

## 다목적 모빌리티를 활용한 '수원형 N분 도시' -“생활시설을 찾아가는 도시”에서 “생활서비스가 찾아오는 도시”로의 전환 모델-

김도훈 수원시정연구원 연구위원

이지원 수원시정연구원 위촉연구원  
장정식 수원시정연구원 위촉연구원

### 요 약

#### ■ N분 도시의 구조적 한계와 수원시 여건

- (개념) 시민이 도보·자전거로 근거리 이동 시 일정 시간 내 일·교육·의료·여가 등 생활서비스에 접근하는 도시 모델 ⇔ “실제 도입” 보다는 “도시의 지향점” 강조
- (수원시 여건) 생활시설 재배치에 따른 막대한 재정 부담, 다핵적 구조와 기성 시가지가 넓은 수원시의 특성상 도보 중심의 균등한 생활필수시설 확보 한계

#### ■ 생활서비스가 시민에게 찾아가는 ‘수원형 N분 도시’ 모델 제안

- 생활·교육·돌봄·건강·여가·업무 등 6대 핵심 서비스가 시간대별 수요에 맞춰 시민의 일상으로 직접 찾아오는 유연한 도시운영 모델 ⇔ 생활권의 기본 생활시설을 유지하면서, 그 사각지대를 PBV 기반 이동형 서비스가 보완
- PBV(다목적모빌리티)는 목적에 따라 차량 내부 공간을 다양한 서비스 공간으로 설계할 수 있는 모빌리티로, 이동수단을 넘어 이동형 생활서비스 플랫폼으로 활용

### 정책제언

#### ■ 수원형 N분 도시 모델의 정책적 기대효과 증대

- (시민 측면) “시설을 찾아가는 도시”에서 “서비스가 찾아오는 도시”로의 이동패턴 전환 의미
- (행정 측면) 생활SOC 보완, 취약지역 서비스 접근성 개선, 공공서비스 운영 효율화, 민간 창업·상권 활성화, 친환경 생활교통 확산을 위한 도시운영 모델로 활용

#### ■ 공공·민간 생활서비스의 효율적 공급을 위한 수원시의 노력 필요

- 수원시 자체적으로 데이터 기반의 PBV 우선 투입 지역을 선별하고, 행정복지센터, 보건소, 도서관 등 공공서비스와 연계해 보완적으로 운영
- 이동식 약국, 복합 서비스 PBV, 자율주행 셔틀 등은 중앙정부의 실증사업, R&D, 규제샌드박스과 연계해 단계적으로 추진

# 1. N분 도시의 주요 개념 및 한계

## □ N분 도시의 주요 개념 및 사례

- (개념) 누구나 일상생활에서 필요한 시설과 서비스를 도보와 자전거로 N분 안에 도달할 수 있는 도시
- (목적) 근거리 생활권 조성으로 지금의 도시계획의 취약성과 자동차 중심의 무분별한 도시확산 및 교통혼잡, 삶의 질 저하를 극복하기 위한 대안

<국내외 N분 도시 계획의 추진 목표 및 진행 현황>

구분	주요내용
프랑스 파리	(목표) 누구나 15분 이내에 <b>도보와 자전거</b> 로 일, 의료, 서비스 교육, 여가, 주거에 접근할 수 있도록 근거리 생활권을 조성해 도시의 생태성을 회복
호주 멜버른	(진행) 구도심 재개조 → 약 3억5,000만 유로(약 5,000억 원) 투자 → 운영 중 (목표) 왕복 <b>보행</b> 20분(800m)내 일상생활에 필요한 시설과 서비스에 접근
미국 포틀랜드	(진행) 플랜 멜버른 2017-2050 종합계획 수립 → 개념 확산 (목표) <b>도보와 자전거</b> 로 20분 이내에 필요한 재화와 서비스를 제공하는 ‘완전한 이웃’ 조성
서울	(진행) 플랜 멜버른 2017-2050 종합계획 수립 → 개념 확산 (목표) 30분 이내 보행권 안에 일자리, 여가문화, 수변녹지, 상업시설, 대중교통거점 등 모든 기능을 아우르는 자립적인 생활권 만들기
부산	(진행) “2040 서울도시기본계획”의 7대 목표 중 하나로 ‘보행일상권 조성’ → 개념 정립 (목표) 도시 6대 기능*을 <b>도보와 자전거</b> 로 15분 내에 누릴 수 있는 도시 *생활, 일, 상업, 의료, 교육, 여가
제주	(진행) 2040도시기본계획 반영 → 전담조직 신설 (목표) <b>도보와 자전거, 대중교통</b> 으로 시민들이 생활, 교육, 돌봄, 건강, 여가, 업무 등 6가지 생활필수기능을 15분 이내의 거리에서 편리하게 누릴 수 있는 동네 (실현) 15분도시 추진단 신설 → 시범지구 4곳 선정

프랑스 파리 15분 도시	호주 멜버른 20분 도시	미국 포틀랜드 20분 도시									
<p>장보기, 학교, 직장, 나눔·재활용, 운동, 통행, 치료, 산책, 구매, 정보 취득, 가입(참여)</p>	<p>800 metres</p>	<p>주거다양성, 시니어하우징(노인복지시설), 공공장소, 식료품점, 학교, 공동체 텃밭(정원), 지역에너지</p>									
서울 30분 도시(보행일상권)	부산 15분 도시	15분 도시 제주									
<p><b>‘보행일상권’</b> 기술융합 주거공간, 수변여가, 공영/가정 오피스, 문화공간, 녹지공간, 지역기반 일자리, 자립마을, 지하발전기, 스마트시티, 문화체육관광, 도시재생사업, 도시안전망, 도시환경사업, 도시교통사업, 도시문화사업, 도시복지사업, 도시안전사업, 도시환경사업, 도시교통사업, 도시문화사업, 도시복지사업</p> <p>물리적 환경 · 인구 7~8만 명 / 행정동 2~4개 · 도보 30분 내</p> <p>중심지 · 2~4개 역세권 · 10여 개 지역공공서비스</p> <p>자연환경 · 20여 개의 크고 작은 공원 녹지 · 약 3km 하천과 1ha 이상 수변공간</p> <p>문화·환경 시설 · 10여 개 전시 공간 등 문화시설 · 50여 개의 생활체육시설 (보통소, 보육시설, 체육시설, 도서관 등) · 분산형 자연순환시설</p>	<p>15분 내에 모두를 누리는 도시</p> <p>체육시설, 공원, 하아센터, 물력남락, 병원, 일자리</p>	<p>15분 도시 제주 생활권</p> <p>제주소리</p> <p>15분 도시 제주의 필요조건 도시 내 외부에 위치한 핵심 동리 지역까지 보행권과 자전거로 접근 가능</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>구분</th> <th>고려사항</th> <th>계획방향</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>행복생활권</td> <td>도시 목적의 유사성, 지형, 인구 규모, 행정단의 경제 지역적 특성</td> <td>· 생활, 교육, 돌봄, 건강, 여가 등의 서비스를 누릴 수 있는 생활 공간 조성 · 생활권 내의 대중교통 연계성 및 다양한 이용편의 증진</td> </tr> <tr> <td>보행생활권</td> <td>주거, 상업, 자연여유 등의 근린생활환경 · 일상생활에 필요한 기능이 충족되는 일상 공간 조성 · 생활권 내 보행·자전거 이용편의 증진</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	구분	고려사항	계획방향	행복생활권	도시 목적의 유사성, 지형, 인구 규모, 행정단의 경제 지역적 특성	· 생활, 교육, 돌봄, 건강, 여가 등의 서비스를 누릴 수 있는 생활 공간 조성 · 생활권 내의 대중교통 연계성 및 다양한 이용편의 증진	보행생활권	주거, 상업, 자연여유 등의 근린생활환경 · 일상생활에 필요한 기능이 충족되는 일상 공간 조성 · 생활권 내 보행·자전거 이용편의 증진	
구분	고려사항	계획방향									
행복생활권	도시 목적의 유사성, 지형, 인구 규모, 행정단의 경제 지역적 특성	· 생활, 교육, 돌봄, 건강, 여가 등의 서비스를 누릴 수 있는 생활 공간 조성 · 생활권 내의 대중교통 연계성 및 다양한 이용편의 증진									
보행생활권	주거, 상업, 자연여유 등의 근린생활환경 · 일상생활에 필요한 기능이 충족되는 일상 공간 조성 · 생활권 내 보행·자전거 이용편의 증진										

출처 : RIBAJ NEWS (2021.12.16.), 호주 빅토리아주 DELWP 보고서 (2019), 미국 포틀랜드 시 종합계획(2011), 서울특별시 2024 서울도시기본계획, 부산광역시청 웹 홈페이지, 제주특별자치도 웹 홈페이지

## □ 국내외 N분 도시 계획의 한계 ☞ 기존 도심에 실제 적용보다는 도시가 지향해야 할 의미 강조

- (계획의 장·단점) N분 도시는 생활 편의성과 이동 효율을 높여 지역 활력에 기여하지만, 일부 구조적 한계도 존재
  - N분 도시는 생활의 편의성과 삶의 질 향상, 지역 경제 활성화 및 근린 중심의 도시구조 강화, 도시 회복력 제고와 사회적 포용성으로 작용하는 반면, 도시구조 전환에 대한 막대한 비용 수반 등 구조적 한계 존재
  - 즉, 국내외 사례 검토 결과 장기적인 토지이용 조정, 보행친화 환경 조성, 공공시설 재배치가 요구되며, 단기간에 N분형 생활권으로 완결하는데 한계

### <N분 도시 계획의 장·단점>

N분 도시의 장점	N분 도시의 단점
<b>(일상생활 편의성 제공)</b> 생활편의와 이동성 향상으로 이동시간 감소, 여가시간 확대, 생활 만족도 등 삶의 질 개선	<b>(부동산 가격 상승)</b> 생활 여건(편의성)이 좋은 지역에 수요가 집중됨에 따라 집값, 임대료 등 상승, 젠트리피케이션 발생
<b>(지역 경제 활성화)</b> 생활권 내 소비 활동의 증가로 지역 경제(상권 등) 활성화 및 소규모 자영업 강화	<b>(다양성의 한계)</b> 모든 생활권에 양질의 서비스와 일자리를 배치하는 한계가 존재하며, N분도시 간 경계 공백지대 발생
<b>(근린 중심 도시구조 강화)</b> 대규모 중심지 집중을 완화하고 생활권 단위의 균형 발전 유도	<b>(지역 간 불균형 발전)</b> 인프라 구축 수준에 따라 지역 격차 확대 및 상대적 소외 지역 우려
<b>(교통 문제 완화 및 환경 보호)</b> 효율적인 대중교통을 활용하여 교통 체증, 주차난, 탄소배출 및 대기오염 감소	<b>(도시구조 전환 비용)</b> 시설 선택(모든 필요시설을 N분 내 위치)의 한계가 존재함에 따라 시설 재배치 및 도시를 재편하는데 막대한 예산과 시간 발생

출처 : AURI(2021), N분 도시 실현을 위한 도시전략 연구

## □ 종합진단을 통한 N분 도시 구현 방향 재설정 ☞ 고정 인프라는 유지·개선하되, 부족한 기능은 유연한 서비스 대체수단으로 보완

- (일반적 한계) 수원시는 다핵적 도시 구조와 기존 시가지가 광범위하게 설정되어 있는 도시로, N분 도시를 실현하기 위해서는 도시구조와 인프라 여건을 고려한 현실적 진단 필요
  - (다핵 구조와 기능 편중) 다수의 생활 거점이 형성되어 있으나, 의료·문화·상권 등 핵심 기능은 특정 지역에 집중되어 생활권 간 체감 접근성 격차가 발생 → 균등 배치보다 취약 생활권 중심의 보완 공급 필요
  - (기성 시가지와 재정적 제약) 토지이용 제약과 높은 건축 밀도로 신규 시설 설치 및 이전 비용이 크고 행정 절차 복잡 → 새로운 시설 확충은 중장기 과제로 추진하고 단기 보완 수단 필요
  - (보행 환경과 이동 수단의 한계) 보행만으로 해결하기 어려운 이동거리·도로 구조·지형 변수 존재 → 행 및 자전거 이외 유연한 모빌리티 수단 연계 필요
  - (사회 계층적 편중) 주택 가격·임대료 상승과 서비스 접근성 격차로 취약계층이 외곽으로 밀려날 가능성 존재 → 취약계층 지원을 함께 고려해야 함
  - (수요 기반 데이터 한계) 이론적 반경에 기반하여 N분 생활권 설정 시 계획 상 접근시간과 실제 체감 이동시간 간의 괴리 발생 가능 → 빅데이터 기반 시민의 이동행태 분석을 통한 생활권 검토 필요
- (N분도시 구현 방향) 수원시는 N분 도시를 “모든 생활 편의시설의 완전한 균등 배치”보다 “생활권 단위의 접근성 개선과 서비스 사각지대 축소”로 구현 방향 설정

## 2. N분 도시의 한계 극복을 위한 대안, '다목적모빌리티(PBV)'

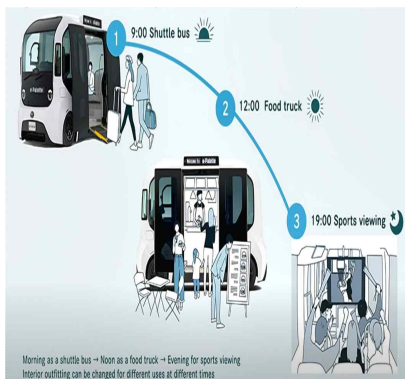
### □ 이용자 맞춤형 공간 구성 이동수단 'PBV' 등장 → '소유'에서 '서비스' 중심으로 모빌리티 전환

- (정의) PBV(Purpose Built Vehicle)는 목적에 따라 차량 내부 공간을 다양한 서비스 공간으로 설계할 수 있는 다목적 모빌리티
  - PBV는 필요 시 의료상담실, 돌봄공간, 팝업상점, 사무공간 등으로 전환할 수 있는 이동형 생활서비스 제공
- 2019년 이후 CES 2020에서 제시된 현대자동차그룹의 'UAM-PBV-Hub' 비전과 아마존-리비안의 물류용 전기 밴 사례를 기점으로 현재까지 국내·외 기업에서 완전자율주행 기반 PBV 연구 및 상용화 진행 중
  - AI, 자율주행, 다목적시설 등 다양한 기능 결합을 통해 고도화된 이용자 맞춤형 서비스 제공 가능 → 차세대 모빌리티 주축 전망

### □ (N분 도시 구현) 인프라 중심 도시 정비에서 모빌리티 중심 공간 연결로 패러다임 전환

- PBV의 다기능·이동성을 활용하여 N분 도시의 목적 실현(자족적 서비스 공급, 탄력적 운용, 포용적 복지 연결)
- (다목적 설계로 공간 재정의) 기존의 '이동' 중심의 차량 내부를 물류, 사무실, 의료, 푸드트럭 등 이용자의 '목적'에 맞게 차량 내부 설계 → N분 도시 구성을 위한 '공간 전환' 대신 PBV의 '수요응답·다기능 공간' 역할 수행
  - (사례) 도요타 e-palette, 기아 PV5, 현대자동차 'S-LINK' 등 차량 내부를 용도별로 자유롭게 설계, 시·공간적 제약 없이 서비스 제공 가능 (예시. 아침 - 이동수단, 점심 - 사무실, 저녁 - 푸드트럭)
- (동적 거점 기반 접근성 강화) 생활권 내 주요 거점을 중심으로 시민-서비스를 유연하게 연결하는 동적 거점을 통해 인프라 접근성 극대화 → 생활권과 인프라를 유기적으로 결합하는 인프라 사각지대 제로(Zero)화 실현

<도요타 'e-Palette'>



(e-Palette 편의점)

출처: moroetrend news, Toyota Times

<현대자동차 'S-Link'>



출처: 현대자동차그룹

<기아 'The Kia PV5'>



(옷가게)



(의료용품 적재 및 병원 이동 차량)

출처: 현대자동차그룹 유튜브

### 3. 다목적모빌리티를 통한 '수원형 N분 도시' 구현 방향 제안

□ N분 도시를 '수원형 N분 도시'로 재정의 ⇨ “생활필수시설을 찾아가는 도시”에서 “부족한 생활 서비스가 찾아오는 도시”로의 전환

- (N분 도시 개념 재정의) (현재) N분 도시는 시민이 생활필수시설로 이동하는 시간을 줄이는 데 초점을 둔 고정형 생활권 계획 → (수원형 N분 도시) 부족한 생활서비스가 시민의 일상 공간으로 직접 찾아오는 방식
  - (운영원리) 생활거점에 PBV가 순환·정차하여 생활, 교육, 돌봄, 건강, 여가, 업무 기능을 시간대별·수요맞춤형으로 제공하는 서비스 모델
  - (도입방향) 생활권별 핵심 거점(행정복지센터, 공원, 학교 주변, 역세권, 공동주택 커뮤니티 등) 선정 → 생활필수시설이 충분하지 않은 서비스 파악 → PBV를 순환·정차 방식으로 운영하되 예약형·정시형 서비스를 결합해 시민 서비스 체감도 향상

#### <수원형 N분 도시 개념 >

<p><b>현재 N분 도시</b> ⇨ 시민이 생활필수시설을 찾아가는 도시</p> <p>출처 : Chaire ETI</p>	<p><b>수원형 N분 도시</b> ⇨ 생활서비스가 시민에게 찾아오는 도시</p> <p>출처 : AI로 생성한 이미지(Gemini)</p>
---	---

#### <6대 생활필수 기능별 PBV 역할 및 기능>

6대 기능	PBV 서비스	주요 역할 및 상세 기능	주요 입지	이용자
생활	이동식 복지센터	공구 대여, 재활의료장비 대여, 생활민원 안내, 디지털 도움 서비스	아파트단지, 행정복지센터 앞, 고령층 밀집지역	고령자, 1인가구, 생활기초 가구
교육	이동식 교육 공간	원데이 클래스, 방과후 프로그램, 주민회의, 소규모 학습공간	학교 주변, 공원, 도서관 인근, 공동주택 커뮤니티 앞	학생, 학부모, 주민 커뮤니티, 평생학습 수요자
돌봄	방문형 돌봄	아이 돌봄 연계, 고령자 안부 확인, 보호자 대기·상담, 돌봄 연계 서비스	커뮤니티센터, 어린이집·복지시설 인근	영유아 가정, 고령자 가구, 돌봄 취약가구
건강	이동식 건강관리	기초 건강 측정, 재활 상담, 건강교육, 복약·운동 안내	공원, 복지관, 보건소 협력 거점	고령자, 만성질환자, 건강취약계층
여가	친환경 캠핑·레저	캠핑장비 대여, 지역 축제용 부스, 이동형 체육시설, 소규모 야외활동 지원	하천변, 공원, 녹지축, 수변 공간	가족, 청년, 여가 활동 주민
업무	팝업스토어·푸드트럭·창업지원	판매공간, 시제품 테스트, 이동형 오피스, 창업상담, 배달 거점	광장, 역세권, 대학가, 상업가로	청년창업자, 소상공인, 프리랜서

## □ 시민의 생활, 미래산업, 인프라 보안을 위한 수원형 N분 도시 유형 설정

### ○ (일상 생활 밀착형) 주거지역 내 시민 체감 '이동식 맞춤형 생활 서비스 제공'

- (개념) 주거지역 내에서 시민들이 일상적으로 필요로 하는 복지, 교육, 상업 서비스를 PBV를 통해 제공
- (지향) 시민 체감도 향상 및 복지 서비스 이용률 증가, 초기 창업 자본 부담 완화, 공공 운영 효율성 제고
  - (복지·행정) 행정복지센터 등의 기능을 PBV로 전환하여 수요에 따라 이동하거나 한시적 거점으로 운영
    - ↳ 시민 접근성 및 복지 서비스 이용률 증가 효과
  - (공유 경제) 빅데이터를 기반으로 이용 수요가 많은 곳에 '이동형 거치 PBV 스테이션(PM·자전거)' 배치
    - ↳ 초기 비용 절감(재정 감소) 및 수요 변화 대응 강화
  - (교육·업무) 원데이 클래스와 같이 비정규적인 강좌 및 예약형 공공 회의실을 위한 이동형 스튜디오 제공
    - ↳ 생활권 내 유휴 부지를 공공 교육·업무 거점으로 재탄생
  - (상업 지원) 저소득층 및 청년·사업 경험을 희망하는 수요자를 대상으로 공공 대여형 상업 PBV(공유주방, 팝업스토어, 겨울철 봉어빵 가게 등) 도입
    - ↳ 초기 자본 부담 없는 창업 기회 제공

### ○ (미래 산업 대응형) 특화 단지 내 '자족적 업무 생태계 구축'

- (개념) 반도체, R&D 연구 단지, 경제자유구역 등 특화 단지 내에서 자족적인 업무 생태계 구축
- (지향) 업무와 일상이 공존하는 '융복합 특화단지' 조성 및 단지 간 연계를 통한 산업 생태계 확장
  - (교통체계) 경제자유구역 내 순환 셔틀, 산업 단지에서 환승 거점 간 이동수단, 주거와 상업 단지 간 접근성 보완 수단으로 PBV 활용
    - ↳ 교통수단 간 끊김 없는 이동 환경 제공
  - (공간결합) 이동식 협업 공간(회의실), 스마트 인프라(태양광·전기 충전소) 등 고정된 업무 공간에 PBV 기반의 유동적 지원 시설 결합
    - ↳ 단지 자족성 확보 및 단지 간 연계성 확장

### ○ (인프라 보완형) 도심 생활인프라 사각지대 해소를 위한 '동적 생활인프라 제공'

- (개념) 도심 내 생활 인프라가 부족한 사각지대를 해소하기 위해 이동형 PBV 제공 유형
- (지향) 재난·의료 사각지대 해소, 신·구도심 간의 단절 극복, 특정 지역의 문화·체육 인프라 보충
  - (재난·의료) 의료 취약지 및 고령층 밀집 지역을 대상으로 PBV를 활용한 24시간 약국·응급처치·환자 이송 기능을 갖춘 동적·거점형 비상의료시설 구축
    - ↳ 골든타임 확보 및 재난·의료 사각지대 해소
  - (문화·체육) 지역 주민 편의시설(도서관, 체육용품대여), 체험형 전시 및 문화교육 공간으로 배치
    - ↳ 특정 생활권 내 부족한 문화·체육 인프라를 보완하는 거점 공간 및 전시, 예술 체험 프로그램, 주민 창작 활동을 연계한 참여형 문화 거점 공간으로 활용

### ○ (여가·축제·관광형) 지역 축제 확산과 생활여가 활성화를 위한 '여가·축제·관광형 네트워크 구축'

- (개념) 지역 축제의 확산과 관광 활성화를 위해 가변적인 네트워크를 구축하는 유형
- (지향) 자원 순환형 인프라 구현, 야간 관광 경제 활성화 및 체류형 축제 환경 조성
  - (가변형 공간) 특정 기간동안 행사 부스와 푸드 트럭(로컬 마켓 및 팝업 스토어 등), 체험 공간(전통음식 및 공예 등 문화 프로그램), 주요 환승시설(수원역 등) 연계 셔틀 등으로 활용
    - ↳ 자원 순환형 인프라 구현
  - (관광가이드) 축제 거점별 PBV 기반 관광안내 송출 기능(AR·QR 기반 관광 정보, 다국어 안내 등)을 탑재하고 지역 행사 광고
    - ↳ 생활권 내 문화 향유 기회 확대 및 지역 축제·관광 활성화
  - (야간 경관 및 체류형 콘텐츠 확장) PBV를 야간 문화 콘텐츠(야간전시, 미디어아트, 야시장)와 연계하여 축제 운영시간 확대
    - ↳ 야간 관광 경제 활성화 및 체류형 축제 환경 조성

<유형별 '수원형 N분 도시' 구상(안)>

[유형① 일상 생활 밀착형]

- 이동식 복지센터(공구·생활 민원안내)
- 모빌리티 거치 스테이션(자전거·PM 공유)
- 이동식 팝업스토어·푸드트럭 (청년 창업 지원 등)
- 이동식 교육 공간(원데이 클래스, 회의실)
- 친환경 캠핑장비 대여



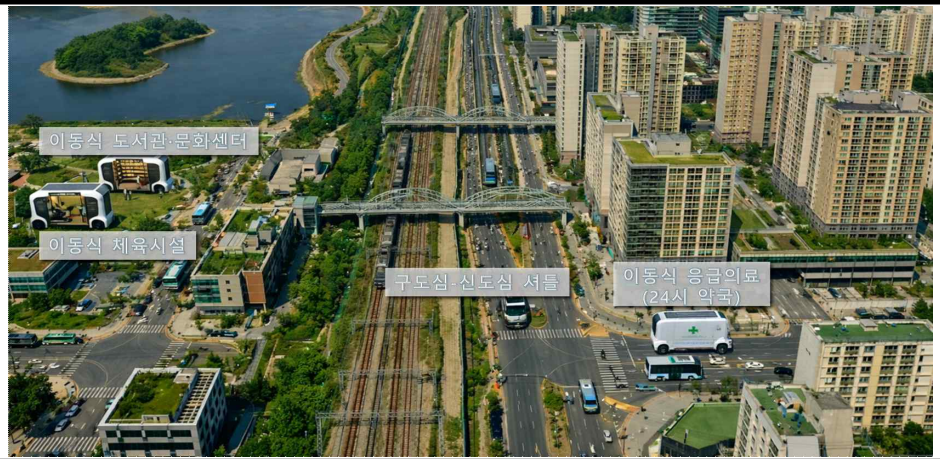
[유형② 미래 산업 대응형]

- PBV 순환 셔틀(단지내 이동)
- 이동식 협업 공간 & 회의실
- 업무와 상업 융복합 단지
- 주거와 산업단지 연결 교통망
- 스마트 인프라 (태양광, 전기 충전소)



[유형③ 인프라 보완형]

- 이동식 응급의료 & 24시간 약국 (의료 취약지 대응)
- 구도심과 신도심 연결 셔틀 (철도 단절 극복)
- 이동식 도서관 & 문화센터
- 이동식 체육시설
- 축제 부스 & 이벤트 지원 (자원 순환형)



[유형④ 여가·축제·관광형]

- 3대 축제 연결 셔틀 네트워크
- 거점별 이동식 공연 무대 (전통 음악, 무용)
- 주차장-축제장 연결 셔틀
- PBV형 이동식 관광안내센터
- 전통 음식 푸드트럭 (전통차, 사찰음식 등)
- 포토존·체험 공방 프로그램
- 로컬마켓 및 팝업스토어 활용
- 야간 문화콘텐츠와 연계



## 4. 정책제언

### □ 수원형 N분 도시는 생활권의 기본 생활시설을 유지하면서 사각지대를 PBV 기반 이동형 서비스가 보완하는 혼합형 모델

- 기존 N분 도시가 시민의 시설 접근시간을 줄이는 개념이라면, 수원형 N분 도시는 PBV 기반 생활서비스가 시민에게 직접 찾아오는 도시모델
  - (시민 측면) “시설을 찾아가는 도시”에서 “서비스가 찾아오는 도시”로의 전환 의미
  - (행정 측면) 생활SOC 보완, 취약지역 서비스 접근성 개선, 공공서비스 운영 효율화, 민간 창업·상권 활성화, 친환경 생활교통 확산을 동시에 도모할 수 있는 도시운영 모델로 활용
- 공공시설과 민간서비스의 고정 입지 한계를 보완하고, 서비스 수요가 분산되어 있는 지역에도 필요한 기능을 기동적으로 공급이 가능하다는 점에서 효율적
  - 특히 주거지, 학교, 공원, 행정복지거점, 역세권, 상업가로 등 생활권 내 주요 거점을 PBV 순환 노선으로 연결함으로써 시민은 집 근처에서 곳에서 필요한 서비스를 선택적으로 이용 가능

### □ 고정된 생활필수시설 보급 한계를 보완하고, 수요가 적거나 분산된 지역에도 맞춤형 공공·민간 서비스를 효율적으로 공급하기 위한 수원시의 과제 제안

#### 1) 수원시 자체적으로 추진 가능한 과제

- (생활권 진단 고도화) 유동인구, 이동시간, 고령인구, 공공시설 접근성, 민원·예약 데이터 등을 활용해 PBV 우선 투입 지역 선별
- (고정 생활시설과의 연계 운영) 행정복지센터, 보건소, 도서관, 공원관리 등 기존 공공서비스와 PBV 운영시간·장소를 연동해 보완 서비스로 설계
- (운영기준 마련) 정시·예약형 운영, 예비차량 확보, 충전·정비 체계, 기상 악화 시 대체수단, 혼잡시간 운행 기준 등을 포함한 서비스 가이드라인 구축
- (통합 이용체계 구축) 기존 시민 앱과 연계해 PBV 호출, 예약, 위치 확인, 이용가능 시간 안내를 제공하되, 디지털 취약계층을 위한 전화·오프라인 예약 창구 병행

#### 2) 중앙정부 공모·R&D와 연계해야 할 과제

- (모빌리티 실증사업 추진) 이동식 약국, 복합 서비스 PBV, 자율주행 기반 셔틀 등은 수원시 단독 추진보다 국토교통부·산업통상자원부 등 중앙정부 실증사업, 규제샌드박스, 연구개발 사업과 연계해 단계적으로 추진하는 것이 현실적
- (차량·운영기술 표준화) 충전, 안전관리, 모듈 교체, 데이터 연계, 보험·책임체계 등은 시 차원에서 단독 해결이 어렵기 때문에 민간기업·연구기관과의 협력 체계 필요
- (성과검증 체계 마련) 서비스 이용률, 도착 정시성, 취약지역 접근성 개선, 고정 시설 대체 비용 절감 여부 등 실증지표를 설정해 사업 타당성 검증



**SRI** 수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE

# *Brief*

※ 본 간행물은 집필자의 개인이견으로 수원시정연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있습니다.

발행처 수원시정연구원 | 발행인 김성진 | 편집위원장 정재진 | 편집위원 강은하 김도훈 김타균 유현희 최석환 한연주