



Daejeon Sejong Research Institute

대전시 대중교통 소외지역, 공공형 택시는 어때?

개요

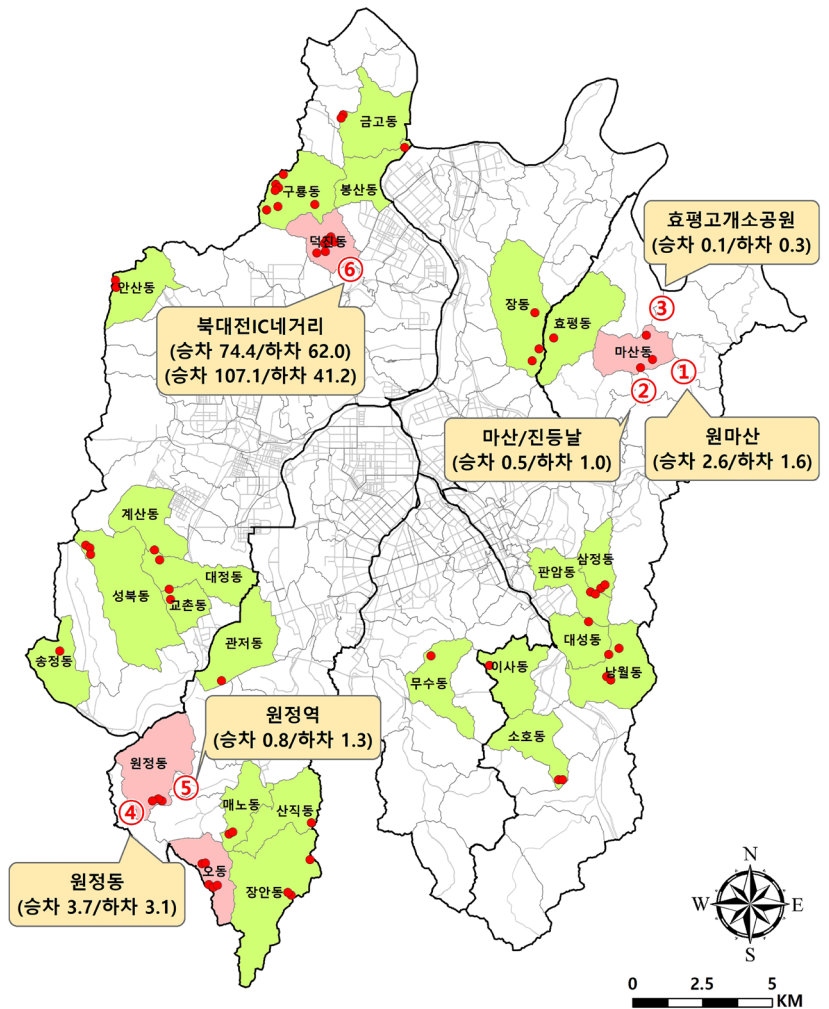
- 대전시 대중교통 이용객은 점차 감소하고 있고, 이러한 현상으로 발생한 교통 소외지역을 중심으로 교통권의 확보를 위한 개선 요구가 늘어나면서 교통편의 증진과 재정지원에 대한 수요가 커지고 있는 실정임
- 이러한 문제를 해결하기 위하여 공공형 택시의 도입을 위한 교통소외 지역을 알아보고 효율적 운영방안을 모색할 필요가 있음

01 대전시 대중교통 소외지역 분석

- 대전광역시 버스정류장으로부터 이격거리가 1,000m 이상 떨어진 가구를 분석한 결과 각각 134가구로 나타났으며, 가장 많은 비율을 차지하는 곳은 동구 마산동, 서구 원정동, 유성구 덕진동이며 해당 동의 일일 평균 승하차 인원은 아래와 같음

교통 소외지역 정류소별 승하차 승객수

(단위: 명/일)



※ 2019.5.1.~11.30 총 승하차 승객 일평균
 ※ 이격거리 1,000m 이상 가구의 비율이 가장 높은 행정동 기준

● 이격거리 1,000m 이상 가구
 ■ 이격거리 1,000m 이상 가구 높은 비율 소재 동
 ■ 이격거리 1,000m 이상 가구 소재 동

02

대전시 공공형 택시 도입방안



- 공공형 택시 예약 방법은 앱 기반의 예약과 콜 기반의 예약 방법이 있음
 - 앱 기반 : 카카오 T, T-map 택시 등
 - 콜 기반 : 양반콜, 한빛콜 등
- 공공형 택시는 대중교통 이용에 준하는 서비스를 제공하는 것이 목적
 - 시내버스 요금 수준의 비용을 지불하는 것이 적절함
- 비용 편익 분석을 통해 산정된 공공형 택시 비용과 버스 운송원가를 비교한 결과, 비용 측면에서는 차이가 없음
 - 거리를 제한하여 약 5천원의 편도 비용(왕복 1만원)을 지원할 시 일 평균 3~4만원 정도의 비용이 소요

대전광역시 시내버스 표준운송원가 산정

1일 1대당 표준운송원가 평균					
도시형 일반	중형	저상			평균
		일반	3문저상	전기저상	
516,376원	384,603원	514,601원	514,185원	501,473원	486,248원
시내버스 1일 1대당 왕복거리 평균					39.71km
시내버스 1일 1대당 왕복횟수 평균					5.67회
1회당 표준운송원가 (1일 표준운송원가/평균왕복횟수)					85,758원
1km당 표준운송원가 (1회당 표준운송원가/왕복거리 평균)					15,125원

대중교통 소외지역 운송원가



03

정책제언



- 택시의 서비스 공급 시간에 이용자가 맞추는 것이 아닌 수요에 대응하는 완전 수요응답형 공공형 택시 도입이 필요
- 공공형 택시는 택시형 모델이 적합할 것으로 판단되며, 정산방법의 전산화가 필요
- 공공형 택시를 지속적으로 운영하기 위한 재원확보 방안 마련이 필요
- 공공형 택시 운영으로 인한 노선의 조정보다는 노선 운행 횟수에 대한 재검토 필요
- 공공형 택시 이용을 확대 시행하기 위해서는 이용대상 선정이 필요
- 공공형 택시는 버스 대체 수단이므로 버스 운행시간에만 이용할 수 있도록 제한

*자료출처: 이정범(2020), 「대전시 공공형 택시 도입 연구」, 대전세종연구원





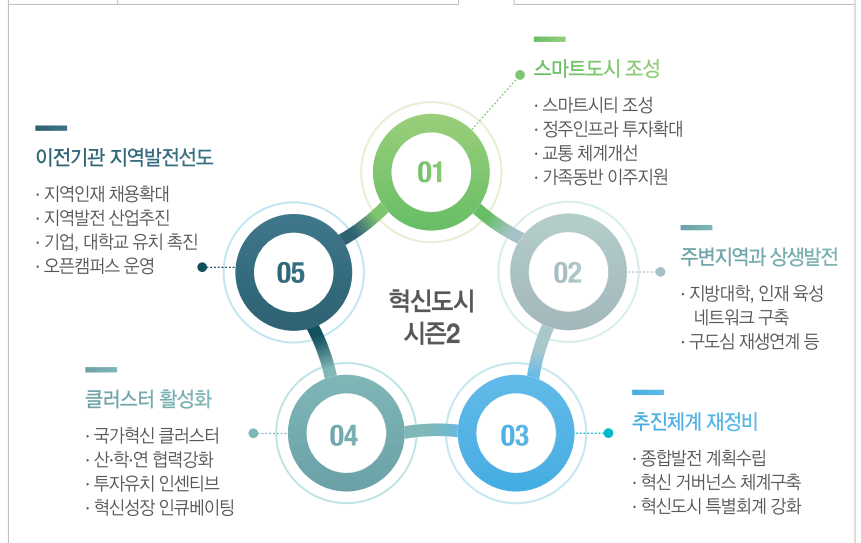
국내 및 국외 도시동향

01 혁신도시 시즌2

혁신도시 시즌2

- 2005년부터 혁신도시 시즌1이 시작되면서 정부는 10개의 혁신도시를 지정하고, 수도권 소재 공공기관 153개 중 147개를 이전
- 혁신도시 시즌1을 통해 수도권의 심각한 과밀문제를 해결하고 국토균형 발전을 기대하였지만 기관 이전 중심으로 추진되어 혁신도시 사업의 핵심인 국가균형발전과 혁신도시를 지역혁신 거점으로 육성하는 성과는 미흡한 실정
- 이에 공공기관 이전 중심의 혁신도시 정책에서 벗어나, 국가균형발전을 위한 신(新)지역 성장거점으로 육성하는 “혁신도시 시즌2”를 추진

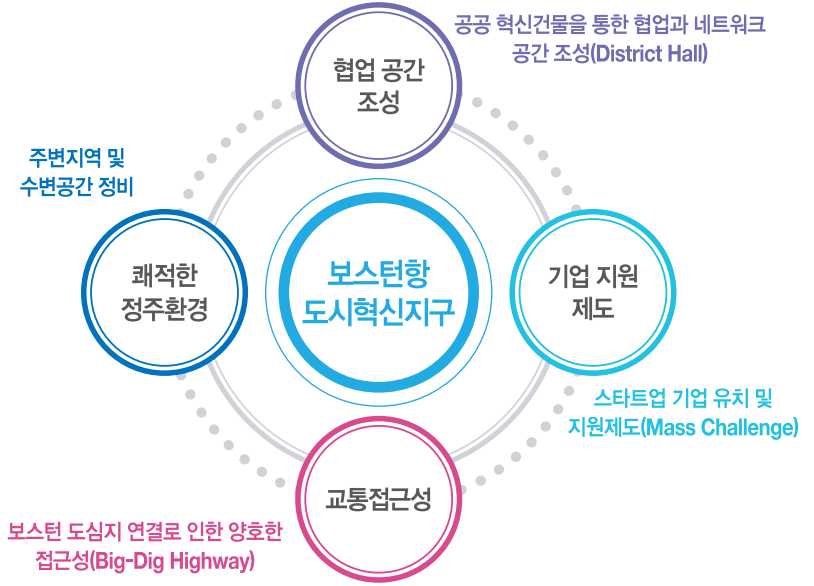
	혁신도시 시즌1		혁신도시 시즌2
추진주체	중앙정부(Top Down방식)		지방정부(Bottom Up방식)
정책비전	수도권집중 완화 및 자립형 지방화		국가균형발전을 위한 신(新)지역성장거점 육성
추진목표	공공기관 이전 완료		가족동반 이주를 제고, 삶의 질 만족도 향상 지역인재 채용 확대, 기업입주 활성화
정책대상	수도권 소재 공공기관	➔	혁신도시 이전 공공기관, 지역주민, 지방대학생, 혁신도시 입주기업 등
추진과제	공공기관의 차질없는 이전, 이전기관 종사자 지원, 수도권 종전부동산 매각		이전기관의 지역발전 선도, 스마트 혁신도시 조성, 산업 클러스터 활성화, 주변지역과의 상생발전, 추진체계 재정비
법적근거	공공기관 지방이전에 따른 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법		혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법



*자료출처: 국토교통부 보도자료(2018), 「혁신도시 시즌2 추진방안」 발췌

보스턴항 도시혁신지구

- 보스턴항 도시혁신지구는 업무 빌딩, 즐길거리와 즐길 공간 등이 집적한 활동적 공간으로 조성되어 있으며, 보스턴 중심지와 인접해 있어 교통접근성이 좋음
- 초기에는 타 지역과는 다르게 혁신성장의 기반 역할을 하는 대학 또는 연구기업이 위치 하지 않음에도 불구하고 보스턴시의 주도적 역할을 통해 기업 유치 및 우수한 업무·생활 환경을 조성함
- 보스턴항 도시혁신지구는 협업·네트워크 공간(District Hall)과 스타트업 유치 및 지원 제도(Mass Challenge), 도심지와 연결되는 고속도로(Big-Dig Highway) 건설, 쾌적한 정주환경을 조성하여 성공적인 지방 주도의 혁신도시 사례를 보여줌



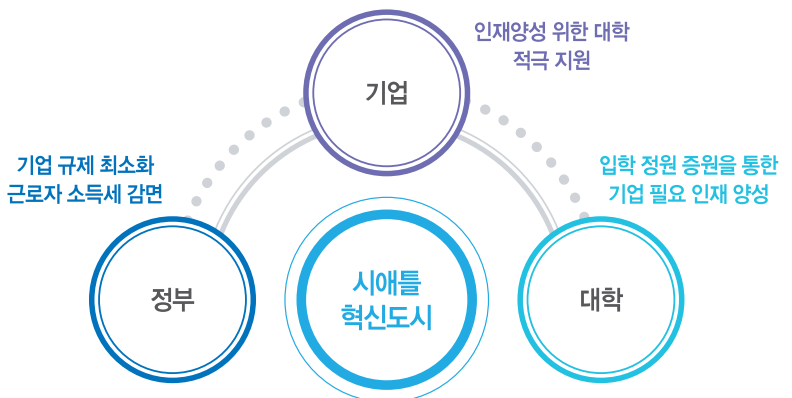
보스턴항 도시혁신지구 개발 과정에서 정부역할

구분	역할
연방 정부	보스턴항 도시혁신지구와 보스턴 시내를 연결하는 Big-Dig 고속도로 건설 자금 지원
주 정부	Big-Dig 고속도로 건설 및 주변 지역 인프라 개선을 위한 자금 지원
지방 정부	도시혁신지구 개발 및 주요 기관 유치, 홍보, 쾌적한 정주환경 조성

*자료출처 : Baily,M.N. & Montalbano,N.(2018), 『Clusters and Innovation Districts: Lessons form the United States Experience』 발췌

시애틀 혁신도시

- 2010년 아마존 본사가 시애틀로 이전한 후 페이스북과 구글, 애플 등 거대 IT기업의 캠퍼스가 조성되고 많은 스타트업 기업들이 유입됨
- 시애틀에 위치한 마이크로소프트와 아마존을 중심으로 소프트웨어 개발인력이 지속적으로 유입되며, 이러한 인재를 고용하기 위해 거대 IT기업들이 시애틀로 진출
- 기업이 인재 확보를 위해 지역 대학(시애틀대, 워싱턴대 등)에 지원금을 기부하여 인재를 양성
- 대학은 기업이 필요로 하는 인재를 양성하기 위해 IT 관련 학과의 입학 정원을 증원
- 정부는 기업에게 규제를 최소화하고 근로자들에게 소득세를 감면하는 등 기업과 근로자들이 실력을 발휘할 수 있도록 무대를 만들어주는 역할을 함
- 시애틀의 성공요인은 대학에 적극적으로 지원하는 기업, 기업이 필요로 하는 인재를 양성·공급하는 대학, 기업과 대학이 상호협력할 수 있는 환경을 만들어 주는 정부가 지역 성장이라는 하나의 목표를 설정하여 서로 도와주기 때문



*자료출처 : 조선일보(2019), 『실리콘 밸리 안부럽다, 인구 73만 시애틀의 기적』 발췌