

1. ‘보행자 도시’의 현실

- 가. 2020년 기준, 세종시의 실제 교통수단 분담률은 승용차가 45.4%를 차지하며 압도적인 반면, 버스는 7.3%에 그쳐 전국 최하위 수준을 기록함. 이러한 실패는 세종시를 ‘교통지옥’이라는 오명으로 몰아넣었으며, 이는 ‘행복도시’라는 공식 명칭과 정면으로 배치됨. 자가용을 억제하려던 도시 설계는 오히려 한정된 도로 공간에 병목 현상을 유발하며 자가용 의존도를 낮추기는커녕 더욱 심화시키는 역효과를 낳음.
- 나. 대중교통을 활성화하기 위해 설치된 핵심 인프라(도로 공간을 차지하는 BRT 전용차로)가, 정작 시민의 기대를 충족하는 수준의 대중교통 서비스가 뒷받침되지 않자 자가용의 교통 체증을 악화시키는 주된 요인이 됨. 이는 버스 이용을 더욱 기피하게 만들고 자가용 의존도를 강화하는 악순환의 고리를 형성함.
- 다. 문제 해결을 위해 도입된 설계 자체가 문제를 증폭시키는 역설적인 상황이 발생함. 도시의 물리적 구조(하드웨어)는 선진적이었으나, 이를 채울 운영 시스템(소프트웨어)의 부재가 자가용 운전자와 대중교통 이용자 모두의 불편을 가중시키는 결과를 가져옴.

2. 시민 불만

- 가. 시민들의 불만은 세종시와 행정중심복합도시건설청이 2025년 공동으로 실시한 설문조사에서 명확히 수치로 나타남. 응답자의 61%가 대중교통에 불만족을 표했으며, 이는 시민 10명 중 6명이 일상적인 불편을 겪고 있음을 의미함. (세종시-행복청, 시민 설문 <https://www.newspeach.com/news/articleView.html?idxno=6464>)
 - 1) 설문조사에서 지적된 구체적인 문제점들은 서비스 공급의 근본적인 실패를 보여줌. 시민들은 ‘버스 노선 다양화’(30%)와 ‘배차 간격 단축’(27%)을 가장 시급한 개선 과제로 꼽음.
 - 2) 언론 보도에서는 ‘걷는 것보다 느리다’는 탄식이 나올 정도의 도로 상황, 50km/h에서 40km/h, 30km/h로 수시로 바뀌는 혼란스러운 제한 속도, 그리고 새샘교차로와 같이 70초 이상의 극심한 지체를 보이는 악명 높은 정체 구간들이 언급되며 시민들의 고통을 생생하게 전달함.(세종시 교통량 6개월새 16% 급증... ’정체 심화 ‘

<https://www.goodmorningcc.com/news/articleView.html?idxno=428646>,
, ‘제 2의 강남’ 으로 기대를 모았던 세종특별자치시 2025년
현황 | KBS 다큐 인사이트 - 공실시대, 상가의 몰락 250522 방송
https://youtu.be/ckipbPUEIlg?si=TF_CbQ4-91Nz9zep)

나. 세종시의 상징인 BRT 시스템조차 문제에서 자유롭지 않음. 주요
간선 노선에 대한 만족도(55%)는 비교적 양호하지만 , 각 생활권을
간선과 연결하는 핵심적인 역할을 해야 할 보조 BRT 노선(예: B5)은
'느려터진 버스'라는 비판을 받고 있음. 지나치게 많은 정류장과
일반 차로 운행으로 인한 정시성 부족은 보조 노선이 제 기능을
상실했음을 보여줌.

3. 디지털 인프라

가. 통합 모빌리티 서비스(MaaS) 플랫폼 (“이“): 대기업과 협력하여
개발된 최신 플랫폼으로, BRT, 수요응답형 버스(DRT), 공유자전거
등 다양한 교통수단의 경로 탐색, 예약, 결제를 하나의 앱으로
통합함. 이 플랫폼의 핵심 기능은 사용자가 이동을 계획하고 비용을
지불하는 운영 및 거래에 초점이 맞춰져 있음.

나. 디지털 트윈 (“가상세종“): 도시 전체를 가상 공간에 복제한 디지털
트윈에 막대한 투자를 진행함. 한국전자통신연구원(ETRI)과 함께
개발한 이 시스템은 광역급행버스(M-bus) 신설에 따른 수요
예측이나 공유자전거 '어울링'의 재배치 최적화와 같은 고도의 정책
시뮬레이션에 사용됨. 주요 사용자는 전문성을 갖춘 도시 계획가와
연구원(<https://www.sjsori.com/news/articleView.html?idxno=60620>)

4. 해결책

가. 세종시의 스마트시티 전략은 운영자(MaaS 플랫폼)와 계획가(디지털
트윈)를 위한 강력한 시스템을 구축하는 데는 성공했지만, 정작 가장
중요한 시민을 위한 시스템을 간과함.

나. ‘이용패스’ 앱은 버스를 예약하게 해주지만 왜 그 버스가 항상
늦는지 설명해주지 않음. 디지털 트윈은 계획가들이 새로운 도로를
시뮬레이션하게 해주지만, 우리 동네 도로가 왜 막히는지
궁금해하는 주민에게는 아무런 답을 주지 못함. 빅데이터 허브는

방대한 데이터를 제공하지만, 비전문가가 VDS 점유율이나 시계열 승객 흐름 데이터에서 의미를 찾기란 불가능에 가까움.

다. 결과적으로, “왜 나의 출퇴근길은 이토록 힘든가, 그리고 무엇을 개선할 수 있는가?”라는 시민의 근본적인 질문에 답해 줄 도구가 전무한 상황임. 바로 이 지점이 우리 서비스가 채워야 할 ‘해석의 공백’

라. 기존 플랫폼들이 교통 현상의 무엇(What)을 보여준다면, 우리 서비스는 그 현상의 왜(Why)를 설명하고, 시민들이 어떻게(How) 해결할지 제안할 수 있도록 힘을 실어줌. 이는 단순한 데이터 제공을 넘어 다른 플랫폼과의 핵심적인 차별점임.