



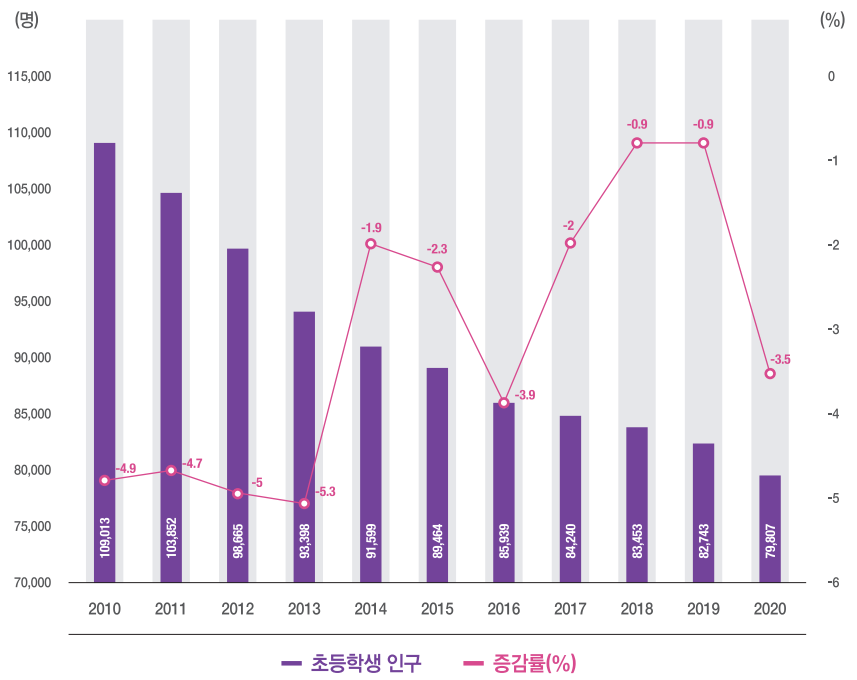
## 대전광역시의 초등돌봄 실태는?

- 이동을 위한 사회적 돌봄은 대부분 미취학 영·유아를 중심으로 확대되어 왔기 때문에, 초등학생을 위한 돌봄은 수요 대비 공급이 부족한 상황
- 이에 대전시의 초등돌봄 실태를 분석하는 것은 향후 돌봄서비스 확대를 위한 정책 방향 수립에 기초자료가 될 수 있음
- 대전시 초등돌봄 실태를 파악하기 위해 활용한 자료는 다음과 같음
  - 통계청 인구 총조사, 대전시 교육통계, 2020 범국민초등돌봄수요조사
  - 대전시 거주 초등학생 보호자를 대상으로 실시한 온·오프라인 설문조사

### 01 대전시 초등학생 인원 및 추이

- 대전시의 초등학생 인구는 2010년부터 2020년까지 지속적으로 감소 추세를 보임
- 2019년까지 대전시 초등학생 인구의 감소세가 완화되는 모습을 보이지만, 2020년에 감소세가 다시 증가

대전광역시 초등학생 인구 추이



- 자치구별 초등학생 인원 추이를 보면, 모든 자치구에서 감소세가 나타나며, 특히 유성구의 감소세가 다른 자치구에 비해 조금 더 높음

대전광역시 자치구별 초등학생 인원 추이

(단위 : 개, 명)

구분	학교수	학급수	학생수	1학급당 학생수	1학급당 학생수 추이(증감)*
동구	23	543	10,740	19.8	-0.5
중구	27	605	11,797	19.5	-0.5
서구	39	1,166	26,179	22.5	-0.3
유성구	38	1,067	22,814	21.4	-0.7
대덕구	21	458	8,277	18.1	-0.5

자료 : KESS교육통계서비스(2020. 9. 기준)

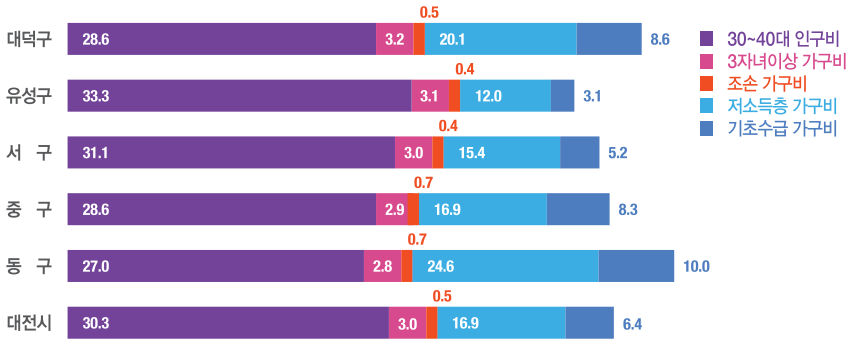
\* 1학급당 학생수 추이(증감)는 전년도인 2019년과 비교한 수치임

## 02

### 대전시 초등돌봄 관련 인구·사회 경제적 특성

- 대전시 초등돌봄 관련 지역의 인구·사회·경제적 특성을 보면, 30~40대 인구비는 유성구와 서구가 높고, 3자녀 이상 가구비는 모든 자치구가 유사하며, 조손가구비, 저소득층 가구비, 기초수급가구비는 동구와 대덕구가 높음
- 즉, 동구와 대덕구의 초등학생 수는 적지만, 초등돌봄에 대한 잠재적 요구는 상대적으로 높을 가능성이 있음

대전광역시 자치구별 인구·사회·경제적 특성



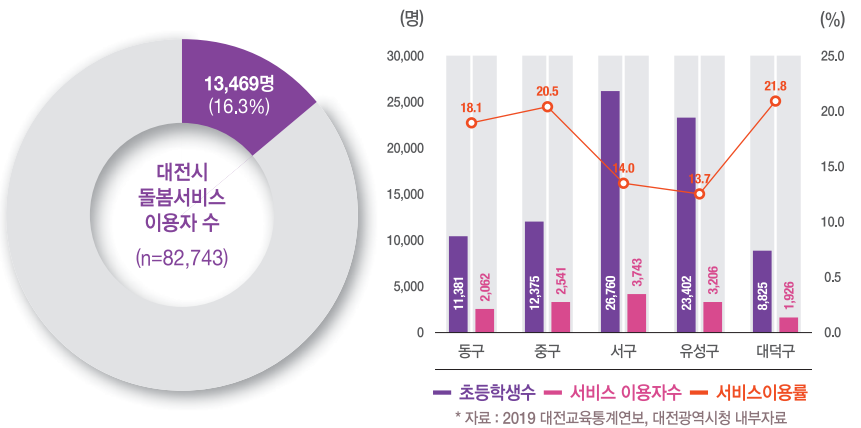
자료 : 통계청 2018 인구총조사, 대전광역시 2019 사회조사

## 03

### 대전시 초등돌봄 기관 이용 현황

- 대전시의 전체 초등학생 82,743명(2019. 12.) 중에서 방과 후 돌봄 기관을 이용하는 학생은 13,469명으로 16.3% 정도의 학생이 이용
- 자치구별로 보면, 대덕구가 21.8%로 가장 많이 이용
- 서구(14.0%)와 유성구(13.7%)는 15% 미만으로 이용

대전광역시 초등학생 규모와 방과 후 돌봄 기관 이용 현황

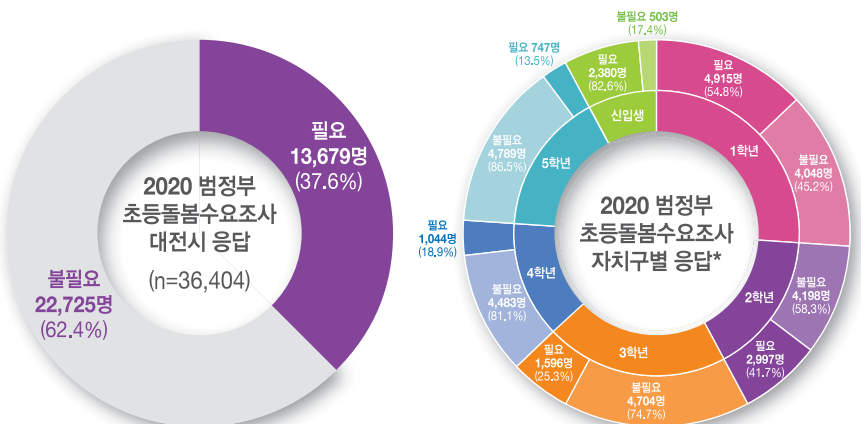


## 04

### 대전시 초등돌봄 서비스 수요

- 2020 범정부 초등돌봄수요조사에서 대전시 전체 응답자 36,404명 중 방과 후 돌봄 서비스가 필요하다는 응답은 37.6%였고, 학년별로는 신입생이 82.6%로 가장 높음
- 방과 후 돌봄이 필요한 초등학생 수는 약 31,112명으로 추정

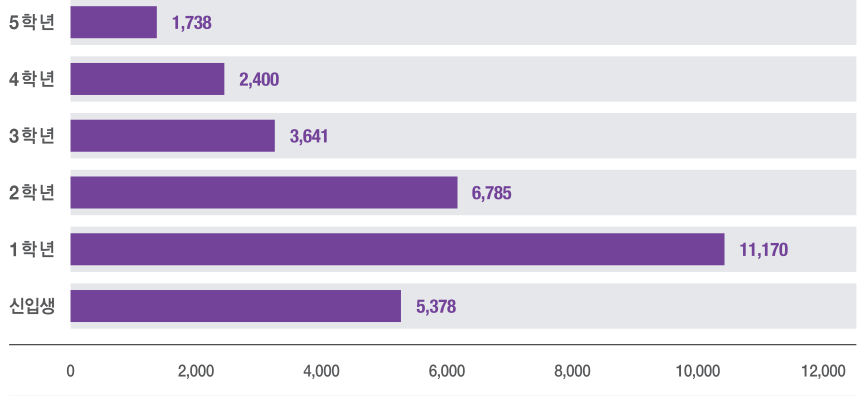
대전광역시 방과 후 돌봄 수요 추정



\*위의 조사대상은 전국초등학교 재학생(1~5학년) 및 어린이집 재원중인 예비 취학아동(2020.3.1. 기준 초등학교 입학예정자=신입생)임

## 대전광역시 초등학교 방과 후 돌봄 수요 추정\*

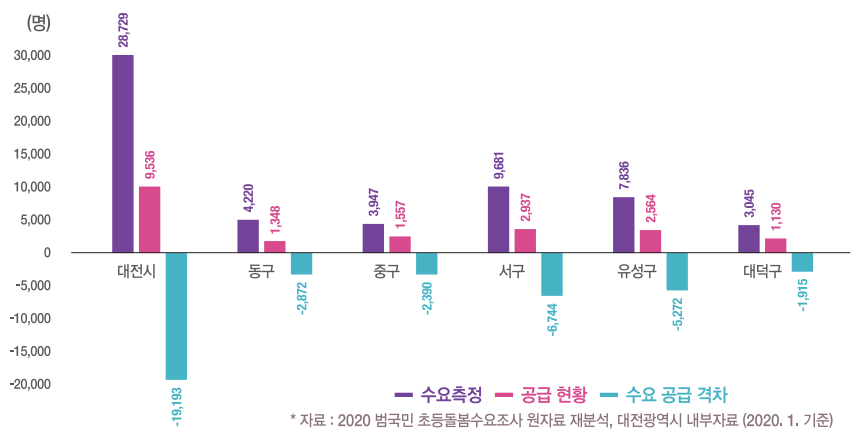
(단위: 명)



자료: 대전광역시 교육청 학교 현황(2019. 10.), 2020 범국민 초등돌봄수요조사 원자료 재분석  
\*추정치는 범국민 초등돌봄수요조사의 응답 비율을 대전광역시 전체 초등학교 수로 환산

- 돌봄서비스 중 가장 수요가 높은 초등돌봄교실의 수요 공급 격차는 19,193명 정도로 추정  
- 자치구별로 보면, 서구가 가장 많은 6,744명이 더 필요로 하고 있고, 유성구(5,272명), 동구(2,872명), 중구(2,390명), 대덕구(1,915명) 순으로 나타남

## 대전광역시 초등돌봄교실 추정 수요와 공급 격차

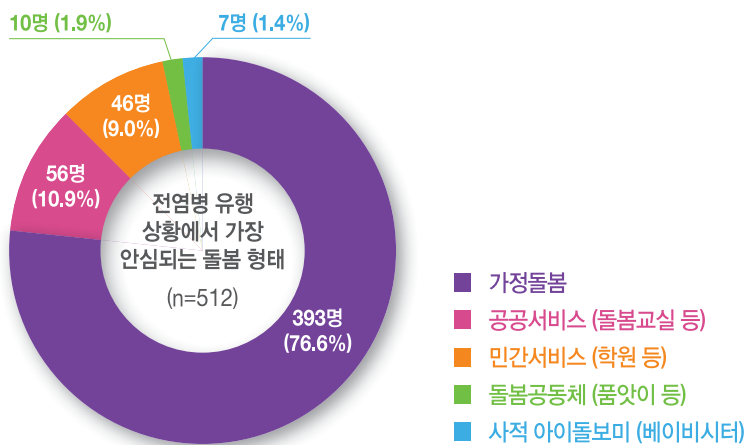


\* 자료: 2020 범국민 초등돌봄수요조사 원자료 재분석, 대전광역시 내부자료 (2020. 1. 기준)

## 05 코로나19 이후 돌봄 수요

- 대전시 초등학교 보호자 512명 대상 설문조사에서 코로나19와 같은 전염병 유행상황에서 가장 안심이 되는 돌봄형태는 가정돌봄(76.6%)으로 나타남  
- 공공서비스는 10.9%, 민간서비스는 9%로 공공과 민간에 대한 신뢰의 차이는 거의 없음

## 전염병(코로나19 등) 유행 상황에서 가장 안심이 되는 돌봄 형태



## 06 시사점

- 전반적인 초등학교 감소 추이에도 불구하고, 초등돌봄 수요-공급 격차는 존재하며, 구체적인 수요의 내용은 자치구별 차이가 존재할 것으로 예측
- 공급확대에 있어 코로나19와 같은 전염병 유행 상황에서는 면밀한 수요조사가 필요

\*자료출처: 양성욱 외(2020), 「대전형 아이돌봄 온돌 네트워크 구축을 위한 실태 및 수요조사」, 대전세종연구원



# 국내·외 도시동향

## 01 S-BRT

### 간선급행버스체계(BRT : Bus Rapid Transit)

- 간선급행버스체계(이하 'BRT')는 도심과 외곽을 잇는 주요한 간선도로에 버스전용차로를 설치하여 급행버스를 운행하게 하는 대중교통시스템
- BRT 우선신호, 지능형 교통체계(ITS) 등을 도입하여 통행속도, 정시성, 수송능력 등을 향상시킨 저비용 고효율의 신교통수단
- S-BRT는 중앙버스전용차로 수준에 그쳤던 기존의 BRT를 개선하여 지하철 수준의 버스 교통수단 서비스를 제공하기 위한 BRT의 상위개념

### S-BRT(Super-Bus Rapid Transit)

- S-BRT는 중앙버스전용차로 수준에 그쳤던 기존의 BRT를 개선하여 지하철 수준의 버스 교통수단 서비스를 제공하기 위한 BRT의 상위개념

### 추진배경

- 대도시권 교통수요 처리와 교통혼잡 해소를 위한 도로, 철도의 시설 투자는 비용 대비 효과가 크지 않은 상황
  - 도로 위주의 투자는 승용차 이용을 유발하여 도심지에서 발생하는 교통혼잡 해소에 크게 기여하지 못함
  - 철도 투자는 교통혼잡 해소에 기여할 수 있으나, 과도한 건설비용으로 일부 지자체의 재정적 어려움을 초래
- 교통난 해소를 위해 저비용·고효율의 대중교통 수단인 'BRT'의 필요성 대두되면서 2004년 서울·경기·세종 등 총 24개소에 도입되었으나, 대부분 중앙버스전용차로 수준에 그침
- 이에 국내에서 운영 중인 'BRT'를 보완한 'Super-BRT(S-BRT)' 도입 필요성이 제기되었으며, 정부는 지하철 수준으로 향상시킨 최고급형 BRT를 도입하기 위해 「S-BRT 표준 지침」을 마련
  - 2024년 도입을 목표로 인천계양·부천대장, 창원, 인천, 성남, 세종 총 5곳을 시범 사업으로 선정
  - 전용도로, 전용차량, 우선신호 등을 설치하여 BRT만의 경쟁력을 확보하여 지하철 수준의 서비스를 제공하는 것이 목표

### S-BRT 특징

- S-BRT는 교차로 처리, 사전요금지불 시스템을 개선하여 통행속도와 정시성을 향상시키고, 폐쇄형 정류장과 굴절버스, 수평승하차 시설을 통해 승객의 안전성과 수송능력을 확보할 예정
- 이를 통해 국제기준(BRT Standard, ITDP) 최고 수준인 Gold 등급의 BRT 실현 기대
  - 국제교통개발정책연구원(ITDP)는 BRT 성능·운영수준 등에 따라 4개 등급으로 구분하고 있으며, 전용 주행로 및 주월차로, 외부환경으로부터 보호되는 정류장, 수평승하차 시설 등을 갖춘 최상급 BRT를 Gold 등급으로 규정

기존 기존 BRT와 S-BRT 비교		
구분	기존 BRT	S-BRT
통행속도	25km/h	35km/h
교차로 처리	교차로 정차	교차로 입체화
정류장	개방형 정류장	반개방형 또는 폐쇄형 정류장사전요금지불
차량	일반 차량	수소·전기 친환경 차량굴절버스(대용량 차량)
수평 승하차	수평승하차 불가	수평승하차 시설
사업 지역	서울, 경기, 세종 등 총 24개소	인천 계양·부천 대장 지구, 인천, 창원, 성남, 세종총 5개소

\*출처: 국토교통부 보도자료(2020), 「인천계양·부천대장·창원 등 5곳 지상의 지하철, BRT 시범사업으로 선정」 발췌

# 02 광저우 BRT (GZ BRT)

## 추진배경

- 광저우는 승용차와 버스가 많아 교통이 혼잡한 도시로 도로 위에서 버스와 승용차가 뒤엉키며 교통 체증이 발생
- 이로 인해 수백 대의 버스가 승객을 태우는 과정에서 어려움을 겪음
- 광저우 BRT는 이러한 교통 혼잡을 해소하기 위해 도입됨

## 광저우 BRT 특징

- 광저우 BRT가 도입된 뒤, 버스와 승용차의 통행 속도가 증가하고 정류장에서 대기하는 승객의 안전성이 강화됨
  - 통행 속도가 버스의 경우 29%, 승용차는 20% 증가
- 도입 직후 1년도 되지 않아 BRT 이용 승객 수가 전년 대비 18% 증가하고, 가장 혼잡한 시간대에 시간당 27,000명의 승객을 수송
  - 일 평균 운송거리 21만km, 일 평균 승객 58만 명(2018년 기준)
  - 다른 아시아 국가의 BRT 이용 승객 수의 세 배 이상수치
- 광저우 BRT는 LPG 가스를 연료로 하여 지역 내 미세먼지와 온실 가스 배출 감소에 기여
- 정류장 주변 자전거 도로 및 자전거 주차장, 공유 자전거 시설을 설치하여 정류장 접근성 향상

### 광저우 BRT 현황 및 특징

현황		특징
개통	2010년	1. 수평승하차 버스 2. 정류장 주변 자전거 도로, 자전거 주차장, 공유 자전거 시설 설치 3. BRT 전용 차선 4. 요금 선지불 시스템 5. 시스템 제어 센터 및 지원 ITS 구성 요소 6. 대용량 트리플 도어 18m 버스 도입 7. 정류장과 직접 연결되는 육교와 에스컬레이터 설치 8. 지하철역과 BRT 정류장의 연결로 환승 편리
노선길이	22.9km	
정류장 수	26	
버스 노선 수	31개	
연료 종류	LPG	
하루 평균 운송거리	21만km	
하루 평균 승객	58만명	
정류장 길이	55-250m	

\* 출처 : ITDP, 2011, Guangzhou, China Bus Rapid Transit-Emissions Impact Analysis  
 WRI, 2017, Bus Rapid Transit in China: A Comparison of Design Features with International System

## 광저우 BRT(GZ BRT)

### 광저우 BRT 현황 및 특징



\* 출처 : (1) ITDP, 2011, Guangzhou, China Bus Rapid Transit-Emissions Impact Analysis  
 (2), (3) Karl Fjellstrom, Far East Mobility