

챗봇 참고자료1

세종시의 교통 패턴은 간선급행버스체계(BRT) 중심의 중심-생활권 연결, 수요응답형 모빌리티(셔클) 확산, 공영자전거(어울링) 활성화가 결합된 형태로 출퇴근 시간대 집중과 생활권 내부 단거리 이동이 동시에 강화되는 양상이 뚜렷하다. 주요 지표에서는 2023년 버스 이용 1,957만 명(전년 대비 11.7% 증가), 셔클 이용자 66만 명(2021년 대비 94% 증가), 어울링 연간 이용 245만 건 등 대중교통·마이크로모빌리티 수요가 동반 확대됐다.[yna+1](#)

핵심 흐름

- 세종은 계획도시 구조와 BRT 축을 기반으로 광역·간선 이동을 처리하고, 생활권 내 이동은 셔클과 자전거가 보완하는 다층 체계가 정착 중이다.[sos+2](#)
- 팬데믹 이후 버스 수요 회복을 넘어 증가세이며, 중차·배차 단축·광역노선 신설이 이용 확대를 견인했다는 시 분석이 확인된다.[seoul+1](#)
- 수요응답형 DRT(셔클)는 생활권 내부 단거리·비정형 수요를 흡수하며 기존 고정노선과 상호보완적인 통행 패턴을 보인다.[kci+1](#)

시간대 패턴

- 출퇴근 피크에 버스·BRT 통행이 집중되며, 배차 단축과 증회가 피크 수요 분산에 기여했다는 행정 분석이 제시된다.[yna+1](#)
- 셔클은 10대 및 20~40대에서 수요집중 시간대가 뚜렷하고, 특히 여성·청년층의 특정 시간대 통행 특성이 별도로 관찰된다는 연구 결과가 보고되었다.[koti+1](#)

공간적 패턴

- 세종 BRT는 B0·B2·B4·B5·B6·B7 등 노선망으로 정부세종청사·고속시외버스터미널·반석역·오송역을 연결하며, 축선·환승거점 중심의 선형 통행이 형성된다.[data+1](#)
- 생활권 내부에서는 정류장 접근거리·시간과 정류장 공급수준 차이에 따라 셔클 수요가 분포하고, 승하차 지점의 시각화에서 생활권 내 통행부하가 확인된다.[kci+1](#)

수단 전환과 보완

- 버스 이용 증가의 배경으로 광역 1001번 신설, BRT 중차·증회, 배차 간격 단축이 지목되어, 승용차 대비 대중교통 선택 유인이 강화된 것으로 해석된다.[seoul+1](#)
- 셔클은 정류장 접근성 취약지역·시간대의 미스매치를 메우며, 동일 권역 내 고정노선 대비 통행시간·접근거리에서 보완적 이점을 보인다는 비교분석이 제시된다.[koti+1](#)

마이크로모빌리티

- 어울링 회원 24만 8,120명, 연간 이용 245만 3,124건으로 5년간 이용률이 4배 이상 성장해 첫·마지막 구간 연계 수요가 확대됐다.[yna+1](#)
- 버스·셔클과 자전거의 연계는 생활권 내부 분산형 이동 강화와 환승 접근성 개선에 작동하고 있는 것으로 시·보도 자료에서 일치한다.[seoul+1](#)

데이터 인프라

- 시 빅데이터 포털은 15분·1시간 단위 도로·구간 속도, VDS 교통량 등 고해상도 패턴 데이터를 제공해 세밀한 통행 분석이 가능하다.[tdata.sejong](#)
- BRT 실시간 위치·속도 데이터와 정류장 개요가 공개되어 운영·혼잡 분석 및 서비스 개선에 활용되고 있다.[sos+1](#)

연구·정책 시사점

- 대중교통 통행 패턴 분석 연구는 코로나 이후 수요 회복, 다핵 분산형 도시구조에 맞춘 수단 다변화, DRT의 보완적 역할 등을 이슈로 도출했다.[clik.nanet+2](#)
- KOTI·학술 연구는 셔클의 시공간적 특성과 대중교통 대비 접근성·환승·시간 비교를 통해 정책적 확산 가능성과 설계 원칙을 제시한다.[kci+1](#)

수치로 본 변화

- 버스 이용객: 1,714만 명(2019) → 1,957만 명(2023), 전년 대비 11.7% 증가로 명시.[yna+1](#)
- 셔클 이용자: 34만 명(2021) → 66만 명(2023), 약 94% 증가.[seoul+1](#)
- 어울링 이용: 연간 245만 3,124건, 회원 24만 8,120명으로 지속 증가.[yna+1](#)

앞으로의 과제

- 광역노선 확장, 충전권 통합환승 요금체계, 수요응답형 버스 확대 등 계획이 제시되어, 환승 편의와 서비스 커버리지 개선이 핵심 과제로 부각된다.[seoul](#)
- 공개 데이터와 연구 결과를 접목한 정밀 수요예측·혼잡관리, 생활권 맞춤형 DRT 운영 최적화가 필요하다.[tdata.sejong+2](#)

참고 및 데이터 출처: 세종시·언론 보도, 공개 데이터 포털, 연구 보고서 및 학술 논문.[dsi+9](#)

1. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20240124041000063>
2. <https://www.seoul.co.kr/news/society/enviroment/2024/01/24/20240124500091>
3. <https://sos.re.kr/brtBusDataSharingInfo.do>
4. https://www.koti.re.kr/user/bbs/anytmRsrchReprtView.do?bbs_no=65528
5. <https://www.data.go.kr/data/15118026/fileData.do?recommendDataYn=Y>
6. <https://www.kci.go.kr/kciportal/ci/sereArticleSearch/ciSereArtiView.kci?sereArticleSearchBean.artild=ART003077438>
7. <http://tdata.sejong.go.kr:8080>
8. <https://clik.nanet.go.kr/potal/search/searchView.do?collection=policyinfo&DOCID=CLIKC6648053916941048>
9. https://www.dsi.re.kr/board.es?mid=a10205000000&bid=0001&act=view&list_no=30882&nPage=26&sel_date=
10. https://policy.nl.go.kr/search/searchDetail.do?rec_key=SH1_UM020231460139