	12.6%	25.3%
10년 이상	59.3%	14.1%	26.6%

4. 자동차 운전을 하지 않는 이유

현재 자동차 운전을 하지 않는다면 그 이유가 무엇인지 알아본 결과 가장 많은 비중을 차지한 응답은 ‘운전면허증이 없어서’였으며 각각의 비율은 다음과 같다.

‘자가용 승용차가 없어서’ 18.6%, ‘운전면허증이 없어서’ 32.5%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 5.8%. ‘대중교통이 편리해서’ 15.2%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 5.9%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 2.1%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 14.9%, ‘기타’ 4.9%였다.

[표 2-13] 자동차 운전을 하지 않는 이유

	자가용 승용차가 없어서	운전면허증이 없어서	나이가 들어 운전 능력이 상실되어서	대중교통이 편리해서	자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서	과거 교통사고 경험 때문에	운전이 무서워서 또는 싫어서	기타
전체	18.6%	32.5%	5.8%	15.2%	5.9%	2.1%	14.9%	4.9%

성별로 살펴보면 남성의 경우와 여성의 경우 모두 ‘운전 면허증이 없어서’가 가장 높게 나타났다. 반면 2순위 사유의 경우 남성은 ‘자가용 승용차가 없어서’, 여성은 ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’로 나타났다.

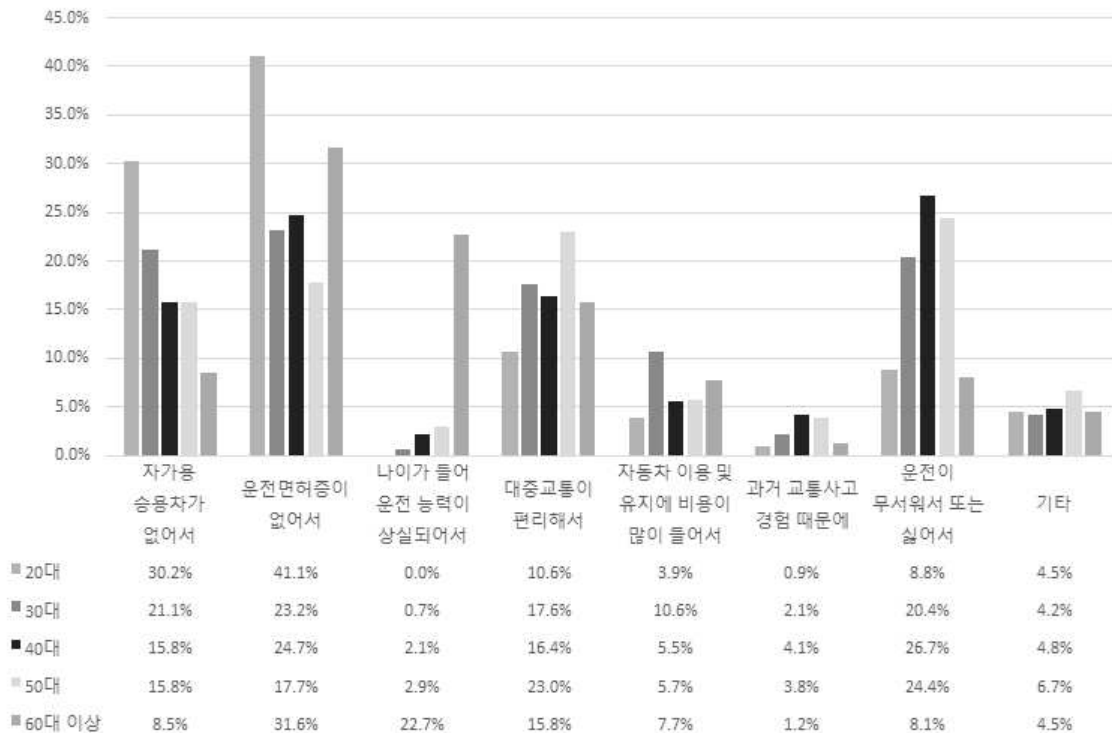
각각의 비율을 살펴보면 다음과 같다.

남성의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 27.6%, ‘운전면허증이 없어서’ 28.9%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 9.7%, ‘대중교통이 편리해서’ 17.9%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 6.5%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 1.0%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 4.2%, ‘기타’ 4.2%였고, 여성의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 15.2%, ‘운전면허증이 없어서’ 33.9%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 4.4%, ‘대중교통이 편리해서’ 14.2%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 5.7%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 2.6%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 19.0%, ‘기타’ 5.1%였다.

[표 2-14] 자동차 운전을 하지 않는 이유(성별)

성별	자가용 승용차가 없어서	운전면허증이 없어서	나이가 들어 운전 능력이 상실되어서	대중교통이 편리해서	자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서	과거 교통사고 경험 때문에	운전이 무서워서 또는 싫어서	기타
남성	27.6%	28.9%	9.7%	17.9%	6.5%	1.0%	4.2%	4.2%
여성	15.2%	33.9%	4.4%	14.2%	5.7%	2.6%	19.0%	5.1%

[그림 2-11] 자동차 운전을 하지 않는 이유(연령별)



연령별로 살펴보면 20대부터 30대, 그리고 60대 이상의 경우 ‘운전면허증이 없어서’, 40대와 50대의 경우 ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’인 것으로 나타났다.

각각의 비율을 살펴보면 다음과 같다.

20대의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 30.2%, ‘운전면허증이 없어서’ 41.1%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 0%, ‘대중교통이 편리해서’ 10.6%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 3.9%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 0.9%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 8.8%, ‘기타’ 4.5%로 나타났다.

30대의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 21.1%, ‘운전면허증이 없어서’ 23.2%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 0.7%, ‘대중교통이 편리해서’ 17.6%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 10.6%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 2.1%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 20.4%, ‘기타’ 4.2%로 나타났다.

40대의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 15.8%, ‘운전면허증이 없어서’ 24.7%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 2.1%, ‘대중교통이 편리해서’ 16.4%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 5.5%, ‘과거 교통사고 경험

때문에' 4.1%, '운전이 무서워서 또는 싫어서' 26.7%, '기타' 4.8%로 나타났다.

50대의 경우 '자가용 승용차가 없어서' 15.8%, '운전면허증이 없어서' 17.7%, '나이가 들어 운전 능력이 상실되어서' 2.9%, '대중교통이 편리해서' 23.0%, '자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서' 5.7%, '과거 교통사고 경험 때문에' 3.8%, '운전이 무서워서 또는 싫어서' 24.4%, '기타' 6.7%로 나타났다.

60대 이상의 경우 '자가용 승용차가 없어서' 8.5%, '운전면허증이 없어서' 31.6%, '나이가 들어 운전 능력이 상실되어서' 22.7%, '대중교통이 편리해서' 15.8%, '자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서' 7.7%, '과거 교통사고 경험 때문에' 1.2%, '운전이 무서워서 또는 싫어서' 8.1%, '기타' 4.5%로 나타났다.

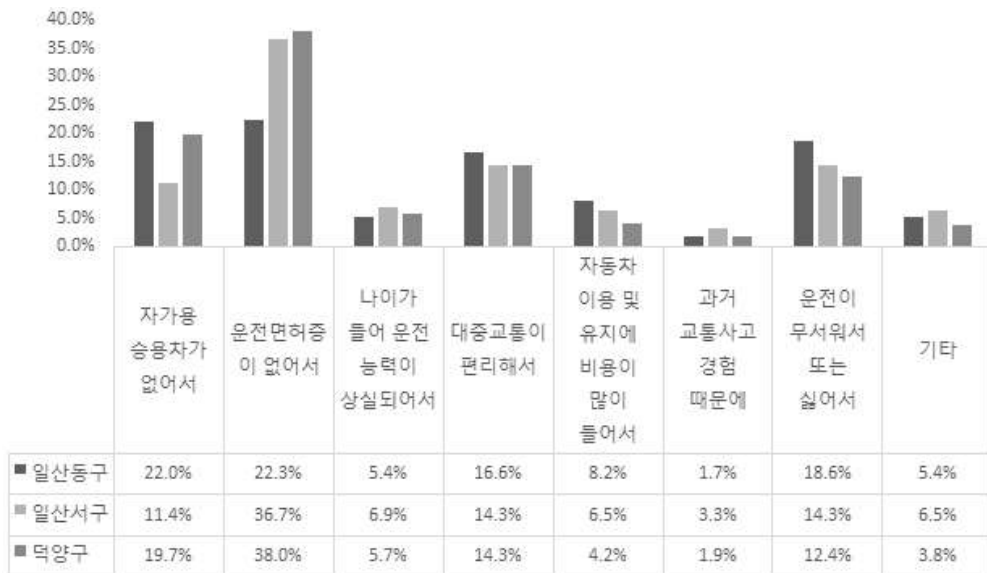
지역별로 살펴보면 모든 지역에서 자동차 운전을 하지 않는 가장 큰 이유는 '운전 면허증이 없어서'인 것으로 나타났다.

일산동구의 경우 '자가용 승용차가 없어서' 22.0%, '운전면허증이 없어서' 22.3%, '나이가 들어 운전 능력이 상실되어서' 5.4%, '대중교통이 편리해서' 16.6%, '자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서' 8.2%, '과거 교통사고 경험 때문에' 1.7%, '운전이 무서워서 또는 싫어서' 18.6%, '기타' 5.4%로 나타났다.

일산서구의 경우 '자가용 승용차가 없어서' 11.4%, '운전면허증이 없어서' 36.7%, '나이가 들어 운전 능력이 상실되어서' 6.9%, '대중교통이 편리해서' 14.3%, '자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서' 6.5%, '과거 교통사고 경험 때문에' 3.3%, '운전이 무서워서 또는 싫어서' 14.3%, '기타' 6.5%로 나타났다.

덕양구의 경우 '자가용 승용차가 없어서' 19.7%, '운전면허증이 없어서' 38.0%, '나이가 들어 운전 능력이 상실되어서' 5.7%, '대중교통이 편리해서' 14.3%, '자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서' 4.2%, '과거 교통사고 경험 때문에' 1.9%, '운전이 무서워서 또는 싫어서' 12.4%, '기타' 3.8%로 나타났다.

[그림 2-12] 자동차 운전을 하지 않는 이유(지역별)



거주기간별로 자동차 운전을 하지 않는 이유를 살펴보았을 때, ‘운전면허증이 없어서’가 10년 미만과 이상 모두 각각 31.9%, 32.6%로 가장 높은 비중을 차지하였다.

[표 2-15] 자동차 운전을 하지 않는 이유(거주기간별)

거주기간	자가용 승용차가 없어서	운전면허증이 없어서	나이가 들어 운전 능력이 상실되어서	대중교통이 편리해서	자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서	과거 교통사고 경험 때문에	운전이 무서워서 또는 싫어서	기타
10년 미만	19.5%	31.9%	5.3%	16.6%	6.3%	2.9%	13.7%	3.8%
10년 이상	17.9%	32.6%	6.3%	14.4%	5.4%	1.6%	16.1%	5.7%

월 가구 총 소득별로 살펴보면 100만원 미만을 제외한 모든 소득 구간에서 ‘운전면허증이 없어서’ 운전을 하지 않는 비중이 가장 높았다.

월 가구 총 소득이 100만원 미만의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 27.5%, ‘운전면허증이 없어서’ 26.8%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 15.2%, ‘대중교통이 편리해서’ 10.9%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 7.2%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 0.7%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 8.0%, ‘기타’ 3.6%로 나타났다.

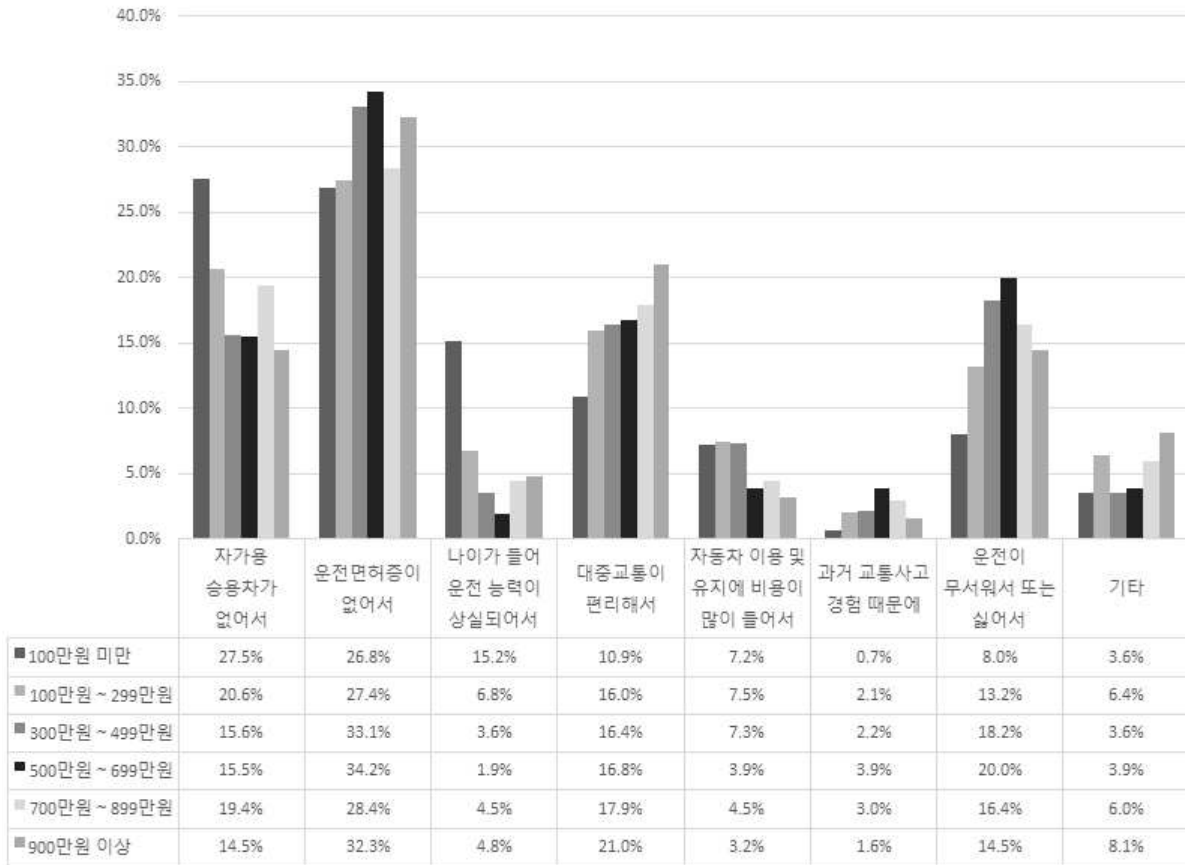
월 가구 총 소득이 100만원~299만원의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 20.6%, ‘운전면허증이 없어서’ 27.4%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 6.8%, ‘대중교통이 편리해서’ 16.0%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 7.5%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 2.1%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 13.2%, ‘기타’ 6.4%로 나타났다.

월 가구 총 소득이 300만원~499만원의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 15.6%, ‘운전면허증이 없어서’ 33.1%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 3.6%, ‘대중교통이 편리해서’ 16.4%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 7.3%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 2.2%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 18.2%, ‘기타’ 3.6%로 나타났다.

월 가구 총 소득이 500~699만원의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 15.5%, ‘운전면허증이 없어서’ 34.2%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 1.9%, ‘대중교통이 편리해서’ 16.8%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 3.9%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 3.9%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 20.0%, ‘기타’ 3.9%로 나타났다.

월 가구 총 소득이 700~899만원 미만의 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 19.4%, ‘운전면허증이 없어서’ 28.4%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 4.5%, ‘대중교통이 편리해서’ 17.9%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 4.5%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 3.0%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 16.4%, ‘기타’ 6.0%로 나타났다. 월 가구 총 소득이 900만원 이상인 경우 ‘자가용 승용차가 없어서’ 14.5%, ‘운전면허증이 없어서’ 32.3%, ‘나이가 들어 운전 능력이 상실되어서’ 4.8%, ‘대중교통이 편리해서’ 21.0%, ‘자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서’ 3.2%, ‘과거 교통사고 경험 때문에’ 1.6%, ‘운전이 무서워서 또는 싫어서’ 14.5%, ‘기타’ 8.1%로 나타났다.

[그림 2-13] 자동차 운전을 하지 않는 이유(소득별)



5. 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도

현재 자동차 운전을 하는지 조사하여 하지 않는 사람을 대상으로 자동차 운전을 하지 않아서 불편한 정도를 살펴보았다. 각 항목은 ‘대형마트 장보기 등 생활편의 불편’, ‘친구, 지인, 동료 등 만남 불편’, ‘여가 및 여행계획이 불편’, ‘교육 및 문화생활 참여 불편’, ‘직장 출퇴근이 불편’으로 어느 정도 불편한지를 체크하도록 하였다.

1) 대형 마트 장보기 등 생활편의 불편

자동차 운전을 하지 않아 대형 마트 장보기 등 생활편의가 불편한 정도를 알아본 결과 ‘전혀 불편하지 않음’ 26.8%, ‘약간 불편하지 않음’ 15.3%, ‘보통’ 33.0%, ‘약간 불편함’ 16.1%, ‘매우 불편함’ 8.9%로 나타났다.

[표 2-16] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의

	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
전체	26.8%	15.3%	33.0%	16.1%	8.9%

자동차 운전을 하지 않아 대형 마트 장보기 등 생활편의가 불편한 정도를 성별로 나누었을 때 남성의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’이, 여성의 경우 ‘보통’이 가장 높았다. 남성의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 36.1%, ‘약간 불편하지 않음’ 13.2%, ‘보통’ 33.9%, ‘약간 불편함’ 9.7%, ‘매우 불편함’ 7.1%로 나타났고, 여성의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 23.3%, ‘약간 불편하지 않음’ 16.1%, ‘보통’ 32.6%, ‘약간 불편함’ 18.5%, ‘매우 불편함’ 9.5%로 나타났다. 비교해 보았을 때 여성이 자동차 운전을 하지 않아서 대형 마트 장보기 등 생활편의가 불편한 정도가 약간 더 높은 것으로 보인다.

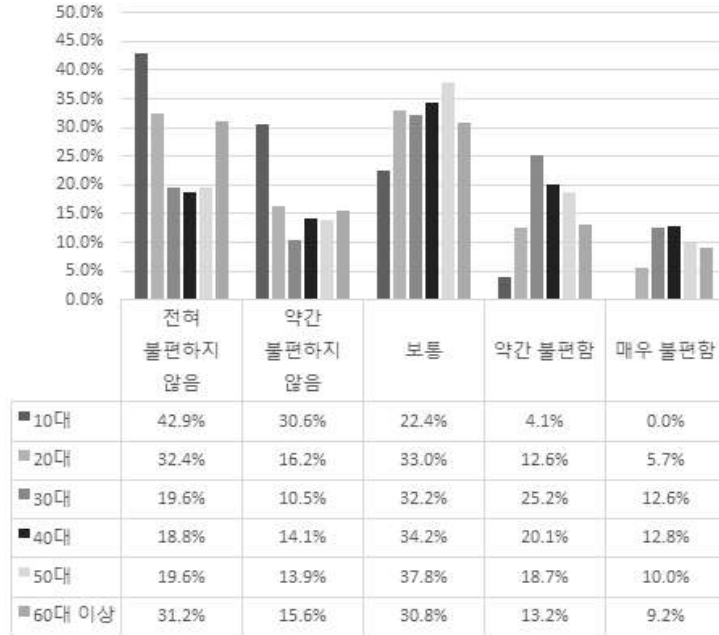
[표 2-17] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의

성별	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
남성	36.1%	13.2%	33.9%	9.7%	7.1%
여성	23.3%	16.1%	32.6%	18.5%	9.5%

자동차 운전을 하지 않아 대형 마트 장보기 등 생활편의가 불편한 정도를 연령별로 살펴보았을 때, 10대와 60대 이상을 제외한 나머지 연령대에서 ‘보통’이라는 응답의 비중이 가장 높았으며, 10대와 60대의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’이 가장 높은 비중을 차지하였다. 10대의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 42.9%, ‘약간 불편하지 않음’ 30.6%, ‘보통’ 22.4%, ‘약간 불편함’ 4.1%, ‘매우 불편함’ 0.0%로 나타났다. 20대의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 32.4%, ‘약간 불편하지 않음’ 16.2%, ‘보통’ 33.0%, ‘약간 불편함’ 12.6%, ‘매우 불편함’ 5.7%로 나타났다. 30대의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 19.6%, ‘약간 불편하지 않음’ 10.5%, ‘보통’ 32.2%, ‘약간 불편함’ 25.2%, ‘매우 불편함’ 12.6%로 나타났다. 40대의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 18.8%, ‘약간 불편하지 않음’ 14.1%, ‘보통’ 34.2%, ‘약간 불편함’ 20.1%, ‘매우 불편함’ 12.8%로 나타났다. 50대의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 19.6%, ‘약간 불편하지 않음’ 13.9%,

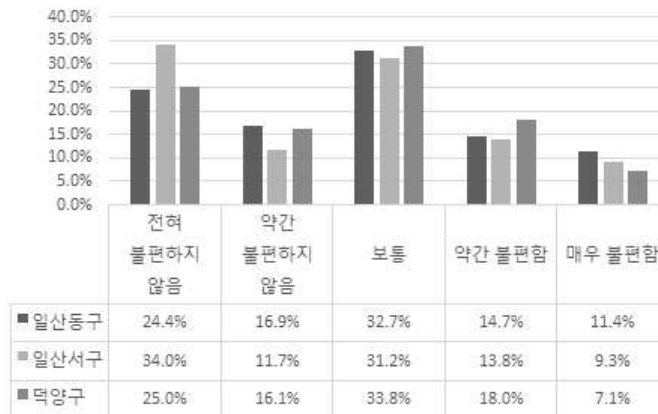
‘보통’ 37.8%. ‘약간 불편함’ 18.7%, ‘매우 불편함’ 10.0%로 나타났다. 60대 이상의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 31.2%, ‘약간 불편하지 않음’ 15.6%, ‘보통’ 30.8%, ‘약간 불편함’ 13.2%, ‘매우 불편함’ 9.2%로 나타났다.

[그림 2-14] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의



자동차 운전을 하지 않아 대형 마트 장보기 등 생활편의가 불편한 정도를 거주지별로 살펴보았을 때, 일산동구와 덕양구는 ‘보통’, 일산서구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’이 가장 높은 비중을 차지하였다. 일산동구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 24.4%, ‘약간 불편하지 않음’ 16.9%, ‘보통’ 32.7%. ‘약간 불편함’ 14.7%, ‘매우 불편함’ 11.4%였고, 일산서구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 34.0%, ‘약간 불편하지 않음’ 11.7%, ‘보통’ 31.2%. ‘약간 불편함’ 13.8%, ‘매우 불편함’ 9.3%였으며, 덕양구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 25.0%, ‘약간 불편하지 않음’ 16.1%, ‘보통’ 33.8%. ‘약간 불편함’ 18.0%, ‘매우 불편함’ 7.1%였다.

[그림 2-15] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의



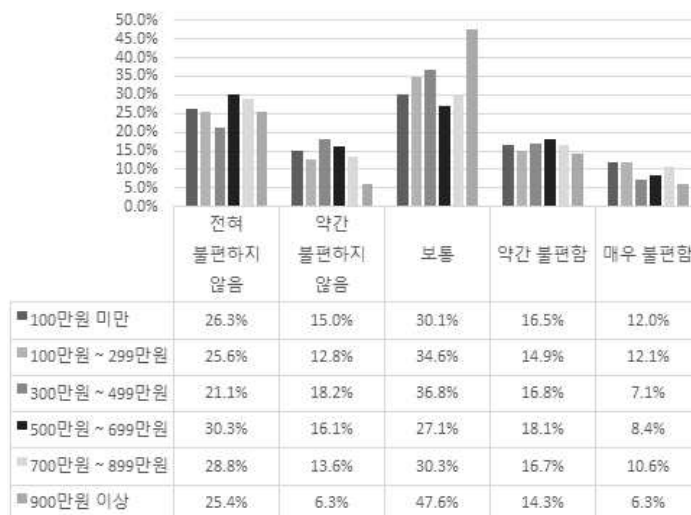
자동차 운전을 하지 않아 대형 마트 장보기 등 생활편의가 불편한 정도를 거주기간별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상 모두 '보통'이 가장 높은 비중을 차지하였다. 거주기간이 10년 미만인 경우 '전혀 불편하지 않음' 26.6%, '약간 불편하지 않음' 15.6%, '보통' 31.2%, '약간 불편함' 18.1%, '매우 불편함' 8.4%였고, 10년 이상인 경우 '전혀 불편하지 않음' 25.9%, '약간 불편하지 않음' 15.5%, '보통' 35.0%, '약간 불편함' 14.1%, '매우 불편함' 9.6%였다.

[표 2-18] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의

	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
10년 미만	26.6%	15.6%	31.2%	18.1%	8.4%
10년 이상	25.9%	15.5%	35.0%	14.1%	9.6%

자동차 운전을 하지 않아 대형 마트 장보기 등 생활편의가 불편한 정도를 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 월 가구 총 소득이 500~699만원인 구간을 제외하고 모든 소득 구간에서 '보통'이 가장 많은 비중을 차지하였다. 월 가구 총 소득이 100만원 미만의 경우 전혀 불편하지 않음' 26.3%, '약간 불편하지 않음' 15.0%, '보통' 30.1%, '약간 불편함' 16.5%, '매우 불편함' 12.0%였다. 월 가구 총 소득이 100만원~299만원 미만의 경우 전혀 불편하지 않음' 25.6%, '약간 불편하지 않음' 12.8%, '보통' 34.6%, '약간 불편함' 14.9%, '매우 불편함' 12.1%였다. 월 가구 총 소득이 300만원~499만원 미만의 경우 전혀 불편하지 않음' 21.1%, '약간 불편하지 않음' 18.2%, '보통' 36.8%, '약간 불편함' 16.8%, '매우 불편함' 7.1%였다. 월 가구 총 소득이 500만원~699만원 미만의 경우 전혀 불편하지 않음' 30.3%, '약간 불편하지 않음' 16.1%, '보통' 27.1%, '약간 불편함' 18.1%, '매우 불편함' 8.4%였다. 월 가구 총 소득이 700만원~899만원 미만의 경우 전혀 불편하지 않음' 28.8%, '약간 불편하지 않음' 13.6%, '보통' 30.3%, '약간 불편함' 16.7%, '매우 불편함' 10.6%였다. 월 가구 총 소득이 900만원 이상의 경우 전혀 불편하지 않음' 25.4%, '약간 불편하지 않음' 6.3%, '보통' 47.6%, '약간 불편함' 14.3%, '매우 불편함' 6.3%였다.

[그림 2-16] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 생활편의



2) 친구, 지인, 동료 등 만남 불편

자동차 운전을 하지 않아 친구, 지인, 동료 등을 만나기 불편한 정도를 알아본 결과 ‘전혀 불편하지 않음’ 27.6%, ‘약간 불편하지 않음’ 19.0%, ‘보통’ 36.4%, ‘약간 불편함’ 12.2%, ‘매우 불편함’ 4.8%로 나타났다.

[표 2-19] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남

	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
전체	27.6%	19.0%	36.4%	12.2%	4.8%

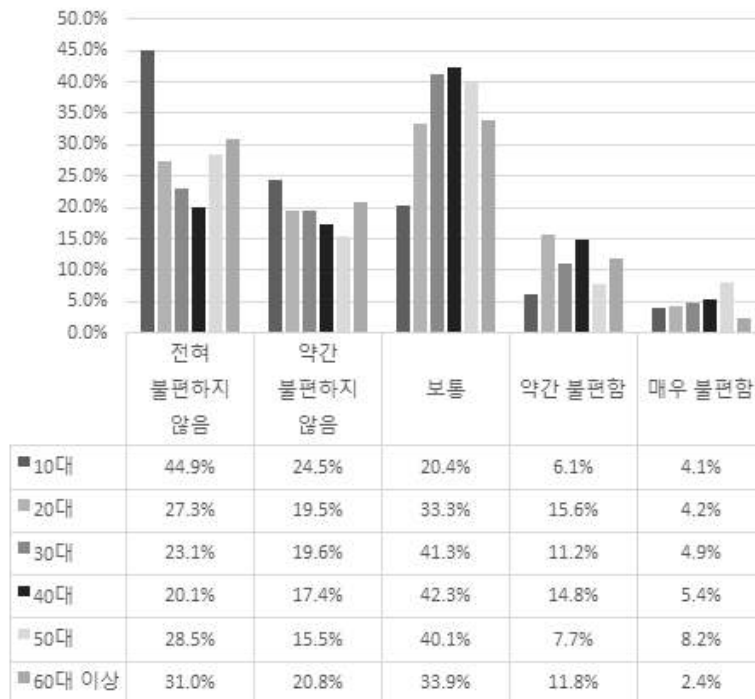
자동차 운전을 하지 않아 친구, 지인, 동료 등을 만나기 불편한 정도를 성별로 나누어 살펴본 결과 남성과 여성 모두 ‘보통’이라는 응답이 가장 많았다. 남성의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 33.0%, ‘약간 불편하지 않음’ 17.8%, ‘보통’ 35.0%, ‘약간 불편함’ 10.0%, ‘매우 불편함’ 4.2%였고, 여성의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 25.5%, ‘약간 불편하지 않음’ 19.5%, ‘보통’ 37.0%, ‘약간 불편함’ 13.0%, ‘매우 불편함’ 5.0%였다.

[표 2-20] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남

성별	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
남성	33.0%	17.8%	35.0%	10.0%	4.2%
여성	25.5%	19.5%	37.0%	13.0%	5.0%

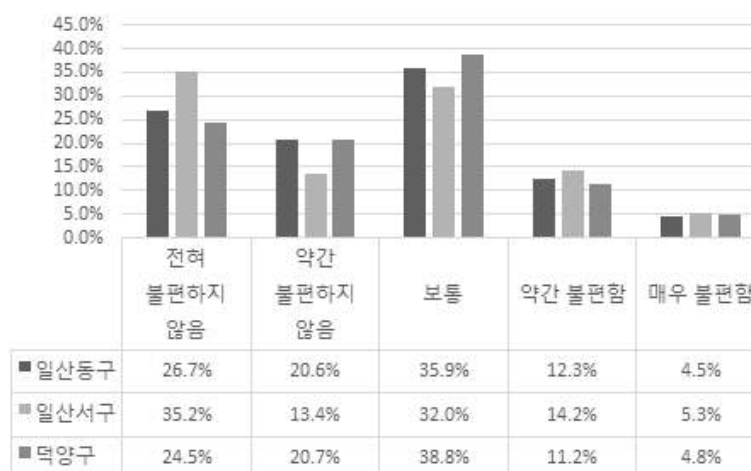
자동차 운전을 하지 않아 친구, 지인, 동료 등을 만나기 불편한 정도를 연령으로 나누어 살펴본 결과 10대를 제외한 나머지 연령 모두 ‘보통’이라는 응답이 가장 많았다. 10대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 44.9%, ‘약간 불편하지 않음’ 24.5%, ‘보통’ 20.4%, ‘약간 불편함’ 6.1%, ‘매우 불편함’ 4.1%로 나타났다. 20대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 27.3%, ‘약간 불편하지 않음’ 19.5%, ‘보통’ 33.3%, ‘약간 불편함’ 15.6%, ‘매우 불편함’ 4.2%로 나타났다. 30대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 23.1%, ‘약간 불편하지 않음’ 19.6%, ‘보통’ 41.3%, ‘약간 불편함’ 11.2%, ‘매우 불편함’ 4.9%로 나타났다. 40대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 20.1%, ‘약간 불편하지 않음’ 17.4%, ‘보통’ 42.3%, ‘약간 불편함’ 14.8%, ‘매우 불편함’ 5.4%로 나타났다. 50대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 28.5%, ‘약간 불편하지 않음’ 15.5%, ‘보통’ 40.1%, ‘약간 불편함’ 7.7%, ‘매우 불편함’ 8.2%로 나타났다. 60대 이상은 ‘전혀 불편하지 않음’ 31.0%, ‘약간 불편하지 않음’ 20.8%, ‘보통’ 33.9%, ‘약간 불편함’ 11.8%, ‘매우 불편함’ 2.4%로 나타났다.

[그림 2-17] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남



자동차 운전을 하지 않아 친구, 지인, 동료 등을 만나기 불편한 정도를 거주지로 나누어 살펴본 결과 일산동구와 덕양구는 ‘보통’이라는 응답의 비중이 가장 높았으며, 일산서구는 ‘전혀 불편하지 않음’이 가장 높은 비중을 차지 하였다. 일산동구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 26.7%, ‘약간 불편하지 않음’ 20.6%, ‘보통’ 35.9%, ‘약간 불편함’ 12.3%, ‘매우 불편함’ 4.5%로 나타났다. 일산서구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 35.2%, ‘약간 불편하지 않음’ 13.4%, ‘보통’ 32.0%, ‘약간 불편함’ 14.2%, ‘매우 불편함’ 5.3%로 나타났다. 덕양구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 24.5%, ‘약간 불편하지 않음’ 20.7%, ‘보통’ 38.8%, ‘약간 불편함’ 11.2%, ‘매우 불편함’ 4.8%로 나타났다.

[그림 2-18] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남



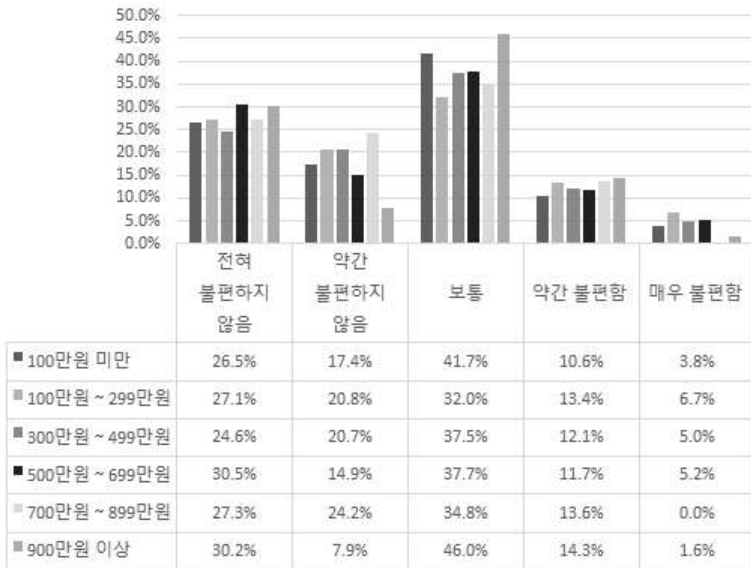
자동차 운전을 하지 않아 친구, 지인, 동료 등을 만나기 불편한 정도를 거주기간별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상 모두 '보통'이 가장 높은 비중을 차지하였다. 거주기간이 10년 미만인 경우 '전혀 불편하지 않음' 26.5%, '약간 불편하지 않음' 19.7%, '보통' 36.3%, '약간 불편함' 12.1%, '매우 불편함' 5.3%였고, 10년 이상인 경우 '전혀 불편하지 않음' 27.5%, '약간 불편하지 않음' 19.0%, '보통' 37.1%, '약간 불편함' 12.1%, '매우 불편함' 4.3%였다.

[표 2-21] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남

거주기간	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
10년 미만	26.5%	19.7%	36.3%	12.1%	5.3%
10년 이상	27.5%	19.0%	37.1%	12.1%	4.3%

자동차 운전을 하지 않아 친구, 지인, 동료 등을 만나기 불편한 정도를 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 모든 소득 구간에서 '보통'이 가장 많은 비중을 차지하였다. 월 가구 총 소득이 100만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 26.5%, '약간 불편하지 않음' 17.4%, '보통' 41.7%, '약간 불편함' 10.6%, '매우 불편함' 3.8%였다. 월 가구 총 소득이 100만원~299만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 27.1%, '약간 불편하지 않음' 20.8%, '보통' 32.0%, '약간 불편함' 13.4%, '매우 불편함' 6.7%였다. 월 가구 총 소득이 300만원~499만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 24.6%, '약간 불편하지 않음' 20.7%, '보통' 37.5%, '약간 불편함' 12.1%, '매우 불편함' 5.0%였다. 월 가구 총 소득이 500만원~699만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 30.5%, '약간 불편하지 않음' 14.9%, '보통' 37.7%, '약간 불편함' 11.7%, '매우 불편함' 5.2%였다. 월 가구 총 소득이 700만원~899만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 27.3%, '약간 불편하지 않음' 24.2%, '보통' 34.8%, '약간 불편함' 13.6%, '매우 불편함' 0.0%였다. 월 가구 총 소득이 900만원 이상의 경우 '전혀 불편하지 않음' 30.2%, '약간 불편하지 않음' 7.9%, '보통' 46.0%, '약간 불편함' 14.3%, '매우 불편함' 1.6%였다.

[그림 2-19] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 만남



3) 여가 및 여행계획 불편

자동차 운전을 하지 않아 여가 및 여행계획이 불편한 정도를 알아본 결과 ‘전혀 불편하지 않음’ 19.0%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.6%, ‘보통’ 35.4%, ‘약간 불편함’ 21.3%, ‘매우 불편함’ 11.7%로 나타났다.

[표 2-22] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획

	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
전체	19.0%	12.6%	35.4%	21.3%	11.7%

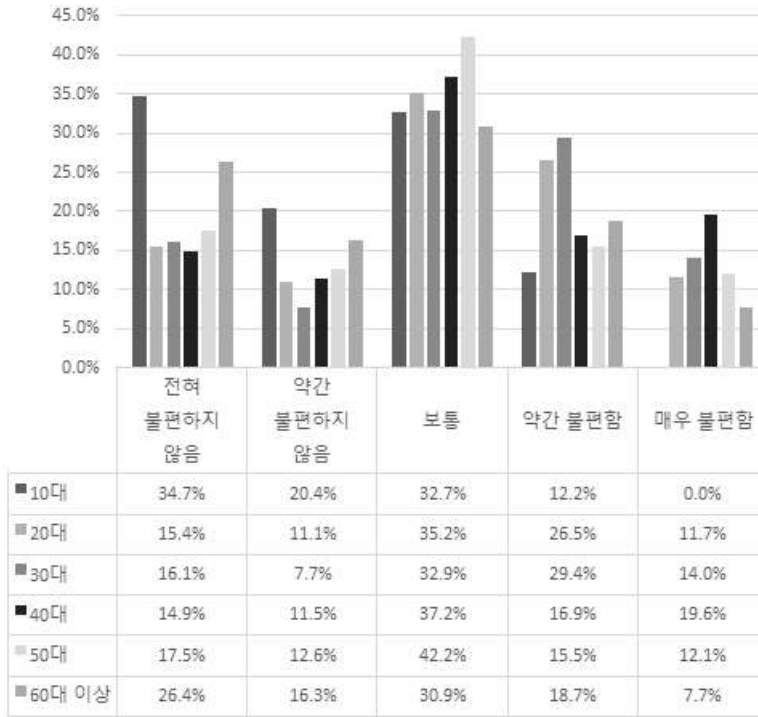
자동차 운전을 하지 않아 여가 및 여행계획이 불편한 정도를 성별로 나누었을 때 남성과 여성 모두 ‘보통’의 응답이 가장 높았다. 하지만 두 번째로 많은 응답에서 남성의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’이지만, 여성의 경우는 ‘약간 불편함’으로 나타났다. 남성의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 23.7%, ‘약간 불편하지 않음’ 11.5%, ‘보통’ 36.5%, ‘약간 불편함’ 18.6%, ‘매우 불편함’ 9.6%였고, 여성의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 17.3%, ‘약간 불편하지 않음’ 13.0%, ‘보통’ 35.0%, ‘약간 불편함’ 22.3%, ‘매우 불편함’ 12.5% 였다.

[표 2-23] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획

성별	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
남성	23.7%	11.5%	36.5%	18.6%	9.6%
여성	17.3%	13.0%	35.0%	22.3%	12.5%

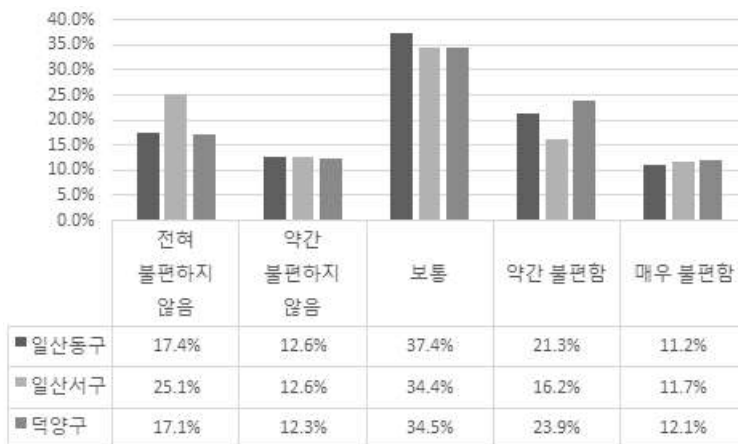
자동차 운전을 하지 않아 여가 및 여행계획이 불편한 정도를 연령으로 나누어 살펴보았을 때, 10대를 제외한 나머지 연령에서 ‘보통’의 응답이 가장 많은 비중을 차지하였다. 10대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 34.7%, ‘약간 불편하지 않음’ 20.4%, ‘보통’ 32.7%, ‘약간 불편함’ 12.2%, ‘매우 불편함’ 0.0%였다. 20대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 15.4%, ‘약간 불편하지 않음’ 11.1%, ‘보통’ 35.2%, ‘약간 불편함’ 26.5%, ‘매우 불편함’ 11.7%였다. 30대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 16.1%, ‘약간 불편하지 않음’ 7.7%, ‘보통’ 32.9%, ‘약간 불편함’ 29.4%, ‘매우 불편함’ 14.0%였다. 40대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 14.9%, ‘약간 불편하지 않음’ 11.5%, ‘보통’ 37.2%, ‘약간 불편함’ 16.9%, ‘매우 불편함’ 19.6%였다. 50대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 17.5%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.6%, ‘보통’ 42.2%, ‘약간 불편함’ 15.5%, ‘매우 불편함’ 12.1%였다. 60대 이상은 ‘전혀 불편하지 않음’ 26.4%, ‘약간 불편하지 않음’ 16.3%, ‘보통’ 30.9%, ‘약간 불편함’ 18.7%, ‘매우 불편함’ 7.7%였다.

[그림 2-20] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획



자동차 운전을 하지 않아 여가 및 여행계획이 불편한 정도를 거주지별로 살펴보았을 때, 일산동구, 일산서구, 덕양구 모두 ‘보통’이 가장 많은 비중을 차지하였다. 이 때, 일산동구와 일산서구는 전체 문항에 대한 응답률이 비슷한 양상을 보이지만, 일산서구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’의 정도가 ‘약간 불편함’에 비해 더 높은 응답률을 보이는 것으로 나타났다. 일산동구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 17.4%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.6%, ‘보통’ 37.4%, ‘약간 불편함’ 21.3%, ‘매우 불편함’ 11.2%였다. 일산서구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 25.1%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.6%, ‘보통’ 34.4%, ‘약간 불편함’ 16.2%, ‘매우 불편함’ 11.7%였다. 덕양구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 17.1%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.3%, ‘보통’ 34.5%, ‘약간 불편함’ 23.9%, ‘매우 불편함’ 12.1%였다.

[그림 2-21] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획



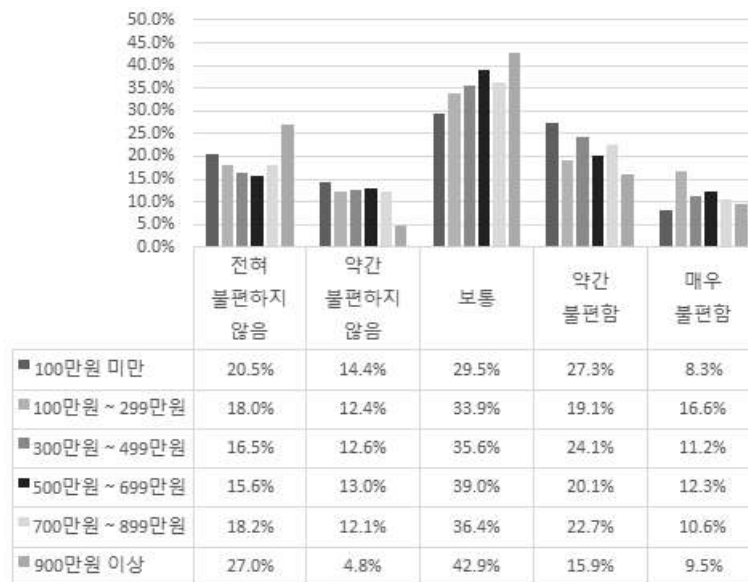
자동차 운전을 하지 않아 여가 및 여행계획이 불편한 정도를 거주기간별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상 모두 비슷한 응답을 보인다. 10년 미만의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 18.4%, ‘약간 불편하지 않음’ 13.8%, ‘보통’ 34.7%, ‘약간 불편함’ 23.1%, ‘매우 불편함’ 10.0%였다. 10년 이상의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 18.3%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.1%, ‘보통’ 36.2%, ‘약간 불편함’ 20.2%, ‘매우 불편함’ 13.2%였다.

[표 2-24] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획

거주기간	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
10년 미만	18.4%	13.8%	34.7%	23.1%	10.0%
10년 이상	18.3%	12.1%	36.2%	20.2%	13.2%

자동차 운전을 하지 않아 여가 및 여행계획이 불편한 정도를 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 모든 소득구간에서 ‘보통’이 가장 많은 비중을 차지하였다. 월 가구 총 소득이 100만원 미만의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 20.5%, ‘약간 불편하지 않음’ 14.4%, ‘보통’ 29.5%, ‘약간 불편함’ 27.3%, ‘매우 불편함’ 8.3%였다. 월 가구 총 소득이 100만원~299만원 미만의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 18.0%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.4%, ‘보통’ 33.9%, ‘약간 불편함’ 19.1%, ‘매우 불편함’ 16.6%였다. 월 가구 총 소득이 300만원~499만원 미만의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 16.5%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.6%, ‘보통’ 35.6%, ‘약간 불편함’ 24.1%, ‘매우 불편함’ 11.2%였다. 월 가구 총 소득이 500만원~699만원 미만의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 15.6%, ‘약간 불편하지 않음’ 13.0%, ‘보통’ 39.0%, ‘약간 불편함’ 20.1%, ‘매우 불편함’ 12.3%였다. 월 가구 총 소득이 700만원~899만원 미만의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 18.2%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.1%, ‘보통’ 36.4%, ‘약간 불편함’ 22.7%, ‘매우 불편함’ 10.6%였다. 월 가구 총 소득이 900만원 이상의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’ 27.0%, ‘약간 불편하지 않음’ 4.8%, ‘보통’ 42.9%, ‘약간 불편함’ 15.9%, ‘매우 불편함’ 9.5%였다.

[그림 2-22] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 여가 및 여행계획



4) 교육 및 문화생활 참여 불편

자동차 운전을 하지 않아 교육 및 문화생활 참여가 불편한 정도를 알아본 결과 ‘전혀 불편하지 않음’ 25.6%, ‘약간 불편하지 않음’ 18.5%, ‘보통’ 39.3%, ‘약간 불편함’ 11.8%, ‘매우 불편함’ 4.8%로 나타났다.

[표 2-25] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여

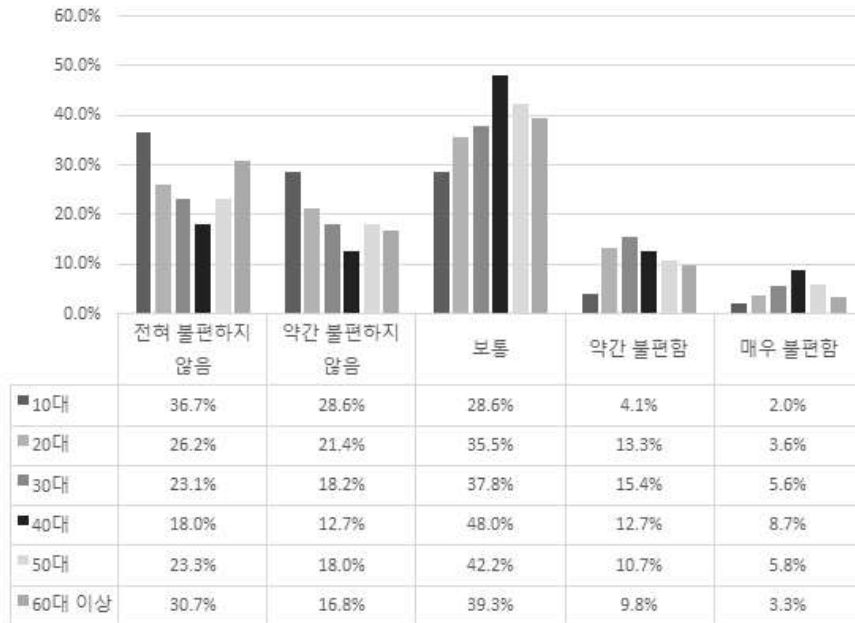
	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
전체	25.6%	18.5%	39.3%	11.8%	4.8%

자동차 운전을 하지 않아 교육 및 문화생활 참여가 불편한 정도를 성별로 나누었을 때, 남성과 여성 모두 ‘보통’, ‘전혀 불편하지 않음’, ‘약간 불편하지 않음’, ‘약간 불편함’, ‘매우 불편함’ 순으로 응답한 것으로 나타났다.

[표 2-26] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여

성별	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
남성	31.9%	18.1%	36.5%	9.7%	3.9%
여성	23.2%	18.7%	40.4%	12.6%	5.1%

[그림 2-23] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여

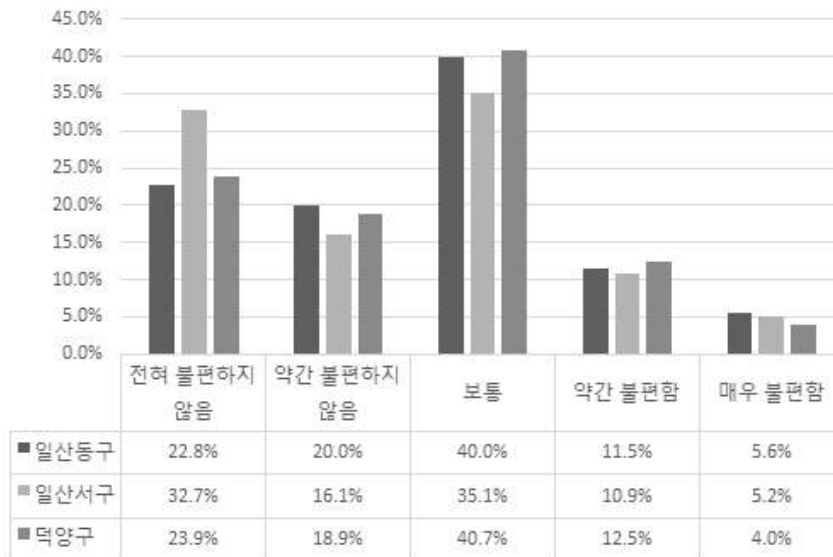


자동차 운전을 하지 않아 교육 및 문화생활 참여가 불편한 정도를 연령별로 살펴보았을 때, 10대를 제외한 나머지 연령대에서 ‘보통’이라는 응답의 비중이 가장 높았다. 10대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 36.7%, ‘약간 불편하지 않음’ 28.6%, ‘보통’ 28.6%, ‘약간 불편함’ 4.1%, ‘매우 불편함’ 2.0%였다. 20대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 26.2%, ‘약간 불편하지 않음’ 21.4%, ‘보통’ 35.5%, ‘약간 불편함’ 13.3%, ‘매우 불편함’ 3.6%였다. 30대는 ‘전혀 불편하지 않음’

23.1%, ‘약간 불편하지 않음’ 18.2%, ‘보통’ 37.8%. ‘약간 불편함’ 15.4%, ‘매우 불편함’ 5.6%였다. 40대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 18.0%, ‘약간 불편하지 않음’ 12.7%, ‘보통’ 48.0%. ‘약간 불편함’ 12.7%, ‘매우 불편함’ 8.7%였다. 50대는 ‘전혀 불편하지 않음’ 23.3%, ‘약간 불편하지 않음’ 18.0%, ‘보통’ 42.2%. ‘약간 불편함’ 10.7%, ‘매우 불편함’ 5.8%였다. 60대 이상은 ‘전혀 불편하지 않음’ 30.7%, ‘약간 불편하지 않음’ 16.8%, ‘보통’ 39.3%. ‘약간 불편함’ 9.8%, ‘매우 불편함’ 3.3%였다.

자동차 운전을 하지 않아 교육 및 문화생활 참여가 불편한 정도를 거주지별로 살펴보았을 때, 모든 지역에서 ‘보통’이라는 응답의 비중이 가장 높았다. 또한 고양시 3구의 불편함을 느끼는 정도는 16% 정도이며, 불편하지 않음을 느끼는 정도는 일산동구와 덕양구의 경우는 42.8%, 일산서구는 48.8%로 나타난다. 고양시민들이 자동차 운전을 하지 않아 교육 및 문화생활 참여가 불편하지 않음을 알 수 있다.

[그림 2-24] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여



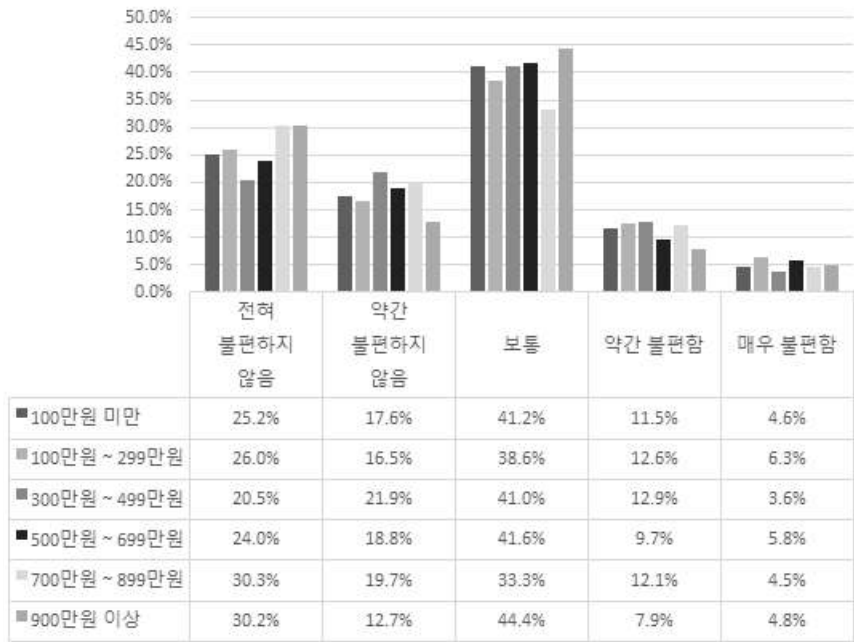
자동차 운전을 하지 않아 교육 및 문화생활 참여가 불편한 정도를 거주기간별로 살펴보았을 때, ‘10년 미만’과 ‘10년 이상’ 모두 ‘보통’의 응답이 가장 많은 비중을 차지한다. 또한 ‘불편하지 않음’에 응답한 비중이 ‘불편함’에 응답한 비중보다 매우 높은 것을 확인할 수 있다.

[표 2-27] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여

거주기간	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
10년 미만	24.2%	22.1%	34.8%	13.0%	5.9%
10년 이상	25.8%	16.5%	42.7%	10.8%	4.2%

자동차 운전을 하지 않아 교육 및 문화생활 참여가 불편한 정도를 월 가구 총소득별로 살펴보았을 때, 모든 소득 구간에서 '보통'의 응답이 가장 많은 비중을 차지한다. 월 가구 총 소득이 100만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 25.2%, '약간 불편하지 않음' 17.6%, '보통' 41.2%, '약간 불편함' 11.5%, '매우 불편함' 4.6%였다. 월 가구 총 소득이 100만원~299만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 26.0%, '약간 불편하지 않음' 16.5%, '보통' 38.6%, '약간 불편함' 12.6%, '매우 불편함' 6.3%였다. 월 가구 총 소득이 300만원~499만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 20.5%, '약간 불편하지 않음' 21.9%, '보통' 41.0%, '약간 불편함' 12.9%, '매우 불편함' 3.6%였다. 월 가구 총 소득이 500만원~699만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 24.0%, '약간 불편하지 않음' 18.8%, '보통' 41.6%, '약간 불편함' 9.7%, '매우 불편함' 5.8%였다. 월 가구 총 소득이 700만원~899만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 30.3%, '약간 불편하지 않음' 19.7%, '보통' 33.3%, '약간 불편함' 12.1%, '매우 불편함' 4.5%였다. 월 가구 총 소득이 900만원 이상의 경우 '전혀 불편하지 않음' 30.2%, '약간 불편하지 않음' 12.7%, '보통' 44.4%, '약간 불편함' 7.9%, '매우 불편함' 4.8%였다.

[그림 2-25] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 교육 및 문화생활 참여



5) 직장 출퇴근이 불편

자동차 운전을 하지 않아 출퇴근이 불편한 정도를 알아본 결과 '전혀 불편하지 않음' 33.4%, '약간 불편하지 않음' 17.2%, '보통' 32.8%, '약간 불편함' 10.6%, '매우 불편함' 6.0%였다.

[표 2-28] 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근

	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
전체	33.4%	17.2%	32.8%	10.6%	6.0%

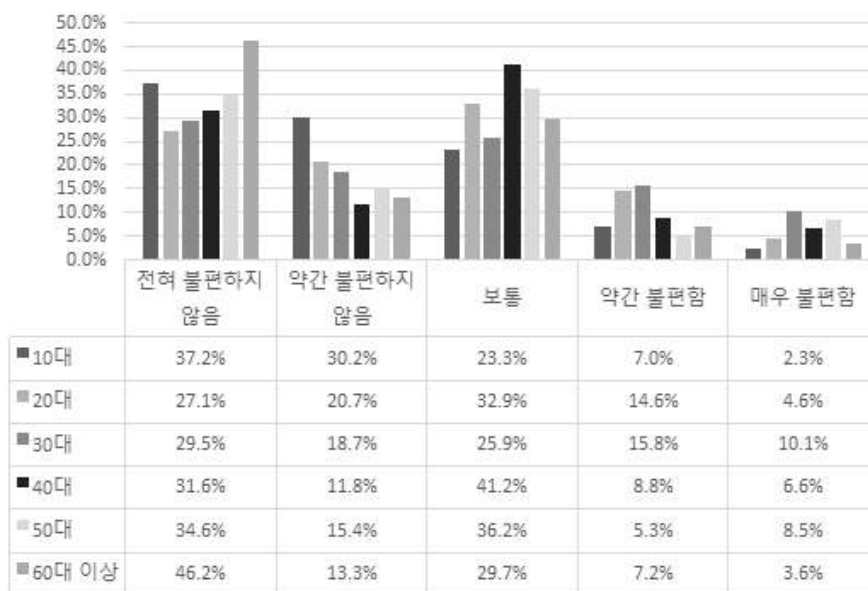
자동차 운전을 하지 않아 출퇴근이 불편한 정도를 성별로 나누었을 때 남성과 여성 모두 ‘전혀 불편하지 않음’이 가장 많은 응답을 차지했다.

[표 2-29] 성별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근

성별	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
남성	35.9%	17.9%	33.8%	7.2%	5.2%
여성	32.5%	17.0%	32.3%	11.9%	6.3%

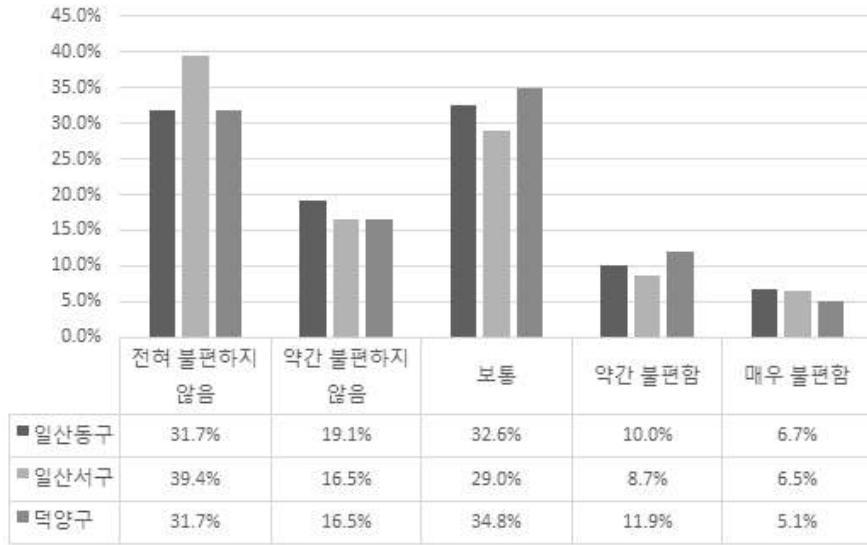
자동차 운전을 하지 않아 출퇴근이 불편한 정도를 연령별로 살펴보았을 때, 10대와 30대 그리고 60대 이상을 제외한 나머지 연령대에서 ‘보통’의 응답이 가장 많은 비중을 차지한다. 또한 10대와 30대 그리고 60대 이상의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’이 가장 높은 비중을 차지하였다. 모든 연령대에서 불편하지 않음의 응답 비율이 ‘보통’의 응답 비율보다 높은 것으로 보아 연령별로 출퇴근에 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도는 불편하지 않음을 알 수 있다.

[그림 2-26] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근



자동차 운전을 하지 않아 출퇴근이 불편한 정도를 거주지별로 살펴보았을 때, 일산서구를 제외한 나머지 구에서 ‘보통’의 응답이 가장 많은 것을 알 수 있다. 일산동구와 덕양구의 경우 ‘보통’과 ‘전혀 불편하지 않음’의 응답이 비슷한 것을 확인할 수 있다. 일산서구의 경우 ‘전혀 불편하지 않음’의 응답수가 가장 많은 것을 확인할 수 있다.

[그림 2-27] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근



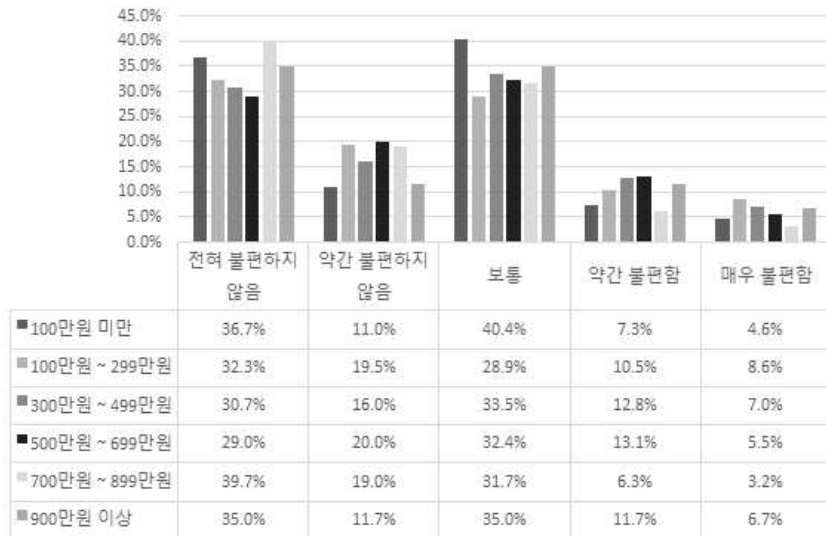
자동차 운전을 하지 않아 출퇴근이 불편한 정도를 거주기간별로 살펴보았을 때, '10년 미만'과 '10년 이상' 모두 응답 양상이 비슷하다. '10년 미만'과 '10년 이상'의 응답자 모두 '전혀 불편하지 않음'과 '약간 불편하지 않음'의 응답수가 50%를 넘기는 것을 확인할 수 있다. 또한 거주기간의 차이에 따른 출퇴근의 불편함 정도는 차이점이 없으며, 불편하지 않음을 알 수 있다.

[표 2-30] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근

거주기간	전혀 불편하지 않음	약간 불편하지 않음	보통	약간 불편함	매우 불편함
10년 미만	33.3%	17.0%	33.9%	10.3%	5.5%
10년 이상	33.0%	17.8%	32.3%	10.5%	6.4%

자동차 운전을 하지 않아 출퇴근이 불편한 정도를 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 100만원~299만원과 700만원 ~ 899만원을 제외한 모든 소득구간에서 '보통'으로 응답한 비율이 가장 높음을 알 수 있다. 900만원 이상의 경우 '전혀 불편하지 않음'과 '보통'의 응답이 같다. 각각의 비율을 살펴보면 월 가구 총 소득이 100만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 36.7%, '약간 불편하지 않음' 11.0%, '보통' 40.4%, '약간 불편함' 7.3%, '매우 불편함' 4.6%였다. 월 가구 총 소득이 100만원~299만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 32.3%, '약간 불편하지 않음' 19.5%, '보통' 28.9%, '약간 불편함' 10.5%, '매우 불편함' 8.6%였다. 월 가구 총 소득이 300만원~499만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 30.7%, '약간 불편하지 않음' 16.0%, '보통' 33.5%, '약간 불편함' 12.8%, '매우 불편함' 7.0%였다. 월 가구 총 소득이 500만원~699만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 29.0%, '약간 불편하지 않음' 20.0%, '보통' 32.4%, '약간 불편함' 13.1%, '매우 불편함' 5.5%였다. 월 가구 총 소득이 700만원~899만원 미만의 경우 '전혀 불편하지 않음' 39.7%, '약간 불편하지 않음' 19.0%, '보통' 31.7%, '약간 불편함' 6.3%, '매우 불편함' 3.2%였다. 월 가구 총 소득이 900만원 이상의 경우 '전혀 불편하지 않음' 35.0%, '약간 불편하지 않음' 11.7%, '보통' 35.0%, '약간 불편함' 11.7%, '매우 불편함' 6.7%였다.

[그림 2-28] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 불편한 정도 - 출퇴근



6) 가장 불편한 것

운전을 하지 않아 가장 불편한 것을 선택하게 한 결과 첫 번째로 ‘여가 및 여행 불편’이 37.3%로 가장 많은 응답을 기록하였다. 두 번째 불편한 점으로는 ‘생활편의 불편’이 27.5%, 세 번째 불편한 점으로는 ‘직장 출퇴근이 불편’ 16.1%, 네 번째 불편한 점은 ‘만남 불편’ 12.3%, 마지막으로 ‘교육 및 문화생활 불편’이 6.9%로 나타났다.

[표 2-31] 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것

	생활편의 불편	만남 불편	여가 및 여행 불편	교육 및 문화생활 불편	직장 출퇴근이 불편
전체	27.5%	12.3%	37.3%	6.9%	16.1%

운전을 하지 않아 가장 불편한 것을 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 ‘여가 및 여행 불편’을 가장 불편한 항목으로 꼽았다. 하지만 두 번째로 많은 이유는 서로 달랐는데, 남성의 경우 ‘직장 출퇴근이 불편’ 응답이 많은 반면, 여성의 경우 ‘생활편의 불편’의 응답이 많았다.

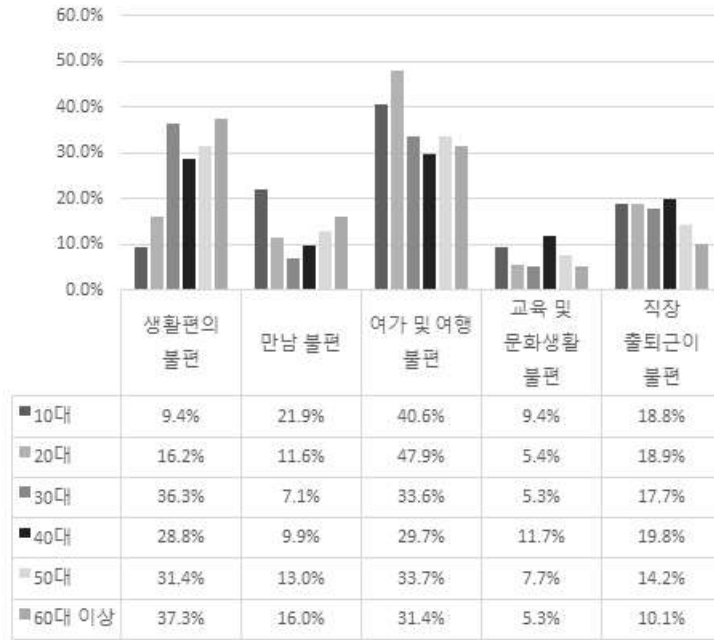
[표 2-32] 성별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것

성별	생활편의 불편	만남 불편	여가 및 여행 불편	교육 및 문화생활 불편	직장 출퇴근이 불편
남성	17.9%	14.7%	42.7%	6.4%	18.3%
여성	30.7%	11.4%	35.4%	7.1%	15.4%

운전을 하지 않아 가장 불편한 것을 연령별로 살펴보면, 30대와 60대 이상을 제외한 나머지 연령대에서 ‘여가 및 여행 불편’이 가장 많은 비중을 차지했다. 30대의 경우 ‘생활편의 불편’이 36.3%로 가장 많은 비중을 차지했지만, ‘여가 및 여행 불편’ 33.6%와 비슷한 비중을 차지했다. 60대 이상의 경우 역시 ‘생활편의 불편’이 37.3%로

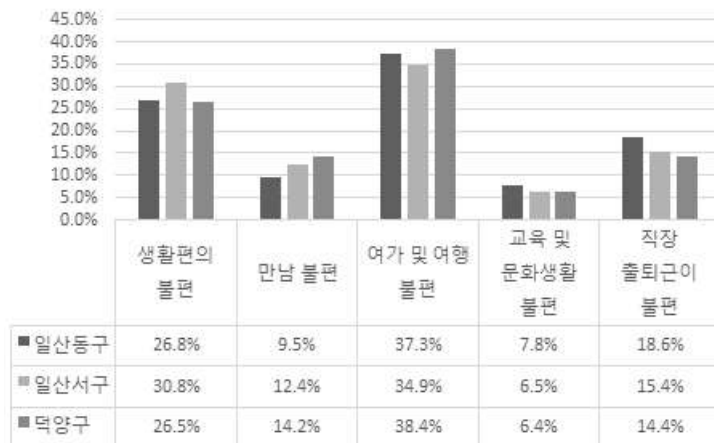
가장 많은 비중을 차지했지만 ‘여가 및 여행 불편’ 31.4%와 비중과 비슷한 점을 확인할 수 있다. 또한 ‘직장 출퇴근이 불편’ 항목은 10대부터 40대까지 18% ± 1% 정도로 꾸준한 응답을 보이며, 10명중 약 2명 정도는 꾸준히 불편함을 느끼고 있음을 알 수 있다.

[그림 2-29] 연령별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것



운전을 하지 않아 가장 불편한 것을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘여가 및 여행 불편’이 가장 많은 비중을 차지한다. 차례대로 ‘생활편의 불편’, ‘직장 출퇴근이 불편’, ‘만남 불편’, ‘교육 및 문화생활 불편’ 순으로 불편한 것으로 나타났다.

[그림 2-30] 거주지별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것



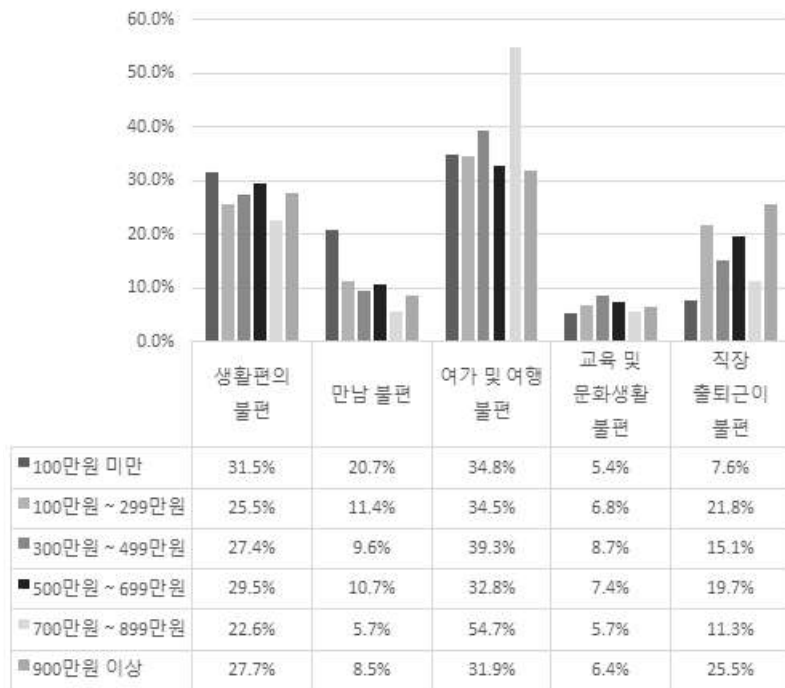
운전을 하지 않아 가장 불편한 것을 거주기간 별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘여가 및 여행 불편’이 가장 불편하다는 응답이 많았다. 차례대로 ‘생활편의 불편’, ‘직장 출퇴근이 불편’, ‘만남 불편’, ‘교육 및 문화생활 불편’ 순으로 응답이 나타났다.

[표 2-33] 거주기간별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것

거주기간	생활편의 불편	만남 불편	여가 및 여행 불편	교육 및 문화생활 불편	직장 출퇴근이 불편
10년 미만	29.3%	12.8%	35.9%	8.2%	13.9%
10년 이상	25.9%	11.6%	38.8%	5.8%	17.9%

운전을 하지 않아 가장 불편한 하나를 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 모든 소득구간의 응답이 ‘여가 및 여행 불편’을 가장 불편한 항목으로 응답했다. 또한 모든 소득구간의 응답에서 ‘생활편의 불편’ 항목이 두 번째로 많은 응답을 차지했다. 100만원 미만의 소득구간에서 ‘만남 불편’을 세 번째로 불편하다고 응답한 반면, 나머지 구간에서 ‘직장 출퇴근이 불편’을 세 번째로 불편하다고 응답했다.

[그림 2-31] 월 가구 총 소득별 자동차 운전을 하지 않아 가장 불편한 것



6. 가족 중 누가 운전하는 차량을 이용하는가

가족이 운전해 주는 차량을 이용할 경우 주로 누가 운전하는 차량을 이용하는지 조사한 결과, 가족 구성원 중 ‘부모님(38.8%)’이 운전하는 차량을 주로 가장 많이 이용하는 것으로 나타났다. 다음으로 ‘배우자(34.2%)’가 운전하는 차량을 두 번째로 많이 이용하며, ‘기타(14.5%)’와 ‘자녀(12.5%)’가 세 번째와 네 번째를 차지했다.

[표 2-34] 가족구성원 운전 차량

	배우자	자녀	부모님	기타
전체	34.2%	12.5%	38.8%	14.5%

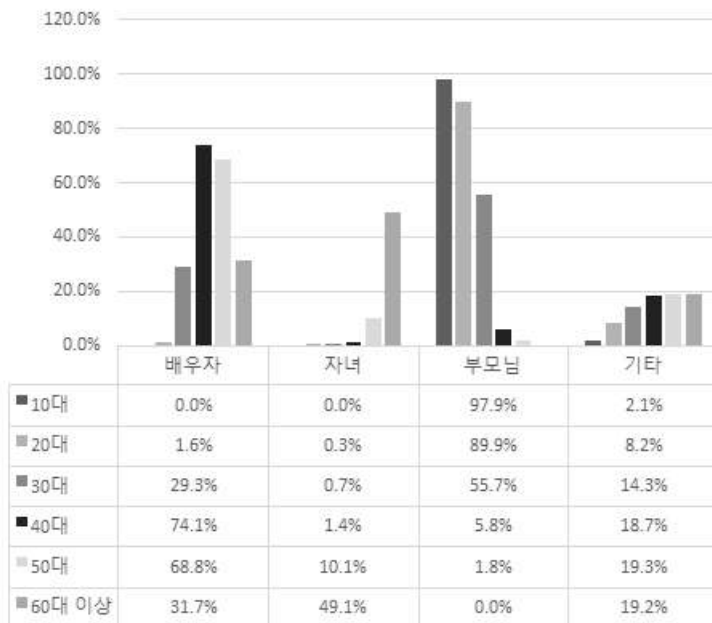
가족 구성원 중 주로 누가 운전하는 차량을 이용하는지 성별로 살펴보면, 남성의 경우 ‘부모님’이 운전하는 차량이 절반에 가까운 응답으로 가장 많은 비중을 차지한 반면, 여성의 경우 ‘배우자’가 운전하는 차량이 가장 많은 비중을 차지했다. 남성의 경우 ‘부모님’ 다음으로 ‘기타’ 19.2%, ‘자녀’ 16.1%, ‘배우자’ 14.2% 순이지만, 여성의 경우는 ‘배우자’ 다음으로 ‘부모님’ 34.0%, ‘기타’ 12.6%, ‘자녀’ 11.0% 순이다.

[표 2-35] 성별 가족구성원 운전 차량

성별	배우자	자녀	부모님	기타
남성	14.2%	16.1%	50.5%	19.2%
여성	42.4%	11.0%	34.0%	12.6%

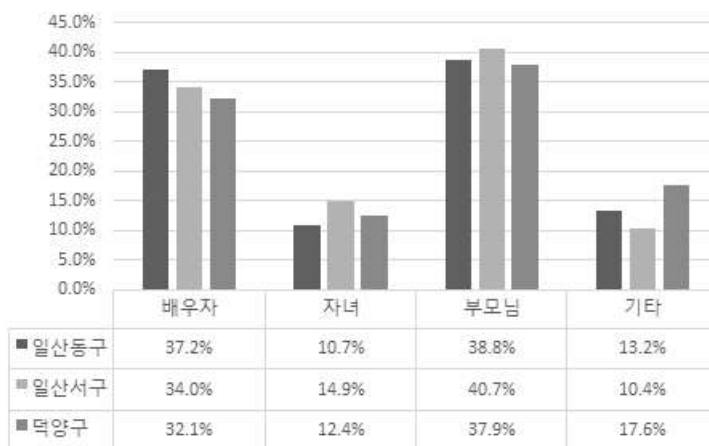
가족 구성원 중 주로 누가 운전하는 차량을 이용하는지 연령별로 살펴보면, 10대부터 30대까지는 각각 97.9%, 89.9%, 55.7%의 비중으로 ‘부모님’이 운전하는 차량을 가장 많이 타는 것을 확인할 수 있다. 반면 40대부터 50대까지는 각각 74.1%, 68.8%의 비중으로 ‘배우자’가 운전하는 차량을 가장 많이 타며, 60대 이상은 68.8%로 ‘자녀’가 운전하는 차량을 가장 많이 타는 것을 확인할 수 있다. ‘배우자’ 항목은 20대부터 40대까지 꾸준히 증가하는 모습을 보이다, 50대 이상에서 감소하는 모습을 보이며, ‘자녀’ 항목은 20대에서 60대 이상까지 꾸준히 증가하는 모습을 보여준다. ‘기타’ 항목 역시 10대부터 60대 이상까지 증가하는 경향을 보이지만, ‘부모님’ 항목은 10대부터 60대 이상까지 꾸준히 감소하는 모습을 보인다.

[그림 2-32] 연령별 가족구성원 운전 차량



가족 구성원 중 주로 누가 운전하는지 거주지별로 살펴보면, 일산동구, 일산서구, 덕양구 모두 ‘부모님’과 ‘배우자’가 차례로 많은 비중을 차지하는 것을 확인할 수 있다. 일산동구와 덕양구는 ‘기타’와 ‘자녀’ 차례순인 반면, 일산서구는 ‘자녀’, ‘기타’순이다.

[그림 2-33] 거주지별 가족구성원 운전 차량



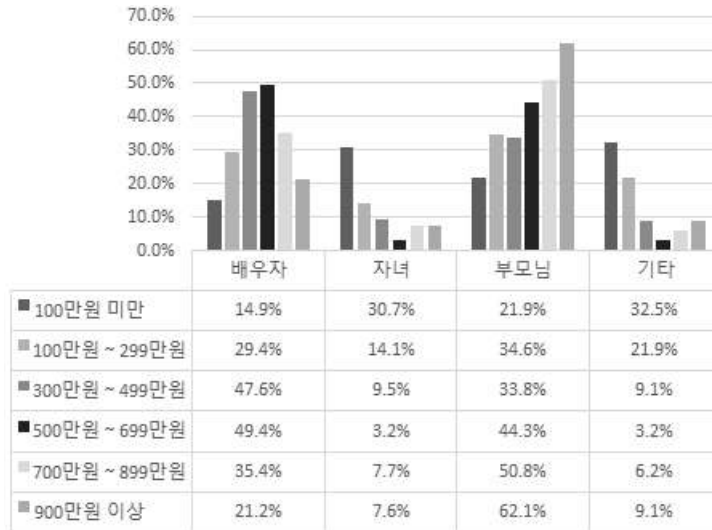
가족 구성원 중 주로 누가 운전하는지 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘부모님’이 운전하는 차량을 많이 이용하며, ‘배우자’가 운전하는 차량을 이용하는 것이 두 번째로 많다. 10년 미만은 ‘기타’와 ‘자녀’ 순으로 많이 이용하고, 10년 이상은 ‘자녀’와 ‘기타’ 순으로 많이 이용한다. 하지만 10년 미만의 ‘기타’와 ‘자녀’ 항목이 15.7%와 9.7%인 반면, 10년 이상의 ‘자녀’와 ‘기타’가 13.9%와 13.5%이다. 차이의 정도가 10년 미만보다 10년 이상의 경우가 더 적다고 할 수 있다.

[표 2-36] 거주기간별 가족구성원 운전 차량

거주기간	배우자	자녀	부모님	기타
10년 미만	33.8%	9.7%	40.7%	15.7%
10년 이상	35.7%	13.9%	36.9%	13.5%

가족 구성원 중 주로 누가 운전하는지 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득이 100만원 미만의 경우 '기타' 32.5%, 월 가구 총 소득이 100만원~299만원 미만의 경우 '부모님' 34.6%, 월 가구 총 소득이 300만원~499만원 미만의 경우 '배우자' 47.6%, 월 가구 총 소득이 500만원~699만원 미만의 경우 '배우자' 49.4%, 월 가구 총 소득이 700만원~899만원 미만의 경우 '부모님' 50.8%, 월 가구 총 소득이 900만원 이상의 경우 '부모님' 62.1%로 각 소득구간에 따라 누가 운전하는 차량을 이용하는지 차이를 알 수 있다.

[그림 2-34] 월 가구 총 소득별 가족구성원 운전 차량



7. 교통시스템의 위치

1) 전체 교통시스템

거주지로부터 대중교통 시스템이 얼마나 가까운 곳에 있는지 알아본 결과 '지하철 정거장까지 걸리는 시간'은 '도보'의 경우 19.8분, '차량'의 경우 7.9분이 걸리는 것으로 나타났다. '버스 정거장까지 걸리는 시간'은 '도보'의 경우 5.7분, '차량'의 경우 2.6분이 걸리는 것으로 나타났다. '공유 자전거까지 걸리는 시간'은 '도보'의 경우 7.2분, '차량'의 경우 3.1분이 걸리는 것으로 나타났다.

[표 2-37] 교통시스템의 위치

	지하철 정거장까지 걸리는 시간		버스 정거장까지 걸리는 시간		공유 자전거까지 걸리는 시간	
	도보	차량	도보	차량	도보	차량
전체	19.8분	7.9분	5.7분	2.6분	7.2분	3.1분

2) 구별 교통시스템

거주지로부터 대중교통 시스템이 얼마나 가까운 곳에 있는지 행정구별로 알아본 결과, '지하철 정거장까지 걸리는 시간'은 일산동구가 '도보'로 26.7분과 '차량' 8.6분으로 가장 오랜 시간이 걸리는 것으로 나타났다. 덕양구는 '도보' 17.9분, '차량' 8.2분으로 두 번째로 오래 걸리며, 일산서구는 '도보' 14.1분, '차량' 6.2분으로 가장 빠른 접근성을 보여준다. '버스 정거장까지 걸리는 시간'과 '공유 자전거까지 걸리는 시간'은 고양시 3구가 각각 '도보' 5.6분 ~ 5.8분, '차량' 2.5분 ~ 2.7분, '도보' 6.7분 ~ 7.6분, '차량' 2.9분 ~ 3.2분으로 모두 일정한 모습을 보인다.

[표 2-38] 고양시 구별 교통시스템의 위치

거주지(구)	지하철 정거장까지 걸리는 시간		버스 정거장까지 걸리는 시간		공유 자전거까지 걸리는 시간	
	도보	차량	도보	차량	도보	차량
일산동구	26.7분	8.6분	5.8분	2.5분	7.6분	3.2분
일산서구	14.1분	6.2분	5.8분	2.7분	6.7분	2.9분
덕양구	17.9분	8.2분	5.6분	2.6분	7.0분	3.1분

3) 동별 교통시스템

거주지로부터 대중교통 시스템이 얼마나 가까운 곳에 있는지 행정동별로 알아본 결과, 일산동구 중 고봉동의 경우 '지하철 정거장까지 걸리는 시간'과 '공유 자전거까지 걸리는 시간'이 '도보'와 '차량' 각각 153.0분, 21.2분, 52.9분, 12.0분이며, 식사동의 경우 40.8분, 15.6분, 12.4분, 4.7분이 소요된다. 일산동구 모든 행정동의 '버스 정거장까지 걸리는 시간'이 일정하게 소요되는 것에 반해, 고봉동과 식사동은 '지하철 정거장까지 걸리는 시간'과 '공유 자전거까지 걸리는 시간'이 일산동구의 다른 동들보다 시간이 많이 소요되는 것을 확인할 수 있다.

[표 2-39] 일산동구 동별 교통시스템의 위치

일산동구 거주지(동)	지하철 정거장까지 걸리는 시간		버스 정거장까지 걸리는 시간		공유 자전거까지 걸리는 시간	
	도보	차량	도보	차량	도보	차량
고봉동	153.0분	21.2분	5.8분	1.8분	52.9분	12.0분
마두1동	8.8분	4.0분	5.5분	2.7분	5.6분	2.5분
마두2동	14.6분	4.9분	6.7분	4.0분	8.1분	3.9분
백석1동	20.2분	5.7분	5.0분	2.5분	4.3분	1.9분
백석2동	10.1분	4.5분	4.5분	2.1분	5.6분	2.1분

일산동구 거주지(동)	지하철 정거장까지 걸리는 시간		버스 정거장까지 걸리는 시간		공유 자전거까지 걸리는 시간	
	도보	차량	도보	차량	도보	차량
식사동	40.8분	15.6분	7.1분	2.8분	12.4분	4.7분
장항동	10.4분	3.7분	7.0분	2.6분	8.0분	2.9분
장항2동	11.1분	4.2분	5.9분	2.6분	6.1분	2.3분
정발산동	13.7분	5.9분	7.0분	3.3분	7.4분	3.7분
중산동	21.0분	7.4분	5.4분	2.2분	5.6분	2.5분
풍산동	20.3분	7.5분	5.0분	2.3분	6.2분	2.8분

거주지로부터 대중교통 시스템이 얼마나 가까운 곳에 있는지 행정동별로 알아본 결과, 일산서구 중 송산동과 송포동은 다른 행정동과 비교했을 때, ‘지하철 정거장까지 걸리는 시간’이 ‘도보’와 ‘차량’ 각각 29.4분과 10.1분, 22.0분과 7.9분으로 가장 오랜 시간이 걸리는 것으로 나타났다. 또한 ‘공유 자전거까지 걸리는 시간’ 역시 ‘도보’와 ‘차량’ 각각 10.0분과 3.4분, 9.9분과 4.1분으로 일산서구의 평균보다 오랜 시간이 걸리는 것으로 나타난다. 송산동과 송포동은 ‘지하철 정거장까지 걸리는 시간’과 ‘공유 자전거까지 걸리는 시간’이 일산서구의 다른 동들보다 시간이 많이 소요되는 것을 알 수 있다.

[표 2-40] 일산서구 동별 교통시스템의 위치

일산서구 거주지(동)	지하철 정거장까지 걸리는 시간		버스 정거장까지 걸리는 시간		공유 자전거까지 걸리는 시간	
	도보	차량	도보	차량	도보	차량
대화동	11.1분	5.4분	5.2분	2.5분	6.9분	3.2분
송산동	29.4분	10.1분	6.2분	2.8분	10.0분	3.4분
송포동	22.0분	7.9분	6.3분	4.2분	9.9분	4.1분
일산1동	11.3분	5.2분	5.3분	2.6분	6.4분	2.5분
일산2동	11.9분	4.9분	4.6분	2.0분	5.2분	1.5분
일산3동	13.5분	5.6분	6.3분	2.5분	6.0분	2.6분
주엽1동	9.5분	4.3분	6.5분	2.8분	5.1분	3.7분
주엽2동	9.2분	4.6분	5.6분	2.8분	5.0분	2.5분
탄현동	14.3분	5.9분	6.0분	2.9분	6.1분	2.2분

거주지로부터 대중교통 시스템이 얼마나 가까운 곳에 있는지 행정동별로 알아본 결과, 덕양구 중 대덕동의 경우 ‘지하철 정거장까지 걸리는 시간’과 ‘공유 자전거까지 걸리는 시간’이 ‘도보’와 ‘차량’ 각각 32.6분과 10.4분, 11.7분과 4.3분으로 덕양구의 다른 행정동들보다 많은 시간이 소요된다. 관산동의 경우 역시 14.1분과 23.6분, 24.2분과 11.2분으로 위치 접근성이 떨어지는 것이 확인된다. 고양동과 화전동의 경우 ‘지하철 정거장까지 걸리는 시간’이 ‘도보’와 ‘차량’이 각각 24.5분과 21.2분, 25.1분과 9.1분으로 덕양구의 평균보다 시간이 길게 소요되는 것을 알 수 있다.

[표 2-41] 덕양구 동별 교통시스템의 위치

덕양구 거주지(동)	지하철 정거장까지 걸리는 시간		버스 정거장까지 걸리는 시간		공유 자전거까지 걸리는 시간	
	도보	차량	도보	차량	도보	차량
고양동	24.5분	21.2분	4.8분	2.9분	6.7분	3.0분
관산동	104.1분	23.6분	6.4분	2.7분	24.2분	11.2분
능곡동	14.2분	6.0분	5.4분	2.3분	6.8분	3.4분
대덕동	32.6분	10.4분	8.5분	2.1분	11.7분	4.3분
삼송동	11.0분	4.9분	4.9분	2.1분	9.7분	4.6분
성서1동	11.4분	5.3분	6.4분	2.5분	7.5분	2.8분
성서2동	11.4분	4.2분	4.6분	2.1분	7.5분	3.0분
원신동	25.2분	9.7분	7.0분	4.1분	4.5분	3.6분
주교동	19.1분	7.7분	8.6분	2.7분	12.3분	4.5분
창릉동	10.0분	3.6분	4.9분	1.7분	7.0분	1.9분
행신1동	17.7분	6.1분	6.5분	2.9분	7.1분	2.6분
행신2동	17.1분	7.0분	6.0분	3.1분	5.8분	2.9분
행신3동	18.1분	6.9분	5.0분	2.3분	6.5분	3.1분
행주동	13.7분	5.4분	5.6분	2.7분	7.3분	2.6분
화전동	25.1분	9.1분	4.5분	1.6분	9.9분	4.7분
화정1동	11.2분	4.0분	4.7분	2.0분	5.4분	2.2분
화정2동	12.6분	4.8분	5.6분	2.5분	6.2분	3.0분
흥도동	18.7분	7.4분	5.1분	2.5분	7.7분	3.6분

8. 스마트폰과 교통정보

이번 문항에서는 스마트폰의 소유 유무와 교통정보 이용에 대한 조사를 목적으로 설문한 내용이 이어진다.

1) 스마트폰 소유 유무

스마트폰을 가지고 있는지 조사한 결과, 응답자의 98.9%가 스마트폰이 '있다'라고 응답하였다. 스마트폰이 '없다'라고 응답한 사람은 1.1%로 응답자 대다수가 스마트폰을 이용하는 것을 확인 할 수 있다.

[표 2-42] 스마트폰 소유 유무

	있다	없다
전체	98.9%	1.1%

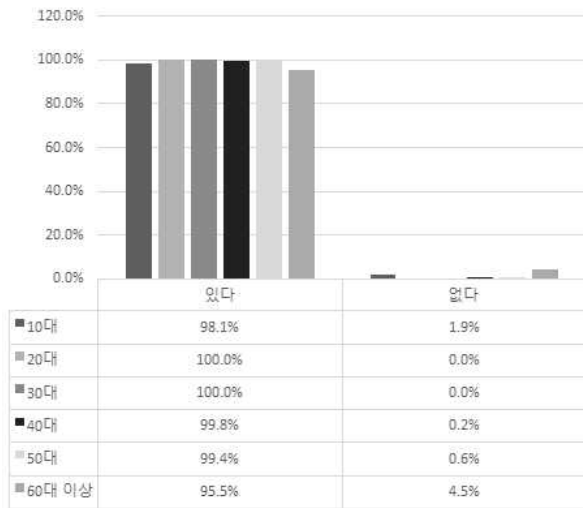
스마트폰을 가지고 있는지 성별로 살펴보면, 남성의 98.8%가 ‘있다’라고 응답하였고, ‘없다’라고 응답한 사람은 1.2%로 나타났다. 여성의 경우 역시 99.0%가 ‘있다’라고 응답하였으며, ‘없다’라고 응답한 사람은 1.0%로 나타났다. 남녀 구분 없이 응답자의 대부분이 스마트폰을 소유하고 있음을 알 수 있다.

[표 2-43] 성별 스마트폰 소유 유무

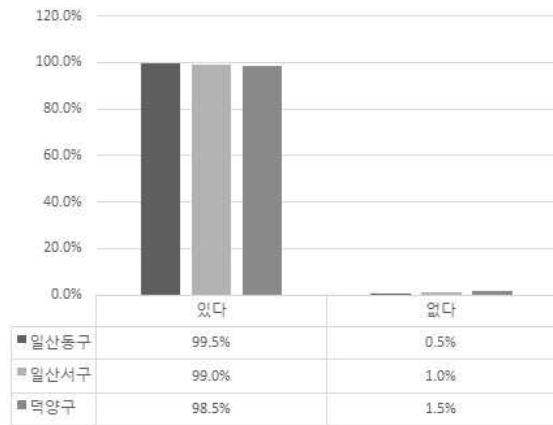
성별	있다	없다
남성	98.8%	1.2%
여성	99.0%	1.0%

스마트폰을 가지고 있는지 연령별로 살펴보면, 모든 연령대의 응답자가 대부분 스마트폰을 소유하고 있으며, 20대와 30대의 응답자는 모두 스마트폰을 소유하고 있음을 알 수 있다. 60대 이상의 경우 다른 연령대에 비해 4.5%로 비교적 스마트폰을 소유하고 있지 않는 것을 알 수 있다. 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 99% ± 0.5%의 응답자가 스마트폰을 소유하고 있음이 나타난다. 일산동구와 일산서구에 비해 덕양구가 약간 낮은 소유율을 보인다.

[그림 2-35] 연령별 스마트폰 소유 유무



[그림 2-36] 거주지별 스마트폰 소유 유무



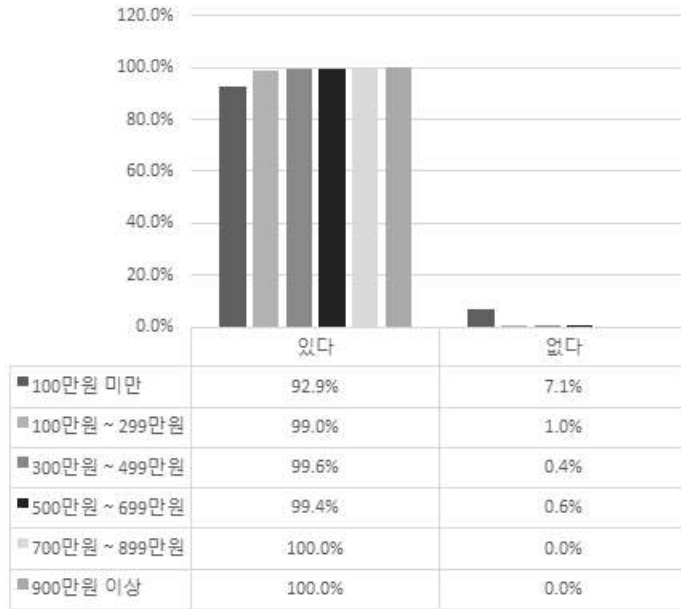
스마트폰을 가지고 있는지 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 거주한 응답자 약 99%가 스마트폰을 가지고 있는 것을 알 수 있다.

[표 2-44] 거주기간별 스마트폰 소유 유무

거주기간	있다	없다
10년 미만	98.9%	1.1%
10년 이상	99.0%	1.0%

스마트폰을 가지고 있는지 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득 100만원 미만의 응답자들이 나머지 소득구간의 응답자들보다 낮은 소유율을 보이고 있다.

[그림 2-37] 월 가구 총 소득별 스마트폰 소유 유무



2) 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용

스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 이용하는지 조사한 결과, 응답자의 83.1%가 스마트폰을 이용해 교통 및 이동 정보를 활용 '한다'로 나타났다. 반면 응답자의 16.9%는 '안 한다'로 나타났다.

[표 2-45] 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부

	한다	안 한다
전체	83.1%	16.9%

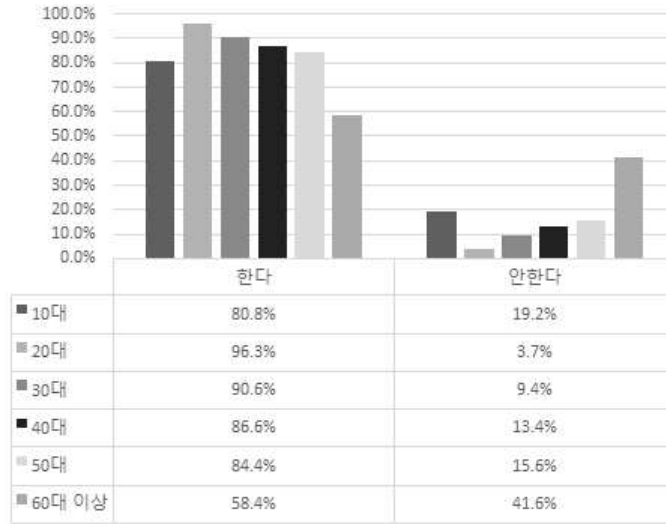
스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 이용하는지 성별로 살펴보면, 남성과 여성 응답자의 80%이상이 교통 및 이동 정보를 활용하고 있음을 알 수 있다. 남성의 경우 80.3%가 '한다'라고 응답했으며, 여성의 경우 85.2%가 '한다'라고 응답했다. 반면 활용하지 않는 남성은 19.7%, 여성은 14.8%로 남성이 여성보다 덜 이용하는 것을 알 수 있다.

[표 2-46] 성별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부

성별	한다	안 한다
남성	80.3%	19.7%
여성	85.2%	14.8%

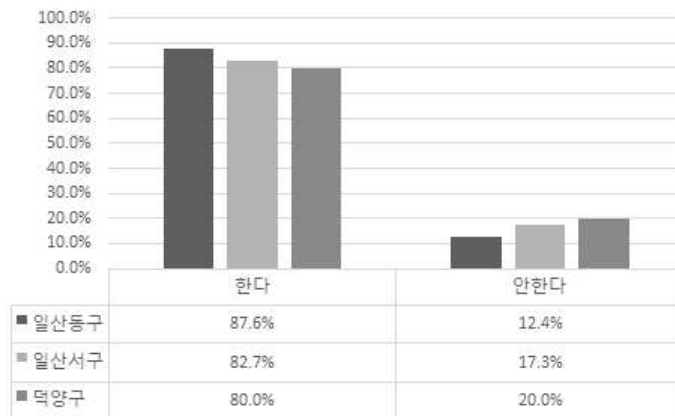
스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 이용하는지 연령별로 살펴보면, 20대와 30대의 90%이상이 '한다'로 응답했다. 특히 20대는 96.3%로 다른 연령대보다 높은 이용율을 보인다. 10대와 40대, 50대는 80%이상이 '한다'로 응답했으며, 60대 이상은 58.4%로 다른 연령대보다 낮은 이용율을 보인다.

[그림 2-38] 연령별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부



스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 이용하는지 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 80%이상 '한다'라고 응답했으나, 일산동구, 일산서구, 덕양구 순으로 이용하고 있음을 알 수 있다. 덕양구의 이용율이 일산동구와 일산서구에 비해 낮음을 알 수 있다.

[그림 2-39] 거주지별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부



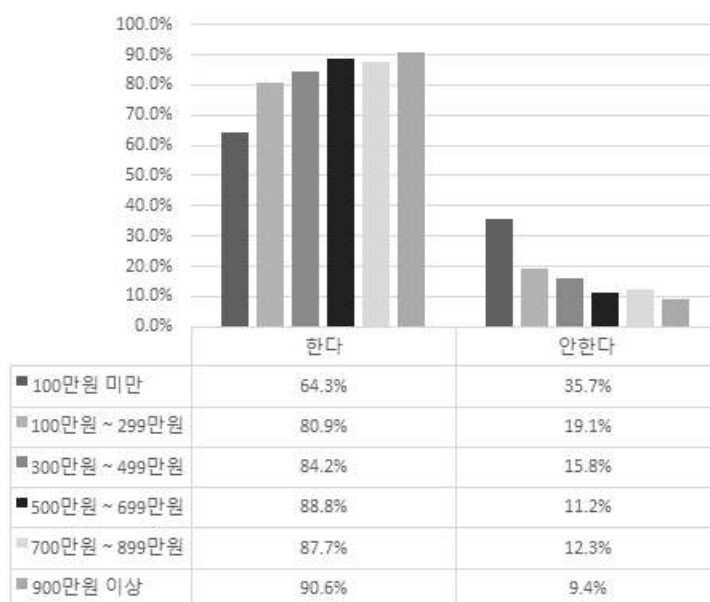
스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 이용하는지 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만의 경우 86.6%가 '한다'라고 응답하였고, 10년 이상의 경우 80.5%가 '한다'라고 응답했다. 거주기간이 긴 경우가 거주기간이 짧은 경우보다 '안한다'의 응답이 높았다.

[표 2-47] 거주기간별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부

거주기간	한다	안한다
10년 미만	86.6%	13.4%
10년 이상	80.5%	19.5%

스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 이용하는지 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득이 높을수록 스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 더 많이 활용하는 것을 알 수 있다. 월 가구 총 소득이 높을수록 '한다'라고 응답한 비중이 커짐을 알 수 있다.

[그림 2-40] 월 가구 총 소득별 스마트폰을 통한 교통 및 이동 정보 이용 여부



3) 주로 사용하는 교통 및 이동 정보

스마트폰을 통해 사용하는 주된 교통 및 이동 관련 정보가 무엇인지 조사한 결과, '지하철 및 버스 정보'가 64.8%로 가장 많이 사용하는 정보임을 알 수 있다. '지도정보 서비스'가 19.1%로 두 번째로 많이 사용하는 정보이며, '택시 호출'이 11.4%로 세 번째로 많이 사용하는 정보임을 알 수 있다. '기타'는 2.5%, '교통수단 예매'는 1.2%, '보도안내 서비스'는 1.0%의 비중으로 사용되고 있다.

[표 2-48] 주로 사용하는 교통 및 이동 정보

	지하철 및 버스 정보	택시 호출	교통수단 예매	지도정보 서비스	보도안내 서비스	기타
전체	64.8%	11.4%	1.2%	19.1%	1.0%	2.5%

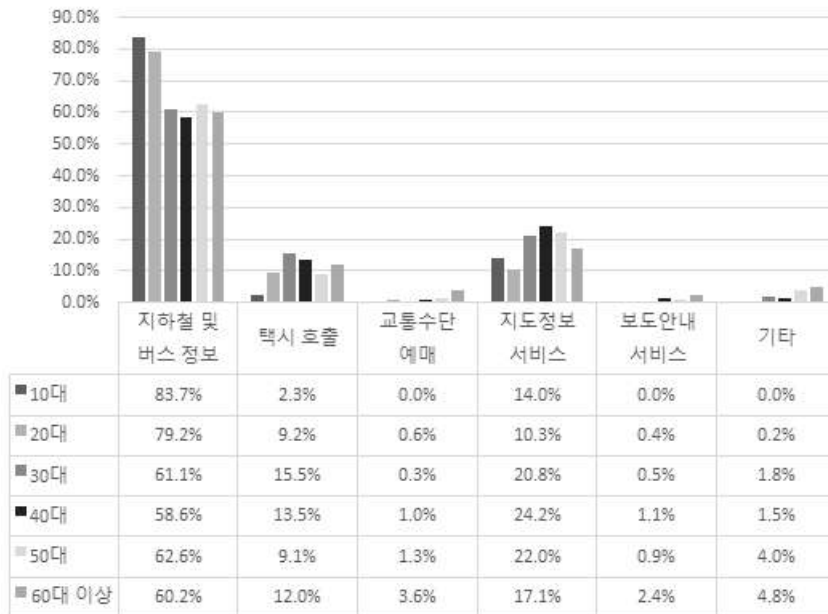
스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 이용하는지 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 ‘지하철 및 버스 정보’를 가장 많이 사용하는 것으로 나타났다. 차례대로 ‘지도정보 서비스’, ‘택시 호출’, ‘기타’, ‘교통수단 예매’, ‘보도안내 서비스’ 순으로 사용하는 것으로 나타났다.

[표 2-49] 성별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보

성별	지하철 및 버스 정보	택시 호출	교통수단 예매	지도정보 서비스	보도안내 서비스	기타
남성	58.7%	12.4%	1.5%	23.0%	1.3%	3.0%
여성	69.1%	10.7%	1.0%	16.3%	0.8%	2.1%

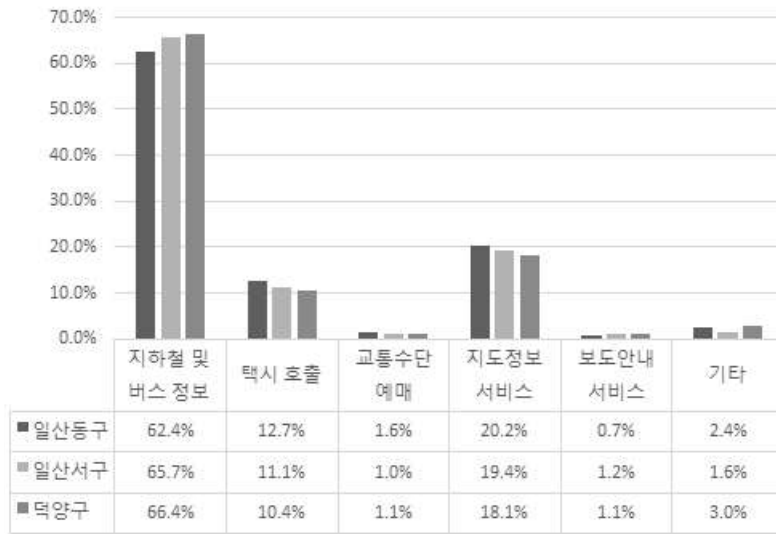
스마트폰을 통해 사용하는 주된 교통 및 이동 관련 정보를 이용하는지 연령별로 살펴보면, 모든 연령에서 ‘지하철 및 버스 정보’를 가장 많이 활용하는 것을 알 수 있다.

[그림 2-41] 연령별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보



스마트폰을 통해 사용하는 주된 교통 및 이동 관련 정보를 이용하는지 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘지하철 및 버스 정보’가 주로 이용하는 정보이며, 차례대로 ‘지도정보 서비스’, ‘택시 호출’, ‘기타’, ‘교통수단 예매’, ‘보도안내 서비스’ 순으로 사용하는 것으로 나타났다.

[그림 2-42] 거주지별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보



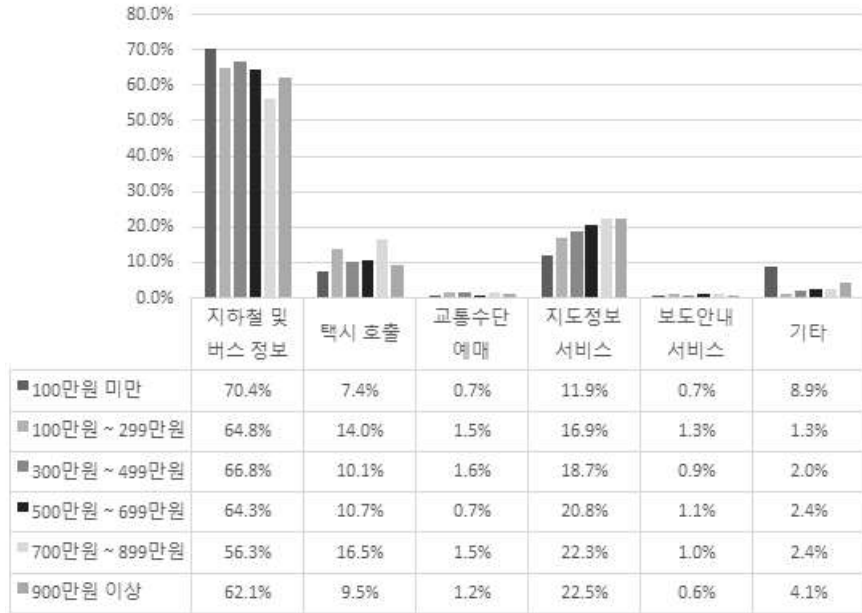
스마트폰을 통해 사용하는 주된 교통 및 이동 관련 정보를 이용하는지 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘지하철 및 버스 정보’가 주로 이용하는 정보이며, 차례대로 ‘지도정보 서비스’, ‘택시 호출’, ‘기타’, ‘교통수단 예약’, ‘보도안내 서비스’ 순으로 사용하는 것으로 나타났다.

[표 2-50] 거주기간별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보

거주기간	지하철 및 버스 정보	택시 호출	교통수단 예약	지도정보 서비스	보도안내 서비스	기타
10년 미만	63.9%	10.1%	1.0%	22.3%	0.5%	2.3%
10년 이상	66.4%	12.2%	1.3%	16.0%	1.3%	2.7%

스마트폰을 통해 사용하는 주된 교통 및 이동 관련 정보를 이용하는지 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득에 상관없이 ‘지하철 및 버스 정보’를 가장 많이 이용하는 것으로 나타났다. 차례대로 ‘지도정보 서비스’, ‘택시 호출’, ‘기타’, ‘교통수단 예약’, ‘보도안내 서비스’ 순으로 사용하는 것으로 나타났다.

[그림 2-43] 월 가구 총 소득별 주로 사용하는 교통 및 이동 정보



9. 2순위 이동(교통)수단

평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단에는 ‘버스 이용’이 30%로 가장 많은 비중을 차지하였으며, ‘지하철 이용’ 역시 29%로 두 번째로 많은 비중을 차지했다. ‘도보(걸어서)’는 16.9%로 세 번째로 많은 비중을 차지하며, ‘직접 자동차 운전을 해서’ 13.5%, ‘자전거’ 5.3%, ‘기타’ 4.4%, ‘오토바이’ 0.8%로 나타났다.

[표 2-51] 2순위 이동(교통)수단

	도보(걸어서)	직접 자동차 운전을 해서	지하철 이용	버스 이용	자전거	오토바이	기타
전체	16.9%	13.5%	29.0%	30.0%	5.3%	0.8%	4.4%

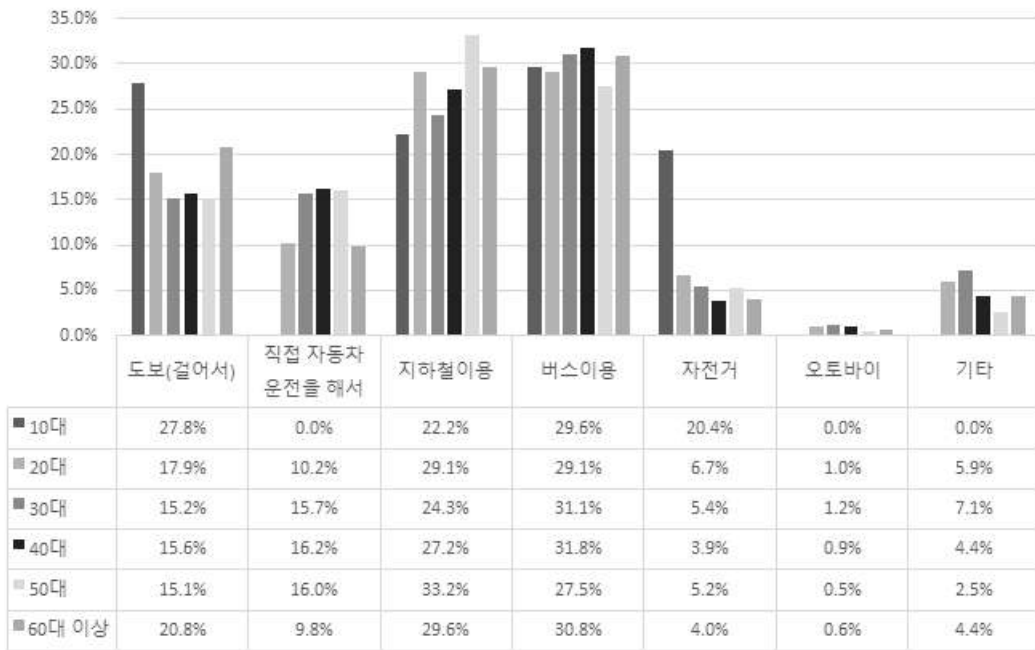
평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단을 성별로 살펴보면, 남성과 여성 두 집단 모두 ‘버스 이용’의 응답이 가장 높았다. 대중교통을 2순위 이동(교통)수단으로 꼽은 것을 확인할 수 있다.

[표 2-52] 성별 2순위 이동(교통)수단

성별	도보(걸어서)	직접 자동차 운전을 해서	지하철 이용	버스 이용	자전거	오토바이	기타
남성	17.6%	16.3%	26.9%	27.1%	6.4%	1.8%	3.9%
여성	16.4%	11.5%	30.5%	32.1%	4.5%	0.1%	4.9%

평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단을 연령별로 살펴보면, 50대를 제외한 나머지 연령대는 ‘버스 이용’을 2순위 이동(교통)수단으로 생각하고 있음을 알 수 있다. 50대의 경우 ‘지하철 이용’을 ‘버스 이용’보다 2순위 이동(교통)수단으로 생각하고 있음을 알 수 있다.

[그림 2-44] 연령별 2순위 이동(교통)수단



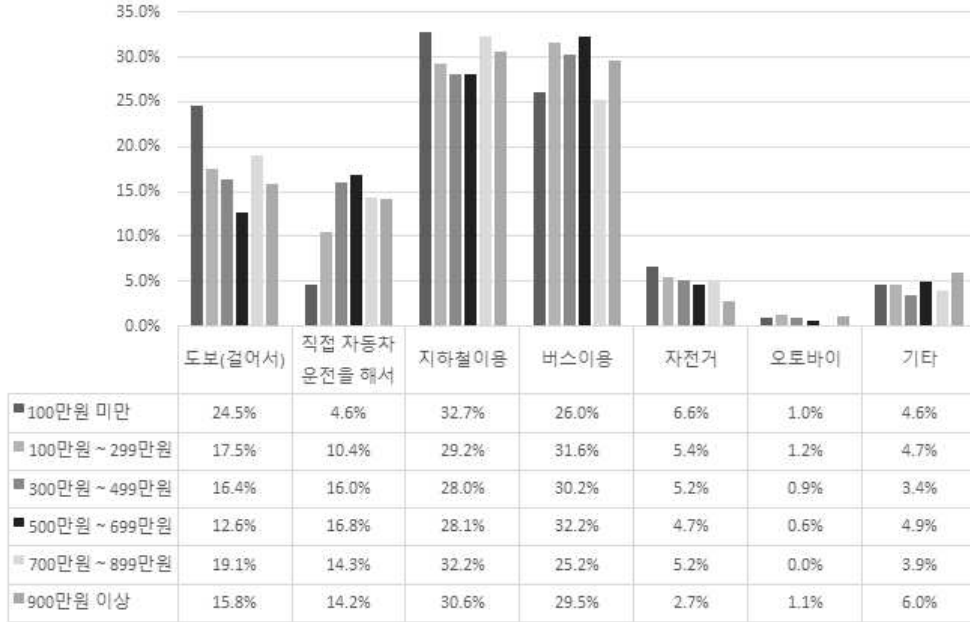
평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘버스 이용’을 2순위 이동(교통)수단으로 응답한 비중이 가장 높으며, ‘지하철 이용’의 응답 비중 역시 ‘버스 이용’의 응답 비중과 비슷함을 알 수 있다.

[표 2-53] 거주기간별 2순위 이동(교통)수단

거주기간	도보(걸어서)	직접 자동차 운전을 해서	지하철이용	버스이용	자전거	오토바이	기타
10년 미만	16.3%	14.3%	28.8%	30.5%	4.8%	0.8%	4.5%
10년 이상	17.7%	13.3%	29.1%	29.3%	5.5%	0.8%	4.3%

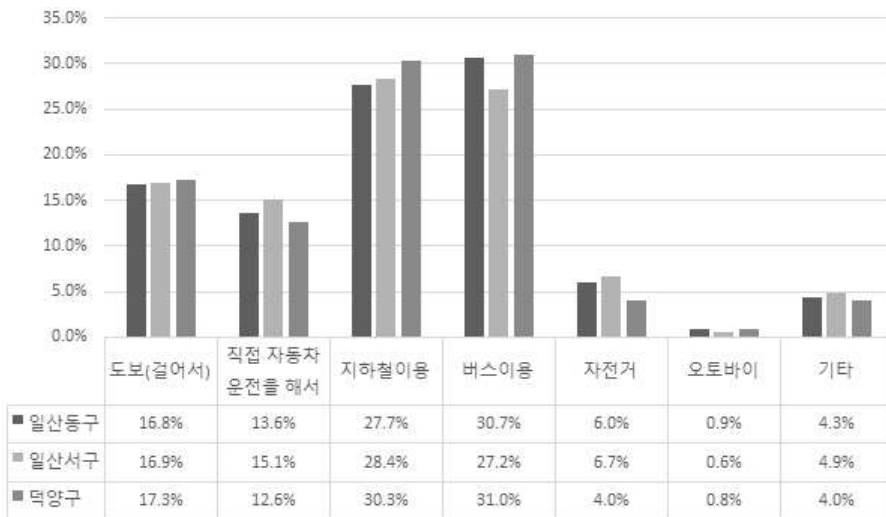
평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 총 가구 소득 100만원 미만과 총 가구 소득 700만원 이상의 소득 구간에서는 ‘지하철 이용’의 응답이 가장 높았으며, 그 외의 나머지 소득 구간은 ‘버스 이용’의 응답이 가장 높았다. 모든 소득 구간에서 ‘지하철 이용’과 ‘버스 이용’의 비중이 약 60% 내외를 차지하고 있음을 알 수 있다.

[그림 2-45] 월 가구 총 소득별 2순위 이동(교통)수단



평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단을 거주지별로 살펴보면, 일산동구와 덕양구는 ‘버스 이용’을, 일산서구는 ‘지하철 이용’을 2순위 이동(교통)수단으로 생각하고 있음이 나타난다. 가장 많은 응답 비중을 차지한 항목은 차이가 있지만, 응답 비중의 차이는 크지 않은 것으로 보아, 고양시 3구 모두 ‘버스 이용’과 ‘지하철 이용’을 2순위 이동(교통)수단으로 생각하는 것을 알 수 있다.

[그림 2-46] 고양시 거주지별 2순위 이동(교통)수단



평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단을 구별 행정동으로 살펴보면, 일산동구의 경우 고봉동, 마두1동과 장항1동은 ‘지하철 이용’과 ‘버스 이용’의 응답 차이가 많이 나는 것을 알 수 있다. 고봉동의 경우 ‘버스 이용’의 불편함이 존재하고, 마두1동의 경우 ‘지하철 이용’에 불편함이 존재하는 것을 알 수 있다. 또한

장항1동의 경우 2순위 이동(교통)수단으로 생각하는 항목이 일산동구 행정동이 ‘지하철 이용’과 ‘버스 이용’이 첫째, 두 번째로 많은 응답을 한 것에 비해 ‘도보’가 두 번째로 많은 응답을 한 것으로 나타났다. 장항1동의 경우 ‘스 이용’에 불편함이 존재한다는 것을 알 수 있다.

[표 2-54] 일산동구 동별 2순위 이동(교통)수단

구	동	도보	직접 자동차 운전을 해서	지하철이용	버스 이용	자전거	오토바이	기타
일산동구	고봉동	19.4%	5.6%	41.7%	25.0%	8.3%	0.0%	0.0%
	마두1동	15.6%	6.7%	22.2%	44.4%	8.9%	0.0%	2.2%
	마두2동	16.9%	16.9%	21.5%	33.8%	7.7%	1.5%	1.5%
	백석1동	17.6%	11.8%	32.4%	24.5%	10.8%	1.0%	2.0%
	백석2동	10.5%	21.9%	28.9%	31.6%	0.0%	0.9%	6.1%
	식사동	14.3%	10.2%	34.7%	34.7%	2.0%	0.0%	4.1%
	장항1동	22.7%	7.6%	39.4%	18.2%	7.6%	3.0%	1.5%
	장항2동	17.5%	18.8%	25.0%	23.8%	10.0%	0.0%	5.0%
	정발산동	20.4%	13.9%	22.2%	34.3%	5.6%	0.9%	2.8%
	중산동	14.7%	12.3%	27.6%	34.4%	6.1%	1.2%	3.7%
	풍산동	25.0%	25.0%	12.5%	12.5%	25.0%	0.0%	0.0%

평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단을 구별 행정동으로 살펴보면, 일산서구의 경우 역시 가장 많은 응답 비중을 차지한 것은 ‘지하철 이용’과 ‘버스 이용’이다. 하지만 송산동의 경우 ‘도보’가 두 번째로 많은 응답 비중을 차지한 것을 확인할 수 있으며, 일산서구의 다른 행정동들보다 ‘자전거’를 2순위 이동(교통)수단으로 더 많이 생각하는 것으로 나타났다. 또한 탄현동의 경우 일산서구의 다른 행정동과는 다르게 ‘도보’와 ‘직접 자동차 운전을 해서’가 가장 많은 응답 비중을 차지한 것을 알 수 있다. ‘오토바이’ 역시 다른 행정동에 비해 탄현동 시민들이 크게 고려하고 있는 것으로 나타난다.

[표 2-55] 일산서구 동별 2순위 이동(교통)수단

구	동	도보	직접 자동차 운전을 해서	지하철이용	버스 이용	자전거	오토바이	기타
일산서구	대화동	17.3%	11.2%	25.5%	34.7%	4.1%	1.0%	6.1%
	송산동	21.1%	10.5%	15.8%	36.8%	15.8%	0.0%	0.0%
	송포동	17.6%	14.7%	26.5%	26.5%	0.0%	2.9%	11.8%
	일산1동	22.0%	14.0%	36.0%	24.0%	0.0%	0.0%	4.0%
	일산2동	14.9%	12.2%	33.8%	31.1%	4.1%	1.4%	2.7%
	일산3동	17.1%	17.1%	22.9%	25.7%	10.0%	1.4%	5.7%
	주엽1동	21.0%	17.3%	21.0%	25.9%	9.9%	0.0%	4.9%
	주엽2동	19.2%	14.1%	29.3%	27.3%	4.0%	0.0%	6.1%
	탄현동	36.4%	36.4%	18.2%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%

평소에 주로 이용하는 이동(교통)수단 외에 대체할 다음 이동수단을 구별 행정동으로 살펴보면, 덕양구의 경우 흥도동을 제외하고 가장 많은 응답 비중을 차지한 것은 '지하철 이용'과 '버스 이용'이다. 성사1동과 성사2동의 경우 '도보'가 두 번째로 많은 응답 비중을 차지한 것을 확인할 수 있다. 또한 행주동의 경우 덕양구의 다른 행정동과는 다르게 '기타'의 응답이 비교적 높게 나타났다. '오토바이'의 경우, 다른 행정동에 비해 주교동 시민들이 크게 고려하고 있는 것으로 나타난다.

[표 2-56] 덕양구 동별 2순위 이동(교통)수단

구	동	도보	직접 자동차 운전을 해서	지하철이용	버스 이용	자전거	오토바이	기타
덕양구	고양동	12.5%	18.8%	15.6%	39.1%	6.3%	0.0%	7.8%
	관산동	20.9%	9.3%	32.6%	32.6%	2.3%	0.0%	2.3%
	능곡동	18.2%	9.1%	54.5%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%
	대덕동	17.4%	17.4%	30.4%	30.4%	0.0%	0.0%	4.3%
	삼송동	14.3%	14.3%	35.7%	32.1%	0.0%	0.0%	3.6%
	성사1동	26.3%	10.5%	42.1%	10.5%	5.3%	0.0%	5.3%
	성사2동	27.8%	5.6%	44.4%	11.1%	5.6%	0.0%	5.6%
	식사동	14.7%	5.9%	17.6%	52.9%	8.8%	0.0%	0.0%
	원신동	21.4%	21.4%	17.9%	39.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	주교동	18.8%	12.5%	43.8%	12.5%	0.0%	6.3%	6.3%
	창릉동	17.6%	6.7%	36.1%	27.7%	5.9%	0.8%	5.0%
	행신1동	15.9%	15.9%	31.0%	28.6%	2.4%	0.8%	5.6%
	행신2동	20.7%	9.8%	28.7%	31.1%	4.3%	0.6%	4.9%
	행신3동	17.5%	11.9%	28.6%	31.0%	4.8%	1.6%	4.8%
	행주동	25.0%	12.5%	25.0%	20.8%	0.0%	0.0%	16.7%
	화전동	20.3%	14.9%	27.0%	29.7%	2.7%	2.7%	2.7%
	화정1동	13.2%	14.5%	38.2%	31.6%	2.6%	0.0%	0.0%
	화정2동	13.4%	9.7%	35.1%	31.3%	8.2%	0.7%	1.5%
흥도동	30.0%	26.7%	16.7%	13.3%	10.0%	3.3%	0.0%	

10. 친목을 위한 이동거리

일주일 평균 원거리(1시간 이상)이동에 대한 체감도를 조사한 결과, 가장 많은 응답을 차지한 것은 '보통' 41.8%로 나타났다. 친목을 위한 원거리 이동은 '전혀 하지 않음'과 '약간 하지 않음'이 각각 20.9%, 25.3%로 나타났으며, '약간 자주 이동'과 '매우 자주 이동'은 각각 5.9%, 6.1%로 나타났다. 친목을 위한 원거리 이동은 하지 않는 경향이 자주 이동하는 경향보다 높게 나타났다.

[표 2-57] 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도

	전혀 하지 않음	약간 하지 않음	보통	약간 자주 이동	매우 자주 이동
전체	20.9%	25.3%	41.8%	5.9%	6.1%

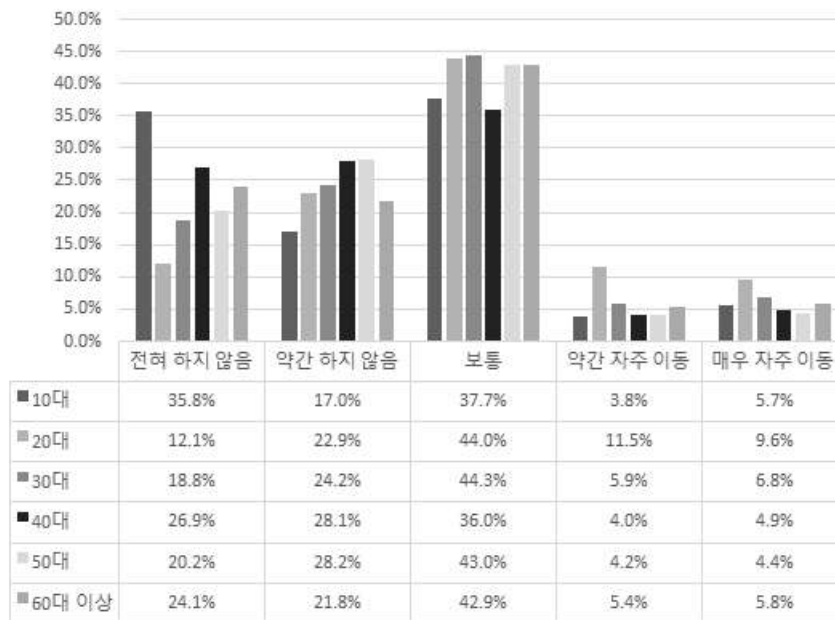
일주일 평균 원거리(1시간 이상)이동에 대한 체감도를 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 '보통'이라 응답한 비중이 가장 많으며, '약간 하지 않음'과 '전혀 하지 않음' 순서로 응답 비중을 차지했다. 하지만 남성의 경우 '매우 자주 이동'과 '약간 자주 이동' 순인 반면, 여성의 경우 '약간 자주 이동'과 '매우 자주 이동' 순으로 나타났다.

[표 2-58] 성별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도

	전혀 하지 않음	약간 하지 않음	보통	약간 자주 이동	매우 자주 이동
남성	17.1%	23.8%	46.3%	5.7%	7.0%
여성	23.7%	26.4%	38.6%	6.0%	5.4%

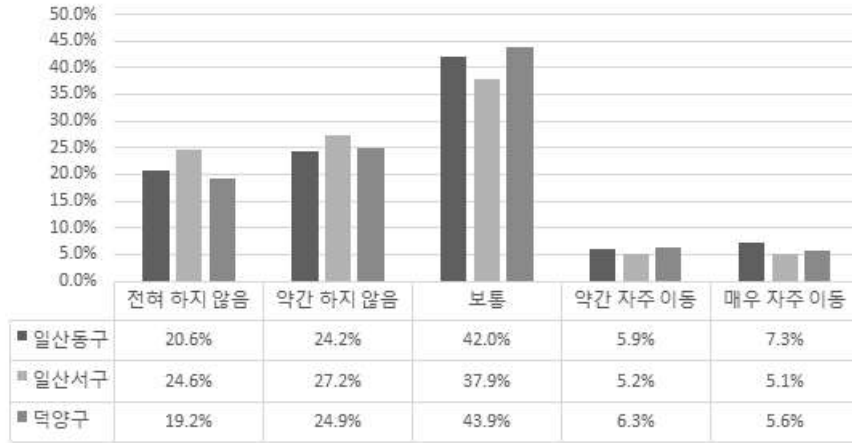
일주일 평균 원거리(1시간 이상)이동에 대한 체감도를 연령별로 살펴보면, 모든 연령대에서 '보통'이란 응답이 가장 많았으며, 10대를 제외한 나머지 연령대에서 '약간 하지 않음'이 두 번째로 많은 비중을 차지하였다. 또한 20대를 제외한 나머지 연령대에서 '매우 자주 이동'이 '약간 자주 이동'보다 높게 응답하였다.

[그림 2-47] 연령별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도



일주일 평균 원거리(1시간 이상)이동에 대한 체감도를 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 '보통'의 응답 비중이 가장 많은 것으로 나타났으며, 친목을 위한 원거리 이동에 대해 소극적인 면을 알 수 있다.

[그림 2-48] 고양시 거주지별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도



일주일 평균 원거리(1시간 이상)이동에 대한 체감도를 구별 행정동으로 살펴보면, 장항1동이 일산동구의 다른 행정동에 비해 많이 원거리 이동을 하는 것으로 나타났다. 장항2동은 다른 행정동에 비해 '매우 자주 이동'의 비중이 가장 높은 것으로 나타났다. 마두 1동은 다른 행정동에 비해 '약간 하지 않음'의 비율이 가장 높았으며, 마두2동은 이동체감도 5점 평균 점수에서 가장 낮은 체감도를 보인다.

[표 2-59] 일산동구 동별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도

거주지(구)	거주지(동)	전혀 하지 않음	약간 하지 않음	보통	약간 자주 이동	매우 자주 이동	5점 평균
일산동구	장항1동	14.6%	22.9%	39.6%	12.5%	10.4%	2.81
	식사동	18.9%	17.1%	44.1%	7.2%	12.6%	2.76
	장항2동	20.0%	24.6%	35.4%	3.1%	16.9%	2.72
	백석1동	12.3%	30.8%	46.2%	4.6%	6.2%	2.62
	백석2동	20.6%	21.6%	44.1%	4.9%	8.8%	2.60
	정발산동	21.5%	24.1%	41.8%	7.6%	5.1%	2.51
	풍산동	21.5%	26.4%	40.5%	6.7%	4.9%	2.47
	마두1동	16.2%	32.4%	43.2%	5.4%	2.7%	2.46
	고봉동	23.5%	22.1%	48.5%	2.9%	2.9%	2.40
	중산동	27.1%	22.4%	40.2%	4.7%	5.6%	2.39
	마두2동	27.9%	27.9%	37.2%	7.0%	0.0%	2.23

일주일 평균 원거리(1시간 이상)이동에 대한 체감도를 구별 행정동으로 살펴보면, 탄현동이 일산서구에서 가장 높은 2.54점의 5점 평균 점수를 보인다. '매우 자주 이동'의 비중이 높은 동은 주엽2동이며, '약간 자주 이동'의 비중이 높은 동은 송산동으로 나타난다.

[표 2-60] 일산서구 동별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도

거주지(구)	거주지(동)	전혀 하지 않음	약간 하지 않음	보통	약간 자주 이동	매우 자주 이동	5점 평균
일산서구	탄현동	17.7%	25.0%	47.9%	4.2%	5.2%	2.54
	일산1동	15.2%	42.4%	27.3%	9.1%	6.1%	2.48
	송산동	24.2%	28.4%	30.5%	9.5%	7.4%	2.47
	일산3동	23.6%	23.6%	40.3%	8.3%	4.2%	2.46
	대화동	24.1%	23.3%	42.1%	6.0%	4.5%	2.44
	일산2동	20.4%	32.7%	40.8%	2.0%	4.1%	2.37
	주엽1동	29.6%	23.9%	42.3%	0.0%	4.2%	2.25
	주엽2동	29.5%	35.9%	25.6%	1.3%	7.7%	2.22
	송포동	50.0%	16.7%	27.8%	0.0%	5.6%	1.94

일주일 평균 원거리(1시간 이상)이동에 대한 체감도를 구별 행정동으로 살펴보면, 덕양구의 원신동과 창릉동이 3.00으로 덕양구에서 가장 높은 5점 평균 점수를 보인다. ‘매우 자주 이동’의 비중이 높은 동은 성사2동이며, ‘약간 자주 이동’의 비중이 높은 동은 성사1동으로 나타난다. 또한 성사1동은 ‘전혀 하지 않음’의 비중이 제일 낮은 행정동이기도 하다.

[표 2-61] 덕양구 동별 친목을 위한 원거리 이동에 대한 체감도

거주지	거주지(동)	전혀 하지 않음	약간 하지 않음	보통	약간 자주 이동	매우 자주 이동	5점 평균
덕양구	원신동	6.1%	18.2%	60.6%	6.1%	9.1%	3.00
	창릉동	6.3%	18.8%	56.3%	6.3%	12.5%	3.00
	성사2동	16.7%	22.2%	33.3%	5.6%	22.2%	2.94
	주교동	10.7%	17.9%	50.0%	10.7%	10.7%	2.93
	성사1동	7.1%	25.0%	46.4%	17.9%	3.6%	2.86
	삼송동	14.0%	23.3%	41.9%	9.3%	11.6%	2.81
	화전동	8.3%	20.8%	54.2%	16.7%	0.0%	2.79
	행신2동	15.9%	23.8%	45.2%	4.0%	11.1%	2.71
	행주동	19.7%	25.4%	41.8%	7.4%	5.7%	2.54
	흥도동	16.5%	23.3%	54.1%	3.0%	3.0%	2.53
	화정2동	20.3%	21.6%	48.6%	5.4%	4.1%	2.51
	능곡동	18.6%	25.6%	46.5%	7.0%	2.3%	2.49
	행신1동	23.3%	21.6%	44.0%	6.9%	4.3%	2.47
	관산동	25.0%	23.3%	38.3%	6.7%	6.7%	2.47
	고양동	21.7%	33.3%	31.9%	7.2%	5.8%	2.42
	화정1동	22.5%	33.8%	32.4%	8.5%	2.8%	2.35
	행신3동	26.4%	28.3%	40.3%	2.5%	2.5%	2.27
대덕동	27.3%	36.4%	27.3%	9.1%	0.0%	2.18	

11. 실제 이동 시간과 감수할 수 있는 최대 이동시간

1) 출퇴근

출퇴근을 위한 실제 이동 시간을 조사한 결과, '30분 이내'가 57.1%로 가장 많은 응답 비중을 차지한다. '1시간 이내'의 경우는 30.9%의 응답 비중을 보이며, '1시간 30분 이내'의 경우는 8.8%, '2시간 이내'의 경우는 3.2%의 응답 비중을 보인다.

[표 2-62] 출퇴근을 위한 실제 이동시간

	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
전체	57.1%	30.9%	8.8%	3.2%

출퇴근을 위해 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 조사한 결과, '1시간 이내'의 경우 46.6%로 가장 많은 응답을 보이며, '30분 이내'의 경우 37.8%의 응답을 보인다. '1시간 30분 이내'의 경우 11.4%, '2시간 이내'의 경우 4.2%의 응답을 보인다. 실제 이동시간과 감수할 수 있는 시간을 비교하면, 응답자의 대부분이 '1시간 이내'까지는 감수할 수 있다라고 생각 된다.

[표 2-63] 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간

	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
전체	37.8%	46.6%	11.4%	4.2%

출퇴근을 위한 실제 이동 시간을 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 '30분 이내'의 응답이 전체 항목의 50% 이상을 차지하며, 가장 많은 응답 비중을 차지한다.

[표 2-64] 성별 출퇴근을 위한 실제 이동시간

성별	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
남성	51.1%	34.5%	10.2%	4.2%
여성	62.1%	27.9%	7.6%	2.3%

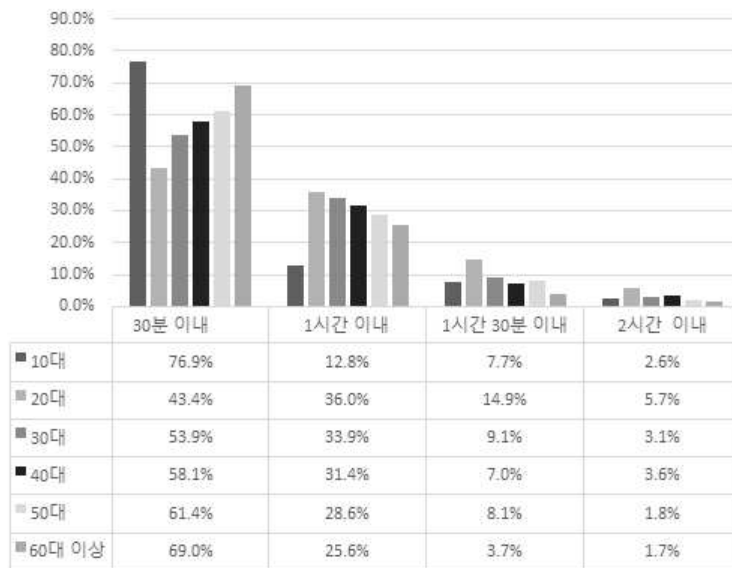
출퇴근을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 '1시간 이내'의 응답이 가장 많은 비중을 차지한다. 남성과 여성 두 집단 모두 감수할 수 있는 이동시간으로 '1시간 이내'를 생각하고 있음을 알 수 있다.

[표 2-65] 성별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간

성별	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
남성	35.2%	46.4%	11.9%	6.5%
여성	39.8%	46.8%	11.0%	2.3%

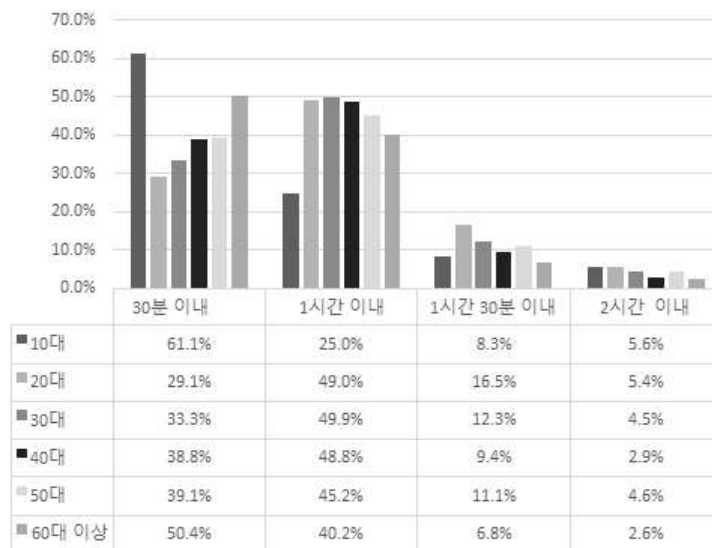
출퇴근을 위한 실제 이동 시간을 연령별로 살펴보면, 모든 연령대에서 출퇴근을 위한 실제 이동시간은 ‘30분 이내’라는 응답이 가장 많은 것을 알 수 있다. 20대를 제외한 나머지 연령대에서 실제 이동시간 ‘30분 이내’의 응답이 50% 이상을 차지한다.

[그림 2-49] 연령별 출퇴근을 위한 실제 이동 시간



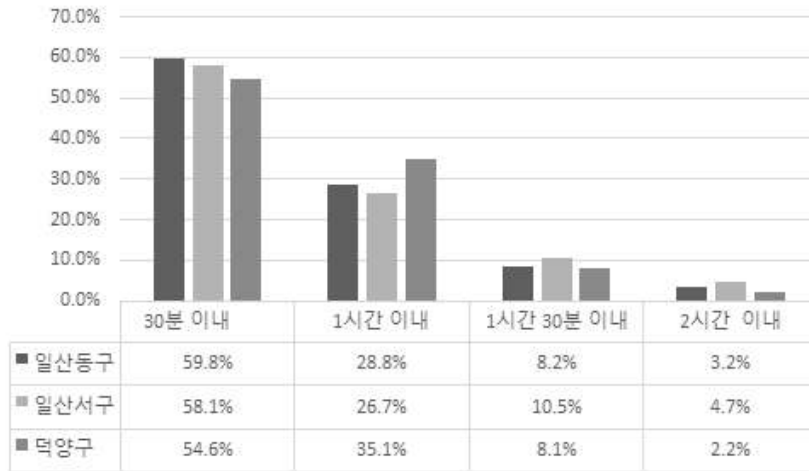
출퇴근을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 연령별로 살펴보면, 10대와 60대 이상을 제외한 나머지 연령대에서 ‘1시간 이내’라고 응답한 비중이 가장 높았다. 20대부터 60대 이상까지 연령대가 높아질수록 ‘30분 이내’의 응답 비중은 점점 커지고 있음을 알 수 있다.

[그림 2-50] 연령별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간



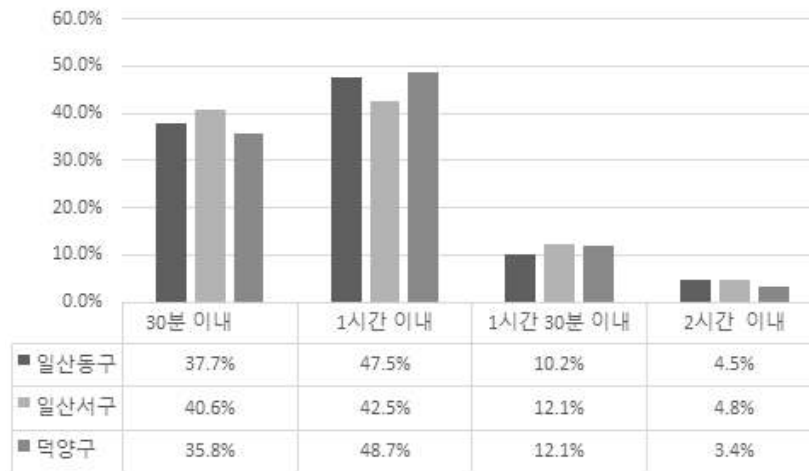
출퇴근을 위한 실제 이동 시간을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘30분 이내’의 응답 비중이 가장 크게 차지한 것을 확인할 수 있다. ‘1시간 이내’의 경우 덕양구가 일산동구와 일산서구에 비해 더 많은 비중을 차지하는 것으로 나타난다.

[그림 2-51] 지역별 출퇴근을 위한 실제 이동 시간



출퇴근을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘1시간 이내’의 응답이 가장 많은 비중을 차지하는 것을 알 수 있다.

[그림 2-52] 지역별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간



출퇴근을 위한 실제 이동 시간을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 응답자의 절반 이상이 ‘30분 이내’라고 답했으며, ‘1시간 이내’의 경우 두 번째로 많이 응답한 것을 알 수 있다.

[표 2-66] 거주기간별 출퇴근을 위한 실제 이동 시간

거주기간	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
10년 미만	56.5%	33.5%	6.8%	3.2%
10년 이상	57.8%	28.8%	10.2%	3.2%

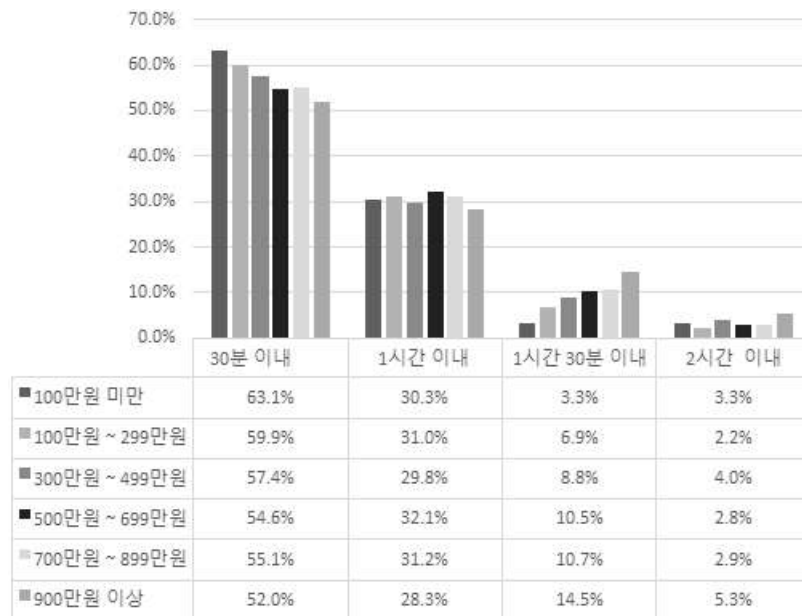
출퇴근을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘1시간 이내’의 응답 비중이 가장 크게 차지하는 것을 알 수 있다. 차례대로 ‘30분 이내’, ‘1시간 30분 이내’, ‘2시간 이내’ 순으로 나타난다.

[표 2-67] 거주기간별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간

거주기간	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
10년 미만	35.7%	49.9%	10.4%	3.9%
10년 이상	39.9%	43.5%	12.3%	4.4%

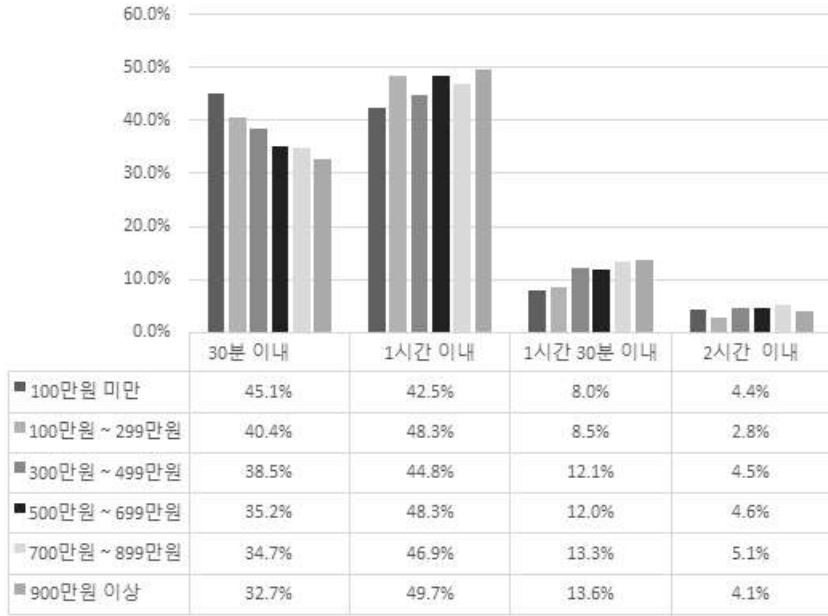
출퇴근을 위한 감수할 수 있는 실제 이동 시간을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 모든 소득구간에서 ‘30분 이내’가 절반이 넘는 응답으로 가장 많은 비중을 차지한 것을 알 수 있다. ‘1시간 이내’의 경우도 모든 구간에서 약 30% 내외의 응답을 확인할 수 있다.

[그림 2-53] 월 가구 총 소득별 출퇴근을 위한 실제 이동 시간



출퇴근을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 모든 총 소득 구간에서 ‘30분 이내’와 ‘1시간 이내’의 응답이 약 80% 이상인 것으로 나타났다. 그리고 소득 구간이 높아질수록, 감수할 수 있는 이동 시간이 길어지는 것에 대해 응답이 높아지는 것을 알 수 있다.

[그림 2-54] 월 가구 총 소득별 출퇴근을 위해 감수할 수 있는 이동 시간



2) 사람들을 만나기 위해

사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간을 조사한 결과, '1시간 이내'가 가장 많은 비중을 차지한다. 각각 '30분 이내' 34.0%, '1시간 이내' 46.3%, '1시간 30분 이내' 14.4%, '2시간 이내' 5.3%로 나타났다.

[표 2-68] 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간

	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
전체	34.0%	46.3%	14.4%	5.3%

사람들을 만나기 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 조사한 결과, '1시간 이내'가 가장 응답이 높았다. 실제 이동 시간과 비교했을 때, 최대이동시간이 짧을수록 더 낮게, 최대 이동 시간이 길수록, 더 높게 응답한 것으로 보인다.

[표 2-69] 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간

	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
전체	22.8%	47.5%	18.9%	10.8%

사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간을 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 '1시간 이내'가 46% 내외로 비슷한 비율이면서 가장 높은 응답을 보여준다. '30분 이내'는 두 번째로 많은 응답을 보였으며, '1시간 30분 이내'와 '2시간 이내' 순으로 응답을 보여준다.

[표 2-70] 성별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간

성별	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
남성	32.3%	47.7%	13.4%	6.6%
여성	35.2%	45.2%	15.2%	4.4%

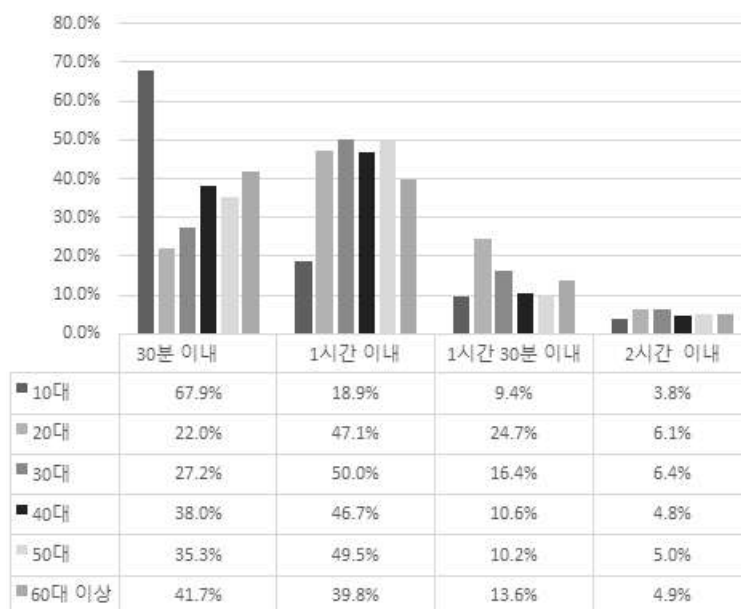
사람들을 만나기 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 성별로 살펴보았을 때, 남성과 여성 모두 ‘1시간 이내’가 약 47% 정도로 가장 많은 비중을 차지한다. ‘30분 이내’의 경우 역시 남성과 여성 모두 약 23% 내외로 비슷한 응답을 보인다.

[표 2-71] 성별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간

성별	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
남성	23.0%	47.8%	16.3%	12.9%
여성	22.8%	47.1%	20.9%	9.3%

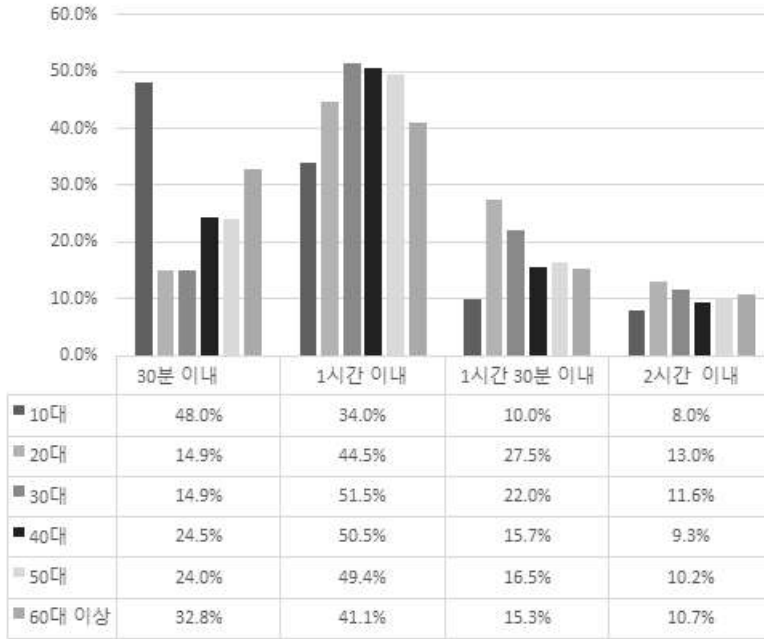
사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간을 연령별로 살펴보았을 때, 10대와 60대 이상은 ‘30분 이내’의 응답이 가장 많았으며, 그 외 나머지 연령대에서는 ‘1시간 이내’가 가장 많은 비중을 차지한다. 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간은 1시간을 넘어서면 길어질수록 낮은 응답률을 보인다.

[그림 2-55] 연령별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간



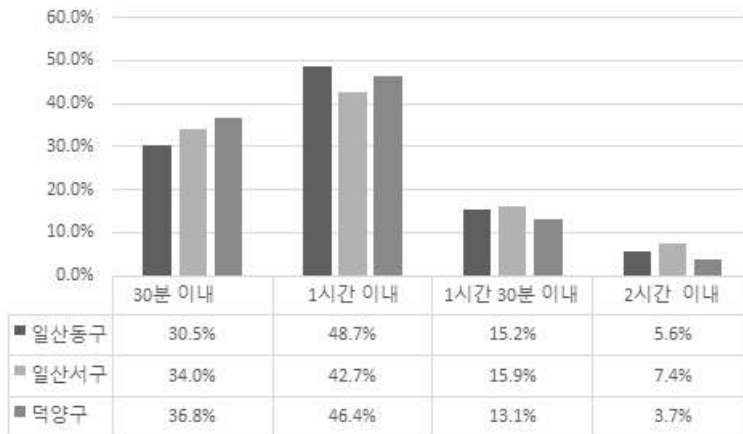
사람들을 만나기 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 연령별로 살펴보았을 때, 10대에서는 ‘30분 이내’가 가장 많은 응답을 보였으며, 그 외 나머지 연령대에서는 ‘1시간 이내’로 나타난다.

[그림 2-56] 연령별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간



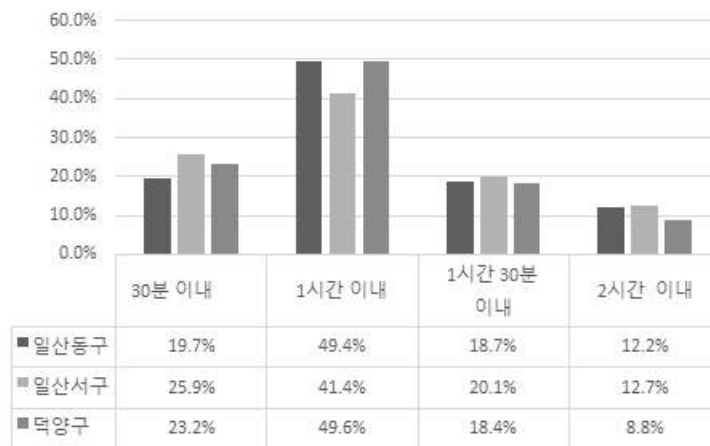
사람들을 만나기 위한 실제 이동시간을 거주지별로 살펴보았을 때, 고양시 3구 모두 '1시간 이내'의 응답이 가장 많이 차지했다. '30분 이내'의 경우 두 번째로 많은 응답을 차지했으며, '1시간 30분 이내', '2시간 이내'가 차례로 차지했다.

[그림 2-57] 거주지별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간



사람들을 만나기 위한 감수할 수 있는 최대 이동시간을 거주지별로 살펴보았을 때, 고양시 3구 모두 '1시간 이내'가 가장 많은 응답 비중을 나타낸다. 거주지별 사람들을 만나기 위한 실제 이동시간과 비교했을 때, '30분 이내'의 응답은 더 낮게 응답했으며, '1시간 30분 이내'와 '2시간 이내'의 응답은 더 높게 응답한 것을 알 수 있다.

[그림 2-58] 거주지별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간



사람들을 만나기 위한 실제 이동시간을 거주기간별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상 모두 각 항목의 응답 비중이 유사하며, 비슷한 양상을 보인다.

[표 2-72] 거주기간별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간

거주기간	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
10년 미만	32.5%	48.0%	14.1%	5.4%
10년 이상	35.3%	44.9%	14.6%	5.2%

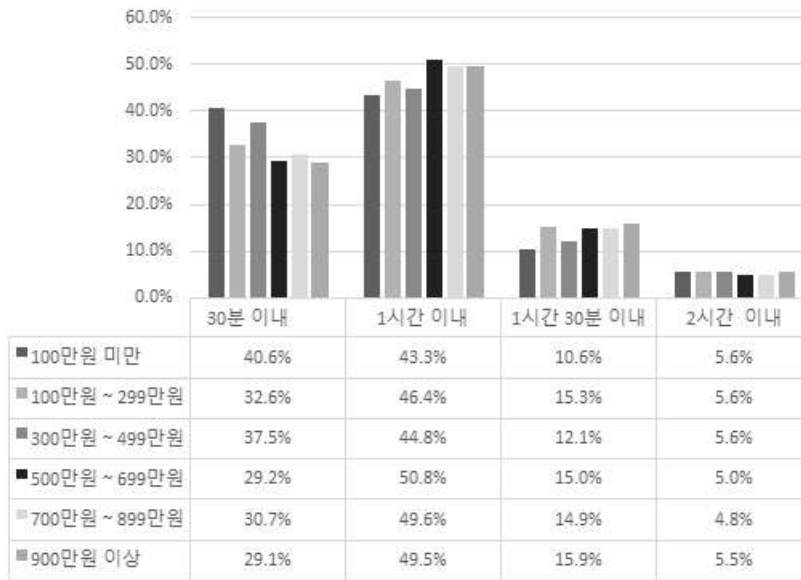
사람들을 만나기 위한 감수할 수 있는 최대 이동시간을 거주기간별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상을 비교하면, 응답 비중이 '30분 이내'와 '1시간 이내'의 경우 5%의 차이를 보이며, '1시간 30분 이내'와 '2시간 이내'의 경우 2%정도의 차이를 보인다. 응답정도의 차이만 존재할 뿐 두 집단 모두 유사하다.

[표 2-73] 거주기간별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간

거주기간	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
10년 미만	20.2%	50.5%	19.8%	9.5%
10년 이상	25.1%	45.5%	17.9%	11.6%

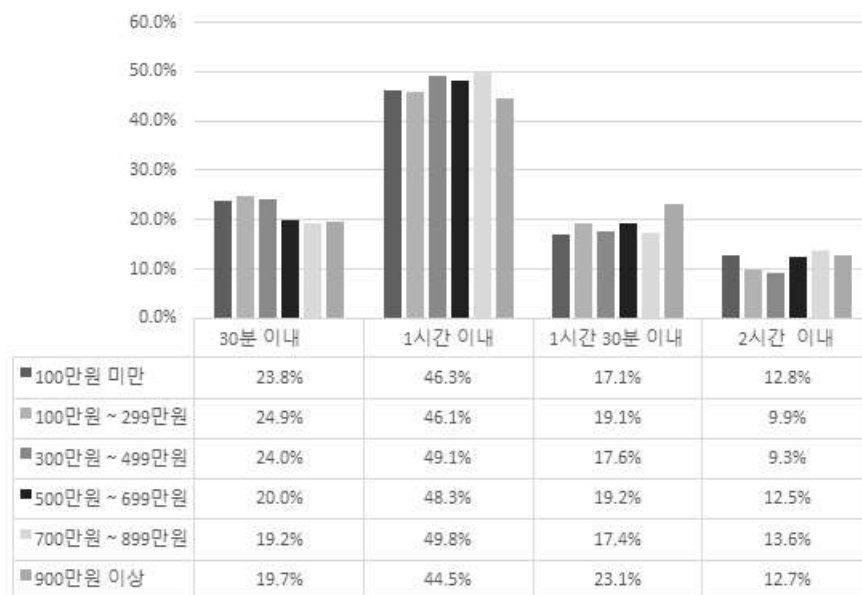
사람들을 만나기 위한 실제 이동시간을 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 모든 소득 구간에서 '1시간 이내'의 경우가 가장 높은 비중을 차지한다. 월 가구 총 소득 100만원 미만의 경우 다른 집단과 다르게 '30분 이내'와 '1시간 이내'의 차이가 크지 않다.

[그림 2-59] 월 가구 총 소득별 사람들을 만나기 위한 실제 이동 시간



사람들을 만나기 위한 감수할 수 있는 최대 이동시간을 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 모든 소득 구간에서 '1시간 이내'의 비중이 가장 높게 나타났다. 실제 이동시간과 비교했을 때, '1시간 이내'의 응답 비중은 비슷한 편이나, '30분 이내'의 경우는 더 낮게 응답하였으며, '1시간 30분 이내'와 '2시간 이내'의 경우는 더 높게 응답한 것으로 나타난다.

[그림 2-60] 월 가구 총 소득별 사람들을 만나기 위해 감수할 수 있는 이동 시간



3) 일상적인 업무

일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간을 조사한 결과, '30분 이내'의 경우 62.4%로 가장 많은 응답 비중을 차지하였다. '1시간 이내'의 경우 29%, '1시간 30분 이내'의 경우 5%, '2시간 이내'의 경우 3.6%로 나타났다. 고양시민의 업무를 위한 실제 이동 시간은 '30분 이내'임을 알 수 있다.

[표 2-74] 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간

	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
전체	62.4%	29.0%	5.0%	3.6%

일상적인 업무를 위한 감수할 수 있는 최대 이동시간을 조사한 결과, '30분 이내'의 경우 49.4%, '1시간 이내'의 경우 38.3%, '1시간 30분 이내'의 경우 6.7%, '2시간 이내' 5.6%로 나타났다. 고양시민이 감수할 수 있는 이동 시간은 '30분 이내'가 응답이 제일 많았지만, '1시간 이내'의 응답 역시 많은 것으로 보아 1시간 이내를 가장 염두에 두고 있는 것으로 보인다.

[표 2-75] 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간

	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
전체	49.4%	38.3%	6.7%	5.6%

일상적인 업무를 위한 실제 이동시간을 성별로 살펴보았을 때, 남성과 여성 모두 '30분 이내'의 응답이 가장 많았으며, 여성이 남성보다 실제 이동시간의 분포가 시간이 적은 순서로 더 많이 집중된 것으로 나타난다.

[표 2-76] 성별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간

성별	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
남성	58.8%	31.2%	5.4%	4.6%
여성	65.1%	27.5%	4.7%	2.7%

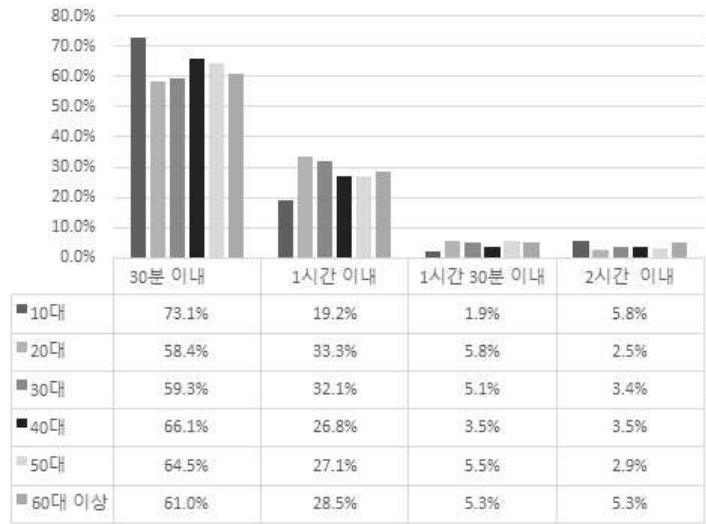
일상적인 업무를 위한 감수할 수 있는 최대 이동시간을 성별로 살펴보았을 때, 남성과 여성 모두 '30분 이내'의 응답이 가장 많았으며, 남성과 여성의 응답 비중이 비슷한 것을 확인할 수 있다.

[표 2-77] 성별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간

성별	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
남성	47.3%	37.9%	7.4%	7.3%
여성	51.0%	38.5%	6.2%	4.3%

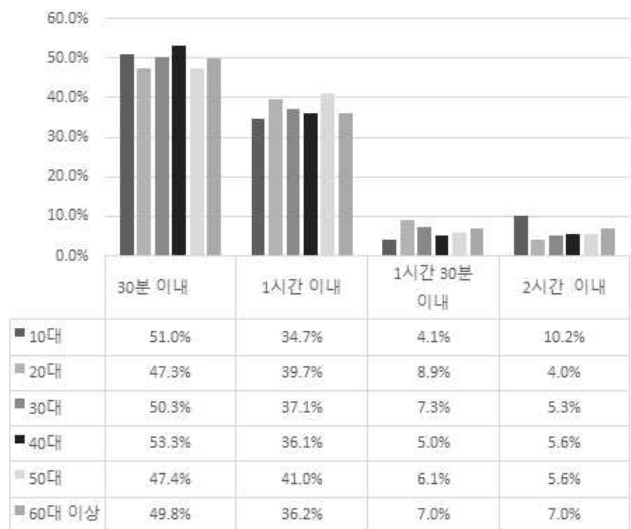
일상적인 업무를 위한 실제 이동시간을 성별로 살펴보았을 때, 모든 연령에서 실제 이동시간 '30분 이내'가 가장 많은 응답을 보인다. 특히 10대의 경우 73.1%로 가장 많은 응답을 보인다. 10대를 제외한 나머지 연령대에서 '30분 이내'의 응답은 약 60% 내외의 응답을 보이며, '1시간 이내'의 경우 응답은 약 30% 내외의 응답을 보이며, '1시간 30분 이내'의 경우 10대와 40대를 제외한 나머지 연령대에서 약 5% 내외의 응답을 보인다, '2시간 이내'의 경우 10대와 60대 이상의 경우 약 5% 내외의 응답을, 20대의 경우 2.5%, 그 외 나머지 연령대에서는 약 3% 내외의 응답을 보인다.

[그림 2-61] 연령별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간



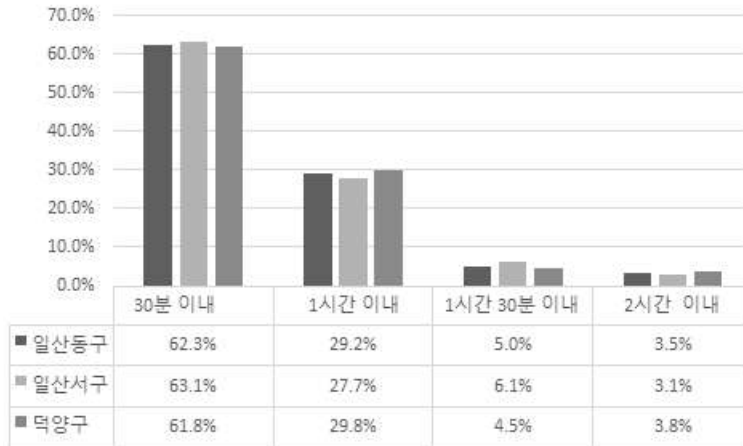
일상적인 업무를 위한 감수할 수 있는 이동시간을 연령별로 살펴보았을 때, 모든 연령대에서 '30분 이내'의 응답이 가장 많았다. '1시간 이내'의 경우 두 번째로 많은 응답을 보이며, '1시간 30분 이내'의 경우 10대와 40대를 제외한 나머지 연령대에서 세 번째로 많은 응답을 보이며, '2시간 이내'의 경우 10대와 40대를 제외한 나머지 연령대에서 네 번째로 많은 응답을 보인다.

[그림 2-62] 연령별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간



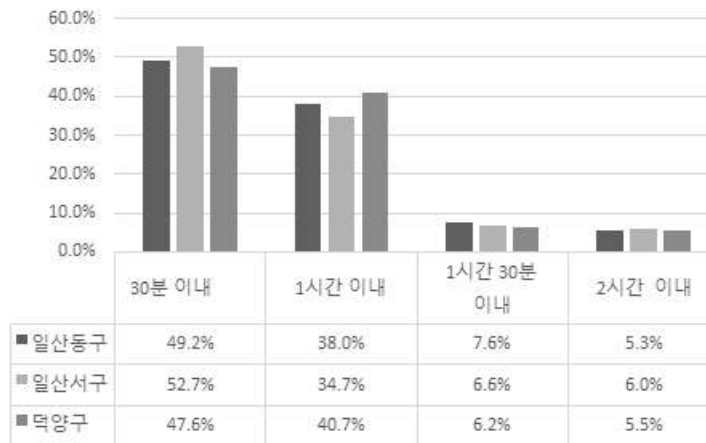
일상적인 업무를 위한 실제 이동시간을 거주지별로 살펴보았을 때, 고양시 3구 모두 ‘30분 이내’의 응답이 60%가 넘는 것을 확인할 수 있다. ‘1시간 이내’는 약 30% 정도의 응답을 보인다.

[그림 2-63] 거주지별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간



일상적인 업무를 위한 감수할 수 있는 최대 이동시간을 거주지별로 살펴보았을 때, 고양시 3구 모두 ‘30분 이내’가 가장 많은 응답의 비중을 차지했다. 일산동구, 일산서구, 덕양구의 응답 비중은 서로 비슷한 모습을 보인다.

[그림 2-64] 거주지별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간



일상적인 업무를 위한 실제 이동시간을 거주기간별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘30분 이내’의 응답이 전체의 60%를 넘게 차지하고 있음이 나타난다. ‘1시간 이내’의 경우 두 집단 모두 약 30% 내외의 응답을 보이며, ‘1시간 30분 이내’의 경우 4~5%대의 응답을 보이며, ‘2시간 이내’의 경우 3%대의 응답을 보인다.

[표 2-78] 거주기간별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간

거주기간	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
10년 미만	62.5%	29.9%	4.5%	3.1%
10년 이상	62.6%	28.5%	5.1%	3.8%

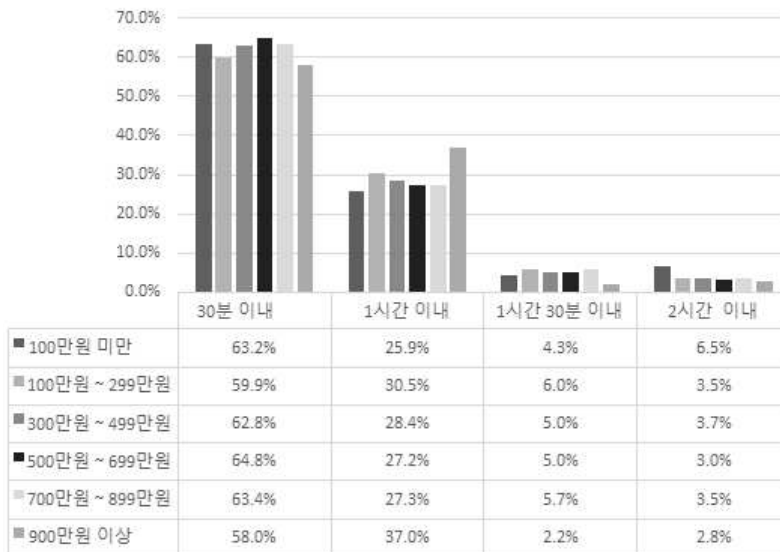
일상적인 업무를 위한 감수할 수 있는 최대 이동시간을 성별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘30분 이내’의 응답이 약 50% 정도로 나타난다. ‘1시간 이내’의 응답은 약 38%의 응답을 보인다. 거주기간이 10년 이상의 경우 10년 미만보다 ‘2시간 이내’를 감수할 수 있다는 응답이 많은 것으로 나타난다.

[표 2-79] 거주기간별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간

거주기간	30분 이내	1시간 이내	1시간 30분 이내	2시간 이내
10년 미만	49.5%	38.0%	7.6%	4.9%
10년 이상	49.9%	38.3%	5.8%	5.9%

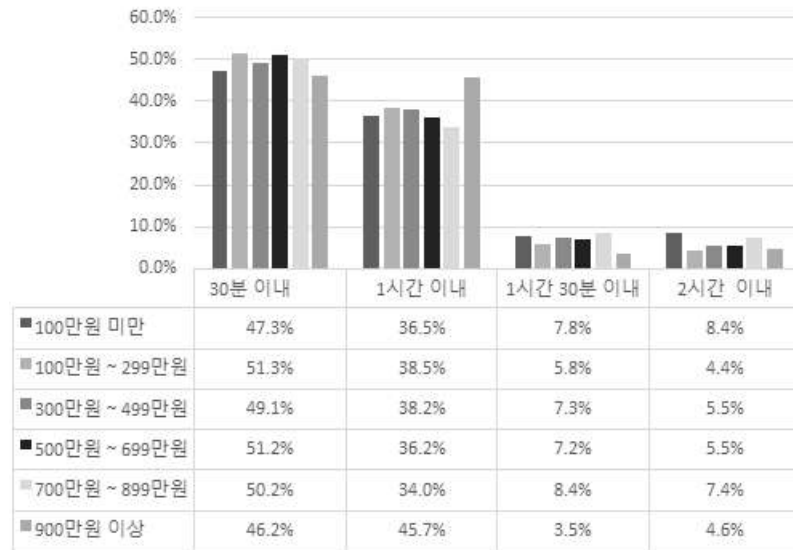
일상적인 업무를 위한 실제 이동시간을 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 모든 소득 구간에서 ‘30분 이내’의 응답이 약 60% 내외의 비중을 차지하고 있다. 또한 모든 소득 구간에서 ‘1시간 이내’의 응답이 두 번째로 많은 비중을 차지하며, ‘1시간 30분 이내’와 ‘2시간 이내’의 경우 모두 한 자리 수 응답을 보인다.

[그림 2-65] 월 가구 총 소득별 일상적인 업무를 위한 실제 이동 시간



일상적인 업무를 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 모든 소득 구간에서 ‘30분 이내’의 응답이 가장 많은 비중을 차지했다. 또한 모든 소득 구간에서 ‘1시간 이내’의 응답이 두 번째로 많은 비중을 차지하였으며, 월 가구 소득 900만원 이상의 응답이 다른 소득 구간에 비해 더 높은 것을 알 수 있다.

[그림 2-66] 월 가구 총 소득별 일상적인 업무를 위해 감수할 수 있는 이동 시간



4) 국내여행을 위해(최대시간)

국내여행을 위한 실제 이동 시간을 조사한 결과, 전체 2,117개의 응답에서 최장 시간은 48시간으로 나타났으며, 최단 시간은 0시간, 중위수는 4시간으로 나타난다. 실제 이동시간의 평균은 4.3시간으로 나타난다.

[표 2-80] 국내 여행을 위한 실제 이동시간

	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
전체	2117	0	48	4	4.3

국내여행을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 조사한 결과, 전체 2,085개의 응답에서 최장 시간은 48시간으로 나타났으며, 최단 시간은 0시간, 중위수는 4시간으로 나타난다. 실제 최대 이동시간의 평균은 4.7시간으로 나타난다.

[표 2-81] 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간

	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
전체	2085	0	48	4	4.7

국내여행을 위한 실제 이동 시간을 성별로 살펴보았을 때, 남성과 여성 모두 최장 시간은 48시간으로 나타났으며, 최단 시간은 0시간, 중위수는 4시간으로 나타난다. 남성의 경우 실제 이동시간의 평균은 4.7시간, 여성의 경우 실제 이동시간은 4.0시간으로 나타난다. 남성이 여성보다 실제 이동시간이 더 긴 것을 확인할 수 있다.

[표 2-82] 성별 국내 여행을 위한 실제 이동시간

성별	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
남성	889	0	48	4	4.7
여성	1285	0	48	4	4.0

국내여행을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 성별로 살펴보았을 때, 남성과 여성 모두 최장 시간은 48시간으로 나타났으며, 최단 시간은 0시간, 중위수는 4시간으로 나타난다. 남성의 경우 감수 이동시간의 평균은 5.1시간, 여성의 경우 감수 이동시간의 평균은 4.4시간으로 나타났다.

[표 2-83] 성별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간

성별	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
남성	851	0	48	4	5.1
여성	1231	0	48	4	4.4

국내여행을 위한 실제 이동 시간을 연령별로 살펴보았을 때, 10대를 제외한 나머지 연령대에서 실제 이동시간이 평균 4.0시간 이상이 소요되는 것을 확인 할 수 있다.

[표 2-84] 연령별 국내 여행을 위한 실제 이동시간

연령	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
10대	36	0	10	3	3.4
20대	405	0	24	4	4.0
30대	339	1	48	4	4.1
40대	470	0	30	4	4.4
50대	586	0	48	4	4.7
60대 이상	336	0	36	4	4.3

국내여행을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 연령별로 살펴보았을 때, 모든 연령대에서 평균 4시간 이상을 감수할 수 있다라고 응답했다. 50대의 경우 감수 최장 시간과 감수 최단 시간의 범위가 가장 넓으면서, 평균 시간 역시 다른 연령대에 비해 가장 높은 것을 확인할 수 있다.

[표 2-85] 연령별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간

연령	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
10대	36	0	12	3.5	4.1
20대	390	0	24	4	4.2
30대	328	0	30	4	4.2
40대	451	0	24	4	4.7
50대	559	0	48	4	5.1
60대 이상	316	0	48	4	4.8

국내여행을 위한 실제 이동 시간을 거주지별로 살펴보았을 때, 고양시 3구 모두 최장 시간은 48시간으로 나타났으며, 최단 시간은 0시간, 중위수는 4시간으로 나타난다. 일산서구의 경우 실제 이동시간의 평균은 4.4시간으로 일산동구와 덕양구에 비해 0.1시간이 더 긴 것을 알 수 있다.

[표 2-86] 거주지별 국내 여행을 위한 실제 이동시간

거주지(구)	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
일산동구	768	0	48	4	4.3
일산서구	499	0	48	4	4.4
덕양구	892	0	48	4	4.3

국내여행을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 거주지별로 살펴보았을 때, 일산동구와 일산서구의 경우 최장 시간은 48시간으로 나타났으며, 덕양구의 경우 최장 시간은 40시간으로 나타났다. 고양시 3구 모두 최단 시간은 0시간, 중위수는 4시간으로 나타난다. 일산서구의 경우 감수 이동시간의 평균이 가장 긴 것을 알 수 있다.

[표 2-87] 거주지별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간

거주지(구)	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
일산동구	741	0	48	4	4.8
일산서구	492	0	48	4	4.9
덕양구	835	0	40	4	4.4

국내여행을 위한 실제 이동 시간을 거주기간별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상의 최소 시간은 0시간, 중위수는 4시간으로 같으나, 10년 미만의 경우 실제 최장 시간은 30시간이며, 10년 이상의 경우 실제 최장 시간은 48시간으로 나타났다. 두 집단의 평균 시간을 비교했을 때, 10년 미만의 경우 4.0시간, 10년 이상의 경우 4.6시간으로 거주 기간이 길수록 국내 여행을 위한 실제 이동시간이 길어짐을 알 수 있다.

[표 2-88] 거주기간별 국내 여행을 위한 실제 이동시간

거주기간	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
10년 미만	990	0	30	4	4.0
10년 이상	1133	0	48	4	4.6

국내여행을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 거주기간별로 살펴보았을 때, 10년 미만과 10년 이상 모두 최장 시간은 48시간, 최단 시간은 0시간, 중위수 4시간으로 나타났다. 10년 미만의 경우 감수 이동 시간의 평균은 4.4시간, 10년 이상의 경우 감수 이동시간의 평균은 4.9시간으로 거주기간이 길수록 국내 여행을 위한 감수 이동시간이 길어짐을 알 수 있다.

[표 2-89] 거주 기간별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간

거주기간	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
10년 미만	942	0	48	4	4.4
10년 이상	1090	0	48	4	4.9

국내 여행을 위한 실제 이동 시간을 월 가구 총소득별로 살펴보았을 때, 월 가구 총소득 100만원 미만의 경우를 제외한 나머지 소득 구간에서 실제 이동시간의 평균은 4.2시간 이상인 것으로 나타났다. 또한 월 가구 총소득 300만원 ~ 499만원과 월 가구 총소득 500만원 ~ 699만원의 경우 최장시간과 최소시간의 범위가 가장 넓으면서, 평균 시간 역시 가장 긴 것으로 나타났다.

[표 2-90] 월 가구 총 소득별 국내 여행을 위한 실제 이동시간

월 가구 총 소득	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
100만원 미만	130	0	24	3	3.7
100만원 ~ 299만원	437	0	36	3	4.3
300만원 ~ 499만원	628	0	48	4	4.5
500만원 ~ 699만원	439	0	48	4	4.5
700만원 ~ 899만원	193	1	48	4	4.2
900만원 이상	147	0	24	4	4.2

국내 여행을 위한 감수할 수 있는 최대 이동 시간을 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 모든 소득 구간에서 4.3시간 이상을 감수할 용의가 있음을 알 수 있다. 월 가구 소득 100만원~299만원, 월 가구 소득 300만원~499만원의 경우 최장 시간과 최단 시간의 폭이 가장 넓으면서, 감수 이동시간 역시 평균 4.8시간으로 다른 소득 구간에 비해 감수하는 정도가 큰 것으로 나타났다.

[표 2-91] 월 가구 총 소득별 국내 여행을 위해 감수할 수 있는 이동시간

월 가구 총 소득	케이스 수	최소값	최대값	중위수	평균
100만원 미만	126	0	24	4	4.3
100만원 ~ 299만원	416	0	48	4	4.8
300만원 ~ 499만원	589	0	48	4	4.8
500만원 ~ 699만원	428	0	48	4	4.7
700만원 ~ 899만원	188	1	12	4	4.4
900만원 이상	141	1	24	5	4.7

12. 원거리 이동의 주 이유

1) 1순위

원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 1순위는 '간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)'이 25.6%로 가장 많은 비중을 차지하였다. '가족을 만나기 위해'가 24.2%로 두 번째로 많은 이유였으며, '여행을 위해'가 14.3%로 세 번째로 많은 이유로 나타났다. '출퇴근을 위해'는 8.8%, '동창 모임 등 규칙적인 모임을 위해'와 업무의 일정상(외근 및 출장 등)의 경우 6.5%, '일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대학병원 등'의 경우 5.0%, '문화생활을 위해' 4.2%, '교육을 받기 위해'의 경우 3.0%, '기타'의 경우 1.9% 순으로 나타났다.

[표 2-92] 원거리를 이동하는 주된 이유 1순위

	가족을 만나기 위해서	간헐적인 친구나 지인과의 약속으로 (비규칙적)	동창 모임 등 규칙적인 모임을 위해	교육을 받기 위해	문화생활을 위해	여행을 위해	일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대학병원 등	업무의 일정상 (외근 및 출장 등)	출퇴근을 위해	기타
전체	24.2%	25.6%	6.5%	3.0%	4.2%	14.3%	5.0%	6.5%	8.8%	1.9%

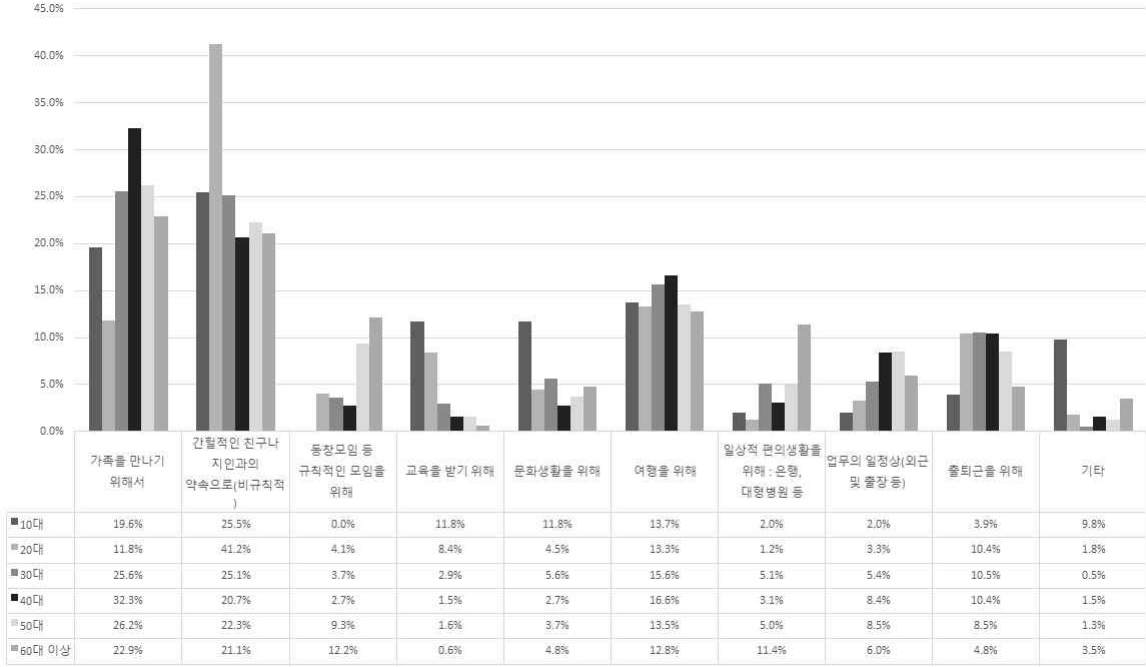
원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 1순위를 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 '간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)'이 가장 많은 이유로 나타난다. 또한 '가족을 만나기 위해', '여행을 위해', '출퇴근을 위해'가 차례대로 응답 비중을 보인다. 남성의 경우 '업무의 일정상(외근 및 출장 등)'이 5순위를 차지한 반면, 여성의 경우 '일상적 편의생활을 위해'가 5순위를 차지했다.

[표 2-93] 성별 원거리를 이동하는 주된 이유 1순위

성별	가족을 만나기 위해서	간헐적인 친구나 지인과의 약속으로 (비규칙적)	동창 모임 등 규칙적인 모임을 위해	교육을 받기 위해	문화생활을 위해	여행을 위해	일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대학병원 등	업무의 일정상 (외근 및 출장 등)	출퇴근을 위해	기타
남성	21.8%	21.9%	6.7%	2.4%	5.4%	15.1%	3.8%	10.1%	11.3%	1.5%
여성	25.8%	28.3%	6.4%	3.4%	3.4%	13.7%	5.9%	4.0%	7.0%	2.2%

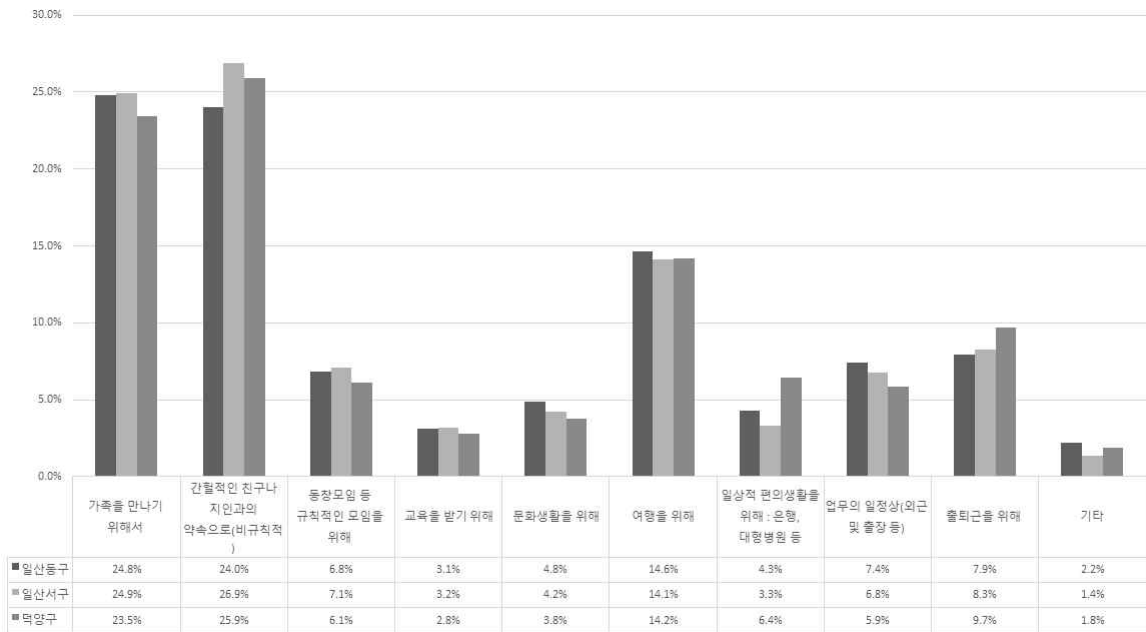
원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 1순위를 연령별로 살펴보면, 10대와 20대에서 '간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)'이 가장 많은 비중을 차지한다. 나머지 연령대에서는 '가족을 만나기 위해서'가 가장 많은 비중을 차지한다. 20대를 제외한 나머지 연령대에서 '여행을 위해'가 3순위를 보여준다. 10대의 경우 '교육을 받기 위해', '문화생활을 위해'가 4순위를 보여주며, 20대부터 40대까지는 '출퇴근을 위해'가 4순위를 보여준다. 50대와 60대 이상은 '동창모임 등 규칙적인 모임을 위해'의 응답이 높아 4순위를 보여준다.

[그림 2-67] 연령별 원거리를 이동하는 주된 이유 1순위



원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 1순위를 거주지별로 살펴보면, 일산동구는 ‘가족을 만나기 위해서’가 가장 많은 비중을 차지하지만, 일산서구와 덕양구는 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’이 가장 많은 비중을 차지한다. 그 외의 이유는 고양시 3구의 모습이 비슷한 응답을 보인다.

[그림 2-68] 거주지별 원거리를 이동하는 주된 이유 1순위



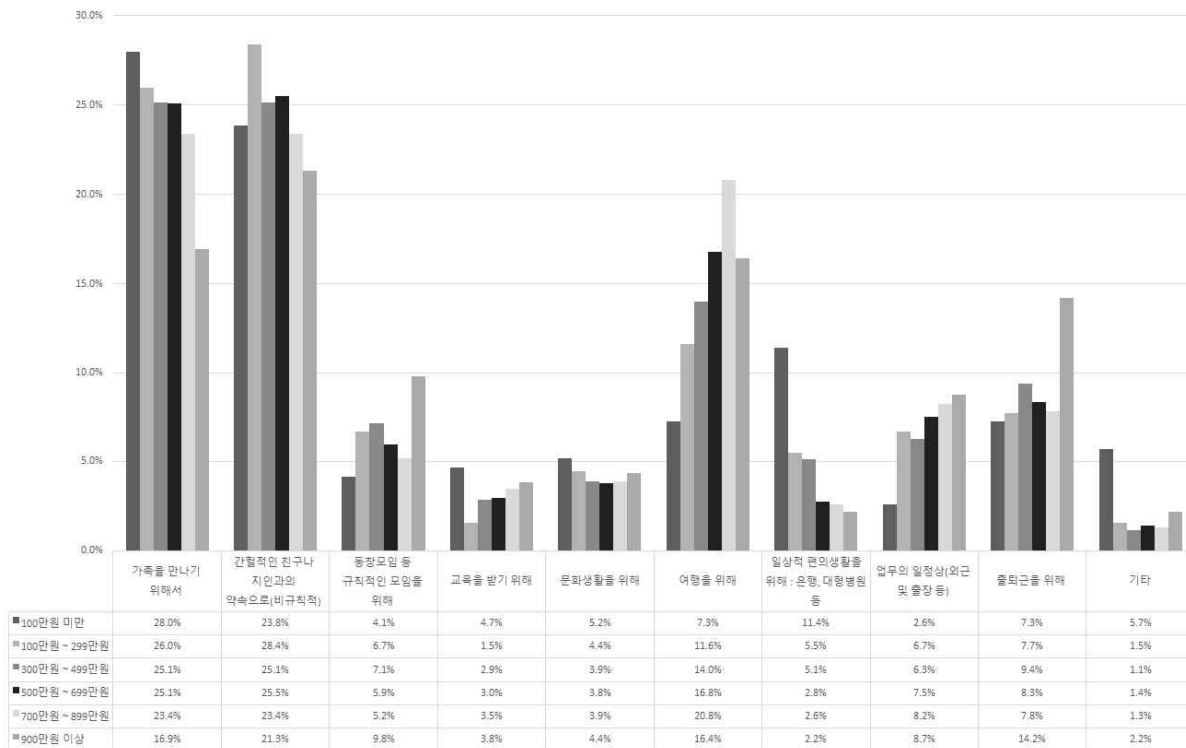
원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 1순위를 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만의 경우 ‘가족을 만나기 위해서’가 1순위를 보이며, 10년 이상의 경우 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’가 1순위로 나타난다. ‘가족을 만나기 위해서’와 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’이 절반 가까이 되는 응답을 보이며, 그 외의 이유는 서로 비슷한 응답을 보인다.

[표 2-94] 거주기간별 이동하는 주된 이유 1순위

거주기간	가족을 만나기 위해서	간헐적인 친구나 지인과의 약속으로 (비규칙적)	동창 모임 등 규칙적인 모임을 위해	교육을 받기 위해	문화생활을 위해	여행을 위해	일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등	업무의 일정상 (외근 및 출장 등)	출퇴근을 위해	기타
10년 미만	26.2%	25.4%	5.5%	2.8%	4.9%	13.3%	3.9%	6.4%	9.3%	2.3%
10년 이상	22.8%	25.7%	7.3%	3.2%	3.7%	14.9%	5.7%	6.7%	8.5%	1.5%

원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 1순위를 월 가구 총소득별로 살펴보면, 모든 소득 구간에서 ‘가족을 만나기 위해서’나 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’이 1순위 이유로 나타났다. 월 가구 소득 100만원 미만의 경우 ‘일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등’이 세 번째로 많은 응답을 했지만, 그 외 모든 소득 구간에서는 ‘여행을 위해’가 세 번째로 많이 응답하였다. 또한 월 가구 소득 총 900만원 이상의 경우, 모든 소득 구간에서 네 번째로 많이 응답한 ‘출퇴근을 위해’서가 다른 소득 구간에 비해 더 많은 응답(14.2%)을 차지한다.

[그림 2-69] 월 가구 총 소득별 이동하는 주된 이유 1순위



2) 2순위

원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 2순위는 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’이 29.7%로 가장 많은 비중을 차지하였다. ‘여행을 위해’가 20.6%로 두 번째로 많은 이유였으며, ‘가족을 만나기 위해’가 10.9%로 세 번째로 많은 이유로 나타났다. ‘문화생활을 위해’의 경우 10.1%, ‘일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대학병원 등’의 경우 7.9%, ‘동창 모임 등 규칙적인 모임을 위해’의 경우 7.8%, ‘업무의 일정상(외근 및 출장 등)’의 경우 5.3%, ‘출퇴근을 위해’는 4.0%, ‘교육을 받기 위해’의 경우 2.8%, ‘기타’의 경우 1.0% 순으로 나타났다.

[표 2-95] 원거리를 이동하는 주된 이유 2순위

	가족을 만나기 위해서	간헐적인 친구나 지인과의 약속으로 (비규칙적)	동창 모임 등 규칙적인 모임을 위해	교육을 받기 위해	문화생활을 위해	여행을 위해	일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등	업무의 일정상 (외근 및 출장 등)	출퇴근을 위해	기타
전체	10.9%	29.7%	7.8%	2.8%	10.1%	20.6%	7.9%	5.3%	4.0%	1.0%

원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 2순위를 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’이 가장 많은 응답을 차지했다. ‘여행을 위해’가 두 번째로 많은 이유였다. 남성과 여성의 차이는 세 번째 이유부터 발생한다. 남성의 경우 ‘문화생활을 위해’가 세 번째로 많은 이유이며, ‘가족을 만나기 위해서’가 네 번째로 많은 이유인 반면, 여성의 경우는 ‘가족을 만나기 위해서’가 세 번째로 많은 이유이며, ‘문화생활을 위해’가 네 번째로 많은 이유로 나타났다. 또한 남성의 경우 ‘업무의 일정상(외근 및 출장 등)’, ‘일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등’ 순이지만, 여성의 경우는 ‘일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등’, ‘업무의 일정상(외근 및 출장 등)’순으로 나타난다.

[표 2-96] 성별 원거리를 이동하는 주된 이유 2순위

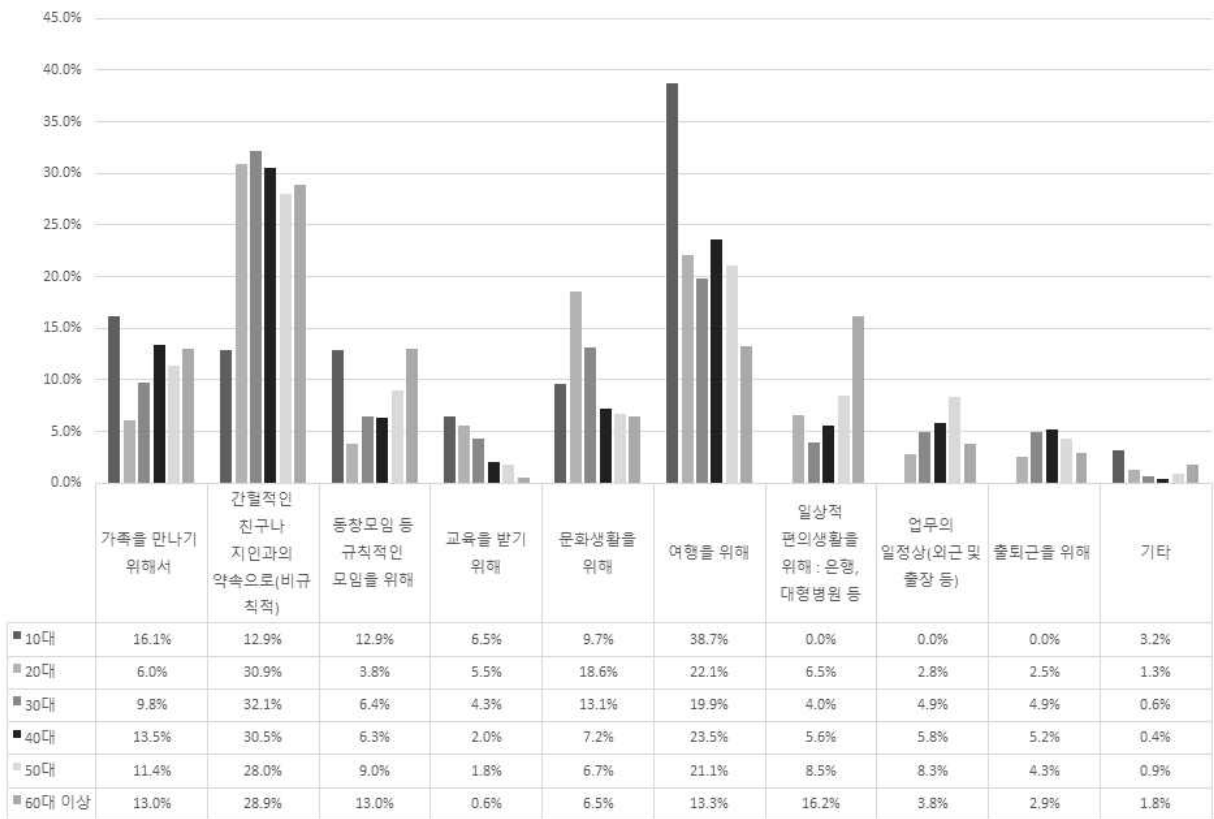
성별	가족을 만나기 위해서	간헐적인 친구나 지인과의 약속으로 (비규칙적)	동창 모임 등 규칙적인 모임을 위해	교육을 받기 위해	문화생활을 위해	여행을 위해	일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등	업무의 일정상 (외근 및 출장 등)	출퇴근을 위해	기타
남성	9.4%	30.4%	8.6%	2.3%	11.4%	17.9%	6.5%	7.1%	5.9%	0.6%
여성	12.1%	29.0%	7.2%	3.2%	9.2%	22.4%	8.9%	4.1%	2.6%	1.3%

원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 2순위를 연령별로 살펴보면, 10대를 제외한 나머지 연령대에서 간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)가 가장 많은 이유로 나타난다. 또한 60대 이상을 제외한 나머지 연령대에서 ‘여행을 위해’가 두 번째로 많은 이유로 나타난다. ‘가족을 만나기 위해서’의 경우 10대를 제외한 나머지 연령대에서 연령대가 높아질수록 응답비중이 커지는 것을 확인할 수 있다. ‘일상적인 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등’의 경우 60대 이상에서 다른 연령대보다 높은 응답한 것을 확인할 수 있다.

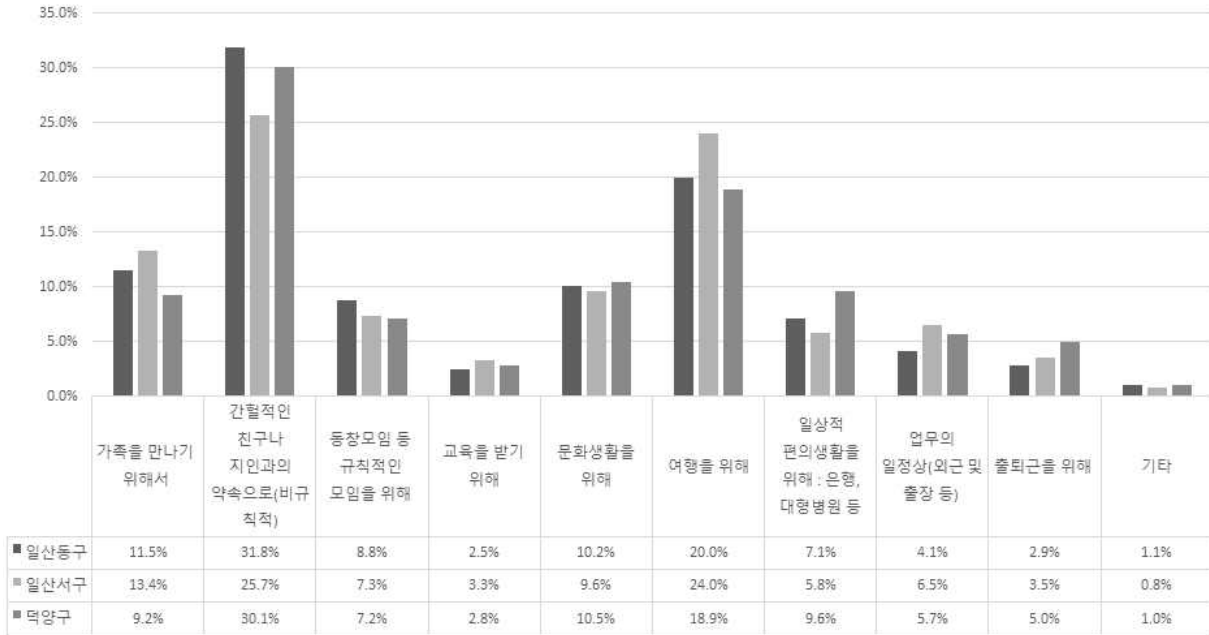
원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 2순위를 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’이 가장 많은 비중을 차지하고, ‘여행을 위해’가 두 번째로 많은 비중을 차지한다. 일산동구와 일산서구는 ‘가족을 만나기 위해서’가 세 번째로 많은 비중을 차지한 반면, 덕양구의 경우 ‘문화생활을 위해’가 세 번째로 많은 비중을 차지하였다.

원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 2순위를 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’이 가장 많은 비중을 차지했으며, ‘여행을 위해’가 두 번째로 많은 비중을 차지했다. 10년 미만의 경우 ‘가족을 만나기 위해서’가 세 번째로 많은 비중을 차지한 반면, 10년 이상의 경우 ‘문화생활을 위해’가 세 번째로 많은 비중을 차지한다.

[그림 2-70] 연령별 원거리를 이동하는 주된 이유 2순위



[그림 2-7] 거주지별 원거리를 이동하는 주된 이유 2순위

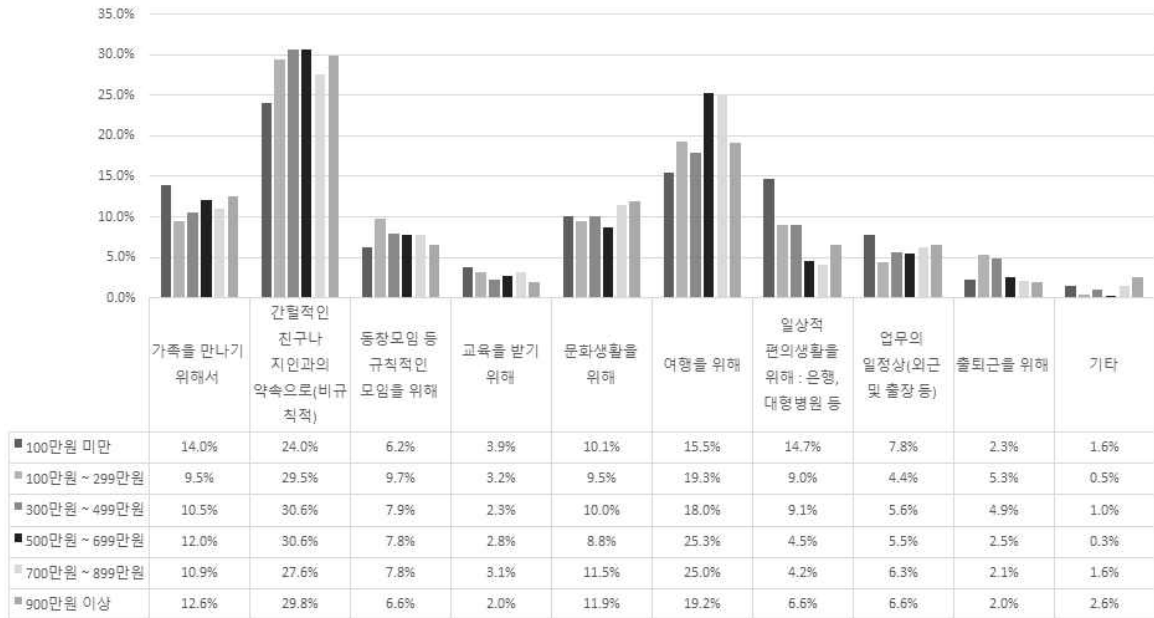


[표 2-97] 거주기간별 이동하는 주된 이유 2순위

거주기간	가족을 만나기 위해서	간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)	동창 모임 등 규칙적인 모임을 위해	교육을 받기 위해	문화생활을 위해	여행을 위해	일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등	업무의 일정상(외근 및 출장 등)	출퇴근을 위해	기타
10년 미만	11.9%	31.4%	7.1%	2.7%	9.7%	18.5%	8.2%	6.1%	3.8%	0.5%
10년 이상	10.0%	28.2%	8.5%	2.8%	10.4%	22.1%	7.7%	4.7%	4.3%	1.3%

원거리(1시간 이상)를 이동하는 이유 2순위를 월 가구 총소득별로 살펴보면, 모든 소득구간에서 ‘간헐적인 친구나 지인과의 약속으로(비규칙적)’이 가장 많은 비중을 차지하고, ‘여행을 위해’가 두 번째로 많은 비중을 차지한다. 월 가구 총 소득 100만원 미만의 경우, ‘일상적 편의생활을 위해 : 은행, 대형병원 등’이 세 번째로 많은 비중을 차지하며, ‘가족을 만나기 위해서’가 네 번째로 많은 비중을 차지한다. 월 가구 총 소득 100만원 ~ 299만원의 경우, ‘동창모임 등 규칙적인 모임을 위해’가 세 번째이며, 월 가구 총 소득 300만원 ~ 499만원, 월 가구 총 소득 500만원 ~ 699만원, 월 가구 총 소득 900만원 이상의 경우 ‘가족을 만나기 위해서’가 세 번째를 차지했다.

[그림 2-72] 월 가구 총 소득별 이동하는 주된 이유 2순위



13. 친교를 위한 주된 교통수단

사람들과의 친교를 위해 멀리(1시간 이상 이동) 만나러 갈 때 사용하는 주된 교통수단은 ‘직접 자동차 운전을 해서’ 34.6%로 가장 많이 이용하는 것으로 나타났다. ‘지하철 이용’의 경우 33.1%로 ‘직접 자동차 운전을 해서’와 비슷한 응답으로 두 번째로 많이 이용하는 것으로 나타났다. ‘버스 이용’의 경우 17.6%로 세 번째로 많이 이용하는 것으로 나타나며, 그 후로 ‘가족, 친구 등의 타인이 운전하는 차량 이용’의 경우 7.4%, ‘기차(KTX 등)’의 경우 3.3%, ‘택시 이용’ 1.9%, ‘기타’의 경우 1.3%, ‘도보’의 경우 0.7% 순으로 나타났다.

[표 2-98] 친교를 위한 주된 교통수단

	직접 자동차 운전을 해서	가족, 친구 등의 타인이 운전하는 차량 이용	지하철 이용	버스 이용	택시 이용	기차 (KTX 등)	도보	기타
전체	34.6%	7.4%	33.1%	17.6%	1.9%	3.3%	0.7%	1.3%

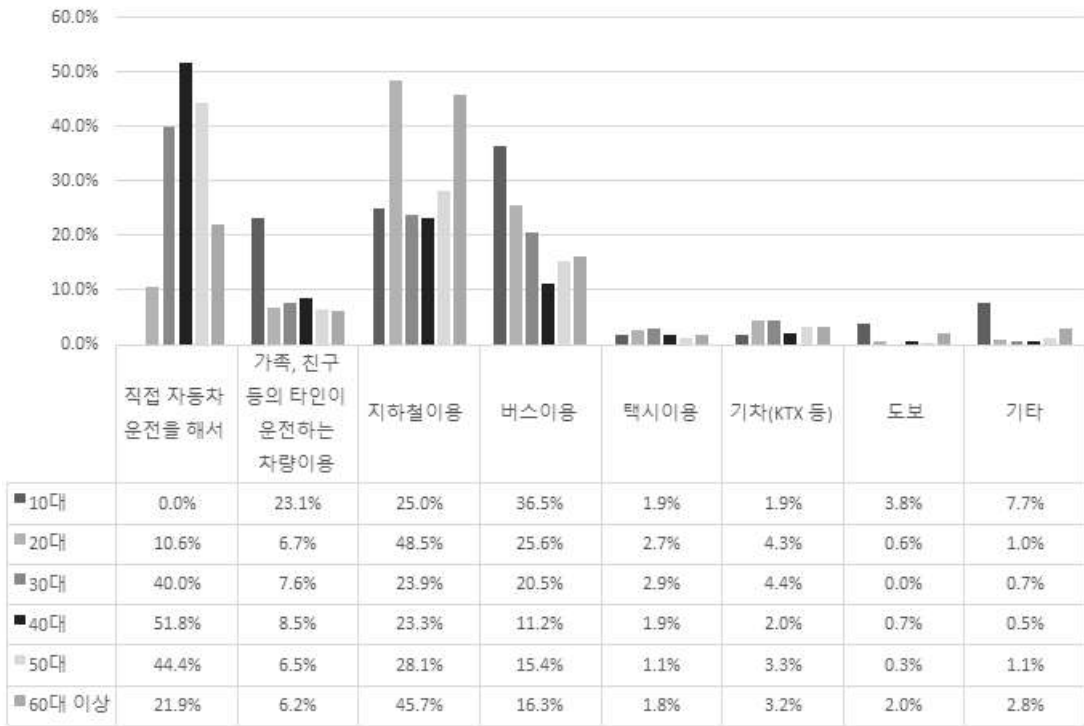
사람들과의 친교를 위해 멀리(1시간 이상 이동) 만나러 갈 때 사용하는 주된 교통수단을 성별로 살펴보면, 남성의 경우 ‘직접 자동차 운전을 해서’ 45.0%가 가장 많이 사용하는 것으로 나타났으며, 여성의 경우는 ‘지하철 이용’ 34.6%로 가장 많이 이용하는 것으로 나타났다. 남성의 경우 자차를, 여성의 경우는 대중교통을 이용하는 것을 알 수 있다.

[표 2-99] 성별 친교를 위한 주된 교통수단

성별	직접 자동차 운전을 해서	가족, 친구 등의 타인이 운전하는 차량 이용	지하철 이용	버스 이용	택시 이용	기차 (KTX 등)	도보	기타
남성	45.0%	3.2%	31.0%	13.2%	2.3%	3.3%	0.7%	1.2%
여성	27.1%	10.4%	34.6%	20.7%	1.7%	3.3%	0.8%	1.4%

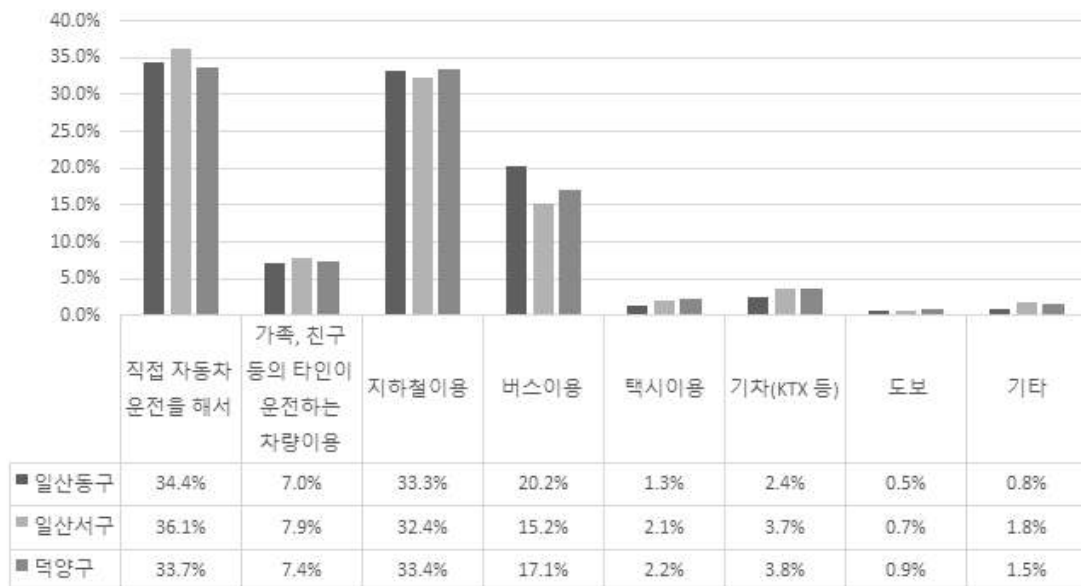
사람들과의 친교를 위해 멀리(1시간 이상 이동) 만나러 갈 때 사용하는 주된 교통수단을 연령별로 살펴보면, 10대는 버스(36.5%)이용을 가장 많이 하는 것으로 나타났으며, 20대는 지하철(48.5%), 30대부터 50대까지는 직접 자동차 운전을 해서(각각 40.0%, 51.8%, 44.4%) 이동하는 것으로 나타났으며 60대 이상의 경우는 지하철(45.7%) 이용이 가장 많은 것으로 나타났다.

[그림 2-73] 연령별 친교를 위한 주된 교통수단



사람들과의 친교를 위해 멀리(1시간 이상 이동) 만나러 갈 때 사용하는 주된 교통수단을 거주지별로 살펴보면, 일산동구와 일산서구 그리고 덕양구 모두 '직접 자동차 운전을 해서'가 주된 교통수단인 것으로 나타났다. 고양시 3구 모두 '직접 자동차 운전을 해서', '지하철 이용', '버스 이용'이 80% 이상의 응답을 보여주므로, 자가운전과 대중교통 이용이 가장 큰 선택지임을 알 수 있다.

[그림 2-74] 거주지별 친교를 위한 주된 교통수단



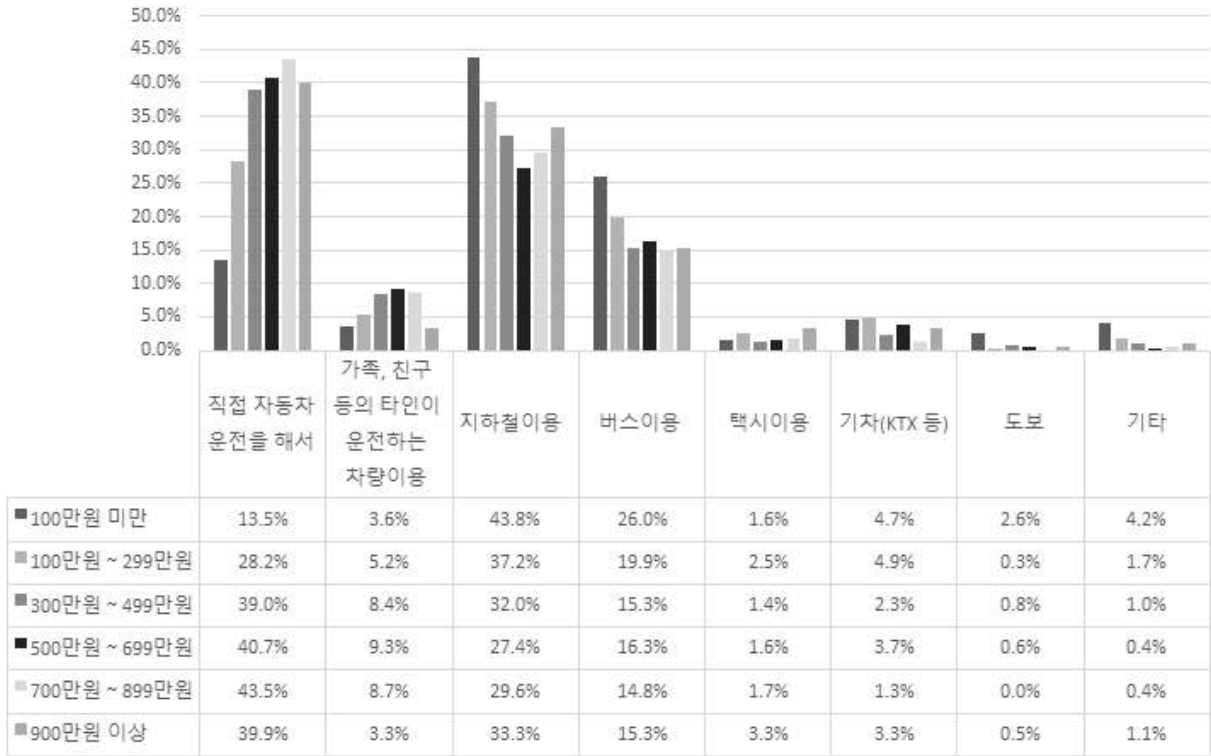
사람들과의 친교를 위해 멀리(1시간 이상 이동) 만나러 갈 때 사용하는 주된 교통수단을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만의 경우 ‘직접 자동차 운전을 해서’가 가장 많이 고려하는 교통수단이며, 10년 이상의 경우 ‘지하철 이용’이 가장 많이 고려하는 교통수단으로 나타났다. 거주기간에 상관없이 자가운전과 대중교통을 선택하는 비중이 80% 이상임을 확인할 수 있다.

[표 2-100] 거주기간별 친교를 위한 주된 교통수단

거주기간	직접 자동차 운전을 해서	가족, 친구 등의 타인이 운전하는 차량	지하철 이용	버스 이용	택시 이용	기차 (KTX 등)	도보	기타
10년 미만	39.1%	6.1%	32.6%	15.3%	1.8%	3.2%	0.9%	1.0%
10년 이상	30.9%	8.5%	33.6%	19.5%	2.0%	3.4%	0.4%	1.6%

사람들과의 친교를 위해 멀리(1시간 이상 이동) 만나러 갈 때 사용하는 주된 교통수단을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득 100만원 미만과 월 가구 소득 100만원~299만원은 ‘지하철 이용’을, 그 외 모든 소득 구간에서는 ‘직접 자동차 운전을 해서’가 주된 교통수단으로 나타났다.

[그림 2-75] 월 가구 총 소득별 친교를 위한 주된 교통수단



14. 내비게이션

평소 내비게이션의 이용에 관한 목적을 조사한 결과, ‘운전할 때 항상 이용’의 경우 43.0%, ‘낮선 곳을 찾아갈 때만 경로 검색에 활용’의 경우 36.9%, ‘기타’의 경우 9.6%, ‘단순 참고용 지도로 활용’의 경우 6.3%, ‘주변 관심 시설(음식점, 주유소 등) 확인’의 경우 2.4%, ‘공유 이동수단 어플 이용’의 경우 1.9%로 나타났다.

[표 2-101] 내비게이션 이용

	운전할 때 항상 이용	낮선 곳을 찾아갈 때만 경로 검색에 활용	단순 참고용 지도로 활용	주변 관심 시설 (음식점, 주유소 등) 확인	공유 이동수단 어플 이용	기타
전체	43.0%	36.9%	6.3%	2.4%	1.9%	9.6%

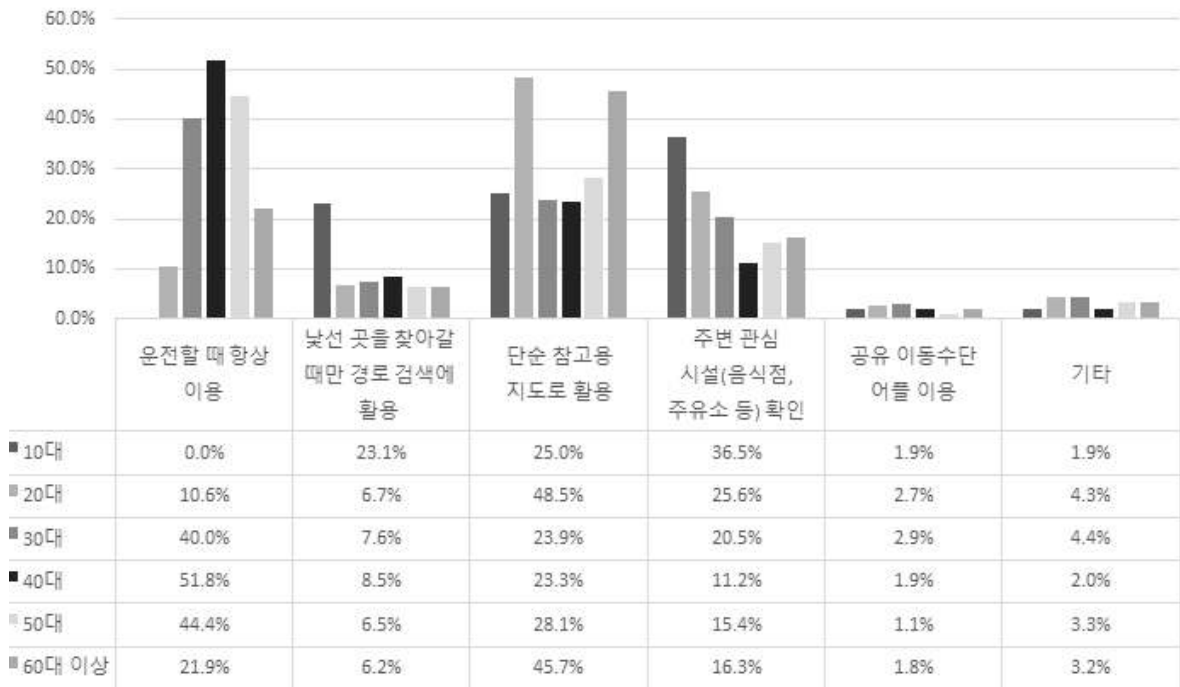
평소 내비게이션의 이용에 관한 목적을 성별로 살펴보면, 남성의 경우 ‘운전할 때 항상 이용’이 45.0%로 가장 많은 비중을 차지하며, 여성의 경우 ‘단순 참고용 지도로 활용’이 34.6%로 가장 많은 비중을 차지하였다. 남성과 여성 모두 ‘운전할 때 항상 이용’과 ‘단순 참고용 지도로 활용’이 대부분 차지하며, 그 후로 ‘주변 관심 시설(음식점, 주유소 등) 확인’, ‘낮선 곳을 찾아갈 때만 경로 검색에 활용’, ‘기타’, ‘공유 이동수단 어플 이용’ 순을 따른다.

[표 2-102] 성별 내비게이션 이용

성별	운전할 때 항상 이용	낮선 곳을 찾아갈 때만 경로 검색에 활용	단순 참고용 지도로 활용	주변 관심 시설(음식점, 주유소 등) 확인	공유 이동수단 어플 이용	기타
남성	45.0%	3.2%	31.0%	13.2%	2.3%	3.3%
여성	27.1%	10.4%	34.6%	20.7%	1.7%	3.3%

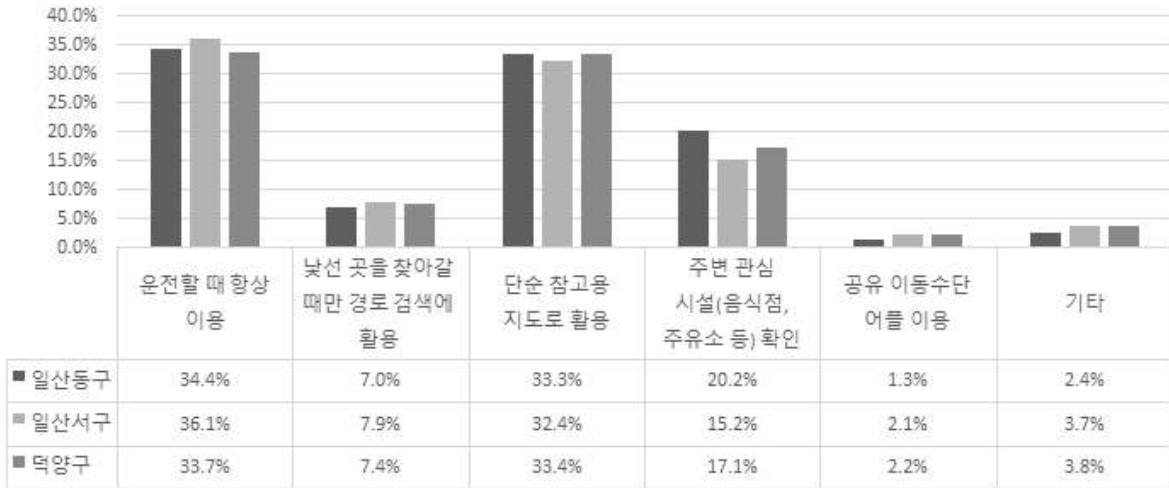
평소 내비게이션의 이용에 관한 목적을 연령별로 살펴보면, 10대의 경우 ‘주변 관심 시설(음식점, 주유소 등) 확인’ 목적으로 많이 사용하며, 20대와 60대 이상의 경우 ‘단순 참고용 지도로 활용’ 목적으로 많이 사용하는 것이 나타났다. 30대부터 50대의 경우 ‘운전할 때 항상 이용’ 목적으로 가장 많이 사용하는 것을 알 수 있다.

[그림 2-76] 연령별 내비게이션 이용



평소 내비게이션의 이용에 관한 목적을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘운전할 때 항상 이용’의 응답이 가장 높았다. 또한 고양시 3구 모두 ‘단순 참고용 지도로 활용’, ‘주변 관심 시설(음식점, 주유소 등) 확인’, ‘낮선 곳을 찾아갈 때만 경로 검색에 활용’, ‘기타’, ‘공유 이동수단 어플 이용’ 순으로 응답하였다. 일산동구, 일산서구, 덕양구 모두 내비게이션 이용 목적은 비슷한 것을 알 수 있다.

[그림 2-77] 거주지별 내비게이션 이용



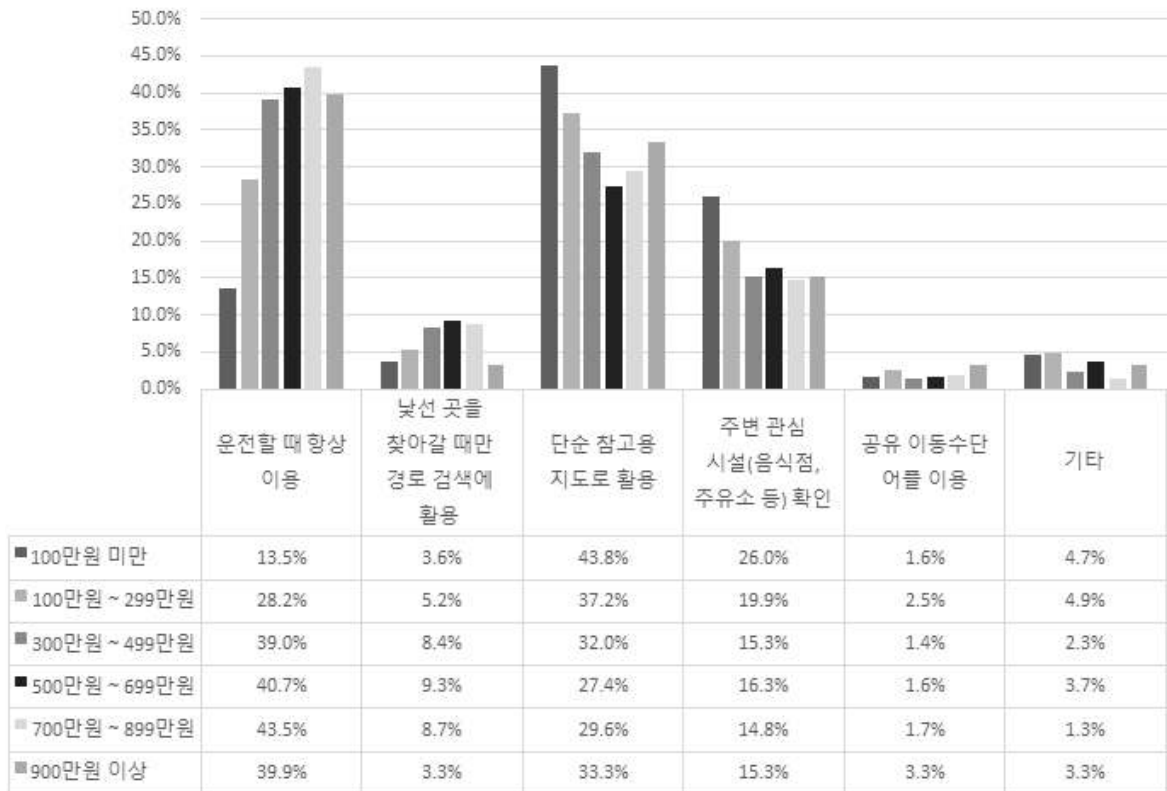
평소 내비게이션의 이용에 관한 목적을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만의 경우 ‘운전할 때 항상 이용’이 가장 많은 이용 목적으로 나타났으며, 10년 이상의 경우 ‘단순 참고용 지도로 활용’이 가장 많은 이용 목적으로 나타났다. 세 번째 이유부터는 거주기간에 상관없이 ‘주변 관심 시설(음식점, 주유소 등) 확인’, ‘낮선 곳을 찾아갈 때만 경로 검색에 활용’, ‘기타’, ‘공유 이동수단 어플 이용’ 순으로 나타난다.

[표 2-103] 거주기간별 내비게이션 이용

거주기간	운전할 때 항상 이용	낮선 곳을 찾아갈 때만 경로 검색에 활용	단순 참고용 지도로 활용	주변 관심 시설 (음식점, 주유소 등) 확인	공유 이동수단 어플 이용	기타
10년 미만	39.1%	6.1%	32.6%	15.3%	1.8%	3.2%
10년 이상	30.9%	8.5%	33.6%	19.5%	2.0%	3.4%

평소 내비게이션의 이용에 관한 목적을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득 100만원 미만과 월 가구 총 소득 100만원~299만원의 경우 ‘단순 참고용 지도로 활용’의 응답이 가장 많은 비중을 차지하였다. 또한 100만원 미만의 경우 ‘주변 관심 시설(음식점, 주유소 등) 확인’, 100~299만원의 경우 ‘운전할 때 항상 이용’이 두 번째로 많은 비중을 차지하였다. 월 가구 총소득 300만원부터 900만원 이상까지의 경우 ‘운전할 때 항상 이용’의 응답이 가장 많은 비중을 차지하였으며 ‘단순 참고용 지도로 활용’이 두 번째로 많은 응답을 보였다.

[그림 2-78] 월 가구 총 소득별 내비게이션 이용



제2절 코로나19 이전 대비 개인의 이동 형태

1. 이동의 변화

1) 평소 이동 횟수

코로나19 이전 대비 평소 이동하는 횟수의 변화 정도를 조사한 결과 ‘매우 많이 감소’ 35.6%, ‘대체로 감소’ 42.9%, ‘보통(변화 없음)’ 20.0%, ‘다소 증가’ 1.0%, ‘매우 많이 증가’ 0.5%로 나타났다. 코로나19로 인해 평소 이동하는 횟수가 감소한 것을 알 수 있다.

[표 2-104] 평소 이동하는 횟수의 변화

	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화 없음)	다소 증가	매우 많이 증가
전체	35.6%	42.9%	20.0%	1.0%	0.5%

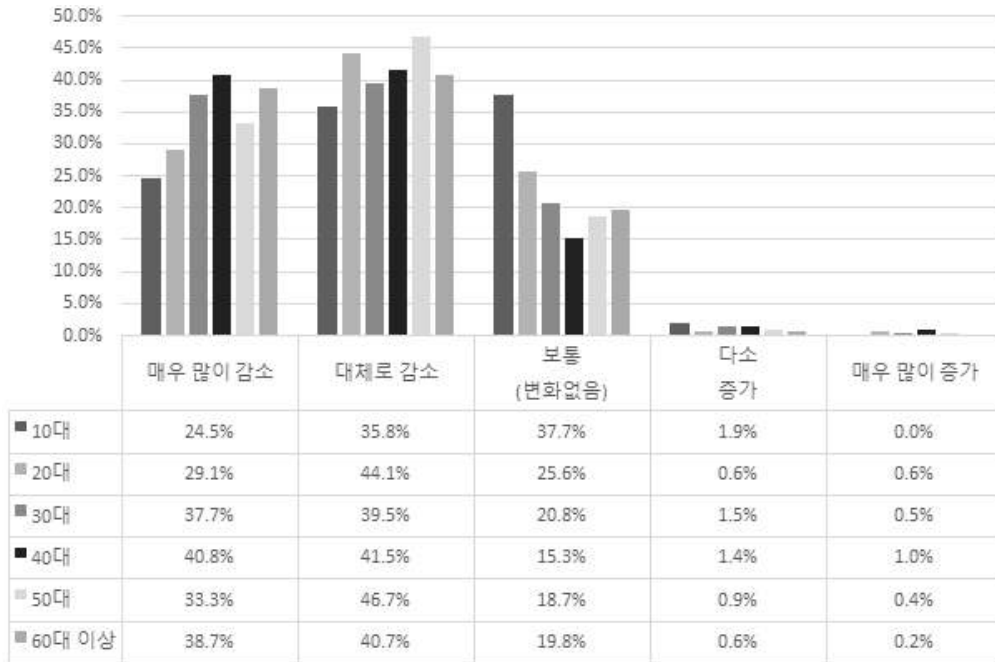
코로나19 이전 대비 평소 이동하는 횟수의 변화 정도를 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 ‘대체로 감소’의 응답이 약 42% ± 0.8% 정도로 가장 많은 비중을 차지한다. 하지만 여성이 남성보다 ‘매우 많이 감소’의 비중이 높으며, 가장 많은 응답인 ‘대체로 감소’와 차이가 크지 않은 모습을 보인다. 여성이 남성보다 평소 이동하는 횟수의 변화가 감소하는 방향으로 크게 나타난 것을 알 수 있다.

[표 2-105] 성별 평소 이동하는 횟수의 변화

성별	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화 없음)	다소 증가	매우 많이 증가
남성	29.8%	43.7%	25.4%	0.8%	0.3%
여성	39.8%	42.2%	16.1%	1.2%	0.7%

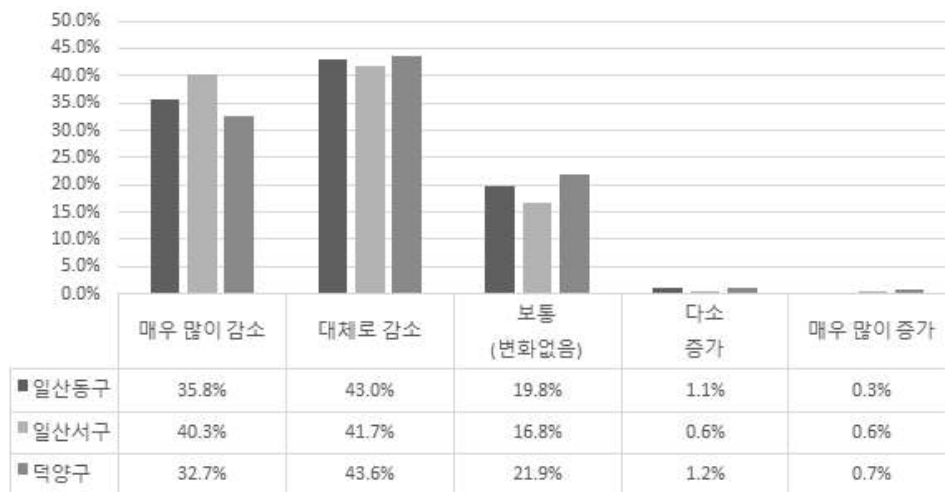
코로나19 이전 대비 평소 이동하는 횟수의 변화 정도를 연령별로 살펴보면, 10대를 제외한 모든 연령대에서 ‘대체로 감소’의 응답이 가장 많은 비중을 차지하며, ‘매우 많이 감소’의 응답이 두 번째로 많은 비중을 차지하는 것으로 나타났다. 10대의 경우는 학교통학으로 인해 ‘보통(변화 없음)’의 응답이 높은 것으로 보이며, 연령대에 상관없이 평소 이동하는 횟수는 감소한 것을 알 수 있다.

[그림 2-79] 연령별 평소 이동하는 횟수의 변화



코로나19 이전 대비 평소 이동하는 횟수의 변화 정도를 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘대체로 감소’의 응답이 가장 많았으며, ‘매우 많이 감소’의 응답이 두 번째로 많은 비중을 차지한다. 거주지역의 차이에 상관없이 고양시 3구 모두 약 80%가 평소 이동하는 횟수가 감소했다고 응답했다.

[그림 2-80] 거주지별 평소 이동하는 횟수의 변화



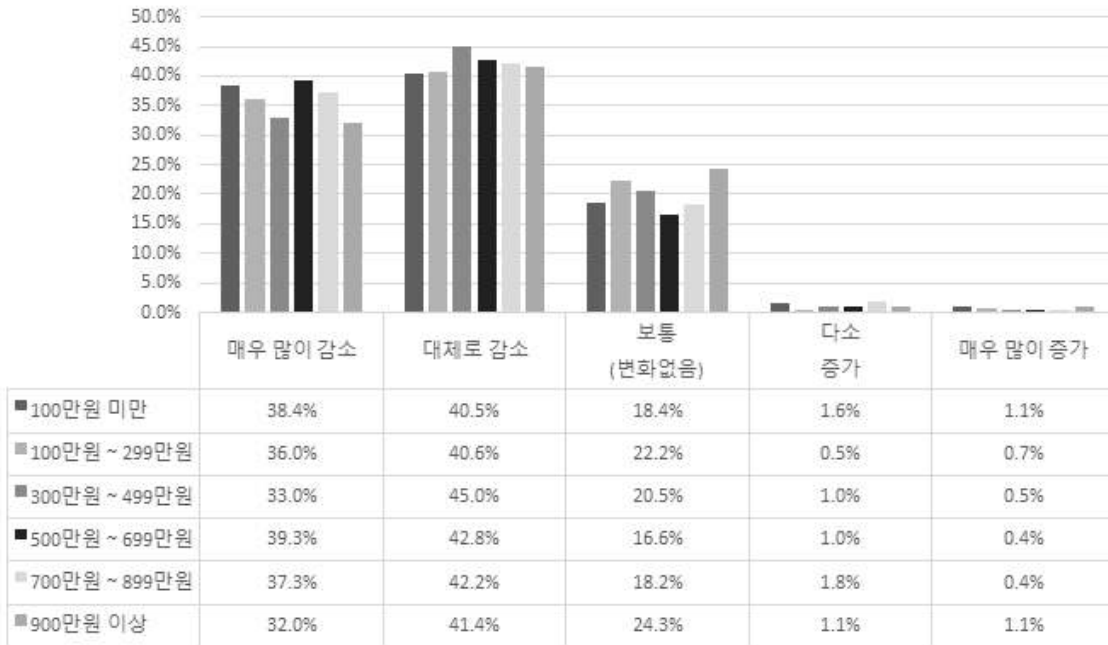
코로나19 이전 대비 평소 이동하는 횟수의 변화 정도를 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘매우 많이 감소’의 경우 약 35%, ‘대체로 감소’의 경우 약 43%, 보통(변화 없음)의 경우 약 20%로 나타났다. 비교적 거주기간이 10년 미만의 집단이 거주기간이 10년 이상인 집단보다 평소 이동하는 횟수가 증가했다고 응답한 것으로 나타난다.

[표 2-106] 거주기간별 평소 이동하는 횟수의 변화

거주기간	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화없음)	다소 증가	매우 많이 증가
10년 미만	35.2%	42.4%	20.2%	1.5%	0.6%
10년 이상	35.8%	43.3%	19.8%	0.7%	0.5%

코로나19 이전 대비 평소 이동하는 횟수의 변화 정도를 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 모든 소득 구간에서 ‘대체로 감소’가 약 40% 이상으로 나타났다. ‘매우 많이 감소’의 경우 32.0%~39.3% 정도의 응답을 보이며, 두 번째로 많은 비중을 차지한다. 보통(변화 없음)의 경우 세 번째로 많은 비중을 보인다. 월 가구 총 소득별 차이에 상관없이 평소 이동하는 횟수가 감소한 것으로 나타난다.

[그림 2-81] 월 가구 총 소득별 평소 이동하는 횟수의 변화



2) 생활 반경 변화

코로나19 이전 대비 평소 생활 반경(차를 타고 이동하는 시간 및 거리)의 변화 정도를 조사한 결과, ‘대체로 감소’의 경우 41.3%로 가장 많은 비중을 차지하였다. 보통(변화 없음)의 경우 27.4%, ‘매우 많이 감소’의 경우 27.3%, ‘다소 증가’의 경우 3.1%, ‘매우 많이 증가’의 경우 0.9%로 나타났다.

[표 2-107] 생활 반경 변화

	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화 없음)	다소 증가	매우 많이 증가
전체	27.3%	41.3%	27.4%	3.1%	0.9%

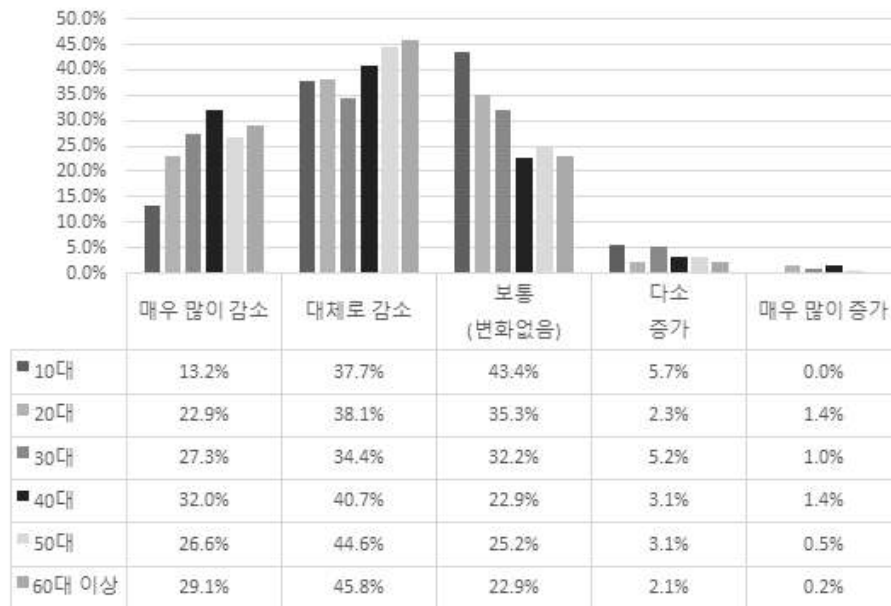
코로나19 이전 대비 평소 생활 반경(차를 타고 이동하는 시간 및 거리)의 변화 정도를 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 '대체로 감소'가 약 40%의 응답을 보였으며, '다소 증가'와 '매우 많이 증가'의 응답이 비슷한 정도를 보인다. 남성의 경우 '보통(변화 없음)'이 '매우 많이 감소'에 비해 응답이 더 많았으며, 여성의 경우 '매우 많이 감소'가 '보통(변화 없음)'에 비해 응답이 더 많은 것으로 나타난다.

[표 2-108] 성별 생활 반경 변화

성별	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화 없음)	다소 증가	매우 많이 증가
남성	22.6%	40.5%	32.8%	3.2%	0.9%
여성	30.8%	41.6%	23.6%	3.1%	0.9%

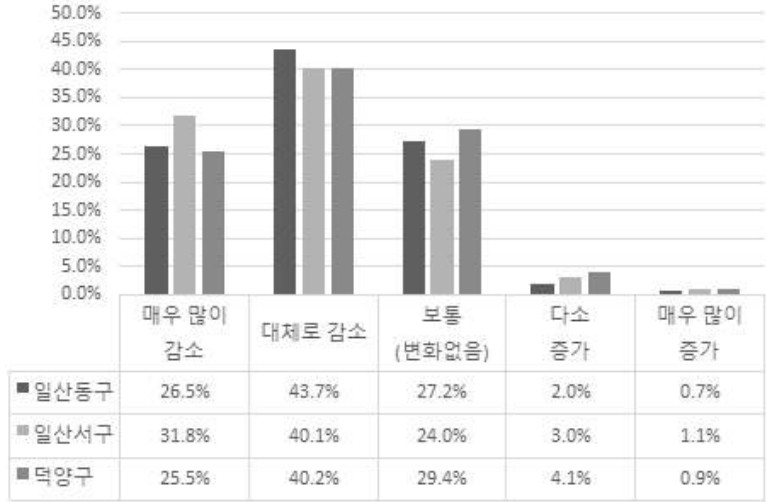
코로나19 이전 대비 평소 생활 반경(차를 타고 이동하는 시간 및 거리)의 변화 정도를 연령별로 살펴보면, 10대를 제외한 나머지 연령대에서 '대체로 감소'가 가장 비중이 큰 것으로 나타났다. 20대와 30대의 경우 '보통(변화 없음)'의 응답이 '대체로 감소'의 응답과 차이가 많이 나지 않으며, 모든 연령대에서 코로나19 이전 대비 평소 생활 반경이 감소한 것을 알 수 있다.

[그림 2-82] 연령별 생활 반경 변화



코로나19 이전 대비 평소 생활 반경(차를 타고 이동하는 시간 및 거리)의 변화 정도를 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 '대체로 감소'의 응답이 약 40%로 가장 많은 비중을 차지한다. 일산동구와 덕양구의 경우 '보통(변화 없음)'이 '매우 많이 감소'보다 응답이 더 많았으며, 일산서구의 경우 '매우 많이 감소'가 '보통(변화 없음)'보다 응답이 더 많은 것으로 나타난다.

[그림 2-83] 거주지별 생활 반경 변화



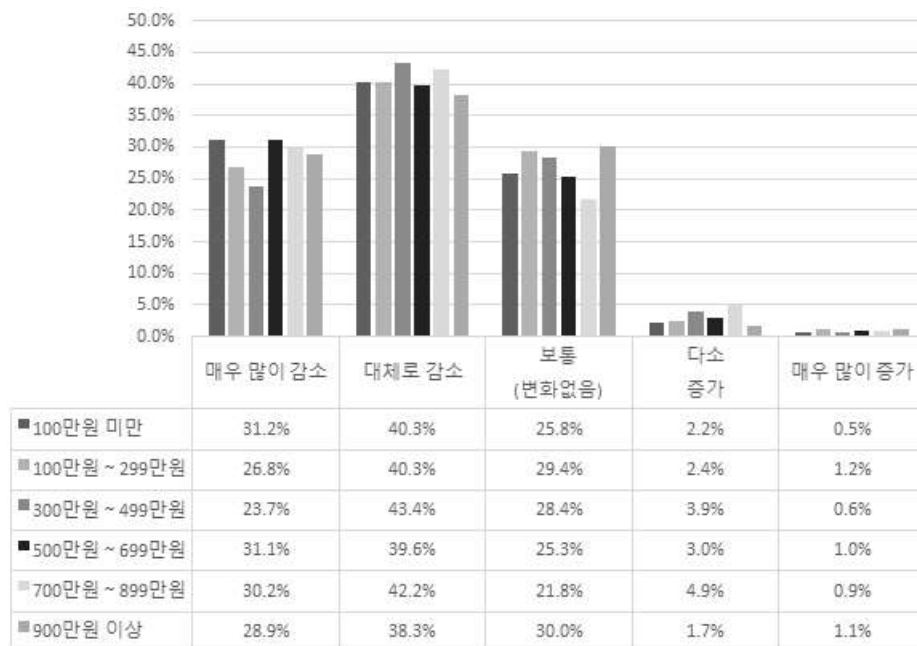
코로나19 이전 대비 평소 생활 반경(차를 타고 이동하는 시간 및 거리)의 변화 정도를 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘대체로 감소’ 약 40%와 ‘보통(변화없음)’ 약 27%~28%로 비슷한 비중을 차지한다. 10년 미만의 경우 10년 이상의 경우보다 ‘다소 증가’와 ‘매우 많이 증가’의 응답이 더 높게 나타났다.

[표 2-109] 거주기간별 생활 반경 변화

거주기간	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화없음)	다소 증가	매우 많이 증가
10년 미만	25.7%	42.2%	27.0%	4.0%	1.1%
10년 이상	28.5%	40.2%	28.0%	2.5%	0.7%

코로나19 이전 대비 평소 생활 반경(차를 타고 이동하는 시간 및 거리)의 변화 정도를 월 가구 총 소득별로 살펴 보면, 모든 소득 구간에서 ‘대체로 감소’의 응답이 가장 많은 비중을 차지한다. 월 가구 총소득 100만원 미만과 월 가구 총 소득 500만원 ~ 899만원까지의 경우 ‘매우 많이 감소’가 ‘보통(변화없음)’보다 높은 응답을 보이며, 나머지 소득 구간에서는 ‘보통(변화없음)’이 ‘매우 많이 감소’보다 높은 응답을 보인다. 월 가구 총소득 700만원~900만원 미만의 경우 다른 소득구간 중에서 ‘다소 증가’의 비중이 가장 높으며, 모든 소득구간에서 ‘매우 많이 증가’의 응답은 1% 내외의 비중을 보인다.

[그림 2-84] 월 가구 총 소득별 생활 반경 변화



3) 대중교통 이용정도

코로나19 이전 대비 대중교통 이용 정도를 조사한 결과 ‘매우 많이 감소’의 경우 37.7%, ‘대체로 감소’의 경우 30.7%, ‘보통(변화없음)’의 경우 29.0%, ‘다소 증가’의 경우 1.7%, ‘매우 많이 증가’의 경우 0.8%로 나타났다.

[표 2-110] 대중교통 이용 정도

	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화없음)	다소 증가	매우 많이 증가
전체	37.7%	30.7%	29.0%	1.7%	0.8%

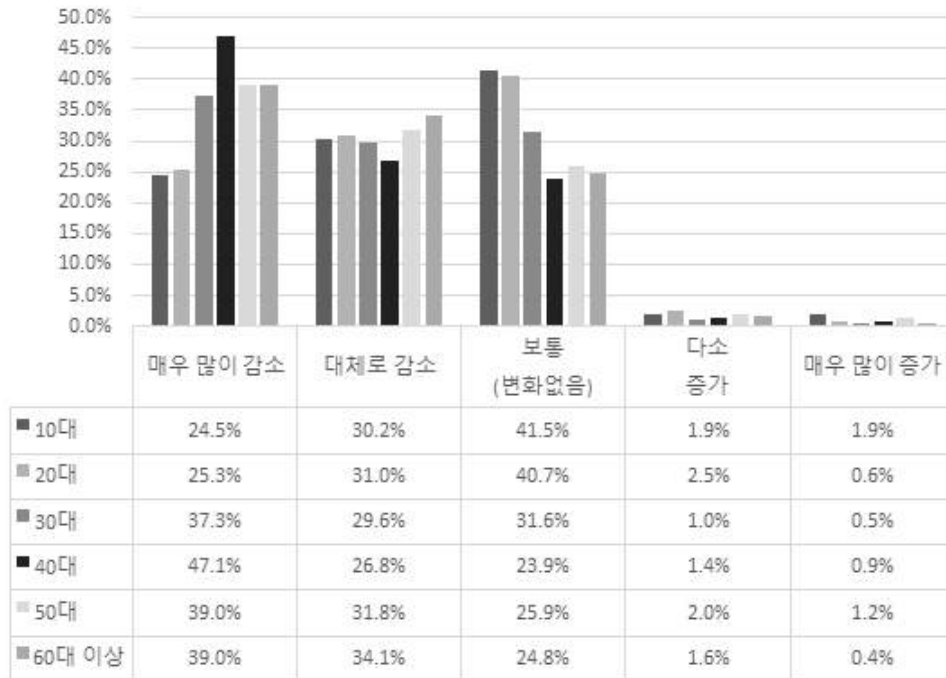
코로나19 이전 대비 대중교통 이용 정도를 성별로 살펴보면, 남성의 경우 ‘보통(변화없음)’의 응답이 가장 높았으며, 여성의 경우는 ‘매우 많이 감소’의 응답이 가장 높았다. 남성과 여성 모두 ‘매우 많이 감소’, ‘대체로 감소’의 순서로 나타났다.

[표 2-111] 성별 대중교통 이용 정도

성별	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화없음)	다소 증가	매우 많이 증가
남성	33.0%	30.1%	33.7%	2.4%	0.8%
여성	41.1%	31.2%	25.7%	1.2%	0.8%

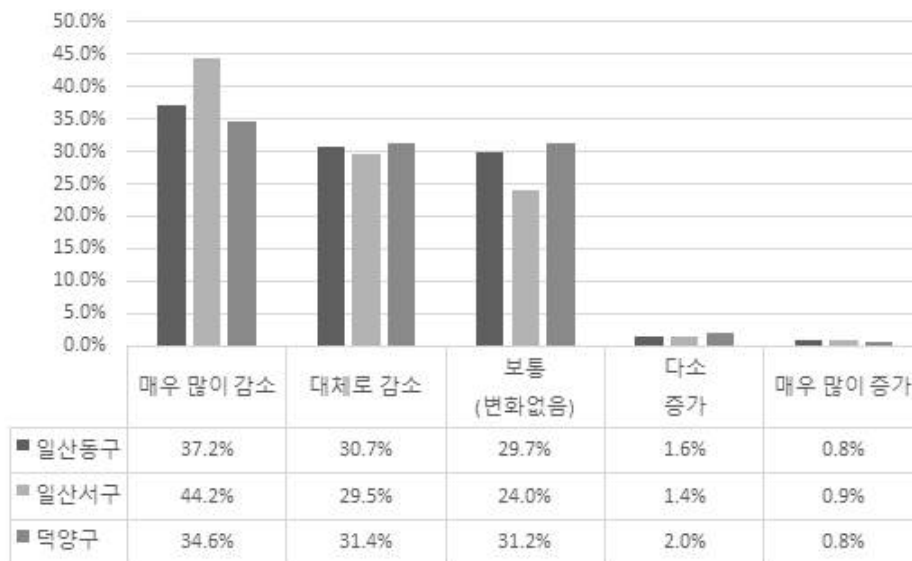
코로나19 이전 대비 대중교통 이용 정도를 연령별로 살펴보면, 10대와 20대는 ‘보통(변화없음)’의 응답이 가장 많았으며, 나머지 연령대에서는 ‘매우 많이 감소’의 응답이 가장 많은 비중을 차지하였다. 연령대가 높아질수록 ‘매우 많이 감소’의 응답이 높아지는 경향을 알 수 있다.

[그림 2-85] 연령별 대중교통 이용정도



코로나19 이전 대비 대중교통 이용 정도를 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘매우 많이 감소’라고 응답한 비중이 가장 높은 것을 알 수 있다. 또한 고양시 3구 모두 증가했다 방향으로 응답한 비중이 점점 낮아지는 것을 알 수 있다.

[그림 2-86] 거주지별 대중교통 이용정도



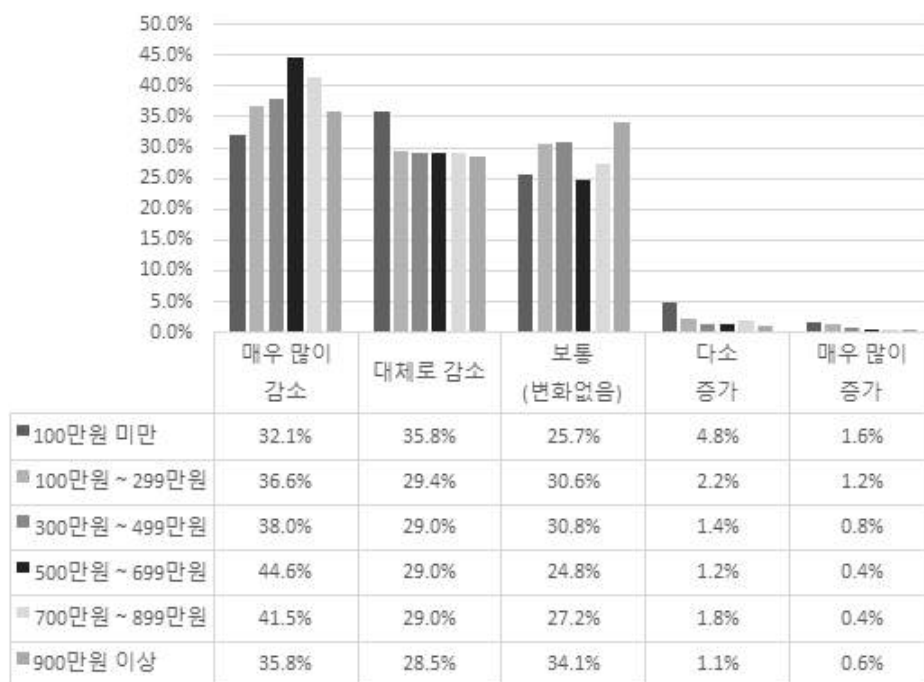
코로나19 이전 대비 대중교통 이용 정도를 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 '매우 많이 감소'의 응답이 가장 많은 비중을 차지했다. 거주기간에 상관없이 모두 대중교통 이용정도가 감소한 것을 알 수 있다.

[표 2-112] 거주기간별 대중교통 이용정도

거주기간	매우 많이 감소	대체로 감소	보통(변화없음)	다소 증가	매우 많이 증가
10년 미만	36.8%	30.9%	29.2%	2.3%	0.8%
10년 이상	38.4%	30.1%	29.3%	1.4%	0.8%

코로나19 이전 대비 대중교통 이용 정도를 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 모든 소득 구간에서 '매우 많이 감소' 문항에 응답한 비중이 약 30% 이상을 보인다. '대체로 감소' 문항의 응답 비중 역시 약 30% 내외를 보인다. 월 가구 총 소득 100만원 미만의 경우 '다소 증가'와 '매우 많이 증가'의 응답 비중이 다른 소득 구간보다 높게 나타난다.

[그림 2-87] 월 가구 총 소득별 대중교통 이용정도



2. 이동 수단의 변화

1) 코로나19 이전 단거리 주 교통수단

코로나19 이전의 주된 단거리 교통수단은 '버스'와 '지하철', '택시'와 '개인 자가용'이 주된 교통수단으로 나타났다. 공공 모빌리티(공공자전거, 전동킥보드 등), 개인 이동수단(개인 자전거, 전동킥보드 등)의 경우 13%~14%의 응답을 보이며, 광역철도(KTX, SRT), 공유 자동차(쏘카, 그린카 등)의 경우 각각 8.2%, 6.7%의 비중을 차지한다.

[표 2-113] 코로나19 이전 단거리 주 교통수단

	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
전체	57.0%	31.9%	35.5%	8.2%	43.4%	6.7%	13.0%	14.1%

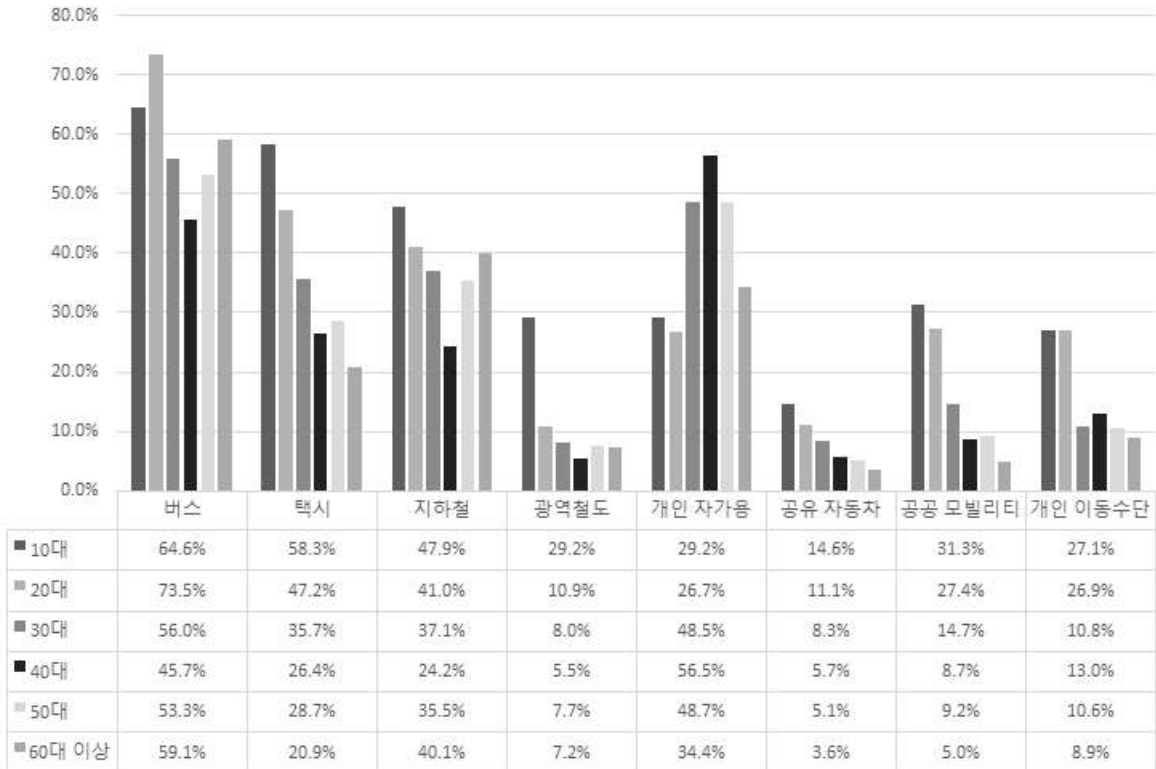
코로나19 이전의 주된 단거리 교통수단을 성별로 살펴보면, 남성의 경우 ‘개인 자가용’이 49.0%로 가장 많은 비중을 차지했으며, 여성의 경우 ‘버스’가 62.7%로 가장 많은 비중을 차지했다. 남성의 경우 자가용과 대중교통의 선택 비중이 비슷하나, 여성의 경우 대중교통 중에서 ‘버스’의 선택이 많은 것을 알 수 있다.

[표 2-114] 성별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단

성별	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
남성	48.8%	29.8%	34.0%	7.0%	49.0%	8.1%	12.9%	16.7%
여성	62.7%	33.2%	36.5%	8.9%	39.5%	5.8%	12.9%	12.5%

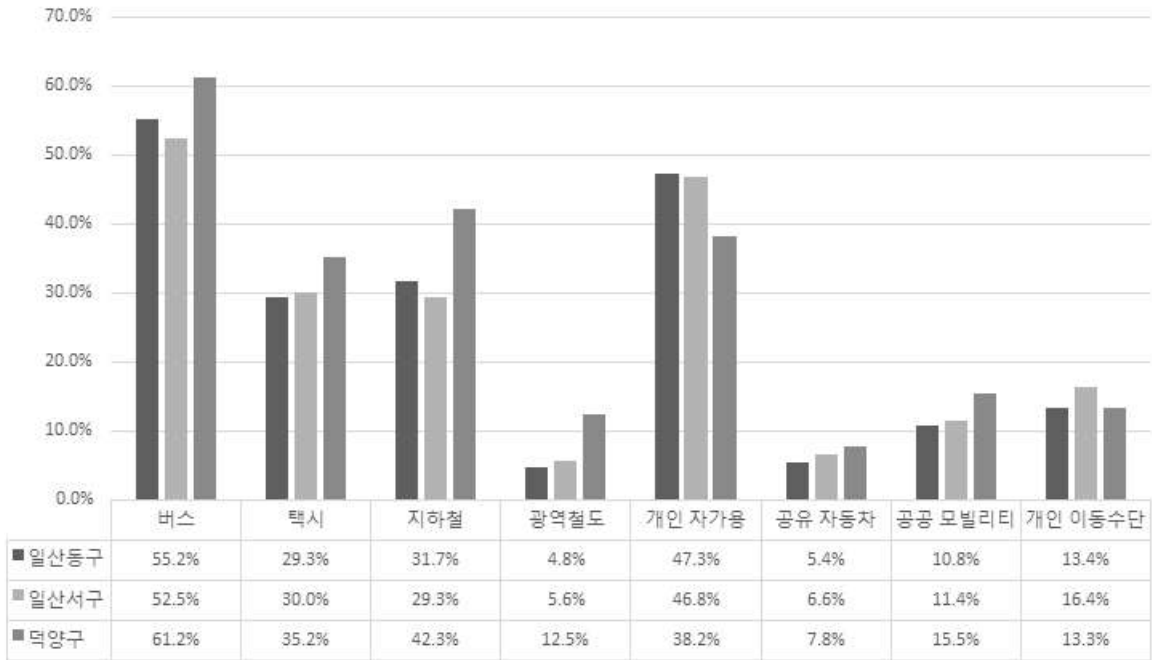
코로나19 이전의 주된 단거리 교통수단을 연령별로 살펴보면, 40대를 제외한 모든 연령대에서 ‘버스’의 응답이 가장 높았으며, 대중교통과 개인 자가용이 주된 교통수단으로 나타났다. 10대부터 30대까지 ‘공유 모빌리티’의 비중이 중장년층보다 높게 나타난 것을 통해 새로운 교통수단 방식을 많이 이용하는 것을 알 수 있다.

[그림 2-88] 연령별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단



코로나19 이전의 주된 단거리 교통수단을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘버스’를 주된 교통수단으로 생각하고 있는 것으로 나타났다. 일산동구와 일산서구는 ‘개인 자가용’을 ‘지하철’보다 더 주된 단거리 수단으로 생각하는 것으로 나타나며, 덕양구는 ‘지하철’을 ‘개인 자가용’보다 더 주된 단거리 수단으로 생각하는 것으로 나타난다.

[그림 2-89] 거주지별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단



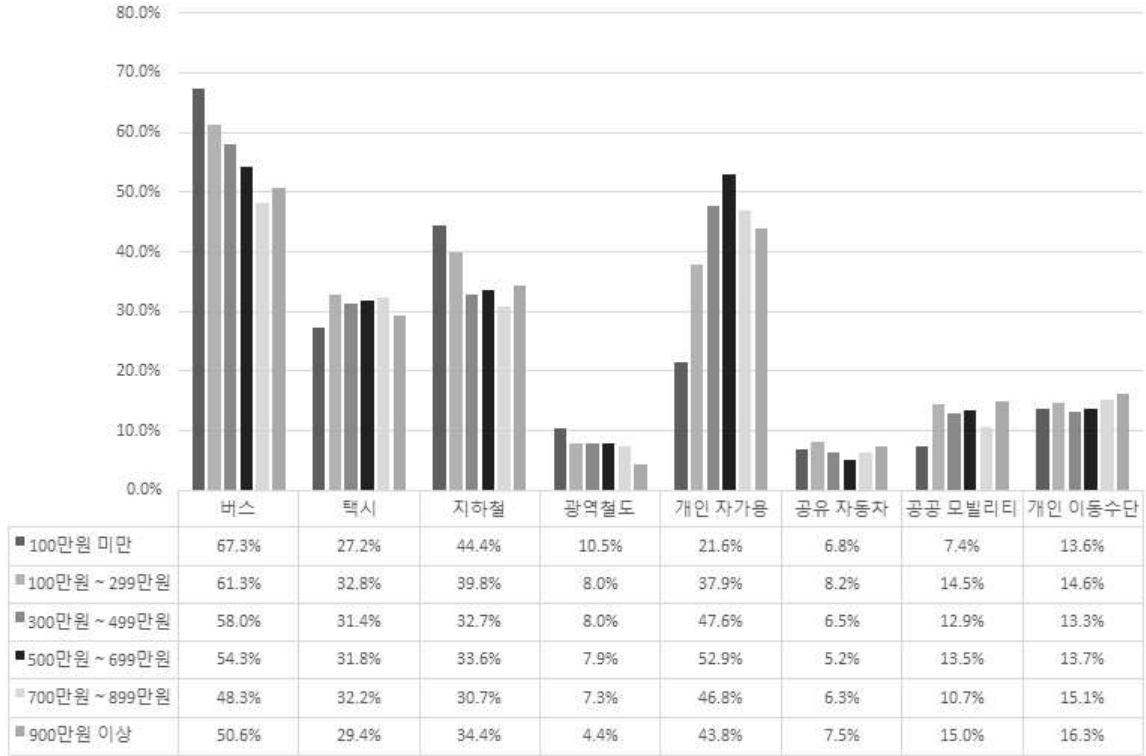
코로나19 이전의 주된 단거리 교통수단을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘버스’가 절반을 넘어서는 응답 비중을 보이며, 다음으로 ‘개인 자가용’과 ‘지하철’, ‘택시’ 순으로 응답하였다.

[표 2-115] 거주기간별 코로나19 이전 단거리 주 교통수단

거주기간	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
10년 미만	55.7%	28.0%	33.4%	6.5%	44.9%	5.9%	11.6%	12.1%
10년 이상	58.8%	35.2%	37.0%	9.9%	42.6%	7.4%	14.2%	15.9%

코로나19 이전의 주된 단거리 교통수단을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 모든 소득 구간에서 ‘버스’, ‘지하철’, ‘개인 자가용’, ‘택시’가 주된 교통수단으로 나타났다.

[그림 2-90] 월 가구 총 소득별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단



2) 코로나19 이전 장거리 주 교통수단

코로나19 이전의 주된 장거리 교통수단은 '지하철'과 '개인 자가용'이 각각 49.1%와 46.8%로 나타났다. '버스'의 경우 33.4%로 나타났으며, 개인자가용과 대중교통이 주된 장거리 교통수단으로 생각하는 것을 알 수 있다.

[표 2-116] 코로나19 이전 장거리 주 교통수단

	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
전체	33.4%	18.0%	49.1%	29.9%	46.8%	9.5%	3.0%	5.9%

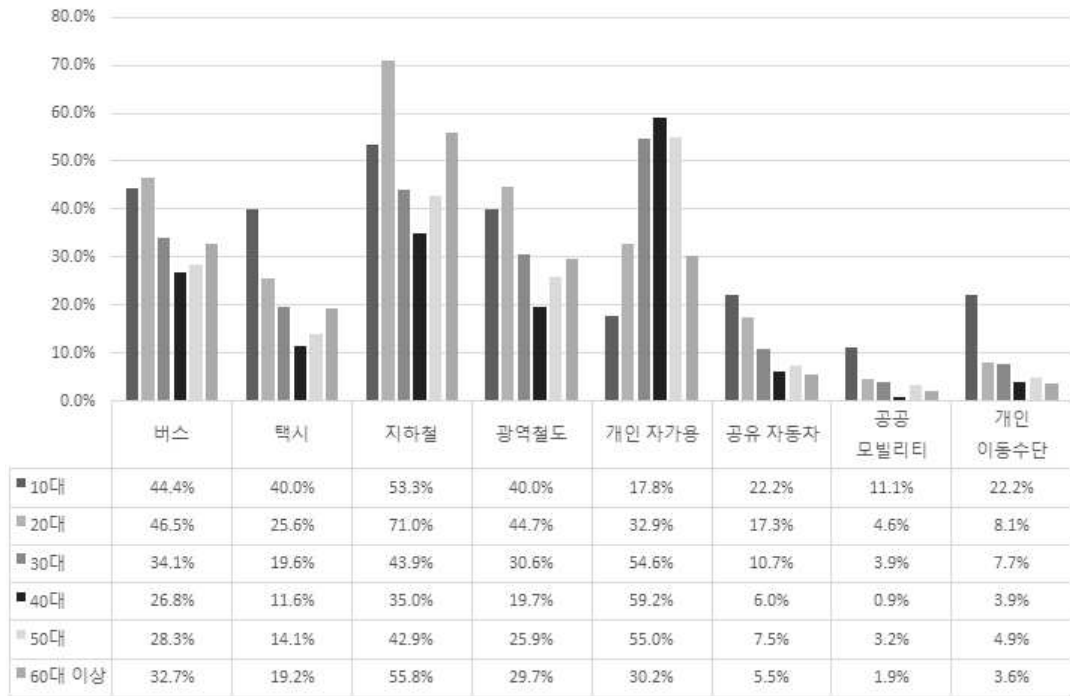
코로나19 이전의 주된 장거리 교통수단을 성별로 살펴보면, 남성의 경우 '개인 자가용'이라 응답한 비중이 가장 높았으며, 여성의 경우 '지하철'이라 응답한 비중이 가장 높았다. 남성과 여성 모두 '개인 자가용'과 '지하철'의 순위만 다를 뿐 두 항목을 주된 장거리 교통수단으로 뽑았으며, 세 번째로는 '버스'를 생각하고 있음을 알 수 있다.

[표 2-117] 성별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단

성별	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
남성	31.5%	15.7%	46.2%	28.9%	52.8%	9.0%	2.8%	6.1%
여성	34.8%	19.5%	51.3%	30.6%	42.4%	9.9%	3.2%	5.7%

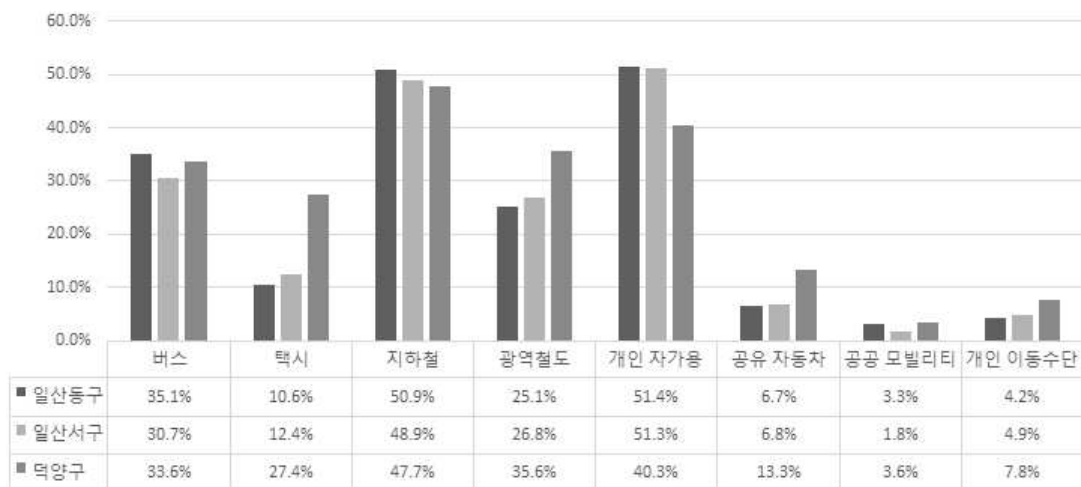
코로나19 이전의 주된 장거리 교통수단을 연령별로 살펴보면, 10대 개인 자가용(17.8%)을 제외하고 모든 연령대에서 대중교통과 개인 자가용을 주된 장거리 교통수단으로 생각하고 있음을 알 수 있다. 다만 흥미로운 점은 10대부터 30대는 ‘공유 자동차’와 ‘공공 모빌리티’, ‘개인 이동수단’의 응답 비중이 중장년층인 40대부터 60대 이상까지보다 확연히 높은 응답을 보여준다.

[그림 2-91] 연령별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단



코로나19 이전의 주된 장거리 교통수단을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘버스’, ‘지하철’, ‘개인 자가용’을 주된 장거리 교통수단으로 생각하고 있음을 알 수 있다.

[그림 2-92] 거주지별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단



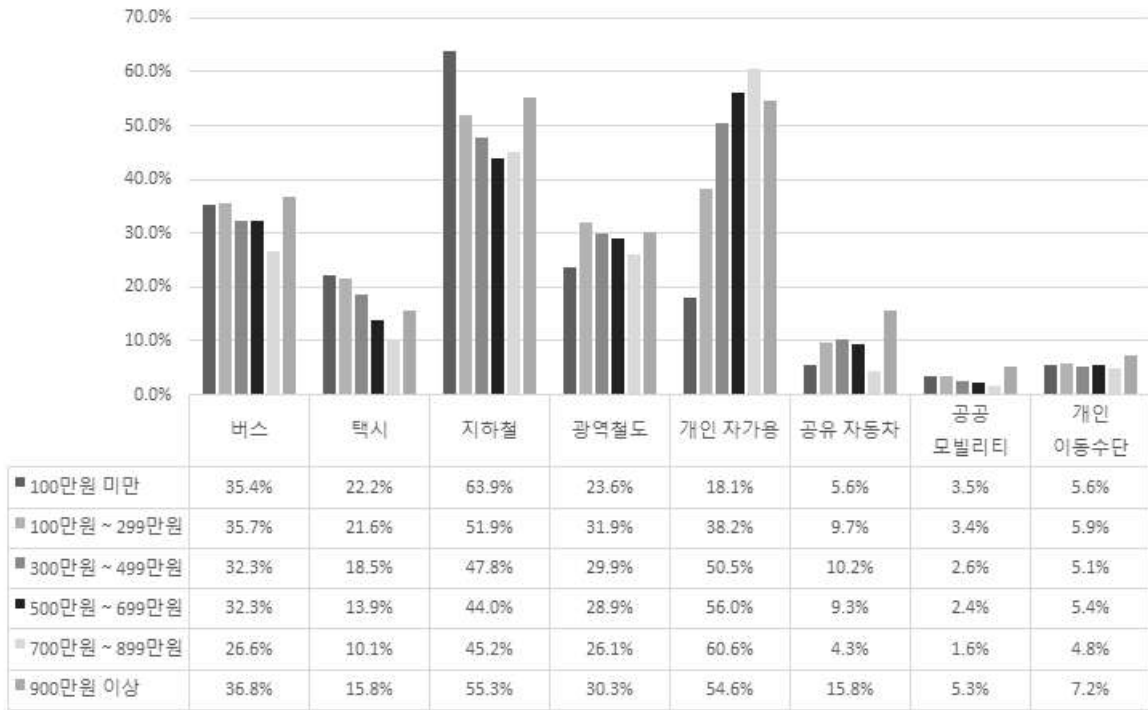
코로나19 이전의 주된 장거리 교통수단을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘지하철’과 ‘개인 자가용’의 응답 비중이 거의 절반을 차지하고 있다. 거주기간에 상관없이 모두 비슷한 응답 형태를 보인다.

[표 2-118] 거주기간별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단

거주기간	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
10년 미만	33.0%	17.1%	47.3%	27.4%	48.9%	9.4%	2.8%	6.0%
10년 이상	34.1%	18.9%	50.7%	32.2%	45.1%	9.6%	3.2%	6.0%

코로나19 이전의 주된 장거리 교통수단을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 100만원 미만, 100만원~299만원, 900만원 이상에서 ‘지하철’, 300만원~899만원에서 ‘개인 자가용’의 응답 비중이 가장 높았으며, 모든 연령대에서 ‘버스’가 세 번째로 높은 응답으로 나타난다.

[그림 2-93] 월 가구 총 소득별 코로나19 이전 장거리 주 교통수단



3) 코로나19 이후 단거리 주 교통수단

코로나19 이후의 주된 단거리 교통수단은 '버스'의 경우 49.5%, '개인 자가용'의 경우 44.8%, '택시'의 경우 33.6%, '지하철'의 경우 32.5%, '광역철도'의 경우 15.5%, '개인 이동수단'의 경우 13.0%, '공공 모빌리티'의 경우 9.1%, '공유 자동차'의 경우 5.9%로 나타났다.

[표 2-119] 코로나19 이후 단거리 주 교통수단

	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
전체	49.5%	33.6%	32.5%	15.5%	44.8%	5.9%	9.1%	13.0%

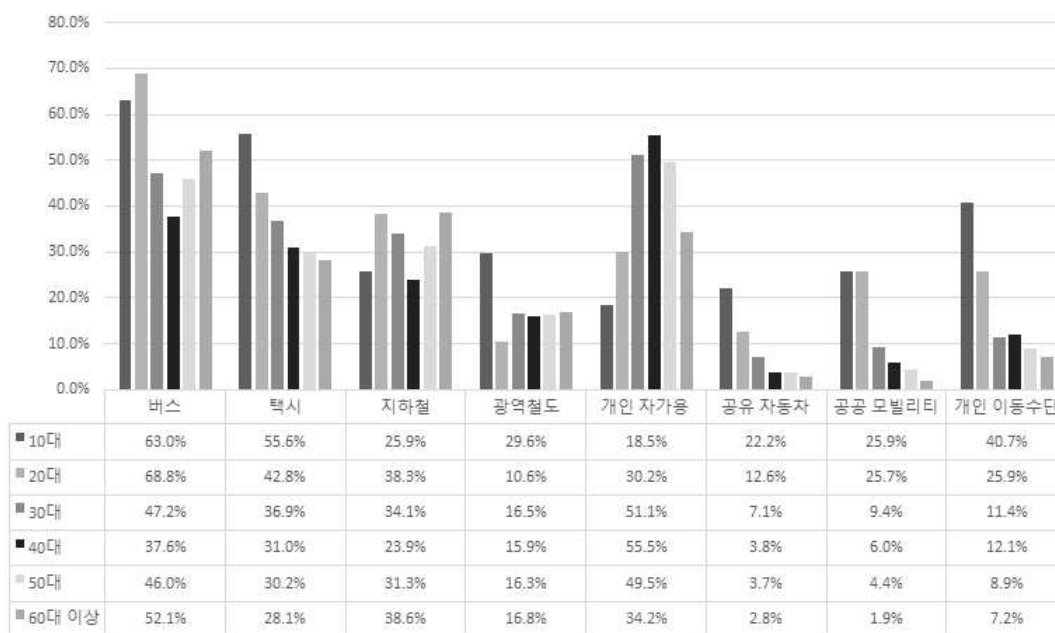
코로나19 이후의 주된 단거리 교통수단을 성별로 살펴보면, 남성의 경우 '개인 자가용'의 응답이 가장 높았으며, 여성의 경우 '버스'의 응답이 가장 높게 나타났다. 여성의 경우 남성보다 사람이 많은 '지하철', '공유 자동차', '공공 모빌리티' 항목에서 낮은 응답을 보이고 있다.

[표 2-120] 성별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단

성별	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
남성	46.0%	32.6%	33.8%	14.7%	49.2%	7.4%	10.4%	14.8%
여성	52.0%	34.3%	31.6%	15.9%	41.8%	4.8%	8.2%	11.8%

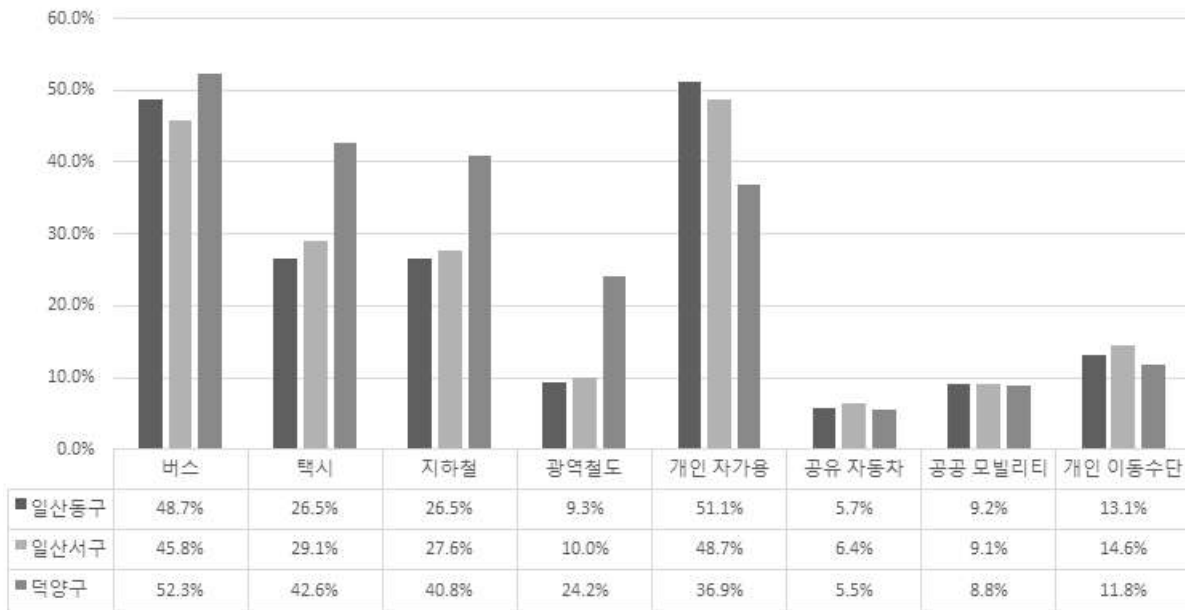
코로나19 이후의 주된 단거리 교통수단을 연령로 살펴보면, 모든 연령대에서 여전히 대중교통과 개인자가용을 주된 단거리 수단으로 생각하고 있는 것으로 나타났다.

[그림 2-94] 연령별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단



코로나19 이후의 주된 단거리 교통수단을 거주지별로 살펴보면, 일산동구와 일산서구는 ‘개인 자가용’의 응답비중이 높았으나, 덕양구의 경우 ‘버스’와 ‘택시’, ‘지하철’, ‘광역철도’의 응답 비중이 일산동구와 일산서구보다 높게 나타난 것을 알 수 있다.

[그림 2-95] 거주지별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단



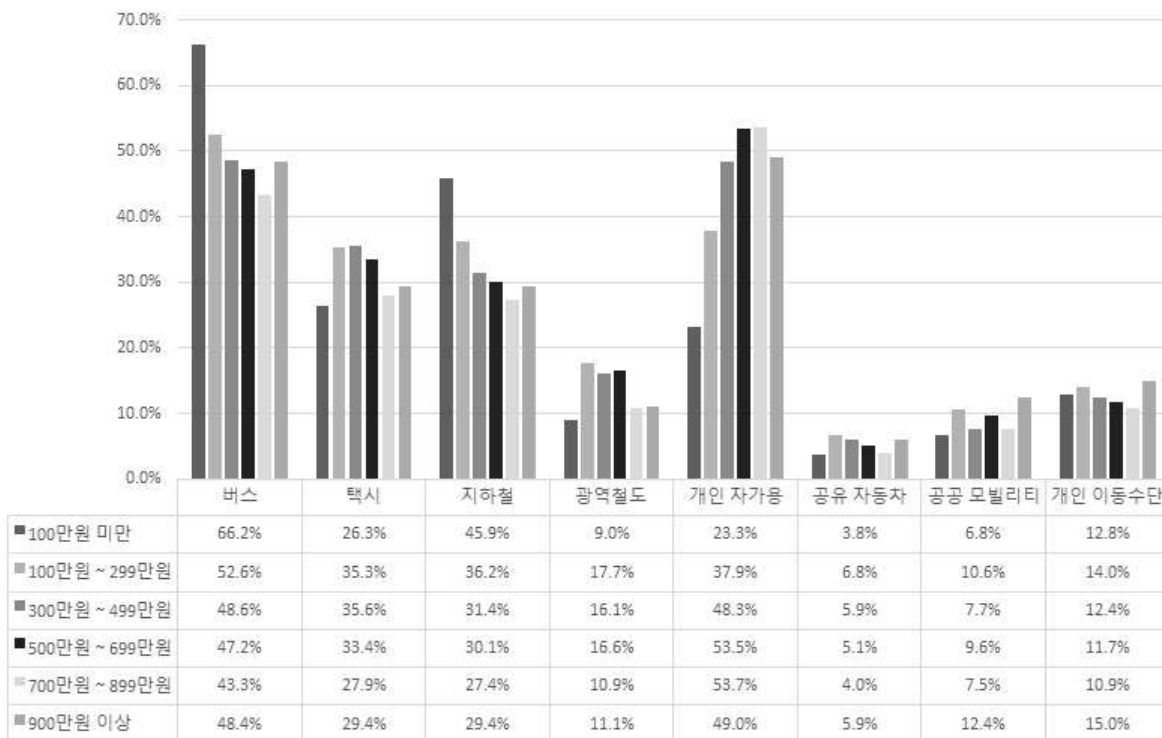
코로나19 이후의 주된 단거리 교통수단을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘버스’의 응답이 가장 높은 것으로 나타났다. 또한 거주기간에 상관없이 단거리 주 교통수단은 비슷한 응답비중을 보이고 있다.

[표 2-121] 거주기간별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단

거주기간	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
10년 미만	47.6%	30.7%	32.2%	14.1%	47.1%	5.4%	7.9%	11.8%
10년 이상	51.8%	35.9%	32.7%	16.6%	43.1%	6.2%	9.9%	14.0%

코로나19 이후의 주된 단거리 교통수단을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득 100만원 미만부터 499만원까지의 경우 ‘버스’의 응답이 가장 많았으며, 월 가구 총 소득 500만원부터 900만원 이상까지의 경우 ‘개인 자가용’의 응답이 가장 많은 것으로 나타났다. 소득 구간마다 약간의 차이는 있으나, ‘버스’와 ‘개인 자가용’이 주된 단거리 교통수단이며, 나머지 교통수단들의 비중도 비슷하게 나타나고 있다.

[그림 2-96] 월 가구 총 소득별 코로나19 이후 단거리 주 교통수단



4) 코로나19 이후 장거리 주 교통수단

코로나19 이후의 주된 장거리 교통수단은 ‘개인 자가용’이 61.3%로 가장 많이 이용하는 교통수단으로 나타났다. ‘지하철’의 경우 40.1%로 두 번째로 많이 응답했으며, ‘버스’의 경우 22.8%로 세 번째로 많은 응답을 차지했다. ‘광역철도’의 경우 19.4%로 네 번째로 많은 응답을 차지했으며, 그 외 교통수단은 한 자리수 점유율을 보인다.

[표 2-122] 코로나19 이후 장거리 주 교통수단

	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
전체	22.8%	8.3%	40.1%	19.4%	61.3%	4.3%	3.8%	2.8%

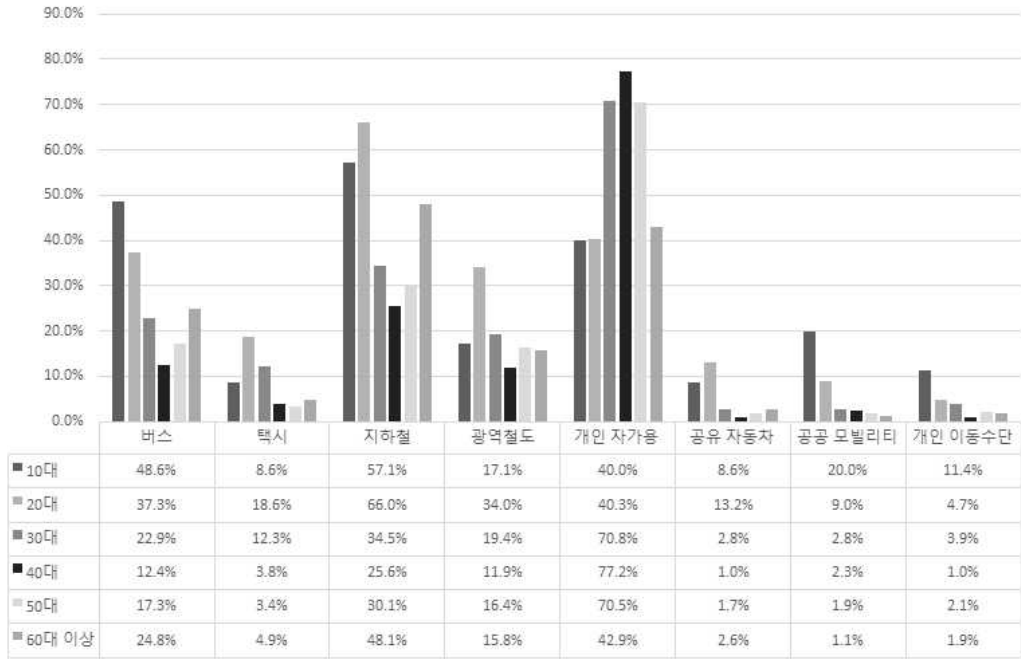
코로나19 이후의 주된 장거리 교통수단을 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 ‘개인 자가용’이 60%이상의 비중을 보여주며 가장 많은 응답을 기록했다. 다음 교통수단으로는 ‘지하철’과 ‘버스’가 뒤따랐으며, 성별에 상관없이 주된 장거리 교통수단의 차이가 없음을 나타낸다.

[표 2-123] 성별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단

성별	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
남성	22.3%	8.1%	39.3%	20.4%	63.0%	3.8%	4.1%	2.9%
여성	23.2%	8.4%	40.7%	18.7%	60.0%	4.7%	3.5%	2.7%

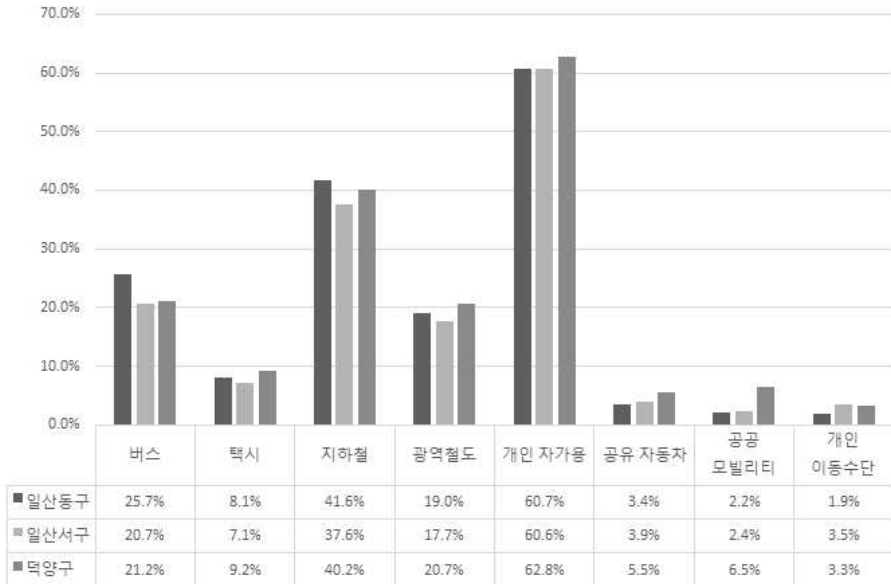
코로나19 이후의 주된 장거리 교통수단을 연령별로 살펴보면, 10대와 20대, 60대 이상을 제외한 나머지 연령대에서 ‘개인 자가용’이 약 70%대의 응답을 차지하였다. 10대와 20대, 60대 이상은 ‘지하철’이 가장 높은 비중을 차지하며, 60대 이상의 경우 다른 연령대에 비해 모든 교통수단에 대해 편중이 가장 낮은 것으로 나타난다.

[그림 2-97] 연령별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단



코로나19 이후의 주된 장거리 교통수단을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘개인 자가용’이 약 60% 정도로 가장 많은 응답을 보이며, ‘지하철’, ‘버스’순으로 나타난다.

[그림 2-98] 거주지별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단



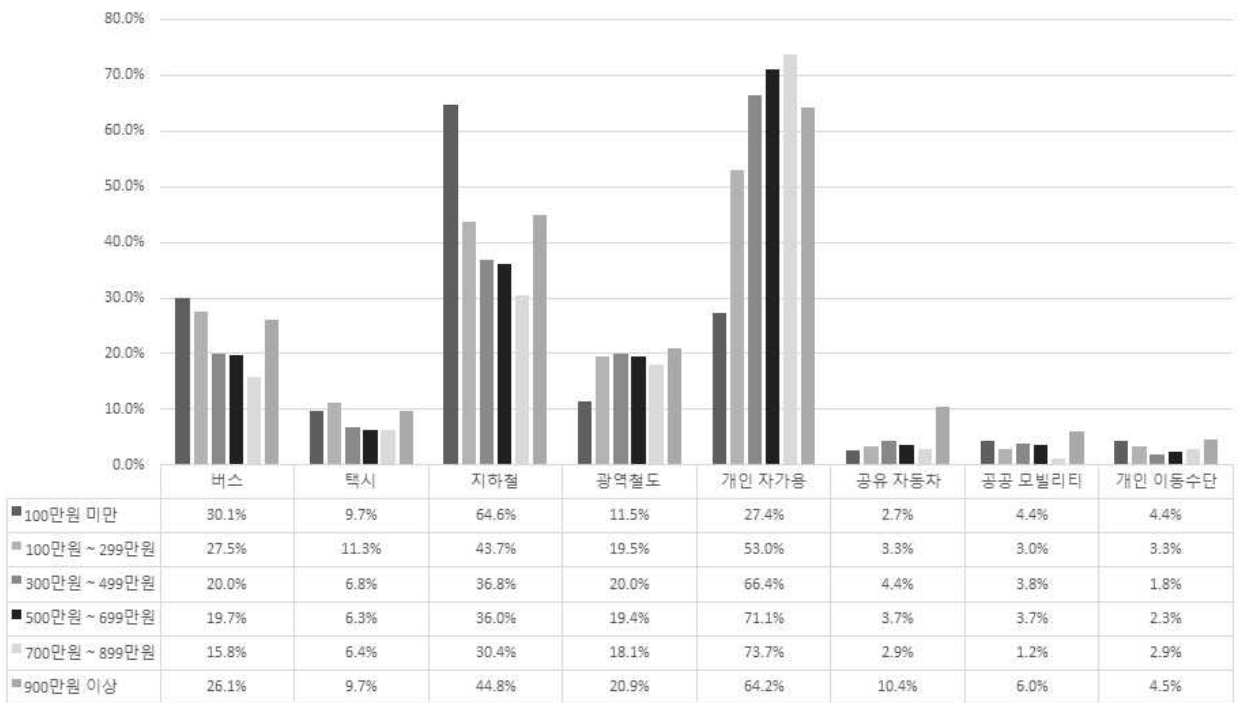
코로나19 이후의 주된 장거리 교통수단을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘개인 자가용’이 주된 장거리 교통수단으로 나타났으며, 다른 교통수단의 비중 역시 모두 비슷한 모습을 보인다.

[표 2-124] 거주기간별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단

거주기간	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
10년 미만	21.3%	8.2%	37.9%	17.2%	62.5%	3.2%	4.0%	3.2%
10년 이상	24.3%	8.4%	41.6%	21.4%	60.2%	5.2%	3.6%	2.6%

코로나19 이후의 주된 장거리 교통수단을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득 100만원 미만을 제외한 나머지 모든 소득 구간에서 ‘개인 자가용’이 가장 많은 응답을 보이며, ‘지하철’, ‘버스’, ‘광역철도’ 등의 대중교통이 장거리 교통수단으로 생각하고 있음을 알 수 있다.

[그림 2-99] 월 가구 총 소득별 코로나19 이후 장거리 주 교통수단



5) 코로나19 이전 1순위 교통수단

코로나19 이전의 주된 교통수단은 ‘개인 자가용’의 경우 38.7%, ‘버스’의 경우 35.4%, ‘지하철’의 경우 21.8%, ‘택시’의 경우 1.9%, ‘개인 이동수단’의 경우 1.7%, ‘광역철도’와 ‘공공 모빌리티’의 경우 0.2%, ‘공유 자동차’의 경우 0.0%의 순으로 나타났다.

[표 2-125] 코로나19 이전 1순위 교통수단

	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
전체	35.4%	1.9%	21.8%	0.2%	38.7%	0.0%	0.2%	1.7%

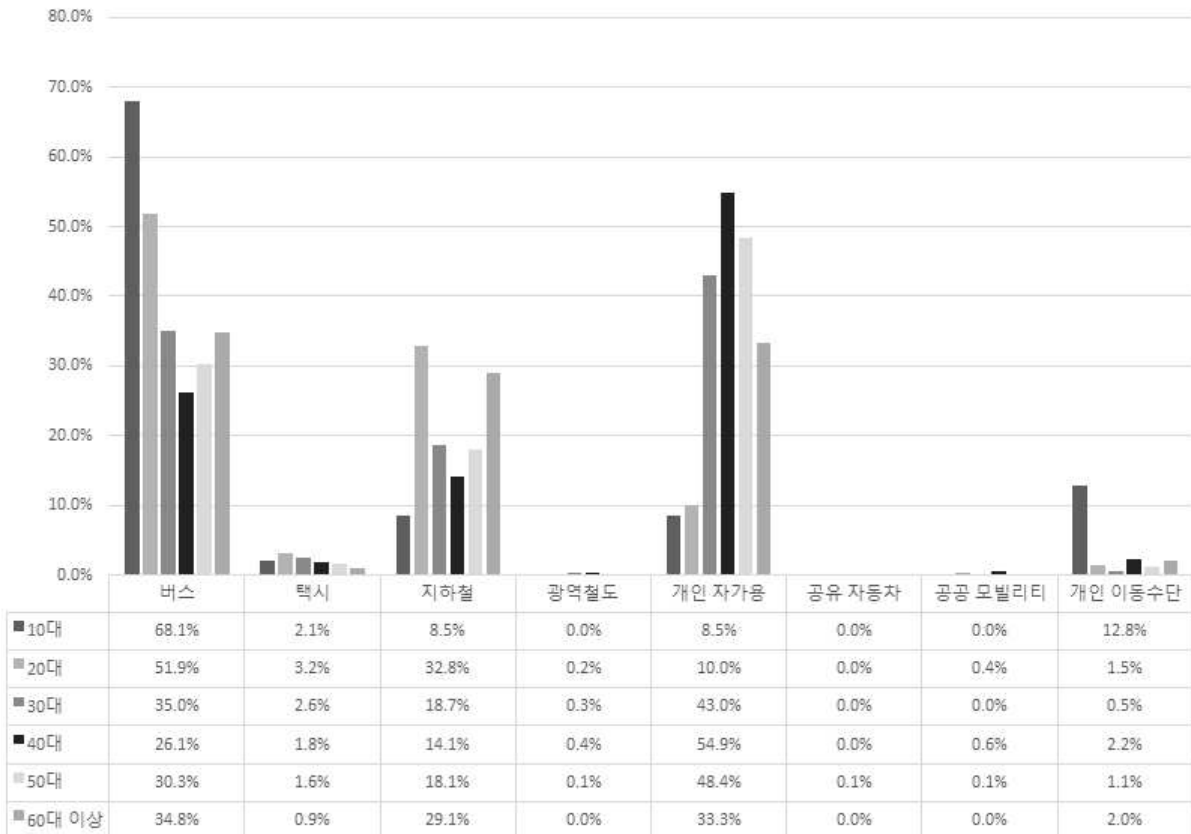
코로나19 이전의 주된 교통수단을 성별로 살펴보면, 남성의 경우 ‘개인 자가용’의 응답이 가장 많았으며, 여성의 경우 ‘버스’의 응답 비중이 높게 나타났다. 두 가지 교통수단을 제외한 나머지 항목들에 대해서는 비슷한 비중을 보인다.

[표 2-126] 성별 코로나19 이전 1순위 교통수단

성별	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
남성	25.9%	2.1%	23.7%	0.4%	45.1%	0.1%	0.3%	2.4%
여성	42.3%	1.8%	20.4%	0.1%	34.0%	0.0%	0.2%	1.2%

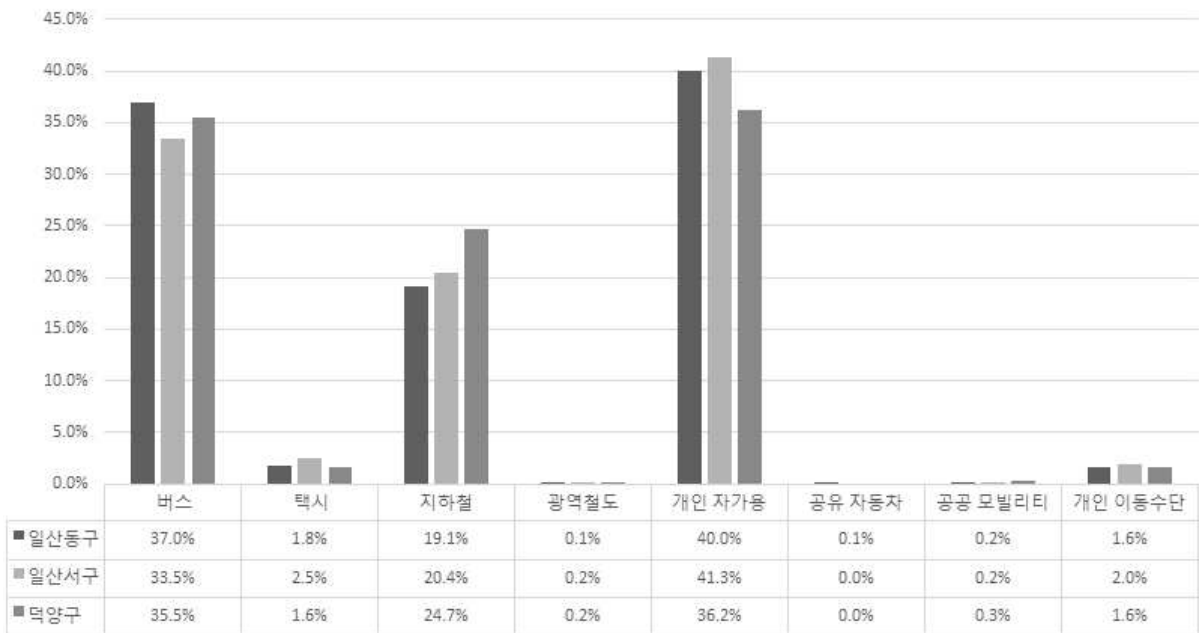
코로나19 이전의 주된 교통수단을 연령별로 살펴보면, 10대와 20대, 60대 이상을 제외한 모든 연령대에서 ‘개인 자가용’이 가장 많은 비중을 차지한다. ‘버스’와 ‘지하철’이 다음 순서를 차지한다.

[그림 2-100] 연령별 코로나19 이전 1순위 교통수단



코로나19 이전의 주된 교통수단을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 ‘개인 자가용’이 약 40% 정도로 가장 많은 응답을 보이며, ‘버스’의 경우 약 30% 이상의 응답을 보이며 두 번째로 많은 응답을 보인다. ‘지하철’의 경우 약 20% 정도의 응답을 나타내며 세 번째로 많은 응답을 보인다.

[그림 2-101] 거주지별 코로나19 이전 1순위 교통수단



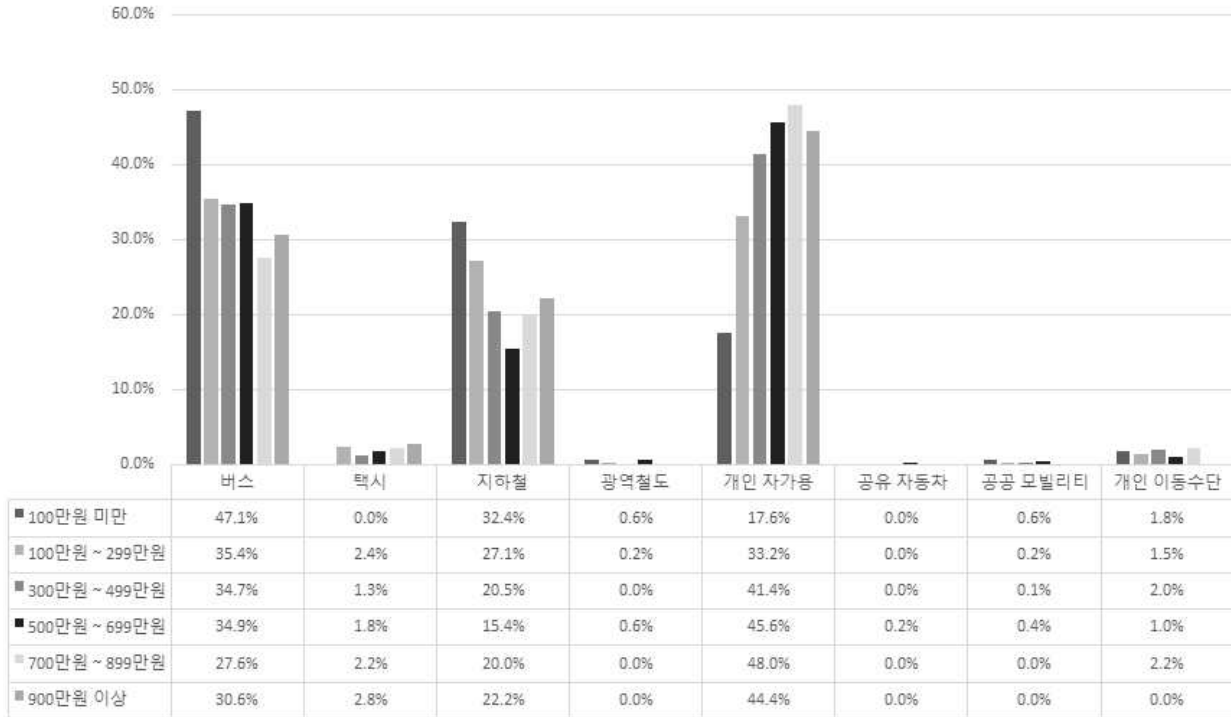
코로나19 이전의 주된 교통수단을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만의 경우 ‘개인 자가용’이 가장 많은 응답을 차지하였으며, 10년 이상의 경우 ‘버스’가 가장 많은 응답을 차지하였다. ‘지하철’의 경우 두 집단 모두 약 20% 이상의 응답을 보이며, 나머지 교통수단에 대한 응답도 비슷하다.

[표 2-127] 거주기간별 코로나19 이전 1순위 교통수단

거주기간	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
10년 미만	32.6%	1.7%	21.1%	0.1%	42.7%	0.1%	0.4%	1.4%
10년 이상	38.0%	2.0%	22.5%	0.3%	35.4%	0.0%	0.1%	1.7%

코로나19 이전의 주된 교통수단을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득 100만원 미만과 월 가구 총 소득 100만원 ~ 299만원을 제외한 나머지 모든 소득구간에서 ‘개인 자가용’이 가장 많은 비중을 차지한다.

[그림 2-102] 월 가구 총 소득별 코로나19 이전 1순위 교통수단



6) 코로나19 이후 주 1순위 교통수단

코로나19 이후의 주된 교통수단은 ‘개인 자가용’의 경우 51.7%, ‘버스’의 경우 26.4%, ‘지하철’의 경우 15.3%, ‘택시’의 경우 3.2%, ‘개인 이동수단’의 경우 2.6%, ‘공공 모빌리티’의 경우 0.3%, ‘광역철도’의 경우 0.2%, ‘공유 자동차’의 경우 0.2%로 나타났다.

[표 2-128] 코로나19 이후 1순위 주 교통수단

	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
전체	26.4%	3.2%	15.3%	0.2%	51.7%	0.2%	0.3%	2.6%

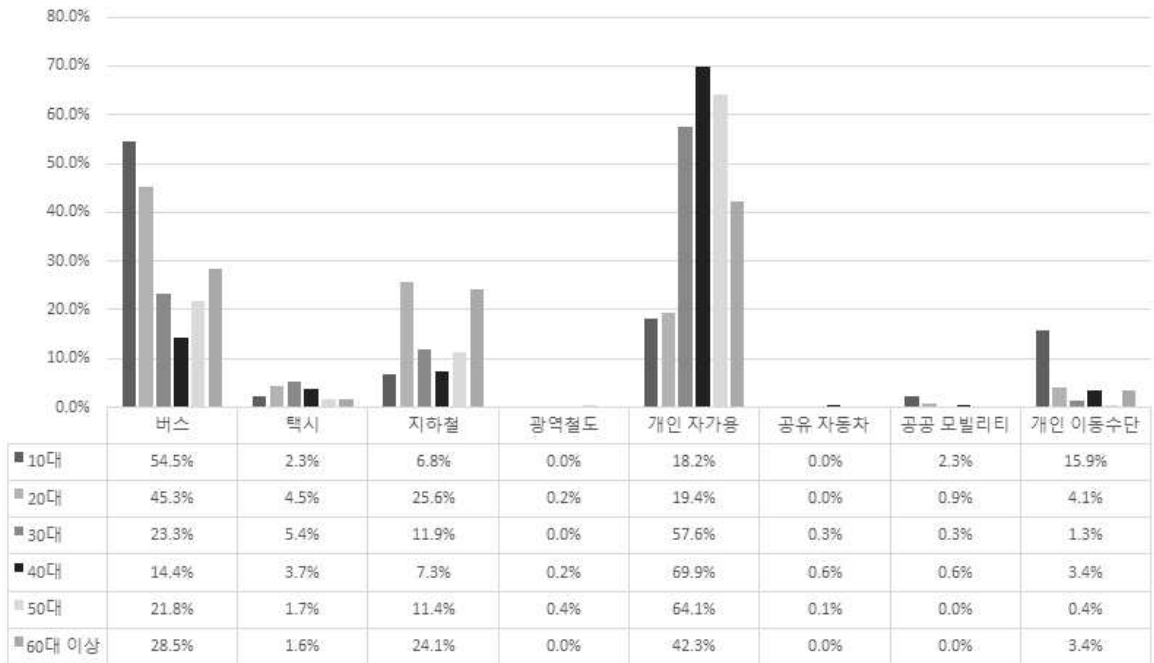
코로나19 이후의 주된 교통수단을 성별로 살펴보면, 남성과 여성 모두 ‘개인 자가용’에 대한 응답이 절반 정도의 응답을 한 것으로 나타난다. 성별차이에 상관없이 주 교통수단으로 생각하고 있는 것이 비슷하다.

[표 2-129] 성별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단

성별	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
남성	20.6%	1.9%	18.9%	0.4%	54.4%	0.5%	0.3%	3.1%
여성	30.6%	4.1%	12.8%	0.1%	49.7%	0.0%	0.4%	2.3%

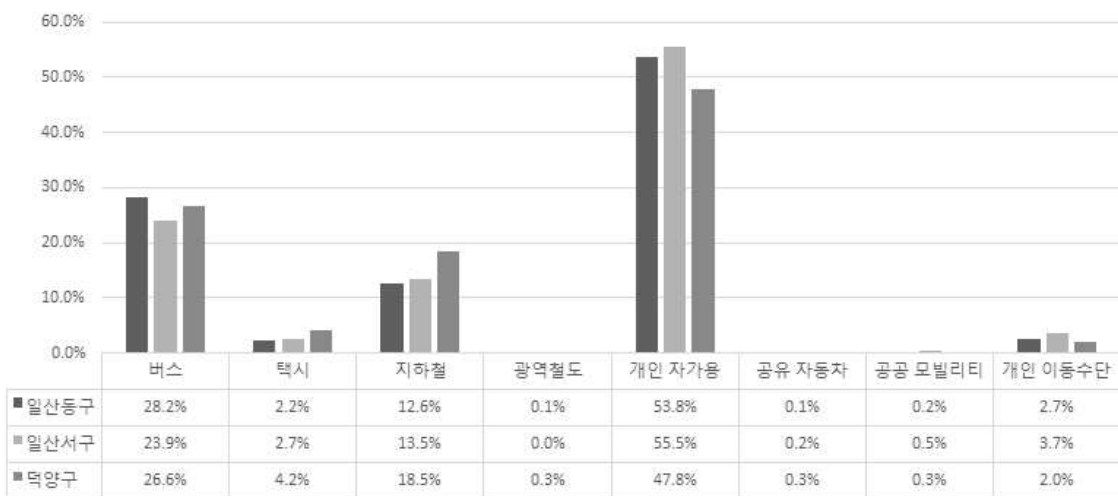
코로나19 이후의 주된 교통수단을 연령별로 살펴보면, 10대와 20대를 제외한 나머지 연령대에서 '개인 자가용'을 1순위 주 교통수단으로 응답했다. 그리고 '버스'가 두 번째로 많은 응답을 차지하였으며, '지하철'이 세 번째로 뒤따른다.

[그림 2-103] 연령별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단



코로나19 이후의 주된 교통수단을 거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 '개인 자가용', '버스'와 '지하철' 순으로 비중으로 나타났다.

[그림 2-104] 거주지별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단



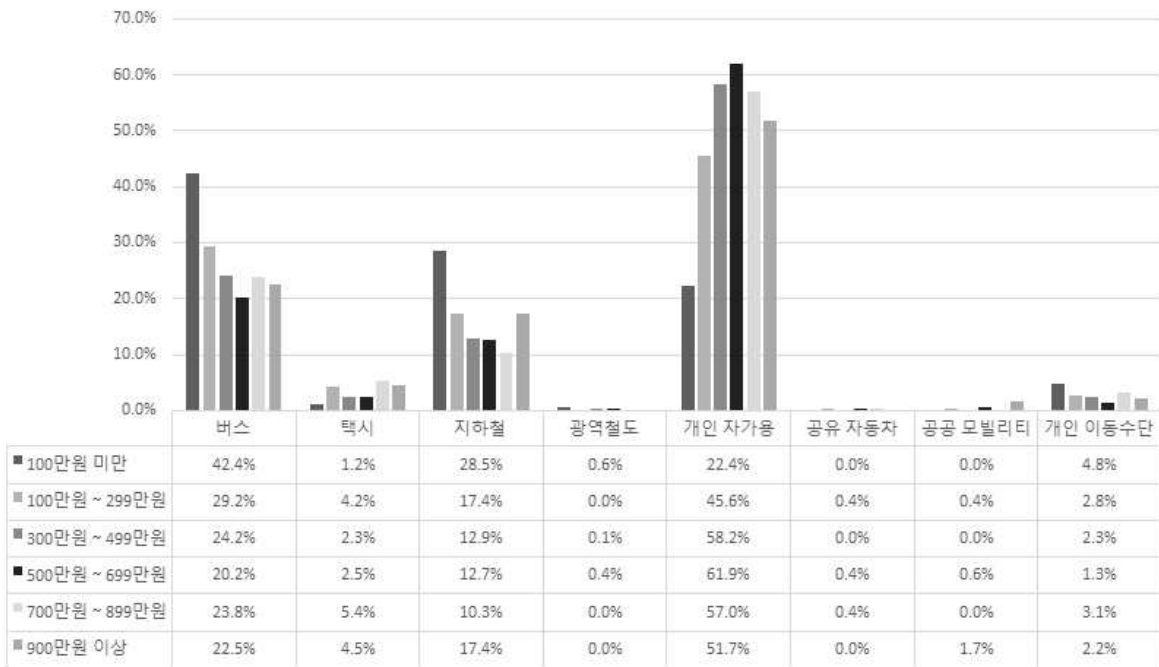
코로나19 이후의 주된 교통수단을 거주기간별로 살펴보면, 10년 미만과 10년 이상 모두 ‘개인 자가용’이 1순위 주 교통수단으로 생각하고 있는 것으로 나타났다. 다음으로는 ‘버스’와 ‘지하철’같은 대중교통으로 나타났다.

[표 2-130] 거주기간별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단

거주기간	버스	택시	지하철	광역철도	개인 자가용	공유 자동차	공공 모빌리티	개인 이동수단
10년 미만	24.8%	2.6%	14.9%	0.3%	54.3%	0.2%	0.4%	2.4%
10년 이상	27.9%	3.7%	15.6%	0.1%	49.5%	0.1%	0.3%	2.7%

코로나19 이후의 주된 교통수단을 월 가구 총 소득별로 살펴보면, 월 가구 총 소득 100만원 미만을 제외한 나머지 소득구간에서 ‘개인 자가용’이 가장 많은 비중을 차지하는 것으로 나타났다. 앞서 다른 기준으로 확인한 것과 비슷하게 ‘버스’와 ‘지하철’의 순으로 응답한 것으로 나타났다.

[그림 2-105] 월 가구 총 소득별 코로나19 이후 1순위 주 교통수단



3. 가족 및 지인 모임의 변화

1) 가족모임

코로나19 이전과 이후, 가족모임(1년 기준)의 횟수 변화를 살펴보면, ‘코로나 이전’의 경우 평균 8회, 중위수 5회 였던 가족모임 횟수가 ‘코로나 이후’ 평균 4.2회, 중위수 2회로 절반 정도 줄어든 것으로 나타났다. 성별로 살펴보았을 때, 남성과 여성 모두 절반 정도 줄어든 것을 확인 할 수 있으며, 연령별로 살펴보았을 때, 50대의 경우 ‘코로나 이후’ 평균 3.3회로 가장 낮은 모임 횟수를 보인다. 거주지별로 살펴보았을 때, 일산서구의 경우 3.8회로 일산

동구와 덕양구에 비해 가장 낮은 횡수를 보이며, 거주기간 별로 살펴보았을 때, 거주기간은 상관없이 비슷한 횡수를 보인다. 월 가구 총소득 별로 살펴보았을 때, 월 가구 총 소득 100만원 미만의 경우 '코로나 이후' 2.9회로 가장 낮은 횡수를 보이며, 가족 모임의 횡수가 많이 줄어들음을 확인할 수 있다.

[표 2-131] 코로나19 이전과 이후 가족모임의 횡수 변화

가족모임		코로나 이전		코로나 이후	
		중위수	평균	중위수	평균
전체		5	8	2	4.2
성별	남성	5	7.7	2	4.4
	여성	5	8.1	2	4
연령	10대	4	8.5	2	4.6
	20대	4	7.7	2	4.6
	30대	6	8.1	3	4.7
	40대	6	8.6	3	4.4
	50대	5	7.5	2	3.3
	60대 이상	5	8	2	4.3
거주지(구)	일산동구	5	8.2	2	4
	일산서구	5	7.6	2	3.8
	덕양구	5	8	2	4.5
거주기간	10년 미만	5	8.2	2	4.3
	10년 이상	5	7.8	2	4.1
월 가구 총 소득	100만원 미만	4	6	2	2.9
	100만원 ~ 299만원	5	7.7	2	3.8
	300만원 ~ 499만원	5	8.3	2	4.4
	500만원 ~ 699만원	6	8	2	4.1
	700만원 ~ 899만원	6	9.2	2	5
	900만원 이상	5	9.2	2	5.8

2) 지인모임

코로나19 이전과 이후, 지인모임(1달 기준)의 횡수 변화를 살펴보면 '코로나 이전'의 경우 평균 4.9회, 중위수 3회였던 지인모임 횡수가 '코로나 이후' 평균 1.8회, 중위수 1회로 줄어들었다. 성별로 살펴보았을 때, 남성과 여성 모두 1~2회 정도로 줄어든 것을 확인할 수 있으며, 연령별로 살펴보았을 때, 연령이 높아질수록 모임횡수가 점점 감소하는 모습을 보인다. 거주지별로 살펴보았을 때, 고양시 3구가 모두 비슷한 수치를 보이며, 거주기간 별로 살펴보았을 때 역시 두 집단이 비슷한 횡수를 보인다. 월 가구 총소득 별로 살펴보았을 때, 모든 소득구간에서 모임 횡수가 감소한 것을 알 수 있으며, 이를 통해 지인 모임의 횡수가 많이 줄어든 것을 확인할 수 있다.

[표 2-132] 코로나19 이전과 이후 지인모임의 횟수 변화

지인모임		코로나 이전		코로나 이후	
		중위수	평균	중위수	평균
전체		3	4.9	1	1.8
성별	남성	3	5.2	1	2.2
	여성	3	4.7	1	1.6
연령	10대	4.5	5.2	2	2.9
	20대	4	5.7	2	2.6
	30대	4	4.9	1	2.1
	40대	3	5.4	1	1.7
	50대	3	4.6	1	1.6
	60대 이상	2	3.9	1	1.4
	거주지(구)	일산동구	3	5	1
일산서구		3	5.1	1	1.8
덕양구		3	4.7	1	1.9
거주기간	10년 미만	3	4.8	1	1.8
	10년 이상	3	5	1	1.9
월 가구 총 소득	100만원 미만	2	4.3	1	1.6
	100만원 ~ 299만원	3	4.5	1	1.8
	300만원 ~ 499만원	3	4.9	1	1.8
	500만원 ~ 699만원	4	4.8	1	1.8
	700만원 ~ 899만원	4	6.1	1	2.1
	900만원 이상	4	6.6	1	2.6

제3절 보행 및 보행환경 만족도

1. 거주지의 보행환경 상태 만족도

거주지의 보행환경 상태에 대해 알아보기 위하여 '보도블럭 포장상태', '보행공간 협소문제', '보행 장애물', '횡단보도 턱', '점자블록 불량', '불법주정차 차량', '고장 난 가로등', '보도의 청결상태' 등의 만족도를 5점 척도 및 5점 평균으로 확인하였으며 결과는 다음과 같다.

1) 보도블럭 포장상태

고양시 보도블럭 포장상태에 대해 구별로 5점 평균을 살펴보면 일산서구, 덕양구, 일산동구의 순으로 나타났으며 각각의 점수는 3.06, 3.03, 2.95점이었다.

[표 2-133] 고양시 구별 보도블럭 포장상태

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 만점
일산서구	6.3%	14.9%	50.9%	22.3%	5.5%	100%	3.06
덕양구	7.3%	15.6%	49.6%	21.2%	6.3%	100%	3.03
일산동구	6.7%	17.3%	52.8%	19.8%	3.4%	100%	2.95

일산서구의 동별로 살펴보면 일산3동의 5점 평균이 높았으며 순서대로 살펴보면 다음과 같다. 일산3동 3.39점, 일산2동 3.17점, 주엽2동 3.15점, 탄현동 3.07점, 주엽1동 3.04점, 대화동 3.03점, 일산1동 3.03점, 송산동 2.80점, 송포동 2.74점이었다.

[표 2-134] 일산서구 동별 보도블럭 포장상태

거주지(구)	거주지	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 만점
일산서구	일산3동	1.4%	10.1%	46.4%	31.9%	10.1%	100%	3.39
	일산2동	2.1%	14.6%	56.3%	18.8%	8.3%	100%	3.17
	주엽2동	3.8%	15.2%	45.6%	32.9%	2.5%	100%	3.15
	탄현동	3.3%	11.1%	65.6%	15.6%	4.4%	100%	3.07
	주엽1동	8.8%	14.7%	48.5%	19.1%	8.8%	100%	3.04

거주지(구)	거주지	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 만점
	대화동	7.8%	14.7%	48.1%	25.6%	3.9%	100%	3.03
	일산동	11.4%	5.7%	57.1%	20.0%	5.7%	100%	3.03
	송산동	10.6%	22.3%	47.9%	14.9%	4.3%	100%	2.80
	송포동	10.5%	31.6%	36.8%	15.8%	5.3%	100%	2.74

덕양구에서는 창릉동이 가장 높은 보도블럭 포장상태에 대한 만족 점수를 보였으며 각각의 동을 살펴보면 다음과 같다. 창릉동 3.38점, 성사2동 3.32점, 화전동 3.29점, 능곡동 3.19점, 행신2동 3.17점, 행신1동 3.16점, 행주동 3.13점, 화정2동 3.12점, 화정1동 3.09점, 흥도동 3.06점, 삼송동 2.98점, 행신3동 2.93점, 주교동 2.93점, 관산동 2.88점, 원신동 2.83점, 고양동 2.74점, 대덕동 2.70점, 성사1동 2.43점이었다.

[표 2-135] 덕양구 동별 보도블럭 포장상태

거주지(구)	거주지	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 만점
덕양구	창릉동	6.3%	6.3%	50.0%	18.8%	18.8%	100%	3.38
	성사2동	0.0%	10.5%	52.6%	31.6%	5.3%	100%	3.32
	화전동	8.3%	16.7%	33.3%	20.8%	20.8%	100%	3.29
	능곡동	2.7%	2.7%	73.0%	16.2%	5.4%	100%	3.19
	행신2동	2.4%	12.2%	56.1%	24.4%	4.9%	100%	3.17
	행신1동	6.0%	12.9%	50.0%	21.6%	9.5%	100%	3.16
	행주동	3.4%	11.8%	62.2%	14.3%	8.4%	100%	3.13
	화정2동	4.1%	15.1%	50.7%	24.7%	5.5%	100%	3.12
	화정1동	4.4%	13.2%	54.4%	25.0%	2.9%	100%	3.09
	흥도동	8.4%	19.1%	38.9%	25.2%	8.4%	100%	3.06
	삼송동	13.0%	13.0%	43.5%	23.9%	6.5%	100%	2.98
	행신3동	9.9%	19.9%	42.2%	23.0%	5.0%	100%	2.93
	주교동	3.7%	18.5%	59.3%	18.5%	0.0%	100%	2.93
	관산동	14.0%	17.5%	42.1%	19.3%	7.0%	100%	2.88
	원신동	6.7%	26.7%	50.0%	10.0%	6.7%	100%	2.83
	고양동	13.8%	15.4%	53.8%	16.9%	0.0%	100%	2.74
	대덕동	20.0%	20.0%	30.0%	30.0%	0.0%	100%	2.70
성사1동	17.9%	32.1%	39.3%	10.7%	0.0%	100%	2.43	

일산동구의 경우 마두1동과 2동이 가장 높은 만족도를 보였으며 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 마두 1동과 2동 3.26점, 중산동 3.16점, 장항2동 3.10점, 백석1동 3.02점, 정발산동 3.00점, 풍산동 2.95점, 백석2동 2.94점, 장항 1동 2.87점, 식사동 2.87점, 고봉동 2.30점이었다.

[표 2-136] 일산동구 동별 보도블럭 포장상태

거주지(구)	거주지	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 만점
일산동구	마두1동	5.3%	10.5%	44.7%	31.6%	7.9%	100%	3.26
	마두2동	2.4%	4.8%	64.3%	21.4%	7.1%	100%	3.26
	중산동	3.8%	7.7%	59.6%	26.0%	2.9%	100%	3.16
	장항2동	4.8%	16.1%	51.6%	19.4%	8.1%	100%	3.10
	백석1동	4.8%	20.6%	47.6%	22.2%	4.8%	100%	3.02
	정발산동	1.3%	24.0%	50.7%	21.3%	2.7%	100%	3.00
	풍산동	7.0%	16.6%	52.9%	21.7%	1.9%	100%	2.95
	백석2동	6.1%	20.2%	50.5%	20.2%	3.0%	100%	2.94
	장항1동	4.3%	26.1%	50.0%	17.4%	2.2%	100%	2.87
	식사동	7.1%	17.0%	60.7%	12.5%	2.7%	100%	2.87
	고봉동	25.4%	26.9%	40.3%	7.5%	0.0%	100%	2.30

2) 보행공간 협소문제

고양시의 보행공간 협소문제에 대한 만족도를 구별로 살펴본 결과 일산서구의 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며 각 구의 5점 평균은 다음과 같다. 일산서구 3.04점, 일산동구 2.91점, 덕양구 2.88점이었다.

[표 2-137] 고양시 구별 보행공간 협소문제

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	6.4%	16.8%	48.1%	23.9%	4.8%	100%	3.04
일산동구	7.5%	18.3%	52.2%	18.8%	3.1%	100%	2.91
덕양구	8.1%	23.0%	46.6%	17.7%	4.6%	100%	2.88

일산동구의 경우 마두1동의 5점 평균이 가장 높게 나타났으며 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 마두1동 3.26점, 장항2동 3.23점, 마두2동 3.09점, 중산동 3.07점, 백석1동 3.03점, 백석2동 3.03점, 정발산동 2.91점, 풍산동 2.90점, 식사동 2.84점, 장항1동 2.78점, 고봉동 2.06점이었다.

[표 2-138] 일산동구 동별 보행공간 협소문제

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	마두1동	5.3%	7.9%	47.4%	34.2%	5.3%	100%	3.26
	장항2동	4.8%	8.1%	54.8%	24.2%	8.1%	100%	3.23
	마두2동	7.0%	7.0%	58.1%	25.6%	2.3%	100%	3.09
	중산동	4.8%	10.6%	60.6%	21.2%	2.9%	100%	3.07
	백석1동	3.2%	22.2%	44.4%	28.6%	1.6%	100%	3.03
	백석2동	3.1%	17.5%	56.7%	18.6%	4.1%	100%	3.03
	정발산동	2.7%	26.7%	53.3%	12.0%	5.3%	100%	2.91
	풍산동	10.2%	15.3%	51.0%	21.7%	1.9%	100%	2.90
	식사동	6.3%	20.5%	59.8%	9.8%	3.6%	100%	2.84

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
	장항1동	4.3%	34.8%	39.1%	21.7%	0.0%	100%	2.78
	고봉동	30.8%	33.8%	33.8%	1.5%	0.0%	100%	2.06

일산서구에서는 일산3동의 만족점수가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 일산3동 3.28점, 송포동 3.26점, 주엽2동 3.18점, 주엽1동 3.15점, 탄현동 3.03점, 대화동 3.02점, 일산2동 3.00점, 일산1동과 송산동은 2.76점이었다.

[표 2-139] 일산서구 동별 보행공간 협소문제

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	일산3동	7.4%	11.8%	38.2%	30.9%	11.8%	100%	3.28
	송포동	0.0%	10.5%	63.2%	15.8%	10.5%	100%	3.26
	주엽2동	6.3%	11.4%	43.0%	36.7%	2.5%	100%	3.18
	주엽1동	1.5%	14.9%	53.7%	26.9%	3.0%	100%	3.15
	탄현동	1.1%	18.7%	59.3%	17.6%	3.3%	100%	3.03
	대화동	4.8%	21.4%	44.4%	25.4%	4.0%	100%	3.02
	일산2동	4.3%	23.4%	46.8%	19.1%	6.4%	100%	3.00
	일산1동	17.6%	11.8%	50.0%	17.6%	2.9%	100%	2.76
	송산동	15.1%	18.3%	46.2%	16.1%	4.3%	100%	2.76

덕양구의 경우 화전동의 점수가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 화전동 3.33점, 흥도동 3.11점, 삼송동 2.98점, 화정2동 2.97점, 행신1동과 성사2동 2.95점, 능곡동 2.92점, 행신2동 2.91점, 화정1동 2.90점, 행주동 2.88점, 행신3동 2.81점, 관산동 2.74점, 원신동 2.73점, 대덕동 2.70점, 주교동 2.67점, 창릉동 2.56점, 성사1동 2.54점, 고양동 2.51점이었다.

[표 2-140] 덕양구 동별 보행공간 협소문제

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	화전동	8.3%	4.2%	50.0%	20.8%	16.7%	100%	3.33
	흥도동	4.0%	18.3%	47.6%	23.0%	7.1%	100%	3.11
	삼송동	11.1%	15.6%	44.4%	22.2%	6.7%	100%	2.98
	화정2동	2.7%	21.9%	53.4%	19.2%	2.7%	100%	2.97
	행신1동	7.7%	24.8%	40.2%	19.7%	7.7%	100%	2.95
	성사2동	10.5%	21.1%	36.8%	26.3%	5.3%	100%	2.95
	능곡동	5.4%	16.2%	62.2%	13.5%	2.7%	100%	2.92
	행신2동	4.0%	25.0%	50.0%	17.7%	3.2%	100%	2.91
	화정1동	4.3%	24.3%	51.4%	17.1%	2.9%	100%	2.90
	행주동	6.7%	24.2%	51.7%	10.0%	7.5%	100%	2.88
	행신3동	9.4%	26.3%	41.3%	20.6%	2.5%	100%	2.81
	관산동	15.5%	20.7%	43.1%	15.5%	5.2%	100%	2.74

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
	원산동	13.3%	16.7%	60.0%	3.3%	6.7%	100%	2.73
	대덕동	10.0%	30.0%	40.0%	20.0%	0.0%	100%	2.70
	주교동	11.1%	25.9%	48.1%	14.8%	0.0%	100%	2.67
	창릉동	12.5%	25.0%	56.3%	6.3%	0.0%	100%	2.56
	성사1동	17.9%	32.1%	28.6%	21.4%	0.0%	100%	2.54
	고양동	16.9%	30.8%	36.9%	15.4%	0.0%	100%	2.51

3) 보행 장애물

고양시의 보행장애물에 대한 조사결과 일산서구가 가장 만족점수가 높았으며, 각 구의 5점 평균은 일산서구 3.06점, 덕양구 2.99점, 일산동구 2.97점이었다.

[표 2-141] 고양시 구별 보행 장애물

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	4.8%	16.3%	51.9%	22.5%	4.5%	100%	3.06
덕양구	4.8%	19.6%	51.4%	19.8%	4.4%	100%	2.99
일산동구	6.0%	14.6%	59.0%	17.4%	3.0%	100%	2.97

일산동구는 장항2동의 점수가 가장 높았으며, 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 장항2동 3.26점, 마두1동 3.14점, 중산동 3.13점, 백석1동과 2동 3.05점, 식사동 3.03점, 마두2동 3.02점, 정발산동 2.99점, 풍산동 2.88점, 장항1동 2.78점, 고봉동 2.36점이었다.

[표 2-142] 일산동구 동별 보행 장애물

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	장항2동	1.6%	9.8%	60.7%	16.4%	11.5%	100%	3.26
	마두1동	8.1%	10.8%	48.6%	24.3%	8.1%	100%	3.14
	중산동	1.9%	9.7%	64.1%	22.3%	1.9%	100%	3.13
	백석2동	2.1%	14.6%	62.5%	17.7%	3.1%	100%	3.05
	백석1동	4.8%	12.7%	57.1%	23.8%	1.6%	100%	3.05
	식사동	5.4%	8.9%	67.0%	15.2%	3.6%	100%	3.03
	마두2동	7.3%	12.2%	53.7%	24.4%	2.4%	100%	3.02
	정발산동	2.6%	21.1%	56.6%	14.5%	5.3%	100%	2.99
	풍산동	9.0%	13.5%	59.0%	17.9%	0.6%	100%	2.88
	장항1동	2.2%	26.7%	62.2%	8.9%	0.0%	100%	2.78
	고봉동	21.2%	28.8%	42.4%	7.6%	0.0%	100%	2.36

일산서구의 경우 일산3동의 만족도가 가장 높았으며 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 일산3동 3.22점, 주엽1동 3.16점, 주엽2동 3.11점, 대화동 3.06점, 일산2동 3.04점, 탄현동과 송포동 3.00점, 일산1동 2.94점, 송산동 2.92점이었다.

[표 2-143] 일산서구 동별 보행 장애물

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	일산3동	4.4%	14.7%	42.6%	30.9%	7.4%	100%	3.22
	주엽1동	3.0%	14.9%	50.7%	25.4%	6.0%	100%	3.16
	주엽2동	3.8%	12.7%	54.4%	26.6%	2.5%	100%	3.11
	대화동	4.9%	16.3%	50.4%	25.2%	3.3%	100%	3.06
	일산2동	6.5%	15.2%	54.3%	15.2%	8.7%	100%	3.04
	탄현동	1.1%	18.7%	62.6%	14.3%	3.3%	100%	3.00
	송포동	0.0%	26.3%	52.6%	15.8%	5.3%	100%	3.00
	일산1동	14.3%	11.4%	42.9%	28.6%	2.9%	100%	2.94
	송산동	7.5%	19.4%	50.5%	18.3%	4.3%	100%	2.92

덕양구의 경우 화전동의 만족도가 가장 높았으며 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 화전동 3.29점, 흥도동 3.23점, 행신1동 3.15점, 행신2동 3.11점, 삼송동 3.07점, 화정1동 3.04점, 화정2동과 행주동 3.01점, 대덕동 3.00점, 관산동 2.95점, 원신동 2.93점, 행신3동 2.90점, 창릉동 2.88점, 성사1동 2.86점, 주교동 2.78점, 능곡동 2.71점, 성사2동 2.58점, 고양동 2.53점이었다.

[표 2-144] 덕양구 동별 보행 장애물

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	화전동	0.0%	25.0%	37.5%	20.8%	16.7%	100%	3.29
	흥도동	2.4%	11.9%	53.2%	25.4%	7.1%	100%	3.23
	행신1동	4.3%	17.4%	44.3%	27.0%	7.0%	100%	3.15
	행신2동	0.8%	16.3%	57.7%	22.0%	3.3%	100%	3.11
	삼송동	11.1%	6.7%	51.1%	26.7%	4.4%	100%	3.07
	화정1동	3.0%	20.9%	50.7%	19.4%	6.0%	100%	3.04
	화정2동	2.7%	13.7%	65.8%	15.1%	2.7%	100%	3.01
	행주동	2.5%	22.0%	54.2%	14.4%	6.8%	100%	3.01
	대덕동	0.0%	30.0%	40.0%	30.0%	0.0%	100%	3.00
	관산동	8.6%	17.2%	50.0%	19.0%	5.2%	100%	2.95
	원신동	3.3%	16.7%	66.7%	10.0%	3.3%	100%	2.93
	행신3동	6.9%	23.8%	43.8%	23.8%	1.9%	100%	2.90
	창릉동	6.3%	12.5%	68.8%	12.5%	0.0%	100%	2.88
	성사1동	3.6%	28.6%	46.4%	21.4%	0.0%	100%	2.86
	주교동	7.4%	22.2%	55.6%	14.8%	0.0%	100%	2.78
	능곡동	7.9%	26.3%	57.9%	2.6%	5.3%	100%	2.71
	성사2동	5.3%	42.1%	42.1%	10.5%	0.0%	100%	2.58
	고양동	14.1%	31.3%	42.2%	12.5%	0.0%	100%	2.53

4) 횡단보도 턱

고양시의 횡단보도 턱에 대한 구별 만족도를 살펴보면 덕양구가 가장 높은 것으로 나타났으며 각 구별 5점 평균은 덕양구 3.09점, 일산서구 3.06점, 일산동구 2.99점이었다.

[표 2-145] 고양시 구별 횡단보도 턱

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	4.3%	15.3%	53.2%	21.5%	5.7%	100%	3.09
일산서구	5.8%	14.2%	53.6%	22.2%	4.2%	100%	3.06
일산동구	5.5%	13.1%	60.3%	18.4%	2.7%	100%	2.99

일산동구에서 마두1동의 만족도가 가장 높았으며, 각 동별 점수는 다음과 같다. 마두1동 3.22점, 장항2동 3.15점, 정발산동 3.12점, 중산동 3.10점, 식사동 3.06점, 백석2동 3.03점, 마두2동과 풍산동 2.95점, 백석1동 2.94점, 장항1동 2.80점, 고봉동 2.58점이었다.

[표 2-146] 일산동구 동별 횡단보도 턱

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	마두1동	8.1%	8.1%	45.9%	29.7%	8.1%	100%	3.22
	장항2동	4.8%	14.5%	51.6%	19.4%	9.7%	100%	3.15
	정발산동	2.7%	10.7%	62.7%	20.0%	4.0%	100%	3.12
	중산동	3.8%	9.4%	61.3%	23.6%	1.9%	100%	3.10
	식사동	3.6%	6.3%	73.0%	14.4%	2.7%	100%	3.06
	백석2동	4.1%	13.4%	59.8%	20.6%	2.1%	100%	3.03
	마두2동	4.8%	21.4%	47.6%	26.2%	0.0%	100%	2.95
	풍산동	5.1%	14.0%	62.4%	17.8%	0.6%	100%	2.95
	백석1동	6.3%	19.0%	52.4%	19.0%	3.2%	100%	2.94
	장항1동	4.3%	26.1%	56.5%	10.9%	2.2%	100%	2.80
	고봉동	17.2%	12.5%	65.6%	4.7%	0.0%	100%	2.58

일산서구의 경우 송포동의 만족도가 가장 높았으며 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 송포동 3.32점, 일산3동 3.20점, 주엽2동 3.11점, 일산2동 3.09점, 주엽1동 3.07점, 탄현동 3.00점, 송산동 2.99점, 대화동 2.97점, 일산1동 2.94점이었다.

[표 2-147] 일산서구 동별 횡단보도 턱

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	송포동	0.0%	5.3%	57.9%	36.8%	0.0%	100%	3.32
	일산3동	8.7%	10.1%	40.6%	33.3%	7.2%	100%	3.20
	주엽2동	3.9%	17.1%	46.1%	30.3%	2.6%	100%	3.11
	일산2동	4.3%	17.0%	53.2%	17.0%	8.5%	100%	3.09
	주엽1동	4.5%	11.9%	58.2%	22.4%	3.0%	100%	3.07
	탄현동	5.6%	9.0%	67.4%	15.7%	2.2%	100%	3.00
	송산동	7.6%	15.2%	53.3%	18.5%	5.4%	100%	2.99
	대화동	5.5%	19.7%	50.4%	21.3%	3.1%	100%	2.97
	일산1동	8.6%	11.4%	62.9%	11.4%	5.7%	100%	2.94

덕양구의 경우 화전동이 가장 높은 만족도를 보였으며 각 동의 5점 평균 점수는 다음과 같다. 화전동 3.79점, 흥도동 3.31점, 행신2동 3.16점, 주교동 3.15점, 원신동 3.13점, 행주동 3.12점, 화정1동과 삼성동 3.07점, 행신1동 3.06점, 성사2동과 행신3동 3.05점, 화정2동 3.04점, 관산동 2.98점, 능곡동 2.95점, 고양동 2.89점, 창릉동 2.81점, 성사1동 2.75점, 대덕동 2.50점이었다.

[표 2-148] 덕양구 동별 횡단보도 턱

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	화전동	0.0%	4.2%	41.7%	25.0%	29.2%	100%	3.79
	흥도동	0.8%	13.5%	46.8%	31.7%	7.1%	100%	3.31
	행신2동	0.8%	14.8%	55.7%	25.4%	3.3%	100%	3.16
	주교동	3.7%	7.4%	63.0%	22.2%	3.7%	100%	3.15
	원신동	3.3%	3.3%	73.3%	16.7%	3.3%	100%	3.13
	행주동	1.7%	15.1%	60.5%	15.1%	7.6%	100%	3.12
	화정1동	3.0%	13.4%	62.7%	14.9%	6.0%	100%	3.07
	삼성동	8.9%	13.3%	44.4%	28.9%	4.4%	100%	3.07
	행신1동	8.7%	17.4%	44.3%	18.3%	11.3%	100%	3.06
	성사2동	0.0%	26.3%	47.4%	21.1%	5.3%	100%	3.05
	행신3동	5.6%	16.9%	47.5%	26.9%	3.1%	100%	3.05
	화정2동	1.3%	18.7%	60.0%	14.7%	5.3%	100%	3.04
	관산동	7.0%	17.5%	50.9%	19.3%	5.3%	100%	2.98
	능곡동	0.0%	16.2%	75.7%	5.4%	2.7%	100%	2.95
	고양동	11.1%	15.9%	47.6%	23.8%	1.6%	100%	2.89
	창릉동	6.3%	25.0%	50.0%	18.8%	0.0%	100%	2.81
	성사1동	7.1%	21.4%	60.7%	10.7%	0.0%	100%	2.75
	대덕동	30.0%	10.0%	40.0%	20.0%	0.0%	100%	2.50

5) 점자블록 불량

고양시의 점자블록에 대한 만족도를 살펴본 결과 일산동구의 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며 각 구별 5점 평균 점수는 일산동구 3.03점, 일산서구 3.11점, 덕양구 3.09점이었다.

[표 2-149] 고양시 구별 점자블록 불량

거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	4.2%	10.1%	60.5%	21.0%	4.1%	100%	3.11
덕양구	4.5%	11.5%	59.6%	19.7%	4.7%	100%	3.09
일산동구	5.4%	10.7%	63.3%	17.1%	3.4%	100%	3.03

일산동구에서는 장항2동의 만족도가 가장 높았으며 각 동별 점수는 다음과 같다. 장항2동 3.25점, 마두1동 3.24점, 백석2동 3.15점, 마두2동 3.12점, 식사동 3.06점, 정발산동 3.03점, 중산동과 백석1동 3.02점, 장항1동 3.00점, 풍산동 2.94점, 고봉동 2.60점이었다.

[표 2-150] 일산동구 동별 점자블록 불량

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	장항2동	5.0%	10.0%	53.3%	18.3%	13.3%	100%	3.25
	마두1동	2.7%	13.5%	48.6%	27.0%	8.1%	100%	3.24
	백석2동	1.0%	11.5%	62.5%	21.9%	3.1%	100%	3.15
	마두2동	7.3%	4.9%	58.5%	26.8%	2.4%	100%	3.12
	식사동	4.5%	4.5%	74.5%	12.7%	3.6%	100%	3.06
	정발산동	5.3%	14.7%	56.0%	20.0%	4.0%	100%	3.03
	중산동	5.8%	6.8%	68.9%	16.5%	1.9%	100%	3.02
	백석1동	3.2%	17.7%	56.5%	19.4%	3.2%	100%	3.02
	장항1동	2.3%	11.4%	70.5%	15.9%	0.0%	100%	3.00
	풍산동	6.5%	11.0%	66.5%	14.2%	1.9%	100%	2.94
고봉동	15.4%	16.9%	60.0%	7.7%	0.0%	100%	2.60	

일산서구의 경우 일산3동의 만족도가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 일산3동 3.27점, 송포동 3.26점, 주엽1동과 2동 3.19점, 일산2동 3.13점, 대화동 3.07점, 송산동 3.04점, 일산1동 2.97점, 탄현동 2.95점이었다.

[표 2-151] 일산서구 동별 점자블록 불량

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	일산3동	3.0%	9.1%	53.0%	27.3%	7.6%	100%	3.27
	송포동	0.0%	10.5%	52.6%	36.8%	0.0%	100%	3.26
	주엽2동	5.2%	3.9%	59.7%	28.6%	2.6%	100%	3.19
	주엽1동	1.5%	9.0%	65.7%	16.4%	7.5%	100%	3.19
	일산2동	2.2%	13.0%	60.9%	17.4%	6.5%	100%	3.13
	대화동	4.0%	10.5%	61.3%	22.6%	1.6%	100%	3.07
	송산동	6.5%	10.8%	60.2%	17.2%	5.4%	100%	3.04
	일산1동	6.1%	15.2%	57.6%	18.2%	3.0%	100%	2.97
	탄현동	5.7%	12.5%	64.8%	14.8%	2.3%	100%	2.95

덕양구의 경우 화전동의 만족도가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 화전동 3.67점, 흥도동 3.31점, 삼송동 3.30점, 행신2동 3.19점, 행신3동 3.15점, 화정1동 3.12점, 행주동 3.11점, 대덕동 3.10점, 행신1동 3.09점, 성사2동 3.05점, 원신동 3.00점, 화정2동 2.97점, 주교동 2.96점, 관산동 2.86점, 능곡동 2.83점, 창릉동 2.81점, 고양동, 2.70점, 성사1동 2.61점이었다.

[표 2-152] 덕양구 동별 점자블록 불량

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	화전동	0.0%	4.2%	50.0%	20.8%	25.0%	100%	3.67
	흥도동	0.8%	9.5%	56.3%	24.6%	8.7%	100%	3.31
	삼송동	4.5%	6.8%	50.0%	31.8%	6.8%	100%	3.30
	행신2동	1.7%	8.3%	62.5%	24.2%	3.3%	100%	3.19
	행신3동	2.5%	11.4%	57.6%	25.3%	3.2%	100%	3.15
	화정1동	2.9%	8.8%	66.2%	17.6%	4.4%	100%	3.12
	행주동	3.4%	10.3%	65.0%	14.5%	6.8%	100%	3.11
	대덕동	10.0%	20.0%	20.0%	50.0%	0.0%	100%	3.10
	행신1동	7.8%	6.1%	61.7%	18.3%	6.1%	100%	3.09
	성사2동	5.3%	21.1%	42.1%	26.3%	5.3%	100%	3.05
	원신동	6.7%	6.7%	70.0%	13.3%	3.3%	100%	3.00
	화정2동	3.0%	11.9%	70.1%	14.9%	0.0%	100%	2.97
	주교동	3.7%	14.8%	63.0%	18.5%	0.0%	100%	2.96
	관산동	14.3%	10.7%	55.4%	14.3%	5.4%	100%	2.86
	능곡동	5.7%	11.4%	77.1%	5.7%	0.0%	100%	2.83
	창릉동	6.3%	18.8%	62.5%	12.5%	0.0%	100%	2.81
	고양동	10.9%	23.4%	51.6%	12.5%	1.6%	100%	2.70
	성사1동	7.1%	39.3%	39.3%	14.3%	0.0%	100%	2.61

6) 불법주정차 차량

고양시의 불법주정차 차량과 관련된 만족도를 살펴보면 일산서구의 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며 각 구별 점수를 살펴보면 일산서구 2.52점, 일산동구 2.44점, 덕양구 2.42점이었다.

[표 2-153] 고양시 구별 불법주정차 차량

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	20.0%	27.8%	35.0%	13.9%	3.3%	100%	2.52
일산동구	20.0%	30.7%	35.7%	12.0%	1.6%	100%	2.44
덕양구	25.1%	26.3%	33.3%	12.1%	3.2%	100%	2.42

일산동구의 경우 마두1동이 불법주정차 차량과 관련된 만족도의 5점 평균이 가장 높았으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 마두1동 2.62점, 장항2동 2.60점, 백석2동 2.55점, 중산동 2.52점, 백석1동 2.51점, 장항1동 2.50점, 풍산동 2.44점, 식사동 2.38점, 마두2동 2.30점, 정발산동 2.28점, 고봉동 2.20점이었다.

[표 2-154] 일산동구 동별 불법주정차 차량

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	마두1동	27.0%	16.2%	29.7%	21.6%	5.4%	100%	2.62
	장항2동	18.5%	24.6%	40.0%	12.3%	4.6%	100%	2.60
	백석2동	18.4%	25.5%	40.8%	13.3%	2.0%	100%	2.55
	중산동	13.3%	36.2%	36.2%	13.3%	1.0%	100%	2.52
	백석1동	22.2%	23.8%	36.5%	15.9%	1.6%	100%	2.51
	장항1동	12.5%	37.5%	37.5%	12.5%	0.0%	100%	2.50
	풍산동	18.6%	32.7%	35.9%	11.5%	1.3%	100%	2.44
	식사동	17.9%	38.4%	32.1%	10.7%	0.9%	100%	2.38
	마두2동	29.5%	25.0%	31.8%	13.6%	0.0%	100%	2.30
	정발산동	28.0%	30.7%	29.3%	9.3%	2.7%	100%	2.28
	고봉동	25.8%	31.8%	39.4%	3.0%	0.0%	100%	2.20

일산서구에서는 주엽2동의 만족도가 가장 높았으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 주엽2동 2.87점, 일산3동 2.72점, 주엽1동 2.67점, 송산동 2.48점, 송포동 2.47점, 탄현동 2.44점, 대화동 2.41점, 일산1동 2.31점, 일산2동 2.19점이었다.

[표 2-155] 일산서구 동별 불법주정차 차량

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	주엽2동	11.4%	21.5%	40.5%	21.5%	5.1%	100%	2.87
	일산3동	16.9%	26.8%	31.0%	18.3%	7.0%	100%	2.72
	주엽1동	9.0%	34.3%	41.8%	10.4%	4.5%	100%	2.67
	송산동	21.6%	25.8%	37.1%	13.4%	2.1%	100%	2.48
	송포동	15.8%	31.6%	42.1%	10.5%	0.0%	100%	2.47
	탄현동	24.2%	25.3%	36.3%	11.0%	3.3%	100%	2.44
	대화동	25.0%	28.1%	28.9%	16.4%	1.6%	100%	2.41
	일산1동	22.9%	34.3%	34.3%	5.7%	2.9%	100%	2.31
	일산2동	29.8%	31.9%	29.8%	6.4%	2.1%	100%	2.19

덕양구의 경우 화전동의 5점 평균 점수가 가장 높았으며, 각 동별 점수는 다음과 같다. 화전동 2.79점, 흥도동 2.72점, 대덕동 2.70점, 원신동 2.63점, 행신2동 2.53점, 삼송동 2.51점, 관산동 2.43점, 성사2동 2.42점, 행주동 2.40점, 화정2동과 행신3동 2.38점, 화정1동 2.33점, 능곡동 2.30점, 주교동과 행신1동 2.26점, 고양동 2.21점, 성사1동 2.14점, 창릉동 2.00점이었다.

[표 2-156] 덕양구 동별 불법주정차 차량

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	화전동	25.0%	16.7%	25.0%	20.8%	12.5%	100%	2.79
	흥도동	19.7%	18.9%	37.8%	17.3%	6.3%	100%	2.72
	대덕동	10.0%	30.0%	40.0%	20.0%	0.0%	100%	2.70
	원신동	18.8%	15.6%	53.1%	9.4%	3.1%	100%	2.63
	행신2동	16.9%	28.2%	40.3%	13.7%	0.8%	100%	2.53
	삼송동	22.2%	20.0%	44.4%	11.1%	2.2%	100%	2.51
	관산동	34.5%	13.8%	32.8%	12.1%	6.9%	100%	2.43
	성사2동	21.1%	26.3%	42.1%	10.5%	0.0%	100%	2.42
	행주동	27.3%	25.6%	33.1%	8.3%	5.8%	100%	2.40
	화정2동	20.5%	32.9%	37.0%	6.8%	2.7%	100%	2.38
	행신3동	26.9%	31.3%	21.3%	18.8%	1.9%	100%	2.38
	화정1동	24.3%	31.4%	34.3%	7.1%	2.9%	100%	2.33
	능곡동	20.0%	40.0%	32.5%	5.0%	2.5%	100%	2.30
	주교동	18.5%	44.4%	29.6%	7.4%	0.0%	100%	2.26
	행신1동	33.6%	22.4%	31.9%	8.6%	3.4%	100%	2.26
	고양동	36.5%	22.2%	25.4%	15.9%	0.0%	100%	2.21
	성사1동	28.6%	35.7%	28.6%	7.1%	0.0%	100%	2.14
창릉동	37.5%	31.3%	25.0%	6.3%	0.0%	100%	2.00	

7) 고장난 가로등

고양시의 고장난 가로등과 관련된 만족도를 살펴보면 일산서구, 덕양구, 일산동구의 순으로 나타났으며, 각 구의 5점 평균은 일산서구 3.19점, 덕양구 3.17점, 일산동구 3.13점으로 나타났다.

[표 2-157] 고양시 구별 고장난 가로등

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	4.0%	10.8%	52.9%	26.5%	5.8%	100%	3.19
덕양구	5.0%	10.7%	52.1%	25.9%	6.4%	100%	3.17
일산동구	5.0%	9.8%	56.9%	22.9%	5.4%	100%	3.13

일산동구의 경우 장항2동이 가장 만족도가 높았으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 장항2동 3.35점, 마두1동 3.29점, 중산동 3.28점, 백석1동 3.21점, 백석2동 3.18점, 풍산동 3.17점, 장항1동 3.09점, 식사동 3.06점, 정발산동 3.05점, 마두2동 2.90점, 고봉동 2.82점이었다.

[표 2-158] 일산동구 동별 고장난 가로등

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	장항2동	3.2%	6.5%	50.0%	32.3%	8.1%	100%	3.35
	마두1동	2.6%	10.5%	50.0%	28.9%	7.9%	100%	3.29
	중산동	1.0%	13.5%	50.0%	27.9%	7.7%	100%	3.28
	백석1동	4.8%	9.7%	53.2%	24.2%	8.1%	100%	3.21
	백석2동	3.1%	10.2%	59.2%	20.4%	7.1%	100%	3.18
	풍산동	3.8%	7.7%	59.6%	25.6%	3.2%	100%	3.17
	장항1동	2.2%	6.7%	73.3%	15.6%	2.2%	100%	3.09
	식사동	7.3%	5.5%	64.5%	19.1%	3.6%	100%	3.06
	정발산동	4.0%	20.0%	48.0%	22.7%	5.3%	100%	3.05
	마두2동	11.9%	11.9%	54.8%	16.7%	4.8%	100%	2.90
	고봉동	15.4%	7.7%	60.0%	13.8%	3.1%	100%	2.82

일산서구에서는 주엽1동의 만족도가 가장 높았으며 각 동의 5점 평균을 살펴보면 다음과 같다. 주엽1동과 주엽2동 3.32점, 일산3동 3.26점, 대화동 3.21점, 송산동 3.14점, 송포동 3.11점, 탄현동과 일산1동 3.09점, 일산2동 3.06점이었다.

[표 2-159] 일산서구 동별 고장난 가로등

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	주엽1동	2.9%	7.4%	55.9%	22.1%	11.8%	100%	3.32
	주엽2동	2.6%	6.4%	50.0%	38.5%	2.6%	100%	3.32
	일산3동	2.9%	15.9%	42.0%	30.4%	8.7%	100%	3.26
	대화동	1.6%	13.7%	52.4%	26.6%	5.6%	100%	3.21
	송산동	4.3%	14.0%	50.5%	25.8%	5.4%	100%	3.14
	송포동	0.0%	10.5%	73.7%	10.5%	5.3%	100%	3.11
	탄현동	6.7%	7.9%	59.6%	21.3%	4.5%	100%	3.09
	일산1동	11.4%	2.9%	54.3%	28.6%	2.9%	100%	3.09
	일산2동	6.4%	12.8%	53.2%	23.4%	4.3%	100%	3.06

덕양구의 경우 화전동의 점수가 가장 높았으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 화전동 3.75점, 삼송동 3.36점, 흥도동 3.33점, 창릉동 3.31점, 행신3동 3.30점, 화정2동과 성사2동 3.26점, 능곡동 3.22점, 대덕동 3.20점, 행신1동 3.19점, 행신2동 3.17점, 원신동과 행주동 3.13점, 화정1동 3.06점, 주교동 2.93점, 고양동 2.90점, 관산동 2.82점, 성사1동 2.79점이었다.

[표 2-160] 덕양구 동별 고장난 가로등

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	화전동	0.0%	0.0%	45.8%	33.3%	20.8%	100%	3.75
	삼송동	11.1%	4.4%	33.3%	40.0%	11.1%	100%	3.36
	흥도동	1.6%	12.7%	46.0%	30.2%	9.5%	100%	3.33
	창릉동	6.3%	6.3%	43.8%	37.5%	6.3%	100%	3.31
	행신3동	2.5%	7.5%	50.6%	36.3%	3.1%	100%	3.30
	화정2동	0.0%	5.6%	68.1%	20.8%	5.6%	100%	3.26
	성사2동	0.0%	5.3%	68.4%	21.1%	5.3%	100%	3.26
	능곡동	2.8%	11.1%	55.6%	22.2%	8.3%	100%	3.22
	대덕동	10.0%	20.0%	10.0%	60.0%	0.0%	100%	3.20
	행신1동	8.5%	8.5%	49.6%	22.2%	11.1%	100%	3.19
	행신2동	1.6%	12.2%	57.7%	24.4%	4.1%	100%	3.17
	원신동	0.0%	6.7%	76.7%	13.3%	3.3%	100%	3.13
	행주동	6.7%	7.6%	60.5%	16.8%	8.4%	100%	3.13
	화정1동	7.4%	17.6%	42.6%	26.5%	5.9%	100%	3.06
	주교동	3.7%	22.2%	55.6%	14.8%	3.7%	100%	2.93
	고양동	12.7%	12.7%	47.6%	25.4%	1.6%	100%	2.90
	관산동	12.3%	19.3%	45.6%	19.3%	3.5%	100%	2.82
	성사1동	7.1%	25.0%	50.0%	17.9%	0.0%	100%	2.79

8) 보도의 청결상태

고양시 보도의 청결상태 만족도는 일산서구가 가장 높은 것으로 나타났으며, 각 구별 보도의 청결상태 5점 평균을 살펴보면, 일산서구 3.13점, 일산동구와 덕양구가 3.06점이었다.

[표 2-161] 고양시 구별 보도의 청결상태

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	6.6%	12.6%	48.8%	25.9%	6.1%	100%	3.13
일산동구	5.9%	14.6%	50.9%	24.5%	4.1%	100%	3.06
덕양구	7.0%	15.3%	48.3%	23.3%	6.1%	100%	3.06

일산동구의 경우 마두1동의 점수가 가장 높았으며, 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 마두1동 3.31점, 장항2동 3.28점, 백석2동 3.24점, 마두2동 3.20점, 백석1동 3.18점, 중산동 3.09점, 풍산동 3.08점, 정발산동 3.03점, 식사동 2.99점, 장항동 2.98점, 고봉동 2.40점이었다.

[표 2-162] 일산동구 동별 보도의 청결상태

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	마두1동	0.0%	8.6%	57.1%	28.6%	5.7%	100%	3.31
	장항2동	6.9%	8.6%	39.7%	39.7%	5.2%	100%	3.28
	백석2동	3.2%	10.6%	51.1%	28.7%	6.4%	100%	3.24
	마두2동	4.9%	9.8%	56.1%	19.5%	9.8%	100%	3.20
	백석1동	1.7%	20.0%	40.0%	35.0%	3.3%	100%	3.18
	중산동	5.8%	14.6%	47.6%	29.1%	2.9%	100%	3.09
	풍산동	5.8%	13.6%	51.9%	23.4%	5.2%	100%	3.08
	정발산동	2.8%	19.4%	52.8%	22.2%	2.8%	100%	3.03
	식사동	9.3%	4.7%	66.4%	16.8%	2.8%	100%	2.99
	장항1동	2.3%	22.7%	52.3%	20.5%	2.3%	100%	2.98
	고봉동	16.9%	35.4%	38.5%	9.2%	0.0%	100%	2.40

일산서구에서는 일산3동의 만족도가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균을 살펴보면 다음과 같다. 일산3동 3.30점, 일산2동 3.27점, 주엽2동 3.21점, 대화동 3.17점, 주엽1동 3.13점, 송산동 3.01점, 탄현동 2.99점, 송포동과 일산1동 2.94점이었다.

[표 2-163] 일산서구 동별 보도의 청결상태

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	일산3동	6.0%	9.0%	44.8%	29.9%	10.4%	100%	3.30
	일산2동	4.4%	11.1%	46.7%	28.9%	8.9%	100%	3.27
	주엽2동	5.1%	11.5%	44.9%	34.6%	3.8%	100%	3.21
	대화동	5.8%	9.1%	52.9%	26.4%	5.8%	100%	3.17
	주엽1동	9.0%	14.9%	40.3%	25.4%	10.4%	100%	3.13
	송산동	10.1%	14.6%	43.8%	27.0%	4.5%	100%	3.01
	탄현동	5.6%	16.9%	53.9%	20.2%	3.4%	100%	2.99
	송포동	0.0%	16.7%	72.2%	11.1%	0.0%	100%	2.94
	일산1동	8.6%	14.3%	57.1%	14.3%	5.7%	100%	2.94

덕양구의 경우 성사2동의 만족도가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 성사2동 3.42점, 흥도동 3.34점, 화전동 3.25점, 행신1동 3.24점, 삼송동 3.16점, 화정2동 3.15점, 화정1동 3.12점, 대덕동 3.10점, 능곡동 3.09점, 창릉동 3.07점, 행주동 3.03점, 행신2동 2.97점, 행신3동 2.95점, 관산동 2.93점, 원신동 2.90점, 주교동 2.81점, 고양동 2.73점, 성사1동 2.68점이었다.

[표 2-164] 덕양구 동별 보도의 청결상태

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	성사2동	0.0%	15.8%	31.6%	47.4%	5.3%	100%	3.42
	흥도동	2.4%	12.8%	44.8%	28.8%	11.2%	100%	3.34
	화전동	12.5%	8.3%	37.5%	25.0%	16.7%	100%	3.25
	행신1동	6.1%	7.9%	51.8%	24.6%	9.6%	100%	3.24
	삼송동	11.6%	7.0%	41.9%	32.6%	7.0%	100%	3.16
	화정2동	2.8%	18.3%	45.1%	28.2%	5.6%	100%	3.15
	화정1동	4.5%	13.6%	50.0%	28.8%	3.0%	100%	3.12
	대덕동	10.0%	30.0%	10.0%	40.0%	10.0%	100%	3.10
	능곡동	2.9%	20.0%	51.4%	17.1%	8.6%	100%	3.09
	창릉동	6.7%	6.7%	66.7%	13.3%	6.7%	100%	3.07
	행주동	6.0%	17.1%	53.8%	14.5%	8.5%	100%	3.03
	행신2동	4.2%	19.5%	51.7%	23.7%	0.8%	100%	2.97
	행신3동	11.3%	17.5%	40.6%	26.3%	4.4%	100%	2.95
	관산동	14.0%	12.3%	47.4%	19.3%	7.0%	100%	2.93
	원신동	3.4%	20.7%	62.1%	10.3%	3.4%	100%	2.90
	주교동	3.7%	25.9%	59.3%	7.4%	3.7%	100%	2.81
	고양동	17.2%	10.9%	53.1%	18.8%	0.0%	100%	2.73
성사1동	7.1%	28.6%	53.6%	10.7%	0.0%	100%	2.68	

9) 가장 심각한 사안

거주지의 보행환경 중 가장 심각한 사안에 대해 조사한 결과는 다음과 같다. 일산동구와 서구, 그리고 덕양구 모두 ‘불법주정차 차량’이 가장 심각하다고 응답하였으며 각 구별 보행환경의 만족도를 저해하는 심각사안은 다음과 같다. 일산동구의 경우 ‘보도블럭 포장상태’ 17.3%, ‘보행공간 협소문제’ 13.6%, ‘보행 장애물’ 7.5%, ‘횡단보도 턱’ 5.1%, ‘점자블록 불량’ 2.0%, ‘불법주정차 차량’ 44.0%, ‘고장난 가로등’ 3.2%, ‘보도의 청결상태’ 7.3%였다. 일산서구의 경우 ‘보도블럭 포장상태’ 17.8%, ‘보행공간 협소문제’ 12.1%, ‘보행 장애물’ 7.5%, ‘횡단보도 턱’ 8.0%, ‘점자블록 불량’ 0.9%, ‘불법주정차 차량’ 39.4%, ‘고장난 가로등’ 2.6%, ‘보도의 청결상태’ 11.8%였다. 덕양구의 경우 ‘보도블럭 포장상태’ 13.4%, ‘보행공간 협소문제’ 14.8%, ‘보행 장애물’ 5.2%, ‘횡단보도 턱’ 5.5%, ‘점자블록 불량’ 2.4%, ‘불법주정차 차량’ 46.2%, ‘고장난 가로등’ 2.8%, ‘보도의 청결상태’ 9.7%였다.

[표 2-165] 고양시 구별 가장 심각한 사안

거주지(구)	보도블럭 포장상태	보행공간 협소문제	보행 장애물	횡단보도 턱	점자블록 불량	불법주정차 차량	고장난 가로등	보도의 청결상태
일산동구	17.3%	13.6%	7.5%	5.1%	2.0%	44.0%	3.2%	7.3%
일산서구	17.8%	12.1%	7.5%	8.0%	0.9%	39.4%	2.6%	11.8%
덕양구	13.4%	14.8%	5.2%	5.5%	2.4%	46.2%	2.8%	9.7%

일산동구의 경우 모든 동에서 어느 정도 차이는 있지만 ‘불법주정차 차량’이 가장 심각한 것으로 나타났으며 각 동별로 살펴보면 다음과 같다. 고봉동의 경우 ‘불법주정차 차량(28.3%)’, ‘보도블럭 포장상태(26.7%)’, ‘보행공간 협소문제(20.0%)’ 등의 순이었으며 마두1동의 경우 ‘불법주정차 차량(37.0%)’, ‘보행 장애물(18.5%)’, ‘보행공간 협소문제(14.8%)’ 등의 순으로 나타났고 마두2동의 경우 ‘불법주정차 차량(66.7%)’, ‘보행공간 협소문제(14.3%)’, ‘보도의 청결상태(9.5%)’ 등의 순으로 나타났다. 백석1동의 경우 ‘불법주정차 차량(35.3%)’, ‘보도블럭 포장상태(26.5%)’ 등의 순으로 나타났으며, 백석2동의 경우 ‘불법주정차 차량(43.4%)’, ‘보도블럭 포장상태(20.8%)’ 등의 순으로 나타났다. 식사동의 경우 ‘불법주정차 차량(60.5%)’, ‘보도블럭 포장상태(20.9%)’ 등의 순으로 나타났고, 장항1동의 경우 ‘불법주정차 차량(37.5%)’, ‘보행공간 협소문제(22.5%)’, ‘보도블럭 포장상태(17.5%)’ 등의 순이었으며, 장항2동의 경우 ‘불법주정차 차량(29.8%)’, ‘보도블럭 포장상태(27.7%)’ 등의 순으로 나타났다. 정발산동의 경우 ‘불법주정차 차량(47.7%)’, ‘보도의 청결상태(15.9%)’ 등의 순이었으며, 중산동의 경우 ‘불법주정차 차량(48.5%)’, ‘보도블럭 포장상태(13.6%)’, ‘보도의 청결상태(12.1%)’ 등의 순으로 나타났고, 풍산동의 경우 ‘불법주정차 차량(44.4%)’, ‘보행공간 협소문제(21.0%)’, ‘보도블럭 포장상태(14.5%)’ 등의 순으로 나타났다.

[표 2-166] 일산동구 동별 가장 심각한 사안

거주지 (구)	거주지 (동)	보도블럭 포장상태	보행공간 협소문제	보행 장애물	횡단보도 턱	점자블록 불량	불법주정차 차량	고장난 가로등	보도의 청결상태
일산동구	고봉동	26.7%	20.0%	16.7%	0.0%	0.0%	28.3%	1.7%	6.7%
	마두1동	0.0%	14.8%	18.5%	11.1%	3.7%	37.0%	3.7%	11.1%
	마두2동	4.8%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	4.8%	9.5%
	백석1동	26.5%	8.8%	8.8%	8.8%	5.9%	35.3%	2.9%	2.9%
	백석2동	20.8%	9.4%	3.8%	11.3%	1.9%	43.4%	5.7%	3.8%
	식사동	20.9%	7.0%	3.5%	2.3%	0.0%	60.5%	2.3%	3.5%
	장항1동	17.5%	22.5%	7.5%	7.5%	0.0%	37.5%	0.0%	7.5%
	장항2동	27.7%	12.8%	2.1%	6.4%	6.4%	29.8%	4.3%	10.6%
	정발산동	4.5%	4.5%	9.1%	6.8%	2.3%	47.7%	9.1%	15.9%
	중산동	13.6%	9.1%	7.6%	3.0%	3.0%	48.5%	3.0%	12.1%
풍산동	14.5%	21.0%	7.3%	4.8%	1.6%	44.4%	1.6%	4.8%	

일산서구의 경우에도 거의 모든 동에서 어느 정도 차이는 있지만 ‘불법주정차 차량’이 가장 심각한 것으로 나타났지만 주엽1동과 주엽2동의 경우 ‘보도블럭 포장상태’가 가장 심각한 것으로 나타났고 송포동의 경우 ‘보도블럭 포장상태’와 ‘불법주정차 차량’이 가장 심각한 것으로 나타났다. 대화동의 경우 ‘불법주정차 차량(42.9%)’, ‘횡단보도 턱(14.3%)’, ‘보행공간 협소문제(13.0%)’ 등의 순으로 나타났으며, 송산동의 경우 ‘불법주정차 차량(26.8%)’, ‘보도블럭 포장상태(21.4%)’, ‘보행공간 협소문제(19.6%)’ 등의 순으로 나타났고, 송포동의 경우 ‘보도블럭 포장상태’와 ‘불법주정차 차량’이 각각 33.3%를 차지하였으며, ‘보도의 청결상태 (22.2%)’ 등의 순으로 나타났다. 일산1동의 경우 ‘불법주정차 차량(41.2%)’, ‘보행 장애물(17.6%)’ 등의 순으로 나타났으며, 일산2동의 경우 ‘불법주정차 차량(52.2%)’, ‘보도블럭 포장상태(21.7%)’, ‘보도의 청결상태(13.0%)’ 등의 순으로 나타났고, 일산3동의 경우 ‘불법주정차 차량(48.8%)’, ‘보행공간 협소문제(12.2%)’와 ‘보행장애물(12.2%)’ 등의 순으로 나타났다. 주엽1동의 경우 ‘보도블럭(33.3%)’, ‘불법주정차 차량(28.2%)’, ‘보도의 청결상태(15.4%)’ 등의 순으로 나타났고, 주엽2동의 경우 ‘보도블럭 포장상태(29.4%)’, ‘불법주정차 차량(26.5%)’, ‘보행장애물(14.7%)’ 등의 순으로 나타났으며, 탄현동의 경우 ‘불법주정차 차량(51.9%)’, ‘보도의 청결상태(13.5%)’, ‘보도블럭 포장상태(11.5%)’ 등의 순으로 나타났다.

[표 2-167] 일산서구 동별 가장 심각한 사안

거주지 (구)	거주지 (동)	보도블럭 포장상태	보행공간 협소문제	보행 장애물	횡단보도 턱	점자블록 불량	불법주정차 차량	고장난 가로등	보도의 청결상태
일산서구	대화동	10.4%	13.0%	7.8%	14.3%	0.0%	42.9%	1.3%	10.4%
	송산동	21.4%	19.6%	8.9%	7.1%	0.0%	26.8%	1.8%	14.3%
	송포동	33.3%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	33.3%	0.0%	22.2%
	일산1동	11.8%	11.8%	17.6%	5.9%	5.9%	41.2%	0.0%	5.9%
	일산2동	21.7%	8.7%	0.0%	4.3%	0.0%	52.2%	0.0%	13.0%
	일산3동	7.3%	12.2%	12.2%	7.3%	2.4%	48.8%	2.4%	7.3%
	주엽1동	33.3%	10.3%	0.0%	10.3%	0.0%	28.2%	2.6%	15.4%
	주엽2동	29.4%	8.8%	14.7%	2.9%	2.9%	26.5%	5.9%	8.8%
	탄현동	11.5%	9.6%	3.8%	3.8%	0.0%	51.9%	5.8%	13.5%

덕양구의 경우도 거의 모든 동에서 어느 정도 차이는 있지만 ‘불법주정차 차량’이 가장 심각한 것으로 나타났다. 하지만 대덕동의 경우 ‘보도블럭 포장상태’, ‘보행공간 협소문제’, ‘보행 장애물’의 문제가, 원신동의 경우 ‘보도블럭 포장상태’가 더 심각한 것으로 조사되었으며 각 동의 사안을 살펴보면 다음과 같다. 고양동의 경우 ‘불법주정차 차량(48.5%)’, ‘보도블럭 포장상태(15.2%)’와 ‘보행공간 협소문제(15.2%)’ 등의 순으로 나타났으며, 관산동의 경우 ‘불법주정차 차량(46.2%)’, ‘보행공간 협소문제(26.9%)’, ‘보도블럭 포장상태(11.5%)’ 등의 순으로 나타났고, 능곡동의 경우 ‘불법주정차 차량(55.0%)’, ‘보행공간 협소문제(20.0%)’, ‘보행 장애물(10.0%)’ 등의 순으로 나타났다. 대덕동의 경우 ‘보도블럭 포장상태’와 ‘보행공간 협소문제’, ‘보행 장애물’이 각각 25%였고, 삼송동의 경우 ‘불법주정차 차량(42.3%)’, ‘보도블럭 포장상태(23.1%)’ 등의 순으로 나타났다. 성사1동의 경우 ‘불법주정차 차량(42.9%)’, ‘보도블럭 포장상태(28.6%)’, 성사2동의 경우 ‘불법주정차(50.0%)’, ‘보행공간 협소문제(33.3%)’, ‘보행 장애물(16.7%)’의 순으로 나타났다. 원신동의 경우 ‘보도블럭 포장상태(33.3%)’, ‘불법주정차 차량(27.8%)’, ‘보행공간 협소문제(22.2%)’ 등의 순이었고, 주교동의 경우 ‘불법주정차 차량(29.4%)’, ‘보행공간 협소문제(23.5%)’, ‘횡단보도 턱(17.6%)’ 등의 순이었으며, 창릉동의 경우 ‘불법주정차 차량(75.0%)’가 가장 높았다. 행신1동의 경우 ‘불법주정차 차량(57.3%)’, ‘보도블럭 포장상태(10.7%)’ 등의 순으로, 행신2동의 경우 ‘불법주정차 차량(39.8%)’, ‘보도의 청결상태(22.7%)’, ‘보행공간 협소문제(20.5%)’ 등의 순으로, 행신3동의 경우 ‘불법주정차 차량(41.0%)’, ‘보도의 청결상태(16.2%)’, ‘보도블럭 포장상태(15.4%)’ 등의 순으로 나타났다. 행주동의 경우 ‘불법주정차 차량(57.4%)’, ‘보행공간 협소문제(16.2%)’ 등의 순으로 나타났으며, 화전동의 경우 ‘불법주정차 차량’ 58.3%, ‘보도블럭 포장상태’와 ‘보도의 청결상태’가 각각 16.7%로 나타났다. 화정1동의 경우 ‘불법주정차 차량(48.8%)’, ‘보행공간 협소문제(12.2%)’ 등의 순으로 나타났고, 화정2동의 경우 ‘불법주정차 차량(57.9%)’, ‘보도블럭 포장상태(10.5%)’, ‘횡단보도 턱(10.5%)’ 등의 순으로 나타났으며, 흥도동의 경우 ‘불법주정차 차량(37.6%)’, ‘보도블럭 포장상태(25.9%)’, ‘보행공간 협소문제(10.6%)’ 등의 순으로 나타났다.

[표 2-168] 덕양구 동별 가장 심각한 사안

거주지 (구)	거주지 (동)	보도블럭 포장상태	보행공간 협소문제	보행 장애물	횡단보도 턱	점자블럭 불량	불법주정차 차량	고장난 가로등	보도의 청결상태
덕양구	고양동	15.2%	15.2%	0.0%	6.1%	3.0%	48.5%	9.1%	3.0%
	관산동	11.5%	26.9%	3.8%	3.8%	0.0%	46.2%	7.7%	0.0%
	능곡동	5.0%	20.0%	10.0%	0.0%	0.0%	55.0%	5.0%	5.0%
	대덕동	25.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	12.5%
	삼송동	23.1%	11.5%	3.8%	7.7%	0.0%	42.3%	0.0%	11.5%
	성사1동	28.6%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	42.9%	0.0%	0.0%
	성사2동	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%
	원신동	33.3%	22.2%	5.6%	0.0%	5.6%	27.8%	0.0%	5.6%
	주교동	5.9%	23.5%	0.0%	17.6%	0.0%	29.4%	11.8%	11.8%
	창릉동	0.0%	8.3%	0.0%	8.3%	0.0%	75.0%	0.0%	8.3%
	행신1동	10.7%	9.3%	4.0%	6.7%	4.0%	57.3%	2.7%	5.3%
	행신2동	8.0%	20.5%	1.1%	5.7%	1.1%	39.8%	1.1%	22.7%
	행신3동	15.4%	13.7%	6.0%	6.8%	0.0%	41.0%	0.9%	16.2%
	행주동	2.9%	16.2%	4.4%	1.5%	4.4%	57.4%	5.9%	7.4%
화전동	16.7%	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	58.3%	0.0%	16.7%	

거주지 (구)	거주지 (동)	보도블럭 포장상태	보행공간 협소문제	보행 장애물	횡단보도 턱	점자블럭 불량	불법주정차 차량	고장난 가로등	보도의 청결상태
	화정동	9.8%	12.2%	9.8%	4.9%	7.3%	48.8%	2.4%	4.9%
	화정2동	10.5%	7.9%	0.0%	10.5%	5.3%	57.9%	2.6%	5.3%
	흥도동	25.9%	10.6%	9.4%	4.7%	3.5%	37.6%	2.4%	5.9%

2. 고양시 보행환경 만족도

고양시가 어느 정도 걷기 좋은 환경인지 알아보기 위하여 ‘고양시 전반적인 보행환경 만족도’, ‘거주지 주변 보행환경 만족도’, ‘산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도’, ‘상가 주변 보행환경 만족도’를 조사하였으며 각각의 결과는 다음과 같다.

1) 전반적인 보행환경 만족도

고양시의 전반적인 보행환경 만족도 조사결과 일산서구의 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며 각 구의 5점 평균 점수는 일산서구 3.48점, 일산동구 3.38점, 덕양구 3.31점이었다.

[표 2-169] 고양시 구별 전반적인 보행환경 만족도

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	1.1%	4.9%	47.8%	37.7%	8.5%	100%	3.48
일산동구	2.5%	5.6%	50.6%	33.8%	7.6%	100%	3.38
덕양구	2.5%	9.5%	49.3%	31.9%	6.8%	100%	3.31

일산동구에서는 장항2동의 전반적인 보행환경 만족도가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균은 다음과 같다. 장항2동 3.67점, 장항1동 3.65점, 마두1동 3.61점, 마두2동 3.53점, 중산동 3.47점, 백석2동 3.46점, 풍산동 3.44점, 정발산동 3.41점, 백석1동 3.34점, 식사동 3.17점, 고봉동 2.73점의 순으로 나타났다.

[표 2-170] 일산동구 동별 전반적인 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	장항2동	0.0%	1.6%	44.4%	39.7%	14.3%	100%	3.67
	장항1동	2.1%	6.3%	33.3%	41.7%	16.7%	100%	3.65
	마두1동	2.6%	7.9%	31.6%	42.1%	15.8%	100%	3.61
	마두2동	0.0%	4.4%	46.7%	40.0%	8.9%	100%	3.53
	중산동	0.0%	6.7%	46.7%	40.0%	6.7%	100%	3.47
	백석2동	2.9%	4.9%	48.0%	31.4%	12.7%	100%	3.46
	풍산동	1.3%	3.8%	51.2%	37.5%	6.3%	100%	3.44
	정발산동	1.3%	5.1%	51.3%	35.9%	6.4%	100%	3.41
	백석1동	3.2%	6.5%	43.5%	46.8%	0.0%	100%	3.34
	식사동	2.7%	4.5%	69.4%	19.8%	3.6%	100%	3.17
고봉동	12.9%	12.9%	64.3%	8.6%	1.4%	100%	2.73	

일산서구의 경우 일산3동과 주엽2동의 전반적인 보행환경 만족도가 가장 높게 나타났으며, 각 동의 5점 평균 점수는 다음과 같다. 일산3동과 주엽2동 3.65점, 송포동 3.63점, 대화동 3.51점, 주엽1동 3.49점, 일산2동 3.48점, 일산1동 3.40점, 송산동 3.32점, 탄현동 3.31점이었다.

[표 2-171] 일산서구 동별 전반적인 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	일산3동	0.0%	2.7%	45.9%	35.1%	16.2%	100%	3.65
	주엽2동	1.3%	1.3%	36.4%	53.2%	7.8%	100%	3.65
	송포동	0.0%	0.0%	47.4%	42.1%	10.5%	100%	3.63
	대화동	0.7%	5.8%	42.3%	43.8%	7.3%	100%	3.51
	주엽1동	1.4%	8.6%	42.9%	34.3%	12.9%	100%	3.49
	일산2동	0.0%	6.0%	48.0%	38.0%	8.0%	100%	3.48
	일산1동	0.0%	0.0%	62.9%	34.3%	2.9%	100%	3.40
	송산동	3.1%	6.3%	51.0%	34.4%	5.2%	100%	3.32
	탄현동	1.0%	6.2%	60.8%	24.7%	7.2%	100%	3.31

덕양구의 경우 행신1동의 전반적인 보행환경 만족도가 가장 높게 나타났으며, 각 동의 5점 평균 점수는 다음과 같다. 행신1동 3.59점, 행신2동 3.54점, 화전동 3.46점, 흥도동 3.42점, 대덕동 3.40점, 삼송동 3.40점, 화정1동 3.38점, 성사2동 3.37점, 행신3동 3.34점, 창릉동 3.31점, 화정2동 3.28점, 행주동 3.16점, 관산동 3.14점, 능곡동 3.12점, 주교동 3.11점, 원신동 3.06점, 고양동 2.88점, 성사1동 2.70점의 순이었다.

[표 2-172] 덕양구 동별 전반적인 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	행신1동	0.0%	3.4%	44.9%	40.7%	11.0%	100%	3.59
	행신2동	0.0%	4.8%	39.7%	52.4%	3.2%	100%	3.54
	화전동	4.2%	8.3%	45.8%	20.8%	20.8%	100%	3.46
	흥도동	0.8%	7.6%	52.3%	28.0%	11.4%	100%	3.42
	대덕동	0.0%	10.0%	40.0%	50.0%	0.0%	100%	3.40
	삼송동	4.4%	13.3%	33.3%	35.6%	13.3%	100%	3.40
	화정1동	4.1%	5.5%	43.8%	41.1%	5.5%	100%	3.38
	성사2동	0.0%	0.0%	63.2%	36.8%	0.0%	100%	3.37
	행신3동	0.0%	12.6%	48.4%	31.4%	7.5%	100%	3.34
	창릉동	6.3%	0.0%	56.3%	31.3%	6.3%	100%	3.31
	화정2동	0.0%	7.9%	59.2%	30.3%	2.6%	100%	3.28
	행주동	3.3%	9.8%	61.8%	17.9%	7.3%	100%	3.16
	관산동	6.9%	17.2%	39.7%	27.6%	8.6%	100%	3.14
	능곡동	2.4%	17.1%	53.7%	19.5%	7.3%	100%	3.12
	주교동	3.7%	7.4%	63.0%	25.9%	0.0%	100%	3.11
	원신동	6.5%	9.7%	58.1%	22.6%	3.2%	100%	3.06
	고양동	9.0%	17.9%	49.3%	23.9%	0.0%	100%	2.88
	성사1동	11.1%	25.9%	44.4%	18.5%	0.0%	100%	2.70

2) 거주지 주변 보행환경 만족도

거주지 주변의 보행환경 만족도 결과를 살펴보면 일산서구가 가장 높은 만족도를 보이고 있는 것으로 나타났으며 각 구별 거주지 주변 보행환경 만족도를 살펴보면 일산서구 3.43점, 일산동구 3.29점, 덕양구 3.26점이었다.

[표 2-173] 고양시 구별 거주지 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	2.6%	7.8%	43.5%	37.0%	9.1%	100%	3.43
일산동구	4.0%	10.9%	45.1%	32.0%	8.0%	100%	3.29
덕양구	3.9%	12.5%	44.1%	32.2%	7.3%	100%	3.26

일산동구의 경우 마두1동이 가장 높은 만족도를 나타냈으며, 각 동의 5점 평균을 살펴보면 다음과 같다. 마두1동 3.63점, 장항1동 3.59점, 장항2동 3.55점, 마두2동 3.53점, 백석1동과 2동 3.44점, 중산동 3.41점, 풍산동 3.29점, 정발산동 3.18점, 식사동 3.09점, 고봉동 2.40점의 순으로 나타났다.

[표 2-174] 일산동구 동별 거주지 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	마두1동	2.6%	7.9%	28.9%	44.7%	15.8%	100%	3.63
	장항1동	0.0%	14.3%	28.6%	40.8%	16.3%	100%	3.59
	장항2동	0.0%	10.8%	33.8%	44.6%	10.8%	100%	3.55
	마두2동	0.0%	8.9%	42.2%	35.6%	13.3%	100%	3.53
	백석1동	3.2%	3.2%	42.9%	47.6%	3.2%	100%	3.44
	백석2동	2.9%	4.9%	48.5%	33.0%	10.7%	100%	3.44
	중산동	0.9%	8.4%	48.6%	32.7%	9.3%	100%	3.41
	풍산동	3.1%	11.7%	44.2%	35.6%	5.5%	100%	3.29
	정발산동	7.7%	10.3%	46.2%	28.2%	7.7%	100%	3.18
	식사동	3.6%	11.6%	61.6%	18.8%	4.5%	100%	3.09
고봉동	20.0%	28.6%	44.3%	5.7%	1.4%	100%	2.40	

일산서구에서는 송포동의 거주지 주변 보행환경 만족도가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균을 살펴보면 다음과 같다. 송포동 3.67점, 일산3동 3.66점, 주엽2동 3.48점, 주엽1동 3.46점, 대화동 3.43점, 탄현동 3.40점, 일산2동 3.32점, 송산동 3.31점, 일산1동 3.11점의 순이었다.

[표 2-175] 일산서구 동별 거주지 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	송포동	0.0%	11.1%	27.8%	44.4%	16.7%	100%	3.67
	일산3동	1.4%	4.1%	38.4%	39.7%	16.4%	100%	3.66
	주엽2동	2.5%	6.3%	40.5%	41.8%	8.9%	100%	3.48
	주엽1동	1.4%	8.6%	41.4%	40.0%	8.6%	100%	3.46
	대화동	2.2%	8.1%	41.9%	39.7%	8.1%	100%	3.43
	탄현동	0.0%	5.1%	58.2%	28.6%	8.2%	100%	3.40
	일산2동	2.0%	18.0%	36.0%	34.0%	10.0%	100%	3.32
	송산동	6.1%	6.1%	45.9%	34.7%	7.1%	100%	3.31
	일산1동	8.6%	11.4%	42.9%	34.3%	2.9%	100%	3.11

덕양구의 경우 창릉동과 화전동의 거주지 주변 보행환경 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며, 각 동별 5점 평균을 살펴보면 다음과 같다. 창릉동과 화전동 3.62점, 행신1동 3.52점, 행신2동과 흥도동 3.50점, 삼송동 3.36점, 성사2동 3.32점, 화정1동 3.31점, 행신3동 3.30점, 화정2동 3.21점, 대덕동 3.20점, 원신동 3.19점, 주교동 3.00점, 고양동 2.97점, 능곡동 2.95점, 행주동 2.94점, 관산동 2.93점, 성사1동 2.79점의 순이었다.

[표 2-176] 덕양구 동별 거주지 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	창릉동	6.3%	0.0%	31.3%	50.0%	12.5%	100%	3.62
	화전동	8.3%	4.2%	29.2%	33.3%	25.0%	100%	3.62
	행신1동	0.0%	9.2%	40.0%	40.8%	10.0%	100%	3.52
	행신2동	0.0%	8.0%	36.8%	52.0%	3.2%	100%	3.50
	흥도동	0.8%	6.1%	47.3%	34.4%	11.5%	100%	3.50
	삼송동	9.1%	9.1%	31.8%	36.4%	13.6%	100%	3.36
	성사2동	5.3%	0.0%	52.6%	42.1%	0.0%	100%	3.32
	화정1동	4.2%	9.7%	43.1%	37.5%	5.6%	100%	3.31
	행신3동	1.2%	15.8%	44.2%	29.1%	9.7%	100%	3.30
	화정2동	2.7%	12.0%	50.7%	30.7%	4.0%	100%	3.21
	대덕동	0.0%	20.0%	40.0%	40.0%	0.0%	100%	3.20
	원신동	3.2%	9.7%	54.8%	29.0%	3.2%	100%	3.19
	주교동	0.0%	22.2%	55.6%	22.2%	0.0%	100%	3.00
	고양동	9.1%	18.2%	40.9%	30.3%	1.5%	100%	2.97
	능곡동	2.5%	30.0%	45.0%	15.0%	7.5%	100%	2.95
	행주동	7.1%	18.9%	52.8%	15.7%	5.5%	100%	2.94
	관산동	15.3%	15.3%	40.7%	18.6%	10.2%	100%	2.93
	성사1동	14.3%	14.3%	50.0%	21.4%	0.0%	100%	2.79

3) 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도

고양시의 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도를 조사한 결과 일산서구의 만족도가 가장 높게 나타났으며, 각 구별 5점 평균 점수는 일산서구 3.68점, 덕양구 3.50점, 일산동구는 3.49점으로 나타났다.

[표 2-177] 고양시 구별 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	0.8%	5.1%	35.1%	43.6%	15.4%	100%	3.68
덕양구	2.1%	7.7%	39.7%	38.8%	11.7%	100%	3.50
일산동구	3.3%	7.8%	38.5%	37.2%	13.2%	100%	3.49

일산동구의 경우 장항1동의 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며, 각 동별 5점 평균 점수는 다음과 같다. 장항1동 3.86점, 마두1동 3.81점, 장항2동 3.78점, 마두2동 3.69점, 중산동 3.61점, 백석2동 3.59점, 백석1동 3.57점, 풍산동 3.54점, 정발산동 3.45점, 식사동 3.26점, 고봉동 2.60점의 순이었다.

[표 2-178] 일산동구 동별 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	장항1동	0.0%	4.1%	26.5%	49.0%	20.4%	100%	3.86
	마두1동	2.7%	0.0%	27.0%	54.1%	16.2%	100%	3.81
	장항2동	1.5%	4.6%	29.2%	43.1%	21.5%	100%	3.78
	마두2동	0.0%	8.9%	31.1%	42.2%	17.8%	100%	3.69
	중산동	0.0%	10.3%	33.6%	41.1%	15.0%	100%	3.61
	백석2동	2.9%	7.7%	34.6%	37.5%	17.3%	100%	3.59
	백석1동	3.2%	3.2%	39.7%	41.3%	12.7%	100%	3.57
	풍산동	1.9%	7.4%	35.2%	45.7%	9.9%	100%	3.54
	정발산동	5.1%	11.5%	33.3%	33.3%	16.7%	100%	3.45
	식사동	1.8%	4.5%	67.0%	19.6%	7.1%	100%	3.26
	고봉동	18.6%	20.0%	45.7%	14.3%	1.4%	100%	2.60

일산서구의 경우 주엽2동의 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며, 각 동별 5점 평균 점수는 다음과 같다. 주엽2동 3.85점, 송포동 3.83점, 일산3동 3.81점, 주엽1동 3.75점, 일산2동 3.68점, 대화동 3.63점, 탄현동 3.62점, 송산동 3.55점, 일산1동 3.53점의 순이었다.

[표 2-179] 일산서구 동별 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	주엽2동	1.3%	1.3%	26.6%	53.2%	17.7%	100%	3.85
	송포동	5.6%	0.0%	22.2%	50.0%	22.2%	100%	3.83
	일산3동	0.0%	5.4%	29.7%	43.2%	21.6%	100%	3.81
	주엽1동	0.0%	2.8%	39.4%	38.0%	19.7%	100%	3.75
	일산2동	0.0%	6.0%	36.0%	42.0%	16.0%	100%	3.68
	대화동	0.0%	6.6%	36.8%	44.1%	12.5%	100%	3.63
	탄현동	0.0%	5.1%	41.4%	40.4%	13.1%	100%	3.62
	송산동	3.1%	7.1%	34.7%	41.8%	13.3%	100%	3.55
	일산1동	0.0%	8.3%	38.9%	44.4%	8.3%	100%	3.53

덕양구의 경우 화전동의 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며, 각 동별 5점 평균 점수는 다음과 같다. 화전동 3.75점, 성사2동 3.74점, 대덕동 3.71점, 행신1동 3.66점, 행신3동과 화정동, 그리고 흥도동 3.65점, 창릉동 3.63점, 삼송동 3.62점, 화정2동 3.56점, 행신2동 3.55점, 원신동 3.47점, 행주동 3.28점, 능곡동 3.27점, 성사1동 3.25점, 고양동 3.15점, 주교동 3.11점, 관산동 3.08점의 순으로 나타났다.

[표 2-180] 덕양구 동별 산책로 및 공원 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	화전동	0.0%	8.3%	33.3%	33.3%	25.0%	100%	3.75
	성사2동	0.0%	0.0%	36.8%	52.6%	10.5%	100%	3.74
	대덕동	0.0%	0.0%	28.6%	71.4%	0.0%	100%	3.71
	행신1동	1.7%	5.8%	33.9%	42.1%	16.5%	100%	3.66
	행신3동	0.0%	3.6%	42.4%	39.4%	14.5%	100%	3.65
	화정동	2.8%	5.6%	31.0%	45.1%	15.5%	100%	3.65
	흥도동	0.0%	3.8%	41.4%	40.6%	14.3%	100%	3.65
	창릉동	6.3%	6.3%	31.3%	31.3%	25.0%	100%	3.63
	삼송동	6.7%	6.7%	24.4%	42.2%	20.0%	100%	3.62
	화정2동	0.0%	6.7%	40.0%	44.0%	9.3%	100%	3.56
	행신2동	1.6%	5.5%	33.9%	54.3%	4.7%	100%	3.55
	원신동	3.3%	6.7%	46.7%	26.7%	16.7%	100%	3.47
	행주동	0.8%	15.0%	48.8%	26.0%	9.4%	100%	3.28
	능곡동	2.4%	12.2%	53.7%	19.5%	12.2%	100%	3.27
	성사1동	3.6%	10.7%	42.9%	42.9%	0.0%	100%	3.25
	고양동	7.5%	11.9%	41.8%	35.8%	3.0%	100%	3.15
	주교동	0.0%	11.1%	66.7%	22.2%	0.0%	100%	3.11
관산동	10.2%	18.6%	33.9%	27.1%	10.2%	100%	3.08	

4) 상가 주변 보행환경 만족도

고양시의 상가 주변 보행환경 만족도를 조사한 결과 일산서구의 만족도가 가장 높은 것으로 나타났으며, 각 구별 5점 평균은 일산서구 3.19점, 덕양구 3.15점, 일산동구 3.11점이었다.

[표 2-181] 고양시 구별 상가 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	3.3%	14.5%	48.4%	28.7%	5.1%	100%	3.19
덕양구	3.5%	17.3%	46.7%	26.2%	6.3%	100%	3.15
일산동구	5.3%	14.2%	50.1%	25.6%	4.8%	100%	3.11

일산동구의 경우 장항1동의 상가 주변 보행환경 만족도가 가장 높았으며, 각 동의 5점 평균은 각각 다음과 같다. 장항1동 3.40점, 장항2동 3.36점, 마두1동 3.28점, 백석2동 3.19점, 중산동 3.17점, 마두2동 3.16점, 식사동과 풍산동 3.11점, 백석1동 3.10점, 정발산동 2.89점, 고봉동 2.54점의 순이었다.

[표 2-182] 일산동구 동별 상가 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	장항1동	0.0%	16.7%	37.5%	35.4%	10.4%	100%	3.40
	장항2동	3.1%	12.5%	39.1%	35.9%	9.4%	100%	3.36
	마두1동	8.3%	11.1%	38.9%	27.8%	13.9%	100%	3.28
	백석2동	2.9%	14.6%	49.5%	26.2%	6.8%	100%	3.19
	중산동	1.0%	17.6%	50.0%	26.5%	4.9%	100%	3.17
	마두2동	4.7%	9.3%	55.8%	25.6%	4.7%	100%	3.16
	식사동	1.9%	8.4%	69.2%	17.8%	2.8%	100%	3.11
	풍산동	5.7%	12.0%	50.6%	29.1%	2.5%	100%	3.11
	백석1동	6.5%	9.7%	51.6%	32.3%	0.0%	100%	3.10
	정발산동	12.0%	17.3%	45.3%	20.0%	5.3%	100%	2.89
	고봉동	15.9%	27.5%	44.9%	10.1%	1.4%	100%	2.54

일산서구의 경우 송포동의 상가 주변 보행환경 만족도가 가장 높았으며 각 동의 5점 평균은 각각 다음과 같다. 송포동 3.56점, 주엽2동 3.34점, 송산동 3.24점, 대화동과 탄현동 3.14점, 주엽1동 3.13점, 일산1동과 일산3동 3.11점, 일산2동 3.10점의 순으로 나타났다.

[표 2-183] 일산서구 동별 상가 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	송포동	0.0%	5.6%	38.9%	50.0%	5.6%	100%	3.56
	주엽2동	2.7%	8.2%	49.3%	31.5%	8.2%	100%	3.34
	송산동	3.1%	11.3%	47.4%	35.1%	3.1%	100%	3.24
	대화동	3.1%	18.5%	43.8%	30.8%	3.8%	100%	3.14
	탄현동	3.2%	15.8%	51.6%	23.2%	6.3%	100%	3.14
	주엽1동	2.9%	14.3%	52.9%	27.1%	2.9%	100%	3.13
	일산1동	5.6%	16.7%	44.4%	27.8%	5.6%	100%	3.11
	일산3동	4.2%	20.8%	43.1%	23.6%	8.3%	100%	3.11
	일산2동	4.0%	10.0%	62.0%	20.0%	4.0%	100%	3.10

덕양구의 경우 화전동의 상가 주변 보행환경 만족도가 가장 높았으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 화전동 3.58점, 흥도동 3.42점, 행신2동 3.34점, 창릉동 3.31점, 대덕동 3.30점, 행신1동 3.28점, 삼송동 3.24점, 행신3동 3.14점, 화정1동 3.13점, 성사2동 3.11점, 주교동 3.08점, 화정2동 3.07점, 원신동 3.03점, 관산동과 행주동 3.00점, 고양동 2.79점, 능곡동 2.70점, 성사1동 2.68점의 순이었다.

[표 2-184] 덕양구 동별 상가 주변 보행환경 만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	화전동	0.0%	12.5%	37.5%	29.2%	20.8%	100%	3.58
	흥도동	0.8%	9.2%	45.0%	37.4%	7.6%	100%	3.42
	행신2동	0.0%	10.7%	47.5%	39.3%	2.5%	100%	3.34
	창릉동	7.7%	0.0%	61.5%	15.4%	15.4%	100%	3.31
	대덕동	10.0%	10.0%	30.0%	40.0%	10.0%	100%	3.30
	행신1동	0.8%	17.8%	44.9%	25.4%	11.0%	100%	3.28
	삼송동	11.1%	11.1%	33.3%	31.1%	13.3%	100%	3.24
	행신3동	1.8%	18.9%	48.2%	25.6%	5.5%	100%	3.14
	화정1동	6.0%	17.9%	38.8%	31.3%	6.0%	100%	3.13
	성사2동	0.0%	26.3%	36.8%	36.8%	0.0%	100%	3.11
	주교동	0.0%	16.0%	60.0%	24.0%	0.0%	100%	3.08
	화정2동	0.0%	16.2%	63.5%	17.6%	2.7%	100%	3.07
	원신동	6.9%	10.3%	55.2%	27.6%	0.0%	100%	3.03
	관산동	12.3%	19.3%	35.1%	22.8%	10.5%	100%	3.00
	행주동	4.1%	21.1%	52.8%	14.6%	7.3%	100%	3.00
	고양동	12.1%	22.7%	40.9%	22.7%	1.5%	100%	2.79
	능곡동	2.5%	40.0%	47.5%	5.0%	5.0%	100%	2.70
	성사1동	3.6%	35.7%	50.0%	10.7%	0.0%	100%	2.68

3. 고양시 보행 안내 서비스

고양시가 보행 안내 서비스를 충분히 제공하고 있는지 조사하기 위해 ‘보행 안내 서비스 종합만족도’, ‘보행관련 공공 안내판(설명)’, ‘보행관련 지도’를 각각 조사하였으며 그 결과는 다음과 같다.

1) 보행 안내 서비스 종합만족도

고양시의 보행 안내 서비스 종합만족도 조사 결과 일산서구의 만족도가 가장 높았으며 각 구별 5점 평균은 일산서구 3.2점, 일산동구 3.09점, 덕양구 3.06의 순으로 나타났다.

[표 2-185] 고양시 구별 보행안내 서비스 종합만족도

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	1.4%	11.9%	56.8%	26.2%	3.8%	100%	3.2
일산동구	2.9%	13.8%	58.2%	21.9%	3.2%	100%	3.09
덕양구	3.5%	16.3%	55.1%	20.2%	4.9%	100%	3.06

일산동구의 경우 마두2동의 보행안내 서비스 종합만족도가 가장 높았으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 마두2동 3.4점, 장항2동 3.3점, 백석2동 3.22점, 백석1동 3.16점, 중산동 3.15점, 풍산동 3.07점, 마두1동 3.06점, 장항1동 3.04점, 식사동 3.03점, 정발산동 3.01점, 고봉동 2.61점의 순이었다.

[표 2-186] 일산동구 동별 보행안내 서비스 종합만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	마두2동	0.0%	9.5%	45.2%	40.5%	4.8%	100%	3.4
	장항2동	0.0%	15.9%	44.4%	33.3%	6.3%	100%	3.3
	백석2동	2.0%	9.8%	55.9%	29.4%	2.9%	100%	3.22
	백석1동	1.6%	12.7%	54.0%	31.7%	0.0%	100%	3.16
	중산동	0.9%	13.1%	60.7%	20.6%	4.7%	100%	3.15
	풍산동	2.5%	12.4%	62.1%	21.1%	1.9%	100%	3.07
	마두1동	2.8%	30.6%	33.3%	25.0%	8.3%	100%	3.06
	장항1동	0.0%	18.4%	61.2%	18.4%	2.0%	100%	3.04
	식사동	2.8%	8.3%	74.1%	13.0%	1.9%	100%	3.03
	정발산동	3.9%	15.8%	60.5%	14.5%	5.3%	100%	3.01
	고봉동	14.5%	20.3%	56.5%	7.2%	1.4%	100%	2.61

일산서구의 경우 일산3동의 보행안내 서비스 종합만족도가 가장 높았으며, 각 동별 5점 평균을 살펴보면 다음과 같다. 일산3동 3.41점, 주엽2동 3.28점, 주엽1동 3.23점, 대화동 3.22점, 일산2동과 탄현동 3.18점, 송포동 3.16점, 일산1동 3.03점, 송산동 2.97점의 순이었다.

[표 2-187] 일산서구 동별 보행안내 서비스 종합만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	일산3동	0.0%	5.5%	53.4%	35.6%	5.5%	100%	3.41
	주엽2동	0.0%	11.4%	53.2%	31.6%	3.8%	100%	3.28
	주엽1동	0.0%	8.5%	63.4%	25.4%	2.8%	100%	3.23
	대화동	1.5%	11.0%	55.1%	28.7%	3.7%	100%	3.22
	일산2동	2.0%	12.2%	59.2%	18.4%	8.2%	100%	3.18
	탄현동	1.0%	11.1%	60.6%	23.2%	4.0%	100%	3.18
	송포동	0.0%	10.5%	63.2%	26.3%	0.0%	100%	3.16
	일산1동	5.9%	11.8%	55.9%	26.5%	0.0%	100%	3.03
	송산동	3.1%	21.6%	53.6%	18.6%	3.1%	100%	2.97

덕양구의 경우 행신1동과 흥도동의 보행안내 서비스 종합만족도가 가장 높았으며 각 동의 5점 평균은 각각 다음과 같다. 행신1동과 흥도동 3.26점, 행신2동 3.24점, 대덕동 3.2점, 창릉동 3.13점, 화전동 3.12점, 삼송동 3.07점, 원신동 3.06점, 관산동과 화정1동 3.03점, 행신3동 3.01점, 행주동 2.98점, 화정2동 2.96점, 주교동 2.92점, 능곡동 2.86점, 고양동 2.84점, 성사2동 2.79점, 성사1동 2.71점의 순이었다.

[표 2-188] 덕양구 동별 보행안내 서비스 종합만족도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	행신1동	1.7%	14.4%	48.3%	27.1%	8.5%	100%	3.26
	흥도동	1.5%	9.8%	57.1%	24.8%	6.8%	100%	3.26
	행신2동	0.0%	11.0%	56.7%	29.1%	3.1%	100%	3.24
	대덕동	0.0%	10.0%	60.0%	30.0%	0.0%	100%	3.2
	창릉동	0.0%	20.0%	53.3%	20.0%	6.7%	100%	3.13
	화전동	8.3%	25.0%	29.2%	20.8%	16.7%	100%	3.12
	삼송동	4.8%	19.0%	47.6%	21.4%	7.1%	100%	3.07
	원신동	3.2%	19.4%	45.2%	32.3%	0.0%	100%	3.06
	관산동	6.8%	16.9%	50.8%	16.9%	8.5%	100%	3.03
	화정1동	4.3%	17.1%	54.3%	20.0%	4.3%	100%	3.03
	행신3동	1.8%	20.0%	57.0%	18.2%	3.0%	100%	3.01
	행주동	2.4%	18.5%	61.3%	13.7%	4.0%	100%	2.98
	화정2동	4.0%	16.0%	64.0%	12.0%	4.0%	100%	2.96
	주교동	8.0%	8.0%	68.0%	16.0%	0.0%	100%	2.92
	능곡동	7.1%	26.2%	50.0%	7.1%	9.5%	100%	2.86
	고양동	10.4%	17.9%	50.7%	19.4%	1.5%	100%	2.84
	성사2동	10.5%	21.1%	47.4%	21.1%	0.0%	100%	2.79
	성사1동	7.1%	17.9%	71.4%	3.6%	0.0%	100%	2.71

2) 보행관련 공공 안내판

고양시에 보행관련 공공 안내판이 충분히 제공되고 있는지 조사한 결과 일산서구가 가장 높은 만족을 보였으며 각 구별 5점 평균은 일산서구 3.13점, 일산동구와 덕양구는 3.07점으로 나타났다.

[표 2-189] 고양시 구별 보행관련 공공 안내판

거주지(구)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	1.7%	15.6%	54.3%	24.7%	3.6%	100%	3.13
일산동구	2.9%	14.3%	58.4%	21.4%	3.0%	100%	3.07
덕양구	3.5%	17.0%	53.9%	20.3%	5.3%	100%	3.07

일산동구의 경우 마두2동의 보행관련 공공안내판이 충분히 제공되고 있다고 응답되었으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 마두2동 3.33점, 장항2동 3.29점, 중산동 3.2점, 백석2동 3.15점, 백석1동 3.1점, 정발산동 3.08점, 마두1동과 풍산동 3.05점, 식사동 3.02점, 장항1동 2.96점, 고봉동 2.59점의 순으로 나타났다.

[표 2-190] 일산동구 동별 보행관련 공공 안내판

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	마두2동	2.3%	9.3%	44.2%	41.9%	2.3%	100%	3.33
	장항2동	0.0%	13.8%	49.2%	30.8%	6.2%	100%	3.29
	중산동	1.9%	13.0%	52.8%	27.8%	4.6%	100%	3.2
	백석2동	1.9%	10.6%	61.5%	22.1%	3.8%	100%	3.15
	백석1동	1.6%	12.9%	61.3%	22.6%	1.6%	100%	3.1
	정발산동	2.6%	14.1%	61.5%	16.7%	5.1%	100%	3.08
	마두1동	2.6%	21.1%	47.4%	26.3%	2.6%	100%	3.05
	풍산동	2.5%	15.3%	58.9%	21.5%	1.8%	100%	3.05
	식사동	2.7%	10.0%	71.8%	13.6%	1.8%	100%	3.02
	장항1동	0.0%	22.4%	61.2%	14.3%	2.0%	100%	2.96
고봉동	14.5%	21.7%	55.1%	7.2%	1.4%	100%	2.59	

일산서구의 경우 일산3동의 보행관련 공공안내판이 충분히 제공되고 있다고 응답되었으며, 각 동별 5점 평균을 살펴보면 다음과 같다. 일산3동 3.28점, 송포동 3.26점, 주엽2동 3.24점, 주엽1동 3.2점, 대화동 3.15점, 일산2동 3.12점, 탄현동 3.06점, 일산1동 3.03점, 송산동 2.95점의 순이었다.

[표 2-191] 일산서구 동별 보행관련 공공 안내판

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	일산3동	1.4%	11.1%	51.4%	30.6%	5.6%	100%	3.28
	송포동	0.0%	5.3%	63.2%	31.6%	0.0%	100%	3.26
	주엽2동	1.3%	12.5%	50.0%	33.8%	2.5%	100%	3.24
	주엽1동	1.4%	7.0%	64.8%	23.9%	2.8%	100%	3.2
	대화동	1.5%	14.7%	55.1%	25.0%	3.7%	100%	3.15
	일산2동	0.0%	20.0%	54.0%	20.0%	6.0%	100%	3.12
	탄현동	1.0%	18.4%	58.2%	18.4%	4.1%	100%	3.06
	일산동	5.7%	11.4%	57.1%	25.7%	0.0%	100%	3.03
	송산동	3.1%	27.6%	44.9%	20.4%	4.1%	100%	2.95

덕양구의 경우 대덕동과 흥도동의 보행관련 공공안내판이 충분히 제공되고 있다고 응답되었으며, 각 동별 5점 평균을 살펴보면 다음과 같다. 대덕동과 흥도동 3.3점, 행신1동 3.24점, 행신2동 3.21점, 원신동 3.13점, 화정1동 3.06점, 화전동 3.04점, 행주동 3.03점, 관산동과 삼송동, 성사2동과 창릉동은 각각 3점, 행신3동은 2.99점, 주교동은 2.96점, 성사1동은 2.89점, 고양동과 화정2동은 2.88점, 능곡동은 2.85점이었다.

[표 2-192] 덕양구 동별 보행관련 공공 안내판

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	대덕동	0.0%	10.0%	60.0%	20.0%	10.0%	100%	3.3
	흥도동	1.5%	10.6%	53.0%	25.8%	9.1%	100%	3.3
	행신동	1.7%	14.3%	52.1%	22.7%	9.2%	100%	3.24
	행신2동	0.0%	12.9%	57.3%	25.8%	4.0%	100%	3.21
	원신동	6.5%	9.7%	48.4%	35.5%	0.0%	100%	3.13
	화정동	2.9%	15.9%	58.0%	18.8%	4.3%	100%	3.06
	화전동	12.5%	16.7%	41.7%	12.5%	16.7%	100%	3.04
	행주동	3.1%	16.4%	57.8%	19.5%	3.1%	100%	3.03
	관산동	5.1%	22.0%	49.2%	15.3%	8.5%	100%	3
	삼송동	4.5%	22.7%	47.7%	18.2%	6.8%	100%	3
	성사2동	5.3%	21.1%	42.1%	31.6%	0.0%	100%	3
	창릉동	0.0%	33.3%	40.0%	20.0%	6.7%	100%	3
	행신3동	1.8%	22.6%	54.3%	17.7%	3.7%	100%	2.99
	주교동	7.7%	15.4%	50.0%	26.9%	0.0%	100%	2.96
	성사1동	7.1%	7.1%	75.0%	10.7%	0.0%	100%	2.89
	고양동	9.2%	16.9%	52.3%	20.0%	1.5%	100%	2.88
	화정2동	5.4%	21.6%	56.8%	12.2%	4.1%	100%	2.88
능곡동	7.5%	25.0%	50.0%	10.0%	7.5%	100%	2.85	

3) 보행관련 지도

고양시의 보행관련 지도가 충분히 제공되고 있는지 조사한 결과 일산서구가 가장 만족하고 있는 것으로 나타났으며 각 구별 5점 평균은 일산서구 3.07점, 덕양구 3.02점, 일산동구 3점이었다.

[표 2-193] 고양시 구별 보행관련 지도

거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	2.0%	18.6%	53.3%	22.5%	3.6%	100%	3.07
덕양구	3.8%	18.3%	54.0%	19.6%	4.3%	100%	3.02
일산동구	4.2%	16.0%	58.4%	18.3%	3.1%	100%	3

일산동구의 경우 마두2동이 가장 보행관련 지도가 충분히 제공되고 있다고 인식하고 있는 것으로 나타났으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 마두2동 3.18점, 장항2동 3.15점, 백석2동 3.11점, 중산동 3.09점, 마두1동과 백석1동 그리고 풍산동은 3점, 식사동과 정발산동은 2.97점, 장항1동은 2.92점, 고봉동은 2.59점의 순으로 나타났다.

[표 2-194] 일산동구 동별 보행관련 지도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산동구	마두2동	5.0%	7.5%	55.0%	30.0%	2.5%	100%	3.18
	장항2동	0.0%	16.9%	55.4%	23.1%	4.6%	100%	3.15
	백석2동	2.0%	14.9%	57.4%	21.8%	4.0%	100%	3.11
	중산동	4.8%	11.4%	58.1%	21.9%	3.8%	100%	3.09
	마두1동	10.5%	21.1%	34.2%	26.3%	7.9%	100%	3
	백석1동	3.2%	16.1%	59.7%	19.4%	1.6%	100%	3
	풍산동	3.7%	15.5%	59.6%	19.3%	1.9%	100%	3
	식사동	2.8%	11.9%	72.5%	11.0%	1.8%	100%	2.97
	정발산동	3.9%	17.1%	61.8%	11.8%	5.3%	100%	2.97
	장항1동	0.0%	28.6%	53.1%	16.3%	2.0%	100%	2.92
	고봉동	14.5%	23.2%	52.2%	8.7%	1.4%	100%	2.59

일산서구의 경우 송포동이 가장 보행관련 지도가 충분히 제공되고 있다고 인식하고 있는 것으로 나타났으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 송포동 3.21점, 주엽2동 3.19점, 일산3동 3.13점, 탄현동 3.1점, 일산1동 3.09점, 대화동 3.08점, 주엽1동 3.07점, 일산2동 3.02점, 송산동 2.86점 순이었다.

[표 2-195] 일산서구 동별 보행관련 지도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
일산서구	송포동	0.0%	5.3%	68.4%	26.3%	0.0%	100%	3.21
	주엽2동	1.3%	16.5%	48.1%	30.4%	3.8%	100%	3.19
	일산3동	1.4%	19.7%	49.3%	23.9%	5.6%	100%	3.13
	탄현동	1.0%	14.4%	61.9%	18.6%	4.1%	100%	3.1
	일산1동	5.9%	8.8%	55.9%	29.4%	0.0%	100%	3.09
	대화동	1.5%	18.9%	52.3%	24.2%	3.0%	100%	3.08
	주엽1동	1.5%	17.6%	55.9%	22.1%	2.9%	100%	3.07
	일산2동	2.0%	20.4%	55.1%	18.4%	4.1%	100%	3.02
	송산동	4.2%	29.2%	46.9%	15.6%	4.2%	100%	2.86

덕양구의 경우 행신 2동이 가장 보행관련 지도가 충분히 제공되고 있다고 인식하고 있는 것으로 나타났으며 각 동별 5점 평균은 다음과 같다. 행신2동 3.24점, 대덕동 3.22점, 흥도동 3.2점, 창릉동 3.14점, 원신동과 화전동 3.13점, 행신1동 3.1점, 삼송동 3.02점, 관산동 2.98점, 행신3동과 행주동 2.97점, 화정1동 2.96점, 화정2동 2.92점, 주교동 2.88점, 성사2동 2.84점, 고양동과 능곡동 2.8점, 성사1동 2.78점의 순이었다.

[표 2-196] 덕양구 동별 보행관련 지도

거주지(구)	거주지(동)	매우 불만족	불만족	보통	다소 만족	매우 만족	전체	5점 평균
덕양구	행신2동	0.8%	10.6%	56.1%	29.3%	3.3%	100%	3.24
	대덕동	0.0%	22.2%	44.4%	22.2%	11.1%	100%	3.22
	흥도동	1.5%	12.9%	56.8%	22.0%	6.8%	100%	3.2
	창릉동	0.0%	28.6%	35.7%	28.6%	7.1%	100%	3.14
	원신동	0.0%	20.0%	46.7%	33.3%	0.0%	100%	3.13
	화전동	4.2%	25.0%	41.7%	12.5%	16.7%	100%	3.13
	행신1동	4.3%	17.1%	49.6%	22.2%	6.8%	100%	3.1
	삼송동	4.8%	21.4%	47.6%	19.0%	7.1%	100%	3.02
	관산동	7.1%	19.6%	48.2%	17.9%	7.1%	100%	2.98
	행신3동	3.1%	21.1%	54.7%	18.0%	3.1%	100%	2.97
	행주동	3.1%	18.9%	59.1%	15.7%	3.1%	100%	2.97
	화정1동	6.0%	14.9%	61.2%	13.4%	4.5%	100%	2.96
	화정2동	2.7%	23.0%	56.8%	14.9%	2.7%	100%	2.92
	주교동	7.7%	15.4%	57.7%	19.2%	0.0%	100%	2.88
	성사2동	5.3%	31.6%	36.8%	26.3%	0.0%	100%	2.84
	고양동	10.8%	21.5%	46.2%	20.0%	1.5%	100%	2.8
	능곡동	5.0%	25.0%	57.5%	10.0%	2.5%	100%	2.8
성사1동	7.4%	14.8%	70.4%	7.4%	0.0%	100%	2.78	

4. 전동킵보드와 보행

전동킵보드가 보행환경에 미치는 영향을 알아보기 위하여 전동킵보드의 이용여부와 전동 킵보드와 같은 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향에 대해 조사하였으며 결과는 각각 다음과 같다.

1) 이용 여부

전동킵보드 이용여부를 조사한 결과 응답자의 97.0%가 전동킵보드를 이용하지 않는 것으로 나타났다. 성별로 살펴보면 남성보다 여성이 소폭 더 이용하지 않는 것으로 나타났으며 남성의 경우 96.2%, 여성의 경우 97.5%가 이용하지 않는다고 응답하였다.

[표 2-197] 전동킵보드 이용 여부

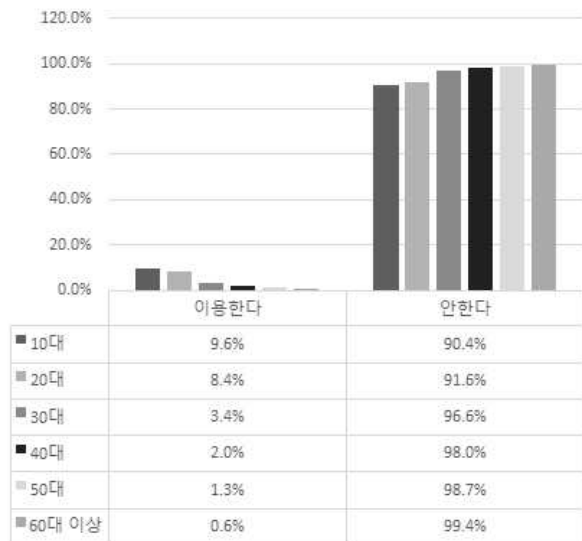
	이용한다	안 한다
전체	3.0%	97.0%

[표 2-198] 성별 전동킵보드 이용 여부

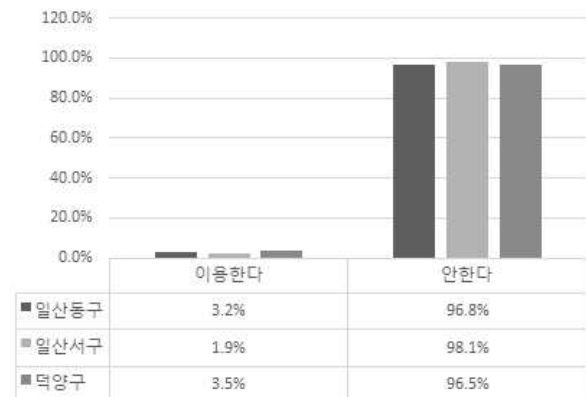
성별	이용한다	안 한다
남성	3.8%	96.2%
여성	2.5%	97.5%

연령별로 살펴보았을 때 연령이 높을수록 이용하지 않는 비중이 더 높아졌다. 10대의 경우 90.4%, 20대의 경우 91.6%, 30대의 경우 96.6%, 40대의 경우 98.0%, 50대의 경우 98.7%, 60대 이상은 99.4%가 이용하지 않는다고 응답하였다. 거주지별로는 일산서구, 일산동구, 덕양구의 순으로 사용하지 않는다는 비중이 높았으며 각각 98.1%, 96.8%, 96.5%였다. 월 가구 총 소득별로 살펴보았을 때, 100만원 미만인 경우 96.8%, 100만원~299만원인 경우 97.0%, 300만원~499만원인 경우 96.9%, 500만원~699만원 경우 96.7%, 700만원~899만원인 경우 98.7%, 900만원 이상인 경우 95.1%가 전동킵보드를 사용하지 않는다고 응답하였다.

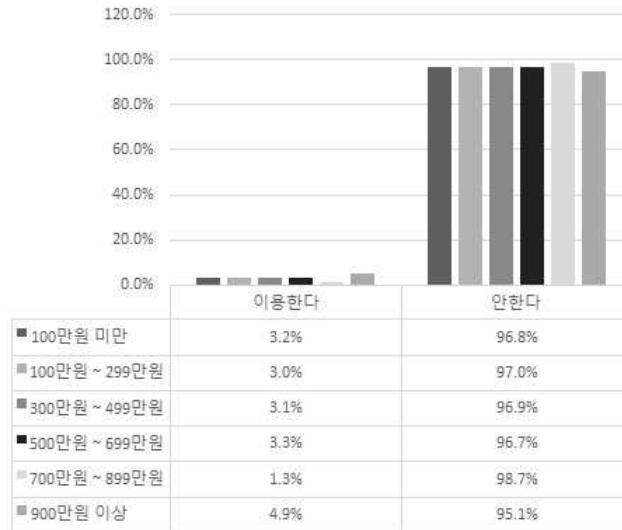
[그림 2-106] 연령별 전동킵보드 이용 여부



[그림 2-107] 거주지별 전동킵보드 이용 여부



[그림 2-108] 월 가구 총 소득별 전동킥보드 이용 여부



2) 보행에 미치는 영향

전동킥보드와 같은 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향을 알아보기 위하여 전동킥보드를 이용하지 않는 응답자들을 대상으로 조사를 진행하였으며 조금 불편하다는 의견이 37.4%로 가장 높았으며, 다음으로 매우 불편하다는 의견이 29.2%였다.

[표 2-199] 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향

	전혀 불편(위험)하지 않음	불편(위험)하지 않은 편	보통	조금 불편	매우 불편함
전체	3.4%	8.1%	21.9%	37.4%	29.2%

성별로 살펴보면 남성과 여성 모두 불편해 하는 것으로 나타났다. 남성의 경우 ‘조금 불편’하다는 의견이 35.4%, ‘매우 불편함’이 27.6%였으며, 여성의 경우 ‘조금 불편’ 38.9%, ‘매우 불편함’ 30.3%였다.

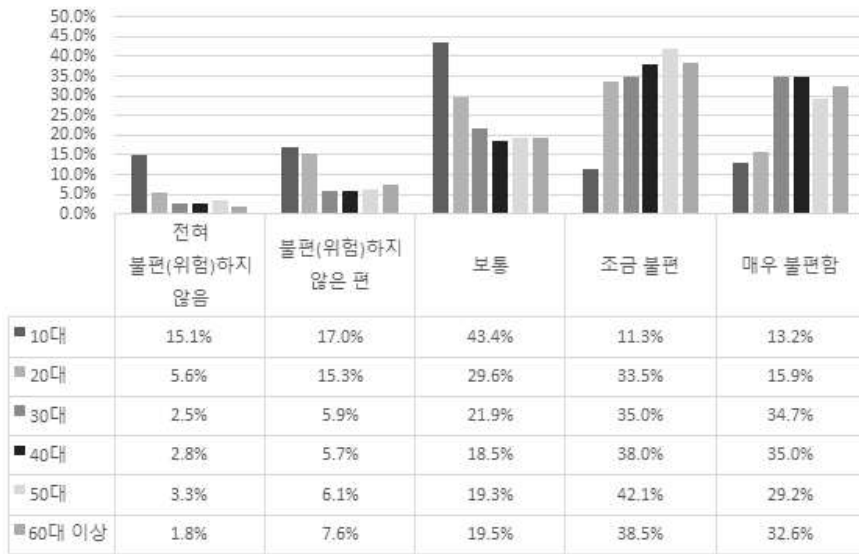
[표 2-200] 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향(성별)

성별	전혀 불편(위험)하지 않음	불편(위험)하지 않은 편	보통	조금 불편	매우 불편함
남성	4.2%	9.4%	23.4%	35.4%	27.6%
여성	2.8%	7.1%	20.8%	38.9%	30.3%

연령별로 살펴보면 10대를 제외한 모든 연령층에서 주로 조금 불편하거나 매우 불편하다고 생각하고 있는 것으로 나타났으며 연령별로 살펴보면 다음과 같다. 10대의 경우 ‘전혀 불편(위험)하지 않음’이 15.1%로 다른 연령에 비해 높은 편이었다. 그리고 ‘불편(위험)하지 않은 편’ 17.0%, ‘보통’ 43.4%, ‘조금 불편’ 11.3%, ‘매우 불편함’ 13.2%였고, 20대의 경우 ‘전혀 불편(위험)하지 않음’ 5.6%, ‘불편(위험)하지 않은 편’ 15.3%, ‘보통’ 29.6%, ‘조금 불편’ 33.5%, ‘매우 불편함’ 15.9%였다. 30대의 경우 ‘전혀 불편(위험)하지 않음’ 2.5%, ‘불편(위험)하지 않은 편’

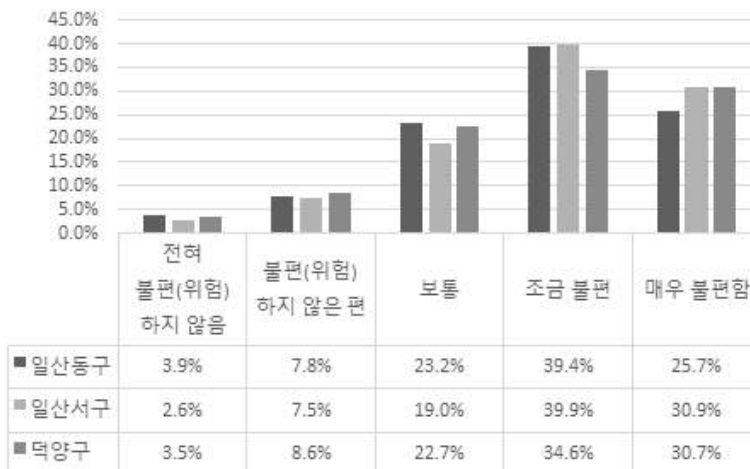
5.9%, ‘보통’ 21.9%, ‘조금 불편’ 35.0%, ‘매우 불편함’ 34.7%였고, 40대의 경우 ‘전혀 불편(위험)하지 않음’ 2.8%, ‘불편(위험)하지 않은 편’ 5.7%, ‘보통’ 18.5%, ‘조금 불편’ 38.0%, ‘매우 불편함’ 35.0%였다. 50대의 경우 ‘전혀 불편(위험)하지 않음’ 3.3%, ‘불편(위험)하지 않은 편’ 6.1%, ‘보통’ 19.3%, ‘조금 불편’ 42.1%, ‘매우 불편함’ 29.2%였으며, 60대 이상의 경우 ‘전혀 불편(위험)하지 않음’ 1.8%, ‘불편(위험)하지 않은 편’ 7.6%, ‘보통’ 19.5%, ‘조금 불편’ 38.5%, ‘매우 불편함’ 32.6%였다.

[그림 2-109] 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향(연령별)



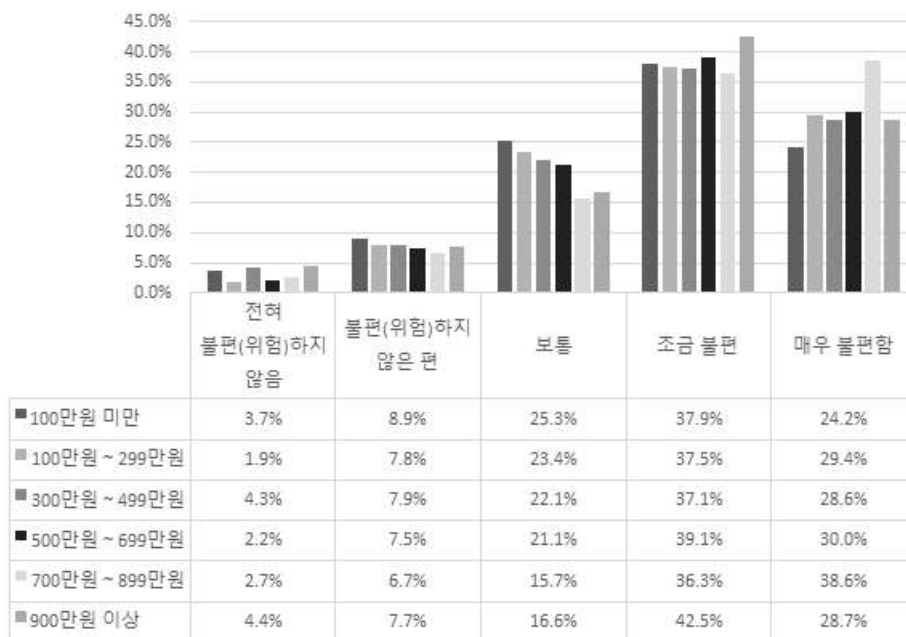
거주지별로 살펴보면 모든 지역에서 ‘조금 불편’하다는 비중이 가장 높았으며 그 다음이 ‘매우 불편함’이었다.

[그림 2-110] 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향(거주지별)



월 가구 총 소득별로 살펴보면 700~899만원을 제외한 모든 소득 구간에서 ‘조금 불편’하다는 비중이 가장 높았으며 700~899만원 소득 구간에서는 ‘매우 불편함’이 가장 높은 비중을 차지하였다.

[그림 2-111] 개인 이동수단이 보행에 미치는 영향(월 가구 총 소득별)



5. 정책 선호도

차량 중심의 도시 정책과 보행자 중심의 도시 정책 중 어느 정책을 더 선호하는지 조사한 결과는 다음과 같다. 고양시 전체의 경우 ‘차량 중심(16.3%)’보다는 ‘보행자 중심(73.5%)’을 더 선호하고 있는 것으로 나타났다.

[표 2-201] 정책 선호도

	차량 중심	보행자 중심	기타
전체	16.3%	73.5%	10.2%

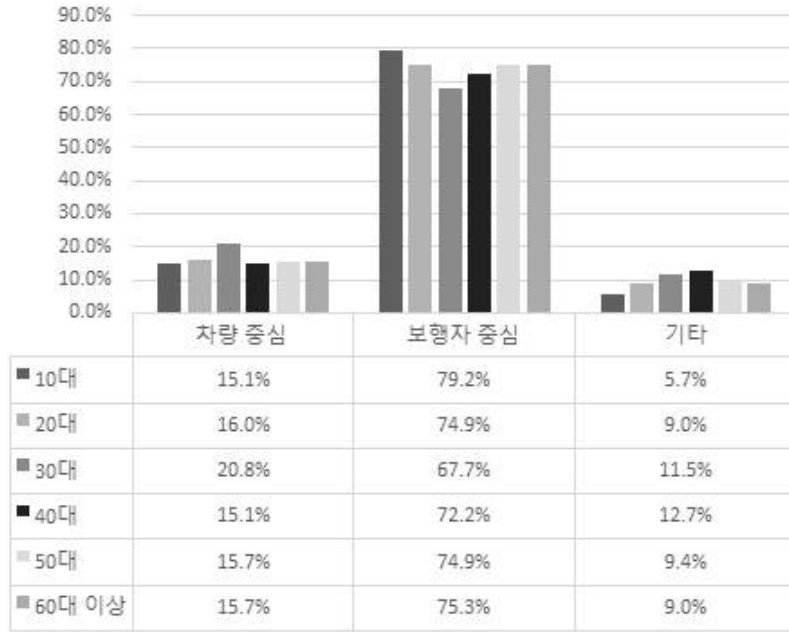
성별로 살펴보면 남성과 여성 모두 ‘보행자 중심’의 정책을 선호하는 것으로 나타났다. 다만 남성의 경우 여성에 비해 ‘차량 중심’의 정책을 선호하는 경우가 더 많은 것으로 보인다.

[표 2-202] 성별 정책 선호도

성별	차량 중심	보행자 중심	기타
남성	20.8%	69.7%	9.6%
여성	13.1%	76.2%	10.7%

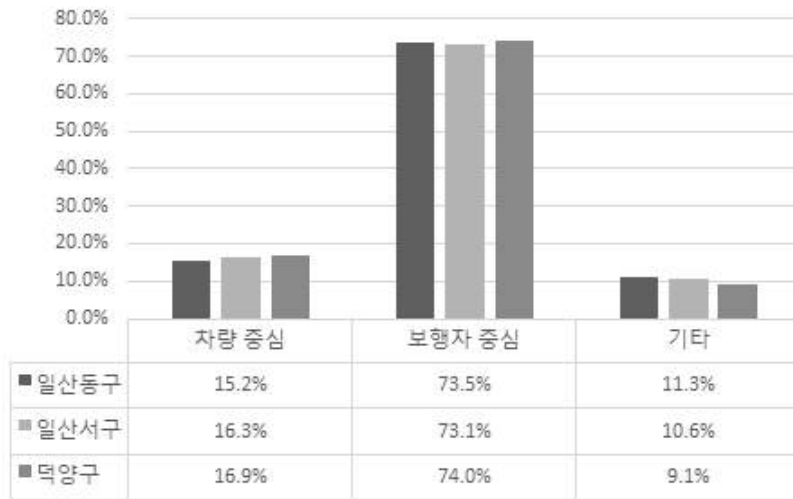
연령별로 살펴보면 전 연령에서 ‘보행자 중심’의 정책을 선호하고 있는 것으로 나타났으며, 거주지별, 거주기간 별, 월 가구 총 소득별 모두 ‘보행자 중심’의 정책을 선호하고 있는 것으로 조사되었다.

[그림 2-112] 연령별 정책 선호도



거주지별로 살펴보면, 고양시 3구 모두 약 73%~74%의 비중으로 ‘보행자 중심’의 정책을 선호하는 것으로 나타났다. 거주지에 상관없이 ‘차량 중심’ 정책 선호 응답은 약 15.2%~16.9%, ‘기타’의 경우 약 9.1%~11.3%로 비슷한 응답을 보이는 것을 확인할 수 있다.

[그림 2-113] 거주지별 정책 선호도



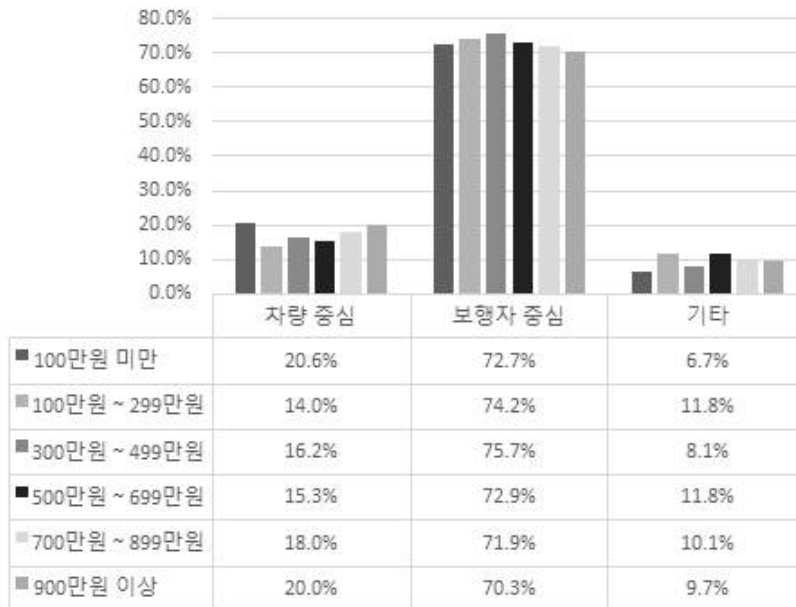
거주기간별로 살펴보면, ‘10년 미만’과 ‘10년 이상’ 모두 약 70%가 넘는 응답으로 ‘보행자 중심’ 정책을 선호하는 것으로 나타났다. 또한 거주기간에 상관없이 ‘보행자 중심’ → ‘차량 중심’ → ‘기타’순으로 선호율의 비중 역시 비슷한 것으로 나타났다.

[표 2-203] 거주기간별 정책 선호도

거주기간	차량 중심	보행자 중심	기타
10년 미만	16.9%	72.4%	10.7%
10년 이상	15.6%	74.6%	9.9%

월 가구 총 소득별로 살펴보면 모든 소득 구간에서 ‘보행자 중심’ 정책 선호도가 비중이 가장 높은 것으로 나타났다. 100만원 미만과 900만원 이상의 소득 구간에서는 다른 소득구간과 비교했을 때, ‘차량 중심’이 약 20% 정도로 비교적 높게 나타났다.

[그림 2-114] 월 가구 총 소득별 정책 선호도



제 3 장

부 록



3. 귀하는 현재 자동차 운전을 하십니까?

- ① 현재 자동차 운전을 한다. (문 7번으로) ② 과거에는 운전을 하였지만 현재는 하지 않는다. (문 4번으로)
 ③ 과거부터 현재까지 운전을 하지 못하거나 하지 않는다. (문 4번으로)

4. (현재 운전을 하지 않는다면) 그 이유가 무엇입니까?

- ① 자가용 승용차가 없어서 ② 운전면허증이 없어서 ③ 나이가 들어 운전 능력이 상실되어서
 ④ 대중교통이 편리해서 ⑤ 자동차 이용 및 유지에 비용이 많이 들어서 ⑥ 과거 교통사고 경험 때문에
 ⑦ 운전이 무서워서 또는 싫어서 ⑧ 기타()

5. 귀하가 현재 운전을 하지 않아 각 항목별로 불편한 정도는 어느 정도이십니까?

항목		전혀 불편하지 않음		보통		매우불편	
5-1	대형마트 장보기 등 생활편의 불편	1	2	3	4	5	
5-2	친구, 지인, 동료 등 만남 불편	1	2	3	4	5	
5-3	여가 및 여행계획이 불편	1	2	3	4	5	
5-4	교육 및 문화생활 참여 불편	1	2	3	4	5	
5-5	직장 출퇴근이 불편	1	2	3	4	5	
5-6	위 항목 중 가장 불편한 하나를 선택	5 - () 번					

6. 귀하는 가족이 운전해 주는 차량을 이용할 경우 주로 누가 운전하는 차량을 이용하십니까?

- ① 배우자 ② 자녀 ③ 부모님 ④ 기타()

7. 귀하의 거주지로부터 얼마나 가까운 곳에 대중교통시스템이 있습니까?

항목		도보로 걸리는 시간		차량으로 걸리는 시간		없음 (√)	
7-1	지하철 정거장	분		분			
7-2	버스 정거장	분		분			
7-3	공유자전거(피프틴)	분		분			

8. 귀하는 스마트폰을 가지고 계십니까?

- ① 있다(문 8-1번으로) ② 없다(문 9번으로)

8-1) 스마트폰을 통해 교통 및 이동 정보를 이용하십니까?

- ① 한다(문 8-2번으로) ② 안한다

8-2) 스마트폰을 통해 교통 및 이동관련 주로 어떤 정보를 이용하십니까? (택1)

- ① 지하철 및 버스 정보 ② 택시 호출 ③ 교통수단 예매
 ④ 지도정보 서비스 ⑤ 보도안내 서비스 ⑥ 기타()

9. 귀하는 평소에 주로 이용하시던 이동(교통)수단 외에 이를 대체할 다음 이동수단으로 무엇을 선택하십니까? (택 1)

- ① 도보(걸어서) ② 직접 자동차 운전을 해서 ③ 지하철이용
 ④ 버스이용 ⑤ 자전거 ⑥ 오토바이 ⑦ 기타()

10. 평소 사람들과 친교(친목)를 위해 멀리 만나러 가는 정도가 어느 정도 되십니까? (코로나19 이전 기준)

항목		전혀하지않음		보통		매우자주이동	
10-1	일주일 평균 원거리(시간이상 이동) 이동에 대한 체감도	1	2	3	4	5	
10-2	일주일 평균 원거리를 이동하는 횟수	(회)					

(뒷장계속)

Abstract

A Study on the Mobility Behaviors and Travel Satisfaction of Goyang Citizens

Shin Hee Yun*

Background and Purpose

We are currently in a pandemic age with the spread of COVID-19. Before COVID-19, people lived in a highly mobile society where movement was an essential and fundamental right. Mobility has much significance, as it involves not only physical movement but also different factors such as social relationships, participation, and exclusion. Therefore, this study observes the mobility of Goyang citizens and how it changed after the COVID-19 outbreak to better understand quality of life through mobility. In addition, by conducting an analysis on citizens' level of satisfaction with the mobility infrastructure in Goyang City, the current study serves as a basis to understand their mobility and movement. The goal of the study is to provide basic information for future projects related to the mobility and movement of the citizens of Goyang.

Study Period and Design

The survey period was between October 29, 2020 and November 6, 2020. The sample was categorized based on sex, age, and region of Goyang residents. The total number of surveys was 2,887, but only 2,874 were considered valid based on sampling error verification.

For the field study, two field workers were dispatched to every district across 39 sample districts (see the attachment on the Field Worker Dispatch Map). The field workers had to undergo training on the survey and health and safety measures before their dispatch to the field. The study's target subjects in 39 districts underwent stratified sampling by taking factors such as sex, age, and region into account.

Major Findings

The most popular form of transportation was "driving a car" with 40.9%, and it was also the highest response rate. Popular public transportation systems were "bus" and "subway," with 22.6% and 16.3%, respectively.

* Goyang Research Institute, Goyang, Korea

Of the respondents who claimed that they owned either a driver's license or a personal car, 81.5% said that they owned a driver's license, and 79.4% of them said that they owned a car.

For the question on driving, 60.4% of the respondents said "I currently drive my own car," while 26.3% said "I have never driven." Of all respondents, 13.3% said "I have driven in the past, but I no longer drive."

As for reasons for not driving, 32.5% of the respondents said "I do not have a driver's license." The second-largest group, at 18.6%, said "I do not have a car."

For the "inconveniences in life" from not driving, 16.1% of the people said it was "a little inconvenient," and 8.9% said it was "very inconvenient." However, for "meetings," 12.2% said it was "a little inconvenient," and 4.8% said it was "very inconvenient." For "leisure and travel," 21.3% said it was "a little inconvenient," and 11.7% said it was "very inconvenient." On "education and cultural life," 11.8% said it was "a little inconvenient," and 4.8% said it was "very inconvenient." For "commute to work," 10.6% said it was "a little inconvenient," but 6.0% said it was "very inconvenient."

For the question on "the time it takes to get from the closest subway station to the house" from the nearby transportation topic, the average walking/driving time was 19.8/7.9 minutes. The "average time to get to the closest bus station" was 5.7/2.6 minutes by walking/driving. On "the time it takes to get to the shared bicycle," the average was 7.2/3.1 minutes by walking/driving.

Compared to before COVID-19, 35.6% said that their number of movements "decreased significantly," 42.9% said that they "mostly decreased," and 20.0% said they "did not change." It can be concluded that the number of movements decreased after COVID-19.

On the daily travel distance changes after the COVID-19 outbreak, 27.3% said that they "decreased a lot," 41.3% said that they "mostly decreased," and 27.4% said that they "did not change." It can be concluded that the average time and distance that people travel by car decreased.

For the major public transportation systems for short distances before the COVID-19 outbreak, the response rates were as follows: "bus" 57.0%, "personal car" 43.4%, "subway" 35.5%, "taxi" 31.9%, "personal mobility" 14.1%, "shared transport" 13.0%, "regional railway" 8.2%, and "car share" 6.7% (multiple choices possible).

However, for the major public transportation systems for short distances after the outbreak, the response rates were as follows: "bus" 49.5%, "personal car" 44.8%, "subway" 33.6%, "taxi" 32.5%, "regional railway" 15.5%, "personal mobility" 13.8%, "shared transport" 9.1%, and "car share" 5.9% (multiple choices possible).

For the primary public transportation systems for long distances before the COVID-19 outbreak, the response rates were as follows: "subway" 49.1%, "personal car" 46.8%, "bus" 33.4%, "regional railway" 29.9%, "taxi" 18.0%, "car share" 9.5%, "personal mobility" 5.9%, and "shared transport" 3.0% (multiple choices possible).

However, for the major public transportation systems for long distances after the outbreak, the response rates were as follows: “personal car” 61.3%, “subway” 40.1%, “bus” 22.8%, “regional railway” 19.4%, “taxi” 8.3%, “car share” 4.3%, “shared transport” 3.8%, and “personal mobility” 2.8% (multiple choices possible).

The most popular forms of transportation before COVID-19 were “personal car” at 38.7%, “bus” at 35.4%, “subway” at 21.8%, “taxi” at 1.9%, “personal mobility” at 1.7%, “regional railway” at 0.2%, “shared transport” at 0.2%, and “car share” at 0%.

The most popular forms of transportation after COVID-19 were “personal car” at 51.7%, “bus” at 26.4%, “subway” at 15.3%, “taxi” at 3.2%, “personal mobility” at 2.6%, “regional railway” at 0.2%, and “shared transport” at 0.2%.

On the average number of family meetings before and after the outbreak, the average decreased from 8 to 4.2, and the number of meetings with friends decreased from 4.9 times to 1.8 times.

On the satisfaction level for the “status of sidewalks,” the average score (of a total score of 5 points) was 3.06 points for “West Ilsan District,” 3.03 points for “Deokyang District,” and 2.95 points for “East Ilsan District.”

On the satisfaction level for the “size of sidewalks,” out of the total score of 5 points, the average was 3.04 points for “West Ilsan District,” 2.91 points for “Deokyang District,” and 2.88 points for “East Ilsan District.”

On the satisfaction level for “obstacles of sidewalks,” out of the total score of 5 points, the average was 3.06 points for “West Ilsan District,” 2.99 points for “Deokyang District,” and 2.97 points for “East Ilsan District.”

On the satisfaction level for “pedestrian road curbs,” out of the total score of 5 points, the average was 3.09 points for “Deokyang District,” 3.06 points for “West Ilsan District,” and 2.99 points for “East Ilsan District.”

On the satisfaction level for the “quality of braille blocks (blind guidance blocks for the visually impaired),” out of the total score of 5 points, the average was 3.11 points for “West Ilsan District,” 3.09 points for “Deokyang District,” and 3.03 points for “East Ilsan District.”

On the satisfaction level for “illegal parking,” out of the total score of 5 points, the average was 2.52 points for “West Ilsan District,” 2.44 points for “East Ilsan District,” and 2.42 points for “Deokyang District.”

On the satisfaction level for “broken streetlights,” out of the total score of 5 points, the average was 3.19 points for “West Ilsan District,” 3.17 points for “Deokyang District,” and 3.13 points for “East Ilsan District.”

On the satisfaction level for “clean sidewalks,” out of the total score of 5 points, the average was 3.13 points for “West Ilsan District,” 3.06 points for “East Ilsan District,” and 3.06 points for “Deokyang District.”

Response rates on the most serious issue, “illegal parking,” were the highest across all three districts of Ilsan: Deokyang District (46.2%), East Ilsan District (44%), and West Ilsan District (39.4%).

On the overall satisfaction level for travel, out of the total score of 5 points, the average was 3.48 points for “West Ilsan District,” 3.38 points for “East Ilsan District,” and 3.31 points for “Deokyang District.”

