

제2차 교통약자 이동편의 증진계획(2012~2016)



국토해양부
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

목 차

I. 교통약자이동편의증진계획의 개요	1
1. 법적근거 및 수립경위	1
2. 계획의 수립배경 및 목적	2
3. 계획의 성격 및 범위	3
4. 교통약자 관련 계획	4
II. 교통약자 전망 및 이동편의 대상시설	6
1. 교통약자 현황 및 예측	6
2. 이동편의시설의 설치대상 및 조사항목	8
III. 교통약자 이동편의시설 및 보행환경의 현황 및 문제점	9
1. 이동편의시설 및 보행환경 실태	9
2. 이동편의시설 및 보행환경 만족도	15
3. 이동편의시설 및 보행환경 문제점	18
IV. 교통약자 이동편의 정책의 추진성과 분석	21
1. 추진성과 분석의 목적 및 분석 방법	21
2. 1차 증진계획 수립시와 조사방법 비교	21
3. 추진성과 분석	23
V. 교통약자이동편의증진계획의 비전, 추진전략 및 계획지표	28
1. 교통약자이동편의증진계획의 비전 및 추진전략	28
2. 교통약자이동편의증진계획의 계획지표	29

VI. 전략별 추진과제	37
1. 교통약자 이동편의시설 개선 · 확충	37
1-1. 교통수단별 이동편의시설 개선 · 확충	38
1-2. 여객시설별 이동편의시설 개선 · 확충계획	43
2. 저상버스 및 특별교통수단의 보급 확대	47
2-1. 저상버스 보급 확대	48
2-2. 특별교통수단 보급 확대	50
3. 보행환경 개선	52
3-1. 보도시설 및 보행환경개선	52
3-2. 보행우선구역 확대	53
3-3. 인증제도 모니터링 방안	55
4. R&D 등 기타 교통약자이동편의증진 방안	56
4-1. 연구 · 개발사업 추진	57
4-2. 법 · 제도 및 이동편의시설 설치관리지침 개정 연구 추진	59
4-3. 교통수단 및 시설의 관리체계 개선	61
4-4. 장애인 모니터링 참여 방안	62
4-5. 복지택시 도입방안	62
VII. 투자소요비용산출 및 재원조달 방안	63
1. 일본 재정지원제도	64
2. 투자 소요비용 산출	65
3. 재원조달 방안	68
VIII. 계획의 사후관리	69
1. 실태조사와 연계방안	69
2. 국가-지방 간 위상정립	70
3. 홍보 및 교육	71

I. 교통약자이동편의증진계획의 개요

1

법적근거 및 수립경위

가. 법적근거

- 「교통약자의 이동편의증진법」 제6조

나. 수립경위

- 「교통약자의 이동편의증진법」 제정('05.1.27)
- 「교통약자의 이동편의증진법 시행령」 및 「동 시행규칙」 제정('06.1.27)
- 「제1차 교통약자이동편의증진계획('07~'11) 수립」 연구용역 수립* 및 시행

* 연구기관 : 한국교통연구원('06.3~'07.1)

- 「제2차 교통약자이동편의증진계획('12~'16)」 (안)에 관한 지자체 토론회('11.7), 전문가 및 관련단체 자문회의('11.12), 정책토론회('12.1)
 - 연구기관: 한국교통연구원('11.3~'12.2) & (주)평화엔지니어링
- 「제2차 교통약자이동편의증진계획('12~'16)」 (안)에 관한 국가교통 안전실무위원회 심의('12. 2.21)

2

계획의 수립배경 및 목적

가. 계획의 수립배경

- ☐ 고령화 등으로 교통약자가 지속적으로 증가할 것으로 예상되어 교통약자의 이동권 증진을 위한 체계적 시스템 마련이 절실
- ☐ 교통약자이동편의증진을 위한 국가역할 재정립과 새로운 정책 수립요구 증대
 - 장애인, 노인, 임산부 등 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 다양한 이동편의 활성화 정책 추진 필요
- ☐ 「교통약자의 이동편의증진법」 제정('05.1)을 통하여 교통약자의 이동편의 증진을 체계적으로 추진하기 위한 법적 근거 마련

나. 계획의 수립목적

- ☐ 장애인, 노인, 임산부 등 교통약자를 위한 이동편의증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하기 위하여 마스터플랜 수립
 - 실행 가능한 이동편의시설 및 보행환경에 관한 개선계획 및 사업 추진에 필요한 투자비 산정과 재원조달방안을 마련
- ☐ 기존의 차량소통 위주의 교통정책에서 인간중심의 교통정책으로 전환하여 모두가 편리한 교통복지사회 구현을 위한 체계적인 계획 수립

3

계획의 성격 및 범위

가. 계획의 성격

- ☐ 「교통약자의 이동편의증진법」에 근거하여 5년 단위로 수립되는 법정계획
- ☐ 교통약자이동편의증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하는 정책계획
 - 정책추진 및 투자지원을 중·장기적으로 일관성 있게 유지토록 정책의 목표, 방향 및 과제를 제시
 - 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경 개선
- ☐ 「지방교통약자이동편의증진계획」의 준거가 되는 지침
 - 지방정부가 수립할 지방교통약자이동편의증진계획 수립의 방향과 지침을 제시
 - 지방도시의 교통약자이동편의증진을 위한 합리적 근거 및 투자기준 마련

나. 계획의 범위

- ☐ 공간적 범위 : 전국의 특별시·광역시·시·군(광역시 안에 소재하는 군 제외)을 포함하는 163개 지방자치단체
- ☐ 시간적 범위 : 2012 ~ 2016년

4

교통약자 이동편의 관련 계획

□ 제3차 편의증진 국가종합 5개년 계획('10~'14)

- 편의시설 설치에 관한 국가종합계획을 편의증진심의회 심의를 거쳐 수립·시행
 - ※ 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 제12조에 근거
 - ※ 국가는 시설주관기관인 지방자치단체의 편의시설 설치계획을 토대로 2000년부터 5년마다 편의증진 국가종합계획 수립·시행
- 제1차 편의시설 국가종합 5개년 계획('00~'04), 제2차 편의시설 국가종합 5개년 계획('05~'09), 제3차 편의증진 국가종합 5개년 계획 기초연구 실시('09.10~12, 한국장애인개발원)
- 『편의증진으로 통합적 사회환경실현』을 비전으로, 편의시설의 적정성 확보와 무장애 건축물의 보편화 추구를 추진방향으로 설정
 - ※ 「제3차 편의증진 국가종합 5개년 계획」은 편의시설 설치율을 '14년까지 88%, 적정 설치율을 70%까지 높이는 것을 목표로 함

□ 제2차 저출산·고령사회 기본계획('11~'15)

- 정부는 범국가적인 저출산·고령화 문제에 본격 대처하고 범국가적 추진체계를 구축하기 위해 기본계획을 매 5년마다 수립·추진
- 제2차 저출산·고령사회 기본계획은 『새로 마지플랜 2015』으로 명명하고 『저출산·고령사회 성공적 대응으로 활력있는 선진국가로 도약』하는 것을 비전으로 하고 있음

- 출산과 양육에 유리한 환경조성, 고령자의 삶의 질 향상 기반 구축, 성장동력 확보 및 분야별 제도개선 등 3개 추진과제 설정
- ※ 고령사회 삶의 질 향상 기반 구축 추진과제에는 고령 친화적 대중교통 및 철도 및 지하철의 승강설비 확충, 저상버스 보급 확대, 보행우선구역사업, 장애물 없는 생활환경 인증확대 등을 통해 고령자의 안전한 보행환경 조성이 포함되어 있음

□ 제3차 장애인 정책발전 5개년 계획('08~'12)

- 산업화에 따른 장애발생 요인 및 장애인의 증가에 대처
- '93년 UN ESCAP의 「제1차 아·태장애인 10년의 행동계획」을 근간으로 장애계의 요구에 의해 계획 도입
- 장애인 복지를 선진국 수준으로 향상시키기 위해 범정부적 차원의 계획 수립을 추진
- 『장애인의 권리에 기반한 참여 확대와 통합사회 구현』이라는 비전아래 4개 분야별 과제 제시
- ※ 분야별 과제 : 장애인 복지서비스의 선진화 구현, 장애인 생애주기별 교육지원체계 구축 및 문화활동 확대, 장애인이 일할 수 있는 사회 실현, 장애통합적 접근으로 사회참여 확대와 권익증진

□ 교통약자이동편의증진계획('07~'11)

- 도시규모 및 특성에 적합한 교통약자이동편의증진을 위한 5년 단위의 계획을 중앙행정기관 및 지방자치단체에서 수립·시행
- ※ 「교통약자의이동편의증진법」 제6조에 근거

II. 교통약자 전망 및 이동편의 대상시설

1

교통약자 현황 및 예측

가. 교통약자 현황

□ 교통약자 인구수는 12,290천명으로 전체 인구대비 24.4%를 차지('10년말 기준)

○ 총인구 대비 장애인 3.1%, 고령자 10.9%, 임산부 0.9%, 어린이 4.9%, 영·유아를 동반한 자 4.6%

<표 2-1> 2010년 전국 교통약자 현황

(단위 : 명, %)

구분	총 인구	교통약자					
		소계	장애인 ¹⁾	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자
인구(명)	50,515,666	12,290,943	1,556,896	5,506,352	470,171	2,457,829	2,299,695
인구대비	100.0%	24.4%	3.1%	10.9%	0.9%	4.9%	4.6%
교통약자	-	100.0%	12.7%	44.8%	3.8%	20.0%	18.7%

주1) : 교통약자인구의 중복산정을 피하기 위해 장애인 중 영유아(0~4세), 어린이(5~9세), 고령자(65세이상) 제외

나. 교통약자 예측

□ 제2차 증진계획('12~'16)기간 중 교통약자 수는 증가할 것으로 전망

○ 장래 교통약자 인구는 2011년 12,418천명(24.5%)에서 2016년에 약 13,120천명(25.7%)으로 연평균 1.2%로 지속적으로 증가할 것으로 예측

<표 2-2> 장래 전국 유형별 교통약자 인구 추계

(단위 : 명, %)

구분		인구	교통약자					
			소계	장애인	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자
2011	인구	50,633,798	12,418,103	1,558,943	5,722,998	427,901	2,443,854	2,264,407
	구성비	100.0	24.5	3.1	11.3	0.8	4.8	4.5
2012	인구	50,731,317	12,513,833	1,560,993	5,934,542	421,700	2,356,358	2,240,240
	구성비	100.0	24.7	3.1	11.7	0.8	4.6	4.4
2013	인구	50,813,623	12,657,698	1,563,046	6,162,427	415,499	2,305,783	2,210,943
	구성비	100.0	24.9	3.1	12.1	0.8	4.5	4.4
2014	인구	50,880,429	12,804,940	1,565,102	6,385,930	409,297	2,266,721	2,177,890
	구성비	100.0	25.2	3.1	12.6	0.8	4.5	4.3
2015	인구	50,931,739	12,966,637	1,567,160	6,595,077	401,028	2,250,992	2,142,380
	구성비	100.0	25.4	3.1	12.9	0.8	4.4	4.2
2016	인구	50,967,603	13,120,630	1,569,221	6,806,491	398,961	2,240,203	2,105,754
	구성비	100.0	25.7	3.1	13.4	0.8	4.4	4.1
증가율		0.1	1.2	0.1	3.5	-1.4	-1.7	-1.4

자료 : 통계청, 「장래인구추계」, 2011

다. 사회·경제적 여건 전망

□ 우리나라는 출산율 저하로 인한 영유아 감소와 평균수명 연장으로 급격한 인구 고령화 사회로 진입

○ 교통약자가 최근 4년간 연평균(0.8%) 지속적으로 증가함에 따라 사회생활을 영위하는데 필요한 이동수단을 확충하고, 편리한 시설 및 설비확보의 필요성 대두

※ 출산율 추이 : '05년(1.07명)→'06년(1.12명)→'07년(1.25명)→'10년 (1.22명). 전 세계 평균(2.52명)에도 못 미치는 수준

※ 출산율 전망 : '10년 현재 65세이상 고령인구 비율은 전체인구 중 10.9%로, 출산율 저하와 평균수명 연장으로 2018년에는 전체인구 중 14.3%로 크게 증가할 것으로 전망

※ 한국의 고령화는 선진국에 비해 훨씬 빠른 속도로 진행되어 고령인구 비율이 14%에서 20%로 도달하는데 걸리는 시간이 8년에 불과할 것으로 전망

2

이동편의시설의 설치대상 및 조사항목

가. 대상시설(총괄)

- ☐ (조사대상) 「교통약자의이동편의증진법 시행령」 [별표 1]이동편의시설을 설치하여야 하는 대상시설(제11조 관련) 규정에 의하여 조사대상을 설정
- ☐ (조사방법) 이동편의시설 실태조사 대상은 전수조사를 원칙으로 하고, 버스의 경우 조사수량, 조사기간, 지자체와 중복조사 등을 고려하여 표본조사 시행

나. 이동편의시설 조사항목

- ☐ (교통수단 조사항목) 공통 조사항목으로 안내시설, 승강구, 교통약자 좌석, 장애인 접근표시 등이 있으며, 나머지 항목은 교통수단의 특성에 따라 조사항목을 달리하였음
- ☐ (여객시설 조사항목) 수평이동시설, 수직이동시설, 위생시설, 안내시설, 탑승관련시설의 항목으로 구분하여 조사 시행
- ☐ (버스정류장 조사항목) 보도부, 점자블록, 안내시설, 기타시설의 항목으로 구분
- ☐ (도로(보행환경)) 보도, 횡단보도, 차량진출입부, 블라드, 지하도 및 육교의 항목으로 구분

III. 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 현황 및 문제점

1 이동편의시설 및 보행환경 실태

가. 총괄

- (이동편의시설 설치 실태) 전체 이동편의시설의 기준적합 설치율은 평균 69.5%이며, 교통수단이 76.9%, 여객시설이 62.4%, 도로(보행환경)이 69.3% 수준임

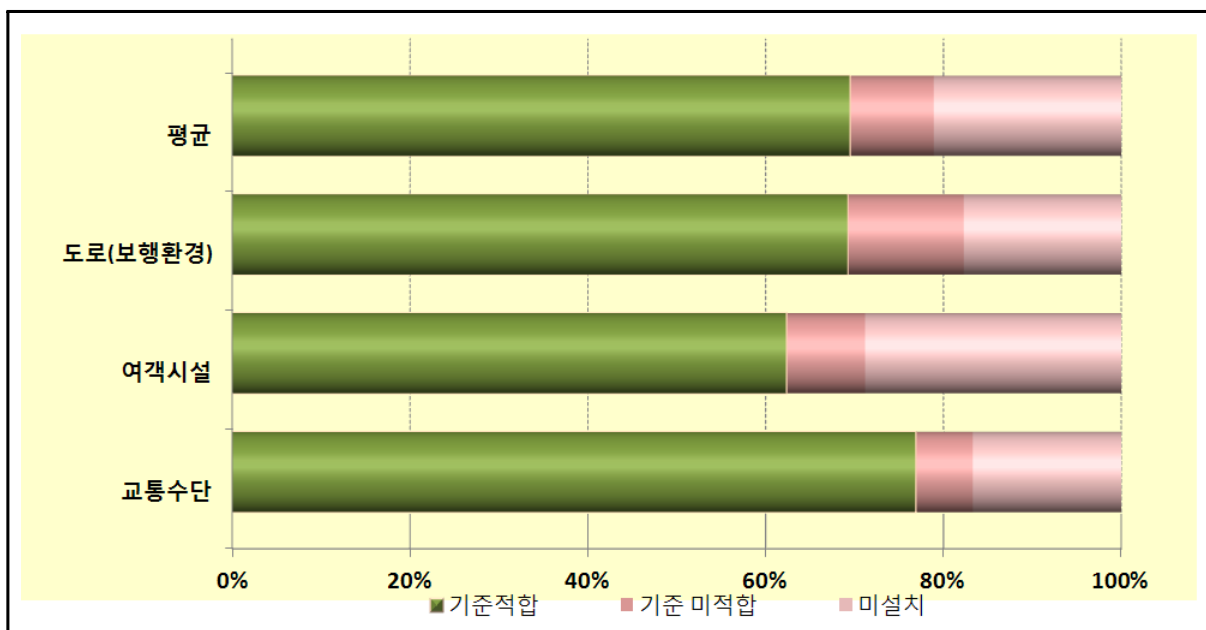
<표 3-1> 교통약자 이동편의시설 설치 및 관리실태

구분	기준적합*	기준미적합**	미설치***
교통수단	76.9%	6.4%	16.7%
여객시설	62.4%	8.8%	28.8%
보행 환경	69.3%	13.0%	17.7%
평균	69.5%	9.4%	21.1%

주 1: 기준적합*은 교통약자이동편의증진법 시행령의 기준에 맞게 설치된 경우

주 2: 기준미적합**은 법적기준에 맞지 않게 설치되어 있거나, 유지관리 상태가 불량한 경우

주 3: 미설치***는 설치되어 있지 않은 경우



[그림 3-1] 교통약자 이동편의시설 설치 및 관리실태

나. 교통수단별 이동편의시설 설치 및 관리실태

- (교통수단 이동편의시설 실태) 평균 기준적합 설치율 76.9%. 항공기가 97.7%로 가장 높고, 철도차량 93.1%, 도시철도 및 전철 차량 91.4%, 버스 85.6%, 여객선 16.9% 순으로 조사되었음
- 항공기, 철도, 도시철도 및 광역전철 차량은 90% 이상의 높은 기준 적합율을 보이고 있으나, 여객선은 노후 선박의 시설개선이 어려워 20%이하의 낮은 기준 적합율을 보이고 있음
 - 버스차량은 일반버스(시내, 좌석, 고속 및 시외, 농어촌)와 저상버스로 구분하여 설치현황을 조사하였으며, 전체버스 차량의 평균값을 사용

<표 3-2> 교통수단별 이동편의시설 설치 및 관리실태

구분	기준적합	기준미적합	미설치
버스차량	85.6%	7.9%	6.5%
도시철도 및 전철	91.4%	8.1%	0.5%
철도차량	93.1%	2.8%	4.1%
여객선	16.9%	10.7%	72.4%
항공기	97.7%	2.3%	0.0%
전체평균	76.9%	6.4%	16.7%

- (저상버스 도입 실태) 2004년부터 저상버스가 도입되어 2009년 978대, 2010년 838대, 2011년 693대가 도입되는 등 현재까지 3,899대의 저상버스가 도입되어 운행 중
- 저상버스 보급률은 7대도시중 서울시가 22.1%(1,667대), 9개도 중 경상남도가 21.8%(334대)로 가장 높음
 - 제주도의 경우 2007년 이후 저상버스 도입을 하지 않고 있음

<표 3-3> 저상버스 도입현황

(단위 : %, 대)

구분	계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
보급율	120	221	7.2	8.9	8.0	7.7	11.5	9.0	8.7	16.0	15.4	3.3	3.2	5.0	2.0	21.8	6.0
계	3,899	1,667	182	148	184	72	111	60	849	91	83	25	27	34	22	334	10
2004	60	35	3	2	4	2	12	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005	162	67	5	5	20	10	14	3	-	-	3	-	-	-	-	30	5
2006	364	194	7	10	20	10	8	10	77	6	9	-	-	-	8	-	5
2007	304	108	7	20	30	10	8	7	89	6	8	-	-	1	1	9	-
2008	500	260	5	30	17	8	8	10	125	12	6	3	4	0	2	10	-
2009	978	482	25	35	28	12	12	6	200	18	36	5	5	10	3	101	-
2010	838	322	60	26	30	10	25	12	226	37	8	6	8	6	4	58	-
2011	693	199	70	20	35	10	24	10	132	12	13	11	10	17	4	126	-

자료 : 국토해양부(2011)

□ (특별교통수단 도입 실태) 지자체에서 집행하고 있으나 장애인들의 수요에 비해 차량은 부족한 실정

○ 법정기준대수 대비 운행대수는 47.3%로 대부분 기준에 미달하는 것으로 나타남

<표 3-4> 전국 특별교통수단 도입 현황

(단위 : 명, 대, %)

구분	법정 기준대수(대)	운행대수 (대)	도입률 (%)	과부족 (대)
합 계	2,785	1,318	47.3	-1,467
서울시	409	300	73.3	-109
부산시	205	100	48.8	-105
대구시	141	60	42.5	-81
인천시	145	104	71.7	-41
광주시	78	30	38.5	-48
대전시	84	60	71.4	-24
울산시	53	20	37.8	-33
경기도	562	176	31.3	-386
강원도	120	23	19.1	-97
충북도	109	61	55.9	-48
충남도	146	42	28.7	-104
전북도	142	77	54.2	-65
전남도	159	24	15.1	-135
경북도	188	54	28.7	-134
경남도	205	182	88.7	-23
제주도	39	5	12.8	-34

자료 : 국토해양부(2010)

다. 여객시설별 이동편의시설 설치 및 관리실태

□ (여객시설 이동편의시설 실태) 공항여객터미널의 기준적합 설치율이 79.5%, 도시철도 및 전철역사, 철도역사 기준적합 설치율은 78.2%, 72.6%로 비교적 높은 설치율을 보임

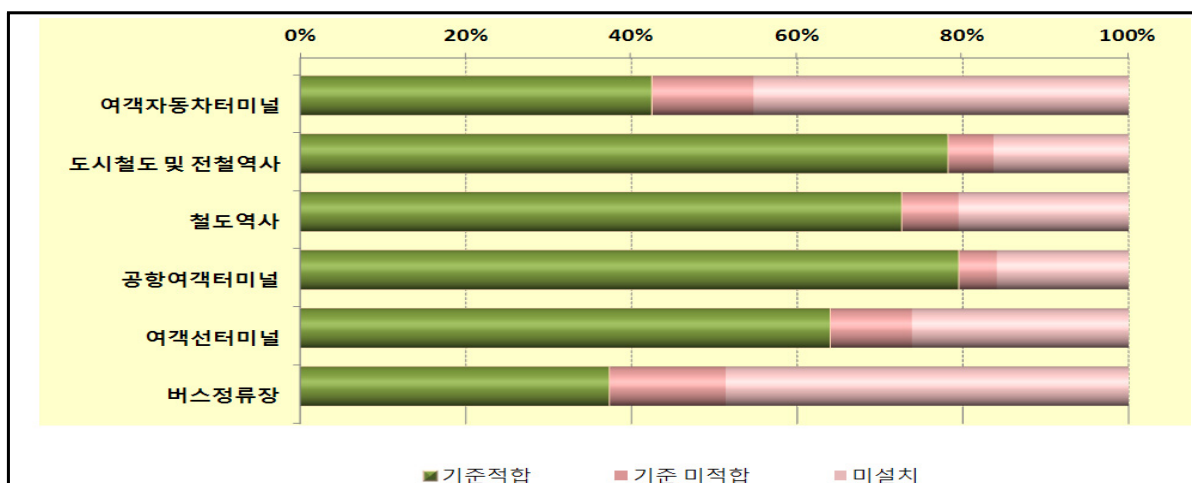
○ 버스정류장과 여객자동차터미널은 기준적합 설치율이 다소 낮은 것으로 조사되었음

※ 민간관리시설이며 개체수가 많아 관리가 미흡한 상태임. 민간시설의 관리체계 강화 필요

○ 관리주체별로는 정부시설인 도시철도 및 전철역사, 철도역사, 공항여객터미널 등이 높은 반면, 민간 및 지자체에서 관리하는 여객자동차터미널, 여객선터미널은 낮은 것으로 나타남

<표 3-5> 여객시설별 이동편의시설 설치 및 관리실태

구분	기준적합	기준미적합	미설치
여객자동차터미널	42.5%	12.2%	45.3%
도시철도 및 전철역사	78.2%	5.5%	16.3%
철도역사	72.7%	6.8%	20.5%
공항여객터미널	79.5%	4.6%	15.9%
여객선터미널	64.0%	9.9%	26.1%
버스정류장	37.4%	14.0%	48.6%
평균	62.4%	8.8%	28.8%



[그림 3-4] 여객시설별 이동편의시설 설치 및 관리실태

□ (버스정류장 이동편의시설 실태) 조사대상 여객시설 출입구와 인접한 버스정류장을 대상으로 조사한 결과, 안내시설 부착위치 기준 적합 설치율이 75.0%로 가장 높았고, 점자안내 기준적합 설치율이 3.7% 수준으로 가장 열악한 것으로 나타남

- 최근 몇 년간 버스 쉼터 설치, 버스정보제공시스템 등 지속적인 대중교통서비스 확충으로 인하여 안내시설의 부착위치 기준적합 설치율이 증가 추세
- 버스정보제공시스템 설치로 인해 음성안내시설 기준 적합 설치율이 높아지고 있으나 아직까지 20.4%로 낮은 수준

<표 3-6> 버스정류장 이동편의시설 실태분석

구분	조사항목	조사기준	기준적합	기준미적합	미설치
보도	턱낮추기	보도와 차도의 높이	50.9%	37.7%	11.4%
	활동공간	휠체어의 진출입	69.8%	25.3%	4.9%
		동선의 분리	5.5%	9.1%	85.4%
점자블록	승강장	점형블록	19.9%	10.5%	69.6%
		선형블록	29.7%	3.8%	66.5%
안내시설	위치	부착위치	75.1%	9.9%	15.0%
	안내 표시	점자안내	3.7%	2.7%	93.6%
		음성안내	20.4%	6.4%	73.2%
기타	벤치 및 휴게시설	방설시설	51.4%	11.1%	37.5%
		벤치의 높이 등	46.4%	19.9%	33.7%

▶ 점자블록



▶ 안내표지 (음성/문자안내)



[그림3-5] 버스정류장의 이동편의시설 설치 현황 사례

라. 보행환경 실태

- (보행환경 이동편의시설 실태) 여객시설 주변 보행환경의 이동편의시설 중 보도와 관련된 항목은 대부분 설치율이 양호
- 반면, 기타 보행환경의 음향신호기 설치가 미흡하여, 시각 장애인이 횡단보도를 이용하는데 불편이 많은 것으로 파악됨

<표 3-7> 도로(보행환경) 실태

구분		기준 적합	기준 미적합	미설치
보도	보도의 유효폭	77.4%	17.2%	5.4%
	포장	84.0%	3.1%	12.9%
	기울기	90.3%	7.5%	2.2%
	차도분리 및 보행안전지대	86.0%	5.8%	8.2%
	차량진출입부	61.6%	8.9%	29.4%
	턱낮추기	73.6%	14.5%	11.9%
	점자블록	48.4%	22.6%	29.0%
기타 보행환경	음향신호기	26.3%	3.7%	69.9%
	잔여시간표시기	69.9%	1.2%	28.9%
	블라드	51.9%	28.4%	19.7%
	지하도 및 육교	60.8%	10.2%	29.0%

2

이동편의시설 및 보행환경 만족도

- ☐ (조사 목적) 일반인과 교통약자를 구분하여 이동편의시설 및 도로(보행환경)의 이용시 만족도를 파악하여 효과적 정책 수립의 기초자료로 활용

가. 조사개요

- ☐ (조사대상) 교통약자뿐 아니라 모든 이용자가 이용하는 시설을 대상으로 일반인과 교통약자로 구분하여, 도시별, 연령별, 성별, 교통약자 유형별 등으로 세분화하여 조사 시행
- ☐ (조사방법) 일반인과 교통약자(총 4,607명) 대상 1:1 개별 면접조사 결과와 한국장애인단체총연합회, 한국지체장애인협회, 전국장애인차별철폐연대, 대한노인회 등 관련단체를 통하여 설문조사 병행 시행

<표 3-8> 만족도 설문조사 조사대상자 유형별 조사방법

구분		조사방법	
		조사의뢰	직접조사
교통약자	장애인	○	○
	고령자	-	○
	임산부	-	○
일반인		-	○

<표 3-9> 만족도 설문조사 의뢰 단체

구분		시도협회(연합회)	지회
교통약자	한국장애인단체총연합회	16	228
	한국농아인협회	16	140
	한국시각장애인협회	16	181
	한국지체장애인협회	16	173
	전국장애인차별철폐연대	16	134

나. 교통약자이동편의시설 이용만족도

- ☐ (교통수단) 도시철도 및 항공기의 만족도가 가장 높고 뒤이어 철도가 다음으로 높은 만족도를 나타냄
- ☐ (여객시설) 공항터미널, 도시철도 및 전철역사, 철도역사가 여객선터미널, 여객자동차터미널, 버스정류장에 비해 높음
- ☐ (보행환경) 수직 이동시 불편이 적은 보도 및 횡단보도의 만족도가 지하도 및 육교보다 높게 나타남

<표 3-12> 교통약자 이동편의시설의 만족도

구분		매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	이용 안함	5점 척도
교통 수단	버스	1.7%	23.3%	35.3%	24.0%	7.3%	8.4%	2.9점
	도시철도 및 전철	2.7%	24.6%	24.9%	8.3%	2.3%	37.2%	3.3점
	철도	2.1%	18.2%	31.4%	10.0%	2.9%	35.4%	3.1점
	항공기	3.5%	20.6%	25.0%	6.9%	2.2%	41.8%	3.3점
	여객선	1.1%	8.3%	26.3%	8.3%	3.0%	53.0%	2.9점
	특별교통수단	2.3%	7.6%	18.6%	9.5%	3.6%	58.4%	2.9점
여객 시설	버스정류장	1.9%	22.0%	37.0%	26.0%	7.1%	6.0%	2.8점
	여객자동차터미널	1.7%	15.3%	40.9%	24.4%	6.3%	11.4%	2.8점
	도시철도 및 전철역사	3.1%	24.7%	23.8%	10.5%	2.6%	35.3%	3.2점
	철도역	2.0%	23.8%	33.7%	13.2%	3.1%	24.2%	3.1점
	공항터미널	3.3%	21.0%	25.4%	7.9%	2.3%	40.1%	3.3점
	여객선터미널	1.1%	9.2%	25.8%	10.8%	3.4%	49.7%	2.9점
보행 환경	보도	1.4%	18.0%	43.2%	28.3%	8.1%	1.0%	2.8점
	지하도 및 육교	1.4%	12.7%	36.4%	24.9%	6.9%	17.7%	2.7점
	횡단보도	2.1%	23.5%	43.5%	24.1%	5.7%	1.1%	2.9점

다. 교통약자이동편의시설 개선 우선순위

- ☐ 만족도 설문조사 결과, 교통수단은 버스, 여객시설의 경우 여객자동차 터미널이 우선적으로 개선이 필요
- ☐ 보행환경은 육교 및 지하도보다 보도의 이동편의시설에 대한 개선이 필요

<표 3-13> 교통약자이동편의시설 개선 우선순위

구분		응답비율	우선순위
교통수단	버스	45.2%	1
	도시철도	17.3%	3
	철도	4.4%	4
	항공기	1.5%	6
	여객선	2.9%	5
	특별교통수단	28.8%	2
여객시설	버스정류장	36.1%	2
	여객자동차터미널	42.2%	1
	도시철도역	9.5%	3
	철도역	4.3%	5
	공항여객터미널	1.3%	6
	여객선터미널	6.5%	4
보행환경	보도	53.7%	1
	지하도 및 육교	23.8%	2
	횡단보도	22.5%	3

3

이동편의시설 및 보행환경 문제점

가. 교통수단

- ☐ 휠체어 이용자가 이용 가능한 버스의 기준적합 설치율은 휠체어 승강설비와 휠체어 사용자 공간, 장애인 접근표시 등 다른 항목에 비해 높은 설치율을 보이고 있음
 - 교통약자용 좌석, 안내시설 등의 기준적합율은 상대적으로 낮은 것으로 조사되었음
- ☐ 도시철도 및 전철은 대부분 양호하게 설치되어 있는 것으로 나타났으나, 좌석사이의 수직손잡이 설치가 미비
- ☐ 철도차량은 휠체어승강설비 및 휠체어보관함은 잘 설치되어 있으나, 안내시설의 보완이 필요
 - 철도차량은 신규차량 투입 및 기존차량 개선으로 대부분 항목에서 설치율이 높게 분석
- ☐ 항공기내 휠체어 사용자용 좌석은 설치되어 있지 않으나 승객의 사전 요청에 의해 모든 항공기에서 교통약자를 위한 지정석을 제공하여 높은 적합율을 보임
- ☐ 여객선은 대부분 이동편의시설에서 기준적합 설치율이 50% 이하 수준으로 교통수단 중 가장 열악함

나. 여객시설

- ☐ 여객자동차터미널은 소도시에는 전반적으로 이용자가 적고 시설이 낙후되고, 타 여객시설에 비해 시설개선이 시급
- ☐ 도시철도역 및 철도역사는 경사로, 출입문 등 수평이동시설에 대한 개선 필요
- ☐ 여객선터미널 및 항공여객터미널은 유도 및 안내시설 등에 대한 개선 필요
- ☐ 버스정류장은 안내시설의 설치가 미흡하여 음성안내, 점자안내표시 등에 대한 개선 및 확충이 필요

▶ 출입구 경사로 미설치



▶ 활동공간 부족



▶ 점자블록 관리불량



▶ 손잡이 미설치



[그림 3-6] 이동편의시설 문제점

다. 보행 환경

- ☐ 보도의 유효폭 미확보, 보행장애물 등으로 교통약자의 이동시 불편을 초래함에 따라 개선 및 정비가 필요
- ☐ 횡단보도, 차량진출입부, 블라드 등의 시설물 전면에 점자블록이 미설치되어 교통약자 이동시 불편
- ☐ 음향신호기, 잔여시간표시기 등의 설치가 미흡하여 시각장애인이 횡단보도 이용시 불편

▶ 유효폭 미확보



▶ 점자블록 미설치



▶ 잔여시간표시기 미설치



▶ 블라드 규격 부적합



[그림3-7] 보행 환경 문제점

IV. 교통약자 이동편의 정책의 추진성과 분석

1

추진성과 분석목적 및 분석 방법

목적: 제1차 이동편의 증진계획 목표치 달성여부 분석

■ 미달성 요인분석 및 개선방안 수립 ■ 2차 증진계획 목표치 기초자료 제공

분석대상

- 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경) 등 이동편의시설 추진성과분석
- 전국, 시도별 이동편의시설 추진성과분석

단계별분석

- 1단계 : 1차 증진계획과 2차 증진계획의 현황조사 결과 비교·분석
- 2단계 : 1차 증진계획 목표치와 2차 증진계획의 결과 비교·분석

2

1차 증진계획과 조사방법 비교

가. 조사대상

- 「제1차 교통약자이동편의증진계획(‘07~’11)」에서는 표본조사를 토대로 하였으나, 「제2차 교통약자이동편의증진계획(‘12~’16)」은 지표의 정확성, 신뢰성 제고를 위해 대부분 전수조사 시행

< 표 4-1 > 제1·2차 증진계획의 조사대상 비교

구 분		1차 증진계획 (2006년, 표본조사)	2차 증진계획 (2011년, 전수조사)
조사범위		전국대상	전국대상
교통 수단	버스	시내버스 89대 시외, 고속버스 25대	16,359대 (전체의 37.3%)
	철도차량	장애인객차 125량	장애인객차 178량(전수조사)
	도시철도차량	21대 차량	7,632량(전수조사)
	항공기	19대	202대(전수조사)
	여객선	15대	166척(전수조사)
여객 시설	여객자동차터미널	93개소	308개소
	버스정류장	913개소	여객시설 주변 2,578개소
	철도역사	78개소	223개소
	도시철도 및 전철역사	563개소	714개소
	공항여객터미널	전수조사 15개소	15개소
	여객선터미널	전수조사 22개소	22개소
도로	보도 및 지하도, 육교 등	30개 시·군 41개구역	163개 시·군 여객시설 주변 4,632구간

나. 조사항목

- 제2차 증진계획의 조사는 단순한 설치여부, 중복조사 항목은 제외하고, 통합이 필요한 항목은 통합하고 정량적인 판단기준을 강화하여 조사를 시행

< 표 4-2 > 제1·2차 증진계획의 조사 항목수 비교

구 분	1차 증진계획 (2006년 표본조사)	2차 증진계획 (2011년 전수조사)	증감
교통수단	23	23	-
여객시설	156	146	▽10
도로(보행 환경)	15	21	▲6

다. 만족도 조사

- ☐ 제1차의 만족도 조사는 이용하는 교통약자·일반인을 대상으로 시행하였으나, 제2차에서는 장애인 단체에 만족도 조사를 의뢰하여 조사의 신뢰성 제고

< 표 4-3 > 제1·2차 증진계획의 만족도 조사대상 비교

구분		제1차 증진계획	제2차 증진계획
조사대상		수단·시설을 이용하는 교통약자, 일반인	- 수단·시설을 이용하는 교통약자, 일반인 - 장애인단체(한국장애인 단체총연합회 등 5개 단체)
조사	교통약자	590부(40%)	2,724부(59%)
수량	일반인	868부(60%)	1,883부(41%)

3

추진성과 분석

가. 이동편의시설 설치율 및 만족도 비교

- ☐ 제1차 년도와 제2차년도 조사 자료를 비교한 결과 설치율 및 만족도가 대부분 향상
- ☐ 교통수단 중 도시철도 및 전철, 철도의 설치율은 1차년도에 비해 다소 저하되는 것으로 나타남
- 도시철도 및 전철차량 : 새로 추가된 차량에 수직손잡이 설치가 미흡
 - 철도차량 : 외국인을 배려한 문자안내 및 음성안내 항목이 미흡
- ☐ 여객시설 중 철도역사의 설치율은 하락하였고, 공항여객터미널은 가장 큰 폭의 증가율(19점 상승)

- 철도역사는 1차년도에는 78개의 역사를, 2차년도에는 223개 역사를 조사함에 따라 이동편의시설 설치가 미흡한 역사가 포함되어 설치율이 하락
- 교통수단, 여객시설, 보행환경의 대부분의 항목에서 1차년도에 비해 만족도가 소폭 향상되었으나, 여객자동차터미널, 여객선터미널의 만족도는 소폭 하락
- 철도역사를 제외하고 대부분 설치율이 증가되었으나, 민간관리 시설인 여객자동차터미널과 여객선터미널은 재정지원이 없고, 노후화된 시설로 인해 전반적으로 만족도는 저하

< 표 4-4 > 이동편의실태조사 설치율 및 만족도 비교

구분		제1차 증진계획(2006년)			제2차 증진계획(2011년)			비교		
		설치율	만족도 ¹⁾	종합점수	설치율	만족도	종합점수	설치율	만족도	종합점수
교통수단	일반버스 ²⁾				63	58	62	▲21	▲ 2	▲16
	저상버스 내부편의시설	42	56	46	96	62	85	▲54	▲ 6	▲39
	도시철도 및 전철	93	60	83	91	66	84	▽ 2	▲ 6	▲ 1
	철도	97	58	85	93	62	84	▽ 4	▲ 4	▽ 1
	항공기	71	62	68	98	66	88	▲27	▲ 4	▲20
	여객선	3	56	19	17	58	29	▲14	▲ 2	▲10
여객시설	여객자동차터미널	42	58	47	43	56	47	▲ 1	▽ 2	-
	도시철도 및 전철역사	71	56	67	78	64	74	▲ 7	▲ 8	▲ 7
	철도역사	79	56	72	73	62	70	▽ 6	▲ 6	▽ 2
	공항여객터미널	61	64	62	80	66	76	▲19	▲ 2	▲14
	여객선터미널	59	60	59	64	58	62	▲ 5	▽ 2	▲ 3
	버스정류장	31	56	39	37	56	43	▲ 6	-	▲ 4
보행	보도	66	56	63	82	56	74	▲16	-	▲11
환경	기타보행환경	46	54	48	59	58	59	▲13	▲ 4	▲11

주 : 설치율은 「교통약자의이동편의증진법 [별표 1] 이동편의시설의 구조 및 재질등에 관한 세부기준」에 제시된 설치기준에 따라 기준적합 설치율만 고려한 수치임

주1) : 제1차 증진계획(2006년)의 만족도는 재산정한 수치임

주2) : 1차계획에서 저상버스와 일반버스는 설치율을 같은 평가기준으로 산정하였으나, 2차계획에서는 저상버스와 일반버스의 평가항목을 다르게 설정하였음

나. 이동편의시설 목표치 달성 평가

- ☐ 제1차 년도의 목표치를 달성한 시설은 보도(▲4점)이고, 보행자를 우선하는 보행환경 정책이 실효를 거두고 있는 것으로 판단됨
- ☐ 기타 보행환경은 목표치를 달성하지는 못했으나 달성정도가 높고 항공기, 도시철도 및 전철역사는 달성정도가 비교적 높게 분석
- ☐ 그러나, 교통 수단중 철도역사는 제1년도 현장 조사 때보다 제2차 년도의 종합점수가 하락한 것으로 분석되었음

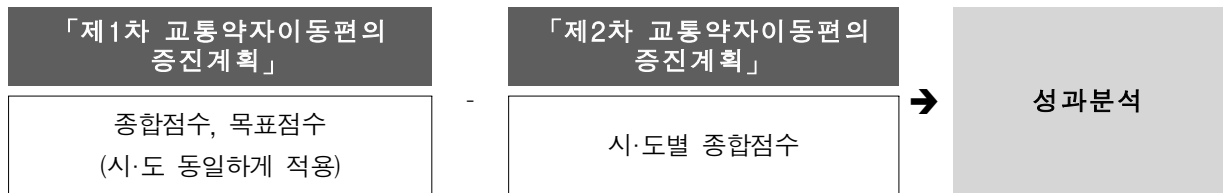
< 표 4-5 > 이동편의시설 목표치 달성 평가

구분		제1차 증진계획 목표치(2011년)			제2차 증진계획(2011년)			비교		
		설치율	만족도	종합 점수	설치율	만족도	종합 점수	설치율	만족도	종합 점수
교통 수단	일반버스	70	75	72	63	58	62	▽ 7	▽17	▽ 10
	저상버스 내부편의시설				96	62	85	▲16	▽13	▲ 13
	도시철도 및 전철	100	75	93	91	66	84	▽ 9	▽ 9	▽ 9
	철도	100	75	92	93	62	84	▽ 7	▽13	▽ 8
	항공기	100	90	97	98	66	88	▽ 2	▽24	▽ 9
	여객선	60	75	65	17	58	29	▽43	▽17	▽36
	여객자동차터미널	75	85	78	43	56	47	▽32	▽29	▽31
여객 시설	도시철도 및 전철역사	85	80	84	78	64	74	▽ 7	▽16	▽10
	철도역사	90	85	89	73	62	70	▽17	▽23	▽19
	공항여객터미널	95	90	94	80	66	76	▽15	▽24	▽18
	여객선터미널	95	80	91	64	58	62	▽31	▽22	▽29
	버스정류장	70	80	73	37	56	43	▽33	▽24	▽30
보행	보도	70	70	70	82	56	74	▲12	▽14	▲ 4
환경	기타보행환경	60	75	65	59	58	59	▽ 1	▽17	▽ 6

주 : 종합점수 = 설치율×0.7+만족도×0.3

다. 시·도별 성과분석

- 지자체(시·도)별 교통약자 이동편의시설의 개선성과가 높은 부문은 지속적으로 추진하고, 낮은 부문은 중점적으로 개선하며 시·도별 차등화된 목표점수 산정의 기초자료로 활용
- 시·도별 성과분석은 전국평균 종합점수와 목표점수를 기준으로 하되, 교통수단 중 지역구분이 어려운 철도, 항공기, 여객선은 분석에서 제외



[그림 4-1] 시·도별 성과분석 방법

- 제1차 년도의 종합점수와 목표점수를 시·도별로 동일하게 적용하여 성과를 정확히 분석하는데 한계가 있으나, 시·도별 교통약자 이동편의시설의 설치수준을 제시하여 적극적인 시설개선을 유도
- 지역별·시설별 성과분석한 결과 제1차 년도 조사치와 비교 시 대부분 설치율이 향상됨
- 제1차 년도의 목표치와 대비시 저상버스 내부편의시설과 보도 부문을 제외하고 모두 목표치에 미달

<표 4- 6> 지역별 · 시설별 성과분석

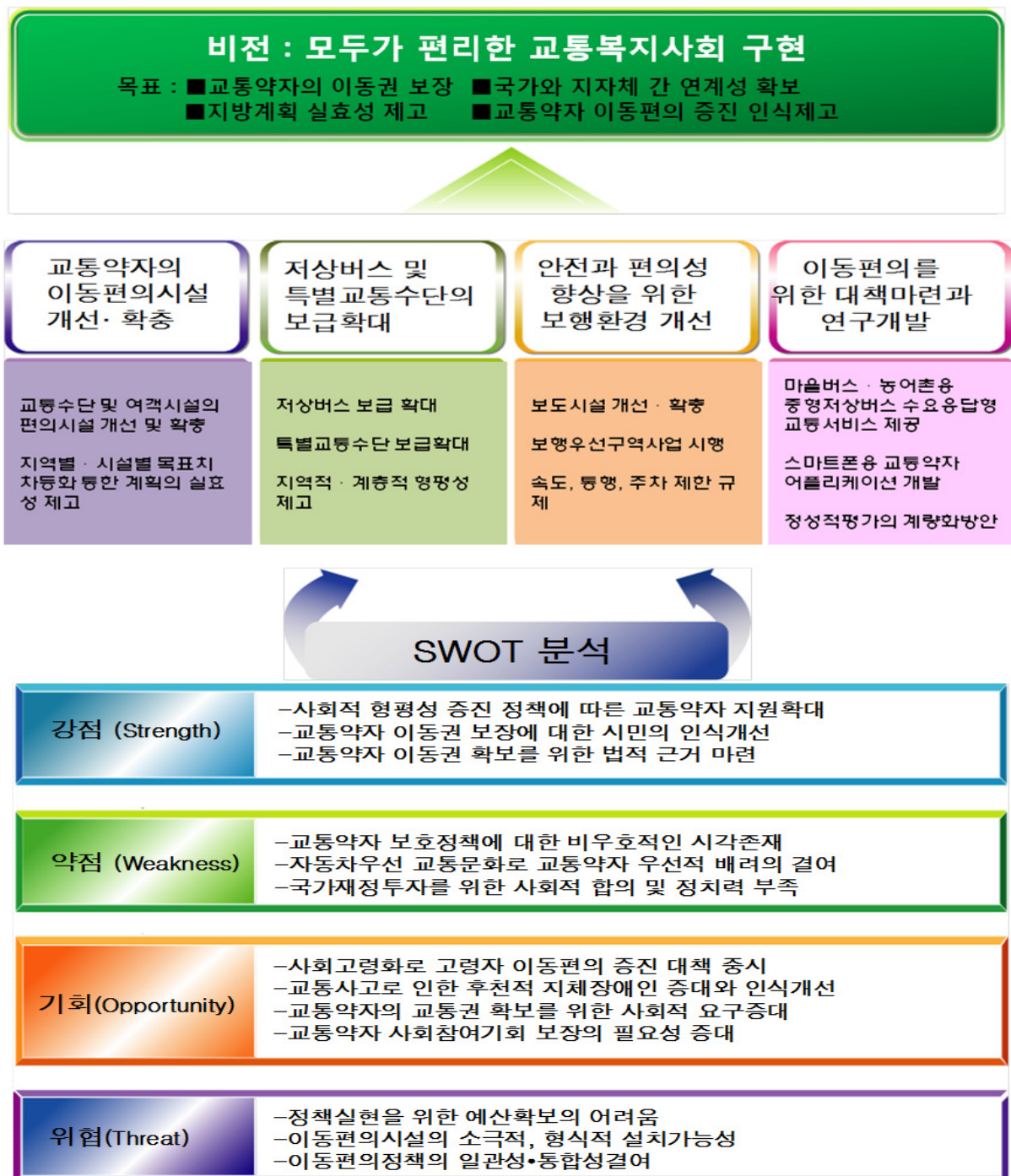
수단 및 시설		지역별	제1차 증진계획(2006)		2차 증진계획 (2011년)(③)	성과분석	
			조사치(①)	목표치(②)		③-①	③-②
교통 수단	일반버스	서울	46	72	62	▲16	▽10
		광역시			67	▲21	▽ 5
		기타 도			60	▲14	▽12
		평균			62	▲16	▽10
	저상버스 내부편의시설	공 통			85	▲39	▲13
	도시철도 및 전철	서울	83	93	84	▲ 1	▽ 9
		광역시			83	-	▽10
		평균			84	▲ 1	▽10
	철도	공 통	85	92	84	▽ 1	▽ 8
	여객선	공 통	19	65	29	▲10	▽36
	항공기	공 통	68	97	88	▲20	▽ 9
여객 시설	여객자동차 터미널	서울	47	78	60	▲13	▽19
		광역시			51	▲ 4	▽27
		기타 도			45	▽ 2	▽33
		평균			47	-	▽31
	도시철도 및 전철 역사	서울	67	84	73	▲ 6	▽11
		광역시			74	▲ 7	▽10
		평균			74	▲ 7	▽10
	철도 역사	서울	72	89	76	▲ 4	▽13
		광역시			72	-	▽17
		기타 도			67	▽ 5	▽22
		평균			70	▽ 2	▽19
	공항	국제공항	62	94	75	▲13	▽19
		국내공항			76	▲14	▽18
		평균			76	▲14	▽18
	여객선 터미널	국제여객선터미널	59	91	64	▲ 5	▽27
		국내여객선터미널			61	▲ 2	▽30
		평균			62	▲ 3	▽29
	버스정류장	서울	39	73	45	▲ 6	▽28
		광역시			43	▲ 4	▽30
		기타 도			38	▽ 1	▽35
		평균			43	▲ 4	▽30
보행 환경	보 도	서울	63	70	80	▲17	▲10
		광역시			71	▲ 8	▲ 1
		기타 도			71	▲ 8	▲ 1
		평균			74	▲11	▲ 4
	기타보행	서울	48	65	69	▲21	▲ 4
		광역시			60	▲12	▽ 5
		기타 도			48	-	▽17
		평균			59	▲11	▽ 6

주) 광역시는 6개 광역시와 경기도를 포함

V. 교통약자이동편의증진계획의 비전, 추진전략 및 계획지표

1

교통약자이동편의증진계획의 비전 및 추진전략

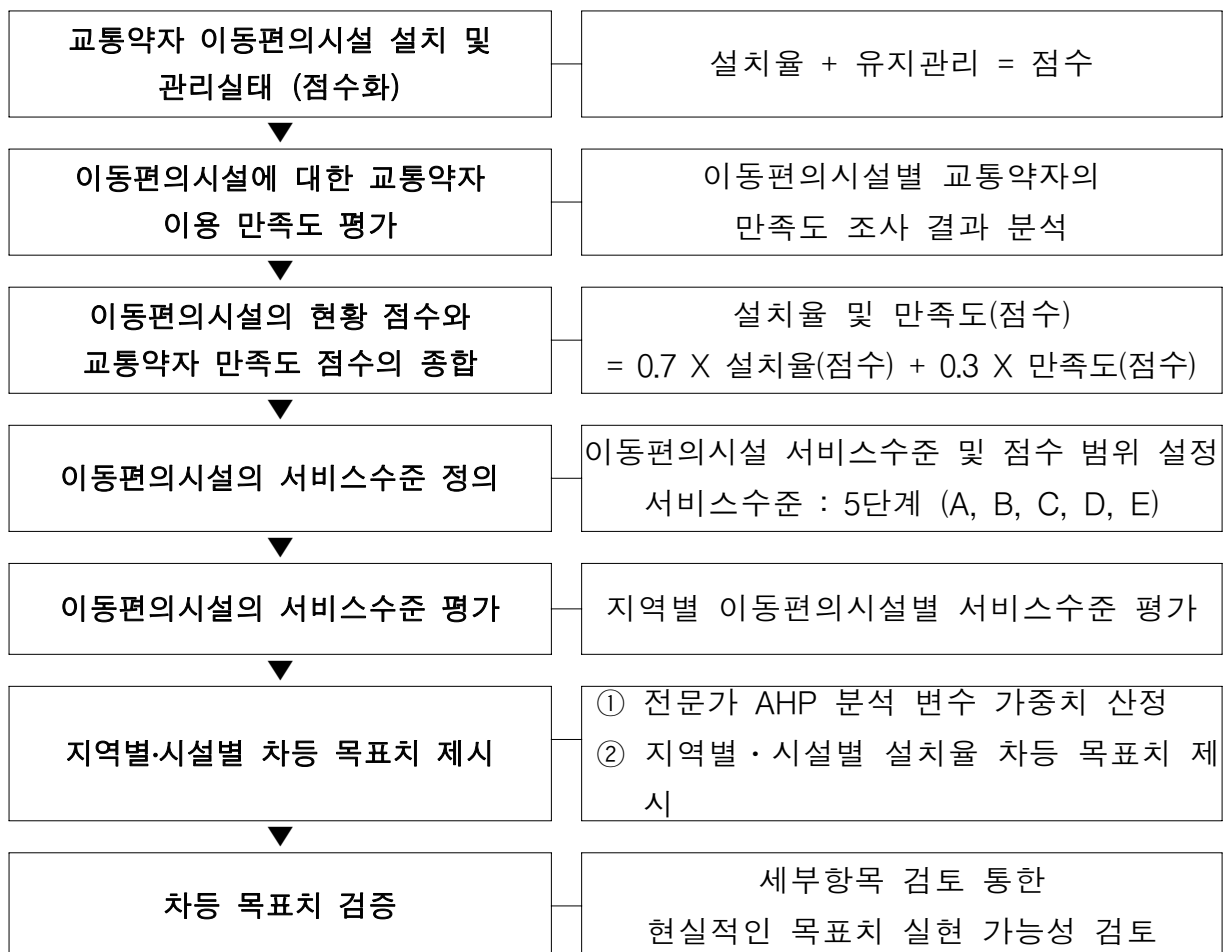


2

교통약자이동편의증진계획의 계획지표

가. 목표치 설정

- (서비스수준 평가) 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 실태, 이용만족도를 종합하여 현재의 서비스 수준을 평가
 - 설치율 뿐만 아니라 시설의 이용만족도(점수)도 포함하여 목표치 설정
- (목표치 차등화) 16개 특별·광역시 및 자치도의 이동편의시설 설치율을 파악하고, 지역 여건을 고려한 목표치 설정



나. 교통약자이동편의시설의 서비스수준 평가

□ (서비스수준 단계) 서비스수준을 5단계로 구분하여 교통약자 이동편의시설의 서비스수준 평가에 활용

<표 5-1> 이동편의시설의 서비스수준 정의

서비스수준		정의	점수 범위
A		교통약자가 이동하는데 불편함이 없음 (교통약자 이동편의시설의 보수 및 관리)	100~90
B	B+	교통약자가 이동하는데 불편함이 거의 없음 (교통약자 이동편의시설의 보수 및 개선 필요)	89.9~85.0
	B0		84.9~80.0
	B-		79.9~75.0
C	C+	교통약자가 이동하는데 불편함이 조금 있음 (이동편의시설 개선 및 확충 필요함)	74.9~70.0
	C0		69.9~65.0
	C-		64.9~60.0
D	D+	교통약자가 이동하는데 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 시급함)	59.9~54.0
	D0		53.9~47.0
	D-		46.9~40.0
F		교통약자가 이동하는데 매우 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 매우 시급함)	39.9~0

□ (서비스수준 현황) 이동편의시설의 설치 및 관리실태 점수와 교통약자 만족도 점수를 종합하여 서비스수준 평가

<표 5-2> 교통약자이동편의시설의 서비스수준 평가

구분		설치 및 관리실태 점수	만족도 점수	종합점수	현재 서비스수준
교통수단	일반버스	73	58	68	C0
	저상버스 편의시설	96	62	85	B+
	도시전철 및 전철	91	66	84	B0
	철도	93	62	84	B0
	항공기	98	66	88	B+
	여객선	17	58	29	F
여객시설	여객자동차터미널	43	56	47	D0
	도시철도 및 전철역사	78	64	74	C+
	철도역사	73	62	69	C0
	공항여객터미널	80	66	75	B-
	여객선터미널	64	58	62	C-
	버스정류장	37	56	43	D-
보행환경	보도	82	56	74	C+
	기타보행환경	59	58	59	D+

주) 종합점수는 $(0.7) \times (\text{설치 및 관리상태 점수}) + (0.3) \times (\text{만족도 점수})$ 를 합산하여 계산한 결과임(설치 및 관리실태 점수, 종합점수 : 소수점자리 반올림 한 값임).

다. 목표치 설정

- (목표치 설정 개요) 지역·시설별 설치율을 고려한 목표치를 제시하기 위해 지역특성, 정책적요인, 교통약자 현황 등 가중치를 전문가 AHP(Analytic Hierachy Process)를 통하여 산정

<표 5-3> AHP 항목별 가중치 산정

구 분		버스	전철	터미널	전철역사	공항	여객선터미널	버스정류장	보도	기타보행	철도역사	저상버스
지역특성	인구밀도	0.152	0.175	0.081	0.127	0.063	0.058	0.177	0.119	0.152	0.163	0.152
	도로포장률	0.088	0.102	0.047	0.073	0.037	0.034	0.103	0.069	0.088	0.094	0.088
	대중교통	0.160	0.185	0.086	0.133	0.067	0.062	0.187	0.125	0.160	0.171	0.160
정책적요인	투입예산	0.128	0.123	0.114	0.128	0.133	0.172	0.107	0.140	0.149	0.114	0.149
	재정자립도	0.236	0.227	0.211	0.236	0.246	0.318	0.197	0.258	0.275	0.211	0.275
	투자의지	0.036	0.035	0.032	0.036	0.038	0.048	0.030	0.039	0.042	0.032	0.042
교통약자현황	교통약자수	0.092	0.071	0.197	0.123	0.192	0.142	0.092	0.115	0.061	0.099	0.061
	설치율	0.108	0.083	0.231	0.144	0.225	0.166	0.108	0.135	0.072	0.116	0.072

- (목표치 산정 방법) 지역특성, 정책적요인, 교통약자 현황의 표준화 점수와 가중치간 곱으로 차등화 점수를 산정

- 차등화 점수가 가장 높은 지역의 설치율이 100%이 되도록 하여 각 지자체별 설치율 산정(식 1 참조)

* 전국 평균 설치율을 국가목표치로 가정

- 국가목표치를 기준으로 서울특별시, 6개 광역시, 그 외 도지역의 목표치를 재산정(식 2 참조)하여 차등화된 목표치 설정
- 각 교통수단, 여객시설 및 도로의 세부항목을 검토하고 현실적으로 적용 가능 여부를 검증하여 최종 차등 목표치 제시
- 국가 목표치는 최소한 서비스수준 "C" 이상 되도록 설정

<참고> 차등 목표치 산정식

<식 1> 국가목표치 산정을 위한 식

▶ 지역 i 의 목표치 $G_i = A_i + \{(Max - A_i) \times (X_i/100)\}$

$$X_i = \alpha \cdot Z(K_i) + \beta \cdot Z(R_i) + \gamma \cdot Z(PT_i) + \delta \cdot Z(B_i) + \epsilon \cdot Z(ID_i) \\ + \lambda \cdot Z(W_i) + \mu \cdot Z(D_i) + \omega \cdot Z(A_i)$$

Max : 최대목표치

X_i : 지역 i 의 차등화점수

Z : 표준화점수

$\alpha, \beta, \gamma, \delta, \epsilon, \lambda, \mu, \omega$: 변수별 가중치

K_i : 지역 i 의 인구밀도(명/km²)

R_i : 지역 i 의 도로포장률(%)

PT_i : 지역 i 의 대중교통 수단분담률(%)

B_i : 지역 i 의 투입예산(백만원)

ID_i : 지역 i 의 재정자립도(%)

W_i : 지역 i 의 투자의지

D_i : 지역 i 의 교통약자 수(명)

A_i : 지역 i 의 이동편의시설 설치율(%)

<식 2> 식 1에서 산정된 국가목표치를 기준으로 지역별·시설별 차등목표치 산정

▶ 지역 i 의 목표치 $G_i = G_N \pm \{1/\sigma(A) \times X_i\}$

$$X_i = \alpha \cdot Z(K_i) + \beta \cdot Z(R_i) + \gamma \cdot Z(PT_i) + \delta \cdot Z(B_i) + \epsilon \cdot Z(ID_i) \\ + \lambda \cdot Z(W_i) + \mu \cdot Z(D_i) + \omega \cdot Z(A_i)$$

G_N : 국가단위목표치

X_i : 지역 i 의 차등화점수

Z : 표준화점수

$\alpha, \beta, \gamma, \delta, \epsilon, \lambda, \mu, \omega$: 변수별 가중치

K_i : 지역 i 의 인구밀도(명/km²)

R_i : 지역 i 의 도로포장률(%)

PT_i : 지역 i 의 대중교통 수단분담률(%)

B_i : 지역 i 의 투입예산(백만원)

ID_i : 지역 i 의 재정자립도(%)

W_i : 지역 i 의 투자의지

D_i : 지역 i 의 교통약자 수(명)

A_i : 지역 i 의 이동편의시설 설치율(%)

□ 목표치 설정에 대한 검증

- 제시된 이동편의시설 목표치에 대한 검증 필요
 - * 이동편의시설의 목표치가 현황대비 다소 높게 설정될 수 있음
 - * 지역별 실현가능한 목표치를 제시하기 위해 현장자료를 토대로 검증
- 조사항목 검토 후 기준 적합률을 향상 시킬 수 있는 방안 강구
- 기준 미적합, 미설치 중 적은 예산으로 기준 적합이 가능한 항목 검토

수단 및 시설	검토항목
버스, 도시철도, 여객선	· 승강구(계단코 및 고무재질 설치) · 교통약자좌석(스티커, 좌석커버 등) · 수직손잡이 · 장애인접근가능표시(저상버스)
버스터미널, 도시철도 역사, 철도역	· 수평이동시설(호출벨, 촉각식안내판) · 수직이동시설 복도 및 통로(손잡이 등) · 위생시설의 대변기 항목(세면대 점사표시 등) · 유도 및 안내시설 (청각신호장치)

□ 교통수단, 여객시설별 기준 적합율 조정

- * 버스터미널의 설치율은 약 18% 상향 조정 가능
- * 도시철도 차량 및 역사는 시설개선이 필요하므로 설치율 조정 미미

□ 지역별 조정된 기준 적합률과 제시된 목표치 비교

- * 버스는 조정된 기준 적합률과 목표치간 차이는 적음(약 0~11%)
- * 버스터미널은 조정된 기준 적합률과 목표치의 차이가 적어(약 5~13%) 목표치 달성이 가능

구분	시·도	2011년 평균 기준 적합률	조정된 평균 기준 적합률	제시된 목표치	차이
일반버스	서울	59.7	63.6	75	11.4
	광역시 및 경기도	71.5	74.3	75	0.7
	8개도	62.3	64.5	65	0.5
도시철도 역사	서울	75.4	79.7	95	15.3
	광역시 및 경기도	77.2	82	90	8
버스터미널	서울	56.8	66.2	75	8.8
	광역시 및 경기도	48.3	65.2	70	4.8
	8개도	39.1	47.0	65	13

○ 검증결과, 제시된 목표치는 실현가능성 있음

* 조정된 평균 기준 적합률과 제시된 목표치의 차이는 예산투입으로 가능

□ 만족도 목표치 제시

○ 종합점수 제시를 위해 만족도의 목표치 제시 필요

○ 만족도의 목표치 제시를 위해 제1차 년도의 만족도 조사 결과와 '11년 실태조사 만족도 조사 결과를 분석

* '11년도 교통수단의 실태조사 만족도 조사 결과, 제1차 년도의 만족도보다 다소 높음 (차이: 최소2~최대6)

* '11년도 여객시설의 실태조사 만족도 조사 결과, 제1차 년도의 만족도보다 낮은 시설도 있음

○ 설치율과 만족도에 대한 상관관계 검토

* 교통수단 및 여객시설에 대한 설치율이 증가하면 만족도 증가하는 비례관계가 있을 것으로 판단되었으나, 상관 분석한 결과 비례관계는 성립되지 않음

구분	제1차증진계획 현황 (2007년)		2011년 실태조사 결과		증감	
	설치율	만족도	설치율	만족도	설치율	만족도
도시철도	93	60	91	66	▽2	▲6
철도	97	58	93	62	▽4	▲4
항공기	71	62	98	66	▲27	▲4
버스터미널	42	58	43	56	▲1	▽2
여객선터미널	59	60	64	58	▲5	▽2

○ 제2차 증진계획의 만족도 목표치는 설치율, 만족도의 증감 등을 종합적으로 고려하여 설정

- * 기본적으로 제1차 년도의 만족도의 목표치를 준용하되,
- * 제1차 년도의 만족도 목표치를 기준으로 설치율의 증감에 따라 만족도 목표치를 수정

구분	1차계획 만족도 준용 항목	2차계획 만족도 수정 사항
교통수단	- 일반버스 (75)	- 저상버스 편의시설 (75 ⇨ 80)
	- 여객선 (75)	- 도시철도 (75 ⇨ 85)
	- 항공기 (90)	
여객시설	- 철도역사 (85)	- 여객자동차터미널 (85 ⇨ 75)
	- 공항 (90)	
	- 여객선터미널 (80)	- 도시철도 및 전철역사 (80 ⇨ 85)
	- 버스정류장 (80)	
보행 환경	-	- 보도 (75 ⇨ 85)
	-	- 기타보행 (75 ⇨ 85)

□ 지역별·시설별 차등 목표치는 다음 <표 5-4>와 같음

<표 5-4> 지역별·시설별 최종 차등목표치

수단 및 시설		지역별	목표치			비고****
			설치율	만족도	종합점수	
교통수단	일반버스	서울	75	75	75	68
		광역시*	75	75	75	
		기타 도	65	75	68	
		평균	72	75	73	
	저상버스 내부편의시설	공 통	100	80	90	85
	도시철도 및 전철	서울	100	85	96	84
		광역시	100	85	96	
		평균	96	85	93	
	철도**	공 통	100	80	94	84
	여객선**	공 통	60	75	65	29
	항공기**	공 통	100	90	97	88
여객시설	여객자동차 터미널	서울	75	75	72	47
		광역시	70	75	72	
		기타 도	65	75	68	
		평균	70	75	72	
	도시철도 및 전철 역사	서울	95	85	92	74
		광역시	90	85	89	
		평균	93	85	90	
	철도 역사	서울	90	85	89	69
		광역시	85	85	85	
		기타 도	80	85	82	
		평균	83	85	84	
	공항***	국제공항	95	90	94	75
		국내공항	85	90	87	
		평균	90	90	90	
	여객선 터미널***	국제여객선터미널	75	80	77	62
		국내여객선터미널	75	80	77	
		평균	75	80	77	
	버스정류장	서울	75	80	77	43
		광역시	65	80	70	
		기타 도	55	80	63	
		평균	65	80	70	
보행환경	보 도	서울	100	85	96	74
		광역시	90	85	89	
		기타 도	80	85	82	
		평균	86	85	85	
	기타보행	서울	80	85	82	59
		광역시	73	85	75	
		기타 도	60	85	68	
		평균	71	85	75	

주 1: 광역시*는 6개 광역시와 경기도를 포함

주 2: 교통수단 중 철도**, 항공기**, 여객선**은 지역별 차등이 의미가 없으므로 공통 목표치 제시

주 3: 공항***과 여객선터미널***은 국제선 및 국내선으로 구분하여 차등 목표치 제시

주 4: 비고****는 2011년 교통약자이동편의시설 서비스수준 평가 결과임

VI. 전략별 추진과제

1

교통약자 이동편의시설 개선·확충

교통약자 이동편의시설 개선 · 확충

교통수단 이동편의시설 개선

- 자동안내방송 및 전자
문자안내판 등 개선
- 노후차량교체 등 개선
- 휠체어사용자를 위한
승차공간 및 좌석지정
- 장애인접근가능표시

여객시설 이동편의시설 개선

- 보행접근로 및 주출
입구 개선
- 승강기 및 에스컬레이터
개선·확충
- 장애인 화장실 설치 개선
- 안내시설 설치 및 개선

대기시설 이동편의시설 개선

- 버스정류장 턱낮추기
및 보도폭 확보
- 점자블록 설치
- 버스정보 안내시설
설치

이동편의시설 설치 및 관리실태조사분석

교통
수단

버스차량, 도시철도 및 전철차량, 철도차량, 항공기, 여객선

여객
시설

여객선터미널, 도시철도 및 전철역, 철도역, 항공여객터미널, 여객선터미널

대기
시설

버스정류장 관련시설

1-1. 교통수단별 이동편의시설 개선·확충

<목표치>

구분	현재 서비스수준	2016년 서비스수준	비고(추진방향)
일반버스	C-	C+	· 안내시설 및 교통약자좌석 등 개선
저상버스 편의시설	B+	A	· 교통약자좌석 개선
도시철도 및 전철	B0	A	· 수직손잡이 등 개선
철도차량	B0	A	· 행선지표시 등 개선
항공기	B+	A	· 통로폭 등 개선
여객선	F	C0	· 안내시설 및 출입구 등 개선

주) 저상버스와 특별교통수단은 다른 절에서 별도 검토

- ☐ (개선 및 확충 방향) 교통수단 및 여객시설의 세부 조사항목별 목표치를 수립하고, 목표치를 만족하기 위해 개선 또는 확충 중 무엇이 필요한지 검토
- ☐ (분류기준) 이동편의시설별로 “개선 및 확충 필요”, “확충 필요”, “개선 필요”, “확충 위주”, “개선 위주”, “시설 관리”로 구분
 - 개선 및 확충 필요사항은 현재 설치율이 목표치보다 낮으며, 목표치를 만족하기 위해 이동편의시설의 개선과 확충이 모두 필요한 경우
 - 확충 필요 사항은 현재 설치율이 목표치보다 낮아, 목표치를 만족하기 위해 이동편의시설의 개선보다 확충이 필요한 경우 (미 설치율이 미 적합률보다 매우 높은 경우)

- 개선필요 사항은 현재 설치율이 목표치보다 낮아, 목표치를 만족하기 위해 이동편의시설의 개선이 필요한 경우(미 적합률이 미 설치율보다 매우 높은 경우)
- 확충위주 사항은 현재 설치율이 목표치보다 다소 낮아, 이동편의시설 미설치율이 미적합률보다 상대적으로 높은 경우
- 개선위주 사항은 현재 설치율이 목표치보다 다소 낮아, 이동편의시설 미적합률이 미설치율보다 상대적으로 높은 경우
- 시설관리 사항은 현재 설치율이 목표치를 초과하였거나 100% 설치되었을 경우

가. 일반버스 차량의 개선 및 확충 계획

- ☐ 일반버스의 교통약자이동편의시설 설치율 목표치는 71.6%('11년, 63.2%)
- ☐ 서울시는 타 지역에 비해 일반버스 이동편의시설 개선 및 확충이 더욱 필요< 65.1%('11)→75%('16)>

구 분	전 국	서울시	광역시 및 경기도	8개도
2011년 설치율	63.2%	65.1%	69.5%	63.1%
2016년 목표치	71.6%	75%	75%	65%
취약시설	-	전자문자 안내판(문자) - 설치율 24.5%	자동안내시설 (언어) - 설치율 28.5%	전자문자 안내판(설치) - 설치율 12.8%
확충시급시설	전자문자 안내판(문자), 전국기준 미설치율 51.3%			
개전시급시설	자동안내시설(언어), 전국기준 미적합률 51.3%			

나. 저상버스 내부 편의시설 개선 및 확충 계획

- ☐ 저상버스 내부편의시설의 설치율 목표치는 100%('11년, 95.5%)
- ☐ 자동안내시설(언어)의 전국기준 설치율(2011년)이 가장 낮아 (44.3%), 개선 및 확충이 필요

구 분	전 국
2011년 설치율	95.5%
2016년 목표치	100%
취약시설	자동안내시설(언어), 전국기준 설치율 44.3%
확충시급시설	전자문자 안내판(문자), 전국기준 미설치율 2.8%
개선시급시설	자동안내시설(언어), 전국기준 미적합률 55.7%

다. 도시철도 및 전철차량 개선 및 확충 계획

- ☐ 도시철도 및 전철차량의 전국 설치율 목표치는 100%('11년, 91.4%)
- ☐ 수직손잡이 설치율이 매우 낮아 추가적인 수직손잡이 설치가 필요(서울 23.7%, 광역시 5.3%)

구 분	전 국	서울시	광역시 및 경기도
2011년 설치율	91.4%	91.7%	90.5%
2016년 목표치	100%	100%	100%
취약시설	-	수직손잡이 - 설치율 23.7%	수직손잡이 - 설치율 5.3%
개선시급시설	수직손잡이(설치), 전국기준 미적합률 91.6%		

라. 철도차량의 개선 및 확충 계획

- ☐ 철도차량의 전국 설치율 목표치는 100%('11년, 93.1%)
- ☐ 행선지표시의 설치율이 가장 낮아 개선 및 확충 필요(42.9%)

구 분	전 국
2011년 설치율	93.1%
2016년 목표치	100%
취약시설	행선지표시(식별), 전국기준 설치율 42.9%
확충시급시설	장애인화장실(점자표시), 전국기준 미설치율 32.0%
개선시급시설	행선지표시(식별), 전국기준 미적합률 57.1%

마. 항공기의 개선 및 확충 계획

- ☐ 항공기의 전국 설치율 목표치는 100%('11년, 97.7%)
- ☐ 통로폭 설치율의 개선 및 확충, 이동서비스 제고(79.7%)

구 분	전 국
2011년 설치율	97.7%
2016년 목표치	100%
취약시설	통로폭, 전국기준 설치율 79.7%
개선시급시설	통로폭, 전국기준 미적합률 20.3%

바. 여객선의 개선 및 확충 계획

☐ 여객선의 전국 설치율 목표치는 60%('11년, 16.9%)

☐ 전자문자안내판(문자), 손잡이, 장애인화장실 설치가 전무하여, 개선 및 확충 필요

구 분	전 국
2011년 설치율	16.9%
2016년 목표치	60%
취약시설	전자문자안내판(문자), 손잡이(점자표시), 장애인화장실(점자표지판) - 전국기준 설치율 0.0%
확충시급시설	출입구 통로 손잡이, 전국기준 미설치율 99.4%
개선시급시설	자동안내방송(언어), 전국기준 미적합률 71.5%

1-2. 여객시설별 이동편의시설 개선·확충계획

〈목표치〉

구분	현재 서비스수준	2016년 서비스수준	비고(추진방향)
여객자동차터미널	D0	C+	· 교통약자 이동편의시설을 개선, 환승 안전성, 편리성 등 제공 - 유도 및 안내시설, 경보 및 피난시설 등 개선
도시철도 및 전철역사	C+	A	
철도역사	C0	B0	
공항여객터미널	B-	A	
여객선터미널	C-	B-	
버스정류장	D-	C+	

가. 여객자동차터미널의 개선 및 확충 계획

☐ 여객자동차터미널의 전국 설치율 목표치는 70%('11년, 42.5%)

☐ 여객자동차터미널 내 복도의 유도 및 안내시설 설치율이 매우 낮아, 개선 및 확충이 필요

구분	전국	서울시	광역시 및 경기도	8개도
2011년 설치율	42.5%	56.8%	48.3%	39.1%
2016년 목표치	70.0%	75%	70%	65%
취약시설	-	유도 및 안내시설 - 설치율 0%	유도 및 안내시설 - 설치율 0%	유도 및 안내시설 - 설치율 3.1%
확충시급시설	유도 및 안내시설, 전국기준 미설치율 97.8%			
개선시급시설	대변기, 전국기준 미적합률 27.4%			

나. 도시철도 및 전철 역사의 개선 및 확충 계획

- ☐ 도시철도 및 전철역사의 전국 설치율 목표치는 93%('11년, 78.2%)
- ☐ 서울시는 유도 및 안내시설(설치율 41.6%), 광역시는 경보 및 피난 시설(설치율 75.0%)의 개선 및 확충 필요

구 분	전 국	서울시	광역시 및 경기도
2011년 설치율	78.2%	77.4%	79.2%
2016년 목표치	93%	95%	90%
취약시설	-	유도 및 안내시설 - 설치율 41.6%	경보 및 피난시설 - 설치율 75.0%
확충시급시설	복도 및 통로, 전국기준 미설치율 47.5%		
개선시급시설	화장실 일반사항, 전국기준 미적합률 12.9%		

다. 철도역사의 개선 및 확충 계획

- ☐ 철도역사의 전국 설치율 목표치는 83%('11년, 72.7%)
- ☐ 경보 및 피난시설의 설치율이 전국 평균 49.9%(8개도 설치율 18.1%)로 낮아 개선 및 확충 필요

구 분	전 국	서울시	광역시 및 경기도	8개도
2011년 설치율	72.7%	83.8%	70.6%	65.1%
2016년 목표치	83%	90%	85%	80%
취약시설	-	경보 및 피난시설 - 설치율 62.5%	자동발매기 - 설치율 50.1%	경보 및 피난시설 - 설치율 18.1%
확충시급시설	경보 및 피난시설, 전국기준 미설치율 49.9%			
개선시급시설	장애인 전용주차구역, 전국기준 미적합률 23.8%			

라. 공항의 개선 및 확충 계획

- ☐ 공항의 전국 설치율 목표치는 90%(‘11년, 79.5%)
- ☐ 유도 및 안내시설의 설치율이 전국 평균 10% 미만으로 매우 낮아 개선 및 확충 필요

구 분	전 국	국제공항	국내공항
2011년 설치율	79.5%	81.3%	77.1%
2016년 목표치	90%	95%	85%
취약시설	-	유도 및 안내시설 - 설치율 9.4%	유도 및 안내시설 - 설치율 10.0%
확충시급시설	유도 및 안내시설, 전국기준 미설치율 86.5%		
개선시급시설	장애인 전용주차구역, 전국기준 미적합률 19.9%		

마. 여객선터미널의 개선 및 확충 계획

- ☐ 여객선터미널의 설치율 목표치는 75%(‘11년, 64.0%)
- ☐ 국제여객선터미널의 유도 및 안내시설 설치율이 30%로 매우 낮아 개선 및 확충 필요

구 분	전 국	국제선	국내선
2011년 설치율	64.0%	62.7%	65.5%
2016년 목표치	75%	75%	75%
취약시설	-	유도 및 안내시설 - 설치율 30.0%	세면대 - 설치율 46.6%
확충시급시설	유도 및 안내시설, 전국기준 미설치율 55.6%		
개선시급시설	대변기, 전국기준 미적합률 25.1%		

바. 버스정류장의 개선 및 확충 계획

☐ 버스정류장의 전국 설치율 목표치는 65%('11년, 37.4%)

☐ 점자블록 설치율이 전국 평균 20% 미만으로 매우 낮아 개선 및 확충 필요

구 분	전 국	서울시	광역시 및 경기도	8개도
2011년 설치율	37.4%	47.0%	35.5%	29.8%
2016년 목표치	65%	75%	65%	55%
취약시설	-	점자블록 - 설치율 16.5%	점자블록 - 설치율 22.4%	점자블록 - 설치율 12.5%
확충시급시설	점자블록, 전국기준 미설치율 75.6%			
개선시급시설	활동공간, 전국기준 미적합률 43.3%			

2

저상버스 및 특별교통수단의 보급 확대

저상버스 및 특별교통수단 보급 확대

저상버스 보급 확대

특별교통수단 보급 확대

목 표 치

지역별 여건을 고려하여
2016년까지
· 서울 시내버스의 55%
· 경기·광역시 시내버스의 40%
· 그 외 지역 시내버스의 30%
까지 보급

2016년까지 특별교통수단
법정기준 보급대수 100%까지
달성

세 부 내 용

저
상
버
스

- 중형 저상버스 개발·보급으로 저상버스 보급 형평성 제고
- 지역여건을 고려한 지역별 목표치 설정

특별교통
수단

- 특별교통서비스 수혜의 지역적·계층적 형평성 제고
- 16개 시·도별 특별교통수단 도입 계획 제시

2-1. 저상버스 보급 확대

〈목표치〉

구분	현재 보급률 (2011년)	목표년도 보급률 (2016년)	비고(선정근거)
저상버스	12.0%	41.5%	·2011년 말 보급율 약 12.0%, 3,899대 ·2016년 보급율 약 41.5%, 13,493대

□ (목표치) 2016년까지 수평승하차가 가능한 저상버스를 전국 시내버스의 41.5%까지 보급

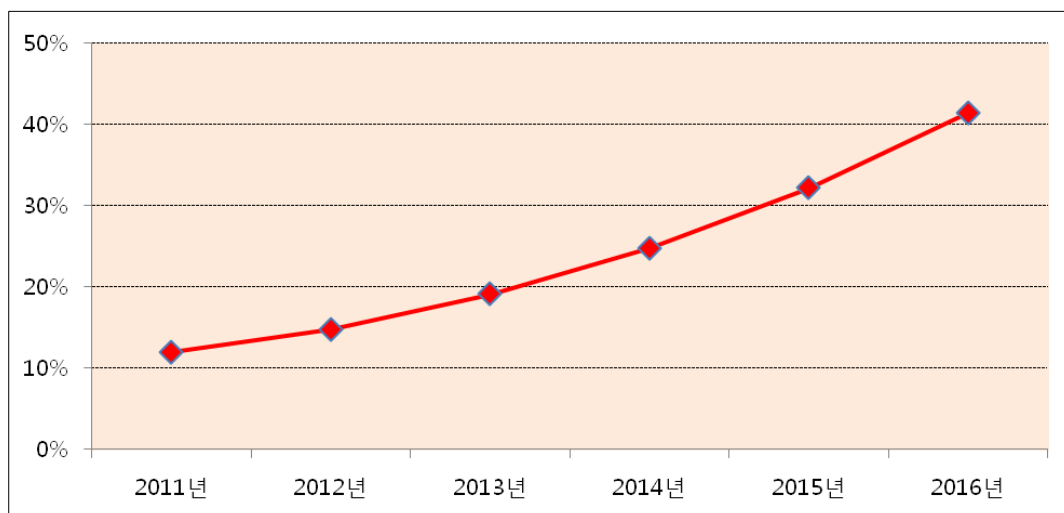
○ 연도별 도입대수는 지자체 재정여건, 교통약자 수, 도입수요 등을 감안하여 단계적 도입

<표 6-25> 저상버스의 연차별 보급계획

(단위: 대, %)

구분		총계	2011현재	2012	2013	2014	2015	2016
저상버스	누적대수	-	3,899	4,802	6,214	8,061	10,473	13,493
	보급율	-	12.0	14.8	19.1	24.7	32.2	41.5
	당해연도 도입대수	9,594	-	903	1,412	1,847	2,412	3,020

주) 보급율은 전국 시내버스대수(2011년 기준) 32,552대를 기준으로 산정함



□ (지역별 목표치) 지역여건을 고려하여 목표치를 차등화하여 실효성 제고

- 저상버스 도입을 목표치는 재정여건, 교통약자 수, 도입수요 등을 종합적으로 고려하여 서울 55%, 6대광역시 및 경기도 40%, 8개도 지역 30%로 설정

※ 제주특별자치도는 CNG 저장공간인 LNG 인수기지의 건설(2017년 완공 예정)이후 천연가스 버스 운행이 가능하므로 2018년부터 저상버스 도입

《저상버스 보급현황》

(단위 : %, 대)

구분	계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
시내수	32,552	7,534	2,511	1,658	2,312	930	965	670	9,793	567	540	758	850	680	1,088	1,529	167
저상수	3,899	1,667	182	148	184	72	111	60	849	91	83	25	27	34	22	334	10
보급률	12.0	22.1	7.2	8.9	8.0	7.7	11.5	9.0	8.7	16.0	15.4	3.3	3.2	5.0	2.0	21.8	6.0

자료 : 국토해양부 내부자료(2011년말 기준)

□ (중형저상버스 보급) 전 지역 저상버스 보급의 형평성 제고

- 마을버스 운행지역 및 농어촌 지역 등 대형버스의 운행을 기피하는 지역의 교통약자 등을 위해 중형 저상버스 개발
- 중형저상버스 개발로 저상버스 보급을 확대 추진

□ 저상버스의 연차별 도입·확충 사업비

《저상버스의 연차별 사업비》

(단위: 억원, 년)

구분	연차별 사업비					
	총 계	2012	2013	2014	2015	2016
국고보조	4,565	420	673	881	1,150	1,441
지방자치 단체	5,038	483	740	968	1,264	1,583
총액	9,602	903	1,412	1,849	2,414	3,024

2-2. 특별교통수단 보급 확대

<목표치>

구분	법정대수 도입률 (2010년)	법정대수 도입률 (2016년)	비고(선정근거)
특별교통수단	47.3%	100%	· 「교통약자이동편의증진법」 제16조 · 「교통약자이동편의증진법」 시행규칙 제5조

□ (목표치) 특별교통수단은 2016년 목표 연도까지 법정기준 보급 대수 100% 달성을 목표로 함

○ 2012년의 목표치를 60%로 지정하고, 그 후 매년 10% 확보 시 목표달성(100%)이 가능함

○ 지자체의 도입계획을 감안하여 단계별 목표치를 제시

- 다만, 조례 등에 '16년 이전에 도입 목표를 추진중인 지자체는 계획대로 추진하고, 법사위에 상정중인 「교통약자의 이동편의 증진법」이 개정되어 국가지원이 가능할 경우에 우선적으로 해당 지자체를 지원

<표 6-26> 특별교통수단 예상 도입률

(단위: 대, %)

구분	현 황		계 획		
	~ 2010년	2011. 9	2011년	2012년	2013년
법정기준대수(대) ¹⁾	2,785	2,785	2,785	2,785	2,785
도입계획(대) ²⁾	-	-	220	262	171
누적 도입대수(대)	1,318	1,478 ³⁾	1,538	1,800	1,971
도입률(%)	47.3	53.1	55.2	64.6	70.8
목표치(%)	32.2 ⁴⁾	-	46.5 ⁵⁾	60	70

1) 향후 1·2급 장애인 수 증감에 의한 법정기준대수 변동은 고려하지 않음

2) 지자체의 도입계획을 집계함

3) 2011.9.30 기준 도입대수, “장애물 없는 시민연대” 내부자료

4), 5) 『제1차 교통약자 이동편의 증진계획』의 목표 보급률

- 특별교통수단의 보급대수 법정기준은 인구규모에 따른 산정방식에서 1·2급 장애인 200명당 1대로 변경('10.6.30)
 - 법정기준의 변경으로 인구 10만 이하의 소도시 포함되어 특별교통수단 서비스의 지역적·계층적 형평성을 제고함
 - ※ 변경된 기준은 장애인수를 고려하므로 이용자의 실효성도 제고함
 - 법정기준대수가 2,620대(2009년)에서 2,785대(2010년)로 증가
- 광고제 도입을 통한 운영비 확충 방안
 - 비영리단체도 설립취지를 저해하지 않으며, 공익활동에 필요하다고 간주될 경우 수익창출이 가능
 - ※ 유사사례 : 많은 지자체가 쓰레기 종량제봉투에 광고를 게재하여 수익을 창출하고, 세외수입으로 활용하고 있음
 - 특별교통수단에 광고를 게재하여 수익을 창출하여 운영비 활용
 - 광고주는 장애인을 후원하고 광고를 하는 효과를 얻을 수 있고, 지자체는 운영비를 충당할 수 있으므로 상호 win-win 가능
- 대형 특별교통수단 도입을 통한 운영효율 증대
 - 동시에 여러명이 이용하여 운행효율 증가, 운영비 및 유지비 절감
 - ※ 뉴욕 및 밴쿠버에서 운영 중임(부록 참조)
- 특별교통수단 보급사업 국고지원 방안 검토
 - 지자체(시장·군수)의 열악한 재정여건으로 저조한 법정 도입대수를 고려, 중증장애인의 이동권 보장을 위해 국고지원 방안 검토 (「교통약자의 이동편의 증진법」 개정안, 법사위 상정 '12.12.27)

국내 특별 교통 수단	 ▶ 성남시 특별교통수단	 ▶ 특별교통수단 휠체어 승강설비
해외 대형 특별 교통 수단		▶ 뉴욕시 대형특별교통수단

<그림 6-1> 국내 특별교통수단 및 해외 대형특별교통수단

3

보행환경 개선

3-1. 보도시설 및 보행환경개선

<목표치>

구분	현재 서비스수준	2016년 서비스수준	비고(추진방향)
보행 환경	C	C	음향신호기, 점자블록 음향신호기 개선

□ 보행환경의 전국 설치율 목표치는 71%(‘11년, 69.3%)

○ 서울시는 유도 및 안내시설(설치율 41.6%), 광역시는 경보 및 피난시설(설치율 75.0%)의 개선 및 확충 필요

구 분	전 국	서울시	광역시 및 경기도	8개도
2011년 설치율	69.3%	78.2%	61.5%	44.5%
2016년 목표치	71%	80%	73%	60%
취약시설	-	점자블록 - 설치율 60.5%	점자블록 - 설치율 44.7%	지하도 및 육교 - 설치율 23.1%
확충시급시설	음향신호기, 전국기준 미설치율 46.6%			
개선타기급시설	볼라드, 전국기준 미적합률 37.1%			

3-2. 보행우선구역 확대

□ 보행우선구역사업을 통한 교통약자의 불편을 해소하고, 그 효과를 타 지방자치단체로 전파

○ 우선적으로 지방자치단체의 의지, 재정여건, 시민성숙도 등 고려하여 사업지를 선정

※ 속도저감시설, 횡단시설, 보행자안내표지판, 교통신호기, 보도용 방호울타리, 자동차 진입억제용 말뚝 설치 및 개선

<표 6-27> 보행우선구역 사업의 연차별 추진계획

(단위: 억 원)

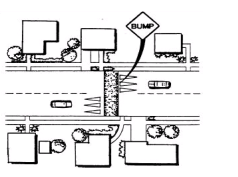
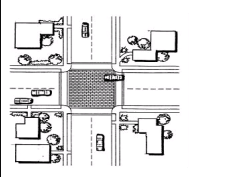
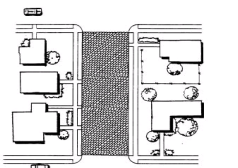
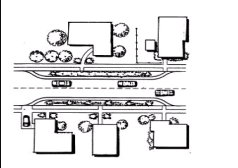
구분	계	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
보행우선구역	32.96	6.49	6.49	6.66	6.66	6.66

<표 6-28> 보행우선구역내 설치할 수 있는 보행시설물

구분		설치 세부 시설물
보행시설물	속도저감시설	· 고원식 교차로, 지그재그 형태 도로, 차도 폭 좁힘, 요철포장, 과속방지턱 등의 속도 저감시설 설치
	횡단시설 설치	· 고원식 및 보행섬식 횡단보도 설치
	보행자안내표지판	· 보행우선구역 안의 주요교차로 및 보도구간에 보행자안내표지판 설치
	보행자 우선통행을 위한 교통신호기	· 보행자가 우선통행을 할 수 있도록 녹색신호 변경 버튼 및 음향신호기 설치
	보도용 방호울타리	· 가드웬스 및 볼라드 등의 설치를 통한 자동차의 진입억제
	자동차 진입억제용 말뚝	· 보행자의 통행을 방해하지 아니하는 범위 내에서 설치

<참고> 보행환경 관련 계획

- ☐ 과속방지시설 확대 설치 및 마을진입 표시 설치(건교부, 행자부, '07~'11년)
 - ※ 주거지역, 상업지역, 국도·지방도 마을 통과지역 등 보행자 및 차량통행이 잦은 지역에 속도저감을 위한 과속방지시설 설치
 - ※ 군지역 도로에 마을 진입 표시(Built up) 설치를 통해 급속한 속도 감소에 따른 사고요인 완화 검토
- ☐ 어린이보호구역사업(경찰청·행자부·교육부, '07~'11년)
 - ※ 어린이 보호구역에 신호등·보차분리시설 등交通安全시설을 보완·확충하고 적합한 교통정온화 기법을 도입
 - ※ 2011년까지 4,854개소에 대한 어린이 보호구역 사업 시행
- ☐ 대중교통시범도시(대중교통기본계획수립, 2006)
- ☐ 보행자·대중교통전용지구(대중교통기본계획수립, 2006)

협프(Speed Table) - 차량속도제어, 보행자횡단	교차로 올림(Raised intersection) - 차량속도제어, 보행자횡단
 	 
도로포장(Textured Pavement) - 차도와 보행로와 같은 재질포장으로 차량속도제어	초커(Choker) - 도로구간 폭을 물리적·시각적으로 축소하여 차량속도제어
 	 

<그림 6-2> 보행우선구역내 교통정온화기법 예시

3-3. 장애물 없는(Barrier free) 생활환경 인증제도 활성화

- “장애물 없는(Barrier free) 생활환경 인증”사례는 꾸준히 증가하고 있으나, 민간시설은 저조한 실정

※ 장애물 없는 생활환경 인증을 획득한 대부분 공공시설은 공공청사, 복지관 등

※ 민간시설은 전체 인증 획득 사례의 14% 수준이며, 대부분 아파트 건축물임

- 교통약자 수단·시설에 대한 “장애물 없는 생활환경 인증”제도 활성화 방안 제시

- 장애물 없는 생활환경 인증제의 민간부문 활성화를 위해 지방세 경감, 용적율 완화, 입찰시 가점부여 등 인센티브 검토

- 장애물 없는 생활환경 인증기관 설립 및 인증제도 홍보강화

※ 「교통약자의 이동편의 증진법」 제17조의2 제3항 및 제4항에 근거 장애물 없는 생활환경 인증기관을 지정할 수 있고, 보건복지가족부와 공동으로 할 수 있음

- 교통약자 서비스 확충 및 관리를 위한 관련 주체의 권한 의무 사항 제시

- 교통약자 이동편의시설 관리주체를 명시함으로써 서비스에 대한 이용자와의 Feedback 강화

- 교통약자 이동편의시설 개·보수 필요시 즉각적 대응 강화

4

R&D 등 기타 교통약자이동편의증진 방안



4-1. 연구·개발사업 추진

□ 마을버스·농어촌용 중형 저상버스 연구개발

- 현재 운행 중인 대형 저상버스는 도심 이면도로 및 농어촌 지역 운행에 부적합
 - ※ 마을버스 운행지역에는 기존의 대형 저상버스의 운행이 어려움
 - ※ 농어촌 지역에서는 낮은 수익성을 문제로 기존 대중교통사업자들의 교통 서비스 제공 기피하여 이동권 확보가 어려움
- 통행수요가 적은 지역(비수익노선지역 및 인구저밀도 지역)의 교통약자 대상 이동편의 증진을 도모하기 위한 중형 저상버스 개발 연구 필요 (건설교통평가원, 철도기술연구원)
 - ※ 대형 저상버스의 운행이 어려운 지역에 거주하는 교통약자의 이동편의 증진을 위한 한국형 마을버스·농어촌용 중형 저상버스 개발 필요
 - ※ 중형 저상버스 : 대형 저상버스(전장 10.5m 이상, 폭 2.5m)에 비해 길이가 짧고 폭이 좁아 농어촌지역 및 도시의 이면도로에서 운행하기 적합한 저상버스
- 도심 이면도로 및 농어촌 등 통행수요가 적은 지역의 대중교통운영 효율화 방안에 대한 연구 필요
 - ※ 통행수요가 적은 지역의 효율적인 교통서비스 제공을 위한 최적화 방안 연구 필요
 - ※ 선진 외국에서는 농어촌지역 등 기존 대중교통서비스로는 수익성이 없어 교통서비스가 폐지된 곳에 교통서비스 제공을 위해 수요응답형 교통체계에 대한 연구가 활발하며, 일본 등에서는 농어촌 지역주민들의 이동편의 향상을 위해 수요응답형 교통서비스 도입
 - ※ 수요응답형 교통체계는 노선, 시각표 등이 고정되어 있지 않고, 이용자의 요구(call)에 맞추어 교통서비스를 제공하는 것으로, 지역특성에 따라 다양한 운행방법(커뮤니티버스, 탄력적노선운영 등)이 있음
 - ※ 우리나라 농어촌지역에 적합한 수요응답형 교통체계에 대한 연구개발 및 시범사업 추진이 필요

□ 스마트폰용 교통약자 애플리케이션 개발 연구개발(국토해양부, 보건복지부)

○ 지방자치단체별 장애인콜센터를 운영하고 있으나 장애인 특성으로 인하여 운영의 어려움 존재

※ 장애인 특성상 대화가 불편한 경우, 위치 확인이 어려운 경우 등 문제가 있음

※ 시각 장애인의 경우 도움 없이 보행이 어려움

○ 장애인의 보행독립성 보호 필요

※ 장애인 콜 애플리케이션 및 보행도우미 애플리케이션 개발 필요

※ 스마트폰의 위치기반 서비스를 활용하여 장애인이 콜을 요청할 경우 원하는 위치로 콜 호출을 할 수 있도록 해주는 어플리케이션 개발

※ 시각장애인에게 음성으로 원하는 경로 검색이 가능하도록 하고 진동과 경고음 등을 활용하여 보행의 안전성을 확보하도록 해주는 어플리케이션 개발

□ 정성적평가의 계량화 방안에 관한 연구개발(국토해양부)

○ 이동편의 증진계획의 실효성을 확보하기 위해 교통약자 이동 시 체감하는 신체적·정신적 부하를 객관적이고 정확히 파악하는 것이 필요

※ 기존 이동부하 파악은 설문조사 등의 인식조사에 근거한 정성적 평가 방법에 의존

※ 정책의 구체적 목표를 설정하거나 우선순위 결정 시 한계 존재

○ 정확하고 객관적 판단기준을 정립하기 위해 정량적 평가방법 구축 필요

□ 장애인 하이패스 연구개발사업

- 장애인 차량 이용 시 하이패스를 이용한 통행료 징수로 지역간·장거리 이동편의 제공 필요
- 장애인 하이패스 도용방지를 위한 보안기술 병행개발 필요

4-2. 법·제도 및 이동편의시설 설치관리지침 개정 연구 추진

□ 특별교통수단 적정 법정기준 보급대수 산정 연구

- 현행 특별교통수단 법정기준 보급대수로는 장애인의 이동수요를 충족할 수 없다는 장애인단체의 의견 수렴

※ 현행 특별교통수단 법정기준 보급대수는 1·2급 장애인 200명당 1대

- 장애인의 이동수요, 특별교통수단의 이용실태(1대당 장애인 이용률(회전율), 평균이동거리, 이용시 대기시간) 등 다각적인 검토를 통한 적정 보급대수기준 필요

□ 보행환경 이동편의시설 적정 설치기준개발 연구

- 현행 보행환경 이동편의시설 설치기준의 적합성을 검토하고, 적절하지 못한 설치기준 개정 필요
- 이동편의시설 설치기준의 적합성 검토 시 교통약자의 이동트래킹 조사 시 동반 필요

<표 6-29> 연구개발사업 및 법·제도, 설치관리지침 개정 연구 연차별 계획

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
마을버스·농어촌용 중형 저상버스 개발에 관한 연구개발사업	농어촌 및 도심이면도로지역의 통행태고찰 및 통행Needs 분석	· 중형 저상버스 차량 설계 · 보급 가이드 라인 검토	마을버스·농어촌용 중형 저상버스를 활용한 교통서비스 시범사업	· 시범사업 결과 보완 · 경제적타당성검토(보조금규모, 적정요금수준 등)	마을버스·농어촌용 중형 저상버스 보급·활용 방안 매뉴얼 작성
스마트폰용 교통약자 애플리케이션 개발 연구개발사업	다양한 교통약자의 통행태고찰 및 통행Needs 분석	스마트폰용 애플리케이션 시스템 설계	스마트폰용 애플리케이션 개발	-	-
정성적평가의 계량화 방안에 관한 연구개발사업	교통약자 이동편의 수준에 대한 정량적 평가방법 검토	편 의 지 표 · 기 준 등의 척도에 대한 평가 항목 선정	계량화된 평가방법 및 척도에 대한 활용 방안 검토	-	-
장애인 하이패스 개발연구	장애인 Needs 분석	· 장애인 하이패스 시스템 설계 · 장애인 하이패스 시스템 보안성 검토	장애인 하이패스 보급		
특별교통수단 적정 보급기준에 대한 연구		· 기존 연구 고찰 · 장애인 의견 수렴	특별교통수단 적정 보급대수 기준 개발		
보행환경 이동편의시설 설치기준 개정에 대한 연구	· 기존 연구 고찰 · 장애인 의견 수렴	장애인 참여 실험 및 시설설계	시범사업추진	보행환경 이동편의시설 설치 매뉴얼 작성	

<표 6-30> 연구개발사업 및 법·제도, 설치관리지침 개정 연구 연차별 사업비

(단위: 억원)

구분	총계	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
마을버스·농어촌용 중형 저상버스 개발에 관한 연구개발사업	16.5	2.5	4.0	6.0	2.0	2.0
스마트폰용 교통약자 애플리케이션 개발 연구개발사업	3.5	2.0	1.0	0.5	-	-
정성적평가의 계량화 방안에 관한 연구개발사업	4.0	1.0	2.0	1.0	-	-
장애인 하이패스 개발연구	5.0	1.5	2.5	1.0		
특별교통수단 적정 보급기준에 대한 연구	4.0	-	2.0	2.0		
보행환경 이동편의시설 설치기준 개정에 대한 연구	15.0	2.0	6.0	6.0	1.0	
총계	48.0	9.0	17.5	16.5	3.0	2.0

4-3. 교통수단 및 시설의 관리체계 개선

□ 전자지도를 활용한 교통약자시설 정보관리

- 현재 중앙정부 및 지방자치단체에서는 정기적인 교통약자 이동편의 실태조사를 통하여 자료 구축
 - ※ 이동편의 실태조사를 국토부 홈페이지를 통해 지자체 실태정보를 제공하고 있으나 개별 데이터로 존재하기 때문에 정보 파악이 어려움
- 전자지도를 활용하여 위치기반 교통안전시설 현황 데이터 정리(지방자치단체, 위치기반정보제공관련 연구기관)
 - ※ 지방자치단체에서 관할지역의 실태조사 실시 및 결과자료 업로드
 - ※ 교통약자를 위하여 교통약자 동선에 대한 정보 제공



[현재 실태조사 홈페이지 구성]



[GIS기반의 홈페이지 구축]

□ 서비스 확충 정도를 파악 가능한 모니터링 체계 구축

- 전자지도를 활용한 위치기반 시설 현황 정보 제공서비스와 연계하여 이동편의시설 설치 변동사항을 정기적으로 업데이트 (지방자치단체, 위치기반정보제공관련 연구기관)
 - ※ 시설 설치 현황과 함께 서비스 수준 평가 결과도 함께 제시
- 서비스 모니터링 운용 체계 제시
 - ※ 이용자와 운영자간 Feedback이 수시로 이루어질 수 있는 관리체계구축
 - ※ 이동편의시설 및 수단에 대한 이용자 만족도 검증 시스템 도입을 위한 기초데이터로 활용

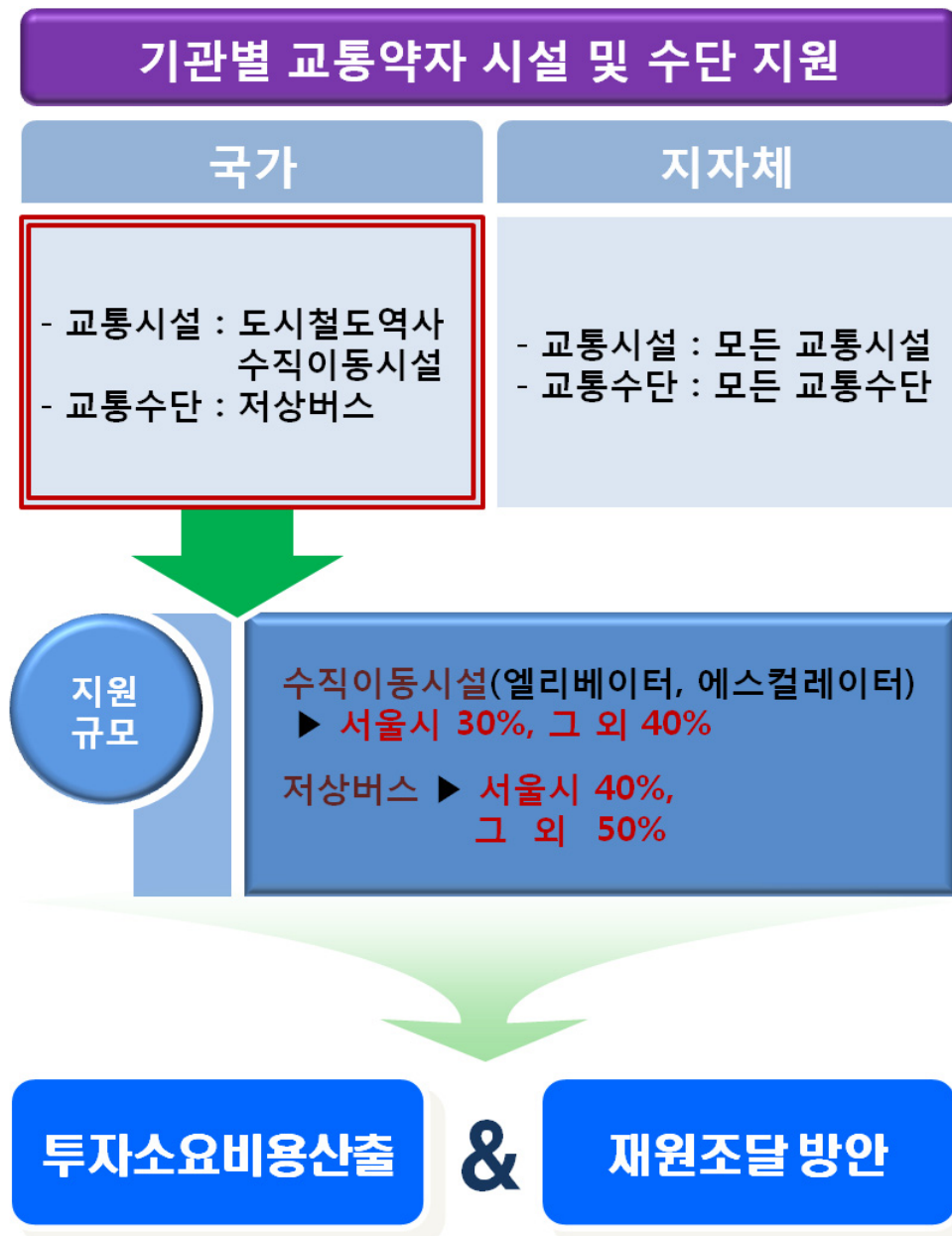
4-4. 장애인 모니터링 참여 방안

- 기존 모니터링은 기업 혹은 기관에 의해 진행됨으로써 이용당자사인 장애인들의 입장이 반영되기 어려움
 - 보건복지부 복지사업들은 장애인단체와 모니터링을 진행
 - 이동편의시설 실태조사 시행 시 장애인단체가 조사도 함께 참여토록 하여 이용자의 의견이 반영 가능
 - ※ 모니터링 경험 있는 단체를 선별(한국장애인단체 총연맹, 장애물없는 시민연대 등)
 - 장애인 모니터링 참여는 실제 이용자 의견을 반영하여 실효성 있는 계획수립이 가능하고, 개선된 시설 및 수단에 대한 이용자의 신뢰성도 향상

4-5. 복지택시 도입 방안 검토

- 복지택시 도입을 통해 특별교통수단의 역할을 보완
 - 거동이 불편한 교통약자들은 이동특성상 Door-to-Door 서비스를 선호하며, 버스 및 지하철은 지정된 노선에 의하여 운행되기 때문에 이동이 제한적
 - 기존 택시회사의 공차율을 고려하여 택시 대폐차 시 밴형 택시로 교체 후, 복지택시로 활용
 - ※ 차량개조를 통하여 휠체어이용자가 탑승 가능하도록 하고, 개조된 복지택시는 특별교통수단으로 포함시킴
 - ※ 운영비용은 택시회사에서 부담하며, 기존 대비 차량 구입·개조의 추가 비용 및 수익손실금은 지자체와 중앙정부에서 부담함

Ⅶ. 투자소요비용산출 및 재원조달 방안



1

일본 재정지원제도

- 일본의 베이어프리에 관한 재정지원제도는 2000년 「베리어프리법」 제정 이후 각종 보조 제도를 통하여 지원 중

<표 7-3> 일본 재정지원제도

구분	보조 대상자	보조대상경비의 내용	보조율
철궤도역	철궤도사업자	- 엘리베이터, 에스컬레이터, 경사로 등 - 전락방지설비 및 유도용블럭 정비 - 장애인 화장실 설치비용 중 본공사비, 부대공사비, 보상비 및 사무비 - 대합/환승설비 - 정보제공에 필요한 경비(홈페이지 제작비 포함)	국가 1/3 지역협의회 1/3
버스터미널/버스	버스터미널/버스사업자	- 버스터미널의 이동원활화에 필요한 경비 - 유도용블럭 정비 - 장애인 화장실 설치비용 중 본공사비, 부대공사비, 보상비 및 사무비 - 대합/환승설비 - 정보제공에 필요한 경비(홈페이지 제작비 포함)	국가 1/3 지역협의회 1/3
승합버스	버스사업자	- 논스텝버스 및 리프트 버스 도입·개조 비용 ※구입비의 1/4 또는 일반차량과의 차액 1/2 중 적은 액수 지원	국가+지역협의회 ※(1/2 또는 1/4)
택시	택시사업자	- 복지택시의 공동배차센터 정비 비용 - 차량관련 기기설비 - 코디네이터 육성 - 복지택시 도입·개조 비용	국가 1/3 지역협의회 1/3
여객선터미널	기존 여객선터미널	- 여객선터미널의 이동원활화에 필요한 경비 - 유도용블럭 정비 - 장애인 화장실 설치비용 중 본공사비, 부대공사비, 보상비 및 사무비 - 대합/환승설비 - 정보제공에 필요한 경비(홈페이지 제작비 포함)	국가 1/3 지역협의회 1/3
	여객선	- 선박의 이동원활화에 필요한 경비 - 선박의 개조비용 - 부대 공사비용 및 사무비	국가 1/3 지역협의회 1/3
공항		- 공항의 이동원활화에 필요한 경비 - 유도용블럭 정비 - 장애인 화장실 설치비용 중 본공사비, 부대공사비, 보상비 및 사무비 - 대합/환승설비 - 정보제공에 필요한 경비(홈페이지 제작비 포함)	국가 1/3 지자체 1/3

주1: 승합버스는 논스텝버스 및 리프트 버스

[illegible]

□ 소요비용 산정

○ 지역별 저상버스 도입을 위한 국고 지원 비율 고려

※ 국고매칭펀드 비율 서울 40%, 그 외 지역 50%

<표 7-2> 저상버스 도입을 위한 국고 투자소요비용

(단위: 억원)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	총계
국고지원	420	673	881	1,150	1,441	4,565

주1: 2012년은 수립된 사업계획에 의한 비용

나. 도시철도역사 승강설비(엘리베이터, 에스컬레이터)

□ 도시철도역사 승강설비 개량사업 지원 현황

○ 도시철도 역사의 엘리베이터 및 에스컬레이터 개선비용을 국고 지원

※ 지자체는 매년 사업을 계획하여 국토부로 신청, 선정된 사업은 국고지원

※ 서울시는 공사비의 30%, 기타 지자체는 공사비의 40%를 지원함

○ 서울, 부산, 대구, 인천시가 지원받고 있으며, 광주, 대전시는 지하철 건설 시 지원받지 않고 있음

<표 7-3> 도시철도역사 승강설비 개량사업비용 현황

(단위: 억원)

연도별	승강설비예산	대상역수	엘리베이터		에스컬레이터		휠체어리프트	
			대수	금액	대수	금액	대수	금액
계	591	51	43	148	166	417	64	26
2007	99	4	11	60	7	38	2	1
2008	24	3	9	14	6	10		
2009	260	28	5	53	17	182	62	25
2010	122	8	16	16	105	106		
2011	86	8	2	5	31	81		

□ 소요비용 산정

○ 매년 수립되는 지자체별 사업계획에 따라 투자소요비용이 달라지기 때문에 정확한 비용 산정은 어려움

※ 지원금의 추이가 고르지 않으며, 증감이 불규칙하므로 최대 지원금('09년: 260억원)을 기준으로 소요비용을 산정함

※ 매년 260억원의 국고지원금이 소요될 것으로 가정함

※ 2012년의 지원금은 279.6억원으로 기 수립됨

<표 7-4> 도시철도역사 수직이동시설 투자소요비용

(단위: 억원)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	총계
국고지원	279.6	260	260	260	260	1319.3

주1: 2012년은 기존에 수립된 사업계획에 의한 비용임

다. 연구개발사업 및 법·제도, 설치관리지침 개정 연구

□ 소요비용 산정

○ 연구개발사업 및 법·제도, 설치관리지침 개정 연구에 대한 연차별 사업비 추정

※ 기타 유사 연구 또는 유사 규모의 연구사업의 비용을 참조

<표 7-5> 연구개발사업 및 법·제도, 설치관리지침 개정 연구 연차별 사업비

(단위: 억원)

구분	총계	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
마을버스·농어촌용 중형 저상버스 개발에 관한 연구개발사업	16.5	2.5	4.0	6.0	2.0	2.0
스마트폰용 교통약자 애플리케이션 개발 연구개발사업	3.5	2.0	1.0	0.5	-	-
정성적평가의 계량화 방안에 관한 연구개발사업	4.0	1.0	2.0	1.0	-	-
장애인 하이패스 개발연구	5.0	1.5	2.5	1.0		
특별교통수단 적정 보급기준에 대한 연구	4.0	-	2.0	2.0		
보행환경 이동편의시설 설치기준 개정에 대한 연구	15.0	2.0	6.0	6.0	1.0	
총계	48.0	9.0	17.5	16.5	3.0	2.0

3

재원조달 방안

가. 복권기금 조달

- 복권기금 재원 일부를 교통약자를 위한 시설·수단·보행환경 개선 투자비용으로 활용
 - 복권기금의 배분 및 용도는 『복권 및 복권기금법』 제23조에 명시되어 있으며, 제3호에서 “저소득층, 장애인, 성폭력·가정폭력·성매매 피해여성, 불우청소년 등 소외계층에 대한 복지사업과 다문화가족 지원사업”이라 지정
 - ※ 교통약자들의 이동편의 증진은 사회소외계층에 대한 기본서비스 제공 측면에서 복권기금 취지에 부응함
 - ※ 복권기금 재원 일부를 교통약자 관련사업 투자비용으로 활용함이 타당함

나. 교통시설특별회계 계정 신설

- 교통시설특별회계에 대하여 교통복지 계정을 신설하여 교통약자 이동편의증진 관련 국고지원 방안 강구
 - 사회적으로 고령화가 지속되면서 사람들은 사회복지에 대한 관심이 높아지고 있으며, 서비스의 선호도도 양적 서비스 보다는 질적 서비스 제공을 더 선호함
 - ※ 교통부문에서도 질적 서비스의 중요성이 대두됨
 - ※ 교통시설특별회계의 계정은 대부분 양적 서비스 제공을 위한 항목으로 구성됨
 - 교통시설특별회계 계정에 질적 서비스를 대표하는 교통복지 항목을 추가하여 교통서비스의 지역적·계층적 형평성을 제고

VIII. 계획의 사후관리

1

실태조사와 연계방안

- ☐ 증진계획 수립 시 실태조사(전수조사)를 동시에 실시하여 현실 반영도가 높은 계획 수립
 - 계획 수립 바로 전년도에 전수조사를 실시
 - 계획의 실행여부 파악 및 계획수립 시 전수조사 결과를 반영
- ☐ 실태조사에서의 국가와 지방간 역할 분리
 - 국가차원의 실태조사 대상 범위 정립
 - ※ 국가가 관리하는 이동편의시설에 대하여 현행과 같이 실태조사 실시
 - ※ 교통약자의 이동편의 증진법 제25조 및 동법 시행규칙 제11조에 의거 국토해양부장관은 매년 실태조사(5년마다 1회는 전수조사) 실시
 - 지방교통약자이동편의계획 수립 시 지자체에서 지역 이동편의 시설 대상 실태조사 실시
 - ※ 지자체가 관리하는 지방 이동편의시설에 대하여 실태조사 실시
 - ※ 지방 이동편의시설 실태조사결과를 중앙 정부로 취합(Bottom-up 실태조사)
 - ※ 관련 법률 개정 필요
- ☐ 실태조사를 통해 지자체 또는 공공기관·업체의 교통복지 수준을 평가·공표하여 사회의 관심 제고
 - 장애인, 노약자 등 민간전문가 등이 참여하는 조사단 구성
 - 조사결과로부터 평가결과 공표, 우수지자체 또는 공공기관·업체에 포상 및 인센티브 부여하여 교통복지 정책수행 독려

2

국가-지방 간 위상정립

- ☐ 국가차원의 교통약자 이동편의증진계획은 지방 교통약자 이동편의증진계획의 Guide-Line을 제시
- ☐ 지방교통약자 이동편의증진계획 수립 주체인 시·군과 시·군이 소속된 도(都) 간 위계 정립

※ 시장 또는 군수는 국토해양부장관 또는 도지사에게 전년도 연차별시행계획의 추진실적을 매년 1월말까지, 도지사는 관할 시장 또는 군수가 제출한 전년도 시행계획의 추진실적을 매년 2월말까지 국토해양부장관에게 제출



<그림 8-1> 계획수립 및 평가과정의 국가-지방 간 관계

- ☐ 교통약자 정책자문기구 구성·운영
 - 교통약자 관련 시민단체, 정부기관 등을 포함한 별도의 위원회를 구성하여 계획을 집행을 관리하고, 중요 사항에 자문
 - 구성 : 시민단체, 관련단체, 교통사업자, 교통약자 전문가 등
 - 역할 : 교통약자이동편의증진계획, 지방교통약자이동편의증진계획, 교통약자 이동편의 증진 정책 수립 등

3

홍보 및 교육

□ 교통약자이동편의에 대한 교육대책

○ 교통사업자 및 운전자를 대상으로 교통약자 보호운전 캠페인, 프로그램 개발 및 운영(국토해양부, 지자체)

- ※ 교통 사업자(철도, 버스)를 대상으로 교통약자의 이동편의 향상을 위한 교육훈련 및 체험 프로그램 운영
- ※ 교통약자에 대한 인식, 필요성, 중요성 등 교통약자에 대한 이해
- ※ 휠체어탑승자 등 교통약자 탑승시 도움을 주는 방법 및 체험교육 시행
- ※ 정확한 정차 및 안전운전에 대한 교육

○ 유치원, 초등학교 교육 프로그램 및 교육책자개발을 통한 조기교육 실시(국토해양부, 교육과학기술부)

- ※ 조기교육을 통한 교통약자에 대한 이해 및 이동편의의 중요성 인식
- ※ 이동편의시설에 대한 현황, 이용방법, 협조사항 등 교육교제 개발
- ※ 학교 주변 교통약자 관련시설 및 이동시 활용할 수 있는 지도 제작 및 배포
- ※ 교육계획에 교통약자 관련 사항을 포함하여 보충자료 개발 및 지도

□ 교통약자 이동편의 정책홍보 강화

○ “교통약자 이동편의”에 대한 영상물, 홍보물 제작·보급 및 활용(국토해양부, 보건복지부, 장애인협회 등)

- ※ 교통약자에 대한 영상물, 홍보물을 제작하여 대중의 이용이 많은 지하철·버스정류장 등의 교통시설 및 공공시설에 상영·부착
- ※ 초·중·고등학생용 영상물을 제작하여 각 학교에 보급하여 수업시간에 적극 활용
- ※ 교통약자 관련 범국민 대상 공익광고 제작·보급
- ※ 홍보용 영상물을 공무원교육에 활용

○ 교통약자 이동편의에 관한 공모전 개최(국토해양부)

- ※ 학생 및 일반인을 대상으로 UCC공모전 개최를 통해 인식개선 강화

부록
전략과제별 추진일정
가. 교통약자 이동편의시설 개선 · 확충

연번	추진과제	추진일정	주관
1-1-①	버스차량 이동편의시설 개선	‘12~’16	▪ 지자체
1-1-②	도시철도 및 전철차량 이동편의시설 개선	‘12~’16	▪ 철도공사 및 도시철도공사
1-1-③	철도차량 이동편의시설 개선	‘12~’16	▪ 철도공사
1-1-④	항공기 이동편의 시설개선	‘12~’16	▪ 공항공사 ▪ 민간항공사
1-1-⑤	여객선 이동편의 시설개선	‘12~’16	▪ 국토해양부 ▪ 지자체
1-2-①	여객자동차터미널 이동편의시설 개선	‘12~’16	▪ 지자체
1-2-②	도시철도 및 전철역사 이동편의시설 개선	‘12~’16	▪ 국토해양부 ▪ 철도공사 및 도시철도공사
1-2-③	철도역사 이동편의시설 개선	‘12~’16	▪ 철도공사 ▪ 지자체
1-2-④	항공여객터미널 이동편의시설 개선	‘12~’16	▪ 공항공사
1-2-⑤	여객선터미널 이동편의시설 개선	‘12~’16	▪ 국토해양부 ▪ 지자체
1-2-⑥	버스정류장 개선	‘12~’16	▪ 지자체

나. 저상버스 및 특별교통수단의 보급 확대

연번	추진과제	추진일정	주관
2-1-①	저상버스 보급 확대	‘12~’16	▪ 국토해양부(교통안전복지과) ▪ 지자체
2-2-①	특별교통수단 보급 확대	‘12~’16	▪ 국토해양부(교통안전복지과) ▪ 지자체
2-2-②	대형특별교통수단 개발	‘12~’16	▪ 국토해양부(교통안전복지과, 자동차운영과)

다. 보행환경 개선

연번	추진과제	추진일정	주관
3-1-①	보도시설 개선	‘12~’16	- 국토해양부(교통안전복지과) - 지자체
3-2-①	보행우선구역 활성화	‘12~’16	- 국토해양부(교통안전복지과) - 지자체
3-3-①	장애물없는 생활환경 인증제도 모니터링	‘12~’16	- 국토해양부(교통안전복지과) - 지자체

라. R&D 등 기타 교통약자이동편의 증진 방안

연번	추진과제	추진일정	주관
4-1-①	한국형 중형 저상버스 개발	‘12~’16	- 국토해양부(교통안전복지과, 자동차운영과) - 철도기술연구원
4-1-②	스마트폰용 교통약자 애플리케이션 개발	‘12~’14	- 국토해양부(교통안전복지과) - 보건복지부
4-1-③	교통약자이동편의수준 계량화 방안에 관한 연구개발	‘12~’14	국토해양부(교통안전복지과)
4-1-④	장애인 하이패스 개발	‘12~’14	- 국토해양부(교통안전복지과) - 도로공사
4-2-①	특별교통수단 적정 기준 개발	‘13~’14	국토해양부(교통안전복지과)
4-2-②	보행환경 이동편의시설 설치기준 개정 연구	‘14~’15	- 국토해양부(교통안전복지과) - 보건복지부
4-2-③	교통약자 이동권 확보를 위한 연구	‘15~’16	국토해양부(교통안전복지과)
4-3-①	전자지도를 활용한 교통약자 시설 정보 관리·제공	‘12~’16	- 국토해양부(교통안전복지과) - 지자체
4-3-②	이동편의 서비스 확충실태 모니터링	‘12~’16	- 국토해양부(교통안전복지과) - 지자체