

●국토교통부공고 제2022-1569호

**자율주행자동차 시범운행지구 운영성과(‘21년) 평가결과 공고**

「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제17조 및 시행령 제14조제4항에 따라 자율주행자동차 시범운행지구의 운영성과(‘21년도에 운영된 7개 지구)에 대한 평가결과를 공고합니다.

2022년 12월 16일  
국토교통부 장관

**1. 목적**

- 기지정된 자율주행자동차 시범운행지구의 운영성과를 평가함으로써 지속가능하고 내실있는 시범운행지구로 발돋움할 수 있는 토대를 마련하기 위해 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 시행령 제14조제4항에 따라 시범운행지구 운영에 대하여 평가하고 그 결과를 공고하고자 함
- 평가대상은 ‘21년도에 운영된 7개 지구로, 서울 상암, 경기 판교, 세종, 충북·세종, 광주광역시, 대구광역시, 제주특별자치도

**2. 평가결과**

- 붙임 자료에 따름

□ **평가개요**

- 시범운영지구 관할 지자체가 제출한 지구 운영성과에 대해 **평가\*** 하고 그 결과를 인터넷에 공개하도록 규정(자율차법 제17조 등)
  - \* **평가위탁** : 한국교통연구원·교통안전공단(자동차안전연구원), '22.3.28~12.31
  - \*\* **추진현황** : 위탁기관 선정('22.3) → 평가기준 고시(3월) → 현장실사·전문가 평가(9월~10월) → 시범운영지구 위원회에 평가결과 서면보고(11월)
- (**평가대상**) '21.상반기까지 지정된 7개 시범운영지구로서 서울 상암, 경기 판교, 세종, 충북·세종, 대구광역시, 광주광역시, 제주특별자치도
- (**평가방법**) 운영계획 달성도, 규제특례 효과, 교통물류체계 발전 효과, 차년도 운영계획 목표 등에 대한 **정량·정성적 평가\***
  - \* **평가등급** : 평가지표별 배점 총합은 100점 만점으로, 평가점수에 따라 **매우 우수(90점 ↑)**, **우수(80점 ↑)**, **다소 우수(70점 ↑)**, **보통(60점 ↑)**, **미흡(60 ↓)**으로 분류

□ **시범운영지구별 평가결과 : 총 7개 지구**

- (**평가종합**) 7개 지구 평균 점수는 약 64점이며, **다소 우수 4개**(서울 상암, 경기 판교, 세종, 광주), **보통 1개**(대구), **미흡 2개**(충북·세종, 제주)

《7개 시범운영지구별 평가결과》

연번	지구명	평가점수	평가등급	연번	지구명	평가점수	평가등급
1	서울 상암	79.0	다소 우수	5	대구광역시	66.2	보통
2	광주광역시	78.8	다소 우수	6	제주도	54.0	미흡
3	경기 판교	77.4	다소 우수	7	충북·세종	21.4	미흡
4	세종시	74.6	다소 우수				

\* 평가 결과 “매우우수”인 지구는 행정적·재정적·기술적 지원이 가능하고, 3년 연속 “미흡”인 지구는 시범운영지구 위원회 심의를 거쳐 지정해제 가능

## □ 지구별 평가결과(상세)

○ 7개 시범운영지구 평가결과, '다소우수' 4개, '보통' 1개, '미흡' 2개

연번	지구명	평가점수	평가등급	평가항목별 주요의견
1	서울 상암	79.0	다소 우수	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (서비스) 11개 계획서비스 중 2개 서비스 운영. 미운영 서비스의 조속 추진을 위한 계획수립 필요</li> <li>○ (시설) 기반 시설 및 시스템이 잘 구축됨</li> <li>○ (제도) 조례 제정 및 면허 발급체계가 잘 수립됨</li> <li>○ (기타) 제한된 조건(데이터 구독의 한계) 하에서도 효과분석이 잘 수행됨</li> <li>※ (특이사항) 서울시 통합 운송플랫폼(TAPI) 운영</li> </ul>
2	광주광역시	78.8	다소 우수	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (서비스) 운영계획상 4개 계획서비스 모두 운영. 무인 자율주행 특장차라는 공공서비스로서의 차별성 돋보임. 단, 자율주행 기술력 제고 필요</li> <li>○ (시설) 기반 시설이 잘 구축됨</li> <li>○ (기타) 운영 실증데이터 적극적 수집 및 제출</li> <li>※ (특이사항) 무인 공공서비스(특장차) 운영</li> </ul>
3	경기 판교	77.4	다소 우수	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (서비스) 4개 계획서비스 중 2개 실증, 1개 노선 서비스 추가 실증, 운영계획에 부합되도록 유상 서비스로의 전환 필요</li> <li>○ (시설) 기반 시설 및 시스템이 잘 구축됨</li> <li>○ (제도) 관제센터 운영을 위한 제도적 기반 마련함</li> <li>○ (기타) 민간기업의 데이터 협조를 위한 구체적인 데이터 구축 방안 마련 필요</li> </ul>
4	세종시	74.6	다소 우수	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (서비스) 6개 계획서비스 중 3개 운영. 단, 운영이 종료된 서비스 및 미운영 서비스 운행전략 수립 필요</li> <li>○ (시설) 시스템(관제센터, V2X통신장치 등) 구축 우수</li> </ul>
5	대구광역시	66.2	보통	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (서비스) 2개 계획서비스 중 1개 서비스를 2개 노선으로 운영중, '22년은 달구벌 서비스 개시로 운영실적 제고</li> <li>○ (시설) 다수의 관제센터를 효율적 운영을 위해 통합 필요</li> </ul>
6	제주도	54.0	미흡	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (서비스) 1개 계획서비스 모두 운영, '22년 탐라 자율차 일반인 대상 서비스 개시로 운영실적 향상 기대</li> <li>○ (기타) 다양한 도로교통환경에서 시범운영 시행 중</li> </ul>
7	충북·세종	21.4	미흡	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (서비스) 1개 계획서비스 미운영으로 만회대책 필요</li> <li>○ (기타) 충북·세종 지구와 세종 상상지구간 성과 분리 필요</li> </ul>

## □ 평가항목별 평가결과 : 서비스 운영계획 달성 등 4개 항목

① (운영계획 달성도<sup>배점50</sup>) 7개 평가대상 지구에서 총 29개 계획서비스 중 13개 서비스\*가 운영, 운영계획 대비 서비스 비율은 45%

\* 서울 상암(2개사/6대), 대구(2개사/2대), 판교(2개사/4대), 세종(2개사/5대)에서는 유무상 서비스 제공으로 상대적으로 서비스 실적 양호

- 제주는 '관광연계형' 모빌리티 시범사업으로 지역내 서비스 활성화가 기대되고 충북·세종도 '22년중 BRT내 자율버스 서비스 개시 예정

② (규제특례 효과<sup>배점30</sup>) 지구내 자율차는 대부분 교통량이 적은 비첨두시에 운영중으로 도로소통에 미치는 영향은 낮은 것으로 평가

- 향후 자율차 기술발전에 따라 첨두시 운영이 가능해지면 지구지정에 따른 규제특례 효과가 가시적으로 나타날 것으로 전망

③ (교통물류체계 발전효과<sup>배점10</sup>) 7개 지구내 자율주행 참여기업(23개)에 종사하는 인원은 '21년말 기준 959명(현대차 제외) 수준이나,

- 시범운영지구가 16개 지구로 확대되고 실증서비스 참여기업('21년 대비 4개 기업 15대 순증)도 증가추세로 고용규모도 확대될 것으로 예측

④ (차년도 운영계획<sup>배점10</sup>) '21년 대비 '22년 월평균 운행거리 목표는 +32%(10.4천km→13.7천km), 재정지원은 +5%(197억원→207억원)로 상향

## 붙임 2

## 운영성과 평가부문 · 평가항목 및 평가지표별 가중치

평가 부문	배점	평가 항목	배점	평가 지표	배점
I. 시범운영지구 운영계획 달성도 평가 부문	50	I-1. 서비스 운영*	10	I-1-1. 서비스 운영계획 이행도	10
		I-2. 기반시설 구축·관리	10	I-2-1. 시설 관리 노력	5
				I-2-2. 시설 구축계획 이행도	5
		I-3. 재정적·제도적 지원	5	I-3-1. 제도적 기반 마련	2
				I-3-2. 재정지원 성과	3
		I-4. 안전관리	15	I-4-1. 교통사고 및 교통법규 위반	5
I-4-2. 안전확보 및 향상 노력	5				
I-4-3. 돌발상황 저감노력	5				
I-5. 갈등관리†	10	I-5-1. 갈등 관리 노력 및 적정성	10		
II. 시범운영지구 지정 및 규제특례에 따른 효과 부문	30	II-1. 지구 지정 효과	15	II-1-1. 도로소통 변화	8
				II-1-2. 도로안전성 변화	7
		II-2. 규제 특례 효과‡	15	II-2-1. 기존 산업에 미치는 영향	8
				II-2-2. 신교통서비스 도입 효과	7
III. 자율주행자동차의 도입·확산 및 자율주행기반 교통물류체계의 발전에 미치는 효과 부문	10	III-1. 자율주행자동차 도입·확산 효과	4	III-1-1. 도입확산 정도	4
		III-2. 자율주행기반 교통물류체계 발전 효과	6	III-2-1. 자율주행기술 향상도	4
				III-2-2. 참여기관의 기업성장도	2
IV. 차년도 운영계획 목표 평가 부문	10	IV-1. 서비스 운영	4	IV-1-1. 서비스 운영 목표의 적정성	4
		IV-2. 기반시설 구축	4	IV-2-1. 시설구축목표의 적정성	4
		IV-3. 재정지원	2	IV-3-1. 재정지원의 지속성	2

\* 서비스별 평가지표값의 평균치 적용(노선형 여객운송사업은 1개의 노선을 1개의 서비스로 간주함)

† 기존 산업과의 갈등이 낮을 것으로 판단되는 공공서비스만을 운영하는 경우, 해당 항목의 평가를 제외하고, 제4장라목의 종합 평가점수의 산정방법에 따라 최종 종합평가 점수를 산출

‡ 서비스별 평가지표값의 평균치 적용. 단, 기존 산업에 미치는 영향이 미미할 것으로 판단되는 공공서비스는 평균에서 제외하며, 공공서비스만을 운영하는 시범운영지구의 경우 해당 항목의 평가를 제외하고, 제4장라목의 종합 평가점수의 산정방법에 따라 최종 종합평가 점수를 산출