

## 민선 6기 대전시 교통부문 정책방향

이재영 대전발전연구원 책임연구위원



### I. 서론

2014년 7월 1일, 민선 6기 지방정부시대가 활짝 열렸다. 지방자치제가 부활한 민선 1기(1995년) 이후 5번의 지방정부 교체가 있었지만 이번 대전시의 민선 6기는 이전과는 다른 의미가 있다. 즉, 그 동안 상대적으로 보수적인 정치성향의 당(黨)에서 집권하였다면 이번에는 진보성향의 당(黨)을 배경으로 시장이 당선된 것이다. 현 시장 역시 당선인 소감에서 “시민과 함께하는 민주세력의 첫 번째 대전시장이라는 역사적 사명감을 잊지 않겠습니다.”고 하였다.

이러한 정치적 의미는 교통정책과 무관하지 않다. 교통정책은 의사결정과정의 산물이기 때문이다. 의사결정과정에서 각 사업에 대한 논리성과 합리성은 물론 의사결정자의 정치적인 판단과 성향도 의사결정의 필요조건에 해당된다. 따라서 시민이 선택한 공약과 민선 6기가 표방하고 있는 슬로건, 상징성 등은 향후 4년간 이루어지게 될 교통정책의 방향성을 가늠하는 매우 중요한 지표가 될 것이다.

한편, 지방정부의 교통정책은 외부적으로 국가교통정책의 영향을 받는다. 지방자치제를 시행하고 있으나 교통재원의 대부분을 국가에 의존하는 상황이 개선되지 않는 한 국가정책기조의 영향력은 상당하기 때문이다. 출범한 지 오래지 않은 박근혜 정

부는 교통부문에서 생활·복지교통, 안전한 교통, 일자리를 창출하는 교통 등을 강조하고 있다. 이전과 차별화된 개념으로 도입된 생활·복지교통은 “경제적, 신체적 및 지리적인 이유로 교통 서비스의 차별을 느끼지 않도록 교통복지를 강화하고, 지역주민 간의 교류를 증진시키고 재해·재난 시에도 접근성이 보장되며 응급·구난이 가능한 교통”으로 정의 될 수 있다(이재영, 2013, p.88).

요컨대, 민선 6기 교통정책의 방향을 가늠하고, 방향성을 설정하는 과정에서 내외부적인 구조적 여건을 고려할 필요가 있다는 것이다. 따라서 본고에서는 민선 6기가 설정하고 있는 기본적인 교통정책기조와 교통여건을 내부적 상황으로, 박근혜정부의 교통정책기조를 외부적 상황으로 설정하여 민선 6기 권선택시장의 공약에 대한 방향성을 제시하고자 한다.



[그림 1] 민선 6기 교통정책방향의 설정구조

## II. 민선 6기 교통부문 공약의 의의 및 대전시 여건의 검토

### 1. 민선 6기 교통부문 공약의 의의

민선 6기의 교통부문 공약은 크게 2개 부문, 12개 사업으로 정리할 수 있다. 12개 사업은 다시 대규모 인프라 건설을 수반하며 국가정책의 영향을 받는 철도부문과 대전시 자체적으로 추진 가능한 일반교통부문으로 구분할 수 있다.

먼저, 철도부문에서는 ‘도시철도 하나로 건설’과 ‘충청권광역철도 조기착공 및 역 신설-연축역, 오정역(한남대역)’사업이 있다. 다음으로 일반교통사업으로는 ‘편안한 정류장 만들기’, ‘편리한 환승환경(통합교통구역) 만들기’, ‘안전한 보행환경 만들기’, ‘횡단보도의 설치’, ‘버스 배차간격 단축’, ‘2층 버스 및 캐릭터 버스 운행’, ‘대중교통운전자 근무여건개선’, ‘호남선 KTX 서대전역 경유 50%’, ‘대전교통연수원 설치’, ‘대중교통연구센터 설치’ 등 10개 사업이 있다.

[표 1] 교통부문 공약

구분	사업
철도부문	도시철도 하나로 건설
	충청권 광역철도 조기착공 및 추가 역 신설
일반교통부문 (사람을 생각하는 따뜻한 교통)	편안한 정류장 만들기
	편리한 환승환경(통합교통구역) 만들기
	안전한 보행환경 만들기
	횡단보도의 설치
	버스 배차간격 단축
	2층버스 및 캐릭터버스 운행
	대중교통운전자 근무여건개선
	호남선 KTX 서대전역 경유 50%
	대전교통연수원 설치
	대중교통연구센터 설치

민선6기 교통부문 공약은 다음과 같은 의미를 부여할 수 있겠다.

첫째, 민선1기~민선5기를 거치면서 거의 빠짐없이 등장한 대규모 도로건설 사업이 포함되지 않았다. 국가재원의 투입 및 지속사업으로 추진되어 온 철도부문의 ‘도시철도 하나로 건설’과 ‘충청권광역철도 조기착공 및 역 신설-연축역, 오정역(한남대역)’사업을 제외하면 민선 6기의 공약중 대규모 인프라 건설을 수반한 교통공약은 없다. 복지재원의 소요가 증가되고 있는 현실적인 여건을 고려하였을 뿐 아니라 인프라 건설만으로는 지속가능한 교통정책의 목표를 달성하기 어렵다고 판단한 것으로 이해해야 할 것이다.

둘째, 대부분의 공약이 대중교통이용자와 보행자 등을 대상으로 하고 있는 점 또한 특이할 만한 사항이다. 그 동안 승용자동차중심으로 교통정책, 도로중심의 인프라 정책에서 벗어나 상대적으로 열악한 환경에 놓여 있던 그렇지만 매우 중요하게 떠오르고

있는 소외된 부문을 챙기기 시작한 것이다. 보행자와 대중교통이용자는 우리 도시의 교통부문에 매우 중요한 위치를 점하고 있으나 그 동안 교통정책에서는 이를 여러 가지 이유로 의도적<sup>1)</sup> 혹은 비의도적으로 소외되어 온 것이 사실이다.

대전시의 교통약자가 2011년 기준으로 약 35%<sup>2)</sup>이고, 2035년에 55%를 넘을 것이라는 통계청의 예측이 아니더라도 보행교통과 대중교통은 점차 그 중요성이 커질 것으로 판단된다. 이러한 점에서 교통정책의 우선순위를 보행자와 대중교통이용자로 설정한 교통부문의 공약은 이전 민선5기의 공약과는 차별된다고 할 수 있다.

셋째, 대중교통 종사자에 대한 부문과 연구부문이 강조되고 있다. 대중교통이용자의 서비스체감수준을 높이는 것이 대중교통활성화를 위한 것이라면, 대중교통부문 종사자의 근무여건 및 사기는 매우 중요하다. 수송량의 대부분을 버스가 차지하고 있는 대중교통여건을 고려할 때, 이용자는 대중교통 종사자로부터 서비스를 체감할 수밖에 없기 때문이다. 또한, 대중교통연구센터의 설치도 바람직하다. ITS센터, BIS(대중교통정보시스템)를 통해서 다양한 형태의 대중교통이용정보가 상시적으로 생산되고 있으나 이러한 정보를 체계적으로 축적, 가공 및 활용하는 데에는 초보수준에 머물고 있기 때문이다. 따라서 보다 많은 정보를 보다 신속하고 정확하게 가공 및 활용하여 정책을 지원하며, 자료를 시계열적으로 관리 및 활용할 수 있는 연구센터는 추가적인 인프라 투자 없이 대중교통이용을 증가시킬 수 있는 매우 효율적인 방법이라는 측면에서 의의가 크다고 판단된다.

## 2. 국가부문 교통정책과의 연계성

박근혜 정부의 교통정책을 보면, SOC와 같은 인프라 건설부문은 대부분 세부 국정 과제로만 분류되고 있으며, 생활의 불편해소와 경제활동을 영위하기 위한 지원수단으로서 인프라의 역할에 한정하고 있다. 다시 말하면, 대규모 인프라 사업은 지속사업에

1) 의도적이라 함은 알고는 있으나 여러 가지 조건하에서 보행 및 대중교통부문이 소외될 수밖에 없었던 정치 및 정책적 여건을 의미한다. 여기에는 교통정책의 주요 대상을 인프라가 수반되는 철도, 도로로 국한한 의사결정자 및 교통정책 입안자의 선입견도 포함된다.

2) 교통정책적인 측면에서 교통약자는 어린이, 노인, 임산부, 장애인 등을 의미하는데, 현행법상 불명확한 부분이 어린이에 대한 정의이다. 2013 교통약자 이동편의실태조사보고서(국토교통부, 2014)에서는 5-9세를 '어린이'로 설정하고 있으나, 도로교통법상 어린이보호구역, 청소년보호법 등에 따르면 일반적인 의미의 어린이는 초등학교 이하의 연령을 의미한다. 따라서 도시교통정책에서 어린이는 광의의 개념으로 해석하여야 정책의 취지를 살릴 수 있다고 판단된다.

만 투입하고, 신규 사업은 생활불편해소를 위한 사업이나 소외된 계층을 위한 사업에 집중하겠다는 의도로 해석된다.

각 부문별로 보면, ‘일자리 중심의 창조경제’부문에서 물류·해양·교통체계 선진화를 국정과제로 선정하고, 혼잡권역 고속도로망 확충, 대도시권 광역철도, 혼잡도로 개선 사업 지원, 대중교통 노선·요금체계 개선 등을 주요 내용으로 하고 있다. 또한, ‘맞춤형 고용·복지’부문에서는 영세운송업 등의 선진화를 국정과제로 설정하고, 택시의 감차보상, 수요응답형버스의 도입 및 광역급행버스의 확대 등을 주요 내용으로 제시하였다. 특히, 교통복지와 관련하여 장애인의 이동권 증진을 위한 저상버스 및 특별교통수단을 확충하고, 저상버스, 무장애시설 등 교통약자를 위한 이동환경 개선이 기대된다.

교통안전부분에서는 교통안전정책기능을 강화하고, 도로안전 평가기법의 개발 및 적용부문도 주요 내용에 포함하였다.

[표 2] 국정과제중 대전권과 관련된 교통부문 내용

국정과제	개요	주요 내용
물류·해양·교통체계 선진화	간선대중교통체계개선 기존사업의 투자효율성 제고	혼잡권역 고속도로망 확충 대도시권 광역철도 혼잡도로 개선사업 지원 대중교통 노선·요금체계
영세 운송업 등 선진화	택시, 버스, 화물차 등 영세 운송업 지원	택시감차보상 및 차량연료 다변화 수요응답형 서비스 도입 광역급행버스 확대
장애인의 권익보호 및 편의증진	장애인의 삶 전반에 걸친 통합적 지원체계 구축	이동권 증진을 저상버스 및 특별교통수단 확충
생태휴식 공간 확대 등 행복한 생활문화공간 조성	주거, 공원, 녹지, 하천 등 일상 생활여건을 개선하여 생활문화공간 조성	저상버스, 무장애시설 등 교통약자를 위한 이동환경 개선 교통, 생활소음, 과도한 야간 눈부심 개선
항공, 해양 등 교통안전 선진화	2017년까지 OECD수준의 도로교통안전 확보	교통안전정책기능 강화 도로안전 평가기법 개발 및 적용
세종시 조기정착을 통한 정부효율 극대화	세종시 이진공무원의 정착지원과 도시자족기능 확충	광역교통망 확충, 대중교통지속 개선, 교통수단간 체계적 환승시스템 구축

자료 : 제18대 대통령직인수위원회(2013), 제18대 대통령직인수위원회 제안 박근혜정부 국정과제

박근혜정부하 국가교통정책의 경향은 세 가지로 요약된다. 첫째, 스마트 교통관리시스템의 구축, 대중교통수단간 통합환승체계 등 정보통신을 적극 활용하는 정책이 전개

될 가능성이 높아 보인다. 둘째, 복지부문의 확대로 교통정책 또한 복지 및 안전대책으로서 교통부문의 지원이 예상된다. 특히, 장애인, 노인, 어린이 등 교통약자에 대한 정책이 강화될 것이며, 계층 간 이동의 형평성에 대한 문제가 주요하게 다루어질 전망이다. 셋째, 교통사업에 대한 신규 건설 투자는 타당성 검토단계에서부터 복잡한 의사결정구조하에 놓이게 되어 예전보다 더 신중해질 수밖에 없을 것으로 보인다.

이상과 같은 국가교통정책 여건과 민선 6기 공약의 연계성을 검토하면 다음과 같다.

우선, 교통약자 및 보행자, 대중교통이용자를 대상으로 하는 정책을 추진하는데 있어서는 어려움이 없을 것으로 보인다. 오히려, 국가적인 정책방향을 고려한다면 국가적 지원하에 보다 원활하게 정책을 추진할 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 ‘편안한 정류장 만들기’, ‘편리한 환승환경(통합교통구역) 만들기’, ‘안전한 보행환경 만들기’, ‘횡단보도의 설치’, ‘버스 배차간격 단축’ 등의 사업은 다양한 형태로 국가사업과 연계추진이 가능할 것으로 보인다.

다음으로, 철도부문중 ‘충청권광역철도 조기착공 및 역 신설-연축역, 오정역(한남대역)’사업은 ‘대도시권 광역철도사업’이 박근혜 정부의 주요 공약이기 때문에 가시적인 성과를 기대할 수 것으로 판단된다. 또한, ‘도시철도 하나로 건설’과 관련한 도시철도 2호선 사업은 건설방식과 차종을 고가방식과 자기부상열차에서 노면방식과 트램으로 바꾸는 작업이 필요하다. 다만, 도시철도 2호선사업이 예비타당성조사를 통과한 상태이기 때문에 노선의 변경이 없고, 사업비를 초과하지 않는다면, 예비타당성재조사 없이 사업을 추진할 수 있을 것으로 판단된다.

### 3. 대전시 교통여건의 검토

공약의 이행 및 추진방향의 설정과 관련하여 대전시의 교통여건 또한 중요한 요소이다. 대전시의 교통여건 중에서 향후 4년 여간 특히 강조되고 고려되어야 할 여건을 중심으로 보면, 대략 4가지로 간추려 진다.

첫째, 고령화의 추세이다. 대전시의 65세 이상 고령인구 비율은 2013년 기준 9.83%로 고령화 사회(고령인구 7%이상)에 진입했고, 동구 및 중구는 13.4%와 13.6%로 고령사회(14%)에 임박해 있다. 교통정책에서 노인 및 교통약자를 고려한 정책이 보다 적극적으로 검토되어야 하는 이유가 여기에 있는 것이다.

둘째, 1인가구의 비약적 증가이다. 2010년 기준 대전시 1인 가구는 135천 가구로 전

체 가구의 25.3%를 차지하고 있다. 또한, 2000년 대비 증가율은 114.3%로 국내 평균 증가율을 크게 상회하고 있다. 더욱이, 2035년에 1인가구는 대전시 전체 인구의 37.3%에 이를 것으로 전망되고 있어 규모나 증가율에서 일반가구(28.7%)를 크게 상회하고 있다(이재영, 2012. p.11).

1인가구가 교통부문에서도 중요한 것은 그들의 소득특성과 연령 및 신체적 특성에 기인한다. 대전시 1인가구의 80%는 평균 월 소득이 150만원에도 미치지 못하고 있으며, 노인가구는 40%에 육박하고 있다. 즉, '1인가구'-'경제적 약자'-'고령층'-'복지교통소요계층' 등은 연관어인 셈이다. 따라서 녹색교통 및 대중교통의 활성화를 통하여 효율적인 접근성 및 이동성의 확보가 가능하도록 교통정책의 방향전환이 필요하다.

셋째, 세종시 등 대도시권의 확대에 따른 광역통행의 지속적인 증가가 예상된다. 대도시 주변지역에 신도시 등이 지속적으로 개발됨으로써, 대도시권이 점차 확대되고 교통생활권의 광역화가 심화되고 있다. 도시철도연장, 고속철도 중간역 등 보다 적극적인 대중교통대책이 필요한 이유이다.

넷째, 도시철도 2호선, 충청권 광역철도 등 현재 및 미래 대전시민의 교통편의성에 크게 영향을 미칠 수 있는 사업들이 추진예정에 있어 대중교통여건은 현재보다 나아질 것으로 전망된다. 다만, 이들 사업은 추진자체가 목적은 아니므로 본래의 목적을 달성할 수 있도록 다양한 각도에서 분석과 적극적인 의견수렴이 필요할 것이다.

### Ⅲ. 민선 6기 교통부문 공약사업 및 추진방향

#### 1. 도시철도부문

##### 1) 도시철도2호선 하나로 건설

###### • 개요

도시철도 2호선의 차량시스템을 노면전철(트램)로 도입함으로써 지역과 계층이 소통하고, 장애인, 노인, 임산부, 아동 및 영유아 등 교통약자들이 편안하게 도시철도를 이용할 수 있도록 소통하고 통합하는 도시철도 건설하는 것이 공약의 주요내용이다.

###### • 추진방향

트램을 이용한 도시철도2호선의 추진과정에서 쟁점이 될 수 있는 사항은 기종선정의 타당성, 예비타당성재조사와 도시철도망계획 및 도시철도기본계획의 수립여부, 노선

의 설정 등이 될 것이다. 다양한 형태의 의사결정과정은 있겠지만 진행과정에서 다음과 같이 원칙을 설정할 필요가 있다.

- 시민에게 객관적이고 명확한 정보의 제공
- 폭 넓은 전문가그룹의 참여하에 쟁점 검증
- 정보제공, 전문가의견, 시민여론 등을 고려한 단계적 의사결정

시스템 선정이후 고가방식으로 결정된다면, 현재대로 추진하면 될 것이나, 트램으로 결정될 경우, 광주시, 부산시 등과 2호선 추진을 위한 전략적 공조체계를 확립하여 예비타당성조사의 합리적 개선, 트램의 도입을 위한 법제도의 개선 등을 위해 공동의 노력을 함으로써 조기에 성과를 낼 수 있도록 노력할 필요가 있다.

## 2) 충청권광역철도의 추가역 신설을 통한 도시철도기능 보완

### • 개요

대전 신탄진역-충남 계룡역간 총 35.2km를 복선화하는 충청권 광역철도망사업은 기존역 6개역, 추가역 5개역 등 총 11개 역으로 계획되어 있다. 그러나 신설역과 기존역과의 거리가 3.3km, 신탄진 방향 회덕역까지(조차장역⇔회덕역)는 4.1km 등으로 전철역할을 수행하기 어려운 상태에 있다. 따라서 오정동 지역, 대덕행정타운이 계획된 연축동 지역의 이용이 가능하도록 역사를 신설하여야 한다는 것이 주요내용이다.

### • 추진방향

예비타당성조사가 진행중이므로 유관기관과의 협조를 통하여 가능하면 예비타당성 조사기간중에 계획을 수정하는 것이 가장 효율적인 방법일 것으로 판단된다.

## 2. 대중교통부문

### 1) 대중교통 여건

대전시 교통수단분담률은 승용차가 58.1%인 반면 대중교통은 25.9%에 불과하다(서울은 대중교통분담률이 64%로 대전의 2배보다 높음). 이로 인한 교통비용(자동차용 유가소비 기준)은 3인 가족 기준 서울이 243만원, 대전이 324만원에 이르고 있다. 또한, 버스대수는 965대로 인구 1만명당 6.4대에 불과하여 서울의 7.6대보다 낮고, 저상 버스는 13.6%로 서울의 절반에 그치고 있다.



## 2) 편리한 정류장 환경 만들기

### • 개요

정류장환경은 대중교통 이용환경을 친여성, 무장애환경으로 조성하여 모든 사람들에게 불편이 없도록 하고, 겨울철 및 여름철 냉난방대책을 강구하도록 하는 내용이다.

### • 추진방향

공약의 취지는 정류장 환경을 이용자의 니드(Needs)에 맞추어 개선하는 데 있다. 기계적이고 수동적이며, 관성적인 방법으로 대중교통이용객을 증가시키기 어렵기 때문이다. 따라서 철저한 조사 및 분석을 통하여 유개승강장 설치, 버스 정위치 정차는 물론 이용자의 이용단계별, 이용자의 유형별, 날씨 및 기상조건별, 정류장 여건별 불편함을 조사 및 체계화하여 사업의 우선순위를 설정하여야 할 것이다.

## 3) 통합환승체계 구축

### • 개요

대중교통역(정류장)주변을 보행, 자전거, 대중교통이용자가 편리하게 이용하도록 “통합교통구역”으로 지정하여 접근 및 환승환경을 정비하는 것이 주요 내용이다.

### • 추진방향

수단간 환승의 편리성을 제고하는 것이 목적이므로 버스↔전철간 환승을 포함하여, 대중교통↔보행자, 자전거, 택시 간의 환승에 대한 전면적인 실태조사를 통한 이용자 중심의 환승환경정비 정책이 재검토되어야 한다. 또한, 대중교통이용은 토지이용과 밀접한 관련이 있으므로 환승권역을 설정하여 다양한 형태의 인센티브를 발굴하여 대중교통중심(TOD)의 환승권역이 되도록 할 필요가 있다.

성공적인 통합교통구역 설정 및 운영을 위해서는 자전거이용자와 보행자의 환승환경을 종합 검토하고, 통합구역내 교통수요 증가를 위한 토지이용 및 개발행위 인센티브방안을 검토할 필요가 있다(예, 일본 토야마시-역세권내 이주 및 건설에 대한 재정지원).

## 4) 시내버스 배차간격 단축

### • 개요

버스이용의 불편요소 중 긴 대기시간(배차간격)이 가장 크므로, 현재 965대인 버스를 100대 증차하여, 현재 15분에서 12분으로 단축하는 것을 목표로 하고 있다.

[표 3] 버스 불편요소(2011. 10. 27., 대전주부교실, 1000명 조사)

구분	불편도 비율(%)
전체불편요소	운행간격불규칙(33.3%), 긴 대기시간(30.8%)
환승불편요소	긴 대기시간(42.9%)

• 추진방향

서비스 수준을 달성하기 위해서는 현재 시내버스의 배차간격(대기시간)에 대한 서비스 수준(적정 대기 시간)을 먼저 설정한 후, 노선별 과부족 수요, 노선별 우선순위 등을 정밀하게 조사 및 분석 후에 증차계획 수립할 필요가 있다.

5) 저상버스 확대

• 개요

현재 168대인 저상버스 대수를 2018년까지 전 버스대비 40%로 확대하는 내용이다.

• 추진방향

교통약자가 급속히 증가하고 있는 현실을 고려할 때, 저상버스는 강력하게 추진하여야 하는 분야중의 하나이다. 다만, 공약의 목표대수는 현상추진적인 목표수준이므로 공약의 취지를 살리기 위해서는 보다 확대하여 추진하여야 할 것으로 판단된다.

6) 대중교통운전자 근무여건 개선

대중교통운전자의 근무여건 개선을 위하여 버스 회차지에서 휴게시설의 운영을 지원하고, 택시업체 내 휴식공간 확보하도록 지원하며, 장기무사고, 친절, 생계곤란 운전자와 그 가족의 여행지원을 통하여 사기를 진작할 필요가 있다는 취지의 공약이다.

7) 호남선 KTX 서대전역 경유 50% 유지

• 개요

호남선의 KTX 노선 운영에 따라 유동인구 감소로 인한 지역경제 슬럼프가 우려되며, 기존 이용객 편의성 유지를 위해 호남선 KTX를 현재의 약 50% 서대전역 경유 토록 하는 내용이다.

- 추진방향

2015년이면 KTX가 개통되므로 서대전역 경유 논리를 조기에 정립할 필요가 있다. 이를 위해서는 이용객 불편에 대한 객관적인 분석이 선행되어야 하며, 관련지자체와 논의 및 협조를 통하여 절충방안을 모색하여 정부를 설득할 필요가 있다. 호남선 경우 문제는 충청남북도 및 호남지역과 밀접한 관련이 있기 때문이다.

### 3. 보행 및 자전거이용환경 부문

#### 1) 일반 여건

현재, 대전시민의 교통사고 사망률은 서울의 2배(인구 10만명당, 대전 7.5명, 서울 4.3명)수준인데, 더욱 더 중요한 것은 전체 교통사고의 51%가 보행중에 발생하고, 횡단중 66% 발생한다는 데 있다. 또한, 보행자교통 사망자는 인구10만명당 4.0명으로 7대도시 평균 3.0명보다 높고, 노인 교통사고사망자는 3.0명으로 7대도시 평균 1.4명보다 2배나 높아 보행 및 노인사고율이 심각한 수준이다.

자전거교통의 경우, 대전시는 도시여건에 비하여 상대적으로 자전거분담률이 낮은 뿐 아니라 통근수단으로서의 자전거분담률(1.6%)은 더욱 낮아 실질적인 교통수단으로서의 역할은 미미하다. 특히, 교차로, 자전거도로 등 인프라의 설계수준 낮아 자전거 사고율 높으며, 대중교통연계와 같은 대도시특성을 고려한 전략적 정책접근도 부족한 형편이다. 공공자전거인 타슈는 확대 설치하였으나 이용률이 1.6회/대/일 수준으로 극히 저조한 상태이다.

#### 2) 안전한 보행환경 만들기(보행교통사고 10% 감축)

- 개요

보행환경의 개선을 위하여 교차로, 이면도로 등에서의 보행사고 발생환경 평가조례 제정, 전문적인 평가를 통한 우선정비구역 지정 및 교통정온화 사업, 도로의 기능 및 성격에 따른 속도제한, 교통약자 친화적 가로정비 등을 주요 내용으로 하고 있다.

- 추진방향

보행환경 및 여건의 종합적 실태조사를 시행하고, 조사결과에 따라 평가지표 설정후 단계별 시행계획수립 및 우선시행대상구역 설정하여야 한다. 특히, 보행사고의 저감에

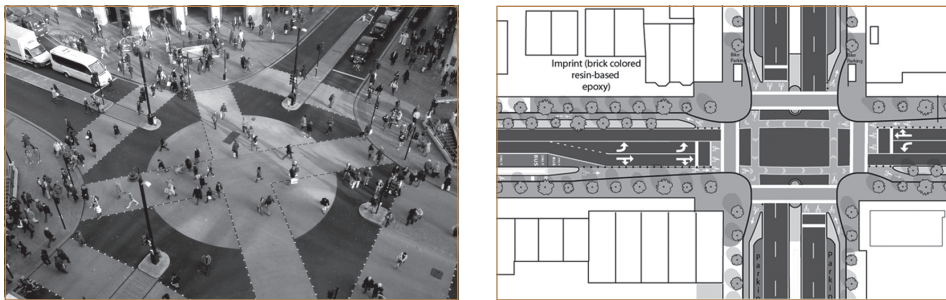
효과가 높은 통행속도 조정을 적극적으로 시행할 필요가 있다. 이 때, 통행속도의 하향조정에 따른 실행력을 제고할 수 있는 과속감시카메라 등의 방안을 동시에 강구하여야 하며, 도로의 기능 및 성격에 따라 적극적인 통행속도의 하향조정 노력도 필요하다.

### 3) 횡단보도 설치

- 개요

교통사망사고자의 57%가 무단횡단사고를 통해서 발생하고 있는 바, 기존 보도육교 및 지하보도를 재평가하여 폐쇄, 개선 등의 정비를 골자로 하고 있다.

[표 4] 횡단보도의 개선예시



- 추진방향

횡단보도의 개선은 보행사고의 감소가 목표이므로 상승효과를 낼 수 있도록 교차로의 상사우회전 방식의 재검토 및 제한, 보행권 보장, 보도환경 개선을 위한 종합관리체계를 구축하여야 한다. 또한, 정책의 검토 및 시행 시에는 교통정책위원회 등의 적극적 연구 및 자문을 통하여 사업의 시행착오 줄여야 한다.

### 4) 자전거이용률 5% 달성

- 개요

자전거이용률 5%를 달성하기 위한 이용자 중심의 자전거이용환경 조성이 주요내용이다.

- 추진방향

안전사고 위험이 큰 자전거보행자겸용도로는 주행편의성을 고려하여 재평가 및 정

비계획 수립하고, 대중교통과의 연계이용편의성 강화를 위한 ‘연계이용활성화방안 수립’하며, 타슈의 이용률을 제고하기 위하여 ‘타슈운영효율화방안’ 수립하여 시행할 필요 있다.

#### 4. 교통운영 및 행정 부문

##### 1) 교통운영의 효율화

###### • 개요

한정된 교통시설자원을 효율적으로 이용하고, 교통운영 불편사항을 즉시적으로 개선할 수 있도록 교통운영체계를 효율화한다. 특히, 경찰청주도·수동적·고정식 교통운영체계에서 대전시-경찰청 협약체계, 능동적, 가변적 운영체제로 전환하는 것이 주요 내용이다.

###### • 추진방향

교통신호는 한정된 도로자원의 효율적 운영뿐 아니라 교통안전 측면에서도 매우 중요한 사안이나 현재는 대전경찰청의 주관하에 교통운영이 이루어지고 있다. 현재, 대전시 직원이 파견되어 있으나 행정협력 위주이며, 위탁기관인 교통안전공단에서 신호운명을 주관하고 있으며 교통안전공단은 경찰청의 감독 하에 있어 대전시의 요구 및 수요가 효과적으로 이행되지 못하고 있다.

따라서 대전시-대전경찰청간 협약 체결을 통한 상시 협조체계 구축하여, 조직 및 인력의 재구성을 통한 대전시의 필요에 따라 실질적, 탄력적 교통운명을 보장 할 필요가 있다. 서울시의 경우는 서울시-서울경찰청간 협약을 통하여 상시 협조체계 구축하고 있다.

##### 2) 교통행정 조직

교통환경의 변화에 따라 보행, 자전거, 대중교통 등의 지속가능한 교통의 역할이 중요하게 부각되고 있으며, 교통시설에 대한 신규투자의 감소로 기존 시설에 대한 운영의 과학화를 통한 효율적 운영 필요성이 증대되고 있다.

따라서 교통사고, 보행자사고, 노약자안전 등 교통안전분야와 자전거, 대중교통 등 지속가능한 교통을 강화할 필요가 있다. 또한, 한정 자원을 효율적으로 이용할 수 있도록 신호운영, 도로유지관리 등 효율적인 운영관리체계 강화함으로써 상시적, 주기적으로 신호운영 최적화체제로 운영할 필요가 있다.

### 3) 대중교통연구센터

- 개요

기존 교통전문연구실의 기능 및 역할 재검토 및 대중교통연구센터 설치

- 추진방향

교통운영, 대중교통 등의 자료를 축적하고, 분석기능을 수행할 수 있도록 조직 및 장비를 구축할 필요가 있다. 또한, 기존 ITS센터의 생성자료는 물론, 공공자전거이용자료, 대중교통이용자료, 공공자전거자료 등을 체계적으로 관리 및 가공할 수 있도록 박사급 전문인력을 배치하여 전문성을 제고하여야 한다.

## IV. 결론

민선 6기의 정치사적 의미는 교통정책과 무관하지 않다. 교통정책은 곧 의사결정과정의 산물이기 때문이다. 본 고에서는 민선 6기 대전시가 추진하여야 할 교통정책의 방향을 공약중심으로 살폈다. 특히, 공약의 추진주체인 대전시는 물론 외부적인 여건과 대전시의 교통여건을 고려하여 추진방향을 검토하였다.

이제 앞으로의 교통정책은-민선 6기에서 그 것을 채택하였든 그렇지 아니하였든 간에- '지속가능한 교통', '보행', '자전거', '대중교통'이 핵심어가 될 수밖에 없을 것이다.

이런 측면에서 "시민과 함께하는 민주세력의 첫 번째 대전시장이라는 역사적 사명감을 잊지 않겠습니다."고 말했던 당선소감은 교통부문에서도 변화를 예감케 한다. 구호만 있는 정책이 아닌 예산과 인력과 의지가 반영된 대중교통, 보행, 자전거정책을 기대해 본다.

---

### 참고문헌

- 경청위원회(2014), 「권선택의 약속 그리고 선택」
  - 이재영(2013), "새정부 출범에 따른 대전시 교통정책 방향", 「대전발전포럼」, p.68
  - 이재영(2012), 「1인 가구의 특성 및 통행수단선택요인 분석」, p.11
-