

# **‘청년포털’ 을 중심으로 지방청년 교통지원정책의 수요공급 측면에서 검증연구 및 정책지원을 위한 마이데이터 기반의 디지털정부서비스모델 도출**

I. 연구요약 .....	2
II. 연구내용 .....	3
1. 연구의 필요성 및 목적 .....	3
1) 청년들의 지방에서 수도권으로 유출 심각성과 정책 대응 .....	3
2) 현재 청년 지원책과의 미스매칭 .....	4
3) 광역시보다 비광역시 지역에서 더 필요한 교통지원 .....	5
4) 연구의 필요성 및 목적 .....	6
2. 연구의 내용 .....	7
1) 청년포털(정책통합검색 서비스)의 정책수집 방식 .....	8
2) 실제 지방에 사는 청년들의 교통에 대한 경험 탐구 .....	13
3) 청년 포털의 청년 교통지원 정책과 알뜰교통카드 정책 .....	17
4) 기존의 지방 청년교통 지원정책의 특징 탐구 .....	19
5) 마이데이터 중심의 디지털정부서비스로서의 지원방안 .....	22
3. 연구 결과의 기대효과 및 활용방안 .....	31
1) 학문적 기여 .....	31
2) 정책 활용 .....	31
4. 연구주제관련 활동경력 .....	32
III. 참고문헌 .....	33



## 연구요약

청년들의 지방에서 수도권으로 유출이 심각한 가운데, 지방자치단체들은 청년인구 유출을 막고 청년인구 유치를 위한 정책을 실행하고 있다. 국토연구원에 따르면 청년이 정착하면서 고려하는 가장 큰 요인은 '안정적 일자리(24.0%)', '낮은 주거비(14.5%)', '교통편의성'(12.9%) 등이었다. 그런데, 국무조정실 운영하는 '청년포털'에서 정책들을 분석해본 결과, 일자리 키워드로 검색시 723개의 정책, 주거 키워드로 검색시 268개의 정책, 교통 키워드로 검색시 30개의 정책이 검색되었다. 청년이 정착하면서 고려하는 요인과 각 요인에 해당되는 '청년포털'에서 검색되는 정책의 숫자를 비교했을 때, 청년들의 정책수요와 교통지원 공급정책의 사이에는 괴리가 있을 것으로 보인다. 특히 국가통계포털에 따르면 비수도권, 비광역시 지역은 수도권 광역시대비 1인당 소득이 낮음에도 1인당 자동차등록대수가 더 많았으며, 국토연구원에 따르면 대도시대비 소도시에서 교통비용 또한 높게 나타났기에, 지방자치단체들의 청년인구 유출을 막고 청년인구를 유치 및 유지를 위한 교통관련 지원정책의 수요대비 공급의 부족의 현상이 있을 것으로 생각된다.

본 연구의 목적은 첫째, '청년포털'이 국내 청년정책들을 대표해서 보여주는지 그리고 국토연구원의 청년들의 정착시 주요 고려사항이 실제 지방 청년들이 경험과 일치하는지에 대한 신뢰성 검증을 통해 지방 청년교통지원 정책의 확대 필요성을 재확인하기 위함이다. 둘째, 지방청년 교통지원정책을 지원함에 있어서, 고려해야 할 지방교통 및 정책의 특징을 고려하여, 마이데이터 기반의 디지털정부서비스 모델을 도출하기 위함이다.

연구방법은 문헌연구, 청년포털 관계자와 지방 청년에 대한 심층 인터뷰, 청년들을 위한 교통지원 정책들의 분석, 지방공무원 대상 정책에 대한 전화문의와 같은 방법을 통한 질적연구이다.

'청년포털' 플랫폼 운영 전현직 관계자를 인터뷰한 결과, '청년포털'이 수집한 청년정책들은 권위 있는 국무총리실의 지휘하에, 17개 시도 광역자치단체로부터 적절하게 정책을 수집함을 확인했다. 대도시에서 지방소도시로 공공기간 취업 및 이직을 사유로 이주한 청년 2명을 인터뷰한 결과, 이주 전 '일자리', '주거'를 고려한 행동후, 이주 후 '교통'에 대한 적극적인 대처행동으로 '차량구매'를 하거나 '이주 후 교통의 불편함을 충분히 고려하지 못했다'라는 답변을 통해, 국토연구원의 청년의 정착 고려사항의 우선순위를 재확인했다. 동시에, 지방에서 청년들이 격게되는 교통의 불편함과 이주 전 교통이용 차이에 대한 경험담을 들을 수 있었다. 지방청년 교통지원정책의 분석을 통해서, 향후 지방 청년 교통지원정책이 감소할 수 있는 점과 현재 전국적으로 시행하는 교통지원정책의 지방에서 실행 시의 한계점을 발견했으며, 기존의 지방 청년교통 지원정책의 특징으로서 지방에서 사용하는 교통수단의 다양성, 지원의 구체적 방법으로 교통이용 실물 영수증 증빙 확인 후 후불정산을 하는 점을 발견했다.

이러한 지방 청년교통 지원정책의 특징을 지원해줄 수 있는, 마이데이터 중심의 디지털정부서비스 모델을 도출했다.

## 1

## 연구의 필요성 및 목적

## 1) 청년들의 지방에서 수도권으로 유출 심각성과 정책 대응

## (1) 지방의 청년 유출

KDI에 따르면, 2005~09년 고등교육기관 입학코호트를 중심으로 고교소재지와 졸업 이후의 거주 지역을 살펴본 결과, 고등교육기관 유형별로 이동 패턴이 크게 상이하며, 주로 4년제 대학 중심으로 진학과 취업 단계에서 수도권 집중이 나타남<sup>1)</sup>

〈표 1〉 시도 간 이동: 4년제 대학 진학

표 1. 시도 간 이동: 4년제 대학 진학

(단위: %)

대학 고교	서울	인천	경기	강원	충북	대전	충남	전북	광주	전남	대구	경북	부산	울산	경남	제주
서울	51.2	1.9	20.3	5.1	3.6	2.4	8.4	1.5	0.6	0.6	0.3	1.8	0.9	0.1	0.3	0.1
인천	27.7	14.9	19.0	4.1	4.7	2.8	17.4	2.5	0.8	0.8	0.5	2.2	1.1	0.2	0.5	0.2
경기	33.5	2.8	24.4	6.4	6.1	2.7	15.5	2.1	0.6	0.5	0.3	2.1	1.2	0.2	0.3	0.1
강원	17.1	1.3	6.0	55.6	4.0	3.4	3.5	0.8	0.8	0.3	0.6	4.2	1.7	0.2	0.5	0.1
충북	14.4	0.8	3.6	2.2	46.4	14.0	8.1	1.3	0.8	0.7	1.1	3.7	1.0	0.1	0.7	0.2
대전	14.7	0.4	3.3	0.9	3.8	54.5	14.4	1.6	0.5	0.6	0.7	1.4	1.4	0.1	0.7	0.1
충남	17.2	0.8	7.3	1.6	4.6	21.7	33.8	7.0	0.7	0.6	0.3	2.3	1.1	0.1	0.6	0.2
전북	10.7	1.0	4.7	0.9	1.5	3.8	3.8	59.5	4.7	1.8	0.9	3.8	1.5	0.2	0.6	0.3
광주	14.1	0.9	4.2	0.8	1.0	1.4	1.9	3.7	58.6	10.5	0.2	0.8	0.8	0.2	0.6	0.2
전남	12.6	0.9	4.6	0.9	1.8	2.4	4.4	8.0	22.4	27.7	0.5	3.0	5.1	0.2	4.8	0.1
대구	11.5	0.7	3.3	1.1	1.0	1.6	2.0	0.7	0.3	0.2	30.7	42.2	2.4	0.3	1.3	0.1
경북	13.8	1.2	5.9	2.1	3.8	6.0	4.2	3.3	0.8	0.8	9.5	38.1	6.3	0.9	2.3	0.2
부산	10.7	0.6	3.2	0.8	0.9	1.5	1.6	0.6	0.3	0.4	1.3	3.4	66.2	1.1	6.5	0.2
울산	12.5	1.2	3.6	0.9	1.5	2.6	2.1	0.5	0.6	0.2	4.2	16.9	18.3	26.2	7.9	0.1
경남	11.9	0.9	3.6	1.2	1.7	2.6	3.1	1.6	1.5	2.7	3.0	6.6	23.9	1.0	34.4	0.1
제주	14.6	0.7	5.5	1.3	2.6	1.8	4.2	2.0	0.6	1.2	1.0	1.7	2.6	0.7	1.4	57.9

주: 2005~09년 4년제 대학 입학코호트의 고교소재지별 대학소재지의 비중이며, 10% 이상은 음영처리함.

자료: 한국고용정보원, 「대졸자직업이동경로조사」, 2007~18. 한요셉(2021)에서 재구성(p.24).

〈표 2〉 지역 간 이동: 4년제 대학 졸업 후 거주지역

표 2. 지역 간 이동: 4년제 대학 졸업 후 거주지역

(단위: %)

거주 대학	서울	인천	경기	강원	충북	대전	충남	전북	광주	전남	대구	경북	부산	울산	경남	제주
서울	58.2	4.4	25.1	0.8	0.9	1.7	1.0	0.6	0.7	0.5	1.0	1.2	1.2	0.7	1.1	0.2
인천	24.9	35.8	26.3	1.4	1.2	1.6	1.1	1.1	0.6	0.6	0.3	1.2	1.0	1.1	1.4	0.1
경기	37.8	7.4	44.5	1.0	0.7	1.0	1.1	0.6	0.7	0.5	0.7	1.2	1.0	0.5	0.8	0.3
강원	28.5	3.8	25.0	34.3	0.9	0.8	1.4	0.5	0.6	0.5	0.6	1.4	0.5	0.3	0.4	0.3
충북	21.9	4.6	25.3	1.7	31.1	4.1	3.3	1.1	0.7	0.8	0.7	1.6	0.8	0.5	0.6	0.6
대전	17.0	2.3	10.3	1.3	4.4	47.5	7.2	1.2	0.7	0.5	1.0	2.2	0.6	0.6	1.7	0.2
충남	24.9	8.9	34.5	0.9	2.1	6.2	15.7	0.8	0.5	0.6	0.8	1.1	1.1	0.2	1.0	0.4
전북	14.2	2.4	12.6	1.1	1.2	2.3	3.8	50.5	2.8	2.7	0.3	3.1	1.0	0.2	1.1	0.4
광주	11.6	1.7	6.1	0.6	0.9	1.4	0.7	3.8	56.9	10.8	0.5	0.9	0.8	0.6	2.1	0.3
전남	11.5	2.6	8.8	0.7	1.2	1.9	1.6	2.4	18.6	38.5	0.5	1.1	2.7	0.7	6.8	0.3
대구	11.7	1.0	5.8	0.9	1.2	2.1	0.5	1.2	0.5	0.4	53.1	12.0	2.4	2.9	3.9	0.1
경북	13.4	1.9	8.2	1.1	1.2	1.4	1.4	1.8	0.3	0.8	31.0	25.6	3.2	4.6	3.7	0.3
부산	9.7	1.3	4.4	0.5	0.5	1.1	0.8	0.2	0.4	1.0	1.4	2.4	57.5	4.8	13.7	0.4
울산	14.4	2.0	3.9	0.1	0.2	0.5	0.6	0.3	0.4	0.5	0.6	4.1	6.9	60.6	4.7	0.0
경남	9.4	0.6	5.0	0.5	0.8	0.9	0.6	0.4	0.6	4.3	1.6	2.1	13.4	4.7	54.9	0.3
제주	13.3	2.6	4.8	0.4	0.3	1.0	0.8	0.6	0.0	0.6	0.8	0.4	0.7	0.0	0.7	72.9

주: 2005~09년 4년제 대학 입학코호트의 대학소재지별 졸업 이후 1~2년차 거주지역의 비중이며, 10% 이상은 음영처리함.

자료: 한국고용정보원, 「대졸자직업이동경로조사」, 2007~18. 한요셉(2021)에서 재구성(p.24).

1) 한요셉(2022). 「KDI정책포럼 290호, 청년층의 지역 선택을 고려한 지방소멸 대응방향」. KDI, pp.3~5

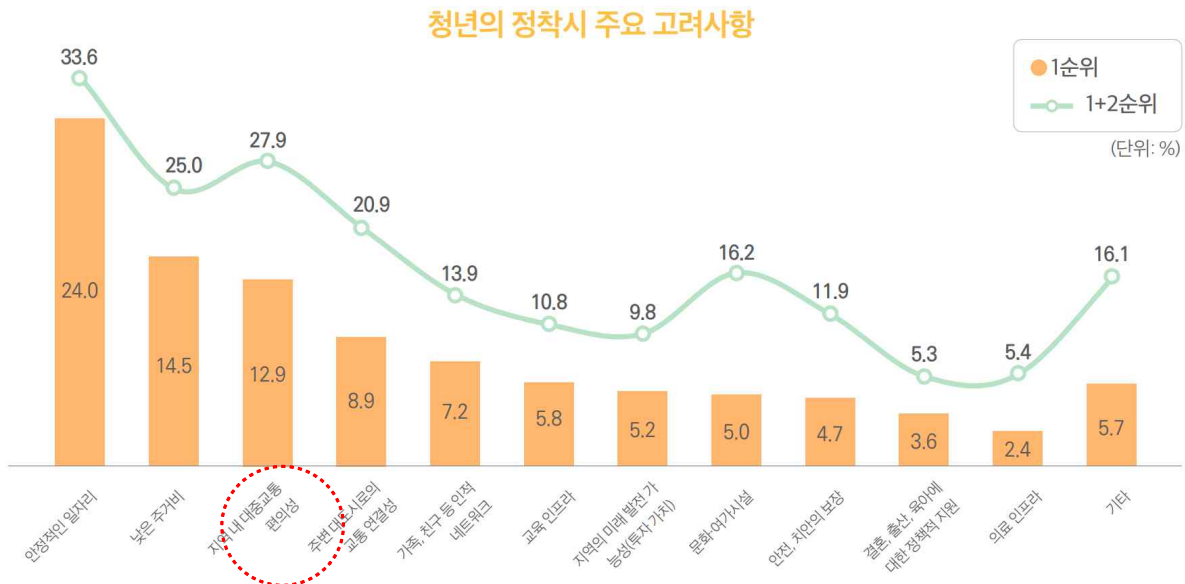
## (2) 지역 청년인구 유출과 지자체의 대응방향

한국지방연구원에 따르면, 지방자치단체의 정책변화는 지역인구 늘리기 경쟁에서 청년인구 유치 경쟁으로 바뀌었으며, 지역 청년인구 유출은 지방인구감소의 핵심고리라고 함<sup>2)</sup>

## (3) 청년은 정착시 ‘일자리’와 함께 ‘주거 비용’, ‘교통 편의성’ 등을 고려

국토연구원에 따르면, 청년이 정착하면서 고려하는 가장 큰 요인은 ‘안정적 일자리’이지만, ‘낮은 주거비’와 ‘지역 내 대중교통 편의성’ 등도 주요한 고려사항으로 나타남 (아래 [그림 1]<sup>3)</sup> 참고)

[그림 1] 청년의 정착시 주요 고려사항



## 2) 현재 청년 지원책과의 미스매칭<sup>4)</sup>

(1) 국무조정실 청년정책조정실이 운영하는 ‘청년포털’내용 중, 하위메뉴 청년정책)정책통합검색에서, 지원 카테고리에 ‘교통’은 별도로 존재하지 않음 (주 카테고리 - 일자리분야, 주거분야, 교육분야, 복지.문화분야, 참여.권리분야)

(2) 청년 정착 관련 주요 고려사항에 매칭되는 청년포털내 청년정책 건수는 다음과 같음

〈표 3〉 청년 정착 관련 주요 고려사항에 매칭되는 청년포털내 청년정책 건수

청년 정착 관련 주요 고려사항			청년포털내, 청년정책	
고려항목	1순위	1순위+2순위	청년포털내 정책 검색 키워드	정책 건수
안정적인 일자리	24.0%	33.6%	일자리	723
낮은 주거비	14.5%	25.0%	주거	268
지역내 대중교통 편의성	12.9%	27.9%	교통	30

출처 : [그림1]과 ‘청년포털’(2030.go.kr) > 정책통합검색 > 키워드별 검색 결과를 표로 자체 정리

(3) 청년들의 정착고려 항목의 비중을 감안했을 때, 교통 관련 정책은 상대적으로 매우 적어보임

2) 한국지방행정연구원(2021). 「꼭 알아야 할 지방자치 정책브리프, No.16 2021.03.」, p.1

3) 하수정 외(2022). 「균형발전 모니터링&이슈 Brief 2022년 제11호」 청년의 지역이동과 정착, 국토연구원. p.12

4) “II-1(2)”, <청년포털>, 2023년 8월 16일, <<https://www.2030.go.kr/>>(2023.8.15 확인)

(4) 청년포털 내, ‘교통’ 키워드로 검색된 정책 중, 교통을 단독으로 지원하는 정책은 30개 중, 17개였으며, 17개 외 검색된 다른 정책들은 지역 내 취업을 전제로 한 일자리 관련 지원의 포함된 보조적 지원이거나, 교통비 관련 지원과 무방한 정책으로 나타남

〈표 4〉 청년포털)정책통합검색 내 ‘교통’ 키워드로 검색된 정책과 교통비 지원 단독정책여부

번호	정책명	전담조직	분야	교통비 지원 단독정책
1	알뜰교통카드	국토교통부	복지.문화분야	Y
2	서울시 청년안심주택	서울	주거분야	.
3	서울시 청년 대중교통비 지원사업	서울	주거분야	Y
4	경기도 청소년 교통비 지원 사업	경기	복지.문화분야	Y
5	부산 청춘드림카 지원사업	부산	일자리분야	Y
6	청년교통수당 드림사업	광주	일자리분야	Y
7	청년행복주택사업	대구	주거분야	.
8	부산 희망더함아파트 공급	부산	주거분야	.
9	화성시 무상교통 사업 추진	경기 화성시	복지.문화분야	Y
10	전입청년 교통비 지원	강원 원주시	주거분야	Y
11	청년 드림카 지원사업	경남 하동군	일자리분야	Y
12	청년 구직자 교통비 지원사업	경남 창원시	교육분야	Y
13	청소년 교통비 지원 사업	경기 의왕시	주거분야	Y
14	행복주택 운영	경기 포천시	주거분야	.
15	취업준비청년 교통비 지원 청년교통카드	경기 수원시	교육분야	Y
16	지역주도형 청년일자리 사업 (경남 청년 산업디자인 육성 프로젝트)	경남	일자리분야	.
17	청년근로자 교통비지원사업	경북 고령군	일자리분야	Y
18	진천군특화형 신성장분야 청년일자리사업	충북 진천군	일자리분야	.
19	혁신기업 청년채용 지원	충북 음성군	일자리분야	.
20	참 관장은 중소기업 채용 연계사업	경남 김해시	일자리분야	.
21	승강기밸리 청년일자리 지원사업	경남 거창군	주거분야	.
22	혁신성장기업 청년일자리 사업 참여자 지원	인천 부평구	일자리분야	.
23	서구 유희공간 활용 청년 복합문화 클러스터 조성	대구	참여.권리분야	.
24	혁신성장 연계 청년일자리 지원사업	부산 수영구	교육분야	.
25	경남형 D.N.A. 씨드인력 양성사업	경남 김해시	교육분야	.
26	지역주도형 청년일자리 자율지원	강원 화천군	주거분야	.
27	경남형 DNA 씨드인력 양성사업	경남	일자리분야	.
28	지역정착지원형 청년일자리 사업	충북 옥천군	일자리분야	.
29	지역혁신형 청년일자리사업 자율지원	강원 양양군	일자리분야	.
30	고성청년패스	경남 고성군	복지.문화분야	.

출처 : ‘청년포털’(2030.go.kr) > 정책통합검색 > ‘교통’키워드 검색 결과를 표로 자체 정리

### 3) 광역시(대도시)보다 비광역시(지방 소도시 이하) 지역에서 더 필요한 교통지원

#### (1) 비 수도권(지방) 지역교통망 상황은 심각함

“우리나라 인구소멸 위험지역은 '18년 전국 228개 지자체 중 39%로 농어촌 산간 지역뿐 아니라 지방 도청 소재지, 산업도시 등 광역 대도시로 확산되는 양상을 보이고 있다. 인구감소 지역은 지방재원 감소, 공공 인프라 투자 및 유지관리 재원 부족, 산업기반 약화 등 지역 낙후도가 심화되어 교통이용 수요가 감소되는 등 여객운송 사업여건이 악화되고 있어, 지방도시 인구소멸 위기지역에서 인구감소가 공공교통 서비스 질 저하로 이어지는 것은 자명한 현실이다.”<sup>5)</sup>

## (2) 농촌마을의 20%는 사실상 대중교통 비수혜지역

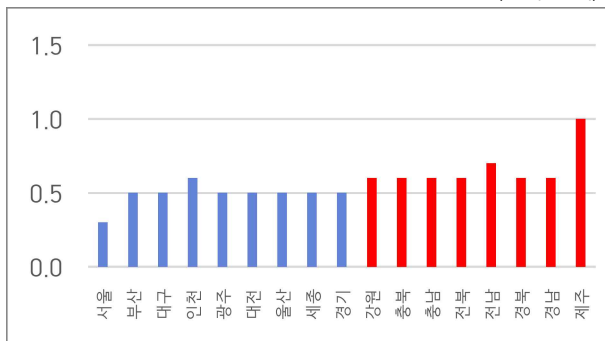
충북연구원에 따르면, 전국 36,792개 행정리 중 대중교통이 운행되지 않은 행정리가 6.4%로 나타나는데, 대중교통을 운행하더라도 1일 1~2회 운행으로는 사실상 농촌지역에서 주민들의 통행수요를 충족하기 위한 교통수단이 되기 어려우며, 대중교통이 3회 이하 운행되는 행정리도 12%에 이르고 있음<sup>6)</sup>

## (3) 광역시 대비 비광역시 지역에서 차량이 더 필요한 것으로 보임

국가통계포털(KOSIS)에 따르면, 1인당 개인소득은 비 광역시 지역이 낮게 나타남에도 불구하고, 1인당 자동차등록대수는 비 광역시 지역에서 더 높게 나타남 ([그림 2], 그림 3)<sup>7)</sup>

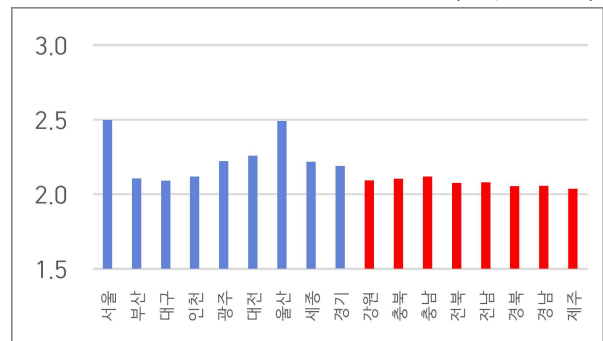
[그림 2] 1인당 자동차등록대수(2022)

(단위 : 대)



[그림 3] 1인당 개인소득 (2021)

(단위 : 천만원)



## (4) 국토연구원에 따르면, 교통비용은 대도시가 아닌 비광역시 지역에서 더 높음<sup>8)</sup>

(쇠퇴지역 생활교통비용 격차규명) 16개 시군 222개 읍면동의 생활교통비용을 추정해 쇠퇴지역과 비 쇠퇴 지역의 격차를 정량적으로 규명함

- 쇠퇴지역의 생활교통비용은 36.9(만원/월), 비 쇠퇴지역은 28.2(만원/월) 보다 30.1% 높았으나 소득대비 생활교통비용 지출은 쇠퇴지역이 비 쇠퇴지역보다 1.9배나 높은 것으로 나타남
- 세종특별자치시의 생활교통비용은 월 30.3(만원)로 소득대비 8.2% 수준 이었으나 합천군의 해당비용은 월 36.7(만원)로 소득대비 점유율은 14.9%로 나타남

## 4) 연구의 필요성 및 목적

위 내용을 종합적으로 고려했을 때, 대도시보다 비 대도시 지역에서 교통 관련하여 수요자의 자체해결 수요가 높고(차를 구매하고) 교통비용이 상대적으로 높음에도, 지방자치단체의 청년인구 유치 및 유지정책은 이에 대해 반영이 미흡해보일 수 있음. 이에, 본 연구자가 관찰한 내용의 검증을 통해 지방청년 교통정책의 지원과 지원 확대의 필요성을 재확인하고자함. 구체적으로 정책 공급측면에서 (그림 1)의 신뢰성 검증, 정책 수요측면에서 <표 3>의 신뢰성 검증을 통해, 지방청년 교통지원 정책의 필요성을 확인하려함. 또한 정책적으로 지원할 수 있는 방법론적 측면으로 마이데이터 기반 디지털정부서비스 모델을 제시하고자 함

5) 임서현·홍성진(2019). 「소멸위기 지방도시의 지역 유형별 이동권 확보방안 연구」. 한국교통연구원. p.133

6) 오상진(2018). 「공공형 택시운영체계개선방안」. 충북연구원. pp.51-52

7) "II-1-(3)-3", <국가통계포털(KOSIS)>, 2023년 8월 15일, <<https://kosis.kr/> (2023.8.15 확인)>, 1인당 자동차 등록 대수 & 시도별 1인당 지역내총생산, 지역총소득, 개인소득

8) 김종학 외(2020). 「쇠퇴지역 생활교통비용 파악을 통한 교통서비스 개선방안 연구」. 세종: 국토연구원. p.주요 내용 및 정책제안

## 2 연구의 내용

### □ 연구내용 요약

연구목적/내용	연구자의 가설	연구방법/대상	결론	한계점
1) 정책 공급측면에서 (그림 1)의 신뢰성 검증  : 청년포털 (정책통합검색 서비스)의 정책 수집 방식확인,	전국의 청년정책이 모여있는 청년포털은 우리나라 전체의 청년정책을 대표하는 청년 정책포털이라고 할 수 있다.	(심층인터뷰) <sup>9)</sup> 청년포털 운영조직 (국무조정실)의 전현직 임직원 대 상 1명	청년포털 운영조직 국무조정실은 17개 시도 광역자치단체를 통하여 청년정책을 수집하고 있으므로 우리나라 전체 청년정책을 공급하는 대표포털이라고 할 수 있음	광역자치단체가 기초자치단체의 정책을 취합하는 과정에 대한 추가 확인연구가 필요함
2) 정책 수요측면에서 <표 3>의 신뢰성 검증  : 실제 지방에 사는 청년들의 교통에 대한 경험탐구	지방 거주시, 일자리, 주거비 다음으로 청년들이 수요가 높은 것은 교통관련 수요 일 것이다.	(심층인터뷰) 대도시 거주 후 지방 혹은 지방 소도시로 이주 청년 2명 대상  (문헌연구) 대도시 거주 후 지방 혹은 지방 소도시로 이주 청년 대상의 심층 인터뷰사례 분석	교통은 일자리, 주거 다음으로 교통은 중요한 청년들의 거주시 중요요소임  -이주 전 일자리,주거가 해결된 2 청년을 이주 후 고려하지 못했던 사항으로 교통을 가장 높은 우선 순위로 답함  -장OO의 인터뷰에서 해당 내용 확인 (교통에 대해 이주전 고려하지 못함)	공공기관에서 근무하는 남자이며 대도시에서 이주 하여 지방소도시에 자취하는 청년을 대상으로 한 점
3)정책 공급측면에서 청년 포털의 그밖에 청년 교통지원 정책과 알뜰교통카드 정책		그밖에 청년 교통 지원 정책자료를 분석	일자리 중심 정책임 청년지원정책 2가지가 2023,2024년 일몰예정  알뜰교통카드의 경우 지방의 자차사용자 및 시외고속버스 및 기차에 대한 지원이 불가	
4) 기존의 지방 청년 교통 지원정책의 특징 탐구		(문헌연구) 청년포털 내 확인된 지방 청년교통지원 정책 분석  (전 화 문 의) 시 군 단위 지방자치단체 청년정책담당관 4명	교통이용 수단의 다양성 존재  정책실행에 소규모 지방자치단체 일수록 실물영수증 증빙을 받아 계좌이체로 후불정산해주는 경향	
5) 마이데이터 중심의 디지털정부서비스로서의 지원 방안	마이데이터의 결제내역, 은행 데이터 등을 활용하여 아날로그 실물 영수증을 대체하는 디지털정부서비스모델 제안			



## 1) 청년포털(정책통합검색 서비스)의 정책수집 방식

- 청년포털(정책통합검색 서비스)의 정책수집 방식과 관련한 조사를 하는 이유는, 보고서 내 ‘1. 연구의 필요성 및 목적 >(2) 현재 청년 지원책과의 미스매칭 관련’ 하여 관찰한 결과의 신뢰성과 관련이 있기 때문이다.
- 청년포털 내에서 관찰한 교통관련 청년지원정책의 양이 적어보이는 현상이, 청년포털 운영조직의 정책을 수집하는 방식이 적절하지 못한 것이라면,(전국의 청년정책을 모아놓은 대표 포털이 아니라면) 연구자가 관찰한 교통관련 청년지원정책이 적어보이는 것이 실제 현실을 반영하지 않을 수 있기 때문.
- 이를 확인하기 위해 청년포털(정책통합검색 서비스)을 운영하는 국무조정실의 운영담당 전현직 임직원을 대상으로 인터뷰를 실시했음
- 국무조정실은 광역자치단체(17개 시도 자치)와 정부부처의 청년정책을 적절히 수집하여 청년포털(정책통합검색 서비스)에 노출시키고 있었음.
- 다만 광역자치단체가 광역자치단체 이하의 기초자치단체의 청년정책 수집을 적절히 하고 있는지에 대해서는 추가적인 조사가 필요해 보였음
- 청년포털 운영조직 국무조정실은 17개 시도 광역자치단체를 통하여 청년정책을 수집하고 있으므로 우리나라 전체 청년정책을 대표하는 포털이라고 할 수 있으며, 연구자가 관찰한 청년 교통지원정책이 적어보이는 점은 어느 정도 현실을 반영하는 것으로 판단했음

### (1) ‘청년포털’(2030.go.kr)의 정책통합검색 서비스란.

- 해당 사이트의, 전국의 청년정책을 검색, 카테고리별 분류로 찾아 볼 수 있는 서비스.
- 청년들은 타 지역의 청년지원 정책 까지도 정책의 종류, 대상, 지원기간, 혜택 등을 확인할 수 있음



[그림 4] 청년포털 내 청년정책 통합검색 서비스 화면 상단

**청년포털** 검색어를 입력하세요

알림-소식 | 청년정책 | 청년신문고 | 청년정책조정위원회 | 기관소개 | 청년의 날

청년정책 | 정책통합검색

클래스 친구 소개인원1만대 카카오톡 상담 >

분리별 직장생활사 1년 공개한 청년 심층상담 예약 >

기관단체-스타트업들 영종청 영종 상담 찾아가는 상담 (신청) >

상담 09:00-18:00 (주5일 제) 전화상담 1811-9876 >

## 청년정책 통합검색

10월6일 주요 청년정책

국민취업지원제도

국립노동부

원시

교육신청

청년전용창업자금 (창업지원자금)

중소벤처기업부

원시

일자리예약

청년도약계좌

금융위원회

11-day 10월

신청도

주거신청

청년일자리 도약장려금

국립노동부

원시

일자리예약

( . . . . . )

### 청년정책 검색

정책이름 및 내용 > 키워드로 검색하세요

정책분야 > 분야전제 | 일자리분야 | 주거분야 | 교육분야 | 복지문화분야 | 참여관리분야

지역 > 지역전제 | 서울특별시 | 서울특별시 | 부산 | 대구 | 인천 | 광주 | 대전 | 울산 | 경기 | 강원 | 충북 | 충남 | 전북 | 전남 | 경북 | 경남 | 제주 | 세종

취업상태 (종목선택 가능) | 학력 (종목선택 가능) | 소득분위 (종목선택 가능) | 연령 | 세

취업 상태 선택하기 | 학력 선택하기 | 소득분위 선택하기

선택 초기화 | 검색 | 지도에서 찾기

**비교할 정책** ※ 아래 검색된 정책 중 2개까지 선택해주세요. 최대 2개까지 비교 가능합니다.

**정책 비교하기**

비교 대상 01 >

비교할 정책을 선택해 주세요.

비교 대상 02 >

비교할 정책을 선택해 주세요.

출처 : '청년포털'(2030.go.kr)

[그림 5] 청년포털 내 청년정책 통합검색 서비스 화면 하단

청년정책 검색  
영남영역 검색

**정책이름 및 내용** >  **핵심 키워드 등록**

**정책 분야** < [국무선제 가능] **[중앙전체]** ☒ [지방자치단체] ☐ [주거분야] ☐ [교육분야] ☐ [복지·문화분야] ☐ [참여경제분야] ☐

**지역** < [국무선제 가능] **[지역전체]** ☒ 충청북부 ☐ 서울 ☐ 부산 ☐ 대구 ☐ 인천 ☐ 광주 ☐ 대전 ☐ 울산 ☐  
경기 ☐ 강원 ☐ 충북 ☐ 충남 ☐ 전북 ☐ 전남 ☐ 경북 ☐ 경남 ☐  
제주 ☐ 세종 ☐

**취업상태** < [종목선택 가능] **학력** < [종목선택 가능] **등록분야** < [종목선택 가능] **연령** <  세

**취업 상태 선택하기** **학력 선택하기** **등록분야 선택하기**

선택 초기화

**검색**

지도에서 찾기

**비교할 정책** \* 아래 검색된 정책 중 2가지를 선택해주세요. 최대 2개까지 비교 가능합니다.

### 정책 비교하기

<b>비교 대상 01 &gt;</b> 비교할 항목을 선택해 주세요.	<b>비교 대상 02 &gt;</b> 비교할 항목을 선택해 주세요.
--	--

청년정책 검색 결과 4293건

☐ 正确 ☒ 错误 ☐ 不确定 ☐ 其他

1729



1

출처 : '청년포털'(2030.go.kr)

[그림 6] 청년포털 내 청년정책 통합검색 서비스의 각 정책 상세화면

## 신청자격

연령	만 19세 ~ 39세
거주지 및 소득	아래 ①-④의 요건을 모두 충족하는 자 ① 신규 기업인 기준 만 19세~34세 이하(영역복합기간 최대 6년 추가 인정) ② 총급여액 7,500만원 이하(중립소득금액 6,300만원 이하) ③ 가구원 수에 따른 기준중위소득 180% 이하에 해당하는 자 ④ 직전 3개년도 중 1회 이상 금융소득종합과세 대상자 제외
학력	제한없음
전공	제한없음
취업 상태	제한 없음(단, 재연소득과 가구소득 기준 충족)
특화 분야	제한없음
추가 단서 사항	
심여 제한 대상	직전 3개년도 중 1회 이상 금융소득종합과세 대상자는 기업여 제한

## 신청방법

신청 절차	취업지원 앱을 통해 비대면*으로 해당 청년도약계획 기업을 신청할 수 있으며, 재연소득과 가구소득 심사를 병행 * 가구원 직장 관련된 일부 예외시제(연계년전 등) 등은 대면신청 가능
심사 및 발표	
신청 사이트	취업 금융 기관
제출 서류	

## 기타

기타 유의 정보	청년내일채움공제, 내일채움공제, 지자체 상품에도 동시에 기업 가능 청년희망적금에 가입하셨다면 만기 후에 청년도약계획에 기업 가능 청년도약계획 상품에 대한 보다 자세한 안내는 서면금융선충원콜센터(1397)로 문의
주관 기관	금융위원회
운영 기관	서면금융선충원

출처 : '청년포털'(2030.go.kr)

- [그림 5]에서 보듯이 '정책어 및 내용'의 키워드 입력을 통한 검색, 정책분야와 지역별 맞춤 검색 그리고 청년의 현재 상황을 고려한 정책검색을 위해 취업상태, 학력, 특화분야, 연령 등의 입력 값이 존재.
- [그림 6]에서 보듯이 청년정책 검색결과는 약 4천개가 노출되고 있으며, 각 청년정책은 정책명, 정책분야, 정책지원기관명, 정책지원기관 등이 표기.
- 각 정책을 클릭하는 경우, [그림 7]에서 보듯이 한 눈에 보는 정책요약, 신청자격, 신청방법 등에 대해 상세한 정보가 보여짐.

## (2) ‘청년포털’(2030.go.kr)의 정책통합검색 서비스의 운영절차를 이해하기 위한 전현직 임직원을 인터뷰 결과

### (2-1) 운영 조직

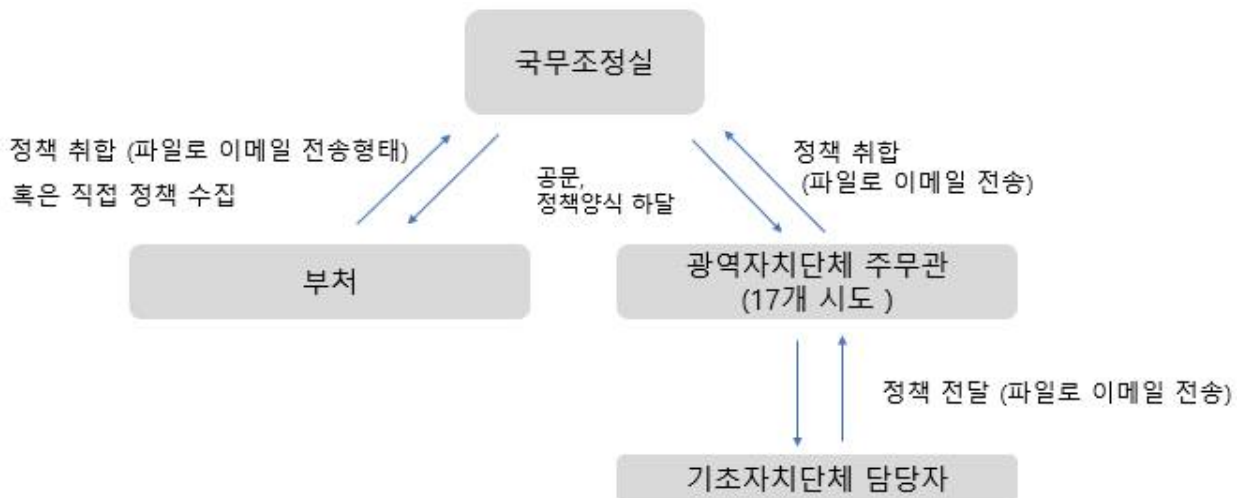
누리집 ‘청년포털’(2030.go.kr)의 정책통합검색 서비스는 국무조정실이 담당하고 있음.

### (2-2) ‘청년포털’(2030.go.kr)의 정책통합검색 서비스의 배경

2017년 쯤, 고용노동부에서 청년정책 자문단을 운영했고 당시 의견중 ‘다양한 청년정책을 한곳에서 보는 플랫폼이 있으면 좋겠다’라는 의견이 실현되어 2029년도 경, 지금의 청년포털 내의 정책통합검색 서비스가 탄생.

### (2-3) 정책수집 방식의 운영절차

[그림 7] 청년포털의 기존 정책 수집 방식



출처 : 자체 인터뷰를 기반으로 작성

연초에 국무조정실에서 각 부처, 광역자치단체에 공문과 정책 등록 양식을 이메일로 하달  
광역자치단체(17개 시도) 주무관들이 정책을 직접 작성하여 국무조정실에 회신하거나 기초자치단체로부터 정책을 취합하여 국무조정실에서 회신하는 방식으로 이루어짐. 지방자치단체가 아닌 부처의 경우에도 유사한 방식으로 이루어지거나 정책통합검색 서비스 운영조직이 직접 수집하기도 함.

이후, 취합된 정책들은 정책통합검색 서비스 운영조직의 검수를 거치고 최종적으로 청년(사용자)들이 이를 웹에서 볼 수 있음.

### ○ 의의

민간 앱서비스와 시중은행의 앱서비스가 청년포털(정책통합검색 서비스)의 정책들을 연동하여 자체 앱에서 청년대상 서비스를 하고 있는 점으로 보아 민간에서도 유용하다고 판단하고 있는 것으로 보임

### ○ 한계점.

광역자치단체 플랫폼과 연동이 되어 있기 때문에, 광역자치단체와 기초자치단체 사이에 정책이 취합되는 과정은 정책통합검색 서비스 운영조직이 확인하기 어려운 점이 있음. 이는 기존의 수작업 취합형태에서도 같은 문제였음. 따라서, 해당 서비스가 국내의 모든 청년정책의 누락없이 검색이 가능하다고 말할 수는 없음.

## 2) 실제 지방에 사는 청년들의 교통에 대한 경험 탐구

### (대도시에서 지방소도시로 이주한 청년(A,B) 인터뷰 결과)

- 실제 지방에서 사는 청년들이 느끼는 교통의 불편함을 연구하는 이유는, [그림 1]에서 알려진 청년의 정착시 주요 고려사항 3,4위 항목(‘지역 내 대중교통의 편리성’, ‘주변 대도시로의 교통연결성’)에 대한 신뢰성 확인을 위함. 다만 [그림 1]의 고려사항을 조사한 시점이 정착 전, 후 중 어느시점인지는 불분명한 한계점이 있음.
- 본 연구보고서 내 하단의 ‘문헌연구 민지애(2018)’를 통해, 귀촌 전,후 시점을 기준으로 교통에 대한 인식차이가 나는 내용의 인터뷰를 확인함
- 위와 같은 내용을 고려했을 때, 청년들의 이주 전, 후의 교통에 대한 인식차이를 확인하는 것이, 실제 지방에서 사는 청년들이 느끼는 교통의 불편함을 확인 할 수 있다고 판단하여 관련 인터뷰를 실시함.
- 인터뷰 결과, 2명의 피인터뷰 청년은 이주전에는 지방 교통에 대한 고려를 하지 않았고, 이주 후 높은 우선순위로 교통을 고려하지 못했음을 답변함.
- 인터뷰에서 ‘이주 후’의 의미는 2명의 피인터뷰 청년의 취업 혹은 이직이 결정되어 일자리와 주거지가 해결한 시점이므로 [그림1]의 청년의 정착시 주요 고려사항의 순위 또한 신뢰성 있음이 검증이 됨
- 그 외에도, 무료 셔틀버스가 운영중임에도 자가용을 활용하는 상황, 그리고 교통비에 대해서 전반적으로 자산형성과 총 생활비 관점으로 고려하는 점을 확인할 수 있었음.

### (1) 연구참여자 A와 B의 이주 전 상황과 이주 후 상황

#### (1-1) A의 상황

	이주 전	이주 후
거주지	부산 해운대구	충청북도 음성군
거주기간	29년	3년
거주사유	어렸을적부터 부모님과 거주 대학, 이전 직장이 근거리여서 거주	이직으로 인한 이주
가족구성	부모님 포함 가족	자취
교통이용방식	대중교통(지하철, 버스)	*도보 (직장까지 30분) *대중교통 고속버스 - 고향 월 2회 정기방문 버스 - 여가생활을 위해 청주방문시 택시 - 야근시 동료차량 합승 - 퇴근시 가끔

### (1-2) B의 상황

	이주 전	이주 후
거주지	서울 노원구	강원도 춘천시
거주기간	26년	3년
거주사유	어렸을적부터 부모님과 거주 대학이 근거리여서 거주	첫 취업으로 인한 이주
가족구성	부모님 포함 가족	자취
교통이용방식	대중교통(지하철, 버스)	취업 후, 자가용(자차) 구매하여 이용중

### (2) 이주 전 고려했던 사항, 이주 후 깨달은 이주 전 고려하지 못했던 사항

	이주 전 고려했던 사항	이주 후 깨달은 이주 전 고려하지 못했던 사항
A	월세집(회사와의 거리)과 월세 정도만 고려 (저축후 집 구매를 위함)	1순위)교통 2순위)병원 3순위)문화여가시설
B	사실상 고려하지 않았음 (오로지 직장만을 생각, 취업 때문에 별다른 사항은 고려할 여유가 없었음)	1순위)교통 2순위)문화여가시설

### (3) 전반적인 인터뷰 결과

#### (3-1) 인터뷰 참여자 A와 B의 이주 후 깨달은 이주 전 고려하지 못했던 사항으로 ‘교통’의

우선순위는 2명 피인터뷰자에게서 모두 높은 우선순위를 나타냄. 인터뷰 내 근거는 다음과 같음

#1 버스 및 터미널의 불편함 - 지역내 도달 행선지 부족, 긴 배차 간격 (A의 사례)

#2 이주 후 차량구매의 요구발생 관련 경험 - 타 지역 이동시 숙박까지 해야 하는 상황 (A의 사례)

- B의 경우 (지방) 취업 후, 자가용(자차) 구매하여 이용중

#1 버스 및 터미널의 불편함 - 지역내 도달 행선지 부족, 긴 배차 간격 (A의 사례)

(A는 현재 거주지에서 고향 부산을 갈 때, 월간 2회 방문)

A : “부산에 있었을 때는 대중교통이 너무 워낙 편하다 보니까 저는 당연히 여기 오면 그래도 그야말로 시골까지는 아니지만 그래도 어느 정도 (교통이) 좀 되어 있을 줄 알았거든요. 그런데 실제 막상 내려와보니깐 너무 불편한거예요.

사는 곳 근처에 터미널이 바로 있긴 한데 청주 서울 대전 이렇게 갈 수 있는 지역이 딱 한정적이에요.”

...

“(부산을 가려면) 일단은 청주로 나가서 고속버스 거기서 갈아타야 되는 구조인거죠 또는 버스를 타서 오송역이라는 가야되는데, 오송역으로 가기 위해서는 버스를 또 두 번을 타야해요.”

...

“청주로 가는 (직행) 버스는 하루에 2대 밖에 없습니다..”

...

“(지역순환하는) 버스는 1시간 정도를 기다려야 하고요. 시골 지역들을 막 크게 돌고 이렇게 오던 버스다 보니까 그런 것 같아요.”

## #2 이주 후 차량구매의 요구발생 관련 경험 - 타 지역 이동시 숙박까지 해야 하는 상황 (A의 사례)

“제가 예전에 입사를 하고 여자분을 소개를 받아서 만나려고 했어요. 그런데 그분께서 거주하고 계신 데가 경북 예천이었거든요. 예천도 지역이 제가 사는 지역이랑 상황이 비슷하다 보니, 버스를 제가 세 번을 갈아타고 그분을 만나러 갔었던 기억이 납니다. 그리고 제가 이제 돌아오는 버스편은 (밤에) 당연히 없다 보니까 그 곳에서 숙박을 하고 다음 날 돌아왔던 기억이 납니다.”

...

“그때는 차를 좀 사고 싶어지더라고요”

(3-2) 인터뷰 참여자 모두 공공기관에서 근무중이고, 해당 기관에서 무료 셔틀버스를 운영함에도 불구하고, 참여자 혹은 참여자의 동료들은 차량을 다수 가지고 있는 것으로 파악됨. 인터뷰 내 근거는 다음과 같음

## #3 셔틀버스 - 셔틀버스가 있어도, 차량은 구매함 A의 동료, 그리고 B의 사례

연구자 : 그러면 지금 같이 일하시는 동료들 중 몇 퍼센트가 다 차량을 가지고 계신 것 같으세요?

A : “한 10명 중에 한 9명은 다 가지고 계시것 같아요”

....

연구자 : “사내에서 운영하는 셔틀버스가 있나요?”

A : “네. 셔틀버스 운행하고 있습니다. 서울 경기 청주 충주 까지 나가는 셔틀버스가 있는 것으로 알고 있습니다”

연구자 “그러면 셔틀버스 타시는 분들은 그 10명 중에 9명이 아닌 1명들이 셔틀버스를 타시겠네요?”

A : “아니요, 차량 가지고 계신 분들은 되게 대다수가 다 차량을 가지고 계신데 일부러 (출퇴근) 운전이 좀 힘들다 보니까 가끔씩 자차 끌고 오시는 경우들이 있거든요. 야근 때문에 좀 길게 야근을 해야 된단지 필요하니까...”

...

A : “차량 가지신 분 중에 절반 정도가 또 셔틀버스를 이용하신다고 보시면 될 것 같습니다.”



연구자 : “차량을 안 사신 분들이 주변에(직장에) 계시나요?”

B : “네. 통근버스 타고 다니시는 분들이 있죠”

(즉, B는 직장에서 운영하는 통근버스가 있음에도 차량을 구매했음을 알 수 있다)

#### (4) 관련 문헌연구

- 전반적인 인터뷰결과 도출내용 ‘ 3-1) ’과 관련하여 민지애(2018)의 연구에서도 귀촌 전후 교통에 대한 인식차이가 나는 내용의 인터뷰를 확인할 수 있었음.<sup>10)</sup>
- 인터뷰에서, 장OO은 귀촌(지방)에 대한 간접경험을 통해 지방 이주에 대한 기대감이 컸던 것으로 보인다. 그리고 실제로 결혼을 계기로 지방으로 이주를 했으나, 이주 후 인프라와 교통에 불편함을 크게 느끼는 것으로 나타남.

(서울에서 살다가 경북 영양으로 이주한 산림치유사 장OO의 인터뷰)

“그냥 유치원 애들 데리고 1회적으로 손수건 만들고, 나뭇잎 찍고 그런게 정말 아이들의 생태감수성 깨워줄 수 있는 게 맞는지 의심이 들고 한번와서 뭘 알아 그냥 체험일 뿐이지 그런 생각을 했는데 저는 어쨌건 자연학교에서 아이들과 사계절을 느끼고 1년 내내 만나고 숲에 가서 아무것도 안해도 자기들이 솔방울 갖고 놀고 나뭇잎 뜯어서 놀고 이렇게 하는게 진짜 생태교육이라고 생각하고 이런걸 진짜 재밌다고 느낄 때 애들이 정말로 여기를 좋아하게 되는거고 좋은 기억을 가져야 나중에 다시 찾아오고 싶고 그런 교육을 하면서 되게 만족스러웠어요. 교사를 하면서 산내에 처음 와봤어요. 그 때 2008년도인가 여기를 처음 와봤어요. 여기도 아마 공동체가 생기기 시작한 초창기였을 것 같은데 애들이랑 도보여행을 지리산 권역으로 했었거든요. 둘레길 처음 생길때 그 때 실상사 작은학교에서 숙박하고 구경하고 하면서 지나갔었어요. 그게최초의 인연이고 그 때 느낌이 되게 편안하다 절의 느낌이 되게 좋다 이런 생각을 했어요. 그리고 와서 살게 될 줄은 꿈에도 몰랐죠.”

...

“살면 마냥 좋을거 같은 막

연한 기대감 이런거 있잖아요. 그런거를 많이 깨고 현실이라는걸 많이 깨달아서 그럼에도 가서 살 수 있겠니 물었을 때 그 답에 결혼을 하고 나선데 남편은 영양에 내려가 있었어요. 그 때 남편이랑 결혼을 생각하면서 제가 영양으로 내려가면 자연스럽게 귀촌이 되는거잖아요. 근데 저는 아까 말했듯이 그런 느낌들을 볼 때 영양에 갔는데 못살겠더라고요”

...

“그리고 인프라나 이렇게 되게 낙후되어 있고 교통도 되게 불편하고 소외된 느낌이라 섬 같았어요. 한마디로 산에 막 압도당하는 느낌이라 여기서 못산다고 그러니까 남편이 서울로 다시 올라왔어요”

#### (5) 한계점 및 결론

- 한계점 : 인터뷰에 참여한 2청년은 공공기관에서 근무하는 남자이며 대도시에서 이주하여 지방소도시에 자취하는 청년을 대상으로만을 함
- 결론 : 교통은 일자리, 주거 다음으로 교통은 중요한 청년들의 거주시 중요 요소로 검증함

10) 민지애(2018). 「청년의 안정적 귀산촌 정착과정과 방안에 관한 사례연구. 전라북도 남원시 산내면을 중심으로」. 건국대학교. pp 117-118.

### 3) 청년 포털의 청년 교통지원 정책과 알뜰교통카드 정책

- 청년포털(정책통합검색 서비스)의 정책수집 방식에서 확인된 한계점인, 모든 정책이 청년포털에 수집되었다고 확신이 어렵기에, 자체적으로 청년 교통지원 관련 정책을 확인해본 결과, 행정안전부가 주관하는 지역주도형 청년일자리 사업과 산업통상자원부와 주관하는 산업단지 중소기업 청년교통비 지원사업이 있었음
- 이들 사업의 특징은 청년 일자리를 창출하며 주로 인건비와 보조적으로 교통비를 지원해주는 특징이 있었음.
- 지역주도형 청년일자리 사업의 경우, 지자체별로 기준은 다르지만 대략 월 10만원의 교통비를 계좌이체로 청년에게 일괄지급, 산업단지 중소기업 청년교통비 지원사업은 청년동행카드를 발급하여 월 5만원의 교통비를 지원함
- 이들 2가지 사업모두 2023년(산업단지 중소기업 청년교통비 지원사업), 2024년(지역주도형 청년일자리사업)에 각 사업을 종료예정
- 따라서, 특별한 청년지원 교통정책이 확대되지 않는 한, 양적으로 청년들의 교통지원 정책은 줄어들 것으로 예상됨
- 청년포털(정책통합검색 서비스)내, 지방자치단체가 아닌 중앙정부(국토교통부)가 전국을 대상으로 지원하는 알뜰교통카드 정책이 있음
- 알뜰교통카드는 버스와 지하철만을 지원하기에 대도시 청년에게 적합하며, 자차운전, 시외-고속버스, 택시, 기차 및 KTX 또한 이용하는 지방의 청년에게는 적합하지 않은 청년 교통지원정책임.

#### (1) 지역주도형 청년일자리 사업<sup>11)</sup>

내용	지방자치단체가 지역 청년 일자리를 창출하기 위한 사업을 만들어 운영할 수 있도록 행정안전부가 지원하는 사업
시기	1단계 2018년 ~2021년, 2단계 2022년 ~2024년
규모/성과	해당 사업은 문재인 정부 시절인 2018년부터 2021년까지 총 11만7000개의 청년일자리 창출을 지원했으며, 2단계 사업기간(2022~2024년)에는 7만8000개 이상의 청년 일자리 창출 지원을 목표로 함. 행안부에 따르면 2021년 기준 사업 참여자의 정규직 전환율은 66.5%, 전입자의 비수도권 전입비율이 95.0%에 달하는 등 주요 지표에서 높은 성과가 나타났다. 지난해 기준으로 해당 사업에 총 3만2700명의 청년이 참여해 목표치(2만5900명)를 126.3% 달성
교통 지원의 특징	일 자리를 지원해주면서 월 약 10만원 정도의 교통비를 지원 (주로 계좌이체 방식)

#### (2) 산업단지 중소기업 청년교통비 지원사업<sup>12)</sup>

11) 윤준식(2022). 「지방시대위원회 정책용어사전 : 지역주도형 청년일자리 사업」. 지방시대위원회

12) [산업단지 중소기업 청년교통비 지원사업], 한국산업공단누리집, <https://www.kicox.or.kr/home/mwrc/together.jsp> (2023.11)

내용	교통여건이 열악한 산업단지 내 중소기업에 재직중인 청년 근로자(만15~34세)를 대상으로 전자바우처 형태로 교통비를 월 5만원씩 지원하는 사업			
시기	2018년 ~ 2023년			
규모/성과	산업단지 중소기업 청년교통비 지원사업 실적 <sup>13)</sup>			
	구분	예산(단위: 백만원)	사업수행기관	주요내용(실적)
	2018년(추경)	48,803	한국산업단지공단	월평균 15만 4천명 지원
	2019년	94,357		
	2020년	93,970		
	2021년	93,924		
	2022년	93,642*		
주: *지방비 18,488백만원 포함 / 자료 : 산업통상자원부 / 이동주 의원실 제공				
교통지원의 특징	만원 한도. 청년동행카드를 발급 사용버스(마을· 시내· 시외· 고속버스 등)·지하철·택시·자가용 주유(주유소, LPG 충전소 등) 용도로 월 5만원 한도 내에서 사용가능한 카드(체크/신용)를 발급 *KTX 및 기차 제외.			

### (3) 알뜰교통카드

#### ○ 주요내용<sup>14)</sup>

- '23년 청년정책 시행계획' 주요사업 중 유일한 청년교통지원 정책
- 국토교통부가 전국을 대상으로 지방자치단체와 함께 시행하는 교통비 지원 사업
- 국민 교통비 절감을 위해 추진되는 사업으로 대중교통 이용 시(지하철, 버스) 보행·자전거 등 이용거리에 따라 마일리지를 지급하고 카드사가 교통비를 추가 지원하는 사업임
- 저소득층과 청년에게 추가 마일리지를 지급함
- 적립된 마일리지를 교통비용으로 사용하면서, 간접적으로 할인혜택을 누릴 수 있음.
- 2023년 173개의 시군구 단위에서 활용하는 단일 교통지원정책.

내용	교통비 절감 및 대중교통 이용확산을 위하여 보행·자전거 이동과 연계하여 마일리지 지급
시기	시범사업('18~'19년)을 거쳐 '20년부터 본격 실시, 22년 12월 기준 17개 광역시·도 163개 시·군·구에서 사업 실시 중
규모/성과	청년이용자명 (만19~34세) 청년외 이용자는 실적에서 제외함 2020년 11만, 2021년 19만, 2022년 34만명 이용함.
교통지원의 특징	- 지하철, 버스만 가능 - 지방에서 필요한 시외,고속버스 및 기차, 유류비 지원이 되지는 않음.

13) [기사 내 이미지를 표로 정리], 송현수, 「윤석열 정부, 산업단지 청년 교통비 지원도 중단...「청년동행카드」 연말 일몰」 부산일보 (2022.10.14)

14) 중앙행정기관(2023) 「제1차 청년정책 기본계획('21~'25), 2023년 청년정책 시행계획, p.34  
중앙행정기관(2023), 「제1차 청년정책 기본계획('21~'25), 2023년 청년정책 시행계획-2,(중앙행정기관 과제 )」, p.1681  
그 외 '교통지원의 특징' 관련 지하철, 버스만 가능한 점은 국토교통부 대도시권광역교통위원회에 전화 문의하여 확인

## ○ 한계점

- 알뜰교통카드가 지원하는 버스와 지하철은 지방소도시로 갈수록 교통망이 부족한 것이 현실<sup>15)</sup>
- 또한 지방의 대중교통은 대도시 혹은 광역시 대비해서 시외,고속버스, 택시, 기차의 이용이 빈도가 높을 수 있으며, 차량을 소유한 청년에게는 주유비 혹은 차량유지에 필요한 비용이 지원이 더 필요할 수 있음
  - > 대도시 부산에 살다가 충북음성으로 이주한 이주한 청년 A의 경우, 부산 거주시에 버스와 지하철을 이용한 반면, 충북 음성으로 이주 후 버스뿐만 아니라 고속버스, 택시를 이용한다고 말함<sup>16)</sup>
  - > 산업단지 중소기업 청년교통비 지원사업에서 청년동행카드는 대중교통과 자가용 주유를 지원함<sup>17)</sup>

## 4) 기존의 지방 청년교통 지원정책의 특징 탐구

- 지방은 대도시대비 교통이용수단이 다양하며, 이에 따라 청년 교통지원 정책 수립시 이러한 요구를 반영할 필요가 있음
- 정책실행시, 소규모 지방자치단체일수록 교통비용의 사용내역(실물 영수증 증빙)을 청년들로부터 받아, 해당 청년들의 계좌로 현금을 입금하는 후불정산을 하는 행태가 확인됨

### (1) 지방에서 사용하는 교통수단의 다양성

- 지방에서 청년들이 사용하는 교통수단과 청년들을 위해 지원되는 교통지원항목은 다양함<sup>18)</sup>
- 기존 정책적 측면에서 지방의 청년들이 사용하는 교통수단의 다양성과 지원항목의 다양성을 청년 포털 내 정책을 분석해보면 수도권(버스, 지하철 지원)에서 지방의 광역시로 갈수록, 지방 광역시에서 지방 소도시로 갈수록 다양함<sup>19)</sup>을 확인할 수 있음
- 아래 <표 5>의 정책 중 수도권 지역인 서울시와 경기도의 지원 교통항목은 버스와 지하철로 제한되어 있음<sup>20)</sup>

15) 본문 > I.연구의 필요성 및 목적> 3) 광역시(대도시)보다 비광역시(지방 소도시 이하) 지역에서 더 필요한 교통 지원 내용을 고려함

16) 본문 >II.연구내용>2.연구의 내용>2) 실제 지방에 사는 청년들의 교통에 대한 경험 탐구 > (1) 연구참여자 A와 B의 이주 전 상황과 이주 후 상황 > (1-1) A의 상황)

17) 본문 >II.연구내용 > 2.연구의 내용 > 3) 청년 포털의 청년 교통지원 정책과 알뜰교통카드 정책 > (2) 산업단지 중소기업 청년교통비 지원사업)

18) 본문 <표 6>

19) <표 6> 및 표 하단의 본문내용과 서울,경기,광주의 교통지원정책의 지원교통항목을 분석함(관련 출처는 문헌연구의 \*청년교통지원 정책에 정리)

20) [서울시 청년 대중교통비 지원사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

[청년대중교통비>사업소개], 청년몽땅정보통 누리집, 금융 복지, [youth.seoul.go.kr](http://youth.seoul.go.kr), (2023.11)

[경기도 청소년 교통비 지원 사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

- 수도권이 아닌 지역의 광역시인 광주의 정책<sup>21)</sup>은 버스, 지하철, 택시를 지원하며, KTX와 고속버스를 지원은 하나 예매방식이 아닌 현장결제를 요구, 부산은 전기차 임차비를 지원함
- <표 4>의 정책중, 광역시와 알뜰교통카드를 제외한, 지방자치단체의 청년 교통지원정책은 4건 (<표 5>으로 정리)

**<표 5> 청년포털)정책통합검색 내 ‘교통’ 키워드로 검색된 정책과 교통비 지원 단독정책여부 및 비수도권/비광역시**

번호	정책명	전담조직	분야	교통비 지원 단독정책	비수도권 /광역시여부
1	알뜰교통카드	국토교통부	복지.문화분야	Y	광역시 중심 지방일부 적용
2	서울시 청년안심주택	서울	주거분야	.	
3	서울시 청년 대중교통비 지원사업	서울	주거분야	Y	
4	경기도 청소년 교통비 지원 사업	경기	복지.문화분야	Y	
5	부산 청춘드림카 지원사업	부산	일자리분야	Y	
6	청년교통수당 드림사업	광주	일자리분야	Y	
7	청년행복주택사업	대구	주거분야	.	
8	부산 희망더함아파트 공급	부산	주거분야	.	
9	화성시 무상교통 사업 추진	경기 화성시	복지.문화분야	Y	
10	전입청년 교통비 지원	강원 원주시	주거분야	Y	Y
11	청년 드림카 지원사업	경남 하동군	일자리분야	Y	Y
12	청년 구직자 교통비 지원사업	경남 창원시	교육분야	Y	Y
13	청소년 교통비 지원 사업	경기 의왕시	주거분야	Y	
14	행복주택 운영	경기 포천시	주거분야	.	
15	취업준비청년 교통비 지원 청년교통카드	경기 수원시	교육분야	Y	
16	지역주도형 청년일자리 사업 (경남 청년 산업디자인 육성 프로젝트)	경남	일자리분야	.	
17	청년근로자 교통비지원사업	경북 고령군	일자리분야	Y	Y
18	진천군특화형 신성장분야 청년일자리사업	충북 진천군	일자리분야	.	
19	혁신기업 청년채용 지원	충북 음성군	일자리분야	.	
20	참 관장은 중소기업 채용 연계사업	경남 김해시	일자리분야	.	
21	승강기밸리 청년일자리 지원사업	경남 거창군	주거분야	.	
22	혁신성장기업 청년일자리 사업 참여자 지원	인천 부평구	일자리분야	.	
23	서구 유희공간 활용 청년 복합문화 클러스터 조성	대구	참여.권리분야	.	
24	혁신성장 연계 청년일자리 지원사업	부산 수영구	교육분야	.	
25	경남형 D.N.A. 씨드인력 양성사업	경남 김해시	교육분야	.	
26	지역주도형 청년일자리 자율지원	강원 화천군	주거분야	.	
27	경남형 DNA 씨드인력 양성사업	경남	일자리분야	.	
28	지역정착지원형 청년일자리 사업	충북 옥천군	일자리분야	.	
29	지역혁신형 청년일자리사업 자율지원	강원 양양군	일자리분야	.	
30	고성청년패스	경남 고성군	복지.문화분야	.	

출처 : ‘청년포털’(2030.go.kr) > 정책통합검색 > ‘교통’키워드 검색 결과를 표로 자체 정리

21) [청년교통수당 드림 사업], 광주 청년교통수당 드림 사업 누리집, 사업안내, gjdream.kr, (2023.11)

<표 6> 지방자치단체의 청년 교통지원정책 분석

	원주시	하동군	창원시	고령군
실행하는 청년 교통지원 정책명	전입청년 교통비 지원	청년 드림카 지원사업	미취업 청년 교통비 지원사업	청년근로자 교통비 지원사업
지원내용	1년간 월 최대 100,000원 현금 지원 (시외,고속버스, 기차,유류비)	차량 임차료 50% 지원(월 40만원 한도 내), 최대 2년	교통카드 10만원 지급	월 5만원 최대 6개월 지원 (모든 대중교통, 자차의 유류비)
지급방식	후불정산	후불정산	교통카드 지급	없음
교통결제 증빙	각 영수증	월별 카드, 계좌이체내역	없음	현재는 받지 않으나, 다음년도부터 영수증 받을예정
지원대상자 수 (최대 혹은 현재)	20	15	1000	250
지원대상	2023년 올해 타 시군에서 원주시로 전입한 만18세~39세 청년으로 관외에 직장을 두고 출퇴근하는 자	- 하동군에 거주 및 생활하는 19~45세 이하 청년 - (연령) 당해연도 기준 19세 이상 ~ 45세 이하 - 청년이대표이거나, 청년직원이 50% 이상인 법인	- 창원시에 거주하는 만 19세~34세 이하 청년 - 미취업 청년 (재학생/휴학생, 취업자 제외) - 기준 중위소득 150% 이하 가구원	만 18세 ~ 45세 거주지 및 소득 고령군 거주(예정) 및 고령군 내 중소기업 재직자 중 기준중위소득 150% 이내 청년

출처 : 자체분석<sup>22)</sup>

- 이 4건의 교통지원정책을 분석<sup>23)</sup>해본 결과, 각 지방자치단체는 다양한 교통수단별 지원정책을 수립하여 실행하고 있음.
  - > 원주시의 경우 고속, 시외, 기차 등 대중교통비와 승용차 유류비를 지원해주는데 이는 차량소유자를 위한 지원, 그리고 대중교통을 이용자를 모두를 위한 지원을 함을 의미, 고령군은 모든 대중교통 및 자차 유류비를 지원하며, 하동군의 경우는 렌트카 임대료를 지원함
- 이러한 지방에서의 다양한 교통수단의 이용과 지원해야 할 이용교통 항목의 다양성의 특징은 앞서 살펴본 지방으로 이주한 청년들의 인터뷰의 이주 전과 이주 후 이용하는 교통수단에서도 잘 드러남
  - > (본문 내 청년 인터뷰 내용) 이주 전과 이주후를 비교했을 때, A와B 모두 이주전 대도시 거주시에 는 버스와 지하철을 이용했으나, 이주후 자차가 없는 A의 경우 지방이주 후 고속버스, 버스, 택시 를 이용을 하고 있으며. B는 차량을 구매함<sup>24)</sup>
- 원주시, 고령군, 등의 지방의 청년 교통지원정책과 A의 실제 지방생활에서의 경험담과 B의 차량 구매 경험을 고려했을 때, 지방에서 사용하는 교통수단의 다양성이 높다고 할 수 있음

22) 각 지방자치단체에 해당하는 청년포털에서의 정책, 각 지방자치단체의 누리집에서 확인된 정책, 각 지방자치단체의 정책담당자에게 전화문의한 내용을 정리함. 청년포털과 누리집 관련 출처는 지방자치단체별 참고문헌에 \* 청년교통지원 정책 섹션으로 별도정리.아래

23) '각주 21)'과 동일

24) 본문 >II.연구내용>2.연구의 내용>2) 실제 지방에 사는 청년들의 교통에 대한 경험 탐구>(1) 연구참여자 A와 B의 이주 전 상황과 이주 후 상황

## (2) 지원의 구체적 방법 : 지방에서는 실물 영수증 증빙 확인 후 후불정산

- 서울시와 경기도의 경우<sup>25)</sup> 자체 지원사이트에서 교통카드를 등록한 후, 교통 마일리지<sup>26)</sup>를 적립받거나 지원금을 지역화폐<sup>27)</sup>로 수령함.
- 한편 [표 6]의 지방자치단체의 지원사업 공고 내용을 분석해보면, 지방에서는 실물 교통카드를 직접 지급하는 창원시를 제외하고 원주시, 하동군은 정책수혜를 받은 청년들에게 카드 영수증, 계좌이체 내역의 청구서를 받아 확인한 후 청년들의 계좌로 지원금을 입금하여 정책을 실행하며, 지원사업 신청단계에서 청년들의 은행 통장사본을 지방자치단체가 확보함<sup>28)</sup>
- 이는 지방의 교통지원정책의 전략과 수요, 개별 지방자치단체 입장에서 증빙을 처리해야할 인원이 적기 때문으로 보이며, 개별 지방자치단체(특히 시군 단위 이하에서)가 증빙처리를 위해 지원 웹사이트의 자체구축과 다양한 기간관의 업무협업을 하는 것 보다는 실물 영수증 혹은 실물 영수증을 스캔한 이미지 파일로 지방공무원이 수동으로 확인하는 방식이 더 좋기 때문으로 보임<sup>29)</sup>
- 지원인원의 경우, 서울은 15만명을 지원하나, 창원시의 경우 1000명, 고령군 약 250명, 원주시의 경우 20명을 지원함. 각각 서울은 청년이 보유한 교통카드의 웹사이트 내 등록, 창원시는 신규 실물 교통카드의 지급, 원주시는 교통수단 이용 관련 실물 영수증을 증빙을 받고 지원금을 계좌이체 하는 방식으로 지원함(후불정산). 작은 규모의 지방자치단체인 하동군, 고령군도 원주시와 같은 후불정산의 업무방식을 통해 지원금을 지급함. 지방자치단체의 규모가 작아질수록 디지털 방식보다는 아날로그 방식의 업무처리가 되는 점을 확인할 수 있음.

## 5) 마이데이터 중심의 디지털정부서비스로서의 지원방안

### (1) 지원정책의 방향성

- 앞서 지방 청년을 위한 교통지원정책의 수요 공급적인 측면에서 연구를 함
- 기존의 지방 청년 교통지원 정책의 특징으로 교통이용수단의 다양성과 실물 영수증 증빙을 통한 후불정산의 특징을 확인함
- 향후 지방청년 교통지원 정책을 수립하는데 있어서 개인이동수단 운영비 보조등의 지원제도 측면에서 초점을 맞추는 것이 바람직해보임
- 이유는 국토연구원이 제시한 생활교통서비스 개선방향<sup>30)</sup> 중 통행수단, 통행시설 등을 개선하는

25) [서울시 청년 대중교통비 지원사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

[청년대중교통비>사업소개], 청년몽땅정보통 누리집, 금융 복지, [youth.seoul.go.kr](https://youth.seoul.go.kr), (2023.11)

[경기도 청소년 교통비 지원 사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

26) 교통마일리지는 각 카드사의 자체포인트로 지급됨. 티머니 사용자의 경우 T마일리지로, 신용(체크)카드사용자의 경우 카드사 포인트로 지급될 예정, 지급된 마일리지는 각 카드사의 포인트 가맹점에서 자유롭게 이용 가능함, 출처 : [청년대중교통비>FAQ], 청년몽땅정보통 누리집, 금융 복지, [youth.seoul.go.kr](https://youth.seoul.go.kr), (2023.11)

27) 기본적으로 자체 어플리케이션 내 지역화폐로 지급함.

28) 후불정산을 하는 정책의 공고내용과 각 공고를 한 지방자치단체에 담당자에게 전화로 문의하여 확인함

29) 관련하여 연구자가 전화 문의한 결과, 지방자치단체 2명의 청년정책담당자들은 군단위 이하에서는 대부분 수기와 실물 영수증 및 서류로 업무를 처리한다고 답변함. 담당자들은 인원이 많아진다면 업무가 불편해질 수 있다고 답변함.

30) 김종학 외(2020). 「쇠퇴지역 생활교통비용 파악을 통한 교통서비스 개선방안 연구」. 세종: 국토연구원. p.112.



방법이 있겠으나 이는 전 국토적인 인프라 측면의 접근이자 대규모 예산을 필요로 하며 청년지원 정책이라고 보기 어려움

- 다만, 교통비용을 보조하는데 있어서 지방자치단체 예산의 한계가 있을 수 있으므로 단기적으로 지원을 하는 것이 바람직함.

[그림 8] 생활교통 개선방향



출처 : 김종학 외(2020)

- 또 다른 방향성으로서, 국토교통부가 제시한 미래 육상교통의 변화방향 측면<sup>31)</sup>에서 디지털인프라와 데이터 경제에 관점에서 지원의 방향성을 고려해볼 수 있음.
- 아래 표에서 교통시설(인프라)관련하여 기존의 물리적 인프라에서 향후 디지털 인프라 중심에 변화가 예상됨
- 이미 구축된 디지털 인프라(본 연구에서는 기 구축된 국가의 마이데이터 인프라망을 활용하여 서비스 모델을 제시할 예정)의 활용과 데이터 경제를 요소를 고려해볼 필요가 있음.
- 특히 이는 디지털 리터러시가 높은 청년들에게 친화적이며 유용하게 작용할 수 있음

〈표 7〉 미래 육상교통의 변화 방향

구분	AS IS	TO BE
교통수단	- 노동집약적 운행 - 내연기관 중심	- 자율차, 저고도드론, PM 등 - 전기수소 등 친환경 연료
교통시설 (인프라)	- 건설편의점 배치, 차량 중심 - 물리적 인프라	- 사람 동선 중심 구조 설계 - 디지털 인프라
교통정보 관제	- 모니터링&단순정보 제공 - 축적된 데이터의 활용성 부족	- AI 기반 공공관제(협력, 제어) - 혁신적인 데이터 활용(오픈 플랫폼, 데이터 경제)
서비스	- 공급 편의적, 경직적 대중교통 서비스 - 통행시간 최소화(Last mile 문제) 물리적 접근권 중심	- 수요대응, 공유교통 융합 맞춤형 공공 교통 서비스 - 모빌리티 최적화(D2D, 시간비용, 최소화) - 교통 형평성 강화(정보&교통 접근성)

자료: 국토교통부·국토교통과학기술진흥원(2019.3), 「2030 미래교통전략 교통분야 기술로드맵」, p. 3.

출처 : 임서현·홍성진(2019)

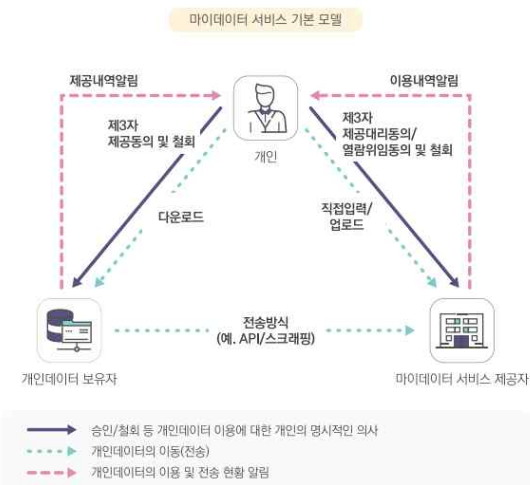
31) 임서현·홍성진(2019). 「소멸위기 지방도시의 지역 유형별 이동권 확보방안 연구」, 한국교통연구원, p. 120

## (2) 마이데이터

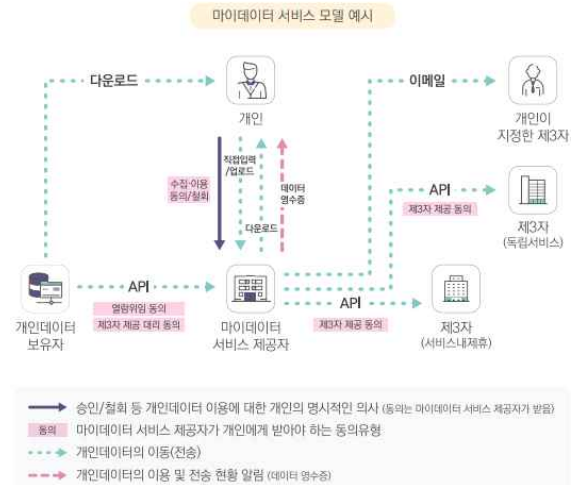
### □ 마이데이터의 개념

- 교육과학기술부 산하 한국데이터산업진흥원이 2020년도에 발간한 마이데이터 서비스 안내서에 따르면, 마이데이터는 개인이 개인데이터의 활용처 및 활용범위등에 대해 능동적인 의사결정을 하는 개인데이터 활용체계의 새로운 패러다임을 말함<sup>32)</sup>
- 마이데이터 서비스의 기본모델은, 개인의 동의를 기반으로 데이터를 활용하는 방식으로 이루어짐.
- [그림 9-1]<sup>33)</sup>와 같이 기본 모델하에서 마이데이터 서비스 제공자는 개인의 데이터 제공 동의(제3자 제공동의)를 받아, 개인데이터 보유자(데이터 보유기관으로도 불리움)로부터 개인의 데이터를 확보한 후, 데이터를 활용한 서비스를 개인에게 제공함.
- 또한, 서비스 제공 측면에서 마이데이터 서비스 제공자(마이데이터 사업자 라고도 불리움)뿐만 아니라, [그림 9-2]<sup>34)</sup> 과 같이, 제3자는 개인의 요청 및 동의에 의거하여 마이데이터 서비스 제공자가 보유한 개인데이터를 제공받아 제휴서비스나 독립적인 서비스를 제공하는 기관(업)으로 역할을 할 수 있음<sup>35)</sup>

[그림 9-1] 마이데이터 서비스 기본 모델



[그림 9-2] 마이데이터 서비스 모델 예시



출처 : 한국데이터산업진흥원, 마이데이터 서비스 안내서

### □ 마이데이터와 사회

- 국내에서는 마이데이터 활용을 위한 법률들이 빠르게 그리고 다양한 분야에서 아래와 같이 개정후 시행되어왔음.

마이데이터 분야	근거 법률
금융 마이데이터	신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률
공공 마이데이터	전자정부법
전 분야 마이데이터	개인정보보호법

32) 한국데이터산업진흥원(2019). 「마이데이터 서비스 안내서」. p.9

33) 한국데이터산업진흥원(2019). 「마이데이터 서비스 안내서」. p.22

34) 한국데이터산업진흥원(2019). 「마이데이터 서비스 안내서」. p.24

35) 한국데이터산업진흥원(2019). 「마이데이터 서비스 안내서」. p.23

- 마이데이터 활용에서 중요한 점은 개인 혹은 국민이 개인 혹은 국민의 데이터를 보유한 기관이 보유한 개인 혹은 국민의 데이터를 타 기관에게 전송을 요구할 수 있는 권리를 명문화하여, 신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률에서는 ‘전송요구’<sup>36)</sup>권, 전자정부법에서는 ‘제공요구’<sup>37)</sup>권으로 불리우는 권리를 법률적으로 분명히 한다는 점
- 그만큼 개인의 동의기반 하의 데이터 활용에 대한 사회적 요구가 높은 것이라고 할 수 있음
- 특히 정책적으로는, 윤석열정부의 120대 국정과제 11번<sup>38)</sup>, ‘모든 데이터가 연결되는 세계 최고의 디지털플랫폼정부 구현’에는 구체적인 주요내용으로서 ‘네거티브 방식의 공공데이터 전면개방 및 마이데이터 전산업 확산’을 언급함
- 디지털플랫폼정부의 과제목표 ‘디지털 플랫폼’ 위에서 국민, 기업, 정부가 함께 사회문제를 해결하고, 새로운 가치를 창출하는 정부 구현에 있어서, ‘마이데이터’를 하나의 하위요소 혹은 수단으로 보고 있음을 알 수 있음

### (3) 디지털정부서비스

#### □ 디지털 기반으로 제공되는 디지털정부서비스

- 디지털정부서비스의 정확한 정의는 없지만, 행정안전부 누리집, 디지털정부실의 전략 첫 번째, ‘정부 서비스는 디지털 기반 제공을 원칙으로 한다’<sup>39)</sup>라는 말을 고려했을 때, 디지털정부서비스는 디지털 기반으로 제공되는 정부 서비스를 통칭한다고 할 수 있음
- 행정안전부가 발간한 ‘한국 디지털정부 서비스 100선 (2023)’에 따르면, 디지털정부서비스의 예로서, 정부24, 공공마이데이터, 홈택스(HOMETAX), 나이스(NEIS) 등이 있는데, 이들 서비스 역시 디지털 기반으로 제공되는 정부서비스라고 할 수 있음

#### □ 디지털정부서비스와 ‘디지털플랫폼정부 구현’과의 관계

- 특히 디지털정부서비스는, 윤석열정부의 120대 국정과제 11번, 모든 데이터가 연결되는 세계 최고의 디지털플랫폼정부 구현과 관련도가 높음
- 해당 국정과제의 주요내용으로서 ‘(국민체감 선도 프로젝트 추진) 알아서 챙겨주는 맞춤형 서비스 등 국민과 기업의 불편을 해소하여 변화를 피부로 느낄 수 있는 혁신적 과제 추진’에서 알수 있듯이 ‘서비스’를 과제의 형태로 언급.
- 또한 해당 국정과제의 기대효과에서는 ‘국민에게는 통합적·선제적·맞춤형 행정서비스를’을 언급, 이는 명시적 표현은 없지만 맥락상으로 디지털정부서비스가 디지털플랫폼정부의 하나의 결과물이라고 생각할 수 있음.
- 한국지능정보사회진흥원의 ‘[IT & Future Strategy 2022-7] 디지털 플랫폼 정부의 개념과 특징’<sup>40)</sup>에 따르면, 디지털플랫폼정부 모델에서는 서비스와 국민을 디지털정부의 주요 요소로 언급하

36) 신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률 제33조의2(개인신용정보의 전송요구),

37) 전자정부법 제43조의2(정보주체 본인에 관한 행정정보의 제공요구권)

38) 대한민국정부(2022). 「윤석열정부 120대 국정과제」. p. 35

39) [디지털정부 비전 및 전략], 행정안전부 누리집, 업무안내>디지털정부실>디지털정부 총괄, www.mois.go.kr, (2023.11)

고 있으며, '정부/공공 디지털 서비스'라는 '서비스'에서 보다 구체적인 명칭을 언급함으로써 디지털 플랫폼정부의 서비스란 디지털정부서비스라는 용어와 상당한 관련이 있는 것으로 보임

- 국정과제 11번과 디지털정부서비스 100선의 내용을 비추어볼 때, 디지털정부서비스는 디지털플랫폼정부 구현의 결과물이 될 수 있고, 디지털 기반의 인프라인 마이데이터는 디지털정부서비스의 수단이 될 수 있음

#### □ 마이데이터 기반의 디지털정부서비스

- 한편, 마이데이터 분야 중 공공 마이데이터는, 행정안전부가 발간한 '한국 디지털정부 서비스 100선 (2023)'에서 하나의 디지털정부서비스로 언급됨
- 공공 마이데이터의 주요특징으로 행정서비스 간소화<sup>41)</sup>가 있는데, 이는 행정서비스 신청에 필요한 정보를 데이터 형태로 한 번에 제출하여 서비스 신청 과정 및 구비서류 제출 간소화한다는 의미함.
- 따라서, 공공 뿐만 아니라 금융 마이데이터를 활용한 서류제출 간소화의 기능을 하는 디지털정부서비스 같은 개념 또한 생각해볼 수 있음

#### (4) 마이데이터를 활용한 디지털정부서비스 모델 도출

##### □ 지방의 요구사항 - 다양한 교통이동수단 지원과 후불정산

- 앞서 살펴본 지방교통지원정책의 특징은 지방교통수단의 상대적으로 높은 다양성 그리고 정책 실행 시에 교통이용 실물증빙(영수증)을 활용한 후불정산이었음
- 현존하는 정책 중 지방교통수단의 다양성을 가장 포괄하면서 지원하는 지급수단은 교통카드로 보이는데, 교통카드가 버스, 지하철, 택시의 결제를 지원하기 때문임
- 하지만 교통카드는 예약중심의 기차와 시외,고속버스를 이용하는 지방의 국민 혹은 청년의 결제형태 특성상<sup>42)</sup> 결제 지원이 어려움
- 반면 교통카드를 지급하지 않은 지방자치단체 중, 원주시는 유류비, 고속, 시외, 기차 등의 영수증 증빙을 정책 서비스 수혜자인 청년으로부터 직접 받아 후불정산을 해주고 있음
- 이는 교통정책 서비스 수혜를 받는 과정에서 지원 교통수단은 다양해질 수 있으나 아날로그 형태의 여러 실물 영수증을 관리해야하는 서비스 불편 요소가 발생할 수 있음을 의미
- 이는 특히 수기로 업무를 처리하는 지방공무원 입장에서 또한 마찬가지일 수 있음.<sup>43)</sup>

40) 한국지능정보사회진흥원(2022) 「IT & Future Strategy 보고서 - 디지털 플랫폼 정부의 개념과 특징」. p.8, p.9

41) 행정안전부(2023). 「한국 디지털정부 서비스 100선 (2023)」. p.11

42) 티머니 집계에 따르면, 자사 모바일 앱을 통해 고속버스를 예약하는 비율이 2015년 15.4%에서 2022년 7월 기준 76.4%까지 급증했음. 10명 중 8명 가까이 모바일 발권을 활용하고 있다는 의미 - 배성호, [티머니GO 앱으로 고속·시외 버스표 예약하기],백세시대 2023.02.13, 100ssd.co.kr (2023.11)

43) 관련하여 연구자가 전화 문의한 결과, 지방자치단체 2명의 청년정책담당자들은 군단위 이하에서는 대부분 수기와 실물 영수증 및 서류로 업무를 처리한다고 답변함. 담당자들은 인원이 많아진다면 업무가 불편해질 수 있다고 답변함.

## □ 국민의 카드 사용

- [그림 11]<sup>44)</sup> 과 같이 현금을 제외하고 카드(신용카드,체크카드)는 우리나라 국민이 가장 많이 사용하는 지급수단

[그림11] 지급수단별 이용비중(금액/건수)



출처 : 송상현 외(2022)

- 카드는 버스,지하철,택시,기차의 결제 및 차량임대 유료비의 결제가 모두 가능한 지급수단이며, [그림 12]<sup>45)</sup>과 같이 보편적으로 청년층이라 불리는 20~30대 세대가 현금을 제외하고 지급수단으로서 이용경험 비중이 가장 높음.

[그림 12] 지급수단별 이용경험 비중

구분		현금	신용카드	체크·직불카드	계좌이체	선불카드·전자화폐	기타	모바일카드
전체		96.6	82.6	56.0	40.9	9.2	12.2	24.0
장소별	오프라인	96.6	82.0	54.1	-	8.4	8.2	21.4
	온라인	-	65.7	29.0	40.9	3.6	8.3	18.0
성별	남성	96.5	82.6	57.2	38.8	8.9	13.1	25.1
	여성	96.7	82.5	54.9	43.1	9.5	11.4	22.9
연령대별	20대	93.8	63.0	75.9	39.9	17.1	26.7	36.5
	30대	95.7	93.6	64.6	46.4	12.2	18.4	47.1
	40대	96.0	94.5	58.0	46.5	7.9	14.8	31.2
	50대	97.7	94.0	52.6	47.3	7.5	8.7	18.6
	60대	97.8	84.8	47.7	37.6	5.0	2.6	6.6
	70대 이상	98.8	57.3	34.1	22.7	5.7	0.7	1.3

주: 1) 최근 1개월 내 각 지급수단을 이용경험이 있는 응답자의 비중

출처 : 송상현 외(2022)

## □ 금융 마이데이터에서의 카드 데이터

- 금융 마이데이터에서 개인의 동의하에, 금융기관에서 마이데이터사업자에게 이동 될 수 있는 주요 데이터들은 은행, 카드, 보험, 증권사 등의 있는 개인의 금융거래 데이터임
- 개인들이 금융기관과 거래하면서 발생한 데이터 예를 들면, 은행 입출금 내역, 카드 결제내역임
- 금융 마이데이터 서비스 가이드라인에 따르면, 이들 중 카드 데이터는 [그림 10]<sup>46)</sup>과 같이 일반적으로 거래일시(날짜), 거래금액(이용금액), 적요, 가맹점명 등과 같은 데이터로 구성되어 있음

출처 : 금융위원회, 한국신용정보원, 금융분야 마이데이터 서비스 가이드라인

44) 송상현 외(2022). 「2021년 지급수단 및 모바일금융서비스 이용행태 조사결과」 한국은행 금융결제국 결제연구팀, 전자금융조사팀. p1/9, p2/9

45) 송상현 외(2022). 「2021년 지급수단 및 모바일금융서비스 이용행태 조사결과」 한국은행 금융결제국 결제연구팀, 전자금융조사팀. p6/9

46) 금융위원회, 한국신용정보원(2022). 「금융분야 마이데이터 서비스 가이드라인」 . p.81

[그림 10] 금융 마이데이터 서비스 가이드 라인에  
명시된 카드 이용정보

○ 월별 카드 이용정보 - 청구 상세정보 ※ 정기전송 ② 추가정보

■ 전송단위: 개인식별키, 청구연월, 결제순번(Optional)

번호	항목	정의
21	사용일시 또는 사용일자	금융소비자가 물품을 구매하거나 용역을 제공받은 날짜와 시간
22	카드식별자	청구서 내 복수개의 카드를 구분하기 위해 카드 식별자 회신
23	거래번호	(선택전송) 해당 일자의 거래 특정 번호 (사용일시가 일자로만 관리되는 경우 개별 거래 구분)
24	이용금액	건별 이용 금액
25	통화코드	(선택전송) ISO4217 준용, 명시되어 있지 않을 경우 KRW 적용
26	가맹점명	(선택전송) 금융소비자가 물품을 구매하거나 용역을 제공받은 곳의 명칭
27	[국내송인] 가맹점 사업자등록번호	(선택전송) 가맹점의 사업자등록번호
28	신용판매 수수료	일시불·할부거래, 해외 이용수수료 및 연체수수료 등 일시불 거래로 인해 발생한 각종 수수료
29	전체 할부회차	(선택전송) 나누어 상환하기로 계약한 원리금의 전체 회차
30	현재 할부회차	(선택전송) 나누어 상환하기로 계약한 원리금의 현재 회차
31	할부 결제 후 잔액	(선택전송) 기준일 현재 나누어 상환하기로 계약한 원금의 잔액
32	상품구분 (코드)	상품구분 《일시불, 신판할부, 현금서비스, 리볼빙, 카드로, 연회비, 기타》

22) 카드식별자: 청구서 내 복수개의 카드를 구분하기 위해 카드식별자 전송

23) 거래번호: 사용일시가 일자로만 관리되는 경우 개별 거래 구분을 위해 정보제공자가 설정한  
일자별 거래 순번

24) 이용금액: 외화 결제 시, 원화로 환산하여 전송, 항목의 경우 음수 표기 가능(이전달 매입취소  
금액이 청구금액보다 큰 경우)

■ 데이터 예시

사용일시	카드 식별자	거래 번호	이용 금액	통화 코드	가맹점명	전체 할부회차	현재 할부회차	신용판매 수수료	상품 구분
2021.7.24. 13:00:00	카드A	-	20,000	-	AAA	-	-	-	일시불
2021.7.25. 09:00:00	카드B	-	55,000	-	BBB	-	-	-	일시불
2021.7.26. 00:00:00	카드B	-	300,000	-	CCC	5	2	3,000	신판 할부

- 금융 마이데이터 중 카드 거래내역은 다양한 교통 결제내역(버스, 지하철, 택시, 기차 등)을 데이  
터의 형태로 가지고 있음.
- 그리고 카드 영수증의 데이터가 앞서 언급한 원주시의 청년들이 제출하는 실물 영수증의 데이터  
이기도 함

## □ 서비스 모델 도출과 활용 데이터

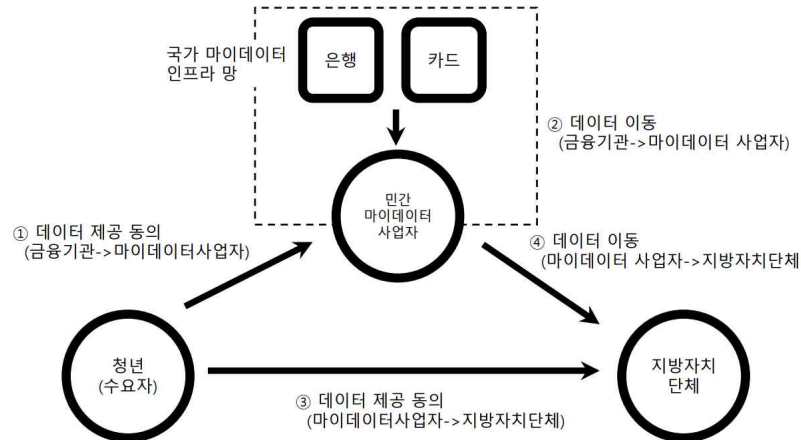
### ○ 서비스 프로세스1 : 실물 영수증 증빙 대체

- 지방의 요구사항과, 국민의 카드사용, 금융마이데이터에서의 카드데이터의 내용을 종합적으로  
고려하여, [그림 13]과 같이 마이데이터 인프라를 활용하고, 정책 수요자인 청년의 동의하에 우  
선 마이데이터 사업자에게 자신의 카드결제 데이터를 전송하고, 이후 자신의 결제데이터를 지방  
자치단체에 전송하는 서비스 모델을 도출해볼 수 있음.
- 이러한 모델은 [그림 9-2]에서 '제3자'의 역할을 지방자치단체가 수행하여 교통지출증빙의 데  
이터 확보 및 후불정산서비스를 제공하는 모델임
- 이 경우, 민간 마이데이터사업자는 [그림9-2]에서는 제3자의 서비스를 기준으로 서비스모델에  
참여하므로 개인데이터 보유자의 역할을 하게 됨<sup>47)</sup>

47) 한국데이터산업진흥원(2019). 「마이데이터 서비스 안내서」. p.23



[그림 13] 마이데이터를 활용한 디지털정부서비스 모델



- [그림13]의 ②번의 데이터 전송이 일어난 후, ④번에 해당하는 전송이 일어나기 전, 청년이 청년의 카드데이터 중 증빙으로 제출해야할 교통결제 내역의 데이터를 선택하여 지방자치단체가 수신하도록 전송하는 데이터는 [표 8],[표9]의 데이터 셋과 같음

[표 8] 데이터 셋 1 (신분 인증과 정산을 위한 계좌데이터)

금융기관으로부터 가져온 (마이)데이터	민간 마이데이터사업자가 생성한 데이터		
청년의 계좌번호	청년계좌의 은행명	이름	생년월일
OOOXX	OO은행	박OO	95.00.00

[표 9] 데이터 셋 2 (교통이용 결제 데이터)

금융기관으로부터 가져온 (마이)데이터		
사용일시	거래금액	거래처명
2023.11.21	20,000	한국철도공사
2023.11.20	5,000	OO택시
2023.11.17	12,000	전국고속버스운송사업

- [표 9]의 '금융기관으로부터 가져온 (마이)데이터'는 카드사로부터 개인의 동의하에 가져온 데이터로서, 사용일시,거래금액, 거래처명은 실물 영수증의 기입되는 데이터임
- [표 8]의 '청년의 계좌번호'와 '청년계좌의 은행명'에 해당하는 데이터는 카드 거래내역과는 별도로 개인인 청년이 카드 데이터를 마이데이터 사업자로 전송시킬 때, 카드사를 선택해야하는 인터페이스에서 마이데이터 사업자가 생성시킨 데이터임.

## ○ 서비스 프로세스2 : 은행 통장사본 증빙 대체

- 금융 마이데이터에서 마이데이터 사업자가 은행의 개인데이터로 수집할수 있는 데이터의 종류 중 하나는 [그림 14]<sup>48)</sup>와 같이 계좌번호가 있음
- 청년의 동의하에 마이데이터 사업자가 청년의 은행 데이터를 수집할 때, 청년의 계좌번호와 계좌의 은행명을 수집할 수 있음.
- 이 과정을 민간 마이데이터사업자가 지방자치단체가 청년에게 은행통장사본을 받는 행위를 대신하여, 후불정산을 받을 계좌번호와 은행명을 데이터의 형태로 수집하고 카드내역과 함께 지방

48) 금융위원회,한국신용정보원(2022). 「금융분야 마이데이터 서비스 가이드라인」 . p.51



[그림 14] 은행 데이터

○ 고객정보 ※ 정가전송 ① 기본정보

■ 전송단위: 정보주체(CI)

번호	항목	정의
1	고객정보 최초생성일시	해당 금융회사에서 최초로 고객번호 채번한 날짜 (CRM 최초등록일), 최초회원가입일 또는 고객원장이 있는 가장 빠른 일자
[2nd Depth] 계좌별 정보 전송		
2	계좌번호	금융회사에서 고객이 이용하는 상품 또는 서비스에 부여하는 식별번호 (전체자리수)
3	회차번호	(선택전송) 동일 계좌번호 내에서 회차별 특성이 상이한 상품의 경우의 회차 번호
4	상품명	해당 계좌의 상품명
5	외화계좌여부	(선택전송 - 수신계좌 전용) 해당 수신계좌가 외화계좌인지 여부
6	마이너스약정 여부	(선택전송 - 수신계좌 전용) 해당 수신계좌와 연결된 마이너스대출 약정 보유 여부
7	계좌번호 별 구분 코드	해당 계좌번호의 유형 구분 코드
8	계좌번호 별 상태 코드	해당 계좌번호의 상태 구분 코드

출처 : 금융위원회, 한국신용정보원, 금융분야 마이데이터 서비스 가이드라인

자치단체의 후불정산을 돕는 서비스를 도출할 수 있음.

- 민간 마이데이터사업자가 생성한 데이터는 카드를 사용한 사람을 부분적으로 특정할수 있는 데이터로서 민간 마이데이터 사업자가 청년을 서비스로 회원가입 혹은 인증과정에서 확보한 데이터임
- 민간 마이데이터사업자가 생성한 데이터는 휴대폰번호, 주소 등 민간 마이데이터 사업자의 서비스 구조에 따라 확대해 나갈 수 있음.
- 이 두 부류의 데이터([표 8], [표9])는 청년 교통지원 사업을 수행하는 지방자치단체의 공무원 입장에서 실물 영수증과 통장사본 증빙을 받는 것과 같은 결과임.
- 민간 마이데이터사업자와 지방자치단체는 이 과정을 정산 서비스화 하여 기존의 아날로그 방식 대비 디지털화된 편리한 시스템과 서비스를 구현할 수 있음

○ 서비스 모델에 대한 한계점 및 제언

- 현재 선불교통카드는 마이데이터 활용이 되지 않고, 후불교통카드 기능이 있는 신용 및 체크카드가 적용가능하며 가맹점명과 교통이용과의 적합성을 사전에 충분히 확인할 필요가 있음
- 청년의 교통수단 이용에 있어서 결제방식이 계좌이체가 필수불가결한 경우 해당 모델은 서비스 유용성이 제한될 수 있음.
- 현재 버스와 지하철을 지원하는 알뜰교통카드가 지방자치단체 참여하에 전국적으로 활용되고 있으므로, 알뜰교통카드 및 지방자치단체가 지급한 실물 교통카드가 지원하지 못했던, 하지만 지방에서는 필요한<sup>49)</sup>, 시외,고속버스의 예약결제, 기차 및 KTX의 예약결제를 지원하는 청년 교통 지원정책에 우선적으로 적용이 유용해 보임
- 수익을 추구하는 민간 마이데이터 사업자 입장에서는 한 개의 지방 시군구 단위(청년지원자 수 천명 미만)와 사업을 하기에는 수익성이 떨어질 수 있으므로, 도 단위로 사업을 하거나, 중앙정부에서 소수의 민간 사업자를 선발하여 민간 마이데이터 사업자가 규모의 경제를 추구할 수 있도록 민관 협업사업을 조성하는 것이 지속가능성 측면에서 바람직함..

49) 광주광역시와 지원하는 교통카드는 버스, 지하철, 택시를 지원하며, KTX와 고속버스를 지원은 하나 예매방식이 아닌 현장결제를 요구함

## 3

## 연구 결과의 기대효과 및 활용방안

## 1) 학문적 기여

- 교통 관련 기존 연구들은 거시적인 지역 교통망과 불편함 혹은 농어촌 지역을 주제로 하는 경우가 많음. 본 연구는 전반적으로 인구가 감소하는 지방소도시의 지역에서 청년대상 교통정책에 초점을 맞춤

## 2) 정책 활용

- ‘디지털플랫폼정부’는 윤석열정부의 120대 국정과제 11번<sup>50)</sup>, 모든 데이터가 연결되는 세계 최고의 디지털플랫폼정부 구현에 기반한 정책임.
- 본 연구는, 해당 국정과제의 기대효과 ‘국민에게는 통합적·선제적·맞춤형 행정서비스를, 기업에게는 새로운혁신의 기회를, 정부에게는 과학적으로 일할 수 있는 기반’을 지원하는 정책지원 연구임
- 해당 국정과제의 주요내용으로서, ‘(디지털플랫폼정부 혁신 생태계 조성) 정부가 서비스를 직접 제공하기보다는, 국민과 함께 혁신하고 민·관이 함께 성장하는 공통기반 마련’ 관련하여, 해당 연구는 정부와 민간의 협력 가능성을 정책 지원 측면에서 탐구함
- 또한 개인정보보호위원회가 2023년 8월 17일 발표한 「국가 마이데이터 혁신 추진전략」<sup>51)</sup> 내용 중, ‘24년부터 선도서비스를 발굴·지원하며, 플랫폼 구축에 착수하여 ’25년부터 제도를 본격적으로 시행해 나갈 계획’과 관련하여, 해당 연구는 선도 서비스 발굴을 지원하는데 의의가 있음
- 본 연구에서 제안한 마이데이터 기반 디지털정부서비스 모델을 통해 연계 되는 효과와 관련 국정과제와의 관련성은 다음과 같음

기존의 지방 청년교통 지원정책의 특징	해당 디지털정부서비스 모델의 기대효과	국정과제 11번과의 관련 내용
지방에서 사용하는 교통수단의 다양성	지방청년의 교통지원 관련 지원항목 다양화	(주요내용) 알아서 챙겨주는 맞춤형 서비스
지원의 구체적 방법 : 지방에서는 실물 영수증 증빙 확인 후 후불정산	서류제출 간소화 및 지방 행정 효율화	(주요내용) 인공지능·데이터를 기반으로 일 잘 하는 정부 구현  민원 구비서류 철폐 등 행정업무 전반을 디지털 시대에 맞게 재설계
N/A	민간사업자의 역량 활용	(주요내용)국민이 익숙한 민간 플랫폼 등과 연계한 공공서비스 개발 및 전달 등 민간의 혁신역량 적극 활용

- 해당 디지털정부서비스 모델은 상대적으로 지방에 적합한 서비스 모델로서, 지방청년 교통지원 정책 실행시 지방교통의 다양성과 지방자치단체(특히 시군구 단위)의 후불정산을 지원하므로, 향후 버스와 지하철 중심의 지원을 했던 알뜰교통카드를 대체하는 ‘K패스’ 도입시<sup>52)</sup>, 지방의 수요특징을 반영한 보조적 서비스로서 적용을 검토할 수 있음.

50) 대한민국정부(2022). 「윤석열정부 120대 국정과제」. p. 35

51) 개인정보보호위원회(2023). 「보도자료:마이데이터로 선도하는 디지털 대전환 시대, 패러다임 전환의 첫 걸음 시작」, p. 1

52) 서영지, [대중교통비 절감책 ‘K패스’ 추진...1년에 최대 21만6천원 환급], 한겨레, 2023.08.22, hani.co.kr,(2023.11)

## 4 연구주제관련 활동경력

### 1) 현, (주)마이데이터서비스컨설팅 대표

- 마이데이터 사업기관에게 마이데이터 및 디지털플랫폼정부사업/서비스 컨설팅
- 한국금융연수원에 공공마이데이터 온라인 교육콘텐츠 납품
- 마이데이터 관련 수상

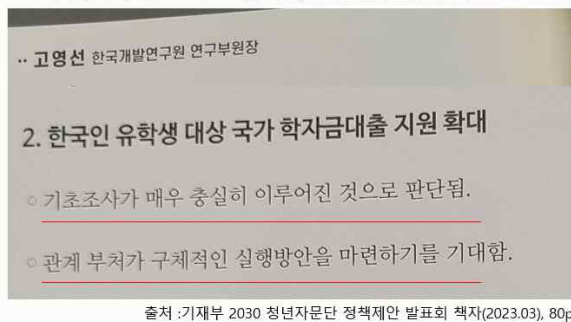
상훈	주최,주관	공모명	분야/제안명
행정안전부 장관상	행정안전부	2023 디지털정부 서비스 아이디어 공모	아이디어 분야2(민간연계서비스) 제안명 : 금융 마이데이터를 활용한 '임산부 이동지원 서비스'와 기초지방자치단체의 '데이터 기반의 행정업무지원 솔루션'
행정안전부 장관상	행정안전부	2020 공공 마이데이터 국민참여 공모전	활용 아이디어분야 제안명 : 보건분야, 대리처방을 위한 관계증명 데이터 서비스
우수상	행정안전부	도전.안전 사회 공모	분야10.화재·위험물 사고 대응 (소방청) 제안명 : 공공 마이데이터를 활용한 개인화된 화재알림과, 화재예방 콘텐츠 추천 앱 서비스

### 2) 2023년 기획재정부 2030 청년자문단원

- 정책 제안 활동

청년대출 관련 정책제안 (2023.03),

고영선 (한국개발연구원(KDI) ) 연구부원장의 피드백



(2023.03) 청년 대출사업 정책 제안, 관련 공공 마이데이터 활용과 디지털플랫폼 정부 서비스 모델 제안





## 참고문헌

### \*논문, 단행본, 문서

- 금융위원회, 한국신용정보원(2022). 「금융분야 마이데이터 서비스 가이드라인」.
- 개인정보보호위원회. (2023). 「보도자료:마이데이터로 선도하는 디지털 대전환 시대, 패러다임 전환의 첫 걸음 시작」.
- 김중학 외(2020). 「쇠퇴지역 생활교통비용 파악을 통한 교통서비스 개선방안 연구」. 세종: 국토연구원
- 민지애(2018). 「청년의 안정적 귀산촌 정착과정과 방안에 관한 사례연구. 전라북도 남원시 산내면을 중심으로」. 건국대학교
- 박진경·김도형(2020). 「인구감소 대응 지방자치단체 청년유입 및 정착정책 추진방안」. 한국지방행정연구원
- 대한민국정부. (2022). 「윤석열정부 120대 국정과제」.
- 송상현 외(2022). 「2021년 지급수단 및 모바일금융서비스 이용행태 조사결과? 한국은행 금융결제국 결제연구팀, 전자금융조사팀
- 오상진(2018). 「공공형 택시운영체계개선방안」. 충북연구원
- 임서현·홍성진(2019). 「소멸위기 지방도시의 지역 유형별 이동권 확보방안 연구」. 한국교통연구원
- 중앙행정기관(2023) 「제1차 청년정책 기본계획(21~25), 2023년 청년정책 시행계획-2(중앙행정기관 과제)」
- 중앙행정기관(2023) 「제1차 청년정책 기본계획(21~25), 2023년 청년정책 시행계획」
- 하수정 외(2022). 「균형발전 모니터링&이슈 Brief 2022년 제11회 청년의 지역이동과 정착」. 국토연구원
- 한국데이터산업진흥원(2019) 「마이데이터 서비스 안내서」
- 한국지능정보사회진흥원(2022). 「IT & Future Strategy 보고서 - 디지털 플랫폼 정부의 개념과 특징」
- 한국지방행정연구원(2021). 「꼭 알아야 할 지방자치 정책브리프, No.16 2021.03.」
- 한요셉(2022). 「KDI정책포럼 290호, 청년층의 지역 선택을 고려한 지방소멸 대응방향」. KDI
- 행정안전부(2023). 「한국 디지털정부 서비스 100선 (2023)」

### \*기사, 웹사이트

- 배성호.[티머니GO 앱으로 고속·시외 버스표 예매하기], 백세시대, 2023.02.13., 100ssd.co.kr, (2023.11)
- 서영지, [대중교통비 절감책 'K패스' 추진...1년에 최대 21만6천원 환급, 한겨레, 2023.08.22, hani.co.kr, (2023.11)
- 송한수, [윤석열 정부, 산업단지 청년 교통비 지원도 중단...청년동행카드 연발 일몰 부산일보, busan.com, (2022.10.14)
- 윤준식, [지방시대위원회 정책용어사전 : 지역주도형 청년일자리 사업]. 지방시대위원회
- [디지털정부 비전 및 전략, 행정안전부 누리집, 업무안내>디지털정부실>디지털정부 총괄, www.mois.go.kr, (2023.11)]

### \*청년교통지원 정책

- 고령 [청년근로자 교통비지원사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>교통, <https://2030.go.kr>, (2023.11)
- 고령 [청년근로자 교통비지원사업], 고령군청 누리집, 생활복지 > 청년지원사업, goryeong.go.kr, (2023.11)

경기 [경기도 청소년 교통비 지원 사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

광주 [청년교통수당 드림 사업], 광주 청년교통수당 드림 사업 누리집, 사업안내, [gidream.kr](http://gidream.kr), (2023.11)

부산 [부산 청춘드림카 지원사업], 청년포털, 청년정책>정책통합검색>"교통", [2030.go.kr](https://2030.go.kr), (2023.11)

서울 [서울시 청년 대중교통비 지원사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

서울 [청년대중교통비 > 사업소개], 청년몽땅정보통 누리집, 금융 복지, [youth.seoul.go.kr](http://youth.seoul.go.kr), (2023.11)

원주 [2023년 전입청년 교통비 지원 안내], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

원주 [2023년 전입청년 교통비 지원 안내], 원주시청 누리집, 우리마을소식>"교통", [wonju.go.kr](http://wonju.go.kr), (2023.11)

창원 [청년 구직자 교통비 지원사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

창원 [창원시 미취업 청년 교통비 지원사업], 경상남도 청년 정보플랫폼 누리집, 청년정책>"교통", [youth.gyeongnam.go.kr](http://youth.gyeongnam.go.kr), (2023.11)

하동 [청년 드림카 지원사업], 청년포털 누리집, 청년정책>정책통합검색>"교통", <https://2030.go.kr>, (2023.11)

하동 [2023년 하동군 청년드림카 지원사업], 하동군 누리집, 공고고시>"청년", [hadong.go.kr](http://hadong.go.kr), (2023.11)